

Beregnet til
Statsbygg

Dokument type
Mobilitetsplan

Dato
23.02.2024

Mobilitetsplan

RiddoDuottarMuseat Karasjok



Mobilitetsplan

RiddoDuottarMuseat Karasjok

Oppdragsnavn **Mobilitetsplan for RiddoDuottarMuseat**
Prosjekt nr. **378020274-005**
Mottaker **Statsbygg v/Marcus Hothmann**
Dokument type **Rapport**
Versjon **03**
Dato **23.02.2024**
Utført av **Ingvild Hestenes, Marte Dahl**
Kontrollert av **Kristin Kråkenes**
Godkjent av **Marte Dahl**
Beskrivelse **Mobilitetsplan i forbindelse med nye museumslokaler på dagens eiendom i Karasjok (De samiske samlinger)**

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
<https://no.ramboll.com>

Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn	2
1.1	Innledning	2
1.2	Hvorfor lage en mobilitetsplan?	2
1.3	Oppbygning	2
2.	Overordnede strategier og føringer	3
2.1	Eksisterende planverk	3
2.1.1	Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034	3
2.1.2	NTP og Regional transportplan for Finnmark 2018-2029	3
2.2	Karasjok og Porsanger mot 2030 (2019)	3
2.3	Planer under arbeid	4
2.3.1	Kommunedelplan for klima og energi 2021-2025	4
2.3.2	Nytt helsebygg, skole og barnehage	4
2.3.3	Bussdepot	5
2.4	Parkeringsnorm	5
2.5	Grunnlag for mobilitetsplanen	5
3.	Dagens situasjon	6
3.1	Vegnett	7
3.2	Trafikk på omkringliggende vegnett	9
3.3	Tilbud til gående og syklende	9
3.4	Kollektivtrafikk	11
3.5	De samiske samlinger	11
3.5.1	Ansatte	11
3.5.2	Åpningstider og besøkstall	12
3.5.3	Parkering og trafikkforhold ved museet	12
3.5.4	Sykkelparkering	13
3.5.5	Motorsykkel	13
3.5.6	Varelevering og renovasjon	13
4.	Fremtidige behov	14
4.1	Ansatteparkering	14
4.2	Besøksparkering	14
4.2.1	Estimert parkeringsbehov	14
4.2.2	Parkeringsbehov lavtrafikk	16
4.2.3	Utforming parkeringsplass	17
4.3	Løsninger for buss	17
4.3.1	Dimensjonerende antall busser	17
4.3.2	Av- og påstigning og parkering	17
4.4	Varelevering	22
4.5	Adkomstveg	23
4.5.1	Gangtilbud	23
4.5.2	Vegutforming	23
4.6	Sykkelfasiliteter og sykkelturnisme	24
4.6.1	Ansatte	24
4.6.2	Turisme	24
5.	Anbefaling	25
5.1	Andre tiltak	27

1. Bakgrunn

1.1 Innledning

Henning Larsen/Rambøll AS er engasjert av Statsbygg i forbindelse med behov for mobilitetsplan for RiddoDuottarMuseat i Karasjok.

RiddoDuottarMuseat (RDM) er en samisk museumsstiftelse, som har museer/kunstsamlinger i Karasjok, Kautokeino, Porsanger og Kokelv. RDM forvalter den største samiske kulturhistoriske gjenstandssamlingen i Norge. *De samiske samlinger* i Karasjok er den største av museene.

Det skal bygges nye museumslokaler på dagens eiendom i Karasjok (De samiske samlinger i Mari Boine Geaidnu 17), og RDM Samisk kunstmagasin, som ligger i Jeagilvármáđii, skal samlokaliseres med De samiske samlinger. I den forbindelse er det behov for å kartlegge og avklare parkeringsbehovet for ansatte og besøkende, i tillegg til eventuelle andre mobilitetstiltak. Det er en målsetting om 25 000 besøkende i året i fremtidig situasjon.

1.2 Hvorfor lage en mobilitetsplan?

Hensikten med mobilitetsplanlegging er å redusere reiseomfang og få flere reiser til å skje på en miljøvennlig måte. Det kan gjøres for en virksomhet, et bygg, en bydel eller en hel by. Hensikten er ofte å bygge opp under et overordnet mål om å redusere CO₂-utslippene. Dette kan oppnås ved for eksempel å gi insentiv til å benytte kollektivtransport, etablere sykkelveger og sykkelparkering eller redusere antall parkeringsplasser, slik at kun en begrenset del av brukerne kan benytte bil som transportmiddel.

En mobilitetsplan tar utgangspunkt i reisevaner og reiseomfang, og presenterer organisatoriske og fysiske tiltak som kan bidra til å redusere bilbruk og transportomfanget. Reisevaneundersøkelser gjennomføres i tidlig fase dersom dette er mulig. Dette er ikke gjennomført for De samiske samlinger i Karasjok (se kapittel 3).

For De samiske samlinger sin del, er det ønske om flere tilreisende og økt besøk ved museet. Det er lange avstander i kommunen og regionen, for eksempel til flyplass, og det finnes ikke alltid alternativer til bil. Mobilitetsplanen må derfor ta innover seg de lokale og spesifikke forutsetningene som gjelder for tiltaket den skal omhandle.

Denne planen er laget i henhold til veilederen «*Mobilitetsplanlegging, Smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter*» fra 2011. Veilederen, som er skrevet av Vista Analyse på oppdrag av Fremtidens byer i Stavanger og FutureBuilt, er anerkjent av fagmiljøet i Norge. Statens vegvesen har også vært med å finansiere denne veilederen.

1.3 Oppbygning

Mobilitetsplanens første del tar for seg overordnede strategier og føringer for planarbeid i Karasjok, etterfulgt av en beskrivelse av dagens situasjon. Deretter følger en beskrivelse av det som foreløpig er kjent om fremtidig situasjon. Til slutt vurderes og anbefales tiltak knyttet til fremtidig mobilitet for ansatte og besøkende ved RDM. Medvirkning fra RDM har vært viktig gjennom hele prosessen, og informasjon fra RDM om dagens situasjon er innlemmet i mobilitetsplanens kartleggingsdel («Dagens situasjon»).

2. Overordnede strategier og føringer

Karasjok kommune har per 3. kvartal 2023 2564 innbyggere¹.

2.1 Eksisterende planverk

2.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034

Det er i Karasjok kommunes arealstrategi lagt til grunn at det ved planlegging av utbyggingsareal, (og ved kommunale byggeprosjekter), skal legges opp til redusert veitrafikk der det er mulig.

Det legges også til grunn etablering av gang- og sykkelstier på strekninger fra sentrum til boligområder.

Kommunen forplikter seg også til å prioritere god stedsutvikling i sentrum, som tar hensyn til blant annet universell utforming.

2.1.2 NTP og Regional transportplan for Finnmark 2018-2029

Den regionale transportplanen for Finnmark legger føringer for samferdselspolitikken i Finnmark i perioden 2018-2029. Resultatmålet er at Finnmark skal ha et sikkert, effektivt og forutsigbart transportsystem. Nasjonal transportplan (NTP) legger igjen føringer for regional transportplan, og har tre hovedmål:

- Fremkommelighet: Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet
- Transportsikkerhet: Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen
- Klima og miljø: Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

2.2 Karasjok og Porsanger mot 2030 (2019)

Rapporten er fase 2 av et arbeid med utvikling av Porsanger og Karasjok som reisemål. Både Porsanger og Karasjok har i dag i hovedsak sommerturisme, men det er identifisert et potensial for å utvikle helårstrafikk i større grad. Hovedstrategien i perioden 2020-2023 er å styrke attraksjonskraften til regionen ved å utvikle flere helhetlige og helårige opplevelsestilbud. Karasjok har en særstilling når det gjelder autentiske turistopplevelser knyttet til samisk kultur og identitet, noe De samiske samlinger er med på å støtte og bygge opp under.

Ifølge tall fra SSB så var det ca. 96 100 gjesteovernattinger i Porsanger, Karasjok og Kautokeino i 2018. Hotellovernattinger utgjorde 52% av gjestene, mens hytter utgjorde 23,5 %. Bobilovernattinger lå på ca. 12 % (ca. 11 300) og telt/Campingvogn på 7% (ca. 7 000).

I Lakselv er det etablert snuhavn for cruisebåter, og første anløp var i 2018 med 1 323 passasjerer, og det ligger til rett for å betjene små og mellomstore grupper i form av hel- og halvdagsutflukter for hele regionen. Å styrke dette tilbudet var en del av Tiltaksplan 2020-23. Det samme gjelder charterreiser med fly til Lakselv. Det er usikkerhet for fremtiden for snuhavnen og om en blir værende, da den per i dags dato ikke er operativ og er til salgs.

¹ SSBs kommune fakta, 3. kvartal 2023

Det anbefales også for virksomheter å se på muligheten for å øke selvbetjente opplevelsesprodukter som øker omsetning og oppholdstid på andre kommersielle enheter, som for eksempel overnattingssteder. Dette kan være merkede stier, vandreløyper, sykkelruter eller andre lette tilgjengelige aktiviteter som kundene kan gjennomføre på egenhånd, men som også knyttes til besøk på virksomhetene.

