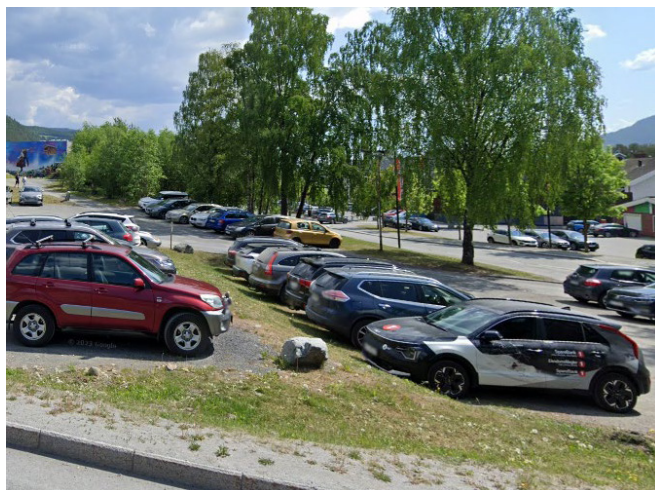


PARKERING I FAGERNES SENTRUM

HANDLINGSPLAN



20.09.2024

Innledning

Bakgrunn

Det ble i 2009 utarbeidet og vedtatt en [p-strategi for Fagernes sentrum](#)

2009-rapporten peker på både kortsiktige og langsiktige tiltak. Flere av tiltakene har blitt gjennomført. Mye av det som står i rapporten er fortsatt gjeldende, men også en del som ikke lengre er aktuelt. Framfor å revidere hele rapporten og politisk forankre den på nytt, er det valgt å heller utarbeide en handlingsplan som også tar mer opp i seg dagens situasjon og utfordringer, samt anbefalinger fra vedtatt gatebruksplan.

Det er opprettet en prosjektgruppe for å utarbeide og følge opp handlingsplanen.

Prosjektgruppen består av følgende aktører og medlemmer:

- Fagernes Handelsstand: Heidi Arnesen
- Representant for gårdeiere i Fagernes: Per Herman Isachsen
- NAK: Siri Ødegaard, Rolf-Erik Buøen Poppe, Kristi Westerbø, Åge Sandsengen, Knut Westerbø



Fagernes er en del av regionsenteret i Valdres, og har en sterk kulturell forankring som knutepunkt i Valdres. Et kjennetegn med Fagernes er at dette er en by med nasjonale og regionale kulturarrangement og festivaler. Fagernes er også et sentrum for reiseliv, og dette skaper mye aktivitet i løpet av året og i helger. God trafikkflyt og tilgjengelighet i byen vil ha stor betydning for utviklingen i årene fremover. En utfordring er den store variasjonen av aktivitet og ulike brukere gjennom året som parkeringsstrategien skal hensynta. Det krever at man åpner opp for mer fleksibel bruk av gater og plasser, og har mulighet til å redusere mengden biler i perioder.

Oppsummering av den vedtatte p-strategien fra 2009

Det ble fastsatt følgende visjon for det framtidige parkeringssystemet for Fagernes sentrum:

”Som besøkende til Fagernes skal du raskt og enkelt kunne parkere din bil for så å utføre alle dine gjøremål til fots.”

Visjonen innebærer følgende mål:

- Det innføres korttidsparkering på de mest sentrale p-plassene i Fagernes.
- P-sonene må gi de besøkende tilstrekkelig med tid til å få gjort sine gjøremål.
- Det gjennomføres regelmessige kontroller og sanksjonering som et virkemiddel for å bidra til at p-sonene blir respektert.
- Det må tilrettelegges for universelle og trivelige gangforbindelser i hele sentrum.
- Færre og større p-områder/p-anlegg framfor parkering over alt.

På bakgrunn av visjonen ble det valgt en strategi om å videreutvikle soneparkeringen, etablere større p-områder, samt endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser med fokus på å prioritere fotgjengerne og skape trivelige byrom.

Strategien innebærer at en større del av uteområdene skal reserveres for de gående, og dermed må p-områdene konsentreres og ha en høyere utnyttelsesgrad. Grunnen til at fotgjengerne bør prioriteres, er fordi de utgjør den overlegent største trafikantgruppen i bysentrene. Nesten alle som bruker sentrum er fotgjengere på hele eller en del av sin reise til og fra gjøremålene i sentrum, og mellom disse internt i sentrum.

De som kjører bil går fra og til parkeringsplassene, og de som reiser kollektivt bruker beina til og fra holdeplassene. Likevel er fotgjengerne ofte en svak gruppe i byenes trafikkplanlegging. De får langt mindre plass i gatene enn deres antall og betydning for sentrum skulle tilsi, sammenliknet med den plassen og de framkommelighetskravene som en gjerne bygger på for biltrafikken.

Forbedringer av fotgjengerarealer vil stimulere til økt bruk av bygatene og vil som regel også medføre økt omsetning for de nærliggende butikker. Erfaringer fra andre tettsteder viser at flere kan tenke seg å endre sine reisevaner til fordel for sentrum, hvis det blir triveligere å være der.

Håndhevelse av p-sonene

Det er nødvendig med kontroller og sanksjonering som et virkemiddel for å bidra til at p-sonene blir respektert. Holdningskampanjer er et annet viktig virkemiddel, men slike kampanjer vil ikke være tilstrekkelig. Dette fordi folk i betydelig grad vil parkere ulovlig så lenge de vet at risikoen for å bli bøtelagt er minimal. Siden politiet i liten grad har kapasitet til å håndheve parkeringsreglene, anbefaler 2009-rapporten at kommunen overtar denne håndhevingen.

