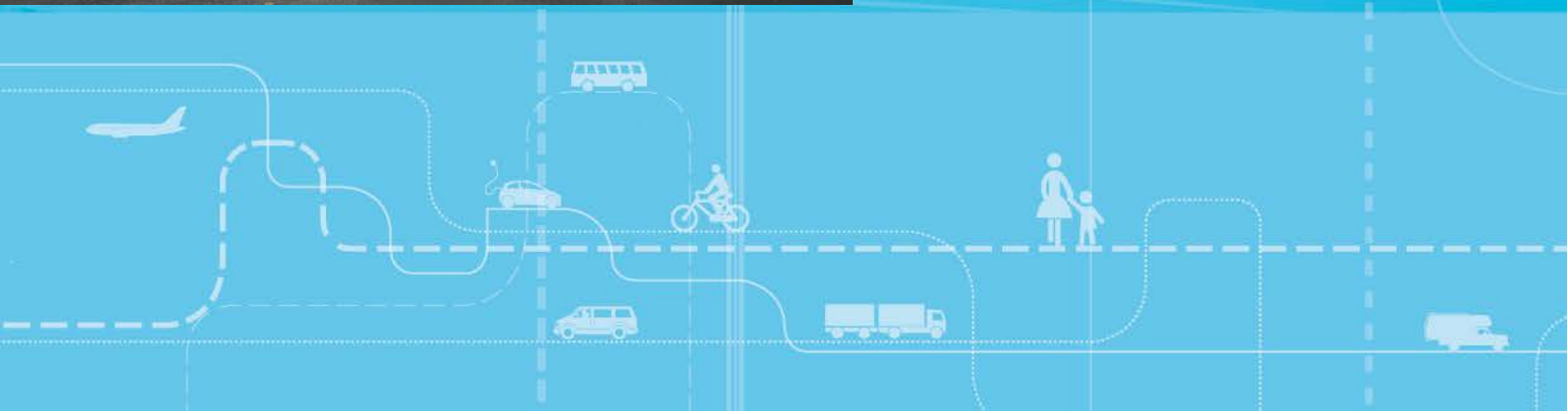


Underlagsrapport til overordnet parkeringsstrategi for Sauda sentrum



Underlagsrapport til overordnet parkeringsstrategi for Saura sentrum

Marianne Knapkog

Fitwi Wolday

Maja Karoline Rynning

Jan Usterud Hanssen

Forsidebilde: Marianne Knapkog

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel:	Underlagsrapport til overordnet parkeringsstrategi for Sauda sentrum	Title:	Parking strategy knowledge base for the city centre of Sauda
Forfattere:	Marianne Knapskog Fitwi Wolday Maja Karoline Rynning Jan Usterud Hanssen	Authors:	Marianne Knapskog Fitwi Wolday Maja Karoline Rynning Jan Usterud Hanssen
Dato:	11.2020	Date:	11.2020
TØI-rapport:	1806/2020	TØI Report:	1806/2020
Sider:	59	Pages:	59
ISSN elektronisk:	2535-5104	ISSN:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-2329-6	ISBN Electronic:	978-82-480-2329-6
Finansieringskilde:	Sauda kommune	Financed by:	Sauda kommune
Prosjekt:	4936 – Park Sauda	Project:	4936 – Park Sauda
Prosjektleder:	Marianne Knapskog	Project Manager:	Marianne Knapskog
Kvalitetsansvarlig:	Aud Tennøy	Quality Manager:	Aud Tennøy
Fagfelt:	Byutvikling og bytransport	Research Area:	Sustainable Urban Development and Mobility
Emneord:	Parkering Mobilitet Samordnet areal- og transportplanlegging	Keyword(s):	Parking Mobility Integrated land use and transport planning

Sammendrag:

Som i mange mindre byer i Norge, er sentrum i Sauda bilbasert, og det er mange parkeringsplasser innenfor sentrumsgrensen. En balansert areal- og mobilitetsløsning krever derfor en avveining mellom tilgjengelighet til sentrum med bil, og å skape en attraktiv bykjerne som er trygg for gående og syklende. Denne rapporten bidrar i retning av en mer balansert areal- og mobilitetsløsning for en parkeringsstrategi. En trinnvis utvikling av ulike tiltak kan føre til at Sauda sentrum forblir attraktivt og at befolkningen samtidig får grønnere reisevaner. Det er ikke først og fremst viktig i seg selv å redusere parkeringen, men å finne rett antall parkeringsplasser for Sauda uten at det går ut over bruken av sentrum. Rett balanse og trinnvis utvikling kan sørge for forsterking av sentrumsaktiviteten. Dette kan Sauda få til ved å gradvis skru til restriksjoner, samtidig som de gjennomføre prosjekter som bidrar til at sentrum blir triveligere og mer attraktivt.

Summary:

As in many smaller cities in Norway, the centre of Sauda is car-based with many parking spaces available. A balanced land use and mobility solution therefore requires a balance between accessibility to the centre by car and creating an attractive centre that is safe for pedestrians and cyclists. This report contributes towards a more balanced land use and mobility solution for a parking strategy. A step-by-step development of various measures can lead to the centre remaining attractive and greener travel habits for the population. It is not first and foremost important to reduce parking, but to find the right number of parking spaces for Sauda without compromising the use of the centre. The right balance and step-by-step development can ensure that activity is strengthened. Sauda can achieve this by gradually introducing restrictions, while at the same time implementing projects that contribute to the centre becoming more pleasant and more attractive.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Rapportens formål er å frembringe et kunnskapsgrunnlag parkering i Sauda sentrum. Prosjektet er gjennomført på vegne av Sauda kommune og er finansiert med blant annet midler fra Klimasats.

Rapporten er skrevet av Marianne Knapskog (prosjektleder), Fitwi Wolday, Maja Karoline Rynning og Jan Usterud Hanssen ved Transportøkonomisk institutt (TØI), og den er kvalitetssikret av Aud Tennøy (også TØI).

Prosjektdeltakerne Ingvild Hovind fra Sauda kommune og flere andre ansatte i Sauda kommune har bidratt med innspill i alle prosjektets faser. Kommunen har også bidratt med parkeringstillinger to dager, og vært med på å tilrettelegge for best mulig svarprosent i spørreundersøkelsen. TØI takker for et godt samarbeid. Takk også til Kongsvinger og Sogndal kommuner og Odda parkering for informasjon om lokale parkeringsbestemmelser.

Vi håper at rapporten blir nyttig for Sauda kommune i arbeidet med parkeringsstrategi. Vi håper at rapporten også er relevant for andre norske tettsteder og mindre byer som arbeider med parkering som del av samordning av areal-, transport- og sentrumsutvikling.

Oslo, November 2020

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Frants Gundersen
Avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Formål.....	2
1.3	Avgrensning	2
1.4	Rapportstruktur	3
1.5	Ordforklaring	3
2	Tilnærming og metode	5
2.1	Undersøkellesdesign	5
2.2	Metoder for datainnsamling.....	5
3	Plansituasjonen for parkering i Sauda	9
3.1	Kommuneplanen.....	9
3.2	Parkering i Sauda i henhold til planen.....	13
3.3	Refleksjoner om planlegging og parkering på byutvikling i Sauda fra sentrale aktører.....	15
4	Parkeringstillinger og spørreundersøkelser	17
4.1	Parkeringstillinger	17
4.2	Spørreundersøkelsen.....	20
5	Parkering og virkemidler	30
5.1	Parkering som tema.....	30
5.2	Parkeringsforskriften for vilkårsparkering.....	30
5.3	En parkeringsstrategi	31
5.4	Eksempler fra parkeringsløsninger fra andre steder.....	35
6	Mulige tiltak for parkering i Sauda	39
6.1	Oppsummering og diskusjon av funn.....	39
6.2	Alternative løsningsmuligheter.....	41
6.3	Tiltak og grep på kort, middels og lengre sikt.....	42
6.4	Behov for mer kunnskap om effekter av parkeringstiltak.....	46
	Referanser	47
	Vedlegg 1: Kartlegging av parkeringsplasser	49
	Vedlegg 2: Spørreundersøkelse	53
	Vedlegg 3: Parkering på andre steder	59

Sammendrag

Underlagsrapport til overordnet parkeringsstrategi for Sauda sentrum

TØI rapport 1806/2020

Forfattere: Marianne Knapskog, Fitwi Wolday, Maja Karoline Rynning og Jan Usterud Hanssen

Oslo 2020 59 sider

Som i mange mindre byer i Norge, er sentrum i Sauda bilbasert, og det er mange parkeringsplasser innenfor sentrumsgrensen. Lett tilgjengelige parkeringsplasser gjør det lett å kjøre bil til sentrum både for jobb, handel og fritidsaktiviteter. Samtidig tar parkeringsplassene mye areal som kunne vært brukt til alternative formål som kan bidra til økt liv og røre i bykjernen. En balansert areal- og mobilitetsløsning krever derfor en avveining mellom tilgjengelighet til sentrum med bil, og å skape en attraktiv bykjerne som er trygg for gående og syklende. Denne rapporten bidrar i retning av en mer balansert areal- og mobilitetsløsning for Sauda sentrum og foreslår løsninger for en parkeringsstrategi. Rapporten baserer seg på studier av relevant litteratur, kartlegging og telling av parkeringsplasser, samt kartlegging befolkningens bruk av og holdninger til parkering. En trinnvis utvikling av ulike tiltak kan føre til at Sauda sentrum forblir attraktivt og at befolkningen samtidig får grønnere reisevaner. Det er ikke først og fremst viktig i seg selv å redusere parkeringen, men å finne rett antall parkeringsplasser for Sauda uten at det går ut over bruken av sentrum. Rett balanse og trinnvis utvikling kan sørge for forsterking av sentrumsaktiviteten. Dette kan Sauda få til ved å gradvis skru til restriksjoner, samtidig som de gjennomfører prosjekter som bidrar til at sentrum blir triveligere og mer attraktivt.

Hvorfor og hvordan kartlegge parkering i Sauda sentrum

Sauda kommune ligger i Ryfylke i Rogaland. Kommunesenteret er kompakt og mesteparten av kommunens tilbud av handel og service finnes her. Som nærmeste nabo til sentrum ligger smelteverket. Det er lite inn og utpendling. Kommunen har initiert arbeidet med en parkeringsstrategi, sammen med flere andre prosjekter inkludert en mulighetsstudie for torget, under paraplyen 'Sydande Sauda'.

Parkering er et tema som det finnes mange meninger om, men som det ofte finnes lite data på i kommunene. Dette fordi parkering kan være regulert eller uregulert, men også knyttet til den bebyggelsen det inngår i. I forkant av en parkeringsstrategi har Sauda valgt å få dagen situasjon kartlagt, og samtidig skaffe seg en oversikt over hvilke tiltak som kan inkluderes i en parkeringsstrategi. Selve parkeringsstrategien vil Sauda kommune selv utarbeide i etterkant av prosjektet. Parkering er i denne sammenhengen parkering på plasser som er offentlig tilgjengelige. Det inkluderer ikke parkering for private boliger som ikke er tilgjengelige enn for andre enn de som bor der. Videre er området som er undersøkt det området som Sauda kommune har definert som sentrumsområde, samt et mindre areal som ligger opp mot sentrum og hvor en av Sauda tre matbutikker er lokalisert.

Vi har undersøkt hvordan det parkeres i Sauda i dag ved å registrere parkeringsplasser og bruk av disse, og ved å spørre befolkningen gjennom en spørreundersøkelse. Vi har gjort intervjuer med kommunen og handelsstanden for å få oversikt over hva som er gjort på parkering og hva som er viktige diskusjoner i og om Sauda sentrum. Vi har også sett på hvordan de setter restriksjoner for parkering i Odda, Sogndal og Kongsvinger. Undersøkelsene har vært utgangspunktet for å se på alternative løsninger som kan være del av en parkeringsstrategi i Sauda på kort, middels og lang sikt.

Resultater fra undersøkelsene

En gjennomgang av plandokumentene viser at det meste av parkeringsplassene er regulerte, enten som parkering, eller som en del av bebyggelsen. Det meste av sentrum er regulert, men det er en ny sentrumsplan under utarbeidelse. Intervjuene viser at det har vært diskusjoner om parkering i Sauda lenge. Rundt år 2000 ble det opparbeidet parkeringsplasser i noen sentrale sentrumsgater og på torget. Disse er skiltet med tidsbegrensning. Denne vilkårsparkeringen er ikke blitt håndhevet. Dagens diskusjoner inkluderer tilgangen til skolene, hvor elever kan settes av og hentes, og tilgangen til parkering for de som handler matvarer. Det er motvilje mot parkeringsavgift lokalt, men det har vært diskusjoner om tidsbegrensninger.

Kartlegging av parkeringsplassene viser at det er 1186 parkeringsplasser i Sauda sentrum utenom boligparkeringen. Tellingene viser også at det er mye ledig parkering i Sauda sentrum, og at det er høyest bruk av plassene i sentrumskjernen. Der brukes ca. 50 prosent av plassene på fredag formiddag. En større parkeringsplass ved fylkesvegen/Kyrkjegata er mindre i bruk. Denne ligger rundt to minutters gange fra sentrumskjernen.

Spørreundersøkelsen viser at handel av matvarer er et viktig gjøremål for de som besøker sentrum, og en stor andel av de som har svart på undersøkelsen besøker sentrum to til fem ganger per uke. Den viser også at de fleste er fornøyde med sentrum og handelstilbudet som finnes der. Torget, folkets hus og Saudahallen er viktige møteplasser. De fleste kjører bil til sentrum, og de mener det er gode parkeringsforhold i sentrum.

Rundt halvparten parkerer på én plass for hele besøket. Rundt 30 prosent bruker to eller flere parkeringsplasser per besøk.

Det er få som er enige at det bør komme restriksjoner for parkering. Kun to parkeringstiltak støttes i undersøkelsen. Ett gjelder restriksjoner mot at de som arbeider i sentrum parkerer på de mest sentrale plassene, slik at disse plassene kan frigis og brukes til korttidsparkering. Det andre er bedre skilting til parkeringsanlegget ved fylkesveien/Kyrkjegata.

Elementer i en parkeringsstrategi

Vi har vurdert hvordan regulering av parkering kan bidra til ønsket byutvikling, og hvordan parkeringsløsningen i Sauda kan målrettes bedre for å støtte opp om handelsvirksomhet og sentrumsfunksjoner. Våre forslag er basert på det vi fant undersøkelsene, men også på det vi fikk vite under intervjuene og det vi har lest ut av planene for Sauda og erfaringer vi har som fagpersoner. Vi foreslår å organisere tiltak i Sauda på kort, middels og lang sikt. Tiltakene er sortert under kategoriene håndheving av vilkårsparkering, informasjonstiltak og omdisponering av areal for å regulere transportaktiviteten og trafiksikkerheten. Vi har også identifisert planleggingsbehov.

På kort sikt (i løpet av ett år) foreslår vi

- **Håndheve vilkårsparkering**
 - Parkeringsvakt for å håndheve tidsbegrensning allerede skiltet i sentrum
- **Informasjonstiltak**
 - Tegne opp i gata hvor langt det er til torget fra parkeringsplass ved fylkesveien/Kyrkjegata
 - Midlertidig skilting – infoskilt

- Sende infoskriv til innbyggere som vedlegg til avisa, legge ut informasjon på nettsider i forkant og etterkant av nye tiltak
- **Omdisponering av areal**
 - Busslommer og noen parkeringsplasser ved Saudahallen blir omdisponert til droppsoner, som et prøveprosjekt
 - Sykkelparkering – bruke noen parkeringsplasser til dette
 - Lademuligheter for el-syssel
 - Opparbeide torget – fjerne parkering opparbeide trinn én av en omforming
- **Planleggingsbehov**
 - Parkeringsstrategi
 - Samle parkeringsplasser – flerbruk, men også bedre utnyttning
 - Vurdere behov for avkjørselspolitikk
 - 'Parkeringsparker' -klimatilpasning

På middels sikt, før neste revisjon av kommuneplanen, foreslår vi:

- **Håndheve vilkårsarkering**
 - Vurdere å etablere parkeringsselskap alene eller sammen med Odda, eller å leie inn tjenester
 - Vurdere å utvide antall parkeringsplasser med tidsbegrensing
 - Parkeringsapp for bedre utnyttelse av parkeringsplasser
- **Informasjonstiltak**
 - Mobilitetskampanje for kommunens ansatte og skolene
 - Organisere samkjøring og handling (app)
 - Tegne opp hvor langt det er til Kiwi fra parkering ved Folkets hus/Saudahallen
 - Skilt som mer permanent løsning av oppmerking av gater og veier - skiltvedtak
- **Omdisponering av areal**
 - Flere droppsoner med skilt og venteskur
 - Fjerne parkering eller kommunal overtakelse av private parkeringsplasser ved privat omregulering
 - Legge til rette fleksible kontorfellesskap for å redusere jobbpendling ut av Sauda
- **Planleggingsbehov**
 - Parkeringsplass ved fylkesveien – trygg sykkelparkering ved Kyrkjegata, opphøyd gangfelt og vurdere tiltak for yrkessjåfører og lastebiler
 - Mobilitetspunkt – vurdere om ett eller flere droppsoner skal bli mobilitetspunkt
 - Forberede revisjon av parkeringsbestemmelsene – fjerne bestemmelse om parkering for nye kontorarbeidsplasser, vurdere konsekvensene av dagens bestemmelser og oppkjøp av private plasser til å bli kommunale plasser

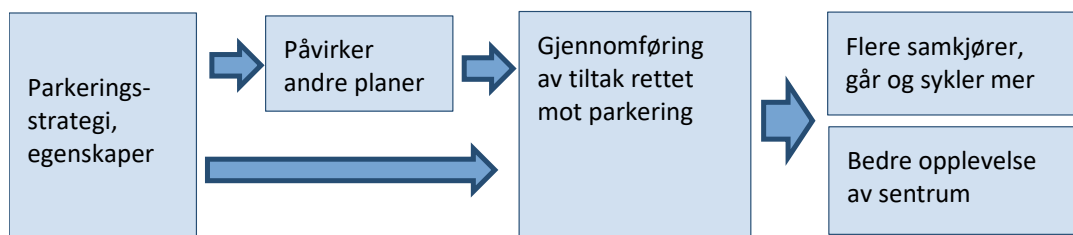
På lang sikt foreslår vi

- **Håndheve vilkårsarkering**
 - Innføre avgift. Penger fra parkeringsavgift brukes til sentrumsutvikling og grønn mobilitet
- **Informasjonstiltak**

- Synliggjøre hvordan pengene fra vilkårsparkering brukes/bidrar til et bedre sentrum
- Kontinuerlig bruk av kampanjer
- Fortsett å telle – vise utviklingen
- **Omdisponering av areal**
 - Fjerne parkering eller kommunal overtakelse av private parkeringsplasser ved privat omregulering
 - Droppsoner kan utvikles til mobilitetspunkt og evt. tilkobling til netthandel
- **Planleggingsbehov**
 - Gågate eller gatetun
 - Skru til parkeringsbestemmelser i kommuneplanen, sette krav som man kan strekke seg etter. Fjerne bestemmelse om parkeringsplasser for kontor
 - Mobilitetsplan som del av kommuneplanen eller som selvstendig plan. Kombinere gange, sykkel, parkering og gods/netthandel
 - Samkjøre sentrumsplan med næringsstrategi ved å lage en strategi for hvor etableringer i sentrum kan bidra til å oppnå kommunens ønske om nyskaping, inkludert hvilken type bedrifter, energibehov, kontorbehov, parkeringsbehov og godsleveringer (for eksempel Hydrogen)

Trinnvis utvikling

Vi mener en trinnvis utvikling er best og gir mulighetene til å velge den rette sammensetningen av tiltak for Sauda. Ved å gradvis innføre strengere virkemidler vil befolkningen bli vant til nye vaner uten at det fører til store omveltninger i parkerings- og handelsvaner. På mindre steder er det som regel mindre nybygging og færre nye etableringer. Da er det desto viktigere at det nye som kommer bidrar til å støtte om en ønsket utvikling og bygger opp under de gode egenskapene Sauda sentrum allerede har. I tillegg er det viktig å legge opp til planer som påvirker og som forsterker hverandre. Figuren viser hvordan en god parkeringsstrategi også kan bidra til å nå mål om mer bærekraftig mobilitet og et sterkt og levende sentrum.



Figur S1: Hvordan parkering påvirker byutviklingen og tiltak rettet mot parkering og tiltak som gjør sentrum triveligere, basert på Hagen mfl. (2019).

Summary

Parking strategy knowledge base for the city centre of Sauda

TOI Report 1806/2020

Author(s): Marianne Knapšskog, Fitwi Wolday, Maja Karoline Rynning and Jan Usterud Hanssen
Oslo 2020 59 pages Norwegian language

As in many smaller cities in Norway, the centre of Sauda is car-based with many parking spaces available. A balanced land use and mobility solution therefore requires a balance between accessibility to the centre by car and creating an attractive centre that is safe for pedestrians and cyclists. This report contributes towards a more balanced land use and mobility solution for a parking strategy. A step-by-step development of various measures can lead to the centre remaining attractive and greener travel habits for the population. It is not first and foremost important to reduce parking, but to find the right number of parking spaces for Sauda without compromising the use of the centre. The right balance and step-by-step development can ensure that activity is strengthened. Sauda can achieve this by gradually introducing restrictions, while at the same time implementing projects that contribute to the centre becoming more pleasant and more attractive.

Why and how to map parking in the centre of Sauda

Sauda municipality is in Ryfylke in Rogaland, Norway. The city centre is compact and most of the municipality's offer of trade and service can be found here. A smelting plant is located closest to the city centre. There is little commuting, most inhabitants work locally. The municipality has initiated work on a parking strategy, together with several other projects, including a feasibility study for the square, under the umbrella 'Sydande Sauda'.

