

Andøy kommune

► Parkeringsstrategi for Andenes

Rapport

Oppdragsnr.: 52408439 Dokumentnr.: 1 Versjon: 02 Dato: 2025-04-11



Oppdragsgiver: Andøy kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Kristina Hjolman Reed
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Einar Bowitz
Andre nøkkelpersoner: Synne Dækko Næss, Tore Bergundhaugen

02	2025-04-11	Parkeringsstrategi for Andenes	Synne Dækko Næss, Einar Bowitz, Tore Bergundhaugen	Einar Bowitz, Tore Bergundhaugen	Einar Bowitz
01	2025-01-17	Utkast	Synne Dækko Næss, Tore Bergundhaugen	Einar Bowitz, Tore Bergundhaugen	Einar Bowitz
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Innledning	4
2	Dagens situasjon	6
2.1	Dagens situasjon i lavsesong (utenom sommer)	7
2.2	Dagens situasjon i sommersesongen	9
3	Utvikling og mulige utfordringer	11
3.1	Innføring av betalt parkering ved flyplassen	11
3.2	Flytting av omsorgsboliger	12
3.3	Flere turister	12
4	Mulige virkemidler	14
4.1	Håndheving av veitrafikkloven og vilkårsparkering	14
4.2	Tilrettelegging og veiledning	15
4.3	Regulering av vilkårsparkering	16
4.4	Utgifter til håndheving	19
4.5	Parkeringsnorm og frikjøp	19
5	Anbefalinger og strategi	20
5.1	Overordnet strategi	20
5.2	Tiltak på kort sikt (trinn 1)	21
5.3	Tiltak på lengre sikt (Trinn 2)	22
6	Innspill om parkeringsvilkår	27
7	Kostnadsvurderinger	29

1 Innledning

Andøy kommune ønsker gjennom en ny kommunedelplan for Andenes sentrum og en parkeringsstrategi å legge grunnlaget for en god utvikling av Andenes sentrum. Parkeringsstrategien skal legge føringer for hvordan Andøy kommune kan benytte parkering som virkemiddel for å bidra til en ønsket areal- og transportutvikling og en samfunnsutvikling i stort.

I dag er det til dels store parkeringsproblemer og trengsel i Andenes som følge av mange tilreisende om sommeren. Generelt er det et uryddig parkeringsbilde i Andenes, et resultat av at det er tillatt å parkere omtrent hvor som helst, innenfor rammen av veinotatene (at trafikksikkerheten ikke påvirkes negativt).

Å parkere der man selv ønsker oppleves naturlig nok som fordelaktig for de fleste, dersom det ikke skjer på bekostning av andre trafikanter, beboere eller næringsliv. Jo flere som skal benytte arealet, desto større sannsynlighet er det imidlertid for at andre påvirkes negativt eller at fellesarealer utnyttes ineffektivt. Det kan derfor bli behov for å regulere parkering for å oppnå et felles beste. Lovverket muliggjør mange former for regulering, samtidig som ulike grupper i samfunnet påvirkes på ulike måter.

Andøy kommune ønsker gjennom en kommunedelplan for Andenes sentrum (sentrumsplan) å gjøre Andenes til et (enda mer) attraktivt kommunesenter. Hovedelementer i sentrumsplanen vil være:

- Sikre fremkommelighet i sentrum om sommeren med mange tilreisende turister
- Gjøre det lettere å bevege seg til fots mellom gjøremål i sentrum
- Styrke Værret som handelssted – motvirke flytting av handel og næringsvirksomhet ut av sentrum
- Gjøre sentrum mer tilgjengelig for alle trafikantgrupper
- Mer kompakt sentrumskerne og fortetting ved nybygging og omregulering

Parkeringsstrategien er utarbeidet parallelt med sentrumsplanen. Mens sentrumsplanen viser på kart og ellers de konkrete løsningene i form av parkeringsplasser, kjøreretninger, planer for parkeringsplasser og gang/sykkelveier, vil parkeringsstrategien presentere et oversiktsbilde og drøfting av hvordan regulering av parkering kan bidra til å nå målene i sentrumsplanen.

Et sentralt element i sentrumsplanen er en inndeling av Andenes sentrum i soner for arealutnytting, med ulik grad av regulering for fortetting i tre soner. Ved nybygging og regulering vil planen legge opp til høy utnyttelsesgrad i den mest sentrale sonen (sone 1), se Figur 1-1 og lavere utnyttelse i sone 2 og sone 3. Planen vil også beskrive regulering av trafikkmønstre og bruk av ulike arealer til parkering.

Hensikten med dokumentet er at det skal gi overordnede begrunnelser for innretningen av parkeringspolitikken og med det skape forståelse for de grep som gjøres i konkrete tilfeller med utbygging og regulering. Strategien må ses i sammenheng med sentrumsplanen og gi begrunnelser for de konkrete vedtak/anbefalinger om arealbruk og trafikkregulering som spesifiseres i detalj der.

Dette dokumentet beskriver parkeringsstrategien. I strategien presenteres dagens parkeringssituasjon, framtidige utfordringer og muligheter, samt hvordan ulike måter å regulere parkeringen på, vil påvirke ulike aktører og grupper. I siste kapittel presenteres hvordan parkeringsvirkemidler anbefales brukt på kort og lang sikt.



Figur 1-1 Kart for soner for arealutnyttelse ved nybygg/regulering i sentrumsplan for Andenes. Oppdatert:

2 Dagens situasjon

Andenes sentrum er administrasjonssenter for Andøy kommune og litt over halvparten av kommunens innbyggere bor i sentrumsområdet. I tillegg har sentrum mange arbeidsplasser for innbyggere fra andre steder i kommunen. Det er tydelige årstidsvariasjoner i trafikken, og dermed også i parkeringsbildet der lavsesongen har et annet bilde når det gjelder parkering enn høysesongen i sommerhalvåret. De siste årene har folketallet på Andenes vært svakt fallende (-2,3 prosent fra 2020 til 2024).

Kartet nedenfor viser en oversikt over dagens parkeringsplasser for sentrumsområdet.



Figur 2-1 Dagens situasjon for parkering på Andenes.

Som kartet viser, er det mye tilgjengelig kommunalt eid parkering, både når det gjelder gateparkering og parkeringsplasser. I tillegg er det mulig å parkere i alle gatene i boligområdene da det som hovedsak ikke er parkering forbudt i boliggatene.

Under følger en beskrivelse av dagens situasjon for henholdsvis lavsesong og sommersesong.

2.1 Dagen situasjon i lavsesong (utenom sommer)

Lavsesongen på Andenes er generelt ikke preget av press på parkeringsarealene. Unntak fra dette kan være enkelte arrangement, som under NM i fuglehund. Da kan det være såpass utfordrende med trafikk og parkering at politiet må komme og dirigere trafikken. Parkeringssituasjonen i sentrum er ellers preget av uryddig parkering.



Bilde 2-2: Parkering i Tore Hunds gate (november 2024). Området blir brukt som torg om sommeren. Bilde: Norconsult

Parkeringskulturen bærer preg av at det er mulig å parkere alle steder, sammen med en forventning om at det skal være mulig å parkere nærmest mulig inngangen til butikken man skal til. Denne måten å parkere på i sentrum underbygges også av at det svært få steder er merket opp *hvordan* man skal parkere på gata eller parkeringsplasser. Resultatet er at de som parkerer i stor grad selv kan velge både retning på parkering (parallelt med eller vertikalt mot fortau eller veikanten) og hvor nær nabobilen de parkerer. Dette parkeringsmønsteret gir lite effektiv utnyttelse av tilgjengelige parkeringsarealer. Selv om dette ikke er veldig problematisk i lavsesong, vil parkeringsmønsteret til innbyggerne også påvirke besøkendes parkeringsmønster om sommeren. Denne typen «villparkering» fører også potensielt til trafikkfarlige situasjoner der gående mister oversikt på grunn av mange parkerte biler i gata. Situasjonen forverres også av at det ikke er fortau i de fleste gatene i sentrum.