2.3 Planer under arbeid

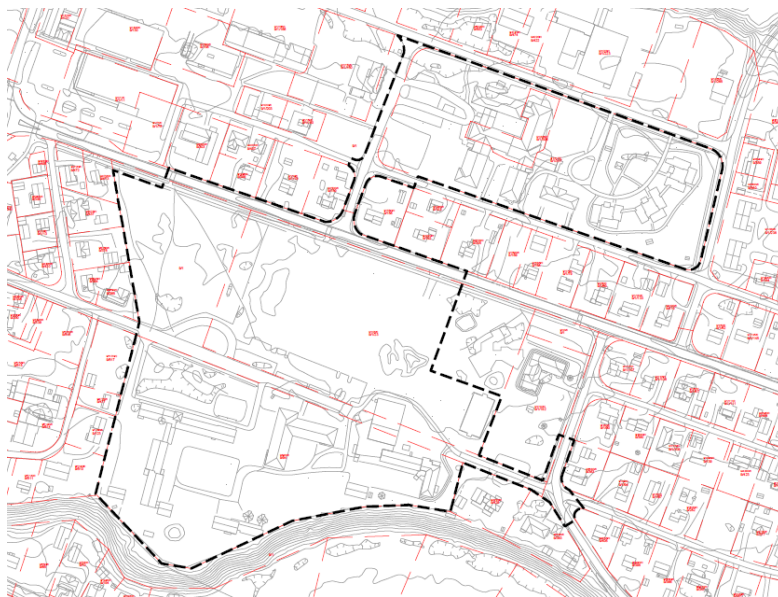
2.3.1 Kommunedelplan for klima og energi 2021-2025

Delplanen er foreløpig ikke vedtatt, men i planprogrammet fra 2019, står det at veitrafikk og transport skal inngå som et hovedtema i fremtidig klima- og energiplan. Statistikken for Karasjok kommune viser at de desidert to største utslippskildene er jordbruk (61,6 %) og veitrafikk (27,9 %). Det vil i klima- og energiplanen bli viktig å fokusere på tiltak som reduserer utslipp blant annet fra veitrafikken.

2.3.2 Nytt helsebygg, skole og barnehage

Det skal bygges ny skole og nytt helsesenter i Karasjok sentrum, da bygningsmassen er forfallen og ikke lenger tjenlig til sitt formål. Nytt helsesenter vil bli liggende vest for eksisterende skole og svømmehall. Området nord for E6 hvor dagens helsesenter vil bli bygget om til boliger, med en viss andel kommunale boliger.

Plangrensen for området er vist i Figur 1.

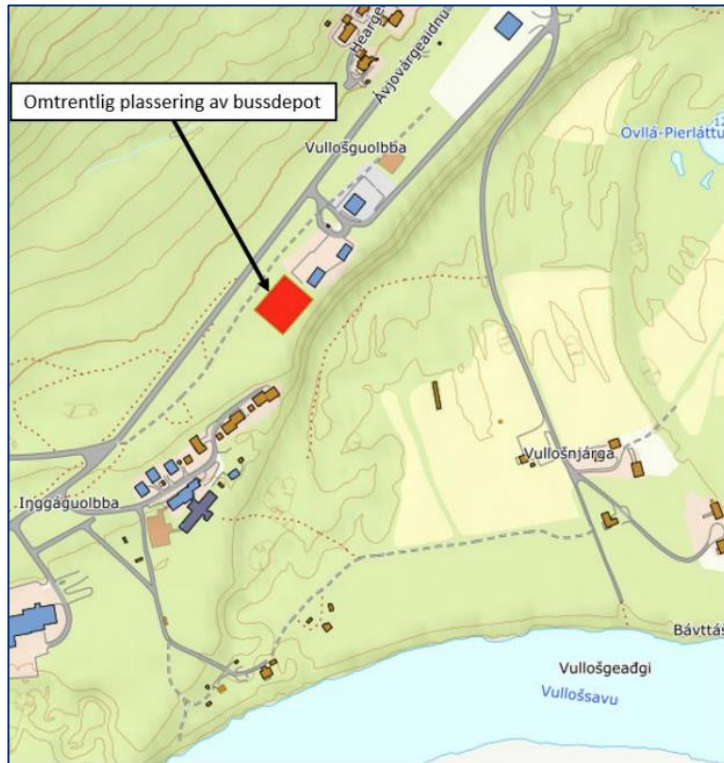


Figur 1: Planavgrensning helsebygg og skole, datert 22.05.2023 Invalid source specified.

Barnehagen i Niitonjárgeaidnu 1 er også under regulering. Området ligger sør for E6, i nordøstlig hjørne, utenfor plangrensen til helsebygg og skole.

2.3.3 Bussdepot

Nytt bussdepot planlegges sørvest for Karasjok sentrum. Omtrentlig plassering er vist i Figur 2. Figuren er hentet fra INDIRA TFF Bussdepot Karasjok - geoteknisk forprosjekt, 2023.



Figur 2: Omtrentlig plassering av bussdepot

2.4 Parkeringsnorm

Det finnes ingen parkeringsnorm i Karasjok kommune.

2.5 Grunnlag for mobilitetsplanen

De ansattes reisevaner skal være grunnlaget og utgangspunktet for en mobilitetsplan (Statens vegvesen, FutureBuilt). Dette kartlegges som regel i en reisevaneundersøkelse. Dette er ikke utført blant de ansatte på De samiske samlinger, fordi utvalget er for lite til at en slik undersøkelse kan gjennomføres anonymt. Det ble derfor bestemt innledningsvis i arbeidet at Rambøll baserer mobilitetsplanen på samtaler med og informasjon fra RDM, som beskriver dagens situasjon når det gjelder reisevaner og mobilitet.

3. Dagens situasjon

De samiske samlinger ligger like nord for Karasjok sentrum, i enden av Mari Boine geaidnu. Museet består av en hovedbygning med utstillinger og magasiner, og flere frittliggende mindre hus som inngår i friluftsmuseet. De første bygningene ble reist på tomte på slutten av 50-tallet, og hovedbygningen ble offisielt åpnet i 1972.



Figur 3: Oversiktskart. Kartgrunnlag: Finn.no



Figur 4: Foto av friluftsmuseet, med hovedbygningen øverst i høyre hjørne. Kilde: rdm.no

Planområdet ligger på et platå ovenfor sentrum, med en høydeforskjell på ca. 15 meter, se Figur 5. Stigningen ned til Fitnodatgeaidnu er omtrent 34%



Figur 5: Planområdet med høydekoter

3.1 Vegnett

E6 er hovedferdselsåre gjennom Karasjok. Rv. 92 mellom Kautokeino og grensen til Finland går også gjennom Karasjok, og har en 300 m felles strekning med E6 i Karasjok sentrum.

RiddoDuottarMuseat ligger i Mari Boine geaidnu 17 i Karasjok, med adkomst direkte fra E6 nord for sentrum. Mari Boine geaidnu er også adkomstveg til NRK Sápmis hovedkontor og ni bolighus (se Figur 3). Mari Boine geaidnu er blindveg og eneste adkomstveg for bil til museet.

Mari Boine geaidnu har varierende vegbredde; fra ca. 3,8 til 4,8 m. Vegen er asfaltert frem til siste bolighus. Se Figur 6 og Figur 7.



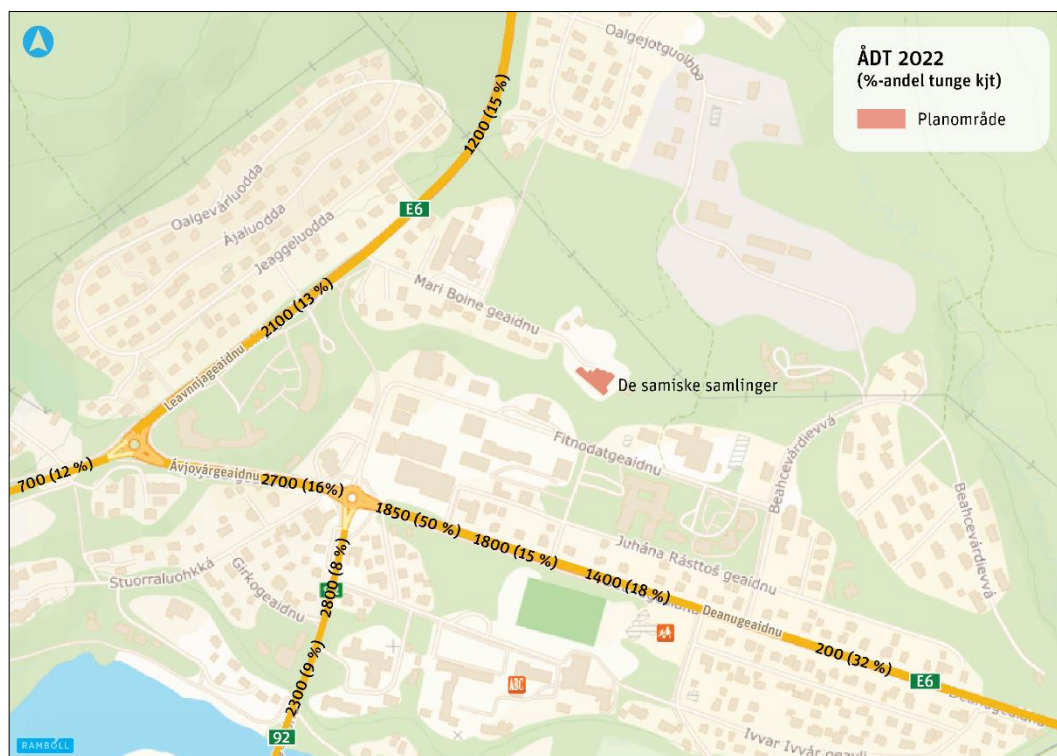
Figur 6: Mari Boine Geaidnu sett mot øst. Kilde: Google



