

10.04.2019

Trafikk- og parkeringsl ysingar i Aurland kommune

Framlegg fr  sakskomité



Aurland kommune
-det naturlege valet

Bakgrunn

KS-083/18 Vedtak:

Kommunestyret set ned sakskomité i medhald av § 10 i kommunelova. Komiteen skal saksførebu og gje si innstilling til:

-løysingar for parkeringsregulering og framtidige parkeringsløysingar i Flåm, Gudvangen og på Aurlandsvangen.

-løysingar for god trafikkflyt, trafikkregulering og trafikktryggleik i Flåm, Gudvangen og på Aurlandsvangen.

-løysingar for å hindre uønska og ulovleg parkering i Flåm, Gudvangen og på Aurlandsvangen.

-kva for parkeringspolitikk som skal gjelde for øvrige område i kommunen

-finansieringsløysingar for nye parkeringsareal og øvrige parkeringsrelaterte tiltak

-korleis det vert sikra effektiv drift og organisering av ordningane, herunder utøving av mynde til å gje gebyr etter forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3 og regulering mv. § 14, jf.

vegtrafikkloven § 31 a, herunder og mynde til å fjerne eller forvare kjøretøy, jf.

vegtrafikkloven § 37 annet ledd.

-kva som vil bli krevd av eventuelle forskrifter og vedtekter.

Sakskomiteen vert sett saman slik:

1. Leiv Jarle Bergheim – leiar. Vara, Stian Eriksen Bjørnstad
2. Monica Finden – nestleiar. Vara, Bjarne Petterson
3. Bengt Erlend Skjerdal – Vara, Marianne Holme
4. Monica Gjesdal Larsen – Vara, Anders Fretheim
5. Terje Horvei – Vara, Per Are Flåm

Sakskomiteen gjev si innstilling til kommunestyremøte i april 2019.

Sekretær for komiteen: Inge Håvard Aarskog, næringssjef
Simen Haugen Orvedal, ingeniør, Teknisk etat

Arbeidet i komiteen

For å få ein god prosess, var det viktig for komiteen å kartleggja kva samarbeidspartnarar det var viktig å ha med frå starten. Me landa på at næringslivet i kommunen, vegvesenet og plansjefen i kommunen vart naturlege val. Det er halde to møte med næringslivet og eit møte med vegvesenet. Plansjefen har vore tett på i heile prosessen.

Komiteen ser på det framlagde produktet som ein forstudie/forprosjekt etter PLP metoden. Kommunestyret må taka stilling til vegen vidare. Skal ein sakskomité/styringsgruppe fullføra hovudprosjektet fram til ein ferdig plan, eller skal administrasjonen overta det vidare arbeidet? Som leiar av komiteen vil eg rosa næringslivet for eit konstruktivt samarbeid og dei mange gode innspela dei har bidrege med, eg vil óg takka plansjefen for hennar bidrag, Simen frå teknisk som har vore limet i komiteen og levert heile vegen, Inge Håvard som sekretær og sist men ikkje minst komitémedlemane. Som leiar er det ein fryd å leia ein komité med so konstruktive medlemar.

Når det gjeld punktet om finansieringsløysinga i mandatet meiner komiteen det bør vera ein del av hovudprosjektet. Komiteen meiner det hastar mest i Gudvangen og Flåm, deretter Aurlandsvangen. Undredal og Vassbygdi er og vurdert. I samband med reguleringsplanprosess i Undredal og Flåm har det vore dialog med planavdelinga i kommunen. Når det gjeld reguleringsplanen i Flåm vil innspela frå komiteen bli tatt med i vidare planlegging. Det vart halde møte med vegvesenet i februar. Komiteen har hatt 9 møte. Alle møtereferat er tilgjengeleg for ålmenta.

Leiv Jarle Bergheim

Leiar av sakskomiteen

Trafikk og parkering i kommunen

JAMFØR STREKPUNKT 1-4 I VEDTAKET

I dei kommande avsnitta blir strekpunkt 1 til 4 i sakskomiteen sitt mandat drøfta med tilrådingar. Sentrumsområda i Flåm, Gudvangen og Aurlandsvangen blir omtalt separat med eiga tilråding. Tilråding for kvart enkelt sentrumsområde vil ta utgangspunkt i overordna og generelle føringar som blir omtalt i dette dokumentet.

Parkeringsbehovet vert opplevd ulikt av ulike brukarar, og har sterk tilknytning til innbyggjarane sine haldningar. Parkeringspolitikk må ivareta det reelle parkeringsbehovet som er naudsynt for dei ulike stadane sin funksjonalitet, men skal ikkje stimulera til høg bilbruk. Utstrakt bruk av bil bidrar til utslipp av klimagassar, støy og ureining, samt stiller krav til tileigning og drift av nye parkeringsplassar, noko som er kostnadskrevjande. Det er viktig å arbeide med å redusere parkeringsbehovet og finne ein optimal balanse mellom ulike transportløyser, før det eventuelt blir tileigna nye parkeringsplassar. Rasjonaliseringsgevinstane som kan bli tatt ut i ein meir effektiv politikk må komme busette, besøkande og aktørane i sentrumsområda til gode. Det er ei målsetting å redusere personbilbaserte arbeidsreiser i Aurland kommune.

Utforming av areal

Overordna strategi for parkering i sentrumsområda er å sentralisere parkeringsarealet til eitt enkelt område som vert lagt til rette for korttidsparkering. Samtidig vert areal utanfor sentrum, med 5-15 minutt gangavstand frå sentrum, lagt til rette for langtidsparkering. Formålet med dette er å legge til rette for at bygdesentruma skal vere attraktive og aktive område for handel, rekreasjon og opphald, både for fastbuande og tilreisande gjester.

