

PARKERING I FAGERNES SENTRUM



INNSPILL TIL STYRINGSGRUPPA FOR BYUTVIKLING

29.04.2009

INNHOOLD

1	INNLEDNING	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Rapportens oppbygning og valg av metode	3
2	DAGENS SITUASJON.....	4
2.1	Hvor mange p-plasser eksisterer i Fagernes sentrum og hvordan er disse fordelt? ...	4
2.2	Hva er bra med dagens parkeringssystem?	4
2.3	Hva er problematisk med dagens parkeringssystem?	4
2.4	Hva er parkeringsbehovet for arbeidsplassene i Fagernes?.....	5
2.5	Politiske vedtak vedrørende parkering	5
2.6	Trafikkavvikling vs p-system.....	5
3	DRØFTING AV MULIGE ALTERNATIVER.....	8
3.1	Alternativ 0: Videreføre dagens parkeringssystem	8
3.2	Alternativ 1: Soneinndeling av dagens p-plasser	9
3.3	Alternativ 2: Etablere større p-områder som et supplement til dagens p-plasser.....	10
3.4	Alternativ 3: Etablere større p-områder og endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser.....	11
3.5	Alternativ 4: Etablere et større p-anlegg, endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser, og innføre avgiftsparkering for hele Fagernes sentrum	12
3.6	Alternativ 5: Etablere flere mindre områder til parkering, og endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser	13
4	ANBEFALINGER.....	17
4.1	Visjon	17
4.2	Parkeringssystem for Fagernes.....	17
4.3	Konsekvenser av nytt parkeringssystem	27
4.4	Forslag til strakstiltak	30
4.5	Forslag til langsiktige tiltak.....	30
4.6	Organisering	31
5	REFERANSER.....	33
6	VEDLEGG.....	33

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Styringsgruppa for byutvikling i Fagernes oppnevnte i desember 2008 en arbeidsgruppe fikk i oppdrag å utrede et nytt parkeringssystem for Fagernes.

Arbeidsgruppa fikk følgende mandat:

- i en forstudie å utrede muligheter for system med sentralt lokaliserte parkeringsplasser med god atkomst som dekker behovet for parkeringsplasser til dem som har sitt arbeid i sentrum og til besøkende.
- spesielt om å vurdere muligheter for plasser som gir god arealutnytting (for eksempel plasser på flere plan, bruk av kjeller- og takareal og ”dødareal” eller liknende) og som kan være økonomisk mulig å realisere.
- utrede økonomiske virkninger (investerings- og driftsutgifter) av tiltak
- utrede og foreslå om det kan være formålstjenlige reguleringstiltak for parkering i Fagernes inkl. om det er aktuelt med tidsbegrensinger og avgiftsordninger; evt. differensierte ordninger
- tilrå skiltings- og varslingsiltak for brukere av parkeringsplasser
- foreslå hvordan parkeringsordninger kan organiseres med deltakelse fra utbyggere, kommune og andre i for eksempel et aksjeselskap.

Arbeidsgruppa har bestått av følgende medlemmer: Heidi Arnesen, Ingar Glimsholt, Edvard Gigstad, Gabriel Tjørn og Knut Westerbø.

1.2 Rapportens oppbygning og valg av metode

Rapporten har en tredelt oppbygning. Første del omhandler en beskrivelse av dagens situasjon. I andre del drøftes ulike alternativer, mens tredje del omhandler arbeidsgruppas anbefalinger til nytt parkeringssystem for Fagernes sentrum.

Arbeidsgruppa har siden desember 2008 gjennomført seks drøftingsmøter. Gruppa har hatt dialog med Statens vegvesen v/Odd Dagfinrud og Trond Hauan for å sikre at tiltak til skilting og et framtidig parkeringssystem sees i sammenheng med trafikkavviklingen og framtidig trafikksystem for Fagernes.

Arbeidsgruppa har sendt brev til samtlige gårdeiere i Fagernes sentrum, og bedt om innspill til parkeringsutredningen.

2 DAGENS SITUASJON

2.1 Hvor mange p-plasser eksisterer i Fagernes sentrum og hvordan er disse fordelt?

Fagernes sentrum har i dag ca 1100 parkeringsplasser. Disse er fordelt på ca 250 korttidsplasser og ca 850 langtidsplasser. Figur 1 angir hvordan parkeringsplassene er fordelt geografisk og i forhold til bygningsmassen.



Figur 1: Fordelingene av p-plasser sett i forhold til bygningsmassen i Fagernes

2.2 Hva er bra med dagens parkeringssystem?

- Kort gangavstand
- Gratis
- Innenfor dagens 3-timers-sone: turister/handlende har tilstrekkelig med tid til å få gjort sine gjøremål uten at 3-timersgrensen blir et stressmoment.
- Nok p-plasser i lavsesongen.

2.3 Hva er problematisk med dagens parkeringssystem?

- Manglende håndhevelse av p-regler.
- De mest sentrale plassene tas i bruk først og beslaglegges hele dagen
- Tilsatte ved arbeidsplassene i sentrum beslaglegger de beste p-plassene
- Grusbana i parken fungerer dårlig som parkeringsområde.
- Det er mangelfull skilting og ingen varslings til parkeringsplasser.
- Det er mangelfull oppmerking av p-plasser.
- P-situasjonen er akutt i noen korte perioder av året.
- Skogstad/Bache: Forholdene er i dag uholdbare ved varelevering og parkering på fortau.
- P-områdene dominerer bybildet.

- 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.
- Dagens system med parkering over alt medfører mye letetrafikk på travle dager.

2.4 Hva er parkeringsbehovet for arbeidsplassene i Fagernes?

Det er ikke behov for én parkeringsplass per arbeidsplass i Fagernes, grunnet andelen som jobber deltid, fraværsandelen og andelen av arbeidstakerne som sykler/går/samkjører/kjører kollektivtransport.

Arbeidsgruppa har lagt til grunn at dagens behov for langtidsplasser tilsvarer 50 % av antall arbeidsplasser i Fagernes sentrum. Arbeidsgruppa forutsetter at behovet for langtidsplasser vil øke i tiden framover. For å angi et tall på framtidig behov for langtidsplasser, har arbeidsgruppa derfor økt dagens behov med 40 %.

Overslag over antall arbeidsplasser i Fagernes sentrum:

- Antall statlig/kommunalt ansatte i sentrum: ca 100 stk
- Antall ansatte i privat sektor: ca 400 stk

Ca 75 % av arbeidsplassene i Fagernes sentrum er lokalisert på den østlige halvdel av sentrum.

Overslaget tilsier at det er behov for ca 350 langtidsplasser i Fagernes sentrum ($500/2 + 40\%$).

Siden det i dag er ca 850 langtidsplasser i Fagernes sentrum, tilsier dette at en betydelig andel av dagens langtidsplasser kan reguleres om til kortidsplasser og/eller reguleres om til annen type arealbruk.

Tilgjengeligheten på langtidsplasser vil ha innvirkning på reisemiddelvalget. For lett tilgang på langtidsplasser vil kunne medføre en lav andel kameratkjøring og syklende/gående.

2.5 Politiske vedtak vedrørende parkering

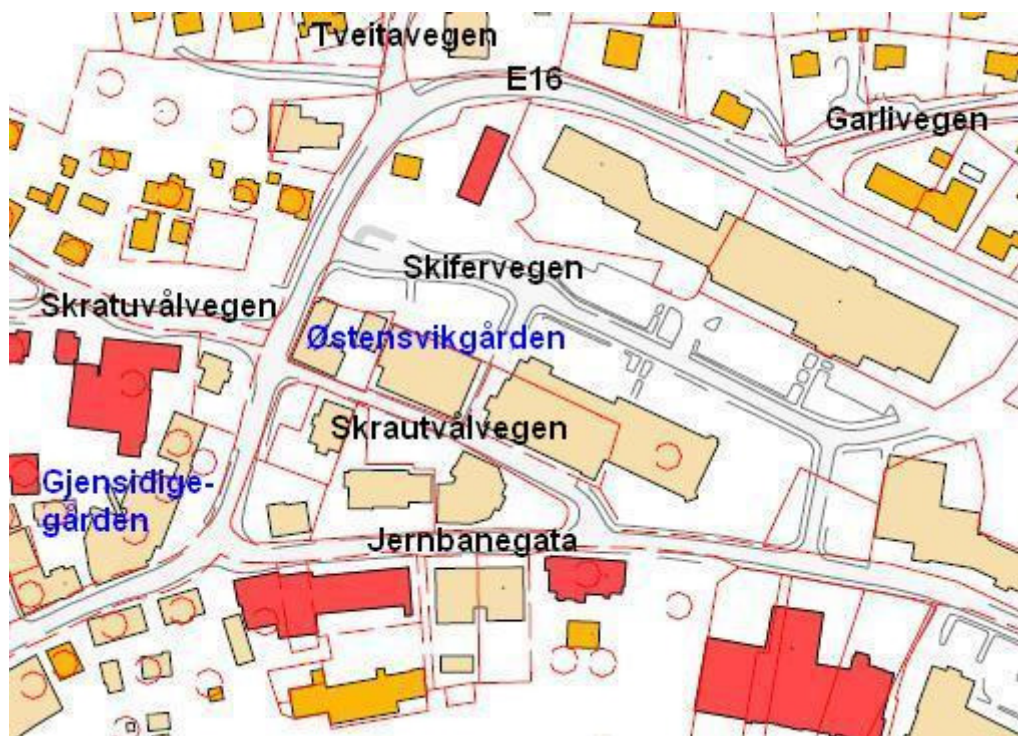
Kommunestyret behandlet den 16.11.2006 sak om å innføre parkeringsavgift i Fagernes sentrum. Følgende vedtak ble fattet:

KS-075/06 Vedtak, 24 stemmer mot 1 stemme:

1. *Kommunestyret vedtar at det ikke innføres parkeringsavgiftsordning i Fagernes.*
2. *Kommunestyret ber om at administrasjonen vurderer om skilting om parkeringsareal og -tider er tilstrekkelig og om det kan være muligheter for bedre kommunal oppfølging av parkeringsregler.*

2.6 Trafikkavvikling vs p-system

P-systemet og plasseringen av parkeringsområdene har stor innvirkning på svingebevegelsene i de nærliggende kryssene og dermed trafikkavviklingen i sentrum. P-systemet bør derfor sees i sammenheng med trafikkavviklingen og framtidig trafikksystem for Fagernes.



