

Parkeringsstrategi for Halden sentrum



Dokumentinformasjon

| | |
|--------------------|--|
| Oppdragsgiver: | Halden Kommune |
| Tittel på rapport: | Parkeringsstrategi for Halden sentrum |
| Oppdragsnavn: | Parkeringsstrategi for Halden sentrum |
| Oppdragsnummer: | 639447-01 |
| Utarbeidet av: | Gunnar Berglund, Faste Lynum, Øyvind Dalen |
| Oppdragsleder: | Øyvind Dalen |
| Tilgjengelighet: | Åpen |

Kort sammendrag

Rapporten presenterer tre mulige strategier for parkering i Halden sentrum. Strategien innebærer ulik grad av størrelse på tilbudet for offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i fremtidig situasjon. Strategiene er vurdert i forhold til måloppnåelse for kommunens vedtatte mål for sentrumsutvikling, endring i reisevaner, klimagassreduksjon og folkehelse. Det gis ingen anbefalingen, men en vurdering av fordeler og lempes ved de enkelte strategiene.

| | | | | |
|-----|---------------|---|------------|------------|
| 07 | 15. feb. 2024 | Mindre justeringer | GB, FL, ØD | ØD, FL, GB |
| 06 | 27. nov 2023 | Mindre justeringer | GB, FL, ØD | ØD, FL, GB |
| 05 | 3. nov. 2023 | Mindre justeringer | GB, FL, ØD | ØD, FL, GB |
| 04 | 3. juni 2023 | Mindre justeringer | GB, FL, ØD | ØD, FL, GB |
| 03 | 2. jun. 2023 | Mindre justeringer | GB, FL, ØD | ØD, FL, GB |
| 02 | 2. jun. 2023 | Revidert etter gjennomlesing i kommunen | GB, FL, ØD | ØD, FL, GB |
| 01 | 21. apr. 2023 | Sluttrapport | GB, FL, ØD | ØD, FL, GB |
| Ver | Dato | Beskrivelse | Utarb. av | KS |

Forord

Asplan Viak har vurdert ulike strategier for parkering i Halden sentrum, som innspill til arbeid med gatebruksplan for Halden sentrum. Oppdraget er gjort av Gunnar Berglund, Faste Lynum, Gorm Carlsen og Øyvind Dalen. Inger Helene Kjerkreit og Bjørn Murvold har vært kontaktpersoner i Halden kommune.

Oslo, 15.02.2024

Øyvind Dalen

Oppdragsleder

Gorm Carlsen

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| 1. Bakgrunn | 6 |
| 1.1. Formålet med en parkeringsstrategi | 6 |
| 1.2. Relevant lovverk | 6 |
| 1.3. Parkering for ulike behov | 7 |
| 1.4. Parkeringens betydning for sentrumshandel | 7 |
| 1.5. Parkering som virkemiddel for å påvirke reisevaner | 9 |
| 2. Kunnskapsgrunnlag | 10 |
| 2.1. Dagens parkeringstilbud | 10 |
| 2.2. Målpunkter | 15 |
| 2.3. Reisevaner og transportstrømmer | 15 |
| 3. Føringer for strategiarbeidet | 17 |
| 3.1. Kommuneplan for Halden – samfunnsdelen 2018-2050 | 17 |
| 3.2. Kommuneplanens arealdel 2023-2035 | 18 |
| 3.3. Kommunedelplan for klima og energi 2019-2030 | 18 |
| 3.4. Sentrumsplan for Halden 2017-2029 | 19 |
| 3.5. Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum – planprogram | 21 |
| 3.6. Dimensjonering av parkeringstilbudet | 22 |
| 3.7. Eventuelle nye parkeringsanlegg | 23 |
| 3.8. Mål for parkeringspolitikken i Halden | 28 |
| 4. Tre mulige strategier | 30 |
| 4.1. Strategi 1: Videreføring av dagens parkeringspolitikk | 31 |
| 4.2. Strategi 2: Prioritere gående og syklende og byliv i utvalgte traséer og byrom | 32 |
| 4.3. Strategi 3: Prioritere gående, syklende og byliv i hele sentrumskjernen | 33 |
| 4.4. Strategiernes påvirkning på tilbudet | 36 |
| 5. Vurdering av måloppnåelse for de tre strategiene | 38 |

| | |
|--|----|
| 5.1. Delmål | 38 |
| 5.2. Samlet vurdering | 41 |
| 5.3. Strategi 1: Videreføring av dagens parkeringspolitikk | 43 |
| 5.4. Strategi 2: Prioritere gående og syklende i utvalgte traséer og byrom | 44 |
| 5.5. Strategi 3: Prioritere gående, syklende og byliv i hele sentrumskjernen | 45 |
| 6. Vedlegg: Parkeringspolitiske virkemidler | 47 |
| 6.1. Utbyggingsavtaler | 47 |
| 6.2. Frikjøp | 48 |
| 6.3. Strategiske grep for utvikling av parkeringstilbudet | 53 |
| 7. Vedlegg: Parkeringsregistreringer | 57 |

1. Bakgrunn

1.1. Formålet med en parkeringsstrategi

Offentlige tilgjengelige parkeringsplasser gir tilgjengelighet for reisende med bil, og er nødvendig for det samlede mobilitetstilbudet i en by. Parkering er samtidig arealkrevende, og opptar plass som kunne vært benyttet til andre formål, som for eksempel bedre tilrettelegging for gående og syklende, opphold og byliv, eller bebyggelse som gir høyere verdi for tomteeier. Trafikk og gateparkering i bygater reduserer attraktiviteten for å gå og sykle, både med hensyn til fremkommelighet, trafiksikkerhet og støy.

En parkeringsstrategi muliggjør å balansere disse hensynene, slik at kommunen kan disponere arealene til det beste for innbyggerne. Gjennom en parkeringsstrategi kan kommunen legge premisser for omfang, beliggenhet, pris og oppholdstid for det offentlige parkeringstilbudet, samt prioritere ulike brukergrupper og behov.

Kommunens parkeringspolitikk er et effektivt virkemiddel for å regulere trafikk, både størrelse og omfang. Dette fordrer at kommunen disponerer hovedtyngden av parkeringstilbudet i byen, for blant annet å være førende ved bestemmelse av størrelse på tilbudet og avgiftssystem (pris og oppholdstid).

1.2. Relevant lovverk

Gateparkering reguleres med offentlig skilt etter vegtrafikklovens bestemmelser med underliggende forskrifter som skiltforskriften, og parkeringsforskriften. Lovens formål er å regulere trafikk, herunder parkering, for å ivareta fremkommelighet, tilgjengelighet, sikkerhet og miljø for de som beveger og oppholder seg langs vei- og gatenettet i kommunen. Loven åpner for bruk av parkeringsavgift som regulerende virkemiddel, men har ikke økonomisk vinning for kommunene som selvstendig målsetting.

Takstregulering og drift av parkeringsplasser utenfor gategrunn og i P-hus er hjemlet i Parkeringsforskriften. Disse bestemmelsene gjelder på samme måte for kommunen og konkurrerende private tilbydere av parkeringsplasser for allmennheten. I en slik sammenheng kan parkering betraktes som en næringsvirksomhet, og parkeringsvilkårene kan bestemmes fritt.

I hovedsak er selve regelverket om hvordan regulering skal skje likt for plasser regulert etter skiltforskriften og parkeringsforskriften, men parkeringsforskriften gir noe større rom for ulike former for reservering, rabattordninger osv.

For ny virksomhet kan kommunene vedta rammene for etablering av parkeringsplasser gjennom behandling av planer etter plan- og bygningsloven. Plan- og bygningsloven gir også føringer for hvordan en kan styre etablering av parkering gjennom frikjøp og utbyggingsavtaler, jf. nærmere omtale i vedlegg.

1.3. Parkering for ulike behov

Parkeringstilbudet skal dekke ulike behov - og må utformes i lys av dette. Viktige forhold som må vurderes ved utforming av tilbudet er blant annet:

- Antall parkeringsplasser: Behovet for tilgjengelighet for reisende med bil må vurderes opp mot ønske om å begrense parkeringsareal og biltrafikk
- Lokalisering: Ønsket om parkering med kort gangavstand til målpunkt vil variere med formål, eksempelvis ved at en i forbindelse med større innkjøp har mindre aksept for lange gangavstander enn på reiser til/fra arbeid. Behovet for parkering med kort gangavstand til målpunkt vil også være større for noen brukergrupper, f.eks. forflytningshemmede. Lokalisering må samtidig ses i sammenheng med tilgjengelige arealer, og regulering i form av prising og begrensninger av parkeringstid kan bidra til at det er tilgjengelige parkeringsplasser, også i områder der etterspørselen etter parkering i utgangspunktet er stor.
- Varighet: Ønsket parkeringstid vil variere med reisens formål. Eksempelvis vil pendlere etterspørre muligheter til å parkere hele arbeidsdagen, mens handlende i større grad vil ha behov for korttidsparkering. Etterspørselen kan påvirkes gjennom regulering av parkeringsplassene både med hensyn til oppholdstid og prising.
- Prioritering av brukergrupper: Det er/kan være ønskelig å prioritere ulike brukergrupper, for eksempel forflytningshemmede, beboere, brukere av delebiler m.m.

1.4. Parkeringens betydning for sentrumshandel

Parkeringspolitikken skal støtte opp under et mål om en aktiv og attraktiv by. Parkering kan trekke flere inn til sentrum gjennom å gjøre det mer tilgjengelig for besøkende med

bil. Samtidig kan parkeringspolitikken benyttes som et virkemiddel for å begrense biltrafikken og sikre et tryggere og mer attraktivt sentrum med mindre trafikkstøy og bedre byluft. Effekten av parkeringspolitiske virkemidler vil være avhengig av hvilke alternativer kundene har både mht. alternative transportmidler og alternative handelssteder.

I Statens vegvesens rapport nr. 440, «Hva betyr gateparkering for handelen? Oppsummering av norske og internasjonale studier» er det blant annet sett på hvordan de handlende reiser, hvorfor de besøker bysentrum og hvilke kunder som handler mest.

Av rapporten framgår det at de fleste benytter bil på innkjøpsreiser i Norge, og det er en klar sammenheng mellom bystørrelse og bilandel. Nasjonalt er bilandelen på innkjøpsreiser 70 %. I Oslo er bilandelen til sammenlikning 40 %, i Oslo med omegn 74 %. Oslo skiller seg særlig ut med en høyere kollektivandel enn resten av landet.

Det framgår at utvalget av butikker og serveringssteder og atmosfæren i flere studier er identifisert som de viktigste faktorene for å trekke kunder til sentrumshandelen. Viktigheten av parkering varierer. Den er viktigst hvis to konkurrerende handlesteder konkurrerer om kundene, og hvis kundegrunnlaget er regionalt. Hvis kundegrunnlaget er lokalt, medfører ikke høyere parkeringsdekning nødvendigvis høyere omsetning.

Det framgår også at kunder som kommer med bil handler for et større beløp per tur enn andre kunder, men gående, syklende og kollektivreisende handler oftere.

TØI rapport 1400/205 «Kunnskapsstatus Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum» berører de samme problemstillingene. Her påpekes det at bilistene står for en relativt liten andel av omsetningen i sentrum av større byer, men at de er viktigere for sentrum i mindre byer. Det framheves også at butikkinnehavere i sentrum tenderer til å overvurdere andelen som reiser med bil til sentrum.

Det vises videre til at flere norske byer har forsøkt å kombinere tilgjengelighet for kunder med bil med attraktivt bymiljø gjennom å prioritere byliv og gående i de mest sentrale sentrumsstrøkene, og etablere lett tilgjengelige parkeringsplasser med progressive takster inntil de mest sentrale handleområdene.

Et annet moment som trekkes fram er at handelen i mindre byer er mer sårbar enn handelen i større byer, fordi sentrum i mindre byer i utgangspunktet har færre butikker og lavere omsetning enn sentrum i større byer. I mindre byer kan handelen dermed raskere synke til under en kritisk grense for å være et attraktivt handelssted

1.5. Parkering som virkemiddel for å påvirke reisevaner

Parkering som virkemiddel for å endre transportmiddelbruken er tema i Urbanet Analyses Rapport 64/2015. Her er det kartlagt hvordan ulike parkeringspolitiske virkemidler påvirker befolkningens reisemiddelvalg i de ti største byområdene våre. Det framgår blant annet at det er en nær sammenheng mellom tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver og transportmiddelvalg på arbeidsreisen. Av de som har tilgang til gratis parkering på arbeidsplassen kjørte 64 % bil til jobb, mens 16 % brukte kollektivtransport. Av de som ikke hadde tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver kjørte 22 % bil til jobb, mens 44 % brukte kollektivtransport. Det framgår også at økt parkeringsavgift har større betydning for bilbruken på reiser til/fra arbeid enn andre reiser.

De største byområdene har et langt bedre kollektivtilbud enn Halden. Potensialet for overføring av arbeidsreiser til kollektivtransport i Halden er derfor vesentlig mindre. Sammenliknet med større byområder bor samtidig en større andel av befolkningen i Halden i gangavstand til sentrum.

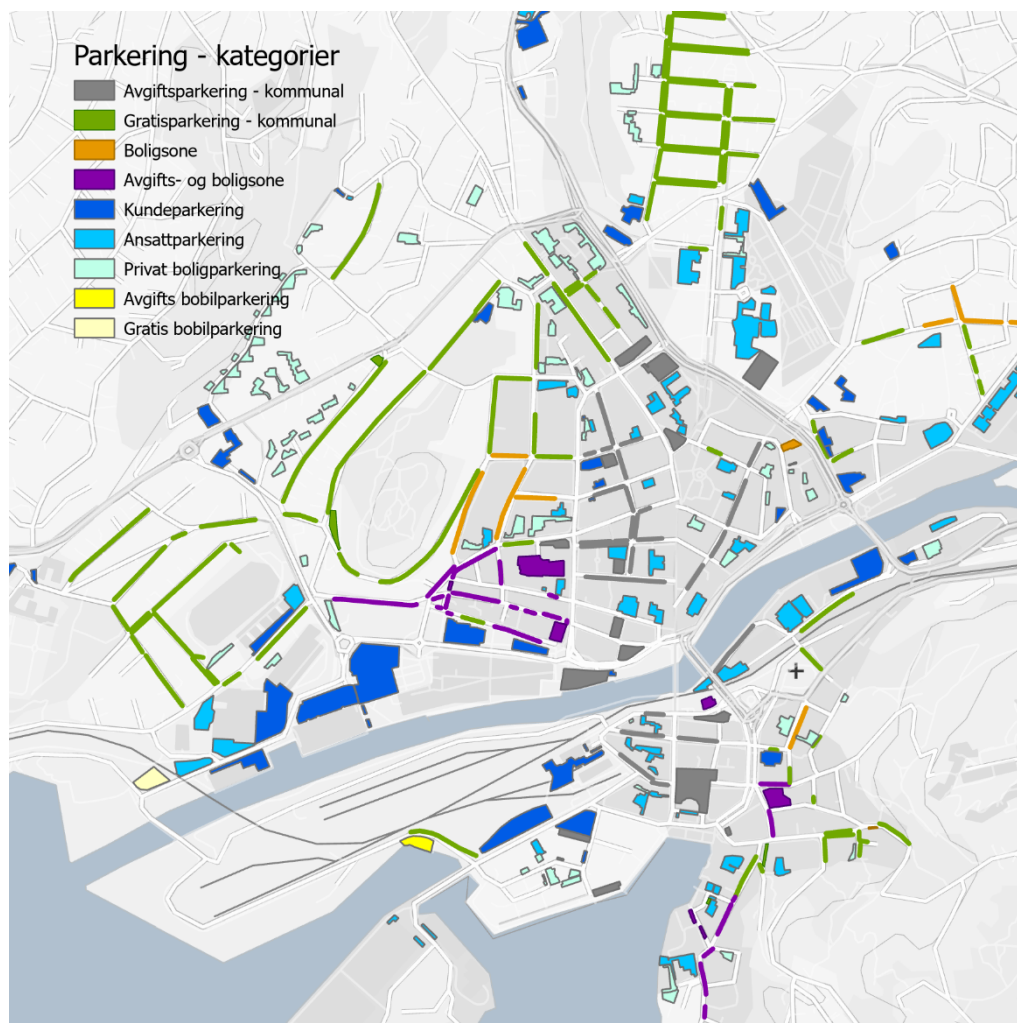
2. Kunnskapsgrunnlag

2.1. Dagens parkeringstilbud

Det er i overkant av 3500 offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i Halden sentrum, inkludert private kundeparkeringsplasser. Drøyt 1800 av disse plassene er eid av kommunen. I tillegg til de offentlig tilgjengelige plassene kommer om lag 1200 plasser reservert for ansatte, samt private boligparkeringsplasser.

De privateide, offentlig tilgjengelige plassene inngår ikke i de videre vurderingene i rapporten da de ikke styres av kommunen. Ved eventuell reduksjon i antall offentlige tilgjengelige plasser vil det fortsatt være god tilgang på kundeparkering og reservert ansattparkering i Halden sentrum.

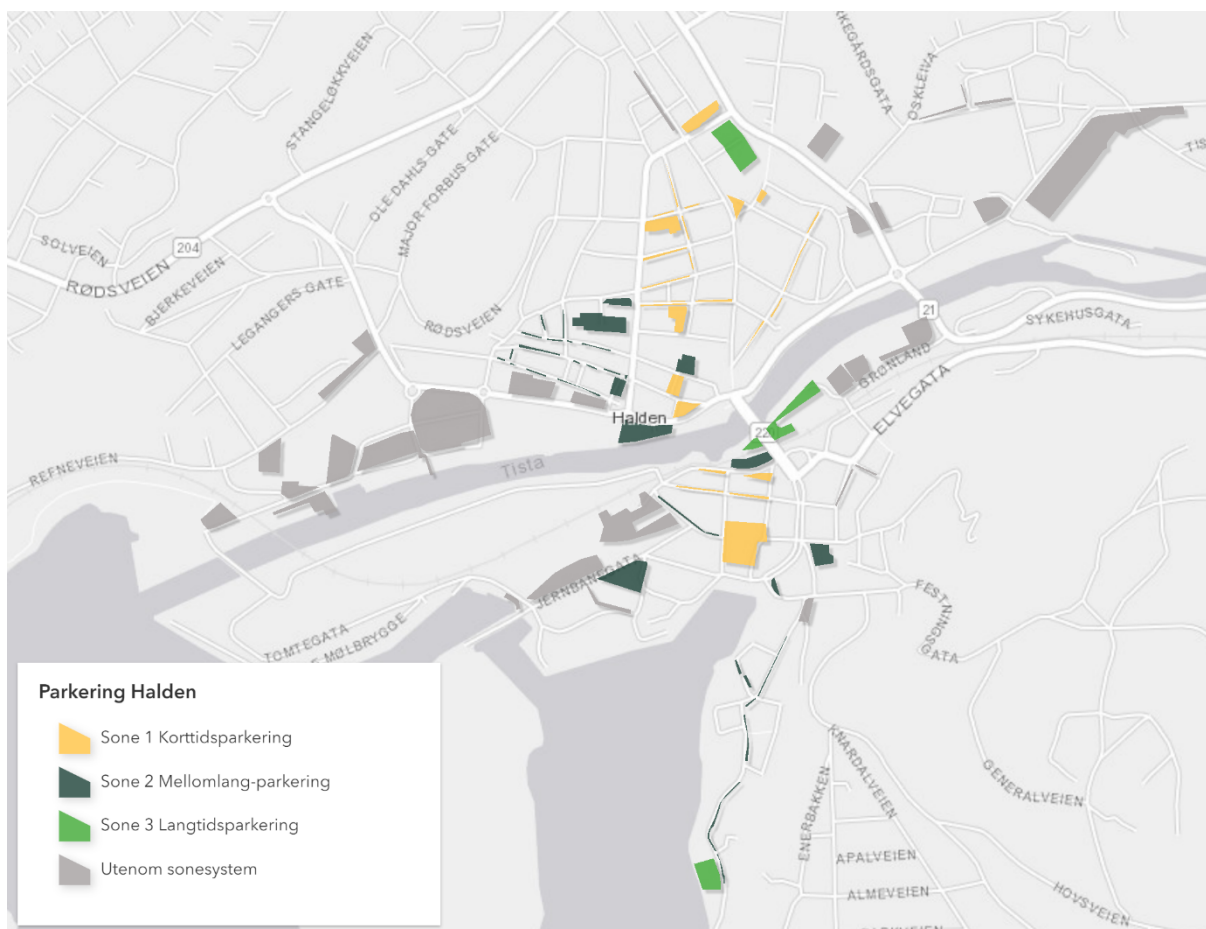
Figur 2.1 viser fordeling av parkeringsplasser i og rundt Halden sentrum. Enkelte steder kan det være usikkerhet knyttet til skillet mellom ansattparkering og kundeparkering, og innslag av privat beboerparkering kan også forekomme.



