

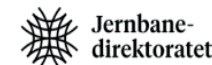
Kunnskapsgrunnlag



Statens vegvesen



BANE NOR



Jernbane-
direktoratet



Moss
kommune



Miljøløftet
Moss

Innhold

Forord	3	5	Byutvikling og parkering	26
1 Innledning	5	5.1	Tilrettelegging for parkering for handlende og besøkende	28
1.1 Mandat	6	5.2	Oppsummering	30
2 Mål for parkeringspolitikken	8	6	Bruk og utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser	31
3 Trafikksituasjonen og reisevaner i Moss	10	6.1	Oppsummering	33
3.1 Trafikksituasjonen i Moss	11	7	Trafikksikkerhet og parkering i nærmiljøer	34
3.2 Reisevaner i Moss	12	7.1	Oppsummering	37
4 <u>Parkeringssituasjonen i Moss</u> kommune	14	8	Pendlerparkering/innfartsparkering ved de tre stasjonene i Moss	38
4.1 <u>Overblikk over parkeringsplasser</u>	15	8.1	Oppsummering	41
4.2 <u>Bruken av parkeringsplassene i</u> Moss sentrum	17	9	Arbeidsreiser og parkering	42
4.3 <u>Tellinger i sentrum basert på Easy</u> Park-appen	20	9.1	Oppsummering	45
4.4 <u>Bruk av parkeringsplassene</u> i ytterkanten av bykjernen	21	10	Andre virkemidler som må ses i sammenheng med parkering – helhetlig tilnærming	46
4.5 <u>Parkeringsavgift</u>	22	10.1	Oppsummering	48
4.6 <u>Sykkelparkering – tilbud og bruk</u>	23	11	Om parkering som virkemiddel for å nå mål	49
4.7 <u>Oppsummering</u>	24			
4.8 <u>Dagens parkingsbestemmelser og</u> praktisering av disse	24			
4.9 <u>Videre arbeid og mål</u>	25			



Forord

Miljøløftet Moss skal utarbeide en strategi for parkering som skal være et grunnlag for partenes arbeid med parkering innenfor eget ansvarsområde. Parallelt skal Moss kommune utarbeide et handlingsprogram for parkering.

Parkeringsstrategien er en beskrivelse på overordnet nivå av hvordan partene i Miljøløftet Moss kan å benytte parkering som virkemiddel for å bygge opp om mål for by-, areal- og transportutviklingen.

Parkeringsstrategien er utformet ved å balansere hensynet til å begrense biltrafikken, hensynet til å fremme handel og byliv og hensynet til å sikre befolkningens mobilitet generelt.

Dette dokumentet skal være et kunnskapsgrunnlag for arbeidet med en parkeringsstrategi i Moss. Arbeidet er utført i perioden 2019-2020, under den pågående covid-19 pandemien, noe som har økt usikkerheten i både kunnskapsgrunnlag og forslag til tiltak.

Dokumentets innhold:

- Den første delen beskriver oppdraget og målet for arbeidet.
- Den andre delen beskriver parkeringssituasjonen i Moss og bruken av parkeringsplassene.
- Den tredje delen er en gjennomgang av utfordringer og muligheter innenfor de ulike formålene for parkering.
- Informasjon om ulike parkeringspolitiske virkemidler som skal brukes for å målene for parkerings-politikken. KS har utarbeidet en oversikt over virkemidler og hvordan og når de kan brukes. Denne er vedlagt dokumentet.



1 Innledning



1 Innledning

1.1 Mandat

Miljøløftet Moss startet i 2019 et arbeid med helhetlig parkeringspolitikk etter bestilling fra styringsgruppen for Miljøløftet Moss. Strategien er en oppfølging av tiltaksplan for å avbøte den vanskelige trafikksituasjonen på rv.19, godkjent i styringsgruppen 2018.

Mandatet for oppdraget referert: Styringsgruppen konkluderte i møte 13. desember 2019 med følgende: Miljøløftet igangsetter et arbeide med å utforme felles parkeringspolitikk for Moss. Det utarbeides felles prinsipper for parkering som oversendes partene for oppfølging.

Moss kommune vedtok i 2018 at det skal igangsettes et arbeid med parkeringspolitikk. I bystyresak 096/18 ble følgende vedtak fattet: Styringsflertallet ber rådmann om en politisk sak med helhetlig gjennomgang av parkeringspolitikk i Moss kommune, herunder også lademuligheter for ansatte som disponerer el-biler på våre institusjoner. Det er et viktig mål for stortingsflertallet å øke antall syklende, gående og brukere av kollektivtilbudet.

Om prosessen fram til forslag til en felles strategi for parkering

Arbeid med parkeringspolitikk er delt inn i tre faser. Etter hver fase legges det opp til bred forankring. Forslag til mål, definering av utfordringer og kartlegging av parkeringssituasjonen er det første trinnet i arbeidet.

Basert på innspill fra dialogen i fase 1, utformes et utkast til prinsipper for parkering. Dette forslaget forankres og drøftes bredt. Det utarbeides så et forslag til prinsipper for parkering som behandles i styringsgruppen for Miljøløftet Moss før det sendes over til partene for politisk behandling og oppfølging.

Figuren viser de tre fasene i arbeidet. Det legges opp til medvirkning underveis i prosessen.



Hva er parkeringspolitikk og hvem har ansvaret?

I arbeidet med parkeringspolitikk vil det først og fremst handle om hvordan det offentlige skal styre utviklingen og bruken av parkering i kommunen. En helhetlig parkeringspolitikk skal bidra til at de ulike virkemidlene for parkering ses i sammenheng. Tiltakene for parkering må koordineres og samordnes slik at tiltak utført et sted, ikke fører til at problemene forplanter seg til et annet sted.

Kommunen er plan og bygningsmyndighet for både kommunale og private tiltak. Dette innebærer at kommunen har stor mulighet for å påvirke lokalisering, utforming og drift av framtidens parkeringsanlegg.

Både staten, fylkeskommune og kommunen kan i tillegg påvirke parkeringsplassen i form av sin rolle som veieier og veimyndighet. De har myndighet til å regulere bruk av vei/gategrunn til parkering samt fastsette parkeringsvilkår på vei. Reguleringer skal følge vegtrafikklovens målsettinger (sikkerhet, fremkommelighet, og miljø).

Bane NOR har ansvaret for innfartsparkering/pendlerparkering i tilknytning til sine jernbanestasjoner.

Kommunen kan ikke styre etablerte private parkeringsplasser. Kommunen kan for eksempel ikke pålegge en privat eier å redusere antall plasser eller kreve at det innføres parkeringsavgift. Et tett samarbeid med næringslivet vil derfor være viktig for å få et helhetlig bilde av parkeringssituasjonen i Moss. Det legges opp til et tett samarbeid for å nå felles mål.

De offentlige etatene har arbeidsgiveransvar for utforming og bruk av parkeringsplasser på arbeidstedet. Dette gir og en styring av parkeringstilbudet. Det kan likevel være utfordrende å endre praksisen på etablerte offentlige parkeringsplasser, da arbeidstakerne ofte kan betrakte parkeringsplass som en del av arbeidsavtalen. Eks. parkeringsplasser ved en skole eller et sykehus.

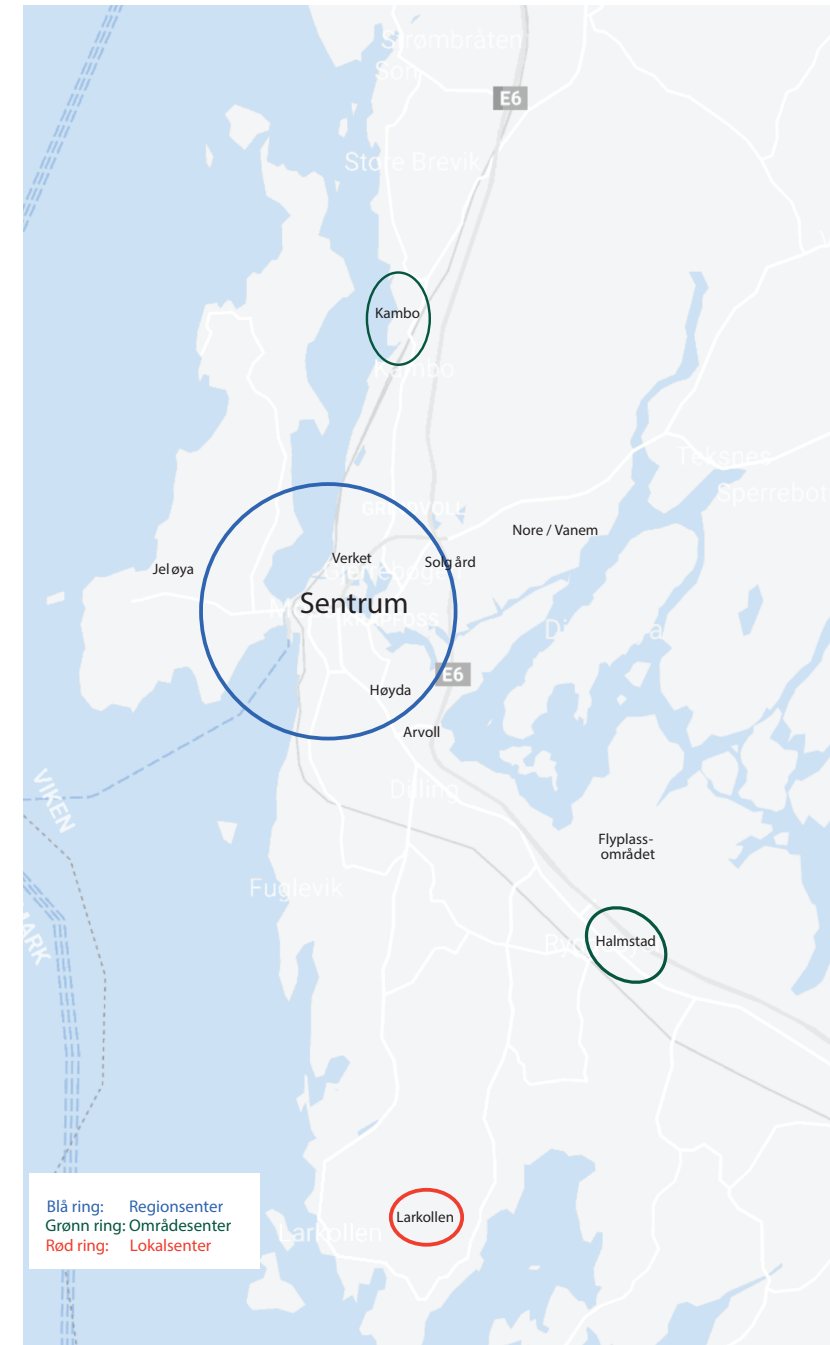
Parkeringspolitikken vil dermed handler om å:

- Styre etablering og bruk av nye p-plasser i framtiden, både private og offentlige
- Styre bruken av de eksisterende offentlige p-plassene
- Dialog med private aktører og offentlige aktører om samarbeid

I dette arbeidet skal det utarbeides noen overordnede prinsipper som skal være et grunnlag for arbeid med parkeringspolitikk. Felles prinsipper for parkering vil være et viktig grunnlag for samarbeid med næringslivet og samarbeid på tvers av forvaltningsnivå for å nå mål for areal og transportpolitikken.

Geografisk og faglig avgrensning

Parkeringsstrategien gjelder for Moss kommune. I arbeidet vil vi ha særlig fokus på sentrum og bydelene og tettstedene i Moss. Prinsippene som utformes skal være grunnlaget for parkeringspolitikk for alle parkeringsformål. Partene i Miljøløftene Moss må selv utforme detaljer i parkeringspolitikken som bla. parkeringsnormer, avgifter, avtaler med næringslivet etc.



2 Mål for parkeringspolitikken



2 Mål for parkeringspolitikken

Parkeringspolitikk er et effektivt virkemiddel for å nå overordnete mål på flere politikkområder, knyttet til arealbruk, transport, miljø og helse. Det er derfor viktig å avklare hva en ønsker å oppnå med parkeringspolitikken.

