

# Handlingsplan for parkering 2022 – 2030 Moss kommune



Moss  
kommune

## Innhold

Kort om parkering i Moss, byliv og klima .....	3
Dagens parkeringstilbud i Moss .....	5
Hvorfor har vi parkeringsavgifter og hva er prisen i 2022? .....	6
Parkering i Moss sentrum for prioriterte grupper .....	7
Innfartsparkering/langtidsparkering i Moss.....	10
Boligsone-/beboerparkering .....	10
Parkering og trygge nærmiljøer .....	13
Parkering for ansatte i Moss kommune .....	13
Sykkelparkering i sentrum og ved kommunale bygg og anlegg .....	15
Parkeringsplasser tilknyttet friluftsområder .....	16
Gateparkering.....	17
Parkering av turistbusser, turnébusser i Moss.....	18
Parkering i henhold til plan- og bygningsloven .....	18
Frikjøp av parkeringsplasser .....	18

## Kort om parkering i Moss, byliv og klima

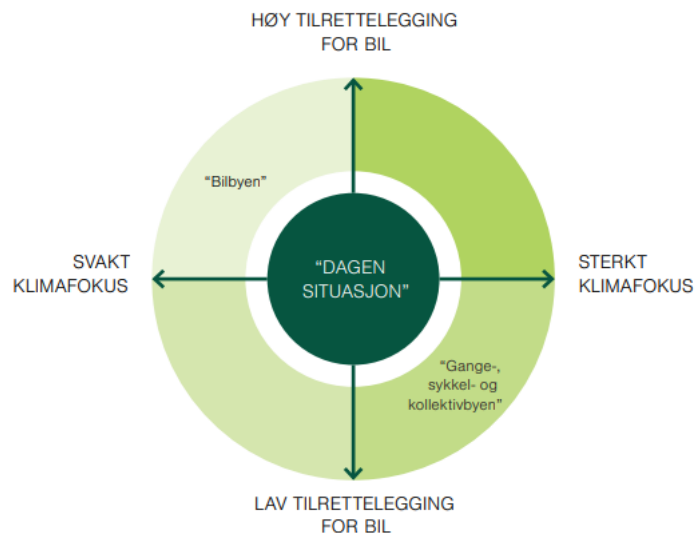
Moss kommune ønsker å fremme byliv og å være en by som har et levende sentrum. I bylivsprogrammet heter det:

*«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. Byens kontakt med vann og sjø skal forsterkes og byens historiske og kulturmessige identitet skal framheves.»*

I tillegg til byliv må kommunen ha fokus på klima. Moss kommune har et *nullvekstmål* knytta til intern personbiltrafikk, noe som innebærer at personbiltrafikken innenfor kommunegrensene ikke skal øke, selv om antall innbyggere øker.

Man kan for enkelthets skyld se for seg tre ulike utviklingsscenarier, med ulikt fokus på klima og nullvekstmål;

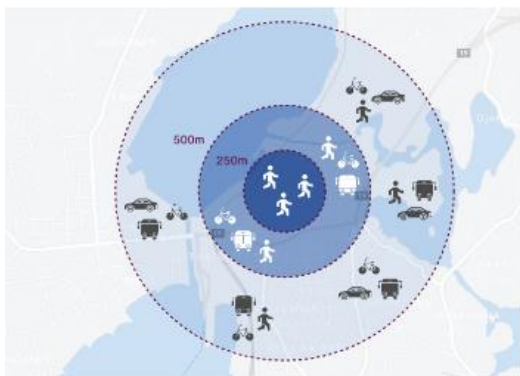
- Øke tilrettelegging for bil
- Beholde dagens situasjon
- Øke tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv



Figur hentet fra «Scenarier og klimavurderinger for parkering i Moss» utarbeidet av COWI i samarbeid med Moss kommune.

Byen vår har vokst og utviklet seg mye på 300 år. Bygninger, gater og parker er allerede etablert, med unntak av noen områder som bygges på nytt eller fortettes. Denne handlingsplanen tar for seg hvilken rolle bilen har/skal ha i Moss. I hvilken grad skal vi tilrettelegge for bil i sentrum og ellers i kommunen? Og i hvilken grad skal vi tilrettelegge for myke trafikanter? Dette henger tett sammen. Nylig vedtatte parkeringsstrategi fastsetter mer restriktive parkeringsbestemmelser. Er det mulig å tilrettelegge for mer byliv og samtidig innføre mer restriktive parkeringsbestemmelser?

Denne handlingsplanen skal konkretisere bestemmelsene i strategien gjennom en rekke tiltak. Gjennom å redusere antall parkeringsplasser for bil og øke takstene for parkering, samtidig som man utbedrer tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende, vil personbilbruken bli mindre attraktiv framover enn den er i 2022. Byen blir allikevel attraktiv å besøke dersom det er arbeidsplasser og skole i sentrum, attraktiv handel, gode møteplasser og arrangementer som folk har lyst til å oppleve.



Det er vanskelig å se for seg muligheter for å etablere flere store, kommunale parkeringsplasser nær sentrum andre steder enn de som allerede er etablert. Dette skyldes mangel på egnede arealer.

Mikromobiltet (for eksempel elsparkesykler) kan bidra til at akseptabel avstand fra parkeringsplass til målpunkt kan øke.

Hensynet til dagens i stor grad bilbaserte handel, må balanseres opp imot føringer om nullvekst i trafikk samt mål om reduserte klimagassutslipp. Til en viss grad er det mulig å ivareta både hensynet til biladkomst til næringslokaler og boliger på den ene siden, og hensynet til myke trafikanter og buss på den andre. Det anbefales en gradvis utvikling til en framtidig situasjon som ligger et sted mellom «Dagens situasjon videreført til 2030» og «Gange-, sykkel- og kollektivbyen», ref. «Scenarier og klimavurderinger for parkering i Moss utarbeidet av Cowi. Dersom man skal lykkes med en slik utvikling, er det viktig at den skjer i samråd med handelsstanden, gårdeiere, lokalbefolkningen, politikere og andre interessenter, samt at det er rom for justeringer underveis.