Figur 2.1 Parkeringsarealer i Halden sentrum etter kategori. For kategorien private boligparkering er kun arealer av en viss størrelse markert. Kilde: Halden kommune 2022/2023

Figur 2.2 viser de tre takstsonene for parkering i Halden sentrum.

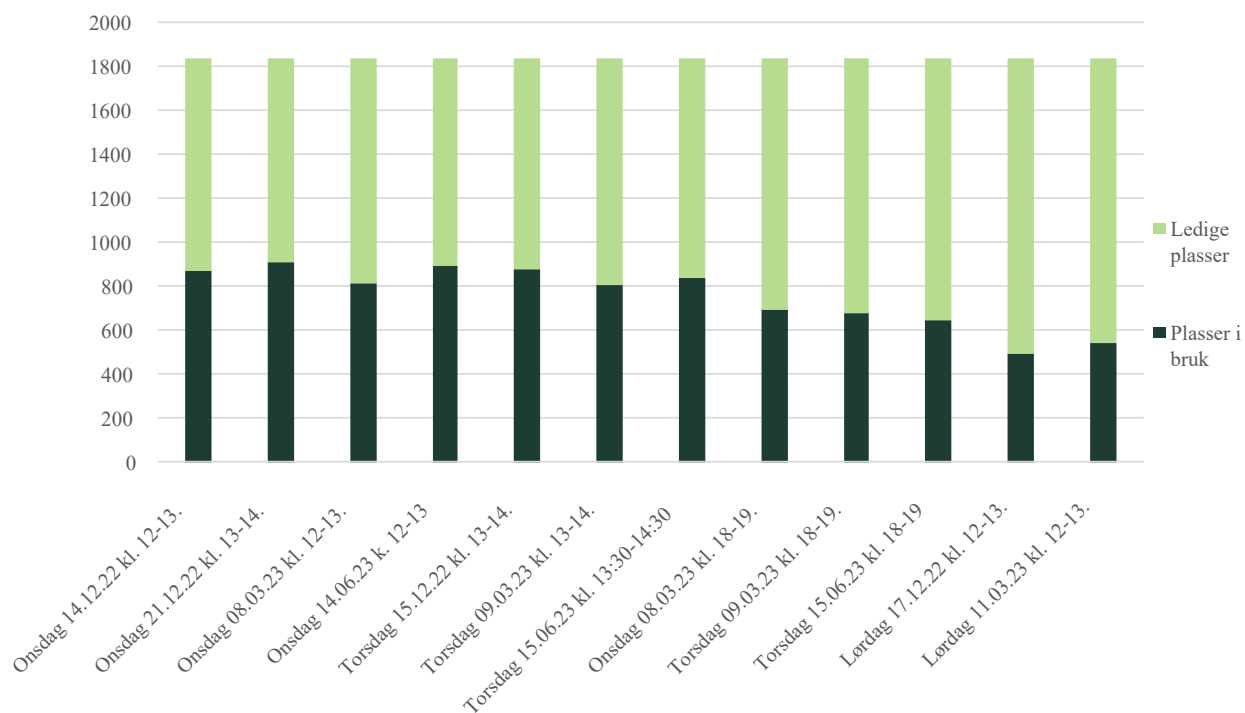
- I sone 1 er det progressive takster. Første time kr. 23. Andre time kr. 25. Tredje time kr. 30. Deretter kr. 40 pr. time
- I sone 2 er taksten Kr. 25 pr time. En må betale for minst 1 time
- I sone 3 er taksten Kr. 25 pr. time eller kr. 75 pr. dag. En må betale for minst 1 time



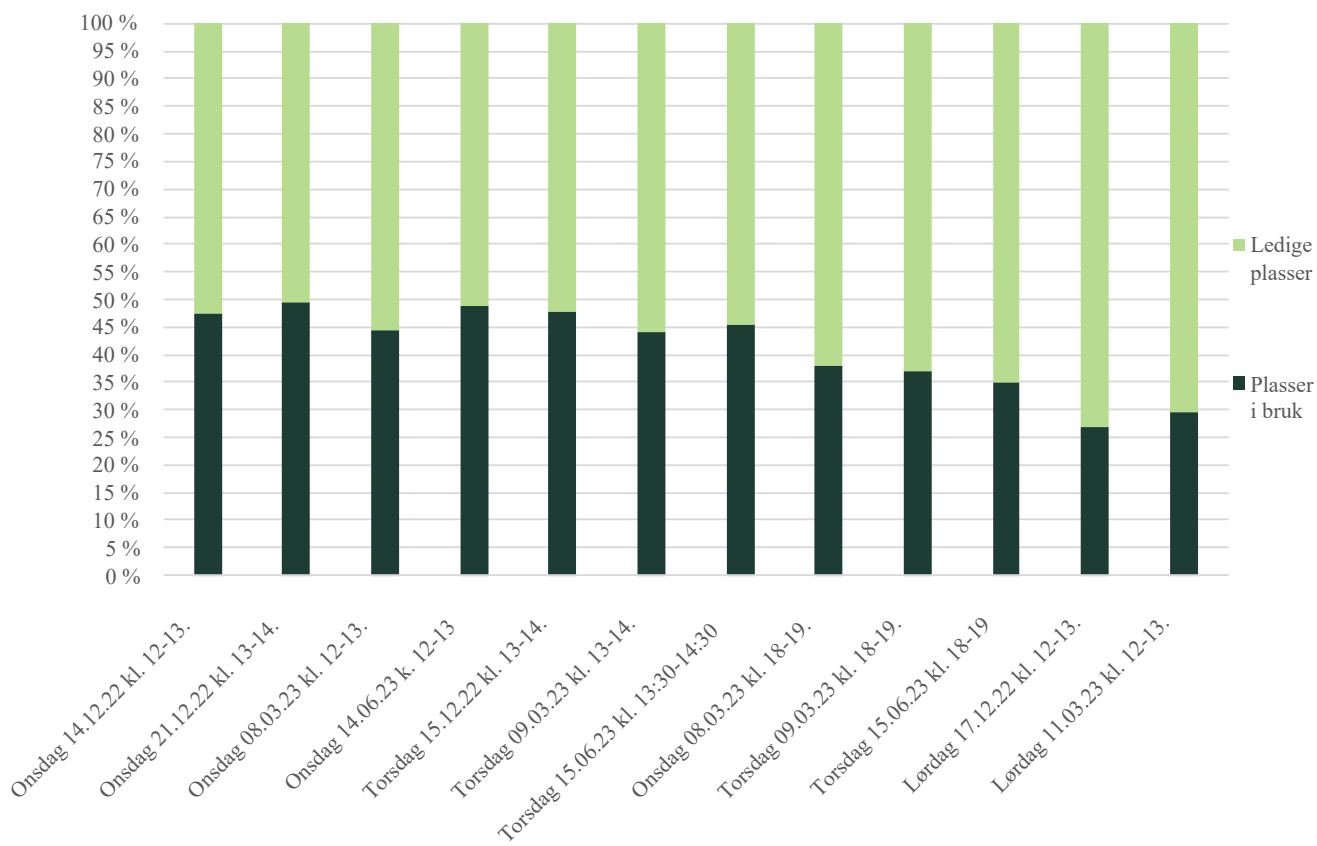
Figur 2.2 Avgiftssoner i Halden sentrum. Kilde: Halden kommune 2022/2023

Som vist i Figur 2.1 er det boligsoneparkering i enkelte gater, det vil si at beboerne er prioritert i den forstand at andre brukere ikke gis tilgang til å parkere i bestemte tidsrom.

Kommunens registreringer viser at parkeringsdekningen i Halden sentrum er god. I snitt er 41 % av parkeringsplassene i bruk. Registreringer på dagtid i ukedager viser at mellom 43% og 55% av plassene var i bruk på alle de syv observasjonstidspunktene. På kveld/ettermiddag og i helgene er dekkningen lavere. Lørdag 17.12, kl. 12-13 var kun 27 % av parkeringsplassene i bruk.



Figur 2.3 Belegg (absolutte tall) på parkeringsplasser, etter registreringsdato. Kilde: Halden kommune 2022/2023



Figur 2.4 Belegg i prosent (plasser i bruk i prosent av total kapasitet). Kilde: Halden kommune 2022/2023

2.2. Målpunkter

I Halden sentrum er det en særlig høy konsentrasjon av målpunkt i området mellom rv. 204 og fv. 220 nord for elven. Her finnes målpunkt innen en rekke ulike kategorier; som varehandel, servicevirksomhet og undervisning, i tillegg til kontorarbeidsplasser. Innenfor varehandel utgjør særlig Tista senter og de nærliggende varehusene viktige målpunkt.

En stor andel av befolkningen i Halden har kort vei til nærmeste dagligvarehandel; 60 % har mindre enn 1 km til nærmeste dagligvarehandel.

Det er flere skoler og barnehager i Halden sentrum. Av disse er Halden videregående skole og Rødsberg ungdomsskole de to største, med henholdsvis 1 200 og 330 elever.

Det er også en større konsentrasjon av arbeidsplasser i sentrum enn i Halden for øvrig. Nesten 40 % av arbeidsplassene i Halden ligger innenfor en radius på 1 km fra sentrum, og nær 90 % ligger innenfor 5 km.

Høgskolen i Østfold avdeling Halden ligger 2 km nordvest for Halden sentrum, og har 3 600 ordinære studenter, 500 studenter i etter- og videreutdanning og 550 ansatte.

2.3. Reisevaner og transportstrømmer

I forbindelse med kartlegging av mobilitet i 2021 ble det gjort en undersøkelse av reisevaner blant bosatte og arbeidstakere i Halden. 86 % av respondentene svarte at de gjennomfører minst én handlereise i måneden og 77 % at de foretar en fritidsreise minst én gang i måneden. Ikke alle handle- eller fritidsreiser går til sentrum, men det ble likevel funnet en sammenheng mellom transportmiddelbruk på fritidsreiser og avstand til Halden sentrum. Det er flere som går og sykler på fritidsreiser minst én gang i uka blant de som bor i nærheten av sentrum enn blant de som bor lengre unna. Undersøkelsen viste også at de som bor nær en matbutikk går mer på handlereiser og bruker bil sjeldnere. To tredjedeler av respondentene som bor mindre enn 500 meter fra nærmeste matbutikk svarte at de bruker bil på handlereiser minst én gang i uka.

Halden kommune har også en betydelig andel inn- og utpendling. 24 % av bosatte i yrkesaktiv alder pendler til en annen kommune. Drøyt 3 600 personer pendler ut av Halden kommune, mens 2 800 personer pendler inn. Mer enn 80 % av utpendlingen fra Halden går til Sarpsborg, Fredrikstad, Moss og Oslo, mens 75 % av innpendlingen kommer fra de samme kommunene. Dette er strekninger med god dekning på jernbanenettet. Innpendlingen går i vesentlig grad til sentrumsområdet, samt til

arbeidsplasskonsentrasjonene langs rv. 204 mellom E6 og sentrum. Pendling til og fra Sverige er ikke med i SSBs statistikk over pendling.

3. Føringer for strategiarbeidet

3.1. Kommuneplan for Halden – samfunnsdelen 2018-2050¹

Punkter i kommuneplanen som gir føring for parkeringstilbudet i Halden sentrum er:

- Folkehelseprofilen skal bedres gjennom faglig utvikling og økt kunnskapsnivå
- Vekst i trafikk skal i hovedsak tas gjennom gang, sykkel og kollektivtrafikk.
- Samfunnsplanen gir føringer for arealplanen i forhold til mere kompakt byutvikling, bærekraftig arealpolitikk der fremtidsrettet transport og logistikksystemer har stor prioritet.
- Gang og sykkel skal bidra til å dempe trafikkveksten fremover. Gode gang og sykkelveier er viktig å få på plass ved nybygging/rehabilitering av veisystemet. En skal se på mulige løsninger ved å bruke eksisterende veier og gater som avsettes til gang og sykkel for å få et helhetlig gang- og sykkelnett. Planleggingen skal ta hensyn til dette.
- Arealplanleggingen skal ha fokus på å utvikle Halden som en miljøvennlig by med fremtidsrettet transport og logistikksystemer. Utbyggingsområder skal planlegges med tanke på at fremtidens transportløsninger skal kunne ivaretas. Spesielt skal gang og sykkel prioriteres i planleggingen.
- Halden fortsetter utvikling av en kompakt by. Det skal legges til rette for fortetting innenfor tettstedsgrensen.

Kommuneplanen åpner for å prioritere gange, sykkel fremfor bil for å legge til rette for et mer bærekraftig samfunn. En slik prioritering vil også bidra til bedre folkehelse. Fortetting i sentrum gir arealpress og det må lages planer og føringer som sikrer tilgang til parkering for beboere og brukergrupper med spesielle behov. Sambruk og fellesanlegg finansiert gjennom frikjøpsordning er en av flere muligheter for å håndtere beboerparkering i sentrum.

¹ Vedtatt 01.11.2018

3.2. Kommuneplanens arealdel 2023-2035²

Kommuneplanen angir krav til parkering for ny utbygging. Dersom ikke annet er bestemt i reguleringsplan, gjelder følgende krav til bil- og sykkelparkering, som vist i Tabell 3-1. I sentrum gjelder egne krav, se kapittel 4.3.

Tabell 3-1. Parkeringsnorm for Halden (Krav for sentrum er definert i Sentrumsplanen)

| ANTALL PARKERINGSPLASSER | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------|----------|
| Arealkategori | Grunnlag pr. | Bil/MC | Sykkel |
| Forretning | 100 m ² BRA | Min. 1,0 – Maks. 3 | Min. 2 |
| Kontor | 100 m ² BRA | Min. 0,5 – Maks. 1,5 | Min. 1,5 |
| Næring | 100 m ² BRA | Min. 0,5 – Maks. 1 | Min. 0,5 |
| Industri/lager | 100 m ² BRA | Min. 0,5 – Maks. 1 | Min. 0,5 |
| Offentlig og privat tjenesteyting | 100 m ² BRA | Min. 0,5 – Maks. 2 | Min. 1,5 |
| Boligbebyggelse | Bolig < 80 m ² (BRA) | Min. 0,5 - Maks 2 | Min. 2 |
| | Bolig 80-120 m ² (BRA) | Min. 1 - Maks 2 | Min. 2 |
| | Bolig >120 m ² (BRA) | Min. 1 - Maks 2 | Min. 2 |
| Småbåthavner | Pr. båtplass | Maks. 0,5 | |

3.3. Kommunedelplan for klima og energi 2019-2030³

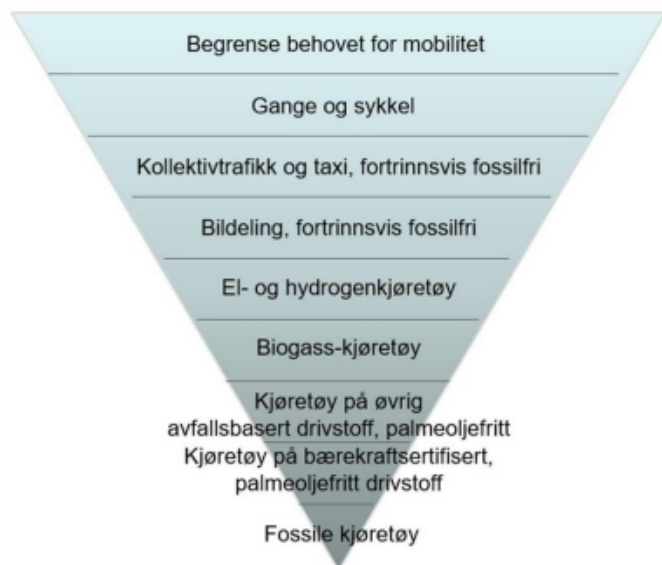
Mål: I henhold til kommunedelplan for klima og energi 2019-2030 skal klimagassutslippene i Halden i 2030 være redusert med minst 60 % i forhold til 2016. Innen 2050 skal all energibruk i Halden være fossilfri eller avfallsbasert.

Andelen som sykler, går eller reiser kollektivt skal økes vesentlig fram mot 2030. Målet er at dette skal gjelde alle typer reiser.

Mobilitets- og drivstoffhierarkiet i Figur 3.1. skal være styrende for valg som tas for å oppfylle målsettingene i klimaplanen, og bør benyttes i alle virkemidler som Halden kommune innfører, som f.eks. anskaffelser, parkeringspolitikk og bomringer.

² Vedtatt 16.02.2023

³ Vedtatt 18.06.2020



Figur 3.1. Transporthierarkiet Halden kommune legger til grunn for å oppfylle målsettingene i klima- og energiplanen, basert på Miljødirektoratet (2018). Kilde kommunedelplan for klima og energi 2019-2030.

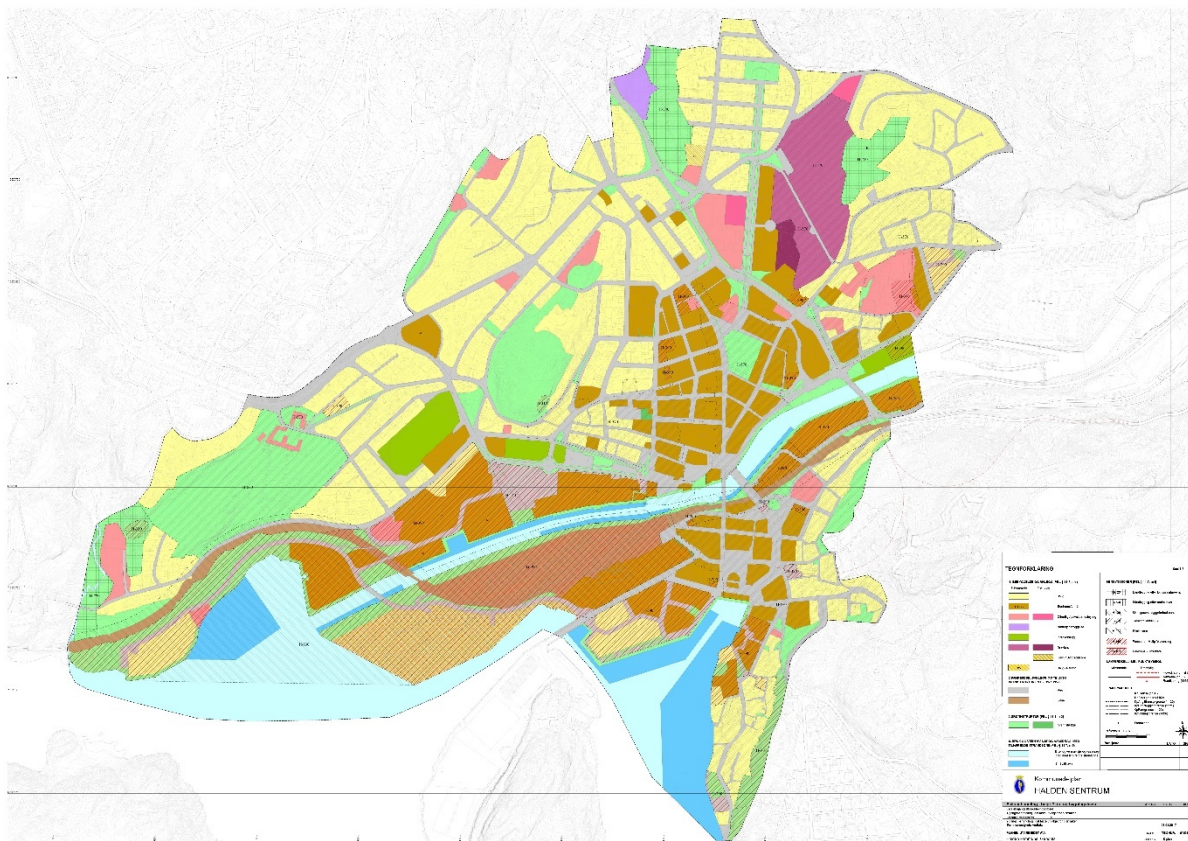
Relevante strategier med hensyn til kommunens parkeringspolitikk:

- Gjøre det enklere for innbyggere og næringsliv å velge miljøvennlig transport slik som gange, sykkel, kollektivtransport og fossilfrie kjøretøy.
- Jobbe for å forbedre kollektivtilbudet.
- Redusere biltrafikken i sentrum samtidig som det blir mer attraktivt å ferdes til fots eller på sykkel.
- Ivareta fremtidens transportløsninger ved planlegging av ny utbygging

3.4. Sentrumsplan for Halden 2017-2029

Sentrumsplan for Halden 2017-2029 (vedtatt 7. mars 2017) har mål om å bygge opp under «bysentrums attraktivitet og evne til å tiltrekke seg og ta imot en voksende befolkning, samt støtte opp om næringslivets vekstbehov». Se plankart i Figur 3.2.

