

Byutvikling i Førde

Parkering og trafikk



”Ei miljøutvikling av sentrum har vist seg å gje auke i handelsomsetninga. Gågater og miljøgater medverkar til ei auke i omsetninga, og er størst der ein har store samanhengande bilfrie område. I bysentera kan kvaliteten på bymiljøet vere ein stor og viktig handelsressurs, medan bilen kan vere eit «handeshinder».”
Fritt frå ”Gud, Jesus, Bilen og Rimi. Fem teser om handel og sentrumsutvikling” av G. Nielsen, 1997.

Førde 17.11.2003

Av byutviklingsgrupper: Trond Sundby (Sogn og Fjordane fylkeskommune), Oddvin Ylvisaker og Odd Harry Strømsli (Statens vegvesen), Arve Seger (Arkitektkontoret Erling Haugen AS), Bernhard Øberg og Reidar Hatlebrekke (Førde kommune).

Innhald

1	SAMANDRAG	3
2	INNLEIING	4
2.1	SENTRUM I FØRDE	4
2.2	TRAFIKK – EIT STRATEGISK TEMA.....	5
3	PARKERINGSTILBODET I FØRDE	6
4	PARKERING I FØRDE, KVA STRATEGIAR VERT NYTTA OG IKKJE NYTTA	8
4.1	PARKERINGSNORM	9
4.2	FRIKJØPSORDNING	9
4.3	PARKERINGSREGULERING.....	10
4.4	AVGIFT	11
4.5	INNFARTSPARKERING	13
4.6	BUSTADSONEPARKERING.....	13
4.7	KOLLEKTIVNETTET.....	14
5	STRATEGISKE UTFORDRINGAR OG MOGLEGHEITER	15
5.1	FORTSETTE SOM I DAG	15
5.2	INNFØRING AV AVGIFTSPARKERING.....	17
5.3	MAKSIMAL PARKERING PÅ BAKKEPLAN, RESTEN I BYGG	19
5.4	MAKSIMALNORM OG TVUNGEN FRIKJØPSORDNING.....	20
5.5	INNFØRING AV AVGIFTS- OG INNFARTSPARKERING	21
6	PARKERINGSPOLITIKK FOR FØRDE SENTRUM	22
6.1	MÅL.....	22
6.2	TILTAK	23

1 Samandrag

Behovet for ein kommunedelplan med retningslinjer for utvikling og tiltak i Førde sentrum er forankra i eit Analysedokument og eit Utfordringsdokument som har vore handsama politisk i Førde og presentert offentleg. Analysedokumentet og Utfordringsdokumentet har gjeve eit fundament for å kunne gjere strategiske vurderingar for det vidare arbeidet. Med utgangspunkt i dette vart Trafikk eit strategisk tema¹ for plan og utvikling i Førde. Prosjektgruppa vart einig i at vegkontoret skal greie ut om trafikk i Førde sentrum. Kostnadane med prosjektet har fram til i no vore dekkja med tilskot frå Sogn og Fjordane fylkeskommune. Fram til utgangen av 2003 skal Førde kommune, vegkontoret og fylkeskommunen samla finansiere slutføringa av prosjektet.

Behovet for å gjere noko med dagens situasjon for trafikk og parkering i Førde sentrum er presserande. På ein måte har ein innført byggjestans i sentrum fordi gatenettet til tider er overbelasta, og all ny utbygging vil forverre situasjonen. Det er heller ikkje meir areal i sentrum som kan nyttast til parkering, og ved nyetablering eller fortetting i sentrum må parkering løysast på anna vis enn på gateplan.

Dokumentet skal gje ei oversikt over kva moglegheiter kommunen med regjerande lovverk kan gjere for å betre trafikk- og parkeringstilhøva, eller finne løysingar som kan substituere kostnadskrevjande løysingar som t.d. nye gater gjennom sentrum.

Målsettinga for Førde sentrum skal vere å ha eit tilstrekkeleg parkeringstilbod slik at sentrum sin funksjon som handelsstad og møtestad vert styrka. Parkeringstilbodet skal i kombinasjon med gode løysingar for vegsystem, kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk, sikre god tilgjenge for alle trafikantgrupper. Parkeringspolitikken skal utformast slik at miljømålsetjingar knytt til redusert bilbruk kan nåast. Utfordringa vert å finne den "optimale" skjeringspunktet mellom miljø- og tilgjengemåla. Nøkkelen kan vere målretta tiltak som styrking av parkering for handelsreisande (korttidsparkering), styrke etablering av miljøvenlege parkeringsløysingar for handelsreisande (parkeringshus, sanering av parkering på gateplan) og redusere bruken av parkeringsplassar for arbeidsreisande (opprette langtidsparkering).

¹ Følgjende strategiske tema er valt: 1. Planlegging, 2. Fortetting, 3. Trafikk og 4. Byform.

2 Innleiing

Førde kommune har i samarbeid med Statens vegvesen og Fylkeskommunens regionalavdeling under arbeid eit prosjekt som skal føre fram til ein plan for byutvikling i Førde sentrum. Prosjektet vert leia av ei styringsgruppe samansett av representantar frå kommune, vegkontoret og fylkeskommunen. Arve Seger ved Arkitektkontoret Erling Haugen AS er engasjert som rådgjevar/koordinator i dette arbeidet.

2.1 Sentrum i Førde

Førde som stad, og sentrum spesielt, har endra seg mykje dei siste 30 åra. Sentrum vaks mykje og fort, og romma mellom husa vart lite teke vare på. I same periode auka talet på bilar, og opp gjennom åra er Førde vorten til omkring bilen. Bilen er dominerande, og det kan vere vanskeleg å komme fram for gåande. Slik det er omtalt i eit problemnotat frå Førde kommune, er bilen i Førde handlevogna og butikkane er hyllene.

Den historiske utviklinga har ført til at byggestrukturen er noko ulik mellom sentrum sør og sentrum nord. På sørsida ligg bygningane i hovudsak mot gata med utstillingsvindaug som vender seg mot dei som ferdast forbi. Nordsida, særskilt nordvest, er prega av nyare tids byggeskikk med store handelshus som vender seg vekk frå gata og innover i bygget. Utbyggjar har valt standardiserte løysingar til utomhusareala og heller fokusert på det å tilfredsstillе parkeringskravet, med det resultat at areala mellom bygningane er blitt store og udefinerte.

