

UTKAST til Parkeringsstrategi

Grunnlag områdereguleringsplan for Vålebru

Mars 2022 / KLM



Innhold

Bakgrunn	4
Nasjonale føringer og målsetninger	5
Overordnede føringer	5
Kunnskapsgrunnlag om parkering, bymiljø og reisevaner	6
Lowerk	6
Handel og byliv	6
Dagens situasjon	8
Registrering	8
Bruk av eksisterende parkeringstilbud	10
Gjeldende planverk	14
Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030	14
Reguleringsplan for Vålebru vedtatt 15.05.2003	14
Utfordringer	15
Konkurranse fra mer bilbaserte handelsarealer	15
Arealbruk – visuelle virkninger og funksjon	15
Trafikksikkerhet	17
Sykkelparkering	17
Villparkering	18
Muligheter og forslag til tiltak	19
Sikre tilgjengelighet og parkering for forflytningshemmede	19
Deling av parkeringsplasser	19
Sikre parkeringsplasser for handlende og besøkende	20
Større andel langsgående gateparkering	20
Parkeringskjeller	20
Varelevering	22
Parkeringskrav for bolig og næring i ny sentrumsplan	22
Gjøre parkeringsarealene mer attraktive i landsbybildet	23
Sanere den tosidige parkeringsplassen i Tomtegata	23
Flere parkeringsplasser for sykkel på offentlig grunn	24
Tilrettelegge for bildelingsordninger	25
Ladestruktur	25
Referanser	26

Bakgrunn

Parkeringsstrategien er en del av kunnskapsgrunnlaget for revisjon av sentrumsplan for kommunesenteret og skal bygge opp under målene om et kompakt, klimavennlig og attraktivt sentrumsområde, fremme handel og sikre god mobilitet for befolkning og næringsliv.

Gjennomføringsplanen for stedsutviklingsprosjektet som ble godkjent av Formannskapet i F-sak 110/19 10.10.2019, av kommunestyret i K-sak 078/19 15.10.2019, setter opp følgende problemstillinger når det gjelder parkering:

- Hvor mange parkeringsplasser skal være tilgjengelig, og for hvilke brukergrupper?
- Kan man få til en større grad av deling av parkeringsplasser?
- Hva skal til for å få realisert parkeringsanlegg under bakken eller i p-hus?
- Hvilke krav til antall parkeringsplasser skal gjelde per leilighet eller per kvadratmeter
- forretningslokale?

Parkering er et viktig virkemiddel i arbeidet for å stoppe klimaendringene og dermed et viktig tema i arbeidet med klimavennlig landsbyutvikling. En tydelig strategi for parkering kan gjøre det enklere å få til samarbeid om gradvis utvikling av løsninger av eksisterende parkeringstilbud og løsninger for nye parkeringsplasser som del av fremtidige byggeprosjekter.

Parkeringsstrategien er avgrenset til sentrumskjernen i Vålebru slik den er definert i kommuneplanens arealdel og vedtatt planavgrensning til varsel om planoppstart. Parkering er på ulike måter av stor betydning for attraktiviteten i et sentrumsområde. De fleste som besøker Vålebru ankommer med bil, og parkeringstilbudet er avgjørende for å ivareta og styrke sentrum som handelssted. Store, åpne parkeringsflater – både med og uten biler gir negative visuelle virkninger. Parkeringsflatene kan også gi dårlig tilrettelagte ganglinjer og er også ofte en utfordring for trafiksikkerheten.

I dagens situasjon er cirka 500 parkeringsplasser tilgjengelige for publikum i Ringeby sentrum. Til sammenligning er det cirka 1700 P-plasser tilgjengelig for publikum på Lillehammer. Parkeringsdekningen i Ringeby sentrum er med andre ord svært god. Registreringene som er gjort som grunnlag for parkeringsstrategien viser at kapasiteten sjelden er fullt utnyttet. Ringeby sentrum er kompakt og avstandene er korte. Dette gjør at det veldig sjelden er langt å gå fra parkeringsmulighet til målpunkt.

I tråd med rikspolitiske retningslinjer skal den nye sentrumsplanen tilrettelegge for fortetting av sentrumskjernen med næringslokaler og leiligheter. I dette ligger at en må se på om det er arealer som brukes til parkering i dag som kan vurderes som byggegrunn. Samtidig vil økt fortetting med bolig og næring gi økt parkeringsbehov.

Parkeringsstrategien kartlegger dagens situasjon og foreslår tiltak for endringer i parkeringsstrukturen med mål om frigjøring av arealer til byggegrunn og andre formål. Parkering må vurderes i relasjon til tilgjengelighet, trafikk og trafiksikkerhet, attraktivitet og estetikk i sentrum.

Parkering er et tema som berører mange ulike parter, og som krever stor grad av medvirkning fra de ulike brukergruppene. En strategi må være tilstrekkelig fast slik at den gir styrings- og investeringssignaler til

utbyggere, kommunen, enkeltpersoner og andre. Samtidig må den ha en viss fleksibilitet slik at kommunen kan justere mål og virkemidler til endrede omstendigheter over tid.

Målet er at strategien etter en medvirkningsfase skal kunne legges til grunn for arealdisponeringen som legges til grunn for den nye sentrumsplanen.

Nasjonale føringer og målsetninger

På et overordnet nivå handler nasjonale og internasjonale målsetninger innenfor transport om bærekraftighet, miljøvennlige løsninger og arbeidet for å stoppe klimaendringene. I målsetningene i Nasjonal Transportplan (NTP) er dette formulert på tre områder:

- Framkommelighet – bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.
- Transportsikkerhet – redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.
- Klima og miljø – redusere klimagassutslippene i tråd med omstilling mot lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Med en forventning om økt befolkning og økonomisk vekst, følger også en forventning om økt persontransport, men det såkalte «nullvekstmålet» innebærer at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Overordnede føringer

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland er nå opphevet som følge fylkessammenslåingen, men Statsforvalteren har i høringsinnspill til varsel om planoppstart for områderegeringsplan for Vålebru en merknad om at føringene i planen bør legges til grunn for Ringebu kommunes arbeid med revisjon av sentrumsplan for Vålebru.

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland gir i retningslinjene for bærekraftig transport følgende føringer. Parkeringspolitikken skal:

- Bidra til et levende sentrum.
- Virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Begrense parkering på overflaten.
- Senke P-kravene til boliger i sentrum. Offentlige arbeidsplasser bør begrense antall gratis p-plasser.
- Offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg i regionale sentre og områdesentre bør ha mulighet for lading av kjøretøy på min. 20% av plassene.
- Tilrettelegge for ordninger for frikjøp av etablering av egne P-plasser.
- P-plasser i utkanten av sentrum må samlokaliseres med kollektivknutepunkter.

Kunnskapsgrunnlag om parkering, bymiljø og reisevaner

Lovverk

Plan og bygningslovens virkemidler når det gjelder parkering er arealformål med bestemmelser (blant annet om parkeringsanlegg skal være offentlige), retningslinjer (f. eks lokalisering) og finansieringsmodeller (frikjøp og utbyggingsavtaler). Disse virkemidlene begrenses til å gjelde nye utbygginger, og gir i liten grad mulighet for kommunen til å regulere hvordan parkeringsplassene benyttes etter at de er bygget.