Parking is a topic on which there are many opinions, but on which there is often little data in the municipalities. This is because parking can be regulated or unregulated, but also related to the functions in buildings. In advance of a parking strategy, Sauda has chosen to have the current situation mapped, and at the same time obtain an overview of what measures can be included in a parking strategy. The actual parking strategy will be prepared by Sauda municipality itself after the project. Parking in this context is parking in places that are publicly accessible. It does not include parking for private homes that are not accessible but for anyone other than those who live there. Furthermore, the area that has been investigated is the area that Sauda municipality has defined as the city centre area, as well as a smaller area that is adjacent to the city centre and where one of Sauda's three grocery stores is located.

We have investigated how parking is done in Sauda today by registering parking spaces and using them, and by asking the population through a survey. We have conducted interviews with the municipality and the trade organisation to get an overview of what has been done in parking and what are important discussions in and about the centre of Sauda. We have also looked at how they place restrictions on parking in Odda, Sogndal and Kongsvinger. The surveys have been the starting point for looking at alternative solutions that can be part of a parking strategy in Sauda in the short, medium and long term.

Step-by-step development

We believe that a step-by-step development is best and provides the opportunities to choose the right composition of measures for Sauda. By gradually introducing stricter measures, the population will become accustomed to new habits without leading to major upheavals in parking and trading habits. In smaller places, there is usually less new construction and fewer new establishments. Then it is even more important that the new that comes contributes to supporting a desired development and builds on the good qualities that the centre of Sauda already has. In addition, it is important to make plans that affect and reinforce each other. A good parking strategy can also contribute to achieving goals of more sustainable mobility and a strong and vibrant centre.

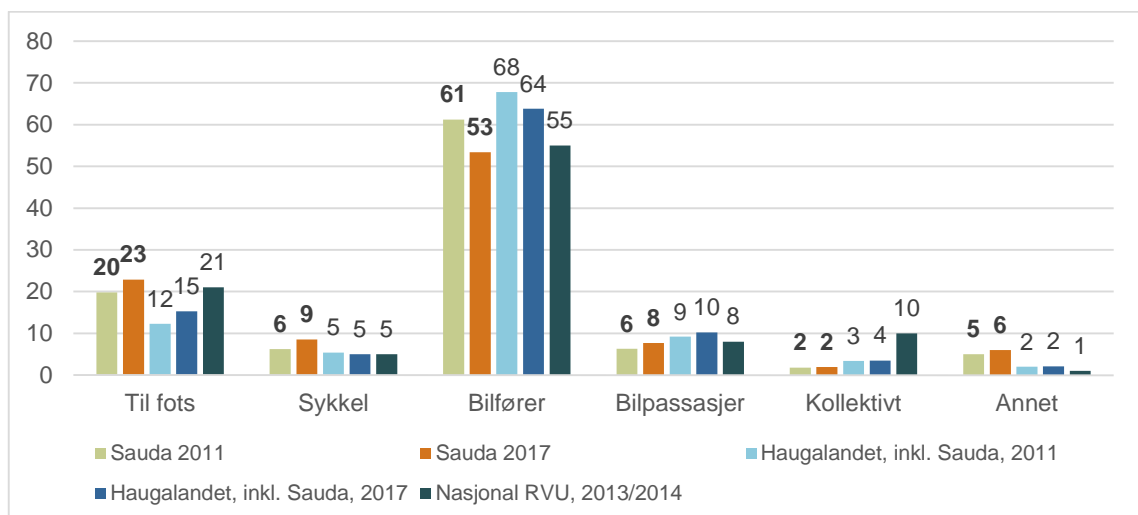
1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Sauda kommune skal rullere sentrumsplanen og i den forbindelse vurdere parkeringssituasjonen. Per i dag er arealbruken i Sauda beskrevet av kommunen som preget av ineffektiv og med lav tomteutnyttelse, byspredning og reduserte muligheter for å tilby et godt kollektivtilbud og å tilrettelegge for sykkelveger. Sauda kommune mener at det er spesielt viktig å undersøke hvordan sentrumsområdet kan få en helhetlig parkeringspolitikk.

Sauda ligger i Ryfylkeregionen, innerst i Saudafjorden. Det er en vannkraft- og industrikommune, samt handels-, skole- og servicesenter i indre Ryfylke. Sauda er et godt integrert bo- og arbeidsplassmarked. Tre av fire sysselsatte bor i kommunen og 85 prosent arbeider nærmere enn 5,5 km fra hjemmet. Sauda kommune er den største arbeidsgiveren etterfulgt av Sauda smelteverk (Hagen mfl. 2019). Ifølge Google Maps er det 172 km til Stavanger. Reisetiden med bil er ca. 3,5 timer og med hurtigbåt litt over 2 timer. Det er 112 km til Haugesund, ca. 2 timer med bil. Det er båt- og bussterminal ved kaia.

Reisevaneundersøkelser fra Sauda viser at de fleste turene i kommunen er kommuneinterne. I 2011 var 95 prosent av alle turene i Sauda kommuneinterne (Meland 2011). Tilsvarende tall for 2017 er 91 prosent (Bayer 2018). Bilandelen (som fører eller passasjer) har sunket fra 67 prosent i 2011 til 61 prosent i 2017, se figuren under. Høye gang- og sykkelandeler begrunnes med korte avstander mellom bosted, arbeidssted og andre sentrumsfunksjoner for en stor del av befolkningen (Bayer 2018). Det er små utvalg i undersøkelsene fra Sauda, dette kan være årsak til store endringer mellom undersøkelsene i 2011 og 2017.



Figur 1: Transportmiddelbruk for daglige reiser, en sammenligning mellom Sauda 2011 (N=268), Sauda 2017 (N=194), Haugalandet inkludert Sauda 2011 (N=6626) Haugalandet inkludert Sauda 2017 (N=4015), og nasjonal RVU, 2013/2014. Basert på Bayer (2018) og Hjorthol mfl. (2014). Tall for Sauda uthevet. Faksimile fra Hagen mfl. 2019.

Omkring 2/3 av reisene som innbyggerne i Sauda foretok i 2011 var under 3 km, og på reiser under én kilometer var gang- og sykkelandelen på nesten 50 prosent i 2011. Mange kjører fremdeles bil og 4 av 5 bilturene er kortere enn 4 km. Ifølge Rogaland fylkeskommune (2015) er reisemotstanden mot å reise andre steder stor i Sauda på grunn av lange avstander til disse.

De korte avstandene og den høye andelen internttrafikk indikerer et potensiale for at mange reiser kan foregå med andre reisemidler enn bil. Sauda er sykkelvennlig og har potensiale for å oppnå økte sykkelandeler blant innbyggerne (Hagen mfl. 2019). Manglende infrastruktur og tilrettelegging på og ved viktige strekninger, kryss og målpunkt er imidlertid barrierer som kan virke særlig negativt på mindre erfarne og utrygge syklister. En helhetlig parkeringspolitikk som prioriterer myke trafikanter vil kunne bidra til at Sauda når lokale og nasjonale mål om et bærekraftig skifte i reisemiddelfordeling mot grønn mobilitet.

1.2 Formål

Formålet med oppdraget er å fremskaffe et kunnskapsgrunnlag som kan brukes i forbindelse med utarbeidelsen av en parkeringsstrategi. Strategien skal fremme endret transportmiddelfordeling, bedre tilgjengelighet for myke trafikanter, bedre tilrettelegging for myke trafikanter, bedre trafikk sikkerhet, sikre en grønn mobilitet og styrke Sauda sentrum som handelssted.

Kommunens intensjon er at utarbeidelsen av parkeringsstrategien, sammen med utvikling av torget og en sykkelstrategi, skal være med på å bygge opp under Saudas visjon om «Sydande Sauda».

1.3 Avgrensning

Oppdraget gjelder Sauda sentrum. Den opprinnelige avgrensningen fra konkurransegrunnlaget er vist i Figur 2 med lilla farge. Etter innspill fra TØI ble det avgjort at butikken på andre siden av elven skulle inkluderes i parkeringstellingene (markert med grønt i figuren). Butikken ble tatt med i tellingene fordi den har en stor parkeringsplass, den ligger innenfor det som ellers blir definert som sentrum markert i figuren med en stiplet linje, og fordi butikken er en av tre matbutikker i Sauda. De to andre ligger innenfor det lilla området.



Figur 2: Avgrensning av Sauda sentrum i lilla og Coop-butikken i grønt. Stiplet linje viser sentrumsavgrensningen (for dette oppdraget).

Parkering i sentrum av Sauda inkluderer både parkering for de som bruker sentrum og boligparkering for de som bor i sentrum. I dette prosjektet vil vi fokusere på det som ikke er boligparkering fordi det er det denne parkeringen som vil påvirke sentrums attraktivitet i størst grad. Privat parkering i enkeltgarasjer eller oppkjørsler til ene- eller flermannsboliger kan undersøkes senere hvis det blir en viktigere problemstilling med tiden. Det kan for eksempel bli en viktigere problemstilling hvis det innføres restriksjoner. Boligparkering i sentrum er heller ikke vektlagt i konkurransegrunnlaget fra Sauda kommune. Temaet er de parkeringsplassene som også kan brukes av besøkende, ansatte og de som skal handle eller på fritidsaktiviteter. Av disse er det de kommunale parkeringsplassene som er lettest å legge restriksjoner på, i alle fall på kort sikt.

1.4 Rapportstruktur

I kapittel 2 beskrives tilnærming og metode, herunder redegjørelse av prosedyrer og valg knyttet til datainnsamlingen.

I kapittel 3 gis en beskrivelse plansituasjonen for parkering i Sauda i eksisterende kommuneplan og reguleringsplaner, og en oversikt over de ulike typene parkering som finnes i Sauda per i dag basert på dokumentstudier. Perspektiver på byutviklingen i Sauda fra intervjuene er også presentert her.

I kapittel 4 beskrives data som er samlet inn via parkeringskartlegging og spørreundersøkelsen.

I kapittel 5 beskrives parkering og virkemidler. Til slutt oppsummeres erfaringer fra andre byer, samt tiltak som kan være del av en parkeringsstrategi

I kapittel 6 presenteres funn fra undersøkelsene basert på de innsamlede dataene. Deretter diskuterer vi ulike løsningsmulighet for parkering i Sauda sentrum og drøfter overordnet innordning av framtidige parkeringsløsninger i Sauda, i henhold til definerte tema.

Vedleggene inneholder tall fra kartleggingen av parkeringsplasser, egenskapstabell, samt spørreskjema og resultater. Dermed kan det på sikt gjennomføres lignede undersøkelser etter samme metode for å bygge opp datagrunnlaget for parkering i Sauda på sikt. Det er også utfyllende informasjon om Odda parkering i vedlegg 3.

1.5 Ordforklaring

Droppsoner	Areal for korte stopp for avstigning for passasjerer og avlasting godes fra bil eller buss som ikke går i rute. Kalles ofte Kiss and ride og kan kombineres med mobilitetspunkt
Gateparkering	Parkering i en gate orientert langs, skrått eller tverrgående fra kantstein eller fortauskant.
Mobilitetspunkt	Oppsamling av fremkomstmidler som deles med andre. De er tilgjengelige dersom ikke i bruk, og kan tas i bruk når som helst etter behov. Mobilitetspunkt kan ha tilknyttede fasiliteter.
Parkeringsforskriften	Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften). Håndheves av Samferdselsdepartementet.
Parkeringsplass	Plass for å parkere en bil, brukes i denne rapporten om enkeltvis plasser.

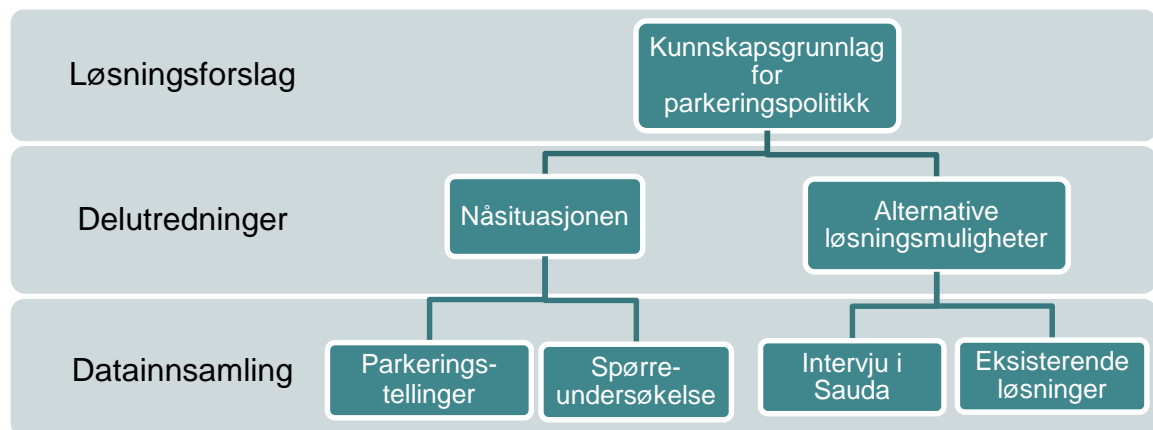
Parkeringsareal	Flere parkeringsplasser samlet. Begrepet er ikke så mye brukt, men i denne rapporten er det hensiktsmessig å skille mellom plass for en bil og mange biler.
Parkeringsregisteret	Statens Vegvesen sitt parkeringsregister over allment tilgjengelige plasser med vilkårsparkering
Vilkårsparkering	Parkering mot betaling, parkering med tidsbegrensning og parkering på andre vilkår, for eksempel at man må stå innenfor oppmerket felt.

2 Tilnærming og metode

2.1 Undersøkellesdesign

I forkant av en utarbeiding av parkeringsstrategi ønsket Sauda å få kartlagt dagens situasjon og å få en oversikt over tiltak som kan inkluderes i en parkeringsstrategi. Sauda kommune vil selv utarbeide selve parkeringsstrategien. Parkering er i denne sammenhengen parkering på plasser som er offentlig tilgjengelig, og inkluderer ikke parkering for private boliger som ikke er tilgjengelige enn for andre enn de som bor der. Det undersøkte området omfatter det som Sauda kommune har definert som sentrumsområdet, samt et mindre areal som ligger opp mot sentrum og hvor en av Saudas tre matbutikker er lokalisert (se 1.3 for avgrensing).

Undersøkellesdesignet inkluderer at vi undersøker nåsituasjonen og alternative løsningsmuligheter gjennom ulike metoder, og dette vil til sammen utgjøre kunnskapsgrunnlaget for parkeringsstrategi og parkeringspolitikk i Sauda. Dette er illustrert i figuren under:



Figur 3: Undersøkellesdesign.

Vi søker å besvare følgende spørsmål:

1. Hvor mange parkeringsplasser er det og hvordan benyttes parkeringsplassene i Sauda sentrum per i dag?
2. Hvordan er innbyggernes parkeringsvaner i Sauda sentrum?
3. Hva kan Sauda lære fra andre steder med parkeringsrestriksjoner?
4. Hva er alternative løsningsmuligheter for parkering i Sauda sentrum på kort, middels og lang sikt?

2.2 Metoder for datainnsamling

For å svar på spørsmålene har vi gjennomført parkeringstillinger, spørreundersøkelser, intervju og innhenting av erfaringer fra andre steder.

2.2.1 Parkeringstillinger

Vi har utviklet en metode for registrering av parkeringsplasser, og vi bruker det samme opplegget ved registrering av parkering i Sauda. Metoden er basert på funn fra Christiansen mfl. (2016), som har definert hva som er viktig å registrere, se Tabell 1. Dette har vært utgangspunkt for parkeringskartleggingen vi har gjort i Sauda.

Tabell 1: Momenter til kommunenes arbeid med registrering av parkering (Christiansen mfl. 2016).

Moment	Formål
Antall plasser totalt	Gir oversikt over parkeringstilbudet i kommunen/sentrumsområdet
Type parkering (på gate, parkeringshus etc.)	Gir oversikt over type parkeringstilbud i ulike deler av kommunen som helhet og avgrenset for eksempel sentrum eller andre områder
Stedfesting (adresse/koordinater)	Gir mulighet til å fremstille parkeringstilbudet både i kommunen som helhet og avgrenset til for eksempel sentrum eller andre områder
Eierskap	Andel kommunalt eide plasser registrert som vilkårsparkeering og oversikt over hvilken styringsmulighet kommunen har
Regulering	Gir oversikt over hvordan parkeringen reguleres og hva det eventuelt koster å parkere (gjelder vilkårsparkeering)

Metoden består av tre steg.

Steg 1: Kartlegge parkeringsareal (i forkant av telling)

- Definere hvilke områder som skal kartlegges avmerkes på kart
- Skille mellom kommunale og private plasser
- Parkeringsarealet må inkludere både parkeringsplassområder og gateparkering
- Området som kartlegges er i utgangspunktet det som ligger innenfor sentrumsavgrensingen til kommunen

Steg 2: Angi egenskaper ved områdene som er valgt (i forkant telling)

Basert på Christiansen mfl. (2016) angis antall plasser totalt, type parkering (på gate, parkeringshus etc.), stedfesting (adresse/koordinater/flyfoto), eierskap (privat eller kommunalt/offentlig), regulering (om det er regulert til parkering eller noe annet), om det er avgift eller tidsbegrensing.

For å beregne antall parkeringsplasser der plassene ikke er opptegnet er det brukt følgende kriterier

- Der det er et område som er brukt til parkering er det målt på flyfoto hvor stor arealet er og deretter er det beregnet 18 m² per plass. Dette er basert på teknisk forskrift sin beregning av overflateparkering.
- Der det er areal langs husvegger etc. der biler parkerer i bredden har vi målt lengde på arealet på flyfoto og beregnet 2,5 meter bredde per plass i tråd med Statens vegvesen sin håndbok 017.
- Der det er gateparkering med langsgående plasser har vi målt på lengden på flyfoto og beregnet 5 meter lengde per plass i tråd med Statens vegvesen sin håndbok 017

Steg 3: Telle hvor mange biler er parkert innenfor de definerte parkeringsarealene

- Tellinger tre ganger per dag tentativt i tidsrommene kl. 08-10, kl. 11-13 og etter kl. 16.30. Tidspunktene må justeres etter butikkens åpningstider og arbeidstid lokalt.
- Det telles minst en hverdag og en lørdag. Dager som har andre parkeringsmønstre (høytider, ferier etc.) kan legges inn ved behov

- Tallene som registreres overføres til en tabell som minimum inneholder:

	Dag 1 Mellom 07 og 09	Dag 1 Mellom 11 og 13	Osv.
Plass A	• antall		
Plass B	• antall		
Osv. ---			

Vi har brukt denne metoden når vi har kartlagt og klassifisert antall parkeringsplasser som ikke er ren boligparkering i Sauda sentrum, og deretter registrert antall parkerte biler og belegg på parkeringsplassene. Ved å basere oss på kartleggingsmetoden vi bruker i tettstedspakkeprosjektet kan data sammenlignes på tvers av kommuner og man kan sammenligne resultater over tid hvis det er ønskelig.

Målet med kartleggingen er å etablere status for parkeringssituasjonen med hensyn til kapasitet og dekning i Sauda sentrum, samt reguleringsstatus og eierstruktur. Disse er angitt i to tabeller. En med egenskaper for parkeringsplassene og en med tellingene som er gjort. I egenskapstabellen inngår antall plasser totalt, type parkering (på gate, parkeringshus etc.), eierskap og regulering.

Det er gjennomført tellinger på tre tidspunkt: en hverdag, en fredag (som tradisjonelt er handledag i Sauda) og en lørdag i september 2020. Den første tellingen ble gjort av forskerne samtidig med befaring i forbindelse med oppstartsmøte der hvilke plasser som skulle telles ble gjennomgått. De to andre dagene er telt av kommuneplanleggeren. Resultatene er lagt inn i et Excel-ark som både angir en tabell med egenskapene og en tabell med tellinger. Egenskapstabellen er kvalitetssikret av kommunen og kommunen har bidratt med informasjon hvem som eier plassene.

2.2.2 Spørreundersøkelser

Spørreundersøkelser med innbyggere og andre brukere kan være nyttige for å fange opp deres perspektiver (se for eksempel Hagen mfl. 2019). Behovet for å gjennomføre spørreundersøkelser med brukere avhenger av hva slags kartlegginger og undersøkelser som allerede foreligger. I denne sammenhengen er det liten kunnskap om parkeringsvaner bortsett fra ikke-systematiserte observasjoner. I slike situasjoner kan det være nyttig å gå ut med en bred innfallsvinkel og samle inn kvantitative data via spørreskjema.

Vi har gjennomført en spørreundersøkelse for å finne ut av parkeringsvaner i Sauda sentrum for forskjellig gjøremål (handel, arbeid og fritid), med fokus på kort- og langtidsparkering. De fleste spørsmålene hadde svaralternativer, mens fire av dem var åpne spørsmål der innbyggerne kunne svare fritt. Spørreskjemaet er vist i vedlegg til rapporten.

Vi har rekruttert respondenter til spørreundersøkelsen via virksomheter i Sauda slik vi har gjort i tidligere prosjekter. Til dette brukte vi Virksomhets og foretaksregisteret som TØI har tilgang på via Statistisk sentralbyrå for å finne epostadresser til virksomheter lokalisert i Sauda. Vi har sendt forespørsel om deltakelse i spørreundersøkelsen via epost til 39 virksomheter, hvorav 6 var villige til å sende en epost med lenke til spørreundersøkelsen til sine ansatte. Videre har kommunen sendt ut undersøkelsen til alle sine ansatte. Lenke til undersøkelsen ble også formidlet via kommunens hjemmeside for å nå de som ikke er yrkesaktive og de som ikke hadde fått muligheten til å svare gjennom sin arbeidsgiver. Til sammen fikk vi inn 231 svar.

Det ble ikke spurt om personidentifiserende opplysninger i undersøkelsen. Det ble gitt informasjon om hvordan trekke seg og det ble gitt informasjon om hvem de kunne kontakt med hvis de hadde spørsmål om personvern.