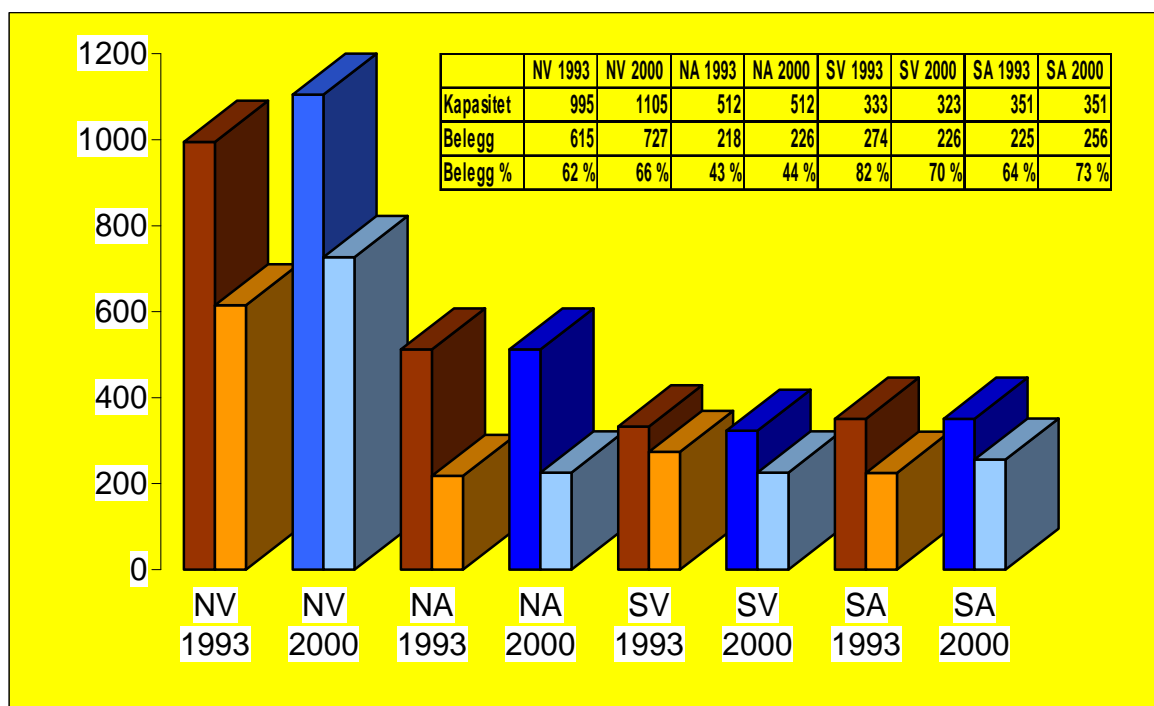
Denne skilnaden i byggemønstra fører til at verksemdene i desse bygningane vender seg til det offentlege rom og publikum på to heilt ulike måtar. Ved eit byggemønster som på sørsida, vender butikkane seg meir mot «tilfeldig» forbipasserande i byrommet, hovudsakleg gåande. For desse verksemdene er det ikkje så viktig korleis folk reiser til byen og kvar dei parkerer dersom dei køyrer eigen bil. For handelshusa derimot, gjeld det i større grad å få folk til å kome til deira handelshus i staden for til konkurrenten. For handelshusa er det viktig å leggje godt til rette for bilparkering. Ei plassering nær hovudvegane er òg viktig for å gjere tilkomsten enkel for bilistane.

Ut frå eit trafikalt synspunkt er det viktig å søkje å unngå at ein får utbygging av handelshus utanfor det tradisjonelle sentrumsområdet. Det vil kunne føre til auka bilbruk som igjen vil føre til auka trafikkproblem.

3 Parkeringstilbodet i Førde

I august måned i 1993 vart det gjort ein registrering av utnyttinga av parkeringsplassane i Førde sentrum. Målsetjinga var å få fram tal som skulle gje hovudtrendane innanfor utnyttinga av eksisterande parkeringsplassar fordelt utover ein vanleg kvardag. Denne teljinga var del av eit problemnotat i arbeidet med parkeringsplanlegging i Førde sentrum. I oktober 2000 vart det på nytt gjort registreringar som eit ledd i utarbeiding av parkeringsnorm for Førde kommune. Slik fekk kommunen samstundes ein oversikt over parkeringstilbodet i Førde sentrum. Dei fleste parkeringsplassane som var med i registreringa ligg innanfor ei rimeleg gangavstand til dei mest sentrale delane av sentrum. Fleire parkeringsområder har dårleg tilgjenge som kjem av manglande tverrkommunikasjon over elva.

Frå begge teljingane er det nytta tal frå same vekedag og tidspunkt, onsdag ca. kl. 11.30. Det som er ulikt er månaden teljingane vart gjort (august `93 og oktober `00). Resultatet av å samanlikne kvadrantane⁴ er synt i figuren under.



Kilde: Scandiaconsult v/Ødegård.

Dersom man legg saman talet parkeringsplassar i dei ulike kvadrantane, vil ein oppleve at det totale talet parkeringsplassar har auka frå 2191 til 2291. Dette er om lag 5 % auke i ein periode på 7 år. Det verkar til at auken i hovudsak har vore i kvadranten NV. Utnyttinga er omtrent stabil over perioden fordi tilgjengeleg kapasitet har auka tilsvarande.

⁴ Sentrum sørvest (SV), søraust (SA), nordvest (NV) og nordaust (NA).

Dei fire sentrumsdelane skapar i fellesskap bilbasert handelsstad. Førde kommune med omland har 40.000 innbyggjarar. Handelsstanden i Førde brukar store ressursar, bl.a. gjennom Firda, for å marknadsføre seg, og skapar nesten eit inntrykk av at alle reiser til Førde for å handle. Handelen i Førde er avhengig av eit høgt bilbruk. Det er ikkje til å kome bort i frå at handlegater og handelshus er byen sin største folkesamlarar og møtestader. Handelen er viktig for byen og bylivet, og da spesielt i sentrum av byen. Bil og handel er utan tvil ein sentral del av den moderne levemåten.

Førde er ikkje i den posisjon at kjøpesentra utanfor byen kan ta kundar frå sentrum, derimot er handelen så stor at dei er avhengig av eit omland for å overleve. Dei har dimensjonert handelen langt over det Førde sine innbyggjarar treng. Difor er det viktig at tilboda både i forretning og ikkje minst mengd parkeringsplassar er gode.

Grovt kan vi dele brukarar av parkeringsplassar i Førde sentrum i to grupper; dei *arbeidsreiseparkerande* (reisande mellom bustaden og arbeidsplassen lokalt og regionalt) og dei *handelsreiseparkerande* (reisande mellom bustaden og forretningar i sentrum lokalt og regionalt). Desse gruppene vert sentrale i dette arbeidet.

Parkeringstilhøva ved arbeidsstaden har stor tyding for kva transportmiddel som vert valt på reiser til/frå arbeid. Tal for tettstader syner at over halvparten av arbeidsreisande dagleg nyttar bil. For Førde er dette talet truleg noko høgare grunna topologien rundt sentrum⁵ og gratis parkering i sentrum. Arbeidstakarar i Førde sentrum vert tilbydd gratis parkeringsplassar tett ved staden der dei skal gjere sitt arbeide.

⁵ Store høgdeskilnader mellom sentrum og dei omkringliggjande bustadområda gjer til at ein ofte vel bil framfor sykkel og/eller beina.

4 Parkering i Førde, kva strategiar vert nytta og ikkje nytta

Parkeringsspørsmålet ligg i grenseland mellom det å leggje til rette for bruk av bil og det å gje folk ein stad å sette frå seg bilen når dei ikkje nyttar den. Ofte er det sjåføren som er den transporterande personen og det oppstår difor eit behov for å parkere bilen for lengre eller kortare tid. Det er eit paradoks at utfordringar knytt til parkering (når bilen ikkje er i bruk) kan vere vel så komplisert som å avvikle trafikken når bilen vert brukt. Reisevaneundersøkingar syner at privatbilen i gjennomsnitt er parkert 96 % av tida, eller 23 av døgerets 24 timar. Kvar bil treng ein parkeringsplass, og oftast er behova størst der bilisten oftast oppheld seg; ved bustaden, der bilisten handlar og der bilisten er tilsett. I dette dokumentet skal ein ikkje kome nærare inn på parkering ved bustaden, men heller sjå på parkeringsplassar i sentrum der ein som oftast handlar og arbeider.

Det er to tunge lovar som direkte eller indirekte omhandlar parkering. Begge er styrt frå sentralt hald og sett rammer for korleis planlegginga av parkeringsplassar skal skje. Desse lovane er *plan- og bygningslova* av 14. juni 1985 og *vegtrafikklova* av 18. juni 1965.

Arealplanlegging etter plan- og bygningslova kan påverke utviklinga av parkeringstilbod ved bruk av heimlar i lova sin plandel, som regulerar arealbruk i større eller mindre område, eller ved føresegner i bygningsdelen, som regulerar bruk av den enkelte tomt. Verknaden for parkeringstilbodet vil kome gradvis og over tid, i takt med ny utbygging og bruksendring.

Vegtrafikklova og dei føreskriftene som tilhøyrer den, har primært som mål å regulere parkeringstilbodet på offentleg veg ut frå reint trafikale omsyn. Med heimel i vegtrafikklovgjevinga kan ein kommune med rask verknad endre talet på parkeringsplassar, endre fordelinga mellom kort- og langtidsparkering, innføre eller endre avgiftsparkering og endre lokalisering av parkeringstilbodet.

Under vert ulike parkeringstrategiar med trafikkreduserande verknad diskutert. Førde kommune nyttar nokre av desse, men det er uvisst om effekten av desse er som forventa.

