

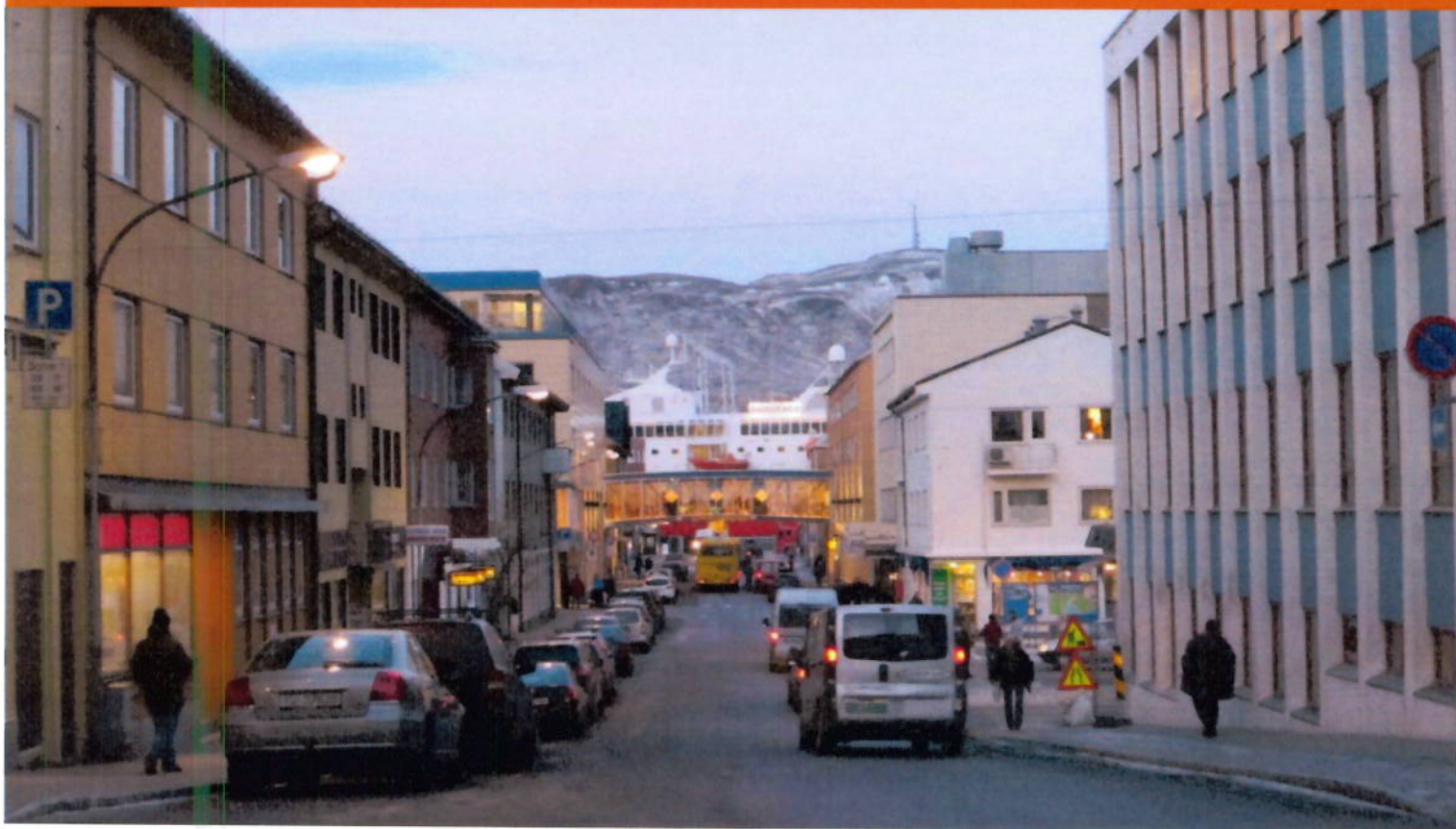


HAMMERFEST
KOMMUNE

Overordnet parkeringsstrategi



FOR HAMMERFEST SENTRUM



Innhold

1. Innledning.....	2
2. Bakgrunn	2
3. Mål	2
4. Avgrensning	3
5. Prosess og virkeområdet.....	3
6. Kommunens mål	4
7. Eksisterende styringsverktøy.....	4
7.1. Forskrift om vedtekter for parkering	4
7.2. Reguleringsplaner.....	5
7.2.3. Reguleringsplan for Hammerfest sentrum	5
7.2.4. Andre reguleringsplaner	6
8. Dagens situasjon og prognoser.....	6
8.1. Parkering	6
8.2. Trafikk	7
8.3. Støy.....	7
9. Viktige forvaltningsprinsipper	8
10. Langsiktig strategi	8
11. Styring av parkeringsbehovet.....	9
12. Gjennomføring av strategien.....	11
13. Virkemidler og oppfølging.....	11
14. Oppsummering.....	13

1. Innledning

Parkeringspolitikk er et kommunalt ansvar. Det er også et viktig virkemiddel innenfor lokal areal-, transport- og miljøpolitikk.