Kommunens ansatte beskriver også utfordringer med at vegtrafikkloven ofte ikke blir overholdt, også i lavsesong. Spesielt er det snakk om parkering på fortau og for nær kryss som er utfordrende. Slik parkering bidrar også til å redusere trafikksikkerheten ved at folk må trekke ut i gata for å passere biler.



Bilde 2-3: Parkering i veibanen i Storgata. Biler som parkerer som vist sperrer potensielt for trafikk hvis anvist parkeringsplass på motsatt side av gaten (til høyre i bildet) benyttes. Bilde: Norconsult

Gjennom intervjuer med kommunens ansatte, næringsdrivende og næringsforeningen har det kommet frem at det er utfordring med å skape sirkulasjon på sentrale plasser i sentrum. Dette gjelder spesielt gateparkeringsplasser som er i kort gangavstand til butikker og annen næring. Dette er spesielt utfordrende i kvartalene Storgata/Tore Hunds gate/Kong Hans gate og Storgata/Tore Hunds gate/Sjøgata. Gjennom intervjuene blir det beskrevet at folk kan la bilen stå på disse sentrale gateparkeringsplassene i opptil 4-5 timer. På denne måten skaper parkeringen dårlig tilgjengelighet for andre handlende. Generelt er det lite veiledning til hvor man skal parkere om man ønsker å oppholde seg i sentrum over lengre tid. Det er opp til den enkelte å gjøre en vurdering av om ens parkering er til hinder for andre.

Denne måten å parkere på er spesielt utfordrende med tanke på parkering for forflytningshemmede som har behov for å parkere helt nær reisemålet. Andenes sentrum har i dag ikke dedikerte plasser for forflytningshemmede (HC-plasser), så de som har utfordringer med forflytning må i dag parkere på lik linje med resten av befolkningen.

Etter samtaler med næringsforeningen og butikkgruppa har vi fått en forståelse for at det er et konkurranseforhold

mellom Andenes sentrum og «Prærien» lenger sør langsmed Bleiksveien, der man finner butikker som Europris, Extra og Rema 1000. Dette området er privat eid, har god tilgang på parkering og det er ikke vanlig at slike områder har parkeringsavgift. Samtidig ser vi en endring i hva som blir solgt i slike butikker (såkalt bransjeglidning), og matbutikker selger både klær, kosmetikk og hageredskaper. Det gir en ekstra utfordring for butikkene i Andenes sentrum i dag, og som er voksende.

Når det gjelder boligområdene i sentrum, er det mange som velger å parkere bilen i veikanten, på kommunal gategrunn, heller enn å parkere på egen tomt. En del boliger, spesielt av eldre dato, har ikke opparbeidet biloppstillingsplasser på egen tomt, selv om det kan være plass til dette. Vi vet også at utnyttelsesgraden i kommuneplanen er relativt lav, så for de som ønsker å bygge garasje vil det være en til dels omfattende prosess hvor man må søke dispensasjon fra kravet til utnyttelse. Dette kan ha bidratt til at mange fortsetter å parkere i gata, se Bilde 2.3. Parkering i gata er utfordrende for kommunen om vinteren med tanke på brøyting, og videre trafikksikkerhet for gående som må ut i gata for å passere parkerte biler. Om vinteren blir kjørefeltet også stadig smalere fordi bilene parkerer på innsiden av brøytekantene.



Bilde 2-4: Parkering i gata i Falcksgate. Bilde: Google Street View.

I dag er det gratis å parkere på flyplassen, også over lengre perioder. Avinor har fortalte i samtaler at parkeringsplassen ved flyplassen benyttes mye til langtidsparkering også for private tilhengere. Avinor ønsker å unytte parkeringsplassen bedre i forbindelse med planene for flyplassen slik at området blir utnyttet på en bedre måte enn i dag. Avinor opplyser også at det ikke er mye kapasitet for at andre enn flyreisende kan benytte seg av plassen. Avinor skal også innføre parkeringsavgift for Andøy flyplass i løpet av våren 2025. Dette kommer vi tilbake til i kapittel 3.1.

2.2 Dagens situasjon i sommersesongen

Beskrivelsen av parkeringssituasjonen i lavsesong er i stor grad gjeldende også om sommeren. I tillegg kommer utfordringer knyttet til flere tilreisende enn resten av året. Gjennom sommeren oppleves det som at kapasiteten når det gjelder parkering i Andenes sentrum er dårlig og at det parkeres «over alt». Manglende veiledning for langtidsparkering blir ekstra tydelig om sommeren.

Det som trekkes frem som den største utfordringen om sommeren er at bobiler parkerer på uegnede steder samt at de overnatter over mange dager i sentrum. Butikkene har opplevd at campingturister benytter seg av butikkenes utemøbler i forbindelse med overnattinger. Siden bobilene tar opp mer plass enn en vanlig personbil, er spesielt gateparkering over lengre tid mer utfordrende med tanke på sikt for andre kjørende og gående, i tillegg til arealbeslaget.



Bilde 2-5: Mange bobiler parkerer i dag på parkeringsplassen nord i sentrum mot havna. Bilde: Google Street View

Fergen mellom Andenes og Gryllefjord går kun i sommerhalvåret og har i dag dårlig kapasitet. Det fører ofte til lange fergekøer som igjen gjør at både personbiler og bobiler blir nødt til å parkere i sentrum over lengre perioder fordi de ikke kommer med fergen, og bidrar derfor til kapasitetsutfordringene knyttet til parkering.

3 Utvikling og mulige utfordringer

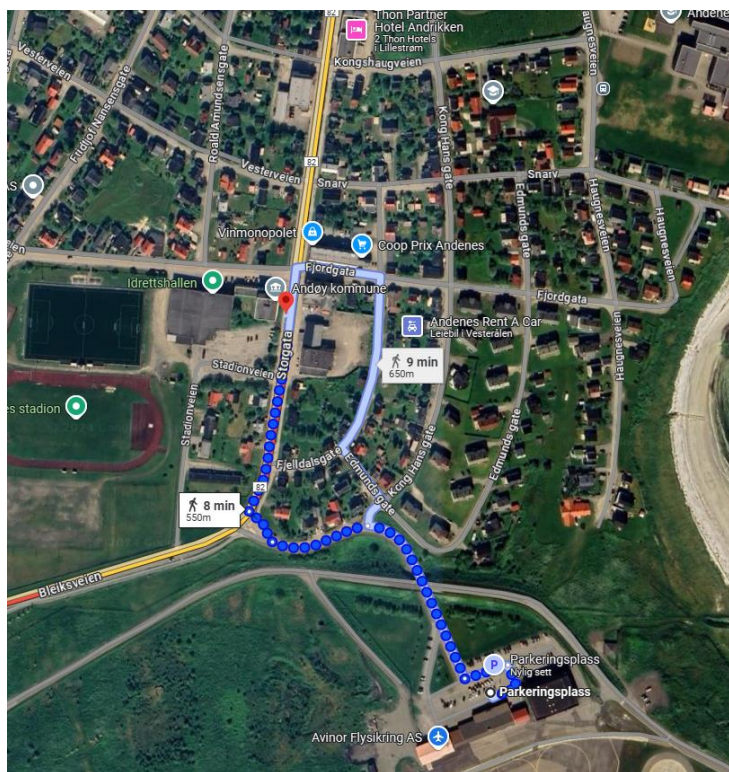
3.1 Innføring av betalt parkering ved flyplassen

Andøy lufthavn har vedtatt å innføre betalingsparkering ved flyplassen fra 2025. AVINOR planlegger for økt trafikk med nytt terminalbygg og oppføring av nye driftsbygg på deler av sin eiendom på området. AVINOR har også ønsket om at bilutleiefirmaer på Andenes flytter sin virksomhet til flyplassområdet. AVINOR vil sette driften av parkeringen ut til et parkeringsselskap, slik de gjør på sine øvrige flyplasser. Følgende prisstruktur på en mindre flyplass som vi anser sammenlignbar, kan anses som mulig prising på Andøy lufthavn.