Figur 7: Mari Boine Geaidnu sett mot vest. Kilde: Google

3.2 Trafikk på omkringliggende vegnett

Trafikktall er hentet fra NVDB (Vegkart). Tallene gjelder for 2022 og er basert på skjønn. E6 har ÅDT 1200 ved innkjørsel til De samiske samlinger. Sør for krysset med Jeaggejuodda er det 2100 i ÅDT. Tungtrafikkandelen er relativt høy - 13-15 % på strekningen ved avkjørsel til museet. Det er ikke registrert noen trafikkmengder for Mari Boine geaidnu. Fartsgrensen langs E6 og Rv. 92 gjennom bygda er 50 km/t. Øvrig er fartsgrensen stort sett 30 km/t, også for Mari Boine geaidnu.



Figur 8: ÅDT-kart for 2022

3.3 Tilbud til gående og syklende

Figur 11 viser tilbud til gående og syklende rundt planområdet. Det er per i dag ikke fortau langs Mari Boine geaidnu, med unntak av ca. 60 m langs p-plass for NRK Sápmi. Det er en rekke stier og tråkk i nærheten av museet, blant annet en godt brukt sti ned til Fitnodatgeaidnu 46.

De samiske samlinger ligger på en høyde overfor sentrumsområdet. Det er ca. 10-15 høydemeter ned skråningen mot Fitnodatgeaidnu, hvor stien går med et fall på omtrent 34%.



Figur 9: Sti på sørsiden av planområdet. Pilen viser plassering av museumsbygget



Figur 10: Skråning mot sentrum i sør. Pilen viser plassering av museumsbygget



Figur 11: Tilbud til gående og syklende

Det er fortau på østsiden av E6 nord for Mari Boine geaidnu, fram til krysset Oalgejtguolbba. Sørøver fra E6 x Mari Boine geaidnu er det gang- og sykkelveg på østsiden av E6 som kobler seg til sentrum/Fitnodatgeaidnu samt gang- og sykkelveg videre langs E6 til rundkjøringen E6 x rv. 92. GS-vegnettet går videre sørvestover langs rv. 92 og østover mot sentrum langs E6.

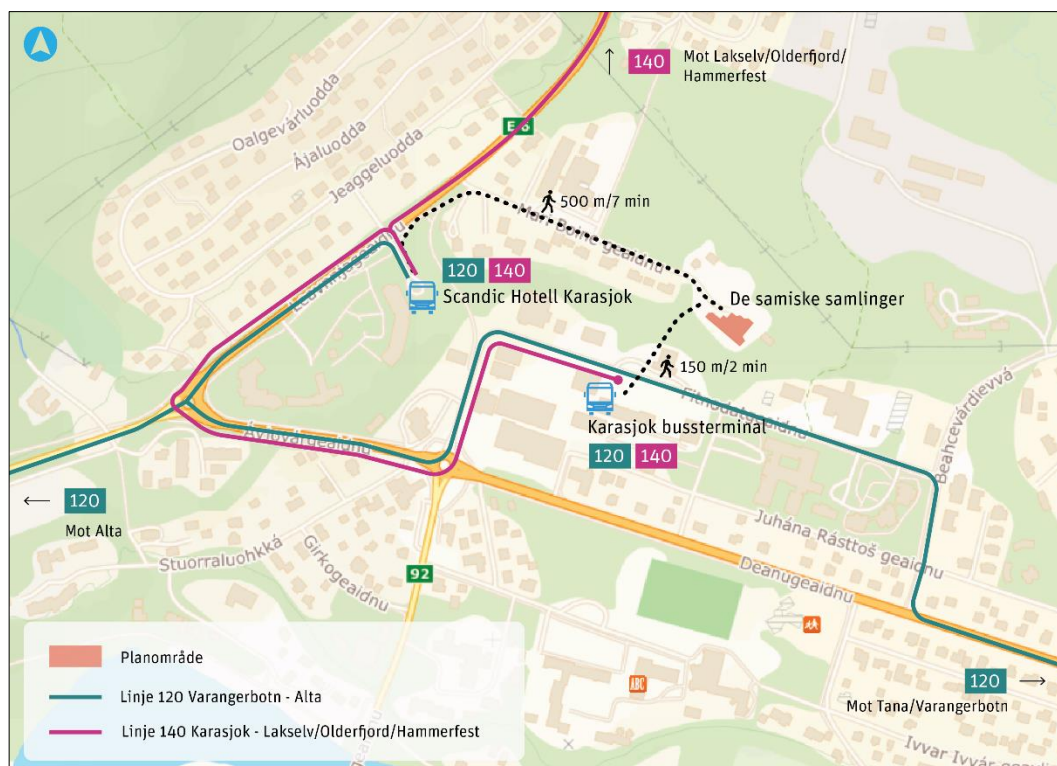
I sentrum er det gang- og sykkelveg ved rådhuset, samt fortau ved Coop Prix og langs Deanugeaidnu til E6 som leder til kryssing over E6 og gang- og sykkelveg på sørsiden. Øvrig i sentrum må gående benytte åpne plasser/parkeringsplasser eller gå i blandet trafikk med bilvegene.

Det er ingen skuterløyper i nærheten av museet.

3.4 Kollektivtrafikk

Nærmeste holdeplass til planområdet er ved Scandic Hotell Karasjok, som er tilgjengelig via Mari Boine Geaidnu og gs-veg. Karasjok bussterminal ligger i Fitnodatgeaidnu, 150 m sør for museet, og er tilgjengelig via stien i skråningen på sørsiden av området. Denne er ikke universelt utformet.

Det ordinære busstilbudet til Karasjok består av linje 120 Varangerbotn-Alta og 140 Karasjok-Lakselv/Olderfjord/Lakselv. I tillegg går bestillingsrute FLEKS803 mellom Karasjok og Kautokeino (må forhåndsbestilles), og en rekke skolelinjer (linje 254, 255, 256 og 257). Skolelinjene betjener bussterminalen og skolen, mens de ordinære linjene betjener bussterminalen og Scandic hotell. Se Figur 12 for oversikt over de ordinære linjene i Karasjok.



Figur 12: Ordinært busstilbud i Karasjok

3.5 De samiske samlinger

Her presenteres informasjon om De samiske samlinger, herunder ansatte, besøkstall, trafikk- og parkeringsforhold m.m., som er kommet frem i medvirkningsprosessen med RDM.

3.5.1 Ansatte

Det er per 2022 ni ansatte ved museet, inkludert ved kunstmagasinet. I perioder er det i tillegg 1-4 VGS-elever i praksis. En sjelden gang kan det være opptil åtte elever samtidig. Det er også i snitt én person i arbeidspraksis til enhver tid, men det kan være opp til tre. Alle som jobber ved museet, har vanlig kontortid hele uken (ca. 08-16). Det er garderobe og dusj for ansatte ved museet.

Alle ansatte kjører til jobb per i dag. Dette gjelder også elever, som kjører ATV/UTV eller bil. RDM melder at ansatte som bor innenfor gangavstand også kjører til jobb. Det antas at dette kan skyldes en kombinasjon av kultur, vær, mygg om sommeren og mangel på tilrettelegging for gange og sykling utenfor sentrum.

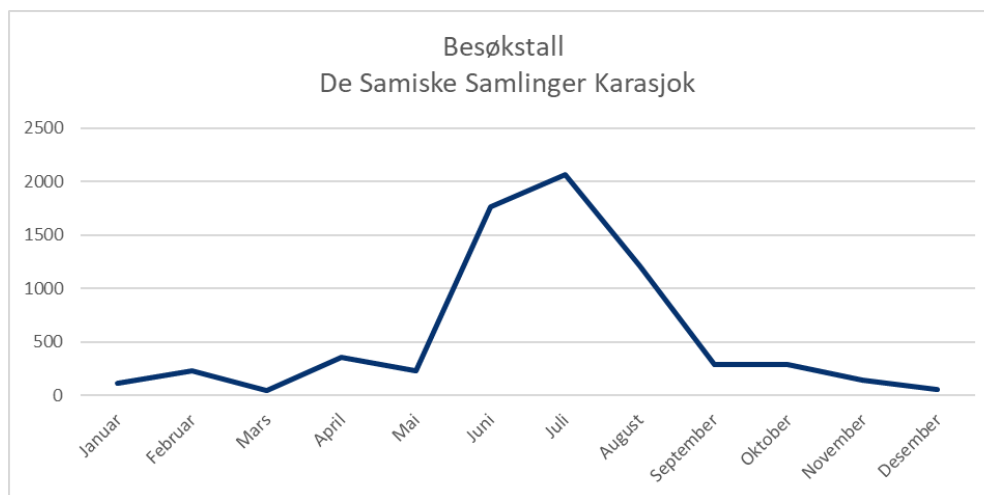
3.5.2 Åpningstider og besøkstall

Dagens åpningstider er:

- Sommersesong: kl. 9-18, 7 dager i uken (juni-august, åpent 7 dager i uken)
- Vintersesong: kl. 9-15, 3 dager i uken (september-mai, åpent tirsdag, onsdag og torsdag)

Besøkstall for 2022 fordelt på måneder er vist i Tabell 1. Sommermånedene juni-august står til sammen for 74 % av de totale besøkene. Totalt var det 6862 besøkende i 2022. Det er i tillegg en del besøkende som kun benytter uteområdet.