Parkeringspolitikken som stimulerer til høy bilbruk og stiller krav til et minimum antall plasser ved etablering av ny virksomhet kan bidra til dårligere utnyttelse av arealene og byspredning.

En mer bevisst parkeringspolitikk som begrenser parkering og tilrettelegger for kollektiv trafikk kan være et effektivt virkemiddel for å påvirke trafikk- og byutviklingen i en bærekraftig retning.

Parkeringspolitikken gir store muligheter for å påvirke byutvikling og sentrumsutvikling. Det er derfor en viktig kommunal oppgave å definere en helhetlig og langsiktig parkeringspolitikk som vil bidra til bedre miljø og positiv byutvikling.

2. Bakgrunn

Hammerfest kommune har de siste årene opplevd sterk vekst, både når det gjelder befolkningstall og bedriftsetableringer. Byggeaktivitet har vært høy, og det har kommet flere nye bygg i byens sentrum, både leilighetsbygg, butikker og kontorer. Byens vekst medfører også økende biltrafikk og økende behov for parkering.

Nedbygging av ledige arealer og byggevirksomheten i seg selv har medført at antall parkeringsplasser i sentrum har blitt redusert. Mangel på parkeringsplasser i sentrum har vært et gjennomgående tema både blant befolkningen og politikerne. Kommunen har derfor behov for å gjøre en grundig vurdering av parkeringsbehovene i sentrum.

Det planlegges fortsatt nye private byggeprosjekter i sentrum, ofte med parkeringsanlegg under bygningsmassen. Kommunen opplever det som utfordrende å vurdere plassering og størrelse på slike anlegg, samt aktualitet av kommunens deltakelse i utbygging av slike anlegg. Det oppstår også utfordringer i forhold til vurdering av frikjøp kontra etablering av parkeringsplasser.

Dagens situasjon i forhold til parkering oppleves som uoversiktlig. Det er flere lokale forskrifter og plandokumenter som berører parkering uten at det finnes en samlet strategi. Uklar fordeling av oppgaver og ansvar mellom Hammerfest kommune og Hammerfest Parkering KF bidrar til ukonsekvent forvaltning.

De ovennevnte utfordringene har skapt behov for å lage en overordnet parkeringsstrategi for Hammerfest sentrum.

3. Mål

Kommunen setter seg følgende overordnet mål for parkeringsstrategi for Hammerfest sentrum:

Overordnet parkeringsstrategi skal sørge for at beslutningene som tas i forhold til parkering er i samsvar med kommunens ønsker og mål uavhengig av hvor i organisasjonen beslutningene tas.

Det settes følgende delmål for arbeidet:

Avklare kommunens mål innenfor areal-, transport- og miljøpolitikk

Avklare kommunens strategi i forhold til parkering i sentrum og plassering av parkeringsanlegg basert på kommunens fremtidsmål

Avklare krav til etablering og utforming av parkeringsareal for private byggeprosjekter

Avklare fordeling av oppgaver og ansvar mellom Hammerfest kommune og Hammerfest

Parkering KF

Avklare behov for tiltak for å styre parkering i henhold til parkeringsstrategien

4. Avgrensning

Strategien fokuserer primært på Hammerfest sentrum. Sentrumsområdet her defineres fra Øvre Hauen til Storelva.



Situasjonen i øvrige områder blir vurdert og eventuelle tiltak blir anbefalt i den grad det er relevant for trafikk- og parkeringssituasjon i sentrum og/eller sentrumsutvikling.

5. Prosess og virkeområdet

Parkeringsstrategi er et strategisk dokument som skal ligge til grunn for alle beslutninger og tiltak som har innvirkning på parkering i Hammerfest sentrum.

Parkeringsstrategien er utarbeidet av kommunens administrasjon i samarbeid med administrasjonen til Hammerfest Parkering KF. Arbeidet forankres hos alle relevante enheter i kommunen.

Det legges opp til politisk behandling etterfulgt av offentlig høring og sluttbehandling i kommunestyret.

Parkeringsstrategien i seg selv er ikke et juridisk bindende dokument, men den danner grunnlag for videre prosesser som skal resultere i juridisk bindende planer.

6. Kommunens mål

Parkeringsstrategien skal bidra til å nå kommunens mål innenfor areal-, transport- og miljøpolitikk. Målene er forankret i kommuneplanens Samfunnsdel vedtatt 23.05.06 (Arealbruk, utbygging og infrastruktur – fokus på kvalitet og miljø) og prosesser og vedtak fra de siste årene.

Redusere lokale klimagassutslipp. Reduksjon av klimagassutslipp er et viktig nasjonalt mål, der Hammerfest kommune skal bidra med lokale tiltak.

Utbedre bymiljø og bomiljø i sentrale områder. Støy, luftforurensning og trafiksikkerhetsutfordringer har stor negativ innvirkning på bymiljø og bomiljø. Det er viktig å utbedre dagens situasjon og forhindre negativ utvikling i fremtiden.