Ved å sentralisere parkeringa i sentrum, vil det vera mogleg å få ei meir effektiv arealutnytting, og ein kan forsvare å investere i større parkeringsstruktur. Dette vil frigje areal i sentrum som til dømes kan nyttast til grøntområde, næringsbygg og handel.

Som prinsipp for framtida skal nye bustad- og næringsareal i sentrumsområda utformast med parkering på eiga tomt.

Ulovleg parkering

For å kunne handheve parkering som er i strid med trafikkloven må kommunen søke om mynde. Dette bør bli gjort snarast mogleg. Kva krav som setjast for å kunne få godkjend søknad blir omtalt ved eit seinare punkt.

Handheving av dette vil være enklare med ein sentralisert parkeringsstruktur.

Uønskt parkering

Framtidig utforming av areal må gjerast slik at det ikkje er mogleg å parkere på uønskte stader. I tillegg må aktive reguleringsformer takast i bruk, for å få langtidsparkering til å skje på tiltenkte plassar.

Innføre parkeringsnorm

Parkeringsnorm er eit av fleire verkty kommunen kan ta i bruk innanfor parkeringspolitikken. Ei kommunal parkeringsnorm er eit juridisk verkemiddel som er heimla i plan og bygningsloven (§11-9). Parkeringsnormer vert utarbeidd som føresegner i kommuneplanar. Parkeringsnormer vert nytta i byggesaker og reguleringsaker for å avklare tal parkeringsplassar som skal etablerast ved nybygg, ombygging og bruksendring. Tal parkeringsplassar som skal etablerast må anten vere på eigen eigedom eller på annan eigna stad utanfor offentleg veg. Formålet med parkeringsnorm er at behovet for parkering skal dekkast. Dette betyr i praksis bebruarane, arbeidstakarane og besøkande sitt behov for parkering.

Ofte vert parkeringsnormer knytt opp til ulike område eller soner i kommunen, til dømes i sentrum og utanfor sentrum. Vanlegvis vert parkeringsnormer lagt opp etter formål, med ei hovudinndeling mellom bustad og næring, samt underkategoriar.

Parkeringsnormer kan utformast på ulike måtar:

- minimumsnorm (vert ofte brukt for bustadar)
- fastnorm
- maksimumsnorm

Måleininga som vert nytta er knytt til areal, eining (bueining) eller tal rom.

Det er som regel gjeve parkeringsnorm for bil og sykkel.

Det må i det vidare arbeidet leggest til grunn at det skal lagast parkeringsnorm i samband med ny kommuneplan.

Soneparkering for bustad og verksemd

Dei som bur i sentrumsområda og på veglause stadar langs fjorden, og ikkje har høve til å parkere på eiga grunn, vil bli råka av betalingsparkering dersom dette blir innført. Det må gjerast vedtak om lokal forskrift for å kunne innføre bustadsoneparkering. Bustadsoneparkering inneber at alle som har bil og bur i det aktuelle området vert tilbude P-kort, medan andre må betale ordinær parkeringsavgift. Det er vanleg å fastsette avgifta for parkeringskort slik at inntektene gir dekning av kostnadane ved ordninga.

Dersom det vert innført betalingsparkering vil enkelte verksemder bli råka. Dette gjeld spesielt verksemder som held til i sentrum og i sitt virke er avhengig av bil, som til dømes handverkarar og transportnæring, men som ikkje har parkering på eiga grunn.

Formålet med ei forskrift lyt vere å legge til rette for tilbod om offentlege parkeringsplassar for busette og andre med særskilte behov for parkering, og sikre einskapleg og korrekt sakshandsaming.

Kollektivtilbodet

Kollektivtransporten i kommunen vert i dag dekkja av skuleruter og kommersielle ruter, eit regionalt samband mellom Sogn og Bergen, og om sommaren til Hallingdal. I realiteten er ikkje dagens kollektivtilbod eigna til persontransport internt i kommunen, med tanke på å komme seg til og frå servicetilbod, arbeidsplassar og fritidstilbod. Det er etablert fleire kommersielle ruter som dekker behov for transport av turistar mellom Gudvangen og Flåm, og opp til Stegastein.

Det bør gjerast ei vurdering av kollektivtilbodet i kommunen for å sjå på betringmoglegheiter. Eventuelle betringar av kollektivtilbodet, som til dømes «shuttlebus», vil kunne påverke parkeringsbehovet i sentrumsområda.

Det er òg ønskjeleg å overføre meir av trafikken frå veg til sjø. Spesielt i Undredal bør det leggest til rette for at besøkande kan reise til og frå bygda via fjorden. Dette vil og vere aktuelt på Aurlandsvangen.

Gang- og sykkeltrafikk

Aurland har ein relativt høg del av bussettinga i og nær sentrum av Flåm og Aurlandsvangen. Dette opnar for at ein stor del av besøksreiser til sentrum kan skje til fots eller med sykkel. Det er òg planar om å realisera turveg mellom Heggvikji og Bøen. Dette vil gje høve til å kunne sykle trygt mellom Flåm og Aurlandsvangen, og vil truleg medføre ein sterk auke i sykkelbruken.

For å stimulere til auka bruk av sykkel bør det innførast krav om sykkelparkering i sentrumsområda. Det må leggest til rette for sykkelparkering på lik linje med bilparkering.

Parkering av større køyrety

Parkering av større køyrety som lastebilar og bussar vert opplevd som eit problem. Det er ikkje anvist kvar slik parkering skal skje. Døme på dette er i Gudvangen ved bensinstasjonen, i Hopen nær Aurlandsvangen og i Flåm. Dette skapar meir konkurranse om parkeringsplassane i og nær sentrum. Det er ikkje naudsynt å løyse heile dette parkeringsbehovet i eller nær sentrumsområda der etterspurnad etter parkering er størst. Utfordringa må vurderast i ein større samanheng ved rullering av reguleringsplanar og kommuneplan. På kort sikt kan det løysast med skilting, lokale tilpassingar og eventuell bøtelegging.