	Bilbyen	Dagens situasjon videreført	Gang-, sykkel- kollektivbyen
<b>Handelsstandens konkurransevne</b>	Tilsvarende konkurransekraft som kjøpesenter utenfor sentrum	Potensielt færre kunder, vanskelig å frakte store/ tunge varer, men hyggeligere omgivelser.	Potensielt færre kunder, vanskelig å frakte store/ tunge varer, men hyggeligere omgivelser.
<b>Tilgjengelighet for bil</b>	Meget bra	Mindre parkering, dyrere å parkere.	Bilfritt sentrum
<b>Tilgjengelighet for gange og sykkel</b>	Lite plass, ferdse i blandet trafikk, støy	Sentrale soner prioritert for gående og syklende	Egne sykkelfelt- og veier, brede fortau
<b>Tilgjengelighet for kollektiv og varetransport</b>	Begrenset av biltrafikk og kø	Noe begrenset av biltrafikk og køer	God framkommelighet, egne kollektivtraseer og -felt.

Figur hentet fra «Scenarier og klimavurderinger for parkering i Moss» utarbeidet av COWI i samarbeid med Moss kommune.

I den grad parkeringsplasser skal fjernes, flyttes, avgiftene økes eller innstramminger i parkeringspolitikken innføres, skal dette primært gjøres for å skape trivelige gateløp, byrom og plasser, øke framkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende samt gi mulighet for utbygging på åpne arealer. Det er viktig at denne filosofien kommuniseres på en tydelig måte til befolkning og brukere av byen.



## Hvorfor har vi parkeringsavgifter og hva er prisen i 2022?

Formålet med å avgiftsbelegge parkering er i hovedsak todelt. Avgiftsbeleggingen bidrar til sirkulasjon av plasser og dermed bedre tilgjengelighet, og det bidrar til at kommunen får inn inntekter som kan finansiere driften av parkeringstjenesten. Hvis avgiftsnivået tilpasses slik at det alltid finnes ledige plasser i et område, kan gatene bli avlastet for trafikk som leter etter en ledig parkeringsplass. Formålet med avgifter kan også være å stimulere til valg av annen transportmåte. Dette er spesielt viktig når det gjelder langtidsparkering ved arbeidsplasser.

Dagens parkeringsavgifter er inndelt i et enkelt sonesystem hvor det skilles mellom korttidsparkering i sentrumskjernen og langtidsparkering i randsonene:

<b>Sentrum og Mossehallen</b>		<b>Pris</b>
Bil med fossilt drivstoff	Per time	30
Elbil*	Per time	15
<b>Myra</b>		
Bil med fossilt drivstoff	Per time	10
Bil med fossilt drivstoff – parkering mer enn 5 timer	Per dag	50
Elbil*	Per time	0
<b>Fiske p-plass (alle biltyper)</b>	Per time	0
<b>Peer Gynt helsehus</b>		
Bil med fossilt drivstoff	Per time	26
Elbil*	Per time	13

\*Ved lading av elbil betales parkeringsgebyr i tillegg til ladekostnaden på antall kWh. Gebyret inkluderes i prisen som betales på ladestolpen.

I sentrum er det høyest takst. Her er tilbudet tiltenkt handlende og besøkende og man ønsker en rullering av plassene.

På Myra er avgiftsnivået lavere enn i sentrumskjernen, og vil virke stimulerende for å velge parkering over en lengre periode. Fiske fikk gratis parkering i juli 2022 som et kompensierende tiltak for å avlaste trafikk over kanalbrua så lenge den har begrenset kjørekapasitet. Dette tiltaket vil vurderes fortløpende.

Takstene ved Peer Gynt helsehus er tilpasset takstene ved Sykehuset Østfold som ligger like ved.

### Følgende tiltak foreslås:

#### Kort sikt (2022-2024)

- Prisene skal være på samme nivå eller lavere i forhold til nabobyene\*
- Prisene skal være lett tilgjengelige på kommunens nettsider
- Stengata 2 (Ka-Fru-To): redusere p-avgiften, opprustning av p-plassen

\*Per i dag

#### Lang sikt (2025-2030)

- Kontinuerlig vurdering av prisnivå
- Vurdere om pris for el-bil skal fortsette å være 0 kr/maks 50%

## Parkering i Moss sentrum for prioriterte grupper

Parkeringsordning og trafikkregulering i sentrum er lagt opp slik at den tilgodeser følgende prioriterte grupper:

- Besøkende i sentrum
- Forflytningshemmede med HC-kort
- Varelevering

Når det gjelder besøkende så vil dette i stor grad handle om handel, service og kultur i sentrum. For handel og service bør parkeringsordningen derfor stimulere til mange og kortvarige besøk. Andre typer besøk representerer parkering av mer variabel og til dels lengre varighet, eksempelvis besøk i restaurant, konsertlokaler, møter, private besøk mv.

Hypig rullering av parkeringsplasser i sentrum, sikret gjennom hensiktsmessig avgifts- og tidsregulering, vil gjøre det lett å finne parkeringsplass for korte opphold. Dette vil være positivt for næringsdrivende i sentrum, som er spesielt opptatt av at kantparkering er lett tilgjengelig. Tiltak som gjør det lett å finne plass for korte opphold vil i tillegg bidra til å redusere omfanget av letetekjøring.

Næringsdrivende i flere byer har vært pådrivere for gratis parkeringstilbud, blant annet for å gjøre handelsområder i bysentrum mer konkurransedyktige med kjøpesentre med god tilgang på parkering uten avgift. Erfaringene fra både Moss og andre kommuner som har hatt gratis parkering for elbiler, er imidlertid at parkeringstilbudet i stor grad fylles opp av ansatte og andre med langtids parkeringsbehov, og dermed ikke tilgjengeliggjøres for handlende.