Nokre strategiar er dyre og omfattande, medan andre er enkle og ikkje særleg kostbare. Men i dei fleste tilfelle er kommunen avhengig av at involverte partar er med i gjennomføringa av den eller dei strategiane som vert valt. Det er likevel vanskeleg å sei om evt. tiltak berre vil føre til at bilturar får nye mål, eller om reiser ikkje vert gjennomført, eller om det vil skje eit skifte til andre transportmidlar.

4.1 Parkeringsnorm

Ved innføring av parkeringsnorm vil ein oppnå ønskja mengd parkeringsplassar innanfor eit område. Parkeringsnorm kan vere lik for heile kommunen eller variere etter avstand frå sentrum av tettstaden. Ein kan også variere mellom maksimums- eller minimumsnorm.

Førde kommune vedtok ny parkeringsnorm i bystyret 28.02.2002, og med det skjerpa parkeringskrava. Norma opnar for at grunneigarar som vel å gå saman om ei parkeringsordning, kan oppnå 25 % reduksjon i høve kravet. Likevel vil total mengd parkeringsplassar auke i sentrumsområdet. Det er altså frå kommunen si side ønskjeleg å auke parkeringstilbodet i sentrum. Årsaka bak skjerping av parkeringskravet er den generelle auken i bruken av bil, samstundes som at det er sentralt i forhold til å vidareutvikle Førde som handelssenter for regionen. Konsekvensen av den strategien kommunen nyttar vil gje auke i trafikkmengda og ikkje redusere trafikken i sentrum. Dersom kommunen framleis skal la norma gjelde, bør kommunen betre trafikktilhøva på anna vis.

4.2 Frikjøpsordning

Dersom utbyggjar t.d. ikkje klarar å tilfredsstille parkeringskravet, kan han søkje kommunen om å få kjøpe fri dei plassane han ikkje klarar å dekke. Kommunen må då ta på seg ansvaret for å byggje parkeringshus eller garasjeanlegg ved godkjenning av frikjøp. Ved søknad om frikjøp må kommunen vurdere om det er mogeleg å byggje parkeringsplassar i rimeleg nærleik av den aktuelle utbygginga. Kommunen kan sjølv avgjere om innbetaling av frikjøpsmidlar skal gje rett til parkeringsplassar i eit parkeringsanlegg. Det mest vanlege er at frikjøp ikkje gjev særrettar. Frikjøpsordninga er i større grad avgrensa til nybygg/nyetablering. Utbyggjar kan ikkje krevje frikjøp, og kan ei heller påleggjast dette av kommunen. I tillegg tek kommunen på seg eit formelt ansvar om å byggje den mengd parkeringsplassar som er frikjøpt⁶. Praktiseringa av denne ordninga er mest vanleg for sentrumsområdar. Det er sjeldan aktuelt å praktisere frikjøpsordninga utanfor sentrum, men ordninga kan nyttast i heile kommunen.

Førde kommune nyttar seg av ordninga, og har nytta den sidan slik vedtekt vart innført i 1991. I seinare tid har storleiken endra seg, og sist vart frikjøpssummen endra til kr. 90.000 pr plass. Av frikjøpsmidlar har kommunen til no etablert parkeringsanlegg ved Utstillingsplassen, etter den tid er innkomne midlar plassert på konto. Kommunen har ingen strategi på bruken av desse midlane anna enn at dei sjølv sagt er øyremerkta til parkering.

Førde kommune bør bruke frikjøp for å unngå etablering av fleire mindre parkeringsanlegg på stader som ikkje er formålstenleg i sentrumsområdet. Ein relativ låg frikjøpssum vil truleg

⁶ Plan- og bygningslova § 69 nr. 4

auke utbyggjar sitt ynskje om å inngå avtale, noko som vil gje kommunen betre styring med nye parkeringsplassar. På den andre sida kan ei låg frikjøpssum påføre kommunen store økonomiske utlegg knytt til utbygging av parkeringsanlegg/plassar. Dersom kommunen ikkje ønskjer å subsidiere etablering av nybygg, bør frikjøpssummen vere så høg at det dekkjer kostnadene. Ved fastsetjing av frikjøpssummen kan det takast omsyn til at utleige/avgiftsparkering kan gje inntekter som dekkjer delar av byggjekostnadene.

4.3 Parkeringsregulering

Parkeringsregulering omfattar ei rekke ulike typar tiltak. Kva form tiltak bør ha er avhengig av både stad og kva trafikk- og miljøproblem som skal løysast. Tiltaket kan rettast mot eit konkret lokalt problem, gjerast gjeldande for ein eller fleire gater, eit område, ein større del av ein by eller for heile tettstaden. Parkeringsregulering omfattar både tiltak som kan verke restriktive og tiltak som legg det til rette for parkering. Restriksjonane kan rettast mot ulike grupper av trafikantar eller køyrety. Dei kan gjerast gjeldande for både eksisterande og nye plassar. Vanlegvis kan restriksjonar haldast i hevd ved ulike formar for skilting. Aktuelle tiltak kan vere:

- reservering av plassar for spesifiserte brukarar eller brukargrupper
- parkeringssonar (lastesonar, bustadsonar osv.) - fastset bestemte reglar som gjeld for parkering innanfor sona
- tidsavgrensingar
- parkeringsforbod eller forbod mot å stanse køyrety
- fysiske tiltak som hindrar bestemte grupper av køyrety til å ta i bruk plassane

I sentrum av Førde finner vi berre nokre få stader ei form for parkeringsregulering. Dei mest vanlege er reserveringar for rørslehemma eller andre med spesielle behov⁷, kundar og tilsette, men vi finn også parkeringsforbod på enkelte stader med unntak av taxi og bussar. Men her tek ingen seg av handhevinga og det førekjem ein del uregelmessig parkering. Tiltak som kan redusere bruken av bil, eller leggje til rette for at det vert lettare å finne seg ein parkeringsplass, kan vere:

- eit system som kan styre trafikken til parkeringsanlegg eller parkeringsplassar med ledig plass, slik at gatene ikkje vert belasta med bilistar som leitar etter ein ledig parkeringsplass
- reservering av plassar
- tilstrekkeleg mengd plassar for bebuarar i sentrum
- tilvising til innfartsparkering

⁷ Jfr. forskrift om parkering for forflytningshemmede.

Ved innføring av parkeringsreguleringar er det viktig å syte for at bebuarane får ein tilstrekkeleg mengd parkeringsplassar for å unngå at dei trampar over dei reguleringar som gjeld. Vanlegvis er det kommunane som gjennomfører og handhevar parkeringsføresegnene og parkeringsreguleringar på offentlege gater og plassar. Skilting og regulering føreset likevel samarbeid med og godkjenning frå politiet og Statens vegvesen.

Kostnadene for parkeringsregulerande tiltak varierer. Medan det i eitt tilfelle er tilstrekkeleg å setje opp eit enkelt skilt, er det i andre tilfelle naudsynt å opparbeide ein større parkeringsplass eller gjennomføre ein samla parkeringsregulering for eit større område. Til skilnad frå dei fleste andre tiltak er parkering også ein viktig inntektskjelde gjennom regulær parkeringsavgift og gebyr for overtredingar av parkeringsføresegnene.

Private og offentlege aktørar kan styre bruken av parkeringsplassar ved å sette ein maksimal parkeringstid. Undersøkingar som er gjort syner at mange treng berre nokre få minuttar til henting, leveransar eller foreta eit raskt innkjøp. Mange korte ærend gjev naturleg nok meir trafikk per parkeringsplass enn om plassane vert nytta av berre ein bil ein heil dag. I sentrum er det berre nokre få som har innført tidsavgrensa parkering. Verknaden av desse tiltaka er uviss sidan ingen tek seg av handhevinga. I realiteten har dei ingen funksjon.