I arbeidet med parkeringspolitikk vil det være spesielt viktig å følge opp mål og føringer i kommunedelplan for Moss sentrum 2015–2026 og kommuneplanen for Moss 2030. Parkeringspolitikken skal også bidra til å nå målene for samarbeidsavtalen for Miljøløftet Moss

Basert på vedtatt mål, strategier og føringer i kommuneplaner, regionale planer og statlige retningslinjer foreslås følgende mål:

Overordnet mål:

1. Parkeringspolitikken skal stimulere til:
2. at veksten i persontransport skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.
3. at Moss sentrum styrkes som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt med et bredt og variert tilbud av arbeidsplasser, boliger, handel og service, kultur og opplevelser.
4. at nærmiljøer blir trygge og attraktive steder for møteplasser, lek, aktivitet og rekreasjon.
5. koordinert bruk og mer effektiv utnyttelse av offentlige og private parkeringsplasser.

Resultatmål:

- Felles forståelse for effekten av arbeidet og hvorfor p-politikk er viktig
- Grunnlag for samarbeid om løsninger for parkeringsutvikling og byutvikling
- Grunnlag for dialog om avtaler om frikjøp, sambruk, ansvarfordeling
- Samarbeid om tilrettelegging og felles kommunikasjon av p-plasser
- Gjøre arbeidet med detaljering og håndheving av P-politikk lettere, spesielt i kommunen
- Enighet om felles mål på tvers av forvaltningsnivå og partier
- Forutsigbarhet for næringslivet/utbyggere

3 Trafikksituasjonen og reisevaner i Moss



3 Trafikksituasjonen og reisevaner i Moss

3.1 Trafikksituasjonen i Moss

Moss har stor trafikk på hovedveisystemet, gjennom sentrum, spesielt i rush. Rv. 19 som fungerer som en hovedåre for både fergetrafikk, lokaltrafikken til/fra Jeløy, og for gående og syklende har den største trafikken. Den sterke trafikkbelastningen skaper lange køer i rush-timene og medfører ulykker, miljøbelastning, samt barrierevirkninger. Denne situasjonen vanskeliggjør utvikling av sentrum for handel, kultur og næringsliv.

Figur 3 viser at trafikken fordeler seg noenlunde jevnt fra sentrum på de to hovedveiene mot sør (fv. 118 og fv. 119) og den ene hovedveien mot nord (rv. 19). Foruten sentrumstrafikken er det trafikken fra Jeløya som er dominerende, mens ferjetrafikken utgjør et mindre bidrag. Ferjetrafikken fører likevel til stor trafikkbelastning fordi en del av trafikken består av tungtransport.



Figur 1: Årsdøgnetrafikk (ÅDT) på hovedveiene i Moss sentrum, tallgrunnlag hentet fra Statens vegvesen.

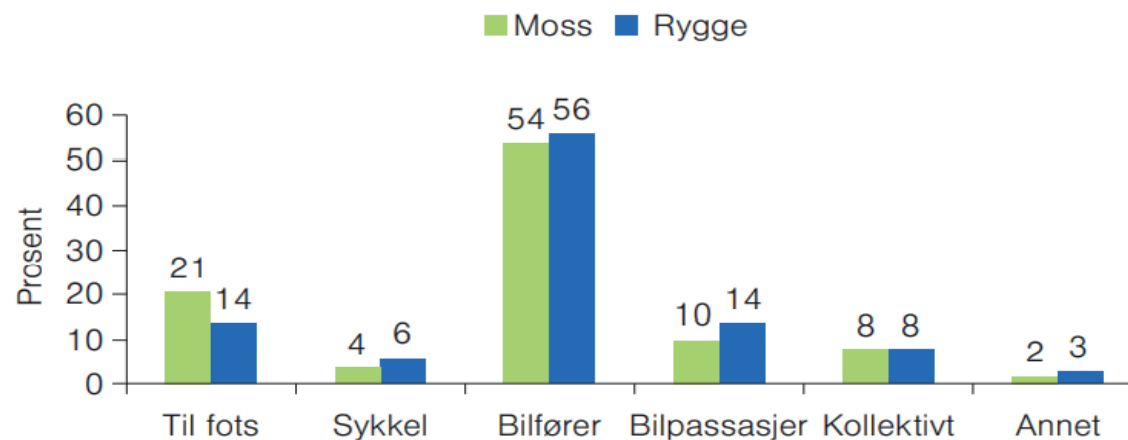
Den store trafikken fører til kødannelse på hovedveisystemet gjennom Moss. Kø-situasjonen i Moss sentrum er i realiteten begrenset til relative korte perioder tidlig om morgenen og på ettermiddagen. Køen fra rv.19 forplanter seg til sentrum. Noen velger å kjøre gjennom sentrum for å unngå køen på rv.19. Det er spesielt kødannelse i Kongensgate og i Kirkegata på visse tider av døgnet.

3.2 Reisevaner i Moss

Moss har som andre byer av denne størrelse, en reisemiddelfordeling som er sterkt preget av at bilen er det foretrukne transportmiddelet (figur 4). Mellom 64 og 70 % av reisene i de Moss kommune skjer med bil. Sykkelandelen er 4–6 % og kollektivandelen er rundt 8 %. Imidlertid er det ganske mye gangtrafikk, noe som gir en total gangandel på mellom 14 og 21 %.

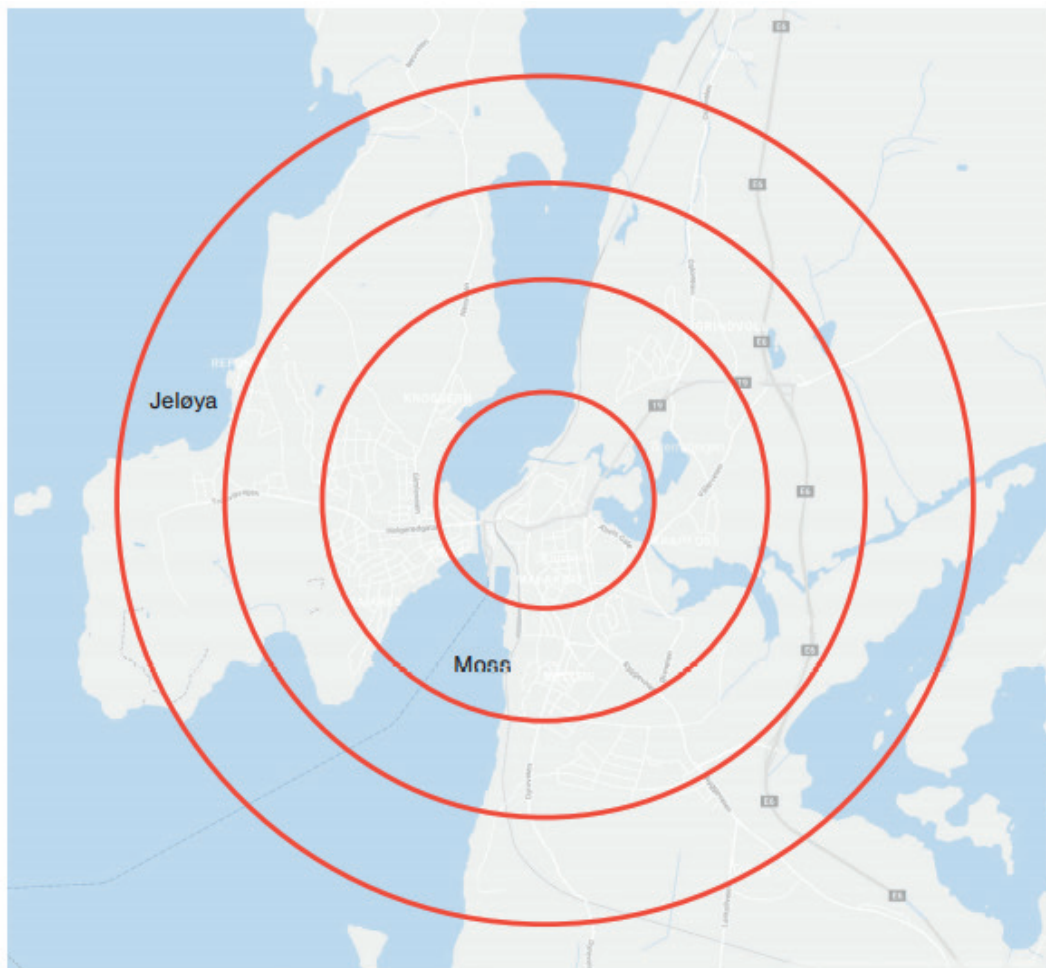
For å få ned klimagassutslippet, øke framkommeligheten på veisystemet og tilrettelegge for trygge og attraktive lokalmiljø jobbes med å få flere over på sykkel, gange og kollektiv. I regi av samarbeidet i Miljøløftet Moss er det utarbeidet en sykkelplan for å tilrettelegge for et helhetlig sykkelveinett. Veieier har ansvaret for planlegging og gjennomføring. Det jobbes også med å tilrettelegge for gående og få en større andel av de reisende over på kollektiv.

I 2019 fikk Moss kommune en omlegging av kollektivsystemet som bidro til at det ble lagt opp til flere og mer direktebusser i rushen. Dette hadde positivt effekt for antallet som valgte å benytte bussen på jobb.



Figur 2: Transportmiddelbruk på reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent (Reisevaneundersøkelse 2018)

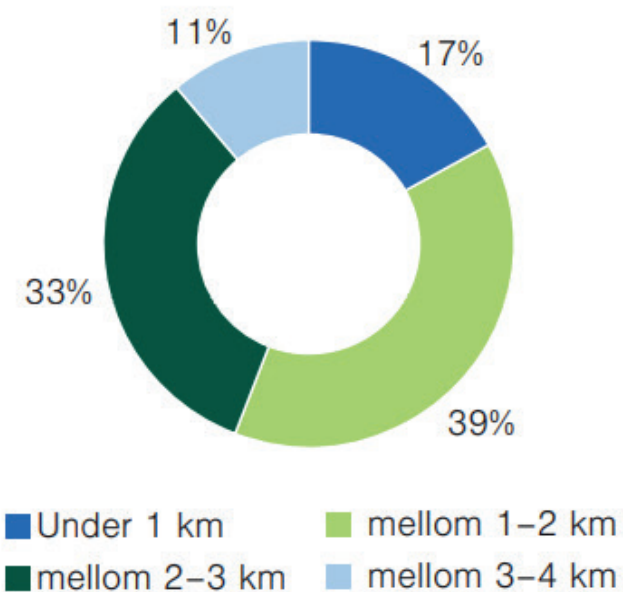
Moss kommune er en kompakt by der store deler av innbyggerne bor innenfor en radius på ca 3 km fra bysentrum. Potensialet for å få flere over på sykkel, gange og kollektiv bør derfor være til stede. Dette krever at vi tilrettelegger et tilbud som gjør det attraktivt og sykle, gå eller benytte kollektivt. Forskning viser at parkeringsrestriksjoner på arbeidsplassen har stor betydning for å få flere til å velge andre transportmidler enn privatbil til jobb.



Det bor nesten 40 000 innbyggere innenfor en 4 km radius ut i fra Moss kirke. Illustrasjonen viser origo i Moss kirke og røde ringer for hver km radius.

- 1 km:** Innenfor 1 km bor det 6568 innbyggere.
- 2 km:** Innenfor 2 km bor det 21 799 innbyggere.
- 3 km:** Innenfor 3 km bor det 34 541 innbyggere.
- 4 km:** Innenfor 4 km bor det 38 832 innbyggere.