Tabell 1: Registrerte besøkstall ved De Samiske Samlinger (kilde: RDMs årsmelding 2022)



Besøkende kommer vanligvis med bil, bobil eller i buss. I snitt anslår RDM at det er 2-3 besøkende per kjøretøy (utenom buss), og at mange kommer langveisfra. Det er ingen snøscooterløyper i nærheten, så det kan ikke kjøres lovlig med snøscooter til museet.

Bussene kommer på formiddag og ettermiddag, hovedsakelig som del av ruter med stopp og overnatting i Karasjok.

3.5.3 Parkering og trafikkforhold ved museet

Parkeringsplassen er en stor grusplass, uten skilting eller oppmerking. RDM oppgir at det i dag er plass til 30 biler på fremsiden av museet, i tillegg til fem plasser på baksiden. Ved større arrangement ved museet kontaktes NRK for lån av parkeringsplass. NRK holder per dags dato på med byggearbeider på sin tomt, på deler av parkeringsplassen.

Det er i dag ingen ladestasjoner for elbil på området, kun motorvarmere (totalt 8-10 muligheter for uttak). Museet har to tjenestebiler tilgjengelig, hvorav én stort sett er til stede ved museet om gangen.

RDM opplever flere utfordringer med parkeringsområdet slik det er i dag:

- Mangel på oppmerking fører til at det ikke parkeres optimalt, noe som reduserer kapasiteten
- Det er problemer med hull og vannansamling på grusplassen
- Det kan komme opptil fire turbusser samtidig, som medfører problemer med å manøvrere på plassen, spesielt om parkeringsplass er full
- Ved full p-plass, parkerer gjester langs Mari Boine geaidnu, som kan være til hinder for annen trafikk



Figur 13: Gatebilde av parkeringsplass ved De samiske samlinger (kilde: Google)

3.5.4 Sykkelparkering

Det er i dag 5 sykkelparkeringsplasser ved museet i stativ utenfor inngangen.

3.5.5 Motorsykel

Besøkende kommer også med motorsykel, men det er ingen dedikerte plasser for dette i dag.

3.5.6 Varelevering og renovasjon

Varelevering og renovasjon foregår ved hovedinngangen. Søppeldunk trilles frem ved avfallshenting. Det er verkstedinngang på vestsiden av bygningen. RDM mener det ville vært hensiktsmessig med varelevering også på østsiden. I dag skjer varelevering og renovasjon i hovedsak med lastebil 12 m, men av og til også varelevering med semitrailer.

4. Fremtidige behov

Effekt mål for nytt museum er 25 000 besøkende årlig, det vil si nesten en firedobling av besøkende i forhold til dagens nivå. Dette vil ifølge RDM kreve at åpningstidene utvides utenfor høysesong, og at det i større grad blir helårsdrift. Garderobe og dusjmuligheter må videreføres i nytt bygg.

Det er ønske om å gjenoppta bruken av uteområdene i større grad i fremtiden med flere aktiviteter som teater, markedsaktiviteter og tilsvarende. I tillegg vil museet legge til rette for cafe, samt dusjfasiliteter for besøkende.

Hovedtyngden av de besøkende vil fortsette å ankomme i privatbil og buss. Med økt satsing på charterfly og cruise, vil besøkende med buss øke, selv om fremtiden for cruise-trafikken er ukjent. Det er også ønskelig å tilrettelegge for sykkelturisme, i tillegg til å ivareta motorsykkelturisme.

4.1 Ansatteparkering

Behovet for antall ansatte fra konseptutredningen er 14,5 årsverk. Vi antar at dette betyr ca. 10-13 ansatte på jobb samtidig. Det er ønskelig med parkeringsplass til alle ansatte. Det er også ønske om å legge til rette for parkering for to gjesteforskere ved museet. I tillegg er det tidvis elever som jobber på museet i perioder.

Vi anbefaler at det ikke etableres egne plasser for alle gjesteforskere og elever, fordi de ikke er på museet på fulltid og det er ikke ønskelig å etablere plasser som står tomme over lengre tid. Vi antar at gjesteforskere og elever er ved museet utenfor høysesong, og det må være mulig å benytte gjesteparkeringen ved behov.

Vi anbefaler ansatteparkering på totalt rundt 15 faste plasser for ansatte. Av disse bør det settes av **en** HC-plass.

Behov for motorvarmere er vedvarende. Det er ingen elbil-lading per i dag, men det er aktuelt å planlegge for i en fremtidig situasjon, selv om el-bilandelen i Karasjok i dag er lav.

4.2 Besøksparkering

Siden parkeringsplassen til De samiske samlinger i dag ikke er oppmerket, er det vanskelig å vite noe om dagens faktiske kapasitet og behov. Grunnlaget som finnes for å gjøre et estimat av fremtidig parkeringsbehov, består i hovedsak av RDMs årsrapporter og informasjon fra de ansatte ved RDM/De samiske samlinger. Årsrapportene har de siste årene trolig vært preget av pandemi. Rambøll tar likevel utgangspunkt i at besøkstallene for 2022 tilsvarer et godt normalår, da årsrapportene for 2017-2019 tilsier besøkstall på rundt 5500 per år. Det var i 2022 6862 besøkende ved museet.

4.2.1 Estimert parkeringsbehov

Det er gjort en grov beregning av parkeringsbehov for personbil, basert på besøkstallene i RDMs årsrapport for 2022. Beregningen baserer seg på en rekke forutsetninger:

- Dimensjonerende måned er juli (basert på Årsrapport 2022)
 - I juli kom 14 % av de besøkende som en del av en gruppe, dvs. at 86 % kom utenfor gruppe
- Vi antar at lørdag/søndag er dimensjonerende ukedager, med henholdsvis 30 % av totale ukebesøk hver

- Vi antar at timene fra kl. 11 til kl. 15 utgjør de største timene i løpet av en lørdag/søndag, med til sammen 70 % av de besøkende for hele dagen
- Gjennomsnittlig besøksstid antas å være 3 timer
- Det er i snitt 2,5 besøkende per bil
- Fremtidige besøkstall er 3,6 ganger så høye som dagens (25 000/6 800), men siden det forutsettes at vinterbesøk vil øke mer relativt sett, antar vi en dobling av sommerbesøk
- Vi antar at 30 % av de som kommer i grupper, kjører egen personbil, og trenger parkering, resten kommer med buss
- Vi antar at alle som ikke ankommer i grupper, kjører personbil, selv om det i praksis vil være noen som benytter andre fremkomstmidler

Dette gir følgende anslag for parkeringsbehov per time:

Tabell 2: Parkeringsbehov høysesong

Åpningstid sommer	Dagens p-behov	Fremtidig p-behov
kl. 9-10	3	6
Kl. 10-11	6	12
Kl. 11-12	9	18
Kl. 12-13	12	24
Kl. 13-14	12	24
Kl. 14-15	9	18
Kl. 15-16	4	8
Kl. 16-17	3	6
Kl. 17-18	2	4

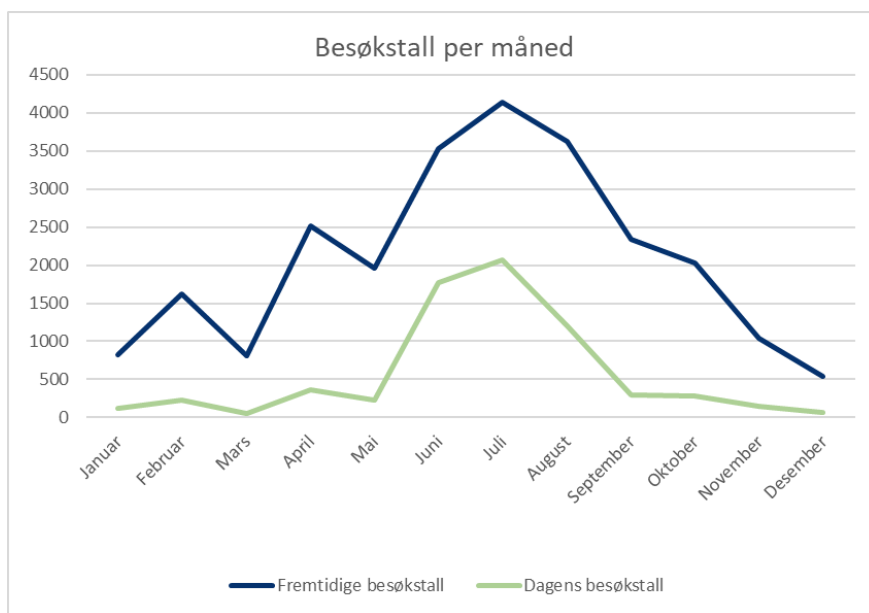
Dersom vi antar at besøkende er ved museet i snitt 3 timer, gir dette behov på ca. 70 p-plasser for besøkende i makssituasjon.