### Følgende tiltak foreslås:

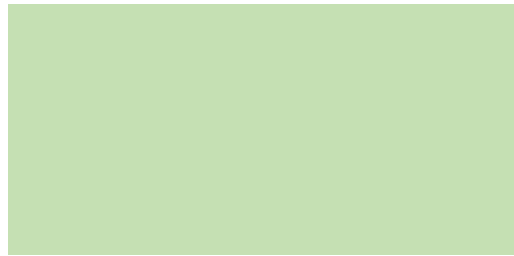
#### Kort sikt (2022-2024)

- Strengere tidsbegrensning på gateparkering.
- Innføre flere 1-timers gratis gateparkeringsplasser for bedre rullering på parkeringsplassene.
- Innføre enkelte 3-timers gateparkeringsplasser mot avgift.
- Erstatte 4-timers parkering med 3 timers parkering
- Skilting om urskive der det er tidsbegrenset parkering
- Kartlegge områder der gateparkering kommer i konflikt med bussens framkommelighet, og gjøre tiltak
- Kartlegge områder der gateparkering kommer i konflikt med sikkerhet i sykkelfelt og gjøre tiltak
- Sikre sykkelparkeringsløsninger ved viktige målpunkt i sentrum

#### Lang sikt (2025-2030)

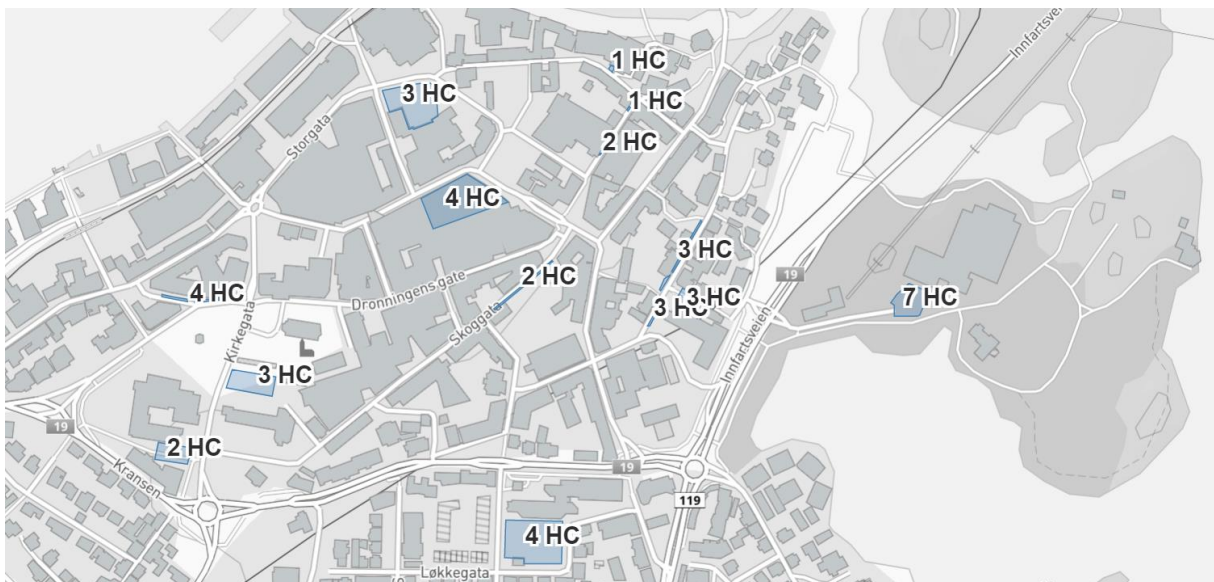
- Omdisponering av gateparkering til gange- /sykkelfremmende tiltak
- Utarbeidelse og vedtak av fremtidig gatebruksplan

- Fjerne seks parkeringsplasser utenfor Mors Café og i stedet etablere et grøntområde med sitteplasser
- Skilting med tidsbegrensning 1 time på taxi-holdeplass Nedre Torg og Henrik Gerners gate



### Forflytningshemmede

En andel av forflytningshemmede med offentlig parkeringstillatelse er brukere av rullestol eller andre hjelpemidler. Disse har ofte behov for spesielt romslige biloppstillingsplasser. Forflytningshemmede som ikke bruker rullestol eller andre hjelpemidler betjenes best ved at det alltid finnes ledige ordinære biloppstillingsplasser nærmest mulig aktuelle reisemål. Dette løses ved at det finnes reserverte parkeringsplasser med egen skilting for de som har fått tildelt et HC-kort.



Kart over HC-parkeringsplasser i sentrum av Moss, totalt 43 plasser.

### Varelevering

I sentrum skjer mye av vareleveringen fra gateplan. Effektiv varelevering krever at forholdene legges tilrette, eksempelvis med plass reservert for formålet og en utforming som sikrer framkommelighet. Varelevering fra gaten er ofte i konflikt med gatemiljø/gateliv og trafiksikkerhet. Det er enda høyere stressfaktor for sjåførene ved varelevering fra gate fremfor i varemottak hos mottaker. Varelevering i gågata skal skje før klokken 10:00.

For å redusere presset på gateparkeringsplasser og for å redusere konfliktnivået med øvrige trafikanter, bør de næringsdrivende i sentrum være pådrivere for å sikre at varelevering fortrinnsvis foregår i perioder med lavt aktivitetsnivå.



## Følgende tiltak foreslås:

### Kort sikt (2022-2024)

- To nye HC-plasser i Ibsensgate
- Flytte en HC-plass fra Møllergata til Gudesgate, i tillegg til en ny HC-plass i Gudesgate.
- Etablere to nye HC-plasser i Prinsensgate (ved NAV-bygg)
- Etablere to nye HC-plasser på Myra
- For å redusere presset på gateparkeringsplasser og for å redusere konfliktnivået med øvrige trafikanter, bør de næringsdrivende i sentrum være pådrivere for å sikre at varelevering fortrinnsvis foregår i perioder med lavt aktivitetsnivå
- Etablere varelevering utenfor Parkteatret og i Torggata ved Dronningensgate 1.
- Tilrettelegge for varelevering til Parkteatret i Storgata.