Kommunen har mål om 1000 nye boenheter i sentrum. I det samme området skal det legges til rette for handel, næring, service og offentlige funksjoner. Det er flere mulige utbyggingsområder for boligformål innenfor planområdet, som har annen eller ingen bruk i dag. Det er også ønskelig å etablere flere arbeidsplasser i de virksomheter som allerede er i sentrum, samt legge til rette for at det etableres nye.



Figur 3.2. Plankart kommunedelplan sentrum.

Sentrumsplanen har ikke bestemmelser på gatebruk eller trafikkreguleringer. Dette vil bli nedfelt i en egen gatebruksplan (under arbeid).

Bestemmelser i planen knyttet til parkering

| Arealkategori | Grunnlag pr. | Antall parkeringsplasser Min-Maks | |
|----------------|------------------------|--------------------------------------|------------|
| | | Bil | Sykkel |
| Enebolig | | 2 | 2 |
| leilighet | | 1 | 2 |
| Kons. småhus | | 0,8 - 1 | 2 |
| Omsorgsbolig | | 0,2 | 1 |
| Forretning | 100 m ² BRA | Min 0,5 - Maks 1,5 | Min 1,0 |
| Kontor | 100 m ² BRA | Min 0,3 - Maks 1,0 | Min 1,0 |
| Industri/lager | 100 m ² BRA | Min 0,2 - Maks 0,7 | Min 0,5 |

Ny parkering forutsettes lagt til kjeller/underetasje i sentrumsområdet (§ 2.10:
Sykkel/bilparkering (jfr. PBL § 11-9 pkt. 5) Parkering skal ved større byggeprosjekter

etableres i parkeringskjeller. Evt. garasjeanlegg på bakkeplan som løfter friarealer opp ett nivå innenfor områder med 100 % BYA)

Generelt skal minimum 5 % av parkeringsplassene avsettes til bevegelseshemmede.

Frikjøpsordning

Etter søknad kan byggherre i område avsatt til sentrumsformål kjøpe seg helt eller delvis fri fra kravet til parkeringsplasser for bil angitt i § 2.10. Kommunestyret fastsetter til enhver tid satsene for frikjøpsordningen⁴.

3.5. Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum – planprogram⁵

Kommunen jobber med en gatebruksplan for sentrumsområdet. Avgrensning av gatebruksplanene følger i stor grad sentrumsplanen. Gatebruksplanen skal være en temaplan som ser de ulike trafikantgrupper i sammenheng og anbefaler om nødvendig prioriteringer mellom gruppene.

For å nå målene i samfunnsplanen og klimaplanen om miljøvennlig transport må fremkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende bedres. Prioriteringene i gatenett- og gatebruksplanen skal sikre grunnleggende framkommelighet for alle, samtidig som hensynet til bærekraft og grønn mobilitet betyr at noen mobilitetsformer og trafikantgrupper må gis særskilt prioritet. Det må tilrettelegges for attraktive alternativer til personbilen.

Gatenett- og gatebruksplanen har som formål å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss, ved å prioritere areal og tiltak for disse trafikantgruppene. Visjonen er at å gå, sykle og kjøre kollektivt skal bli det foretrukne transportalternativet.

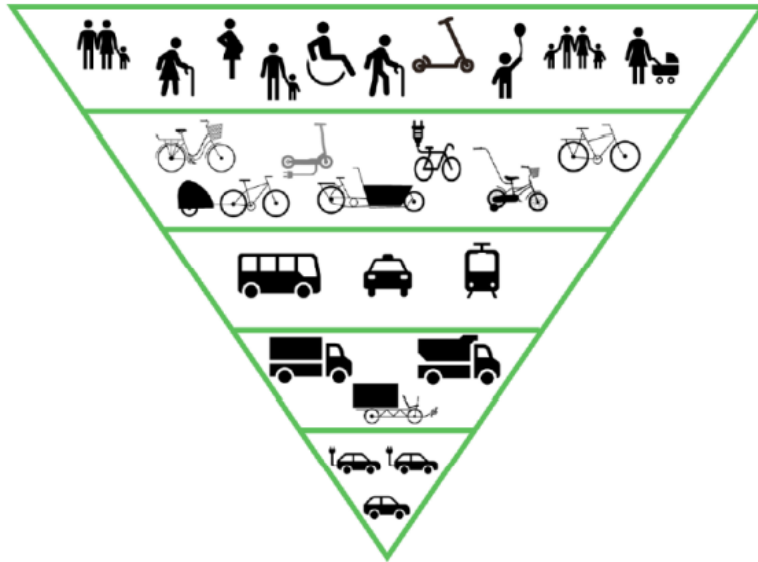
Det er et hovedmål at gatenett- og gatebruksplanen skal gi et attraktivt og funksjonelt bymiljø med fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende, og godt samvirke mellom trafikantgruppene i Halden sentrum.

Parkeringspolitikken skal støtte opp om en aktiv og attraktiv by. Parkeringspolitikken er også et virkemiddel for å få flere til å gå/sykle, og er dermed et viktig tiltak for et tryggere og triveligere sentrum med bedre byluft.

⁴ Pt. er kostnaden for frikjøp 120 000,- per plass

⁵ Vedtatt 14.09.2022

Prioriteringspyramiden i Figur 3.3 viser de overordnede prinsippene for prioritering av trafikantgrupper i bysentrum, og som vil bli lagt til grunn i planarbeidet.



Figur 3.3. Prioriteringspyramiden, hentet fra Statens vegvesens gateveileder V125.

3.6. Dimensjonering av parkeringstilbudet

Historisk ble parkeringsnormer og krav til privat etablering av parkeringsanlegg utenfor gategrunn etablert fordi man ønsket å tilrettelegge for bilbruk, samtidig som man ønsket å unngå parkering på gategrunn fordi denne var til hinder for andre trafikanter og skapte trafikkfarlige situasjoner.

Etterspørselen etter parkering påvirkes i stor grad av prisen på parkeringstilbudet. Prismekanismen kan benyttes til å regulere etterspørselen til ønsket nivå. Vanlig praksis ved planlegging av parkeringsanlegg er å legge til grunn at optimal utnyttelse skjer ved omtrent 85 % belegg på plassene. Ved 85 % belegg er 5 av 6 plasser i bruk, og 1 av 6 plasser er ledige. I en slik situasjon kan det være svært lett å finne parkering, selv i små anlegg, og en slik situasjon kan anses som et godt balansepunkt mellom å begrense arealbruk og allikevel sørge for tilgjengelige parkeringsplasser. For parkering ved bolig bør belegget være ca. 85 % om natten. For kontorbygg bør belegget være på 85 % på dagtid.

Så lenge parkeringen er gratis eller rabattert, og belegget i normal brukssituasjon er på under 85 %, regner vi parkeringstilbudet for å være overdimensjonert for dagens bruk. Dette er tilfellet i Halden sentrum i dag, hvor registreringer viser et belegg på rundt 50 %

på dagtid (se Figur 2.3.) Dette er samlet for alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunalt eie i sentrum, basert på tellinger gjort av Halden kommune ved ulike anledninger desember 2022 og mars og juni 2023 (parkeringsplassen ved Tista kjøpesenter og lignende tilbud i sentrum inngår ikke i registreringen). Da parkeringsplassene er forbeholdt forskjellige formål, med lite tilrettelegging for sambruk, kan det likevel være parkeringsanlegg som står tomme, selv om naboanlegget er tilnærmet fullt.

Generelt regner vi med at det i Norge finnes minst tre ganger flere parkeringsplasser enn biler, slik at færre enn en av tre parkeringsplasser er i bruk til enhver tid. Det er rimelig å anta at situasjonen er tilsvarende på Halden. Det er med andre ord stort potensial for sambruk over døgnet og over uka.

Sambruk av parkeringsanlegg betyr at flere brukergrupper kan benytte de samme parkeringsplassene, slik at anlegget får jevnere belastning over tid. Ulike reisemål, som arbeidsplasser, bolig, forsamlingslokaler, kulturtilbud, handel, idrett, kollektivknutepunkter, og diverse tjenestetilbud, har ulik besøksfrekvens utover dagen og gjennom uken.

Til tross for at belegget på parkeringsplassene i Halden jevnt over er lavt, vil manglende tilrettelegging for sambruk føre til at brukerne jevnlig vil oppleve at de billigste, og eventuelt mest sentrale, parkeringsplassene er fulle.

Boligfortetting i sentrum vil føre til at flere får arbeidsplass, handel- og tjenestetilbud i gang- og sykkelavstand fra bostedet, noe som reduserer behovet for bilkjøring. Tilrettelegging for å gå og sykle, bedre kollektivtilbud, etablering av tjenester som bildeling og el-sparesykkeldeling, samt forventning om insentiver for å begrense bilbruk i byområdene vil bidra til å redusere behovet for bilkjøring og etterspørsel etter parkering ytterligere. Samtidig vil fortetting gi flere bosatte og ansatte i sentrum og økt etterspørsel etter transport og parkering.

3.7. Eventuelle nye parkeringsanlegg

3.7.1. Parkeringshus på terreng

Ved etablering av nytt parkeringsanlegg over flere etasjer kan det legges til grunn 25 m² per parkeringsplass, som i tillegg til parkeringsarealet også omfatter kjøreareal, ramper, trappehus med mer.

Et åpent rektangulært parkeringshus med parkering på tak, med to innkjøringer, kjørerampe og to rømningstrapper i lukkede trappehus har en investeringskostnad ⁶ på 16-20 000 pr. m².

Dagens parkeringshus i Garvergata (Storsenteret) har en grunnflate på ca. 1575 m² (35*45 m). Et tilsvarende bygg på tre etasjer og parkering på taket vil gi plass til drøyt 250 biler. Investeringskostnad vil ligge på 25-32 millioner kr.

3.7.2. Parkeringsanlegg i fjell

Et parkeringsanlegg i fjell vil ha en investeringskostnad på anslagsvis 400 000 kr pr. plass⁷. Et anlegg med 250 plasser gi da ha en investeringskostnad på ca. 100 millioner kr.

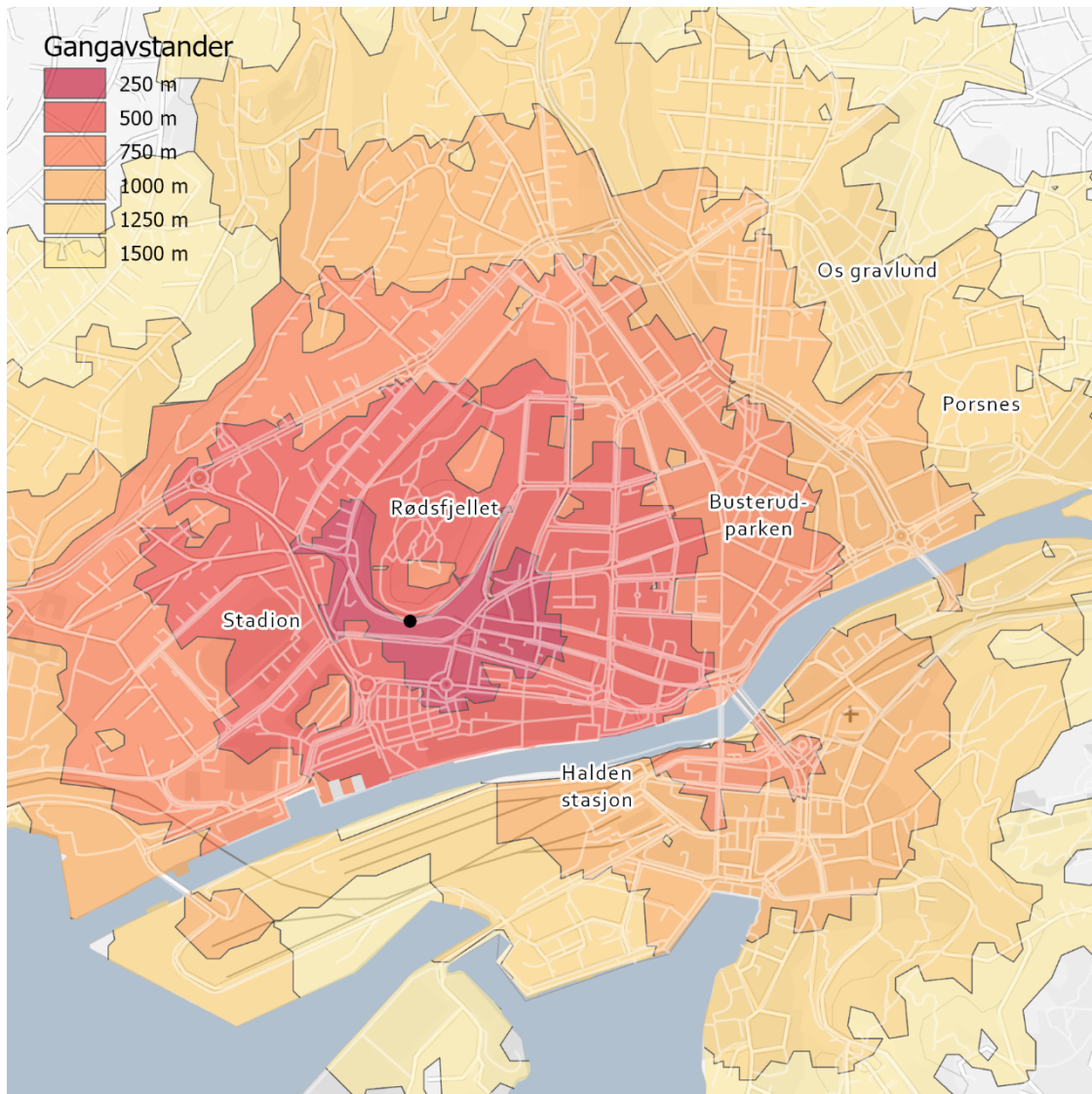
3.7.3. Dekningsområder fra mulige lokalisering av nye parkeringsanlegg

For å få et inntrykk av dekningsområdet for et eventuelt framtidig parkeringsanlegg, har vi beregnet gangavstandssoner fra tre hypotetiske lokaliseringer – i Rødsfjellet, i fjellet under festningen øst i sentrum og på St. Joseph. Fra alle lokaliseringer er store deler av sentrum tilgjengelig innenfor en gangavstand på 750 meter. En lokalisering øst i sentrum gir kortere avstand til Halden stasjon (innenfor 500 meter), mens et anlegg i Rødsfjellet og på St. Joseph vil gi en gangavstand til stasjonen på rundt 1000 meter.

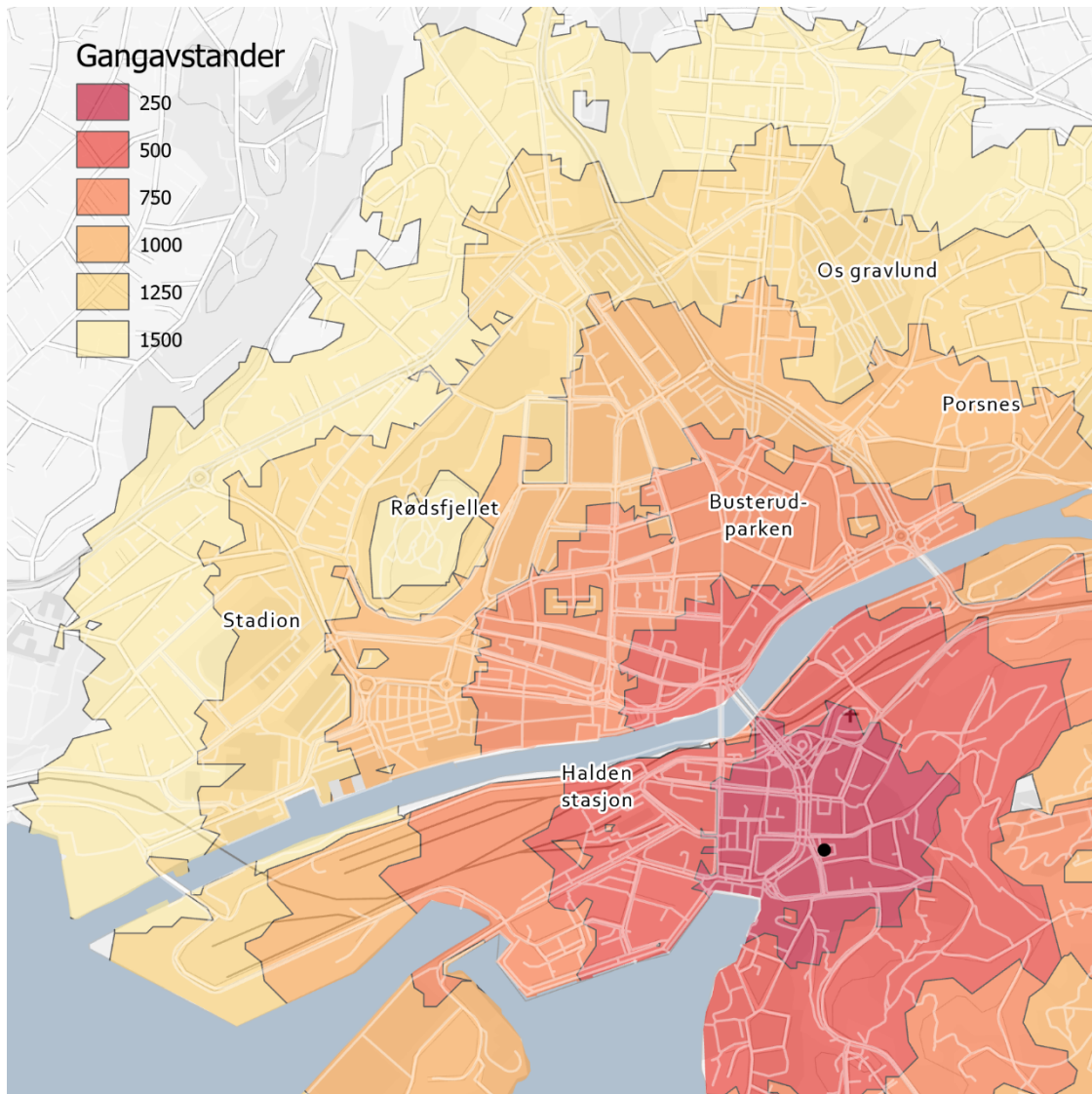
Andre lokaliseringer kan også være aktuelle, eksempelvis stasjonsområdet/Mølen. Dette er ikke vurdert nærmere i denne rapporten.