Minuset med denne ordninga er at den har ein kostnadspost som grunneigar sjølv må betale. Det er sjølv sagt viktig at nokon må passe på reguleringa for at ordninga skal verke, parkeringsvakta gjer ikkje arbeidet gratis. Sjølv om tiltaket kan krevje ein del handheving med dei kostnadene det medfører, er det ofte ønskjeleg av lokalt næringsliv. Detaljhandel og service vil gjennom slik ordning sikre ein viss rotasjon i bruken av plassane, noko som i neste omgang kan gje ei auka omsetning. Så framt maksimal parkeringstid er kortare enn arbeidstida (til dømes 8 timar) ville ein unngå at tilsette nytta parkeringsplassane som eigentleg er tiltenkt kundar.

4.4 Avgift

Avgiftsparkering er ein ordning som effektivt kan styre bruken av parkeringsplassar. Skal kommunen innføre ei slik ordning må avgiftsnivået tilpassast dei lokale mål og tilhøve. I praksis bør ein fyrst fastsetje mål for det totale parkeringstilbodet i eit område. Deretter må avgiftsnivået for parkering tilpassast slik at ein oppnår best mogeleg balanse mellom eit tilbod tilpassa området sin «tolegrense» for trafikk og etterspørsel etter parkering. Kva som er «riktig» parkeringsavgift vil variere med tid og stad. To viktige prinsipp for fastsetjing av parkeringsavgift er kommunaløkonomisk kostnadsdekning og samfunnsøkonomisk riktig pris. Kommunen kan avgjere at dei som parkerer skal dekkje dei faktiske kostnadene ved parkeringstilbodet. Det er fullt mogeleg å differensiere satsane i høve til etterspurnaden etter

parkering i ulike område. På offentlege parkeringsplassar er det vanleg å kombinere parkeringsavgift med tidavgrensing. Langtidsparkering kan avgrensast ved å nytte progressiv parkeringsavgift. Slike avgifter nyttast ofte for å hindre at parkeringsplassane vert fylt opp heile dagen av arbeidsreisande. I Førde er det vanleg at parkeringsplassar i sentrum nyttast gratis av tilsette, kundar og andre. Kommunen har ikkje innført parkeringsavgift, medan stader som Førde elles kan samanlikne seg med i fylket, som Florø, Sogndal og Måløy, har gjort dette. Arbeidsgjevarar og næringsliv nærmast praktiserer ei utstrakt subsidiering av parkering, noko som kan auke bruken av bil.

Der det vert kravd parkeringsavgift eller leige for parkeringsplass, dekkjer brukaren sjeldan dei reelle kostnadene for parkeringa. På den andre sida er det komplisert å finne ut kva parkeringsplassar eigentleg kostar. Bygginge- og driftskostnader for parkeringsplassar i næringsbygg skiljast sjeldan ut som eigne postar. Leige av parkeringsplassar knytast gjerne opp mot andre leigetilhøve, og byggherren har ofte liten oversikt over kva det kostar å tilby tilsette og kundar gratis parkeringsplass. Vert avgifta lagt på eller vert parkeringsplassen leigd ut, fastsetjast avgiftene ut frå tilbod og etterspørsel. Eit tiltak for å få til ein medviten bruk av parkering kan difor vere å vise aktørar dei faktiske kostnadene knytt til parkering og den subsidieringa som skjer gjennom parkeringstilbodet.

Handheving og kontroll med betaling er ein føresetnad for at avgiftsordninga skal fungere. I fleire byar er det etablert kommunale «parkeringsbedrifter» som tek i vare denne oppgåva. Handhevinga kan vere sjølvfinansierande gjennom avgifter, tilleggsavgifter og gebyr som vert gjeve for parkering i strid med trafikkreglar og forskrifter. Storleiken på tilleggsavgift og gebyr er fastsett i parkeringsførekriftene §§13 og 14⁸. I fleire høve vil ei effektiv handheving av parkeringsføresegnene gje ei netto inntekt frå avgifter og gebyr. Eventuelt overskot kan nyttast til betre overvaking av sentrale område, til å betre det synlege inntrykket av parkeringsanlegga, til anlegg av nye parkeringsplassar utanfor gategrunn eller til andre tiltak som kommunen bestemmer. Områder med avgiftsparkering kan også innlemme privat grunn, men då etter avtale med eigar. Kommunen kan også leige private areal for å gjennomføre sin parkeringspolitikk.

Avgiftsparkering kan gjere at fleire nyttar seg av plassane i løpet av ein dag, og på den måten vere med på å styrke sentrum. Trafikken på gata til og frå slike parkeringsplassar kan auke, men mengd arbeidsreiser med bil vil truleg gå ned. Dersom ein også vil at bilistane skal dekkje kø og miljøkostnader for bilbruk i eit område med spesielle problem, må avgiftene setjast vesentleg høgare. I ein samla parkeringspolitikk kan det, på den andre sida, vere riktig å vurdere eit tilbod av billige eller subsidierte innfartsparkeringsplassar (sjå under).

⁸ Jfr. forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr.

4.5 Innfartsparkering

Innfartsparkering er eit system der ein parkerer bilen sin utanfor byen på parkeringsplassar eller i parkeringshus. Frå denne staden tek ein seg vidare til fots inn til sentrum.

Innfartsparkering er gjerne meir vanleg i større byar, men kan fungere fint også for mindre byar. For at innfartsparkering skal ha ein effekt, må det vere vanskeleg å finne seg ein parkeringsplass eller dyrt å parkere i sentrum. Ein annan motivasjon kan vere at ein slepp å stå i lange køar. Føremålet er i fyrste rekkje å gje eit tilbod til arbeidsreisande. Ei rekkje faktorar er avgjerande for kor attraktivt tilbodet vert, blant anna kollektivtransporten sin kapasitet, frekvens og storleiken på takstane, innfartsparkeringa si tilknytning til vegnettet, trygging og servicetilbod. Med slik løysing vil ein oppnå mindre trafikk i sentrum samstundes som at ein ikkje treng å nytte kostbar sentrumsareal til parkeringsføremål. Areal dess lengre ein kjem vekk frå sentrum vert rimelegare å erverve kostnadmessig.

Kommunen har berre eit parkeringsområde som kan kallast innfartsparkering, nemleg Utstillingsplassen. Diverre ligg den for langt unna til å kunne dekke heile sentrum. Det ideelle hadde vore ein innfartsparkering ved kvar av dei fire innfartane til Førde sentrum.

Innfartsparkering bør vere gratis, men kan også vere avgiftsbelagt. Bruk av tidsavgrensing kan hindre misbruk av plassane (bubilar m.m.). Reservering av plassar kan vere eit alternativ, eventuelt mot ein avgift. Det finnast døme på at plassar som er tilrettelagt for innfartsparkering på kvardagar, vert nytta til andre parkeringsføremål til andre tider, som t.d. parkering for idrettsanlegg, kulturbygg mm. All innfartsparkering bør planleggast med ein reservekapasitet på 10-15 prosent for å kunne ta spesielle toppar i etterspunaden. Brukarar må kunne rekne med å finne ledige plassar. Parkering under trygge tilhøve er viktig. Innfartsparkeringa bør vere planlagt og drive slik at faren for innbrot i bilar og hververk på køyrety og anlegg reduserast. Motorvarmarar og anna tilleggsutstyr kan vere knyttast til parkeringsplassen.

4.6 Bustadsoneparkering

Bustadsoneparkering er eit tiltak Førde kommune til i dag ikkje har nytta seg av. Slike tiltak kan nyttast i eit avgrensa geografisk område, der det er gjeven særskilde føresegner med omsyn til kven som kan parkere innanfor området. Tiltaket er heimla i vegtrafikklova § 8, jfr. parkeringsforskrifta §§ 7 og 8.

Meininga med bustadsoneparkering er å gje bebuarane betre parkeringstilhøve og avgrense framandparkeringa. Området kan vere avgiftsbelagt eller tidsavgrensa. I dag praktiserast dette ofte ved å nytte eit sonekort som vert lagt synleg i køyretyet. Køyrety utan sonekort kan eventuelt parkere på nærast tilvist plass som vert avgiftsbelagt med høgare satsar. Avgifta ved

bustadsoneordningar forutset å dekkje administrasjonskostnadene. Kommunen kan øyremerke eit eventuelt overskot til utbygging av parkeringsanlegg utanfor gategrunn.