### Lang sikt (2025-2030)

- Sikre tilstrekkelig andel HC-parkeringsplasser med egnede plasseringer og utforming i henhold til krav i parkeringsforskriften
- Etablere flere HC-parkeringsplasser ved Mossehallen
- Sikre tilstrekkelige, lovlige og trafikksikre oppstillingsplasser for bylogistikk som varelevering, avfallshåndtering og mobile tjenesteytere
- Varelevering ivaretas som et eget tema i regulering av alle nye utviklingsprosjekter i sentrumsområdet



*Denne varelevringsplassen vil bli flyttet til utenfor Parkteatret*

## Innfartsparkering/langtidsparkering i Moss

Myra p-plass og Fiske p-plass er store parkeringsplasser som ligger utenfor sentrumskjernen, og hvor det er hensiktsmessig at langtidsparkering/pendlerparkering skjer. Ved å benytte disse plassene vil færre biler kjøre inn til sentrum, og dermed avlaste det totale trafikkbildet gjennom de mest belastede trafikkkårene gjennom byen. For å stimulere til bruk av disse plassene bør taksten være lav nok til at disse p-plassene velges foran p-plasser i sentrumskjernen. Samtidig bør taksten være høy nok til å stimulere til å unngå unødvendig bilkjøring og parkering, og heller velge kollektiv, sykkel og gange.

Gratis parkering for elbiler, samt lavere takst for biler med fossilt drivstoff enn i sentrumskjernen, er virkemidlene som per i dag benyttes for å stimulere til økt bruk av Myra p-plass. På Fiske p-plass er det innført gratis parkering som et tiltak for å gi bilister fra Jeløya et incentiv til å parkere bilen og deretter ta seg over kanalbroa til fots. Dette med bakgrunn i de store trafikale utfordringene som har oppstått etter innsnevringen av kanalbroa sommeren 2022.

### Følgende tiltak foreslås:

#### Kort sikt (2022-2024)

- Rimelig/gratis innfartsparkering i utkant av sentrum
- Oppgradere Myra p-plass
- Gratis parkering på Fiske p-plass for å stimulere Jeløybeboere til å parkere på Jeløy og gå over kanalbroa til sentrum/Jernbanen
- Kartlegge området rundt Værftsgata/Øisteinsgate for å etablere flere pendlerparkeringsplasser

#### Lang sikt (2025-2030)

- Utrede og eventuelt innføre sanntidssystem ved innfartsparkeringene
- Oppgradere innfartsparkering ved Melløs stadion i tråd med Høydaplanens intensjoner

## Boligsone-/beboerparkering

Formålet med boligsoneparkering er å sikre best mulig trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet innefor et avgrenset boområde. Når det er mange parkerte biler langs veien, kan dette gi dårlig sikt og føre til farlige situasjoner i trafikken. Parkerte biler kan også vanskeliggjøre framkommelighet ved utrykning, renovasjon og snøbrøyting.

Boligsoneparkering vil være et virkemiddel for å hindre fremmedparkering i boligområder, og dermed redusere antall biler i boområdet. Med fremmedparkering mener man biler som tilhører andre enn beboerne som parkerer i området.

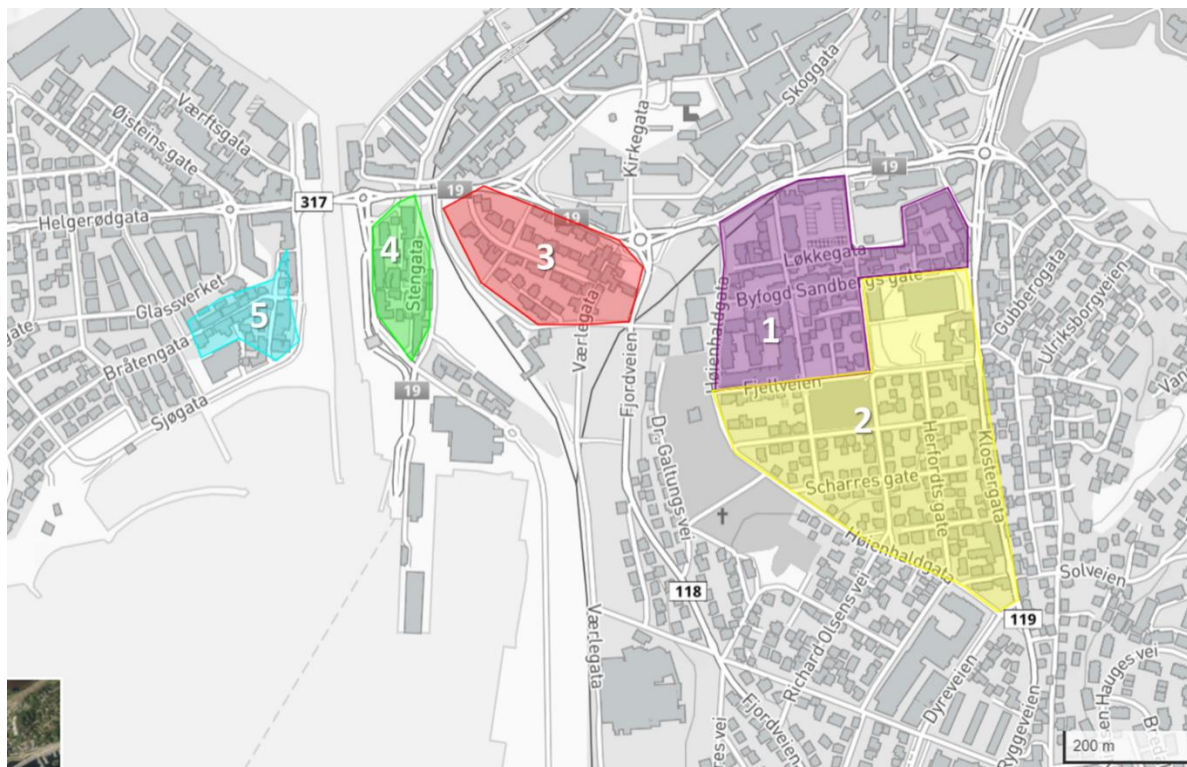
I grenseområdene mellom avgiftssoner og boligsoner kan beboerparkering være hensiktsmessig, dvs

at beboere gis tillatelse til å stå parkert i områder regulert med avgiftsparkering og/eller tidsbegrensning. De fleste beboere vil oppleve at boligsoneparkering betyr en mer ordnet parkeringssituasjon og et triveligere bomiljø. Ordningen gir beboere særfordeler når det gjelder parkering i bolig gatene.