Statens vegvesens Håndbok V129 anbefaler 10% parkeringsplasser for forflytningshemmede ved mindre anlegg (5-100 plasser). Ved større anlegg kan man redusere andelen til 5%. Det anbefales å sette av 10 % av plassene til plasser for forflytningshemmede. Det kan vurderes å redusere andelen noe, men ikke lavere enn 5 %, dersom man har mulighet for å øke til 10% etter hvert, om man ser et stort behov.

12% av gjesteovernattingene i Porsanger, Karasjok og Kautokeino foregikk med bobil, og 7% med telt/campingvogn i 2018. Det anbefales å tilrettelegge for parkering av større biler som bobil. I tillegg må det tilrettelegges plasser for motorsykler.

4.2.2 Parkeringsbehov lavtrafikk

For beregning av parkeringsbehov lavsesong, er det estimert besøkstrafikk gjennom året, basert på totalen. Tidligere var det forutsatt at sommersesongen dobles i trafikk, selv om økningen i fremtidig besøkstall er 3,6 ganger så høyt totalt over året. Dette betyr at veksten utenfor sommersesongen må være en del høyere. Anslått årsvariasjon i fremtidig situasjon er illustrert i Figur 14. Merk at denne inneholder store usikkerheter da den er basert på data fra kun ett tidligere år.



Figur 14: Anslått fremtidig årsvariasjon besøkende

Antagelsene og forutsetningene for beregning av parkeringsbehov ved lavtrafikk er lik som for høysesong, med unntak av:

- Ved lavsesong er det antatt at 70 % av de som kommer i grupper, kjører egen personbil, og trenger parkering, resten kommer med buss.
- Åpningstid 09:00-15:00, 7 dager i uken
- April og september legges til grunn for maksbehov i lavsesong
- Oktober legges til grunn som kontrollmåned da denne ligger nærmest gjennomsnittet.

Dette gir følgende anslag for parkeringsbehov per time:

Tabell 3: Parkeringsbehov lavsesong

Åpningstid sommer	Parkeringsbehov April	Parkeringsbehov September	Parkeringsbehov Oktober
kl. 9-10	7	7	7
Kl. 10-11	10	10	10
Kl. 11-12	14	14	13
Kl. 12-13	17	17	17
Kl. 13-14	14	14	13
Kl. 14-15	7	7	7
Sum 11-14	45	45	43

For lavsesong ser det ut til at parkeringsbehovet ligger mellom 40-50 parkeringsplasser. Antallet busser er beregnet til 2 per dag.

4.2.3 Utforming parkeringsplass

Det er i dag problemer med vannansamling og hullede parkeringsplass på grunn av grus. Det er hensiktsmessig med en oppgradering ved reetablering av parkeringsplassen. Det kan tilbys elbil-lading for besøkende, men det er ladestasjon ved rådhuset i nåværende situasjon. Ved utforming av parkeringsplassen er det viktig å ta hensyn til sporingskurver for buss, avhengig av hvilken bussløsning som velges, og varelevering, når man planlegger kantsteiner, rabatter osv.

Det bør tilrettelegges for bobilparkering og tilsvarende, da dette er attraktivt. Ulempen er at disse blir stående lenge, og legger beslag på parkeringsplasser.

Det bør tilrettelegges for MC-parkering på tomten. Disse plassene kan benyttes til bilparkering vinterstid om man ønsker større fleksibilitet.

70 parkeringsplasser er over en dobling av dagens omtrent 30 plasser, og vil være arealkrevende. Særlig om det også skal legges til rette for bobil-parkering. Det er mulig å starte med et mindre antall plasser og utvide ved behov, dersom man har satt av tilstrekkelig areal for utvidelse. Det kan etableres fleksible soner som kan benyttes til arrangementer, utemøblering og tilsvarende i lavsesong, og parkeringsplasser i høysesong. Det kan være hensiktsmessig å etablere dedikerte bobilplasser på et område som ikke er rett utenfor museet, for eksempel på vestsiden av planområdet (mot NRK), da bobilene står lenge og det er ugunstig at disse okkuperer de mest attraktive plassene (nærmest museet). Området kan suppleres med mulighet for å lade el-bobil.

Ved spesielle arrangementer og ved besøkstopper kan det være et behov for sambruk av plasser, med NRK eller andre tomter i sentrum, for å kunne håndtere mengden. Det bør inngås avtale i forkant med de relevante aktørene.

4.3 Løsninger for buss

Det er ønske fra RDM om at buss kan slippe av passasjerer ved inngangen, og deretter parkere et annet sted, slik at de ikke står oppstilt langs veien eller på p-plassen.

4.3.1 Dimensjonerende antall busser

Beregningene tilsier at 88 besøkende i dag ankommer med buss på en gjennomsnittlig lørdag i høysesong (basert på tall for juli mnd 2022). I en fremtidig situasjon vil dette gi 176 besøkende, dersom man doubler besøkstallet. En turbuss har som regel 45-60 sitteplasser. Dersom man tar utgangspunkt i et snitt på 50 seter, og at alle bussene er fulle, gir dette 4 busser per lørdag/søndag i høysesong. Alle busser vil imidlertid trolig ikke være helt fulle. Dersom man regner med at 30-40 seter er i bruk per buss, gir dette opptil 6 turbusser per dag.

4.3.2 Av- og påstigning og parkering

Manøvrering av buss er plasskrevende. I tillegg er det behov for oppstillingsplass for bussene. Det er flere måter å løse dette på.

Alternativ 1:

Det legges til rette for at buss kan snu ved museet, deretter stille opp langs Mari Boine geaidnu og slippe av og på passasjerer her. Dette gir minst mulig kjøring og manøvrering i nærområdet, og gjør at bussene kun trenger å snu én gang ved museet, istedenfor to. Dette krever areal tilgjengelig langs Mari Boine geaidnu (3 m til busslomme + 2,5-3 m fortau). Gaten er i dag for smal til at to busser kan møtes. Det må også medregnes 20 m for innkjøringslengde. Det er tilstrekkelig med 5 m for utkjøring.

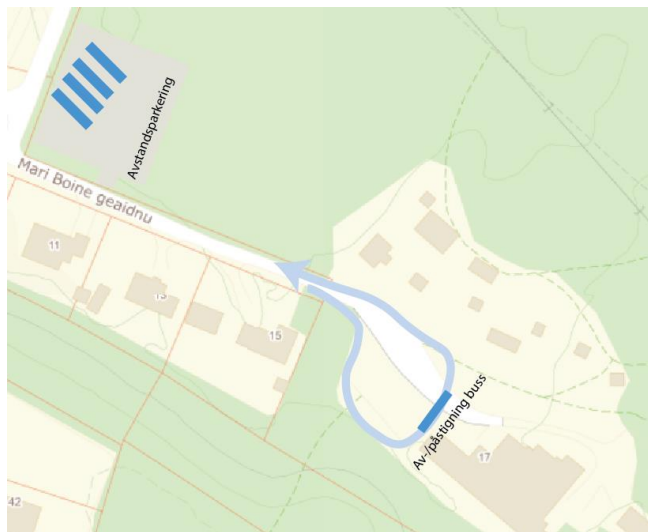
Beregningene viser 6 busser ilt en dag. Det er plass til akkurat 6 busser langs gaten om ikke alle er 15 m. Sannsynligheten for at alle kommer samtidig er liten, og det er sannsynligvis tilstrekkelig med 4 plasser langs gaten. Det vil være behov for en reserveløsning dersom det forventes flere busser samtidig, ved større arrangement eller i høysesong. Variant av denne løsningen er beskrevet i alternativ 3.



Figur 15: Prinsippskisse buss, alt 1

Alternativ 2:

Busser snur og slipper av passasjerer ved parkeringsplassen, og parkerer så ved avsatt plass på egen tomt, eller etter avtale om å bruke tomt hos andre aktører. Dette medfører behov for at busser må snu ved museet to ganger. Det må da settes av areal til en av- og påstigningssone ved museet.



Figur 16: Prinsippskisse buss, alt 2

Alternativ 3:

I stedet for å dimensjonere etter 6 busser langs Mari Boine geaidnu, kan gaten benyttes til av- og påstigningslomme for 2 busser, bussparkering på egen tomt i vest. I praksis en kombinasjon av alt 1 og 2, men uten av- og påstigningssone ved museet. Buss snur før parkeringsplassen, slipper av eller på passasjerer langs gaten, og venter ved avstandsparkering mens besøkende er på museet. Se Figur 17 for prinsippskisse. Dersom man ønsker å gi mulighet for å parkere i lommen, bør det etableres 3-4 plasser. Løsningen medfører at bussene må snu ved museet to ganger.



