



Parkeringsstrategi HORTEN SENTRUM



HORTEN
KOMMUNE

Innhold

Bakgrunn

Formål med parkeringsstrategi

Sentrumsliv og handel

Vurderingsgrunnlag

Parkeringsdekning i Horten sentrum

Målpunkter

Makstid

Avgiftstype–tider

Parkering for forflytningshemmede (HC- parkering)

Redusere bilbruk

Trafikk i Horten

Medvirkning om mobilitet

Oversikt – driftsansvarlige for parkering

Fremtidig utvikling – parkeringsdekning

Parkeringsstrategi – faglige anbefalinger og tiltak

Parkering som virkemiddel

Tiltaksgruppe 1: Avgifter og lokalisering

Tiltaksgruppe 2: Samle parkering / bærekraftige sambruksløsninger

Tiltaksgruppe 3: Elbil og nullutslippskjøretøy

Tiltaksgruppe 4: HC- parkering

Tiltaksgruppe 5: Parkering for turbusser / behov ved større arrangementer

Tiltaksgruppe 6: Handlingsskapende kampanjer og kommunikasjon

Tiltaksgruppe 7: Grønn mobilitet

Konklusjon

Parkeringsforskriften

Bildeeksempler – utforming av parkeringshus

Bakgrunn

Kommunestyret vedtok 04.11.2020 Kommunal planstrategi for perioden 2020-2023 (sak KOM-176/20), med følgende vedtakspunkt:

Det utarbeides forslag til revidert kommunedelplan for Horten sentrum - i løpet av 2021 - i den hensikt å avklare verneverdig bebyggelse og byrom- og parkeringsstrategi.

Det skal utarbeides en strategi for parkering i sentrumsområdet, i tråd med målene i handlingsplan for Horten sentrum og Klima- og energiplanen. I handlingsplanen vises det til politisk vedtak om at parkeringsnormen skal revideres for å fremme gange, kollektiv – og sykkelbruk, samt styrke sentrumsliv ihht til målene i sentrumsplanen. I Klima- og energiplanen (vedtatt 24.06.2020) er et av målene å stimulere til redusert bilbruk gjennom arbeid med sykkelplan og parkeringsstrategi. I handlingsdelen er et av målene at det skal etableres en parkeringsstrategi i tråd med oppdatert parkeringsforskrift.

Formål med parkeringsstrategi

Parkeringsstrategien skal gi et bedre grunnlag for å følge opp de ulike overordnede målene og et mer hensiktsmessig styringsverktøy for å ivareta miljøet og styrke vilkårene for sentrumsliv og handel i Horten. Strategien utarbeides i tråd med målene i Kommunedelplan for Horten sentrum (Sentrumsplanen) og Klima- og energiplanen. *Byliv, besøksattraktivitet, grønn mobilitet og redusert bilbruk* er sentrale tema i strategien.

Offentlige og private parkeringsplasser har historisk sett vært utviklet og forvaltet ut fra andre hensyn enn trafikk, framkommelighet og miljø. Parkeringspolitikken har over tid dreid seg over fra å legge til rette for en gitt etterspørsel og unngå feilparkering, til at parkering inngår som ett av flere virkemidler for å regulere biltrafikken og sikre tilgjengelighet for prioriterte brukergrupper.

Parkeringssituasjonen i sentrum vil endre seg på bakgrunn av vedtatte områdeplaner og andre avsatte utviklingsarealer. Dette vil påvirke parkeringssituasjon i sentrumsområdene, og bidra til at store deler av eksisterende parkeringsareal frigjøres til bebyggelse. Parkeringspolitikken må bygge opp under dette blant annet gjennom å bidra til mindre overflateparkering.

Et annet overordnet mål kommunen jobber etter er redusert bilbruk og å styrke forholdene for gange, sykkel og kollektivtrafikk. Bilparkering må ta mindre plass og parkeringstilbudet må organiseres slik at det bidrar til mindre bilkjøring i sentrumsgatene. Kommunedelplan for sykkel skal revideres og vil ses i sammenheng med parkeringsstrategien.

Parkeringsstrategien skal gi grunnlag for å styre etter de overordnede målene og peke ut de riktige virkemidler og tiltak som er tilpasset areal- og transportplanlegging i Horten sentrum. De overordnede målene med strategien kan i noen tilfeller virke motstridende. Parkeringsstrategien gir en beskrivelse av hvordan parkeringssituasjonen er i Horten, og hvordan den vil kunne utvikle seg i årene som kommer.

Sentrumsliv og handel

Byen skal være attraktiv å besøke for alle, uansett om du skal på jobb, handle eller møte folk i byen. Det skal ikke bli vanskeligere å ta bilen til byen, men strategien foreslår at avgiftene og lokalisering tilpasses bedre de ulike bruksområdene, målpunktene og tidspunktene folk benytter parkering.

For styrke liv i sentrum og øke byens besøksattraktivitet må koblingene mellom byens målpunkter samles og forbindelsene styrkes. Sentrumsplanen legger opp til å samle sentrum og styrke de mest sentrale forbindelsene. Den langsiktige utviklingsretningen for sentrumsområdet er basert på den tidligere utviklingsretningen for Horten sentrum har vært akse Storgata - Apotekergata og ned til Strandpromenaden (formet som stor T). Med videre utvikling av Gjestehavna og områdene syd for fergeleiet går utviklingsretningen mot en «stor H», og som er med på å styrke koblingen mellom sentrum og sjøen. Kommunedelplan for Horten sentrum bygger opp om denne utviklingsretningen som en prioritert ferdselsåre for gående og syklende i sentrum.



Langsiktig utviklingsretning for Horten sentrum

Vurderingsgrunnlag

Parkeringsdekning i Horten sentrum

Tilgang til parkeringsplass er en forutsetning for bilbruk. Et stort flertall av arbeidstakerne i mellomstore norske byer har tilgang til gratis parkeringsplass ved jobben. Dette kan sees som et resultat av kommunenes pålegg om parkeringsdekning ved tidligere utbygging. Når først plassene er der, vil de være utenfor kommunens kontroll. Dagens parkeringsnormer vil på samme måte virke dimensjonerende på morgendagens parkeringstilbud. God tilgang til parkeringsplass oppfordrer til bruk av bilen til hverdags. Regulering av antallet parkeringsplasser er derfor et effektivt middel for å redusere antall bilreiser. Tankegangen om grønn mobilitet i byplanleggingen fordrer at kommunen tenker restriktivt med hensyn til etablering av parkeringsplasser.

Horten har et veldig godt parkeringstilbud i dag med ca. 1400 p-plasser i sentrum, - det er ikke vanskelig å finne ledig p-plass. P-plassene ligger tett i sentrum, fordelt på mange små anlegg og noen

større markparkeringsplasser og p-hus. Lokalisering av parkeringsanlegg I mange mindre norske byer, med stor grad av individuelt tilpassede parkeringsløsninger har man ofte situasjonen at alle ”kjører til døra”. Dette bildet har man også i Horten. En situasjon med færre og større parkeringsanlegg, gjerne lokalisert nær eksisterende kollektivterminal og rundt selve sentrumskjernen, er en mer passende bymessig løsning. Økt gangavstand til bilparkeringsplassen har en trafikkdempende effekt, spesielt på korte reiser – lettere da å velge gange eller sykkel. En annen effekt er at folk i større grad vil gå gjennom sentrum og tilføre liv i gatene.