Det er også ulemper knyttet til beboerparkering. Ordningen innebærer at hver husholdning får ett parkeringskort og det er ikke anledning til å parkere tilhengere eller campingvogner langs veien. Gjester og håndverkere kan ha vanskeligheter med å finne parkeringsplasser. I dag gjelder 3 timers gratis parkering (kl. 8-17) i området.

### Dagens situasjon knytta til boligsoneparkering i Moss, på Skarmyra

Alle som bor i området eller driver næring i dagens boligsoneområde på Skarmyra kan få utdelt inntil to parkeringskort, og begge er gratis. Varigheten på kortene er 1 år, og tildeles etter årlig søknad. Gjestekort søkes om ved å sende inn bilskiltnummer og dato til dato, så deler trafikkbetjentene ut et parkeringskort. Gjestekort har generelt vært lite etterspurt, og er nok mest aktuelt hvis man får gjester som er på besøk over en lengre periode. For alle som ikke har beboerkort, gjelder i dag 3 timers gratis parkering (kl. 8-17) i området. Det er mulig å endre dagens situasjon på Skarmyra. Det foreslås at alle husstander fortsatt må søke om parkeringstillatelse, fortrinnsvis et digitalt kort. Hver husstand kan få ett kort gratis, mens dersom de har behov for ett ekstra kort, så vil dette koste kr 2 000,- per år. Det gis ut maksimalt to kort per husstand. Gjestekort kan man søke om som tidligere for en gitt periode. Parkeringskort vil være aktuelt for de som benytter kommunal vei til parkering. Dersom beboere må betale for parkeringskort kan det motivere til å finne løsning for parkering på egen tomt. Dette vil være en mer optimal løsning med hensyn til gatemiljø og trafiksikkerhet.



Fiolet markering (1) viser eksisterende beboerparkeringszone på Skarmyra. De andre markerte områdene, 2-5 viser forslag til nye beboerparkeringssoner

Områdene som er markert på vedlagt kart (med unntak av område 1 som har boligsoneparkering i dag) har per i dag mye gateparkering fra pendlere og bilførere som har arbeidsplass i sentrum. Den store mengden av fremmedparkering i disse områdene fører til ulemper for de som bor i gatene samt dårlig framkommelighet både for utrykningskjøretøy og ved snømåking av gatene. Det er derfor foreslått å innføre boligsoneparkering i disse områdene.

#### Følgende tiltak foreslås:

##### Kort sikt (2022-2024)

- Innføre boligsoneparkering i områdene 3, 4 og 5.
- Det utleveres ett gratis boligsonekort per husholdning samt tilbud om ett betalingskort i områder med beboerparkering
- Tidsbegrenset gratis parkering for gjester på 3 timer (kl 08-17) med urskive i boligsone-områder
- Vurdere parkering forbudt i Stengata

##### Lang sikt (2025-2030)

- Vurdere boligsoneparkering på Skarmyra sør (område 2)



*Stengata blir i stor grad brukt som parkeringsplass for pendlere i dag*

## Parkering og trygge nærmiljøer

Det er et mål i Moss om at så mange elever som mulig skal gå til skolen. Det er positivt for folkehelse, miljøet og trafikksikkerheten rundt skolene at det er så få biler som mulig ved skolene. Det er de siste årene etablert flere trafikksikkerhetstiltak rundt skolene, og elever (og foreldre) oppfordres til å gå/sykle til skolen. Det er kartlagt at det oppstår mange trafikkfarlige situasjoner ved levering av barn til skoler, særlig omkring tidspunktet for skolestart om morgenen. Dropsoner er et fint tilskudd ved skolene, men det har vist seg utfordrende å finne gode dropsoner-arealer.

### Følgende tiltak foreslås:

#### Kort sikt (2022-2024)

- Kartlegging av områder rundt skolene og barnehagene i tråd med vedtatt trafikksikkerhetsplan
- Ny oppmerking for bedre utnyttelse av parkeringsplass ved Melløsparken/Dyreveien

#### Lang sikt (2025-2030)

- Det gjøres en vurdering om å anlegge bilfrie soner i et område rundt skolene og barnehagene med dropsoner i utkanten av sonen.

## Parkering for ansatte i Moss kommune

I den nylig vedtatte parkeringsstrategien for partene i Miljøloftet Moss er følgende strategier lagt for ansattparkering:

- For å påvirke reisemåte og lokalmiljø bør parkeringsplasser for ansatte avgiftsbelegges.
- I områder med god kollektivdekning bør avstanden til parkeringsplassen fra arbeidsplassen være minst like lang som avstanden til nærmeste kollektivholdeplass.
- Det bør tilrettelegges for at arbeidsreiser tas med sykkel, gange og kollektiv.
- Organisasjonene i Miljøloftet Moss går foran med reduksjon av reserverte parkeringsplasser til de ansatte.
- Dialog med næringsliv og offentlige virksomheter om å redusere reserverte p-plasser for ansatte.