Vegtrafikkloven regulerer forvaltning og bruk av eksisterende P-plasser på gategrunn. Parkeringsplasser kan ha avgift eller tidsbegrensning. Plassene kan være reservert til spesielle formål eller type biler. Ønsker man å påvirke hvordan parkeringsplasser benyttes, for eksempel ved å nedprioritere langtids arbeidsparkering og tilrettelegge for handel og service, må kommunen skaffe seg kontroll eller påvirkningsmulighet over hvordan plassen skal benyttes. Dette kan oppnås gjennom eierskap til parkeringsinfrastrukturen, privatrettslige avtaler (f. eks ved salg av tomtegrunn), og gjennom reguleringsregimet i vegtrafikklovgivningen.

Eiere av private plasser (utenfor gategrunn og som er godkjent) står fritt til å bestemme vilkår, herunder tidsbegrensninger og priser, for parkering på sine plasser. Offentlige myndigheter kan ikke kreve at det blir innført parkeringsavgift på private plasser. Eiere av private plasser kan selv bestemme nivå og struktur på parkeringsavgifter, samt eventuelle begrensninger i parkeringstid eller andre vilkår. Derimot kan kommunen regulere vilkårene for bruk av parkeringsplasser som er i offentlig eie, i tillegg til plasser på offentlig veg og gate. Derfor er offentlig eierskap til parkering et viktig virkemiddel for kommunen hvis den ønsker å bruke parkering som instrument i samfunnsplanleggingen.

Handel og byliv

Attraktive tettsteder kjennetegnes av mye liv i gatene, mange gående og syklende, gode uteoppholdsarealer, handel og utadrettede funksjoner, og ikke minst lite biltrafikk. Samtidig er det eneste mulighet for mange å ta bilen på handleturn. Ringebu sentrum er et handelssted med stort omland. Både folk fra nabokommunene og ikke minst fritidsinnbyggere handler i Vålebru før og under sitt opphold på hytta. Ønsket om å begrense biltrafikken er et argument for å begrense antallet parkeringsplasser, men parkeringsmulighetene er viktige for at handelen skal tiltrekke seg kunder.

Statens vegvesen har utarbeidet en rapport med oppsummering av internasjonale studier på gateparkeringens betydning for handelen. Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt har gjennomført en del forskning om parkering i relasjon til handel og byliv. Relevante funn er gjengitt.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har laget en rapport som oppsummerer kunnskapsgrunnlaget for areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer, og en rapport som oppsummerer kunnskapsstatus for handel, tilgjengelighet og bymiljø. Det som gjengis i disse rapportene er dels basert på studier fra større byer og er derfor ikke fullstendig overførbare til Ringebu sentrum, men kan tolkes inn i en lokal kontekst.

De viktigste funnene fra rapportene:

- Bil er det vanligste transportmiddelet på handlereiser i Norge. Bilandelene på handlereiser er lavere i større byer enn i mindre byer. På handlereiser til sentrum er bilandelene lavere enn på andre handlereiser, både i større og mindre byer (TØI rapport 1400/2015).
- Bilistene legger igjen større beløp per handletur enn hva handlende som benytter andre transportmidler gjør. Men en rekke undersøkelser viser at syklister og fotgjengere handler for mindre beløp per tur, og handler til gjengjeld oftere enn bilistene (TØI rapport 1400/2015).
- En vanlig antakelse er at kundene i stor grad velger handlested basert på tilgangen på parkering. Flere studier peker imidlertid på at utvalget av butikker og serveringssteder, atmosfæren og opplevelseskvalitetene i bymiljøet ser ut til å være de viktigste faktorene som trekker kunder til sentrum. (TØI rapport 1400/2015).
- Når parkeringsmulighetene blir funnet å ha avgjørende betydning for kunders valg av handlested, er det gjerne fordi to lignende handlesteder konkurrerer om de samme kundene. Dette er handelssteder som gjerne er orientert mot bilbrukere, og omsetningen påvirkes derfor av parkeringskapasiteten. (TØI rapport 1400/2015). Noen av handelsvirksomhetene i Ringebu sentrum konkurrerer med eksempelvis Vinstra. Samtidig tilbyr Ringebu sentrum noe mer i form av opplevelser og byliv, og virksomhetene er mindre og mer spesialiserte.
- I områder hvor kundegrunnlaget primært er lokalt, leder ikke høyere parkeringskapasitet nødvendigvis til høyere omsetning. For handleområder som baserer seg på et regionalt kundegrunnlag, bidrar parkeringsmuligheter til økt handel (Statens vegvesen 2015 «Hva betyr gateparkering for handelen?»).
- Nærhet er viktig når folk velger handlested. Halvparten av handlereisene til bysentre og lokalsentre er to kilometer eller kortere (Statens vegvesen 2015 «Hva betyr gateparkering for handelen?»).
- Sentrum i mindre byer har i utgangspunktet færre butikker og lavere omsetning enn sentrum i større byer. Dette gjør dem mer sårbare for konkurranse fra eksterne handleområder enn sentrum i større byer, fordi handelen raskere kan synke til under kritisk grense for å være et attraktivt handelsted (Statens vegvesen 2015 «Hva betyr gateparkering for handelen?»).
- Bylivsundersøkelsene fra Oslo og København viser at gode bymiljøer og gaterom er viktige for de som bruker sentrum. Når man så på hvor i sentrum folk oppholdt seg er det størst konsentrasjon av mennesker i bilfrie byrom med «aktive fasader» (TØI rapport 1593a/2017)
- Prosjekter som gir bedre gåmiljø i sentrale deler av sentrum bidrar til å øke befolkningens bruk av disse områdene og til å styrke handelen. Avveininger mellom god biltilgjengelighet og godt bymiljø kan løses gjennom bevisst prioritering av gående i de viktigste gangstrøkene (TØI rapport 1400/2015).
- Brukerne oppgir ofte flere formål ved sentrumsbesøk, og handel er ikke det viktigste formålet (basert på undersøkelser gjort i større byer). Sentrum bør derfor ha flere typer attraksjoner som trekker folk, som

et bredt handelstilbud, en livlig gågate der det skjer noe og man treffer folk, eller kulturtilbud og opplevelser det er verdt å oppsøke (TØI rapport 1400/2015).

Dagens situasjon

Registrering

I overkant av 500 parkeringsplasser er tilgjengelig for publikum i Ringebu sentrum i dag. Til sammenligning har Lillehammer 1700 slike parkeringsplasser. I de 500 parkeringsplassene i Ringebu inngår både offentlige og private P-plasser som publikum kan benytte. Kapasiteten er fordelt på større og mindre parkeringsplasser, samt noe gateparkering. Parkeringsarealene kan deles inn i tre ulike kategorier.