⁶ Kilde: Holte, Kalkulasjonsnøkkel for ulike bygninger

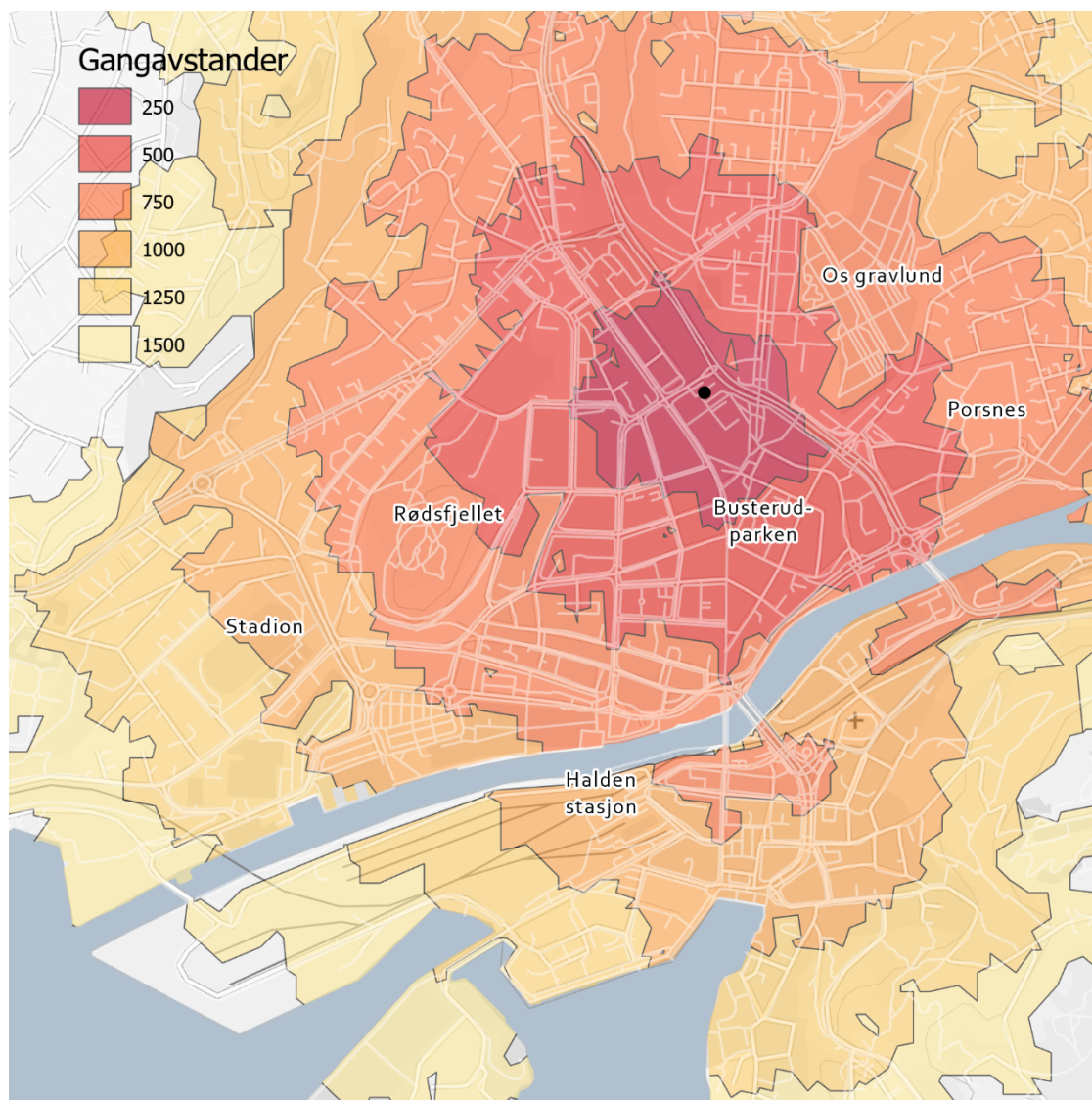
⁷ Erfaringstall tidligere prosjekter, Asplan Viak



Figur 3.4 Dekningsområder for ulike gangavstander fra et parkeringsanlegg i Rødsfjellet



Figur 3.5 Dekningsområder for ulike gangavstander fra et parkeringsanlegg øst i sentrum



Figur 3.6 Dekningsområder for ulike gangavstander fra et parkeringsanlegg på St. Joseph.

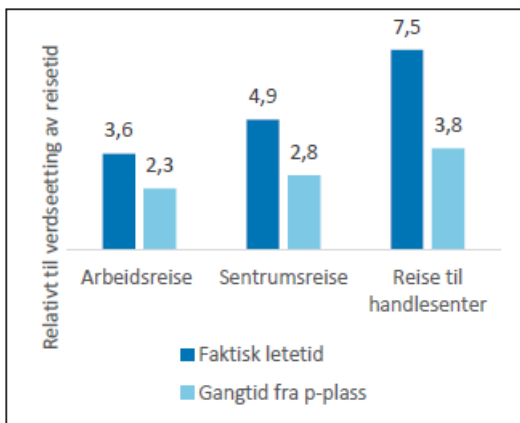
Det er vanskelig å si noe generelt om hvor langt en villig til å gå til ulike funksjoner da det avhenger av mange forhold, som total reiselengde, alternative reisemåter, omgivelsene en går i, konsentrasjon av målpunkt, med mer.

Urbanet Analyse har gjort en verdsettingsundersøkelse som måler trafikanters vektlegging og verdsetting av faktorer som gangtid fra parkeringsplass og letetid for arbeidsreiser, sentrumsreiser og reise til handlesentre utenfor sentrum.⁸

⁸ Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner. UA rapport64/2015

Undersøkelsen viser en betydelig motstand mot å bruke tid på å lete etter parkeringsplass. På arbeidsreiser og sentrumsreiser oppleves letetid henholdsvis 4,9 og 3,6 ganger høyere enn selve reisetiden.

Gangavstand fra parkeringsplassen til bestemmelsesstedet er også en belastning. For arbeidsreiser og sentrumsreiser oppleves gangtid fra p-plass henholdsvis 2,3 og 2,8 ganger mer belastende enn selve reisetiden, mens letetid oppleves som henholdsvis 3,6 og 4,9 ganger mer belastende enn reisetiden. Både det å lete etter parkeringsplass, og gangtid fra parkeringsplass oppleves altså som betydelig mer belastende enn selve reisetiden, men det å lete etter parkeringsplass er aller mest belastende. Dette betyr at en er villig til å bruke litt lengre tid på å gå fra en parkeringsplass dersom man er trygg på at det vil være lett å finne en parkeringsplass.



Figur 3.7. Verdsetting av letetid etter p-plass og gangtid fra p-plass til bestemmelsessted (relativt til verdsetting av reisetid). Kilde: Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner. UA rapport64/2015

På arbeidsreisen har fem minutter økt gangtid omtrent samme avvisningseffekt som 10 kroner økt p-avgift. For sentrumsreiser har fem minutter økt gangtid en betydelig større avvisningseffekt enn 10 kroner økt p-avgift. Dette skyldes at ulempen ved gangtid fra parkeringsplass er høyere for sentrumsreiser enn arbeidsreiser.

3.8. Mål for parkeringspolitikken i Halden

Parkeringspolitikk er godt virkemiddel for å bygge opp om kommunens vedtatte mål for sentrumsutvikling, endring i reisevaner, klimagassreduksjon og folkehelse. Regulering av parkeringstilbudet muliggjør å prioritere byliv, sykkel og gange, lokalmiljø og folkehelse fremfor bilbruk i sentrumsområdet. Vi har evaluert hvordan ulike parkeringsstrategier kan bidra til å oppnå vedtatte mål for utvikling av Halden. I det videre arbeidet med å vurdere

mulige strategier, har vi satt opp ni ulike delmål som sammen bidrar til måloppnåelse av de overordnede målene for arbeidet.

Følgende overordnede mål er lagt til grunn for vurdering av strategiene:

- Attraktivt bysentrum
- Flere velger å reise med kollektivtransport, går eller sykler.
- Halden sentrum er tilgjengelig for alle
- Handel, servering, service, næring og kultur har gode vilkår i Halden sentrum
- Det er en hensiktsmessig fordeling av trafikken i vei- og gatenettet
- Parkeringstilbudet gir grunnlag for en effektiv bruk av parkeringsarealene

4. Tre mulige strategier

For å kunne si noe om hvordan ulike endringer i parkeringstilbudet vil virke, har vi satt opp tre ulike strategier. Alle strategiene innebærer fjerning av et visst antall parkeringsplasser. I tillegg har vi forutsatt en innstramming av parkeringsnormen og endringer i avgiftssystemet. Parkeringsnormen regulerer omfanget av private plasser, det vil si for beboere, ansatte og kunder/besøkende. Innstramming av parkeringsnormen vil gi færre private plasser over tid, etter hvert som sentrum fortettes, og økt etterspørsel for de gjenværende plassene. Færre plasser og endring i avgiftssystemet, i form av høyere satser og mer bruk av progressive takster, gir grunnlag for å prioritere mellom korttidsparkering (handel og lignende) og langtidsparkering (arbeidsreiser) ulike områder og bedre utnyttelse av kapasiteten i sentrum.

De tre strategiene sees opp mot målene som er satt for parkeringsstrategien. Strategiene bygger på hverandre. Det vil si at strategi 2 inneholder alle innstramninger fra strategi 1, i tillegg til noe nye, og at strategi 3 inneholder alle innstramninger fra strateg 2 samt ytterligere innstramninger.

Formålet med å utarbeide og vurdere tre ulike strategier er ikke først og fremst å gi grunnlag for å ta et valg mellom de tre, men snarere å være et grunnlag for å ta stilling til noen hovedprinsipper. En endelig parkeringsstrategi kan inneholde elementer fra flere av strategiene som er vurdert i dette arbeidet.

Figurene som følger hver strategi, er ment som eksempel på plasser som kan fjernes. I de fleste gater fjernes bare et utvalg plasser. Hvilke plasser som faktisk skal fjernes må detaljeres nærmere. I de fleste gater vil det fortsatt være mulig å opprettholde noen plasser til spesielle formål, som hc-parkering og varelevering.

4.1. Strategi 1: Videreføring av dagens parkeringspolitikk

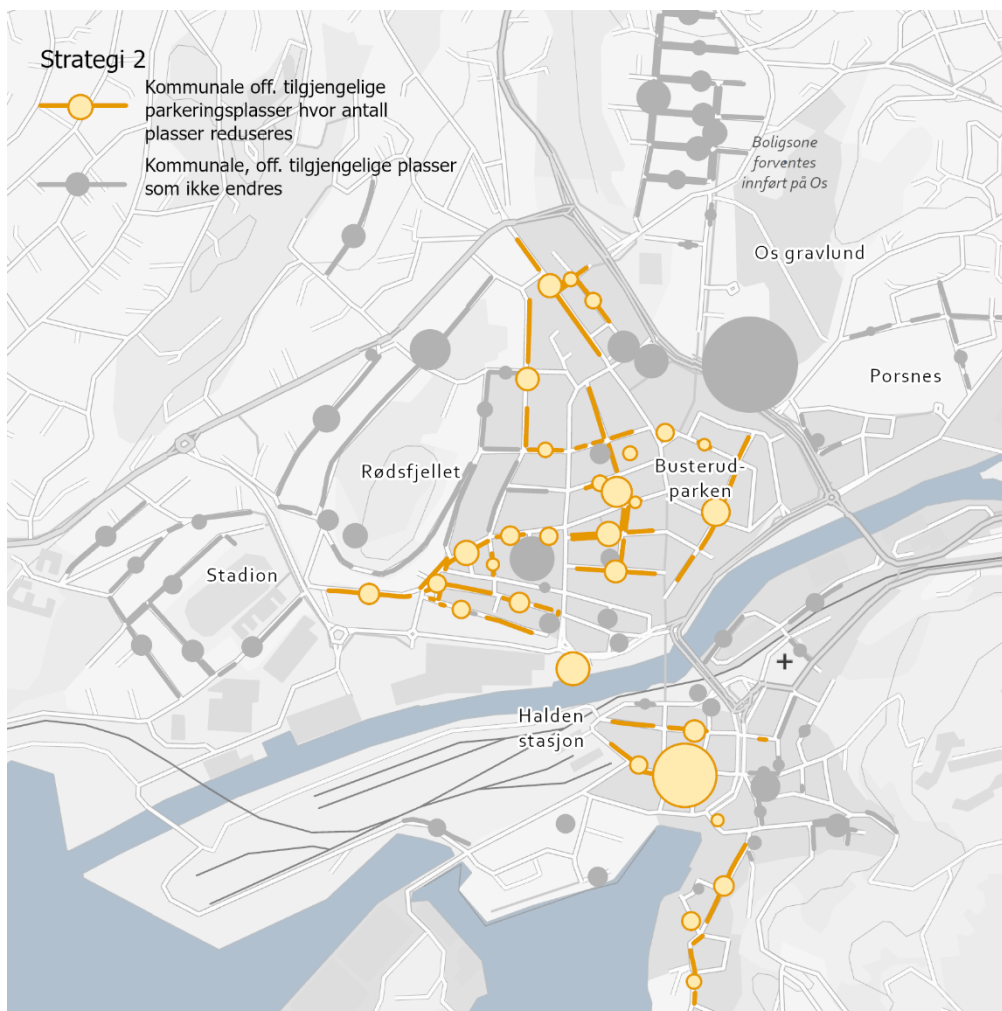
Med strategi 1 fjernes noe parkeringsareal som følge av planlagt utbygging, fremføring av gangforbindelser, oppstramming av kryss og gateløp, etablering av sykkelfelt o.l. Dette er tiltak som kommunen jobber med allerede. Samtidig opprettholdes dagens parkeringsnorm, noe som over tid kan gi noe redusert dekning. Beregningene tilser at strategi 1 innebærer fjerning av rundt 100 parkeringsplasser, eller ca. 7 % av de kommunalt eide, offentlige tilgjengelige parkeringsplassene i sentrum. Plassene som fjernes inkluderer parkeringsplasser på Torget, men disse reetableres i nærområdet, og innebærer således ingen reduksjon i seg selv.



Figur 4.1 Strategi 1, områder hvor antall parkeringsplasser reduseres. Gateparkering er markert med en linje for utstrekning, og en sirkel som varierer med antall plasser. I de fleste gater fjernes bare et utvalg plasser. Hvilke plasser som skal fjernes må detaljeres nærmere. Flateparkering er markert med en enkel sirkel som varierer med antall plasser.

4.2. Strategi 2: Prioritere gående og syklende og byliv i utvalgte traséer og byrom

Strategi 2 bygger på strategi 1, men i tillegg fjernes ytterligere gateparkeringsplasser inn mot, og gjennom sentrum for blant annet å prioritere gående, syklende og kollektivtransport. Strategien forutsetter også en avgiftsprofil som i større grad prioriterer korttidsopphold i de mest sentrale områdene, med høyere pris for parkering over lengre tid. Parkeringsnormen strammes noe inn sammenliknet med gjeldende p-norm i sentrum. I strategi 2 fjernes drøyt 400 plasser, som utgjør 22 % av de kommunalt eide, offentlige tilgjengelige parkeringsplassene.



Figur 4.2 Strategi 2: parkeringsplasser som utgår. Gateparkering er markert med en linje for utstrekning, og en sirkel som varierer med antall plasser. I de fleste gater fjernes bare et utvalg plasser. Hvilke plasser som skal fjernes må detaljeres nærmere. Flateparkering er markert med en enkel sirkel som varierer med antall plasser.

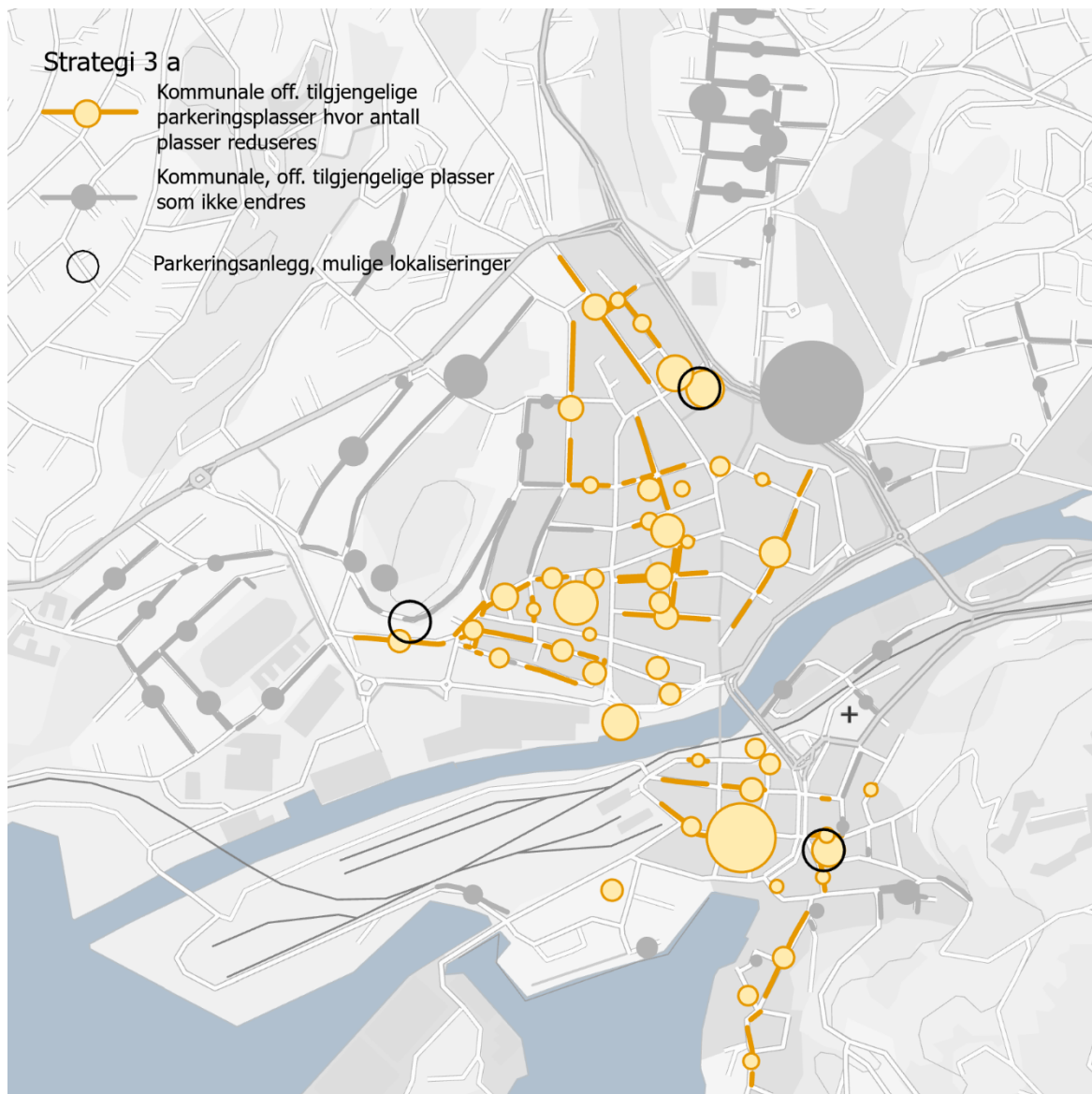
4.3. Strategi 3: Prioritere gående, syklende og byliv i hele sentrumskjernen

Strategi 3 bygger videre på de to første strategiene, men her fjernes en større del av de sentrale kommunale, offentlig tilgjengelige parkeringsplassene. Hovedtyngden av gateparkeringen, men også sentrale flateparkeringsplasser utgår i denne strategien.