Styrke sentrum og unngå byspredning. Sentrum skal være en attraktiv plass å oppholde seg i og besøke. Sentrum skal ha et rikt tilbud innenfor handel og kultur. Det er viktig at sentrum beskyttes mot konkurrerende etableringer utenfor sentrum. Slike etableringer bidrar også til byspredning som medfører høyere transport- og energikostnader og miljøulemper.

Effektiv arealbruk. Hammerfest kommune har mangel på tilgjengelig areal og anskaffelse av nytt areal er meget kostnadskreven. Det er viktig at arealet brukes effektivt når nye byggeprosjekter skal gjennomføres.

7. Eksisterende styringsverktøy

I dag forvaltes parkering hovedsakelig gjennom planarbeid og byggesaksbehandling. Forvaltningen baseres på gjeldende Forskrift om vedtekter for parkering (parkeringsforskriften). I Hammerfest sentrum forvaltes parkering i henhold til gjeldende reguleringsplan for Hammerfest sentrum og reguleringsplaner for enkelte områder i sentrum.

7.1. Forskrift om vedtekter for parkering

Forskriften stadfestet 12.03.2002 stiller krav til antall parkeringsplasser basert på type virksomhet. Når det gjelder bolig, skilles det mellom området avgrenset av reguleringsplan for Hammerfest sentrum og kommunen for øvrig.

Krav til parkering i forskriften gjelder dersom det i reguleringsplanen eller i reguleringsbestemmelsene ikke er fastsatt annet krav.

Forskriften åpner for at i stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal, kan det ved søknad innbetales et beløp til kommunen, pr. manglende plass, for bygging av parkeringsanlegg. Det forutsettes at midlene fra frikjøpsordningen øremerkes til parkeringsformål. Frikjøpsbeløpet fastsettes årlig i gebyr- og avgiftsregulativet for Hammerfest kommune.

7.2. Reguleringsplaner

7.2.3. Reguleringsplan for Hammerfest sentrum

Reguleringsplan for Hammerfest sentrum ble vedtatt 04.09.03. Følgende forutsetninger for parkering ble lagt til grunn ved utarbeidelse av sentrumsplanen:

Byen har underskudd på parkeringstilbud. De plassene som blir igjen i gatene foreslås avsatt til korttidparkering og HC-plasser.

Både fordi plassen er knapp og det at planen prioriterer gatebruken til andre formål, gjør at parkeringsareal må skaffes enten under bygg eller inne i fjellet.

Planen legger opp til at det inntil kjernen i sentrum kan bli et parkeringstilbud.

Planen krever at et nybygg på Gabrielsen-/Hauankaia bruker hele grunnplanet til parkering, for eget behov og eventuelt til utleie.

En egen reguleringsplan for et kompleks på Batteriet bør ha med at det også skal dekke egenparkering inne i anlegget, eventuelt også for utleie.

Inne i Salen kan det skaffes så mange parkeringsplasser det er behov og marked for.

Kostnadene for de parkeringsplassene som kan skaffes på denne måten, gjør at parkering på gategrunn må prises så høyt at det blir finansieringsgrunnlag for tiltaka planen anviser.

Planen inneholder følgende bestemmelser om parkering:

§ 2 Fellesbestemmelser, bestemmelse 2d)

Nybygg, ombygging og bruksendring skal ha parkeringsdekning i samsvar med kommunale vedtekter som gjelder på byggemeldingstidspunktet i forhold til bruks areal og enheter.

Parkeringsdekning kan skje ved lovhjemlet rett i privat eller offentlig fellesanlegg, eller på egen grunn der planen tillater det. Trær og grøntområder med betydning for klima og boligmiljø bør ikke fjernes til fordel for parkeringsplasser uten etter spesiell tillatelse fra kommunen.

For manglende parkeringsdekning skal det svares frikjøpsgebyr slik kommunestyret til enhver tid bestemmer. I tilfelle trange forhold, bør det svares frikjøpsgebyr og parkering skaffes i anlegg.

§4 Bestemmelser for konsentrert boligbebyggelse (S.B.10, 13, 14, 15), underpunkt 3

I S.B.10 skal det legges til rette for parkering der også bruk av sokkel/kjeller til dette skal utredes. Bebyggelsen i S.B.13, 14 og 15 kan helt eller delvis innfri kravet til parkeringsdekning ved frikjøp.

§ 5 Bestemmelser for forretningsbebyggelsen (S.B/F/K2 -23), underpunkt 10

I S.B/F/K 23 skal det være parkeringsdekning på egen grunn. I de andre områdene kan manglende parkering dekkes inn ved frikjøp.

§ 6 Bestemmelser for områder for parkering, forretning, bolig (S.P /F/B 2 og 3) 6b), underpunkt 1 og 2

I S.P /F /B.2 (Gabrielsenkaia og Hauankaia) kan det oppføres byggverk for parkering, forretning, kontor og bolig.

I bygninger i disse områdene skal hele grunnplanet på karnivå disponeres til bilatkomst/parkering/varemottak og levering. Et byggetiltak her skal dekke sitt eget behov for parkering på egen tomt.

