



RINGERIKE KOMMUNE

Parkeringsstrategi Hønefoss 2020 - 2030

Hoveddokument

vedtatt i kommunestyret 06.02.2020

1 Avgrensning og parkeringssoner

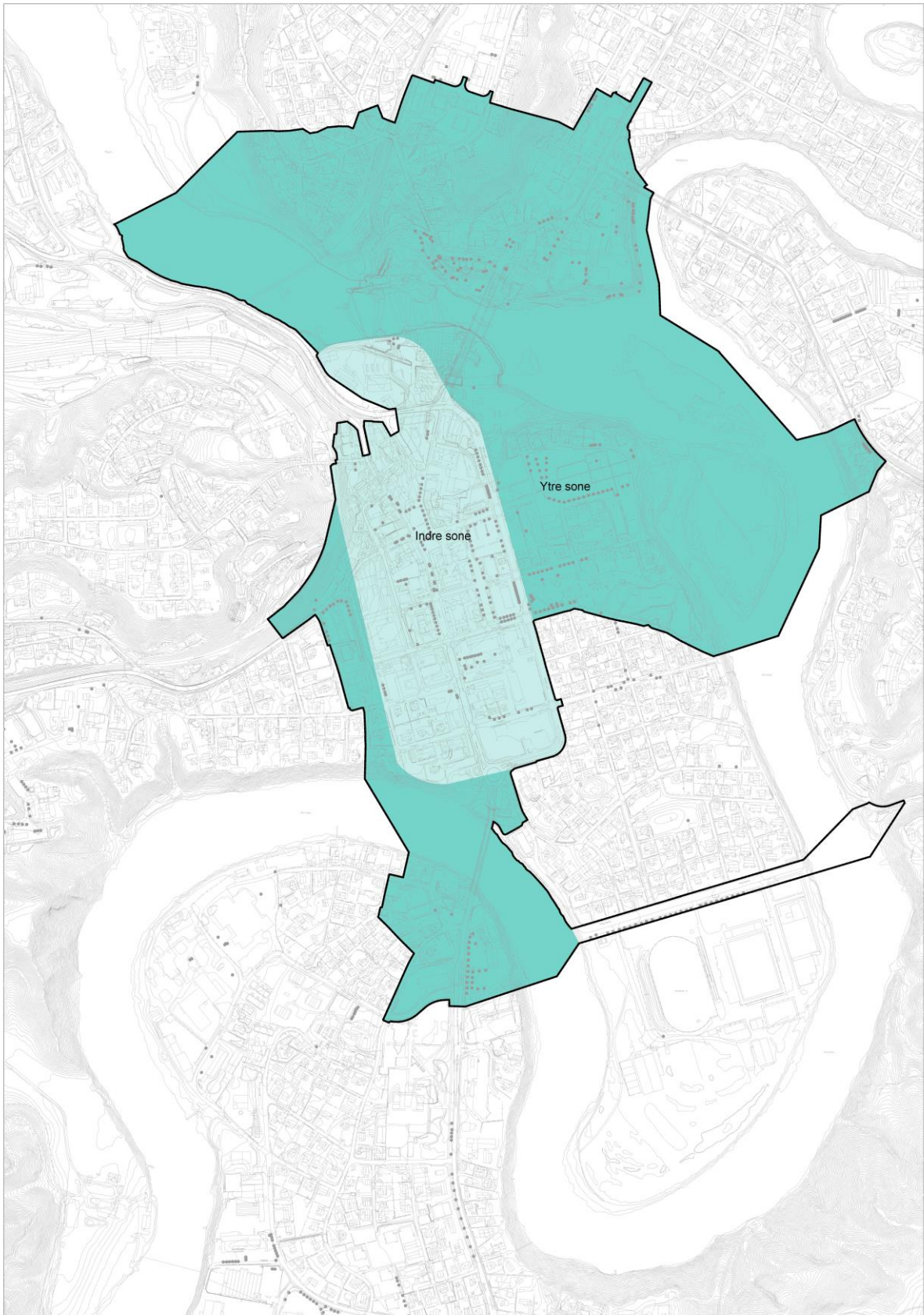
En god parkeringsstrategi er en av grunnsteinene for en vellykket byutvikling, fordi parkeringsløsningene har betydning for et aktivt, økonomisk vellykket og mangfoldig byliv.