Dette er også en undersøkelse som med fordel kan gjennomføres med jevne mellomrom for å se hvorvidt innbyggerens meninger endrer seg over tid. I et prosjekt som dette vil spørreundersøkelsen bli gjennomført kun en gang, men kommunen har mulighet til å gjennomføre like undersøkelser senere.

2.2.3 Intervju og dokumentstudier

Kvalitative intervjuer kan gi et klarere bilde av konteksten, men omfanget av denne delen av kartleggingen må tilpasses tilgjengelige ressurser. Vi har gjennomført tre intervjuer med personer som sitter i nøkkelroller for diskusjoner omkring parkering – kommuneplanlegger, driftsansvarlig, leder av handelsstanden – for å få innsikt i hvilke virkemidler og løsninger de ser for seg vil være nyttige og akseptable. Intervjuene ble gjennomført ansikt-til-ansikt i Sauda i forbindelse med oppstartsmøtet. De som ble intervjuet har skrevet under at de samtykker til intervju og fikk utlevert et informasjonsskriv i forkant av intervjuet. Intervjuene ble tatt opp på bånd. De er ikke transkribert, men det er skrevet et referat fra hvert intervju med støtte i lydopptaket. Intervjufelatene er sendt tilbake til de som ble intervjuet for godkjenning. Norsk senter for forskningsdata (NSD) har gitt godkjenning til denne fremgangsmåten for dette prosjektet.

Dokumentstudier er viktig for å sette den andre kunnskapen i en kontekst. Her har vi både gjort dokumentstudier av eksisterende planer og eksempler fra andre steder på eksisterende løsninger for parkeringsrestriksjoner. Dette er stort sett dokumenter som er tenkt som informasjon til innbyggere (som på nettsider) og plandokumenter som er skrevet til andre planleggere, utbyggere og innbyggere.

2.2.4 Eksempler på parkeringsløsninger fra andre steder

Vi har innhentet og sammenstilt kunnskap om ulike virkemidler, samt erfaringer med ulike endringer i andre tettsteder og byer. Her har vi dratt nytte av en rekke tidligere undersøkelser og kunnskapsoppsummeringer om parkering vi har gjort i tidligere prosjekter (se kapittel 2). Vi har også sett nærmere på parkeringstiltak i Sogndal, Kongsvinger og Odda, hvor de har innført vilkårsparkeering. Det er gjort korte intervjuer for å få oversikt over den lokale løsningen. Følgende punkt ble undersøkt:

- Hva slags restriksjoner har de?
- I hvilke områder har de restriksjoner?
- Hva brukes avgiften til, og hva er fordelingsnøkkelen?
- Har de meldt inn data til SVV i henhold til vilkårsparkeeringsreglene?
- Hva er erfaringene med disse løsningene?

Basert på det som er beskrevet over, samt forskernes tidligere erfaringer, har vi skissert flere løsningsmuligheter som kan inngå i en parkeringsstrategi for Sauda. Dette er alternative løsningsmuligheter som kan gjennomføres på kort, middels og lang sikt. Kommunen kan sette sammen løsningsmulighetene på ulike måter og gjøre lokale prioriteringer når de lager sin parkeringsstrategi.

3 Plansituasjonen for parkering i Sauda

Eksisterende planer gir et bilde av hva som er regulert og hva som er tenkt så langt om parkering i Sauda sentrum. Sauda kommune vedtok i sin kommuneplan i 2020. I arealdelen har de inkludert parkeringsbestemmelser med maksimumskrav i sentrum. Store deler av det området som er definert som sentrum er regulert. Alle planene er relevante for parkeringssituasjonen. Presentasjonen av plansituasjon for parkering er basert på tilgjengelig plandokumenter og intervjuene.

3.1 Kommuneplanen

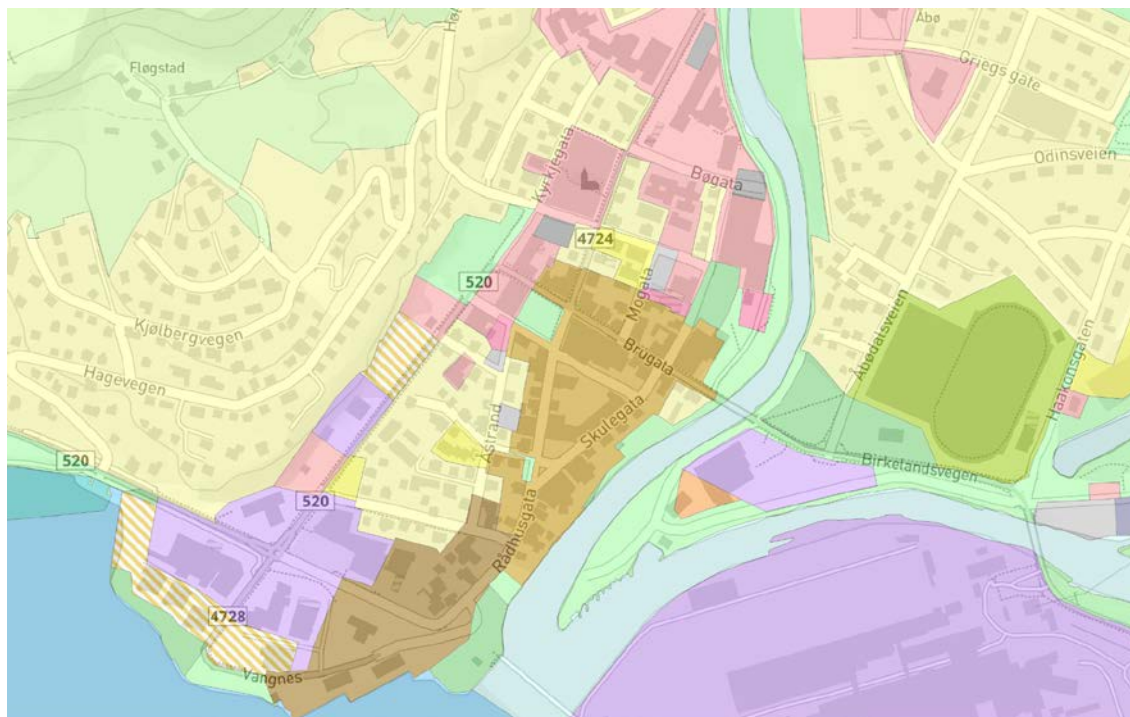
Prinsippene og utviklingsretningene i den nye kommuneplanen skal knytte Sauda bedre til omkringliggende områder og utnytte de fordelene Sauda har. Det betyr i realiteten å knytte Sauda til E134 over Haukelifjell for å skape et større regionalt arbeids- og kompetansemarked. Sauda vil jobbe for å snu trenden med tap av arbeidsplasser og befolkningsnedgang. Satsingsområdene for å nå disse målene er servicenæringen, hyttenæringen, stedsutvikling (få flere besøkende) og nettverksbygging. Sauda kommune er med i plannettverk med Vindafjord, Lund og Hjelmeland. De jobber med kommuneplaner parallelt. Kommunen har kjennskap til planarbeid i Haugesund og Stavanger, som de bruker som referanser. Kommunen er også med i et plannettverk for Haugalandskommunene via Norsk Kommunaltekniskforening.

Samfunnsdelen har definert strategiene som har vært førende for kommuneplanens arealdel. Visjonen er 'Sydande Sauda – eit kraftsenter'. Med det menes det at Sauda skal være en attraktiv småby for folk og næringsliv. Sauda har sine fordeler som et tett, attraktivt og levende sentrum med bymessige kvaliteter og store, tilgjengelige naturressurser og kvaliteter. Kommunen skal benytte ressursene og egenart for å skape investeringslyst, besøkslyst og trivsel. Strategiene er knyttet til kraft som prioriterer utvikling av grønn teknologi og mobilitet, og målet er at Sauda skal være trivelig, attraktiv og fremtidsretta for å nå fram i konkurransen om besøkende, innbyggere, arbeidskraft og kunnskap. Spesielt viktig er det med møteplasser som skaper rom for møter både sosialt og profesjonelt, og som kommunen kaller samfunnets «Kraftstasjonar» (Sauda kommune 2020).

I kommuneplanen kommer det frem at Sauda har knapt med areal som kan bebygges. Kommunen ønsker å være forberedt næringsutvikling og tilflytting ved å legge til rette for næringsareal, mangfoldige boligområder og ved å styrke sentrum.

Sentrumsformålet er vist på kartutsnittet i Figur 5, men det er også definert en ytre sentrumsgrense som omfatter de nærmeste bolig-, nærings- og tjenesteytingsområdene i vest og elva i øst. I bestemmelsene til kommuneplanen står det at i det sentrale sentrum skal det legges til rette for boligutvikling, men at det skal være publikumsretta næringsvirksomhet og handel på gateplan. Parkering og lager skal løses innenfor eller under det aktuelle området. Det er i området avsatt til sentrumsformål at det skal tillates detaljvarehandel, tjenesteyting og kontorarbeidsplasser. I de tilgrensende områdene avsatt til næring (markert i lilla) skal det legges til rette for næring i kategori B (varehandel med

arealkrevende varer og tjenesteyting). I områdene som er skravert i gultoner tillates tjenesteyting og kontorarbeidsplasser, men det er spesifisert at kontorarbeidsplasser kan bare tillates når krav til parkering er tilfredsstillende.



Figur 4: Utsnitt av kartet til kommuneplanen. Sentrum i brunt. Kilde: Sauda kommune.

Kommuneplanens arealdel har parkeringsbestemmelser og kan fastlegge en øvre og nedre grense for parkeringsdekning i reguleringsbestemmelser og i byggesaker, se Tabell 2.. Det er mulig med frikjøp for manglende parkeringsplasser i en regulerings eller byggesak i hele kommunen, men innbetalte beløp kan bare benyttes til opparbeiding av offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg. Når det gjelder parkeringsdekning er kommunen delt inn i tre soner, og det er en egen sone for sentrum. For boliger er det utarbeidet maksimumskrav i sentrum. Parkeringsbestemmelsene i kommuneplanen ble inkludert fordi kommunen trengte styring på parkering. Det var et tydelig politisk ønske om tilrettelegging av sentrum til sykkel. Sauda tettsted er en kompakt by og det meste ligger innen gang- og sykkelavstand. Noen snarveier er riktig nok ikke godt tilrettelagt, men det er kort vei fra boligområdene til sentrum.

Når det gjelder prioritering av sykkel og gange på bekostning av bilen, har kommuneplanen en bestemmelse som sier at det ikke skal legges til rette for parkering i vei eller gate som fører til konflikt med sikker bruk av sykkel. Ved regulering og opparbeidelse av eksisterende eller nye veier som omfatter gang- og sykkelveier skal veien planlegges og opparbeides slik at denne trafikantgruppa prioriteres.

Tabell 2: Parkeringsbestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Faksimile fra Sauda kommune 2020:24.

	A-OMRÅDE	B-OMRÅDE	C-OMRÅDE
	Sentrumsområdet	Ein radius på 2 km frå Sauda Sjukehus eller ein radius på 1 km frå campingplass i Saudasjøen	Kommunens øvrige områder
BUSTAD			
SYKKEL	Leiligheit/rekkehus Min. 1 plass pr 50m ² BRA Utleigebustad u. 50m ² 1 plass.	Einebustad/leiligheit/rekkehus Min. 2 plassar pr bustad Utleigebustad u. 50m ² 1 plass.	Einebustad/leiligheit/rekkehus Min. 2 plassar pr bustad Utleigebustad u. 50m ² 1 plass.
BIL	Leiligheit/rekkehus Max. 1 plass pr 80m ² BRA Utleigebustad u. 50m ² BRA 0,25 plass.	Einebustad/leiligheit/rekkehus Min. 2 plassar pr. bueining. Utleigebustad u. 50m ² BRA 0,5 plass.	Einebustad/leiligheit/rekkehus Min. 2 plassar pr. bueining. Utleigebustad u. 50m ² BRA 1 plass.
HANDEL, KONTOR, TENESTEYTING			
SYKKEL	2 plassar pr 50 m ² BRA	2 p-plassar pr 50 m ² BRA	Min. 1 plass pr 50 m ² BRA
BIL	1 plass pr 50 m ² BRA	1 plass pr 50 m ² BRA	Min. 1 plass pr 100 m ² BRA
NÆRING			
SYKKEL	2 plassar pr 50 m ² BRA	2 plassar pr 100 m ²	2 plassar pr 100 m ²
BIL	1 plass pr 50 m ² BRA	1 plass pr 50 m ² 1 plass pr 100 m ² lager	1 plass pr 100 m ² 0,5 plass pr 100 m ² lager
FRITIDSBUSTADER I ALLE OMRÅDER			
BIL	2 p-plassar pr. hytte. Hytter med elektriske anlegg dimensjonert for minst eit ladepunkt for el-bil. Min. 1,5 plass pr. hytte på felles p-plassar. Der det ikkje er heilårsveg heilt fram, skal det leggest til rette for felles vinterparkering.		

Storparten av Sauda sentrum er regulert etter plan- og bygningsloven. To store reguleringsplaner for nordre og midtre del av sentrum, ble vedtatt i henholdsvis 1991 og 2000. Planenes kart er vist i Figur 5. Begge planene har regulert inn egne arealer for parkering, vist i grått på kartene. Samtidig tillates parkering innenfor de andre formålene i bestemmelsene til planene. Store deler av sentrum er opparbeidet i tråd med planene. Særlig planen fra år 2000 fikk stor innvirkning på utformingen av parkeringsplasser i sentrum.

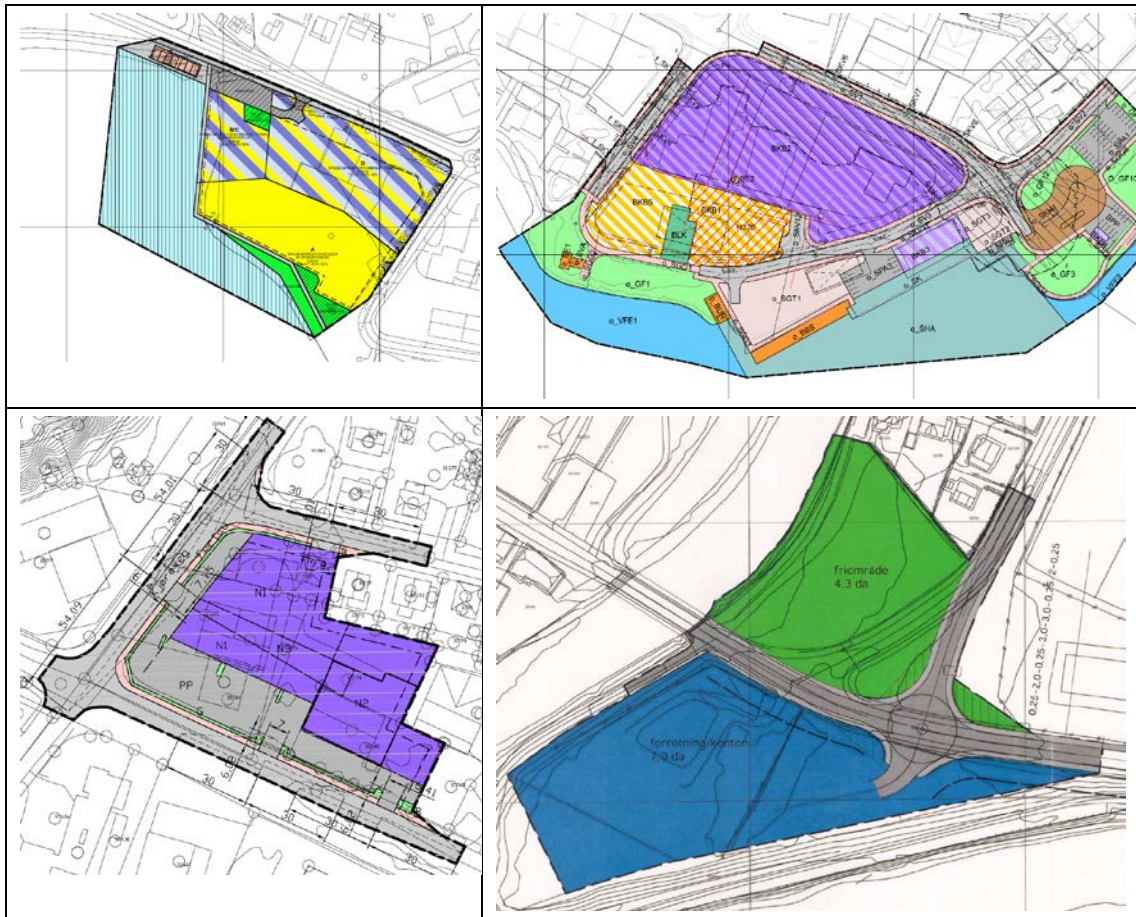
Planene skal nå revideres og det lages en felles sentrumsplan. Sauda kommune har fått større sentrumsfokus under mottoet 'Sydande Sauda – eit kraftsenter' og jobber parallelt med flere planer inkludert torg og miljøgate. De utarbeider også en sykkelstrategi. Det er likevel planene som gjengitt under som gjelder inntil de blir erstattet av de nye planene.



Figur 5: To store kommunale reguleringsplaner som dekker størsteparten av Sauda sentrum. Kilde: Sauda kommune.

I den søndre delen av sentrum, ned mot kaia og havnearealet, er det flere mindre private reguleringsplaner vedtatt i henholdsvis 2007, 2016, 2010 og 2006 fra øverst i venstre hjørne til nederst i høyre hjørne i Figur 6. På samme måte som de to store reguleringsplanene for

sentrum, er det regulert egne parkeringsarealer samtidig som det er tiltatt parkering som del av de andre formålene for bebyggelse.



Figur 6: Private reguleringsplaner i søndre del av Sauda sentrum. Kilde: Sauda kommune.

Store deler av de arealene som brukes til parkering i sentrum i dag er enten regulert til parkering, eller parkering tillates som del av formålet - boliger, offentlig virksomhet, skoler handel, kontor eller andre typer næring.

3.2 Parkering i Sauda i henhold til planen

De offentlige parkeringsplassene i Sauda omfatter både små og store parkeringsareal og gateparkering. Plassene er både oppmerket og uoppmerket. Det er tidsbegrensning på noen plasser, men det er ingen parkeringsavgift.

Det har vært jobbet med parkering i sentrum tidligere. Mye ble gjort rundt år 2000 da den siste av sentrumsplanene ble vedtatt. Det ble definert et indre område av sentrum der det skulle være tidsbegrensninger på gateparkering for å legge opp til best mulige forhold for handel i sentrum. Parkeringsplassene tilgrenset torgkvartalet er avgrenset med brostein (se Figur 6). Det ble også bestemt at det skulle være tidsbegrensning på 30 minutter. Skiltene er satt opp, men reglene håndheves ikke.



Figur 7: Parkeringsplassene som ble anlagt rundt år 2000. Foto: Marianne Knapskog

I løpet av den siste tiden er en av parkeringsplassene som ligger langs fylkesveien i Kyrkjegata (markert i stripete gult i Figur 4 og avbildet i Figur 8) blitt utvidet, reasfaltert og oppmerket. Det er også fire ladestasjoner for el-bil på plassen. Denne parkeringsplassen har 73 oppmerkede plasser.



Figur 8: Parkeringsareal med i overkant av 70 plasser og fire ladestasjoner for el-bil ved fylkesveien (Kyrkjegata). Foto: Marianne Knapskog.

3.3 Refleksjoner om planlegging og parkering på byutvikling i Sauda fra sentrale aktører

For å forstå Sauda bedre har vi gjennomført intervju med kommuneplanlegger, driftsansvarlig i kommunen og lederen av handelsstanden. I det påfølgende har vi sammenfattet funnene fra intervjuene.

Alle tre beskriver Sauda som et kompakt tettsted med bykvaliteter, og det er gangavstand til alt. Smelteverket er en viktig del av Sauda og Sauda sin kultur, og hjelper idretten og økonomien generelt. Sosialt sett er Sauda ett tett samfunn der 'alle kjenner alle'. De ser likevel at sentrum er underutviklet, og har potensiale for utvikling og for å bli mer attraktivt.

Det skjer ikke så mye utvikling i Sauda sentrum, butikker kommer og går. De siste årene har det vært bygging av leiligheter og 4- og 6-mansboliger i sentrumsområder. Leilighetene er rettet i hovedsak mot eldre. Det foregår et generasjonsskifte i boligmarkedet der eldre selger eneboligene sine og flytter nærmere sentrum.

Sauda kommune har en ambisjon om å utvikle servicenæringen og markedsføre seg som hyttekommune. Det eksisterer 1200-1300 hytter per nå og det er planer om å bygge ytterligere 1000 hytter. Det forventes noe helgebeseøk i sentrum i forbindelse med økt antall hytteinnbyggere. I tillegg er politikere opptatt av at det skal være plass for hyttefolkene i sentrum. Situasjonen per nå er at arbeidsmarkedet krymper og at den arbeidssøkende befolkningen flytter ut. Det å få til et mer attraktivt sentrum kan gjøre området attraktive for eksterne etablerere.

Kollektivtilbudet blir sett på som utfordrende både av kommunen og handelsstanden. På nåværende tidspunkt finnes det en Hent meg ordning som testprosjekt i regi av Kolumbus. Tilbudet er en positiv og fleksibel løsning, men de som blir intervjuet har fått tilbakemeldinger om at det tar for lang tid før bussen kommer. Ungdommene klager på at tilbudet slutter for tidlig på kvelden. Det er sannsynlig at noen tar den for å handle i sentrum. En av dem vi intervjuet synes løsninger som Hent meg er nyttige, men det er viktig med bedre informasjon i forkant om hvorfor man gjør det og hva man håper resultatet skal bli. Folk må bli riktig opplyst for å unngå rykter og skuffelser.

I følge de intervjuede er det ikke veldig mange som sykler i sentrum i dag, men det jobbes for å øke dette. En handlingsplan er under utarbeidelse. Det er en el-sykkel-avtale for ansatte i kommunen der ansatte kan lease sykkel.

