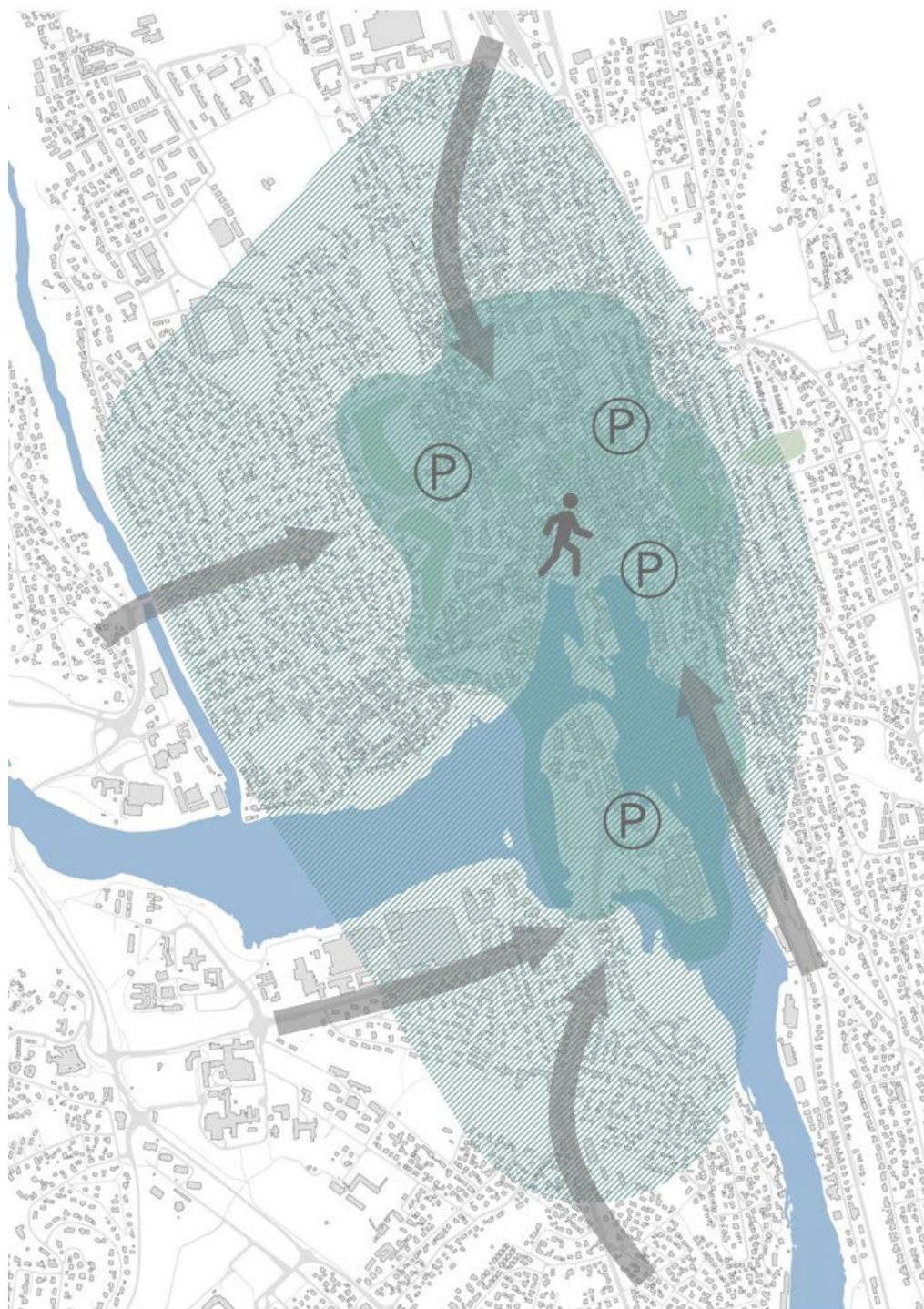


PARKERINGSSTRATEGI

SKIEN SENTRUM



Innhold

1 Innledning	3
2 Prinsipper for parkering i Skien sentrum	4
2.1 Kantparkering	5
2.2 Langtidsparkering	7
2.3 Randsoneparkering (boligsoneparkering).....	9
2.4 Sykkelparkering	11
2.6 Turistparkering	12

1 Innledning

Skien sentrum skal være attraktivt for besøkende, bosatte og næringslivet. Da må tilgjengeligheten være god for alle brukergrupper og med alle transportmidler. For dem som kommer med bil eller sykkel må det være enkelt å finne en plass å sette fra seg transportmiddelet.