Figur 2: Oversikt over gatenavn i sentrum

Det er i hovedsak to problem-kryss i Fagernes – krysset Jernbanegata x E16 og krysset Skratuvålvegen x E16.

- Problem 1: Gjennomgangstrafikken er til hinder for en god utvikling av Briskebyen og Parkkvartalet.
- Problem 2: Venstresvingebevegelsen fra E16 inn Jernbanegata (ved Gjensidige-gården), skaper lett tilbakeblokkeringer til krysset ved Skratuvålvegen og videre mot Leira.
- Problem 3: Vanskelig for trafikken fra Skratuvålvegen (industriområdet/næringsområdet ved Spikarmoen og Næringshagen genererer en del trafikk) å komme seg ut på E16 og videre østover mot Leira.



Figur 3: Krysset ved Gjensidige-gården

På et møte den 29. januar 2009 mellom arbeidsgruppa og Statens vegvesen v/Odd Dagfinrud og Trond Hauan ble det drøftet mulige tiltak for å bedre trafikkavviklingen i Fagernes sentrum, og hvordan framtidig p-system bør sees i sammenheng med dette.

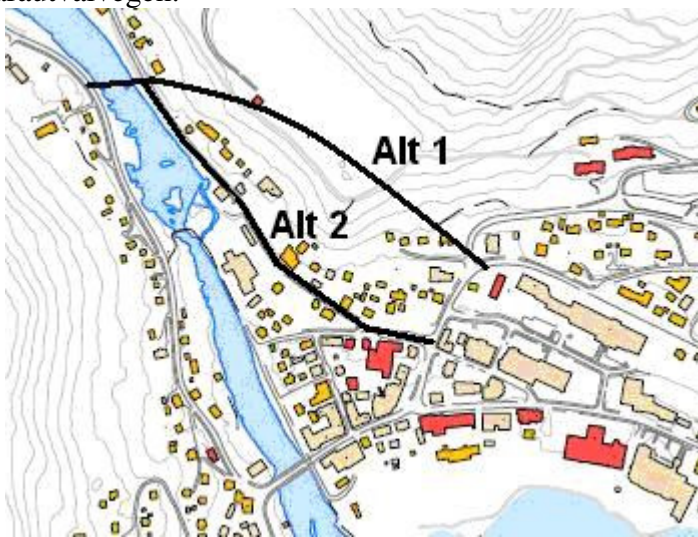
Mulige kortsiktige mindre tiltak:

- Alternativ 1: Forby venstresvingebevegelsen fra E 16 og inn Jernbanegata. Dette vil medføre økt press på venstresvingebevegelsen inn Skifervegen. Siden det ikke er et venstresvingefelt her, vil dette lett føre til tilbakeblokkeringer til kryssene ved Tveitavegen og til Garlivegen, men samtidig også skape nok tidsluker slik at problem 3 blir redusert.

- Alternativ 2: Etablere venstresvingefelt fra E16 og inn til Jernbanegata og til Skifervegen. E16 må da flyttes noe vestover mot Statoil-stasjonen og den offentlige p-plassen ved Skrautvålvegen. En flytting av vegen vil gjøre det mulig å etablere et godt fortau ved Østensvikgården, noe som vil bidra til å binde sammen bydelene.
- Stenge avkjørselen fra E16 inn til Skrautvålvegen ved Østensvikgården – etablere et fortau her.
- Etablere et høyresvingefelt for trafikken fra Skrautvål som skal ut på E16. Dette kan enkelt gjøres ved å ta litt av det brede fortauet i krysset.
- Etablere veg på Parkplassen ned til parken som et strakstiltak for økt bruk av p-plassen i parken.

Mulige langsiktige tiltak:

- Alternativ 1: Ny bru over Neselva og tunnel i fjellet under idrettsplassen på Blåbærmyra.
- Alternativ 2: Ny bru og utbedre Skrautvålvegen og da spesielt krysset E16 x Skrautvålvegen.



Figur 4: Alternative koblinger fra ny bru over Neselva og inn til sentrum.

- Begge alternativene vil redusere gjennomgangstrafikken i Fagernes og bedre trafikkavviklingen i sentrum.
- Begge alternativene er gode selvstendige løsninger, men de er også gode løsninger med tanke på en framtidig tunnel over til Hande.
- Begge alternativene forutsetter at dagens E16-trase gjennom sentrum bygges om til miljøgate.
- Begge alternativene vil gi betydelig bedre forhold for de mjuke trafikantene i sentrum.
- Begge alternativene medfører at det vil være velegnet å etablere p-plasser i parken (bedre atkomstforhold til parken) og/eller et p-anlegg ved brannstasjonen (rett ved E16, sentral og mulighet for å bygge i flere plan).

3 DRØFTING AV MULIGE ALTERNATIVER

Vi har i dette kapittelet drøftet ulike alternativer til parkeringssystem for Fagernes sentrum. Alternativene er drøftet opp mot følgende forhold:

- Trafikkavvikling i eksisterende og framtidig vegnett (lokalisering av p-plasser og p-politikken har stor innvirkning på trafikkbildet og trafikkavviklingen).
- Arealutnyttelse (for eksempel plasser på flere plan, bruk av kjeller- og takareal og ”dødareal” eller liknende)
- Økonomiske virkninger (investerings- og driftsutgifter)
- Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet.
- Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende, gående
- Skilting/lesbarhet
- Varelevering
- Håndhevelse
- Eiendomsforhold

3.1 Alternativ 0: Videreføre dagens parkeringssystem

Vurderingskriterier	Positivt	Negativt
Trafikkavvikling		Mye letetrafikk på travle dager, noe som belaster kryssene på E16 og bidrar til tilbakeblokkeringer.
Arealutnyttelse		Dårlig arealutnyttelse
Økonomiske virkninger		Handelsnæringen taper penger på at ansatte beslaglegger de beste p-plassene i sentrum
Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet		P-arealene dominerer byrommene
Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende, gående	God tilgjengelighet for arbeidsreisende	Mindre god tilgjengelighet for kunder og gående.
Skilting/lesbarhet		På travle dager må man være lokalkjent for å finne p-plass
Varelevering		Ingen etablerte vareleveringslommer på gateplan.
Håndhevelse		Politiet har ikke kapasitet til å følge opp p-reglene.

Samlet vurdering

Arbeidsgruppa vurderer at dagens parkeringssystem ikke er optimalt. Dagens system med parkering overalt medfører mye letetrafikk på travle dager, at p-områdene dominerer bybildet, og at de gående i liten grad gis prioritet i sentrum. Det er uheldig at tilsatte ved arbeidsplassene i sentrum beslaglegger de beste p-plassene.

Innspill fra innlandsbykonferansen på Fagernes, høsten 2009:

”Fagernes er så å si fullstendig dominert av parkerte biler, og asfalt er det foretrukne materialet.”

