

PARKERINGSSTRATEGI

For Tønsberg kommune, Bydrift

2016–2022

Versjon 1, utarbeidet av Kjell Ivar Ødegård, Rambøll og Rune Gjerden, Byingeniør.



INNHALDSFORTEGNELSE

1. BAKGRUNN
2. SAMMENDRAG
3. DAGENS SITUASJON
4. PARKERINGSPOLITISKE HOVEDMÅL
5. FORDELING MELLOM KOLLEKTIV OG INDIVIDUELL TRANSPORT
6. DRIFT AV DET OFF. PARKERINGSTILBUDET
7. BOLIGSONEPARKERING
8. ANSVARFORDELING I KOMMUNEN
9. NYE PARKERINGSANLEGG





1. BAKGRUNN

Parkeringsstrategi handler om hvordan kommunen bruker parkering for å nå ønskede mål for byutvikling. Parkeringsstrategien har typisk konsekvenser for bosetting og virksomheter, trafiksikkerhet, miljø, klima og reisemiddelfordeling.

Gjeldende parkeringsstrategi er fastlagt av bystyret i 2003. Mange forhold er endret siden 2003. Det gjelder spesielt plan- og bygningslovgivingen, fokus på klima og miljø, og organiseringen av parkeringsvirksomheten i kommunen.

Parkeringsstrategien viderefører de visjoner og hovedmål som ligger i kommuneplanen og videre detaljert i byplanen.

2. SAMMENDRAG

2.1 Tønsberg Parkerings Visjon

I Tønsberg sentrum skal parkeringstilbudet bidra til stimulering og vitalisering av handel, service og kultur samt økt bosetting.

2.2 Parkeringspolitiske Hovedmål

I planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel er følgende mål formulert under Parkering:

«Vi vil redusere bilbruk og øke kollektivandelen og andelen gående og syklende».

Det skal skje gjennom:

- At parkeringsplassene i sentrum primært tilrettelegges for boliger og korttidsparkering for handlende og besøkende.
- Å redusere arbeidsplassparkeringen i og nær sentrum.
- Og gjennom å videreutvikle Tønsberg som Sykkelby.

I innledningen til planbeskrivelsen i kommuneplanen er følgende hovedmål formulert:

- «Styrke Tønsberg sentrum som bo- og oppvekstmiljø, nærings-, handels- og kultursentrum»

I kapittel Handel, service, næring er det vist til følgende vedtak i kommuneplanens samfunnsdel:

- «Vi vil at Tønsberg skal være regionens ledende handelsby og ha et sentrum der det er attraktivt å drive handel- og servicenæring.»

Utfordringen med de mål som er satt i kommuneplanarbeidet, er å redusere biltrafikken uten at det skader utviklingen av handel, service og kultur.

2.3 Dagens parkeringssituasjon

Kommunale parkeringsplasser per 1.1.2015:		
Beskrivelse	Sone	Antall P-Plasser
Gateparkering i sentrum	1	405
Offentlige parkeringsplasser	1	570
Offentlige parkeringsplasser	2	267
Offentlige parkeringsplasser	3	416
Sesongparkering Ringshaug		487
Totalt Offentlige parkeringsplasser		1740

Private P-plasser, avgiftsbelagte i sone 1: ca 2000

970 av disse ligger i Farmannstedet.

Det totale antall avgiftsbelagte parkeringsplasser i Tønsberg er på ca 4145 plasser.

2.4 Fjerning av parkeringsplasser i sentrum

Som et tiltak for å redusere bilbruken i Tønsberg sentrum og for å hjelpe til med å oppnå målet om at all fremtidig vekst i antall reisende skal tas av kollektiv, syklende og gående er det vedtatt at alle ikke bebygde tomter med P-plasser i Tønsberg sentrum ønskes bebygget.

Videre er det også gjennom Bypakke Tønsberg-regionen besluttet at trafikken/gjennomgangstrafikken i Nedre Langgate skal stenges når ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy er på plass. Dette vil medføre at det for store deler av P-plassene i sentrum ikke vil være noen tilgjengelighet for bilene til disse plassene. Det vil imidlertid være noen unntak i randsonen av sentrum som f.eks. de som ligger mot Tollbodgaten.

Totalt dreier det seg om en reduksjon av P-plasser i sentrum på ca. 800 plasser.

2.5 Etablering av parkeringshus og fjellanlegg i randsonen av sentrum

Som et tiltak for å kunne fjerne store deler av sentrumsparkeringen ligger det i Byplanen forutsetninger om å etablere parkeringsanlegg i randsonen av sentrum. I denne strategien legges det opp til å utrede mulighetene for å flytte parkeringen ut av sentrum inn i et P-hus på Stjerneplassen (P-plassen rett ovenfor brannstasjonen) og inn i et P-anlegg i fjellet under Haugar.

På Stjerneplassen ser vi for oss et kombinert P-hus for ca. 300 biler inklusive P-plasser for ladning av El- og hybrid biler, sentral for et søppelsug anlegg og med boliger i de øverste etasjene.

For fjellanlegget i Haugar legges det opp til 2 byggetrinn med ca. 500 P-plasser i første trinn.

Dette anlegget legges på tvers under og delvis på siden av dagen anlegg. Anlegget planlegges med innkjøring som en forlengelse av Slagenveien over Stoltenbergsgate og inn i fjellet under Haugar.

Det planlegges at øverste etasje ligger i planet med Stoltenbergsgate og at det blir 4 etasjer nedover.

Det sjekkes om det da kan etableres en gang fra nederste etasje og direkte opp på torvet med en heis der hvor toalettanlegget ligger i dag. Ellers så er det utgang i dag både til Gråbrødregaten og mot Farmannstredet.

2.6 Gateparkering i sentrum

Når tilnærmet alle P-plasser i sentrum blir fjernet blir gateparkeringen svært sentral for handel, næring, kultur og besøksparkering. Det legges opp til at det skal bli god sirkulasjon på disse plassene. Først ved at vi har en differensiert parkeringsavgift som er rimeligere den første timen og at vi vedtar begrensninger på lengden man kan stå parkert til maks 3 timer.

Det ble 18.03.16 vedtatt en ny parkeringsforskrift som trer i kraft fra 01.01.17. Den gir kommunen anledning til å avgiftsbelegge parkering av EL-biler i sentrum på lik linje med andre biler.

Det er ikke lagt opp til slike avgifter i denne strategien. Det legges også opp til at vi skal beholde det samme antallet gateparkeringsplasser som det er i dag ved at disse flyttes ved behov og iht. byplanen, gatebruksplan og overvannsplanen.

2.7 Tidsbegrenset parkering i sentrum

Det legges opp til en vesentlig endring for parkeringen i sentrum ved at det innføres maks P-tid på 3 timer mot 8 timer tidligere. Dette skyldes hovedsakelig to forhold. Siden det er besluttet at vi ikke skal legge til rette for arbeidsparkering i sentrum og siden EL-bilene ikke betaler P-avgift så fungerer ikke den progressive betalingen for disse og de kan parkere gratis hele dagen på alle kommunale P-plasser. Med maks 3 timer parkering vil denne arbeidsparkeringen stort sett opphøre.

Videre vil også tidsbegrenset parkering føre til en bedre sirkulasjon på sentrumplassene noe som er spesielt viktig for handelen, næringsliv, kultur og besøksparkering. Gateparkeringen blir spesielt viktig for å få sirkulasjon på parkeringen når mesteparten av de ordinære P-plassene forsvinner etter hvert.