Tabell 3-1 Mulig prisstruktur på Andenes lufthavn, eksempel fra sammenlignbar lufthavn i Norge. Kilde: AVINOR

	Pris, kroner
Inntil 30 min	Gratis
Deretter per påbegynt 30 minutter	25
Makspris innenfor 24 timer	180
Makspris innenfor 1 uke (8 døgn)	620
Deretter makspris per uke (7 døgn)	320

Spørsmålet er hvilken effekt det vil ha. Uten restriksjoner på gateparkering i boligområdene nær flyplassen, i handelsområdet Prærien eller på parkeringsplassene ved idrettshallen og kommunehuset, kan det tenkes at en del flyreisende vil parkere der når de skal ut og fly. Dette virker sannsynlig, siden gangtiden fra disse stedene til flyplassen er kort (5-10 minutter). Kartet illustrerer gangtid fra eksisterende parkeringsplass ved idrettshallen/kommunehuset og boligområdene nær flyplassen.



Figur 3-1 Illustrasjon av gangavstand og -tid fra kommunehuset til flyplassen. (Google maps).

Disse forholdene er særegne for Andenes, siden det ellers er svært uvanlig at flyplassterminalen ligger så nær en tettbebyggelse som tilfellet er på Andenes.

Denne endringen vil med andre ord kunne gi utfordringer med fremmedparkering i disse boligveiene og på disse parkeringsplassene. Skilting med tidsbegrensning med eller uten prising vil kunne bli nødvendig i disse områdene.

3.2 Flytting av omsorgsboliger

Kommunen har bestemt at dagens omsorgsboliger, som i dag ligger nord i sentrum, ikke lenger skal benyttes som dette. Det skal bygges et nye omsorgsboliger på tomt vis a vis kommunehuset og idrettsanlegget. I dag benyttes parkeringsplassen på området ansattparkering og parkering til idrettsanlegget og har god kapasitet.

Ved ny lokalisering av omsorgssenter er det avsatt parkering for driftskjøretøy (tilhørende hjemmetjenesten) og noen få ansatte. Øvrige ansatte og besøkende vil måtte benytte seg av parkeringen ved kommunehuset.

Med innføring av parkeringsavgift på flyplassen vil det som tidligere nevnt være en mulighet for at reisende med fly vil benytte denne parkeringen i stedet for å parkere ved flyplassen. Videre forventes det økt besøksaktivitet til idrettsbygget i forbindelse med renovering, flere aktiviteter og aktivitetsparken, noe som vil gi økt etterspørsel etter parkering ved kommunehuset.

Disse endringene trekker i retning av at kapasiteten til parkeringsplassen bli dårligere, spesielt for ansatte på kommunehuset, dersom ikke plassen reguleres på noen måte.

3.3 Flere turister

Veksten i antall sommerturister forventes å øke år for år, en utvikling som må antas å bli forsterket av etableringen av opplevelsessenteret The Whale. Senteret er ferdig planlagt, men fikk i november 2024 den siste offentlige finansieringen for å starte forberedelser til byggestart. Etter planen skal senteret kunne ta imot 90 000 besøkende i året. Det er ikke mulig å si om dette er besøkende som uansett hadde besøkt Andenes og generert trafikk, men det er rimelig å anta at etableringen av The Whale vil tiltrekke seg besøkende som legger turen innom Andenes for å besøke senteret.

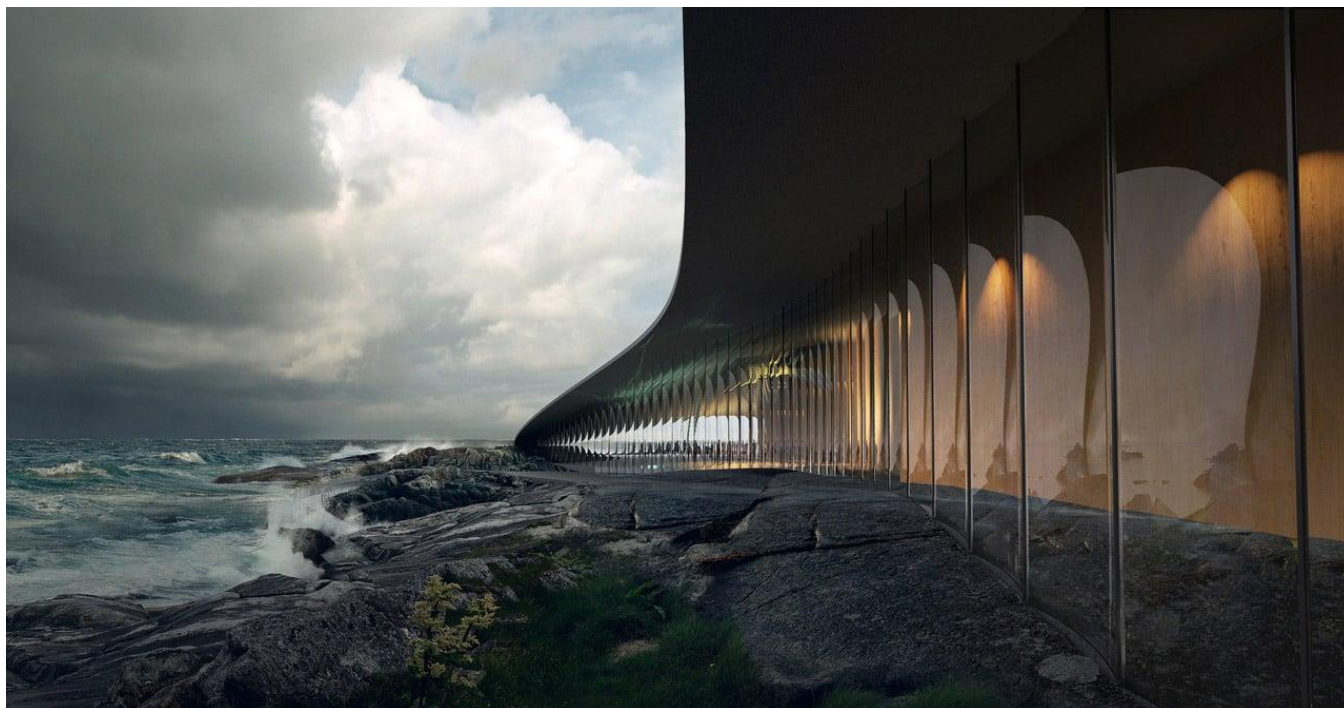
Regionen som helhet opplever en økning i vinterturismen. NHOs tall fra november 2024¹ viser en økning på 22 prosent (nesten 100 000) for antall overnattinger i området Vesterålen/Narvik sammenliknet med 2023. En slik økning i regionen tilsier at en økning også er sannsynlig for Andøy.

Utbyggingen av Andøya Space senter og økt militær aktivitet vil også føre til flere tilreisende. Slik det er i dag skjer dette punktvis spredt over året i forbindelse med øvelser og utskytninger.

En økning i vinterturismen, sammen med tider med høy militær aktivitet og aktivitet på romsenteret vil gi press på parkeringskapasiteten gjennom hele året, med høyest press over lengre tid om sommeren.

Kommunen ser på muligheter for å utvide dagens fergetilbud til å være en helårsferge. Om kapasiteten på fergen fortsatt blir den samme som om sommeren, kan det bli en utfordring med fremmedparkering i sentrum også på høst/vinter/vår, på samme måte som om sommeren.