Hvordan kontrollene skal gjennomføres må avklares internt i kommunen. Kontroll av 3-timers-soner kan for eksempel innebære kontroll av urskive i frontrute og/eller at man tar bilder av aktuelle p-områder, og sammenligner dette med bilder tatt tre timer seinere. Bildene vil da gi tilstrekkelig dokumentasjon for utskrivning av gebyr.

Avgiftsparkering

Innføring av avgiftsparkering i Fagernes bør sees i sammenheng med behovet for å etablere større parkeringsanlegg. Dette fordi det er økonomisk vanskelig å bygge og drifte et større parkeringsanlegg, med mindre det innføres avgiftsparkering i hele Fagernes sentrum. Man må da

vurdere om fordelene med ett eller flere parkeringsanlegg er større enn ulempene med å innføre avgiftsparkering.

Fordelene med parkeringsanlegg er at dette kan medføre til bedre arealutnyttelse, bedre trafikkavvikling, økt kvalitet for opphold og aktivitet i byrommene og bedre forhold for varelevering, mens en betydelig ulempe for handelsnæringen på Fagernes er at en avgiftsparkering kan medføre at handelsområder som ikke har avgiftsparkering (for eksempel Leira) vil ta markedsandeler fra Fagernes.

2009-rapporten anbefaler at man først må evaluere effekten av å vektlegge håndheving av nye p-soner i Fagernes, før det vurderes å innføre avgiftsparkering i Fagernes sentrum.

Dagens situasjon og utfordringer

- Situasjonen er fortsatt slik at de mest sentrale plassene tas i bruk først og beslaglegges hele dagen av ansatte. Ansattparkering i sentrumskjernen genererer en del handel, så det er ikke bare negativt for handelsstanden med denne type parkering.
- Gjeldende p-strategirapport (fra 2009) kartla at det dengang var ca 1100 parkeringsplasser i Fagernes sentrum, og at disse var fordelt på ca 250 korttidsplasser og ca 850 langtidsplasser. Rapporten pekte på at ca 350 langtidsplasser i Fagernes sentrum er tilstrekkelig for å dekke framtidig p-behov for arbeidsplasser.
- God parkeringskapasitet, spesielt som følge av store p-arealer på gnr 25/287 (brannstasjons-tomta) og gnr 25/272 (Elkjøp-tomta). Disse arealene må vi påregne etablering av forretning/næring.
- Det er i dag stort sett ikke problemer å få parkert som besøkende/handlende i Fagernes sentrum. Unntaket er i påsken, vinterferien og deler av fellesferien.
- De gående er i liten grad prioritert i sentrum, med den følge av at en stor andel av de besøkende til Fagernes kjører mellom målpunktene. Dette får dermed en uheldig forsterket effekt.
- Manglende sykkelparkering, herunder sikker parkering for kostbare elsykler.
- Forbindelseslinjene gjennom sentrum går primært på langs, og det er få gjennomgående forbindelser på tvers. Dette gjør det vanskelig for gående og syklende å bevege seg effektivt på tvers gjennom sentrum. Eksempelvis mangler det klare og gode nok koblinger mellom skolene, omkringliggende boligområder, sentrum og fjorden.
- Parkeringsareal dominerer uteområdene i sentrum. God tilgang på parkering er viktig for næringslivet på mindre steder, men kan samtidig være til hinder for å skape gode forhold for fotgjengere, byliv og opphold. En strategisk gjennomgang og omstrukturering av parkeringstilbudet vil kunne gi store gevinster for trivselen i sentrum, samtidig som behovet for parkering ivaretas.
- Dagens system med parkering over alt medfører mye letetrafikk på travle dager.



- En utfordring i dag er biler som står parkert i flere dager i 3-timerssonen, og langtidsparkering på de mest attraktive p-plassene nærmest butikkene, for eksempel Gullsmedvegen (hvor det er 2-timerssone).
- Det lagres store snøhauger i sentrumskjernen. Dette fører til færre p-plasser og gir dårlig sikt for gående og kjørende.
- Ikke stort behov for å utvide dagens soneparkering, jfr p-rapporten fra 2009, men viktigere med håndheving av eksisterende soner.
- Det er en utfordring med manglende håndhevelse av p-regler.
- E16 som gjennomfartsåre med avkjørsler til sentrum og gode parkeringsmuligheter støtter opp om Fagernes som regionalt handelssted, men danner samtidig en lokal barriere for fotgjengere og syklistene med få krysningspunkter og oppstykkete ganglinjer.
- Skiferplassen som byrom er for stort og utflytende til å fungere optimalt som oppholds- og samlingssted. Men med en så sentral plassering ligger det likevel godt til rette for at plassen kan omformes til å bli et attraktivt møtested ved at det støttes opp med mer bebyggelse og aktive fasader
- Vi risikerer at sentrum legges mer øde dersom man ikke har gjøremål/ærender/arbeidsplasser i sentrum.
- Ny bom mellom E16 og p-området i parken hemmer optimal bruk av denne viktige langtidsparkeringen i vestre del av sentrum og som p-plass for parkens besøkende.



Møter skaper steder

Folk møtest sjeldan bare for å møtast og sosialisera, men fordi vi har eit eller anna ærend der.

Dagbladet 16.09.2012 Andreas Hompland

Utførte tiltak

Det er utført en rekke tiltak som er i tråd med p-strategien fra 2009:

- Forbud mot gjennomgående tungtrafikk i Jernbanegata.
- Venstresvingefelt langs E16
- Oppgradering av p-områdene i parken
- Økning av satsene for frikjøpsordningen i den kommunale p-normen.



P-området i parken, venstresvingefelt på 16 og gjennomkjøring forbudt for tungtrafikk i Jernbanegata.

