**Arkivsak-dok.** 15/06509-47
**Saksbehandler** Laila Vestby

| **Saksgang** | **Møtedato** | **Sak nr.** |
|---|---|---|
| Formannskapet 2015 - 2019 | 02.11.2017 | |
| Bystyret 2015 - 2019 | 16.11.2017 | |

# Parkeringsutredning for Nedre Glomma

***Innstillingssak.***
*Medsaksbehandlere: Trond Fjelldal, enhet kommunalteknikk, Lynn Utigård Andersen, enhet kommunikasjon og service*

**Rådmannens innstilling:**

1. Følgende prinsipper legges til grunn i en felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma:
   a. Avgiftssone i bykjernen for handlende og besøkende i sentrum med korte besøk. Pris- og tidsreguleringer skal sikre gjennomtrekk på brukere av parkeringsplassene. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.
   b. Parkeringshus/-kjellere for handlende og besøkende i sentrum med lengre besøk. Etableres mellom boligsone og langtidsparkering. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.
   c. Boligsone utenfor avgiftssonen. Denne sonen er forbeholdt beboere fra kl.08.00-16.00 mot beboerlisens. Avgrensingene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.
   d. Langtidsparkering i utkanten av sentrum for arbeidsparkering. Gratis/lav parkeringsavgift. Langtidsparkeringsplassene skal komme frem i de neste reviderte sentrumsplanene.
   e. Prioritere viktige byutviklingsformål framfor flateparkering. Dette vurderes i sentrumsplanarbeidene
   f. Sikre bestemmelser som forbyr midlertidige parkeringsplasser i sentrum. Bestemmelsene innarbeides/videreføres i sentrumsplanene
   g. Felles pris- og tidsregulering i Sarpsborg og Fredrikstad sentrum. Gjeldende parkeringsregime i Fredrikstad brukes som modell. I Sarpsborg vil det være behov for å vente noe med å avgiftsbelegge langtidsparkeringsplassene ved innfartsårene på grunn av manglende arbeidsplassetablering i sentrum. Reguleringen justeres i forbindelse med kommunenes årlige budsjett- og handlingsplanarbeid.
   h. Felles parkeringsnorm i sentrum og i kommunene for øvrig. Felles parkeringsnorm drøftes i rullering av fylkesplanen. I fylkesplanens retningslinjer innarbeides en overordnet retningslinje som detaljeres ut i de neste arealplanene i kommunene.
   i. Sikre tilstrekkelig andel kommunalt eide parkeringsplasser. I Sarpsborg skal det innen utgangen av 2017 iverksettes en utredning som ser på muligheter og kostnader knyttet til kommunalt erverv/leie av parkeringsplasser.
   j. Sykkelparkering prioriteres foran bilparkering i tilknytning til sentrale målpunkt, og bilparkeringsplasser fjernes i gater med høyfrekvente bussruter og hovedsykkelruter i sentrum.
   k. Sikre at parkeringspolitikken legger til rette for at det er attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy fremfor fossile kjøretøy.

I. Etablering av parkeringshenvisning.

2. Partene i Bypakke Nedre Glomma innfører avgifter på parkeringsplasser for egne ansatte i sentrum innen utgangen av 2018.
3. Det foreligger en felles «mal» for mobilitsarbeidet til bruk i dialog med næringslivet og mobilitetsplanlegging i løpet av 2018
4. Innen utgangen av 2018 skal det foreligge en samlet vurdering for trinnvis avvikling av overflateparkering og gateparkering til fordel for byutviklingsprosjekter og sykkel-/ kollektivfelt. Disse skal brukes som underlag for sentrumsplanene.
5. Det skal prøves ut innfartsparkering ved innfartsårene til sentraene i Nedre Glomma. Det etableres 1-3 innfartsparkeringsplasser i løpet av 2018. Ordningen evalueres etter 3 – 5 år.

**Vedlegg:**
1. Oppsummering av utredning om felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma
2. Behandling i Styringsgruppa for Bypakke Nedre Glomma 23.10.2017 (ettersendes)

**Sammendrag:**
Dette er et felles likelydende saksframlegg for Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune.

Saken gjelder prinsipper for felles regional parkeringspolitikk i Nedre Glomma. Parkeringspolitikken er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken som Nedre Glomma har forpliktet seg til gjennom belønningsavtalen med staten. Samtidig må parkeringspolitikk utformes slik at funksjoner i sentrum som bidrar til en levende by, opprettholdes.