Kartet under neste avsnitt viser parkeringsdekningen i sentrumsområdet. Det skilles mellom ulike kategorier for offentlighet. Som kartet viser ligger hovedtyngden av parkeringsplassene i den østlige delen av sentrum, mot sjøen. En stor andel av disse er eksisterende parkeringsplasser på bakkeplan i gjestehavna. Disse vil på sikt fjernes og skal etter planen erstattes av et fremtidig parkeringshus i havneområdet. I vurdering av om parkeringsplasser skal fjernes må det gjøres vurdering av dekning i det konkrete området og mulige fremtidige behov.

Kartet viser også HC-parkering. Det er viktig at dekningen for denne type plasser er jevnere fordelt omkring vanlige målpunkter i sentrumsområdet.

Målpunkter i sentrumsområdet

Horten sentrum vurderes i et overordnet perspektiv å ha god parkeringsdekning. Det er utfordrende å finne statistikk om parkeringsrutiner for ulike målgrupper og bruk. Parkeringsbehovet varierer for de fleste med blant annet årstid, livsfase, fysisk funksjonsnivå, klimatiske forhold og avstand mellom målpunkter. De to hovedgruppene som tiltakene i denne strategien retter seg mot er arbeidsparkering og sentrums- og handelsparkering.

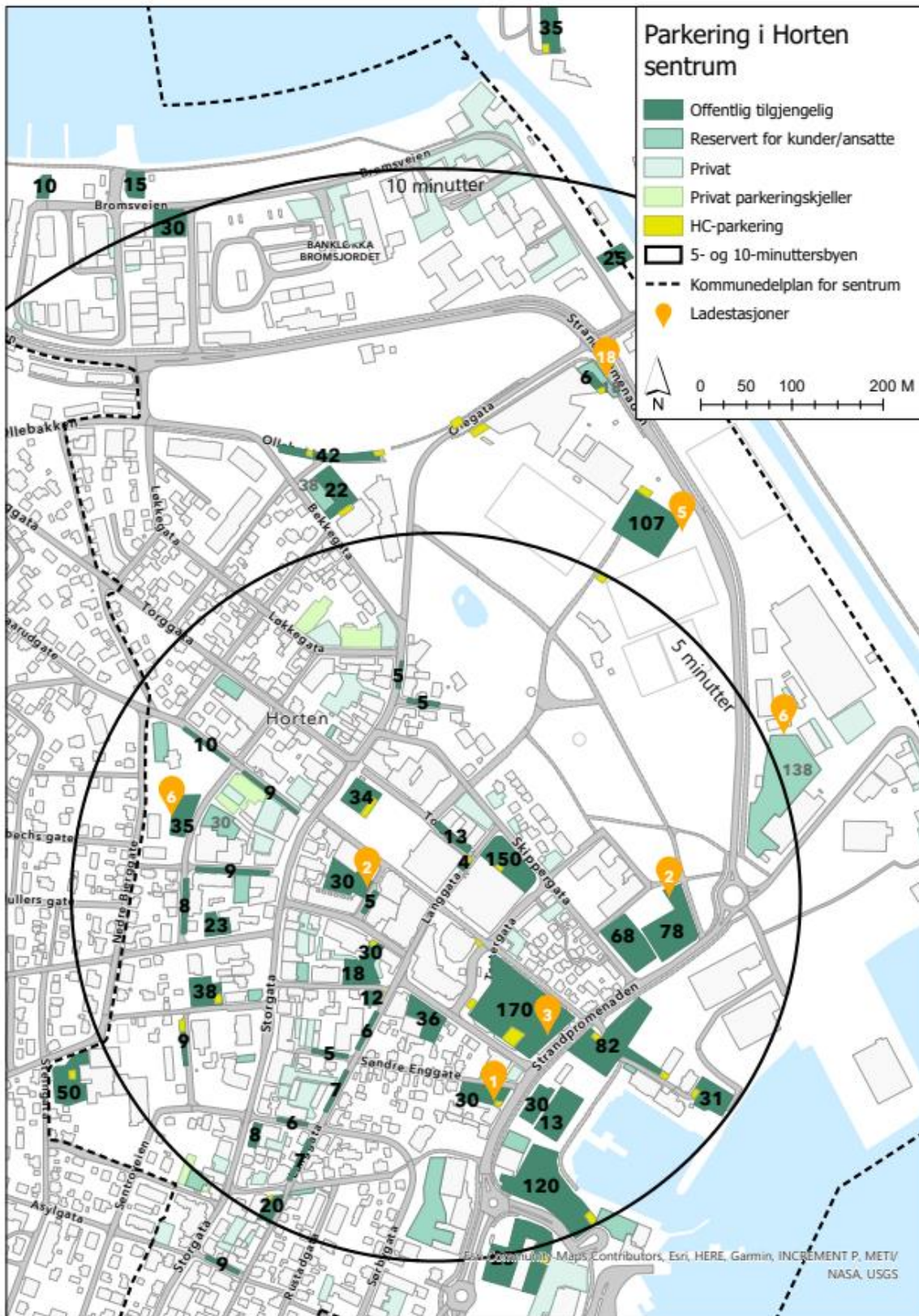
Behovet for arbeidsparkering varierer etter mange forhold. Avstand mellom bosted og arbeidsplass er avgjørende, og for mange er bilreise til jobb en nødvendighet for å få hverdagen til å gå opp. I sentrum ligger antallet arbeidsplasser på et sted mellom 4000 og 5000 (tall fra byregnskap, VTFK).

For sentrums- og handelsbesøkende kan behovet for parkeringstid ligge fra 15 til 30 minutter til korte ærender, henting/levering, mens bytur med cafe og handel kan behovet ligge på opp til tre timer.

Antall parkerte biler viser at Horten torg har høyest belegg, deretter kommer havneparkeringen. De tre andre kommunale plassene, som er rimeligst på tariff, er i minst bruk og har mye kapasitet. Horten torg er dyrest av de kommunale plassene.