Figur 17: Prinsippskisse buss, kombinert løsning

Alternativ 4

Kun avstandsparkering, dvs. at det settes av tilstrekkelig areal på eget område (øst for NRK) for parkering samt av- og påstigning for buss. Dette gjør at besøkende må gå ca. 200 m til dagens

inngang. Nøyaktig avstand vil avhenge av utformingen for både museet og plassering av avstandsparkering. Man slipper busser som manøvrerer inne på området for museet, som er positivt for trafikksikkerheten. Ulempen er det kan bli langt å gå for de som er dårlige til beins.

Snuplass:

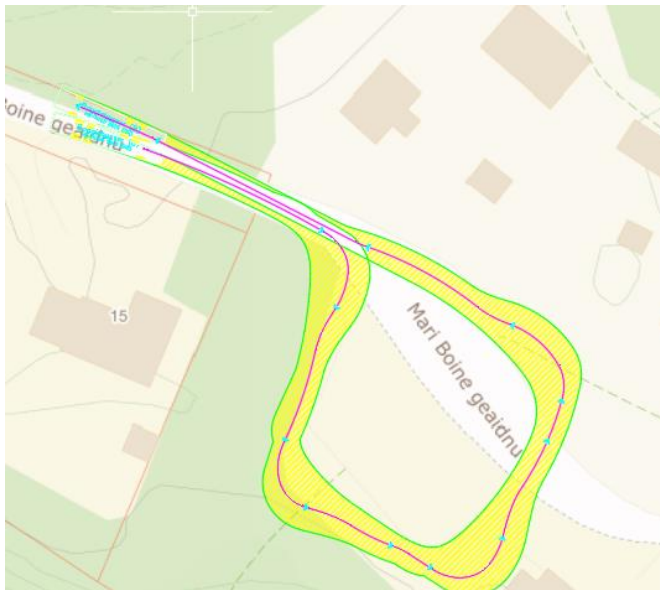
Dersom buss skal snu ved museet vil dette kreve at snuplass etableres i kombinasjon med parkeringsplass. Dette vil ta mye av arealet, da turbuss som regel er 15 m buss med boggi, og trenger stor plass for å snu. Det er ikke anbefalt med en løsning hvor buss skal rygge, da dette krever ledsager eller videokamera pga. utilstrekkelig sikt fra sjåførplass.

Det er gjennomført en forenklet sporingskontroll på eksisterende areal for å illustrere hvor stor plass en buss som snur tar. Merk at dette ikke er helt nøyaktige mål, da grunnlagskartet ikke er helt nøyaktig. Figur 18 viser buss som snur like før parkeringsplassen, mens Figur 19 illustrerer arealbehov dersom buss skal kjøre rundt parkeringsplassen. Dersom parkeringsplassen utformes slik at buss kjører rundt, kan passasjerer som [her](#) dårlig til beins slippes av ved inngangen.

Mari Boine geaidnu er en kommunal blindvei, som i dag mangler snumuligheter på offentlig grunn. Det er mulighet for å løse dette i sammenheng med snumuligheter for buss, men vil være avhengig av et samarbeid med kommunen som eier deler av vegen.



Figur 18: Buss snur inne på tomt for å stille seg opp langs Mari Boine geaidnu



Figur 19: Buss slipper av passasjerer ved museet (eksisterende inngang) og kjører til parkering

Utforming oppstillingsplass på egen tomt:

Utforming av avstandsparkering vil være avhengig av antallet busser man ønsker å legge til rette for. Det vil være felles inn og utkjøring uavhengig av alternativ, med mindre det legges for å koble seg på adkomsten til NRK som utkjøring. Det enkleste er skrå parkering med tilstrekkelig areal til å rygge og snu ut mot utkjøringen. Løsning bør sjekkes med sporingskontroll. Det **kan** **bør** også tilrettelegges for lading av elbuss, enten med en gang eller at det settes av plass og infrastruktur til dette.

Oppsummering og anbefaling

Beregningene viser at det vil kunne ankomme 6 busser i løpet av en dag. Det er lite sannsynlig at alle vil være til stede samtidig. Det er sett på flere mulige løsninger:

- Alt 1 med kun gateparkering for buss vil i de periodene det ikke er buss i området, føre til stort utflytende areal som står ubrukt, og kan påvirke fartsnivået til personbiltrafikken. Risiko for at personbiler parkerer i busslommene dersom det står mange ledige.
- Alt 2 med av- og påstigning foran museets inngang gir større grad av buss og fotgjengerkonflikt inne på området. Fordelaktig løsning for besøkende som er dårlige til beins eller på dager med dårlig vær.
- Alt 3 med av- og påstigningslomme langs Mari Boine geaidnu og parkering i vest gir ingen buss og fotgjengerkonflikt like foran museet, men det må opparbeides en snumulighet.
- Alt 4 med bussparkering i vest, uten egen lomme, gir ingen konflikt med buss inne på området foran museet. Gir derimot lengst gangavstand for besøkende, og det vil kunne være gående i konflikt med ryggende busser inne på parkeringsarealene.

Det er ingen av prinsippene som er helt tydelig bedre enn de andre. Endelig løsning for buss vil være avhengig av hvordan arealene ellers utnyttes. Anbefalte prinsipper bygger på alternativ 3:

- Etablere av- og påstigningslomme langs Mari Boine geaidnu, enten:
 - 4 stk kan dekke behovet i normalsituasjon (ikke makssituasjon) og bussene kan parkere her, men det må finnes en reserveløsning i perioder med større busstrafikk, eller:
 - 2 stk av- og påstigningslommer må suppleres med parkering for buss på egen tomt i vest. Må skiltes med korttidsparkering slik at bussene ikke parkerer her.
- Det må sørges for snumulighet for buss inne på området foran museet (med mindre alternativ 4 velges), rygging skal unngås.
- Det må være trygg gangadkomst fra der hvor gående går av bussen fram til museet

Det kan være andre løsninger som ikke er vurdert som gir bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet. Dersom det av andre årsaker velges å heller etablere av- og påstigning foran museets inngang, kan dette kombineres med adkomstveg for varelevering og renovasjon.

Hvor bussen skal snu henger sammen med utforming av utearealene og parkeringsplassen. Det bør sees på om det er mulighet for å kombinere dette med snumulighet på offentlig veg, men gaten er privat på strekningen innenfor museets område.

4.4 Varelevering

Det vil være behov for daglig varelevering og avfallshenting med 12 m lastebil. I perioder (2-3 ganger i året) kan det være behov for levering med semitrailer på ca. 22 m.

Det anbefales at det dimensjoneres for lastebil i fremtidig situasjon, og at det sees på en løsning for semitrailer utenom høytrafikk med avstenging av deler av parkeringsområdet for å snu semitraileren. Bruk av kantstein og definerte arealer er viktig å tenke på ifbm utomhusplanen, slik at vareleveringen ikke blir hindret. Løsningsforslaget i konkurransen må vise snumuligheten, semitraileren og renovasjonsbilen må sannsynligvis kunne levere til og snu ved driftsport(er).

Utomhusplan må kontrolleres med sporingskurver både for 12 m lastebil og semitrailer.

4.5 Adkomstveg

4.5.1 Gangtilbud

Det er behov for gangtilbud langs Mari Boine geaidnu. I dag avsluttes gangtilbud langs E6 inn mot Mari Boine geaidnu både på nord og sørsiden av gaten. **Det mest hensiktsmessig** å videreføre fortauet for en av disse.

- Fortau på nordsiden
 - Som forlengelse av fortau langs E6 fra nord og forbi NRK. Fortauet vil krysse adkomstene til NRK, med en del trafikk inn og ut. Kan kombineres med busslommer langs gaten. Flest gående på nordsiden i dag, da det allerede er delvis fortau her.
- Fortau på sørsiden
 - Som forlengelse av gang- og sykkelegg langs E6 fra sør. Fortau vil krysse en rekke avkjørsler til boliger, men det er betydelig mindre trafikk totalt som vil krysse fortauet. Gir tosidig fortau dersom det tilrettelegges for busslommer på nordsiden av gaten. Fortauet må på et tidspunkt krysse parkeringsplassen ved museet.

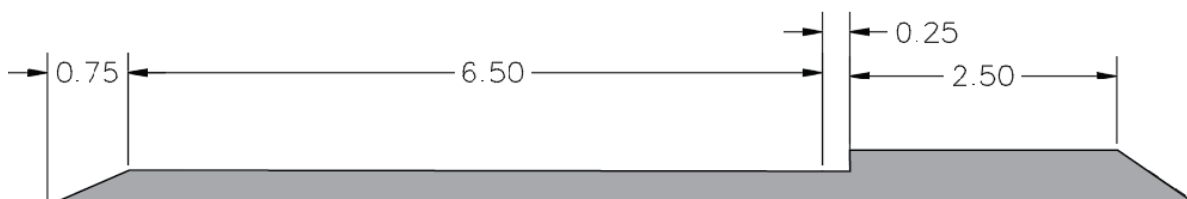
Fortau på sørsiden gir best trafikkssikkerhet langs selve strekningen i forhold til trafikkmengdene, men må krysse parkeringsplassen ved museet. Fortau på nordsiden vil ha færre avkjørsler, men større grad av kryssende trafikk. Løsningen med fortau på nordsiden vil være mest hensiktsmessig i forhold til de ulike bussløsningene, og gir mindre konflikt inne på museets område. Fortau på nordsiden anbefales, men valg av løsning må sees i sammenheng med øvrig utforming av planområdet og bussløsning.