Parkeringsdekningen for bil i Skien sentrum er i dag god, men det er stor etterspørsel etter kantparkering. Med befolkningsvekst og økt næringsaktivitet er det forventet at etterspørselen etter parkeringsplasser vil øke. Parkeringsstrategien skal sørge for at det er tilstrekkelig med parkeringsplasser og at parkeringsplassene utnyttes best mulig.

Det er i dag en utfordring at attraktive kantparkeringsplasser opptas hele dagen av arbeidstakere i sentrum. Dermed beslaglegges plasser som alternativt kunne vært brukt til kunder og andre på kortidsbesøk. Det er derfor ønskelig å få mer rotasjon på bruken av de verdifulle kantparkeringsplassene.

Parkeringsstrategien slår fast at det skal tilrettelegges for kantparkering i bygatene. Ved progressiv prising skal det være rimelig å parkere for en kort stund, mens det skal bli dyrt om man skal stå lenge. På den måten skapes rotasjon, slik at det stadig er ledige parkeringsplasser i bygatene. Parkeringsanleggene Bygarasjen, Marensro, Langbrygga og Klosterøya foreslås videreutviklet som mobilitetspunkter tilrettelagt for langtidsparkering. Mobilitetspunktene skal ha tilleggsfasiliteter som f.eks. vask og service, enkle varemottak, parkering for bysykkel og mikromobilitet, samt bildeling. Mobilitetspunktene etableres ved innfartsårene til sentrum slik at man unngår letekjøring etter langtidsparkering i sentrum.

Når det blir dyrere å stå parkert lenge i bygatene kan det gi økt press på kantparkering i nærliggende boligområder. Strategien anbefaler derfor at det tilrettelegges med boligsoneparkering i boligområder i og rundt sentrum.

Parkeringsstrategien slår også fast at det skal etableres sikker og trygg sykkelparkering spredt rundt forbi i sentrum, og særlig ved viktige reisemål og i gågater og bygater.

Parkeringsstrategien forteller hvilke prinsipper kommunen skal legge til grunn for sin parkeringspolitikk. På denne måten skapes forutsigbarhet for byens næringsdrivende, investorer og befolkningen ellers. Strategien må sees i sammenheng med «Gatebruksplan for Skien sentrum» som gir føringer for utforming av gatene i sentrum. Det foreligger også et eget vedlegg «Kunnskapsgrunnlag for parkeringsstrategi for Skien sentrum» som gir faglig bakgrunn for strategien.



Flateparkering på Marensro som strategien peker på som et fremtidig mobilitetspunkt

.....
WSP ved Are Kristiansen har vært rådgiver for parkeringsstrategien.

2 Prinsipper for parkering i Skien sentrum



- Parkering i sentrum skal være tilgjengelig og attraktivt
- Det skal være god informasjon om parkeringstilbudet
- Pris må aldri overstige parkeringsgebyr
- Pris må være lik for alle typer kjøretøy

Parkering i sentrum skal være tilgjengelig og attraktivt

Sentrum er en møteplass for aktiviteter, kultur, byliv og handel. For at sentrum skal få utfolde sin rolle som møteplass må parkeringsplasser være tilgjengelige og attraktive. Parkeringsplassene i sentrum skal være spesielt tilgjengelig for handlende, besøkende, vareleverandører og forflytningshemmede.

Det skal være god informasjon om parkeringstilbudet

Bedre informasjon om parkeringstilbudet vil gjøre det lettere for brukerne å forstå situasjonen. Bedre informasjon skal også gjøre det mer attraktivt for handel- og næringslivet å etablere seg i sentrum.

Pris må aldri overstige parkeringsgebyr

I dag er den nasjonale satsen for parkeringsgebyr på 900 kr (2022). Satsene reguleres hvert femte år i takt med endringer i konsumprisindeksen. Parkeringstakster i Skien, som for eksempel døgnpris i parkeringsanlegg, må aldri overstige parkeringsgebyret slik at det lønner seg å ikke betale for parkering.

Pris må være lik for alle typer kjøretøy

En bil opptar like mye plass uavhengig av om det er en elbil eller fossilbil. Tiden er moden for felles regulering av alle kjøretøy.

2.1 Kantparkering

Kantparkering er langsgående parkeringsplasser i offentlige gater. Kantparkering er en begrenset ressurs som er svært etterspurt for alle type brukere i sentrum.