Parkeringsnorm og frikjøpingsordningen

PARKERINGSNORM FOR NORD-AURDAL KOMMUNE

Vedtatt K16.06.2011

Endring: Kommunestyret sak 039/21, den 24.06.2021

		Krav til minimum antall parkeringsplasser pr enhet	
Bygningenes/lokalenes art	Enhet	Bil	Sykkel
Bolig / Leilighet	Boenhet	1,5	
Hybel	Boenhet	0,75	
Fritidsbolig	Boenhet	2	
Fritidsleilighet	1-6 boenheter	2	
Fritidsleilighet	7-14 boenheter	1,5	
Fritidsleilighet	Fra 15 boenheter	1,3	
Forretning / Dagligvarehandel	1000 m ² BRA	20	4
Kjøpesenter	1000 m ² BRA	25	4
Kontor	1000 m ² BRA	12	4
Industri / verksted	1000 m ² BRA	10	2
Lager / engros	1000 m ² BRA	4	2
Restaurant / pub	1000 m ² BRA	4	1
Mosjonslokaler	1000 m ² BRA	10	3
Hotell / herberge	Gjesterom	0,4 – 0,8	
Småbåthavn	Båtplass	0,5	0,1
Gatekjøkken	Årsverk	4 – 8	0,2
Bensinstasjon	Årsverk	4 – 8	0,1
Idrettsanlegg	Tilskuerplass	0,2	
Kino / kirke / forsamlingslokale	Sitteplass	0,15 – 0,3	
Skole	Ansatte	0,5 – 1,0	0,1
Barnehage	Ansatte	0,5 – 1,0	0,1

Tiltakshavere i kommunen som ikke ønsker/kan oppfylle krav til biloppstillingsplasser som bebyggelsen krever i henhold til vedtatt parkeringsnorm for kommunen, gis anledning til å benytte en frikjøpsordning ved å betale et kontant beløp for hver manglende p-plass til et kommunalt fond.

På det kommunale p-fondet står det nå 2,4 mill.kr. Dette fondet skal benyttes til grunnerverv for parkeringsformål og til opparbeidelse av offentlige p-plasser og anlegg. P-plasser kan med fordel etableres i samarbeid med et privat næringsbygg.

Frikjøpsordningen er helt i tråd med parkeringsstrategien.

Satsene i frikjøpingsordningen var lenge uendret siden de ble innført i 1985 (ca 20 000,- per p-plass). I etterkant av 2009-rapporten økte kommunestyret satsene, slik at de kom opp mot et nivå som tilsvarer kostnadene av å bygge parkeringsplasser under bakken. Gjeldende sats (2024) er på 170 000 kr per p-plass.

Foreslått ny gatebruk

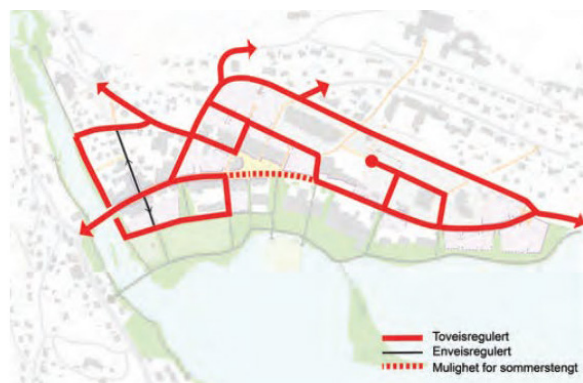
Nedenfor følger omtale av foreslått ny gatebruk hentet fra vedtatt gatebruksplan. Det er viktig at gatebruken og p-områdene sees i sammenheng.

Gatenett: Når E16 flyttes i tunnel utenom sentrum, blir Valdresvegen (dagens E16) gjort om til fylkesveg. Det etableres en kvartalstruktur i østlig del som ny bebyggelse må forholde seg til (byggelinje). I parken og langs Neselva etableres det tydeligere gateløp.

Kjøremønster: Flytting av torget medfører at deler av Skrautvålvegen stenges for kjørende. Mulighet for å stenge Jernbanevegen langs nytt torg og parkplassen i sommerperioden. Deler av det kommunale gatenettet vest i sentrum kan enveiskjøres for å bedre forholdene for gående og syklende, inkl. nye gateløp ned mot parksonen.



Gatenett



Kjøremønster



Gang og sykkel



Kollektiv

Gang: Jernbanevegen tilrettelegges som hovedakse for gående gjennom sentrum med bredt tosidig fortau, supplert med et finmasket nettverk av godt tilrettelagte forbindelser, med særlig fokus på etablering av nye sammenhengende tverrforbindelser. Disse bør som hovedregel tilrettelegges med tosidig fortau eller som rene GS-forbindelser. Sekundærruter bør ha fortau på minimum én side. Dagens GS-tilbud langs vannet videreutvikles og utvides som et supplerende rekreativt tilbud. Kompakte kryss og smale kjørefelt gir økt trafiksikkerhet for myke trafikanter, og gir bedre plass til gatemøblering, opphold og byliv.

Sykkel: Jernbanevegen vil fortsatt være hovedaksen for syklende gjennom sentrum. Lav fartsgrense medfører at syklende kan benytte kjørefeltene sammen med kjørende. I parken videreføres felles traseer for gående og syklende (GS-veg).

Kollektiv: Ingen betydelige endringer sammenlignet med dagens situasjon. Dagens skysstasjon og rutetilbud opprettholdes. Mulighetene for et mer kompakt knutepunkt med tilhørende potensiale for fortetting kan vurderes.



Fugleperspektiv over et framtidig Fagernes sentrum i tråd med gatebruksplanen.

Omtale av nye tiltak

Nedenfor følger omtale av aktuelle framtidige kortsiktige og langsiktige tiltak.