Virkeområde for parkeringsstrategien følger avgrensningen til Områderegulering Hønefoss, byplanen, med unntak av Ringeriksgata som holdes utenfor. Dette er første steg på vei mot en parkeringsstrategi. Den skal ivareta to hensyn. Vi skal både bygge opp under nasjonale mål om nullvekst i personbiltransporten, samtidig som vi skal gjøre byen attraktiv og tilgjengelig for alle.

Parkeringsstrategien for sentrum er første skrittet på veien til en parkeringsstrategi for hele Hønefoss for å nå målene for ønsket byutvikling som ligger i byutviklingsstrategien (2018). På sikt vil det være naturlig å utvide parkeringsstrategien til å gjelde for hele Ringerike kommune i takt med utviklingen av kommunen.

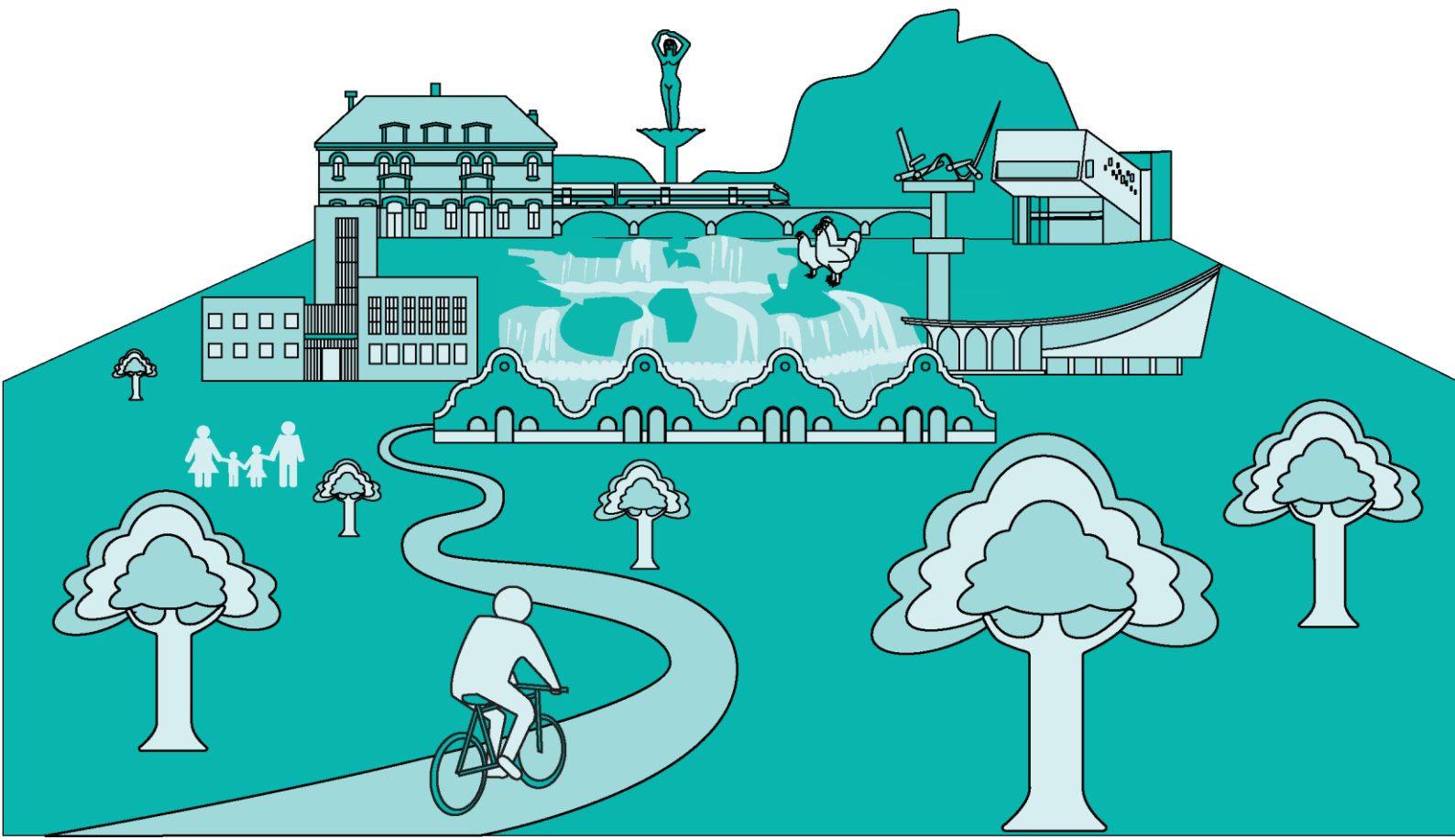
Nå er fokuset først og fremst på tiltak på kort sikt innenfor avgrensningen til områderegulering Hønefoss. Parkeringsstrategien viderefører målsettinger som er detaljert i byplanen for å stimulere og vitalisere handel, service, kultur og bosetting i sentrum.