Når det gjelder viktige møteplasser i sentrum, nevnes torget, rådhusplassen, bankplassen og parken ved kaia. Det nye bakeriet tiltrekker folk. Det gjør også kulturhuset (Folkets hus) og den nye lekeparken bak rådhuset. Fra kommunen sin side håper de det nye friområdet langs elva blir en møteplass. Utenfor sentrum er det mange som går tur til Andedammen.

Både bankplassen og torget trenger oppgradering. Det er interesse fra både kommunen og deler av handelsstanden for å oppgradere torget. Det er utarbeidet en mulighetsstudie for torget.

Alle tre mener Sauda er bilbasert, og at folk er vant til å parkere rett ved det de skal besøke. Mange kjører mellom besøkssteder, selv når det ikke er noe betydelig avstand mellom stedene. Dette er en kultur som bør endres. Folk parkerer på fortau og i gater som er forbudt for parkering.

Det er ikke parkeringstilsyn i Sauda. Det har vært dialog med politiet om oppfølging av parkeringsregler. Praksisen har vært at det vanligvis ikke skrives bot. Kanskje politiet gir advarsel noen ganger, men ikke mer enn det.

Alle parkeringsplassene i sentrum (med unntak av noen for private boliger) er allment tilgjengelige. De aller fleste gateparkeringsplassene i sentrum er kommunale, det gjelder også de fleste av de større parkeringsplassene. Mange gater og parkeringsplasser i sentrum har varme installert på grunn av tilgjengelig overskuddsvarme. Dermed er snømåking ikke et problem.

Det er nok parkeringsplasser i sentrumskjernen, spesielt etter at den nye parkeringsplassen ble bygget. Alle tre mener det godt kan bli restriksjoner på parkering. Det er mange ansatte som ikke trenger å parkere i sentrum som de mener likevel parkerer der. Sentrum bør være tilgjengelig for korttidsparkeringer, f.eks. for pensjonister på sentrumsbesøk.

4 Parkeringstillinger og spørreundersøkelser

4.1 Parkeringstillinger

Parkeringstillinger ble gjennomført i Sauda for få oversikt over hvor mange parkeringsplasser for biler det finnes, hva slags kapasitet disse har og hvordan de blir brukt. Vi har kun kartlagt parkeringsplasser som er tilgjengelige for alle brukere. Plasser som bare brukes av boligeiere som private garasjer eller oppkjørsler til private boliger er ikke med i tellingene. Det er telt og gjort kartlegging innenfor sentrumsområdet og i tillegg parkeringsplassen som ligger ved den tredje av matbutikkene som ligger tett opp mot sentrum (areal nummer 58 i Figur 9). Egenskapstabell for alle plassene som viser hvor mange plasser den har, om den er oppmerket, eierforhold, reguleringsstatus og om den har tidsbegrensning er gjengitt i vedlegg 1.

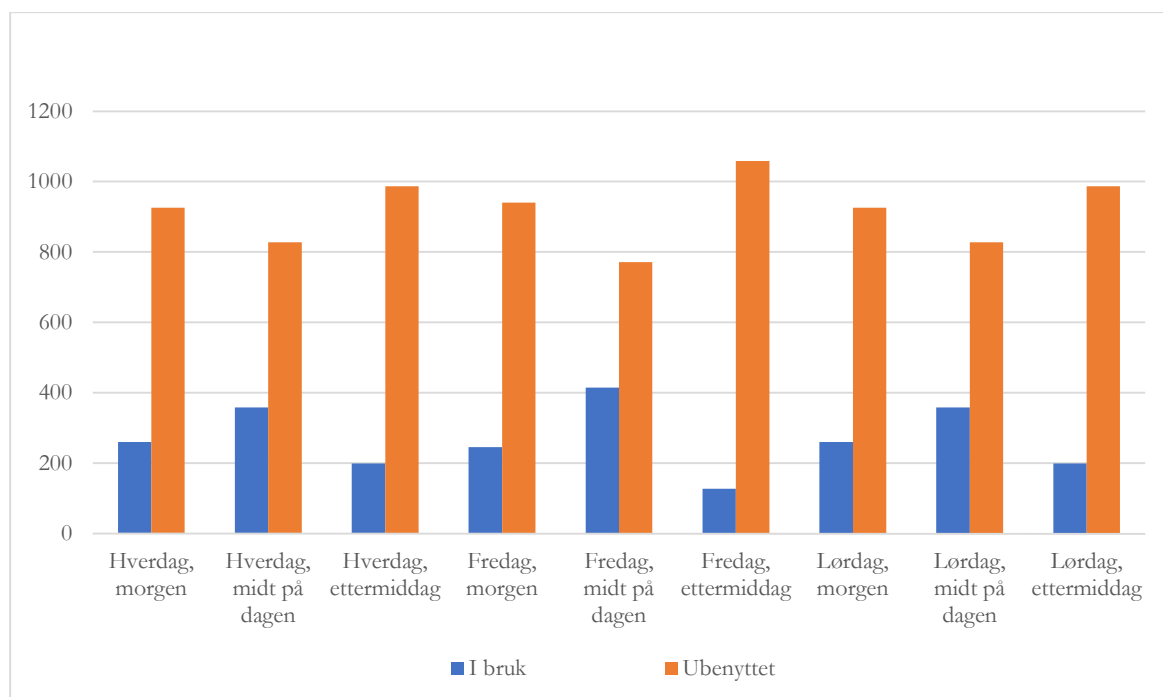
Vi fant at det er 59 parkeringsarealer i Sauda, noen er små andre er større. Noe er gateparkering. Parkeringsarealene er vist i figuren under.



Figur 9: Parkeringsareal kartlagt i Sauda sentrum. Bakgrunnsfoto: Statens Kartverk.

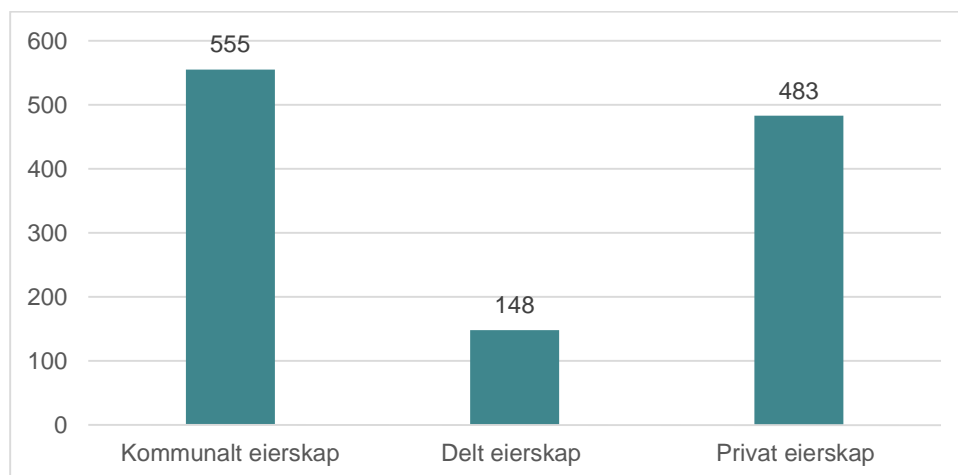
Kartleggingen viser at det er 1186 parkeringsplasser i Sauda sentrum fordelt på de 59 arealene markert i Figur 9.

Figur 10 viser antall parkeringsplasser totalt, samt hvordan de ble utnyttet på de tre dagene vi har telt. I løpet av en dag ble det telt om morgnen mellom klokken 8 og 10, midt på dagen mellom klokken 11 og 13 og på ettermiddagen etter klokken 16.30. Det er gjort registreringer på en vanlig hverdag, en fredag (som er en viktig handledag i Sauda) og en lørdag. Figuren viser at det er god kapasitet uansett dag og tid på døgnet. Det er mest bruk midt på dagen, mellom klokken 11 og 13, og aller mest på fredag midt på dagen. Da er litt over 400 av de nesten 1200 plassene i bruk. Figuren viser at det til enhver tid er flere tomme plasser enn de som er i bruk.



Figur 10: Kapasitet og bruk for alle parkeringsplassene.

Figur 11 viser hvem som eier parkeringsplassene. Kommunen eier 555 av de 1186 parkeringsplassene. 148 har delt eierskap og 483 plasser er i privat eie.



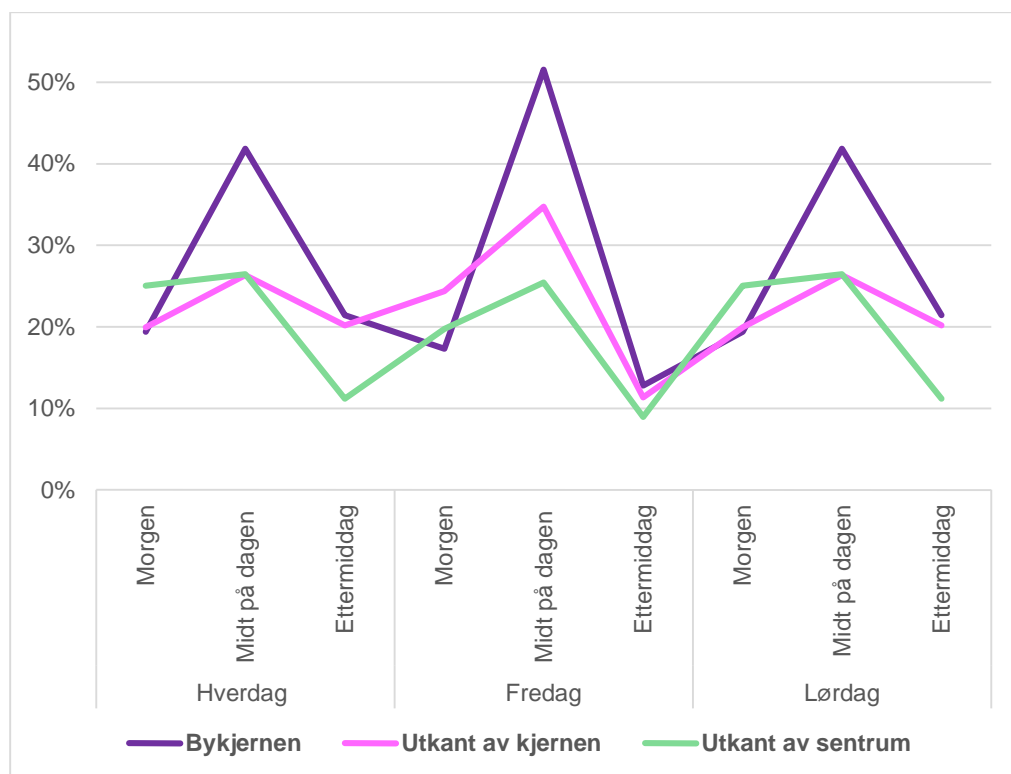
Figur 11: Parkeringsplassenes eierskap.

For å undersøke hvordan bruken fordeler seg har vi gjort to analyse av bruk etter plassering i sentrum fordelt på bykjernen, utkanten av bykjernen og utkanten av sentrum. Analysen av bruk basert på plassering er gjengitt i Figur 12 og Figur 13. På kartet er parkering i bykjernen vist med lilla, i utkant av kjernen vist med rosa og i utkanten av sentrum vist grønt.



Figur 12: Kart som viser parkeringsareal kategorisert etter sentralitet i bykjernen, i utkant av kjernen og ytterst i utkanten av sentrum. Bakgrunnsfoto: Statens Kartverk.

Resultatene viser at det er de mest sentrale plassene som er mest i bruk, og at det er fredag formiddag at flest plasser brukes. Da er bruken av disse plassene oppe i 52 prosent.



Figur 13: Områdefordeling av utnyttelsesgrad.

Tellingene viser at det er mye ledig parkering i Sauda sentrum og at det er høyest bruk av plassene i sentrumskjernen, særlig fredag formiddag. Det større parkeringsarealet ved fylkesvegen/Kyrkjegata er mindre i bruk. Det samme gjelder parkeringsareal utenfor bykjernen. For hele Sauda er til enhver tid rundt 60 prosent av parkeringsplassene ledige. Tellingen kan endre seg på sikt avhengig av hva som skjer i Sauda, og bør derfor følges opp med flere tellinger for å vise endringer over tid.

4.2 Spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelsen ble gjennomført på nett og vi fikk inn 231 svar. Fordeling av alder og kjønn er vist i Tabell 3. Det er flest kvinner som har svart (68 prosent), og det er flest respondenter i aldersgruppen 45 til 67 år. Vi har oppgitt resultatene som antall som har svart, og vi har prosentuert fordelingen på aldersklasser.

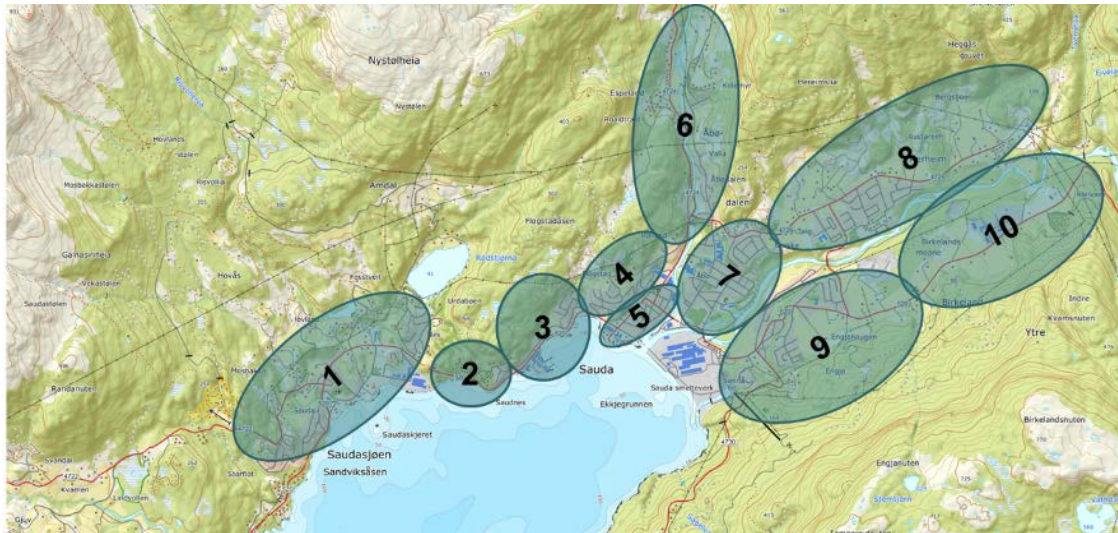
Tabell 3: Alder og kjønn. Frekvens og prosent.

Aldersgrupper	Kjønn			Totalt	Prosent - aldersfordeling
	Mann	Kvinne	Annet		
18-25 år	2	4	0	6	2,6
26-45 år	24	73	0	97	42,0
45-67 år	45	80	1	126	54,5
Mer enn 67 år	2	0	0	2	0,9
Totalt	73	157	1	231	100
Prosent - kjønn	31,6	68,0	0,4	100	

4.2.1 Bilbruk til sentrum og parkeringsvaner

Vi ba respondentene om å markere i hvilket område de bodde i og hvordan de reiste til sentrum sist de var i sentrum. Kartet over områdene er vist i Figur 14.

Hovedtransportmiddel blant bosatte i de ulike områdene er vist i Tabell 4. De aller fleste kjører til sentrum uavhengig av hvilket område de bor i. Det er noen flere av de som bor i område 4 på vestsiden av sentrum som går og sykler. Det er også noen som sykler fra områdene som ligger litt lenger fra sentrum.



Figur 14: Kart vedlagt spørreundersøkelsen. Bakgrunnskart: Statens kartverk.

Tabell 4: Svar på spørsmålet: Hva var ditt hovedtransportmiddel sist du reiste til sentrum? kombinert med boområde. Se kartet for områdenummering. Antall svar.

	Kjørte	Syklet	Gikk	Var passasjer i bil	Bor i sentrum	Totalt
Område 1	28	4	2	1	1	36
Område 2	5	1	0	0	0	6
Område 3	1	2	1	0	0	4
Område 4	16	3	5	0	0	24
Område 5	2	1	3	0	1	7
Område 6	8	0	1	1	0	10
Område 7	19	4	2	0	0	25
Område 8	51	7	2	1	0	61
Område 9	23	7	1	0	0	31
Område 10	5	0	0	0	0	5
Et område ikke oppgitt på kartet	17	0	0	3	0	20
Vil ikke oppgi	2	0	0	0	0	2
Totalt	177	29	17	6	2	231

Vi spurte om hvor ofte de er i Sauda sentrum. Som Tabell 5 viser, er de aller fleste i sentrum to til fem ganger i uken, mange mer enn seks ganger i uken. Det er veldig få som ikke er i sentrum minst én gang per uke.

Tabell 5: Svar på spørsmålet: Hvor ofte er du i Sauda sentrum? Frekvens og prosent.

	Frekvens	Prosent
6 eller flere ganger i uken	54	23,4
2-5 ganger i uken	142	61,5
En gang per uke	23	10,0
1-3 ganger per måned	9	3,9
Noen få ganger i året	2	0,9
Aldri	1	0,4
Totalt	231	100

Videre spurte vi om hvor mange parkeringsplasser de parkerte på sist de besøkte sentrum. Tabell 6 viser at 60 prosent parkerte på en plass for hele besøket, men rundt 40 prosent parkerte på to plasser eller mer. Få parkerte på mer enn tre plasser per besøk.

Tabell 6: Svar på spørsmålet: Dersom du parkerte bil sist du var i sentrum, hvor mange steder parkerte du på. Frekvens og prosent.

	Frekvens	Prosent
1 plass hele besøket	106	59,9
2 plasser	51	28,8
3 plasser	16	9,0
4 plasser	2	1,1
5 plasser	0	0
6 eller flere plasser	1	0,6
Vet ikke/Vil ikke oppgi	1	0,6
Totalt	177	100

Når det gjelder hvor lenge man parkerer på hver plass, vises svarene i tidsintervaller i Tabell 7. De fleste parkerer mindre enn 30 minutter per plass. Rundt 11 prosent parkerer fire til åtte timer eller åtte timer eller mer, og mye av dette er trolig arbeidsplassparkering. Det er også lavere enn de 17 prosentene som svarer at de er på jobb (se Tabell 8). Det er derimot ikke alle som har angitt tiden de parkerer (kun 152 av 231) så det er mulig at 11 prosent er litt lavt for de som parkerer hele dagen.

Tabell 7: Parkeringstid i tidsintervaller. Frekvens og prosent.

	Frekvens	Prosent
Mindre enn 30 minutter	67	44,1
30 – 60 minutter	39	25,7
1 - 2 timer	16	10,5
2 - 4 timer	13	8,6
4 - 8 timer	15	9,9
Mer enn 8 timer	2	1,3
Totalt	152	100

Tabell 8 viser hva respondentene gjorde sist de var i sentrum. Den viktigste aktiviteten er å handle matvarer etterfulgt av å være på jobb. Handling av klær, sko og småvarer er det mindre av, men det kommer før bruk av offentlige tjenester, besøk på serveringsteder og henting av pakker.

Tabell 8: Svar på spørsmålet: Hva gjorde du sist du var i sentrum? Mulighet for å krysse av flere alternativer. Frekvens og prosent.

	Frekvens	Prosent
Handlet matvarer	156	41,9
Var på arbeid	64	17,2
Handlet klær, sko og småvarer	37	9,9
Jeg var på apotek, NAV eller andre offentlige kontorer	23	6,2
Jeg var på kafe, bakeri eller restaurant	22	5,9
Hentet pakke	22	5,9
Jeg var på trening eller i Saudahallen	14	3,8
Jeg var hos lege, tannlege, optiker, fysioterapeut eller lignende	12	3,2
Handlet byggvarer, hvitevarer	11	3,0
Jeg gikk tur	11	3,0
Jeg var på besøk hos kjente	6	1,6
Totalt	372	100

4.2.2 Oppfatninger om parkering, tiltak, mv.

Spørreundersøkelsen hadde en rekke påstander om parkering i Sauda slik situasjonen er i dag, som vi ba respondentene om å ta stilling til. Resultatene er gjengitt i Tabell 9.

De fleste opplever at det er enkelt å finne parkering i sentrum, og et flertall mener det er greit å kunne parkere flere steder for å utføre flere gjøremål i sentrum. Flertallet har inntrykk av at det er mange som parkerer på fortau når de skal gjøre korte ærend i butikk. Svarene er fordelt på bruk av parkeringsplassene, tilrettelegging for biler i sentrum og hvor mye plass parkering tar i sentrum. De spurte er prosentvis mer uenig enn enig i at det er et godt tiltak å innføre parkeringsavgift i sentrum.

Tabell 9: Påstander om parkering vurdert etter er helt enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller helt uenig. Prosent. Slått sammen til kategoriene enig og uenig - resultater over 50 prosent er markert i blått.

	Helt enig	Delvis enig	Verken eller	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke	Enig	Uenig
Jeg opplever at det er lett å finne parkering i sentrum	49	33	6	7	3	2	82	10
Det er greit å kunne parkere flere steder for å utføre flere gjøremål i sentrum	41	24	11	13	7	3	65	21
Jeg er tilfreds med hvordan folk flest bruker parkeringsplassene i sentrum	19	26	15	19	18	2	46	37
Jeg lader el-bilen samtidig som jeg parkerer bilen i sentrum	1	0	13	1	35	51	1	35
Mange parkerer på fortauet når de skal gjøre korte ærend i en butikk i sentrum	23	26	13	19	13	5	50	32
Jeg opplever at det er for stor tilrettelegging for biler i sentrum	18	21	19	17	21	4	39	39
Jeg opplever at parkering tar opp for mye plass i sentrum	16	18	18	18	27	4	33	45
Avgiftsparkering i sentrum kan bidra til en mer effektiv bruk av parkeringsplassene i sentrum	13	9	8	6	59	6	22	65

Flertallet mener det ikke er enkelt å bruke kollektivtilbudet hjemmefra og til sentrum. Det sees på som trygt å gå og sykle til sentrum. Sykkelparkering er de spurte derimot mindre tilfreds med. Forholdene for el-mobilitet, både lading av el-bil og el-sykkel, virker mer uavklart. Eventuelt har de spurte mindre formening om lading.