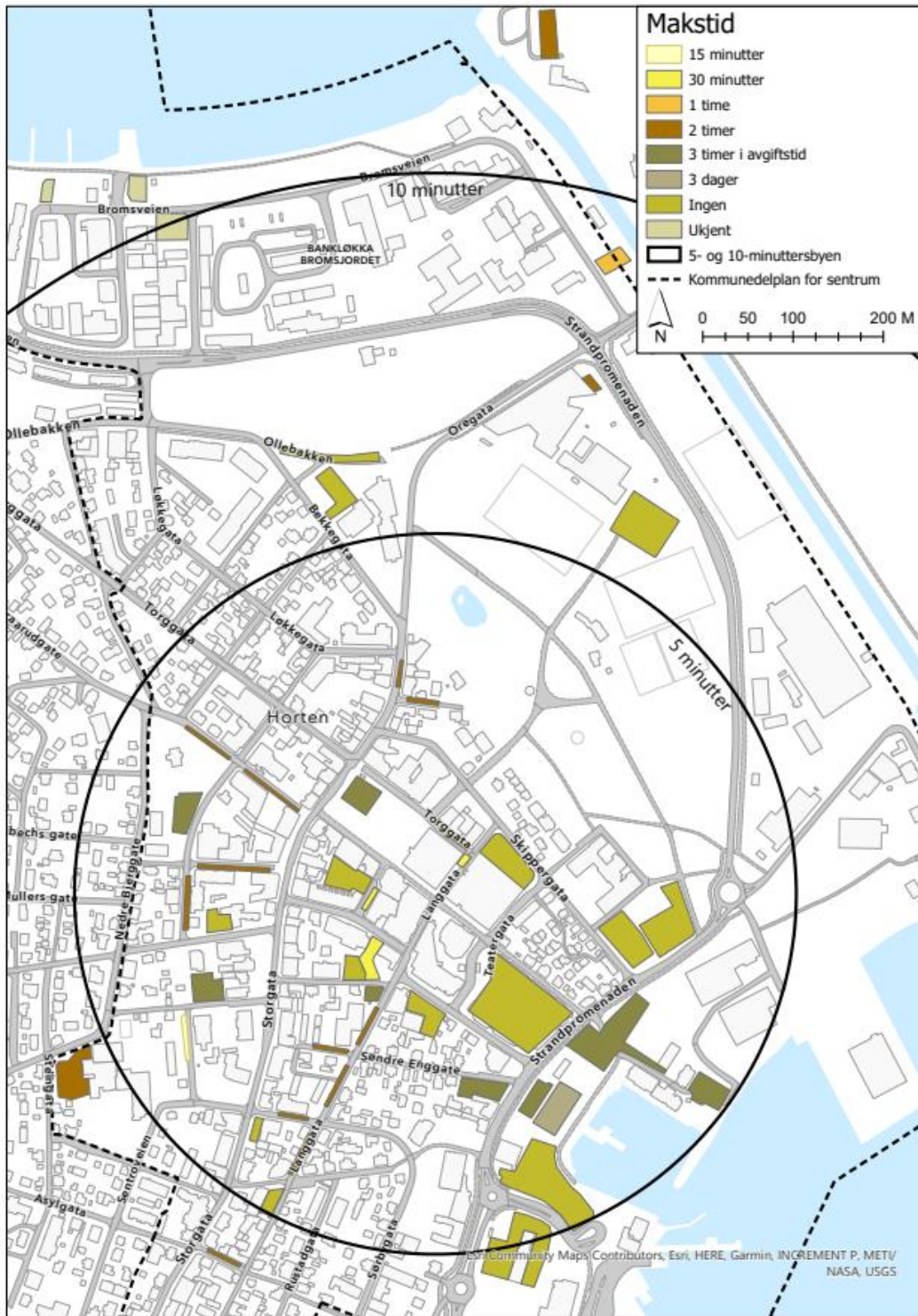
Alle plasser som har utleie er populære. Utleieparkering har generelt økt i år på grunn av at avgift for elbil ble innført fra nyttår. På pendlerparkeringa sto det 30-40 elbiler daglig før nyttår.

Kartillustrasjonen under viser makstid på de ulike p-plassene i sentrum (pr nov 2021). De fleste av plassene i sentrumsområdet har ingen makstid, men er regulert av avgifter. Neste kart viser avgiftsnivået for de ulike plassene.



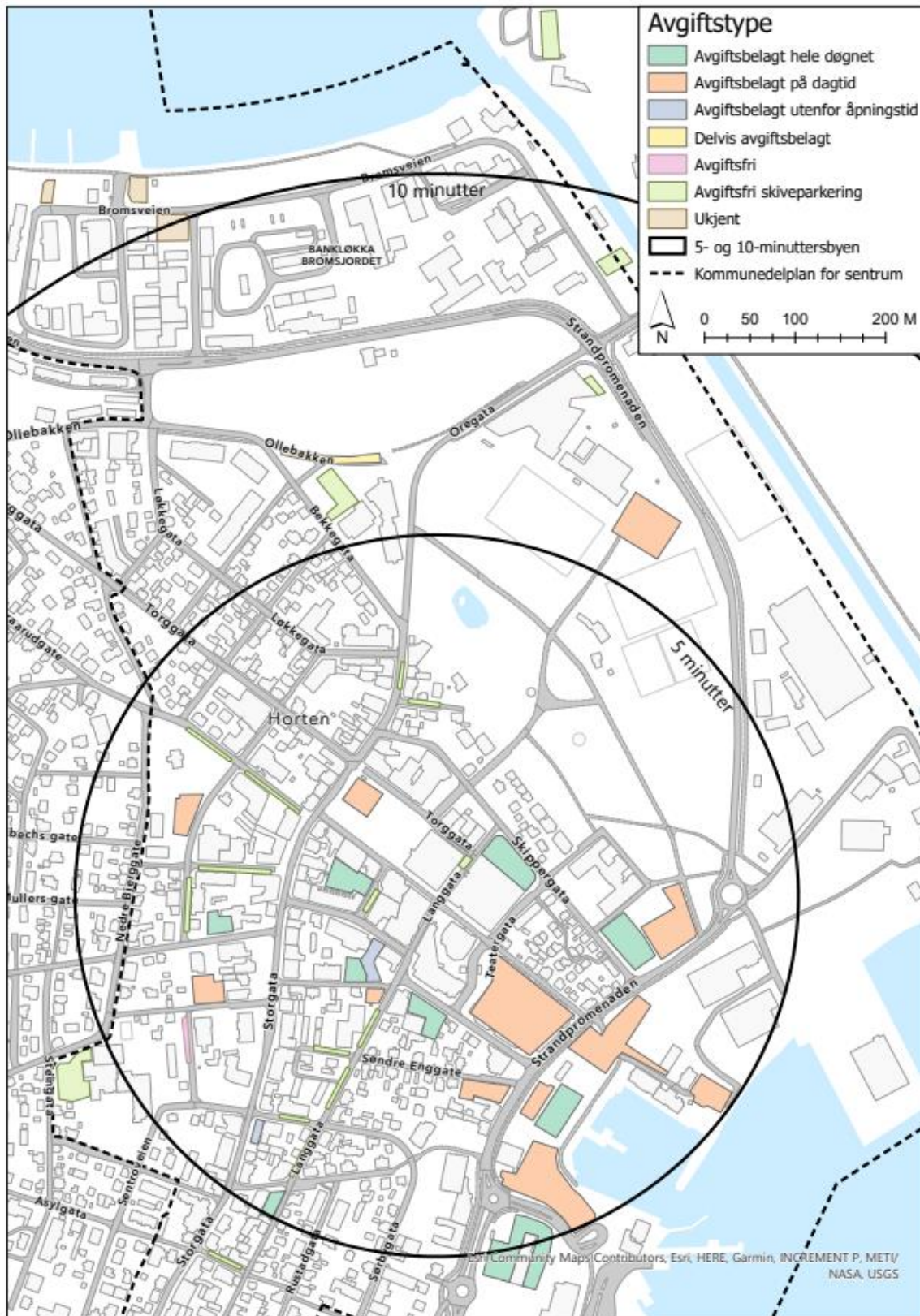
Figur 1 Kartillustrasjon: Parkeringsdekning for Horten sentrum – tilgjengelighet for ulike brukergrupper (inkl HC-plasser). (Asplanviak)

Makstid



Figur 2 Makstid (Asplan viak)