Større P-plasser tilhørende næringslokaler

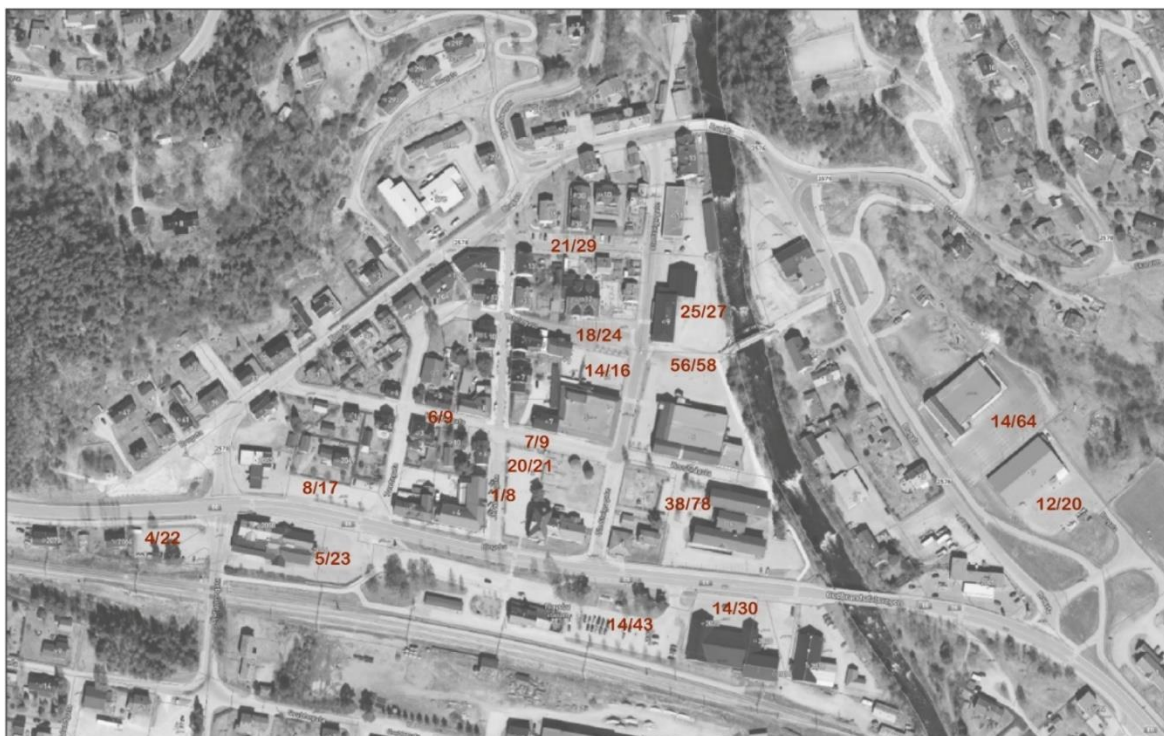
- Europris (20)
- Rema 1000 (64)
- Coop Extra (58)
- Coop/Elon (14)
- Kiwi (30)
- Bunnpris (23)

I alt 209

Offentlige parkeringsplasser

- Parkeringsplassen utenfor rådhuset – inkludert fem plasser forbeholdt lading (78)
- Tosidig parkering i Tomtegata (24)
- Parkeringsplass ved Kaupanger (24)
- Gateparkering i Torggata (24)
- Gateparkering i Hanstadgata (8)
- Gateparkering i Jernbanegata (7)
- Kommunal parkeringsplass ved E6 med adkomst inn fra Tomtegata (34)
- Kommunal parkeringsplass på sørsiden av E6 vest for Bjørgemogata (23)
- Ringebu stasjon, hvorav noen er reservert for langtidsparkering og andre togreisende (43)
- Utenfor Hev (3)

I alt 269



Registrert bruk av parkeringsplassene i Vålebru fredag 2. juli 2021 12:15 - 12:45

Private parkeringsplasser

- Ved Lindstadbygningen (6)
- Langs Hanstadgata på 45/13, 45/151 og 45/35 (9)
- Utenfor Mølla 48/14 (5)

I alt 20

Parkering for forflytningshemmede (HC-parkering)

Antallet HC-plasser på de kommunale parkeringsplassene er i overkant av 15.

Parkering for elektriske kjøretøy

I dagens situasjon er det stor mangel på lademulighet for elbil i Ringebu sentrum. Det er ladestasjon på stasjonsområdet, på parkeringsplassen ved Kiwi og ved Rådhuset.

Sykkelparkering

Det er få sykkelparkeringsplasser i Ringebu sentrum i dag. Ved Ringebu stasjon, Kaupanger og REMA 1000 er det sykkelparkering, men disse er bortgjemt/dårlig plassert.

Bruk av eksisterende parkeringstilbud

Parkeringsdekningen i Ringeby sentrum er i dag god. Det er svært sjelden at parkeringskapasiteten er fullstendig utnyttet. Ringeby kommune registrerte bruken av samtlige parkeringsplasser innenfor sentrumskjernen fredag 2. juni 2021. Dette var en flott sommerdag med mange besøkende og mye liv og røre i sentrum.

Registreringen viser tydelig at det er parkeringsplassene innenfor den indre sentrumskjernen som fyller seg opp først. De sentrale P-plassene ved Kaupanger, Coop Extra, Elon/apoteket og Fargerike var nesten helt fulle. P-plassene ved dagligvarebutikkene i utkanten av sentrumskjernen var mindre enn halvfulle. Det samme gjaldt de mer perifere kommunale parkeringsplassene. Utenom feriene er parkeringsplassen på rådhuset som regel opp mot fullt utnyttet, men fredager er et unntak - noe registreringen viser.

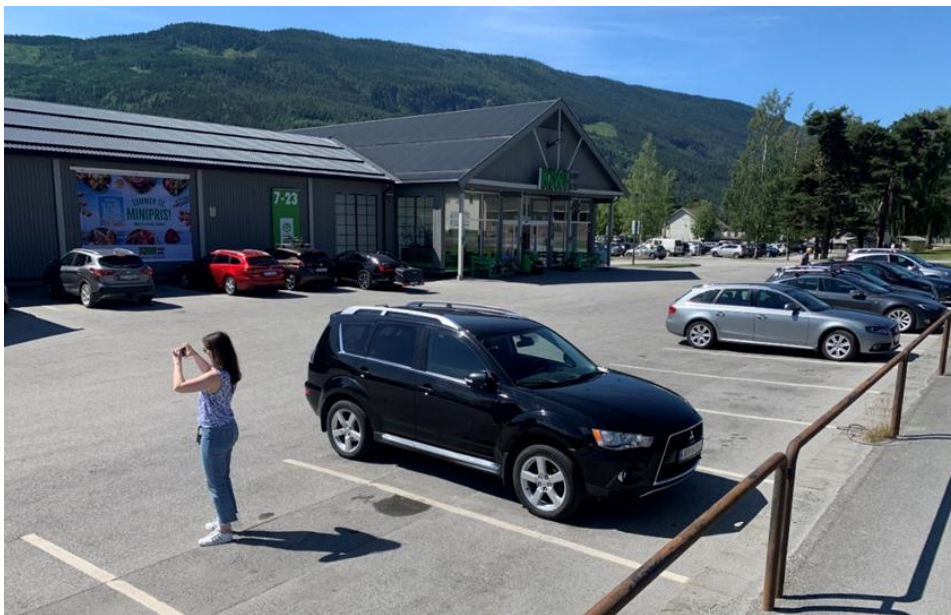
Erfaringer fra Norge og andre land tilsier at belegget for det samlede parkeringstilbudet i et område ikke bør være høyere enn 85%. Dersom belegget ofte overstiger 85 % vil tilbudet oppleves som fullt selv om det likevel er mulig å finne parkeringsplass. Dette gir mer letekjøring, og kan virke avvisende på besøkende til sentrum. Samtidig indikerer et vedvarende lavt belegg at tilbudet er større enn etterspørselen, og for mye areal benyttes til parkering. Av det totale antallet på ca. 500 parkeringsplasser i Ringeby er cirka halvparten offentlige. All parkering i Ringeby sentrum er per i dag gratis.



Figur 2 56 av 58 parkeringsplasser ved Coop Extra var opptatt fredag 2. juni kl 12:45



Figur 1 Parkeringsplassen ved Våla på nordsiden av Tomtegata er ikke opparbeidet og arealet er ikke regulert til parkering, men parkmessig opparbeidelse. Fungerer som en populær parkeringsplass.