Tabell 10: Påstander om kollektiv, gående og syklende vurdert etter er helt enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller helt uenig. Prosent. Slått sammen til kategoriene enig og uenig - resultater over 50 prosent er markert i blått.

	Helt enig	Delvis enig	Verken eller	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke	Enig	Uenig
Jeg opplever det som enkelt å reise med kollektiv hjemmefra og til sentrum	2	6	11	8	51	22	8	59
Jeg opplever det som trygt for gående i sentrum	40	38	3	13	4	1	78	17
Jeg opplever det som trygt for syklende i sentrum	27	40	10	14	4	4	67	18
Jeg savner sikker og god sykkelparkering i sentrum	26	24	21	6	14	9	50	20
Jeg savner sykkelparkering med lademulighet for elsykkel i sentrum	16	10	29	3	21	22	26	24

Gjennom spørreundersøkelsen testet vi holdningen til mulige parkeringsstriksjoner i Sauda sentrum. Tabell 11 er organisert på samme måte som tabellen over for å vise om det er tiltak flertallet er enige eller uenige i. Noe flere er enige enn uenige i at det bør bli færre, men bedre organiserte parkeringsplasser i sentrum. Det er derimot et flertall som er uenig i innføring av tidsbegrensing og avgift i sentrum med gratis parkering på den store parkeringsplassen ved fylkesveien (se bilde i Figur 8).

De fleste er enige i at det kan settes restriksjoner for arbeidsreisende for å gi mer plass til korttidsparkering, og i at det bør bli bedre skilting til parkeringsplassen ved fylkesveien.

Tabell 11 Påstander om mulig fremtidig parkeringsløsninger vurdert etter er helt enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller helt uenig. Prosent. Slått sammen til kategoriene enig og uenig - resultater over 50 prosent er markert i blått.

	Helt enig	Delvis enig	Verken eller	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke	Enig	Uenig
Færre, men bedre organiserte parkeringsplasser i sentrum	23	20	18	10	25	4	43	35
Større grad av tidsbegrensning på parkering i sentrum	13	16	13	18	35	3	29	54
Avgift på parkering i sentrum, men gratis parkering på den store parkeringsplassen ved fylkesvegen (Kyrkjegata)	15	12	6	10	53	3	27	63
Restriksjoner for de som arbeider i sentrum på de mest sentrale plassene for å gi plass for korttidsparkering	49	20	10	3	14	3	70	17
Bedre skilting til parkeringsanlegget ved fylkesvegen (Kyrkjegata)	46	27	13	2	7	5	73	9

Vi stilte også noen åpne spørsmål om parkeringsrestriksjoner. Det første omhandler konsekvensene for reiser til sentrum. De åpne svarene er kategorisert i Tabell 11. Mange mener det vil være få konsekvenser, men det er også en del som mener det vil føre til færre og kortere besøk i sentrum eller at de ville parkert der det er avgiftsfritt. Det er mange som mener det vil være negativt for handelen, men det er også flere som ville syklet eller gått til sentrum i stedet for å kjøre.

Tabell 12: Svar på spørsmålet: Hvis betaling eller tidsbegrensning ble innført; hva hadde vært konsekvensen for dine reiser til sentrum? Åpent svar sortert i kategorier. Frekvens og prosent.

	Frekvens	Prosent
Ingen eller få konsekvenser	56	31,1
Færre og kortere besøke i sentrum	39	21,7
Vil parkere der hvor det er avgiftsfritt	24	13,3
Vil handle andre steder	13	7,2
Vil sykle	11	6,1
Vil gå	10	5,6
Ikke bra /irritasjon	9	5,0
Mer handel per nett	6	3,3
Vil koste mer penger	4	2,2
Enklere å finne parkering	2	1,1
Ville aldri brukt bilen til sentrum	2	1,1
Mindre trafikk i sentrum	1	0,6
Parkering på fortau	1	0,6
Vil holde seg hjemme	1	0,6
Måtte fått abonnement	1	0,6
Totalt	180	100

Det andre åpne spørsmålet var om mulig bruk av frigjort parkeringsareal, se Tabell 13. De mest foreslåtte forslagene er park og møteplass, møblering med benker og bord, sykkelparkering og bilfrie områder.

Tabell 13: Svar på spørsmålet: Hvis parkeringsareal ble frigitt til andre formål, hva kunne dette vært? Frekvens og prosent.

	Frekvens	Prosent
Park	37	20,9
Møteplass, torg eller lekeplass	37	20,9
Benker og bord	27	15,3
Sykkelparkering og bilfrie områder	20	11,3
Gågate	18	10,2
Næringsarealer, boder og torgaktivitet	11	6,2
Beplantning	8	4,5
Parkering	7	4,0
Uteservering	5	2,8
Bredere fortau	3	1,7
Boliger	2	1,1
Hundeparkering	1	0,6
Av/på stigning buss	1	0,6
Totalt	177	100

Spørsmålet om frigjort parkeringsareal viser at respondentene er uenige om parkering og byutviklingsgrep. Noen av de åpne svarene viser hva det er de vil ha, og dette er på langt nær sammenfallende.

- *Ønsker ikke biler i sentrum. Grønne lunger og gågater er triveligere.*
- *Vi trenger flere parkeringsplasser i sentrum - Det er rikelig med plass i Sauda til andre formål. Hvis målet er å ta liv av det næringslivet som er igjen i Sauda Sentrum, så må en ta bort parkeringsplassene. Hvis vi har som mål å bevare vårt næringsliv, så må Sauda Kommune legge til rette for parkering i Sentrum. Hvis butikkene forsvinner, da er det ikke behov for parker og benker i sentrum, for da er folk borte!*
- *Det er fint som det er.*
- *Me trengt alt me har av parkeringsareal til parkering. Me ser alt i dag at kundene må parkere langt vekk og gå allslags vær under større arrangementer. Bilen er kommen for å bli. Slutt med drømmeriene om at folk skal sykle til sentrum og sitje på ein benk og preike skit. Verda er ikkje slik.*
- *Jeg synes ikke at vi skal frigjøre parkeringsareal, bare for å frigjøre parkeringsareal. Skal man gjøre det, må det være for noe veldig viktig og nyttig for alle. Jeg kan ikke se at parkering skal gå på bekostning av noe annet, slik Sauda sentrum er utformet i dag.*

Torget og Kiwi er ofte omtalt i kommentarene. Det er mange som vil ha park eller torg, men noen vil også beholde parkeringsplasser. Her er to kommentarer som viser at de som svarer på undersøkelsen har ulik oppfatning av torget:

- *Penere bruk av sentrumsareal mellom Kiwi, apotek, hvor det nå bare er parkering. Ev ulempe for matbutikk Kiwi hvis ikke nok tilgjengelig parkeringsplasser for mathandel*
- *Parkering nær Kiwi, Rysteg bakeri, skulle vært gjort om til ett område hvor det var benker og bord, og plassen kan bli brukt som en trivelig møteplass uten biler.*

Noen av svarene er også konkrete forslag:

- *Infoskilt om Sauda og sentrum.*
- *Kontorplasser for ansatte i Sauda kommune som tilfredsstillter arbeidsmiljøloven*
- *Ønsker at Sauda sentrum skal ha gågater fra vinterferien fram til og med høstferien.*
- *Området mellom Folkets hus og Saudahallen bør brukes til noe annet enn parkering og søppel, anleggsutvidelser. Samtidig må gjestene kunne parkere et sted med rimelig gangavstand. Det er bil eller sykkel som gjelder i Sauda. Buss deker ikke behovene.*
- *Flytt parkeringsplass foran Saudahallen til bak Saudahallen/ Turnhallen. Bruk området til park og arrangement. Steng gatene fra parkering bak Folkets hus, og fra Saudahallen og fremover. Riv Frelsesarme huset. Flytt paviljong ned til nytt område ved Saudahallen og bruk det området til parkering. Da hadde vi fått et flott og aktivt samlingssted og parkering ut av sentrum!*
- *Bobil parkering ved Taxihytte på kaien*
- *Gågate i Skulegata.*
- *Parkering i Kyrkjegata kunne hatt plass til lastebiler*
- *Noe byen behøver/ har glede av*

4.2.3 Sentrumsaktivitet og handlevaner

Parkering er knyttet opp mot aktivitet og bruk av sentrum. I Sauda er det tre matbutikker som alle er lokalisert i sentrum. Det er også det viktigste stedet for annen handel og service. En del av spørsmålene tar derfor opp handel og oppfatninger om sentrum. I Tabell 14 oppsummeres svarene om handlevaner. De aller fleste handler det meste av det de trenger i Sauda, men omtrent like mange handler også på nett. Et flertall drar til Haugesund for å handle, men færre drar til Stavanger.

Tabell 14: Handelsaktivitet i Sauda. Frekvens og beregning av prosent for svaret 'Ja'.

	Frekvens				Prosent 'Ja'
	Ja	Nei	Vet ikke	Totalt	
Handler du det meste du trenger i Sauda?	203	25	3	231	88
Handler du på nett?	186	38	7	231	81
Drar du til Stavanger for å handle?	41	187	3	231	18
Drar du til Haugesund for å handle?	117	111	3	231	51

Påstander angående sentrum viser at de aller fleste liker sentrum, føler seg trygge der og at de ofte treffer kjente i sentrum. Derimot er det få som kan tenke seg å bo i sentrum. Mange ønsker seg mer liv i sentrum utenom normal arbeidstid. Det er også mange som mener det er uheldig med tungtrafikk i sentrum. Resultatene er vist i Tabell 15 under.

Tabell 15 Påstander om lått sammen til kategoriene enig og uenig - resultater over 50 prosent er markert i blått.

	Enig	Uenig
Jeg liker å oppholde meg i sentrum	73	8
Jeg opplever sentrum som trygt på kvelden	81	3
Jeg treffer ofte kjente i sentrum	83	4
Jeg kunne tenke meg å bo i sentrum	19	68
Jeg skulle ønske det fantes flere møteplasser i sentrum	48	18
Jeg skulle ønske det var mer liv i sentrum utenom vanlig arbeidstid	78	4
Bilbruken og kjørevaner i sentrum bidrar til utrygghet	39	34
Jeg synes det er uheldig med tunge kjøretøy i sentrum	65	15

Ifølge respondentene er de viktigste møteplasser i sentrum Folkets hus, torget, Saudahallen, Kraft kafe, Brynes konditori og Bankplassen (se Tabell 16).

Tabell 16: Svar på spørsmålet: Hva synes du er de viktigste møteplassene i Sauda sentrum? Velg opptil 4 møteplasser. Frekvens og prosent.

	Frekvens	Prosent
Folkets hus	129	17
Torget	127	17
Saudahallen	120	16
Kraft kafe	117	15
Brynes konditori	100	13
Bankplassen	71	9
Kløver hotell	38	5
Bakeriet	15	2
butikker	12	2
Bibliotek & rådhusplassen	7	1
Andedammen og stadion	5	1
Parken ved kaia	5	1
Lekeplassen rådhus	4	1
Andre	6	1
Total	756	100

Til slutt ba vi respondentene om å nevne inntil tre ting for å oppsummere om det er noe de mener kommunen burde vektlagt mer i utviklingen av Sauda sentrum. Her kommenterer de fleste på butikkutvalget og ønsker butikker bedre tilpasset sine behov. Bowling nevnes av mange. En del hadde ikke forslag til forbedringer. Noen tiltak er mer tilpasset det kommunen (lettere) kan gjøre noe med eller påvirke:

- *Et bilfritt sentrum*
- *Skikkelig klatrevegg samt sal/showroom for klatrestyr.*
- *Mer liv og flere folk i sentrum etter kl. 17.00. Fleire møteplassar som faktisk var i bruk.*
- *Mer folk og jobber*
- *Marina i båthavnen med alle typer drivstoff pluss service av båter, kafe mm.*
- *ungdomsklubb*

- *At pop up park ved kivi blir fjernet! Estetisk stygg, fin lekeplass rett bak rådhuset. Kanskje bord ved benkene på Rådhusplassen.*
- *Flyplass*
- *En skikkelig, stor skatepark. Lavterskel for mange, masse aktivitet, og Sauda hadde hatt mer enn Sandaballen å by på til barnefamilier*
- *Ryddige og ordnede forhold (parkering og toalett mulighet) for yrkessjåfører som kommer til Sauda*
- *Treng veg til E 134*
- *Politikere som har mer fokus på kostnader*
- *Noen helsetjenester slik at en slipper å reise*
- *ATV- og mopedverkstad*
- *Flere arbeidsplasser*
- *flere grundere med penger og mer samtidskunst*
- *Positive holdninger*

5 Parkering og virkemidler

5.1 Parkering som tema

Parkering er et tema som opptar både store og små byer. Flere steder diskuteres det hvordan man skal forholde seg til dette. Mye areal går i dag til parkering (Christiansen mfl. 2016). Dette er areal som har stort potensiale for alternativ bruk. Parkering kan føre til lav tomteutnyttelse, byspredning og reduserte muligheter for å tilby et godt kollektivtilbud eller å tilrettelegge for sykkelveier. Det er derfor viktig at kommuner er bevisste på hvordan en parkeringsstrategi påvirker arealbruken. Fordi alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass kan parkeringstilbudet ha stor betydning for valg av både transportmiddel og reisemål. Gjennom bevisst planlegging og regulering kan parkeringspolitikken begrense bilbruk og skape mer trivelige og attraktive sentrums- og boområder. De nære omgivelsene kan bli mer trafikksikre om ikke bilen kan parkeres overalt. Dette kan skje ved å samle parkeringen i anlegg i utkanten av sentrum, reservere parkering til bosatte eller benytte avgift for å styre bruken (*ibid*).

I dag er det svært varierende hva slags data som finnes om parkering i ulike kommuner, og mange deler av byer og tettsteder har uregulert gateparkering uten parkeringsavgift eller tidsbegrensning (Christiansen mfl. 2016). Dette gjelder også internasjonalt. Det mangler god empirisk kunnskap om restriksjoners effekt på parkeringsbruk (Lunke 2019).

Lunke (2019) oppsummerer at et viktig funn i tidligere forskning er at en endring fra gratis til avgiftsbelagt parkering som regel har større effekt enn en prisøkning på eksisterende avgift. Det meste av forskningen på restriksjoner for parkering dreier seg i stor grad om avgifter og ikke om tidsrestriksjoner. Litman (2017) og Hanssen and Fearnley (2012) oppsummerer flere studier der man har funnet at bilbruk reduseres når det innføres parkeringsavgift.

5.2 Parkeringsforskriften for vilkårsparkering

Parkeringsforskriften gjelder for både offentlig og privat vilkårsparkering på veg åpen for alminnelig ferdsel (SVV 2020). Forskriften tredde i kraft 1. januar 2017¹. Definisjonen av vilkårsparkering er:

- parkering mot betaling
- parkering med tidsbegrensning
- parkering på andre vilkår, for eksempel at man må stå innenfor oppmerket felt.

Ifølge forskriften må parkeringstilbudet være åpent for allmennheten².

Parkeringsforskriften omhandler blant annet standardiserte satser på kontroll sanksjonene som ilegges hvis parkeringsreglene ikke overholdes, krav om parkeringsplasser for el-biler og forflytningshemmede, samt standardisering av skilting og krav om opplæring av

¹ www.lovdata.no

² Dette medfører at parkering reservert for noen grupper faller helt eller delvis utenfor forskriften.

parkeringsvakter. Statens vegvesen skriver at formålet med reglene er å gjøre parkering mer forbrukervennlige, sikre universelt utformede tilbud, gi likere konkurranseforhold og legge til rette for offentlig kontroll av virksomhetene (SVV 2020).

I henhold til parkeringsforskriften skal all vilkårsparkering registreres i et sentralt parkeringsregister som forvaltes av SVV. Både kommunal og privat vilkårsparkering skal inngå i parkeringsregisteret. Alle registreringer skal inneholde en skiltplan for området, antall parkeringsplasser og om plassene har avgift eller ikke. Skiltplanen skal ifølge forskriften inneholde kart over parkeringsområdets utforming, totalt antall plasser og plassering av skilt og betalingsautomater.

I følge Lunke (2019) gjennomfører en del kommuner egne registreringer som ofte er mer dekkende enn det som er registrert i parkeringsregisteret. Enkelte kommuner registrerer all kommunal og privat parkering. Det er imidlertid stor variasjon i disse registreringene. Lokale registreringer er som regel mer nøyaktige og inneholder mer informasjon enn parkeringsregisteret. Det vil derfor være viktig å ha kartlagt parkeringsplassene for de områdene som skal ha vilkår knyttet til seg for å oppfylle parkeringsforskriften.

5.3 En parkeringsstrategi

De senere årene har flere mellomstore og mindre byer sett et behov for en klarere definert og målrettet parkeringspolitikk. Byene har ofte ulike utfordringer. Vi kan derfor ikke kopiere fra andre byer, men vi kan hente eksempler og ideer som kan vurderes tilpasset utfordringene i Sauda. I det påfølgende har vi trukket frem noen eksempler på tiltak som kan være en del av en parkeringsstrategi.

En parkeringsstrategi vil være en samling av tiltak knyttet til dagens bruk og peke fremover mot det man trenger i fremtiden. En parkeringsstrategi vil med et slikt perspektiv kunne bli en del av en helhetlig løsning for byutviklingen. Tiltakene som kan brukes i en parkeringsstrategi strekker seg fra løsninger som er kun knyttet til parkering av biler til endringer i transportmiddelbruk, løsninger som sammenfaller med annen bruk av byen og byutvikling. Listen her inkluderer tiltak som er tatt i bruk så langt, men det kan finnes andre hensiktsmessige tiltak i Sauda basert på våre funn.

5.3.1 Endring i regulering av eksisterende parkeringsplasser

Det er allerede parkeringsplasser og parkeringsarealer i Sauda. Som vi har vært inne på, kan parkering gis restriksjoner og det kan settes vilkår for denne parkeringen. Dette kan gjøres ved en rekke tiltak. TØI har laget en tiltakskatalog der ulike tiltak som kan være til nytte beskrives. Tiltakskatalog for transport og miljø oppsummerer kunnskap om effekter av miljøtiltak innen transportområdet, for byer og tettsteder. På nettstedet www.tiltak.no finnes kunnskap om aktuelle tiltak oppsummert og med referanser til ulike grunnlagsdokumenter. Vi har oppsummert tiltak som kan være nyttig for en parkeringsstrategi fra tiltakskatalogen i tabellen under.

Tabell 17: Eksempler på tiltak registret i tiltakskatalogen

Tiltak	Innhold	Lenke
Parkering	<ul style="list-style-type: none"> - boligsone-/beboerparkering - parkeringsregulering - parkeringsavgift - sykkelparkering - behovsbasert parkering - parkering atskilt fra boligen - innfartsparkering for biler - maksimumsnormer for parkering - frikjøp av arealer til parkering - sambruk av parkeringsplasser 	https://www.tiltak.no/aktuelt/parkering/
Barns deltakelse	<ul style="list-style-type: none"> - barnekonsekvensutredning - rikspolitiske retningslinjer for barn og unge - barnas transportplan - kampanjer for barn og unge 	https://www.tiltak.no/aktuelt/hvordan-ta-hensyn-til-barn-i-planleggingen/
Gods- og varetransport i by	<ul style="list-style-type: none"> - bylogistikkdepot - varelevering kveld og natt - samleterminal for varedistribusjon - alternativ varelevering 	https://www.tiltak.no/category/b-endre-transportmiddelfordeling/b-6-gods-og-varetransport-i-by/

5.3.2 Parkeringsbehov i fremtiden

En fremtidsrettet parkeringsstrategi vil også ha behov for å se hva en by trenger etter hvert som endringer i transportmønster endrer seg. Det betyr at det også er viktig å se på parkering i fremtiden knyttet til arealbruk. Fremtidig bruk kan være løsninger som allerede er i bruk andre steder per i dag eller tiltak som brukes for andre transportmidler. Her vil vi se på fleksibel arealbruk og bruk av droppsoner og mobilitetspunkt.

Fleksibel arealbruk

Parkering dreier seg om hvor kjøretøyer skal «hvile» når de ikke er i bevegelse. De fleste personbiler står parkert mesteparten av døgnet og opptar plass ved boliger eller ved ulike reisemål i en region. Det medfører at til enhver tid vil de fleste/mange parkeringsplasser være ledige til, men disse arealene kan ofte være vanskelig å benytte til andre formål når det ikke står en bil der. Vi finner likevel eksempler på offentlige styrte tiltak hvor parkeringsplasser kan benyttes til bevertning, opphold, torghandel mv. deler av døgnet i flere norske byer, ofte administrert av byens parkeringsselskap.

Det har også vært flere innbyggerinitierte tiltak som har satt sitt preg på parkeringen. Et eksempel er *parklets* (se Figur 15). Her brukes gateparkering til å lage små parker, både midlertidig og permanent, som kan brukes til opphold, sykkelparkering eller ekstra areal for kafeer og lignende. En del av disse innbyggerinitierte *parklets* har fått byer til enten å organisere private tiltak, men også til å bruke *parklets* selv. Flere byer har laget manualer for slike *parklets* som for eksempel San Fransisco (City of San Francisco 2015).

‘Parking day’ fenomenet kommer også fra San Fransisco, men har spredt seg til mange byer. En dag per år brukes da parkeringsplasser, som individer kan gå sammen om å leie, til noe annet enn parkering. Det er eksempler at det lages parker, kafeer eller settes opp

kunstverk. I 2019 ble 'Parking day' også arrangert i Oslo og flere parkeringsplasser ble gjort om til annen bruk for en dag. Her ble 'Parking day' knyttet til kampanjen Mobilitetsuka. Mobilitetsuka, eller Europeisk mobilitetsuke, administreres av Statens vegvesen. Kommuner kan melde seg på for å være med. Ifølge Statens vegvesen handler Mobilitetsuka om at bevisstgjøring om valg av transportform er svært viktig for å nå målene om mer miljøvennlig transport. SVV ønsker at kommunens skal kombinerer fysiske tiltak og en bevisstgjøring rundt folks reisevalg som kan føre til at den samlede effekten blir stor. Kampanjen tar tak i temaer og problemstillinger knyttet til transport og miljø som er viktig for alle kommuner og kan også koble til en bilfri dag, eller arrangerer 'parking day' (SVV 2020).