Avgiftstype - tider

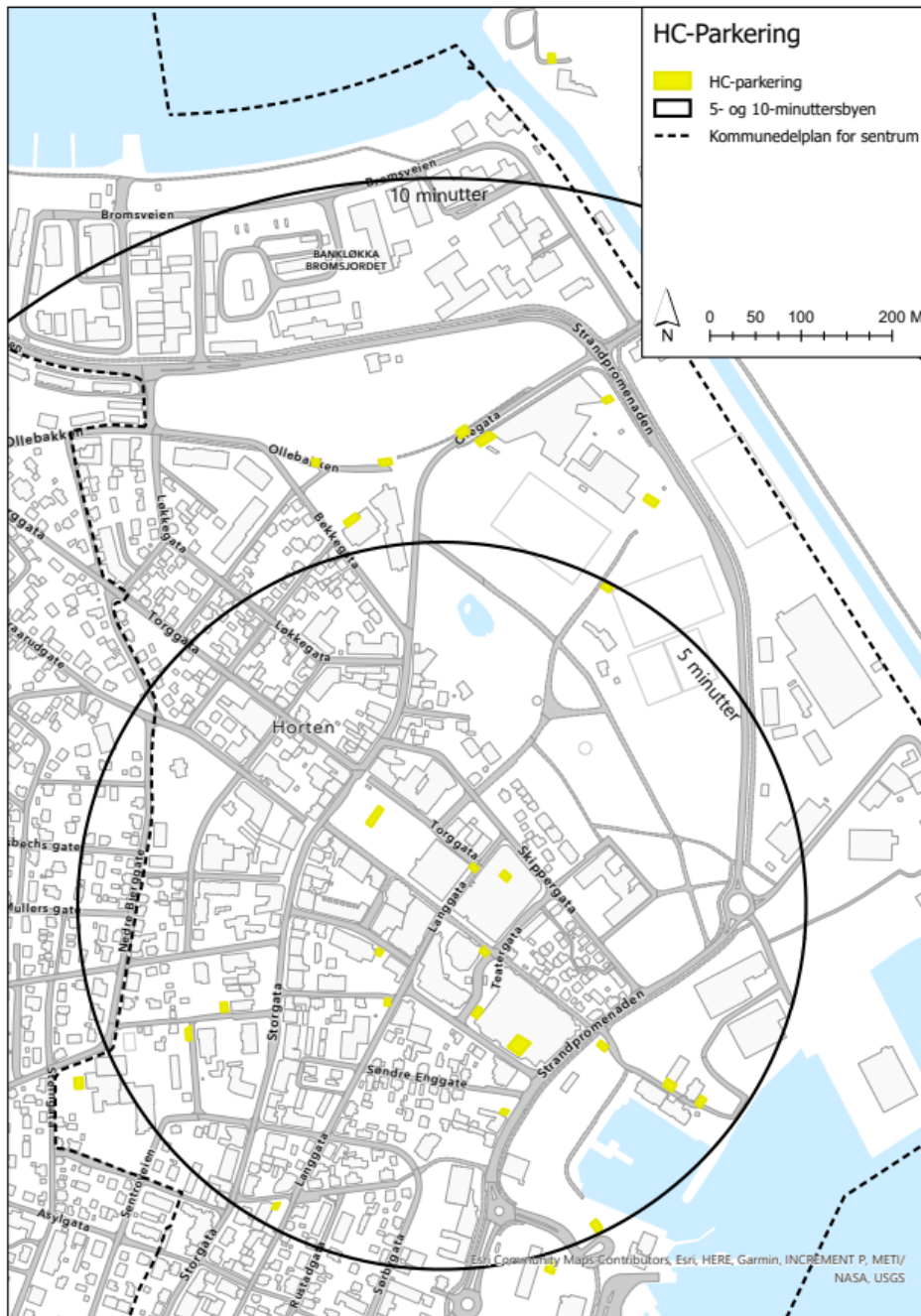


Figur 3 Avgiftstype (Asplan viak)

Parkering for forflytningshemmede (HC-parkering)

Hensynet til denne brukergruppen ivaretas i planlegging på ulike nivåer. For boligprosjekter stilles det i overordnede planer krav om at det skal avsettes plasser. I alle boligprosjekter skal et visst antall plasser skal være avsatt til HC-plasser. I detaljreguleringsplan og byggesak settes mer detaljerte krav om antall plasser og utforming av disse.

Kartet nedenfor viser dagens situasjon for dekning av offentlig parkering for forflytningshemmede. Det ble gjennomført en kartlegging av tilgjengelighet for Horten sentrum i 2018, hvor HC- plasser også ble vurdert.

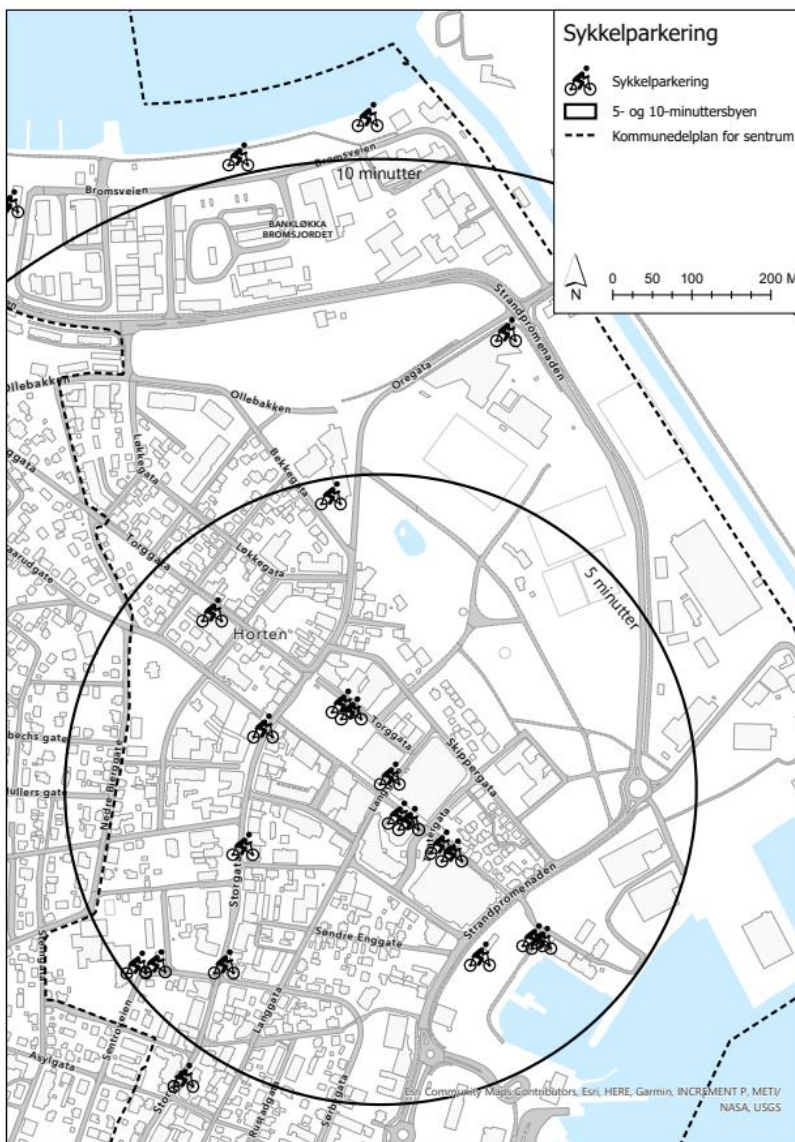


Figur 4 Kart over dekning for HC- parkering pr. okt 2021 (Asplan viak)

Redusere bilbruk

Et overordnet formål med parkeringsstrategien er å legge til rette for grønn mobilitet og redusert bilbruk. Sentrumsområder har flere målpunkter og bruksområder enn andre steder, og det er ønskelig at flere skal benytte byområdet til både møteplass, markeds plass, arbeidsplass og bosted. Økt bruk av sentrum kan resultere i flere biler i sentrum, som igjen gir uønskede effekter i form av økte klimautslipp, køavvikling, støy, støv, samt utfordringer for trafiksikkerhet.

For at bilbruken skal kunne reduseres, må det foreligge gode alternativer. Det må oppleves som attraktivt å sykle, gå eller ta buss. Det forutsetter blant annet gode og trygge sykkelforbindelser, sikker sykkelparkering og godt kollektivtilbud.