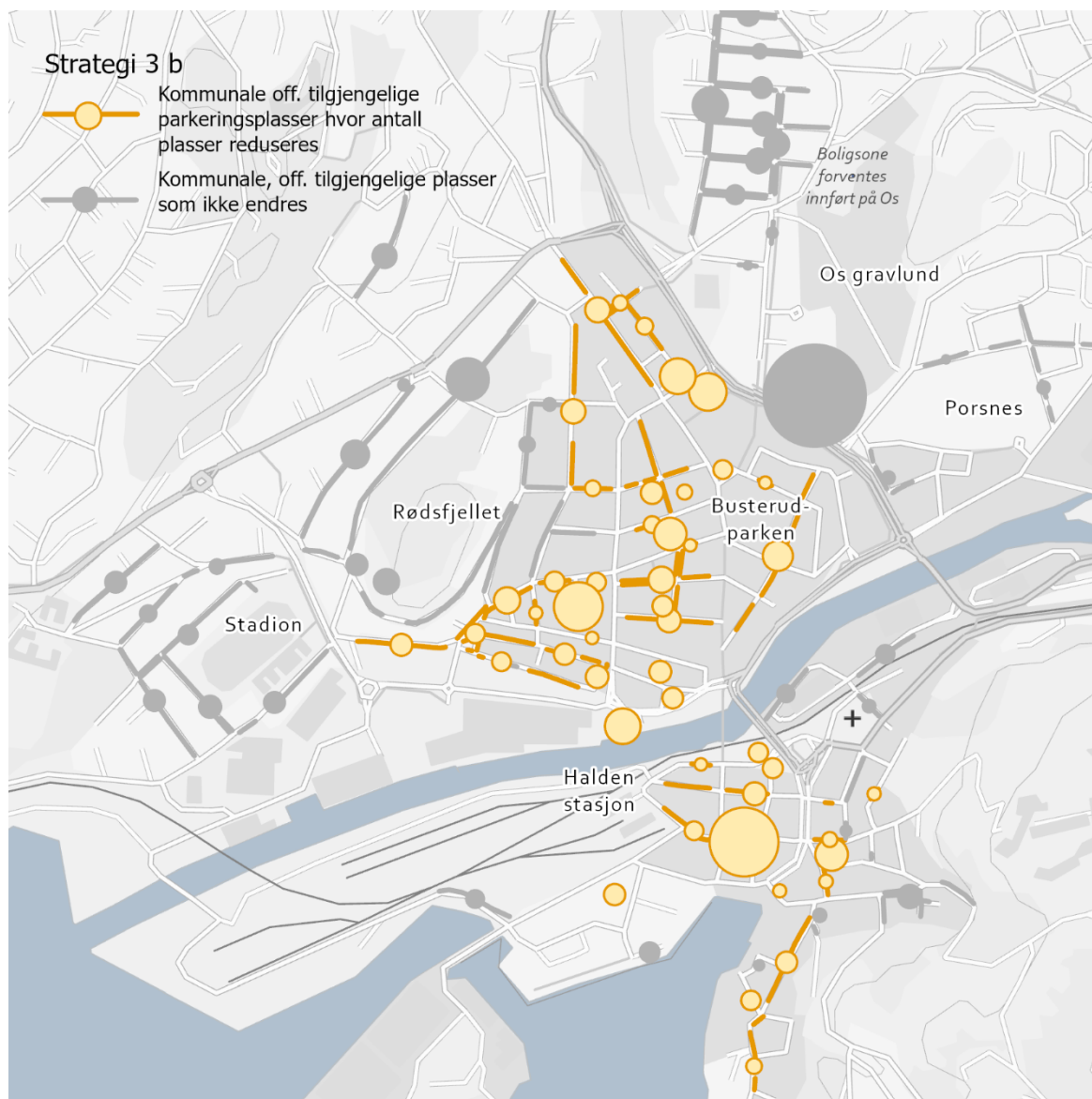
I strategi 3 fjernes i overkant av 700 plasser, som utgjør drøyt 40 % av de kommunalt eide, offentlige tilgjengelige parkeringsplassene i sentrum. For å opprettholde en viss tilgjengelighet beholdes noe korttidsparkering på utvalgte plasser. Disse er ikke vist i kartet. Strategien forutsetter også en avgiftsprofil som i større grad prioriterer korttidsopphold i de mest sentrale områdene, med høyere pris for parkering over lengre tid.

For strategi 3 har vi vurdert to ulike alternativer. Alternativ 3a forutsetter at deler av parkeringsplassene som utgår, erstattes av nye, i et felles parkeringsanlegg i ytterkant av sentrum. I alternativ 3b erstattes ikke parkeringsplassene.

Konkret lokalisering av eventuelt nytt parkeringsanlegg i ytterkanten av sentrum må vurderes nærmere. Anleggene må ligge innenfor akseptabel gangavstand, og med god forbindelse til hovedveinettet, slik at en i størst mulig grad unngår at trafikk til og fra nye p-anlegg belaster bolig-gater der økt trafikk ikke er ønskelig. Et parkeringsanlegg i fjell kan vurderes i Rødsberget nordvest for sentrum eller i fjellet under festningen, øst i sentrum. Et nytt parkeringshus på terreng kan for eksempel lokaliseres ved St. Joseph. Se kapittel 3.7 for grove kostnadsanslag og rekkevidde for disse lokaliseringene.



Figur 4.3 Strategi 3a: Parkeringsplasser som utgår. Gateparkering er markert med en linje for utstrekning, og en sirkel som varierer med antall plasser. Flateparkering er markert med en enkel sirkel som varierer med antall plasser.



Figur 4.4 Strategi 3b: Parkeringsplasser som utgår. Gateparkering er markert med en linje for utstrekning, og en sirkel som varierer med antall plasser. Flateparkering er markert med en enkel sirkel som varierer med antall plasser.

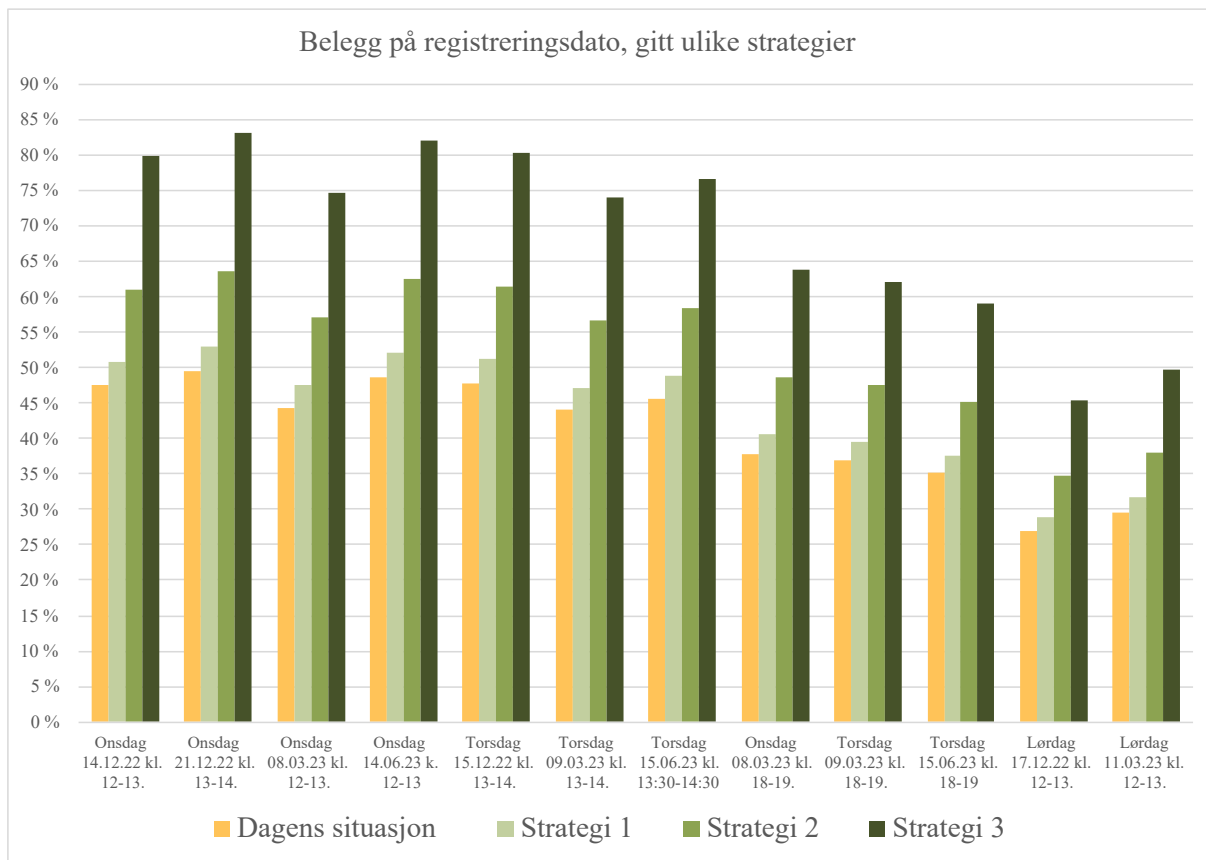
4.4. Strategiernes påvirkning på tilbudet

De tre strategiene påvirker den totale kapasiteten av parkeringsplasser i ulik grad. Pr. våren 2023 er det registrert i overkant av 1800 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunalt eie i og rundt Halden sentrum. Med de tre strategiene vil kapasiteten synke i ulik grad. I strategi 1 reduseres kapasiteten med 8 % og i strategi 3b med drøyt 40 %.

Halden kommune har 2022/2023 gjennomført parkeringsregistreringer på 12 ulike tidspunkt. Tidspunktene omfatter dag- og kveldstid hverdager, og dagtid lørdag. Figur 4.5 viser antall registrerte parkeringer ved ulike tidspunkt, og angir størrelsen på det gjenværende tilbudet for de tre strategiene. I Figur 4.6 vises dette forholdet i prosent. Parkeringstilbudet på Os er en del av de grunnlaget for beregningene som er gjort. Dette området vurderes for mulig boligsoneparkering i framtiden, noe som vil gjøre at antall tilgjengelige p-plasser reduseres og at belegget vil øke.



Figur 4.5 Parkeringsregistreringer og kapasitet i kommunale, offentlig tilgjengelige parkeringsplasser, gitt ulike strategier



Figur 4.6 Registrerte parkeringer i prosent av total kapasitet, gitt ulike strategier for endring i tilbudet

5. Vurdering av måloppnåelse for de tre strategiene

5.1. Delmål

Endring av parkeringstilbudet har ulike virkninger. For å kunne vurdere hvordan hver av de tre strategiene svarer på de overordnede målene for strategiarbeidet (se punkt 3.7), har vi satt opp ni delmål. Enkelte delmål påvirker flere overordnede mål. Mange av virkningene som er vurdert, kan endres gjennom avbøtende tiltak. Vi har i hovedsak vurdert virkningene slik de vil kunne oppstå dersom tilgangen/antall parkeringsplasser endres. Effekt av endringer i avgiftsprofilen er ikke beregnet, men tatt med i en skjønnsmessig vurdering (økning av avgifter er vurdert å gjøre parkeringstilbudet mindre attraktivt). Enkelte negative konsekvenser for eksempel for varelevering eller grupper som er helt avhengig av bil, kan unngås dersom det gjøres særskilte tiltak for dette. Dette er omtalt under de aktuelle delmålene.

Delmålene vi har vurdert er:

- Unngå at de mest verdifulle arealene benyttes til parkeringsanlegg
- Begrense biltrafikk i sentrum
- Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport
- Gjøre parkeringstilbudet i sentrum mindre attraktivt for de som kan velge annen transport
- Ivareta tilgjengelighet for brukere som er avhengig av bil
- Tilgjengelighet for varelevering
- Minst mulig trafikk i boligater
- God trafikkavvikling
- Grad av sambruk

| Mål | Attraktivt bysentrum |
|--------|--|
| Delmål | Unngå at de mest verdifulle arealene benyttes til parkeringsanlegg |
| | Begrense biltrafikk i sentrum |

| Mål | Flere velger å reise med kollektivtransport, går eller sykler. |
|--------|--|
| Delmål | Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport |

| | |
|--|---|
| | Gjøre parkeringstilbudet i sentrum mindre attraktivt for de som kan velge annen transport |
|--|---|

| | |
|------------|--|
| Mål | Halden sentrum er tilgjengelig for alle |
| Delmål | Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport |
| | Ivareta tilgjengelighet for brukere som er avhengig av bil |

| | |
|------------|--|
| Mål | Handel, servering, service, næring og kultur har gode vilkår i Halden sentrum |
| Delmål | Attraktivitet: |
| | Unngå at de mest verdifulle arealene benyttes til parkeringsanlegg |
| | Begrense biltrafikk i sentrum |
| | Tilgjengelighet: |
| | Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport |
| | Ivareta tilgjengelighet for brukere som er avhengig av bil |
| | Tilgjengelighet for varelevering |

| | |
|------------|---|
| Mål | Det er en hensiktsmessig fordeling av trafikken i vei- og gatenettet |
| Delmål | Minst mulig trafikk i boliggate sentrums randsone |
| | God trafikkavvikling |

| | |
|------------|---|
| Mål | Parkeringstilbudet gir grunnlag for en effektiv bruk av parkeringsarealene |
| Delmål | Høy grad av sambruk |

5.1.1. Unngå at de mest verdifulle arealene benyttes til parkeringsanlegg

Bruk av sentrale sentrumsområder til flateparkering hindrer annen bruk av arealene, til blant annet bebyggelse, næringsdrift, park eller rekreasjon. Fjerning av flateparkering vil for dette delmålet være positivt, og i økende grad positivt med antall plasser som fjernes.

5.1.2. Begrense biltrafikk i sentrum

Parkeringsplasser er et viktig målpunkt for biltrafikken. Reduksjon i antall parkeringsplasser vil på sikt vil bidra til at biltrafikken avtar. Dette gjelder både ved gateparkering og flateparkering. Som beskrevet i kapittel 1 er det mye ledig parkeringskapasitet i Halden sentrum i dag. Det er derfor lagt til grunn at det må fjernes relativt mange parkeringsplasser for å bidra til måloppnåelse i vesentlig grad.

5.1.3. Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport

Tilrettelegging for god fremkommelighet for kollektivtransport, og bedre plass og tryggere forhold for gående og syklende er nødvendig for at flere skal velge disse transportformene. Fjerning av gateparkering vil gi rom for ulike typer tilrettelegging, som bredere fortau, mer oversiktlige gaterom, sykkelfelt, sykkelprioritering og bedre fremkommelighet for kollektivtransport, jf. blant annet pågående arbeid med gatebruksplan for Halden sentrum. Fjerning av gateparkering åpner for å omdisponere veiareal fra parkering til bedre tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport. Effekten vil variere avhengig av hvilke gater parkeringen fjernes, omfang, og hva det frigjorte arealet benyttes til.

5.1.4. Gjøre parkeringstilbudet i sentrum mindre attraktivt for de som kan velge annen transport

Et mindre attraktivt parkeringstilbud i sentrum kan bidra til at flere velger annen transport. Vi har lagt til grunn at fjerning av parkeringsplasser, flytting av parkeringsplasser til mindre sentrale områder og økning av parkeringsavgifter vil bidra til at parkeringstilbudet anses som mindre attraktivt, særlig for parkering over lengre tid. Alternativ 3b, med fjerning av parkeringsplasser uten at de erstattes av nye plasser i utkanten av sentrum, vil gi høyest måloppnåelse for dette delmålet.

5.1.5. Ivareta tilgjengelighet for brukere som er avhengig av bil

Enkelte grupper er avhengig av å benytte bil for gjøremål i sentrum, for eksempel på grunn av nedsatt funksjonsevne eller plasskrevende last. Fjerning av parkeringsplasser generelt vil gi denne gruppen et dårligere tilbud, og dermed være negativt for oppnåelsen av dette delmålet. Samtidig vil det være mulig å prioritere enkelte brukergrupper gjennom regulering av bruken av parkeringsplassene, blant annet handlende som etterspør korttidsparkering framfor pendlere. Hvis parkeringsplasser som ønskes prioritert for korttidsparkering blir okkupert av langtidsparkerende kan takstene heves slik at det blir mer tilgjengelig kapasitet for korttidsparkering.

5.1.6. God tilgjengelighet for varelevering

Næringsaktører, som handels- og serveringsbedrifter, er avhengig av effektiv varelevering for å opprettholde normal drift. Fjerning av gateparkering vil kunne gi bedre rom for å prioritere arealer til varelevering. Forutsetningen er at det gis tillatelse til parkering for varelevering, for eksempel i angitte tidsrom eller på oppmerkede plasser. Vi har lagt til

grunn at det tilrettelegges for varelevering i tilstrekkelig grad, og at fjerning av gateparkering dermed vil føre til bedret tilgjengelighet for varelevering.

5.1.7. Minst mulig trafikk i boliggate

I gater som primært preges av boliger, og som ikke er utformet eller dimensjonert for gjennomgangstrafikk, kan økt trafikk føre til dårligere trafiksikkerhet og økt støy. Fjerning av parkeringsplasser i sentrale deler av sentrum kan gi økt parkering i boliggatene som gjerne ligger i utkanten av sentrum. Fjerning av parkering kan dermed bidra negativt til måloppnåelsen. Etablering av boligsoneparkering i flere gater kan ev. benyttes til å redusere ulempene. Med den høye parkeringsdekningen vi har i Halden sentrum i dag, er det imidlertid lagt til grunn at dette kun vil være relevant dersom et større antall sentrale parkeringsplasser fjernes.

5.1.8. God trafikkavvikling

Med god trafikkavvikling menes en generell god flyt i trafikken, uten store forsinkelser i en daglig normal- eller rushtidssituasjon. Endringer i parkeringstilbudet kan påvirke trafikkavviklingen negativt dersom endringen gjør at en stor andel av trafikken kanaliseres til veier/kryss som allerede har stor belastning og/eller begrenset kapasitet. Halden sentrum har generelt god trafikkavvikling i dag, og det er ikke regnet med at de foreslåtte strategiene vil påvirke trafikkavviklingen i vesentlig grad.

5.1.9. Høy grad av sambruk

Sambruk av parkeringsplasser betyr at den enkelte parkeringsplass kan benyttes av flere grupper gjennom døgnet, for eksempel ansatte og togpendlere på dagtid, og besøkende til handel, kultur og servering på ettermiddag og kveld. Slik sambruk skal sikre effektiv utnyttelse av arealet som er avsatt til parkering. Effektiv sambruk forutsetter riktig lokalisering og avgiftsnivå. Ettersom registreringer tyder på at Halden sentrum i dag har en overdekning av parkeringsplasser, er det i dag et lavt potensial for sambruk. En innstramning av parkeringstilbudet vil stimulere til sambruk. Fjerning av parkeringstilbud er derfor vurdert som positivt for graden av sambruk.

5.2. Samlet vurdering

De tre mulige strategiene er vurdert for de ni delmålene, i henhold til beskrivelsen i punkt 5.1. For alle delmål har vi vurdert måloppnåelsen på en skala fra svært negativ (-3) til svært positiv (+3). Ingen antatt endring fra dagens situasjon er gitt verdien 0. Tabellen nedenfor

oppsummerer vurderingene som er gjort, mens de videre delkapitlene oppsummerer vurderingene for hver enkelt strategi.