Videreutvikle eksisterende større p-områder

2009-rapporten anbefaler at det etableres større p-områder i sentrum og at arealbruken endres for et tilsvarende antall av dagens p-plasser. Dette fordi konsentrasjon av p-plasser vil gi mulighet til å etablere byrom som kan skape mer liv i sentrum, det vil åpne for en bedre arealutnyttelse, bedre trafikkavvikling grunnet mindre letetrafikk, samt at større p-plasser/panlegg vil gjøre det mulig å etablere god og entydig skilting.

Aktuelle områder:

- **Oppgradering av p-plassen ved Shell**
Denne p-plassen er ikke i tråd med gjeldende utformingskrav, da det er for kort avstand mellom p-rekkene. Et aktuelt tiltak er å senke kantsteinene og grønt-rabattene mellom p-områdene slik at bilene kan kjøre lengre fram. Dette grepet vil også gjøre det enklere å brøyte plassen.

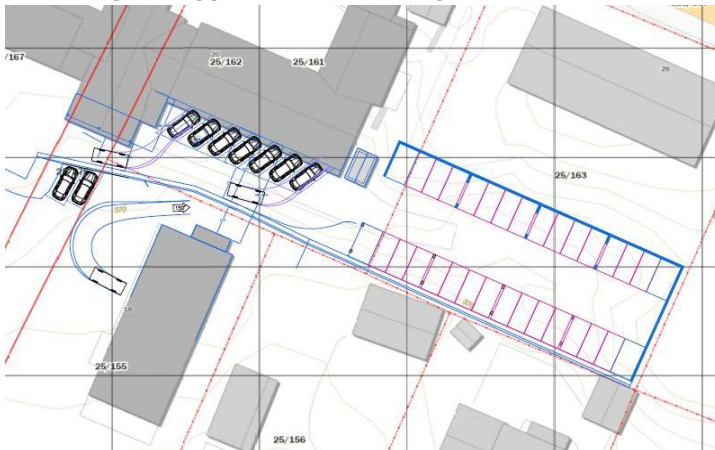


p-

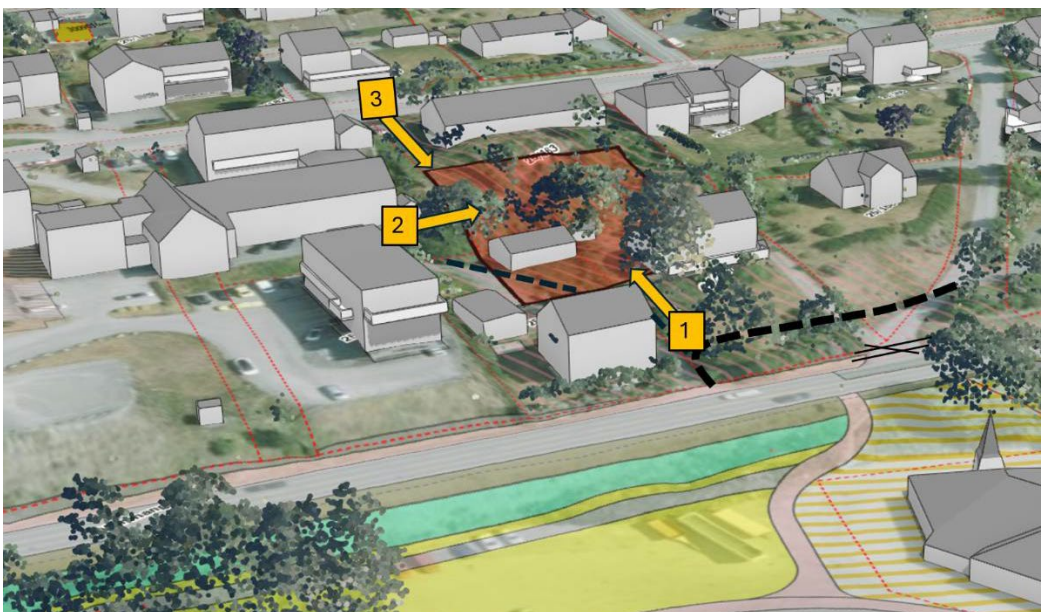
- **P-område ved VLMS**
Våren 2024 kjøpte kommunen eiendommen gnr 25/156 (Valdresvegen 37) for 4,25 mill.kr. Det er først og fremst selve tomten som har en strategisk verdi for kommunen. Dette fordi tomten er nærmeste nabo til VLMS og siden kommunen eier nabotomtene. NAK har

varslet oppstart for en reguleringsplan som omhandler både Isachsen-tomta (gnr 25/163), gnr 25/157 og gnr 25/156 (eies av Golhus AS). Målet med reguleringsplanen er at den både skal åpne for leiligheter, parkeringsplasser og bedre atkomstforhold ut mot E16 (også for ambulanse-biler).

Det er det pågående reguleringsplanarbeidet som vil avgjøre den framtidige arealbruken i dette området, men ved å eie alle de tre tomtene vil dette gi store muligheter for det sentrale området uten å måtte rive Isachsen-huset eller boligen på Valdresvegen 37. Det er allerede inngått avtale med VLMS Eiendom om at det skal etableres og leies ut 33 p-plasser på den nederste delen av Isachsen-tomta (inngår i entreprisen for VLMS-tilbygget). Disse p-plassene vil bli parkering til VLMS-ansatte. Det er her ønskelig å legge ned fundamenter for et framtidig lokk som da vil få atkomst fra Garlivegen. Hvis dette lokket brukes til p-areal vil det gi minst 33 ekstra p-plasser med gangatkomst til både VLMS og skoleområdene. Man kan også tenke seg muligheten for en «kjelleretasje» i parkeringsanlegget, med innkjøring nedenfra, via Valdresvegen 37.