- Det skal legges til rette for kantparkering i bygatene
- Prisen for kantparkering skal være høyere enn andre parkeringsalternativer
- Progressive takster skal sikre parkeringssirkulasjon og tilgjengelighet
- Kantparkering skal utformes langsgående og ikke skråstilt

Det skal legges til rette for kantparkering i bygatene

For at sentrum skal være tilgjengelig og attraktivt for handlende og besøkende, må verdifull kantparkering prioriteres for dem som har størst behov for å parkere nærme sin destinasjon. I bygatene vil handlende, besøkende, varelevering og forflytninghemmede ha høy prioritet.

Prisen for kantparkering skal være høyere enn andre parkeringsalternativer

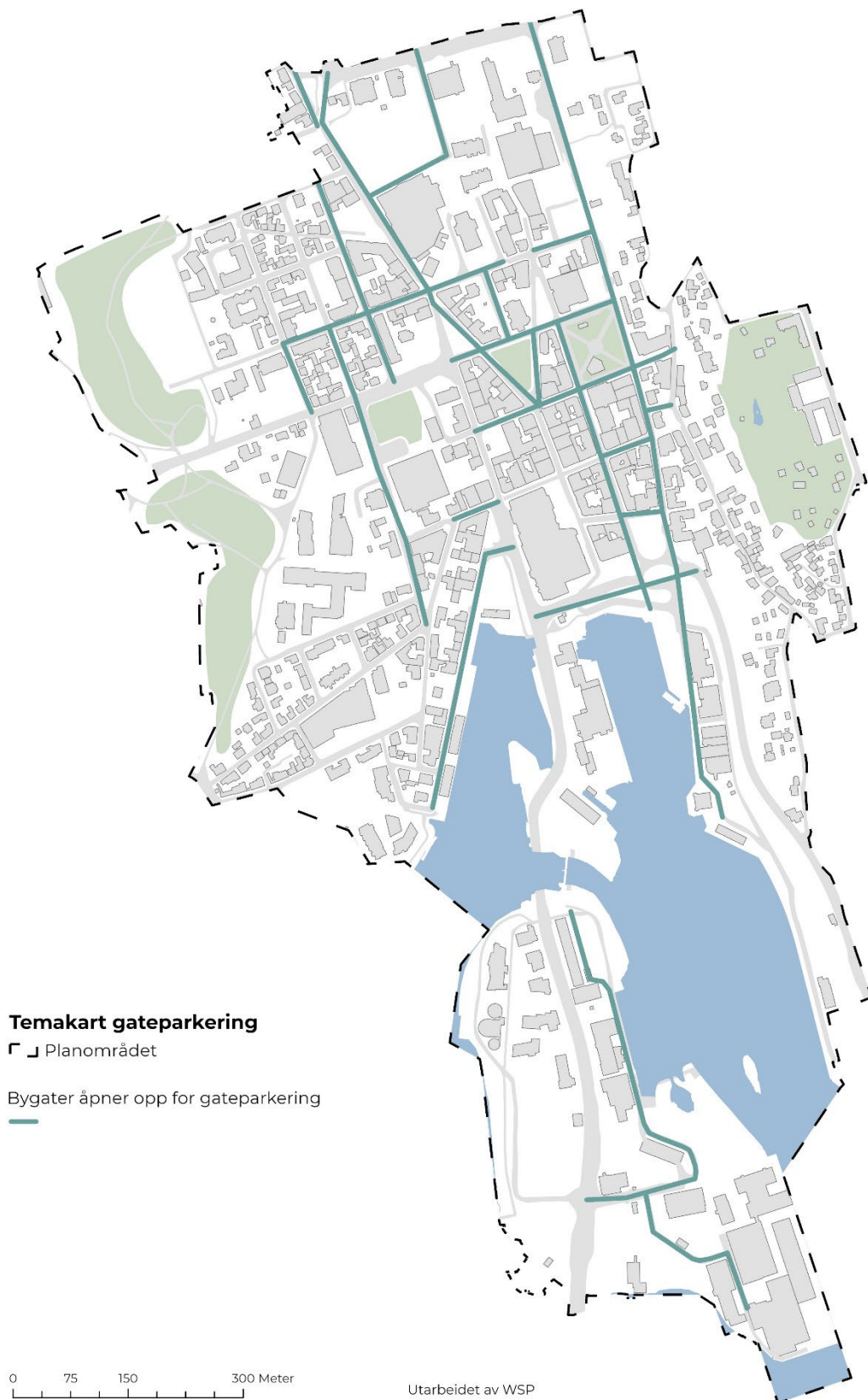
Kantparkering er det mest verdifulle parkeringsarealet. Det skal ikke lønne seg for arbeidstakere å stå en hel dag å oppta kantparkering som burde vært frigjort for handlende. Gjennom riktig prisregulering skal arbeidstakere og andre som trenger å stå parkering lenge stimuleres til å parkere på langtidsparkeringene i og rundt sentrum.