Snarvegen fra museet i skråningen ned til Fitnodatgeaidnu 46 er for bratt til å kunne opparbeides universelt utformet, uten at det tas store areal og blir en omvei. Det anbefales at denne beholdes som sti ettersom det ikke er hovedgangadkomsten til museet, men det kan sees på muligheten for å opparbeide denne noe bedre, samt skilte denne som en snarveg og supplere med belysning. For å ytterligere styrke denne forbindelsen kan det etableres en gang- og sykkelveg der det er flatt nok, som kobler seg til Fitnodatgeaidnu, samt supplere med gangfelt over mot rådhusplassen og bussterminalen.

4.5.2 Vegutforming

Det er behov for en oppgradering i form av asfaltering av adkomstvegen på museets tomt, da det forventes økt biltrafikk til museet. Utforming må sees i sammenheng med infrastrukturen utenfor museet samlet sett, med parkeringsplass, fremkommelighet for buss og varelevering.

Det må være plass til at to busser kan møtes. Med buss i gaten er anbefalt feltbredde 3,25 m (N100), som gir total vegbredde på 6,5 m. Fortau bør være minimum 2,5 m slik at det kan driftes vintertid. I tillegg kommer kantsteinsklaring for fortau på 0,25 m og skulder på motsatt side med 0,75 m.



Figur 20: Anbefalt tverrsnitt Mari Boine geaidnu

4.6 Sykkelfasiliteter og sykkelturisme

4.6.1 Ansatte

Det er i dag totalt 5 sykkelparkeringsplasser ved museet i stativ uten tak ved inngangspartiet for besøkende og ansatte. Det er ingen ansatte som sykler i dag. Det bør likevel tilrettelegges for mulighet for ansatte å sykle til arbeid. Ansatteparkering bør helst være overdekket og tyverisikkert. Om mulig, er et eget rom inne i bygget ønskelig, med plass til 2-4 sykler. De ansatte bør ha mulighet til å lade batteri til elsykkel. Dette kan foregå inne i samme rom som syklene, men av hensyn til eksplosjonsfare er batteriladeskap tryggere.

Det er ønskelig med garderobe og dusjfasiliteter for ansatte.

4.6.2 Turisme

En av strategiene for å styrke opplevelsesnæringen i Karasjok og Porsanger er å legge til rette for opplevelsesturer til fots og med sykkel, som også kan bidra til økt besøk på virksomhetene. Det er i dag ikke godt tilrettelagt for sykkelturisme. Det er ønske om å legge bedre til rette for at besøkende kan benytte sykkel enn hva det er i dag.

Sykkelandelen i Karasjok er lav. Det finnes ingen erfaringstall på sykkelandel til museum, men dersom man benytter antall besøkende på en dimensjonerende dag og antar at behovet i høysesong for sykkel er 5%, gir dette omtrent 10 sykkelparkeringsplasser. Dette er en dobling av dagens antall parkeringsplasser.

Det anbefales at det settes av areal til ytterligere utvidelse av sykkelparkering dersom dette viser seg å bli populært, i stedet for å etablere mange nye plasser.

Nøyaktig antall vil være avhengig av hva slags stativ som benyttes. Det er viktig å huske på stativ med mulighet for å låse sykkel i ramme, og helst i to punkt gir en tryggere parkering enn dagens løsning hvor man kun kan låste fast sykkelhjulet. Se Statens vegvesen *rapport nr. 408 Sykkelparkering* for god veiledning på valg av stativ. Det er også viktig å være obs på arealbehovet for syklende, da en del turister benytter sykkelvogn. Rapporten gir også god veiledning for dimensjonering av større sykler.

Det bør tilbys lademuligheter for elsykkel, men det er ikke nødvendig å være tilrettelagt for dette på hver sykkelparkering. Et batteriladeskap med mulighet for å låse inn batteri og lader er å foretrekke, da det er den tryggeste og enkleste løsningen.

Ved utarbeidelse av utomhusplan bør det sees på om det er mulig å etablere sykkelparkeringene overdekket. Det kan vurderes å etablere noen sykkelstap hvor brukere kan låse inn sykkel og utstyr, noe som vil være attraktivt for sykkelturisme. Driften av slike stap vil være et tema. Det finnes en rekke ferdige løsninger, og noen steder driftes de av parkeringsselskap og andre steder av kommunen. Det enkleste vil kanskje være at museet driver dette selv, og låner/leier ut nøkkel.

5. Anbefaling

I Tabell 4 er anbefalingene for de ulike temaene oppsummert. Disse anbefalingene er basert på grunnlag fra RDM og ambisjoner om fremtidig besøkstall, i tillegg til egne antagelser. Dersom forutsetningene endres, kan det være behov for en ny vurdering av behovene.

Tabell 4 Anbefalinger, oppsummert

Tema	Anbefaling	Kommentar
Parkering	Ansatte: 15 parkeringsplasser, hvorav 1 HC plass Besøkende: behov beregnet til ca. 70 plasser i høysesong Det bør legges opp til 10% HC-plasser Behov for 40-50 plasser i lavsesong for besøkende. Parkeringsplassen bør opparbeides til bedre standard og tydelige oppmerkede plasser for effektiv bruk. Behov for større plasser til bobil bør vurderes særskilt, men bør inngå i de 70 plassene. Fleksible plasser er en mulighet. Det bør tilrettelegges for MC-parkering.	Ansatteparkering dekker antallet fast ansatte, samt noen plasser til elever og gjesteforskere. Disse kan benytte gjesteparkering i lavsesong.
Sykkelparkering	10 plasser utendørs, helst under tak. Mulighet for ansatte å parkere minst 2 sykler innendørs, og muligheter for å lade elsykkel. Vurdere behov/muligheter for å etablere sykkelskap for sykkelturisme. Det bør leggs til rette for lading av el-sykkel. Låsbare batteriladeskap anbefales.	Det anbefales å sette av areal til videre utvidelse av sykkelparkeringen dersom det blir populært.
Fasiliteter for ansatte	Det er behov for garderobe med dusj for de ansatte, med mulighet for å tørke sko og klær. Låsbare skap	
Adkomstveg	Det bør tilrettelegges for fortau langs Mari Boine geaidnu. Adkomstvegen internt på området bør asfalteres. Må sees i sammenheng med parkeringsplassen. Det er behov for snuplass på offentlig veigrunn.	
Kollektiv	Beregnet opptil 6 busser ila en dag. Det bør planlegges for 2-4 samtidige busser. Av- og påstigningslommer langs Mari Boine	Det er ikke tatt høyde for spesielle hendelser eller arrangementer.

	geaidnu. Vurdere muligheter/behov for avstandsparkering på egen tomt eller bruke tomt hos andre aktører etter avtale. Det bør være fortau ved busslommene.	Rygging bør unngås, legg heller til rette for at buss kan snu inne på området. Må innarbeides i utomhusplan
Gang- og sykkeltilbud	Det bør tilrettelegges for fortau langs Mari Boine geaidnu. Sørsiden er å foretrekke ift kryssende trafikkmengder, mens nordsiden kan gi fordeler ift busslommer/bussparkering samt for adkomst til hovedinngang. Snarveg ned til Fitnodatgeaidnu bør ivaretas. Denne kan gjerne utbedres og suppleres med skilting av snarveg. Det kan etableres videre kobling til gangsystemet i sentrum.	UU for snarveg er ikke mulig å oppnå, må derfor beholdes som sti.
Varelevering	Det må dimensjoneres for 12 m lastebil inne på området for varelevering og renovasjon. For semitrailer bør det legges en plan for hvordan den skal manøvrere inne på området, og hvilke parkeringsplasser/utearealer som kan stenges av i de tilfellene dette er et behov.	
Utomhus	De trafikale løsningene med parkering, snumuligheter for buss, adkomst for varelevering og gangadkomster må sees i sammenheng. Det er behov for tydeligere oppmerking av parkeringsplassen og manøvreringsareal. Plassering av kantsteiner, rabatter og tilsvarende må ikke være til hinder for adkomst for varelevering og evt. buss.	

5.1 Andre tiltak

Tiltakene nevnt i forrige kapittel er direkte knyttet til det fysiske ved etablering av nytt museum. Veilederen «*Mobilitetsplanlegging, Smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter*» fra 2011, lister opp en rekke forslag til tiltak for å redusere bilbruk og øke andelen gående, syklende og kollektivreisende for bedrifter. Med tanke på at dette er en publikumsrelatert virksomhet og det er lange avstander, og begrenset kollektivtilbud, er det vanskelig å begrense bilandelen, spesielt for besøkende.

Det er listet opp **forslag tiltak** fra veilederen som kan være passende for museet for å øke andelen gående og syklende blant ansatte samt for besøkende som ikke er basert på de fysiske grepene for museet. Disse tiltakene er grep som RDM kan gjøre, men ikke noe som må gjennomføres.