Ved mangel på parkering oppstår det konflikstar mellom bebuarar, detaljhandel og næringsliv. Det er difor naudsynt å fordele parkeringsplassane best mogeleg mellom dei ulike brukargruppene. Med å reservere gateparkeringa for dei som bur i området, samt i nokon grad vitjande, vil ikkje gateplanet kunne nyttast av arbeidsreisande som ønskjer å stå parkert heile dagen. Dei som bur i området får ein prioritert rett til å nytte seg av gateareal som i utgangspunktet er felleseige. På ein annan side kan ein også sjå på det som at bumiljøet vert verna mot uønskja trafikk frå bilbrukarar som ikkje har bustad, arbeid og ærend i området. Bustadsoneparkering er difor rekna å vere eit viktig verkemiddel for å redusere parkeringstilbodet i sentrumsnære områder eller i andre områder i nærleiken av arbeidsplasskonsentrasjonar.

4.7 Kollektivnettet

Når arbeidstakarar gjerne vert tilbydd gratis parkeringsplass, men ikkje økonomisk støtte til kollektivtransport, vil det vere med på å forsterke ei uønskja bruk av privatbil. Ei undersøking⁹ syner at tilsette heller vil ha gratis månadskort enn gratis parkeringsplass, mens sjefane trur det motsette. Kollektivsystemet sin frekvens, komfort og miljøkvalitet er viktig dersom arbeidstakarar skal reise kollektivt framfor privatbilen. Undersøkingar syner at det er betalingsvilje hjå trafikantar for å få leskur på haldeplassane¹⁰. Det er difor lønsamt å setje opp leskur på praktisk talt alle haldeplassar. Av- og påstigningtilhøva er ein annan viktig kvalitetsfaktor som påverkar bruken av kollektive transportmidlar.

Omtrent 2/3 av dei som kjører bil til arbeid seier dei kunne ha reist kollektivt. Det vil seie at ein stor del av bilreisene til arbeid kunne erstattast med andre transportmiddel. Ein slik reduksjon ville verte særleg merkbar i rushtida.

Kort reisetid og kort ventetid mellom avgangane må prioriterast, for det visar seg at trafikantar verdsett kvalitet høgare enn lågare prisar. Høg fart og presisjon, utan at buss eller anna vert hindra av bilar, er særskilt viktig fordi det gjev eit betre tilbod til lågare driftskostnader. Når desse punkta vert tilfredsstilt vil det vere med på å styrke kollektivtrafikken si rolle i byen.

⁹ I regi av Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk.

¹⁰ I følgje Transportøkonomisk institutt.

5 Strategiske utfordringar og moglegheiter

Det er vanskeleg å sei om endra parkeringspolitikken vil føre til at bilturar får nye mål, eller om reiser ikkje vert gjennomført, eller om det vil skje eit skifte til andre transportmidlar. I motsetnad til mange andre tiltak som skal påverke bruken av bil, må mange parkeringstiltak kunne seiast å vere enkle, rimelege og effektive. Når det dreiar seg om avgifter må dei også kunne seiast å vere lønsame. I budsjettmessige samanheng ser mange kommunar også nytten av inntekta frå parkering. Det er difor ikkje utan grunn at private aktørar gjerne vil overta mest mogleg drift og handheving av parkeringstilbod i byområda. Det som er meir vanskeleg å forstå er at kommunane let dette skje samstundes som det i mange samanheng vert hevda at det er viktig å ha kontroll med dette verkemiddelet.

Førde kommune har berre kontroll med ein liten del av det samla parkeringsarealet. Med dagens regelverk er det derfor svært avgrensa kva kommunen kan gjere for å påverke bruken av eller omfanget av det eksisterande tilbodet. Dei fleste tiltak knytt til eksisterande parkering må ein rekne som restriktive – enten det vert knytt til tilgang på plasser, prising av bruken eller annan regulering. Fleire tiltak kan få ein rask verknad, medan tiltak som t.d. er basert på restriktive normer (maksimalnormer) vil ikkje får merkbar verknad før etter nokre år. Dersom Førde kommune ikkje etablerar ein sterkare kontroll over dagens parkeringstilbod, kan man ikkje vente særleg effekt av aktuelle parkeringstiltak innanfor ein rimeleg tidsperiode. Likevel kan kommunen gjere ein del for å unngå at trafikken fortsetter å vekse slik den ville ha gjort utan tiltak. Restriktive tiltak vil både kunne påverke trafikken og næringslivets lokaliseringspreferansar.

5.1 Fortsette som i dag

Førde kommune har fram til no sett det som riktig og viktig å leggje til rette for tilstrekkeleg med parkeringsplassar, og har difor tatt i bruk ei minimumsnorm i kombinasjon med ein liberal frikjøpsordning. Kommunen sit med frikjøpsmidlar som står ubrukt. Denne kontoen vil vekse inntil at kommunen har utarbeidd ein plan/strategi for korleis midlane best kan nyttast for å løyse aktuelle problemstillingar.

Det er truleg at Førde no har nådd maksimal mengd parkeringsplassar innanfor det avgrensa sentrumsområdet. I dag skjer det ein viss fortetting. Bygningar vert større gjennom påbygg og tilbygg og ved alle nye tiltak vert den nye parkeringsnorma aktivert. Ofte opplever utbyggjar at kravet til parkeringsplassar på eksisterande bygg aukar i tillegg til dei nye plassane nybygget krev, og ofte klarar ikkje utbyggjar å tilfredsstille norma på eigen grunn og må ty til frikjøpsordninga. Resultatet vert tronge og dårlege parkeringsløyisingar og brukarar får færre plassar å velje mellom inntil eventuelt kommunen nyttar frikjøpsmidlane sine. Denne type fortetting og arealdisponering av bakkegrunn, vil gjere tilhøva vanskeleg for å skape gode

byrom med kvalitet. Potensielle byrom er stort sett parkeringsområder og køyreveg. Kommunen bør heller leggje til rette for at sentrale byrom skal gje rom for eit attraktivt og aktivt byliv. Byrom bør også sikre attraktive tilknytningar mellom dei ulike delane av sentrum, og dei sentrale bustadområda bør få gode bustad- og miljøkvalitetar.

Slik det er no vil handelsreisande vere den tapande part. Kunder vil finne parkeringsplassar okkupert av arbeidsreisande, ein kamp dei arbeidsreisande stort sett har vunne før kl. 08.00. Dei handelsreisande kan dermed ikkje nytte seg av dei mest populære parkeringsplassane, og må finne seg plass i yttersirkelen av parkeringsområdet. Verre vert det laurdagar og dagane før heilagdagane når også kunder frå omlandet reiser inn til sentrum. Før dei har kome dit har dei i sin søken okkupert sin del av gatenettet i sentrum. Omfanget av "søketrafikk" (leiting etter ledig parkeringsplass) vil med dagens parkeringspolitikk auke, fordi nyetableringar av parkeringsplassar ikkje vil samsvare med auken av brukarar (frikjøpsordninga). Omfanget av søketrafikken for liknande byer med liknande parkeringstilhøve, utgjer mellom 25 % og 30 % av trafikken i sentrum¹¹. Søket vil også ta meir og meir tid etter kvart som Førde veks seg større. Bättre vert det heller ikkje når det ikkje finst syningsskilt som seier noko om kvar ein kan finne ledige parkeringsplassar.