Figur 4 De store parkeringsflatene i tilknytning til dagligvarebutikkene i utkanten av sentrumskjernen var mindre enn halvfulle.



Figur 5 Parkeringskapasiteten ved Kaupanger var nesten fullt utnyttet fredag 2. juni kl 12:33

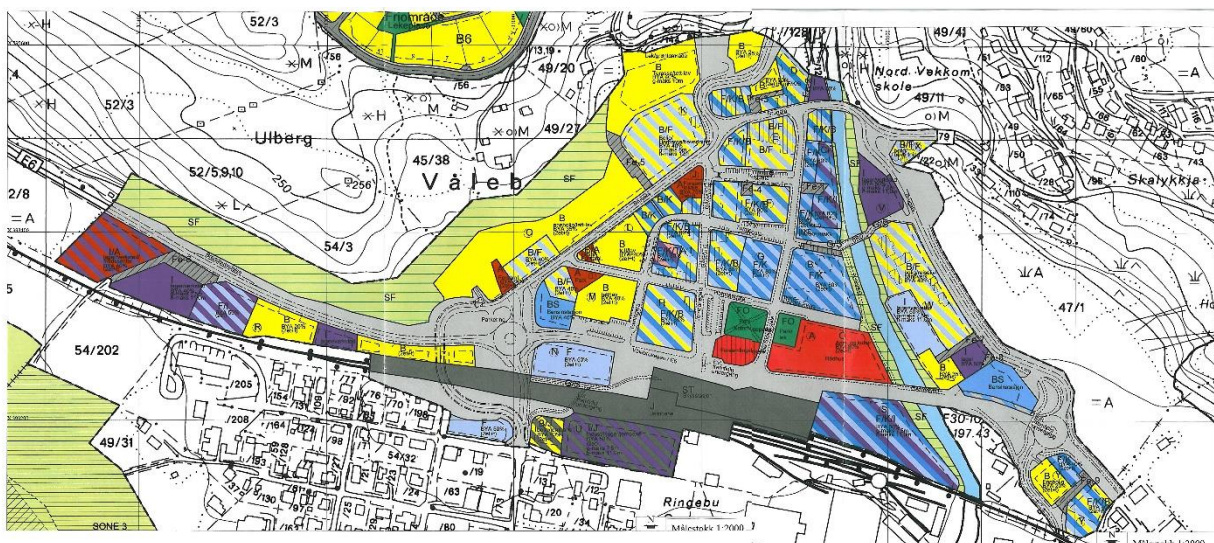
Gjeldende planverk

Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030

§3.4 i planbestemmelsene sier at parkering i sentrumsområdene bør søkes løst med parkeringskjeller/-hus for å frigjøre overflateareal til andre formål.

§ 3.4 Parkering Areal avsatt til parkering skal innarbeides i nye reguleringsplaner. P1.1, Vålejordet: Parkeringsarealet skal nyttes til korttidsparkering, primært for dagsbesøkende (personbiler, bobiler, busser)

Reguleringsplan for Vålebru vedtatt 15.05.2003



Figur Gjeldende reguleringsplan for Vålebru

Bestemmelser om parkering i gjeldende reguleringsplan:

2.6 Byggeområde for forretning (gjelder også i kombinasjon med andre formål) b) Det skal avsettes tilstrekkelig antall parkeringsplasser for kunder og egne ansatte på egen tomt, ved private, eller tinglyste avtaler på annen privat tomt, betales bidrag til kommunen for parkeringsplasser på gate eller offentlig parkeringsplass. Normalt kreves 1 plass per 50 kvm butikkareal. Kommunen kan vedta endring av normtallet, og hvert år bestemme beløpet for parkeringsbidrag.

2.7 Byggeområde for kontorer (gjelder også i kombinasjon med andre formål): Det skal avsettes parkeringsplasser for virksomheten i tråd med pkt. 2.6 b).

2.8 Byggeområde for boliger (gjelder også i kombinasjon med andre formål) b) Det skal normalt avsettes minst 1 garasje plass og 1 ekstra oppstillingsplass for boliger større enn 75 kvm, og minst 1 oppstillingsplass for boliger mindre enn 75 kvm. I kvartalene E, F, G, I og H gjelder samme krav om garasje plass, men kun 1 ekstra oppstillingsplass per 2 boliger.

2.10 Byggeområder for forretning/kontor i kvartal B og C innenfor areal merket "ikke parkering" skal arealene gis en parkmessig behandling, med mindre det oppføres bygninger på dem.

Utfordringer

Konkurranse fra mer bilbaserte handelsarealer

Flere studier peker på at utvalget av butikker og serveringssteder, samt atmosfæren ser ut til å være de viktigste faktorene som trekker kunder til sentrum. Studiene indikerer at sentrumshandelen bør fokusere mer på å konkurrere på handelsopplevelsen og atmosfæren i stedet, og mindre på dør-til-dør tilgjengelighet, som ofte går på bekostning av trivelige bymiljø.

Uansett kan det ikke tilbys like gode parkeringsmuligheter og tilgjengelighet med personbil i Ringebu sentrum, som for eksempel Lomoen på Vinstra eller Strandtorget på Lillehammer. For å bevare dagens attraktivitet må Landsbyen Ringebu være mer gangbasert og ikke kunne konkurrere med denne typen handelsetableringer når det kommer til tilgjengelighet med personbil. Likevel vil det alltid være slik at sentrum må være tilgjengelig med personbil. Det må derfor gjøres vurderes i hvilken grad det skal tilrettelegges for tilgjengelighet med bil i sentrum, i forhold til i hvilken grad det skal vektlegges å bevare et trivelig landsbymiljø.

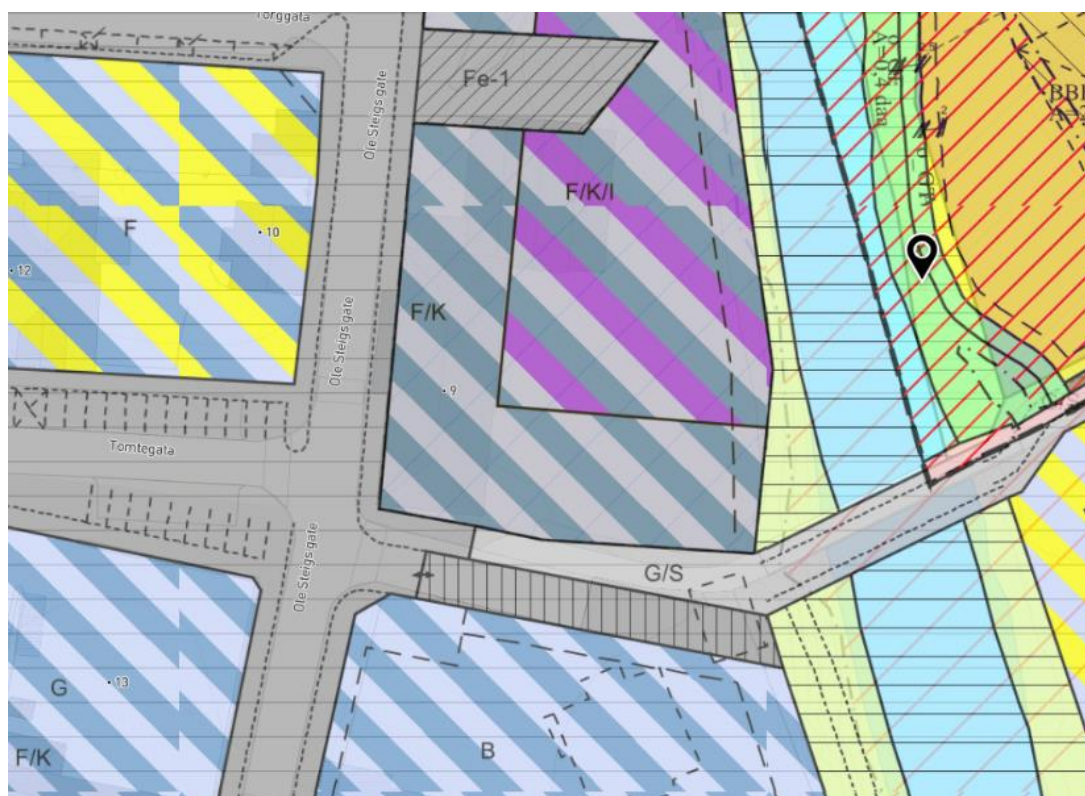
Arealbruk – visuelle virkninger og funksjon