Figur 5 Sykkel parkering (Asplan viak)

Trafikk i Horten sentrum - årsdøgntrafikk (ÅDT)

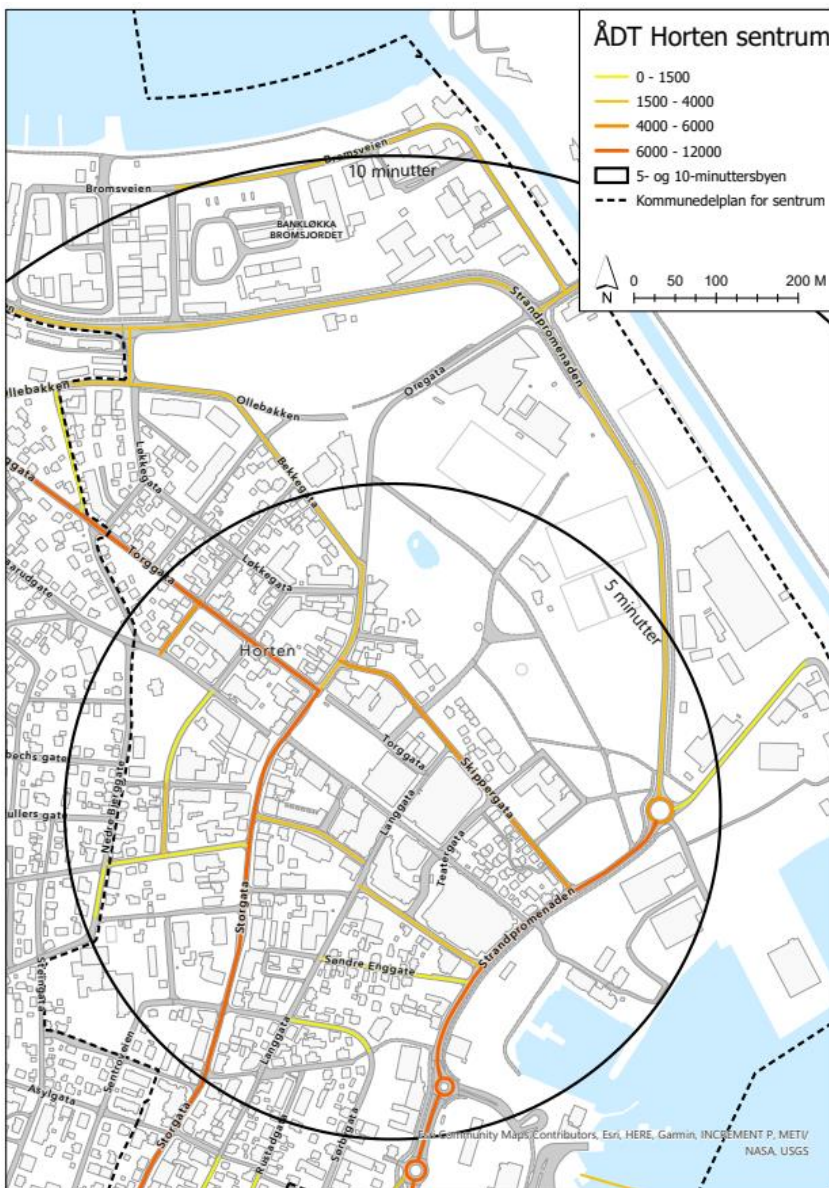
Hovedgatestrukturen i sentrum opprettholdes som før. Strandpromenaden fra rv 19 via havna, Lystlunden, Ollebakken og opp til Torggata forblir hovedgata rundt sentrums kjernen. Kjøremønsteret er endret. Flere bruker Strandpromenaden til sentrum og færre kjører inn via Storgata og Torggata.

RV19 tar unna det meste av ferjetrafikken og fungerer godt. Ny Rv 19 kan være en grunn til at sentrumstrafikken er redusert siden 2007.

Biltrafikken i Horten sentrum på hovedveien har ikke blitt redusert de siste årene. Følgende tall (årsdøgntrafikk – ÅDT) er hentet ut fra de viktigste ferdselsårene i 2020 (bør tas med i vurderingen at 2020 kan ha hatt mer avvikende trafikkmengde fra normalen pga. pandemisituasjonen):

- Storgata har en ÅDT på 6500 (2020). Til sammenligning har det blitt redusert fra 10300 ÅDT (2007), men har økt noe fra tallene som ble målt i 2015, hvor ÅDT ble målt til 5700.
- Trafikkbelastningen i Torggata lå i 2007 på 8205 ÅDT, ble redusert til 5200 ÅDT i 2015, og ligger nå på 7500 ÅDT.
- Strandpromenaden ved havneområdet: Målinger fra 2018 viser en ÅDT på 9500, og målinger fra 2020 viser ÅDT på 8000.

Kartutsnittet under viser gjennomsnittlig daglig trafikkmengde/årsdøgntrafikk (ÅDT) for veiene i sentrumsområdet:

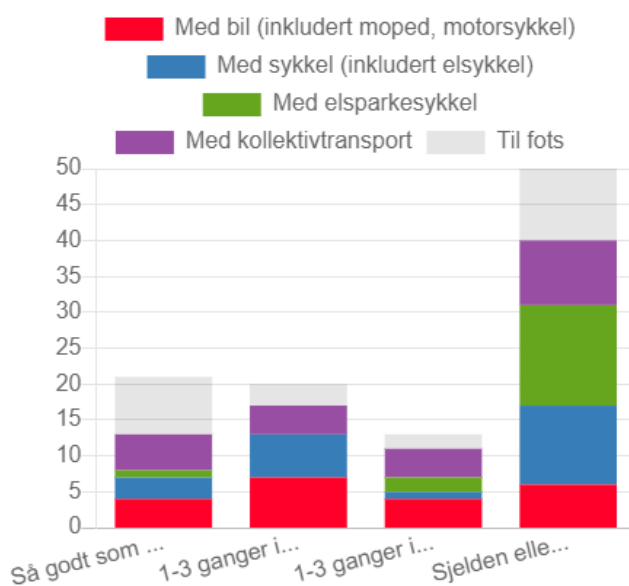
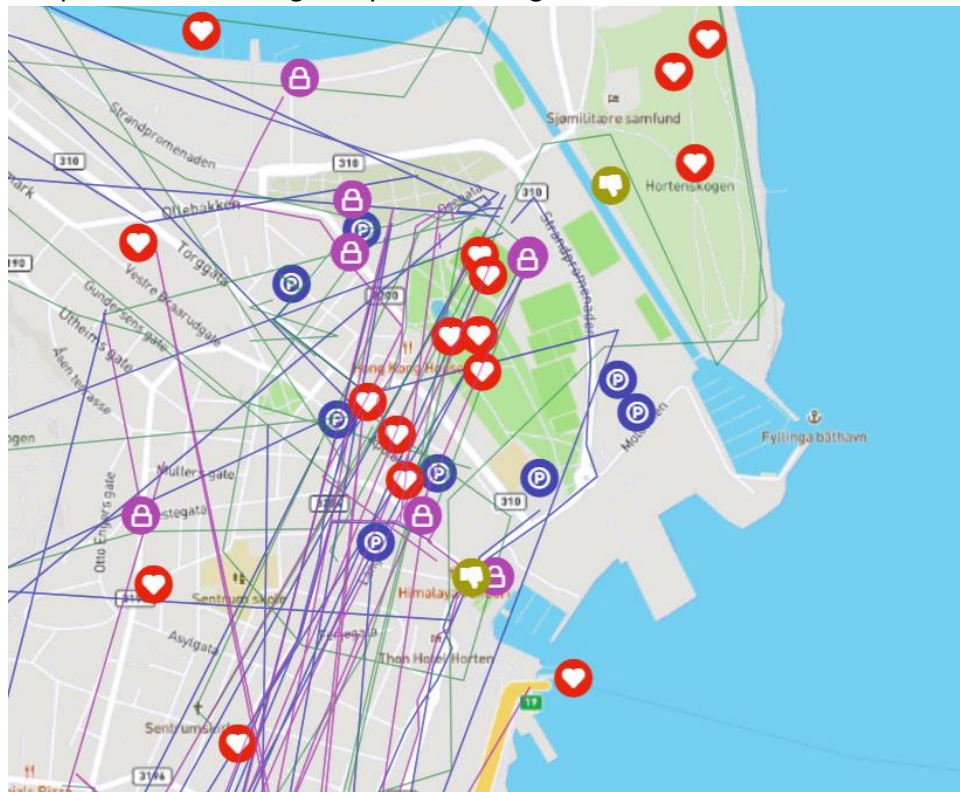