¹ <https://www.nhoreiseliv.no/tall-og-fakta/tall-og-fakta-om-norsk-reiseliv/#overnattinger>



Bilde 3-2: Illustrasjon av det nye opplevelsessenteret The Whale. Illustrasjon: Dorte Mandrup AS

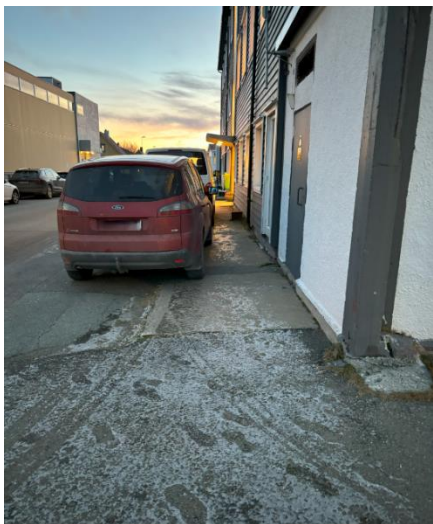
4 Mulige virkemidler

Målet med sentrumsplanen og parkeringsstrategien er å bidra til et mer ordnet trafikkbilde, særlig om sommeren, gjøre sentrum mer attraktivt og å balansere fordeler og ulemper mellom ulike grupper. Det kan også være et mål å begrense biltrafikken fra lokalbefolkningen noe, siden det er et inntrykk at en del bruker bilen på svært korte turer innenfor sentrumsområdet. Det kan derfor være et visst potensial for at folk kan gå eller sykle i noe større grad når de skal forflytte seg, spesielt om det blir bedre lagt til rette for dette med blant annet gang- og sykkelvei eller fortau. Men tatt i betraktning det begrensede busstilbudet, avstandene samt vær og vind på Andenes, vil ikke endringer i andelen av reisene som foregår med bil være et viktig formål med planarbeidet og parkeringsstrategien. Derimot vil virkemiddelbruken innenfor parkering være sentrale for å sørge for at parkeringen skjer på steder og innenfor tidsrom hvor den gir minst ulemper for andre og samtidig gjør det lett for de reisende å nå sitt bestemmelsessted. Kostnader for kommunen og brukskostnader for bilistene er sentrale elementer som spiller inn i vurderingene av virkemiddelbruken.

I dette kapitlet presenteres ulike virkemidler med de fordeler og ulemper de fører med seg.

4.1 Håndheving av veitrafikkloven og vilkårsparkering

Regulering av parkering skjer med hjemmel i to ulike juridiske rammeverk. *Veitrafikkloven* setter grenser for parkering ut fra hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Den setter blant annet forbud mot å parkere nære kryss og fotgjengerfelt. Politiet har ansvar for å håndheve parkering etter veitrafikkloven og kan ilegge *parkeringsgebyr* ved overtredelse. *Parkeringsforskriften*² regulerer vilkårsparkering av motorvogn, det vil si parkering med tidsbegrensning eller mot betaling. Man ilegges *kontroll sanksjon* hvis man bryter parkeringsvilkårene, for eksempel står lenger enn maksimal parkeringstid. Kommunen har ansvaret for å håndheve parkering etter parkeringsforskriften.



Bilde 4-1: Parkering på fortau som er brudd på veitrafikkloven

I praksis håndhever sjelden politiet parkering etter veitrafikkloven mange steder. For å få en enhetlig håndheving, har mange kommuner overtatt politiets ansvar for å håndheve parkering, slik at kommunen håndhever parkering både etter veitrafikkloven og etter parkeringsforskriften. Det er også mulig på Andenes.

For at bilistene skal etterleve parkeringsbegrensninger etter veitrafikkloven og vilkårsparkering etter parkeringsforskriften, er det avgjørende at reguleringen håndheves. Kommunen må derfor ha personell som kontrollerer at reguleringene etterleves og ilegger gebyr og kontroll sanksjon, samt ha et system for behandling av klager.

Skilting av parkering reguleres i ulike regelverk:

- **Skiltforskriften** gjelder for alle trafikkskilt langs offentlig vei og annet offentlig ferdselsareal
- **Parkeringsforskriften** (gjelder langs privat vei, private områder og offentlig parkering utenfor offentlig ferdselsareal) har definert egne parkeringsskilt, såkalte vedlegg1 skilt, med bestemmelser som er vedlagt forskriften.
- **Vegvesenets skiltnormal N300** (bestemmelser og retningslinjer for bruk og utforming av offentlige trafikkskilt) gjelder for offentlige trafikkskilt, men også for bruk av underskilt til vedlegg1 skilt.

² «Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer.»

- **Vegnormal N300** inneholder tekniske bestemmelser og retningslinjer for bruk og utforming av offentlige trafikkskilt. Skiltnormalen fastsettes av Vegdirektoratet med hjemmel i skiltforskriften. Bestemmelsene i skiltnormalen gjelder for all bruk av offentlige trafikkskilt, uavhengig av vegtype.

Dette regelverket legger samlet noen begrensninger på hva slags skilt som kan benyttes. Dette drøftes nærmere i de følgende underkapitlene.

4.2 Tilrettelegging og veiledning

Asfaltering og merking

Asfaltering og merking av parkeringsplasser, både overflateparkering og gateparkering, kan være nødvendig for å maksimere parkeringskapasitet og veilede publikum til å parkere mer økonomisk. Noen av parkeringsarealene på Andenes bærer preg av at oppmerking mangler og at publikum parkerer på en vilkårlig måte – på kryss og tvers, slik at det blir plass til færre biler enn det er kapasitet til på arealet. Det er naturlig å ønske mer avstand til nabobilen, og uten oppmerking vil man naturlig parkere med større avstand enn det som er nødvendig for å komme inn og ut av bilen. I utgangspunktet er oppmerking en supplering til skilting, så om skilting blir aktuelt i forbindelse med innføring av parkeringsavgift så vil oppmerkingen være på plass.



Bilde4-2: Parkering utenfor Bunnpris i Storgata. Biler parkert i ulike retninger. Kilde: Google Street View.

Veiledende skilting / informasjon

Skilting medfører kostnader til skilt, men også tidsbruk og administrativ kostnad for å få et skiltvedtak fra Statens vegvesen. Forbudsskilt innebærer behov for håndheving, som medfører kostnader. Skiltforskriften gir imidlertid mulighet til å sette opp såkalte serviceskilt, blant annet skilt som angir bobilparkering. Skiltet angir at bobilturistene får et tilbud om bobilparkering på angitt sted, og inneholder ingen forbud. Denne typen skilt medfører ikke behov for håndheving. Eksempelvis kunne slike skilt plasseres ved fergekaiaen og ved innkjøringen til Andenes fra syd, i forbindelse med informasjonsskilt.



Også anbefalt sted for parkering for tilreisende bilister med vanlig personbil kan angis på disse informasjonsskiltene. Siden dette er offentlige trafikkskilt, krever skiltforskriften at det fattes vedtak før oppsetting, men prosessen rundt vedtaket blir enklere enn for trafikkregulerende skilt. Langs kommunal vei kan kommunen selv fatte vedtak, mens Statens vegvesen fattet vedtak langs fylkesvei og i kryss mellom fylkesvei og kommunal vei.

Dette er et rimelig tiltak som kan gjennomføres på kort sikt, enten alene eller i kombinasjon med asfaltering/merking på de angitte plassene. Vår vurdering er at et informasjonstiltak som dette i seg selv vil redusere «villparkering» av bobiler og andre tilreisende, men effekten vil være begrenset. Siden bilistene ikke møter begrensninger i form av pris eller maksimal parkeringstid, vil tiltaket trolig ikke ha nevneverdig effekt på de dagene om sommeren hvor parkeringskapasiteten i sentrum er fullt (overfullt) utnyttet.

4.3 Regulering av vilkårsparkering

Tidsbegrensning og prising av parkering er mer virkningsfulle tiltak for å styre hvor og hvordan bilistene parkerer. På Andenes kan det også være behov for å differensiere reguleringen mellom for eksempel bobiler og andre biler, beboere og andre, samt å ha ulike vilkår for parkering mellom sommer og vinter.

Tidsbegrensning

Tidsbegrensninger, for eksempel at det ikke er lovlig å stå parkert mer enn for eksempel to timer, innebærer at arbeidsparkering i praksis ikke blir mulig på slike plasser. Tidsbegrensning vil føre til økt sirkulasjon av plassene og at kundene til sentrumshandelen vil oppleve større sannsynlighet for å finne en ledig plass i nærheten av stedet de skal til. Tidsbegrensning kan benyttes alene eller sammen med avgiftsbelagt parkering (mer om avgiftsparkering nedenfor).

Forbud for visse kjøretøy

Kommunen kan se behov for å forby bobilparkering på visse plasser (eksempelvis parkeringsplassen bak Arresten). Det er ikke helt uproblematisk å regulere for dette. Dersom forbudet skal håndheves må en følge bestemmelsene for vedlegg1 skiltene i parkeringsforskriften. Bruk av underskilt skal følge bestemmelsene i N300 som ikke tillater denne kombinasjonen.