Styrke sentrumsområda

Sentrum skal vera ein attraktiv plass å opphalde seg i og besøke. Det er viktig å legge parkeringstilbodet til rette slik at kommunen sine målsettingar om fortetting i sentrum kan gjennomførast. Intern trafikk mellom parkeringsplassane og andre korte reiser til parkeringsplassane i sentrumsområda bør reduserast.

Effektiv arealbruk

Aurland kommune har mangel på tilgjengeleg areal, og tileigning av nytt areal er kostnadskrevjande. Det er viktig at arealet blir brukt effektivt når nye byggeprosjekt skal gjennomførast.

Flåm

Kortsiktig:

I sommarhalvåret 2018 finansierte Aurland kommune, Aurland hamnevesen og Flåm Utvikling ei parkeringsvertordning for å handsame trafikken på A-feltet. Ordninga blei administrert av hamnevesenet.

Det vart òg naudsynt å auke parkeringskapasiteten ved å opne halve grusbana for parkering.

Tiltak:

Vidareføring av parkeringsvertordninga i kommande sommarsesong og opna grusbana for parkering i sommarmånadane.

Langsiktig:

I møte med næringslivet og andre aktørar i Flåm, er det vist stort engasjement for framtidig utforming av areal og parkeringsordningar. Eit overordna ynskje er at A-feltet skal bli parkeringsfritt, og at trafikken gjennom A-feltet i hovudsak skal vera i form av «drop off». Det har blitt fremja forslag om eit heilt bilfritt A-felt. For å kunne oppnå dette er det naudsynt å bygge ut parkeringskapasiteten utanfor A-feltet.

Det er samstundes ikkje nok permanente parkeringsplassar i Flåm for å monna parkeringsbehovet i sommarmånadane. Pr. i dag er det om lag 120 offentlege parkeringsplassar på A-feltet, 140 på Brekkesida og 36 parkeringsplassar ved Flåmsbanemuseet/Flåm Sweater Shop. Dette er ikkje tilstrekkeleg, då det var naudsynt å opne grusbana for parkering i 2018. For 2019 føreligg det eit forslag om å nytte 2/3 av bana til parkering, noko som vil auke parkeringskapasiteten med om lag 150 plassar. Fleire bedrifter har privat kundeparkering. Desse er ikkje kartlagt av kommunen, men kan tilsvara om lag 100 plassar.

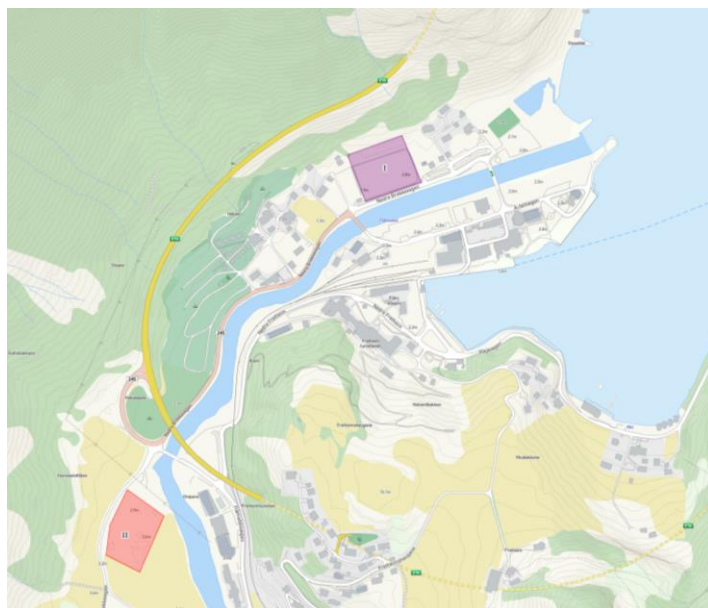
Totalt anslag parkeringsplassar i 2019 er med grusbana omlag 550 parkeringsplassar. For å taka høgde for framtidig vekst blir dimensjonerande tal på parkeringsplassar for området vurdert til 800.

For å erstatte dagens A-feltparkering og mellombels parkering på grusbana, og samstundes auke parkeringskapasiteten til dimensjonerande tal, vil det krevjast eit parkeringsanlegg med plass til 520 bilar.

Det har blitt fremja forslag om parkeringshall i fjell frå både næringa og politikarar. Innleiande undersøking viser at fjellhall kostar 2 til 3 gonger so mykje per parkeringsplass som eit parkeringshus. Ei høg kostnadsramme medfører at det ikkje er økonomi i kommunen til å gå i gang med parkeringshall i fjell før lengre fram i tid.

Fleire område har blitt vurderte som aktuelle for plassering av eit framtidig parkeringsanlegg.

Figur 1 viser eit oversiktskart over dei to parkeringsareala som blir vurderte som mest aktuelle areal for framtidig utbygging av volumbasert parkeringsanlegg – grusbana (I) og gamle idrettsbana (II).



Figur 1: Oversiktskart, aktuelle parkeringsareal i Flåm

I tabell 1 under er ei oppsummering av relevante fakta for området.