Arkitekt Ketil Kiran

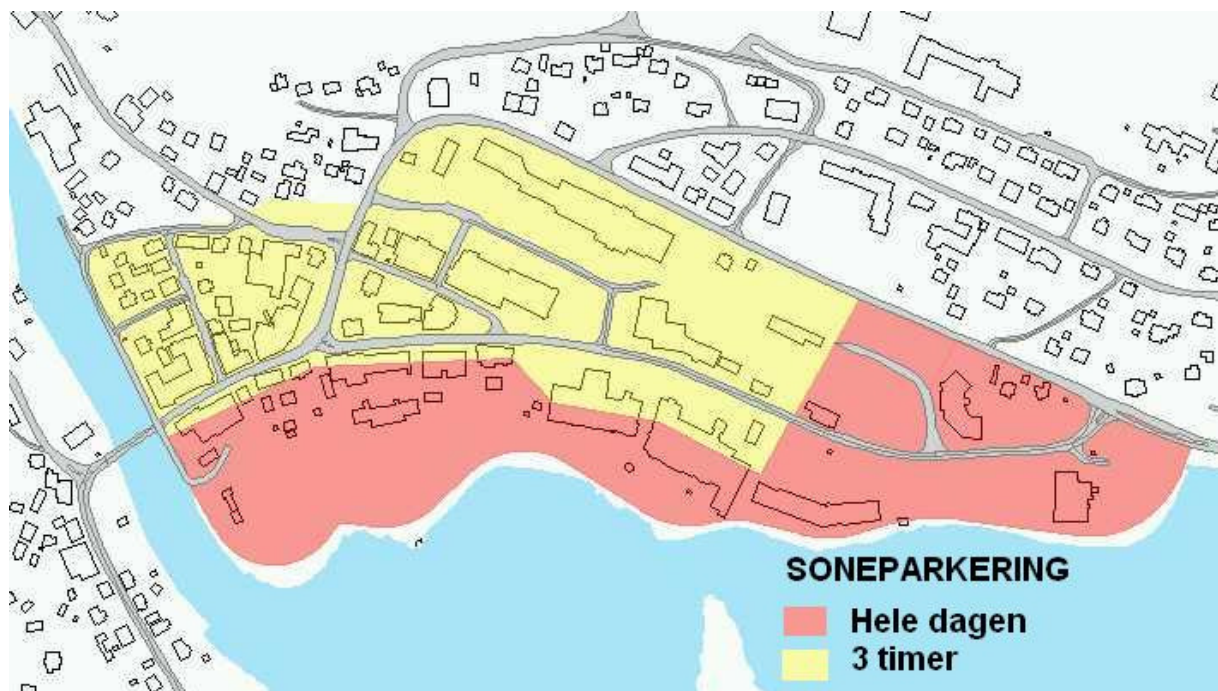
”Byen må tilby muligheter for et bredt spekter av sosiale handlinger. Det må finnes offentlig tilgjengelige byrom som inviterer til bruk og sikrer at alle kan finne steder som de kan identifisere som sine. Og ikke minst må byen invitere til at man beveger seg i den som fotgjenger, med fotens hastighet, og ikke utelukkende som bilfører eller passasjer.”

Arkitekt Ketil Kiran



Figur 5: På innlandsbykonferansen på Fagernes høsten 2009, ble det påpekt at er det noe som slår en besøkende som kommer til Fagernes utenom de mest hektiske sommermånedene, så er det fraværet av virksomhet og hektisk aktivitet, fraværet av en puls og rytme som kan sies å høre byen til.

3.2 Alternativ 1: Soneinndeling av dagens p-plasser



Figur 6: Soneinndeling av Fagernes sentrum.

Forutsetninger ved alternativet:

- Sonene må håndheves, ved at det utskrives gebyr til de som ikke overholder p-reglene.
- Det etableres vareleveringslommer på begge sider av E16 ved Backe Match.
- Kun to sone-typer (langtids og 3-timers)

Vurderingskriterier	Positivt	Negativt
Trafikkavvikling	Mindre letetrafikk gitt at man har en god balanse mellom korttidsplasser og langtidsplasser.	letetrafikk på travle dager
Arealutnyttelse		Dårlig arealutnyttelse
Økonomiske virkninger	Positivt for handelsnæringen	
Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet		P-arealene dominerer byrommene
Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende, gående	Gitt at p-sonene blir overholdt, vil dette gi økt tilgjengelighet for kunder og besøkende.	Noe dårligere tilgjengelighet for arbeidsreisende.
Skilting/lesbarhet	Kun to p-sonekategorier er lett lesbart	Vanskelig å gi god skilting – kan lett bli skiltjungel
Varelevering	Løser vareleveringsproblemene for butikkene ved Fagernesbrua.	
Håndhevelse	Alternativet forutsetter at sonene blir håndhevet	

Samlet vurdering

Arbeidsgruppa vurderer at innføring av korttidsparkering på de mest sentrale p-plassene i Fagernes, vil være positivt for den videre utvikling av Fagernes som handelssted og som regionssenter. Tilsatte ved arbeidsplassene i sentrum vil da i mindre grad beslaglegge de beste p-plassene. For at parkeringssonen skal gi ønsket effekt, er det vesentlig at det gjennomføres regelmessige kontroller og bøtelegging som et virkemiddel for å bidra til at p-reglene blir respektert.

3.3 Alternativ 2: Etablere større p-områder som et supplement til dagens p-plasser

Aktuelle større p-områder:

- Området mellom Elkjøp og Skiferplassen; spreng ut – to plan
- ”ESSO-tomta”: Grave ut og lage parkering på kjellernivå (evt. i samarbeid med eierne av Kampen-gården ved utbygging der)
- Parkkvartalet, for eksempel videreutvikle grusbana som kombinert formål p-plass/arrangementsplass..
- Arealet på skysstasjonsområdet som JVB kjøpte av kommunen med tanke på bygging av vaskehall og administrasjonsbygg. Bør arealet kjøpes tilbake og brukes til parkering? Mulighet for anlegg på flere plan (lokk?)
- Briskebykvartalet – ombygging /utnytting av ”indre rom” på to plan?
- Lokk over bussoppstillingsplassene ved Skysstasjonen.

Vurderingskriterier	Positivt	Negativt
Trafikkavvikling	unngår omfattende ”letetrafikk”	
Arealutnyttelse		Dårlig arealutnyttelse ved at antallet p-plasser ikke står i forhold til p-behovet.

Økonomiske virkninger		
Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet		P-arealene dominerer byrommene
Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende, gående	økt tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende og besøkende.	
Skilting/lesbarhet		Vanskelig å gi god skilting – kan lett bli skiltjungel

Samlet vurdering

Alternativet medfører en strategi om å løse tilgjengelighet til sentrum med høy bilbruk, i likhet med den nordamerikanske bilbyen. Arbeidsgruppa vurderer at dette alternativet i for liten grad tilrettelegger for gangtrafikken i sentrum, og at alternativet vil medføre at p-områdene vil dominere bybildet. Den europeiske miljøbyen har forlenget vist seg å være en langt bedre modell for bysentrenes utvikling enn den nordamerikanske bilbyen.

3.4 Alternativ 3: Etablere større p-områder og endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser

Aktuelle større p-områder er angitt i alternativ 2.

Vurderingskriterier	Positivt	Negativt
Trafikkavvikling	Bedre trafikkavvikling grunnet mindre letetrafikk.	
Arealutnyttelse	Konsentrasjon av p-plasser åpner for en bedre arealutnyttelse.	
Økonomiske virkninger	Mer liv i sentrum vil være positivt for handelsnæringen	
Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet	Konsentrasjon av p-plasser vil gi mulighet til å etablere byrom som kan skape mer liv i sentrum.	
Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende, gående	Økt tilgjengelighet for gående.	Konsentrasjon av p-arealene vil medføre at enkelte arbeidsreisende og kunder vil få redusert tilgjengelighet.
Skilting/lesbarhet	Større p-plasser/p-anlegg vil gjøre det mulig å etablere god og entydig skilting.	
Varelevering	Konsentrasjon av p-arealene vil gjøre det enklere å etablere vareleveringslommer.	
Håndhevelse	Konsentrasjon av p-arealene vil gjøre det enklere å håndheve p-reglene.	

Samlet vurdering

Etablering av større p-områder ved E 16 og omdisponering p-arealene i sentrumskjernen vil kunne være positivt for utviklingen av Fagernes sentrum.

Bysentra som gir forholdsvis lav prioritet til personbilens framkommelighet og parkering til fordel for kollektivtrafikk, fotgjengere, syklistene og byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet, klarer seg bedre i konkurransen om publikums interesse, tid og penger, enn de bysentrene som satser mye mer på å løse sentrums tilgjengelighet med høy bilbruk (MD 2000).

Trygg, trivelig og opplevelsesrik tilgjengelighet for fotgjengere er en forutsetning for å få et attraktivt og livlig bysentrum.



Figur 7: Eksempel hentet fra Miljødepartementets veileder Sentrumsutvikling (MD 2000).

3.5 Alternativ 4: Etablere et større p-anlegg, endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser, og innføre avgiftsparkering for hele Fagernes sentrum

Vurderingskriterier	Positivt	Negativt
Trafikkavvikling	Bedre trafikkavvikling, da man unngår letetraffikk.	
Arealutnyttelse	Bra arealutnyttelse. I bysentrum er det trangt om plassen og arealene er kostbare.	
Økonomiske virkninger	Avgiftsparkering vil gjøre det	Handelsområder som ikke

	økonomisk mulig å etablere og drifte større p-anlegg.	har avgiftparkering (for eksempel Leira) vil kunne ta markedsandeler fra Fagernes, noe som kan føre til redusert omsetning og tomme butikklokaler på Fagernes.
Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet	Mer plass til alt det som skal foregå i sentrum, og bymiljøet kan dermed bli triveligere.	Handelslekkasje til for eksempel Leira, kan gjøre det vanskeligere å skape et attraktivt og levende sentrum.
Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende, gående	Økt tilgjengelighet for gående og hoveddelen av kundene (avhengig av hvor p-anlegg etableres)..	Konsentrasjon av p-arealene vil medføre at enkelte arbeidsreisende og kunder vil få redusert tilgjengelighet.
Skilting/lesbarhet	Større p-plasser/p-anlegg vil gjøre det mulig å etablere god og entydig skilting.	
Varelevering	Biler vil i mindre grad sperre for varelevering	
Håndhevelse	Konsentrasjon av p-arealene vil gjøre det enklere å håndheve p-reglene.	