Det er imidlertid mulig med vedlegg1 skilt «Parkering» med underskilt personbil (til høyre): Da er det bare personbiler som har lov til å parkere. Men det er kanskje ikke like enkelt å forstå for bobilsjåførene at de ikke har lov å stå her. Dette kan imidlertid løses ved å sette opp et forklarende skilt med tekst i tillegg, da gjerne på flere språk.



Det er også mulig å ha underskilt med parkeringsforbud om natten (f.eks. 00-06). Det vil innebære at ingen biler kan stå der over natten, og i praksis vil dette være en god regulering for å hindre langtidsparkering av bobiler. Bobiler kan imidlertid stå der ubegrenset om

dagen, i likhet med andre biler. Det kan imidlertid vurderes å ikke være fullt så problematisk at tilreisende bobiler står parkert i over lengre tid Andenes sentrum, så lenge de står parkert på plasser som er dedikert til langtidsparkering (ikke på gateparkering). Det vil fortsatt være utfordrende at bobiler er større enn vanlige biler og tar opp mer areal. I forbindelse med asfaltering og oppmerking er det mulig å vurdere å merke opp noen dedikerte plasser for bobiler slik at de tar opp minst mulig areal på dedikerte plasser.

Parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter er virkningsfullt for å styre hvor og hvor lenge bilistene parkerer. Parkeringsavgifter kan benyttes sammen med tidsbegrenset parkering eller på plasser uten tidsbegrensning. I praksis vil det nok bare være aktuelt sammen med en eller annen form for tidsbegrensning. Ved å ha ulike avgifter og eventuelt ulik maksimal parkeringstid på ulike parkeringsplasser -gater i sentrum, vil man kunne styre hvor bilistene parkerer mer differensiert enn bare med tidsbegrensning. De mest attraktive plassene midt i sentrum kan ha høyere pris enn plassene lengre unna sentrum.

For kommunen er det viktig å opprettholde "Værret" som et attraktivt område å være og å reise til, blant annet for handel. Handelsnæringen i sentrum er imidlertid i en økonomisk utsatt konkurransesituasjon overfor handelsområdet på «Prærien» utenfor sentrum, der det er godt mer parkering som dessuten heller ikke er avgiftsbelagt. Innføring av parkeringsavgift i sentrum vil derfor kunne svekke handelen i sentrum, ved at en del kunder da isteden vil handle på Prærien. Utformingen av en eventuell avgift bør derfor skje med en kombinasjon av gratistid og avgift for å unngå avvisning av kunder.

Kombinasjon gratis parkering i for eksempel to timer og eksempelvis 20 kroner timen deretter (med eller uten en øvre lengde på parkeringsperioden) vil kunne sikre lokale innbyggere gratis tilgjengelighet samtidig som bilister med behov for å stå lengre kan gjøre det mot betaling. Den økonomiske belastningen for befolkningen i løpet av et år vil på denne måten også bli begrenset.

Kommunen kan ønske å skjerme egne innbyggere for høy parkeringsbetaling, særlig arbeidstakere bosatt på Andenes og andre steder i kommunen, som arbeidspendler til Andenes. Man kan skjerme egne innbyggere for betaling ved å ha lavere parkeringsavgifter om vinteren, eventuelt bare parkeringsavgifter om sommeren.

Man kan ha høy parkeringsavgift for bobilparkering i Andenes sentrum. Dette gir inntekter og kanalisere inntekter til kommunen uten at lokalbefolkningen rammes. Det bidrar også til å styre parkeringen av bobiler lenger ut fra sentrum, til plasser hvor det er gratis eller rimelig å parkere. Det krever regulering og håndheving på Andenes for å hindre at bilene parkeres i gater og på plasser.

Det er ikke noe formelt hinder for å ha parkeringsavgift bare om sommeren og gratis parkering om vinteren. Det medfører imidlertid en del praktiske utfordringer. En slik situasjon vil kreve at en har to vedtak om skiltplan. Det blir da en del formaliteter med registrering hos Vegvesen ved skifte av skiltplan. Kommunen vil selv også måtte gjøre noe arbeid for å endre skilt når man går fra sommer til vinter og motsatt.

Det er imidlertid en vei rundt problemet, hvis man bare skal ha ulike takster sommer/vinter. Da trengs bare én skiltplan. På skiltet står det da bare at det er betaling i henhold til P-automaten, eventuelt at det på skiltet står takster for henholdsvis sommer og vinter. Man kan da sette taksten svært lav om vinteren. Det medfører da bare mindre praktisk arbeid med skiltene ved skifte av årstid.

Boligsoneparkering, arbeidsparkering og næringsparkering

Parkeringsforskriften åpner for at «Kommunen kan i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårs-parkeringsplasser, etter behovsprøving, reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.»

En vanlig måte utforme dette på, er å utstede parkeringstillatelse til beboere i bolig gatene. Dette kan skje ved tildeling av parkeringstillatelse uten at det kreves betaling, eller det kan tas en pris for slik tillatelse. Denne ordningen sikrer at beboerne i bolig gatene på Andenes fortsatt får mulighet til å parkere i gaten utenfor sitt hus.

For å sikre at innbyggere i Andøy som har arbeidssted på Andenes, kan parkere i nærheten av arbeidsplassen, kan man etablere *avtaleparkering*. Dette er en modell som er benyttet i Vågan kommune. Innbyggere eller næringsdrivende kan inngå avtale om å parkere på kommunale parkeringsområder, også kommunale plasser i sentrum. Bedrifter på Andenes vil også kunne inngå slik avtale for egne driftskjøretøy (næringsparkering). I Vågan er det en ordning med felles beboer- og avtaleparkering for enkeltpersoner. Innbyggere som kjøper kort for beboerparkering (for å parkere utenfor egen bolig) får dermed også adgang til å parkere gratis på kommunale plasser i bysenteret. Månedspris i Vågan er 350 kroner, med noe lavere periodepris hvis det inngås avtale på et halvt år eller ett år.

Denne typen ordninger kan utformes på ulike måter. Hovedmålet med en slik ordning vil være at ikke parkering fra de som skal til sentrum «eses» ut i bolig gatene rundt fordi disse områdene vil ha gratis parkering.

Parkering forbudt

På deler av veinettet kan det være nødvendig å skilte med parkering forbudt ved innføring av parkeringsavgift. Dette er fordi områder/strekninger der det ikke parkeres i dag, kan bli attraktive parkeringsplasser om det innføres parkeringsavgift. Det bør analyseres hvilke områder/strekninger dette kan gjelde, og skilting med parkering forbudt bør inngå i skiltplanen. Om det innføres parkering forbudt, krever det håndheving for at bilistene skal respektere forbudet.

Krav om lading når det innføres parkeringsregulering

Ved etablering av ny vilkårsparkering (tidsbegrensning eller parkeringsavgift) med minst 16 plasser, skal det ifølge parkeringsforskriften være lademulighet. Regelverket åpner for unntak etter søknad hvis kostnadene anses urimelig høye.

Krav om reserverte plasser for forflytningshemmede

Ved vilkårsparkering setter parkeringsforskriften krav om at det avsettes «tilstrekkelig» antall plasser for forflytningshemmede. Med tilstrekkelig menes at det i alminnelighet er en ledig reservert plass. Det er også noen minstekrav og øvre grenser for hvor mange plasser som kreves. På parkeringsområder med opptil 50 plasser er det ikke krav om mer enn to plasser. Er det 50 plasser eller mer, er det ikke krav om mer enn at fire prosent av plassene blir reservert. Kostnadene ved tilrettelagt parkering for forflytningshemmede er består i hovedsak av skilting (egne skilt). Kommunen må også ha en administrativ ordning for behandling av søknader og tildeling av parkeringstillatelsene (også kalt HC-kort). Ved innføring av vilkårsparkering vil det også bli nødvendig å sikre parkering for forflytningshemmede fordi forutsetningene for parkering har blitt endret. Med et HC-kort er det vanlig å gi fritak fra parkeringsavgift for parkering på kommunale parkeringsplasser.