Figur 6 Trafikk - ÅDT (Asplan viak)

Medvirkning om mobilitet i Horten sentrum

I arbeidet med parkeringsstrategien har det blitt benyttet et digitalt medvirkningsverktøy (Maptionnaire). I forbindelse med mobilitetsuka ble det sendt ut en digital spørreundersøkelse hvor innspill ble lagt inn direkte inn i kartet.

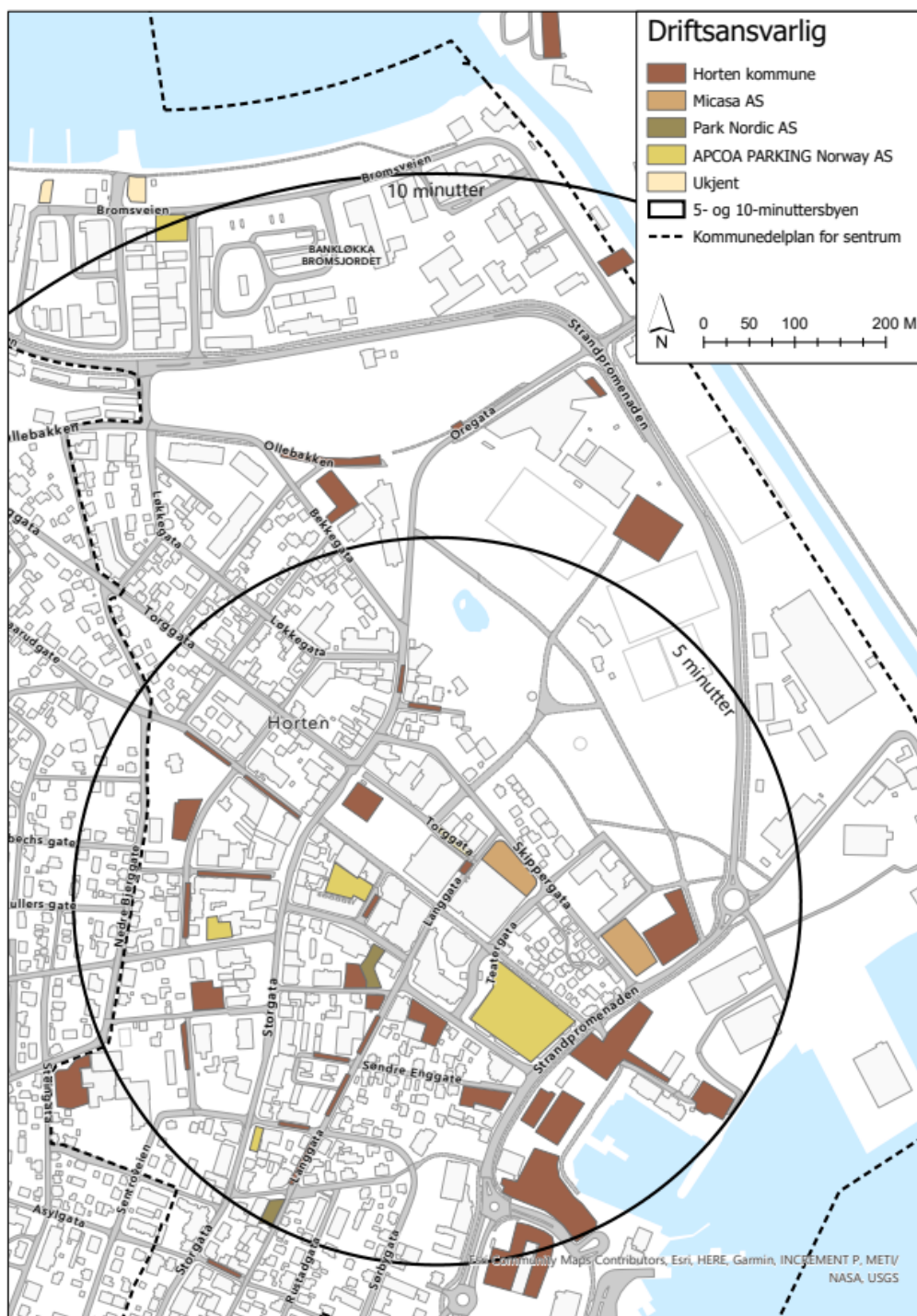
Innspillene er vurdert og hensyntatt i strategien.



Figur 7 Svar på spørreundersøkelse om bruk av transportmiddel

Oversikt – driftsansvarlige for parkeringsplasser

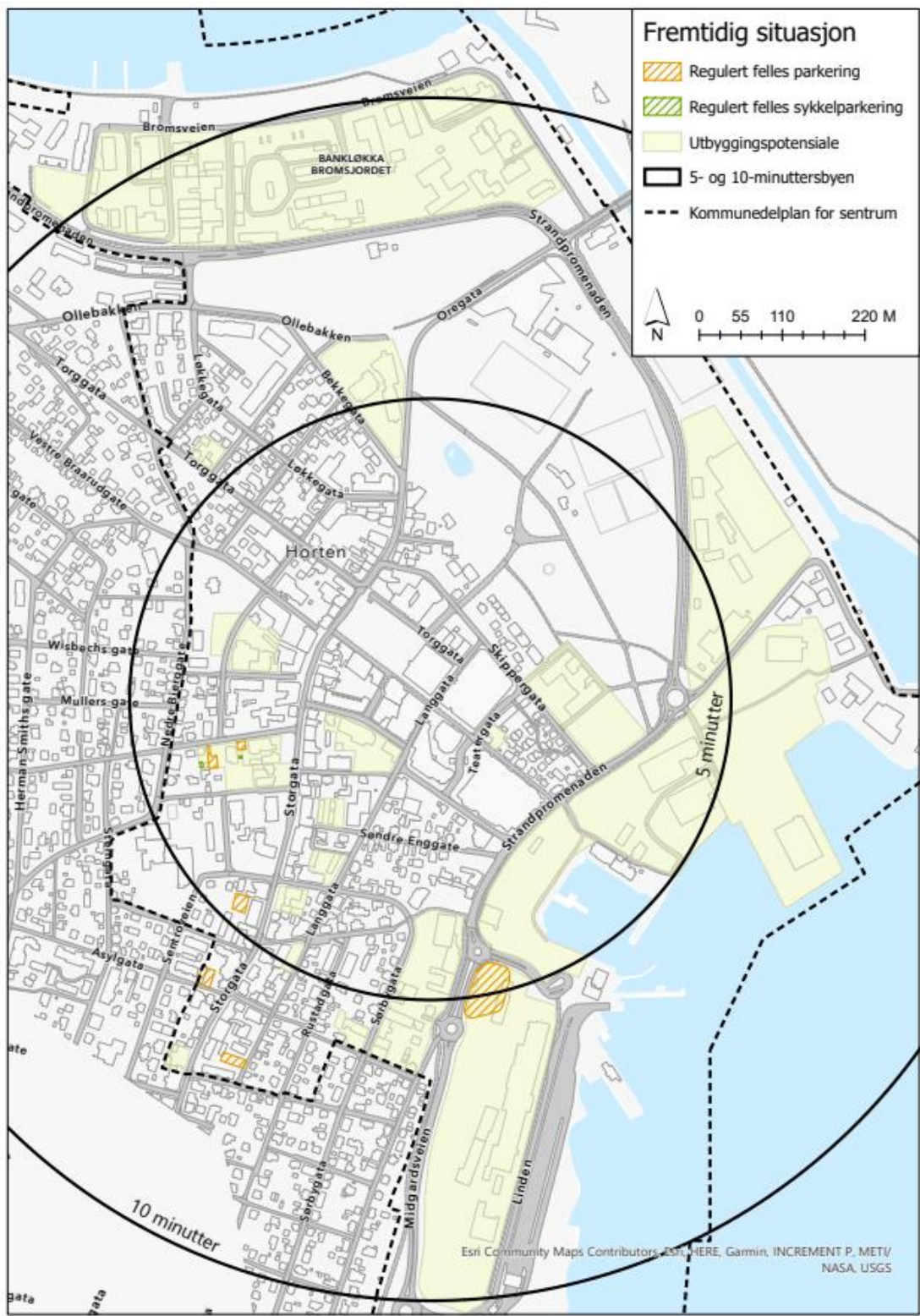
Kartet nedenfor viser hvilke ulike aktører som (pr okt 2021) er driftsansvarlige ved de ulike parkeringsanleggene i sentrum.