Samlet vurdering

Innføring av avgiftparkering 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 avgiftparkering i hele Fagernes sentrum.

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 avgiftparkering kan medføre at handelsområder som ikke har avgiftparkering (for eksempel Leira) vil ta markedsandeler fra Fagernes.

3.6 Alternativ 5: Etablere flere mindre områder til parkering, og endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser

Aktuelle mindre områder som kan egne seg til parkering:

- Området nedenfor brannstasjonen
- Grøntområdet mellom E16 og Vikatunet
- Områder mellom Neselva og Gullsmedvegen

Vurderingskriterier	Positivt	Negativt
Trafikkavvikling	Hvorvidt alternativet vil føre til en bedre trafikkavvikling	Flere mindre p-området kan føre til mer letetrafikk.

	er avhenging av hvor de mindre p-områdene blir etablert og hvilke eksisterende p-områder som får endret arealbruk.	
Arealutnyttelse	Utnytting av ”dødareal” til parkering vil øke arealutnyttelse.	
Økonomiske virkninger		
Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet	Mer plass til alt det som skal foregå i sentrum, og bymiljøet kan dermed bli triveligere.	
Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende, gående	Økt tilgjengelighet for gående.	
Skilting/lesbarhet		Vanskelig å gi god skilting – kan lett bli skiltjungel
Varelevering		
Håndhevelse		
Eiendomsforhold		

Samlet vurdering

Arbeidsgruppa vurderer at etablering av flere mindre p-området kan føre til mer letetrafikk, noe som er uheldig for trafikkavviklingen og bymiljøet, men utnyttelse av ”dødareal” til parkering vil samtidig kunne øke arealutnyttelsen. Det er derfor vanskelig å gi en samlet vurdering av dette alternativet, da dette er avhenging av hvor de mindre p-områdene blir etablert og hvilke eksisterende p-områder som får endret arealbruk. Her følger derfor en vurdering av noen aktuelle områder.

Grøntområdet mellom E16 og Vikatunet



Figur 8: Området ligger rett ved E16 og eies av Jernbanelinjen.



Figur 9: Området er i dag tatt i bruk som gröntområde. Gangkulverten under E16 kommer opp i dette området. Området er regulert til offentlig vegareal.

Fordelen med parkering i dette området er nærheten til Vikatunet og til det framtidige helsetunet. På den annen side, så utgjør dette området en del av inngangsporten til Fagernes. Sett i fra et inngangsportal-ståsted er det bedre at området videreutvikles som gröntområde framfor til parkering.

Arbeidsgruppa mener området har større verdi som en del av inngangsportalen til Fagernes, enn som parkeringsareal til Vikatunet/helsetunet. Følgelig fraråder arbeidsgruppa at dette området tas i bruk til parkering.

Området nedenfor brannstasjonen



Figur 10: Området eies av Nord-Aurdal kommune

Bruk av området til parkering vil kreve at eksisterende bygg må rives. Dette bygges brukes i dag som kontorlokaler for feievesenet og til fagforeninger. En riving av dette huset vil kunne skape ca 20 flere parkeringsplasser i dette området. Så lenge brannstasjonen er lokalisert på denne tomten, vil bruk av området til parkering kunne medføre forsinkelser for utrykningskjøretøy. Dette kan løses ved en alternativ utkjøring fra brannstasjonen direkte ut på E16. En slik utkjøring må reserveres utrykningskjøretøyer, noe som tilsier at det bør vurderes å sette opp en automatisk bom ved en slik utkjøring. Fordelene med parkering i dette området er nærheten til E16 (også til en eventuell framtidig E16-trase med bru over Neselva) og at området ligger sentralt i Fagernes med kort gangavstand til hele Fagernes sentrum.

Kommunen jobber med planer som innebærer at brannstasjonen og uteseksjonen skal slås sammen og flyttes.

Områder mellom Neselva og Gullsmedvegen

Det eksisterer flere private arealer mellom Neselva og Gullsmedvegen som kan utnyttes til parkering og dermed gi en bedre arealutnyttelse. Kommunens arealer nærmest Neselva er i reguleringsplanen for Neselva angitt som offentlig gangveg, som inngår i planene om en sammenhengende tursti på begge sider av Neselva.



Figur 11: Eksempler på områder mellom Neselva og Gullsmedvegen som egner seg for en høyere arealutnyttelse.

Midlertidig parkering på eiendommen 25/29

Valdres Gjensidige brannkasse har i forbindelse med en forstudie for utvikling av Briskebykvartalet, sett på muligheten av å etablere et større forretningsbygg i kvartalet. Dette innebærer at bygget på eiendommen 25/29 må rives.



Figur 12: Bygget eies av Valdres Gjensidige brannkasse

Ved riving av bygget på eiendommen 25/29, kan det være en aktuell løsning at tomta brukes som midlertidig p-plass fram til ny bebyggelse er på plass. Det er eksisterende p-areal rett øst for denne eiendommen, som dermed kan utvides.

Arbeidsgruppa fraråder at det etableres permanent p-plass på eiendommen 25/29, da det er viktig for det intime preget som Gullsmedvegen har i dag, at det er bebyggelse tett opp mot vegen.

4 ANBEFALINGER

4.1 Visjon

Arbeidsgruppa foreslår følgende visjon for det framtidige parkeringssystemet for Fagernes sentrum:

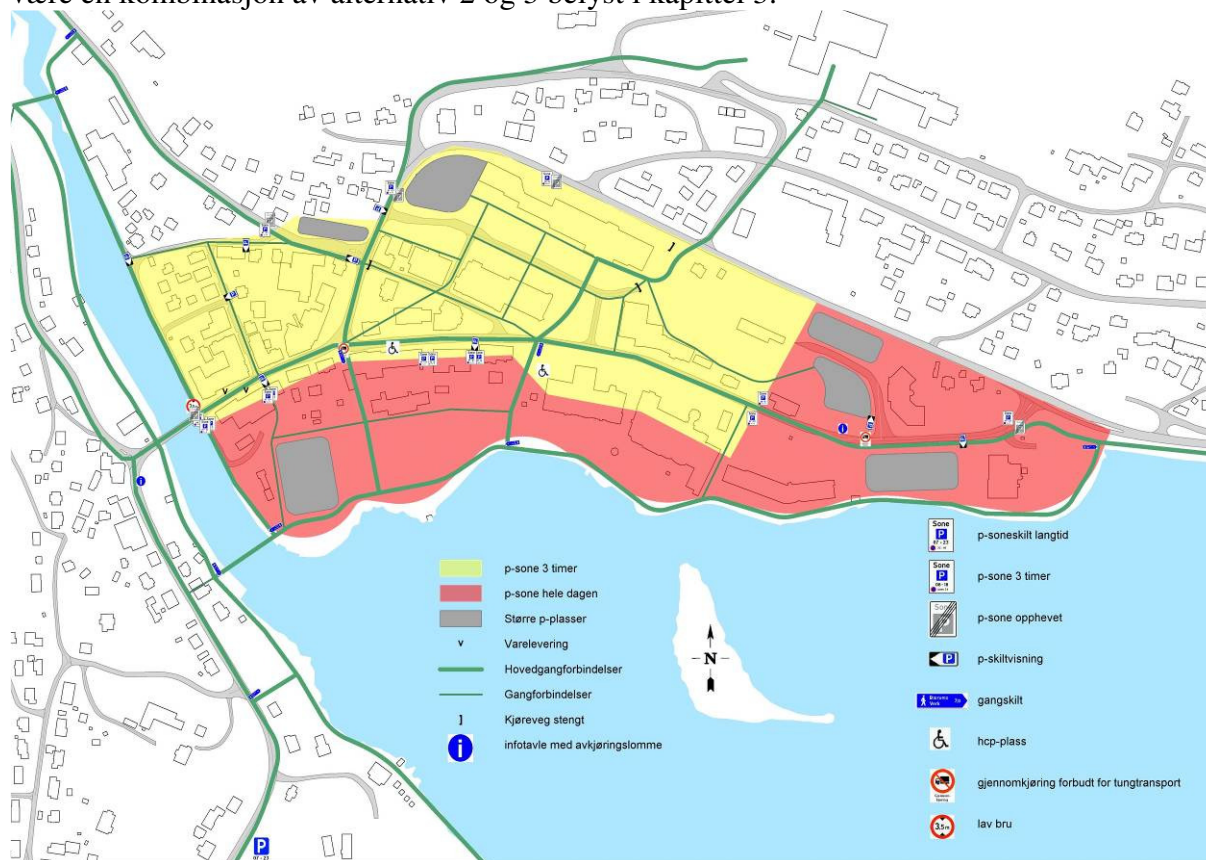
”Som besøkende til Fagernes skal du raskt og enkelt kunne parkere din bil for så å utføre alle dine gjøremål til fots.”