Bosatte innenfor 4 km fra Moss kirke



4 Parkeringssituasjonen i Moss kommune



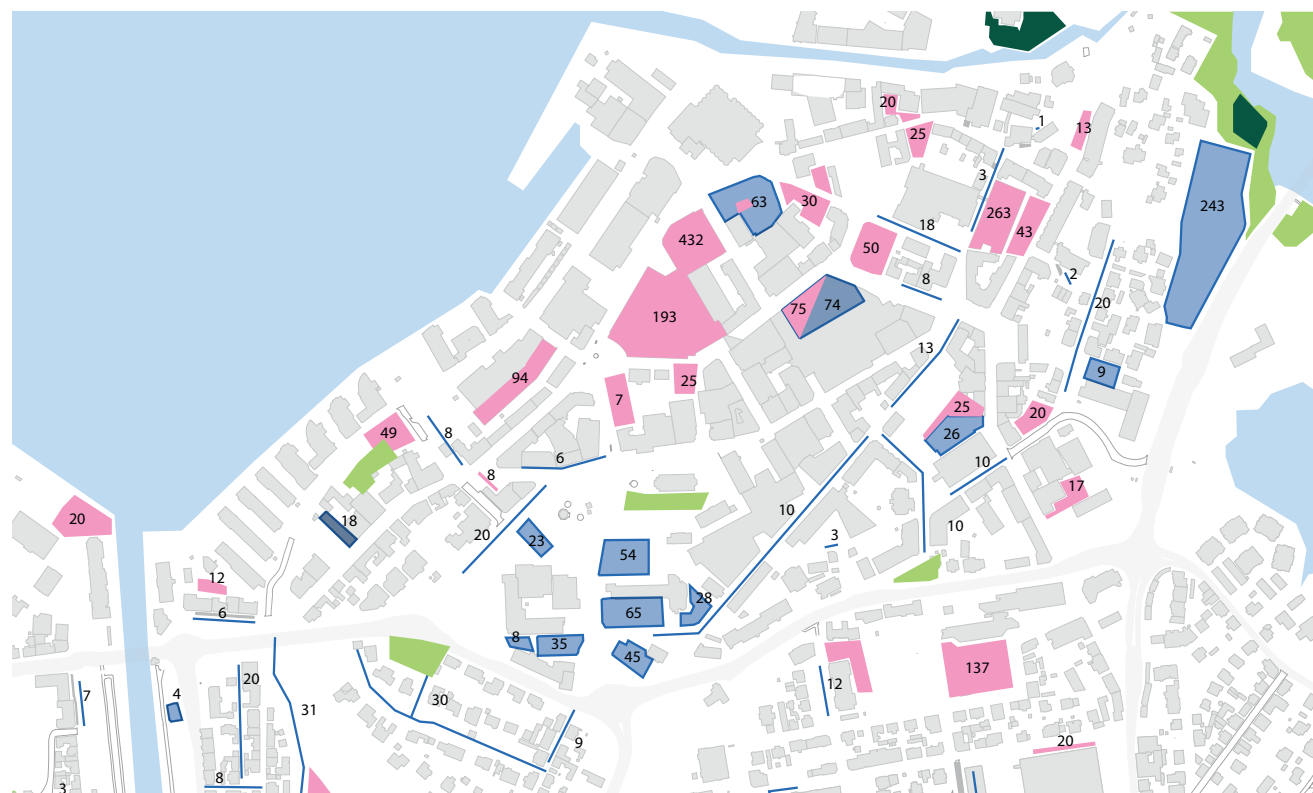
4 Parkeringssituasjonen i Moss kommune

4.1 Overblikk

Det er totalt 2785 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Moss kommune, 1447 av disse er kommunale og 1338 er private. Teller man offentlige parkeringsplasser i sentrum utgjør det 438 ordinære plasser, i tillegg kommer 19 HC-plasser. 63 av disse plassene, som er plassert rundt Rådhuset og Kirkegata 14, er for tiden reservert tjenestebiler / andre tinglyste plasser.

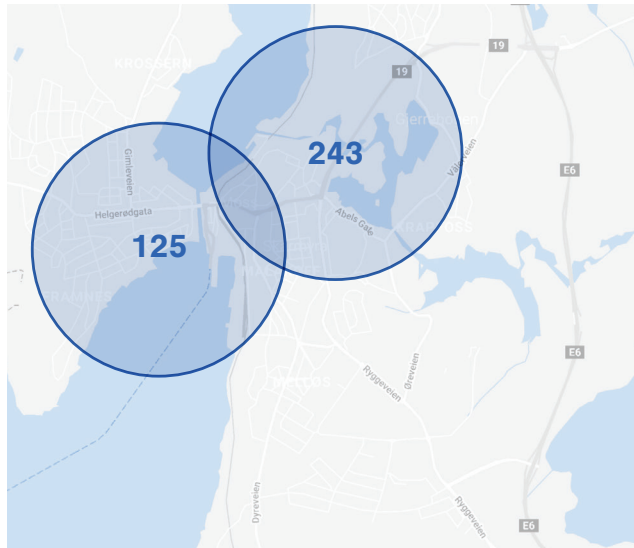
På grunn av utbygging vil parkeringsplassene på Nedre Torg (74 stk) vil bli fjernet, men mest sannsynlig erstattet av plasser i parkeringshus. Parkeringsplassen i Henrich Gerners gate (63 stk) er også under regulering.

De offentlige p-plassene i sentrum har en timesats på 22,- for fossilbiler, mens el-biler og HC-biler parkerer gratis. Kantparkering har en tidsbegrensning på 3 timer, i tillegg kommer noen gratis korttidsparkeringer.



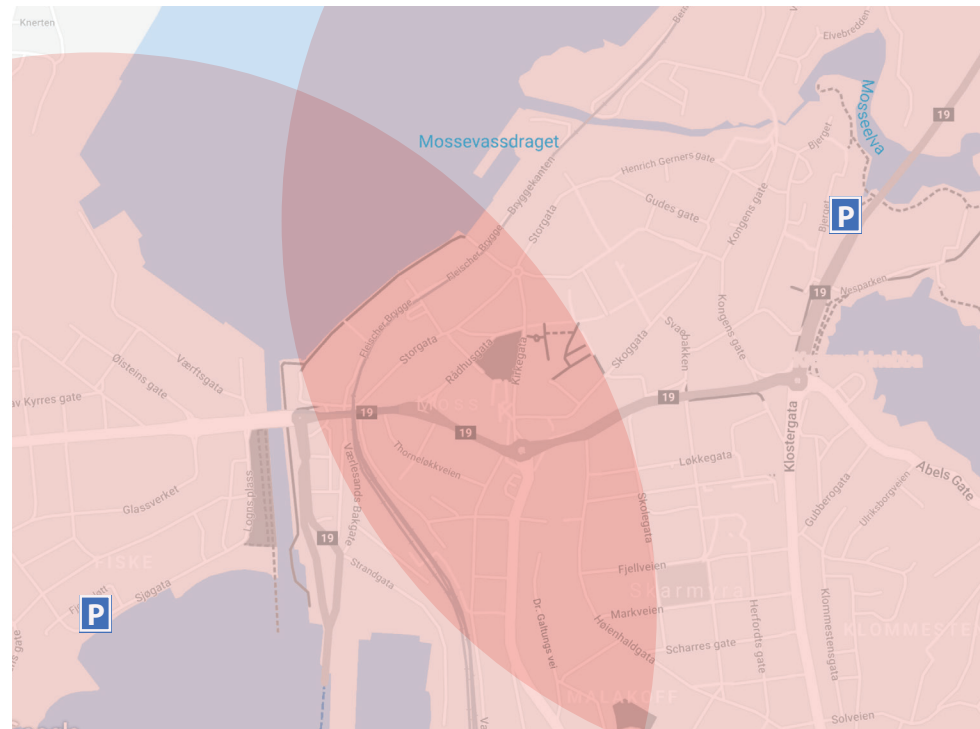
Figur 3: Kartet viser en oversikt over parkeringsplasser i Moss sentrum. Kommunale plasser er blå og private plasser er rosa. Kilde: Kommunekart.no

Det er to større offentlige parkeringsplasser i ytterkanten av sentrum, Fiske og Myra. På Fiske er det 125 plasser og på Myra er det 243 plasser. Disse parkeringsplassene egner seg godt til langtidsparkering.



Figur 4: To større parkeringsplasser i utkanten av sentrum, Fiske (125 plasser) og Myra (243 plasser). Kartet viser sirkler med radius på 1 km med origo i disse to parkeringsplassene.

I figur 3 er det slått en radius på 1 km rundt de to mest sentrumsnære parkeringsplassene i ytterkanten av bysentrum, Fiske og Myra. Hensikten er å vise at det er relativt korte avstander fra disse parkeringsplassene og inn til viktige målpoint som bla. arbeidsplasser, handel og trafikkknutepunkt i sentrum av Moss.



Figur 5: Store parkeringsplasser i utkanten av sentrum markert med blå P. Kartet viser sirkler med radius på 1 km med origo i disse parkeringsplassene.

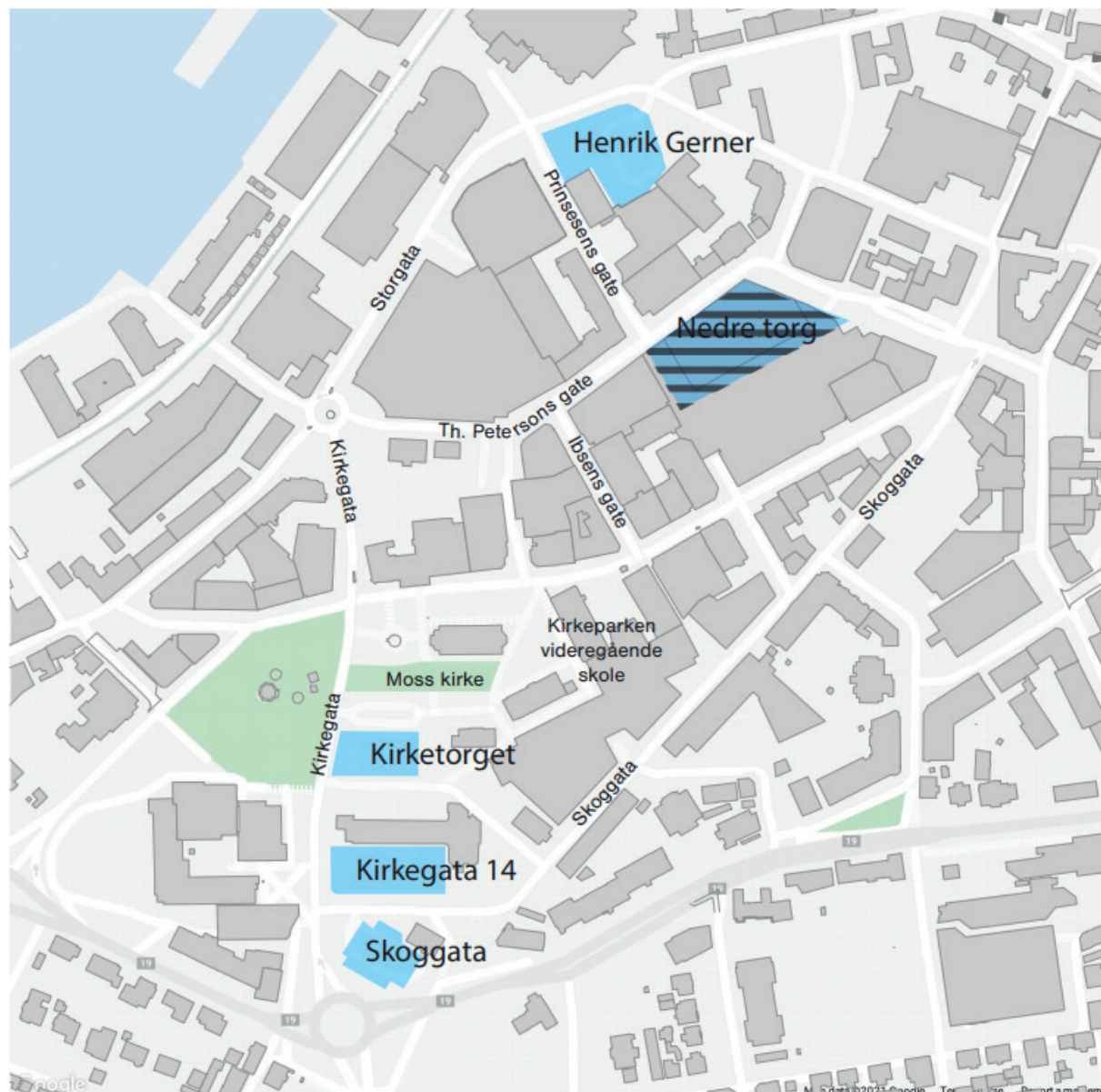
4.2 Bruken av kommunale parkeringsplasser i Moss sentrum

Kartleggingen av bruken av parkeringsplassene er basert på data fra EasyPark og manuelle tellinger utført av Moss kommune i 2020. Det er en del usikkerhet knyttet til tellingene, men tallene vurderes som gode nok for å gi en oversikt over situasjonene. Manuelle tellinger gir et øyeblikksbilde over situasjonen en gitt dag, alle biler blir telt. Det er ingen usikkerheter knyttet til biler som av forskjellige grunner ikke betaler for parkering, som el-biler, biler med HC tillatelse mv.