Fleksibel bruk av eksisterende 'grå' arealer

I forbindelse med befolkningsvekst i kommunen og økning i turismen i kommunen må det forventes at tilgjengelig parkeringskapasitet vil oppnå maksimal utnyttelse. Da kan man regulere etterspørselen ved å øke eller endre parkeringsbetaling og/eller tidsbegrensninger. Dette kan kombineres med eller erstattes av at man også tar i bruk 'grå' arealer som i dag ikke eller i liten grad benyttes til parkering. Eksempelvis kan man tenke seg at det gis adgang til parkering i området skolen i skoleferien. Dette er en modell som har vært benyttet i eksempelvis Tvedestrand. Der har det vært gitt anledning til å parkere i skolegården mot betaling i

skoleferien. På Andenes vil en strategi kunne være at kommunen skaffer seg tilgang til grå arealer og tillater parkering der i perioder med særlig stor etterspørsel.

4.4 Utgifter til håndheving

Parkeringsforbud og begrensninger i hvor lenge man kan stå parkert medfører behov for håndheving og klagebehandling. Dette kan gjøres av kommunens egne ansatte og medfører økte kostnader. Behovet for parkeringsbegrensninger og dermed for håndheving må antas å være størst om sommeren siden presset på parkeringsarealene da er størst. Samarbeid om håndheving av parkering med andre kommuner i regionen, vil kunne bidra til å holde denne typen kostnader nede.

Skal Andøy innføre effektiv regulering av parkering, er det imidlertid nødvendig å bruke ressurser på håndheving. Det kan se ut til at det vil være nødvendig å innføre noen form for avgifter på parkering for å skaffe økonomisk dekning for kostnadene knyttet til håndheving og saksbehandling og også til asfaltering, merking og vedlikehold av enkelte eksisterende parkeringsplasser og merking av gateparkeringsareal.

Det er nå et forslag om å innføre en ordning med såkalt besøksbidrag (også kalt turistskatt) for å finansiere særskilte utgifter reiselivskommuner har som følge av høy tilstrømming av turister. Dersom det etableres en slik ordning, vil det i framtiden kunne utgjøre en alternativ eller supplerende finansieringskilde til parkeringsavgifter. Det er foreløpig uklart hvilke aktiviteter kommunen kan finansiere med slike inntekter. I høringsnotatet foreslås det at bare investeringer i reiselivsrelaterte fellesgoder kan finansieres av besøksbidraget, men ikke løpende utgifter til håndheving av en parkeringsordning.

4.5 Parkeringsnorm og frikjøp

Ved nybygging og regulering kan det kreves et visst antall plasser på egen tomt (minimumsnormer) for å unngå at problemet med at mange parkerer i gaten utenfor egen bolig, blir videreført. Slike krav vil gjelde ved nybygg og omregulering av boligareal og av næringsvirksomhet som hoteller, kontor og handel.

Frikjøp innebærer at en utbygger kan oppfylle minimumskravet for nye parkeringsplasser ved på betale et frikjøpsbeløp. Det beløpet bør være tilstrekkelig høyt til at mange eller alle velger å etablere parkering på egen tomt istedenfor å betale frikjøpsbeløpet. I eventuell søknad om frikjøp bør utbygger angi på hvilket areal biler tilhørende bygget vil parkere.

5 Anbefalinger og strategi

I dette kapitlet presenteres foreløpige forslag til prinsipper for innretning av parkeringspolitikken på kortere og lengre sikt. Kartet viser parkeringsarealer foreslått avsatt til henholdsvis korttidsparkering og langtidsparkering, samt bobilparkering.

5.1 Overordnet strategi



Figur 5-1 Kart med parkeringsarealer i framtidig situasjon.

Den overordnede strategien som foreslås, baserer seg på soneinndelingen i sentrumsplanen (Figur 1-1) der gateparkering og mindre parkeringsplasser i sone 1 er korttidsparkering. Større parkeringsplasser innenfor sone 1 er langtidsparkering. Gateparkering i sone 2 blir korttidsparkering mens de fleste parkeringsplassene i sone 2 er langtidsparkering med unntak av noen som er knyttet til spesielle virksomheter. Det er også definert én parkeringsplass ved dagens omsorgssenter som kan fungere både som korttidsparkering for The Whale og langtidsparkering hvis planene om historisk hotell i Kiilgården blir gjennomført. I tillegg er det definert noen parkeringsplasser som allerede er «grå arealer» som kan benyttes til parkering i høysesong om sommeren. Under følger en gjennomgang av anbefalte tiltak på kortere og lengre sikt. Gjennomgangen beskriver tiltaket og gir en kvalitativ vurdering av hvilke typer kostnader kommunen må regne med i forbindelse med gjennomføringen av tiltaket.

5.2 Tiltak på kort sikt (Trinn 1)

Tiltak	Beskrivelse	Kostnader knyttet til innføring av tiltak (kvalitativ beskrivelse)
Oppmerking og asfaltering	For å kunne utnytte plassene som er tilgjengelig for parkering i sentrum, vil det være hensiktsmessig å merke opp tilgjengelige parkeringsplasser. Dette vil motivere de som parkerer til å parkere innenfor oppmerket plass. Om kommunen merker plasser i hele sentrumskjernen, vil det også bli tydeligere hvor det ikke er ønskelig å parkere. Samtidig vil det også være mulig å markere HC-plasser som til en viss grad vil sikre et mer tilgjengelig sentrum for personer med funksjonsnedsettelse. Ved noen av de større parkeringsplassene, som i dag er grusplasser, vil det være nødvendig med asfaltering i forkant av merkingen.	Det vil være en investeringskostnad å merke opp og asfaltere. Oppmerking må også regnes inn som en driftskostnad, da det vil være nødvendig å fornye merkingen etter 1-2 år. I tillegg må det gjøres en jobb med å lage oppmerkingskart for de største plassene så man sikrer mest mulig hensiktsmessig oppmerking. HC-plasser vil kun være veiledende, om man ikke har håndhevelse av reserverte plasser. Ved en evt. håndhevelse vil det være knyttet kostnader til drift. Man kan også tenke seg at det vil være mer attraktivt med HC-kort om det blir dedikerte plasser for dette i sentrum. Da vil det kunne ligge noen ekstra kostnader i saksbehandlingen av søknader om HC-kort.
Veiledende skilting og informasjon	For å styre parkeringsstrømmen, særlig når det gjelder bobilparkering om sommeren, bør det etableres veiledende skilting (serviceskilt) i innkjøringen til sentrumsområdet i begge ender. Det kan eventuelt også etableres egen skilting i sentrum mot parkeringsplasser der kommunen ønsker at personbiler og bobiler skal stå parkert.	Kostnader for veiledende skilting vil først og fremst være prisen av skiltene og arbeidet for å få dem montert.

	I tillegg kan det ha en viss effekt å sende ut enkelt informasjonsmateriell om ønsket parkeringskultur til innbyggerne i kommunen for eksempel i forbindelse med asfaltering og merking av plasser.	
Oppdatering av parkeringsnorm	I dag bruker mange innbyggere på Andenes gateareal utenfor boligen for å parkere. Dette fører, spesielt på vinterstid, til redusert fremkommelighet. For å sikre at parkering løses på egen tomt ved nye bygg eller omregulering av eksisterende boliger, må det utarbeides nye bestemmelser til parkeringsnorm i den nye sentrumsplanen. Det anbefales derfor at de nye normene inneholder minimumskrav.	Forslag til nye parkeringsnormer skal utarbeides i forbindelse med arbeidet med parkeringsstrategien og vil ikke ha kostnader utover dette.
Frikjøpsordning	I forbindelse med utarbeidelsen av forslag til ny parkeringsnorm bør det også legges inn krav til frikjøp fra minimumsnorm om denne skal avvikes. Ved et frikjøp må utbygger kunne vise hvordan parkering skal kunne løses på en hensiktsmessig måte, og inntektene fra frikjøp må settes av til et fond, slik at kommunen kan bruke dem til å forbedre parkeringstilbudet eller til stedsutviklingstiltak.	Administrative kostnader i forbindelse med frikjøpsordning må påberegnes.
Starte arbeid med å etablere interkommunalt samarbeid om parkeringshåndheving.	Med tanke på kostnader og omfang med å innføre vilkårsparkering i kommunen vil det være en fordel om Andøy kan gå sammen med andre kommuner i området for å sette opp en organisasjon for saksbehandling og håndheving.	Administrative kostnader i forbindelse med etablering av samarbeid må påberegnes.