6c), underpunkt 1

I S.P /F /B.3 (kvartalet Kirkegata/Storgata/Salsgata/Parkgata) kan det oppføres byggverk for parkering, forretning, kontor og bolig. Ved nybygg som dekker mer enn halve kvartalet skal bygget, i tillegg til å dekke eget behov for parkering, inneholde minst 100 parkeringsplasser for utleie.

7.2.4. Andre reguleringsplaner

Noen områder i sentrum er regulert gjennom egne planer som overstyrer reguleringsplan for Hammerfest sentrum. På området mellom Øvre Hauen og Storelva gjelder følgende planer:

Reguleringsplan for Findusområdet – Strandparken tilrettelegger for parkeringshus i underetasje, men åpner også for frikjøp ved manglende parkeringsdekning.

Reguleringsplaner for Salssiden østre og midtre del forutsetter parkering i underetasje eller på uteområdet. Disse planene er ferdig utbygd.

Reguleringsplan for Kirkeparken/Batteriet tilrettelegger for parkeringsanlegg under bakken på inntil 450 plasser, men det forutsettes at antall parkeringsplasser skal være i samsvar med kommunens parkeringsstrategi.

Reguleringsplan for parkeringsareal Batteriet tilrettelegger for parkeringsareal, evt. parkeringshus på inntil 2 etasjer (opptil kote +11).

8. Dagens situasjon og prognoser

Dagens situasjon i Hammerfest sentrum preges av relativt stor trafikk. Parkering i sentrum oppleves som problematisk, men det foreligger ikke konkrete nyere undersøkelser på dette området.

8.1. Parkering

Rapport av 2.mars 2005, utarbeidet av Rambøll Norge AS, anslår at på det tidspunktet var det behov for 432 nye parkeringsplasser i sentrum. Ved full utbygging av sentrum i henhold til Sentrumsplanen anslås behovet til 1683 nye parkeringsplasser i sentrum.

Den faktiske situasjonen har endret seg siden 2005. Ambisjoner og planer innen byutvikling har også utviklet seg de siste årene. Anslaget fra 2005 bør derfor kvalitetssikres før det tas beslutning om etablering av nye parkeringsplasser i sentrum.

En av endringene i parkeringssituasjonen er opprustning av riksvegen og kommunale gater i sentrum. Etter at opprustningsarbeidet er ferdig, vil det være ca.160 offentlige parkeringsplasser i sentrumsgatene mellom Øvre Hauen og Storelva. Området omfatter riksvegen og sentrumsområdet på vestsiden av riksvegen. Rådhusplassen og Sjøgata er ikke tatt med i beregningen, siden det foreligger planer om å frigjøre disse områdene for parkering.

8.2. Trafikk

I forbindelse med arbeidet med kommunedelplan for omkjøringsalternativer for RV94 mellom Saragammen og Fuglenes, utførte Statens Vegvesen trafikkregistreringer og –analyse som ble sammenfattet i en rapport datert 13.11.2009.

Rapporten viser 11 000 ÅDT i Hammerfest sentrum i 2008, der andel tunge kjøretøy utgjør kun 6%. Ca.40% av trafikken passerer sentrum, mens resten kjører innom sentrumsgatene. ÅDT for 2014 for samme området er beregnet til 12 200, og for 2034 – 14 800.

Rapporten påpeker at trafikkveksten som forventes er så stor at det vil være behov for reguleringstiltak på eksisterende veier, eksempelvis trafikksignalregulering i de mest belastede veikryssene og gangfeltene. Avgjørende er også fremtidig parkeringsstruktur i sentrum.

Rapporten konkluderer med at potensialet for avlastningen i sentrum er størst når både Salentunnelen, Fuglenestunnelen og tunnelpåkobling til sentrum ved kirka er etablert.

Rapporten påpeker samtidig at en vesentlig avlastning av sentrumsgatene, utover dagens gjennomgangstrafikk, vil i hovedsak først være gjennomførbart når et godt tilrettelagt parkeringsanlegg i Salen (eller tilsvarende) er etablert. I tillegg må et vesentlig antall parkeringsplasser i sentrumsgatene være sanert bort. Dette er med utgangspunkt i at tunnelsystemet er bygd.

I 2005 var det behov for cirka 1700 nye biloppstillingsplasser i Hammerfest sentrum (jamfør rapport 2.mars 2005, utarbeidet av Rambøll Norge AS). Med trafikkøkningen fram til 2034 vil tilsvarende behov være cirka 2.200 biloppstillingsplasser. Normalt beregner man at hver parkeringsplass gjennomsnittlig blir benyttet 4 ganger i døgnet. 2.200 parkeringsplasser gir en total trafikkbelastning på veinettet i sentrum på cirka 8.800 kjøretøy per døgn.

Arbeidet med kommunedelplanen viser at trafikk og parkering må ses i sammenheng. Det fremstår klart at avlastningsvei i tunnel er meget viktig for miljøet i sentrum og langs riksveien. En annen viktig konklusjon er at parkeringsanlegg i forbindelse med avlastningsveien vil lede mer trafikk i tunnel og samtidig bidra til å redusere biltrafikken i sentrum.