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 bøtelegging 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.

4.2 Parkeringssystem for Fagernes

På bakgrunn av visjonen og drøftingene av de ulike alternativene til nytt parkeringssystem for Fagernes sentrum, anbefaler arbeidsgruppa 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. Denne strategien vil derfor være en kombinasjon av alternativ 2 og 3 belyst i kapittel 3.



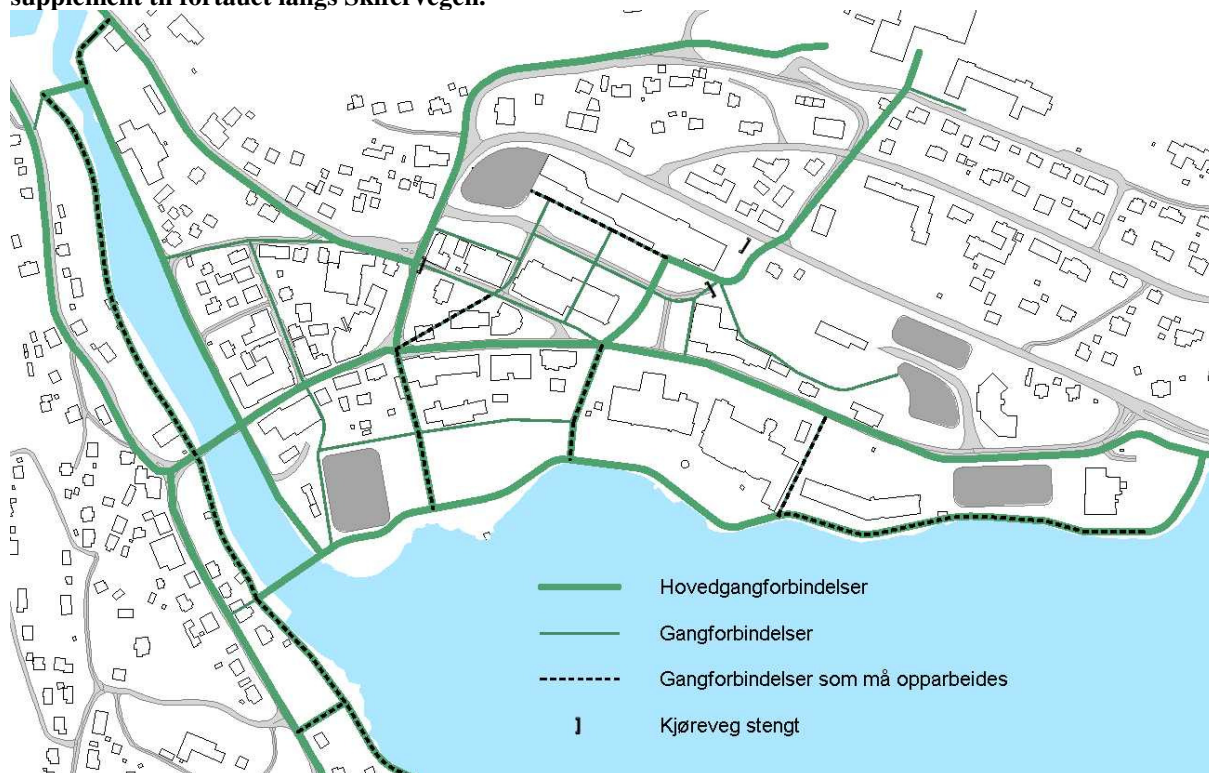
Figur 13: Forslag til fordeling av p-områder i Fagernes og nødvendige gangakser (se vedlegg 1 for en større versjon av kartet).

Forslaget 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 som regel også medføre økt omsetning for de nærliggende butikker. Arbeidsgruppa tror at flere kan tenke seg å endre sine reisevaner til fordel for sentrum, hvis det blir triveligere å være der.



Figur 14 og figur 15: Det er triveligere å vandre langs butikkfasader, enn å vandre langs et fortau omgitt av parkeringsareal. Det bør derfor etableres gangareal langsmed bebyggelsen i Skiferplass-området, som supplement til fortauet langs Skifervegen.



Figur 16: Oversikt over eksisterende og nye gangakser/gangforbindelser som bør vektlegges.

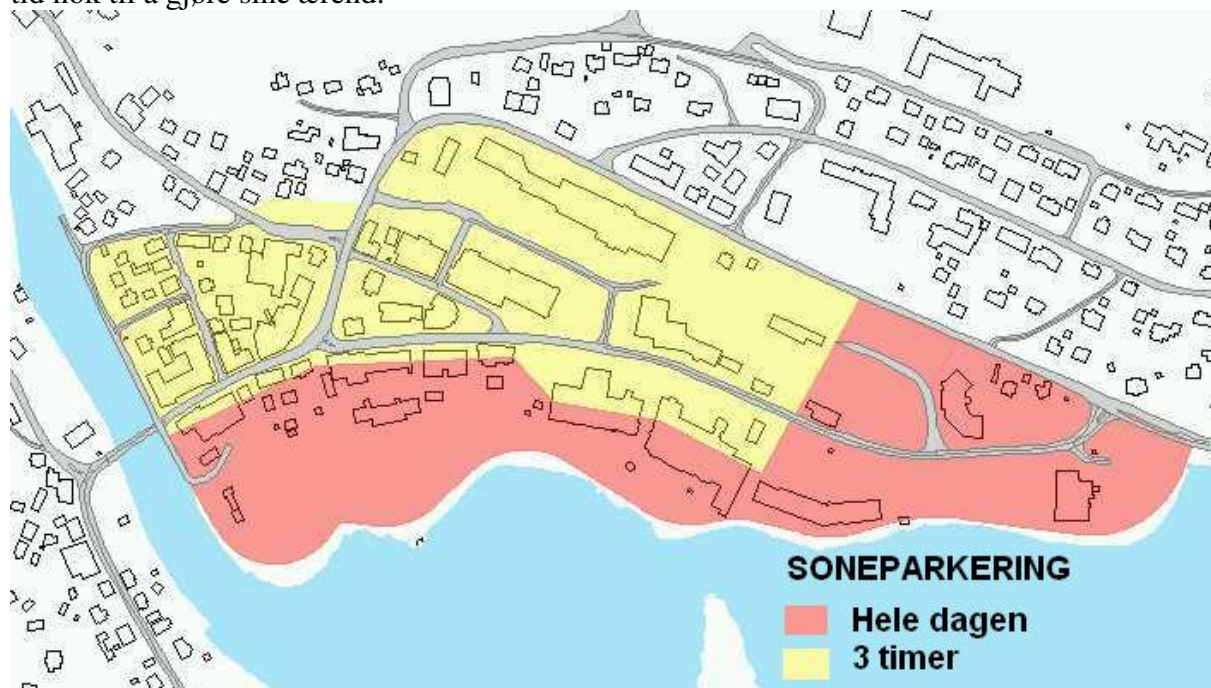
Det må bestrebes sammenhengende gangakser gjennom sentrum, noe som innebærer at det bør opparbeides/oppgraderes gangforbindelser gjennom parkplassen (Esso-tomta), langs Strandefjorden, fra krysset E16 x Jernbanegata og ned til parken, fra Jernbanegata og ned til parken, og på vestsiden av Neselva og ned til Valdres folkemuseum og til den offentlige badeplassen ved Fagernes camping.



Figur 17 og figur 18: Det mangler gode gangforbindelser fra sentrum og ned til parken.

Parkeringssoner

Hensikten med å innføre korttidsparkering er å begrense arbeidsplassparkeringen til fordel for turister/handlende. Arbeidsgruppa anbefaler at p-plassene bør inndeles i kun to kategorier (3-timers-soner og langtidssoner). Dette fordi to kategorier er lettere å håndheve og formidle enn tre kategorier (for eksempel 1-timers-soner som den tredje kategorien) og fordi 3-timers-soner vil oppfylle hensikten om å begrense arbeidsplassparkeringen, samtidig som de handlende får tid nok til å gjøre sine ærend.



Figur 19: Forslag til soneinndeling av Fagernes sentrum.

De to sonene vil medføre følgende fordeling av p-plassene i sentrum:

- Langtidsplasser: ca 500 p-plasser
- Korttidsplasser (3 timer): ca 600 p-plasser

Hvis det skal åpnes for langtidsparkering innenfor korttidssonen, så må disse plassene skiltes og reserveres.

Arbeidsgruppa anbefaler at det bør være en 24-timers begrensning på langtidsplassene for å unngå at biler blir stående i flere dager/uker. Ved Skysstasjonen bør det imidlertid ikke være begrensninger på langtidsparkeringen med tanke på de som ukependler med buss.