Tilhøva for mjuke trafikantar, særleg i sentrum nordvest, er ikkje tilfredsstillande. I mange tilfelle er det ikkje enkelt å skilje mellom fortau og køyreveg. Det skal vere trygt for gåande å rusle rundt i sentrum. Mjuke trafikantar må i dag snirkle seg gjennom lovleg og ulovleg parkerte bilar. Dette gjev utrygge tilhøve for gåande, og køyrande får dårleg oversikt over kvar dei kan forvente å støyte på gåande. Køyrande oppleve dei store parkeringsområda som uoversiktleg der gåande "tyter" ut i køyrevegen overalt. Her har kommunen moglegheit til å betre tilhøva gjennom regulerings-/utbyggingsplanar, og samstundes stille kvalitetskrav til utforminga. Det er også mogleg å få til avtalar med private gjennom utbyggingsavtalar. Med utbyggingsavtalar kan ein oppnå samarbeid mellom private, og mellom private og kommunen. Dette gjeld i dei tilfelle ved nyetableringar av parkeringsplassar i samband med handsaming av reguleringsplanar. For å få til slike avtalar må kommunen, ovanfor privat utbygger, synleggjere kva verdiar som vert bygd ned ved etablering av parkeringsplassar, og samstundes opplyse om den subsidieringa han utøve ovanfor brukaren av parkeringsplassen.

Førde kommune har i stor grad akseptert at parkeringstilboda i sentrum er privatisert, og at dei fleste plassane er utanfor offentleg kontroll. Dersom Førde i framtida framleis skal satse på minimumsnorm som gjev god parkeringsdekning, dårleg regulering av gategrunn, gratis parkering for kunder og tilsette, nytte store areal i sentrum til parkeringsplassar, ha liberal haldning på frikjøp av parkeringsplassar, generell dårleg skilting av parkeringsplassar, dårleg

¹¹ TØI-rapport, 2002

skilje på gategrunn mellom gåande og bilar, og eit kollektivnett som går alt for sjeldan¹², kan kanskje Førde, som handelsby og ”fylkessenter”, miste sin funksjon. Litt på kanten kan vi seie at framtida kan gje oss ein by som ikkje lenger vil vere i vekst, men heller ein by i stagnasjon. Dersom kommunen i framtida skal føre den same parkeringspolitikk som føres i dag, er sjansane mindre for at kommunen kan betre parkerings- og trafikktilhøva i sentrum. Skal tilhøva verte betre må kommunen sjå på utnyttinga av sentrumsareala, alternativt betre infrastrukturen ved først og fremst å byggje nye gater i sentrum. Dette er ein kostnad kommunen i dag ikkje har musklar til å realisere.

5.2 Innføring av avgiftsparkering

Å innføre avgiftsparkering i Førde sentrum vil gje stor innverknad på kvar folk vil parkere, både for dei som bur, handlar og har sitt arbeide i sentrum. Dersom det er gratis å parkere utanfor sentrum, og det kostar å parkere i sentrum, vil ein automatisk få ein form for kort- og langtidsparkering. Truleg skal det ikkje store avgifter til før at ordninga gjev frukter. Bilturar til ein stad eller eit område der parkering er avgiftsbelagt vert avgrensa, og mengd køyretøy som leitar etter parkeringsplass vert redusert.

Før ein kjem dit til å innføre avgiftsparkering vil kommunen truleg møte kraftig motstand hjå handelsstanden. Ulike interesser og nivå må samarbeide for at moglegheitene knytt til parkeringsavgifter skal kunne utnyttast. Politakarane vil få ein vanskeleg oppgåve med å velje mellom næringslivets argumentasjon for parkering opp mot omsynet til miljø og aukande biltrafikk. Et mål om å avgrense parkering kan også stå i motsetning til ønskje om høgast mogleg inntekter til kommunen. Kommunen si inntekt frå parkering (avgifter og gebyr) vil normalt overstige utgiftene (investeringar, drift, overvaking). Om et slikt overskot øyremerkast til ulike trafikk- og miljøtiltak i kommunen, kan dette gje auka politisk aksept for avgiftsparkering. Tiltaket er sær s rimeleg å innføre sidan ein tek utgangspunkt i dei eksisterande parkeringstilboda.

Verknadene av parkeringsavgift er avhengig av kor stor del av totalt mengd parkeringsplassar i sentrum vert rørt av ordninga, og om avgiftene er kopla til tidsavgrensingar eller høge/progressive takstar. Høge avgifter kan føre til at folk vel andre destinasjonar der tilhøva i større grad er tilrettelagt for bilbruk, slik at trafikken i dei delar av byen der flest menneskjer oppheld seg vert redusert. Dersom kommunen ønskjer ein rask effekt av tiltak for betring av trafikk- og parkeringstilhøva i sentrum, er avgiftsparkering verknadsfullt.

¹² Kollektivtrafikken i Førde er i høve andre tettstader i fylket bra, men det er rom for å auke frekvensen. Kvart 20. minutt er vanleg i mindre byar.

Dersom berre delar av sentrum får avgiftsparkering, t.d. berre på offentleg eigedomar, vil truleg desse stå tomme medan gratis plassane (private) vert mykje brukt. Det vil også auke faren for framandparkering og feilparkering og ei slik løysing vil på sikt truleg tvinge fram ei total løysing for heile sentrum. Handelsstanden vil på sikt sjå ulempene med gratisparkering og den daglege kampen for å få ein gratis parkeringsplass, og sjølv ta del i ein samla ordning om avgiftsparkering for sentrum. Samordna parkeringspolitikk frå dag ein for heile sentrum vil naturlegvis vere mest effektivt. Dette vil føre til mindre sløsing med areal og store kostnadsreduksjonar for næringslivet.

Ønskjer kommunen eller handelsstanden hyppig bruk av ein parkeringsplass, bør avgiftene kople til tidsavgrensing. At fleire kan gjere seg nytte av plassane i løpet av ein dag, kan vere med på å styrke sentrum. Trafikken på gater til og frå slike parkeringsplassar vil auke, men mengda arbeidsreiser med bil vil mest truleg gå ned. Dersom kommunen vil redusere den totale mengda med parkeringsplassar i sentrum, kan ein nytte høge/progressive takstar. Parkeringsavgiftene bør fastsetjast slik at det vert oppnådd balanse mellom etterspurnad og parkeringstilbod. Høge eller progressive avgifter vil føre til at gjennomsnittleg parkeringstid vert redusert. Når plassane kan nyttast av fleire i løpet av dagen, inneber dette fleire bilturar. På den andre sida vil ein oppleve mindre søking etter parkeringsplassar. Fordi plassar med høg timeavgift normalt ikkje vert nytta til langtidsparkering, vil slike plassar ikkje vere eit tilbod til arbeidsreisetrafikken i morgonrushet. Det kan difor elles vere med på å redusere bilbruk i periodar med spesielle kapasitetsproblem.

På stader med stor etterspurnad etter parkering kan avgiftsparkering vere med på at mengd køyrety på leit etter parkeringsplass går ned, og dermed vert mogelegheitene til å kome seg fram i dei gatene det gjeld betre. Høge avgifter kan føre til at folk vel andre transportmidlar enn bil eller vel andre reisemål der dei kan parkere billigare eller gratis. I randsona kan ein oppleve at bruken av gratis plassane vert spent. Med stor overbevising vil ein oppleve at arbeidsreisande nyttar seg av desse plassane for å få kortast mogleg veg til arbeid.

Det er ikkje gjennomført systematiske undersøkingar av effekten av innføring av avgiftsparkering i Noreg. Men skulle verknaden vere omtrentleg den same som vist i danske tilfeller, vil ein kunne klare seg med færre parkeringsplassar i sentrum og gje meir rom for å sjå på tilhøva rundt fortetting og danning av funksjonelle byrom. Dette krev sjølvsagt at parkeringsnorma vert endra som ein konsekvens av innføring av avgiftsparkering. Ved innføring av avgiftsparkering vil kommunen også kunne auke og betre tilgangen til sentrum ved at trafikkmengda vert redusert. Kommunen kan vidare betre tilhøva for mjuke trafikantar, og stimulere til auka bruk av sykkel og kollektivtransport. Trafikktilhøva i sentrum vil generelt bli betre. Kommunen kan sjå på tilhøva rundt trafikk- og gatemønster med nye

briller. Kanskje vert det naudsynt å revidere Trafikkplanen som vart vedteken av Bystyret 19.09.01, samt prioriteringsrekkefølga i same plan.