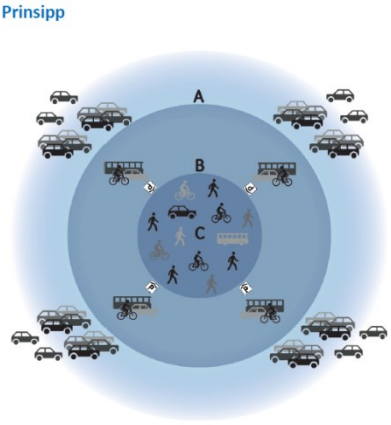
Nedre Glomma har intensjoner om å inngå byvekstavtale med staten. Parkeringspolitikken vil være et av virkemidlene i en byvekstavtale.

Partene i Bypakke Nedre Glomma har fått gjennomført en utredning om parkeringspolitikk i Nedre Glomma. Vedlagte notat oppsummerer konsulentenes beskrivelse av:
- De viktigste faktaene om parkering i Nedre Glomma – både gjennom tellinger og spørreundersøkelser
- Evaluering av forsøksordningene
- Forslag til prinsipper for parkeringspolitikk

Kartleggingen viser at det er svært mange parkeringsplasser i begge kommunene. Samtidig er dekningen veldig skjevt fordelt – noen plasser står nærmest tomme hele tiden mens andre er svært mye brukt. Kartleggingen viser også at i Sarpsborg er det overvekt av private plasser, noe som ikke gir samme muligheten til å bruke parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken. I Nedre Glomma har det også er svært høyt antall som har tilgang til parkeringsplass disponert av arbeidsgiver. Dette er parkeringsplasser som er mer krevende å påvirke gjennom endringer i parkeringspolitikken.

Rådmannen foreslår følgende prinsipper for en felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma:

- Avgiftssone i sentrumskjernen for kortere besøk
- Parkeringshus i sonen mellom avgiftssone og boligsone for lengre besøk i sentrum



- Boligsoneparkering utenfor avgiftssonen
- Langtidsparkering i utkanten av sentrum for arbeidsparkering
- Innfartsparkering ved innfartsårene for overgang til sykkel eller kollektivtransport til sentrum

- Prioritere viktige byutviklingsformål framfor flateparkering
- Sikre bestemmelser som forbyr midlertidige parkeringsplasser i sentrum
- Felles pris og tidsregulering i Sarpsborg og Fredrikstad sentrum
- Felles parkeringsnorm i Sarpsborg og Fredrikstad - i sentrum og i kommunene for øvrig
- Sikre tilstrekkelig andel kommunalt eide parkeringsplasser i sentrum
- Arealer til sykkel og buss prioriteres
- Parkeringspolitikken skal sikre at det attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy fremfor fossile kjøretøy
- Etablering av parkeringshenvisning
- Tiltak i egen organisasjon
- Dialog med næringslivet

**Utredning:**
Dette er et felles likelydende saksframlegg for Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune.

Saken gjelder prinsipper for felles regional parkeringspolitikk i Nedre Glomma. For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Nedre Glomma er parkeringspolitikken et viktig virkemiddel. Nedre Glomma har gjennom belønningsavtale med staten forpliktet seg til å nå et mål om nullvekst i personbiltrafikken i løpet av 2017. Parkeringspolitikken vil også bli et viktig virkemiddel i en forlengelse av belønningsavtalen/ byvekstavtale. Samtidig vil det ved utforming av parkeringspolitikken være viktig at en parkeringspolitikk opprettholder funksjoner i sentrum som gir en levende by.

På bakgrunn av dette har partene i Bypakke Nedre Glomma fått gjennomført en utredning om parkeringspolitikke i Nedre Glomma. Vedlagt er et notat som oppsummerer konsulentenes beskrivelse av:

- De viktigste faktaene om parkering i Nedre Glomma – både gjennom tellinger og spørreundersøkelser
- Evaluering av forsøksordningene
- Forslag til prinsipper for parkeringspolitikk

<u>Koordinering mot byutredning og byvekstavtale</u>
Nedre Glomma har intensjoner om å inngå byvekstavtale med staten. Som en forberedelse til byvekstavtalen gjennomføres det en byutredning der det skal legges fram ulike sammensetninger av virkemidler for å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet innebærer at all vekst i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektiv og ikke med personbil. Parkering vil være ett av virkemidlene som analyseres i byutredningen. Analysene i byutredningen vil synliggjøre hvordan parkeringspolitikken, som del av et virkemiddelapparat, bør innrettes for at nullvekstmålet skal kunne nås. I forhandlingene om byvekstavtale skal partene bli enige om hvilken sammensetning av virkemidler for å nå nullvekstmålet, som er riktige for vår region.

Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekstavtaler med staten, skal sørge for en arealbruk i sine byområder, som blant annet bygger opp under statens investeringer i kollektivtransport, sykling og gange. Gjennom byvekstavtale kan regionen være med å

forhandle om 66,4 milliarder kroner til tiltak rettet mot mindre bilbruk og bedre bymiljø i Nedre Glomma. En avtale om belønningstilskudd vil integreres i byvekstavtalen.

Det er fastsatt et felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalene. Indikatorene skal vise om arealbruken utvikler seg i riktig retning med hensyn til nullvekstmålet. Flere av indikatorene omhandler innsatsområdet parkering. Disse indikatorene er:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.
- I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved etablering av nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
    - Andel av de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer.
    - Andel av de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.

For å være i posisjon til forhandlinger om en byvekstavtale, er det viktig at det utformes en felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma som samsvarer med indikatorene for en byvekstavtale.

**Rådmannens vurdering:**
Parkeringsutredningsarbeidet har gitt Nedre Glomma regionen solid kunnskap om hvordan parkeringssituasjonen er i området. Rådmannen har merket seg at det er svært mange parkeringsplasser i begge kommunene og et maksbelegg på cirka 50 prosent selv på de travleste tidene. Samtidig mener likevel mange brukere som deltok i spørreundersøkelsen at det er for få parkeringsplasser. Kartleggingen av parkeringsbelegg viser også at dekningen er veldig skjevt fordelt – noen plasser står nærmest tomme hele tiden mens andre er svært mye brukt. Dette avslører at det kan være mye å hente på å gjøre plassene mer kjent, mer tilgjengelig og mer strategisk plassert til brukernes målpunkter, samtidig som det er gode muligheter for å redusere antall plasser.

Kartleggingen viser også at i Sarpsborg er det overvekt av private plasser. Rådmannens vurdering er at det kan være uheldig. I Sarpsborg er det ikke samme muligheten til å bruke parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken, som i Fredrikstad.

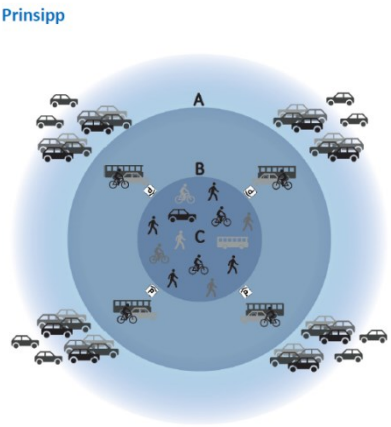
Rådmannen vil også trekke fram at det er en stor utfordring at et svært høyt antall, nærmere 90 prosent har tilgang til parkeringsplass disponert av arbeidsgiver. Dette er parkeringsplasser som dermed er mer krevende å påvirke gjennom endringer i parkeringspolitikken. Det innebærer at en stor andel arbeidsreiser i Nedre Glomma er utfordrende å overføre til andre transportmidler enn bil gjennom endringer i parkeringspolitikken alene.

Rådmannen mener at kunnskapen som kartleggingen gir og forslaget til parkeringspolitikk som konsulenten presenterer, gir et godt grunnlag for å anbefale en parkeringspolitikk i Nedre Glomma som vil bidra til å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken samtidig som funksjoner i sentrum som gir en levende by opprettholdes.

Nedenfor presenter rådmannen forslag til prinsipper som skal legges til grunn for en felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma.

<u>Prinsipper i en felles parkeringspolitikk i Nedre Glomma</u>
Rådmannen foreslår følgende prinsipper for en felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma:

- Avgiftssone i sentrumskjernen for kortere besøk
- Parkeringshus i sonen mellom avgiftssone og boligsone for lengre besøk i sentrum
- Boligsoneparkering utenfor avgiftssonen
- Langtidsparkering i utkanten av sentrum for arbeidsparkering
- Innfartsparkering ved innfartsårene for overgang til sykkel eller kollektivtransport til sentrum




- Prioritere viktige byutviklingsformål framfor flateparkering
- Sikre bestemmelser som forbyr midlertidige parkeringsplasser i sentrum
- Felles pris og tidsregulering i Sarpsborg og Fredrikstad sentrum
- Felles parkeringsnorm i Sarpsborg og Fredrikstad - i sentrum og i kommunene for øvrig
- Sikre tilstrekkelig andel kommunalt eide parkeringsplasser i sentrum
- Arealer til sykkel og buss prioriteres
- Parkeringspolitikken skal sikre at det attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy fremfor fossile kjøretøy
- Etablering av parkeringshenvisning
- Tiltak i egen organisasjon
- Dialog med næringslivet