Arbeidsgruppa anbefaler følgende tidsbegrensninger på p-sonene:

Langtidsparkering

- Ubegrenset ved Skysstasjonen
- Øvrig: 24 t

Korttidsparkering

3-timer i perioden 0800-1800



Figur 20: Det bør være døgnparkering ved Skysstasjonen



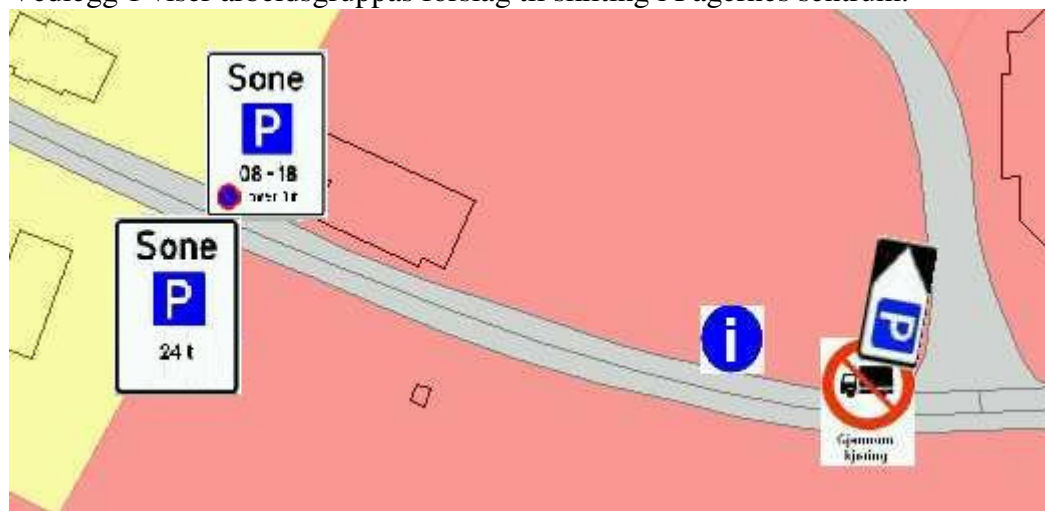
Figur 21: Forslag til skilting av parkeringssonene.

Skilting og lesbarhet

Formålet med skilting er å sikre god avvikling, sikre god sirkulasjon på p-plasser (tidsbegrensninger er et virkemiddel for å oppnå dette), sikre varelevering og tilgjengelighet for handikappede.

Det er Statens vegvesen som har ansvaret for vegvisningskilt på riksveger og fylkesveger.

Vedlegg 1 viser arbeidsgruppas forslag til skilting i Fagernes sentrum.



Figur 22: Utsnitt av vedlegg 1 som viser området ved Kina-restauranten og Gjestegården

Kommentarer til skilteforslagene i vedlegg 1:

- Skilting av vareleveringslommer: en aktuell løsning er å sette opp p-forbudtskilt, da dette skiltet åpner for varelevering.

- P-plassene ved Shell og i parken er skiltet, men spesielt skiltet ved parken er det vanskelig å få øye på. En skilt-tavle over vegen (tavlen kan også brukes til å reklamere for festivaler og lignende) vil gjøre det enklere å oppdage parkeringen på grusbanen i parken.
- I området ved Gjestegården og på vestsiden av Fagernesbrua bør det settes opp info-tavle/kart over sonene og parkeringsområder. For at info-tavlene skal brukes, må det etableres stopplommer i tilknytning til info-tavlene.
- Det bør skiltes parkering forbudt om natta utenfor museet, da det er et problem at trailere overnatter foran inngangspartiet. Denne p-plassen bør ikke skiltes som p-sone, men med p-skilt og med et underskilt som angir perioden (for eksempel 07-23).
- Det bør etableres handicap-plasser utenfor apoteket i Jernbanegata. Hvis det skal etableres parkeringsplasser på parkplassen, bør minimum to stk være hcp-plasser.
- P-området ved Shell har i dag en tidsbegrensning fram til kl 23 for å hindre at området benyttes til camping. Ved innføring av en 24-timers p-sone, bør dette p-soneskiltet ha et underskilt som angir at camping er forbudt.

Trafikkregulering

Av hensyn til trafikkavviklingen, fotgjengere og behovet for å skape trivelige byrom, anbefaler arbeidsgruppa å stenge forlengelsen av Skrautvålsvegen fra E16 inn til sentrum, og vegen øst for FK-senteret. Stenging av forlengelsen av Skrautvålvegen er i overensstemmelse med Statens vegvesen anbefalinger (SVV 2009).



Figur 23: Kart over viktige gangforbindelser og forslag til stenging av veger.

Gangaksen Parken – sentrum – ungdomsskola er den viktigste og mest brukte nord-syd-aksen i Fagernes for de gående. Etablering av helsetun på nordsiden av E16 vil medføre at denne gangaksen blir enda viktigere.

Kryssingen for fotgjengere over gangfeltet på E16, er ikke optimal, da E16 har et høydebrekk i forkant av fotgjengerfeltet. Ved å reservere gaterommet øst for FK-senteret til de gående, vil dette skape bedre plass til å etablere en eventuell gangkulvert under E16.



Figur 24: Gaterommet øst for FK-senteret bør reserveres til de gående.

Forbud mot gjennomgående tungtrafikk

For å redusere tungtrafikken gjennom sentrum bør det skiltes gjennomkjøring forbudt for tungtransport. Sonen bør avgrenses av krysset E16 x Jernbanegata og Jernbanegata x atkomstvegen for bussene inn til Skysstasjonen. Det må skiltes et varsel om denne sonen på E16 ved Shell-stasjonen. Kommunen har igangsatt arbeidet med å forby gjennomgående tungtrafikk i Jernbanegata.



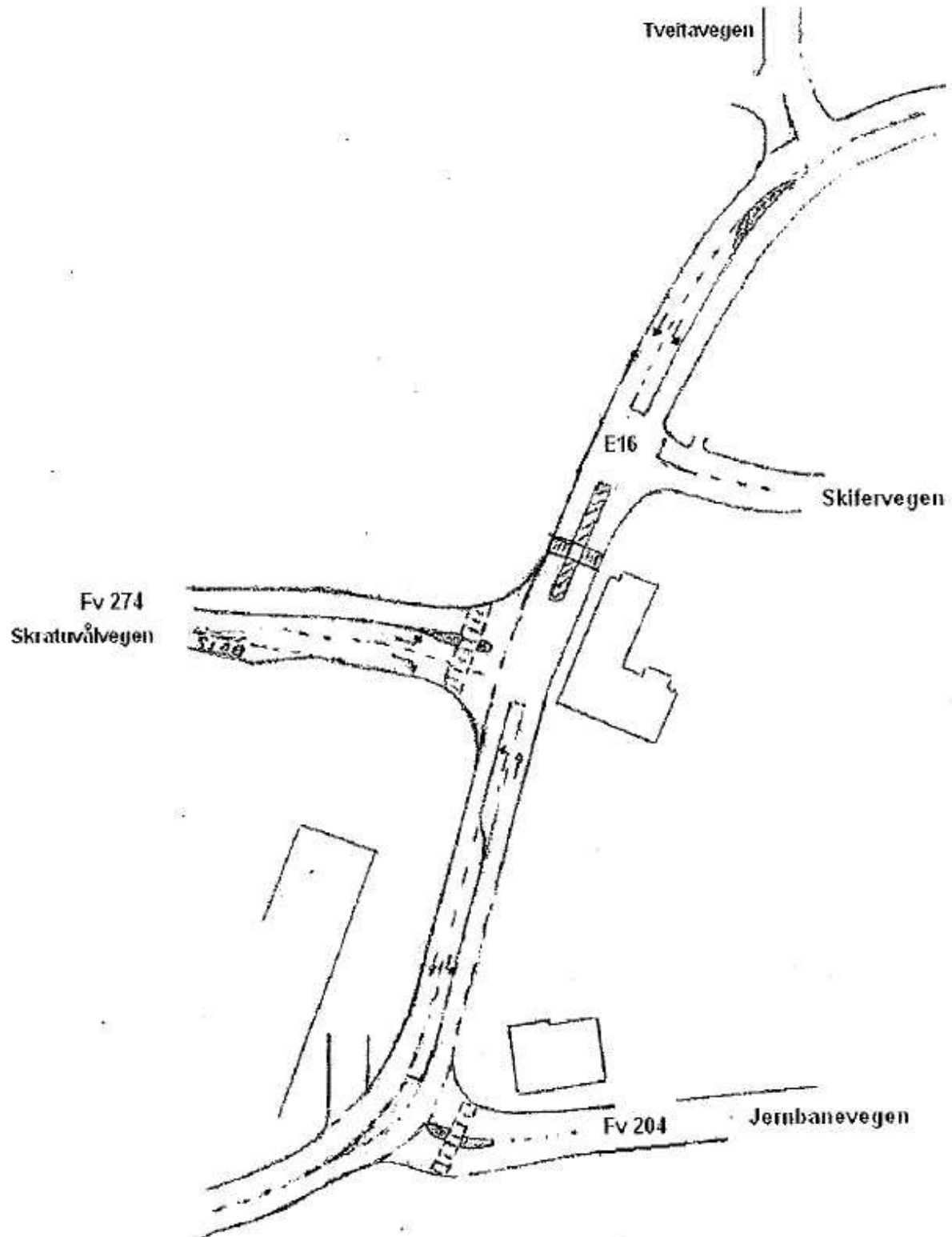
Figur 25: Det anbefales at det skiltes gjennomkjøring forbudt for tungtransport i Jernbanegata.