8.3. Støy

Kilde Akustikk utførte etter oppdrag fra Statens vegvesen kartlegging av vegtrafikkstøy i Hammerfest. Støykartet og støyrapporten datert mai 2010 angir støysoner for vegtrafikk etter gjeldende retningslinje T-1442 i Hammerfest og Rypefjord i prognoseår 2030.

Kartleggingen viser at bebyggelsen langs riksvegen ligger i rød og gul støysoner. Resultatene påpeker en alvorlig miljøutfordring for sentrum og de øvrige områdene langs riksvegen. Hvis situasjonen utvikler seg som antatt, vil det være behov for tiltak på eksisterende bebyggelse. Prognosene innebærer også betydelige restriksjoner i forbindelse med fremtidige byggeprosjekter i sentrum og langs riksvegen.

Kartleggingen bekrefter behovet for å avlaste eksisterende riksveg for trafikk.

9. Viktige forvaltningsprinsipper

Parkeringsstrategien skal ligge til grunn for all forvaltning og regulering av parkering i Hammerfest kommune. Det er viktig at parkeringspolitikken utøves likt i hele kommunens organisasjon, slik at alle tiltak bidrar til å oppnå kommunens mål innenfor areal-, transport- og miljøpolitikk uavhengig av hvor i organisasjonen beslutningene tas.

Kommunens administrasjon skal planlegge lokalisering og omfang av parkering i Hammerfest kommune i tråd med parkeringsstrategien og i samarbeid med Hammerfest Parkering KF. Hammerfest Parkering KF skal forvalte eksisterende offentlige parkeringsplasser i tråd med parkeringsstrategien og etablere nye parkeringstilbud i henhold til kommunens planer og vedtak. Det har vært uklar ansvarsfordeling mellom kommunens administrasjon (Plan og Utvikling) og Hammerfest Parkering KF, spesielt når det gjelder etablering av nye parkeringstilbud. Det er viktig at planlegging av nye parkeringstilbud gjennomføres av Plan og Utvikling som til enhver tid har oversikt over utbyggingssituasjonen og overordnet planlegging. Det er allikevel nødvendig at Hammerfest Parkering KF deltar i slike prosesser og bidrar med sin kompetanse og erfaring. Når beslutning om etablering av ny parkering er tatt, gjennomfører Hammerfest Parkering KF eventuell bygging, drift og forvaltning av parkeringsplasser og - anlegg.

Hovedvekten av parkering skal være offentlig. Parkeringspolitikken er et viktig verktøy for byutvikling. Gjennom å eie og forvalte parkeringsplasser har kommunen kontroll over dette viktige virkemidlet og kan relativt raskt gjennomføre endringer som vil styre byutvikling i ønsket retning. Det er derfor viktig å unngå etablering av private parkeringsanlegg, spesielt i sentrum.

10. Langsiktig strategi

Gateparkering forbeholdes korttidsparkering med høy utskifting. Langtidsparkering skal skje i et parkeringsanlegg i Salfjellet.

Gateparkering skal først og fremst ivareta tilgjengeligheten for besøkende til virksomheter i sentrum. Tilgjengelighet er en viktig forutsetning for handel og tjenestevirksomheter i sentrum. Per i dag opptas mange av parkeringsplassene i sentrum av langtidsparkerende som bor og/eller jobber i sentrum. Gateparkering må gjøres mer tilgjengelig for tilfeldige besøkende ved å stimulere til høy utskifting, mens langtidsparkering må skje perifert.

Sentrumsplanen ivaretar allerede prinsippet med korttidsparkering i gatene og langtidsparkering i anlegg. Planen tilrettelegger imidlertid for parkeringsanlegg både i sentrum og i Salfjellet. Plassering av parkeringsanlegg er en viktig beslutning som har stor innvirkning på trafikkmønster og sentrumsutvikling.

Plassering av felles parkeringsanlegg i sentrum (Findusområdet, Kirkeparken osv.) vil medføre at trafikken blir kanalisert inn i sentrumsgatene. Det vil sannsynligvis være behov for flere enn ett anlegg, noe som vil medføre kjøring mellom anleggene. En slik løsning vil vanskeliggjøre oppnåelse av målet om bedre bymiljø. Bevegelsesmønstret i sentrum vil fortsatt være i stor grad bilbasert. Områdene i tilknytning til parkeringsanlegget vil tiltrekke seg flere besøkende, mens de øvrige handlegater vil være mindre attraktive. Utbygging av parkeringsanlegg i tilknytning til private utbyggingsprosjekter vil også innebære utfordringer i forhold til fordeling av ansvar og kostnader mellom utbyggeren og kommunen og begrense

fleksibilitet for fremtidig utøvelse av kommunens parkeringspolitikk. Selv om parkeringsanleggene vil løse parkeringsbehovet, vil de i liten grad bidra til å skape en attraktiv og levende sentrum.