Erfaringar frå utanlandske byar som har klart å oppnå eit heilskapleg grep om parkeringspolitikken, syner at det er naudsynt med klart definerte målsettingar, politisk stabilitet eller tverrpolitisk semje om måla, brei forståing for at parkering kostar, og forståing for at arbeidet krev langsiktige prioriteringar mellom ulike mål.

5.3 Maksimal parkering på bakkeplan, resten i bygg

Dersom kommunen endrar parkeringsnorma ved å setje tak på mengd parkeringsplassar på bakkenivå, medan resten må dekkjast under tak, vil det samla sett gje mindre parkeringsareal på bakkenivå. Ordninga vert såleis avhengig av at kommunen finn ein storleik som gjev grunnlag for å nytte ein større del av byggjetomta til noko anna enn parkeringsplass. Utfordringa vert å finne den rette storleiken basert på dei kvalitetar ein ønskjer å erstatte parkeringsarealet med. Det kan til dømes vere byrom med innhald av park og/eller møteplassar.

Kommunen opererer med ein liknande ordning allereie i dag som gjev omtrentleg den same effekten. Kommunen, eller private gjennom krav, legg inn i føresegnene til nye reguleringsplanar i sentrum at 50 % av utomhusarealet skal parkmessig opparbeidast. Det tyder at 50 % av det arealet som ikkje det er bygd bygningar på, kan opparbeidast til parkeringsføremaal. Dette gjer til at utbyggjar ofte vert tvungen til å byggje i kjellar/bygning, eller nytte seg av frikjøpsordninga som gjeld for kommunen.

Truleg vil ikkje parkering i kjellar vere tilstrekkeleg til å tilfredsstille parkeringskravet. Utbyggjar vert tvungen til å nytte anna golvareal i bygget til parkering. Alternativt kan utbyggjar grave opp tilstrekkeleg areal utanfor bygget, byggje eit parkeringsanlegg ved å leggje lokk over, og nytte det som ein utvida del av kjellaren. Dersom utbyggjar nyttar seg av dette kan utnyttingsgraden auke og vedkomande kan byggje fleire bustader, forretningar og kontor. Resultatet vert ein fortetting av området. Ei utviding av kjellaren kan gje ein kostnad som truleg ligg over ei frikjøpsløyse. Dersom utbyggjar er i tidsnød, eller midlar ikkje strekk til, kan det ende i bruk av frikjøpsordninga. Resultatet kan totalt sett ende med auka bruk av frikjøpsordninga.

Maksimal parkering på bakkenivå, og resten under tak er ein ordning som fungerer i dei områder det vert oppført nye bygg. I områder med eksisterande bygg vil ikkje ordninga fungere optimalt. Førde sentrum vil dermed ikkje kunne oppleve ein samla reduksjon på parkeringsplassar, eller nedgang i trafikken til og i sentrum, på kort sikt.

5.4 Maksimalnorm og tvungen frikjøpsordning

Innføring av maksimalnorm og frikjøpsordning er eit verkemiddel som skal kunne betre kommunen si styring av parkeringstilbodet. I samband med nasjonal transportplan vert det vurdert frå sentrale myndigheiter om det er aktuelt å gje kommunane høve til å innføre tvungen frikjøp. I Stortingsmelding nr. 37 (1996-97 Norsk Veg- og vegtrafikkplan) omtales siktemålet med tvungen frikjøp som følger: *”Tvungen frikjøp kan til dømes opne for etablering av bilfrie soner i sentrum omkransa av kommunale parkeringsanlegg”*. Tvungen frikjøp inneber at kommunen ved byggesaker pålegg utbyggjar å betale ein frikjøpssum sjølv om vedkommande er interessert i å etablere parkeringsplassar på sin eigen tomt. Summen skal kompensere til finansiering av kommunal utbygging av parkeringsplassar i områder der det er særskild viktig at kommunen styrer lokalisering og utbyggingstakt. Dette krev vidare at kommunen må ha konkrete planar for kvar parkeringsplassane som vert kjøpt fri skal etablerast. Det vert også vurdert å innføre ordninga i områder som ligg til rette for eit godt kollektivt transporttilbod. Dette vil då kunne gjelde for Førde, som har fylkets største bussterminal plassert midt i nålauget av Førde sentrum, men etter dagens lovverk er det altså ikkje rom for ei slik ordning.

Ein tvungen frikjøpsordning er eit egna verkemiddel for delfinansiering av parkeringshus eller andre kommunale parkeringsanlegg. Tvungen frikjøp ville først vere aktuelt i sentrumskjernen av Førde. Dersom framtidige lovendringar legg til rette for det, bør Førde kommune vere open til å stille krav om tvungen frikjøp. Krava bør konsentrerast i sentrumskjernen der det er spesielt viktig å ha offentleg styring med mengd og lokalisering av parkeringsplassar ut frå omsynet til infrastruktur, trafikktryggleik og estetikk. Ein problemstilling i forhold til tvungen frikjøp er restriksjonane dette legg på utbyggjar. Det er difor viktig at prisen for tvungen frikjøp ikkje overstig det som hadde vore utbyggjars kostnad ved etablering av parkering i eget bygg. Utbyggjar kan i staden få betre utnytting av bygget, som gjev høgare økonomisk gevinst, ved ikkje å bruke større delar av tomtearealet til parkering. Med frikjøpsmidlane kan kommunen få sentralisert og konsentrert parkeringsbehova i sentrum til ein eller nokre få områder i sentrum, då gjerne i parkeringshus. Vidare kan ein få frigjort gater for trafikk og konvertere desse t.d. til gågater.

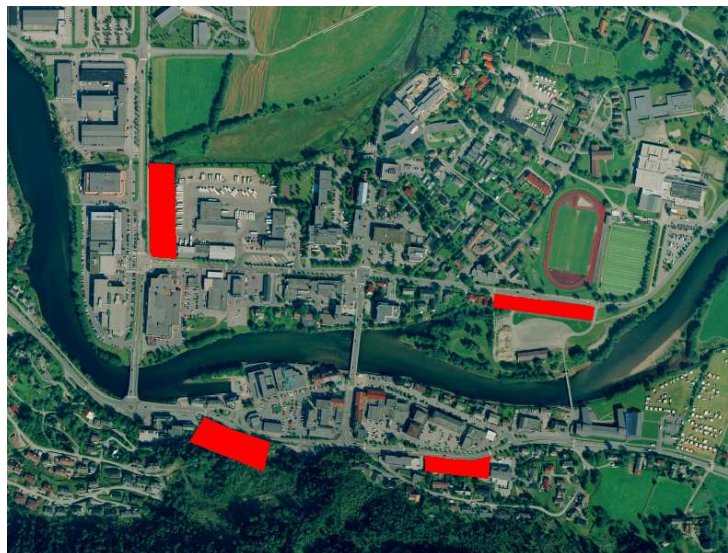
Med ei slik ordning vil ein kunne oppleve eit bilfritt kvartalsområde. Kommunen kan sette eit lågt krav til parkeringsplassar og krevja alle desse plassert under bakken. Trafikken til det aktuelle området vil med det gå ned, og for frikjøpsmidlane vert det bygd parkeringshus i gangavstand frå bygningen. Kor mange plassar som må kjøpast fri er det krava i parkeringsnorma som må seie noko om. Ved å omdirigere kjøremønsteret og lede trafikken mot parkeringshusa, kan ein ved enkle grep få bilfrie gater.

5.5 Innføring av avgifts- og innfartsparkering

Ved bruk av avgifts- og innfartsparkering som verkemiddel for å redusere trafikk og parkering i sentrum, vil ein oppnå mykje av den same effekten som ved innføring av berre avgiftsparkering. Det som skil seg ut er at ein ved bruk av innfartsparkering kan få bukt på evt. framandparkering og feilparkering tett utanfor dei områda som er underlagt avgiftsparkering. Innfartsparkeringa må reknast som eit attraktivt parkeringsområde framfor parkeringsplassar i sentrum. Ordninga skal i hovudsak bli nytta av arbeidsreisande.