Lokalisering av parkering er med på å påvirke hva som oppleves som et trivelig sentrumsområde. Parkerte biler bidrar negativt til opplevelsen av et levende tettsted. Parkeringsarealene er i stor grad med på å strukturere tettstedet med tanke på hvor det oppleves som ønskelig og naturlig å oppholde seg. Flere studier viser at hvor lang gangavstand som aksepteres er svært avhengig av miljøet. De fleste er villig til å gå lengre dersom gangturen oppleves som trygg og hyggelig.

Store utflytende asfaltflater på Bunnpris og Kiwi trekker ned inntrykket av Ringebu sentrum sett fra E6. Flere av parkeringsarealene i dagens sentrum opptar mer areal enn nødvendig. Grusplassen på baksiden av Fargerike mangler opparbeidelse, og parkering foregår spredt ut over hele plassen. Den tosidige parkeringsplassen i Tomtegata ligger sentralt plassert i sentrum, mellom Ole Steigs gate og gågata. Ved store arrangementer stenges strekket av Tomtegata inn mot gågata for trafikk og arealene omgjøres til gangstrøk med salgsboder og uteservering. Det samme gjelder Hanstadgata hvor hele gata mellom Ole Steigs gate og Jernbanegata stenges, og de langsgående parkeringsplassene gjøres utilgjengelige. Kaupangerparkeringen er da tilgjengelig via Jernbanegata. Ved de største arrangementene gjøres Kaupangerparkeringen om til torgareal.



Figur 6 Dette arealet er ikke regulert til parkering og ikke opparbeidet. Adkomst skjer over fortauet



Figur 7 Arealet bak Fargerike som brukes til parkering er regulert til forretning og kontor



Figur 8 Ved Rema 1000 er det oppstillingsplass for hele 64 biler, og man hadde til og med litt asfalt til overs.

Trafikksikkerhet

Registreringen viser at de mest brukte parkeringsplassene i dagens Ringebu sentrum ligger i det som kan kalles den indre sentrumskjernen, i nær tilknytning til gågata og andre butikker med stort besøk - som Annis Pølsemakeri og Vinmonopolet. I dette området er det også mange ganglinjer som krysser over parkeringsarealene. Til sammen skaper dette en uheldig miks av mange folk og mange biler i det samme området, og dette er en utfordring for trafikksikkerheten. Særlig skaper den tosidige gateparkeringen i Tomtegata farlige situasjoner. Gangtraséen i Tomtegata som fører bort til gangbrua har mye brukte parkeringsplasser på hver side med kjøring inn og ut.

Sykkelparkering

Ringebu sentrum er blitt en destinasjon for terrengsykling, med Sykkelviku som et høydepunkt i august hvert år. Gang- og sykkelveger leder ut av sentrum både langs E6 sørover og nordover til boligområdene på Ulberg og Gunstadskogen. Men sykkelparkering er mangelvare - særlig i den indre sentrumskjernen.



Figur 9 For Rema 1000 var tilgjengelig sykkelparkering ikke en prioritet i juni 2021

Villparkering

I sentrumskjernen ser en ofte en del villparkering. Både på steder der det må være innlysende at det ikke er lov å parkere – som oppå fortau og gangveger, men også litt for nærme kryss, fotgjengerfelt og brannhydranter. Denne praksisen virker å være uavhengig av om det er få ledige plasser eller ikke. Omfanget kan være et tegn på at det er for få plasser forbeholdt HC i den indre sentrumskjernen.



Figur 10 Eksempler på villparkering i Ringebu sentrum

Muligheter og forslag til tiltak

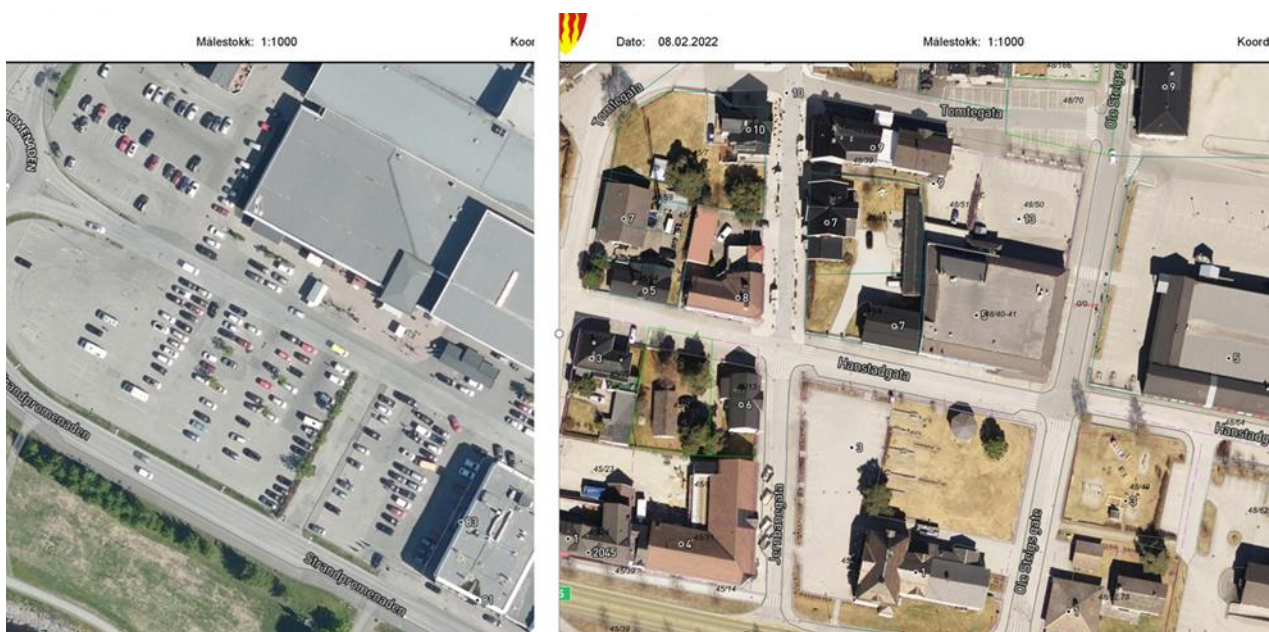
Sikre tilgjengelighet og parkering for forflytningshemmede

Det må sikres et visst antall plasser med tilstrekkelig god merking og strategisk plassering slik at forflytningshemmede sikres god tilgjengelighet til butikker og andre målpunkter i sentrumskjernen.