Progressive takster skal sikre parkeringssirkulasjon og tilgjengelighet

Med progressive parkeringstakster, der prisen øker jo lenger man står parkert, vil gjennomsnittlig parkeringstid reduseres, tilgjengeligheten og sirkulasjonen økes og «letekjøringen» uteblir. Med effektiviserte parkeringsplasser kan man også fjerne parkeringsplasser i sentrum uten at tilgjengeligheten nødvendigvis blir redusert. Progressive parkeringstakster vil også sikre større fleksibilitet knyttet til de ulike brukernes behov. Noen skal bare raskt inn og ut av en bestemt butikk, mens andre oppholder seg over uforutsigbar tid.

Kantparkering skal utformes langsgående og ikke skråstilt

Når kommunen skal gjøre tiltak som påvirker parkeringsplasser langs gaten, skal det legges til rette for langsgående parkering. Langsgående parkering er både mer arealeffektivt og mer trafiksikkert. Det krever mindre arealer i gatebredde og med tilstrekkelig med manøvreringsarealer er det også mer trafiksikkert fordi det ikke medfører rygging ut i gatearealet.



Figur 1: «Bygater» i gatebruksplanen egner seg for kantparkering

2.2 Langtidsparkering

Langtidsparkering er offentlige tilgjengelige parkeringsplasser (både offentlig- og privatrettslig regulert) på parkeringsflater i dagen eller i parkeringsanlegg. Hensikten med langtidsparkering er å tilrettelegge for parkering til arbeidstakere, pendlere og andre som skal oppholde seg i sentrum over tid.



- Langtidsparkering skal ikke foregå langs gata
- Prisen for langtidsparkering skal være betydelig lavere enn for kantparkering
- Mobilitetspunkter skal etableres ved hovedfartsårer til sentrum
- Tilgjengelighet for allmenheten skal prioriteres fremfor leiemuligheter

Langtidsparkering skal ikke foregå langs gata

Langtidsparkering skal foregå utenfor gatearealet gjennom riktig prising og regulering av kantparkering. Langtidsparkering skal være tilrettelagt i parkeringsanlegg eller på parkeringsflater i og rundt sentrum.