	Grusbana (I)	Gamle Idrettsplassen (II)
Areal (om lag)	10 850 m ²	9 250 m ²
Flaumsone:	Ja	Ja
Flaumdjup (Q200+40%):	0.5m	>2m
Skredzone:	Ja	Ja
Skredsikringskrav:	Førelegg ingen vurdering	>20m skredvoll
Gangavstand til togperrongen:	500m	1200m
Gangtid til togperrongen:	6.0 minutt	14.4 minutt
Fortausbreidde:	2.5m	1.25m
Kryssingar av vegbane utan gangfelt:	1	3

I planert areal er områda om lag like store. Grusbana har eit større areal om ein tek høgde for bakkane over grusbana. Statens Vegvesen si handbok N100 «Veg- og gateutforming» sett dimensjonerande krav til 20 m² areal per parkeringsplass for parkeringsanlegg av denne storleiken. Dette inneber at 9 000 kvm vil gje 450 parkeringsplassar. Dette inkluderer ikkje areal til vegkant/innkøyrslé.

Begge områda er innanfor flaumsona. Flaumsonekarta i NVE sin sluttrapport viser at flaumdjupet (kor høgt ein dimensjonerande flaum vil vera) på Gamle Idrettsplassen er over 2 meter, medan grusbana er om lag 0.5 meter. Difor er det betydelig meir kostbart å heve kotehøgda på eit parkeringshus/parkeringsflate til «flaumtrygt» nivå på Gamle Idrettsplassen enn det er å heve kotehøgda på Grusbana.

Begge områda er innanfor aktsamsona for skred. Skredfaren på Gamle Idrettsplassen har blitt utgreia av NGI. Det er gjort greie for kva krav som er sett for skredvoll. Ein eventuell skredvoll må minst vera 20 meter høg, og framleis er det ikkje nok til å stogge eit dimensjonerande ras. Eit eventuelt parkeringshus på Gamle Idrettsplassen må difor dimensjonerast for raspåkjening i tillegg til rasvoll, noko som er kostnadsdrivande.

Grusbana er delvis innan 1/100-, 1/500- og 1/1000- sona for skredfare. Snøskredfare er særst liten. Det er vedtatt å bygge ein skredvoll for å skjerme tilstøytande bustadfelt for steinsprang og flaumskred, noko som vil ha direkte innverknad på skredvurderinga av grusbana. Eit permanent heilårs parkeringsanlegg på grusbana vil krevje ei vurdering av sikringstiltak, men basert på farevurderinga er det rimeleg å anta at dette vil vera mindre kostnadskrevjande enn det som krevjast ved Gamle Idrettsplassen.

Det store fleirtalet av parkerande i Flåm sentrum skal til stasjons- og hamneområdet, og gangavstanden hit er difor naturleg å ta med i vurderinga av lokalisering av parkeringsanlegget. Gangavstanden til Gamle Idrettsplassen er om lag 1200 meter frå tog-perrongen, medan Grusbana er 500 meter, noko som svarar til om lag 14 og 6 minutt gange.

Fortauet frå Grusbana til perrongen er betydelig betre enn langs fv. 245, og det er naudsynt å krysse eit tungt trafikkert kryss ved Øvre Brekke bru. Eit større parkeringsanlegg ved Gamle Idrettsplassen kjem til å krevje utbetring av fortau og gangfelt.

Om ein ynskjer å nytta Grusbana til permanent parkeringsområde, vil det setjast krav til erstatning av tapt idrettsanlegg (sjå brev frå departementet under). Dette må takast med i kostnadsvurderinga. Det har blitt fremja forslag at tapet kan erstattast med ein ballbinge som til dømes kan plasserast ved volleyballbana på friområdet Neset eller ved Lunden bustadfelt.

Aurland kommune har i brev til kulturdepartementet sendt ei oppmoding om førehandsuttale om mogleg endring av bruk av grusbane ved Flåm stadion. I svarbrev datert 22.03.2019 frå Kulturdepartementet står mellom anna følgjande:

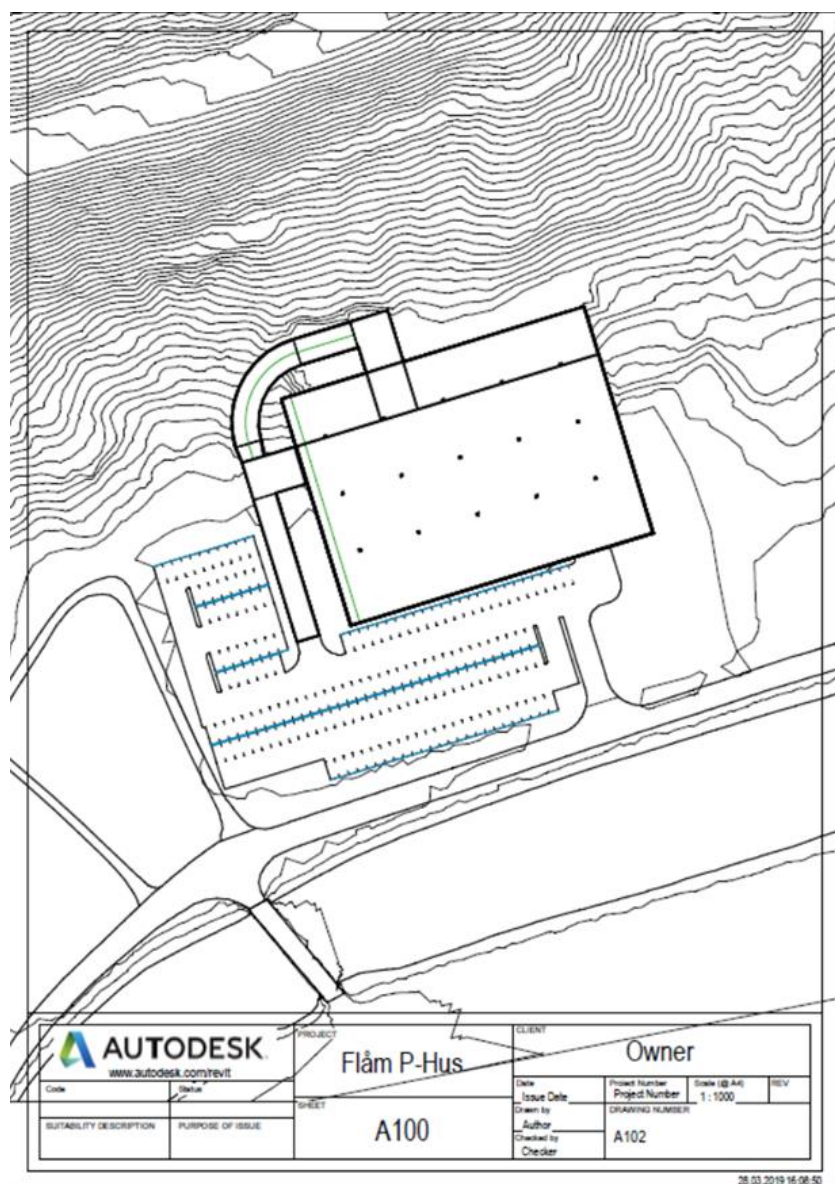
«Kommunen har eit stort behov for parkeringsareal i høgsesong for turisme og ønskjer derfor tilbakemelding på kva som kan bli utfallet for spelemidlane dersom dei gjer ei sesongbasert bruksendring, permanent bruksendring, og/eller opparbeider erstatningsanlegg for fotball.