Deling av parkeringsplasser

De aller fleste av de eksisterende parkeringsplassene i Ringebu er på kommunal grunn. Flere av disse plassene benyttes som ansattparkering i arbeidstiden, men ellers står de ledige. Med organisatoriske grep er det mulig å få til økt sambruk av parkeringsplassene. Slik vil antallet parkeringsplasser i sentrum kunne reduseres uten at det går på bekostning av samlet parkeringskapasitet.

Eksempel: Halvparten av P-plassene i den indre sentrumskjernen fjernes for å gi plass til byggegrunn og gangstrøk. Parkeringen foran Elon og apoteket, Coop Extra, bak Fargerike og i Tomtegata utgjør til sammen 125 plasser, hvorav 113 var i bruk 2. juni. Med en reduksjon til et parkeringstilbud på 72 plasser i dette området ville 40 måtte finne parkering andre steder i Vålebru. Med en strategi for større grad av deling av parkeringsplasser ville 40 av disse kunne parkere ved rådhuset hvor nettopp 40 P-plasser stod tomme denne junifredagen - bare noen få skritt fra butikkene. Samtidig var det fortsatt ledige plasser innenfor det som kan kalles den indre sentrumskjernen. Åtte i Torggata og sju ledige foran Ringebu bibliotek.



Figur 11 Flyfoto i samme målestokk som viser Strandtorget på Lillehammer og den indre sentrumskjernen i Vålebru forteller at avstandene i Ringebu relativt sett er små. Flere studier viser at hvor lang gangavstand som aksepteres er svært avhengig av miljøet. De fleste er villig til å gå lengre dersom gangturen oppleves som trygg og hyggelig.

Sikre parkeringsplasser for handlende og besøkende

Med økt konsentrasjon av tilbud og arbeidsplasser i sentrum på sikt, er det viktig å sikre hyppig rullering av plassene, slik at samlet parkeringsbehov for besøkende kan dekkes av færre plasser.

Hyppig rullering av parkeringsplasser i sentrum gjør det lett å finne parkeringsplass for korte opphold. Dette vil være positivt for næringsdrivende i sentrum. Tiltak som gjør det lett å finne plass for korte opphold vil i tillegg bidra til å redusere omfanget av letetekjøring. Konkret vil dette innebære at ansatte må parkere noen ekstra meter unna arbeidsplassen. Slik kan de sentrale parkeringsplassene forbeholdes kortidsparkering.

Større andel langsgående gateparkering

Mens store åpne asfaltflater gir negative virkninger for estetikk og ganglinjer, er gateparkering en bymessig og mer arealeffektiv måte å organisere parkering på. I gjeldende reguleringsplan for Vålebru er det lagt til rette for ni gateparkeringsplasser i Tomtegata som ikke er opparbeidet. Gateparkering kan også etableres i Brugata, Ole Steigs gate og langs dagens E6 når denne kan omformes til en tettstedsgate etter at E6 er lagt om.



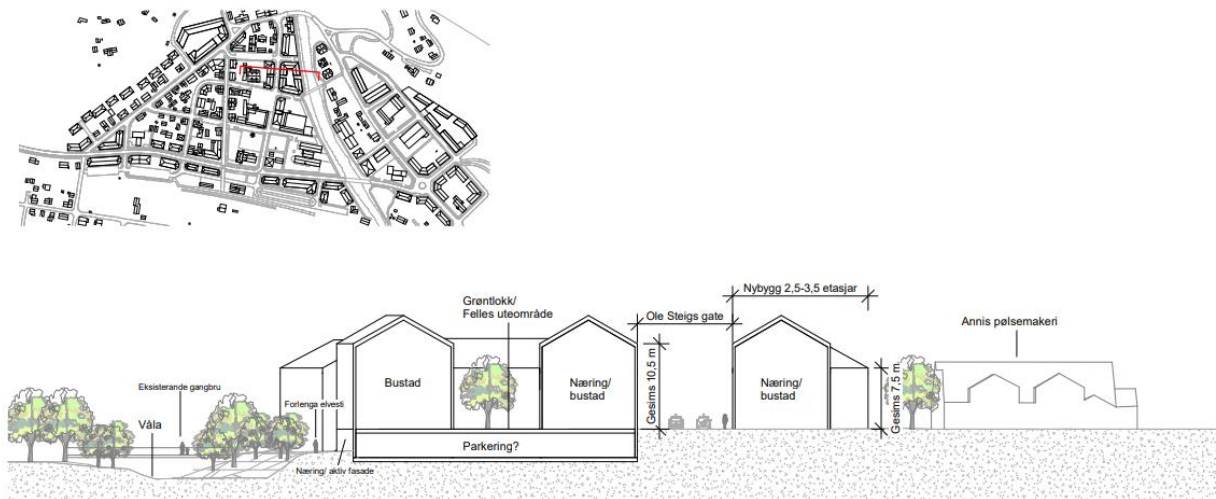
Figur 12 Tv: Mellom Jernbanegata og E6 er Tomtegata i gjeldende reguleringsplan regulert til opparbeidelse med fortau og kantparkering.

Th: Tonninggata i Stryn er riksveg og gjennomfartsåre. På 1990-tallet ble den bygget om til miljøgate. Kjørebane er snevret inn til en bredde på 6,5 meter mellom kantsteinene. Det er anlagt parkeringslommer med bredde 2,2 meter langs gata på størstedelen av strekningen, og brede fortau.

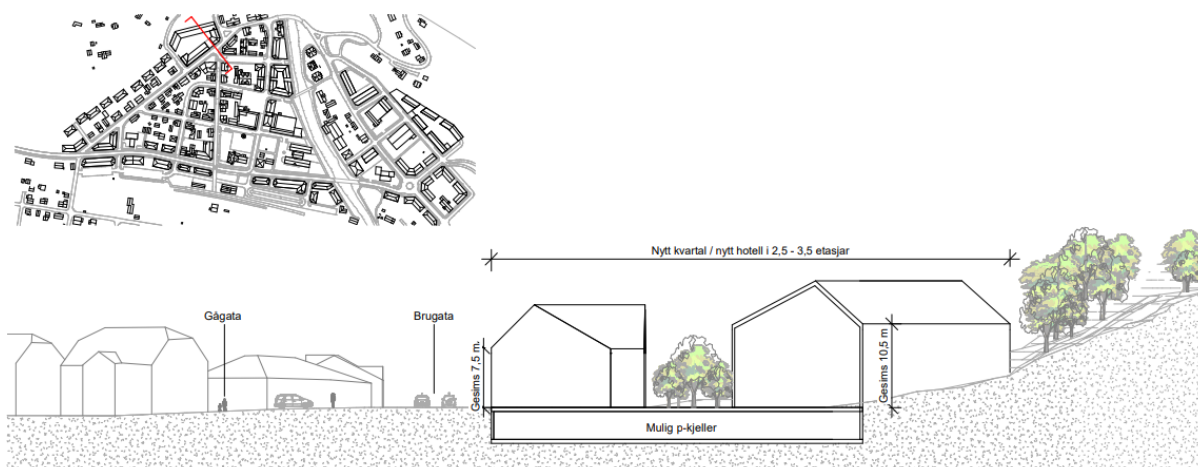
Parkeringskjeller

§3.3 i kommuneplanens arealdel sier om parkering i sentrumsområdene at *Arealbehov for nye parkeringsplasser i sentrumsområdene skal fortrinnsvis søkes løst ved bygging av parkeringskjeller/-hus.* Bygging av parkeringskjeller under bakkenivå er kostnadsdrivende og mange steder krevende å innpasse i kvartalsstrukturen. Dette også fordi nødvendig nedkjøringsrampe vil være arealkrevende. Parkeringsarealer innendørs på første etasje gir ofte en inaktiv fasade mot gaterommet. Ved større utbygginger vil det være mulig å legge næringslokaler i forkant av «parkeringskjeller» og