Prisen for langtidsparkering skal være betydelig lavere enn for kantparkering

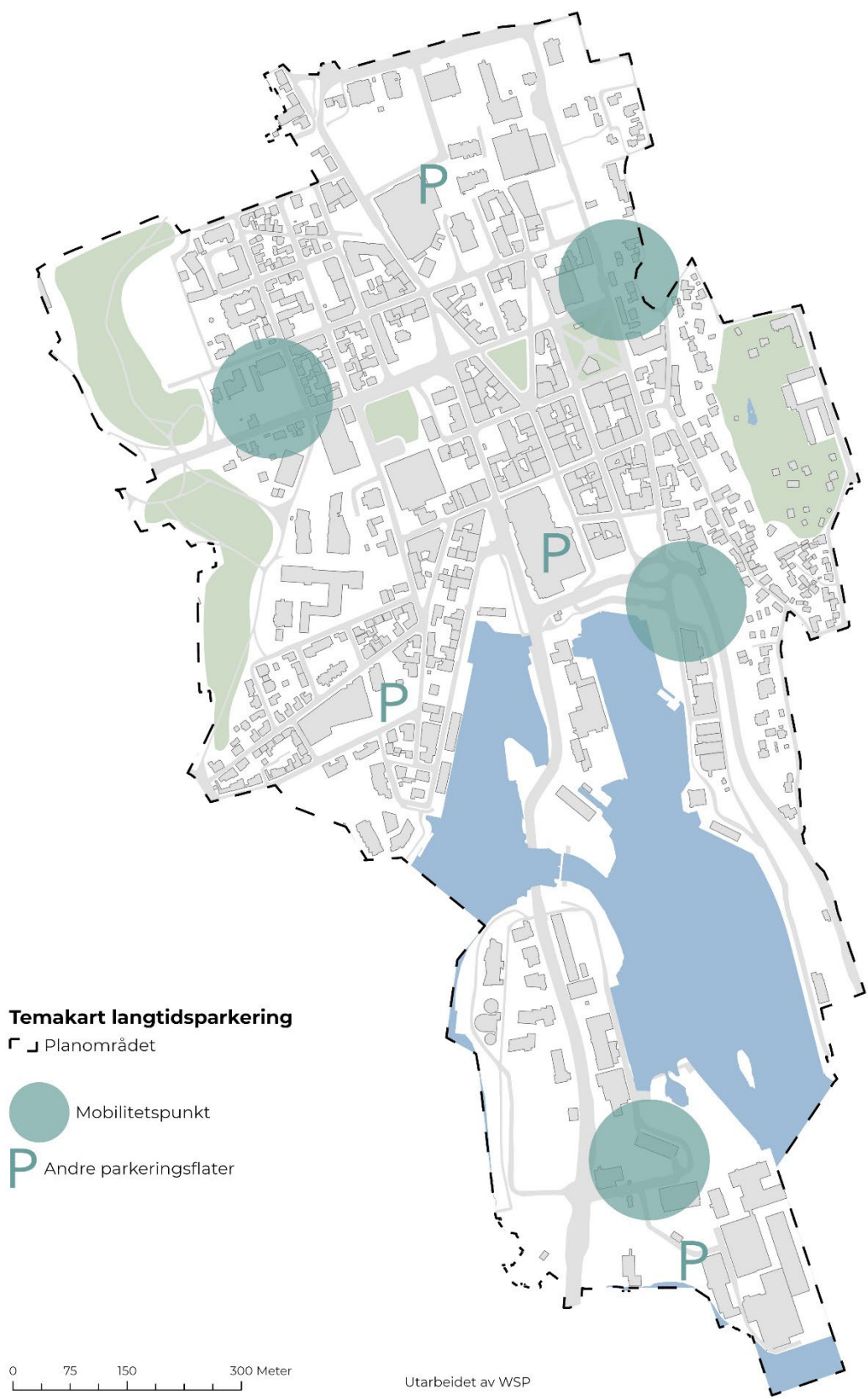
For at bilistene skal benytte parkeringsanlegg framfor kantparkering ved langtidsparkering, må prisene i parkeringsanleggene være attraktive samtidig som kantparkering er dyrere.

Mobilitetspunkter skal etableres ved hovedfartsårer til sentrum

Noen av langtidsparkeringene skal tilrettelegges som «mobilitetspunkter». Det skal etableres mobilitetspunkter på Marenro, Bygarasjen, Langbrygga og Klosterøya. Et mobilitetspunkt er en langtidsparkering som også er tilrettelagt med andre fasiliteter som bidrar til å løse ulike behov for beboere, handlende og besøkende i sentrum. Dette kan være ordinære sykkelstativer, parkeringssoner for bysykkel, delte el-sparkesykler og biler, pakkebokser, sykkelverksted m.m. Mobilitetspunktene skal være et supplement til bilbruk og ordinær kollektivtransport, og som gjør at det er lettere å ta seg rundt i hele sentrum på ulike miljøvennlige måter. Transportsektoren er stadig i endring, og det samme er brukerens behov. Flere ting blir stadig mer tjenestebasert, og det kan være en idé å tenke på andre fasiliteter i tillegg til parkering for å gjøre parkeringsanleggene attraktive.

Tilgjengelighet for allmenheten skal prioriteres fremfor leiemuligheter

Det er viktigere at besøkende opplever at parkeringsplassene som tilgjengelig enn at de leies bort over lenger tid. Dersom enkelte parkeringsanlegg stadig står tomme, bør det likevel kunne åpnes opp for utleie ved behov.



2.3 Randsoneparkering (boligsoneparkering)

Med randsoneparkering menes en parkeringsordning i og rundt sentrum som reguleres i en boligsonerordning. Dette er en parkeringsordning som regulerer parkering og som skal komplettere øvrig parkeringsregulering i sentrum.

Regulering av parkering i boligområder bidrar til at bolig gatene blir mindre belastet av andre parkerende. Det kan også etableres beboerparkering/boligsoneparkering rundt større arbeidsplasser utenfor sentrum, slik som Statens hus, for å unngå at folk parkerer i bolig gatene. Det er viktig at parkeringssonene er store nok til at de tjener sitt formål om mindre parkering i bolig gater.