Ved neste rullering av kommuneplanen er det viktig at parkeringsstrategien også rulleres. På den måten kan både området den gjelder utvides hvis det er ønskelig, samtidig som gode og dårlige erfaringer fra denne prosessen kan tas med i det videre arbeidet. Parkeringsstrategien vil være et levende dokument som også gir mulighet til å prøve ut tiltak og se effektene av dem.



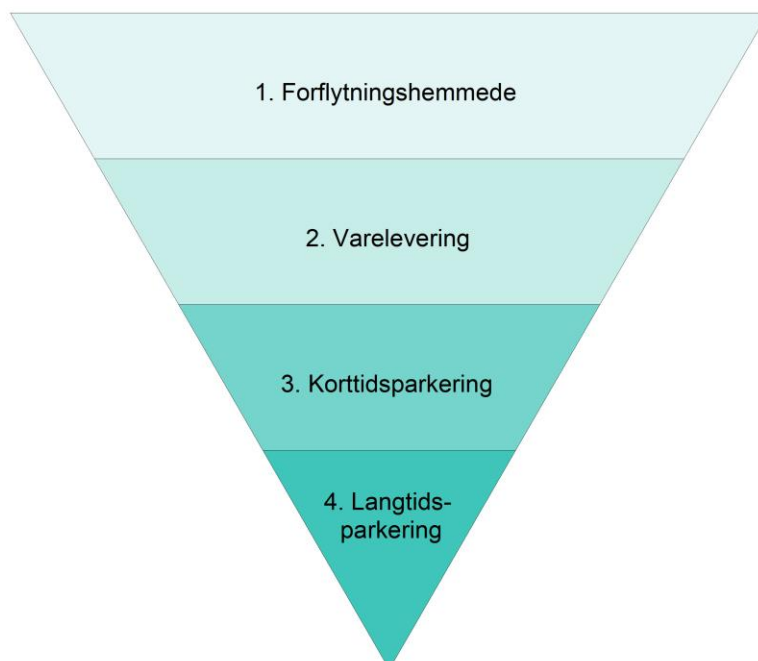
2 Mål

1. Hønefoss skal være attraktiv som bosted, handelsby og regionshovedstad.
2. Det skal være enkelt å komme seg nær sentrum med bil, inkludert å parkere. Samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
3. Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
4. Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum og bygge opp under nasjonale, regionale og lokale mål om nullvekst i personbiltransporten.
5. Parkeringspolitikken skal danne grunnlag for at bilparkering i sentrumskjernen reduseres gradvis over tid og det etableres parkeringer i utkanten av sentrum for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport.



3 Strategier

3.1 Strategi 1: Prioritering av bilgrupper



Forflytningshemmede

Parkeringsstrategien skal sikre parkeringsplasser i sentrum for parkering for forflytningshemmede. Kommunen vil opparbeide flere slike parkeringsplasser for å oppfylle kravet om parkering for forflytningshemmede.