Anlegget er no 27 år, og det er 3 år igjen av den tida kommunen har påteken seg plikt til å drive anlegget for idrett, jf. tilskot som blei gitt bana.

Departementet vil av rimelegheitsomsyn, grunna dei få år som står att, og behovet og bruksmønsteret som kommunen skisserer, kunne samtykkje til redusert bruk. Det vil seie at ei stenging av bana i sommarsesongen kan akseptrast. Departementet tilrår, dersom kommunen også sjølv ser det som eit behov, at ein vurderer å erstatte grusbana med eit nytt aktivitetsanlegg for å støtte organisert fotball slik grusbana gjorde, for eksempel ei mindre kunstgrasbane slik som kommunen sjølv skisserer. Kommunen kan søkje fullt ut spelemidlar til eit slikt tiltak, og i så tilfelle kan kommunen vente at det ikkje blir stilt vilkår om tilbakebetaling for ei eventuell permanent bruksendring (nedlegging) av grusbana.

Ei permanent bruksendring utan erstatningstiltak er det minst ønskjelege utfallet. I yttarste fall vil ein måtte tilbakebetale 103 000 kroner, jf. ei utrekning slik det er skildra i V-0732 *Bestemmelser om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet*, pkt. 2.3.6.»

Figur 2 syner ei mogleg skisse for parkeringsplassar og parkeringshus på grusbana.



Figur 2: Skisse for moglege parkeringsplassar og parkeringshus på grusbana.

Tiltak:

Grusbana blir regulert til parkeringsformål i kommande reguleringsplan. Det skal og planleggast å bygge eit større permanent parkeringsanlegg, som til dømes parkeringshus, som skal dekke behovet for personbilparkering for minimum heile A-feltet. Skredfaren må være styrande for detaljutforminga av anlegget.

Dei eksisterande offentlege parkeringsplassane for personbilar som er på A-feltet i dag vert regulerte til andre føremål, og parkeringsplassane vert erstatta i det nye anlegget på grusbana. Det skal bli stilt krav til at utbygginga av grusbana skal skje før fjerning av eksisterande parkeringsplassar på A-feltet.

I prosjektet med å bygge parkeringsanlegget skal det òg inkludere bygging av ny ballbinge i Flåm.

Det må vurderast om den gamle idrettsplassen kan nyttast som parkeringsplass, heile eller delar av året.

Gudvangen

Kortsiktig:

Parkeringssituasjonen i Gudvangen har vore sær s belasta i sommarsesongen 2018. Som i Flåm er det eit akutt behov for auke totalkapasiteten av parkeringsplassar. Figur 3 syner dei areala som er regulert til parkering i gjeldande reguleringsplan for Gudvangen sentrum.