Illustrasjon av de 33 p-plassene som skal bygges i forbindelse med VLMS-tilbygget.



Høydeforskjellene gjør det gunstig å få til atkomst til det sentrale området fra tre kanter uten å måtte bygge kostbare og arealkrevende kjøreramper.

- Bedre tilgjengelighet til p-plassen i parken



I forbindelse med arbeidet med ny Fagernespark og oppgradering av langtidsparkering i vestre del, var et av kravene fra SVV at det skulle settes opp en bom, slik at all inn- og utkjøring til denne parkeringsplassen skjer via nedkjøringen fra Jernbanevegen.

Nå, et par år etter ferdigstilling, ser man at til tross for skilting, blir ikke parkeringen brukt etter intensjonen, og at inn- utkjøringsproblematikken (inkl. feilkjøringer) mot E16 har økt i stedet for å bli redusert. Kommunen oppfatter problemet å ligge i at ny nedkjøring er ulogisk/for kronglete å finne i forhold til den gamle innkjøringen som gikk direkte fra E16.

Intensjonen med oppsatt bom fra SVV sin side var å forhindre unødig hindrende trafikk på E16. utfordringen er at bakgården ved nedkjøringen fra E16 fortsatt er en betydelig brukt parkeringsplass, og at denne fortsetter som en vesentlig brukt tovegskjørt veg som går langs nærings/boligområde langs Neselva. Kommunen opplever derfor at uheldige inn/utkjøringer mot E16 er forverret ifht hva det var før parken ble rehabilitert og bom ble satt opp. I tillegg til trafikken fra vei/bakgård, er det nå også mange feilkjøringer, siden mange tror nedkjøring til langtidsparkeringen er ned fra E16. Google maps/GPS-systemer viser også dette som innkjøring til parkeringsplassen.

Kommunen er enig med SVV i at dette er, og har lenge vært en uheldig inn/utkjøring fra E16, men mener at når man uansett ikke får stengt den, så er alternativet med enveiskjøring fra E16 og ned langt mer å foretrekke, enn at det nå fortsatt tillates inn og utkjøring fra bakgård/vei langs elva, men da ikke fra langtidsparkeringen. Det er også svært uheldig for byutviklingen i bydelen at ny langtidsparkering ikke oppleves som «tilgjengelig», og at den nå ikke blir tatt i bruk.

Når parkeringen ligger så umiddelbar i nærheten av E16 som den gjør, vil det være vanskelig å endre bilisters adferd med å feilkjøre ned mot parkeringen. Man kan derfor ikke forvente at dette problemet vil avta vesentlig, men vil heller øke, da bruken av parkområdet/behovet for parkeringsplasser har økt betraktelig etter parkerehabiliteringen, og at ny kulturarena/kulturskole ligger i samme bydel. Det er i den forbindelse nå svært mange barn og unge som går/sykler opp og ned denne vegen, da dette blir hovedveg mellom parken og ungdomsklubben / kulturskolen. At denne trange veien nå fortsatt er toveiskjørt, gjør dette lite trafiksikkert for gående, som ikke har et annet alternativ enn denne vegen. Kople har også investert mye i ladestasjoner på parkeringsplassen, og er selvsagt lite fornøyd med at disse står ubrukte.

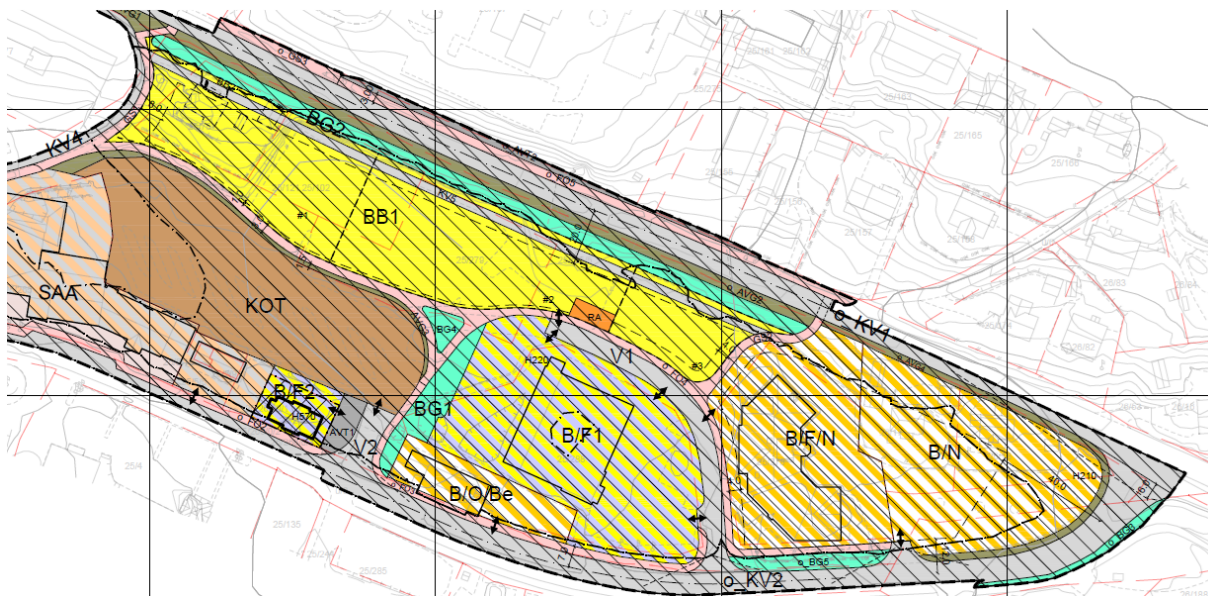
Oppsummert: Argumentet fra SVV om at bommen vil redusere inn og utkjøring ut på E16 er et logisk argument, men vi ser nå at dette ikke fungerer i praksis. Det vil fortsatt være mye inn og utkjøring grunnet bakgården/veien langs elva, og antall feilkjøringer fra bilister som vil bruke langtidsparkeringen.