- Kommunen skal vurdere boligsoneparkering i bolig gater og i randsonen
- Boligsoneparkering skal være enkel å forstå
- Boligsonene må være så store at de dekker sitt formål

Kommunen skal vurdere boligsoneparkering i bolig gater og i randsonen

For å hindre «fremmedparkering» i randsonen av sentrum bør særlig utsatte boligområder reguleres med boligsoneparkering. Dette kan være områder nært sentrum, ved store arbeidsplasser, kulturtilbud, eller andre målpunkter som tiltrekker seg biltrafikk.

Boligsoneparkering skal være enkel å forstå

Noen kommuner differensierer mellom begrepene «boligsoneparkering» og «beboerparkering», mens andre har begge deler. For at ordningen skal være enkel å forstå må Skien ha én ordning for randsonen med samme type regulering slik at ordningen og skilting er lett å forholde seg til. Informasjon om sonene bør også være lett tilgjengelig. Det anbefales at de ulike ordningenes fordeler og ulemper utredes nærmere.

Boligsonene må være så store at de dekker sitt formål

For at boligsonene skal tjene sitt formål om mindre fremmedparkering i utsatte boligområder, må sonene være store nok. Sonen bør minst være 800 meter i radius rundt attraktive målpunkter. Det er en avstand som anses som maksimalt akseptabelt i gangavstand før man foretrekker andre transportmidler.



Figur 2: Boligsone skal etableres i "boliggater" i sentrum og bør utredes for randsonen av sentrum

2.4 Sykkelparkering

Et av hovedmålene i Bypakke Grenland er å utvikle et effektivt, framkommelig, attraktivt og sammenhengende linjenett av gang- og sykkelveier. Like viktig som gode sykkelveier og sykkeltraseer er muligheten til å sette fra seg sykkeltrykt og nært bestemmelsesstedet.



- Sykkelparkering skal være tilgjengelig i hele sentrum
- Sykkelparkering skal etableres synlig i bybildet
- Det skal tilrettelegges for bysykler og mikromobilitet
- Sykkelparkeringene skal utformes for alle typer sykler

Sykkelparkering skal være tilgjengelig i hele sentrum

Det skal være parkeringsmuligheter for sykkel spredt rundt i hele sentrum (særlig der det er aktivitet i førsteetasjer, altså bygater og gågater), slik at sykkelistene kan parkere så nært sin destinasjon som mulig.

Sykkelparkering skal etableres synlig i bybildet

Dersom sykkelparkeringene er godt synlige i bybildet vil det bidra til at sykkelistene enkelt finner parkeringsmuligheter flere steder. Med god synlighet og god belysning ved stativene vil det også være større «sosial kontroll» over stativene, noe som vil redusere risiko for sykkeltyveri og hærverk.

Det skal tilrettelegges for bysykler og mikromobilitet

Nye transportmidler som bysykler fra Farte og delte elsparkesykler har gitt Skien et større mobilitetstilbud som bidrar til å gjøre sykling mer attraktivt. Bysykler og mikromobilitet utgjør et viktig supplement til andre transportformer. Disse bør være tilgjengelig ved viktige målpunkt, kollektivholdeplasser og mobilitetspunkter.

Sykkelparkeringene skal utformes for alle typer sykler

Sykler kommer i mange former, både som små elsparkesykler, tradisjonelle sykler og store lastesykler. For å sikre parkeringsmulighet for alle typer sykler skal sykkelstativene være utformet på en universell måte. A-stativ er den anbefalte sykkelstativtypen. Stativet gir stor kontaktflate og gode låsemuligheter uavhengig av sykkeltype og størrelse.

2.6 Turistparkering

Skien har mye å by på og er en turistdestinasjon som Ibsens fødeby og som utgangspunkt for reiser med kanalbåtene i Telemarkskanalen.



- Det skal tilrettelegges for bobilparkering nær sentrum
- Skien skal være tilgjengelig for besøkende som kommer med turistbuss

Det skal tilrettelegges for bobilparkering nær sentrum

Med utviklingen av Skien brygge vil bobilparkeringen på Jernbanebrygga forsvinne. Det bør etableres bobilparkeringer andre steder i umiddelbar nærhet til sentrum. Eksempler kan være Klosterøya eller Stevneplassen.

Skien skal være tilgjengelig for besøkende som kommer med turistbuss

Det skal være mulig for turistbusser å gjøre korte stopp i Skien sentrum for å slippe av turister. Dette er særlig relevant rundt større turistdestinasjoner som Ibsenhuset, Hjellebrygga med kanalbåtene og Brekkeparken. Det skal også tilrettelegges for at turbusser kan benytte parkeringslommer ved mobilitetspunktene for på- og avstigning.