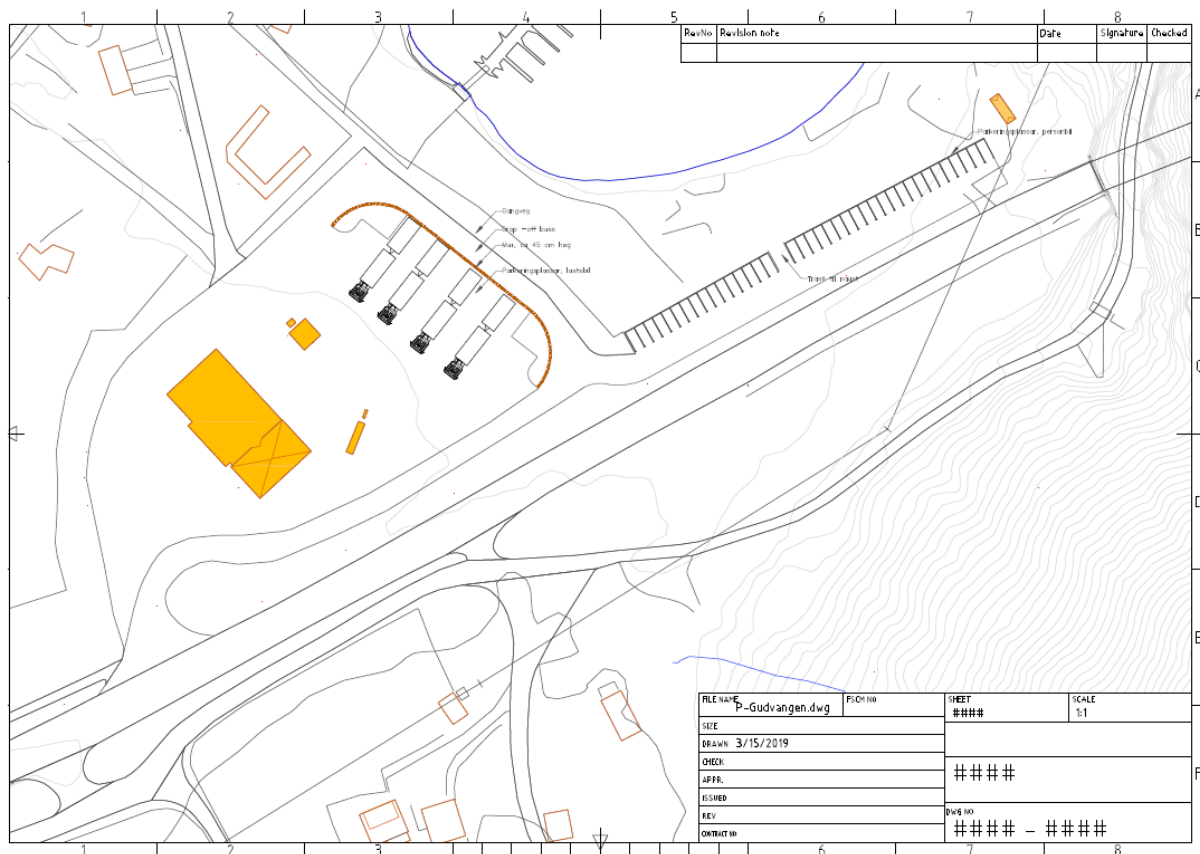
Figur 3: Oversiktskart, aktuelle parkeringsareal i Gudvangen

I vedteke investeringsbudsjett 2019 har kommunen sett av 500.000,- NOK til kjøp av grunn i Gudvangen. Dette er delar av område regulert som «P5 – Parkering» i reguleringsplanen. Dette området krev vesentleg planering og opparbeiding før det kan nyttast til parkering.

I gjeldande reguleringsplan for området (s.28 Parkering, punkt a), er areal P1 regulert til offentlig parkering, i motsetning til parkeringsareal P2, P3, P4 og P5. Jamfør med «Regeringens reguleringsvegleider - 6.5.14 Offentlig eller fellesareal», skal kommunen enten erverve eller skaffe bruksrett på offentlig regulerede områder. Dette har ikkje kommunen gjort.

Kommunen er grunneigar av parkeringsareal P4. Dette området er planert, men ikkje asfaltert. Om ein nyttar 90 graders oppstilling kan P4 romme om lag 45 bilar. Enkelte grunneigarar/nausteigarar i området har rett på parkering for å dekke deira behov. Tilstøytande til P4 er LNF- og naustområde. Ingen av desse er opparbeid per i dag. I sommarhalvåret har delar av LNF området blitt nytta til parkering.

I møte med næringa er det fremja eit ynskje om å etablere ein parkeringsvertordning i Gudvangen, tilsvarende som i Flåm. Enkelte næringsaktørar har uttrykt interesse av å vera med på finansiering.



Figur 4: Areal P3, høve til å gjere dette betre innretta for drop-off for buss og parkering for vogntog.

Figur 4 syner at det er høve til å gjera arealet på P3 betre innretta for drop-off for buss og parkering for vogntog.

Tiltak:

Administrasjonen skal starte arbeidet med å opparbeide parkeringsareal i tråd med gjeldande reguleringsplan.

Langsiktig:

Gudvangen sentrum er prega av særst lite areal som kan nyttast til parkering.

I dialogmøte med næringsdrivande i Gudvangen er det blitt fremja eit ynskje om å handsame busstrafikken betre. Det blei synt til at langtidsparkering av større køyrety tek opp store delar av parkeringskapasiteten i Gudvangen sentrum. Det er eit ynskje om å få langtidsparkering til å flytta ut av sentrum.

For å kunne oppnå dette, må det eksistere «satellittparkering» utanfor sentrum, der ein kan langtidsparkere. Dette samsvarar med den overordna strategien for sentrumparkering. Storleik og krav til utforming av parkeringsplass for bussar, lastebilar og større køyrety, er meir omfattande enn bilparkering. Statens vegvesen har bygd lastebilstopp i Nærøydalen (om lag 8 km ifrå Gudvangen).

I samband med tunnelvedlikehald har Statens vegvesen planert større areal ved Langhuso, (om lag 12 km ifrå Gudvangen). I møte med næringsdrivande har det komme innspel om at dette kan opparbeidast til eit areal for langtidsparkering, når vegvesenet ikkje lenger treng å disponere det.

Turbussar som har grupper som reiser med båt Gudvangen-Flåm, kan bli synt til dette området som eit stopp på vegen, i staden for å vente i Gudvangen. Det føreligg ingen dialog med grunneigarane på Langhuso om dette enno.

Område P2 og P5 krev større planering og utbygging før det kan nyttast til parkering. Samstundes er det naturleg å endre utforminga av F1 i samband med utbygging av P2 og P5 for å utnytte hamneområdet i Gudvangen mest mogleg.

Tilråding:

Område P1, P2 og P5 skal utbyggast til parkeringsformål. På areal der private ikkje har teke initiativ til utbygging av parkeringsareal skal kommunen ta initiativ til utbygging. Utforminga av parkeringsareal på område P2 og P5 skal utformast i samanheng med utforming av F1.