Som en oppfølging av vedtatt strategi må kommunen gå foran som et godt eksempel med reduksjon av reserverte parkeringsplasser ved kommunale virksomheter. Det er ingen reserverte parkeringsplasser for ansatte ved sentrumsnære formålsbygg per i dag. Kommunalt ansatte som velger å benytte seg av bil som transportmiddel til jobb må dermed parkere på avgiftsbelagte p-plasser. Ved formålsbygg utenfor sentrumskjernen er det god parkeringsdekning uten avgift. Enkelte har skilt som reserverer for ansatte. Disse foreslås fjernet slik at plassene er allment tilgjengelige. Eventuell reduksjon i antall tilgjengelige parkeringsplasser eller avgiftsbelegging av disse drøftes med tillitsvalgte før eventuelle tiltak iverksettes.

Avgiftsbelegging, og evt. størrelse på avgiften, må ses opp imot utfordringer knyttet til rekruttering av ansatte til virksomhetene som har tilhold i de ulike kommunale byggene.

## Følgende tiltak foreslås:

### Kort sikt (2022-2024)

- Fjerne skilt som reserverer for ansatte ved kommunale formålsbygg. Skiltene erstattes med skilt om maks 12 timers parkering med urskive.
- Avsette 14 p-plasser ved Rygge rådhus hvor det innføres avgiftsparkering for å sikre at besøkende til biblioteket og skolen har mulighet til å finne ledig p-plass.
- Gåstrategi utarbeides
- Etablere flere sykkelparkeringer ved kommunale formålsbygg

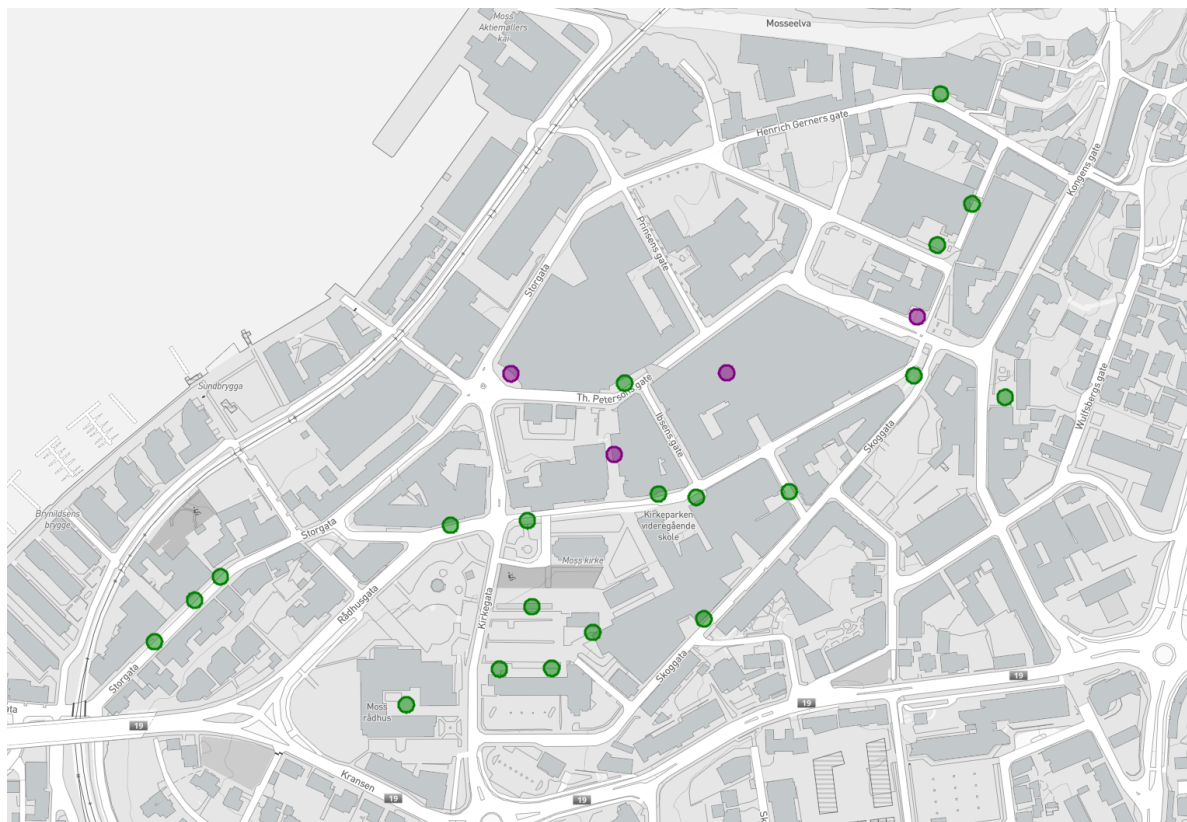
### Lang sikt (2025-2030)

- Ivareta grøntarealer på parkeringsplassen ved Rygge rådhus
- Parkeringsplass ved barnehage på Bredsand oppgraderes
- Parkeringsplassen ved Gaupefaret barnehage/Øråsen oppgraderes med drop-zone og det innføres avgiftsparkering
- Vurdere innføring av parkeringsavgift ved alle kommunale formålsbygg



Rygge rådhus: det parkeres i dag på grøntarealene

## Sykkelparkering i sentrum og ved kommunale bygg og anlegg



*Grønn markering viser eksisterende sykkelparkering, lilla markering viser sykkelparkering som er planlagt*

Gode sykkelparkeringer er viktig for at folk skal bruke sykkel istedenfor bil som transportmiddel i det daglige. I plan for økt sykkelparkering i sentrum er det poengtert åtte kriterier for en attraktiv sykkelparkering. Den skal være sikker, være riktig plassert, passe alle typer sykler, det må være god plass mellom syklene, ha en enkel adkomst, være oversiktlig, enkel å lokalisere, og den skal skåne sykkelen. I dagens situasjon finnes sykkelparkeringer, men kapasiteten er for dårlig og kommunen jobber med å etablere bedre sykkelparkeringmuligheter.