Varelevering

Det skal jobbes for å bedre tilgjengeligheten for varelevering på gitte tidspunkter der det er nødvendig i byen. Dette gjelder også gågater.

Korttidsparkering

Det er ønskelig at så mange som mulig får god tilgjengelighet til byen. Derfor prisregulerer kommunen p-plasser nær Søndre Torv slik at besøkende opplever tilgjengelige korttidsparkeringer. Målet er å bygge opp under sentrumshandelen der.

Langtidsparkering

P-plasser tar opp mye areal i en by, men er nødvendig for å bygge opp under handel og aktiviteter. Derfor etablerer kommunen langtidsp-plasser bevisst i litt avstand til Søndre Torv slik at de som har behov for å parkere billigere over lengre tid får muligheten til det, samtidig som personer på kortere besøk lettere finner tilgjengelige p-plasser nært Søndre Torv.

3.2 Strategi 2: Nye parkeringsnormer med lavere minimums- og maksimumsnorm i sentrum

Ønsker om boliger for alle i sentrum forutsetter som hovedregel at det må vurderes parkeringstiltak som gir billigere boliger. Lav minimumsnorm på parkering for bebyggelse i

sentrum vil kunne gjøre det billigere å bygge boliger i byen og lettere å etablere nye arbeidsplasser i sentrum. Maksimumsnormen gir et signal om at parkeringstilgangen skal begrenses.

Lav minimumsnorm er et viktig virkemiddel som kan bidra til at det på kort og lang sikt kommer flere næringslokaler og boliger i sentrum, mens maksnorm er et virkemiddel på lengre sikt. Maksnorm er et trafikkbegrensende virkemiddel, men påvirker kun eksisterende bygg ved bruksendring, tilbygg, påbygg og ombygginger. Eksisterende bebyggelse og trafikk påvirkes ellers ikke av at maksnorm innføres.

I sentrum bør parkering for både bolig- og næringsutbygging samles og plasseres under bakken ved inngangen til hvert utbyggingsområde, eller i større anlegg. Områderegulering Hønefoss regulerer at ved behov for mer enn 10 parkeringsplasser innenfor et felt skal minst 85 % av parkeringsplassene ligge under terreng.

Tiltak Strategi 2:

- Parkeringsnormen revideres ved neste kommuneplanrullering.
- De nye normene setter både minimum- og maksimumskrav til parkering i sentrumsområdene og resten av kommunen.
- Parkeringsnormen legger opp til parkeringssoner, både for sentrum, stor-Hønefoss og resten av kommunen.

3.3 Strategi 3: Riktig antall, prising og plassering av p-plasser

Kommunen skal gå foran som et godt eksempel og bruke sine p-plasser til å bygge opp under aktiviteter i sentrum av byen. Ved å ha jevn rullering av biler på korttidsplassene i indre sone og skyve langtidsparkeringen til ytre sone, vil flere få mulighet til å kjøre inn til byen og bruke den. Dette forutsetter riktig dimensjonering, regulering og prising av p-plassene.

Gjennom samarbeid og/eller forpliktende avtaler med gårdeiere og næringsdrivende i sentrum skal kommunen stille plassene sine til rådighet slik at det bygger opp under aktiviteter i sentrum og inviterer til handel. Ved kommunens disponering av egne parkeringsplasser og i dialogen med andre eiere av parkeringsplasser, skal det også vurderes å transformere enkelte parkeringsplasser i sentrum der dette kan skape attraktive byrom og gode ferdselsårer for gående og syklende.

Kommunen sikrer tilstrekkelig med parkering for forflytningshemmede i tråd med parkeringsforskriften.

For å øke tilgjengeligheten på parkeringsplasser i sentrum viderefører kommunen betaling for el- og hydrogendrevet motorvogner. En bil tar like mye plass i bybildet uavhengig av utslipp. Endring av vegtrafikkloven begrenser takstnivået til 50 % av ordinær pris for el- og hydrogendrevet motorvogner. For øvrig skal det i tråd med parkeringsforskriften etableres flere parkeringsplasser med lademulighet.