5.3 Tiltak på lengre sikt (Trinn 2)

Tiltak	Beskrivelse	Type kostnader ved innføring av tiltaket
Tidsbegrenset parkering	Tilbakemeldingene fra næringsdrivende i sentrum er at de mest sentrale plassene kan være opptatt over lengre perioder i løpet av dagen. Tidsbegrenset parkering for de mest sentrale gateparkeringsplassene vil gi bedre sirkulasjon på disse plassene. Det vil i større grad sikre at flere kunder får parkert nærmere	Kostnader til skilting og håndheving av tiltaket som inkluderer ansettelse, opplæring og lønn av personell. I tillegg vil det være kostnader knyttet til saksbehandling av overtredelser.

	reisemålet om de kun skal gjøre korte ærend.	
Parkeringsavgift	Innføring av parkeringsavgift vil være et sentralt tiltak for å styre at parkering skjer på ønsket sted og for å finansiere utgifter til håndheving. I forbindelse med håndheving av parkeringsavgift burde kommunen også søke om å overta håndhevelsen av veitrafikkloven fra politiet. Da vil det bli mulig for trafikkbetjenter å håndheve veitrafikkloven i tillegg til overtredelser av gjeldende regulering. Dette vil kunne bidra til færre feilparkeringer, for eksempel på fortau eller for nært kryss og fotgjengeroverganger. Vi anbefaler at en ved innføring av parkeringsavgift starter med et relativt lavt avgiftsnivå og at parkering er gratis første halvtime. Gratis første halvtime kan enten gjelde for alle kommunale plasser, eller at de større parkeringsplassene har gratis første halvtime, mens gateparkering har betaling fra første minutt. Dette vil i større grad bidra til sirkulasjon på de mest sentrale gateparkeringsplassene. Vi anbefaler også at kommunen ved innføring av parkeringsavgift innfører ulike satser for sommer og vinter slik at innbyggerne får en mindre belastning om vinteren da presset på parkering er lavere.	Kostnader til skilting og håndheving av tiltaket som inkluderer ansettelse, opplæring og lønn av personell. Det må forventes en del investerings- og driftskostnader knyttet til løsninger for betaling, for eksempel betalingsautomater og appløsninger. I tillegg vil det være kostnader ved saksbehandling av overtredelser.
Beboerparkering	Det anbefales at det ved innføring av parkeringsavgift også blir innført en type beboerparkering for de som bor på Andenes. Beboerparkering vil gjøre at bolig gatene i og rundt sentrumskjernen ikke blir benyttet til gratis parkering når parkeringsavgift blir innført i sentrumskjernen. Dette vil også være positivt for å hindre fremmedparkering i boligområdene nærmest flyplassen som sannsynligvis vil oppleve mye fremmedparkering i nærmeste fremtid når Avinor innfører avgiftsparkering på flyplassen.	Kostnader knyttet til skilting og håndhevelse av tiltaket som inkluderer ansettelse, opplæring og lønn av personell. Det må forventes driftskostnader knyttet til saksbehandling av søknader fra beboere som ønsker beboerparkering for seg og eventuelle gjesteparkeringer. I tillegg vil det være kostnader knyttet til saksbehandling av overtredelser.

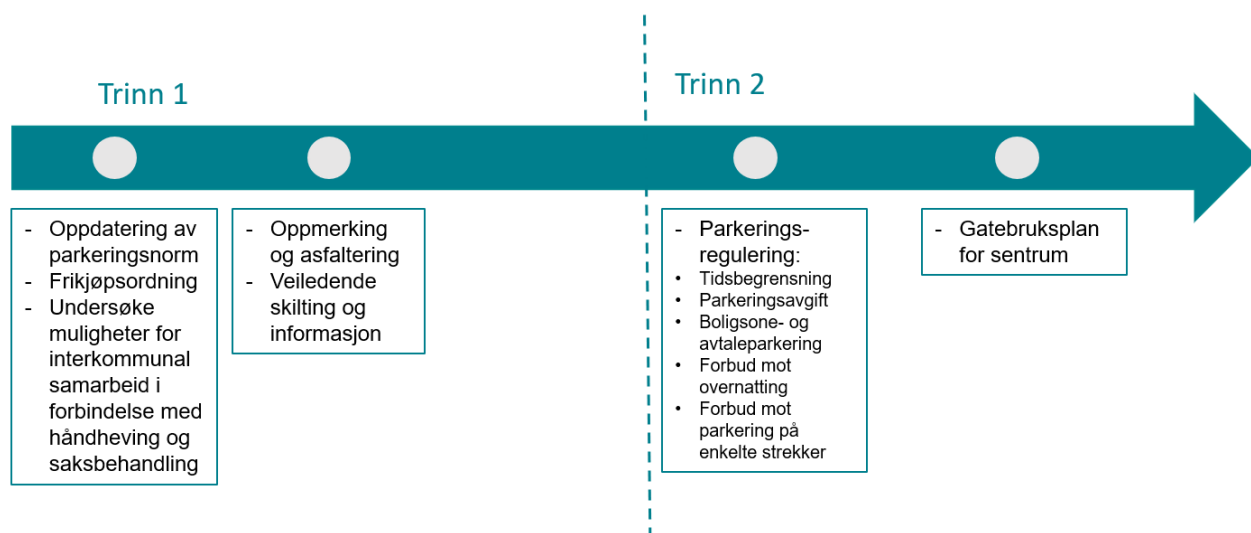
	Vi anbefaler at beboerparkering inkluderer de som bor innenfor tettstedet Andenes. Det er relativt få veier inn til Andenes sentrum. Derfor vil skilting om beboerparkering kreve relativt få skilt. Slik det ser ut per dags dato vil det være mulig å skilte med to soner for beboerparkering – en på hver side av fylkesveien. Beboerparkering kan i tillegg til å hindre fremmedparkering i bolig gatene, også bidra til at flere beboere opparbeider parkeringsplass på egen tomt heller enn å parkere på kommunal gategrunn. Dette kan bidra til at blant annet brøyting blir enklere om vinteren.	
Avtaleparkering/ næringsparkering	Sammen med at det innføres parkeringsavgift og beboerparkering må det gis et tilbud til de som reiser inn til Andenes for å jobbe, enten fra andre steder i kommunen eller fra nabokommuner. Avtaleparkering kan enten gis til den enkelte arbeidstaker eller ved at en arbeidsgiver søker om flere plasser til sine ansatte. For å hindre at sentrale gateparkeringsplasser blir brukt som gateparkering, anbefales det at avtaleparkering kun gjelder utvalgte parkeringsplasser. Slike plasser er parkeringsplassen ved Arresten, parkeringsplassen ved Andøyposten og parkeringsplassen ved kommunehuset. I de tilfellene der det er bedrifter som har biler som brukes i arbeid, men som står på gategrunn både på dagtid og over natten, anbefaler vi at det innføres en ordning med næringsparkering. Næringsparkering vil kunne gis i de tilfellene der bedriftene har behov for bil i arbeidet (for eksempel tømrere eller elektrikere) og hvor bedriften kan vise til at det ikke finnes egnet parkering i tilknytning til bedriftens kontorlokaler/oppmøtested/næringslokale.	Kostnader knyttet til skilting og håndhevelse av tiltaket som inkluderer ansettelse, opplæring og lønn av personell. Det må forventes driftskostnader knyttet til saksbehandling av søknader fra ansatte eller arbeidsgivere som ønsker avtale- eller næringsparkering. I tillegg vil det være kostnader knyttet til saksbehandling av overtredelser