Andre trafikkregulerende tiltak

Ressurs Trafikkdata v/Trond Hauan utarbeidet i april 2009 en rapport om trafikkavvikling i Fagernes sentrum (se vedlegg 2). Denne rapporten peker på aktuelle kortsiktige mindre tiltak og forslag til andre mer ressurskrevende tiltak. Tabellen nedenfor gir en oversikt over disse tiltakene:

Forslag til kortsiktige mindre tiltak	Forslag til mer ressurskrevende tiltak
• Venstresvingefelt langs E16 • Lysregulerings i krysset Skrautvålvegen x E16 • Stenge forlengelsen av Skrautvålsvegen fra E16 inn til sentrum • Stenge opphøyet fotgjengerfelt med E16 ved Skifervegen • Flytting/fjerning av busstopp ved Neselva • Bedre skilting og samling av parkering • Forbud mot gjennomkjøring av	• Ny bru over Neselva lenger nord • Ny tunnel i forlengelse av ny bru

Tabell 1: Oppsummering av forslag til tiltak angitt i rapporten utarbeidet av Statens vegvesen, Ressurs Trafikkdata (SVV 2009).



Figur 26: Forslag til venstresvingefelt på E16 i Fagernes sentrum. Figuren er hentet fra trafikkavviklingsrapporten utarbeidet av Statens vegvesen.

Konsentrasjon av p-områdene

Arbeidsgruppa 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/p-anlegg vil gjøre det mulig å etablere god og entydig skilting.

Videreutvikle eksisterende større p-områder



Figur 27: Oversikt over eksisterende større p-plasser i Fagernes sentrum.



Figur 28: Grusplassen i parken har en sentral beliggenhet for arbeidsplassene i den vestlige delen av sentrum. Området bør asfalteres, da det er utrivelig å parkere her i nedbørsperioder. Atkomsten fra E16 er problematisk, men dette vil bedres hvis det etableres en ny bru over Neselva (se kapittel 1). Alternativ atkomst til området for mindre kjøretøy er 20 meter øst for dagens atkomstveg (i henhold til utkastet til ny kommuneplan for bygdene) ned ved Kampengården eller ned Parkplassen (Esso-tomta).



Figur 29: Under festivaler må trailere i dag kjøre mot kjøreretningen i den envegsregulerte Gullsmedvegen for å komme seg ned i parken. En alternativ atkomstveg for tungtransport ned til parken, er å benytte forslag til ny gangveg ned ved E16 x Jernbanegata (markert med pil i figuren). En slik atkomstveg vil ikke kreve store svingebevegelser for trailere fra E16, slik at en tre meter bred gangveg vil være tilstrekkelig. Løsningen innebærer at det må skiltes at tungtransport kan benytte gangvegen.



Figur 30: P-plassene ved Gjestgården og Skysstasjonen har en bra lokalisering, men de bør oppgraderes og merkes opp. Området har, i likhet med grusplassen i parken, problemer med overvann.



Figur 31: P-plassen ved Shell er den største offentlige parkeringsplassen i Fagernes sentrum. Ved regelmessig håndhevelse av den anbefalte 3-timerssonen i sentrum, vil denne parkeringsplassen bli mye mer brukt enn hva tilfellet er i dag.

Dagens større p-områder øst i Fagernes sentrum, har en gunstig lokalisering, både som følge av at hovedvekten av arbeidsplassene (ca 75 %) er på den østlige halvdel av sentrum, fordi parkeringsplassene er lokalisert rett ved E16, og fordi trafikken sørfra slipper å kjøre gjennom sentrum for å benytte seg av disse p-områdene.

Etablere nye større p-områder



Figur 32: Oversikt over alternative nye større p-plasser i Fagernes sentrum.

Arbeidsgruppa mener følgende to områder, i prioritert rekkefølge, er egnet til å etablere p-plass/p-anlegg:

Pri 1: Brannstasjonstomta

Fordeler ved denne lokaliseringen:

- rett ved E16, slik at man slipper unødvendig kjøring i sentrum.
- Sentralt plassert, med kort gangavstand til hele Fagernes sentrum
- Ligger innenfor sonen for korttidsparkering.
- I umiddelbar nærhet til det største handelsområdet i Fagernes.
- Åpner for parkering i flere plan.
- Velegnet plassering med tanke på en framtidig bru over Neselva.

Tomta eies av Nord-Aurdal kommune.

Inntil man har funnet en løsning på lokaliseringen av brannstasjonen, kan det være en midlertidig løsning å rive kommunens hus på nedsiden av brannstasjonen til fordel for en p-plass (se alternativ 5 i kapittel 3). En riving av dette huset vil kunne skape ca 20 nye parkeringsplasser.

Pri 2: Lokk over tomta som JVB kjøpte for å etablere vaskehall og kontorer

Fordeler ved denne lokaliseringen:

- rett ved E16, slik at man slipper unødvendig kjøring i sentrum.
- Ligger innenfor sonen for korttidsparkering.
- I umiddelbar nærhet til det største handelsområdet i Fagernes.
- Åpner for parkering i flere plan.
- Vil ikke kreve riving av eksisterende bygg, da tomta allerede er sprengt ut.

Tomta eies av JVB.

Det må etableres gode gangforbindelser fra nye p-plasser/p-anlegg og inn til sentrum.

Omdisponering av p-areal

Etablering av nye større p-områder må følges opp av 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.

Arbeidsgruppa mener at p-områdene ved Skifervegen og bak banken utenfor Fagerlund er eksempler på områder som er egnet til annen arealbruk.



Figur 33: Etablering av næringsvirksomhet på p-områdene ved Skifervegen, vil medføre at det blir mer trivelig å vandre langs fortauene i Skifervegen.



Figur 34: Ved stenging av avkjørselen ved Østensvikgården, vil p-plassen bak banken utenfor Fagerlund egne seg til annen arealbruk.

Forutsatt at det blir etablert p-anlegg på brannstasjontomta, vil disse to områdene fortsatt ha god parkeringsdekning til tross for en omdisponering av dagens p-områder.

Håndhevelse av p-sonene

Arbeidsgruppa vurderer at det er nødvendig med kontroller og bøtelegging 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 arbeidsgruppa vurderer at 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 arbeidsgruppa at kommunen overtar denne håndhevingen.

For å sikre at p-sonene blir overholdt, må det gjennomføres regelmessige kontroller, for eksempel i snitt to ganger i uken. 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 utskriving 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.

Arbeidsgruppas anbefaling er 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.

4.3 Konsekvenser av nytt parkeringssystem

Her følger arbeidsgruppas vurdering av hvilke konsekvenser anbefalt parkeringssystem medfører for forholdene trafikkavvikling, arealutnyttelse, byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet, økonomiske virkninger, varelevering, tilgjengelighet og for endring av gjeldende planer.

Trafikkavvikling

Konsentrasjon av p-plasser vil medføre bedre trafikkavvikling grunnet mindre letetraffikk.

Forslag til lokalisering av nye p-områder rett ved E16 er gunstig ved at trafikken i minst mulig grad behøver å kjøre gjennom sentrum. Forslagene til nye p-områder har også en gunstig lokalisering ut i fra Statens vegvesens forslag til framtidig trafikksystem i Fagernes (SVV 2009).

Arealutnyttelse

Konsentrasjon av p-plasser åpner for en bedre arealutnyttelse av sentrumsarealene. I bysentrum er det trangt om plassen og arealene er kostbare.

Byrommenes kvalitet for opphold og aktivitet

For å nå visjonen om at besøkende til Fagernes skal foretrekke å utføre sine gjøremål til fots, må Fagernes invitere til at man beveger seg i den som fotgjenger, og ikke utelukkende som bilfører eller passasjer.

Ved å konsentrere p-områdene vil man kunne etablere offentlig tilgjengelige byrom som inviterer til bruk og som sikrer at alle kan finne steder som de kan identifisere som sine.

Det er viktig at Fagernes kan tilby muligheter for et bredt spekter av sosiale handlinger.

Tilgjengelighet for kunder, arbeidsreisende og gående

Konsentrasjon av p-områdene og prioritering av fotgjengerne i sentrum, vil være positivt for tilgjengeligheten for kunder og gående (den største brukergruppen av sentrum).

Arbeidsreisende vil fortsatt ha god tilgjengelighet ved nytt p-system, men med noe redusert tilgjengelighet for de som arbeider midt i Fagernes sentrum.

Økonomiske virkninger av etablering og håndheving av nye p-soner

Etablering og håndheving av p-sonene, vil være økonomisk gunstig for handelsnæringen.

Kontroller i kommunal regi vil kreve noen investeringer. Selve kontrollen krever kun kursavgift til opplæring, et digitalkamera og uniform. Det er Norpark som arrangerer kurs til opplæring av personell. Kurset innebærer et 1-dagers kurs på kr 2000 per pers og et 14-dagers kurs på kr 22 000 per pers (redusert pris hvis flere enn 4 kursdeltakere). Det andre kurset må gjennomføres innen ett år etter 1-dagerskurset. Med tanke på veiledning til blant annet klagebehandling, er det anbefalt å tegne årsmedlemskap hos Norpark, noe som koster kr 12 000 i året.