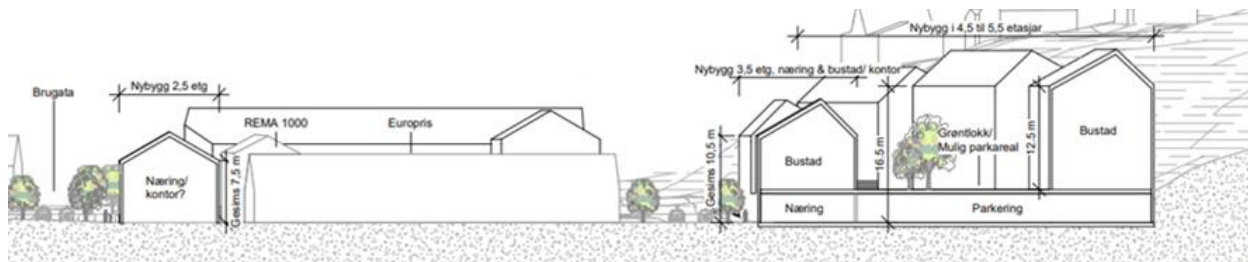
uteoppholdsarealer oppå parkeringsdekket. Mulighetsstudie for fortetting og byggehøyder viser noen muligheter for å utnytte høydeforskjeller til å etablere parkering under bakken.



Figur 13 Ved Våla gir høydeforskjellen som er på én etasje mulighet til å etablere p-kjeller med næringsareal i forkant, slik at det blir aktive fasader ut mot elva.



Figur 14 Hotelltomta er et såpass stort kvartal at det med høy utnyttelse av denne tomte kan være økonomi i å etablere parkeringskjeller under bakkenivå.



Figur 15 Sør på Vålejordet kan det etableres parkering på første etasje med næringsarealer ut mot en ny gate parallelt med Brugata

Varelevering

Det må sikres gode vareleveringsløsninger for sentrumsområdet - både for å gi gode vilkår for næringsdrivende, og for å unngå konflikter med øvrig trafikk - spesielt myke trafikanter. I en kvartalsstruktur med små kvartaler er det sjelden tilgjengelige «baksider» der funksjoner som varemottak og avfallshåndtering kan gjemmes bort. For å sikre best mulig løsninger bør varelevering ivaretas som et eget tema i regulering av alle nye utviklingsprosjekter i sentrumsområdet. For å sikre at de enkelte utbyggere tar ansvar for vareleveringsløsninger må det i sentrumsplanen stilles et generelt krav for all virksomhet i planområdet om at trafiksikker og funksjonell vareleveringsløsning skal være etablert før ny bebyggelse eller tilbygg tas i bruk.

I en tett landsbystruktur vil det ikke alltid være mulig å tilrettelegge for varelevering ved hvert enkelt målpunkt. Når Ringebu sentrum fortettes, vil det derfor kunne bli behov for en samlet plan for varelevering, som sikrer effektiv og trafiksikker mulighet for varelevering for virksomheter som ikke har mulighet til å etablere dette på egen grunn. For å redusere presset på gateparkeringsplasser og redusere konfliktnivået med øvrige trafikanter, bør de næringsdrivende være pådrivere for å sikre at varelevering fortrinnsvis foregår i perioder med lavt aktivitetsnivå.

Parkeringskrav for bolig og næring i ny sentrumsplan

Gjeldende reguleringsplan sier at det skal avsettes tilstrekkelig antall parkeringsplasser for kunder og egne ansatte på egen tomt, ved private, eller tinglyste avtaler på annen privat tomt, betales bidrag til kommunen for parkeringsplasser på gate eller offentlig parkeringsplass. Normalt kreves 1 plass per 50 kvm butikkareal. Kommunen kan vedta endring av normtallet, og hvert år bestemme beløpet for parkeringsbidrag. Også for byggeområde for kontorer (gjelder også i kombinasjon med andre formål): Det skal avsettes parkeringsplasser for virksomheten i tråd med pkt. 2.6 b).

For byggeområde for boliger (gjelder også i kombinasjon med andre formål) skal det normalt avsettes minst 1 garasje plass og 1 ekstra oppstillingsplass for boliger større enn 75 kvm, og minst 1 oppstillingsplass for boliger mindre enn 75 kvm. I kvartalene E, F, G, I og H gjelder samme krav om garasje plass, men kun 1 ekstra oppstillingsplass per 2 boliger.

I henhold til gjennomføringsplanen skal det i arbeidet med revisjon av sentrumsplanen gjøres en vurdering av parkeringskravene med mål om vridning mot gange-, sykkel- og kollektiv – et viktig ledd i klimavennlig landsbyutvikling.

Utviklingen ellers i Gudbrandsdalen går nå mot lavere parkeringskrav ved bygging av nye boliger i sentrumsområdene. Otta brygge er et nylig realisert fortettingsprosjekt i Otta sentrum. Her ble følgende parkeringskrav lagt til grunn: 1,5 parkering pr boenhet og 1 parkeringsplass pr 50 m² næringsareal/salgsareal.

Detaljreguleringsplan for Brugata 16 vedtatt 15.02.2022 og tilrettelegger for 12 boliger øst for Våla. I denne planen er det krav om minimum en biloppstillingsplass per boenhet. Dersom boligene etableres med kun én P-plass per bolig bygger dette opp om et mål om å begrense bilbruken ved sentrumsnære tomter. Besøkende og eventuelt bil nummer to må parkeres på parkeringsplasser som er tilgjengelig for publikum andre steder i sentrum. Dette bygger opp under et mål om mer deling av parkeringsplasser.

Gjøre parkeringsarealene mer attraktive i landsbybildet

Omramming og struktur med vegetasjon og kantstein kan bidra til å gjøre parkeringsarealer til mer visuelt positive elementer i sentrum. Parkeringsplassen ved Kaupanger er eksempel på et parkeringsareal som er innrammet med vegetasjon. Dette forhindrer inntrykk av asfaltørken, og bidrar til at parkeringsplassen blir hyggelig å komme til. Ofte er det ikke mer enn noen få trær som skal til for å bryte opp og gi et mykere inntrykk. Et eksempel på dette er parkeringsplassen ved Ringebu stasjon.



Figur 16 Tv: Åpne løsninger for fordøyning og infiltrasjon av overflatevann er også egnet for å tilføre grønt og strukturere parkeringsplasser. Eksempel fra Campus Ås.

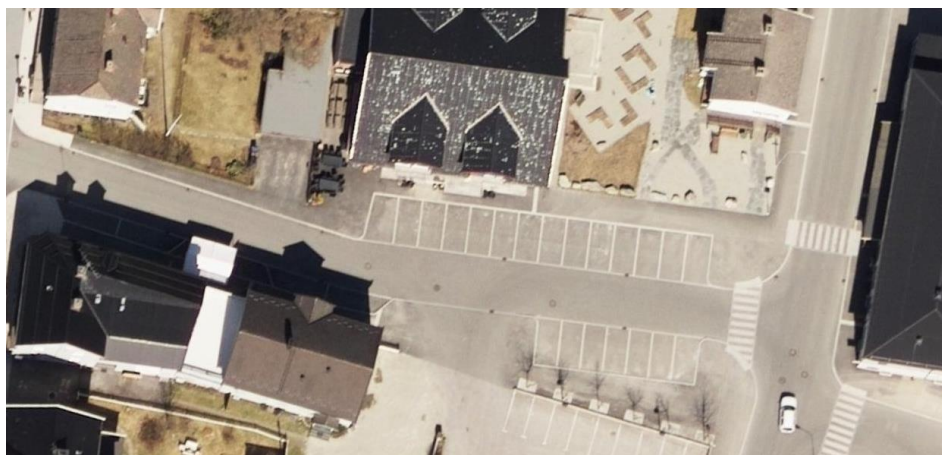
Th: De store parkeringsarealene ved Håkons hall på Lillehammer er brutt opp av trekker som gir et mykere og mer tiltalende visuelt inntrykk.