*Avgiftssone i sentrumskjernen*
For å sikre tilstrekkelig med parkeringsplasser for handlende og besøkende i sentrumskjernen anbefaler rådmannen at det videreføres en avgiftssone i de to byene. Denne sonen er tiltenkt handlende og besøkende i sentrum med korte besøk. I denne sonen legges det opp til et parkeringsregime som sikrer «gjennomtrekk» på brukere av p-plasser. Innenfor sonen legges det opp til en differensiering av pris og tidsbegrensinger. På de mest sentrale gateparkeringsplassene skal hovedprinsippet være at det skal være tidsbegrensninger på to – tre timer. I tillegg skal noen plasser åpnes for gratis korttidsparkering for svært korte ærend (10 – 15 minutter).

Avgrensingen og størrelsen på avgiftssonen i de to byene må tilpasses avgrensingen av boligsoneparkeringen. Rådmannen anbefaler at avgrensningen av avgiftssonen og boligsoneparkeringen framkommer av kommunenes arealplaner for sentrum. Begge kommunene reviderer sentrumsplanen nå. Avgrensingen av avgiftssonen og sonen for boligparkering vil bli vurdert i dette arbeidet.

*Parkeringshus i sonen mellom avgiftssone og boligsone*
Rådmannen anbefaler at det i sonen mellom avgiftssonen og boligsonen legges opp til parkeringsplasser for de som har behov for å parkere lengre tid i sentrum enn det som tilbys i avgiftssonen. Dette bør i hovedsak bestå av parkeringshus for å redusere fotavtrykket og få bilen vekk fra bybildet. En slik løsning vil også være et alternativ som gjør at det er forsvarlig med færre parkeringsplasser i avgiftssonen/bykjernen. Parkeringsregulativet bør utformes slik at disse parkeringshusene ikke brukes til arbeidsreiseparkering.

Fredrikstad kommune har bygd flere parkeringshus i noe som kan defineres som en «parkeringsring» og som dekker opp slik at det blir kort vei inn til bykjernen/gågaten fra flere

hold. Rådmannen mener det bør være et prinsipp for begge byene at parkeringen skal samles i større kompleks der arealet blir godt utnyttet, lett å finne, fremstår som estetisk attraktivt samt attraktivt og lett å bevege seg i.

I Sarpsborg er det parkeringshus ved torget, men som konsulenten påpeker vil det også være behov for et parkeringshus sørøst i Sarpsborg. Lokalisering og tidspunkt for gjennomføring vil avklares gjennom revidering av sentrumsplanen.

*Boligsoneparkering utenfor avgiftssonen*
Begge kommunen har i dag boligsoneparkering i boligområdene i sentrum. Fredrikstad har etablert boligsone rundt hele sentrum, som fungerer bra slik det er i dag. Sarpsborg sentrum har kun en boligsone i dag. Evalueringen viser at innføring av boligsoneparkering i Kulås øst har medført at arbeidsreiseparkering er så godt som fjernet fra området og som en konsekvens av dette er bomiljøet forbedret. Arbeidsreiseparkeringen har imidlertid flyttet seg til andre gater og områder og økt belastningen der. Vurderingen er at dersom innføring av boligsoner skal ha en ønsket effekt på arbeidsreiseparkering må det opprettes flere boligsoner rundt avgiftssonen.

Rådmannen mener at som prinsipp bør begge byene ha en sone for boligparkering mellom den innerste avgiftssonen og sonen for langtidsparkering. Det er viktig at denne sonen er heldekkende og sammenhengende slik at de som parkerer ikke flytter bilen til parkeringsplasser i nabogater av områder med boligsoneparkering.  I denne sonen er det bare tillatt med beboerparkering med lisens i tiden kl. 08.00 – 16.00. Boligsoneparkering sikrer at beboere får nødvendig tilgang til parkering og minimerer arbeidsreiseparkeringer i sentrale bygater. Dette frigjør byrom og øker trafikksikkerheten i boligområder.