Kommunen har tidligere sendt henvendelse til SVV om problemet. Kommunen har anmodet SVV om en ny vurdering av saken, da det tidligere ikke har kommet frem viktige moment, slik som;

1. Eierforholdet/status på vegen ned fra E16. SVV har ikke vurdert dette som en vei. Historisk sett har dette vært hovedadkomst til parken. Det er i dag svært få nord-til-sør-akser for bil i Fagernes sentrum. Denne veien er derfor mye brukt, siden det ikke er alternative adkomster ned mot vannet fra sentrum i denne bydelen.
2. At denne veien ikke kun er en adkomstveg/blindveg for boligene i nærheten, men at den fortsetter under brua forbi næringslokaler inkl. parkering og boligområder, og videre ut på Skrautvålsvegen igjen.
3. Økt trafikk + langt flere myke trafikanter opp og ned veien som resultat av økt bruk av parken + ny kulturskole/kulturarena i området.
4. At vegen gjøres enveiskjørt for alle (også bakgården og veien langs elva) slik at det ikke er mulig å kjøre opp på E16 fra bakgården, og som et supplerende tiltak at det kun er lov med nedkjøring fra vest på E16 (venstresving forbudt-skilt på E16). Dette vil forhindre tilbakeblokkering på E16 i retning sentrum.

Tilrettelagt kryssing over E16 ved VLMS og etablering av fortau langs E16

Et p-anlegg øst for VLMS vil også ha kort avstand til Stasjonsbyen-området. Reguleringsplanen for Stasjonsbyen ble vedtatt våren 2024. Et viktig tiltak for å koble sammen målpunkt og p-områder, er fortau og kryssningspunkt på E16.



Utklipp fra vedtatt reguleringsplan for Stasjonsbyen



Opparbeidede stier viser at det allerede i dag er behov for fortau og krysningspunkt.

Realisering av reguleringsplanen med næring og boliger vil gi den østlige delen av sentrum et mer urbant preg i tråd med gatebruksplanen og ATP-strategien, og vil ytterligere underbygge behovet for fortau og krysningspunkt.

Det anbefales at dagens 40-sone utvides noe østover slik at krysningspunktet kan etableres som et fotgjengerfelt. En utvidelse av 40-sona vil også være gunstig for de planlagte boligene med tanke på trafikkstøy.

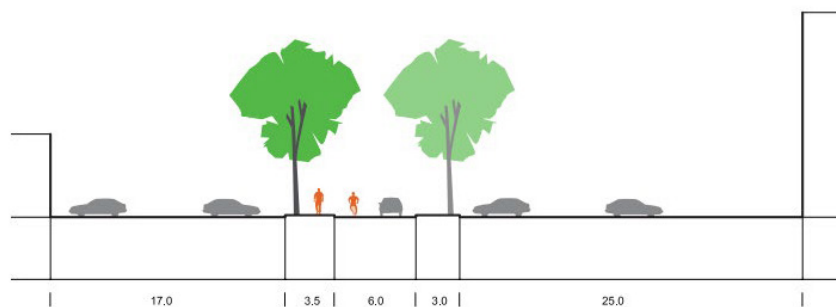
Omdisponering av p-areal

Etablering av nye større p-områder må følges opp med å endre arealbruken for eksisterende p-områder. Ved omdisponering av eksisterende p-områder bør det legges vekt på å prioritere fotgjengerne og skape trivelige byrom.

P-områdene ved Skifervegen, ved Fagerlund og en andel av p-plassene i bakgårdene i Briskebyen er eksempler på områder som er egnet til annen arealbruk. Det er gjennom ATP-prosjektet utarbeidet mulighetsstudier for hvordan uteområdene i Briskebyen, og spesielt områdene rundt Trykkeriet, kan skape trivelige byrom i denne delen av Fagernes.



Skifervegen ligger midt i Fagernes sentrum, men er omkranset av store parkeringsflater på alle kanter. Arealutnyttelsen på omkringliggende tomter er lav og området fremstår som svært lite attraktivt for annet enn bil og parkering. Foreslått utforming fra gatebruksplanen beholder eksisterende kjørebane for bil, etablerer tosidig fortau og parkerings-/møbleringssone på begge sider av kjørebane som, avhengig av behov, kan benyttes til ulike formål langs strekningen (bilkparker, gatetrær, sykkelparkering, uteservering osv.). Samtidig foreslås en fortetting med ny bebyggelse langs gateløpet slik at området får en høyere utnyttelse og mer variert bruk. Eksisterende parkering flyttes til egne parkeringsanlegg.



Dagens snitt Skifervegen

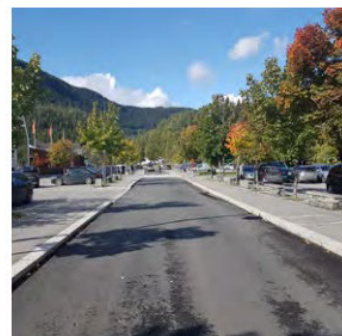


Foto: Nord-Aurdal kommune



Forslag nytt snitt Skifervegen



Foto: Norconsult

Håndhevelse av p-sonene

Det er nødvendig med kontroller og sanksjonering som et virkemiddel for å bidra til at p-sonene blir respektert. Foreløpig konkluderes det med at den beste løsningen er hvis Politiet kan foreta håndheving – om så kun en håndfull ganger i løpet av året. Hvis folk vet at de kan få en bot, vil dette ha en stor forebyggende effekt. I dag er det minimal risiko for å bli bøtelagt for feilparkering.