Forbud mot overnatting	På alle kommunale parkeringsplasser innføres det forbud mot parkering over natten med unntak av parkeringen for bobiler helt i nord mot havna. Gjennom intervjuer har vi fått vite at private som leier ut (ofte enkeltpersoner som gjennom Airbnb) mener et slikt forbud kan bli utfordrende om de ikke selv disponerer parkering for sine leietakere på egen tomt. Det kan derfor vurderes om beboere med god begrunnelse kan få ekstra med gjesteparkering inkludert i sin avtale om beboerparkering. Det bør vurderes om utleie som Airbnb er noe kommunen ønsker velkommen.	Kostnader knyttet til skilting og håndheving av tiltaket som inkluderer ansettelse, opplæring og lønn av personell. Forbud mot overnatting vil mest sannsynlig være sammenfallende med annen skilting og derfor også håndheving.
Fleksibel bruk av «grå» arealer til parkering	Vi anbefaler at kommunen tillater bruk av «grå» arealer til parkering i (deler av) sommersesongen da presset på parkering er på sitt største. Eksempelvis kan parkeringsarealene rundt skolen være egnet som besøksparkering om sommeren, da de ikke benyttes til ansatte eller elever på dette tidspunktet. Dette er en fleksibel ordning som kan aktiveres ved behov. Ordningen bør kombineres med prising slik at trafikantene får et motiv til å benytte disse plassene og å gå inn til sentrum. Om kommunen ønsker å styre trafikken til disse områdene, kan det være en fordel å sette opp veiledende skilting.	Kostnader til eventuell veiledende skilting. Om det skal innføres (lav) parkeringsavgift på disse plassene om sommeren vil det være kostnader knyttet til drift og håndheving som ved parkeringsavgift.
Gatebruksplan/-normal for sentrum	Vi anbefaler at kommunen på lengre sikt ser på muligheten for å utarbeide en gatebruksplan for Andenes. I en gatebruksplan kan kommunen se nåværende og fremtidig parkeringsregime i sammenheng med andre tema som burde løftes som for eksempel (bil)trafikk, kollektiv (buss), gange, sykkel og nærmiljøtiltak, for å kunne optimalisere gatene i sentrumsområdet og gi ulike gater ulike hovedformål. Om kommunen ønsker det, kan elementer fra en gatenormal også inkluderes i arbeidet med gatebruksplanen der standarder for bredder på	En gatebruksplan krever en rekke fagutredninger enten gjort av kommunen selv eller konsulent. Utgifter til disse utredningene må påberegnes om kommunen ønsker å utarbeide en gatebruksplan/gatenormal.

	vei/fortau/sykkelfelt/møbleringssoner også defineres.	
--	---	--

Mulig tidslinje for innføring av tiltak

Illustrasjonen under illustrerer i hvilken rekkefølge det anbefales å innføre de ulike tiltakene innenfor del 1 og del 2 av strategien. Den viser en anbefaling om innføring av tiltak. Det er i hovedsak mulig å innføre tiltakene i noe omstokket rekkefølge, men den anbefalte rekkefølgen er å foretrekke hvis tiltakene skal fungere sammen på ønsket måte.



Figur 5-2: Mulig tidsakse for innføring av ulike tiltak

6 Innspill om parkeringsvilkår

De konkrete parkeringsavgiftene kan fastsettes løpende av kommunen. Vilkår om gratistid og maksimal parkeringstid er hjemlet i skiltplanen, og for å endre disse, må det vedtas endring i skiltplanen.

I dette kapitlet presenteres innspill til parkeringsavgifter og andre vilkår i de ulike områdene på Andenes.

Nr.	Funksjon/område	Foreslåtte vilkår
1	Langtidsparkering sentrumssonen (bobilplassen)	½ time gratis. Personbil: Medium prisnivå Bobil: Egne satser på høyt nivå. Overnatting tillatt for alle kjøretøy
2	Langtidsparkering sentrumssonen (Plassene ved Arresten og Andøyposten)	1 time gratis. Personbil: Medium prisnivå. Overnatting ikke tillatt Ikke tillatt for bil.
3	Sone 1: Korttidsparkering i sentrum gateparkering og parkeringsplasser	½ time gratis. Alle biler: Høyt prisnivå Max parkeringstid på 3 timer.
4	Sone 2: Korttidsparkering ved The Whale	Alle biler: Høyt prisnivå Max parkeringstid på 3 timer.
5	Sone 2: Langs Storgata	1 time gratis Alle biler: Medium prisnivå Max parkeringstid på 3 timer. Parkering forbudt utenom P-lommer
6	Sone 2: Langtidsparkering på parkeringsplass ved kommunehuset (gjelder ikke ansatte ved kommunehuset)	1 time gratis. Personbil: Medium prisnivå. Overnatting ikke tillatt Ikke tillatt for bil.
7	Sone 3: «Grå arealer» (skoleområdet mm)	Alle biler: Lavt prisnivå. Overnatting ikke tillatt
8	Sone 3: Boligsoneparkering	1500 kr/år per bil for å parkere i boligssonen. Måned og halvår også mulig. Tildeling av besøkskort for de som har boligsonekort.
9	Pendlerparkering (på bestemte plasser i sone 1 og 2)	Personer som har arbeidssted på Andenes kan kjøpe kort for avtaleparkering på plasser dedikert for langtidsparkering. Pris: 1500 kr/år per bil.
10	Bedriftsparkering (på bestemte plasser i sone 1 og 2 eller som gateparkering i sone 3)	Bedrifter kan kjøpe parkeringskort for egne driftskjøretøy for parkering på plasser dedikert for langtids. Pris: 2000 kr/år per bil.

Foreslåtte intervaller for de ulike avgiftsnivåene:

- Lavt: 0-15 kr/t uavhengig av kjøretøy
- Medium: 15-25 kr/t for personbil. 20-40 kr/t for bil
- Høyt: Mer enn 25 kr/t for personbil. Mer enn 40 kr/t for bil
- Langtidsparkering har maksbeløp per døgn. Maksbeløp baseres på 8 timers parkering.
- Reduserte satser om vinteren. Forslag: Høyt nivå justeres til medium nivå, medium nivå justeres til lavt nivå og lavt nivå justeres ikke.

Vurderinger bak satsene:

- Antydde satser er gjennomgående satt noe lavere enn i Svolvær/Vågan kommune
- Ved restriksjoner på parkering i sentrum, må det innføres boligsoneparkering for å hindre at parkeringen flytter seg dit fra sentrum.
- Styre bobilparkeringen til dedikert parkeringsplass ved å forby parkering over natten ellers i Andenes.
- Ved boligsoneparkering i sonene på begge sider av Storgata kan det bli nødvendig også å skilte med parkering forbudt på den andre siden av gaten enn der de eksisterende parkeringslommene er. Pendlerparkering viktig for å sikre arbeidstakere mulighet til å kjøre bil til arbeid.

7 Kostnadsvurderinger

Det vil medgå kostnader til asfaltering av eksisterende parkeringsområder, samt oppmerking av disse områdene samt allerede asfalterte parkeringsområder. Asfaltering er nødvendig for å kunne merke opp parkeringsplassene for derved å øke området kapasitet i forhold til i dag da bilistene parkerer fritt på slike områder. Opptegning og merking av plassene innebærer mindre kostnader enn asfalteringen. Videre vil innkjøp og montering av skilt medføre kostnader. Siden vi ikke på dette tidspunkt vet hvor mange skilt som skal settes opp, blir denne kostnadskomponenten svært usikker.

Vi har vurdert omfanget av dagens parkeringsareal som må asfalteres og merkes, og basert på en anslått kvadratmeterpris for asfaltering, gjort et grovt overslag over disse kostnadene. Det samlede parkeringsarealet som trenger asfaltering eller merking er anslått til ca. 8 dekar, og om lag $\frac{3}{4}$ av dette legger vi til grunn må asfalteres. Parkeringsplassene på disse arealene må også merkes. Vi har også antatt at en del av dagens (asfalterte) gateareal som dedikeres til parkering, må merkes.

På usikkert grunnlag har vi også gjort et grovt overslag for kjøp og montering av skilt. Siden antallet skilt per januar 2025 ikke er bestemt, har vi benyttet et regneeksempel med 30 skilt.

På usikkert grunnlag anslås kostnadene ved disse elementene til å være i størrelsesorden 3 millioner, med betydelig usikkerhet begge veier. Asfaltering utgjør den langt største delen av kostnadene.

Kostnader ved håndheving og drift av ordning med HC-kort og er ikke vurdert nærmere.