Når Statens Vegvesen ikkje lenger har behov for å disponere arealet på Langhuso, skal dette utviklast til parkeringsareal for langtidsparkering av større køyrety. Dialog med grunneigarane startast i god tid før dette.

Aurlandsvangen

Sett i forhold til Flåm og Gudvangen, består trafikken på Aurlandsvangen av fleire fastbuande, sjølv om det er ein markant auke i trafikken på sommarhalvåret. Turisttrafikken gjennom sentrum er i større grad reisande langs fylkesveg 243 og besøkande til Stegastein. Trass i dette opplever ein framleis ein markant auke i parkerande i sommarhalvåret.

Utforminga av dagens parkering og gatenett er ikkje gjort med tanke på turisttrafikk, slik den er i Flåm og Gudvangen.

Tiltak:

Skiltplan på Aurlandsvangen skal reviderast.

Komiteen har arbeidd med Aurlandsvangen på lik linje med Flåm og Gudvangen. Større tiltak på Aurlandsvangen vert avventa til ein har gjennomført og hausta erfaringar frå Flåm og Gudvangen. Det framtidige arbeidet inneber å sjå på moglege løysingar for å konsentrere parkering til eitt område.

Øvrige område i kommunen

Undredal

I Undredal er det trafikale utfordringar knytt til veg og parkering spesielt på sumarhalvåret då bygda har mange besøkande. Det bør derfor leggjast til rette for mjuke trafikantar i sentrumsområdet og berre opnast for lokal trafikk ned til sentrum. Besøkande bør parkere på snuplassen ved enden av fylkesvegen, som må opparbeidast og utvidast som eit velkomstpunkt inn til Undredal. I tillegg må det vurderast ei shuttle-bus ordning frå Langhuso ned til sentrum av Undredal. Turistbussane kan dermed parkere ved Langhuso slik at det blir enda betre plass til personbilar ved velkomstpunktet ved enden av fylkesvegen.

Bakka, Skjerdal, Flåmsdalen, Vassbygdi med fleire.

Komitéen har gjort vurderingar i desse områda. Det er lite tilgjengeleg p-areal i desse områda, og det bør ikkje leggast opp til aktivitetar i desse områda som aukar bilbruken, med mindre det sikrast auka parkeringskapasitet. Vegstandarder er ikkje eigna for vesentleg auke i biltrafikken. Verksemder som legg opp til auka aktivitet og bruk av desse områda må pårekna å måtte ta kostnadane som auka trafikk vil medføre. Desse områda blir vurderte som trykkpunkt, og det er forventa auke i trafikken i tida framover.

Finansieringsløyningar for nye parkeringsareal og øvrige parkeringsrelaterte tiltak

Frikjøpsordning

Dersom parkeringsnorm blir gjeldande, bør det òg utviklast frikjøpsordning. Frikjøp inneber at kommunen har overtatt ansvar for etablering av biloppstillingsplasser frå utbyggjarar i aktuelle område. Frikjøpsmidla er dermed bunden til etablering av parkeringsplassar. Desse midla kan nyttast for å sikre naudsynt kapitaltilgang ved gjennomføringa av naudsynte investeringar. Det må innførast parkeringsnorm for å kunne handtera ei frikjøpsordning.

Betalingsparkering

Etter at ein har konsentrert parkering til eit avgrensa areal i eit sentrumsområde, skal det etablerast parkeringsavgift for dette området. Betalingsparkering må utformast med mest mulig automasjon og minimalt med personell, dette kan være til dømes i form av bom inn på parkeringshus/parkeringsareal.

Det vil i det vidare arbeidet gjerast vurdering kring omfang og tider i døgeret og året. Destinasjonsbidrag som del av ordninga med betalingsparkering, kan vurderast i det framtidige arbeidet.

Korleis det vert sikra effektiv drift og organisering av ordningane, herunder utøving av mynde til å gje gebyr etter forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3 og regulering mv. § 14, jf. vegtrafikkloven § 31 a, herunder òg mynde til å fjerne eller forvare kjøretøy, jf. vegtrafikkloven § 37 annet ledd.

Drift og organisering

Det er i denne saka peika ut mange forhold som skal handterast fram i tid. I første omgang må det stillast ressursar til rådvelde, slik at tiltaka som er tilråda blir følgt opp. Organisering og drift av ordningane bør bygge opp under følgjande tredeling:

1.
 - a. investeringar i p-anlegg/tiltak – budsjett 2020 og økonomiplan. Dette må avklarast i høve til reguleringsplanar og pågåande reguleringsplanarbeid
 - b. Teknisk og plan arbeider vidare med dette (1a) basert på ovannemnde forslag
2.
 - a. søke om mynde mv.
 - b. system for betalingsparkering
 - c. skiltplan
 - d. trafikktryggingsplan i samarbeid med plan
 - e. klage/sakshandsaming, innkrevjing, rutinar mv
 - f. sikre framdrift og koordinering mellom pkt. 1, 2 og 3
 - g. avklare leige- og eigarforhold med aktuelle grunneigarar
 - h. organiserast som eige prosjekt med varigheit ut 2020
 - i. gjera ei vurdering om kva som er best eigna driftsform basert på erfaringar i prosjektet
3.
 - a. parkeringsvakter
 - b. opplæring og vaktordning
 - c. tilsettingshøve

Prosjektmandat

Det opprettast prosjekt «Aurland trafikk og parkering» med følgjande mandat:

1. Utarbeide søknad og søke om mynde til å handheve «Forskrift om offentlig parkeringsgebyr» (Ulovleg parkering). Dette arbeidet inneber blant anna å få utdanna/kurse/tilsetje bemanning som er kvalifisert til å handheve forskrifta.
2. Utarbeide søknad og søke om mynde til å handheve «Forskrift om vilkårsparkering» (Tidsbasert-, betalings- og andre vilkårsbasert parkeringsformer) Dette arbeidet inneber blant anna å få utdanna/kurse/tilsetje bemanning som er kvalifisert til å handheve forskrifta.
3. Revidere/lage skiltplanar og trafikktryggleiksplan for Flåm, Gudvangen og Aurlandsvangen. Dette arbeidet inneber blant anna å legge inn alle skilt i statens vegvesen sin database og sikre at alle skilt har eit skiltvedtak.
4. Utarbeide organisasjonsform for handheving av vilkårsparkering Dette arbeidet inneber blant anna å utarbeide bom-system for parkeringsanlegg, klagebehandlingsorgan og korleis bemanning skal være organisert.