Et stort parkeringsanlegg i Salfjellet i forbindelse med fremtidig avlastningsvei i tunnel peker seg ut som den mest optimale langsiktige løsningen. Anlegget lokalisert tett inntil sentrum med utgang til Ole Olsens plass vil dekke behovet for langtidsparkering for hele sentrumsområdet. Det vil også bidra til mer aktivitet i sentrum og stimulere bruk av offentlige rom som Finduspromenaden, Rådhusplassen og Sjøgata når disse oppgraderes i henhold til planene. Plassering av anlegget vil også kanalisere flere kunder i sentrumsgatene, slik at forretningene i sentrum får bedre kundegrunnlag. Ved å kanalisere biltrafikken inn i fjellanlegget vil man i tillegg oppnå store forbedringer i forhold til støy, forurensning og trafiksikkerhet i sentrum.

Parkeringsanlegget i Salen supplert med nødvendig gateparkering skal gi byens innbyggere og besøkende et godt og forutsigbart parkeringstilbud i Hammerfest sentrum.

For at parkeringsanlegget i Salen skal fungere optimalt, må følgende forutsetninger være på plass når anlegget står ferdig:

Det skal ikke finnes andre parkeringsanlegg for felles bruk mellom Øvre Hauen og Storelva, verken i offentlig eller privat regi.

Forvaltning av gateparkering i sentrumsområdet skal bidra til høy utskifting, slik at tilgjengelighet til parkeringsplassene i sentrum økes.

Parkeringsanlegget i Salen kan realiseres i sammenheng med den nye avlastningsveien i tunnel, eller som et selvstendig anlegg. Uansett hvilket valg som gjøres i forhold til bygging, vil det ta minst 5 år til dette kan bli en realitet.

Det vil derfor være nødvendig med kortsiktige tiltak i mellomtiden, men det er avgjørende at alle tiltak som har innvirkning på parkering og trafikk i sentrum legger til rette for at parkeringsanlegget i Salen kan realiseres.

11. Styring av parkeringsbehovet

Parkeringsbehovet oppleves forskjellig av forskjellige brukere og har sterk tilknytning til innbyggernes holdninger. Parkeringspolitikk må ivareta det reelle parkeringsbehovet som er nødvendig for stedets funksjonalitet, men bør ikke stimulere til høy bilbruk. Utstrakt bruk av bil bidrar til utslipp av klimagasser, støy og forurensning, samt stiller krav til anskaffelse og drift av nye parkeringsplasser som er kostnadskrevende. Det anses lite kritisk for sentrum om andel bilreiser til arbeid og studiested blir redusert, fordi de færreste velger annet arbeids- eller studiested fordi de ikke kan reise med egen bil. Det er viktig å jobbe med å redusere parkeringsbehovet og finne en optimal ballanse mellom kollektivtransport og privat biltransport før det eventuelt anskaffes nye parkeringsplasser.

Avvikle all gratis parkering i sentrum. Dette tiltaket vil avdekke betalingsvilje for parkering og vise det reelle parkeringsbehovet i sentrum.

Innskjerpe utdeling av parkeringskort. Mange parkeringsplasser i sentrum opptas av kortbrukere i forbindelse med langtidsparkering. Dette er sterkt medvirkende til det høye

belegget på sentrale parkeringsplasser. Tildeling av parkeringskort må reduseres til et minimum.

Innføring av boligsoneparkering. De som bor i sentrum og ikke har parkering på egen grunn får i dag mulighet til å få parkeringskort til en relativt lav pris som gjelder i hele sone 2. Dette legger press på parkeringsplassene i sentrum (f.eks. Kirkegata, Batteriet). Samtidig opplever beboere i sentrumsnære boliggate at deres parkeringsplasser opptas av andre langtidsparkerende. Disse utfordringene kan løses ved at parkeringskort erstattes med boligsoneparkering. Det må vedtas lokal forskrift for å kunne innføre boligsoneparkering etter Parkeringsforskriftens §7. Boligsoneparkering innebærer at alle som har bil og bor i det aktuelle område tilbys P-kort, mens andre må betale ordinær parkeringsavgift. Det er vanlig å fastsette avgiften for parkeringskort slik at inntektene gir dekning av kostnadene ved ordningen.

Utarbeide kollektivplan for Hammerfest. Det bør gjøres en vurdering av kollektivtilbudet i Hammerfest for å se på forbedringsmuligheter. Det kan søkes tilskudd på inntil 75% fra Statens vegvesen til gjennomføring av kollektivplanen. Eventuelle forbedringer av kollektivtilbudet som følge av dette arbeidet vil kunne påvirke parkeringsbehovet i sentrum.

Utbedre muligheter for gang- og sykkeltrafikk. Hammerfest har relativt høy andel av bosettingen i og nær sentrum. Dette åpner for at en betydelig andel av besøksreiser til sentrum kan skje til fots eller med sykkel. Statens vegvesen har i samarbeid med kommunen begynt å utarbeide en Plan for sammenhengende sykkelvegnett i Hammerfest (videre Sykkelplanen). Planarbeidet og gjennomføring av tiltak som blir anbefalt i Sykkelplanen må prioriteres.

Innføre krav om sykkelparkering. Sykkelparkering må tilrettelegges på lik linje med bilparkering for å stimulere bruk av sykkel.