Det ble blant annet utført tellinger av hvor mange biler som var parkert på utvalgte kommunale parkeringsplasser i Moss sentrum mandag 2. mars kl. 9.30 – 10.30 og 14.00 – 15.00. Tellingene ble utført på parkeringsplassene Henrik Gerner, Kirketorget, Kirkegata 14 og Skoggata.

Nedre Torg skal bygges ut og eksisterende p-plasser fjernes. Det foreligger planer om utbygging av kvartaler, så endringer i parkeringsstatus kan skje.

Tabell 1 viser belegget på de sentrale parkeringsplassene i Moss sentrum. Tellingene viser hvor mange biler som var parkert på parkeringsplassene mandag 2. mars kl 9.30 – 10.30 og 14.00 – 15.00. De parkeringsplassene det ble utført tellinger på er uten tidsbegrensning.



Figur 6: De største kommunale parkeringsplassene i Moss sentrum.

Tabell 1: Belegg på kommunale parkeringsplasser i Moss sentrum.

P-plass	Antall plasser	Telle tidspunkt	Belegg (andel opptatte p-plasser)
Skoggata	45	9.30 – 10.30	16 %
		14.00 – 15.00	42 %
Kirkegata 14	64	9.30 – 10.30	80 %
		14.00 – 15.00	72 %
Kirketorget	60	9.30 – 10.30	92 %
		14.00 – 15.00	92 %
Henrik Gerner	55	9.30 – 10.30	84 %
		14.00 – 15.00	84 %
Nedre torg	68	9.30 – 10.30	41 %
		14.00 – 15.00	75 %
Gjennomsnitt			57 %

Tabell 2 viser hvor stor andel av de parkerte bilene som var elektriske biler. Disse har gratis parkering. Til sammenligning er 9% av bilparken i kommunene Moss, Fredrikstad, Råde og Vestby kommune elektrisk. (SSB 2019).

Tabell 2: Andel el-biler på parkeringsplassene i Moss sentrum.

P-plass	Antall plasser	Telle tidspunkt	Andel el-biler
Skoggata	45	9.30 – 10.30	71 %
		14.00 – 15.00	47 %
Kirkgegata 14	64	9.30 – 10.30	69 %
		14.00 – 15.00	80 %
Kirketorget	60	9.30 – 10.30	69 %
		14.00 – 15.00	55 %
Henrik Gerner	55	9.30 – 10.30	61 %
		14.00 – 15.00	65 %
Nedre torg	68	9.30 – 10.30	24 %
		14.00 – 15.00	25 %

Det ble utført en telling på kommunale parkeringsplasser i bykjernen tirsdag 10.11.2020 kl. 12.30 - 13.30. Da var 53% av plassen opptatt, 54% av de parkerte bilene var el-biler. Dette viser at det er et godt parkeringstilbud i sentrum av Moss.

Tabell 3: Gjennomsnittlig belegg på kommunale parkeringsplasser i Moss sentrum.

	Plasser	Antall el-biler	Antall fossilbiler	Belegg totalt i %
Sum	431	122	106	
		54%	46%	53 %

Tabell 4: Gjennomsnittlig belegg på de tre største private parkeringshusene i Moss sentrum.

Plasser		Antall plasser for el-biler	Antall plasser for HC	Gjennomsnittlig belegg på formiddag i %	Gjennomsnittlig belegg på ettermiddag i %	Gjennomsnittlig belegg på kveld i %
Sum	700	10	27	ca 65%	ca 37%	ca. 15%

Når det gjelder private parkeringsplasser i sentrum har det blitt gjennomført tellinger og kartlegging av gjennomsnittlig belegg på tre av de største parkeringshusene; Bjørnson P-hus, Storgata P-hus og AMFI P-hus. På samtlige av disse plassene er det 3 timer gratis parkering. Tallene viser at det er et belegg på opp mot 70 % på disse plassene på formiddagen, mens det på kveldstid kun er ca. 10-20 % av plassene som er opptatt.

Utenom disse parkeringshusene er det i tillegg 698 andre private parkeringsplasser i Moss sentrum, samt 8 private gateparkeringsplasser. Disse foreligger det derimot ingen tellinger på, men det bidrar likevel til å understreke at det finnes mange tilgjengelige parkeringsplasser i bykjernen.

4.3 Telling i sentrum basert på Easy Park-appen

Alle som betaler for parkering med Easypark-appen blir registrert i en database. Følgende er basert på tall fra denne databasen. Det er tatt utgangspunkt i to datoer; 2. mars 2020 og 19. oktober 2020. Begge datoene er mandager, hvor den ene er fra før Covid 19-tiltak tredd i kraft, og den andre er under medium strenge Covid 19-tiltak. Det er inkludert takstgruppe 1300, 1340, 1341 som er Moss sentrum, kantsteinsparkering, p-plass ved rådhuset og parkeringsplasser i sentrum. Det er 3 eller 4 timers tidsbegrensning på kantsteinsparkeringen og ved rådhuset. De som har betalt 0 kr, eller under 2 kr er tatt ut av regnestykket, og dette inkluderer el-biler og biler med HC tillatelse. Kun parkeringer som starter mellom kl. 8:00-18:00 er inkludert.

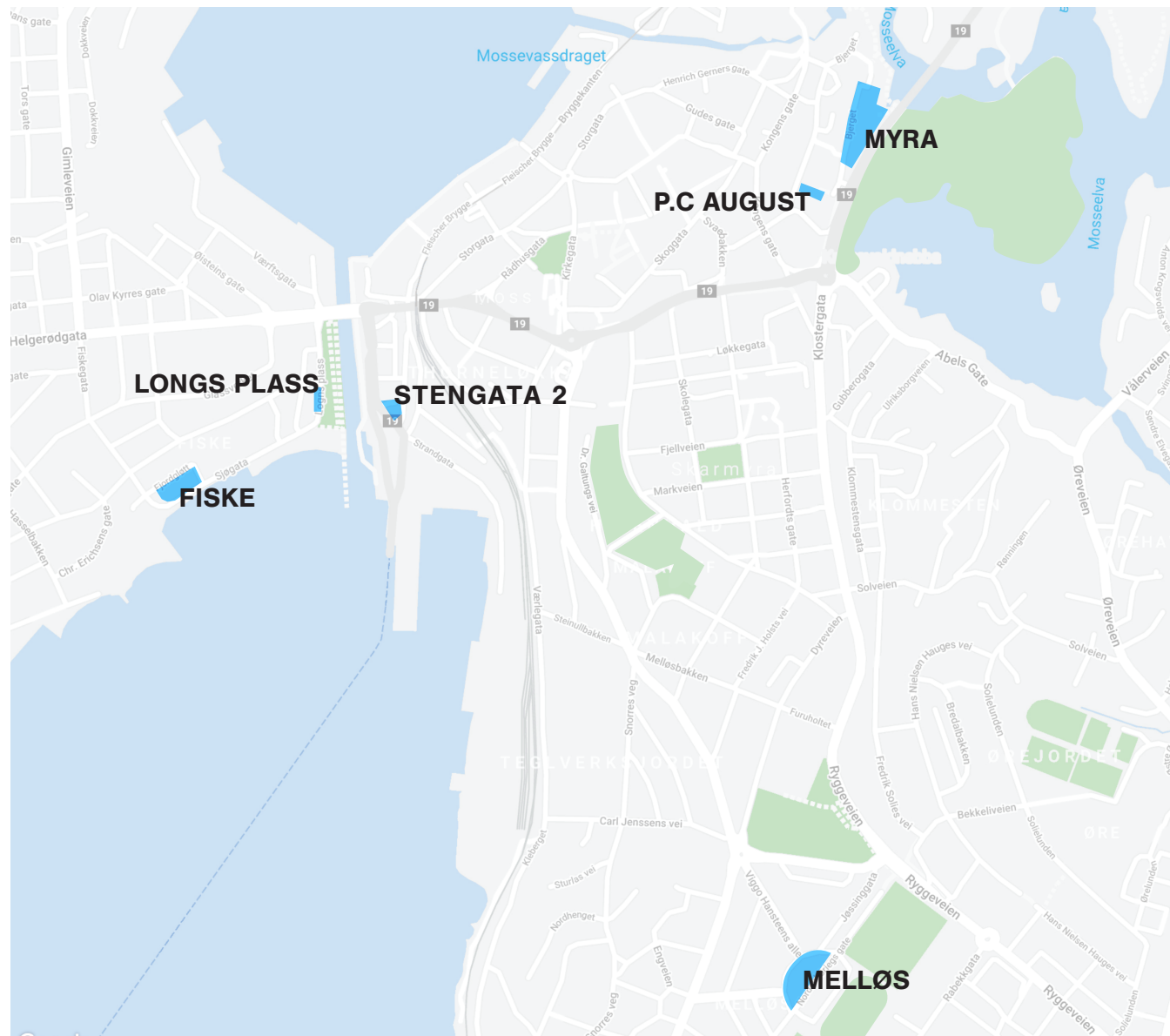
Regnskapstall fra Moss kommune så langt i 2020 viser at 55% av betalingene skjer med app, mens resterende skjer med kort og kontant. Dette er lagt til i form av en faktor. Basert på tidligere manuelle telling i sentrum brukes en fordeling som følger: elbiler 54%, fossilbiler 46%.

Tabell 5: Parkeringstall fra Easypark i Moss sentrum for takstgruppe 1300, 1340 og 1341. Telling viser at grovt sett er halvparten av de parkerte bilene el-biler, dette er høyt sammenlignet med at om lag 10% av bilparken er elektrisk.

	02.03.20	19.10.20
Antall parkeringer	926	928
Gjennomsnittstid i betalte minutter	76	65
Andel som har parkert mer enn en time (kun fossilbiler)	45%	44%
Tilgjengelige plasser i sonen	443	443
% andel opptatt tid av fossilbiler (belegg)	26%	23%
Antatt % andel opptatt tid av elbiler og fossilbiler (belegg)	56%	50%

4.4 Bruk av parkeringsplassene i ytterkanten av bys- entrum

På samme måte som det ble gjennomført tellinger på parkeringsplassene i Moss sentrum, er det også foretatt tellinger på de største parkeringsplassene utenfor sentrum i Moss. De største kommunale parkeringsplassene utenfor bykjernen er Myra, P.C. August plass, Stengata 2, Fiske, Longs plass og Melløs (figur 7).



Figur 7: De største kommunale parkeringsplassene utenfor Moss sentrum.

Det ble utført tellinger på kommunale parkeringsplasser utenfor bykjernen onsdag 18.11.2020 klokken 10 og klokken 15. Her er det viktig å merke seg at resultatet kan være påvirket av daværende strenge koronatiltak i Moss, og at tallene derfor kan være noe lavere enn de ville vært uten slike tiltak.

Tabell 6: Parkeringstelling på kommunale parkeringsplasser utenfor bykjernen.

Navn på parkeringsplass	Antall	Antall	Antall	Antall	Antall	% Belegg
	P-plasser	El-bil	Vanlig	El-bil	Vanlig	totalt
		10:00	10:00	15:00	15:00	
Meløs	150	0	5	0	5	3 %
Stenegata 2	16	0	2	0	1	9 %
Fiske	125	0	1	0	1	1 %
Logns plass	16	2	4	1	7	41 %
Myra	243	11	24	11	29	13 %
Prins chr august plass	9	1	5	2	6	67 %
Sum	696	20	89	20	92	14 %

Tabell 6 viser at det er mye plass på parkeringsplassene som ligger i ytterkant av bykjernen. Myra er en parkeringsplass med 243 plasser som ligger strategisk til i forhold til sentrum og i større grad bør benyttes til langtidsparkering. Når det gjelder trafikken som kommer fra Jeløya og inn til sentrum har parkeringsplassen Fiske stort potensiale til å kunne benyttes til langtidsparkering. Belegget her er svært lavt i dag, og det er dermed mange tilgjengelige plasser.