5. Prosjektet skal følge opp og koordinera føringane i dette dokument. Det vert lagt opp til at prosjektet har ei varigheit på inntil 1,5 år. Prosjektet skal fylja PLP-metoden*, med prosjektansvarleg i form av styringsgruppe med leiar, utpeikt av kommunestyret.
6. Prosjektet blir finansiert av konsesjonsavgiftsfondet jf. Pkt. 7 i reglar for bruk av konsesjonsavgiftsfondet, ansvar 900, funksjon 32510 med kr. 400.000 for 2019 og kr. 700 000 for 2020.

*Sjå vedlegg: Prosjektorganisering modell PLP

Kva som vil bli kravd av eventuelle forskrifter og vedtekter

Generelt om betalingsparkering

Kommunalt pålegg om innføring av betalingsplikt bør som hovudregel gjelde alle private og offentlege areal som vert lovleg brukt til parkering i eit bestemt område. Kommunale parkeringsvedtak kan både omfatte areal som er allment tilgjengelege for parkering og areal der parkering blir tilbudd ein nærare bestemt personkrets. Eit typisk døme på det første er parkeringsanlegg i tilknytning til eit kjøpesenter, medan eit typisk eksempel på det siste er parkeringsplassar som ein arbeidsgjevar tilbyr dei tilsette.

Dersom ein skal drive avgiftsparkering på offentlig ferdselsåre vil forskrift om offentlig parkeringsgebyr vera gjeldande. Då må ein søke vegdirektoratet om delegert myndigheit. Myndigheita til innkrevjing kan kommunen delegera til td. eit aksjeselskap.

For å sikre tilfredsstillande klagehandsaming, vil det vera naudsynt å sikre nok kyndig kapasitet til å handtera denne tenesta.

Plan- og bygningsloven I arealplanar etter lov 27. juni 2008 nr. 71

Om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven), går det fram mellom anna kva areal som er sett av til parkering eller som lovleg kan brukast til parkering, jfr. plan- og bygningsloven § 11-7 nr. 2 og § 11-9 nr. 5 for kommuneplanens arealdel og § 12-5 nr. 2 og § 12-7 nr. 7 for reguleringsplan. Etter lovforslaget, dannar arealplanar etter plan- og bygningsloven utgangspunktet for kva areal som kan vere del av kommunale vedtak om betalingsparkering.

Vegtrafikkloven og parkeringsforskrifta

Med heimel i § 8 i vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 er det i forskrift 1. oktober 1993 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsavgift (parkeringsforskrifta) gitt reglar om kommunen sin moglegheit til å innføre avgiftsparkering på nærare bestemte stader. Kommunen har etter forskrifta ikkje moglegheit til å innføre avgiftsparkering på privat grunn utan samtykke frå eigar av vegen. Kommunal avgiftsparkering på riksveg eller fylkesveg krev samtykke frå regionvegkontoret.

Parkeringsforskrifta

Parkeringsareal som blir nytta til vilkårsparkering skal forvaltast etter "Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)". Jamfør med §2a i forskrifta er vilkårsparkering definert som: «Vilkårsparkering: parkering mot betaling, med

tidsavgrensing, med eller utan dokumentasjonsplikt, på oppstillingsvilkår, med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede eller på andre vilkår.»

Forskrifta set krav til organisasjonsform, tilsette, skilting, betaling, gebyr for brot på parkeringsvilkår, klageorgan, universalutforming, ladepunkt, m.m. Dette inneber at kommunen må legge til rette både fysisk og administrativt før ein har moglegheit til å kunne krevje inn parkeringsgebyr.

Forskrift om offentlig parkeringsgebyr

Bøtelegging av parkering som er i strid med trafikkreglane skal handterast etter «Forskrift om offentlig parkeringsgebyr». Kommunen har moglegheit til å søke om mynde til å påleggje gebyr (jf. §2 og §3). Personell skal ha tilfredstillande opplæring.

Generelt

Det kan vera lover, forskrifter og vedtekter med meir som ikkje er opplyst i dette avsnittet. Dette medfører at det vil vera naudsynt å sikre fullstendig oversikt i samband med utviklingstiltaka i det vidare arbeidet.

Tilråding frå komiteen

1. Føringar i vedlagt dokument blir lagt til grunn i det vidare arbeidet.
2. Aurland kommune opprettar prosjekt «Aurland trafikk og parkering» som omtalt i prosjektmandatet.
3. Styringsgruppa for prosjektet vert samansett slik:

Leiar (prosjektansvarleg)	-
Nestleiar	-
Medlem	-

Rådmannen peikar ut to representantar frå administrasjonen som medlemmar i styringsgruppa.
4. Prosjektet blir finansiert av konsesjonsavgiftsfondet jfr. pkt. 7 i reglar for bruk av konsesjonsavgiftsfondet, ansvar 900, funksjon 32510 med kr. 400.000 for 2019 og kr. 700 000 for 2020.
5. Behovet for investeringar blir vurdert i samband med handsaminga av økonomiplan 2020 – 2023.