Tidsrommet det innkreves p-avgift forblir uendret.

Indre sone

Det skal være høyere priser på kommunale p-plasser i indre sone enn i ytre sone. Dette for å få til økt rullering av parkerte kjøretøy. For å stimulere til økt bruk av byen tilbyr kommunen 2 timers gratis parkering i indre sone.

Ytre sone

Kommunale p-plasser i ytre sone skal være avgiftsbelagte. I ytre sone legger kommunen opp til tilstrekkelig antall rimelige p-plasser som støtter opp under sentrumshandelen.

Tiltak strategi 3:

- 2 timers gratis parkering på kommunale plasser i indre sone
 - Fast timespris i indre sone kr 22,-
 - Tiltaket trer i kraft 01.06.2020 og skal evalueres etter 7 måneders virketid i samarbeid med næringslivet
- Endre takster på alle avgiftsbelagte kommunale p-plasser i ytre sone
 - Fast timespris i ytre sone kr 15,-. Minimumbeløp kr 15,-
 - Tiltaket trer i kraft 01.06.2020 og skal evalueres etter 7 måneders virketid i samarbeid med næringslivet
- Tider for p-avgift:
 - Hverdager 07.00 - 17.00 (som før)
 - Lørdager: 07.00 – 17.00 (som før)
 - Søndag: gratis (som før)
- Lage en plan over når og hvor nye p-plasser for langtidsparkering skal etableres, inkludert ladestasjoner for elbiler. Dette ses i sammenheng med målet om at parkeringer etableres i utkanten av sentrum for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport, samt pendlerparkering for overgang til kollektivtransport.
- Prosjektere p-hus
- Etablere nye p-plasser for forflytningshemmede
- Innføre halv takst for el- og hydrogendrevet motorvogner på kommunale plasser
 - Vi avvikler dagens praksis med 2-timers fritak for p-avgift for el- og hydrogendrevet motorvogner.
 - Tiltaket trer i kraft 01.06.2020 og skal evalueres etter 7 måneders virketid i samarbeid med næringslivet

3.4 Strategi 4: Sambruk av parkeringsarealer i sentrum

Kommunen skal jobbe for å begrense antall p-plasser i sentrum som står ubrukt store deler av døgnet fordi man trenger parkeringstillatelse. Arealer i sentrum er kostbare og bør ikke stå tomme.

Tiltak strategi 4:

- Søke samarbeid med utdanningsinstitusjonen (Ringerike videregående skole) for bruk av p-plassene etter arbeidstid og i helgene.

- Gjøre parkeringsplassen på Rådhuset tilgjengelig for alle etter arbeidstid og i helgene.

3.5 Strategi 5: Opprettholde og etablere sykkelparkering

For å legge til rette for økt sykkelbruk skal kommunen etablere gode og til en viss grad varierte typer parkeringsmuligheter for sykkel så nært reisemål og sykkelruter som mulig. Viktige reisemål er skoler og utdanningsinstitusjoner, barnehager, arbeidsplasser, kollektivknutepunkter og holdeplasser, offentlige kontor- og servicefunksjoner, butikker, rekreasjonsområder og kultur- og idrettsarenaer.

Det må være enkelt, trygt og tørt å låse sykkelen i Hønefoss. Gode løsninger er viktig for å få sykkelandelen opp.

Tiltak strategi 5:

Investere i eksisterende og nye sykkelparkeringer i byen.

3.6 Strategi 6: Sikre god overgang fra personbil til tog

Kommunen skal være en pådriver for å få tilstrekkelig med parkeringsplasser i forbindelse med ny IC-stasjon i Hønefoss. God overgang mellom jernbane og andre transportmidler er viktig for å få flere til å benytte tog i hverdagen.

Tiltak strategi 6:

Samarbeide med aktuelle myndigheter for å sikre tilstrekkelig med p-plasser tilknyttet ny IC-stasjon.