Figur 8 Driftsansvarlige - p-plasser (Asplan viak)

Fremtidig utviklingsområder- parkeringsdekning

Kartet nedenfor viser hvilke områder som vil kunne utvikles i årene som kommer. Dette vil ha utslag på trafikk, så vel som antall parkeringsplasser.



Figur 9 Fremtidig parkeringssituasjon – parkering (Asplan viak)

Parkeringsstrategi – faglige anbefalinger og tiltak

De mest sentrale spørsmål er:

- Hvordan kan Horten utvikle en aktiv p-politikk som balanserer behov for biltilgjengelighet med behov for et levende sentrum hvor det er attraktivt å gå og sykle?
- Hvordan kan parkering brukes som et aktivt virkemiddel for å legge til rette for miljøvennlige transportformer?
- Hvordan kan vi bruke parkeringspolitikken for å bidra til å stimulere og vitalisere handel, service, kultur og økt bosetting i Horten sentrum?

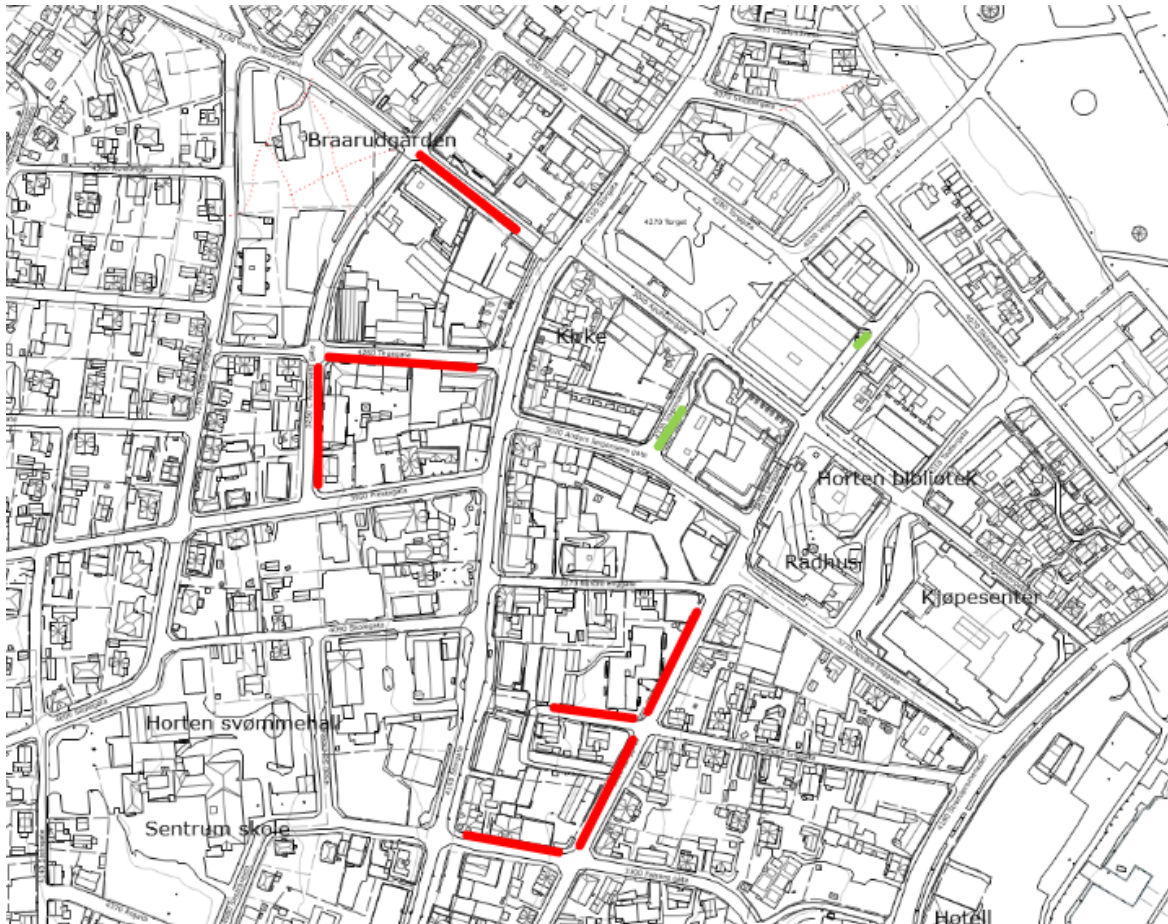
Parkering som virkemiddel

De aller fleste bilreiser starter og slutter ved en parkeringsplass. Det betyr at egenskaper knyttet til parkering, som tilgjengelighet, pris og lokalisering, har stor betydning for valg av reisemiddel, reisetid og målpunkt.

Parkering kan være et virkemiddel for å redusere bilbruk, men det er viktig at tiltakene treffer de riktige brukergruppene på de riktige tidspunktene. De fleste sammenlignbare kommuner som har lignende parkeringsstrategier har tiltak som retter seg mot å legge til rette for parkering for handel og bybesøk, og i mindre grad legge til rette for arbeidsparkering. Dersom det er lett og billig å parkere på jobb, er også valget om å ta bil fremfor andre transportformer et enklere valg. På den annen side kan det utfordrende for handel dersom det blir for vanskelig å finne parkeringsplass, og man velger å handle andre steder enn Horten.

Tiltaksgruppe 1: Avgifter og lokalisering

Tiltak	Formål
Justere prisforholdet etter grad av sentralitet. Redusere pris for de som skal bruke byen over flere timer og som benytter plasser i randsonen av sentrumskjernen, fremfor sentrale plasser i sentrumskjernen.	Sikre god rullering på kommunens plasser gjennom justering av makstid og avgifter.
Redusere tid på skiveparkering fra 2 timer til 1 time	Sikre god rullering og ledige plasser slik at disse blir benyttet til korte ærend, henting og levering.
Øke prisene på de mest sentrale p- plassene i sentrumskjernen.	Sikre god rullering på kommunens plasser gjennom justering av makstid og avgifter.