4.5 Parkeringsavgift

Moss har i dag en del ulike systemer for betaling på parkeringsplasser. Under følger en grov oversikt over gjeldende systemer for betaling på kommunale og private plasser.

Kommunale plasser	Avgift pr time (8-18)
Sone 1 (Sentrum og Peer Gynt sykehjem)	22,-
Sone 2 (Myra, Fiske m.fl.)	10,- (50,- per døgn)
Sone 3 (Mossehallen)	14,-

Private plasser	Avgift pr time
3 timer gratis parkering	0,-
Per time over 3 timer	ca. 25,-
Per døgn	ca. 175,-

Til sammenligning koster det ca 35,- kr i Sarpsborg og Ski sentrum, 56,- kr i Fredrikstad sentrum og 82,- kr en del steder i Oslo sentrum.

Det er gratis å parkere på kommunale plasser i Moss for el-biler og biler med HC-kort.

4.7 Foreløpige vurderinger

Tallene presentert i det ovenstående viser at det i all hovedsak er tilstrekkelig med parkeringsplasser i sentrum. Med et belegget på noe over 50% som vi ser her vil noen plasser være fulle på populære tidspunkt, men det er stort sett alltid mulig å finne en plass. 84 p-plasser vil forsvinne, og da vil antagelig belegget øke til omtrent 65%. Omtrent halvparten av bilene som er parkert i sentrum er el-biler som har gratis parkering. Tallene sier ikke noe om hvordan belegget vil endre seg dersom man innfører betaling for el-biler, men det er rimelig å anta at særlig parkeringer hele dagen vil reduseres en del.

Kartleggingen av bruken av de kommunale parkeringsplassene i ytterkanten av bysentrum viser at det er god plass. Det bør derfor tilrettelegges for at flere kan benytte disse plassene for langtidsparkering.

I tillegg til de kommunale parkeringsplassene viser tellingene fra de tre største private parkeringshusene i sentrum at det også her er svært mange plasser tilgjengelig, særlig på ettermiddag og kveld. Dette kan tyde på at plassene brukes til arbeidsparkering/ langtidsparkering på dagtid, og at flere plasser dermed står ledig og ubrukt etter arbeidstid. På disse plassene er det også gratis å stå de 3 første timene, noe som gjør det nokså billig og attraktivt å stå lenge.

Sammenlignet med andre byområder som Moss kan sammenlignes med er det relativt billig å parkere i Moss. For å få en bedre gjennomstrømning på de mest sentrale plassene i sentrum, bør det vurderes å innføre korttidsparkering / differensiert avgift og avgift for el-biler.

Moss kommune jobber med å få på plass et godt parkeringstilbud for syklende. Innspill fra næringsliv og befolkning etterlyser flere og trygge parkeringsplasser for sykler.

4.8 Dagens parkingsbestemmelser

I Moss kommune har feilparkeringer vært prioritert fremfor manglende betaling. Siden parkeringsavdelingen også har vært svært liten har dette vært en nødvendig prioritering. Parkeringsavdelingen er sårbar med 2 stk. ute og 1,5 stilling inne (administrasjon, HC-søknader og klagebehandling). Moss og Rygge kommuner har nylig slått seg sammen. Rygge har ikke hatt noen kommunale parkeringsplasser eller egen parkeringsavdeling, og alle feilparkeringer har vært kontrollert av politi og lensmann. Denne jobben er nå tatt over av parkeringsavdelingen fra gamle Moss kommune.

Føringer i planverket til bruk i plansaksbehandlingen

Kommuneplanens arealdel for Moss kommune (2020–2030) har ikke konkrete bestemmelser om parkering. Det vises imidlertid til arbeidet med parkeringspolitikk og føringer som kommer.

Kommunedelplan for sentrum (2015–2026) har konkrete føringer for parkeringspolitikken. Disse benyttes i vurderingen av nybygg og reguleringer. Disse føringene videreføres og revideres i forbindelse med rullering av kommunedelplanen.

Strategier og generelle bestemmelser/normer for ulike parkeringsformål for hele kommunen vil gjøre det mer forutsigbart for næringslivet og være til hjelp for administrasjon og politikere i dialogen med utbyggere.

4.9 Oppsummering

Moss kommune har per i dag ikke en helhetlig parkeringspolitikk for forvaltningen av eksisterende parkeringsplasser. Parkeringsstrategien med handlingsplan har til hensikt å legge tydelige og mer forutsigbare føringer for parkeringspolitikken i Moss. En helhetlig parkeringspolitikk vil kunne styre trafikken og unngå at parkeringstiltak ett sted forflytter parkeringsproblemene til andre områder.

I kommuneplanens arealdel er det vist til kommende parkeringspolitikk. I arbeidet med kommende plansaker vil tydelige og konkrete føringer for parkeringspolitikken kunne bidra til mer forutsigbarhet og lette dialogen med utbyggere. I tillegg vil overordnede føringer hindre byspredning og økt arealbruk.



5 Byutvikling og parkering



5 Byutvikling og parkering

Informasjon om parkeringstilbudet

Moss sentrum er regionsenteret for Mosseregionen. Moss sentrum betjener befolkningen i Moss i tillegg til at deler av innbygger fra Vestby og Våler kommuner. Moss har et handelsomland på rundt 50-60 000 innbyggere.

I Moss sentrum bor det om lag 3500 innbyggere. Det planlegges flere store boligprosjekt innenfor sentrumsområdet i Moss. Dersom pågående planer og planlagte utbygginger gjennomføres kan innbyggertallet øke med i overkant av 1000 innbyggere i løpet av en ti-års periode (til 2030).

Moss sentrum har et variert handels og kulturtilbud for befolkningen. Sentrum yter både offentlig og privat tjenesteyting som trekker folk til byen. I tillegg er Moss sentrum et viktig knutepunkt for pendlere.

Moss har et stort kjøpesentre i ytterkanten av bysentrum, samt ett stort handelsområde/avlastningsområde på Høyda. Disse har mange private og gratis parkeringsplasser, tett på kjøpesentrene og butikkene.

Kjøpesentre med ett stort utvalg av butikker/tjenester og parkering rett ved inngangen, oppfattes for mange som attraktivt og tidsbesparende. Dette fører til at flere



velger å kjøre ut av sentrum for å handle, noe som oppfattes for en utfordring for sentrumshandelen.

Men også handelsområde på Høyda opplever en utfordring med gratis og lett tilgjengelige parkeringsplasser, da de til dels benyttes av arbeidstakere. Noe som begrenser tilgjengeligheten for handlende. Visse parkeringsplasser på Høyda har derfor begynt å ta betaling og sette tidsbegrensning.

En utfordring for Moss sentrum er at mange tror at trafikksituasjonen i Moss kan antas å være vanskeligere enn den faktisk er, og dermed kvier seg for å besøke/handle i Moss. Kartleggingen viser at det er mange ledige parkeringsplasser i Moss sentrum. Det er likevel en oppfatning blant folk at det er vanskelig å parkere i Moss. Man opplever til dels en holdning/oppfatning om at det er mye kø og få parkeringsplasser.

Dette kan skyldes at det er:

- mangelfull skilting og ulik skilting. Noe som kan framstå som rotete og vanskelig å forholde seg til for kundene.
- vanskelig å forstå hvordan det skal betales. De som har el-biler er ikke klar over at det er gratis.
- Parkeringsplassene og kantparkering er spredd rundt i byen, noe som gjør det vanskelig å finne p-plass i tillegg til at dette genererer mye letetrafikk.
- Oppfattelsen av at det er en vanskelig og kaotiske parkeringssituasjonen fører til at folk velger bort Moss sentrum.

Gjennom et samarbeid kan det jobbes med å bedre informasjon om ledige p-plasser. Det er viktig at informasjonen er lett tilgjengelig i det bilene kjører inn i Moss. En mulighet er å gå sammen om en felles informasjon og kommunikasjon av p-tilbudet. Flere byer har begynt å digitale visningssystemer for parkering.

5.1 Tilrettelegging for parkering for handlende og besøkende

Sentrumsplanen for Moss (2015–2026) har et mål om at Moss sentrum skal styrkes som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt med et bredt og variert tilbud av arbeidsplasser, boliger, handel og service, kultur og opplevelser.

For å tilrettelegg for tryggere og mer attraktive byrom, er det viktig å styre trafikken og tilrettelegge for et oversiktlig gatenett i byen. Dette kan gjøres ved å innføre pris- og tidsregulering i ulike soner i sentrum.

I sentrumsplanen er det ikke definert en konkret sentrumskjerne. Det er imidlertid utarbeidet noen sentrumsformål/kriterier som avgrenser sentrumskjernen. Ut fra dette er det mulig å definere område: Verket, sjøsiden, nedre del Jeløya, resten nord for rv.19.



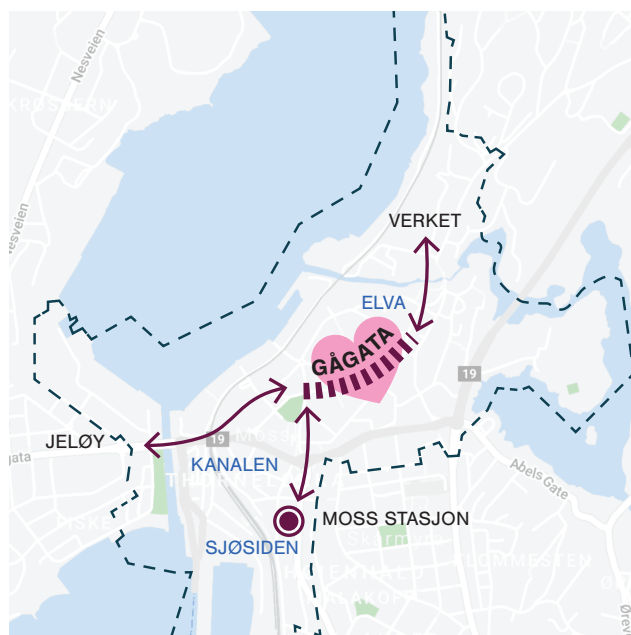
Kommunedelplan for Moss sentrum har valgt å avgrense sentrum slik:



Figur 9: Avgrensning av sentrum slik den ble definert i Sentrumsplanen.

Vår kartlegging viser at mange av de sentrale parkeringsplassene i sentrum benyttes til arbeidsplassparkering. Disse bilene opptar attraktive parkeringsplasser for handlende og besøkende i byen. I tillegg fører dette til trafikk i sentrum, spesielt i rushen.