Avklare muligheter for parkering av større kjøretøy. Parkering av større kjøretøy som trailere, busser, bobiler osv. oppleves som et problem i dag, fordi det ikke er anvist hvor slik parkering skal skje. Dette skaper ytterligere konkurranse om parkeringsplassene i og nær sentrum. Det er vanskelig, og heller ikke nødvendig, å løse hele dette parkeringsbehovet i sentrum, der etterspørsel etter parkering er størst. Denne utfordringen bør vurderes i en større sammenheng ved rullering av kommunedelplanene for Hammerfest og Rypefjord.

Redusere gateparkering i eksisterende boligområder utenfor sentrum. Fri gateparkering i boligområdene bidrar til økt bilbruk, som i sin tur bidrar til økt parkeringsbehov i sentrum. Det innebærer også utfordringer i forbindelse med snørydding. Parkering utenfor gategrunn frigir gateareal og gjør at det ikke er restriksjoner som forhindrer at bilen kan etterlates hjemme. Det må innføres forbud mot gateparkering i områdene der parkering kan og skal skje på egen tomt. Det må vurderes andre tiltak (for eksempel avgi kommunal grunn) der parkering på egen tomt ikke er mulig. Etablering av felles parkeringsplasser for boligområdene kan være en løsning der det finnes egnet areal. Det skal ikke tilrettelegges for gateparkering ved planlegging av nye boligområder.

Hammerfest er i sterk vekst, og det forventes mange nye innbyggere og nye bedriftsetableringer, noe som kommer til å skape mer trafikk og økt behov for parkering. Målet er at tiltakene ovenfor skal på lang sikt bidra til å begrense antall reiser med privat bil til sentrum, slik at behov for nye parkeringsplasser i sentrum ikke øker eller øker minst mulig. På kort sikt vil tiltakene avdekke det reelle parkeringsbehovet og vil danne et godt grunnlag

for å vurdere hvor mange nye parkeringsplasser det er behov for i sentrumsområdet, både i dag og ved ytterligere utbygging av sentrum.

12. Gjennomføring av strategien

Samtidig som det må jobbes med å balansere parkeringsbehovet, må det legges grunnlag for gjennomføring av den langsiktige strategien.

Tilpasse gjeldende planer og utarbeide nye planer slik at etablering av parkering i nye byggeprosjekter i sentrum unngås med unntak av parkering til boliger. All langtidsparkering i forbindelse med arbeid, handel og tjenestetilbud må styres inn i Salen anlegget. Denne type parkering tåler litt avstand mellom parkering og destinasjon. Det er imidlertid viktig at det sikres tilstrekkelig med HC parkering i umiddelbar nærhet av tilbudene. Boliger er avhengig av parkering i umiddelbar nærhet, og parkering bør være tilstrekkelig dimensjonert. Det må derfor tilrettelegges for parkering i nye boligprosjekter. For å gjennomføre denne strategien, må det gjøres nødvendige endringer i gjeldende reguleringsplaner for Hammerfest sentrum, Findusområdet/Strandparken og Batteriet/Kirkeparken. Det legges opp til at det svares frikjøpsgebyr der det ikke skal etableres parkering på egen grunn. Samme strategi gjelder ved utarbeidelse av nye planer i sentrum.

Innføre maksimumsnormer for parkering utenfor sentrum for alle etableringer med unntak av boliger. En begrensning av antall parkeringsplasser som tillates kan påvirke utbyggeres og næringsdrivendes preferanse for hvor de vil etablere sin virksomhet. Maksimumsnormer kan bidra til at arealet som anvendes til parkering blir begrenset, til større tetthet i utbyggingen og til at steder med muligheter for god kollektivbetjening blir foretrukket. Det er viktig at strenge krav og høye kostnader i forbindelse med parkering ved etablering i sentrum ikke medfører at etableringer tvinges ut av sentrum. For å oppnå nødvendig balanse mellom sentrum og resten av Hammerfest og Rypefjord, må det stilles strengere krav til parkering ved etablering også utenfor sentrum. Overflateparkering som er den billigste for utbyggeren, men den minst gunstige i forhold til arealbruk må begrenses. Parkering skal hovedsakelig være integrert i bebyggelsen. Når det gjelder boligparkering, er det riktig å bygge nok parkeringsplasser, slik at mangel på parkeringsplass ikke forhindrer at bilen kan etterlates hjemme. Minimumsnormer skal derfor beholdes ved etablering av nye boliger.

Etablere midlertidige parkeringsplasser i sentrumsområdet. Det kan oppstå behov for flere parkeringsplasser i sentrum før parkeringsanlegget i Salen kan tas i bruk. Dette vil være spesielt aktuelt hvis Findusområdet bebygges og/eller hvis Rådhusplassen og Sjøgata skal gjøres bilfri. Den midlertidige parkeringen må avvikles når parkeringsanlegget i Salen er bygd. Det er derfor veldig viktig at det ikke etableres permanente og kostbare anlegg, men midlertidige og rimelige parkeringstilbud som enkelt kan fjernes eller konverteres til andre formål. Parkeringen bør være offentlig, slik at kommunen har kontroll over drift og avvikling.