Uavhengig av om kommunen skal overta ansvaret for håndhevingen, må det legges vekt på god og entydig skilting.

Et grovt overslag på investeringsutgifter:

Opplæring av personell: (24 000 kr x 2 stk)	48 000 kr
Skilt og oppmerking	50 000 kr
<u>Påslag for uforutsette og ikke spesifiserte arbeider</u>	<u>27 000 kr</u>
Sum investeringsutgifter:	125 000 kr

Et grovt overslag på årlig timebruk:

Kontroller og utskriving av gebyr: (52 uker x 7 timer)	360 timer
<u>Klagebehandling og øvrig administrasjon</u>	<u>80 timer</u>
Sum årlig timebruk:	440 timer

440 timer tilsvarer en stilling på 25%, som utgjør en årlig utgift for kommunen på ca 100 000 kr.

Et grovt overslag på årlig ressursbruk:

Lønn og sosiale utgifter (400 000 kr x 25%)	100 000 kr
Medlemskap i Norpark	12 000 kr

<u>Påslag for uforutsette og ikke spesifiserte arbeider</u>	28 000 kr
Sum årlig ressursbruk:	140 000 kr

Hvordan denne ressursbruken skal dekkes inn, må avklares internt i kommunen.

Håndheving av p-regler vil innbringe inntekter til kommunen. Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr (§ 14), fastsetter at gebyret skal være på kr 500. Er ikke gebyret betalt innen tre uker etter at det er ilagt, forhøyes gebyret med 50 %. Hvis man forutsetter at det i snitt skrives ut 20 bøter i uka, vil dette innbringe en årlig inntekt for kommunen på 520 000 kr.

Både inntektsiden og utgiftsiden av ordningen er avhengig av omfanget av kontroller. Følgelig er det store muligheter til å styre både inntektsiden og utgiftsiden av ordningen. Det er derfor realistisk å forutsette at inntektene som tilfaller kommunen minst skal dekke de utgiftene kommunen vil få til å drifte ordningen.

Varelevering

Etablering av vareleveringslommer på begge sider av E16 ved Fagernesbrua vil være gunstig for logistikken til butikkene i gaten. Det er tilrettelagt for varelevering i bakgårdene, men på grunn av noe kronglete atkomstforhold til bakgårdene, forgår det meste av dagens varelevering ved at varebiler parkerer på fortauet eller midt i gata (E16). Etablering av vareleveringslommer vil ta gangareal fra fotgjengerne. På 90-tallet var det parkeringslommer i dette området, men av hensyn til trafikksikkerheten og til fotgjengerne ble disse p-plassene erstattet av et bredere fortau.



Figur 35: Fortauene ved Frenning-gården og ved Backe Match er brede nok til at det bør være mulig å etablere vareleveringslommer på begge sider av gata.

Planstatus

Det er kommuneplanen for bygdene som er den overordnede planen for Fagernes sentrum. Denne planen er per dags dato (29.04.09) utlagt til 2.gangs offentlig ettersyn, og forventes vedtatt innen sommeren 2009. Det legges opp til at eksisterende reguleringsplaner som er i

tråd med kommuneplanen videreføres, mens reguleringsplaner som er i strid med ny kommuneplan oppheves som gjeldende plan.



Figur 36: Utsnitt av utkastet til ny kommuneplan.

Anbefalt p-system og forslag til tiltak vil i hovedsak være i overensstemmelse med ny kommuneplan, med unntak av de områdene som arbeidsgruppa mener er egnet til å etablere større p-anlegg (både brannstasjonstomta og JVB-tomta mellom E16 og skysstasjonen er i kommuneplanen angitt som næringsområde).

4.4 Forslag til strakstiltak

Arbeidsgruppa anbefaler følgende strakstiltak med utgangspunkt i eksisterende p-situasjon:

- Innføre soner for kortids- og langtidsparkering
- Kommunal håndhevelse av p-reglene.
- God og entydig skilting.
- Venstresvingefelt langs E16.
- Stenge avkjøringen østover inn Skrautvålsvegen fra E16 ved Østenviksgården, og stenge vegen øst for FK-senteret.
- Forbud mot gjennomgående tungtrafikk i Jernbanegata.
- Bedre skilting ned til grusplassen i parken.
- Øke satsene i frikjøpingsordningen i den kommunale p-normen fra 1985.
- Etablere universell gangforbindelse ned Parkplassen.
- Oppmerking og opprusting av eksisterende p-plasser.

4.5 Forslag til langsiktige tiltak

Arbeidsgruppa anbefaler følgende langsiktige tiltak:

- 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.

- Gjennom planarbeid og byggesaksbehandling, må det 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.
- Etablere et større p-anlegg på brannstasjonstomta eller lokk over tomta øst for FK-senteret, samt endre arealbruken for et tilsvarende antall av dagens p-plasser.
- Det må etableres 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. Gang-aksene kan gjerne gå gjennom bygg. Universell utforming må vektlegges (tilrettelegges for bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede).
- Det må etableres gode gangforbindelser fra de største p-plassene/p-anleggene og inn til sentrum.
- Fokus på å videreutvikle sentrumskjerna.
- Ny bru over Neselva
- Unngå unødvendig byspredning og bilavhengighet.
- Få flere bosatte i sentrum.

4.6 Organisering

Her følger arbeidsgruppas forslag til hvordan nytt p-system kan organiseres med deltakelse fra utbyggere, kommune og andre.

Håndheving av p-soner

Siden politiet i liten grad har kapasitet til å håndheve parkeringsreglene, anbefaler arbeidsgruppa at kommunen overtar denne håndhevingen. Hvordan dette skal organiseres, må avklares internt i kommunen.

P-soner som omfatter private p-plasser, forutsetter at berørte gårdeiere må skrive under på en avtale angående håndhevelsen av p-sonene.

Eablering av større p-anlegg

Det er økonomisk vanskelig å bygge og drifte et større parkeringsanlegg, med mindre det innføres avgiftsparkering i hele Fagernes sentrum.

En alternativ metode for å finansiere et større p-anlegg kan være at utbyggere bidrar økonomisk ved at de benytter seg av frikjøpingsordningen i den kommunale p-normen. Det er et krav i p-normen (vedtatt i 1985) at det skal etableres én p-plass for hver 50 m² bruksareal forretningsareal, men p-normen åpner for at byggherren kan betale et kontant beløp for hver manglende p-plass til et kommunalt fond. Dette fondet skal benyttes til grunnerverv for parkeringsformål og til opparbeidelse av offentlige p-plasser og anlegg.

Satsene i frikjøpingsordningen har ikke blitt endret siden 1985 (ca 20 000,- per p-plass). Kommunestyret bør derfor øke disse satsene betraktelig, slik at de kommer opp mot et nivå som tilsvarer kostnadene av å bygge parkeringsplasser under bakken (ca 100 000 – 150 000 per p-plass).

Hvordan ønsker kommunen å styre sentrumsutviklingen?

Det er flere måter kommunen kan styre sentrumsutviklingen. Ett eller flere av metodene angitt nedenfor kan bidra til en positiv utvikling av Fagernes sentrum:

- Utbyggingsretning gjennom formål i kommuneplanen.
- Utbyggingsretning gjennom stedsanalyse og handlingsplan (reklamere for gjennomførte tiltak: et bygg, et gateløp, en møteplass, parkeringsbestemmelser, ny næringsaktør i kommunen).
- Tilrettelegging av infrastruktur (bl.a veger og parkeringsforhold)
- Gjennom retningslinjer og reguleringsplaner

Samarbeidsforum

Det bør legges vekt på å skape et godt samarbeid mellom de ulike aktørene i Fagernes sentrum. Styringsgruppa for byutvikling og arbeidsgruppa for utredning av parkeringsforholdene i Fagernes, er eksempler på midlertidige samarbeidsforum.

Arbeidsgruppa anbefaler at det etableres et mer permanent samarbeidsforum mellom aktørene i Fagernes. Dette forumet bør bestå av representanter fra gårdeierne, handelsstanden, utbyggere, politiet, kommunen og Statens vegvesen. Forumet vil kunne være både en høringsinstans og en pådriver for saker som angår Fagernes sentrum, samt bidra til å bedre kommunikasjonen mellom aktørene. Forumet behøver ikke å ha faste møter, men kan innkalles ved behov.

5 REFERANSER

- MD 2000 Veileder T-1322, Sentrumsutvikling, Miljøverndepartementet, 2000
<http://www.regjeringen.no/md/html/miljobyrapp/T-1322/K13sk031.pdf>
- SVV 2009 Fagernes sentrum – trafikkavvikling E16, Statens vegvesen, Ressurs
Trafikkdata, april 2009.

6 VEDLEGG

- Vedlegg 1 Kart over forslag til fordeling av p-områder i Fagernes og nødvendige
gangakser.
- Vedlegg 2 Fagernes sentrum – trafikkavvikling E16, Statens vegvesen, Ressurs
Trafikkdata, april 2009.