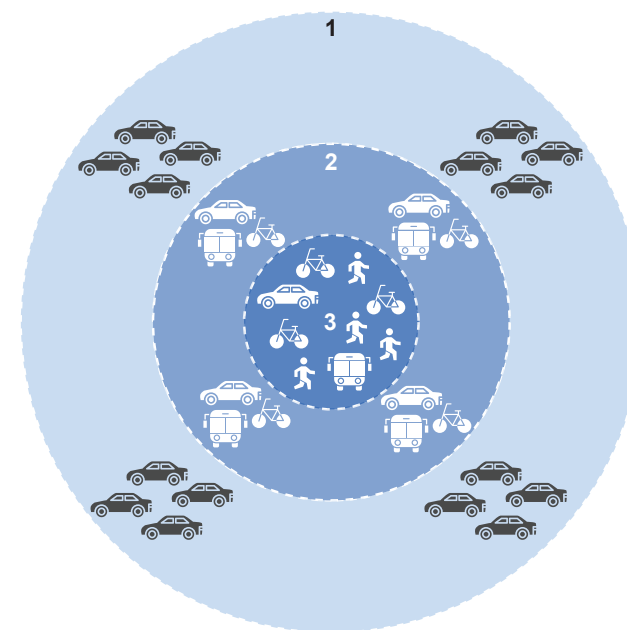
En løsning kan være å innføre korttidsparkering (15 til 30 minutter) eller progressive takster på disse plassene. Dersom dette grepet innføres er det viktig å finne plasser til for langtidsparkering (arbeidsparkering og pendlerparkering). En mulighet er å tilrettelegge for et godt



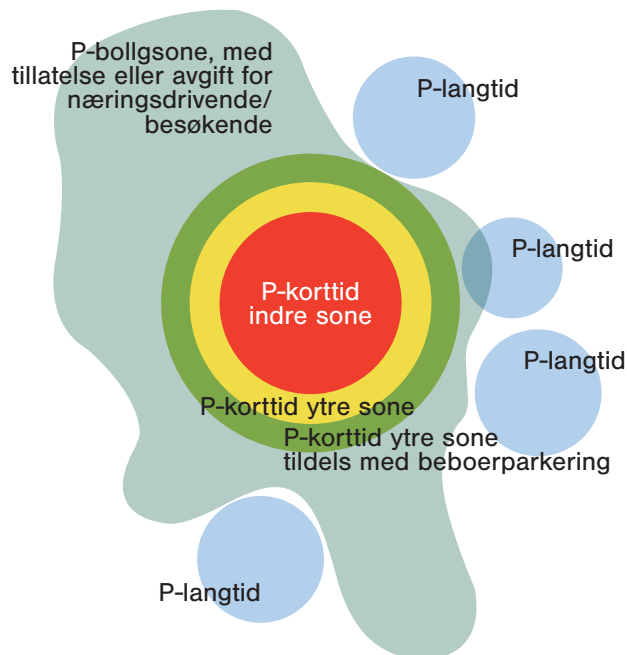
Figur 10: Konsept for sentrumsplanen, slik det ble framstilt i Sentrumsplanen.

tilbud i ytterkanten av bykjernen. Skal pendlere ønske å benytte disse plassene bør parkeringsavgiften her være relativt lav. Det vil da være viktig å tilrettelegge for god tilgjengelighet med trygge og attraktive gangveier til viktige målpunkt i sentrum.

Det er i det påfølgende vist noen eksempler på prinsippsskisser for soneinndeling i andre norske kommuners arbeid med mobilitet. En inndeling i parkeringssoner i Moss bør ta utgangspunkt i sentrumsplanen.



Figur 11: Prinsippskisse for mobilitet, hentet fra Nedre Glommas arbeid med mobilitetsplan.



Figur 11: Prinsippskisse for Gjøvik kommune

5.2 Oppsummering

Kartleggingen av parkeringsplasser i sentrum viser at det er et tilstrekkelig parkeringstilbud i Moss.

Det er en utfordring at folk oppfatter parkeringssituasjonen som uoversiktlig og vanskelig. Bedre informasjon om parkeringstilbudet kan bidra til at flere får kjennskap til parkeringstilbudet. Bedre informasjon kan også bidra til mindre letekjøring og en bedre styring av trafikken.

Kartleggingen viser at de mest sentrale plassene i sentrum blir bruk til langtidsparkering. Mange av disse plassene er opptatt av el-biler som står gratis hele dagen. Denne situasjonen fører til mindre gjennomstrømning og gjør det vanskeligere å finne parkeringsplasser for de besøkende og handlende.

For å tilgodese besøkende og handlende kan det innføres korttidsparkering eller progressive takster i sentrumsområdet. Langtidsparkering henvises til plasser i ytterkanten av bykjernen eller til p-hus. Løsningen kan være å definere noen parkeringssoner med forskjellig pris og tidsregulering. På denne måten kan både trafikken og bruken av de offentlige parkeringsplassene i sentrum styres bedre.

6 Bruk og utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser



6 Bruk og utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser

Mange av parkeringsplassene i Moss, både i byen og i nærmiljøene står tomme store deler av døgnet. Eks parkeringsplasser ved skoler, kino og butikker og kontorlokaler.

En bedre utnytting av eksisterende p-plasser i sentrum er avhengig av dialog og samarbeid mellom eiere av parkeringsplassen og tilbydere av handel, service og kultur.

Tett samarbeid om deling og bruk av p-plasser er viktig for å få dette til. Et mulig hjelpemiddel er bruk av skilting, nettinformasjon eller digital veiviser som kan vise ledige plasser.

Det finnes flere varianter av sambruksløsninger for parkering som kan redusere arealbehovet knyttet til parkering. Offentlige tilgjengelige parkeringsanlegg

er en vanlig form for sambruk. Eventuelt frikjøp styrker kommunens grunnlag for parkeringshus som kan dekke ulike parkeringsformål med færre plasser.

Sambruk av parkeringsplasser er best egnet i områder der det er aktuelt ved ny utbygging der et parkeringsanlegg kan knyttes til flere formål eller der kommunen forventer at det kommer ny utbygging. En slik ordning er enklest å få til når parkeringsanlegget bygges separat (TØI rapport 1493/2016).

6.1 Oppsummering

Sambruk er et viktig virkemiddel for å sikre bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser. I Moss sentrum er en stor del av parkeringsplassene eid av private. Det er derfor viktig å få til et godt samarbeid om bruken slik at parkeringsplassene kan benyttes til flere formål og større deler av dagen. På denne kan en unngå overetablering av parkeringsplasser i sentrum.

Virkemidler som sambruk krever et tett samarbeid mellom private og offentlige eiere av parkeringsanlegg.



7 Trafikksikkerhet og parkering i nærmiljøer



7 Trafikksikkerhet og parkering i nærmiljøer

Flere bolig- og sentrumsområder har utfordringer knyttet til fremmedparkering, letekjøring og trafikksikkerhet. Parkeringsforholdene til et område kan bidra til økt biltrafikk som medfører lokal forurensing og støy som fører til redusert attraktivitet.

Moss og Rygge kommune vedtok i 2019 en trafikksikkerhetsplan med handlingsdel som skal sikre ferdsel for myke trafikanter og spesielt barn og unge. I forbindelse med dette arbeidet ble det gjennomført en undersøkelse om elevens og foreldrenes holdninger til reisevaner mellom skole og hjem. Elever og foresatte ble også spurt om områder som etter deres mening var utrygge/problemområder. Alle barn- og ungdomskolene i Moss og Rygge kommune ble invitert til å delta i undersøkelsen.

Tall fra undersøkelsen viser at i overkant av 25% velger å kjøre barna på skolen. Av disse oppgir i underkant av 50% at de velger å kjøre barna på grunn av sikkerhet. For å få flere barn over på sykkel, gange eller kollektiv er fokus på trafikksikre veier viktig.



Foto: TØI



Foto: Elisabeth Syversen

For å trygge områdene rundt skolene er lokalisering av parkering i forhold til veisystemet og bruken av gateparkering oppgitt som en svært viktig faktor.

Lokalisering og antall parkeringsplasser i et nærområde har stor betydning for trafikkmønsteret. Når det er mange separate parkeringstilbud i tettbygde strøk, er det mange avkjørsler som både skaper hindringer og en risiko for gående og syklende. Dette vil også kunne bidra til å gjøre området mindre attraktivt for lek og rekreasjon. Undersøkelsen viser at flere også velger å kjøre barna sine fordi området oppfattes som usikkert. Dette genererer mer trafikk og er med på å bygge opp under problemet de foresatte forsøker å unngå.

Problematikken er i all hovedsak knyttet til gateparkering som kommer i konflikt med skoleveiens fortau hvor dårlig siktforhold og uklare formålsgrenser skaper en uoversiktlig skolevei. Parkeringen sklir inn på fortausareal og skaper glidende overganger som resulterer i feilparkering. Undersøkelsen peker gjentatte ganger på at parkeringsbestemmelser ikke overholdes eller håndheves. Resultatet av dette fører til dårlig fremkommelighet for kollektivtrafikk som skaper kø og uoversiktlig situasjoner samtidig som skolebarna ikke føler seg trygge. Dette fører igjen til at flere foresatte velger å kjøre barna til skolen og situasjonen er uendret eller forverret.

Uoversiktlig kryss nevnes også flere ganger i rapporten. Dette dreier seg i all hovedsak om parkerte biler for nært kryssområder som gir dårlige siktlinjer. Inn/ut-parkering skaper også



Foto: Elisabeth Syversen

potensielle konflikter, spesielt ved avgang når bilene er nødt til å rygge ut i veien. Løsninger som dette bør unngås.

Moss kommune har i tillegg til analysen mottatt bekymringsmeldinger fra innbyggere som handler om parkering i nærmiljø. Bekymringsmeldingene er i stor grad preget av fortvilelse over

fremmedparkering i boligområder. Økt parkeringstrykk i boligområder som følge av jobb eller annen reisevirksomhet er bakgrunnen for dette. Parkeringstrykket skaper dårlig fremkommelighet og gjør områdene uoversiktlige samtidig som trafikken øker i ellers rolige strøk. Den samme problematikken finnes også ved friareal, idrettsanlegg og parker.

Fellesnevneren for bekymringsmeldinger kommunen har mottatt og analysen gjennomført av COWI er utfordringer knyttet til gateparkering som fører til dårlig siktforhold og uoversiktlige nærmiljø. Resultatet er lite attraktive nærområder for gående og syklende.

Boligsoneparkering er en ordning hvor bosatte i et område gis rett til å parkere på offentlig gategrunn mot betaling av et gebyr. Dette er et virkemiddel som kan brukes dels for å prioritere parkering for bosatte i et område og redusere letetrafikk knyttet til dette. Avhengig av prisen for beboerparkering, vil det også kunne stimulere til lavere bilhold blant bosatte. Ikke minst ansees dette som et effektivt virkemiddel for å redusere «fremmedtrafikk» i området – særlig blant innpendlere.

- Dersom det skal innføres boligsoneparkering i et område krever det bla. en konkret utforming av ordningen, vurdering av besøksparkering, og kriterier for inndeling i soner og fastsetting av gebyr.
- For at ordningen skal fungere er det viktig med håndheving
- Det må også gjennomføres en prosess i dialog med beboerne slik at det kan oppnå aksept/lokal tilslutning for ordningen

7.1 Oppsummering

Dersom vi skal få flere over på sykkel og gange må det tilrettelegges for trygge og attraktive gang- og sykkelveier. Lokalisering av parkeringsplasser er et viktig virkemiddel for å øke trafikksikkerheten og redusere trafikken i et område. I områder med mange parkeringsplasser, og parkering på begge sider av veien kan det fort oppstå uoversiktlige og trafikkfarlige situasjoner. Det bør derfor arbeides for at parkeringsplassene samles til et anvist område og helst i god avstand til der barn og unge ferdes. Rundt skoler, fritidsanlegg og boliggater bør det kun være parkering på en side av veien. Det er spesielt viktig å stille krav ved planlegging av nye anlegg, men det er også mulig å tilrettelegge bedre der det er offentlige veier og parkeringsanlegg i dag.

Tilgang på parkeringsplasser generer mye trafikk, spesielt i sentrale områder nært trafikknutepunkt. Her er det mange som velger å parkere i boligområder der det er god tilgang på parkeringsplasser uten betaling og bilen kan stå hele dagen. Boliggater blir ofte brukt til arbeidsplassparkering eller pendlerparkering. For å hindre fremmedparkering kan det innføres boligsoneparkering. Dette krever en kartlegging av trafikksituasjonen og en god dialog med beboerne i det aktuelle området for å tilrettelegge for gode løsninger.