Sanere den tosidige parkeringsplassen i Tomtegata

På strekket mellom Ole Steigs gate og Jernbanegata fungerer Tomtegata i dagens situasjon som et aktivt byrom med mange målpunkter og ganglinjer på kryss og tvers. Dette harmonerer dårlig med tosidig parkering med mye rygging. Tomtegata ligger tett på gågata, og det er naturlig å tilrettelegge for en utvikling i retning av gatetun eller sambruksfelt hvor fotgjengeren har fortrinnsrett. Det foreslås å fjerne parkeringsplassene som ligger vinkelrett på gata på hver side. For Anni er det svært ønskelig å beholde

parkeringsplassene som ligger rett utenfor slakterbutikken. Det kan også tilrettelegges for langsgående parkering i Tomtegata – se skisse figur 15.

Å redusere omfanget av bilbruk i denne delen av sentrum vil redusere trafikken på tvers av gågata. I denne sammenhengen vil det ikke være noe å hente på å gjøre gata enveiskjørt. Dersom adkomst til P-plassen foran Coop skal beholdes som i dag vil omlegging av Tomtegata til enveiskjørt innebærer økt trafikk på tvers av gågata.



Figur 17 Dagens situasjon



Figur 18 Omlegging av Tomtegata er en forutsetning for realisering av planlagt sentrumsbygg (egen planprosess). De som parkerer foran Annis vil måtte kjøre inn fra Ole Steigs gate og ut igjen på tvers av gågata.

Flere parkeringsplasser for sykkel på offentlig grunn

Å etablere gode sykkelparkeringsmuligheter er viktig for å oppnå økt bruk av sykkel til og fra sentrum. Tilrettelegging for sykkel gjøres gjennom reguleringsbestemmelser. I detaljreguleringsplan for Brugata 16, vedtatt februar 2022 er det stilt krav om to sykkelparkeringsplasser per bo

Behovet for offentlige sykkelparkeringsplasser på offentlig grunn ved ulike målpunkt i sentrum må vurderes. Utforming av plassene tilpasses stedlige forhold. Mulighetene for å legge til rette for tyverisikker parkering som gjør det attraktivt å benytte dyrere sykler, deriblant elsykler til ærend i

sentrum må vurderes. Det skal også vurderes om det kan tilbys lademuligheter for elsykler i tilknytning til parkeringen.

Tilrettelegge for bildelingsordninger

Kommunen bør følge markedsutviklingen, og åpne for å reservere en del av kommunens parkeringsplasser til bildeling. Kommunen bør også vurdere å åpne for muligheten til å tillate bygging med færre parkeringsplasser enn normkravet eller retningslinjene tilsier, gitt at utbygger kan dokumentere at beboere eller ansatte kan melde seg inn i en lokal bildeleordning.

Ladestruktur

Ny ladeinfrastruktur bør legges ved de større parkeringsarealene i randsonen av sentrum, slik at ikke elektriske kjøretøy blir «invitert» inn i gatene i for stor grad. I mars 2021 ble det laget en utredning som vurderte plassering av elbilladere på fem ulike parkeringsplasser: Coop/Annis, Kaupanger, Rådhusområdet (vest), Vålejordet og kommunal parkeringsplass ved Elektro-Service AS. I mars 2022 ble det etablert fem ladestasjoner lengst øst på parkeringsplassen som ligger sør for Rådhuset. Disse er tilgjengelige for publikum.

Kriteriene som de ulike alternativene er vurdert ut fra:

- Nærhet til handel og sentrumsfunksjoner
- Adkomst
- Myke trafikanter
- Muligheter/kostnadsbilde strømtilførsel
- Eierforhold
- Estetikk
- Synlighet fra dagens E6

Oppsummering av vurderingene som ble gjort:

Vålejordet: En del av sentrum som har behov for videre utvikling. God gangforbindelse over til hjertet av landsbyen, men noe avstand. Bidrar til å unngå økning av biltrafikk i sentrumskjernen. Mest kompliserte plassering med tanke på strømtilførsel. Konklusjon: middels negativ virkning

Kaupanger: Veldig god beliggenhet når det gjelder nærhet til sentrumsfunksjoner, men uheldig med tanke på adkomst og at både Hanstadgata og selve parkeringsplassen stenges ved arrangementer. Utfordrende med tanke på å innpasse et ladeanlegg og ny nettstasjon i/ved verneverdig historisk bygning og relativt nyetablert grøntanlegg med høy kvalitet. Mye gang- og sykkeltrafikk i området og et trafiksikkerhetsmessig sårbart punkt i overgangen fra bilfri gate til kjøreareal. Konklusjon: Negativ virkning.

Coop/Tomtegata: Midt i sentrum og mange parkeringsplasser for de handlende. Ryddig adkomst via Ole Steigs gate. Nærhet til lekeplass, park og offentlig toalett. Parkeringsplassene på vestsiden av Ole Steigs gate vurderes å være for trange til å innpasse et ladeanlegg av en viss størrelse. På østsiden er parkeringsformålet i konflikt med annen arealbruk – fotgjengerakser og mulig byggegrunn langs elva. Det

er ikke kommunal grunn i området og dermed en lengre veg å gå for å få det realisert. Konklusjon: Middels negativ virkning.

Kommunal parkeringsplass ved gamle Texaco: Minus for noe avstand og manglende synlighet til sentrumsfunksjonene, men gode gangforbindelser til disse og potensiale for bedring av gangforbindelsene. Pluss for potensiale for å ruste opp et område som fremstår som noe rufsete. Det er felleskapsfunksjoner i området i dag. Ringebu ungdomshus ligger rett bak med planer for park og nytt aktivitetsareal. Pump tracken ligger et steinkast unna. Etablering av ladestasjon vil gi en mulighet for å aktivisere denne delen av sentrum. Konklusjon: Positiv virkning

Parkeringsarealene ved rådhuset: Arealene ligger midt i sentrum rett i nærheten av "hovedinnfartsåren" Ole Steigs gate. Umiddelbar nærhet til lekeplass må vurderes som et pluss med tanke på ladeopplevelse/stoppeffekt. Mulighet for opprusting av området og sambruk av parkeringsplasser. Konklusjon: Positiv virkning

Referanser

Ringebu kommune, Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030, vedtatt 19.06.2018

Ringebu kommune, Reguleringsplan for Vålebru, vedtatt 15.05.2003

Ringebu kommune, Detaljreguleringsplan for Brugata 16, vedtatt februar 2022

Statens vegvesen, «Hva betyr gateparkering for handelen», Statens vegvesen – Vegdirektoratet 2015

Transportøkonomisk institutt, «Kunnskapsstatus – Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum – TØI rapport 1400/2015

Transportøkonomisk Institutt (TØI), «TØI Rapport 1593a/2017: Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer