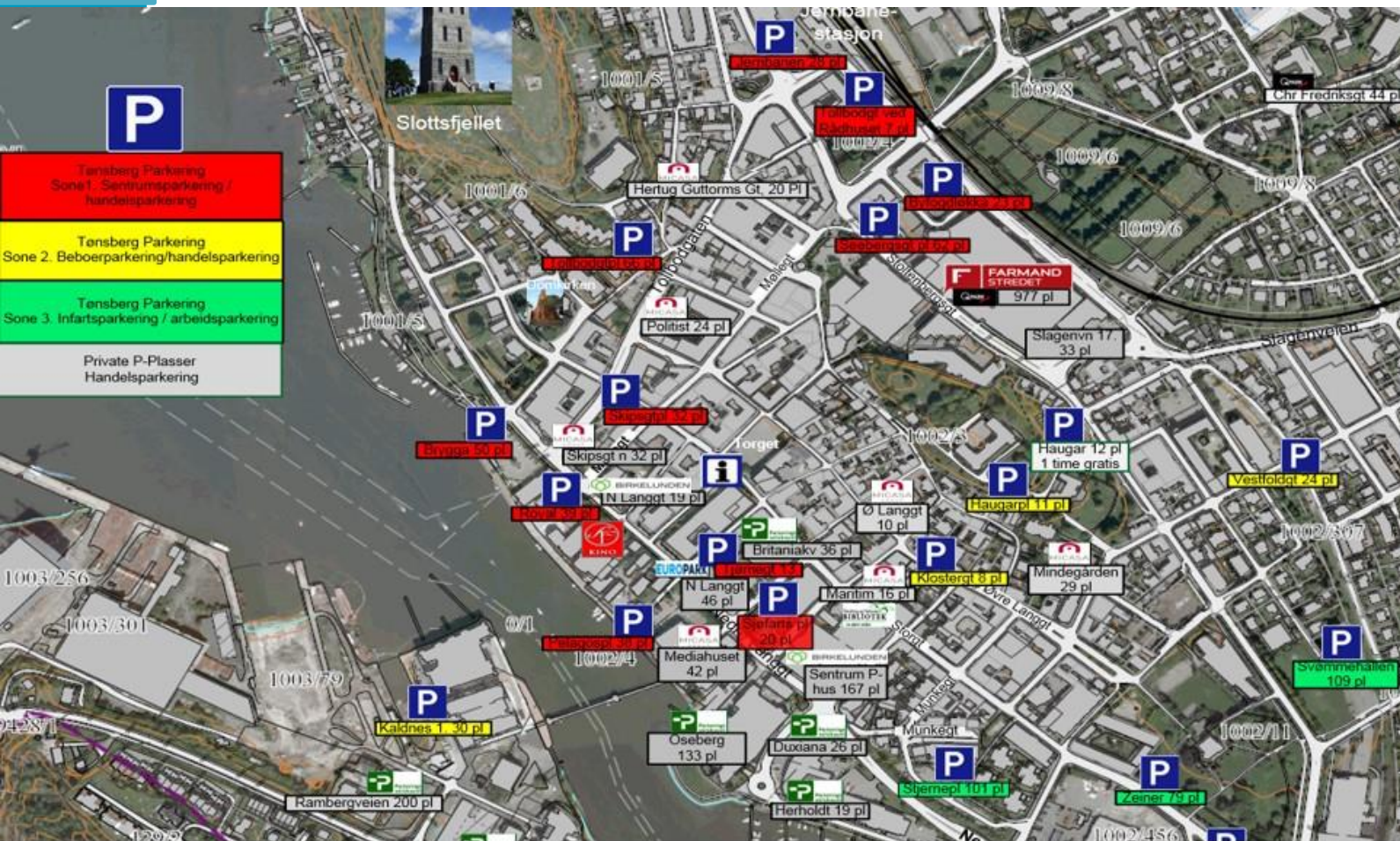
2.8 Parkeringsavgifter

Det er lagt opp til å beholde det samme avgiftsnivået som i dag i sone 1, men det foreslås å legge inn en minstepris slik at man for alle parkeringer dekker faste utgifter til transaksjoner osv.

Dette vil også dekke noe av det økonomiske tapet når P-plassene blir avvirket samtidig som det ikke i noen vesentlig grad vil ha negativ innflytelse på kundenes kostnader ved handling osv. i sentrum.

Ellers er det mindre justeringer for å dekke prisstigningen over noe tid.

- Område P1 får progressiv avgift; kr 19 for første time og deretter kr 32 per time, minstesats kr 10,-
- Plasser i område P2 får lineær avgift på kr 13 per time, og maks kr 63 per døgn. minstesats kr 8,-
- Plasser i område P3 har lineær avgift kr 8 per time, og maks kr 30 per døgn. minstesats kr 6,-
- Plasser i område P4 har gratis parkering.



3. DAGENS SITUASJON

Tønsberg Parkering er i dag organisert som en del av Rådmannens linjeorganisasjon og ligger som en egen avdeling under Byingeniøren i Bydrift. Avdelingslederen for den operative driften er en del av ledergruppen i Bydrift. Bydrift overtok Tønsberg Parkering 1. januar 2015.

Det har vært en god utvikling for Tønsberg Parkering i 2015 med effektiviseringstiltak som introduksjon av ståhjulinger (Segway) for betjentene, samt nye og forbedrede IT rutiner og utstyr.

Det blir også levert et godt økonomisk resultat i 2015.

Figurene på side 8 viser visuelt parkeringsplasser i Tønsberg sentrum. Øverste figur viser alle parkeringsplasser per 01.01.2015 og den under viser hvordan parkeringssituasjonen vil være etter implementert Byplan.

Kommunale parkeringsplasser per 1.1.2015:

Tønsberg kommune har 1740 avgiftsbelagte p-plasser, fordelt på 3 sentrale parkeringssoner.

Disse er:

Gateparkering i sentrum, sone 1: 405

Offentlige parkeringsplasser, sone 1: 570

Offentlige parkeringsplasser, sone 2: 267

Offentlige parkeringsplasser, sone 3: 416

Sesongparkering Ringshaug: 487

Offentlige parkeringsplasser, sum: 1740

Private P-plasser, avgiftsb. i sone 1: ca 2000
970 av disse ligger i Farmannstedet.

Det totale antall avgiftsbelagte parkeringsplasser i Tønsberg er på ca 4145 plasser.

Tønsberg Parkerings VISJON

I Tønsberg sentrum skal parkeringstilbudet bidra til stimulering og vitalisering av handel, service og kultur samt økt bosetting

4. PARKERINGSPOLITISKE HOVED-MÅL

4.1 Generelt

I innledningen til planbeskrivelsen i kommuneplanen er følgende hovedmål formulert:

«Styrke Tønsberg sentrum som bo- og oppvekstmiljø, nærings-, handels- og kultursentrum.»

I kapittel Handel, service, næring er det vist til følgende vedtak i kommuneplanens samfunnsdel:

«Vi vil at Tønsberg skal være regionens ledende handelsby og ha et sentrum der det er attraktivt å drive handel- og servicenæring.»

I planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel er følgende mål formulert under Parkering:

«Vi vil redusere bilbruk og øke kollektivandelen og andelen gående og syklende. Det skal skje gjennom:

- at parkeringsplassene i sentrum primært tilrettelegges for boliger og korttidsparkering for handlende og besøkende
- å redusere arbeidsplassparkeringen i og nær sentrum
- å videreutvikle Tønsberg som sykkelby. »

Utfordringen med de mål som er satt i kommuneplanarbeidet er å redusere biltrafikken uten at det skader utviklingen av handel, service og kultur i sentrum.

De viktigste faktorer som påvirker bruk av bil er:

- arealbruk (lokalisering av boliger, forretninger, kontorer, arbeidsplasser, skoler, institusjoner mv)
- bilhold og privat økonomi
- parkeringstilbud og -regulering
- kollektivtilbud
- tilrettelegging for gående og syklende.

Arealbruken styres av kommunen gjennom kommuneplan, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Fastsettelse av arealbruk er sannsynligvis det som på lang sikt har størst betydning for bilbruken i kommunen. Lokalisering av sentrumsfunksjoner, og spesielt kjøpesentre, har særlig stor betydning for bilbruken.

Bilhold og privat økonomi har kommunen ingen innflytelse på. Kommunen har også begrenset innflytelse på kollektivtilbudet, men kan oppnå bedring av dette gjennom politikk som utløser belønningstilbud fra staten. Gjennom samarbeid med statlige og fylkeskommunale myndigheter om «bypakker» for veiutbygging har kommunen også muligheter for å øke tilretteleggingen for gående og

**Tønsberg Parkerings
HOVED-MÅL**

I Tønsberg sentrum skal vi legge til rette for at alle ledige sentrumstomter kan bebygges. Flytte arbeidsparkeringen ut fra sentrum og styrke handels, kultur og besøksparkeringen.

syklende. Kommunen har stor innflytelse på biltrafikken gjennom arealplaner og parkeringskrav med hjemmel i plan og bygningsloven. Med de mål som er satt blir det viktig å gjennomføre tiltak som reduserer biltrafikken uten å svekke Tønsberg som handels-, service og kultursentrum.

For disse funksjoner er det avgjørende at antall besøkende ikke reduseres. Dersom det legges begrensninger på besøksreiser med bil til sentrum, kan transportarbeidet med bil like gjerne øke som avta. Dette har sammenheng med at restriksjoner på besøksparkering gjerne fører til at trafikanter velger annet reisemål (f.eks kjøpesenter utenfor sentrum eller i nabokommune) framfor annet reisemiddel (buss, sykling eller gange).

Tiltak for redusert biltrafikk bør derfor rettes mot arbeidsreiser og reiser til studiesteder. Slike tiltak gir også størst positiv effekt på trafikkavvikling og miljø ved at trafikken i rushtid reduseres.

4.2 Lover og forskrifter som regulerer parkering

De viktigste lover og forskrifter som regulerer parkering er:

- **Plan- og bygningsloven**
- **Vegtrafikkloven og sentrale parkeringsforskrifter.**

Tiltak etter plan- og bygningsloven virker på lang sikt: Arealbruk og utbyggingsmønster, krav til parkering ved utbygging mv.

Vegtrafikkloven og de sentrale parkeringsforskriftene virker på kort sikt, og har hjemmel for regulering av parkering og stans, håndheving og klagebehandling.

Stortinget har våren 2015 vedtatt endringer i vegtrafikklovgivningen som omhandler vilkårsparkering. Lovendringen legger opp til mer ensartede regler for offentlig og privat vilkårsparkering. Lovendringen gir hjemmel for nytt regelverk for parkering. Detaljene i det nye regelverket vil bli fastsatt ved endringer av forskrifter som omhandler parkering.

Formålet med det nye regelverket er å:

- sikre forutsigbar og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomheten
- sikre likere konkurransevilkår mellom kommunal og privat parkeringsvirksomhet
- tilrettelegge for tilsyn med virksomhetene.

Viktige elementer i det foreslåtte regelverket er:

- krav til det enkelte parkeringsområde, herunder skilt, betalingsløsninger, universell utforming og særskilt tilrettelegging for forflytningshemmede
- fortsatt betalingsfritak for forflytningshemmede på avgiftsbelagte, kommunale parkeringsplasser
- betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner videreføres som rett, men ikke plikt (kommunen skal bestemme om betalingsfritaket skal gjelde)
- like regler for størrelsen på sanksjoner og behandling av klager på sanksjoner
- Klagerett på sanksjoner til uavhengig parkeringsklagenemnd.
-

4.3 Mål for parkering

Parkeringspolitiske mål knyttes gjerne til begrepene:

- **Tilgjengelighet**
- **Framkommelighet**
- **Trafikksikkerhet og miljø.**

Tilgjengelighet handler om etablering av parkeringsplasser og regulering slik at prioriterte grupper kan besøke aktuelt område. Tilgjengelighet handler også om å legge forholdene til rette for forflytningshemmede og for effektiv distribusjon av varer.

Bil reisende har spesielt stor betydning for omsetning i handel og service. En undersøkelse fra Alingsås, Sverige (1994) viste at biltrafikanter utgjorde halvparten av alle besøk i sentrum, men stod for 2/3 av handelen i sentrum.

I 2004 gjennomførte Tønsberg parkering i samarbeid med Tønsberg Handelsstands Forening en handelsundersøkelse i sentrum. Kunder i kjøpesentre og forretninger i sentrum ble intervjuet blant annet om innkjøp og reisemiddelbruk. Undersøkelsen viste at førere og passasjerer i bil gjorde om lag dobbelt så store innkjøp som kollektivreisende. Samlet utgjorde førere og passasjerer i bil om lag 65 % av kundene som igjen representerte ca 80 % av innkjøpene.

Tønsberg kommune ønsker å beholde og forsterke posisjonen som et sterkt handels-, service- og kultursentrum. Kommunen ønsker dessuten å stimulere til økt bosetting i sentrum.

Det tilsier at parkeringstilbudet i sentrum tilrettelegges spesielt for besøkende, forflytningshemmede og bosatte.

Det er sammenheng mellom antall parkeringer per plass per dag og verdien av parkeringsplassene for handel og service i sentrum. For at flest mulig skal kunne gjøre seg nytte av parkeringstilbudet i sentrum, og at handel og service skal få best mulige vilkår, bør parkeringen reguleres slik at det parkeringstilbudet bidrar til mange og kortvarige besøk. Parkeringsordningen bør dessuten være slik at den ivaretar behov for næringsdrivende som ikke har parkeringsmulighet på egen grunn (unntatt arbeidsreiser).

For besøkende som bruker bil skal oppleve god tilgjengelighet, kreves det at det alltid er et minimum av ledige parkeringsplasser. Når biltrafikanterne «alltid» finner ledig plass, reduseres den unødige letetraffikken. Dette bidrar i sin tur til god framkommelighet, samt reduksjon av utslipp fra biler med forbrenningsmotor.

For at det skal oppleves lett å finne ledig parkeringsplass, bør minst 1 av 20 biloppstillingsplasser på gruppe av plasser være ledig i maksimaltime (belegg mindre enn 95 %). Gjennomsnittsbelegg for 4-timers periode bør dessuten ikke overstige 85 %.

Dokumentasjon etter omleggingen av offentlige parkeringsordningen i Tønsberg i 1998, fra kort tillatt P-tid (halv time, én time og to timer) med lineær takst til lang tillatt P-tid (8 timer) med progressiv takst, viste at den gjennomsnittlige P-tiden ble opprettholdt lav og til dels ble redusert, og at tilgjengeligheten økte (redusert belegg). Etter omleggingen av parkeringsordningen var gjennomsnittlig P-tid typisk 45-55 minutter, og gjennomsnittlig belegg typisk 45-55%.

Dokumentasjonen viste også at de offentlige parkeringsplassene ble brukt til mange parkeringer hver dag. I gjennomsnitt ble de sentrale parkeringsplasser brukt til mellom 5 og 11 parkeringer per dag.

Når en ser bort fra den temporære problemstillingen knyttet til gratis parkering for EL-biler på offentlige parkeringsplasser (etter forslag til nytt regelverk skal kommunen bestemme om det skal være gratis parkering for EL-biler), er det grunn til å anta at Tønsberg sentrum på de sentrale parkeringsplassene fortsatt har parkeringsordning i tråd med fastsatt strategi, som sikrer mange og kortvarige opphold.

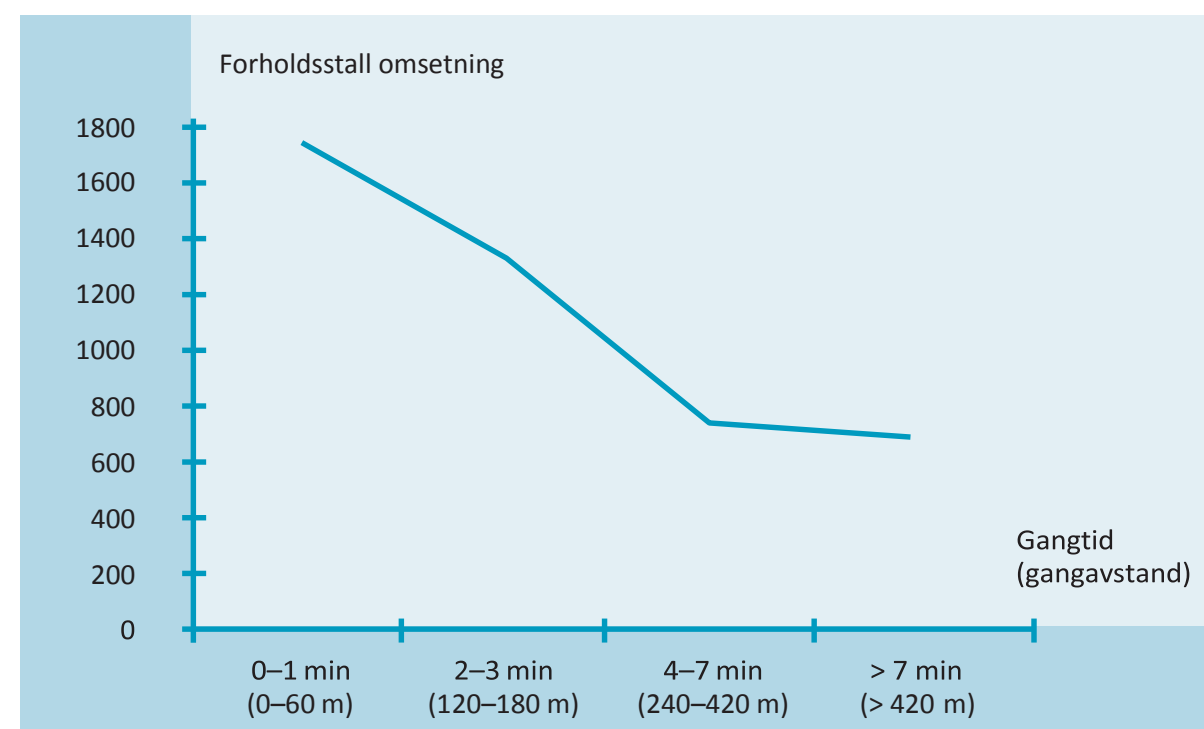
Det bør jevnlig gjøres beleggsundersøkelser for å avklare om det er lett å finne ledig plass, samt at maks 3 timers parkering innføres i sentrum. Ved innhenting av statistikk fra billettautomater og mobile betalingsløsninger kan det dessuten framskaffes data som dokumenterer varighet av parkeringene.

Når det gjelder bygging av nye kommunale felles parkeringsanlegg i hus eller fjell, vil det måtte opprettes kommunale foretak som må reguleres privatrettslig. Videre vil det bli avsatt 10 % P-plasser med ladestasjoner for EL-biler og ladbare hybridbiler. Disse parkeringsplassene vil ha vanlig parkeringsavgift, i tillegg gis det tilbud om både hurtiglading og ordinære lade plasser mot betaling. P-plassene for EL-biler skal primært legges nærmest mulig portene pga. branntekniske utfordringer. Parkering for biler som har gass som drivstoff må vurderes særskilt av brannvesenet i hvert enkelt tilfelle.

Mens gateparkering karakteriseres av mange og korte parkeringer hver dag, har P-hus gjerne få parkeringer av lengre varighet. Dette gjør gateparkering vesentlig mer verdifull for handel og service enn parkering i P-hus. Dette tilsier at gateparkering bare skal utvikles når det er et absolutt behov og de reduserte plassene skal da erstattes ved å etablere tilsvarende antall gateparkeringsplasser et annet sted i sentrum. Kantsteinsparkering i sentrum er en ressurs som gir god tilgjengelighet. Den må prises deretter. Det bør også utarbeides en gatebruksplan som sikter på å finne en balanse mellom parkering og framkommelighet for buss og sykkel i gatenettet i sentrum. Målet må være et trafiksikkert, trivelig og tilgjengelig sentrumsområde - dette kan la seg kombinere.

Av samme grunn bør plasser som i dag er tilrettelagt for langtidsparkering, og som er egnet for besøksparkering gis endret regulering slik at de blir brukt av besøkende. Plasser som nå er tilrettelagt for langtidsparkering kan dessuten gis endret regulering for å ivareta behov for boligparkering.

Gangavstand mellom biloppstillingsplass og reisemål har stor betydning for hvor mye de som parkerer handler. Siv.ing. Lisa Lagerén (Sverige) har i boken «Praktisk parkering» utgitt på Ordalaget Bokförlag i 2010 dokumentert parkeringens betydning for handel i bysentrum. Ved ca. 2.000 intervju i sentrum av de tre svenske byene Karlskoga, Södertälje og Örebro har hun dokumentert sammenhengen mellom gangavstander og innkjøp. Undersøkelsen viser at biloppstillingsplasser med gangtid inntil 1 minutt (60 m ved gangfart 1 m/s) genererer om lag 2,3 ganger så høye inntekter som biloppstillingsplasser med gangavstand 4-7 minutter (ca. 240-420 m). Sammenhengen mellom gangavstand og inntekt framgår at diagrammet under.



Figur 1. Forholdstall mellom omsetning i forretninger og gangavstand fra parkeringsplass i sentrum av Karlskoga, Södertälje og Örebro (Sverige)

Reduksjon av biltrafikken til sentrum bør først og fremst skje ved tiltak som begrenser mulighetene for reiser til arbeids- og studiesteder. Slike tiltak vil:

- redusere biltrafikken i perioder med høy belastning (rushtid morgen og ettermiddag)
- redusere forurensningen fra biltrafikken (støv, støy og utslipp fra forbrenningsmotor)
- øke besøksparkeringen, forutsatt at plasser som nå er spesifikt tilrettelagt for langtidsparkering omdisponeres til korttidsparkering

Begrensning av bilreiser til arbeids- og studiesteder er vesentlig mindre kritisk for virksomhetenes funksjonalitet enn tiltak mot besøksreiser. De fleste vil velge annet transportmiddel dersom de ikke lenger kan bruke bil til arbeids- eller studiested.

Basert på at trafikkveksten til/fra sentrum skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange er det naturlig å fastsette mål om å opprettholde antall biloppstillingsplasser på nåværende nivå, 2015.

En slik målsetting tilsier at nye parkeringstilbud i sentrum etableres for å erstatte biloppstillingsplasser som forsvinner som følge av utbygging, men ikke økes ut over dette.

Framkommelighet er en viktig oppgave for kommunens parkeringsvirksomhet. Spesielt gjelder dette for utrykningskjøretøyer, men også for den ordinære biltrafikken. Videre skal det fremover også legges spesielt vekt på fotgjengere og syklistene. Sikring av god framkommelighet bidrar også til reduksjon av forurensning fra biltrafikken. I de eldre boligområdene er det spesielt viktig å regulere og håndheve slik at brann- og redningsbiler sikres god framkommelighet.

Trafikksikkerhet skal også være en av parkeringsvirksomhetens prioriteringer ved håndheving av skiltet parkeringsregulering og trafikkreglenes bestemmelser.

Mål for motorsykkel-parkering:

Det vil i planperioden legges bedre til rette for mc-parkering i sentrum med flere tilrettelagte plasser og et forbedret digitalt informasjonssystem.

Mål for sykkel-parkering:

Det skal i løpet av planperioden etableres 6 nye parkeringsanlegg for sykkel i eller i tilknytning til bysentrum. I tillegg skal det også etableres en ny ordning med bysykler.

Utsikt fra Slottsfjellet retning nord



5. Fordeling mellom kollektiv og individuell transport

Det er fastsatt nasjonale mål om at trafikkveksten i byområder skal dekkes ved kollektivtransport, sykling og gange. Dette samsvarer med mål fastsatt i kommuneplanen, og parkeringsstrategien må bygge opp om dette.

Erfaringsmessig er det vanskelig å overføre besøksreiser fra bil til kollektivtransport, sykling og gange. For en stor andel av besøkene i sentrum finnes det alternative reisemål (f. eks forretning annet sted). Mange besøkende som ikke kan bruke bil for sine reiser, vil derfor velge annet reisemål heller enn annet transportmiddel. Tiltak som begrenser besøksparkering i sentrum vil få negative konsekvenser for handel og service i sentrum, men liten effekt på reisemiddelfordeling og trafikkmengder. Restriksjoner på besøksparkeringen i sentrum kan endog føre til at transportarbeidet (kjøretøy-km) i kommunen øker, ved at besøkende kjører bil til reisemål med større reiselengder.

Reiser til arbeids- og studiesteder lar seg erfaringsmessig lettere overføre fra bil til kollektive transportmidler, sykling og gange. Dette fordi de færreste bytter arbeids- eller studiested som følge av at de ikke lenger kan kjøre bil. Reiser til/fra arbeids- og studiesteder skjer i stor utstrekning i rushtid morgen og ettermiddag. Overføring av slike reiser fra bil til kollektiv transport, sykling og gange vil dermed effektivt redusere trafikkbelastningen i rushtid, bedre framkommeligheten og redusere behovet for utbygging av gater og veier. Tiltak for redusert biltrafikk bør derfor rettes mot reiser til arbeids- og studiesteder.

5.1 Parkering i henhold til plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er rammeverktøyet for styring av parkering over tid. Bestemmelser om parkering i plan- og bygningsloven kommer til anvendelse ved utbygging og bruksendring. I henhold til §3-1 skal kommunen ved planlegging «ta klimahensyn, herunder løsninger for energiforsyning og areal og transport». I kommuneplanens arealdel kan kommunen fastsette vilkår for parkering i deler av eller hele kommunen. Det kan i arealplaner avsettes plass for parkering, og ved bestemmelser angis om arealene skal være offentlige eller felles.

Tønsberg kommune har i kommuneplanen og kommunedelplanen for sentrum fastsatt generelle krav til parkering og bestemmelser om frikjøp av parkeringsplasser i henhold til plan- og bygningsloven §11-9 nr. 5.

For sentrumsområdet gjelder krav til parkering som angitt i tabell 1.

Arealkategori	Grunnlag	Sone 1 Område avsatt til sentrumsformål Bil	Sone 2 Øvrige områder Bil	Sykkel
Bolig	per boenhet under 50m ² eller hybel	Maks 0,2	Min 0,2 Maks 0,5	Min 1,5
	per boenhet over 50m ²	Min 0,2 Maks 0,5	Min 0,5 Maks 1	Min 3
Kontor	100m ² BRA	Maks 0,5	Min 0,5 Maks 1	Min 3
Forretning og bevertning	100m ² BRA	0	Maks 1,5	Min 3

Tabell 1. Krav til parkering i sentrumsområdet, sone 1 og 2

For andre formål enn de som er angitt skal krav til parkering fastsettes i hvert enkelt tilfelle.

For hele sentrumsområdet kan kommunen tillate at hele eller deler av parkeringskravet frikjøpes i henhold til plan- og bygningsloven §§ 11-9 og 28-7.

I sone 1 kreves at parkering for andre formål enn bolig skal «lokaliseres i felles parkeringsanlegg avmerket på plankart eller andre eksisterende anlegg». Boligparkering «kan etableres på egen grunn, under bakken eller under lokk i bebyggelsen».

For sone 2 stilles det krav om at parkering i reguleringsplan skal løses i fellesanlegg som legger til rette for sambruk. Parkeringsanlegg i sone 2 skal lokaliseres på egen eller annen felles privat grunn.

For hele sentrumsområdet kreves det at sykkelparkering skal løses på egen grunn. Sykkelparkering skal etableres i tilknytning til inngangsparti. Alle sykkelplasser skal være låsbare til en fast innretning og minimum halvparten av plassene skal plasseres under tak.

En meget stor andel av ny bebyggelse i sentrum vil komme på tomter som i dag er i bruk til parkering. Ny bebyggelse vil dermed redusere det eksisterende parkeringstilbudet, samtidig som det oppstår økt behov for parkering/tilgjengelighet.

I hele sentrumsområdet tillates ikke midlertidige parkeringsplasser på rivingstomter.

Utenfor sentrumsområdet gjelder følgende krav til parkering som angitt i tabell 2.

Arealformål	Grunnlag	Antall P-plasser			
		Sone 3		Kommunen forøvrig	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Bolig per boenhet	Under 60m ²	Min 0,2 Maks 1	1	1	1
	Over 60m ²	Min 0,5 Maks 2	2	2	2
Kontor	100m ² BRA	Min 0,5 Maks 1,5	1	1,8	1
Forretning	100m ² BRA	Maks 2	Min 1,5	2	Min 1

Tabell 2. Krav til parkering i utenfor sentrumsområdet, sone 3

For andre formål enn de som er angitt skal krav til parkering fastsettes i hvert enkelt tilfelle.

For hele kommunen gjelder:

- at det skal etableres parkeringsplasser for forflytningshemmede – antall plasser skal fastsettes ved utarbeidelse av reguleringsplan og søknad om tiltak
- at det «ved etablering av felles p-anlegg minst 10 % av p-plassene være avsatt for elbil med lademulighet og være tilrettelagt for sambruk».

5.2 Parkering for boliger

I kommunedelplan for sentrum er det angitt at 42 % av husholdningene i sentrum har bil (SSB). Noen husholdninger har mer enn én bil. For å dekke parkeringsbehovet for bosattes egen parkering er det dermed i gjennomsnitt behov for i overkant av 0,42 biloppstillingsplasser per bolig. De fastsatte minimumskrav til parkering for boliger er betydelig lavere enn dagens behov for parkering for boliger i sone 1. For å begrense bygge kostnadene er det stor sannsynlighet for at de fleste nye boliger i sentrum vil bli bygd med parkering som oppfyller minimumskravene.

Parkeringsbehovet for bosatte påvirkes lite av hvilke krav kommunen stiller til parkeringsdekning. Parkeringsbehov som ikke ivaretas på biloppstillingsplasser for den enkelte bolig vil måtte dekkes av andre parkeringstilbud i sentrum eller sentrumsnære områder, Parkering i Haugar kan være et slik tilbud. Videre vil dette typisk være gateparkering og private parkeringsanlegg. Fordi boligparkering typisk har lang varighet, vil slik parkering «belaste» parkeringstilbudet vesentlig mer enn besøksparkeende, og redusere tilgjengeligheten for besøkende og handlende.

Boligsoneparkering er en spesiell regulering hjemlet i parkeringsforskriften. Ordningen er ment å dekke behov for eksisterende bebyggelse som ikke har parkering på egen grunn. I henhold til plan- og bygningsloven skal parkeringen for ny bebyggelse ivaretas ved bygging/bruksendring. Det vil være i strid med intensjonene i både plan- og bygningsloven og vegtrafikkloven/parkeringsforskriften å forutsette at parkering for ny bebyggelse og endret bruk i sentrum skal skje gjennom boligsoneparkeringsordning. Stavanger har synliggjort dette i sin boligsoneparkeringsordning ved at det bare gis parkeringstillatelse for bosatte i bygg som er godkjent før bygningsloven av 1965.

Selv om boligsoneparkeringsordningen ikke er ment å dekke behov for nybygg, kan manglende parkeringsdekning for boliger medføre at kommunen må etableres slik ordning i sentrum. Det vil i tilfelle ytterligere begrense parkeringstilbudet for besøkende i sentrum.

Parkeringstilbudet for bosatte påvirker i liten grad reisemiddelfordelingen. Begrensning i parkeringstilbudet for bosattes parkering vil derfor bare redusere biltrafikken marginalt. Det er for bosatte derfor ikke samme behov for å begrense parkeringstilbudet som for arbeidsreiser. Krav til parkering for boliger i sentrum bør derfor fastsettes realistisk, slik at aktuelle behov for bosattes egen parkering dekkes.

I sentrum anses det ikke nødvendig å tilrettelegge reserverte parkeringstilbud for besøkende for ny boligbebyggelse. Parkeringsbehov for besøkende kan ivaretas av gateparkeringstilbudet og private parkeringsanlegg isentrum.

5.3 Parkering for næringsvirksomhet

For forretningsbygg i sentrum sone 1 tillates ikke parkering etablert. For kontor stilles det i sone 1 maksimumskrav til parkering. I praksis medfører dette at nye næringsbygg i sentrum vil bli bygd uten parkering. Parkering for nye næringsbygg vil belaste det tilgjengelige parkeringstilbudet i sentrum. Nybygg i sentrum uten parkering vil dermed gi større konkurranse om besøksparkeeringstilbudet. Det vil først og fremst ramme eksisterende næringsvirksomhet. Ny næringsvirksomhet i sentrum må antas å bli tilpasset den reduserte biltilgjengeligheten. For eksisterende næringsbygg vil redusert biltilgjengelighet kunne få som konsekvens at bruken vil måtte endres til mindre besøksattraktive funksjoner.

5.4 Frikjøp av parkeringsplasser

Frikjøp for parkering er en frivillig, praktisk ordning for å oppfylle tiltakshavers parkeringskrav.

Frikjøp innebærer:

- at kommunen kan samtykke i innbetaling av beløp for bygging av biloppstillingsplasser i stedet for bygging på egen tomt
- at ingen tiltakshaver kan kreve frikjøp
- at kommunen ikke kan pålegge tiltakshaver å kjøpe seg fri
- at innbetalte beløp kan bare benyttes til opparbeiding av offentlige parkeringsanlegg
- at kommunen forplikter seg til å bygge det antall frikjøpte plasser
- at tiltakshaver ikke får noen spesielle rettigheter til parkering i parkeringsanlegg som bygges for frikjøpsmidler
- dersom kommunen ikke innen rimelig tid disponerer frikjøpsmidlene til bygging av biloppstillingsplasser, har ikke kommunen oppfylt formålet med frikjøpet, og tiltakshaver vil kunne kreve tilbakebetaling

I sentrum sone 1 er det fastsatt 0-krav for forretningsbygg og minimumskrav for kontorbygg. For bolig er frikjøp i praksis uegnet, etter som frikjøp ikke gir rett til parkering i anlegg som bygges for frikjøpsmidler. Dermed vil frikjøp i praksis bare være aktuelt for kontorbygg i sone 2. Frikjøp må påregnes å gi lite bidrag til etablering av nye, offentlige parkeringstilbud i sentrum sone 1.

Fra Tønsberg Gjestehavn i retning brygga



6. Drift av det offentlige parkeringstilbudet

Skiltmyndigheten (vegvesenet) kan regulere parkering og stans på offentlige veier, og – etter gjeldende regelverk – på private områder når grunneier ønsker det. På plasser med offentlig regulering er det imidlertid ikke anledning til individuell reservasjon av parkering. Private plasser som reguleres med offentlige skilt kan dermed bare disponeres for ordinær avgiftsparkering, tidsbegrenset parkering og reservasjon for generelle grupper (f. eks. forflytningshemmede, besøkende til kirkegården og lignende).

Kommunen har i dag noen områder utenfor offentlig vei som er regulert med offentlige skilt og drevet offentligrettslig. Dette er i tråd med gjeldende regelverk. Det er grunn til å anta at nytt regelverk for vilkårparkering vil kreve at alle parkeringstilbud utenfor offentlig vei (eksempelvis på plasser, i bygninger og fjellanlegg) må drives av private virksomheter (eller AS som eies 100 % av kommunen, og som bare driver virksomhet i konkurranse). Etter som kommunen ikke lenger har noen virksomhet for slik drift, vil kommunen måtte leie ut parkeringsplasser utenfor gate som nå har offentlig regulering, eventuelt kjøpe driftstjenester av privat(e) operatør(er).

6.1 Prioriterte brukergrupper

Med referanse til punkt 3.3 bør parkeringsordning og trafikkregulering i sentrum tilgodese følgende grupper:

a. Besøkende

Gruppen omfatter alle typer besøk, men vil i sentrum domineres av besøk til handel, service og kultur i sentrum. For handel og service bør parkeringsordningen stimulere til mange og kortvarige besøk. Andre typer besøk representerer parkering av mer variabel og til dels lengre varighet, eksempelvis besøk i restaurant, konsertlokaler, møter, private besøk mv.

b. Forflytningshemmede

Forflytningshemmede med offentlig parkeringstillatelse har spesielle behov. En liten andel av denne gruppen er brukere av rullestol eller andre hjelpemidler, som har behov for spesielt romslige biloppstillingsplasser. Forflytningshemmede som ikke bruker rullestol eller andre hjelpemidler betjenes best ved at det alltid finnes ledige ordinære biloppstillingsplasser nærmest mulig aktuelle reisemål. Behovet for særskilt reserverte plasser for forflytningshemmede er dermed lite dersom den ordinære parkeringsordning sikrer at det alltid er ledig plass på ordinære avgiftsbelagte parkeringsplasser. I tillegg til å kunne parkere på særskilt reserverte plasser kan forflytningshemmede uten å betale parkere på offentlige, avgiftsbelagte plasser.

c. Næringsdrivende

De fleste næringsdrivende har egne biloppstillingsplasser for sine service-/tjenestekjøretøyer. Næringsdrivende som ikke har egne plasser er avhengig av det offentlige parkeringstilbudet. Næringsdrivendes parkeringsbehov kan variere mye fra dag til dag og over dagen, som dermed vil ha variabelt behov både med hensyn til antall plasser og varighet for parkeringene. Parkeringstilbudet må også ivareta slike behov.

d. Serviceparkering

Serviceparkering omfatter eksempelvis håndverkeres behov i forbindelse med arbeid på eiendommer i sentrum. Med lang tillatt P-tid vil det ikke være behov for å dispensere fra skiltet maksimal P-tid, som dermed reduserer behovet for administrasjon både i kommunen og i virksomhetene.

e. Varedistribusjon

I sentrum skjer mye av varedistribusjonen fra gate. Effektiv varedistribusjon krever at forholdene legges til rette, eksempelvis med plass reservert for formålet og geometrisk utforming som sikrer framkommelighet.

6.2 Avgiftsparkeringsordning

Tilgjengeligheten vil oppleves som god dersom parkeringen reguleres slik at det «alltid» finnes ledige biloppstillingsplasser. For handel og service i sentrum er det ønskelig med mange og kortvarige parkeringer, slik at flest mulig besøkende kan parkere hver dag. For at parkeringstilbudet skal dekke varierte behov, bør parkeringsordningen være fleksibel mht. parkeringstid.

Avgiftsparkering er et meget effektivt virkemiddel for å nå mål for parkeringsordningen. Vegtrafikklovens intensjon med avgiftsparkering er å fordele et begrenset parkeringstilbud, ikke å skaffe kommunen inntekter.

I avgiftsparkering inngår følgende reguleringslementer:

- innkrevningstid
- maksimal P-tid
- parkeringsavgiftens størrelse og innretning.

Innkrevningstid/virketid for tidsbegrenset parkering

Innkrevningstiden er det tidsintervall på de enkelte ukedager det kreves parkeringsavgift. Innkrevningstiden bør fastsettes av etterspørselen etter parkering: Avgift bør bare innkreves når det er nødvendig for å sikre at det alltid er ledig plass.

Over tid er aktiviteten i mange bysentra forskjøvet til ettermiddag og kveld. Også deler av Tønsberg sentrum har større etterspørsel etter parkering på kveldstid enn på dagtid. Stor etterspørsel på kveldstid har sammenheng med sammenfall i bruken av sentrum av kunder i forretninger, kulturelle aktiviteter på kveldstid, og det forhold at den enkelte parkering på kveldstid har vesentlig lenger varighet enn på dagtid.

De fleste plasser i sentrum har innkrevningstid/virketid for tidsbegrenset parkering mandag–lørdag kl. 09–18. Noen store, sentrale plasser har innkrevningstid mandag–lørdag kl. 09–23. Noen få plasser har annen innkrevningstid/virketid for tidsbegrenset parkering. Se fullstendig oversikt i tabellene på de neste sidene.

Maksimal parkeringstid

Da avgiftsparkering ble innført i Norge omkring 1960 var begrensning i parkeringstid det viktigste reguleringsinstrumentet. Parkeringstilbudet ble gjerne ensidig tilrettelagt for besøksparkering av kort varighet, og ga liten fleksibilitet for besøkende med ulike behov for oppholdstid. Tønsberg sentrum hadde inntil 1998 rigid regulering med kort maksimal parkeringstid på 30 minutter, 1 time og 2 timer. I 1998 ble ordningen endret til lang tillatt P-tid, bruk av prismekanismen (progressiv takst) for å oppnå kort gjennomsnittlig P-tid og mulighet for å betale for faktisk oppholdstid uten å bestemme varigheten ved start av parkeringen. Dette gjorde parkeringsordningen kundevennlig, ga brukerne stor fleksibilitet, fjernet parkeringsstresset og reduserte risikoen for sanksjon for parkering i strid med regelverket. Etter omleggingen ble det dokumentert økt brukertilfredshet.

Besøksparkering er en sammensatt gruppe med varierte behov for oppholdstid. Noen besøk er svært kortvarige, som innkjøp i kiosk. Handleturer i sentrum kan ha varighet på 1-2 timer, mens legebekøp kan ha uforutsigbart og lang varighet. Noen har behov for parkering i forbindelse med møter. På kveldstid har besøk gjerne lengre varighet enn på dagtid.

Parkeringstilbudet i sentrum bør også ivareta andre brukergrupper enn besøkende: Næringsdrivende som er avhengig av bil og som ikke har egen parkeringsplass, håndverkere med servicekjøretøy mv. Det tilsier lang maksimal P-tid, og at prismekanismen bør brukes for å oppnå kort gjennomsnittlig parkeringstid, mange parkeringer på den enkelte biloppstillingsplass hver dag, og at det alltid er ledige plasser.

De fleste sentrale plasser har maksimal P-tid 8 timer, dette vil nå bli endret til maks 3 timer. Noen store, sentrale parkeringsplasser har lang virketid for avgiftsinnkreving og maksimal P-tid 24 timer. Parkeringsplassen i Haugatingsgaten har maks P-tid 60 minutter. Alle plasser i område P2 har maks P-tid 7 døgn. Langtidsparkeringsplassene i område P3 har maks P-tid 4 uker, dette vil nå bli endret til maks 2 uker. Se fullstendig oversikt i tabellen på de neste sidene.

Parkeringsavgift

Parkeringsavgiften er det avgjort viktigste reguleringsinstrumentet for parkering i bysentrum. For at det skal være lett å finne ledig parkeringsplass, og at mange skal kunne bruke parkeringstilbudet i løpet av dagen, bør avgiften innrettes slik at det alltid finnes ledige parkeringsplasser og slik at den stimulerer til kort oppholdstid. Med slik innretning unngås unødig letetraffikk, som medfører uønsket belastning av gatenettet, gir problemer med trafikkavvikling og unødig støy og forurensning fra biltrafikken.

Det er i dag avsatt reserverte plasser i Kaptein Hoff's alle, dette er ikke ihht. til gjeldene forskrifter og reguleres derfor til vanlig avgiftsbelagte parkeringsplasser som i resten av gaten.

Erfaring viser at det oppleves lett å finne ledig plass når belegget på gruppe av biloppstillingsplasser i maksimaltiden er mindre enn 95 %, og gjennomsnittsbelegg på gruppe av biloppstillingsplasser i en firetimersperiode ikke overstiger 85 %.

De mest sentrale plassene i sentrum:

- Område P1 får progressiv avgift; kr 19 for første time og deretter kr 32 per time, minstesats kr 10,-
- Plasser i område P2 får lineær avgift på kr 13 per time, og maks kr 63 per døgn. minstesats kr 8,-
- Plasser i område P3 har lineær avgift kr 8 per time, og maks kr 30 per døgn. minstesats kr 6,-
- Plasser i område P4 har gratis parkering.

Fullstendig oversikt over ny parkeringsregulering i sentrum framgår av tabellene som følger på neste side.

Parkering i Kammevaten



P1	Innkr. tid	Maks P-tid	Avgift
Anders Madsens gt	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Anders Madsens gt 1/ Tollbodgateplassen	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Baglergaten	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Brygga/Nedre Langgate 4	09-20	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Byfogdløkka/Seebergs gt 2	09-20	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Christian Fredriks gate	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Conradis gate 5	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Haugatingsgaten	09-20	1 time	Kr 10 per halvtime
Håkon Gamles gt	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Jernbanestasjonen	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Kammegaten 4	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Kong Sverres gt	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Møllegaten	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Pelagosplassen	09-20	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Prestegaten/Storgaten 20	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Royalplassen/Nedre Langgate 32	09-20	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Sjøfartsplassen	09-20	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Skipsgateplassen	09-20	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time/ maks kr 220 per døgn
Storgaten 23	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Tjømegaten 3	09-20	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Tollbodgaten 22	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time
Tollbodgaten 11	09-18	3 timer	Første time kr 19, deretter kr 32 per time

P2	Innkr. tid	Maks P-tid	Avgift
Farmannsveien 12-17	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Haugar	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Haugarveien/St Olavs gt 4	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Kaldnes/Rambergveien	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Kaptein Hoff's alle	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Klostergaten 11	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Munkegt 8A-10	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Snorres gate 12	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
St Olavs gt 1A	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Storgaten 8A	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Vestfoldgaten 1-5	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn
Øvre Langgate 15	09-18	7 døgn	Kr 13 per time/maks kr 63 per døgn

P3	Innkr. tid	Maks P-tid	Avgift
Zeinertomta/Storgaten 2	09-18	4 uker	Kr 8 per time/maks kr 30 per døgn
Nordbyen/Korten	09-18	4 uker	Kr 8 per time/maks kr 30 per døgn
Stjerneplassen	09-18	4 uker	Kr 8 per time/maks kr 30 per døgn
Svømmehallen/Vestfoldgaten 13	09-18	4 uker	Kr 8 per time/maks kr 30 per døgn
Bjørn Farmand	09-18	4 uker	Kr 8 per time/maks kr 30 per døgn
Eckerbergs gate	09-18	4 uker	Kr 8 per time/maks kr 30 per døgn

P4	Innkr. tid	Maks P-tid	Avgift
Botnegaten	09-18	4 timer	Gratis
Bulls gate	09-18	3 timer	Gratis
Haugar	09-18	1 time	Gratis
Meierigaten	09-18	4 timer	Gratis
Seterkaféen	09-18	3 timer	Gratis
Skogergaten	09-18	3 timer	Gratis
Skogergaten	09-18	1 time	Gratis
St Olavs gate	09-18	1 time	Gratis
Svend Foyns gate	09-18	2 timer	Gratis
Svend Foyns gate	09-18	3 timer	Gratis
Træleborgveien	09-18	8 timer	Gratis
Solvang	08-16	3 timer	Gratis

Ny parkeringsregulering i Tønsberg sentrum.

6.3 Evaluering av parkeringsordningen

Formålet med offentlig parkeringsregulering er å fordele et begrenset parkeringstilbud, og sikre at det alltid finnes ledig plass. For å dokumentere at parkeringsordningen fungerer i samsvar med fastsatte mål, og ha grunnlag for å gjøre nødvendige tilpassinger, bør parkeringsordningen evalueres jevnlig. Evaluering bør skje minst annethvert år, og ordningen bør endres i tråd med resultat av evalueringen. Det kan eksempelvis tilsi forhøyelse eller reduksjon av avgiften, etablering av ny eller avvikling av eksisterende avgiftsparkering, og endring av innkrevningstid. Evaluering og tilpassing av parkeringsordningen på dokumentert, faglig grunnlag bidrar til å gi legitimitet for og oppslutning om parkeringsordningen.

7. Boligsoneparkering

Boligsoneparkering er en spesialordning, som har til formål å ivareta parkeringsbehov for bosatte og andre med særlige behov, og hindre uønsket fremmedparkering i boligområder. De grupper trafikanter som gjerne fremmed parkerer i sentrumsnære boligområder er arbeidstakere og studenter som ikke er finner langtidsparkering til akseptabel pris i sentrum, og besøkende som ikke aksepterer å betale parkeringsavgift ved besøk i sentrum.

Boligsoneparkering er bare aktuelt når boligeiendommene mangler parkeringsmuligheter på egen grunn.

Boligsoneparkering er en «tung» administrativ ordning, som også medfører ulemper for brukerne. Før boligsoneparkering eventuelt etableres bør det vurderes enklere tiltak som (tidsbegrenset) parkeringsforbud, tidsbegrenset parkering eller avgiftsparkering. Boligsoneparkering bør dessuten ikke etableres uten at fremmedtrafikk/-parkering representerer uakseptabel belastning og/eller det er uakseptabelt vanskelig for bosatte å finne ledig biloppstillingsplass.

Boligsoneparkering er hjemlet i parkerings forskriften § 7, som i nærmere avgrensede områder gir kommunen adgang til å reservere parkering for bosatte og andre med særlige behov.

Sentrumsnære boligområder uten parkeringsregulering har allerede stort omfang av fremmed trafikk og parkering. I perioder har disse områder full belegg av parkering. Omfanget av langtidsparkering og fremmed trafikk i disse områdene vil øke etter hvert som det gjøres umulig eller vanskeligere å langtids parkere på avgiftsbelagte plasser i og nær sentrum.

Boligsoneparkering innføres ved forskrift, som fastsettes av kommunen. Hovedmålgruppen for ordningen er bosatte som ikke har parkeringsmulighet på egen grunn. Ordningen bør dessuten gi parkeringstillatelse for næringsdrivende med særlige behov. Eksempel på slike behov er lokal næringsvirksomhet som ikke har parkeringsmulighet for servicebil på egen grunn. Boligsoneparkeringsordningen bør dessuten dekke brukere med sosiale behov (f eks offentlig og privat omsorgsarbeid).

Boligsoneparkeringsordninger medfører kostnader til etablering og drift. Eksempel på kostnader er oppsetting og vedlikehold av skilt, snørydding for å sikre brukerne plass, administrative løsninger for saksbehandling, utstedelse av parkeringstillatelser, klagebehandling og innkreving av avgift, etablering/ drift av ordinær avgiftsparkering for besøkende, samt håndheving.

Fordeler med boligsoneparkering er eksempelvis at:

- boligområdet skjermes for unødig trafikk og parkering
- bosatte og næringsdrivende med særlige behov sikres parkeringsmulighet
- miljø og trafikksikkerhet blir bedre som følge av redusert trafikkbelastning
- fremmedparkering unngås.