8 Pendlerparkering/ innfartsparkering ved de tre stasjonene i Moss



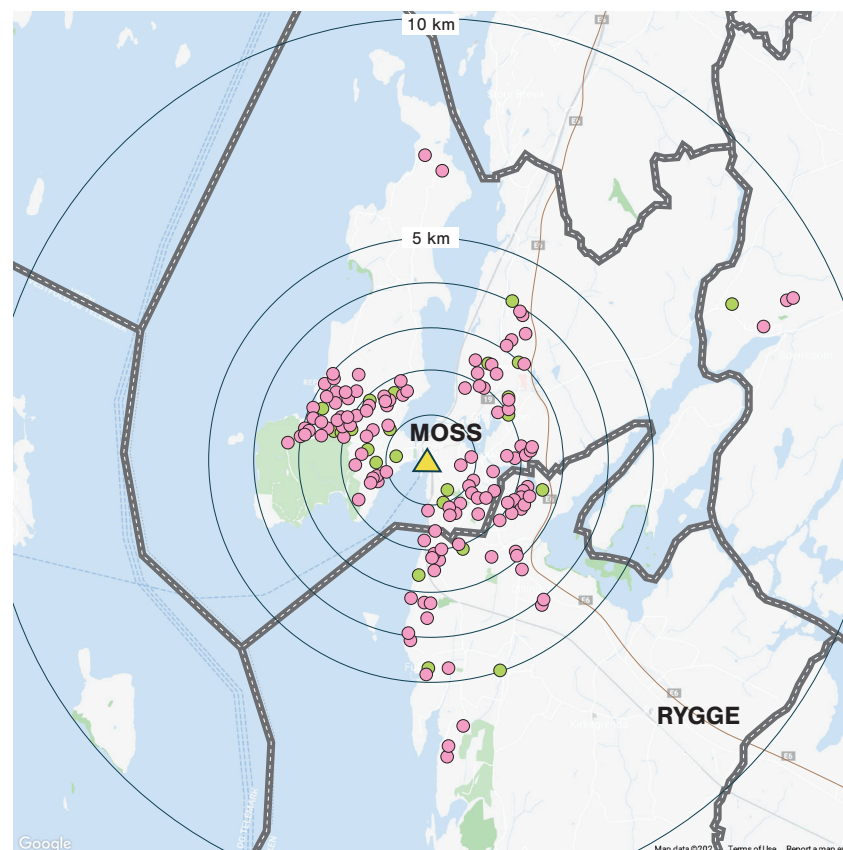
8.1 Pendlerparkering/ innfartsparkering ved de tre stasjonene i Moss

Moss kommune har jernbanestasjoner i Halmstad, Moss og på Kambo. De tre stasjonene har veldig ulik beliggenhet og situasjon.

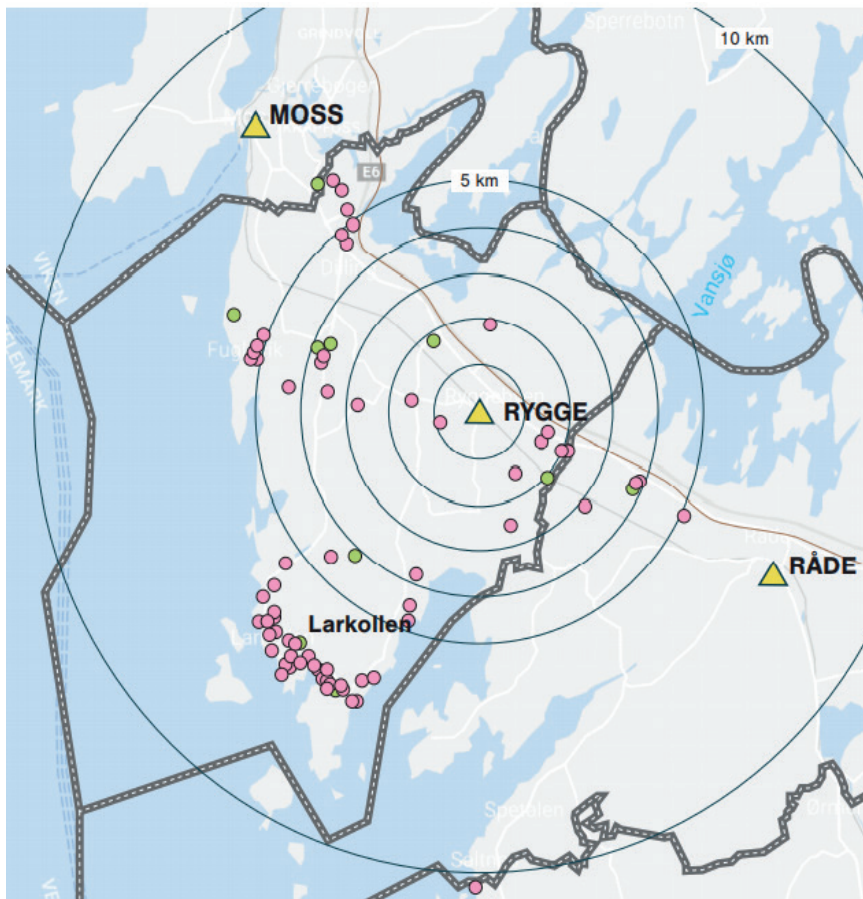
Moss stasjon

Moss stasjon er en bystasjon med høy befolkningstetthet i byområdet rundt. Stasjonen har i overkant av 3000 av- og påstigende pr dag (2018). Det er stort potensial for å få de reisende over fra privatbil til kollektivtransport, sykkel og gange. Kartlegging av de parkerte biler ved stasjonen i 2015 viste at størstedelen av de som kjørte til stasjonen bodde innen 3 km radius fra stasjonen,

på Jeløya og i Moss by. På dette tidspunktet var det ca 270 p-plasser ved stasjonen. Av disse hadde ca 240 av plassene oblatparkering som krevde gyldig periodebillett. I dag koster dette oblatet 100 kr for 30 dager. De siste 30 plassene hadde avgiftsparkering pr døgn. Situasjonen på stasjonen endres stadig på grunn av utbygging av ny jernbane. I dag er det ca 250 parkeringsplasser med et belegg på 90%.



Figur 12: Kartet viser hjemstedsadressen til parkerte biler ved Moss stasjon, mars 2015. Grønne prikker viser biler med barnesete, rosa prikker uten. Kartet viser at mange bor innenfor 3 km radius. Kilde: BaneNORs parkeringsstrategi.



Figur 13: Kartet viser hjemstedsadressen til parkerte biler ved Rygge stasjon, mars 2015. Grønne prikker viser biler med barnesete, rosa prikker uten. Kartet viser at mange bor lengre enn 5 km fra stasjonen. Kilde: BaneNORs parkeringsstrategi.

Nye Moss stasjon skal bygges i forbindelse med utbygging av nytt dobbeltspor og planlegges ferdigstilt i 2025. Da vil reisetiden til Oslo reduseres fra ca 40 til 30 minutter.

Gjeldende områderegulering for den nye stasjonen angir flateparkering (dvs parkering på bakkenivå) sørøst for dagens stasjonsbygg. I tillegg planlegges det bymessig utvikling med høy utnyttelse rundt den nye stasjonen. Skal det utvikles en annen løsning for innfartsparkeringen, må dette løses gjennom prosjektutvikling for byutvikling i knutepunktet. Dette vil avklares i forbindelse detaljregulering av området. Med forbedret reisetid kan det forventes økt antall togreisende, inkludert pendlere. Det vil være viktig å tilrettelegge så det blir enkelt å reise kollektivt, sykle og gå til den nye stasjonen fremfor å kjøre egen bil.

Rygge/Halmstad stasjon
Stasjonen ligger ved tettstedet Halmstad og er i tillegg omgitt av store landbruksarealer. Stasjonen har mellom 400 og 600 av- og påstigende pr døgn. Den betjener både mindre tettsteder og spredt bebyggelse i kommunen. Kartleggingen fra 2015 viser at størstedelen av bilene som stod parkert ved stasjonen var hjemhørende på Larkollen, ca 7 km fra stasjonen. Disse togreisende har ingen gode alternative reisemåter til stasjonen, da det ikke er et godt kollektivtilbud og det er for langt å gå og sykle for de fleste. Stasjonen har ca 150 p-plasser som krever Oblat og 16 plasser med avgift pr dag. Det

koster 100 kr i måneden for å parkere med gyldig periodebillett og 40 kr for dagparkering. Stasjonen har en del ledig parkeringskapasitet (ca 40%).

Kambo stasjon
Kambo stasjon ligger i ytterkant av boligområder og har mellom 400 og 600 reisende pr dag. Innenfor en luftlinje på 1 km fra stasjonen bor det omtrent 1050 innbyggere og jobber 750 personer.

Stasjonen betjener både nærområdet og omlandet rundt. Det finnes ingen kartlegging av hvor de reisende som bruker stasjonen bor eller jobber. Antakeligvis betjener den mange reisende som har behov for å kjøre til stasjonen, enten dette skyldes at de er bosatt eller har arbeidsplass i områder uten tilstrekkelig kollektivtilbud, utenfor gang- og sykkelavstand eller andre forhold gjør at de må kjøre bil til stasjonen. Sonestrukturen for månedskort gjør det billigere med månedskort fra Sonsveien enn fra Kambo til Oslo. I tillegg er det en bomstasjon mellom Kambo og Sonsveien med avgift på 20,- hver vei. For de som bor nærmere Oslo er det altså billigere å kjøre til Sonsveien enn til Kambo. Derfor kan man anta at de som kommer til Kambo stasjon med bil i hovedsak kommer fra områder øst, vest og sør for stasjonen.

Stasjonen har 250-300 parkeringsplasser uten oppmerking. Parkeringsplassen hadde i 2020 et belegg på 85 %. Det koster ingenting å parkere her.

8.2 Oppsummering

Moss kommune har jernbanestasjoner i Halmstad, Moss og på Kambo. De tre stasjonene har ulik beliggenhet og situasjon.

Moss stasjon er en bystasjon med høy befolkningstetthet i byområdet rundt. Stasjonen har i overkant av 3000 av- og påstigende pr dag (2018). I planlegging av nye Moss stasjon skal det utvikles en løsning for innfartsparkeringen. Det vil være viktig å tilrettelegge så det blir enkelt å reise kollektivt, sykle og gå til den nye stasjonen fremfor å kjøre egen bil.

Stasjonene Kambo og Halmstad har begge rundt 400-600 påstigninger pr dag. Disse stasjonene dekker et større omland.



Kilde: Vy.no

9 Arbeidsreiser og parkering



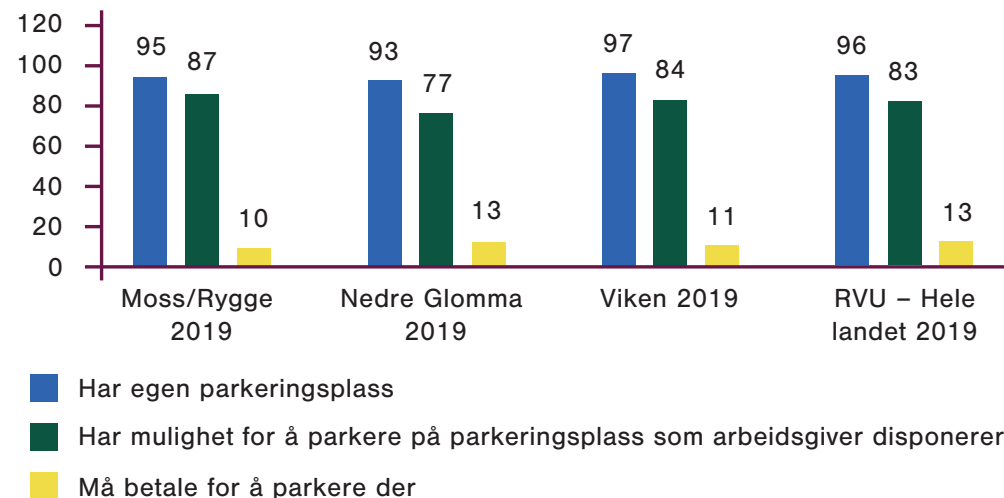
9 Arbeidsreiser og parkering

I dag har Moss 48.571 innbyggere (2.kvartal 2020) Innen 2030 forventes befolkningen og øke til 51.918 innbyggere. 8440 personer pendler til jobb i annen kommune. 7162 personer pendler til jobb i kommunen. En stor del av trafikken om morgenen og på ettermiddagen skyldes at mange velger å kjøre til jobb. For å begrense kø og trengsel i rush-timene er det viktig at flere velger andre transportmidler enn privatbil til arbeidsplassen.