Tabell 5-1 Vurdert måloppnåelse for tre strategier

| Mål | Attraktivt bysentrum | Dagens situasjon | Strategi 1 | Strategi 2 | Strategi 3 a | Strategi 3 b |
|--------|--|------------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Delmål | Unngå at de mest verdifulle arealene benyttes til parkeringsanlegg | 0 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| | Begrense biltrafikk i sentrum | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |

| Mål | Flere velger å reise med kollektivtransport, går eller sykler. | Dagens situasjon | Strategi 1 | Strategi 2 | Strategi 3 a | Strategi 3 b |
|--------|---|------------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Delmål | Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport | 0 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| | Gjøre parkeringstilbudet i sentrum mindre attraktivt for de som kan velge annen transport | 0 | 1 | 2 | 2 | 3 |

| Mål | Halden sentrum er tilgjengelig for alle | Dagens situasjon | Strategi 1 | Strategi 2 | Strategi 3 a | Strategi 3 b |
|--------|--|------------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Delmål | Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport | 0 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| | Ivareta tilgjengelighet for brukere som er avhengig av bil | 0 | 0 | -1 | -1 | -2 |

| Mål | Handel, servering, service, næring og kultur har gode vilkår i Halden sentrum | Dagens situasjon | Strategi 1 | Strategi 2 | Strategi 3 a | Strategi 3 b |
|--------|---|------------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Delmål | Attraktivitet: | | | | | |
| | Unngå at de mest verdifulle arealene benyttes til parkeringsanlegg | 0 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| | Begrense biltrafikk i sentrum | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| | Tilgjengelighet: | | | | | |
| | Mer plass til tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport | 0 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| | Ivareta tilgjengelighet for brukere som er avhengig av bil | 0 | 0 | -1 | -1 | -2 |
| | Tilgjengelighet for varelevering | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 |

| Mål | Det er en hensiktsmessig fordeling av trafikken i vei- og gatenettet | Dagens situasjon | Strategi 1 | Strategi 2 | Strategi 3 a | Strategi 3 b |
|--------|--|------------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Delmål | Minst mulig trafikk i bolig-gater i sentrums randsone | 0 | 0 | -1 | 0 | -2 |
| | God trafikkavvikling | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Mål | Parkeringstilbudet gir grunnlag for en effektiv bruk av parkeringsarealene | Dagens situasjon | Strategi 1 | Strategi 2 | Strategi 3 a | Strategi 3 b |
|--------|--|------------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Delmål | Høy grad av sambruk | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 |

5.3. Strategi 1: Videreføring av dagens parkeringspolitikk

Med strategi 1 fjernes noe parkeringsareal på grunn av planlagt utbygging, mens dagens parkeringsnorm opprettholdes. Rundt 120 parkeringsplasser fjernes, både flateparkering og gateparkering. Ved å videreføre dagens parkeringspolitikk på denne måten, oppnås kun svært moderat måloppnåelse. For målsettingen om et attraktivt bysentrum bidrar strategien positivt ved at enkelte verdifulle arealer kan benyttes til andre formål enn parkeringsanlegg, men innstramningen i parkeringstilbudet er ikke i et omfang som gjør at det er rimelig å anta at det vil begrense biltrafikken.

Den begrensede endringen gjør også at strategien kun gir en svak positiv virkning på målet om at flere skal velge andre transportmidler enn personbil. Når det gjelder tilgjengelighet til sentrum, er også måloppnåelsen svært moderat. Strategien gir en noe bedre mulighet for å tilrettelegge for syklende, gående og kollektivtransport, men gir ingen endring for brukere som er avhengig av bil.

Vilkårene for handel, servering, service, næring og kultur i sentrum vil heller ikke endres i vesentlig grad, men en kan i noe større grad benytte verdifulle arealer til andre formål enn parkering, og dette bidrar til å styrke sentrums attraktivitet. I tillegg blir for myke trafikanter og reisende med kollektivtransport noe bedre.

Strategien er heller ikke vurdert å gi en positiv virkning på målet om en hensiktsmessig fordeling av trafikken, eller gi et nevneverdig bidrag til en mer effektiv utnytting av parkeringsarealene gjennom mer sambruk.

5.4. Strategi 2: Prioritere gående og syklende i utvalgte traséer og byrom

Denne strategien går noe lengre enn strategi 1, ved at det i tillegg fjernes ytterligere gateparkering inn mot, og gjennom sentrum for å prioritere gående, syklende og kollektivtransport. Videre innføres også en avgiftsprofil som prioriterer korttidsopphold i de mest sentrale områdene, med en høyere pris for parkering over lengre tid.

Parkeringsnormen strammes noe inn sammenliknet med gjeldende p-norm i sentrum. Med strategi 2 fjernes rundt 400 parkeringsplasser.

Sammenliknet med strategi 1, gir denne strategien en høyere grad av måloppnåelse generelt. Med fjerning av gateparkering inn mot og gjennom sentrum, strammes parkeringstilbudet inn i en grad vi har vurdert at kan bidra til å begrense biltrafikken noe. Den bidrar også til at arealer frigis til annen bruk enn parkering, og til sammen kan dette bidra til et mer attraktivt sentrum.

Strategien kan også gi god oppnåelse for målet om at flere skal velge gange, sykkel eller kollektivtransport, gjennom å gi bedre plass til å prioritere disse transportformene, og ved å gjøre parkeringstilbudet noe mindre attraktivt for de som kan velge andre transportformer enn bil.

Målet om å gjøre Halden sentrum tilgjengelig for alle kan oppnås i noen grad med strategi 2, selv om oppnåelsen av delmålene varierer. Strategien gjør at kollektivtransport, sykkel og gange kan prioriteres, men innebærer samtidig at tilgjengeligheten for brukere som er avhengig av bil kan svekkes noe, ettersom strategien legger opp til fjerning av gateparkering. Denne negative virkningen kan imidlertid forhindres hvis det legges opp til begrenset parkering, for eksempel gjennom korttidsparkering eller tilrettelegging for enkelte grupper.

Den negative virkningen for brukergrupper som er avhengige av bil, trekker også ned en i hovedsak god måloppnåelse når det gjelder å legge til rette for handel, servering og annen service. Denne virkningen kan imidlertid dempes gjennom for eksempel å åpne for korttidsparkering enkelte steder, noe som vil gjøre tilgjengeligheten bedre, uten å legge beslag på store arealer.

Gjennom å kunne begrense biltrafikken i sentrum noe, og gjennom å sørge for at arealer frigis til annet enn parkering, kan attraktiviteten til Halden sentrum økes. Tilgjengeligheten økes gjennom rom for prioritering av gående, syklende og kollektivtransport, og gjennom bedre forhold for varelevering.

Strategien er vurdert til å gi en svak negativ endring i fordelingen av trafikken i vei- og gatenettet, fordi innstramningen i parkeringstilbudet i sentrum kan gi noe økt trafikk i bolig gatene i randsonen rundt sentrum.

Innstramningen er videre vurdert til å være av en slik grad at den kan bidra svakt til økt sambruk, altså føre til at parkeringsplasser kan brukes av flere grupper gjennom døgnet.

5.5. Strategi 3: Prioritere gående, syklende og byliv i hele sentrumskjernen

Med strategi 3 fjernes en stor del av de sentrale kommunale, offentlig tilgjengelige parkeringsplassene. Dette gjelder hovedtyngden av gateparkeringen og sentrale flateparkeringsplasser. Kun noe korttidsparkering beholdes på utvalgte plasser. I overkant av 700 plasser, drøyt 40 % av de kommunalt eide, offentlige tilgjengelige parkeringsplassene fjernes med strategi 3. Strategien forutsetter videre en avgiftsprofil som prioriterer korttidsopphold i de mest sentrale områdene, med høyere pris for parkering over lengre tid. Denne strategien har vi vurdert i to versjoner. Strategi 3a forutsetter at deler av parkeringsplassene som utgår, erstattes av nye, felles parkeringsanlegg i ytterkant av sentrum, for eksempel i en fjellhall i Rødsberget. I alternativ 3b erstattes ikke parkeringsplassene. Dette gir et skille når vi ser på målene om tilgjengelighet og fordeling av trafikken i sentrum, der strategien som reetablerer parkeringsplasser i et felles anlegg kommer noe bedre ut.

Strategi 3 kan i stor grad bidra til et mer attraktivt sentrum, gjennom å sørge for at arealer benyttes til annen bruk enn parkering, og gjennom å begrense biltrafikken i sentrum. Biltrafikken begrenses i størst grad når parkeringsplasser som fjernes ikke erstattes i nye fellesanlegg.

Begge versjonene av strategi 3 kan bidra at flere vil velge kollektivtransport, sykkel og gange. Dette kan skje fordi strategien fjerner gateparkering, og dermed gir rom for annen bruk av gategrunnen. Strategien kan også gjøre parkeringstilbudet i sentrum mindre attraktivt for de som kan velge annet transportmiddel enn bil, og her finner vi at virkningen er sterkest positiv når parkeringsplassene ikke reetableres i et eget anlegg.

Tilgjengeligheten til Halden sentrum vil øke for kollektivreisende, syklende og gående, på grunn av større mulighet for å prioritere disse gruppene i gatearealet. Tilgjengeligheten for brukere som er avhengig av bil kan imidlertid bli noe dårligere enn i dag, forutsatt at det ikke gjøres særskilte tiltak for disse gruppene. Med en reetablering av

parkeringsplasser i ytterkanten av sentrum blir denne virkningen minst negativ, selv om parkeringsplassene vil ligge lenger unna målpunktene. Uten en reetablering av parkeringsplassene som fjernes, og uten avbøtende tiltak som korttidsparkering eller lignende, vil denne negative virkningen være størst.

Målet om gode vilkår for handel, servering, service, næring og kultur kan oppnås i stor grad, med unntaket nevnt ovenfor, tilgjengelighet for grupper som er avhengig av bil.

Strategi 3a, hvor parkeringsplasser reetableres i et felles anlegg i utkanten av sentrum vil kunne redusere trafikken i sentrumsgatene noe. I strategi 3b, hvor plassene ikke reetableres, antas det at dette vil gi økt press på parkeringsplasser i bolig gatene i sentrums randsoner, slik at trafikken her kan øke. Dette er vurdert som en negativ konsekvens, selv om det vil være mulig å motvirke noe av effekten gjennom utvidet boligsoneparkering.

Når det gjelder en effektiv bruk av parkeringsplassene er det regnet med at strategi 3 vil gi god mål oppnåelse, fordi fjerning av et betydelig antall parkeringsplasser gir større press på de eksisterende plassene og dermed legger til rette for mer sambruk, eller høyere utnyttning. Denne er sterkest for versjon 3a, hvor plassene reetableres i et eget anlegg. Det forutsettes at et slik anlegg utformes for sambruk gjennom døgnet, både med tanke på lokalisering og regulering av tilbudet.

Målet om gode vilkår for handel, servering og annen service kan oppnås i stor grad, selv om tilgjengeligheten for grupper som er avhengige av bil vil bli noe dårligere. Det er også mulig å gjøre avbøtende tiltak, som å legge til rette for enkelte korttidsparkeringsplasser. Flere studier har undersøkt hvilke kvaliteter som trekker kundene til bysentrum. Utvalget av butikker og serveringssteder, samt atmosfæren ser ut til å være de viktigste faktorene. Muligheten til å parkere blir i de fleste studier ansett som en mindre viktig faktor (Kilde: «Hva betyr gateparkering for handelen? Oppsummering av norske og internasjonale studier», Statens vegvesen, rapport 440, 2015). Konsekvensene for handel ved redusert parkeringstilbud vil imidlertid være avhengig av konkurransesituasjonen mellom ulike handelstilbud både lokalt og i regionen.

Færre plasser for langtidsparkering i sentrum kan føre til økt letekjøring i boligområdene i sentrums randsoner. Boligsoneparkering er et virkemiddel for å begrense dette.

Boligsoneparkering kan vurderes innført i boligområdene nord for rv. 204 Marcus Thranes gate og fv. 220 (Os med mer), samt i områdene langs Skippergata og Festningsgate på sørsiden av Tista dersom dette blir et problem.

6. Vedlegg: Parkeringspolitiske virkemidler

6.1. Utbyggingsavtaler

6.1.1. Kort om utbyggingsavtaler

En utbyggingsavtale er definert som en avtale mellom kommunen og grunneier/utbygger om utbygging av et område, med grunnlag i kommunens planmyndighet, og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan. Utbyggingsavtaler må ha grunnlag i kommunale vedtak fattet av kommunestyret selv som angir i hvilke tilfeller utbyggingsavtale er en forutsetning for utbygging, og som synliggjør kommunens forventninger til avtalen.

Loven definerer forutsetninger som må være til stede for at kommunen kan forhandle fram utbyggingsavtale, rammer for innhold og prosess.

Et viktig element er kravet om nødvendighet og forholdsmessighet for tiltak som ikke faller inn under opparbeidelsesplikten. Utbygger kan bare påta seg en forholdsmessig andel av slike tiltak når de er nødvendige for gjennomføringen av egen utbygging. En privat utbygger kan for eksempel ikke presses til å betale en stor offentlig parkeringskjeller som ikke følger av opparbeidelsesplikten. Da vil avtalen være ugyldig.

Kommunestyret må fatte forutsigbarhetsvedtak som grunnlag for å kunne forhandle utbyggingsavtaler.

I et perspektiv der parkering på sikt vil være et knapt fellesgode i by og sentrumsområder, er det et spørsmål om hvordan man kan sikre at parkering til nye nærings- og boligarealer løses på en langsiktig miljøvennlig og gjennomførbar måte.

Utgangspunktet er at kommunen og berørte myndigheter er enig i at det skal kunne bygges et visst antall parkeringsplasser, uten at utbygger fritt/gratis skal kunne reservere plasser til egne ansatte eller bosatte i bygget. Spørsmålet er da hvordan dette kan sikres juridisk.

6.1.2. Avgrensning av bruksområdet for utbyggingsavtaler

Kommunen kan som planmyndighet fritt sette krav til parkering og offentlig tilgjengelige parkeringsplasser gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan. Eventuelle begrensninger ligger i manglende politisk vilje til bruk av virkemidlene, og at andre offentlige myndigheter kan reise innsigelse til løsningene.

Regulering til offentlig tilgjengelig parkering forutsetter i utgangspunktet at kommunen eller andre offentlige myndigheter må finansiere utbyggingen av parkeringsplassene. For

areal avsatt til offentlig tilgjengelig parkering i kommuneplanens arealdel og reguleringsplan vil grunneier, med visse begrensninger, kunne kreve innløsning.

Dersom private gjennom utbyggingsavtale tar på seg å bygge et visst antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser må kommunen sørge for forholdsmessighet, for eksempel ved at kommunen bekoster utbygging av grønnstruktur eller annen teknisk infrastruktur som motytelse.

Kommunen kan ikke bruke endringer i planløsningen som argument for å få utbygger til å bekoste offentlig tilgjengelige parkeringsplasser, det vil si å tillate flere plasser mot at utbygger da bygger offentlige parkeringsplasser for egen regning e.l. Utgangspunktet er at antallet parkeringsplasser skal fastsettes gjennom planprosessen.

Derimot er det ingenting i veien for at utbygger gjennom utbyggingsavtale *forskutterer* offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Det forutsettes da at kommunen overtar parkeringsanlegget til et nærmere avtalt tidspunkt, etter at det er ferdigstilt. Inntektene fra drift av parkeringsanlegget må tas med i avtaleforhandlingene og tilbakebetalingsplanen.

6.2. Frikjøp

Halden har frikjøpsordning i dag, jf. § 2.10 i Sentrumsplan for Halden 2017–2029. Etter søknad kan byggherre i område avsatt til sentrumsformål kjøpe seg helt eller delvis fra kravet til parkeringsplasser for bil angitt i § 2.10. Kommunestyret fastsetter til enhver tid satsene for frikjøpsordningen.

Grunnbeløpet for frikjøp er i dag 120 000 kr per parkeringsplass inklusive avgifter. Ordningen er i dag lite brukt i Halden.

6.2.1. Om frikjøp

Der enkeltutbyggere etablerer egne parkeringsanlegg gir dette over tid som resultat at senterområdet får mange og urasjonelle parkeringsanlegg, og et trafikkbilde preget av adkomsttrafikk i mange gater/veier. Kommunens mulighet til å regulere trafikken reduseres eller vanskeliggjøres og det blir svært vanskelig å vise til og markedsføre det samlede parkeringstilbudet overfor kundene.

Samtidig reduseres muligheten for sambruk av P-plassene, slik at det totale antallet parkeringsplasser ofte blir større enn det man samlet sett har behov for.

Et hovedmål ved en aktiv bruk av frikjøpsordningen vil være å bidra til at kommunen i stedet etablerer finansiell styrke til å bygge større, mer attraktive og rasjonelle parkeringsanlegg, og utnytter potensialet for sambruk.

Bruk av frikjøpsordningen muliggjør etablering av felles parkeringsanlegg som erstatning for privat parkering på egen grunn. Ordningen gir mulighet for en planmessig og koordinert utvikling og mer hensiktsmessig bruk av det offentlige parkeringstilbudet og veinettet.

6.2.2. Forholdet til parkeringsnormen

I forbindelse med tilbud om frikjøp må utbygger ha forutsigbarhet med hensyn til hvilken forpliktelse han har. Det vil da være nødvendig å ha en klar regel om hvor mange plasser man skal frikjøpe seg fra. Dette gir noen begrensninger på hvordan parkeringsnormen kan utformes i de områder der kommunen ønsker å tilby frikjøp i forbindelse med nybygg og bruksendring.

Minimumsnorm og fastnorm gir denne forutsigbarheten, i det den forpliktelsen utbygger har, hvis han ikke benytter tilbudet om frikjøp, er helt klart formulert i normen.

Minimumsnormer bør imidlertid ikke benyttes i tette senterområder fordi kommunen mister kontrollen over hvor mange parkeringsplasser som etableres.

En ren maksimumsnorm er det ikke mulig å kombinere med tilbud om frikjøp, da det ikke er noe nedre grense for forpliktelsen.

I områder der man vil tilby frikjøp, bør det fastsettes en egen fastnorm som gjelder ved frikjøp. Dette betyr at det ikke er et spenn i parkeringskravet, men ett fastsatt antall (minimum og maksimum er det samme). Fastnormen kan ta opp i seg de rasjonaliseringsgevinstene som ligger i sambruk/mer rasjonell bruk av parkeringsanleggene samtidig som man oppfyller utbyggers behov for parkering. I Halden sentrum er det minimums- og maksimumskrav for næringsvirksomhet og til dels for bolig (fastnorm for eneboliger).

6.2.3. Bruken av p-anleggene

En utbygger som har benyttet frikjøpsordningen vil ikke ha særrettigheter i det offentlige anlegget, verken når det gjelder antall plasser eller økonomiske betingelser for bruk av plassene. P-anleggene forventes å være offentlige i den forstand at de er tilgjengelige for allmennheten.

Kommunen har full frihet til å regulere bruken av P-plassene slik at bruken blir i tråd med parkeringspolitikken og den overordnede transportpolitikken.

Bruk av frikjøpsordningen gir derfor muligheten til å fastsette parkeringsvilkår som eksempelvis prioriterer ned langtidsparkering knyttet til arbeidsreiser, og prioriterer opp korttidsparkering for å bygge opp under behovet til lokal handel og service.

6.2.4. Samarbeid med private

Bestemmelsene i Plan- og bygningsloven presiserer at innbetalte beløp bare kan benyttes til opparbeiding av «offentlige parkeringsanlegg». Denne bestemmelsen er innført for å sikre at midlene benyttes til formålet, og ikke til andre formål som for eksempel generelle trafikk- og parkeringsformål. Vi antar at uttrykket «offentlige parkeringsanlegg» ikke begrenser kommunens anledning til å gå inn i samarbeidsprosjekter der private også deltar så lenge anleggene forblir offentlig tilgjengelige, og dette sikres.

Her kan også utbyggingsavtaler komme til anvendelse, se kapittel 6.1 om dette.

6.2.5. Planverktøy for økt bruk av frikjøp

Tilbud om frikjøp må være knyttet til en parkeringsnorm, slik at det aldri er tvil om hvilket antall plasser man er forpliktet til å bygge/kjøpe seg fri fra, jf. kapittel 6.2.2.