Ulemper ved boligsoneparkering er eksempelvis at:

- bosatte og næringsdrivende må betale avgift for å parkere
- brukere må innhente ny tillatelse ved bytte av bil
- besøkende må betale avgift for å parkere, parkering over lang tid (dager) kan bli kostbar
- soneregulering er vanskelig å oppfatte for trafikanter som ikke ferdes ofte i området, mangelfull oppfattelse kan bli årsak til sanksjonering for parkering i strid med ordningen
- ordningen fjerner parkeringstilbud for brukere som ikke finner akseptable parkeringstilbud i sentrum.

Boligsoneparkering bør bare innføres når et klart flertall av bosatte i et område ønsker ordningen.

I Tønsberg er det etablert boligsoneparkering i Nordbyen øvre og Fjerdingen.

Det er dessuten etablert en ordning som gir bosatte i områder med avgiftsparkering i områdene P2 og P3 i sentrum mulighet til å parkere på avgiftsbelagte plasser med «beboerkort».

Eventuell fjerning eller omregulering av offentlige og private plasser i/nær sentrum som benyttes for langtidsparkering og etablering av eventuell ny bebyggelse med lave krav til parkering vil øke etter-spørselen etter langtidsparkering i sentrumsnære boligområder som nå ikke har parkeringsregulering. Det vil påføre slike områder økte ulemper i form av fremmedparkering og vanskeligere parkeringsforhold for bosatte, og kan framskynde behov for etablering av nye områder med boligsoneparkering og ordinær avgiftsparkering for besøkende.

7.1 Private parkeringstilbud – nytt regelverk for vilkårsarkering

En stor andel av parkeringstilbudet i sentrum er private plasser. Dette omfatter P-hus, åpne plasser, plasser på eiendommer og i gårdsrom. Noen parkeringsområder drives kommersielt, og utgjør et betydelig tilbud av plasser for tilfeldig besøkende. Det antas dessuten at mange av plassene benyttes til reservert parkering.

Nytt, felles regelverk for vilkårsarkering ventes å medføre at all parkering utenfor offentlig vei som tilbys allmenheten må drives av private virksomheter eller kommunale virksomheter organisert slik at de konkurrerer på samme vilkår som private virksomheter (i praksis aksjeselskap). Det er grunn til å anta at dette også vil bli gjort gjeldende for offentlige arealer (som eies av stat, fylke og kommune) og som ikke er offentlig vei. I dag drives flere slike plasser av kommunen med offentlig regulering. Dersom slike arealer skal tilbys allmenheten etter at nytt regelverk er gjort gjeldende, vil det sannsynligvis måtte skje ved utleie eller kjøp av driftstjenester fra privat(e) operatør(er).

På kommunale parkeringsplasser utenfor offentlig vei kan kommunen ved utleie til privat(e) operatør(er) ta forbehold om å bestemme parkeringsordningen. Også ved kjøp av driftstjenester beslutter kommunen selv regulering av vilkårsarkering.

I henhold til forslag til nytt, felles regelverk for vilkårsarkering vil det bli statlig regulering av sanksjoner for parkering i strid med regelverket. Det er foreslått samme størrelse på sanksjonene uavhengig av om det sanksjoneres på offentlig vei eller privat grunn. I forhold til dagens situasjon ventes sanksjonene på offentlig vei å øke vesentlig. På private plasser er det grunn til å anta at sanksjonene vil å bli lavere enn det som nå praktiseres av de fleste operatører. På private plasser er det grunn til å anta at tapte inntekter som følge av lavere sanksjoner vil bli kompensert ved høyere satser for selve parkeringen.

8. Ansvarsfordeling i kommunen

Kommunens oppgaver innenfor parkering kan prinsipielt inndeles ito: Fastsettelse av mål/rammer for parkering og operativ tilrettelegging/drift/håndheving.

Mål/rammer omfatter fastsettelse av:

- **Parkeringspolitikk som utøves av Bystyret**
- **Parkeringskrav vedtas av Bystyret gjennom kommuneplanen**
- **Delegasjon av myndighet gis av Bystyret gjennom parkeringsstrategien**
- **Funksjonalitet for offentlig parkeringstilbud vedtas gjennom parkeringsstrategien.**

Operativ tilrettelegging/drift/håndheving omfatter:

- **Utvikling av offentlig parkeringstilbud gjøres av Byingeniøren**
- **Drift av offentlig parkeringstilbud utføres av Tønsberg Parkering**
- **Kundebehandling ivaretas av Tønsberg Parkering**
- **Forvaltningsmessige oppgaver (f. eks. P-tillatelse) ivaretas av Tønsberg Parkering**
- **Håndheving ivaretas av Tønsberg Parkering.**

Med den organisering som nå gjelder blir ansvaret for mål og rammer, samt fastsettelse av parkeringsordning og –avgift lagt til det politiske nivå mens operativ tilrettelegging/drift/håndheving blir lagt til Byingeniøren. Byingeniøren gis også myndighet til mindre praktiske endringer av avgiftene og justering innenfor konsumprisindeksen.

Det vil også bli etablert en ny P-automat på torvet som blir benyttet til innbetaling av dagleie for torvets oppstillingsplasser.

Torget i Tønsberg



9. Nye parkeringsanlegg

Kommuneplanen har avsatt arealer til nye parkeringsanlegg i randsonen av sentrum, og legger opp til at ny parkering i sentrum i hovedsak skal realiseres i offentlige parkeringsanlegg. Færre og større parkeringsanlegg til erstatning for flere små anlegg i sentrum kan gi grunnlag for tilrettelegging av et roligere trafikkbilde i indre del av sentrum.

I tillegg til de anlegg som er vist i sentrumsplanen, bør også et parkeringsanlegg med plan innkjøring fra krysset Slagenveien – Stoltenbergsgate til fjell i Haugar med adkomst direkte til blant annet torvet utredes. Et slikt fjellanlegg vil få gunstig plassering med korte gangavstander til store deler av sentrum og vil være et strategisk viktig instrument for å styre parkeringen i Tønsberg i fremtiden. Et slikt anlegg vil redusere ordinær biltrafikk i sentrum i tillegg til også å redusere letetekjøringen etter ledige parkeringsplasser i sentrum.

Parkeringsanleggene skal dekke parkeringsbehov for nybygg. Dersom tilgjengeligheten til sentrum ikke skal bli betydelig redusert, må nye parkeringsanlegg dessuten kompensere for parkeringsplasser som forsvinner ved bygging på tomter som nå brukes til parkering. Mål om å ta veksten i trafikken til sentrum med kollektive transportmidler, sykkel og gange tilsier at antall biloppstillingsplasser i sentrum ikke økes, men opprettholdes på 2015 nivå.

Det er rimelig å kreve at utbyggere i sentrum bidrar til å opprettholde tilgjengeligheten til sentrum. Slik krav til parkering er fastsatt for sentrum sone 1 i kommuneplanen vil næringsbygg i det hele tatt ikke bidra til parkering/biltilgjengelighet. Nye boligbygg i den indre del av sentrum må dessuten antas å få faktiske parkeringsbehov som overstiger de stilte minimumskrav til parkering. Nybygg i sentrum vil dermed bidra svært lite til etablering av nye parkeringsanlegg. Med forventede byggekostnader kan det på kort sikt ikke forventes at kommersielle inntekter vil dekke kostnader ved etablering og drift av parkeringsanlegg i sentrum med mulig unntak for Haugar.

Dersom utbyggere ble pålagt høyere krav til parkering, ville det for kommunen være naturlig å foreslå etablering av aksjeselskap for bygging av nye parkeringsanlegg. Et slikt selskap kunne få majoritet av privat aksjekapital. Med de krav til parkering som er stilt i kommuneplanen, ligger forholdene ikke til rette for dette. Det er mulig at utbyggere av boliger vil kunne ønske å delta, men kommunen må påregne å være «lokomotiv» og trekke det tyngste lasset.

Tønsberg Parkerings HOVED-STRATEGI

I Tønsberg sentrum skal vi omstrukturere parkeringstilbudet fra parkering på åpne plasser til parkering i parkeringsanlegg.

Vi skal opprettholde og oppnå større sirkulasjon på gateparkeringen med maks parkeringstid på 3 timer.



PARKERINGSSTRATEGI
for Tønsberg kommune Bydrift
2015–2019

Versjon 1, utarbeidet av Kjell Ivar Ødegård, Rambøll og Rune Gjerden, Byingeniør.