Politiet oppfordres til å gjennomføre flere kontroller. Hvis Politiet ikke har kapasitet til å utføre dette, anbefales det at kommunen søker om å overta denne myndigheten.

Supplering av p-skilt

Det er behov for å ta en gjennomgang av p-skiltene slik at det blir entydig med tanke på håndhevelse. Politiet har tidligere gitt tilbakemelding på at det er utfordrende å skrive ut bøter så lenge det er uklart hvilke p-skilt som er gjeldende i de ulike gatene. Behov for å skilte bedre til p-plassen i parken (fra Jernbanevegen).

Etablere miljøgate/gågate i Jernbanevegen

Etter initiativ fra gårdeiere i Jernbanevegen, ble det sommeren 2024 iverksatt et prøveprosjekt med tiltak for at vestre del av gata blir en midlertidig miljøgate om sommeren. Tiltaket ble umiddelbart utsatt for hærverk. Prosjektet ble avsluttet, men det er igangsatt en politisk prosess for vurdering og iverksetting av tiltak for sommeren 2025. Det legges opp til en bred medvirkningsprosess i dette arbeidet. Det er gitt tydelige politiske signaler om at det er behov for å gjøre Jernbanevegen mer trivelig for gående og opphold, og redusere trafikkmengden og trafikkstøyen.



Tiltaket gikk ut på å tilrettelegge for uteservering utenfor Cafe Husfliden og Fagerlund

Utklipp fra anbefalinger i gatebruksplanen:

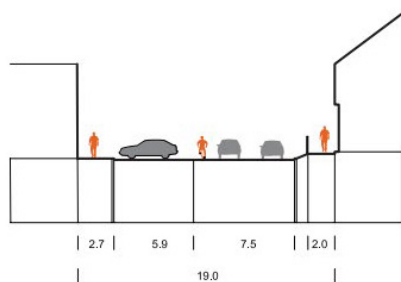


Jernbanevegen i dag. Foto: Nord-Aurdal kommune

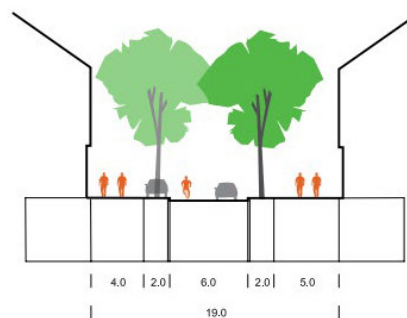


Claude Monet Allé i Sandvika. Foto: Norconsult

Snitt A



Dagens snitt Jernbanevegen



Forslag nytt snitt Jernbanevegen

Etablere gatelading

Det er behov gateladning spredt utover Fagernes.

Sykkelparkering

Sykkelparkering, herunder sikker parkering for kostbare elsykler. Bikely.no



Eksempel på gatelading



Eksempel på sikker sykkelparkering

Sammenhengende gang-akser gjennom Fagernes

For å nærme seg visjonen om at besøkende enkelt skal kunne parkere bilen for så å utføre alle dine gjøremål til fots, må det etableres gode gangforbindelser fra de største p-plassene/p-anleggene og inn til sentrum, og flere sammenhengende gang-akser gjennom Fagernes. Det bør bestrebes at gang-aksene legges inntil bebyggelsen, slik at bebyggelsen inviteres til å etablere åpne fasader, og slik at det blir attraktivt å bruke beina som framkomstmiddel. Gangaksene kan gjerne gå gjennom bygg. Universell utforming må vektlegges (tilrettelegges for bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede).

Gatebruksplanen peker på at Jernbanevegen tilrettelegges som hovedakse for gående gjennom sentrum med bredt tosidig fortau, supplert med et finmasket nettverk av godt tilrettelagte forbindelser, med særlig fokus på etablering av nye sammenhengende tverrforbindelser. Disse bør som hovedregel tilrettelegges med tosidig fortau eller som rene GS-forbindelser. Sekundærruter bør ha fortau på minimum én side. Dagens GS-tilbud langs vannet videreutvikles og utvides som et supplerende rekreativt tilbud. Kompakte kryss og smale kjørefelt gir økt trafiksikkerhet for myke trafikanter, og gir bedre plass til gatemøblering, opphold og byliv.



Fokus på å videreutvikle sentrumskjerna

Sentrum har en særegen rolle i bystrukturen. Her samles en rekke ulike funksjoner og mennesker. I et historisk perspektiv har sentrum vært den sentrale markedsplassen og handel utgjør en av sentrums viktigste funksjoner. Samtidig er handel kun ett av flere formål folk har for å oppsøke sentrum. Sentrum må dekke mange forskjellige typer behov innenfor et lite område. Sentrums betydning og hvordan transport påvirker dets attraktivitet framheves i Stortingsmeldingen Berekraftige byar og sterke distrikt (Kommunal og moderniseringsdepartementet, 2017:73):

Mindre biltrafikk er ein føresetnad ikkje berre for å redusere klimagassutslepp, men òg for å kunne styrkje folkehelsa gjennom å utvikle sosiale møteplassar og skape attraktive sentrum og eit levande sentrumsmiljø. Desse omsyna er like viktige på bygda som i

byane. Meir attraktive sentrum på bygda er ein viktig faktor for å halde på dei unge og trekkje til seg nye innbyggjarar, og difor vesentleg for å redusere flyttestraumen mot byane.

Skiferplassen har i dag en utforming som får den til å fremstå som for stor og utflytende, uten bygg og aktive fasader til å støtte opp om, aktivisere og ramme inn plassen. I stedet er det etablert murer og beplantningsfelt som i noe grad rammer inn torget, men som også danner fysiske barrierer som splitter opp torget.