Planen anbefaler å bruke A-stativ som standard sykkelparkering da det vil være lett for folk å kjenne igjen kommunens sykkelstativ. Dette stativet er sikkert og passer alle typer sykler. Det er også anbefalt å ha sykkelparkering med tak. Det gir en trygghetsfølelse, gir en tørr sykkel ved regnvær og øker sjansen for at de med el-sykkel også vil parkere sykkelen sin der. Kommunen vil kartlegge behovet for flere sykkelparkeringer og hvor disse skal plasseres. Flere skoler og barnehager i Moss har meldt inn at de har for dårlige sykkelparkeringer for ansatte. Skolene ønsker seg bedre stativ med tak over, og gjerne også låsbart, som gjør at flere vil benytte sykkel til jobben. Barnehagene påpeker at stativ hvor man kun kan låse hjulet ikke er en god løsning.

### Følgende tiltak foreslås:

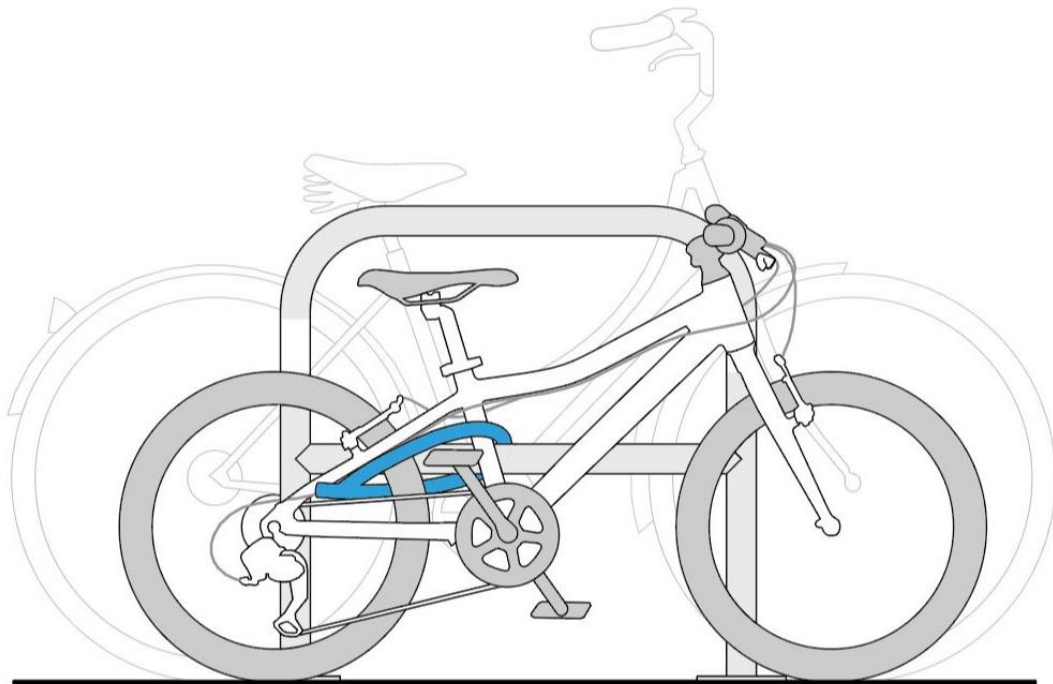
#### Kort sikt (2022-2024)

- Etablere trygg sykkelparkering/ eventuelt sykkelhotell ved Innfartsveien/Nesparken bussholdeplass og ved Ryggeveien 44B
- Kartlegge behov og etablere flere sykkelparkeringer i sentrum
- Kartlegge behov og etablere flere sykkelparkeringer ved kommunens formålsbygg
- Etablere sykkelparkering i Fleischerparken

#### Lang sikt (2025-2030)

- Oppgradere eksisterende anlegg
- Legge til rette og etablere gode og trygge sykkelparkeringsanlegg, spesielt ved sentrale reisemål og knutepunkt

### A-stativ:



Figur 7: Bilde av a-stativ lånt fra Stavanger kommune.

## Parkeringsplasser tilknyttet friluftsområder

I tilknytning til friluftsområder er det hensiktsmessig å ha parkeringsplasser for bil. På de fineste sommerdagene kan det være en utfordring at parkeringsplassene blir fulle av biler. Det er ikke et mål å ha så store parkeringsplasser at det til enhver tid er ledig plass, da dette er veldig arealkrevende og ofte vil føre til at man fortrenger natur ved friområdene. Når parkeringsplassene er fulle, kan det bli kaos og trangt på veiene i nærheten. For å forebygge framkommelighetsproblemer, særlig med tanke



på utrykningskjøretøy, må man iverksette tiltak som f eks parkering forbudt langs veien eller sperre av med større steiner. Det er også gjort oppgradering av enkelte utfartsparkeringer for å øke kapasiteten.

### **Bobilparkering**

Det vil i perioder være trykk på parkeringsplasser knyttet til populære/fine naturområder. Bobiler kan på lik linje med andre personbiler parkere på kommunale parkeringsplasser. De skal imidlertid ikke bruke parkeringsplassen til camping. Det er satt opp skilt med «Camping forbudt» på parkeringsplassene ved Botnerbaugen og på det statlig sikrede området på Vestre Nes ved siden av Nes Camping (Hellebergstien 100). Man kan ikke kjøre av veien og ut i terrenget for å campe med bobil, campervan eller campingvogn, såkalt «villcamping».

### **Følgende tiltak foreslås:**

#### **Kort sikt (2022-2024)**

- Kartlegge områder der det er nødvendig med tiltak i friområdene
- Sykkelparkering etableres ved strender
- Oppgradering av parkeringsplass ved Vanem
- Kartlegge områder der bobiler okkuperer parkeringsplassene og sette opp skilt med «Camping forbudt»

#### **Lang sikt (2025-2030)**

- Vurdere å spesifisere områder som er tiltenkt dagsturister
- Vurdere å iverksette tiltak for å hindre «villcamping»
- I tilfeller hvor camping fortrenger allmennhetens bruk av området, kan det være hensiktsmessig å vedta atferdsregler som begrenser camping etter friluftsløven § 15

## **Gateparkering**

Det er mange som benytter gater til å parkere bilen sin. Dette er tillatt så sant ikke annet er angitt med skilt. Moss kommune vil fortløpende vurdere parkering forbudt langs vei knyttet til f eks fremkommelighet, trafiksikkerhet og omdisponering av veiareal til myke trafikanter.