Skiveparkering: rød strek = 2 timer (nytt forslag 1 time), grønn = 1 time.

Tiltaksgruppe 2: Samle parkering og legge til rette for bærekraftige sambruksløsninger

Det er avsatt P-hus i plan i den østlige delen av sentrum; havneområdet og vest for Storgata (C. Andersens gate/ved siden av Brårudparken). Det anbefales å konsentrere fremtidig parkering, slik at arealene til markparkering kan reduseres og bilbruken de mest sentrale delene av sentrum kan begrenses. P-hus bør være utformet flerfunksjonelt, samt inkludere fleksible sambruksløsninger, som bildeling, park&ride. Ved utforming av p- hus skal sikkerhet og estetisk utforming vektlegges. Se mer om utforming av p-hus på s.19.

Tiltak	Formål
Legge til rette for bildelingstjeneste i sentrumsområdet (etablere flere ladepunkter).	Begrense behovet for bilbruk i sentrum.
Samle parkering i p-hus : <ul style="list-style-type: none"> • Havna med bildeling og park & ride • C. Andersens gt (ved Brårudparken) 	Begrense bilbruk i sentrumskjernen. Fleksibel transportmiddelbruk. Redusere areal til markparkering.

Tiltaksgruppe 3: Elbiler og nullutslippkjøretøy

I Meld. St. 33 (2016–2017) ble det satt flere måltall, blant annet om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippkjøretøyi 2025. Horten har siden 2017 hatt gratis parkering for el-biler.

På bakgrunn av behandling i Kommunestyret i november 2021 ble det vedtatt at nullutslippskjøretøy skal avgiftsbelegges på linje med andre kjøretøy. Grunnlaget var blant annet å sikre god rullering og tilgjengelighet på kommunens parkeringsplasser. Sanksjonsmuligheter og inntektsbortfall vil være betydelig når andelen nullutslippskjøretøy øker.

Tiltak	Formål
Legge bedre til rette ladeplasser og bedre dekning	Sikre gode forutsetninger for bruk el-bil.

Tiltaksgruppe 4: Parkering for forflytningshemmede (HC-parkering)

For alle plasser hvor man kan stå over 30 min, har HC- parkering i dag rett til å stå dobbelt tid på alle plasser.

Tiltak	Formål
Prioritere god dekning av HC-plasser fremfor ordinære p-plasser i sentrumsområdet og nær sentrale målpunkter.	Både gevinst i forhold til tilgjengelighet for de som må kjøre, og «tvinge» de som kan bruke andre transportmidler, eller kan gå, må parkere lengre unna sentrum.
Øke kravet/tilgjengelighet om HC- plass for boliger og offentlige arealer.	Bedre tilgang for alle brukergrupper
Flere ladepunkter for HC-parkering	Legge til rette for miljøvennlig transport for alle brukergrupper

Tiltaksgruppe 5: Parkering for turbusser og parkering ved større arrangementer

Ikke plass til busser fra andre lag ved Lystlunden arena.

Tiltak	Formål
Større arrangement: Stimulere til sambruk av plasser, samarbeid -offentlig og privat/sambruk mellom ulike aktører	Sikre at besøkende til Horten får en positiv opplevelse av byen og føler seg velkomne.
Turbusser: Legge til rette for midlertidige og tidsavgrensede plasser: <ul style="list-style-type: none"> • Tidligere busstopp i Storgata v/Torget • Havneområdet (teknisk) 	Sikre at besøkende til Horten får en positiv opplevelse av byen og føler seg velkomne.
Tilgjengeliggjøre god informasjon om parkeringsmuligheter på nettsider.	Sikre at besøkende til Horten får en positiv opplevelse av byen og føler seg velkomne.

Tiltaksgruppe 6: Handlingsskapende kampanjer - kommunikasjon

Tiltak	Formål
Legge til rette for bedre skilting, men vurdere skiltmengde i forhold til behov. God kommunikasjon ved strategiske punkter i sentrum, for eks fergeleie, Torget, rutebilstasjonen. Informasjon om attraksjoner, avstander og målpunkter.	Gi bedre oversikt og grunnlag for riktige parkeringsvalg og hva som finnes i byen og hvordan man kommer seg dit.
Positiv kommunikasjonsstrategi. Formidling av hva strategien betyr for ulike grupper, rutiner, målgrupper.	Se over
God kommunikasjon på nettsider	Se over
Info- kartoversikt om parkering ved bot, eller lapp på biler	Se over
Parklet – plassere oppholdssone på et sted hvor det tidligere var lov til å parkere/kjøre.	Se over
Kommunikasjon/samarbeid mot kjøpesenter/private aktører	Se over

Tiltaksgruppe 7: Grønn mobilitet

Tiltak	Formål
Tilrettelegge for bysykkel	Bedre tilgjengelighet til flere miljøvennlige transportformer

Konklusjon

Parkeringsstrategien skal gi grunnlag i vurdering av tiltak som berører parkering i sentrumsområdet. Det er utarbeidet dekningskart som gir oversikt over relevante tema som dekning og oversikt over ulike typer parkering. Kommunen styrer etter overordnede mål om sentrumsliv, handel og redusert bilbruk som noen ganger kan virke motstridene. Parkeringsstrategien foreslår ikke å fjerne parkeringsplasser, men fremtidig utvikling i sentrumsområdet vil kunne begrense antall plasser og lokaliseringen av disse. Det er derfor viktig å være bevisst på at dekningsplanen av plasser skal være god, og at lokalisering helst bør legges til randsonen av sentrumskjernen slik at bilkjøring i sentrumsområdet begrenses. God dekning er særdeles viktig for brukergrupper som er avhengig av HC-plasser og skal prioriteres fremfor vanlig parkering.

Tiltak som styrker handel og sentrumsliv er et viktig grunnlag for parkeringsstrategien. Det må prioriteres å sikte mot ulike målgrupper og tidspunkter, de som skal et kort ærend og de som skal være i byen noen timer. Det er viktig å sikre god rullering på kommunens plasser gjennom justering av makstid og avgifter. Skiveparkeringen vil reduseres fra 2 til 1 time, noe som vil kunne sikre en bedre rullering på disse plassene. Erfaringer viser at disse plassene ofte er opptatt, og det vil kunne oppleves som vanskelig å få parkering i sentrum. Det legges opp til at parkeringstilbudet skal være like godt som i dag, men prisene skal justeres etter sentralitet, slik at det skal lønne seg å gå et par minutter lengre.

Parkeringsstrategien bygger også opp om tiltak som:

- styrker alternativet til bil eller mer bærekraftige sambruksløsninger som bildeling.

- Legger til rette for større grupper av besøkende (turbusser og arrangement)
- Kommunikasjon og handlingskapende kampanjer. Bevisstgjøre på hvor man kan parkere, men også stimulere og legge bedre til rette for å la bilen stå oftere.

Utenfor sentrumsområdet, på Karljohansvern og Indre havneby har ikke parkering vært tema i denne strategien, men vi erfarer at det kapasitet og mulige sambruksløsninger bør vurderes nærmere.

Parkeringsforskriften

Formålet med parkeringsforskriften er å:

- sikre en forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet,
- sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet,
- sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder
- bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester og
- legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten

Eksempler - utforming av parkeringsanlegg





<https://whitearkitekter.com/se/projekt/stadsberget/>

<https://tverga.no/inspirerende-anlegg-konditaget-luders-dk/>