Fraværet av boliger og få publikumsrettede tilbud i direkte tilknytning til torget gjør det utfordrende å generere byliv til plassen, særlig på kveldstid. Den sentrale beliggenheten midt i Fagernes sentrum bidrar likevel til et betydelig potensial for byliv på plassen.

For å utløse dette potensiale, og med det forvandle Skiferplassen til et attraktivt og aktivt attraksjonspunkt i sentrum, anbefaler gatebruksplanen følgende relativt enkle inngrep;

- 1) Redusere størrelsen på torget,
- 2) Ramme inn torget med ny bebyggelse, inkl. bolig og
- 3) Etablere et nytt målpunkt som favner hele befolkningen på torget, f.eks. nytt kulturhus, på torget

Hensikten med å redusere størrelsen på torget er å dimensjonere plassen etter forholdene og innbyggertallet slik at den også innbyr til hverdagsbruk. I tillegg vil vinduer og balkonger ut mot torget bidra til økt trygghet og sosial kontroll. Dette kan f.eks. etableres på tomten til dagens supermarked i et nytt/ombygd bygg og med butikk og kafé i første etasje og leiligheter med sørvestvendte fasader med utsikt over torget og fjorden i etasjene over. I tillegg trengs det et sterkt målpunkt for hele kommunens befolkning som kan bidra til å aktivisere sentrum og plassen gjennom hele dagen. Et torg skal være byens hjerte.



Illustrasjon hentet fra mulighetsstudiet for nytt torg

Krav om parkering i nye bygg

Gjennom planarbeid og byggesaksbehandling, må det stilles krav til parkering i bygg slik at utearealene i større grad kan gi prioritet til gangtrafikken. Dette vil medføre at folk i mindre grad vil kjøre mellom butikkene i Fagernes.

Det må stilles krav om mest mulig åpne fasader for offentlige bygg, butikker og andre næringsbygg som vender ut mot gateplan, slik at byggene i mest mulig grad bidrar til å skape liv i byrommene.

Det kan utarbeides retningslinjer for krav til utbyggere (fasader, innganger, utnyttingsgrad, krav til boliger, parkering). Retningslinjene kan bakes inn i reguleringsplaner.

Forkastede/utsatte løsninger

Skiltavlesning

Det er vurdert å en løsning med å bytte ut håndheving av p-soner med skiltavlesning inn og ut av soneparkeringen. Prosjektgruppa har sjekket opp erfaringer fra andre steder, og tilbakemeldingen er «unngå skiltavlesning», da dette er dyrt og medfører mye oppfølgingsarbeid med klager og utstyr. Gjelder særlig om vinteren når skiltene er vanskelige å lese grunnet snø.

Utvidelse av soneparkeringene

2009-rapporten anbefaler å utvide 3-timerssonen til større deler av Fagernes sentrum, slik at en større andel av p-plassene reserveres for besøkende og kortidsparkering.

Arbeidsgruppa vurderer imidlertid at det i dag ikke er et stort for å utvide dagens soneparkering, men at det er viktigere med håndheving av eksisterende soner, jfr utfordringen med biler som står parkert i flere dager i 3-timerssonen, og langtidsarkering på de mest attraktive p-plassene nærmest butikkene.

Handlingsplan for nye tiltak

Tabellen nedenfor en foreløpig og uprioritert handlingsplan for framtidige kortsiktige og langsiktige tiltak. Det legges opp til å prioritere og supplere tabellen på bakgrunn av innspill i høringsperioden. Flere av tiltakene forutsetter utarbeidelse av reguleringsplan, og at de blir prioritert i framtidige offentlige og/eller private budsjetter. Tidspunkt for realisering vil følgelig være avhengig av videre planprosess og de kommende budsjettprosessene.

Pri.	Tiltak	Kostnad	Kommentar	Ansvar
	Oppgradering av p-plassen ved Shell			Kommunen
	Parkering i flere plan ved VLMS			Kommunen
	Bedre tilgjengelighet til p-plassen i parken			Kommunen
	Omdisponering av p-areal ved Trykkeriet			Gårdeiere
	Omdisponering av p-areal ved Skifervegen			Gårdeiere
	Omdisponering av p-areal ved Fagerlund			Gårdeiere
	Supplering av p-skilt			Kommunen
	Håndhevelse av p-sonene			Politiet

	Videreutvikle sentrumskjerna			Kommune/næring
	Overgang E16/fortau nedenfor Valdres lokalmedisinske senter (VLMS)			Statens vegvesen
	Etablere gatelading			Kommune/næring
	Etablering av sykkelparkering			Kommune/næring
	Etablere miljøgate/gågate i Jernbanevegen			Kommunen
	Sammenhengende gang-akser gjennom Fagernes			Kommune/næring
	Krav om parkering i nye bygg			Kommunen

Angående prioritering av tiltakene, så har den vedtatte gatebruksplanen følgende føringer:

Området rundt Skiferplassen og fra Valdresvegen ut til fjorden har høyest prioritet. Dette for å få satt i gang så raskt som mulig utviklingen av Skiferplassen som den sentrale plassen og det sosiale treffpunktet den har potensiale til å bli for Fagernes. I tillegg er det viktig å sette igang arbeidet med etablering av nye p-hus med innkjøring fra Valdresvegen slik at alt ligger til rette for å få gjennomført øvrige endringer i gatebruk, kjøremønster og parkeringstilbudet.

Medvirkning

Det legges opp til følgende prosess for medvirkning og politisk forankring av handlingsplanen.

- Sak i formannskapet
- Høring, herunder møte/dialog med gårdeiere og næringsdrivende i Fagernes sentrum.
- Merknadsbehandling og justering av handlingsplanen
- Politisk sluttbehandling