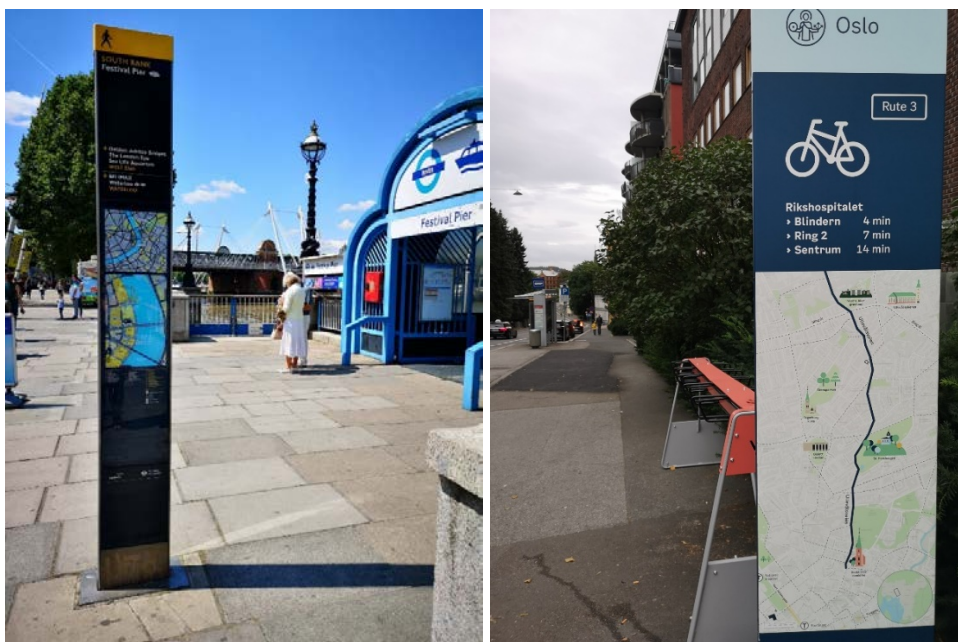
Figur 15: Parklets (Faksimile City of San Francisco 2015:23).

Stadig flere byer bruker midlertidige løsninger i diskusjonene rundt byutvikling (Bertolini 2020). Midlertidighet kan brukes for teste ut løsninger byene finner er interessante, men som man er usikre på om vil virke i sin by. Gjennom testing av løsninger i flere trinn kan man bl.a. justere tiltakene og å se hvordan innbyggere tar dem i bruk. Et eksempel er å male opp markeringer i gata for å vise endret bruk eller vise vei til viktige målpunkt. Etter hvert kan midlertidige tiltak gjøres mer permanente med skilting eller annen opparbeiding. Bildene under er fra Trondheim. Det ene bildet viser en markering for fotgjengere om hvor langt det er til butikker og restauranter på Solsiden. Blomsterpotter og utemøbler er satt opp der det før har vært vanlig å parkere. Det er med på å markere at det er byliv som prioriteres. Det andre bildet viser en litt mer permanent løsning med et skilt som markerer en snarvei. Skiltet er satt opp av kommunen og bruker logo for gange som kommunen bruker gjennomgående for gåprosjekter. Det er lignende logoer og skilt for sykling.



Figur 16: Bruk av markeringer på gate og skilt som viser snarvei i Trondheim. Foto: Oddrun Helen Hagen (venstre) og Marianne Knapskog (høyre).

Det finnes også eksempler på mer permanent skilting som er myntet på de som sykler og går. Skiltene for de som sykler er i stor grad myntet på de som sykler hele reisen, mens for gående er skiltene både for de som går hele reisen og de som går deler av veien, for eksempel fra en parkert bil til endelig destinasjon. Bildene viser skilt fra to litt ulike situasjoner. Det første bildet er fra London og viser kart over området for gående og hvor langt de kommer på fem og ti minutter. Skiltene er satt opp på viktige steder og ofte på steder det går an å bytte til kollektivtransport. Det andre skiltet er fra Oslo. Det er først og fremst myntet på syklende, men gående kan følge samme rute. Bildet viser også at det er satt opp et parkeringsstativ for elektriske sparkesykler (fra en av leverandørene) ved skiltet og at det er en bussholdeplass lenger nede i gaten. På denne måten er det mulig å koble sammen ulike transportmidler på en reise.



Figur 17: Bilder som viser mer permanente skilt for gående i London og for syklister i Oslo. Foto: Marianne Knapskog.

Droppsoner og mobilitetspunkt

Slike steder som vist på bildet fra Oslo over, kan etter hvert utvikles til å bli droppsoner og mobilitetspunkt. Droppsoner var i utgangspunktet knyttet til sikker skolevei prosjekter for at barn som kjøres til skolen skal kunne leveres uten å være til fare for andre barn som sykler, går eller leker (Trygg Trafikk 2018). Droppsoner for voksne er ofte kalt 'Kiss and ride' og er koblet til større arbeidsplasser der de som samkjører kan sette av eller plukke opp noen. Det er ingen motsetning i at droppsoner kombineres for barn og voksne, og heller ikke at det kan være leveringsplass for gods (små mengder og liten størrelse) og varelevering. Droppsoner vil som oftest ligge i en vei eller gate og ligne på en bussholdeplass, men kan også etableres på andre areal. Droppsoner bør skiltes, men per i dag er det for det meste et uoffisielt skilt fra Trygg trafikk.

Soner som legger til rette for bytter mellom ulike transportmidler, gods og varelevering blir i stadig større grad omtalt som mobilitetspunkt. Mobilitetspunktene plassering er som oftest knyttet til det omkringliggende områdes fasiliteter og rolle som målpunkt. Det er ikke svært utbredt i Norge per nå, men det er flere pilotprosjekter som pågår.

Et eksempel på mobilitetspunktet er et mobilitetspunkt under etablering på Hillevåg torg i Stavanger (Stavanger kommune 2020). Prosjektet er en del av Smart-by prosjektet i

Stavanger.³ Her er det bysykkelstativ til seks bysykler, og elektriske sparkesykler settes ut om morgenen. Det er tilrettelagt sykkelparkering og parkeringsplasser for to elektriske delingsbiler fra Bilkollektivet. Posten har satt opp en pakkeautomat for utlevering av pakker, og det er etablert en miljøstasjon for søppellevering og en take away. Bussholdeplassen ligger like ved.

I Bø i Midt-Telemark er det etablert et mobilitetspunkt på Bø stasjon gjennom et samarbeid mellom kommunen, Bane Nør, Go-ahead (togselskap) og Move about som leier ut el-biler på korttidsleie. Tanken er at de som kommer med toget (eller andre) kan leie el-sykkel eller el-bil for korttidsleie. Mobilitetspunktet er midlertidig etablert på eksisterende parkeringsareal for biler i tilknytning til Bø stasjon og er vist på bildet under.



Figur 18: Mobilitetspunkt i Bø (Midt-Telemark). Foto: Maja Karoline Rynning.

5.4 Eksempler fra parkeringsløsninger fra andre steder

Vi har undersøkt hvordan andre mindre byer og tettsteder løser parkering og hvilke restriksjoner de har. Her valgte vi å se nærmere på Odda, Kongsvinger og Sogndal, som alle har restriksjoner som håndheves på forskjellige måter. De overordnede punktene vi har sett på er:

- Hva slags restriksjoner har de?
- I hvilke områder har de restriksjoner?
- Hva brukes avgiften til, og hva er fordelingsnøkkelen?
- Har de meldt inn data til SVV i henhold til vilkårsparkeingsreglene?
- Hva er erfaringene med disse løsningene?

³ <https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/smartbyen-stavanger/smartby-prosjekter/mobilitetspunkt/>

5.4.1 Kongsvinger

Kongsvinger har hatt en parkeringsstrategi siden 2019, med bestemmelser som skal evalueres etter ett år. Tidligere var det noe variasjon med blant annet tidsbegrensning på 30/60 minutter, andre steder betaling fra første time (18 kr/t) i gitte tidsrom. Nå er reguleringene som følger:

- Én time gratis på all kantparkering i sentrum med maksimal parkeringstid på én time.
- Avgift på kommunale plasser med korttidsparkering. Gratis første time, deretter 25 kr/t (likt som Kongssenteret)
- Avgift på kommunal langtidsparkering på 50 kr/d
- Ingen fritak for el-biler

Kongsvinger har restriksjoner i det sentrale sentrumsområdet på begge sider av Glomma, vist som sentrumsområdet i kommuneplanens arealdel. Det er sendt inn oversikt over kommunale parkeringsplasser med skiltplan til Statens vegvesen i henhold til vilkårsparkeingsreglene, og Vegvesenet har utført tilsyn på kommunens parkeringshåndtering. Kommunen eier imidlertid relativt få parkeringsplasser i byen, resten er privat. De private har stort sett avgift døgnet rundt, men også der stort sett gratis i første time. De private takstene er noe ulike kommunens takster.

Parkeringsinntektene fra de kommunale parkeringsplassene går i sin helhet til å dekke utgiftene kommunen har til drift av automatene, til sommer og vintervedlikehold av parkeringsplassene, samt til trafikkbetjener. Kongsvinger kommune har pr. dags dato 1,7 årsverk som håndterer parkering- og trafikksikkerhet. Trafikkbetjentene utgjør i dag to ansatte fordelt på 1,5 årsverk. I tillegg kommer ressurser til parkeringsleder.

Parkeringsavdelingen i Kongsvinger kommune håndhever trafikkregler og vegtrafikkloven vedtatt av Stortinget, og regler fastsatt av kommunen selv. Parkeringsavdelingen utfører videre kontroll sanksjoner, ivaretar parkeringsoppmerking, utsteder parkeringsgebyr, håndterer klagehenvendelser, rapporterer feil og mangler om trafikkskilt og veg, bidrar til god trafikksikkerhet for store og små og er kommunens ansikt utad i dialog med innbyggere og næringsliv.

Ifølge kommunen er en viktig erfaring at restriksjoner er nødvendig for å unngå at de som jobber i sentrum tar opp sentrale parkeringsplasser. Tidligere fritak for el-biler på noen gateparkeringsplasser førte til at disse plassene ble okkupert av de som kom tidlig på jobb og sto der hele dagen. Dermed var det ingen ledige plasser til de handlende. Rådmannen mente tidsbegrensning på kantparkering med en miks på 10 minutter, 30 minutter og 1 time var god. Dette ble så justert i den politiske behandlingen ved behandling av parkeringsstrategi og skal nå evalueres etter ett år.

5.4.2 Odda

Kommunestyret vedtok parkeringsregulering i 2016/2017 da man ønsket å få frigjort parkeringsplasser i sentrum. Deler av året var det vanskelig å finne plasser (særlig turistsesonger/-perioder). Odda Parkering AS ble etablert av Odda kommune våren 2018 som et kommunalt aksjeselskap for å ivareta sikre god styring og bruk av de offentlige parkeringsarealene i Odda by (www.oddaparkering.no). Parkeringsdata er meldt inn til Statens vegvesen i henhold til vilkårsparkeingsreglene. Odda parkering er registrert i parkeringsregisteret som selskap, og de har søkt om håndhevingsløyve til dette. Kommunestyret har bestemt at det skal være en evaluering etter to år.

I sentrale Odda sentrum har man fjernet mulighet til å parkere en hel dag. Det er nå begrenset lengde på maks 4 timer (unntak for noen områder som er tatt ut av det sentrale

handelssentrum). I tillegg har man avsatt egne arealer i sentrum for ansatte i kommune, næring, mv. der man kan stå en hel dag mot avgift. For disse har man etablert egne abonnementer (se vedlegg 3). Kort oppsummert er parkering som følger

- Flere steder, inkludert deler av parkering ved Odda kjøpesenter, er det regulert tid 0800-1800 mandag-fredag og 0800-1500 lørdag. To timer gratis, deretter 20 kroner per time. Maks parkeringstid fire timer.
- Noen steder døgnregulering: døgnparkering, boligsone og næringsparkering. Døgnparkering koster 70 kroner per døgn.
- Vestsiden av Odda kjøpesenter er døgnregulert og reservert for abonnementsparkering for ansatte i sentrum.
- Parkering på bussterminalen er reservert reisende med buss og tilbyr døgnparkering til 40 kroner per døgn.

Kommunen har også innført fjellparkering i områder der det ligger hytter. Dette er kommunale plasser som har vært brøytet og vintervedlikeholdt uten kostnad for bruker. Mange andre har hatt private plasser som grunneier har brøytet mot kostnad. Innføring av fjellparkering er derfor grunnet i et ønske om mer likhet. På sommerstid kommer det til å være mulig å stå gratis på noen av dem.

Parkeringsavgiften brukes til drift av aksjeselskapet. Dersom det blir et overskudd kan det brukes til kvalitetsheving av infrastruktur i sentrum (gang og sykkel), o.l. Inntekt fra fjellparkering skal tilbakeføres til kommunen for brøyting. I 2020 var det rundt 54 000 registrerte parkeringer i juli måned som gav en inntekt på omtrent 90 000 kroner, mindre enn forutsett. Her observerte man at mange utenbys fra valgte døgnparkering da de oppfattet 40 kroner per dag som billig.

Målet med parkeringsregulering var å frigjøre parkering til de som skal handle, ikke de som jobber i sentrum og i kommunen. Dette har fungert. Det har visstnok aldri vært så mye folk i gågatene i sommer som i år, selv med (omtrent) kun norske turister. Det var parkering til turistene når de kom, slik at det var mulig å stoppe. Plassene som er innført fungerer greit, men det tar tid fra folk ser en blå P med tidsrom til de blir vant til hva det betyr. Det er en utfordring, men viktig, å kommunisere hvordan det fungerer, noe fremtidige kommuner må ta hensyn til og planlegge for. Videre er det viktig å gå sammen med planavdelingen i kommunen for å se på gamle skiltvedtak for å unngå smutthull og unntak som følge av tidligere vedtak, o.l. Det observeres også at parkeringsrestriksjonene har vist omstillingsevne blant innbyggerne. Borettslag i sentrum som tidligere parkerte i gaten til tross for oppfordring om å etablere egne plasser på deres grunn har nå innrettet seg etter oppfordringene. Ansatte ble oppfordret til å parkere i randsoner, uten at det ga særlig resultater. Egne soner og abonnement har frigjort mye plass. Videre virker det som at det er noe mindre biler i sentrum i dag, uten at man har telt. Det er mulig at flere har begynt med samkjøring til jobb

Det anbefales at politikere gjør vedtak på strategisk, overordnet nivå for å sikre fleksibilitet. Det gjør blant annet at parkeringsselskapet (evt. administrasjon) kan forsøke ulike soner og avgifter, løsninger, mv., og justere disse ut ifra erfaringer og dialog med brukere. I Odda vedtar kommunestyret overordnet hvilke områder som skal være regulerte, mens styret i Odda parkering oppretter for eksempel boligsoner. Her har man dialog med interessenter (velforeninger, boligeiere, næringsaktører, mm.). Det er flere fordeler med et aksjeselskap. Dersom det for eksempel skal etableres større P-anlegg i forbindelse med ny næringskanal kan kommunen gå inn på eiersiden, noe som er lettere med aksjeselskap.

5.4.3 Sogndal

Sogndal kommune har hatt parkeringsrestriksjoner med avgift siden 1980-tallet, da etter initiativ fra handelsnæringen. Fra 2000 og oppover har det vært endringer i pris, og parkering har vært en finansieringskilde for miljøtiltak i sentrum. Flere private parkeringsarealer er innlemmet i sentrum. I 2009 inngikk man en avtale med Campus Sogndal om et trafikkbegrensende tiltak. I 2013 kom det makskrav for parkering i kommuneplanens arealdel. Ifølge kommunens nettsider står det i vedtak av 2010⁴ at:

Føremålet med parkeringsordninga er å bidra til utbygging og effektiv utnytting av parkeringsplassane i Sogndal, legge til rette for parkering for brukarane av Sogndal sentrum, ivareta miljøomsyn og utvikle uteområda i Sogndal sentrum.

Dette kan gjerast gjennom å:

- sikre nok tilgjengelege p-plassar for private og offentlege verksemdar og utnytte eksisterande p-plassar betre
- arbeide for at nye p-plassar vert lagt under bakkenivå eller i p-bus
- stimulere til auka bruk av sykkel og kollektive transportmiddel
- legge til rette for ei god drift av p-plassane (lys, vedlikehald og snøbrøyting)
- informere godt om parkeringsordninga. Dette for å skape forståing for ordninga.

Sogndal kommune har hittil tatt ut to til fire millioner kroner per år til sentrumsutvikling. Det har blant annet blitt brukt på Sentrumspark, utbygging av Leitevegen, gang- og sykkelsti, Fjordstien.

Reguleringene omfatter at man noen steder har betaling hele døgnet, noen steder fra 8-17 (8-15), og to steder maks to eller tre timer. Takstsonene er

- Rones, Stedje kyrkje og Øyane (randssonene)
- Fosshaugane Campus (inne og ute)
- Sogndal sentrum (alle plasser inkl. Sjøkanten)

Ulik pris på sonene brukes til å stimulere til ulik bruk. Det er imidlertid lite differensiering på avgifter mellom sentrum og randssonene. Derimot store forskjeller for parkeringskort, det er over tre ganger dyrere i sentrum enn på Campus.

Parkeringsavgift - Kap. 19.1		Parkeringskort - Kap. 19.2	
Parkeringsavgift pr. time	20	Teneste	Pris
Parkeringsavgift pr. time i randsonene	17	Årskort	9 490
Dagsatsar	90	1/2 årskort	5 212
Dagsatsar i randsonene	60	Månadskort	1 069
P-anlegg Øyane	40	Årskort randsonene	3 945
Dagsparkering ute Campus	60	1/2 årskort randsonene	2 713
Dagsparkering inne Campus	120	Månadskort randsonene	550
		Kostnad for utlevering av bil etter inntauing: Kostnad for å få levert ut bil som er taua inn er kr. 8 375,-.	

Figur 19: Oversikt priser og priser på parkeringskort. Skjermdump fra Sogndal kommune sine nettsider⁵

⁴ <https://www.sogndal.kommune.no/parkering-i-sogndal-kommune.531419.nn.html>

⁵ <https://www.sogndal.kommune.no/parkering-i-sogndal-kommune.531419.nn.html>

6 Mulige tiltak for parkering i Sauda

6.1 Oppsummering og diskusjon av funn

6.1.1 Oppsummering

I rapporten har vi dokumentert:

- hva som kjennetegner parkeringssituasjonen i sentrum av Sauda
- hvilke egenskaper dagens parkeringsløsninger har og hvordan de brukes
- hvordan befolkningen i Sauda tenker om parkering i sentrum

Vi har også presentert ulike tiltak for å regulere parkering.

Både dokumentstudier og tellinger av parkeringsplassene i Sauda sentrum viser at mye areal er regulert eller brukes til parkering. Kommunen og handelsstanden ønsker mer næringsutvikling og aktivitet i sentrum, og de skal som del av sentrumsplanarbeidet utarbeide en parkeringsstrategi. Resultatene fra undersøkelsen viser at parkeringskapasiteten langt fra er fullt utnyttet. På det meste er rundt 35 prosent av plassene i bruk. Det betyr at en parkeringsstrategi i Sauda kan legge opp til å redusere antall plasser uten at det har vesentlige konsekvenser for dagens brukere. En utfordring med så god parkeringskapasitet er at det ikke oppfordrer innbyggere til å endre reisevaner til gange og sykkel.

De fleste innbyggerne i Sauda besøker sentrum to til fem ganger per uke, oftest for å handle. De fleste parkerer ca. en halv time per besøk. De synes det er greit å kunne parkere på flere steder per besøk, og rundt 40 prosent parkerer på to plasser eller mer per besøk. De fleste ønsker ikke restriksjoner på parkering, men de er enige i at de mest sentrale plassene i sentrum skal være for de som handler eller har korte ærender. Alle tre matbutikkene i Sauda er plassert i sentrum eller tett opp mot sentrum, og mange finner det de trenger der og i andre butikker i sentrum. Likevel er det mange som handler på nett i tillegg. De i spørreundersøkelsen som parkerer skal handle dagligvare, og de fleste parkerer ofte rundt 30 minutter. I spørreundersøkelsen er det enighet om at korttidsparkering bør prioriteres sentralt i sentrum.

Respondentene vil gjerne ha et attraktivt sentrum. Mange ønsker at sentrum skal være mer attraktivt etter arbeidstid med flere som er i sentrum. De ønsker seg flere butikker, og mange vil ha parker, møteplasser, benker og sykkelparkering. I nær og overskuelig fremtid vil det fremdeles være aktuelt dra til sentrum av Sauda med bil for de som trenger det, for eksempel for å handle.

Selv om mye areal brukes til parkering i Sauda, er det få som er positive til restriksjoner på parkering. Respondentene har ulike oppfatninger om hvorvidt det er for mye tilrettelegging for biler i sentrum, og om parkering tar opp for mye plass. Noen er imot å fjerne parkeringsplasser, mens andre vil ha flere møteplasser, park, benker og sykkelparkering.