Reisevaneundersøkelse viser at mange har tilgang til gratis parkering på arbeidsplassen. 87% av de spurte i en reisevaneundersøkelse oppgir at de har tilgang på parkeringsplass på arbeidststedet. Kun 10% av disse må betale.

I Moss har de fleste god tilgang på parkering både ved boligen og ved arbeidsplassen. Hvis parkeringsplasser lokaliseres med noe avstand til boligene, reduseres fordelene ved å bruke bil. Det vil da være enklere og mer naturlig å benytte mer miljøvennlige transportformer som gåing, sykling og kollektiv.

Parkering – prosent

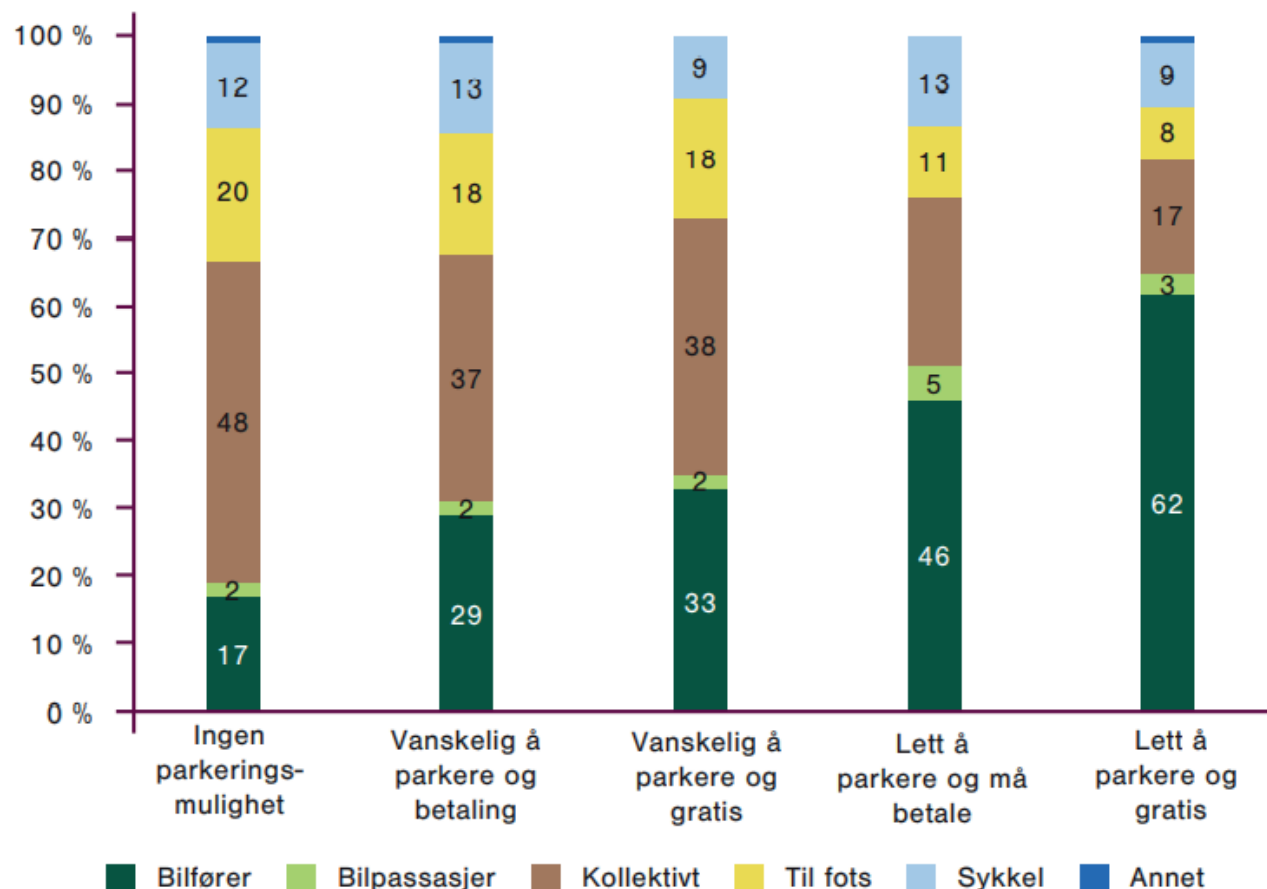


Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen på arbeidsreiser er nesten halvert der det er vanskelig å parkere sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere ved arbeidsstedet. Daglig parkeringsavgift på jobben er mer effektivt for å redusere bilbruk på arbeidsreiser enn månedsbetaling (TØI 2016). Dette gjelder også parkering ved pendlerparkeringsplasser bla ved stasjonsområdene i Moss.

Strengere maksimumsnormer kan stimulere arbeidsgivere til ikke å ha et førstemann-til-mølla system, men i stedet finne ordninger for å prioritere de med mest behov for tilgang til en parkeringsplass. For eksempel barnefamilier eller de som ikke har mulighet til å velge kollektivtrafikk. Parkeringspolitikk på arbeidsplassen har stor betydning for kapasiteten på veisystemet i rushen (TØI-rapport 1493/2016).

De fleste offentlige virksomheter har på hovedkontorene en nokså restriktiv parkeringspolitikk. Det kan imidlertid stilles spørsmål om de ulike institusjonene har vurdert parkeringssituasjonen. Eks. vgs/skoler i sentrum.

For å få flere til å sykle, gå eller benytte kollektivtrafikk viser forskning at det må praktiseres en restriktiv parkeringspolitikk blant arbeidstakere. Et tiltak er at partene gjennomgår sitt parkeringstilbud for ansatte. Basert på politiske vedtatte mål om å ta trafikkveksten med sykkel, gange og kollektiv er den politiske bestillingen allerede gitt.



Figur 14: Figuren illustrerer sammenhengen mellom gratis parkering ved arbeidsstedet og bruk av kollektivtransport. Kilde: TØI-rapport 1493/2016.

9.1 Oppsummering

I Moss har det fleste tilgang på gratis parkeringsplass på arbeidsplassen.

Undersøkelser viser at økte parkeringsavgifter og redusert tilgjengelighet til parkeringsplass, spesielt ved arbeidsplassen, er viktig for å få flere til å sette igjen bilen.

Bilandelen på arbeidsreiser er nesten halvert når det er vanskelig å parkere sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere. Bilbruken blir ytterligere redusert hvis det ikke er mulig å parkere ved arbeidsstedet i det hele tatt. Dette betyr at stadig strengere maksimumskrav vil bidra til å redusere bilbruk til arbeidet. Maksimumsnormer begrenser antall plasser og kan gjøre det vanskeligere å parkere, men det vil ikke alltid frata ansatte muligheten til å parkere (TØI -rapport 1493/2016). Parkeringsavgift vil også påvirke etterspørselen, men ikke så mye som om antallet plasser reduseres. Hvis det tar like lang tid å reise kollektivt som å kjøre bil er sannsynligheten for å bruke bil nesten 80 prosent hvis det er gratis å parkere. Koster det å parkere er vi nede i 40 prosent. Det er gjerne arbeidsplasser som er lokalisert i sentrale områder som i størst grad har begrenset parkeringsdekning.

For å få flere til å reise med kollektiv, sykkel og gange på jobb, er det viktig at med restriktiv parkeringspolitikk både i form av avgift og færre tilgjengelige plasser. For å få en endring kan offentlige virksomheter gå foran med reduksjon av reservede parkeringsplasser til de ansatte.



10 Andre virkemidler som må ses i sammenheng med parkering – helhetlig tilnærming



10 Andre virkemidler som må ses i sammenheng med parkering – helhetlig tilnærming

For å nå målene som er satt for parkeringspolitikk må alle partene ha en helhetlig tilnærming til mobilitet og virkemiddelbruk. Det er krevende å få på plass endringer i reisevaner, få gjennomført infrastrukturinvesteringer eller øke avganger for kollektivtransport. Flere aktører må samarbeide om å få på plass gode løsninger. Miljøløftet Moss er en viktig arena for å få en helhetlig forståelse av utfordringene og mulighetene knyttet til utvikling av en parkeringspolitikk i byen.

Blir det vanskeligere og dyrere å parkere på arbeidsplassen, bør det samtidig gjennomføres positive tiltak som kan veie opp for denne ulempen. Dette gjelder uavhengig av om arbeidsgiver er privat eller en offentlig aktør. Arbeidsgivere kan ta i bruk ulike typer

virkemidler, som bla;

- styring (vedtak/ pålegg),
- finansielle virkemidler (avgifter/ investeringer)
- eller mobiliserende og informative (kampanjer/ premiering).

Hvilke virkemidler som er aktuelle å ta i bruk må vurderes for den enkelte virksomhet. Det må være attraktivt og trygt å sykle dersom flere skal velge å sykle til arbeidet og skolen. Det må tilbys sikker parkering for sykler og garderobeplass for skifte av tøy. Det er behov for forbedringer av infrastruktur, og det må arbeides for å få på plass et helhetlig sykkelveinett. Miljøløftet Moss har utarbeidet en sykkelplan som partene i Miljøløftet Moss jobber med å realisere.

Dersom det etableres parkeringsplasser i ytterkanten av bysentrum, må det samtidig arbeides med å gjøre bygatene og nærmiljøene attraktive for gående. God skilting til bysentrum, visuell og fysisk tilrettelegging, og trygghet er her viktig. Det pågår nå et prosjekt med å kartlegge og legge til rette for helårs bruk av snarveier for gående og syklist for å gjøre det lettere, tryggere og mer attraktivt å sykle og gå både til bussholdeplassen og til bestemmelsesstedet.

Konkurransesevnen til kollektivtilbudet, sammenlignet med bruk av personbil, henger nært sammen med reisetidsforholdet mellom reisemåtene og kostnadsnivået for bruk av bil og buss. Østfold fylkeskommune la i 2018 om rutestrukturen for styrke tilbudet spesielt i rushen. I 2018 gjennomføre Østfold fylkeskommune i samarbeid med Moss og rygge tre måneder med gratis buss. Tiltaket bidra til at antall passasjertall ble fordoblet. Det var også i perioden etter prøveordningen ca 30 % flere som tok bussen. Koronasituasjonen har imidlertid satt kollektivtrafikken i en vanskelig situasjon. Dette førte til mindre trafikk på hovedveisystemet, bussjåførene kunne rapportere om mindre forsinkelser, i tillegg til mindre kødannelser gjennom sentrum.

Dette viser at tiltak som bidrar til at flere setter igjen bilen og velger andre transportmidler har betydning for trafikksituasjonen i Moss.

10.2 Oppsummering

En restriktiv og styrt parkeringspolitikk er et sentralt virkemiddel for å nå målene for areal og transport. Både når det gjelder fortetting og utvikling av sentrumsområdet, og for å redusere personbiltrafikken.

Dette krever at det jobbes med å tilrettelegge for sykkel, gange og kollektiv. Det må oppfattes som raskere, bedre og billigere å ikke benytte privatbil. Dette krever at partene i Miljøløftet Moss jobber sammen om å få på plass et bedre tilbud for myke trafikanter.

11 Om parkering som virkemiddel for å nå mål



11 Om parkering som virkemiddel for å nå mål

KS har utarbeidet en veileder om parkeringspolitikk for bruk i kommunene. Rapporten er et godt kunnskapsgrunnlag for valg av virkemidler ([Parkering – virkemiddel og effekter, TØI-rapport 1493/2016](#)).

Les mer om de ulike tiltakene her:

- [Boligsoneparkering](#)
- [Både minimums- og maksimumsnormer](#)
- [Endring i antall parkeringsplasser](#)
- [Fastnormer](#)
- [Frikjøp](#)
- [Fritak for parkeringsavgifter for nullutslippsbiler](#)
- [Ingen normer](#)
- [Lokalisere parkering i avstand fra besøksmål](#)
- [Lokalisering av parkering under bakken](#)
- [Maksimumsnormer](#)
- [Minimumsnormer](#)
- [Parkeringsavgift](#)
- [Pendlerparkering](#)
- [Reservere parkering til spesielle formål](#)
- [Sambruk](#)
- [Sykkelparkering](#)
- [Tidsbegrensning](#)