For å øke fremkommelighet for busser er det nødvendig å skilte med parkering forbudt i flere busstrasséer. På strekninger hvor det planlegges med tilrettelegging for syklister er det av hensyn til sikt og fremkommelighet nødvendig å skilte med parkeringsforbud.

Lading og gateparkering: Moss kommune tillater ikke at ladekabler fra privat eiendom ligger over offentlig fortau eller gategrunn. En ladekabel som ligger på bakken vil være et hinder for brukere av fortau/vei.

## Parkering av turistbusser, turnébusser i Moss

Turistbusser kan ikke benytte Th. Petersons gate slik ordinære rutebusser gjør, da det ikke er god nok kapasitet i denne gata, og det av den grunn vil være til ulempe for rutebussene. Det er i stedet egne ventesoner for busser i Skoggata, Torggata og i Gudes gate.

Turnébusser som besøker kulturhuset må forholde seg til Moss kommunes rutine som er tilgjengelig på kommunens hjemmesider.

## Parkering i henhold til plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er rammeverktøyet for styring av parkering over tid. Bestemmelser om parkering i plan- og bygningsloven kommer til anvendelse ved utbygging og bruksendring. I henhold til §3-1 skal kommunen ved planlegging «ta klimahensyn, herunder løsninger for energiforsyning og areal og transport».

I kommuneplanens arealdel kan kommunen fastsette vilkår for parkering i deler av eller hele kommunen. Det kan i arealplaner avsettes plass for parkering, og ved bestemmelser angis om arealene skal være offentlige eller felles. Moss kommune har i kommuneplanen fastsatt generelle krav til parkering og bestemmelser om frikjøp av parkeringsplasser i henhold til plan- og bygningslovens §12-5 og 12-7.

På sikt vil flere virkemidler kunne bidra til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk for reiser i Moss. Parkeringsnormer og reguleringsbestemmelser som gir lavere antall parkeringsplasser for nye utviklingsområder vil bidra til redusert bruk av bil. Videre vil en sykkelparkeringsnorm som sikrer tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser samt krav til utforming og plassering av sykkelparkering i reguleringsplaner, gjøre det mer attraktivt å sykle.

### Følgende tiltak foreslås:

#### Kort sikt (2022-2024)

- Utarbeidelse og fastsetting av parkeringsnormer
- Vedta nye parkeringsnormer for sentrum som tas inn i sentrumsplanen

#### Lang sikt (2025-2030)

- Byutvikling med forbedret tilbud for gående, syklende og kollektivreisende
- Bevisst lokalisering av arbeidsplasser og boliger ut fra prinsippet om «rett virksomhet på rett sted»

## Frikjøp av parkeringsplasser

Frikjøp er en ordning der tiltakshaver (utbygger) tilbys mulighet til å søke om fritak fra å etablere parkeringsplasser som kommunen normalt vil kreve ut fra vedtatt reguleringsplan og parkeringsnorm. Ved inngåelse av en slik avtale forplikter tiltakshaver seg til innbetaling av et bestemt beløp per parkeringsplass som frikjøpes til kommunen. Tiltakshavere kan søke om å frikjøpe

alle parkeringsplassene som i henhold til reguleringsbestemmelser og parkeringsnormer skal etableres, eller en andel av parkeringsplassene.

Frikjøpsordningen er forankret i kommunenplanens § 12 Parkering (PBL § 11-9, punkt 5):

*«Kommunen kan samtykke i at det i stedet for biloppstillingsplasser på egen grunn eller fellesareal blir innbetalt et beløp pr. manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde.»*

Frikjøpsbeløpet per plass fastsettes i forbindelse med kommunestyrets vedtak om økonomiplan/ årsbudsjett i desember hvert år. For 2022 er frikjøpsbeløpet vedtatt å være kr 150 000 per manglende plass.

Frikjøp for parkering er en frivillig, praktisk ordning for å oppfylle tiltakshavers parkeringskrav. Kommunen kan ikke pålegge tiltakshaver å inngå en frikjøpsordning, og kommunen står fritt til å vurdere om frikjøp skal tilbys i hvert enkelt tilfelle. Kommunen kan benytte innbetalte frikjøpsbeløp til å bygge større anlegg som skal dekke parkeringsbehovet for flere prosjekter. Det gir også kommunen mulighet til å bygge parkeringsanlegg som skal erstatte parkering på sentrale gater og tomter. Parkeringsplasser som opparbeides gjennom frikjøpsmidler skal være allment tilgjengelige, og parten som har frikjøpt parkeringsplasser får derfor ingen særskilt rettighet til å bruke disse.

Ettersom kommunen overtar ansvar for å etablere parkeringsplasser som frikjøpes, bør en slik avtale kun tilbys i tilfeller der kommunen har muligheter til å etablere et nytt parkeringstilbud. Det er derfor viktig at det avsettes areal for framtidige parkeringsanlegg eller bakkeparkering. En ulempe med å tilby frikjøp, er at kommunen påtar seg en økonomisk risiko. Det er derfor viktig at frikjøpsbeløpet fastsettes på et nivå som er realistisk, sett opp mot hvilken type parkeringsplasser som er aktuelle å etablere.

#### **Følgende tiltak foreslås:**

##### **Kort sikt (2022-2024)**

- Beløp for frikjøp fastsettes slik at det dekker faktiske nettokostnader ved etablering av nye parkeringsplasser.

##### **Lang sikt (2025-2030)**

- Det avsettes areal for framtidige kommunale parkeringsanlegg eller bakkeparkering i arealplaner.