6.1.2 Diskusjon

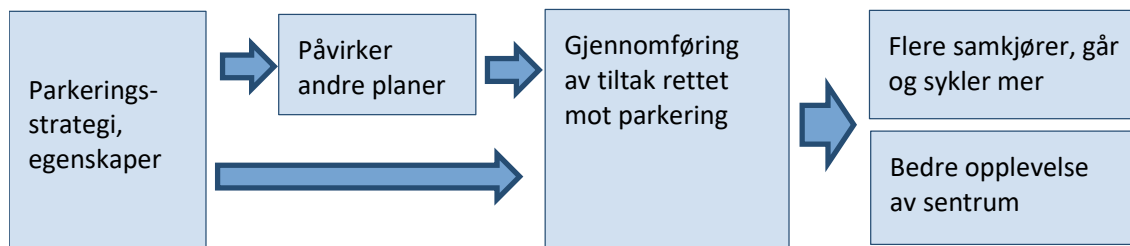
Sauda kommunes overordnede mål med parkeringsstrategien er å styrke grunnlaget for en god byutvikling, der kommunen legger til rette for samarbeid med byens aktører og innbyggere for å få et sentrum med aktivitet og byliv med handel og næringsutvikling.

Parkering er tett knyttet til byutvikling og byliv. Det påvirker hvordan byen ser ut, tilgjengeligheten med ulike transportmidler, trafikkmønsteret og hvordan ulike grupper opplever byen. Regulering av parkering gjennom en parkeringsstrategi med et helhetlig og overordnet perspektiv kan bidra til ønsket byutvikling ved at parkering blir bedre organisert og at plassene som finnes blir bedre utnyttet.

På et sted som Sauda er nok bilen er en del av løsningen i overskuelig fremtid, og spesielt for dagligvarehandel vil parkeringsplasser nært butikken være viktig. Resultatene fra registreringene av parkeringsplasser og bruken av disse viser at det er overkapasitet av parkering i dagens situasjon. Det tilsier at areal som i dag brukes til parkering kan omdisponeres slik at det blir mer rom for opphold og byliv, og slik at det blir triveligere og tryggere å sykle og gå til og i Sauda sentrum – uten at det behøver å gi dårlig parkeringstilgjengelighet. Torget kan for eksempel utformes slik at det bidrar til byliv og trivsel. En videreutvikling av sentrum er viktig for å opprettholde gode vilkår for den handelen som allerede er der og for å legge opp til økt bruk og næringsutvikling. Dette er viktig for å beholde sentrums attraktivt og for å veie opp for netthandel. I hvilken grad befolkningen vil begynne å arbeide, handle og drive aktiviteter utenfor kommunen som følge av en mer aktiv styring av parkeringstilbudet er usikkert. Gitt Saudas geografiske plassering virker det likevel lite sannsynlig.

Vi mener en trinnvis utvikling vil være en god tilnærming i Sauda. Det vil gi gode muligheter til å finne den rette sammensetningen av tiltak. Når tiltak og virkemidler innføres gradvis, og blir strengere over tid, kan befolkningen tilegne seg nye vaner uten at det fører til store omveltninger. Dette kan kombineres med at tiltak innføres midlertidig før de eventuelt gjøres permanente, slik vi så i kapittel 5.3 at andre byer gjør. Det gir rom for å prøve ut ulike tiltak og se hvilke som fungerer best. Da er det viktig å vurdere situasjonen før og etter. Man kan bruke ulike indikatorer, kan telle og observere, eller spørre folk om deres erfaringer og synspunkter.

På mindre steder er det som regel mindre nybygging og færre nye etableringer som gjør at det blir desto viktigere at det nye som kommer bidrar til å støtte opp om en ønsket utvikling og bygge opp om de gode egenskapene Sauda sentrum allerede har. I tillegg er det viktig å legge opp til planer som påvirker hverandre og som forsterker hverandre. Figuren viser hvordan en god parkeringsstrategi også bidrar til å nå mål om mer bærekraftig mobilitet og et sterkt og levende sentrum.



Figur 20: Hvordan parkering påvirker byutviklingen og tiltak rettet mot parkering og tiltak som gjør sentrum triveligere, basert på Hagen mfl. (2019).

Ved å koble parkeringsstrategien til en næringsstrategi har Sauda mulighet til å lage en strategi for hvor etableringer i sentrum kan bidra til å oppfylle kommunens ønske om nyskaping. En slik strategi bør ta opp problemstillinger knyttet til næringsutvikling inkludert hvilken type bedrifter 'Sydande Sauda' bør tiltrekke seg, hva Sauda kan tilby for bedrifters energibehov, kontorbehov, parkeringsbehov og godsleveringer. På denne måten kan parkeringsløsningen i Sauda målrettes bedre for å støtte opp om handelsvirksomhet og sentrumsfunksjoner.

6.2 Alternative løsningsmuligheter

Vi har vurdert ulike elementer som kan være med på å regulere parkering i Sauda sentrum på måter som støtter opp under ønsket byutvikling. Vi anbefaler at Sauda fokuserer på hvordan det eksisterende parkeringstilbudet, gjennom en bedre styring og organisering, kan utnyttes bedre, slik at det gir god parkeringstilgjengelighet og samtidig rom for byutvikling, byliv og gode forhold for gående og syklende. Basert på funn fra undersøkelsene i Sauda, dokumentstudier av planene for Sauda, litteraturgjennomgang og våre erfaringer som fagpersoner, har vi utarbeidet en rekke forslag til tiltak og grep rettet mot parkering. Disse mener vi kan innføres på kort, middels eller lang sikt. Vi kommenterer først noen større strategiske grep, deretter presenterer vi enkelttiltak og mindre grep. Vi har også sett på hva som trengs for å få gjennomført de ulike tiltakene på kort, middels og lang sikt i Tabell 18.

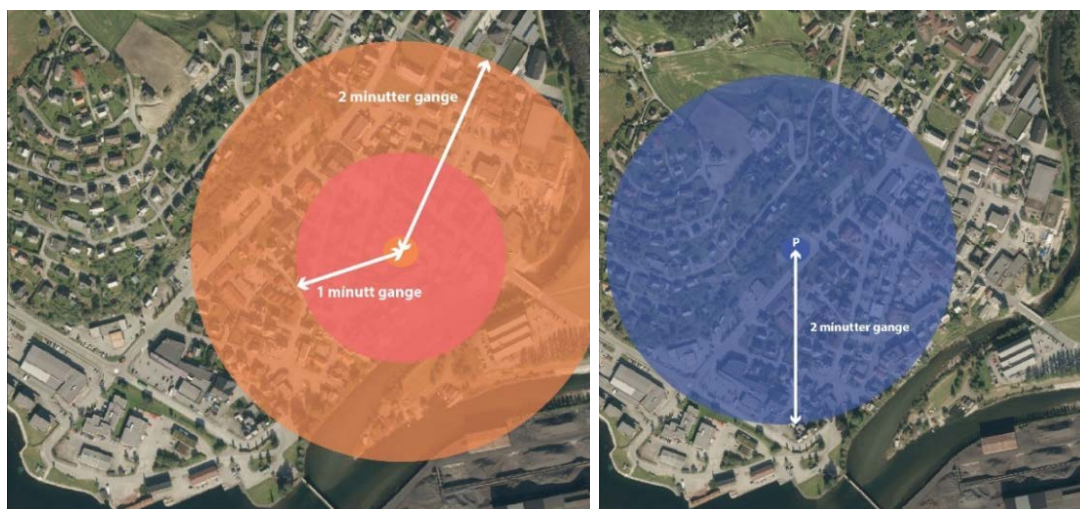
6.2.1 Parkeringsareal i kommunalt eierskap

Parkering kan organiseres på flere måter og det vil ha innvirkning på bruk. Der kommunene eier parkeringsplassene er det lettere å regulere bruken av disse og å fjerne dem som er uheldig lokalisert. Det vil bidra til å beholde allmenn tilgjengelighet til parkeringsplasser. Kommunen kan på sikt erverve parkeringsplasser, enten ved frikjøp eller ved omregulering. Dette kan skje målbevisst over lang tid, som en langsiktig strategi. Parkering kan på denne måten brukes som et verktøy i byutviklingen.

6.2.2 Korttidsparkering i bykjernen

En av de store fordelene Sauda har er de korte avstandene. Det er mulig å nå store deler av sentrum til fots på kort tid. Illustrasjonene i Figur 21 viser hvor langt man kommer på ett til to minutter til fots. Den røde sirkelen viser avstand fra torget. Vi ser at selv om man fjerner parkeringsplasser på torget, vil det fortsatt være tilstrekkelig mange parkeringsplasser innen gangavstand fra torget. Den blå sirkelen viser hvor langt man kommer på to minutter fra det nye, men lite brukte parkeringsarealet ved fylkesveien/Kyrkjegata.⁶ Det viser at store deler av sentrum ligger innen kort avstand. Dette vil være der et godt alternativ for de som har tenkt å parkere for litt lengre tid, for eksempel ansatte som jobber i sentrum. Hvis flere som parkerer hele dagen bruker disse plassene i stedet for de i selve bykjernen, vil de mer sentrale parkeringsplasser kunne brukes til korttidsparkering. Vi mener at Sauda kan innføre korttidsparkering på 30-60 minutter i bykjernen, mens de som skal parkere lengre kan bruke større parkeringsarealer som ved fylkesveien/Kyrkjegata.

⁶ På grunn av høydeforskjeller på vestsiden vil deler av boligområdet bruke mer enn to minutter ned til parkeringsarealet.



Figur 21: Gangavstander fra torget og parkeringsplass ved fylkesveien. Bakgrunnsfoto: Statens Kartverk.

6.2.3 Ikke behov for parkeringshus

Parkeringssituasjonen i Sauda er slik at et parkeringshus ikke vil være relevant, verken på kort eller på lang sikt.

6.3 Tiltak og grep på kort, middels og lengre sikt

Tiltak og grep kan innføres på kort, middels og lengre sikt. Med kort sikt mener vi i løpet av ett år. Med middels sikt mener vi tiden før neste revisjon av kommuneplanen. Med lang sikt mener vi tiden fra neste kommuneplan er vedtatt/revidert (minimum fire år) og årene etter. Vi har kategorisert tiltak og grep som: håndheving av vilkårsparkering, informasjonstiltak, omdisponering av areal og planleggingsbehov. Se også oppsummering i Tabell 18. En parkeringsstrategi vil gripe inn i andre plan- og politikkområder, og vi mener det vil føre til best mulig resultat hvis man kombinerer ulike løsninger og bygger opp om det større målet om 'Sydande Sauda'. Det er viktig å huske at parkeringspolitikken omfatter tiltak som er viktige virkemidler i kommunenes areal-, samferdsels-, miljø- og helsepolitikk. Disse tiltakene er gjennomgått i detalj i dette delkapitlet.

6.3.1 Tiltak og grep på kort sikt

På kort sikt må kommunen basere seg på å bygge opp omkring det som allerede er gjort og legge et godt grunnlag for videre prosesser. For **håndheving av vilkårsparkering** er det viktig å få en parkeringsvakt for å håndheve tidsbegrensning allerede skiltet i sentrum. Dette kan gjøres på flere måter, men må vedtas av kommunen. Alternativene er blant annet å leie inn et annet selskap som har rett til å håndheve parkering⁷ til å håndheve tidsbegrensningene med bøter, lage et eget parkeringsselskap eller gå inn i et samarbeid med Odda som har parkeringsselskap. Vi foreslår å begynne med en midlertidig løsning for å utforske hvordan en permanent løsning kan bli. Vilårsparkeringen bør være i tråd med parkeringsforskriften og meldes inn til Statens vegvesen sitt parkeringsregister.

Flere **informasjonstiltak** kan settes i gang på kort sikt. Vi foreslår å tegne opp i gata hvor langt det er til torget fra parkeringsplass ved fylkesveien/ Kyrkjegata for å vise letteste vei å

⁷Informasjon fra Norpark der de fleste kommunene som driver med parkering er medlemmer og kursert

gå. Det kan også minne sentrumsbrukere om at denne parkeringsplassen finnes, spesielt for de som skal tilbringe litt tid i sentrum. Et annet forslag er å sette opp midlertidig skilting og informasjonsskilt på strategiske steder i byen. Vi tror det er en god idé å sende informasjonsskriv til innbyggere enten som vedlegg til lokalavisa (Ryfylke) eller ved å legge ut informasjon på nettsider (eller begge deler) i forkant og etterkant av nye tiltak for å skape oppmerksomhet og åpenhet. Vi anbefaler å fortsette å telle parkeringsplasser etter den metoden som er brukt her og formidle resultat som del av rapportering til kommunestyret og på nettsider for å vise hva som skjer over tid.

På kort sikt kan det også foretas mindre **omdisponering av areal**. Basert på kartlegging og befaring forslår vi at busslommer som lenger ikke er i bruk, samt noen parkeringsplasser ved Saudahallen, blir omdisponert til droppsoner som et prøveprosjekt. Disse må skiltes og være tilgjengelig både for mennesker og varer. Videre kan noen parkeringsplasser relativt enkelt omdisponeres til sykkelparkering fordi det er et etterspurt tilbud. Trygg sykkelparkering kan gjøre sykling mer attraktivt. Det samme tror vil vi lademuligheter for el-sykkel vil være. Dette må sees i sammenheng med den kommende sykkelstrategien. Basert på våre undersøkelser vil også ny bruk av parkeringsplassene på torget kunne gjøres uten at parkeringsforholdene vil bli dårlige for de som driver næringsvirksomhet rundt torget. Dette må sees i sammenheng med mulighetsstudiet for torget. Ifølge de åpne svarene i spørreundersøkelsen ønsker flere seg benker og bord. På kort sikt bør det være mulig å supplere benkene man allerede har i sentrum og plassere dem strategisk.

Planleggingsbehovet på kort sikt er først og fremst knyttet til en parkeringsstrategi, men vi forslår også å utrede videre muligheter for å samle parkeringsplasser (for å gi flerbruk, men også bedre utnyttning), se på muligheter 'Parkeringsparker' (parkeringsareal som er vurdert for klimatilpasning og permeable flater for avrenning og parkmessig opparbeidelse) og vurdere behov for avkjørselspolitikk.

6.3.2 Tiltak og grep på middels sikt

På middels sikt kan kommunen bygge videre på det som allerede skjer, samt forberede revisjonen av neste kommuneplanen og den strategiske utviklingen av 'Sydande Sauda'.

For **håndheving av vilkårsarkering** foreslår vi på middels sikt å vurdere å etablere parkeringsselskap alene eller sammen med Odda, eller å fortsette å leie inn tjenester. Det bør også vurderes om det er hensiktsmessig å utvide antall parkeringsplasser med tidsbegrensing. På middels sikt vil det være mulig å få på plass en parkeringsapp for bedre utnyttelse av parkeringsplasser ved å vise hvor de er plassert og eventuelt hvilke plasser som er opptatt og ledige. Her anbefaler vi å hente inn erfaringer fra andre tettsteder og byer i Norge.

Informasjonstiltak som kan være aktuelle for en parkeringsstrategi er knyttet til mobilitet generelt og til fortsatt merking av mulige parkeringsplasser. For mobilitet mener vi at det viktig med mobilitetskampanjer rettet mot kommunens ansatte og skolene, og det kan være aktuelt å organisere samkjøring og handling for eksempel ved å ta i bruk eksisterende apper som finnes tilgjengelige for ulike dataplattformen. Hvis det har fungert med oppteigninger i gata fra fylkesveien til torget bør det vurderes å tegne opp hvor langt det er til Kiwi og Vinmonopolet fra parkering ved Folkets hus og Saudahallen. De midlertidige skiltene bør på sikt erstattes med en mer permanent løsning av oppmerking av gater og veier med skiltvedtak. Vi mener at man også på middels sikt bør fortsette å telle og formidle resultat som del av rapportering til kommunestyret og på nettsider.

For **omdisponering av areal** vil det være viktig å vurdere flere droppsoner med skilt og venteskur hvis det trengs. Ved private reguleringsplaner eller byggesaker bør det lages et system for å vurdere en systematikk rundt fjerning av parkering eller kommunal overtakelse

av private parkeringsplasser som del av regulerings- og byggesaksprosessen. Som en del av dette, og en mer overordnet strategi for Sauda, foreslår vi å legge til rette fleksible kontorfellesskap i sentrum. Dette kan redusere jobbpendling for noen arbeidstakere som kan ha 'hjemmekontor' i Sauda noen dager per uke, og det kan være aktuelt for studenter som opprinnelig er fra Sauda eller oppholder seg i perioder i Sauda.

Planleggingsbehovet er litt større på middels sikt enn på kort sikt fordi planprosesser tar tid. Vi mener det bør planlegges forbedringer for parkeringsarealet ved fylkesveien som bør inkludere trygg sykkelparkering ved Kyrkjegata, opphøyd gangfelt, tiltak for yrkessjåfører og lastebiler og mulige utlevering av varer eller oppbevaring av handlevogner. Et annet viktig planarbeid er å utrede om en eller flere av droppsonene kan utvides til mobilitetspunkt som inkluderer flere funksjoner som deleløsninger og postautomater. Vi mener at revisjon av parkeringsbestemmelsene bør inngå som en del av parkeringsstrategiarbeidet. Vi mener det bør diskuteres om bestemmelsen om parkering for nye kontorplasser må fjernes, da denne virker mot sin hensikt fordi den kan som den står nå, føre til etableringer utenfor sentrum. Ved revisjonen av parkeringsbestemmelser bør det også vurderes hvilke konsekvenser dagens bestemmelser vil få på lang sikt, samtidig som å styrke frikjøpsordningen. Det bør også gis tilbud om oppkjøp av private plasser i plan- og byggesaker for å få flest mulig parkeringsplasser i kommunalt eierskap for de plassene som skal være offentlig tilgjengelige for å sikre et helhetlig kommunalt parkeringstilbud.

6.3.3 Tiltak og grep på lengre sikt

På lang sikt foreslår vi at det vurderes å innføre parkeringsavgift i sentrum, selv om det per dags dato er stor motstand mot dette. Vi mener at det likevel kan være aktuelt. Erfaringer fra andre steder og erfaringer fra tidsbegrensingene vil være et viktig grunnlag for vurderingene. Penger fra en parkeringsavgift kan brukes til sentrumsutvikling og grønn mobilitet.

Informasjonstiltak på lang sikt bør synliggjøre hvordan pengene fra vilkårsarkering brukes og bidrar til et bedre sentrum. Bruk av kampanjer bør bli en kontinuerlig praksis for skoler og arbeidsplasser. Sammen med fortsatte tellingen av parkeringsplasser vil dette vise utviklingen over tid.

Omdisponering av areal på lang sikt foreslås å være fortsatt fjerning av parkering eller kommunal overtakelse av private parkeringsplasser ved privat omregulering. Droppsoner kan utvikles til mobilitetspunkt og eventuelt tilkobling til netthandel alt etter hva planprosessene omkring mobilitetspunkt har ført til.

Planleggingsbehovet på lang sikt er for de planprosessene som tar lengst tid og som er avhengig av erfaringer fra midlertidige tiltak og trinnvis innføring av parkeringsrestriksjoner. Viktige planer kommunen kan igangsette er plan for en gågate eller gatetun for noen av de viktigste gatene i sentrum. Disse løsningene kan være fleksible, ved at de tillater biler, parkering og varelevering på definerte tider av døgnet eller perioder av året. Det vil være svært viktig å skru til parkeringsbestemmelsene i kommuneplanen, og å sette krav som man kan strekke seg etter. Kommuneplanen kan med fordel utvides med en mobilitetsplan, enten som del av kommuneplanen eller som selvstendig plan. Mobilitetsplanen bør dekke gange, sykkel, parkering og gods-/netthandel. Vi tror det kan være et stort potensiale i å samkjøre sentrumsplan med næringsstrategi ved å lage en strategi for hvor etableringer i sentrum kan bidra til å oppnå kommunens ønske om nyskaping, inkludert hvilken type bedrifter 'Sydande Sauda' bør tiltrekke seg, hva Sauda kan tilby for bedrifters energibehov, kontorbehov, parkeringsbehov og godsleveringer. Det er flest planbehov på lang sikt både fordi noen tiltak tar tid å innføre og fordi det er viktig å se hvordan tiltak virker før det gjøres større grep.

Alt i alt er gir dagens situasjon gode muligheter for utvikling av sentrum dette til selv om det er flere ting å ta tak i. en parkeringsstrategi bør ta opp disse tiltak som kan gjøre på kort, middels og lang sikt og er oppsummert i Tabell 18.

Tabell 18: Tiltak på kort, middels og lang sikt som kan være en del av en parkeringsstrategi for Sauda.