Kvar innfartsparkeringane best kan lokaliserast må kommunen finne gjennom analyser og vurderingar. Det mest naturlege ville sjølvsagt vere å plassere innfartsparkering ved kvar av dei fire innfartsårene til Førde sentrum. Avstanden til sentrum må ikkje vere avskrekkande. Med grunnlag i kvar innfartsårene går inn til sentrum, kvar det er ledig byggjeareal eller stader som tidlegare er omtala som potensielle parkeringsområde, avstand til sentrum, det å ha tilstrekkeleg areal til å kunne tilfredstille dei krav som vert sett til innfartsparkering, kan eit forslag til plassering av innfartsparkering vere som følgjer:

- den allereie etablerte parkeringsplassen ved Festplassen
- vest for Bergehallen
- ein fjellhall sør for krysset ved Statoil
- vest for Firda Billag.



Avstanden mellom sentrum og dei føreslåtte innfartsparkeringsområda er kanskje noko kort, noko som kan føre til at desse populære også hjå handelsreisande. Meininga er at

innfartsparkeringa skal vere gratis, eller ha ein så låg avgift at det ikkje er kostbart å parkere ein heil dag. Alternative innfartsparkeringsområdar kunne vere:

- gamle Eggsentralen
- nord for Førde yrkesskule
- aust for Førde vidaregåande skule
- parkeringsplassen ved Festplassen

6 Parkeringspolitikk for Førde sentrum

Parkeringspolitikken vil vere eit instrument for å oppnå mål i høve sentrumsutvikling, miljø og trafikk. Måla må vere bygd på den overordna visjonen for byutvikling i Førde sentrum. Overordna visjon er: "Ein fortetta by med eit "drivandes" plansystem som legg til rette for god arealøkonomi og utvikling, eit rett trafikksystem for alle trafikkantar, og omgjevnader som i funksjon, form og detaljering kan skape grunnlag for trivelege omgjevnader for opphald og handel." I tillegg bør det også leggjast vekt på Rikspolitiske retningsliner for samordna areal- og transportplanlegging.

6.1 Mål

Fortetting og utvikling av trivelege omgjevnader krev at Førde kommune har ein plan for utvikling av byrom, og at det mellom anna vert lagt opp til ein avgrensa og styrt utbygging av parkeringsplassar i Førde sentrum.

Forslag til målsettingar i parkeringspolitikken for Førde sentrum:

✓ **Organisere parkeringstilboda**

Førde sentrum skal ha parkeringstilbod som er tilstrekkeleg og organisert slik at sentrum sine funksjonar som handelsstad og møteplass vert styrka. Parkeringstilboda skal i kombinasjon med gode løysingar for vegsystem, kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk, sikre god tilgjenge for alle trafikkantgrupper.

✓ **Redusere arealbruken for parkering på gateplan i sentrum**

Førde sentrum skal ha møtestader og byrom for opplevingar og rekreasjon med gode estetiske kvalitetar. Førde sentrum skal utvikle og styrke eksisterande funksjonar, samt rom for nye og andre funksjonar.

✓ **Redusere trafikkbelastninga**

Det skal vere trygt og positivt å ferdast i Førde sentrum for alle trafikkantgrupper.

Trafikkauken skal reduserast og miljøet betrast.

✓ **Skilja ulike trafikkantgrupper**

I Førde sentrum skal miljø og trafikktryggleik vere i fokus. Ulike trafikkantgrupper skal ferdast på klart definerte og forståelege areal.

6.2 Tiltak

Dei ovanfor nemnde målsettingane gjev retningsliner for den politikken som skal førast ved handsaming av trafikk- og parkeringspolitiske saker i høve til byutvikling. Under vert nokre konkrete tiltak oppsummert og som skal vere ein oppfølging av dei føreslåtte måla. Tiltake er ikkje presentert i prioritert rekkjefølgje.

- ✓ **Byggje nye parkeringsanlegg for arbeidsreisande (langtidsparkering).**
- ✓ **Tilkomsten til nye parkeringsanlegg skal ikkje belaste sentrumsgatenettet.**

Samla behov av parkeringsplassar for å oppretthalde dagens aktivitet i sentrum er på omlag 2.500. Langtidsparkeringsplassane kan ein plassere utanfor sentrum (t.d. fjellhall ved Førde Hotell, parkeringshus ved Bergehallen og ved krysset mellom Storehagen/Naustdalsvegen), men i nærleiken av og lett tilgjengeleg til innfartsvegane. Parkeringsplassane skal ikkje vere avskrekkande langt vekk frå arbeidsplassar i sentrum (krev reguleringsplan).

- ✓ **Innføre avgiftsparkering, skilje korttidsparkeringsplassar og langtidsparkeringsplassar (differensiert parkeringsavgift).**
- ✓ **Opprette eit kommunalt/privat vaktsselskap finansiert gjennom gebyr, der kommunen og private går saman om ordninga.**

Arbeidsreisande skal sjå fordelane ved å nytte seg av langtidsparkeringsplassane framfor korttidsparkeringsplassane, og dermed frigje plassane for dei handelsreisande. Selskapet som skal drive avgiftsordninga dekkjer sine kostnader med avgifter og gebyr. Eit eventuelt overskot i selskapet kan ein nytte til å byggje parkeringsanlegg etter behov. Det naturlege må vere å tenkje arealøkonomi, og det mest arealøkonomiske er å byggje parkeringshus. Parkeringshus gjev mange parkeringsplassar på eit mindre areal.

- ✓ **Sanering av parkering på gateplan i sentrumsområdar.**
- ✓ **Fysiske hinder med sperre og/eller ulik terrengnivå mellom dei ulike trafikkantgruppene sine områder.**

Sanering av offentlege og private parkeringsplassar der desse kjem i konflikt med biltrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Overskotsareal kan gje betre vilkår for gåande, ved å konstruere klåre skilje mellom mjuke og harde trafikantar. Det kan ein gjere ved å lyfte opp fotgjengarfeltet og plante grønt mellom gang- og sykkelveg/fortau og køyreveg for å få avstand mellom desse (krev regulerings-/utbyggingsplan).

- ✓ **Auke mengd avgangar med kollektivtrafikk mellom kommunesentra og auke mengd avgangar for Bybussen.**
- ✓ **Betre tilhøva for låggolvbuss i sentrum og på busstoggane langs Bybussen si rute.**

Kollektivnettet, som i hovudsak er bussar, kan ein betre ved å auke mengd avgangar mellom kommunesentra og auke mengd avgangar for Bybussen. Her må det vere samarbeid mellom vegeigarar, transportselskapet og kommunen. Prisen for å ta bussen må vere konkurransedyktig i høve til personbiltransport. Busshaldeplassane bør liggje tett, vere attraktive for alle brukargrupper, og gje ly for vår og vind.

- ✓ **Liberal praktisering av frikjøpsordning i sentrum. Streng praktisering av frikjøp utanfor sentrum.**
- ✓ **Frikjøpssummen skal til kvar tid vere lik etableringskostnad for parkeringsplass i sentrum.**

Auken av nye parkeringsplassar skal skje utanfor sentrum. Innføre ei frikjøpsordning som stimulerar til redusert bilbruk i sentrum.

- ✓ **Langsiktig tenking innan parkeringspolitikk og arealutnytting i samband med plan- og byggjesaker.**

Parkeringspolitikk og arealutnytting er særskilt viktig i eit langsiktig perspektiv. Sjølv om endringar først synast i eit langsiktig perspektiv, tyder ikkje det at arealbruken er mindre viktig på kort sikt. Framtida formast heile tida gjennom mange, løpande og ofte små slutningar. Ei reise på tusen mil startar med det første steget, og ein kjem berre nærare målet dersom ein går den riktige retninga. Det krevjast difor langsiktig tenking i samband med plan- og byggjesaker. Samanhengen mellom parkering og arealutnytting reiser spørsmål i retning av kva slag by samfunnet i Førde ønskjer seg, og om det gjev meining å operere med klare mål om dette (må inn i samband med revisjon av kommuneplan.) Handelen er viktig for byen og bylivet, men handelen må ikkje få sette premissane for byen si utvikling og trafikk- og miljøpolitikk.