Planbestemmelser som forbyr etablering av parkeringsanlegg på bakkeplan i bestemte områder, kan være hensiktsmessig for å effektivisere arealbruken og gjøre frikjøp mer attraktivt. Samtidig vil utbyggere ofte ha behov for noen parkeringsplasser nær/på sin eiendom for å dekke viktige behov for driften av eiendommen. Det kan være leveranser, egen byggdrift, etc. Man bør ikke nødvendigvis frikjøpe et slikt behov, med mindre et fellesanlegg ligger svært gunstig plassert i forhold til eiendommen.

6.2.6. Når og hvor skal p-anlegg bygges

Departementet har drøftet bruken av fondsmidler i forarbeidene⁹ til plan og bygningsloven:

«En nærmere angitt plikt, for eksempel til å opparbeide parkering innen en nærmere angitt frist, vil etter departementets mening legge et press på kommunens parkeringspolitikk som ikke nødvendigvis vil være hensiktsmessig. Nærmere regler som angir rammen for saksbehandling og omfang av saker om frikjøp, vil derfor i stedet vurderes i forskrift.»

Det foreligger altså en helt konkret forpliktelse til å etablere et P-tilbud når kommunen aksepterer frikjøp. Det er imidlertid verken krav om at nye p-plasser etableres innenfor en

⁹ Ot.prp.nr 32 (2007-2008)

bestemt tidsramme eller innenfor en bestemt avstand fra de påvirkede tomtene. Det er naturlig å se utbyggingene over tid og i sammenheng.

Det vil være naturlig og nødvendig å foreta utbyggingene i et tempo som er tilpasset etterspørselen, kommunens utvikling av parkeringseiendom og bruken av frikjøpsordningen.

Ordningen fungerer etter skjønnsvurderinger, og gir kommunen frihet og fleksibilitet til å styre utbygging av P-tilbudet til lokaliteter der det vurderes som gunstigst for sentrum. Dette er en av de viktigste kvalitetene ved frikjøpsordningen som skiller den fra bruk av utbyggingsavtaler. Utbyggingsavtaler er knyttet til en konkret utbygging i tid og omfang.

Adkomst til parkeringsanlegg har trafikale konsekvenser i form av ulykkesrisiko og fremkommelighetsproblemer for annen trafikk, særlig sykkel og kollektivtrafikk. En restriktiv avkjørselspolitikk kan derfor være hensiktsmessig. Dette kan eksempelvis innarbeides i arealplanens bestemmelser.

6.2.7. Eksisterende anlegg

I gitte situasjoner vil det være akseptabelt å benytte innbetalte frikjøpsbeløp til å nedbetale på investeringslån til P-anlegg som allerede er bygget på innbetalingstidspunktet. Lånene antas å kunne betraktes som kommunale forskutteringer.

6.2.8. Hvordan gjøre frikjøpsordningen økonomisk attraktiv?

Som nevnt ovenfor vil frikjøpsordningen benyttet på en riktig måte kunne bidra til et bedre parkeringstilbud, og en mer rasjonell utnyttelse av bolig- og næringseiendommer i sentrum. I tillegg er det nødvendig at ordningen fremstår som et økonomisk sett gunstig alternativ for utbyggere.

Dette betyr at frikjøp bør være mer attraktivt økonomisk sett for utbygger enn å bygge P-plassene selv, samtidig som kommunens forpliktelse og utbyggingsansvar må være finansiert gjennom bruk av ordningen.

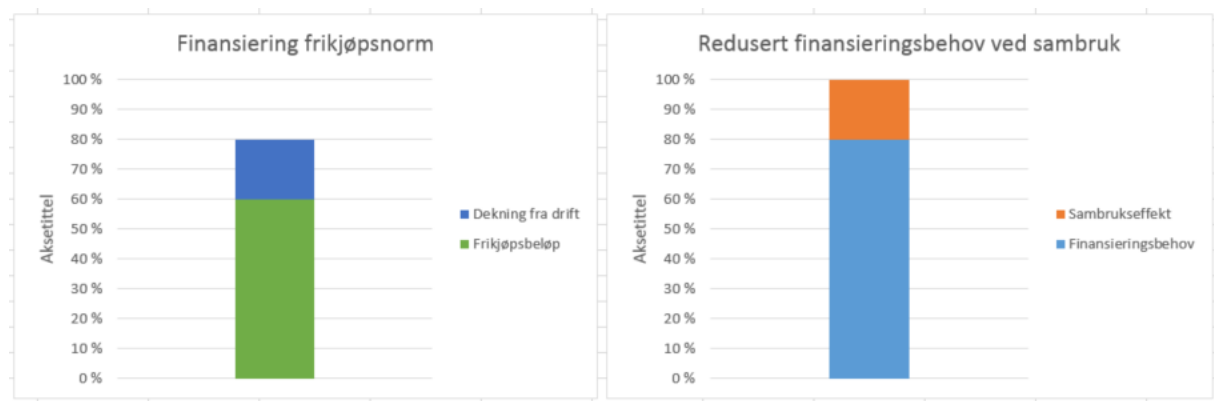
Større felles parkeringsanlegg gir imidlertid behov for færre plasser for å dekke den samme etterspørselen, se kapittel 6.2.10 om sambruk.

Denne rasjonaliseringsgevinsten kan komme utbyggere til gode. I tillegg til dette vil bruken av plassene i et felles anlegg generere driftsinntekter som både bør dekke driftsutgiftene, og gi et nødvendig bidrag til finansieringen av anleggene.

6.2.9. Frikjøpsbeløpets størrelse

Frikjøpsbeløpets størrelse må sees fra to sider. På den ene siden, skal beløpet bidra til at kommunen kan etablere parkeringsplasser, og at det tilbudet som etableres skal kunne drives uten at det oppstår store driftsunderskudd som i ettertid må dekkes av kommunen. På den andre siden, må beløpets størrelse stå i forhold til de kostnadene utbygger alternativt ville ha, og eiendommens fremtidige bruk av parkeringstilbudet.

Figur 6.1 viser hvordan behovet for investeringer kan reduseres ved hjelp av sambrukseffekter i felles parkeringsanlegg, og hvordan finansieringen av det gjenværende behovet kan finansieres med en kombinasjon av frikjøp og driftsinntekter. I eksemplet, kan utbygger få dekket sitt parkeringsbehov for 60 % av kostnaden ved å kjøpe seg fri framfor å bygge selv. Samtidig bidrar avgift for bruk av plassene til mer miljøvennlige reisemiddelvalg enn egne reserverte plasser, og større kommunal kontroll med parkeringsvilkårene. Kommunen får dekket sine kostnader, men får ansvar for drift, enten i egen regi eller ved kjøp av tjenester.



Figur 6.1: Illustrasjon av hvordan parkeringsplasser kan finansieres ved bruk av frikjøp, med bidrag av sambrukseffekt og dekningsbidrag fra driftsinntekter.

6.2.10. Sambruk

Effekten av å kunne benytte alle parkeringsplassene innenfor et byområde til ulike formål over tid, gir en klar rasjonaliseringseffekt. I et sammensatt område vil parkeringsbehovet knyttet til de enkelte arealbruksformål oppstå på ulike tidspunkt på dagen og gjennom uken. Sambrukseffekten oppstår ved at ikke alle arealbrukskategorier har maksimalt behov for parkering samtidig over døgnet og uken.

I utgangspunktet må man gjøre en vurdering av hvilke områder og bruksformål som er tilstrekkelig overlappende til at sambruk faktisk vil oppstå. Dette vil variere med reisehensikt, samt fremkommelighet og tilgjengelighet for gående i byområdet.

Beregninger fra andre byer indikerer at det er mulig å oppnå en sambrukseffekt på nærmere 20 % i sammensatte områder. Med en slik forutsetning kan man redusere antallet parkeringsplasser med 20 % etter at parkeringsnormen er benyttet for beregning av antall plasser per arealkategori.

Arbeidsreiser gir fleksibilitet i forhold til gangavstand. Det vil si at de aller fleste kan akseptere en gangavstand på 2 - 300 meter fra parkeringsplass til arbeidssted på arbeidsreisen, noe som også fullt ut aksepteres for en kollektivreise. Rent praktisk kan man da dimensjonere ned parkeringsnormen for arbeidsreiser til Halden sentrum betydelig. Generelle erfaringer med sambruk viser at det er tilstrekkelig å ikke bygge mer enn 25-30 % av beregnet behov for arbeidsparkering, så lenge man kan ta ut sambrukseffekt mot boligparkering.

6.3. Strategiske grep for utvikling av parkeringstilbudet

6.3.1. Gateparkering

Gateparkeringen reguleres med offentlig skilt etter vegtrafikklovens bestemmelser med underliggende forskrifter som skiltforskriften, og parkeringsforskriften.

Lovens formål er å regulere trafikk, herunder parkering, for å ivareta fremkommelighet, tilgjengelighet, sikkerhet og miljø for de som beveger og oppholder seg langs vei- og gatenettet i kommunen. Loven stiller til rådighet bruk av parkeringsavgift som regulerende virkemiddel, men har ikke økonomisk vinning for kommunene som selvstendig målsetting.

Parkeringsavgift er altså primært ment for å regulere etterspørsel av et begrenset gode som gateparkering i bysentra er. Ved fastsetting av avgiften bør kommunen derfor ha et mål for den regulerende effekten. Under forutsetningen om at god tilgjengelighet til sentrum skal imøtekommes, vil det være naturlig å legge til grunn at det til enhver tid, og innenfor rimelig avstand skal være noe ledig parkeringskapasitet.

Et mål for parkeringskapasiteten kan være at det alltid skal være minst én plass ledig på et avgrenset parkeringsområde (f.eks. et kvartal) og ikke mer enn 85 % belegg i parkeringstilbudet i maksimaltiden innenfor kort gangavstand. Øker belegget noe særlig utover det, vil det i perioder fremstå som fullt, slik at tilgjengeligheten til lokalt næringsliv reduseres, og det oppstår letetraffikk etter ledig parkeringsplass.

På den annen side er det nødvendig for regulerings troverdighet at avgiftene også reduseres hvis etterspørselen ikke er tilstrekkelig. Et mål kan være at avgiften reduseres hvis belegget over tid er lavere enn 60 % i maksimaltiden.

Etterspørselen i et sentrumsområde er ikke like stor over alt. Det anbefales derfor at justering av avgiftene skjer trinnvis, slik at man får et visst bilde av priselastisiteten i forskjellige deler av sentrum, og kan regulere avgiften ulikt i forhold til dette. Vanligvis vil etterspørsel og betalingsvilje falle ved økende avstand til sentrumskjernen, hvor kundenes målpunkt vanligvis ligger.

Det kan også være aktuelt å differensiere på ukedag. Om det er enkeltdager med ekstra høy etterspørsel, f.eks. lørdag, og tilbudet blir overbelastet, kan det settes en høyere avgift i den aktuelle perioden for å opprettholde ønsket tilgjengelighet.

En riktig avgiftsregulering forutsetter at kommunen jevnlig måler belegget på plassene ved å foreta tellinger. Dette er viktig for å oppnå tilsiktet regulerende effekt, og følge med på hvilke utslag justering av avgiftene medfører. Et annet viktig hensyn er at tilbudene i sentrum er i stadig endring - noen forretninger og tilbud forsvinner og nye kommer til, slik at etterspørselen i et område endres over tid.

I områder med lave parkeringsavgifter, eventuelt i kombinasjon med svak oppfølging i form av håndheving av korttidsparkering, er det naturlig at avgiftene må øke en del før man oppnår tilsiktet regulerende effekt. Vår anbefaling er en trinnvis opptrapping hvor det gjøres registreringer før og en tid etter justeringene.

God informasjon om endringene og effekten (tellingene) de har, blir viktig under et mer dynamisk reguleringsregime. Hyppig dialog med næringslivet i sentrum sikrer at alle har den samme objektive forståelsen av hvordan reguleringen fungerer.

Det er naturlig at endringer i reguleringsregimet skaper reaksjoner hos kunder som opplever at et tilbud som har vært fordelaktig for dem blir dyrere eller flyttes til områder som gir lengre gangavstand. Hensynet til god tilgjengelighet og best mulig utnyttelse av parkeringsressursene i sentrum vil uvilkårlig innebære en «behovsprøving» for kundene. Hvis behovet for kort avstand til målpunkt er stort, må man eksempelvis være villig til å betale mer for tjenesten enn de som ikke har så stort behov, og som vil akseptere lengre gangavstand mot å betale mindre.

6.3.2. Parkeringsanlegg

Takstregulering og drift av parkeringsplasser utenfor gategrunn og i P-hus er hjemlet i Parkeringsforskriften. Disse bestemmelsene gjelder på samme måte for kommunen og

konkurrerende private tilbydere av parkeringsplasser for allmenheten. I en slik sammenheng kan parkering betraktes som en næringsvirksomhet, og parkeringsvilkårene kan bestemmes fritt innenfor rammer for skilting osv.

I hovedsak er selve regelverket om hvordan regulering skal skje likt for plasser regulert etter skiltforskriften og parkeringsforskriften, men parkeringsforskriften gir noe større rom for ulike former for reservering, rabattordninger osv.

Parkeringshusene vil dekke et behov for korttidsparkering i sitt nærområde, men også tilrettelegge for noe lengre parkeringstider, og derved ha et marked i en litt større del av sentrumsområdet.

Parkeringshus i sentrumskjernen bør i utgangspunktet ikke ha langtidsutleie, men heller la brukerne betale per gang for den tiden de står parkert. Parkeringspolitikken skal underbygge målene i transportpolitikken, hvor nullvekst i bilbasert persontrafikk inngår. Faste langtidsavtaler fører til at kundene til daglig i liten grad vurderer om de for eksempel skal kjøre til jobb, da det ikke koster mindre om man benytter parkeringsanlegget 3 eller 4 dager i uken i stedet for 5. Betaling pr. gang gir et insentiv til å ikke kjøre på dager der man like gjerne kan gå, sykle eller ta bussen.

Dersom alle som kjører i dag unnlater å benytte bil til jobb én dag i uken (fire dager med bilkjøring i stedet for fem), vil antall arbeidsreiser med bil bli redusert med 20 %.

Avgiftspolitikken i et parkeringshus bør baseres på samme prinsipp som for gateparkering:

- For eksempel ikke mer enn 85 % og ikke under 60 % belegg i maksimaltiden
- Andelen langtidsparkering bør overvåkes slik at dette ikke går på bekostning av behovet for korttidsparkering. Hvis andelen langtidsparkering blir for høy, kan takstene økes trinnvis til det er tilstrekkelig kapasitet tilgjengelig for korttidsparkering, jf. delmål om å ivareta tilgjengelighet for brukere som er avhengig av bil (jf. kapittel 5.1.5)

6.3.3. Boligsoneparkering

I henhold til parkeringsforskriften kan kommunen i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårs-parkeringsplasser (parkering mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår), etter behovsprøving, reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.

Boligsoneparkering kan bidra til å sikre beboerne parkeringsmuligheter i nærområdet og samtidig begrense uønsket fremmedparkering. Dette er spesielt aktuelt i sentrumsnære områder der det blant annet kan være attraktivt å parkere for pendlere. I slike områder kan boligsoneparkering bidra til å redusere trafikken og gi et tryggere og bedre bomiljø. Bruken av parkeringsplassene kan styres gjennom å avgrense boligsoneparkeringen til bestemte tidsperioder.

Boligsoneparkering kan innføres ved at gateparkering kun blir tilgjengelig for beboere innenfor visse tidsrom, det vil si at en i disse tidsrommene kan fjerne all fremmedparkering. For å unngå eller begrense pendlerparkering er det i stor grad tilstrekkelig å ha boligsoneparkering på dagtid.

Alternativt kan det innføres avgiftsparkering i gater der det i dag er gratis å parkere, samtidig som beboere gis mulighet til å kjøpe parkeringstillatelse som gir rett til å parkere til en vesentlig lavere kostnad enn andre. Med en tilstrekkelig høy avgift vil en da både kunne sikre beboere prioritet og samtidig opprettholde en mulighet til å parkere for andre, for eksempel besøkende.

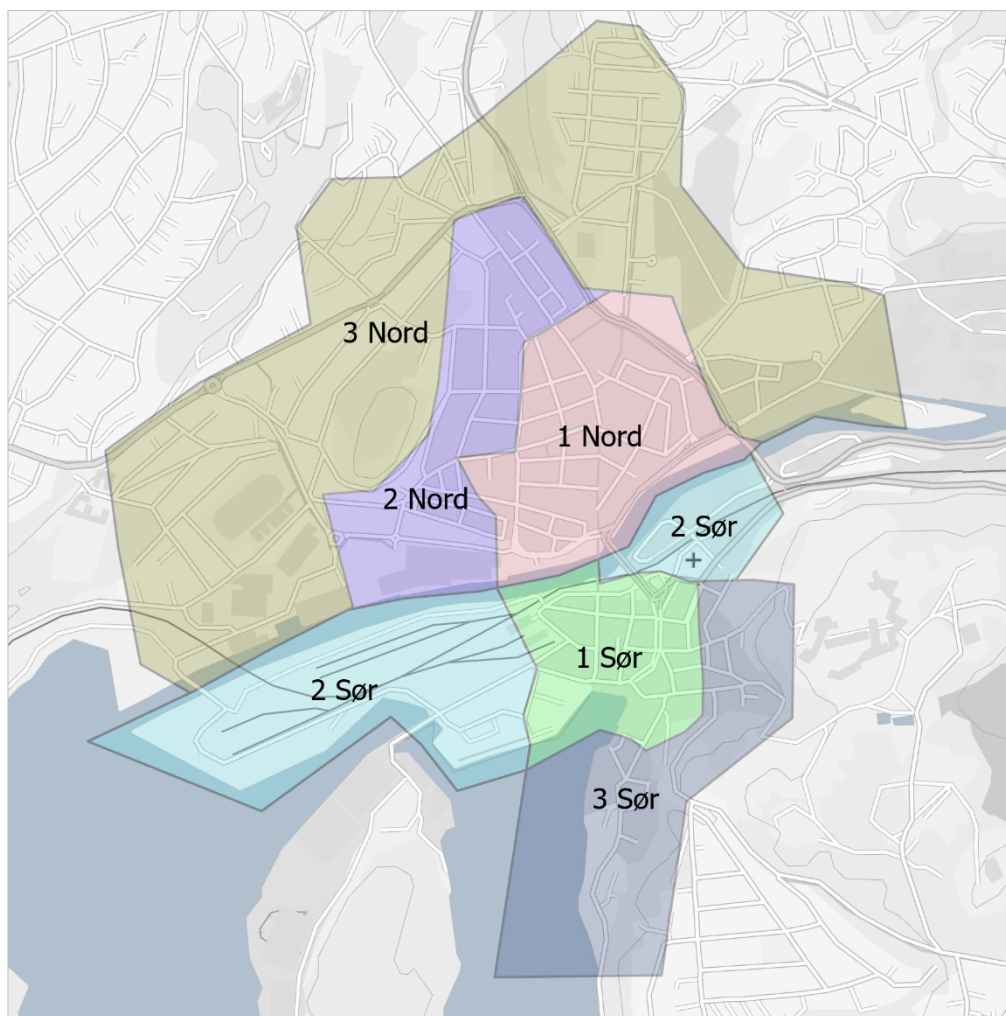
I Halden har en både soner der det innenfor visse tidsperioder kun er tillatt å parkere for beboere og soner der en både har mulighet til å parkere med tillatelse som beboer og med betaling av avgift for de som ikke har tillatelse.

7. Vedlegg: Parkeringsregistreringer

Halden kommune har gjennomført registrering av antall parkerte biler på kommunale parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelige. Tellingene er gjort på ulike tidspunkt i desember 2022 og i mars og juni i 2023. Tellingstidspunktene omfatter dag- og kveldstid samt helg, og er valgt ut for å fange opp maksbelegget i en normalsituasjon.