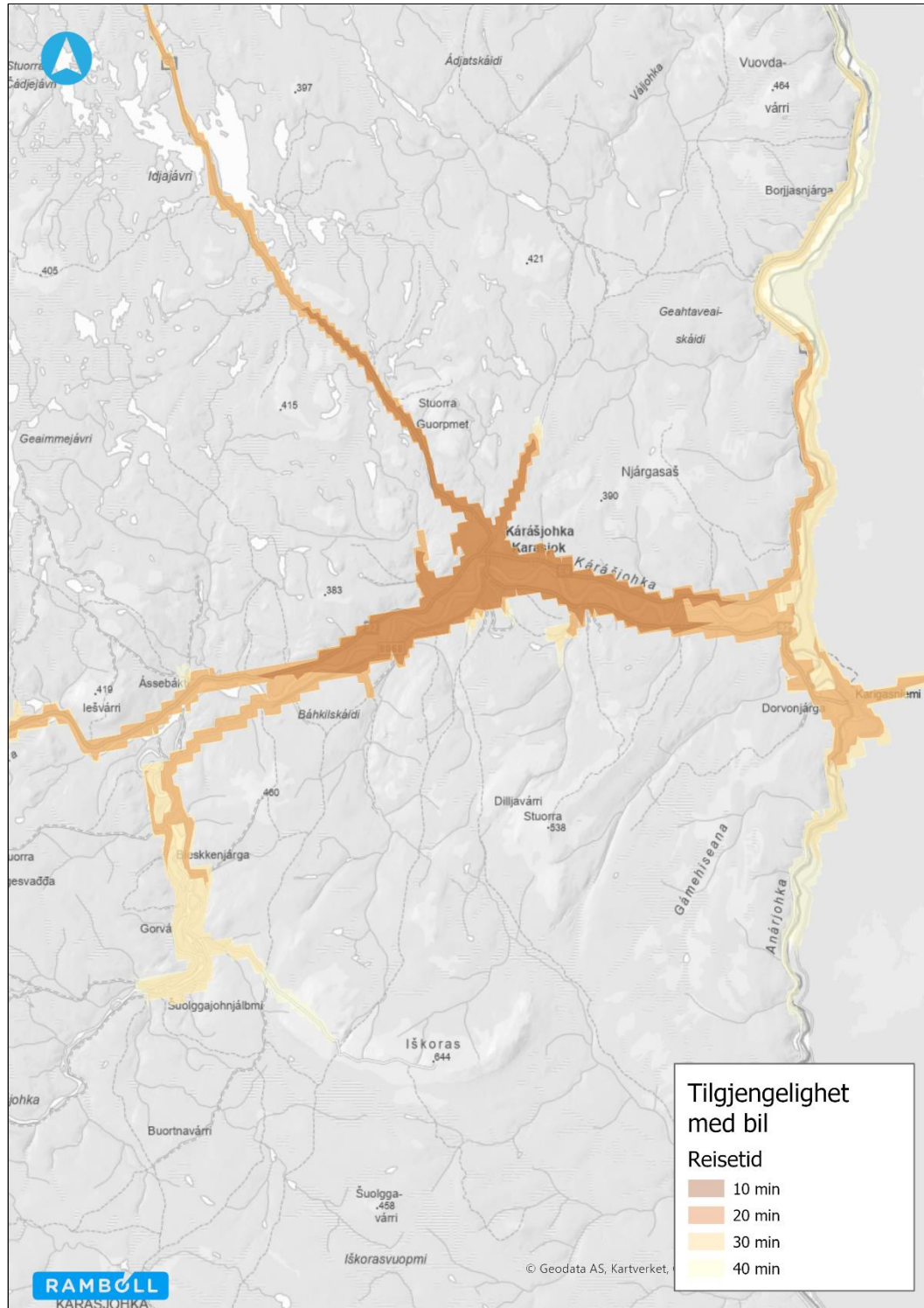
Tabell 5 Øvrige tiltak for å øke andelen gående og syklende

Tiltak for ansatte	Tips for gjennomføring	Ansvar
Gratis eller subsidierte sykler eller sykkelutstyr	- Forpliktende avtaler om redusert bilbruk kan premieres med subsidierte sykler eller annet sykkelutstyr - Uforpliktende støtte til sykkel og sykkelutstyr kan også gis	RDM
Vedlikeholdsavtale med sykkelreparatør	Avtale med reparatør kan inneholde rabatter, og besøk hos bedriften for eksempel én gang i mnd	RDM
Kampanjer for helse og mosjon	- En halvtimes rask gange per dag gir stor helsegevinst - Kampanjer kan kombineres med konkurranser	RDM
Snarveier i bedriftens nærområde	- Utbedring av eksisterende snarveier: Grus, belysning, trapper - Gangveier er et offentlig ansvar: Offentlige myndigheter og naboer kan påvirkes - Snarveier kan finansieres i fellesskap	RDM/ Kommunen
Tiltak for besøkende	Tips for gjennomføring	
Informasjon på museets hjemmeside	- Informasjon om sykkelparkeringsmuligheter - Informasjon om gang- og sykkelruter, samt snarveger - Informasjon om bussparkering i Karasjok sentrum	RDM

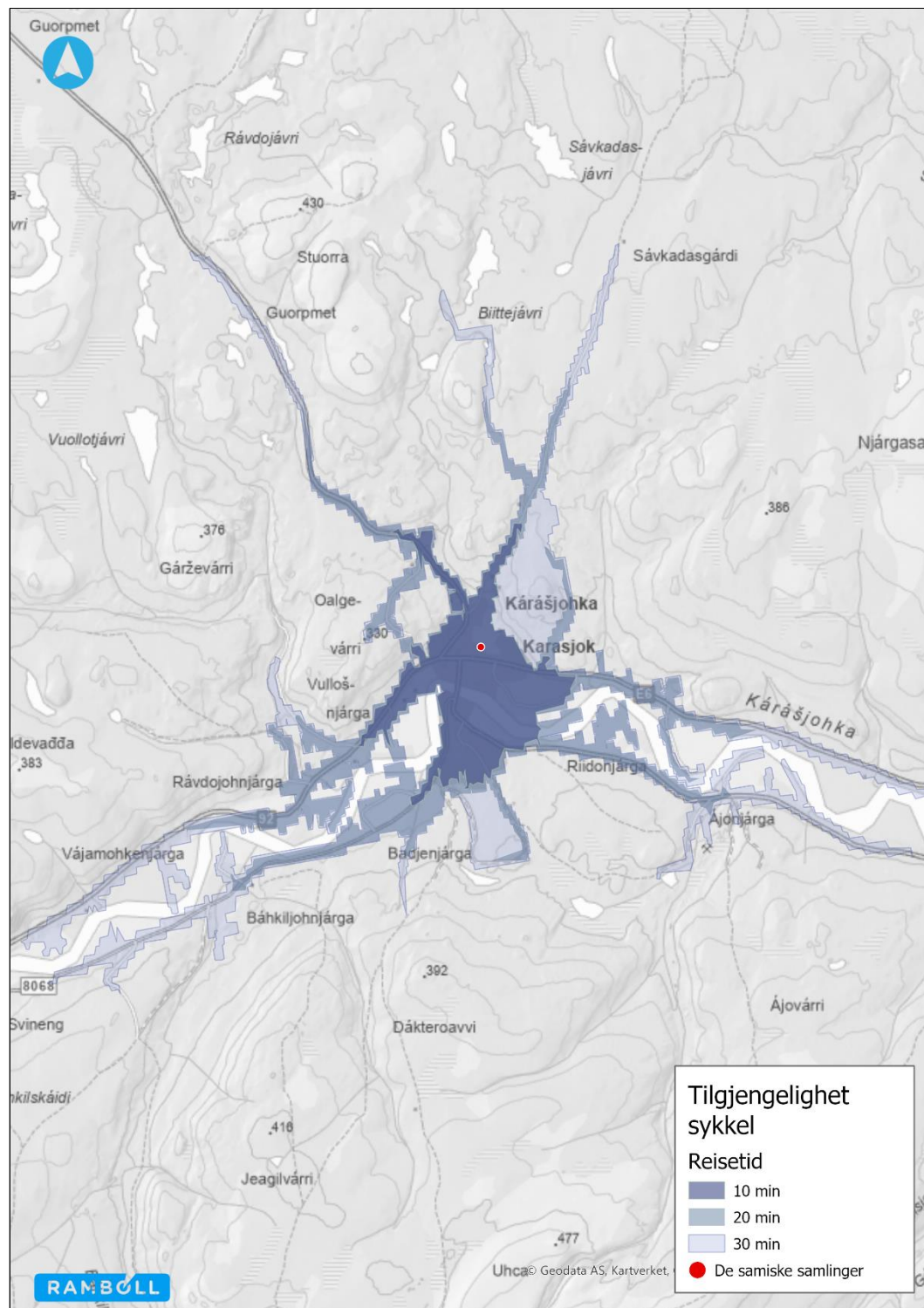
Gjennomføring av disse tiltakene forutsetter at museet følger opp ved overtakelse av bygget. Mobilitetsplanen er ment som et underlag alle brukerne av bygget bør ha kjennskap til og forstå intensjonene med. Profilering av planen fra museets ledelse vil i seg selv være et viktig virkemiddel for å oppnå endrede reisevaner.

Vedlegg 1

Tilgjengelighetskart for bil



Vedlegg 2 Tilgjengelighetskart for sykkel



Vedlegg 3 Tilgjengelighetskart for gange