Tiltak	Hva som trengs
Kort sikt	
Parkeringsvakt for å håndheve tidsbegrensing allerede skiltet i sentrum	Oppfylle parkeringsforskriften
Tegne opp i gata hvor langt det er til torget fra parkering ved fylkesveien/ Kyrkjegata	Godkjenning fra veimyndighet
Midlertidig skilting – informasjonsskilt	Godkjenning fra veimyndighet
Sende informasjonsskriv til innbyggere som vedlegg til avisa, legge ut informasjon på nettsider i forkant og etterkant av nye tiltak	Kommunal oppfølging
Fortsette å telle – formidle resultat som del av rapportering til kommunestyret og på nettsider	Kommunen oppretter rutiner
Busslommer og noen parkeringsplasser ved Saudahallen blir omdisponert til droppsoner som et prøveprosjekt	Vedtak veimyndighet/fylkeskommunen
Sykkelparkering – bruke noen parkeringsplasser til dette	Kommunalt vedtak
Lademuligheter for el-sykkel	Kommunalt vedtak
Opparbeide torget – fjerne parkering opparbeide trinn en av en omforming	Samkjøre med regulering/opparbeiding av torget
Parkeringsstrategi	Kommunal temaplan
Samle parkeringsplasser – flerbruk men også bedre utnytting	Krever utredning
Vurdere behov for avkjørselspolitikk	Krever utredning
Parkeringsparker' -klimatilpasning	Krever utredning
Middels sikt	
Vurdere å etablere parkeringsselskap alene eller sammen med Odda eller leie inn tjenester	Vurdere praksis så langt og behov for parkeringsselskap
Vurdere å utvide antall parkeringsplasser med tidsbegrensing	Evaluere telling (kort sikt)
Parkeringsapp for bedre utnyttelse av parkeringsplasser	Bruke app tilgjengelig kommersielt
Mobilitetskampanje for kommunens ansatte og skolene	Bli med på landsdekkende kampanjer
Organisere samkjøring og handling (app)	Bruke app tilgjengelig kommersielt
Tegne opp hvor langt det er til Kiwi fra parkering ved Folkets hus/Saudahallen	Godkjenning fra veimyndighet
Skilt som mer permanent løsning av oppmerking av gater og veier	Skiltvedtak
Flere droppsoner med skilt og venteskur	Kommunalt vedtak
Fjerne parkering eller kommunal overtakelse av private parkeringsplasser ved privat omregulering	Innarbeide i reguleringspraksis
Legge til rette fleksible kontorfellesskap for å forenkle jobbpendling	Trenger utredning og samarbeid handelsstanden
Parkeringsplass ved fylkesveien - Trygg sykkelparkering ved Kyrkjegata, opphøyd gangfelt og vurdere tiltak for yrkessjåfører og lastebiler	Godkjenning veimyndighet
Mobilitetspunkt – vurdere om ett eller flere droppsoner skal bli mobilitetspunkt	Trenger utredninger

Tiltak	Hva som trengs
Forberede revisjon av parkeringsbestemmelsene – fjerne bestemmelse om parkering for nye kontorplasser, vurdere konsekvensene av dagens bestemmelser og oppkjøp av private plasser til å bli kommunale plasser	Planprosesser etter Plan- og bygningsloven
Lang sikt	
Innføre avgift. Penger fra parkeringsavgift brukes til sentrumsutvikling og grønn mobilitet	Kommunalt vedtak
Synliggjøre hvordan pengene fra vilkårsparkering brukes/ bidrar til et bedre sentrum	Kommunal oppfølging
Kontinuerlig bruk av kampanjer	Som før (middels sikt)
Fortsette å telle – formidle resultat som del av rapportering til kommunestyret og på nettsider	Som før (middels sikt)
Fjerne parkering eller kommunal overtakelse av private parkeringsplasser ved privat omregulering	Som før (middels sikt)
Droppsoner kan utvikles til mobilitetspunkt og evt. tilkobling til netthandel	Kommunalt vedtak
Gågate eller gatetun	Reguleringsplan
Skrue til parkeringsbestemmelser i kommuneplan	Vedtak kommuneplanen
Mobilitetsplan. Kombinere gange, sykkel, parkering og gods/netthandel	som del av kommuneplanen eller som selvstendig plan
Samkjøre sentrumsplan med næringsstrategi	Kommunal plan

6.4 Behov for mer kunnskap om effekter av parkeringstiltak

Litteraturgjennomgangen og de ulike tilnærmingene vi har brukt i dette prosjektet viser at det er skrevet mye om parkering, og at det er skrevet mindre om hvilke effekter tiltak har. Det er derfor behov for mer kunnskap om effekter av tiltak rettet mot parkering, spesielt i mindre byer. Oppfølgende undersøkelser av parkeringsstrategier for å se endringer over tid kan bidra til å dokumentere hva som virker både for Sauda og andre steder. Vi fant at flere byer, som Odda, Sogndal og Kongsvinger, har gjort seg viktige erfaringer som ikke har blitt dokumentert. Effekten av midlertidige parkeringstiltak og hva som skal til for å gjøre dem permanente er det også lite kunnskap om. Det samme gjelder hvordan tiltak virker sammen i strategier. Tiltak kan være del av helhetlig strategi selv om de ved første øyekast ikke virker relatert til parkering. Vi trenger generelt flere undersøkelser som samler inn empiriske data og håper at Sauda også gjør før og etter undersøkelser når de gjør tiltak og at de fortsetter å telle.

Referanser

- Bayer, S.B. (2017) Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017. IRIS-rapport 2018/254.
- Bertolini, L. (2020) From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, DOI: 10.1080/01441647.2020.1761907
- Christiansen, P. (2012) Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet (Effects of parking charges for employees at the Norwegian Public Roads Administration). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E. G., Fearnley, N. (2016) Parkering – virkemidler og effekter TØI-rapport 1493/2016.
- City of San Francisco (2015) San Francisco Parklet Manual. Version 2.2
- Hagen, O.H., Rynning, M.K., De Jong, T. (2019) Sykling på mindre steder - Hva kan øke sykling og hvordan undersøke dette? Casestudier av Sauda og Modum. TØI-rapport 1711/2019. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50760>
- Hanssen, J., Fearnley, N. (2012) Grunnlagsdata om parkering i byområder. Registreringer av tilbudet og parkeringens priselastisitet (Basic data about urban parking and parking price elasticity). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., Uteng, T.P. (2014) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI-rapport 1383/2014. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511>
- Litman, T. (2017) Understanding transport demands and elasticities. Victoria Transport Policy Institute.
- Lunke, E. B. (2019) Kartlegging av parkering i norske kommuner. TØI arbeidsdokument 51439.
- Meland, S. (2011) Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011. Datagrunnlag og hovedresultater. Sintef rapport A22354.
- Rogaland Fylkeskommune (2015) Regional plan for areal og transport i Ryfylke. Utviklingstrekk og utfordringer innen samferdsel. Notat, september 2015.
- Sauda kommune (2020) Kommuneplanen 2019 – 2031. Vedtatt i Sauda kommunestyre 20.05.2020.
- Stavanger kommune (2020) Mobilitetspunkt. Nettside <https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/smartbyen-stavanger/smartby-prosjekter/mobilitetspunkt/>, datert 05.11.20
- SVV (2020) Europeisk mobilitetsuke, oppdatert september 2020, <http://www.mobilitetsuken.no/>
- SVV (2020) Regelverk for parkering, oppdatert 18. september 2020, <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/parkering>

Trygg Trafikk (2018) Kom i gang med hjertesoner.

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi63YnE9_XsAhWFmMMKHZL2AxwQFjAKegQIAhAC&url=https%3A%2F%2Fwww.tryggtrafikk.no%2Fwp-content%2Fuploads%2F2018%2F07%2F1_Web_8_sider_folder_Hjertesone_tiltak.pdf&usq=AOvVaw30MbNVLxJfVThjdyOwkgTS

Tønnesen, A., Knapskog, M. (2017) Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder. TØI-rapport 1563/2017.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44957>

Vedlegg 1: Kartlegging av parkeringsplasser

Egenskapstabell parkeringsplasser

Parkerings- plass	Antall plasser	Oppmerket	Eierskap	Tidsbegrensing	Regulert til parkering
1	26		K		ja
2	10	x	K		nei
3	7	x	K		nei
4	2		K/P		nei
5	12		K		
6	2		P/K		ja
7	8		P		
8	14	x	P		
9	10	x	P		
10	55		P		nei
11	10		P		
12	10		P		
13	8		P		
14	9	x	P		ja
15	60		P		
16	18		P		
17	45	x	P		ja
18	10		P		ja
19	49		P/K		
20	22		P		
21	73	x	K		
22	20		P		
23	13		K	x	
24	4		K		
25	11	x	K		
26	5	x	K		
27	45		K		
28	8		K		ja
29	8		K + P		
30	2	x	K		
31	11	x	K		
32	18	x	K		
33	2	x	K		
34	21	x	K		

Parkerings- plass	Antall plasser	Oppmerket	Eierskap	Tidsbegrensing	Regulert til parkering
35	38	x	K		
36	6		K		
37	26		K		ja
38	14		K		
39	52		K		ja
40	8		K	x	
41	10		K		
42	24		K		ja
43	8		K		ja
44	9	x	P		ja
45	16		K/P		
46	14	x	K	x	
47	34		K/P	x	
48	3		P		
49	22		P/K		
50	11		P		ja
51	16		K	x	
52	16		K	x	ja
53	7		K	x	
54	15		K/P		ja
55	10	x	K	x	
56	25	x	P		delvis
57	38		K	x	
58	128	x	P		
59	8		P		

Resultat fra tellingene

Se kart	Dag 1 Hverdag			Dag 2 Fredag			Dag 3 Lørdag		
	mellom 08 og 10	mellom 11 og 13	etter 1630	mellom 08 og 10	mellom 11 og 13	etter 1630	mellom 08 og 10	mellom 11 og 13	etter 1630
1	1	3	0	0	1	0	1	3	0
2	10	10	3	5	4	3	10	10	3
3	5	5	3	3	3	3	5	5	3
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	2	4	1	2	1	1	2	4	1
6	0	2	0	0	0	0	0	2	0
7	6	4	2	3	4	2	6	4	2
8	12	10	3	5	8	1	12	10	3
9	4	5	2	7	7	5	4	5	2
10	8	8	2	5	6	0	8	8	2
11	0	1	0	0	0	2	0	1	0
12	0	0	2	1	0	1	0	0	2

Se kart	Dag 1 Hverdag			Dag 2 Fredag			Dag 3 Lørdag		
13	5	6	2	2	5	3	5	6	2
14	8	7	2	6	6	1	8	7	2
15	18	16	2	8	14	2	18	16	2
16	0	1	0	10	6	4	0	1	0
17	3	13	6	13	26	6	3	13	6
18	0	2	1	1	2	2	0	2	1
19	0	1	2	0	2	1	0	1	2
20	6	5	3	4	8	1	6	5	3
21	7	9	0	7	14	1	7	9	0
22	1	1	1	1	1	0	1	1	1
23	0	0	0	2	2	1	0	0	0
24	0	0	0	0	1	1	0	0	0
25	4	4	4	6	2	3	4	4	4
26	3	3	2	4	4	1	3	3	2
27	4	6	7	9	18	5	4	6	7
28	0	1	0	0	4	0	0	1	0
29	0	1	3	2	2	1	0	1	3
30	1	1	0	0	0	4	1	1	0
31	1	5	4	1	7	3	1	5	4
32	10	11	6	9	10	5	10	11	6
33	0	0	2	0	0	0	0	0	2
34	4	6	1	5	4	1	4	6	1
35	15	12	12	13	15	0	15	12	12
36	3	3	2	3	4	2	3	3	2
37	6	4	16	5	5	5	6	4	16
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	7	14	14	3	18	3	7	14	14
40	1	2	1	1	4	0	1	2	1
41	0	0	4	0	1	0	0	0	4
42	3	6	5	2	6	2	3	6	5
43	1	1	1	0	3	1	1	1	1
44	2	1	0	1	1	0	2	1	0
45	2	6	4	3	8	4	2	6	4
46	3	14	1	3	21	5	3	14	1
47	1	5	3	2	6	2	1	5	3
48	0	0	0	0	1	0	0	0	0
49	1	6	2	2	4	2	1	6	2
50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	5	6	1	2	5	0	5	6	1
52	1	3	2	1	7	1	1	3	2
53	1	6	5	2	4	3	1	6	5
54	7	5	8	8	8	6	7	5	8
55	7	10	3	3	10	3	7	10	3
56	6	16	11	9	20	8	6	16	11

Se kart	Dag 1 Hverdag		Dag 2 Fredag			Dag 3 Lørdag			
57	18	25	7	14	25	3	18	25	7
58	47	55	31	43	57	11	47	55	31
59	0	7	0	5	10	2	0	7	0

Vedlegg 2: Spørreundersøkelse

Resultatet fra undersøkelsen

De åpne svarene er kun gjengitt under resultatene, ellers er alle spørsmålene inkludert

Er du	
	% Answered
Mann	31,6%
Kvinne	68,0%
Annet/ vil ikke oppgi	0,4%

Hva er din alder?	
	% Answered
18-25 år	2,6%
26-45 år	42,0%
45-67 år	54,5%
Mer enn 67 år	0,9%
Vil ikke oppgi	0,0%

I hvilket område bor du?	
	% Answered
Område 1	15,6%
Område 2	2,6%
Område 3	1,7%
Område 4	10,4%
Område 5	3,0%
Område 6	4,3%
Område 7	10,8%
Område 8	26,4%
Område 9	13,4%
Område 10	2,2%
Et område som ikke er på kartet	8,7%
Vil ikke oppgi i hvilket område jeg bor	0,9%

Hvor ofte er du i Sauda sentrum?	
	% Answered
6 eller flere ganger i uken	23,4%
2-5 ganger i uken	61,5%
En gang per uke	10,0%
1-3 ganger per måned	3,9%
Noen få ganger i året	0,9%
Aldri	0,4%
Vet ikke	0,0%

Hva var ditt hovedtransportmiddel sist du reiste til sentrum?	
	% Answered
Gikk	7,4%
Syklet	12,6%
Reiste med «hent meg» bussen	0,0%
Kjørte bil som fører	76,6%
Var passasjer i bil	2,6%
Kjørte motorsykkel eller moped	0,0%
Jeg bor i sentrum	0,9%
Vil ikke oppgi	0,0%

Dersom du parkerte bil sist du var i sentrum, hvor mange steder parkerte du på:	
	% Answered
1 plass hele besøket	59,9%
2 plasser	28,8%
3 plasser	9,0%
4 plasser	1,1%
5 plasser	0,0%
6 eller flere plasser	0,6%
Vet ikke/Vil ikke oppgi	0,6%

Hvor lenge stod du parkert i sentrum (uansett hvor mange steder du parkerte på)? Hvis du til sammen stod parkert under to timer, angi antall minutter	
	Average Answered
Hvor lenge stod du parkert i sentrum (uansett hvor mange steder du parkerte på)? Hvis du til sammen stod parkert under to timer, angi antall minutter	34,5

Hvor lenge stod du parkert i sentrum (uansett hvor mange steder du parkerte på)? Hvis du parkerte i mer enn to timer, angi samlet antall timer

	Average Answered
Hvor lenge stod du parkert i sentrum (uansett hvor mange steder du parkerte på)? Hvis du parkerte i mer enn to timer, angi samlet antall timer	16,3

Parkeringstid i minutter totalt

	Average Answered
Parkeringstid i minutter totalt	98,4

Hva gjorde du sist du var i sentrum? (bor du i sentrum kan du krysse av for det siste ærendet du hadde). Du kan velge flere alternativer.

	% Answered
Var på arbeid	27,7%
Handlet klær, sko og småvarer	16,0%
Handlet matvarer	67,5%
Handlet byggvarer, hvitevarer	4,8%
Jeg var hos lege, tannlege, optiker, fysioterapeut eller lignende	5,2%
Jeg var på apotek, NAV eller andre offentlige kontorer	10,0%
Jeg var på kafe, bakeri eller restaurant	9,5%
Jeg var på besøk hos kjente	2,6%
Jeg var på trening eller i Saudahallen	6,1%
Jeg gikk tur	4,8%
Hentet pakke	9,5%
Annet. Skriv her:	4,8%
No answer	0,0%

Ta stilling til følgende påstander. Du svarer om du er helt enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller helt uenig.

	% Answered					
	Helt enig	Delvis enig	Verken eller	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke/ønsker ikke å oppgi
Jeg opplever at det er lett å finne parkering i sentrum	49,4%	32,9%	6,1%	6,9%	2,6%	2,2%
Det er greit å kunne parkere flere steder for å utføre flere gjøremål i sentrum	41,1%	24,2%	11,3%	13,4%	7,4%	2,6%

Ta stilling til følgende påstander. Du svarer om du er helt enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller helt uenig.						
Jeg er tilfreds med hvordan folk flest bruker parkeringsplassene i sentrum	19,5%	26,4%	14,7%	19,0%	18,2%	2,2%
Jeg lader el-bilen samtidig som jeg parkerer bilen i sentrum	0,9%	0,0%	12,6%	0,9%	34,6%	51,1%
Mange parkerer på fortauet når de skal gjøre korte ærend i en butikk i sentrum	23,4%	26,4%	13,0%	19,0%	13,0%	5,2%
Jeg opplever at det er for stor tilrettelegging for biler i sentrum	17,7%	21,2%	18,6%	17,3%	21,2%	3,9%
Jeg opplever at parkering tar opp for mye plass i sentrum	15,6%	17,7%	17,7%	17,7%	26,8%	4,3%
Avgiftsparkering i sentrum kan bidra til en mer effektiv bruk av parkeringsplassene i sentrum	13,4%	8,7%	7,8%	5,6%	58,9%	5,6%

Ta stilling til følgende påstander. Du svarer om du er helt enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller helt uenig. Jeg						
	% Answered					
	Helt enig	Delvis enig	Verken eller	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke/ønsker ikke å oppgi
opplever det som enkelt å reise med kollektiv hjemmefra og til sentrum	1,7%	6,1%	11,3%	8,2%	50,6%	22,1%
opplever det som trygt for gående i sentrum	40,3%	38,1%	3,5%	13,0%	4,3%	0,9%
opplever det som trygt for syklende i sentrum	27,3%	39,8%	10,4%	13,9%	4,3%	4,3%
savner sikker og god sykkelparkering i sentrum	26,0%	24,2%	21,2%	6,1%	13,9%	8,7%
savner sykkelparkering med lademulighet for elsykkel i sentrum	16,0%	9,5%	28,6%	3,0%	20,8%	22,1%

Hva tenker du om en mulig innføring av følgende mulige tiltak?						
	% Answered					
	Helt enig	Delvis enig	Verken eller	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke/ønsker ikke å oppgi
Færre, men bedre organiserte parkeringsplasser i sentrum	22,5%	20,3%	17,7%	10,4%	25,1%	3,9%
Større grad av tidsbegrensning på parkering i sentrum	13,4%	16,0%	13,4%	18,2%	35,5%	3,5%
Avgift på parkering i sentrum, men gratis parkering på den store parkeringsplassen ved fylkesvegen (Kyrkjegata)	15,2%	12,1%	6,5%	10,0%	53,2%	3,0%
Restriksjoner for de som arbeider i sentrum på de mest sentrale plassene for å gi plass for korttidsparkering	49,4%	20,3%	10,0%	2,6%	14,3%	3,5%
Bedre skilting til parkeringsanlegget ved fylkesvegen (Kyrkjegata)	45,9%	26,8%	13,4%	1,7%	6,9%	5,2%

Handler du det meste du trenger i Sauda?			
	% Answered		
	Ja	Nei	Vet ikke/ønsker ikke å oppgi
Handler du det meste du trenger i Sauda?	87,9%	10,8%	1,3%
Handler du på nett?	80,5%	16,5%	3,0%
Drar du til Stavanger for å handle?	17,7%	81,0%	1,3%
Drar du til Haugesund for å handle?	50,6%	48,1%	1,3%

Vi lurer på hvordan du opplever sentrum generelt og ber deg ta stilling til følgende påstander. Du svarer om du er helt enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller helt uenig.

	% Answered					
	Helt enig	Delvis enig	Verken eller	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke/ønsker ikke å oppgi
Jeg liker å oppholde meg i sentrum	33,3%	39,4%	18,2%	6,5%	1,3%	1,3%
Jeg opplever sentrum som trygt på kvelden	55,0%	26,0%	8,7%	2,2%	1,3%	6,9%
Jeg treffer ofte kjente i sentrum	55,0%	28,1%	10,0%	2,2%	2,2%	2,6%
Jeg kunne tenke meg å bo i sentrum	8,2%	11,3%	9,5%	15,2%	52,8%	3,0%
Jeg skulle ønske det fantes flere møteplasser i sentru	22,9%	25,5%	29,0%	10,4%	7,4%	4,8%
Jeg skulle ønske det var mer liv i sentrum utenom vanli	46,8%	31,2%	15,6%	3,5%	0,9%	2,2%
Bilbruken og kjørevaner i sentrum bidrar til utrygghet	19,0%	20,3%	22,5%	15,6%	18,2%	4,3%
Jeg synes det er uheldig med tunge kjøretøyer i sentr	42,4%	22,1%	17,7%	4,8%	10,4%	2,6%

Hva synes du er de viktigste møteplassene i Sauda sentrum? Velg opptil 4 møteplasser

	% Answered
Saudahallen	51,9%
Kløver hotell	16,5%
Brynes konditori	43,3%
Folkets hus	55,8%
Kraft kafe	50,6%
Parken ved kaia	2,2%
Torget	55,0%
Bankplassen	30,7%
Annet. Skriv her:	21,2%
No answer	0,0%

Vedlegg 3: Parkering på andre steder

Tilleggsinformasjon om parkering i Odda

Beboerparkering (har solgt 20-25 stk.)

Gjelder boliger/eiendommer i sentrum i som ikke har tilgjengelig parkering på egen tomt/eiendom og dermed avhengig av parkering på offentlig plass/veg. Oppdelt i flere områder. Man kjøper abonnement i et parkeringsområde avhengig av boligens beliggenhet. Et abonnement koster 2000NOK/år, eller 625NOK for tre måneder. Eiere av tomt på offentlig veg hvor arealet er avsatt til boligsoneparkering kan innvilges boligsonabonnement til 200NOK/år etter søknad.

Noen steder er vanskeligere å regulere da folk mister parkeringsmuligheter helt. Dette gjelder særlig i eldre boligområder fra før bil ble 'allmannseie'. Her er det svært kostbart å opprette egne plasser f.eks. inn i fjell, hage, mv.

Næringsabonnement (har solgt ca. 30 stk.)

Næringsabonnement selges til næringsdrivende for yrkeskjøretøy (profilerte/uprofilerte) som brukes i virksomhetens forretningsdrift. Med dette abonnement kan kjøretøyet parkeres ubegrenset på parkeringsplass øst for barneskolen. En kan videre parkere på parkeringsplasser i sentrum (unntatt boligsoner) og fjellparkeringene innenfor den tidsramme som gjelder på de ulike parkeringsplasser med dette abonnementet. Abonnementet koster kr 2500,- pr år inkl. MVA. En kan knytte flere kjøretøy til abonnementet, men kun bruke det på et kjøretøy om gangen.

Ansattabonnement (har solgt ca. 200 – «det er mange frigjorte plasser»)

For ansatte som jobber i sentrum, koster NOK1100/år og gir mulighet for parkering mellom kl. 06.30 og kl. 23.00. Parkerings på Smelteverksområdet, deler av parkeringsplass øst for barneskolen (område nærmest Skulegata) og på parkering vest for Odda Kjøpesenter. Man kan knytte flere kjøretøy til abonnementet, men kun parkere ett om gangen på det.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no