Registreringene gir et øyeblikksbilde både av antall parkeringsplasser og parkeringsbelegget. På steder hvor det ikke er oppmalte plasser er det gjort et en vurdering av antall tilgjengelige plasser basert på erfaring og en mer matematisk beregning. Tallene må derfor ikke leses eksakt. Noe avvik kan forekomme, og for enkelte mindre parkeringsområder er det ved enkelte tidspunkt registrert flere parkerte biler enn forutsatt kapasitet. Registreringene vil likevel gi en god oversikt over det store bildet.

Det har foregått gravearbeider i sentrum i registreringsperioden. Dette kan ha påvirket hvor folk parkerer, da noen plasser har vært utilgjengelige eller mer tungvinte å nå til tider. Registreringene er inndelt i områder, se kart nedenfor. Registreringene er oppsummert i tabellen på neste side. Tabellen registreringstidspunkt, belegg i prosent (andel av plassene som var opptatt på registreringstidspunktet), og total kapasitet (antall plasser). Enkelte parkeringsarealer ble ikke registrert på alle tidspunktene, og disse feltene er tomme i tabellen.



Figur 7.1 Parkeringsregistrering, områdeinndeling

Tabell 7-1 Parkeringsdekning pr. sone for ulike tellingstidspunkt

| | Onsdag 14.12.22 kl. 12-13. | Onsdag 21.12.22 kl. 13-14. | Onsdag 08.03.23 kl. 12-13. | Onsdag 14.06.23 k. 12-13. | Torsdag 15.12.22 kl. 12-13. | Torsdag 15.06.23 kl. 13-14. | Torsdag 09.03.23 kl. 13:30-14:30 | Onsdag 08.03.23 kl. 13-14. | Torsdag 09.03.23 kl. 18-19. | Torsdag 15.06.23 kl. 18-19. | Lørdag 17.12.22 kl. 18-19. | Lørdag 11.03.23 kl. 12-13. | Kapasitet |
|-----------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------|
| 1 Nord | 52 % | 60 % | 43 % | 50 % | 54 % | 46 % | 44 % | 38 % | 40 % | 34 % | 20 % | 25 % | 589 |
| 1 Sør | 61 % | 63 % | 55 % | 70 % | 57 % | 59 % | 48 % | 63 % | 46 % | 67 % | 34 % | 37 % | 291 |
| 2 Nord | 56 % | 49 % | 49 % | 46 % | 56 % | 45 % | 47 % | 30 % | 33 % | 26 % | 30 % | 34 % | 225 |
| 2 Sør | 74 % | 73 % | 65 % | 65 % | 73 % | 59 % | 67 % | 34 % | 29 % | 39 % | 41 % | 35 % | 82 |
| 3 Nord | 29 % | 31 % | 36 % | 38 % | 32 % | 38 % | 37 % | 29 % | 30 % | 24 % | 26 % | 27 % | 527 |
| 3 Sør | 32 % | 27 % | 36 % | 41 % | 34 % | 42 % | 33 % | 33 % | 32 % | 36 % | 35 % | 34 % | 124 |
| Totalsum | 47 % | 49 % | 44 % | 49 % | 48 % | 46 % | 44 % | 38 % | 37 % | 36 % | 27 % | 30 % | 1838 |

Onsdag 14.12.22 kl. 12-13.
 Onsdag 21.12.22 kl. 12-13.
 Onsdag 08.03.23 kl. 13-14.
 Onsdag 14.06.23 k. 12-13.
 Torsdag 15.12.22 kl. 12-13.
 Torsdag 15.06.23 kl. 13-14.
 Torsdag 09.03.23 kl. 13-14.
 Onsdag 08.03.23 kl. 13-14.
 Torsdag 09.03.23 kl. 18-19.
 Torsdag 15.06.23 kl. 18-19.
 Lørdag 17.12.22 kl. 18-19.
 Lørdag 11.03.23 kl. 12-13.
 Kapasitet

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 1 Nord | 52 % | 60 % | 43 % | 50 % | 54 % | 46 % | 44 % | 38 % | 40 % | 34 % | 20 % | 25 % | 589 |
| Bankplassen | 28 % | 83 % | 39 % | 50 % | 33 % | 44 % | 28 % | 28 % | 83 % | 33 % | 17 % | 39 % | 18 |
| Bikkjetorget | | | 47 % | 67 % | | 53 % | | 40 % | | 47 % | | 73 % | 15 |
| Fisketorget | 49 % | 93 % | | 38 % | 44 % | 36 % | 36 % | | 44 % | 31 % | 22 % | 18 % | 45 |
| Jacob Stuarts gt. | | | | | | | | | | | | | 3 |
| Kristian Augusts gate øst for Oscars gate | 88 % | 63 % | 75 % | 25 % | 63 % | 13 % | 88 % | 63 % | 75 % | 25 % | 13 % | 63 % | 8 |
| Krysset Kristian Augusts gate-Violgata - P-plass | 5 % | 33 % | 5 % | 38 % | 43 % | 19 % | 19 % | 14 % | 19 % | 5 % | 5 % | | 21 |
| Krysset Oscars gate - Bakbanken | 71 % | 76 % | 62 % | 57 % | 76 % | 62 % | 62 % | 48 % | 38 % | 48 % | 52 % | 43 % | 21 |
| Krysset Tordenskiolds gt-Violgata - P-plass | 17 % | 50 % | 33 % | 50 % | 33 % | 22 % | 39 % | 72 % | 72 % | 6 % | 6 % | 6 % | 18 |
| Larsenhagen | 84 % | 67 % | 76 % | 74 % | 81 % | 72 % | 47 % | 79 % | 19 % | 22 % | 40 % | 40 % | 58 |
| Nils Ankers gate | 9 % | 18 % | 9 % | 36 % | 9 % | 0 % | 27 % | 18 % | 9 % | 18 % | 0 % | 0 % | 11 |
| P-huset Storsenteret | 80 % | 72 % | 43 % | 38 % | 84 % | 39 % | 46 % | 17 % | 17 % | 31 % | 25 % | 22 % | 138 |
| Polplassen | 50 % | 60 % | 15 % | 45 % | 65 % | 35 % | 30 % | 30 % | 5 % | 25 % | 25 % | 5 % | 20 |
| Repslager gata vest for Oscars gate (gratis - P-forbudt over 15 min) | 35 % | 47 % | 35 % | 41 % | 29 % | 47 % | 12 % | 41 % | 29 % | 18 % | 35 % | 0 % | 17 |
| Repslagergt. Øst for Violgata | 75 % | 75 % | 50 % | 25 % | 25 % | 50 % | 75 % | 100 % | 75 % | 50 % | 50 % | 0 % | 4 |
| St. Josephs | 42 % | 44 % | 67 % | 98 % | 35 % | 96 % | 69 % | 67 % | 54 % | 81 % | 27 % | 44 % | 48 |
| Svenskegata | 29 % | 54 % | | 31 % | 29 % | 43 % | | | | 54 % | 17 % | 26 % | 35 |
| Teatergata | 43 % | 68 % | 57 % | 54 % | 39 % | 43 % | 64 % | 79 % | 89 % | 32 % | 0 % | 36 % | 28 |
| Tordenskiolds gate | 48 % | 52 % | 57 % | 70 % | 39 % | 52 % | 43 % | 87 % | 74 % | 30 % | 4 % | 17 % | 23 |
| Vidar Parmers plass (Frelsesarmen) | 47 % | 73 % | 33 % | 80 % | 53 % | 20 % | 73 % | 7 % | 7 % | 13 % | 0 % | 7 % | 15 |
| Violgata | 31 % | 36 % | 33 % | 21 % | 33 % | 28 % | 44 % | 54 % | 49 % | 31 % | 13 % | 10 % | 39 |
| Øvre Bankegate | 50 % | 75 % | 100 % | 75 % | 75 % | 100 % | 50 % | 25 % | 100 % | 75 % | 75 % | 100 % | 4 |
| 1 Sør | 61 % | 63 % | 55 % | 70 % | 57 % | 59 % | 48 % | 63 % | 46 % | 67 % | 34 % | 37 % | 291 |
| Adelgata | 50 % | 83 % | 67 % | 100 % | 67 % | 100 % | 67 % | 100 % | 83 % | 67 % | 33 % | 100 % | 6 |
| Blokkhusgata | 80 % | 67 % | 47 % | 33 % | 93 % | 20 % | 47 % | 13 % | 73 % | 20 % | 27 % | 47 % | 15 |
| Borgergata | 73 % | 64 % | 45 % | 55 % | 64 % | 64 % | 59 % | 32 % | 18 % | 36 % | 55 % | 36 % | 22 |
| Havna | 70 % | 65 % | 70 % | 65 % | 60 % | 60 % | 65 % | 15 % | 5 % | 15 % | 5 % | 0 % | 20 |
| Johan Stangs plass | 55 % | 82 % | 100 % | 82 % | 64 % | 73 % | 82 % | 100 % | 91 % | 91 % | 55 % | 64 % | 11 |
| Kirkegata | 100 % | 80 % | 20 % | 80 % | 40 % | 40 % | 20 % | 40 % | 40 % | 60 % | 40 % | 20 % | 5 |
| Krysset Olav Vs gate - Festningsgata (Kongens brygge) | 40 % | 80 % | 40 % | 60 % | 80 % | 40 % | 80 % | 80 % | 80 % | 80 % | 20 % | 0 % | 5 |
| Kvikkeplassen | 59 % | 59 % | 46 % | 74 % | 79 % | 72 % | 41 % | 41 % | 51 % | 79 % | 54 % | 41 % | 39 |
| Loistomta (v. Kirkegata) | 94 % | 88 % | 75 % | 94 % | 88 % | 81 % | 88 % | 44 % | 75 % | 56 % | 50 % | 38 % | 16 |
| Peder Colbjørnsens gate | | | 0 % | 50 % | | 50 % | 13 % | 75 % | 13 % | 25 % | | 25 % | 8 |
| P-plass krysset Kirkegata - Rådhusgata | 76 % | 82 % | 53 % | 47 % | 12 % | 24 % | 76 % | 47 % | 106 % | 29 % | 29 % | 18 % | 17 |
| Skippergata | 42 % | 63 % | 53 % | 42 % | 26 % | 42 % | 42 % | 68 % | 37 % | 58 % | 53 % | 37 % | 19 |
| Spinnestredet | 40 % | 20 % | 40 % | 20 % | 0 % | 0 % | 80 % | 60 % | 40 % | 40 % | 0 % | 60 % | 5 |
| Torget | 56 % | 59 % | 58 % | 83 % | 55 % | 64 % | 33 % | 91 % | 37 % | 97 % | 27 % | 40 % | 103 |
| 2 Nord | 56 % | 49 % | 49 % | 46 % | 56 % | 45 % | 47 % | 30 % | 33 % | 26 % | 30 % | 34 % | 225 |
| Bakbanken | 90 % | 50 % | 55 % | 35 % | 85 % | 40 % | 45 % | 65 % | 50 % | 35 % | 55 % | 45 % | 20 |
| Busterudgata | 58 % | 58 % | 31 % | 31 % | 88 % | 38 % | 50 % | 15 % | 35 % | 15 % | 19 % | 15 % | 26 |
| Hannibal Sehesteds gate, mellom Busterudgt. og gangbrua | 88 % | 88 % | 63 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 50 % | 88 % | 100 % | 75 % | 63 % | 8 |
| Karl Johans gate | 76 % | 60 % | 88 % | 80 % | 80 % | 92 % | 84 % | 16 % | 44 % | 8 % | 28 % | 44 % | 25 |
| Kristian Augusts gate vest for Oscars gate | 90 % | 90 % | 100 % | 80 % | 90 % | 70 % | 90 % | 60 % | 50 % | 40 % | 70 % | 80 % | 10 |
| Liljegata | 60 % | 40 % | 80 % | 60 % | 60 % | 20 % | 60 % | 60 % | 60 % | 40 % | 100 % | 80 % | 5 |
| Mette Mengs gate | 54 % | 31 % | 69 % | 100 % | 31 % | 77 % | 46 % | 38 % | 31 % | 69 % | 38 % | 54 % | 13 |
| Nedre Bankegate | 63 % | 58 % | 47 % | 79 % | 68 % | 53 % | 42 % | 79 % | 58 % | 58 % | 47 % | 63 % | 19 |
| Niels Stubs gate | 91 % | 73 % | 64 % | 0 % | 82 % | 0 % | 91 % | 36 % | 55 % | 0 % | 18 % | 64 % | 11 |
| Peder Ankers gt (v. Skolestadion) | 15 % | 25 % | 10 % | 5 % | 10 % | 5 % | 10 % | 5 % | 15 % | 0 % | 20 % | 5 % | 20 |
| Rema 1000 Busterudgata | 36 % | 39 % | 20 % | 18 % | 36 % | 39 % | 14 % | 7 % | 2 % | 18 % | 0 % | 7 % | 44 |
| Rødsbergs plass | 31 % | 50 % | 56 % | 38 % | 13 % | 19 % | 31 % | 31 % | 31 % | 25 % | 38 % | 31 % | 16 |
| Værms gate | 38 % | 0 % | 63 % | 75 % | 0 % | 50 % | 63 % | 13 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 8 |
| 2 Sør | 74 % | 73 % | 65 % | 65 % | 73 % | 59 % | 67 % | 34 % | 29 % | 39 % | 41 % | 35 % | 82 |
| Elvestredet | 75 % | 75 % | 100 % | 88 % | 75 % | 63 % | 100 % | 75 % | 88 % | 38 % | 38 % | 75 % | 8 |
| Grønland | 89 % | 89 % | 100 % | 100 % | 89 % | 79 % | 95 % | 21 % | 37 % | 37 % | 63 % | 37 % | 19 |
| Grønland (langs Tista) | 94 % | 50 % | 6 % | 19 % | 56 % | 13 % | 6 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 16 |
| Kiellands plass | 42 % | 68 % | 37 % | 42 % | 58 % | 47 % | 53 % | 26 % | 63 % | 63 % | 53 % | 32 % | 19 |
| Tomtegata | 75 % | 80 % | 90 % | 80 % | 85 % | 90 % | 95 % | 40 % | 25 % | 50 % | 45 % | 50 % | 20 |
| 3 Nord | 29 % | 31 % | 36 % | 38 % | 32 % | 38 % | 37 % | 29 % | 30 % | 24 % | 26 % | 27 % | 527 |
| Anild Huitfeldts gate | 56 % | 52 % | 33 % | 63 % | 59 % | 63 % | 37 % | 33 % | 37 % | 33 % | 44 % | 30 % | 27 |
| Bjerkeveien | 0 % | 0 % | 4 % | 0 % | 4 % | 0 % | 0 % | 4 % | 0 % | 0 % | 4 % | 0 % | 23 |
| Christian Svendsens gate | 40 % | 60 % | 47 % | 40 % | 60 % | 67 % | 53 % | 60 % | 73 % | 60 % | 60 % | 67 % | 15 |
| Damstredet | 100 % | 63 % | 113 % | 88 % | 88 % | 100 % | 125 % | 113 % | 125 % | 88 % | 50 % | 63 % | 8 |
| Georg Spørcks gate | 26 % | 35 % | 35 % | 35 % | 26 % | 35 % | 30 % | 35 % | 39 % | 39 % | 30 % | 39 % | 23 |
| Georg Stangs gate | 13 % | 17 % | 13 % | 25 % | 8 % | 13 % | 17 % | 13 % | 21 % | 17 % | 17 % | 13 % | 24 |
| Jørgen Bjelkes gate | 10 % | 25 % | 29 % | 29 % | 13 % | 23 % | 25 % | 31 % | 35 % | 29 % | 21 % | 27 % | 48 |
| Kancelliråd Dahls gate | 55 % | 55 % | 82 % | 55 % | 59 % | 68 % | 91 % | 64 % | 41 % | 23 % | 23 % | 41 % | 22 |
| Laxegata | 63 % | 38 % | 50 % | 50 % | 38 % | 75 % | 63 % | 63 % | 50 % | 88 % | 63 % | 63 % | 8 |
| Legangers gate | 42 % | 37 % | 26 % | 26 % | 32 % | 21 % | 26 % | 53 % | 32 % | 11 % | 26 % | 32 % | 19 |
| Lektor Adlers gate | 73 % | 45 % | 64 % | 45 % | 64 % | 36 % | 27 % | 64 % | 55 % | 27 % | 82 % | 82 % | 11 |
| Major Forbus gate | 28 % | 13 % | 20 % | 28 % | 22 % | 38 % | 27 % | 15 % | 20 % | 17 % | 13 % | 17 % | 60 |
| Ole Dahls gate | 3 % | 0 % | 6 % | 9 % | 3 % | 6 % | 6 % | 14 % | 0 % | 6 % | 9 % | 6 % | 35 |
| Os allé syd | | | | | | | | | | | | | 5 |
| Oscar Borgs plass | | | | | 50 % | | | | | 17 % | 17 % | 0 % | 6 |
| Peder Ankers gate ut mot Rødsbakken | | 65 % | 83 % | 78 % | 65 % | 70 % | 87 % | 35 % | 48 % | 22 % | 22 % | 61 % | 23 |
| Roald Amundsens gate, inkl. P-plass v. stadion | 16 % | 16 % | 8 % | 16 % | 12 % | 12 % | 16 % | 8 % | 12 % | 16 % | 8 % | 8 % | 25 |
| Rødsbakken | 4 % | 9 % | 9 % | 9 % | 4 % | 4 % | 9 % | 9 % | 13 % | 4 % | 9 % | 4 % | 23 |
| Rødsveien "P-plass i svingen" | 41 % | 55 % | 82 % | 86 % | 45 % | 82 % | 73 % | 18 % | 36 % | 27 % | 18 % | 27 % | 22 |
| Rødsveien vest for Fridtjof Nansens gate | 36 % | 18 % | 36 % | 27 % | 27 % | 18 % | 64 % | 18 % | 27 % | 27 % | 36 % | 36 % | 11 |
| Rødsveien, øst for Fridtjof Nansens gate | 20 % | 33 % | 47 % | 53 % | 27 % | 37 % | 40 % | 33 % | 23 % | 47 % | 30 % | 30 % | 30 |
| Statsråd Tanks gate | 31 % | 31 % | 38 % | 31 % | 38 % | 41 % | 34 % | 31 % | 34 % | 31 % | 34 % | 24 % | 29 |
| Øvre del av Os Allé | 80 % | 77 % | 77 % | 77 % | 77 % | 87 % | 83 % | 30 % | 43 % | 23 % | 43 % | 33 % | 30 |
| 3 Sør | 32 % | 27 % | 36 % | 41 % | 34 % | 42 % | 33 % | 33 % | 32 % | 36 % | 35 % | 34 % | 124 |
| Borgerskansen | 0 % | 20 % | 20 % | 40 % | 20 % | 40 % | 0 % | 20 % | 0 % | 40 % | 20 % | 0 % | 5 |
| Festningsgata | 59 % | 33 % | 59 % | 52 % | 52 % | 44 % | 41 % | 59 % | 74 % | 52 % | 48 % | 74 % | 27 |
| Gamle Sørhaugen | 40 % | 20 % | 20 % | 20 % | 20 % | 10 % | 30 % | 30 % | 40 % | 10 % | 30 % | 20 % | 10 |
| Rødsveien Parkeringsstrategi for Halden sentrum | | | | 75 % | | 75 % | | | | 25 % | | 0 % | 4 |
| Sølgata | 67 % | 67 % | 67 % | 89 % | 33 % | 44 % | 56 % | 67 % | 67 % | 56 % | 89 % | 78 % | 9 |
| Tønne Huitfeldts plass | 19 % | 38 % | 25 % | 25 % | 19 % | 31 % | 56 % | 19 % | 19 % | 38 % | 25 % | 31 % | 16 |
| Verven | 21 % | 19 % | 30 % | 34 % | 36 % | 47 % | 25 % | 23 % | 13 % | 30 % | 26 % | 15 % | 53 |
| Totalsum | 47 % | 49 % | 44 % | 49 % | 48 % | 46 % | 44 % | 38 % | 37 % | 36 % | 27 % | 30 % | 1838 |