13. Virkemidler og oppfølging

Tabellen nedenfor oppsummerer tiltakene med angivelse av tidspunktet for gjennomføring og fordeling av ansvaret for gjennomføring.

Det foreslås tiltak både i og utenfor sentrum, men alle tiltakene har innvirkning på parkeringssituasjonen i sentrum. Tiltakene er sortert etter tidspunkt for gjennomføring.

Nr.	Tiltak	Tidspunkt	Ansvar	Forutsetninger
1	Innføre krav til sykkelparkering	Fortløpende, i kommende reguleringsplaner og ved rullering av kommunedelplanene	Plan og Utvikling	
2	Innføre maksimumsnormer for parkering utenfor sentrum	Fortløpende, i kommende reguleringsplaner og ved rullering av kommunedelplanene	Plan og Utvikling	
3	Utbedre muligheter for gang- og sykkeltrafikk	Fortløpende, oppstart sommeren 2011	Teknisk prosjekt og drift i samarbeid med Statens vegvesen	Sykkelplasser for Hammerfest må være ferdigstilt med forslag til tiltak.
4	Innskjerpe utdeling av parkeringskort	I løpet av 2011, ny ordning fra 2012	Hammerfest Parkering KF	
5	Innføre boligsoneparkering	I løpet av 2011	Hammerfest Parkering KF	Det må vedtas lokal forskrift.
6	Avvikle all gratis parkering i sentrum	I løpet av 2011	Hammerfest Parkering KF	Boligsoneparkering må være innført.
7	Vurdere tiltak som kan redusere gateparkering i eksisterende boligområder utenfor sentrum	I løpet av 2011	Teknisk prosjekt og drift og Plan og Utvikling i samarbeid med Hammerfest Parkering KF	
8	Endre reguleringsplanene for Hammerfest sentrum, Findusområdet/ Strandparken og Batteriet/Kirkeparken	I løpet av 2011	Plan og Utvikling	
9	Avklare muligheter for parkering av større kjøretøy	I forbindelse med rullering av kommunedelplanene for Hammerfest og Rypefjord, 2011-2013	Plan og Utvikling	
10	Vurdere mulige midlertidige parkeringstilbud i sentrum i påvente av Salen anlegget (mulighetsstudie)	2011 – første halvdel av 2012	Plan og Utvikling i samarbeid med Hammerfest Parkering KF	Tiltaket må ses i sammenheng med tiltak 11
11	Gjennomføre ny	I løpet av første	Hammerfest	Tiltakene 4-6 må

	vurdering av parkeringsbehovet i sentrum	halvdel av 2012	Parkering KF i samarbeid med Plan og Utvikling	være gjennomført.
12	Utarbeide kollektivplan for Hammerfest	I løpet av 2012	Plan og Utvikling	Det må bevilges egenandel for planarbeidet fra kommunen i 2011. Kommunen må få tilskudd fra Statens vegvesen i januar 2012.
13	Innføre styring av gateparkering i hele sentrum som bidrar til høy utskiftning	I løpet av 2012	Hammerfest Parkering KF	Midlertidige parkeringstilbud i sentrum for langtidsparkering må være etablert.
14	Planlegge parkeringsanlegg i Salen	2012-2014	Plan og Utvikling og Teknisk prosjekt og drift i samarbeid med Hammerfest Parkering KF og Statens vegvesen	Tiltak 11 må være gjennomført.
15	Bygge parkeringsanlegg i Salen	2014-2015	Hammerfest kommune (må avklares nærmere)	Planlegging må være gjennomført. Finansiering må være avklart.

14. Oppsummering.

Parkeringsstrategien legger opp til at parkering i sentrum skal skje i kombinasjon av langtidsparkering i anlegget i Salen (evt.midlertidige kommunale tilbud i mellomtiden) og korttidsparkering i sentrumsgatene. Dette vil sikre et forutsigbart parkeringstilbud som ivaretar parkeringsbehovene i sentrum på en god måte.

Ved å styre trafikk i parkeringsanlegget i Salen vil sentrum oppleve en vesentlig forbedring med tanke på støy, luftforurensning og trafikksikkerhet.

Plassering av parkeringsanlegget med utgang til Ole Olsens plass vil bidra til aktivitet i sentrumsgatene og i byens offentlige rom, samt stimulere til fysisk aktivitet i hverdagen. Anlegget og utgangen ligger meget sentralt og i kort avstand til både eksisterende og planlagte tilbud og funksjoner i sentrumsområdet.

Det foreslås i tillegg tiltak som skal begrense antall reiser med privat bil til sentrum og stimulere til bruk av kollektivtrafikk og sykkel.

Det foreslås også tiltak som skal motvirke byspredning og sikre at sentrum fortsatt skal være attraktiv for nye etableringer.

Løsningene som forelås i parkeringsstrategien vil skape et attraktivt og aktivt sentrum og bidra til en samfunnsutvikling som fremmer trivsel og folkehelse.