Rådmannen anbefaler at avgrensing av boligsoner rundt avgiftssonen i Sarpsborg vurderes inn i arbeidet med revidering av sentrumsplan. Sentrumsplanen vil også avklare tidspunkt for innføring av sonene. I vurderingen må det også ses på behovet for å inkludere beboere i tilknytning til gågata/avgiftssonen

*Langtidsparkering i utkanten av sentrum*
For å sikre et parkeringsalternativ for arbeidstagere som jobber i sentrum og som ikke kan sykle, gå eller kjøre kollektiv hjemmefra anbefaler rådmannen at prinsippet med å etablere større parkeringsplasser (fortrinnsvis parkeringshus/parkeringskjeller) i utkanten av sentrumsområdet videreføres. Disse plassene må ha en strategisk plassering i forhold til innfartsårene. Plassene skal ligge i gangavstand fra bykjernen, cirka 10 – 15 minutters gange.

Fredrikstad har allerede etablert parkeringsløsninger i utkanten av sentrum. Disse plassene er i dag er avgiftsbelagte. Rådmannen vurderer at det er en innarbeidet løsning som fungerer og som bør videreføres.

I Sarpsborg fungerer plassene i Torsbekkdalen som langtidsparkeringsplasser. Disse ligger relativt langt unna sentrum og er i dag gratis. Disse plassene i Sarpsborg bør som i Fredrikstad også avgiftsbelegges på sikt. Rådmannen mener imidlertid at foreløpig bør denne typen parkering være gratis i Sarpsborg. Dette er fordi Sarpsborg sentrum sliter med etablering av arbeidsplasser.

En helhetlig vurdering av behovet for utvidelser og nye lokaliseringer for langtidsparkering i utkanten av sentrum, vil bli foretatt i revideringen av sentrumsplanene i de to kommunene.

*Innfartsparkering ved innfartsårene*
Erfaringsgrunnlaget for innfartsparkering i et byområde som Nedre Glomma er relativt lite. Rådmannen anbefaler derfor at det som en prøveordning etableres innfartsparkeringsplasser ved innfartsårene til sentraene for å øke kunnskapsgrunnlaget om hvor og hvordan innfartsparkering bør etableres for å gi best mulig nytte/effekt. Ved innfartsparkeringsplassene bør det legges til rette for overgang fra bil til sykkel og kollektivtransport inn til sentrum. På kort sikt etableres 1 – 3 innfartsparkeringsplasser i Nedre Glomma. Ved vurdering av lokalisering må det tas hensyn til kollektivtilbud, kollektivframkommelighet og tilrettelegging for å bruke sykkel videre mot sentrum. De lokaliseres så langt unna sentrum at det er interessant å bytte reisemiddel. Innfartsparkeringsplassene foreslås etablert i forbindelse med innføring av for eksempel bompenger eller ved endring i parkeringsregimet.

Ordningen evalueres og det foretas en vurdering av behov og lokalisering for eventuelt flere innfartsparkeringsplasser i pågående arbeid med revidering av kommuneplanenes arealdel.

*Prioritere viktige byutviklingsformål framfor flateparkering*
Store flateparkeringsplasser og utstrakt gateparkering kan oppleves som visuelt uheldige elementer i et attraktivt byrom. Ved å frigjøre overflateparkering – både sammenhengende flater og gateparkering, kan arealer frigis til viktige byutviklingsformål som næringsbygg, boliger, grøntområder, aktivitetsområder, bredere fortau m.m. Dette øker arealeffektiviteten, trafikksikkerheten og gir mer attraktive byrom og bedre bymiljø.

Rådmannen mener at antall parkeringsplasser må reduseres, og at det er et fornuftig grep å omdanne parkeringsplasser som opplagt bidrar til bedre byrom, bymiljø og arealeffektivitet. Det skal vurderes om parkeringsplassene som fjernes bør erstattes i parkeringshus eller parkeringskjeller. Rådmannen anbefaler at det utarbeides en plan som ser på behovet for antall parkeringsplasser, lokalisering og omdanning av flateparkering til byutviklingsformål. Rådmannen anbefaler også at kommunene viderefører sin rutine for å vurdere overflateparkeringsplassene i sentrum til andre formål ved hver rullering av sentrumsplanene.

*Sikre bestemmelser som forbyr midlertidige parkeringsplasser i sentrum*
Sarpsborg har i dag bestemmelser i sine sentrumsplaner som forbyr midlertidige parkeringsplasser på rivningstomter. Fredrikstad har ikke en slik bestemmelse. En slik bestemmelse er viktig for å redusere antall langtidsplasser i den tettbebygde delen av byen, men også for å sikre høyere andel kommunale parkeringsplasser.

Rådmannen anbefaler at bestemmelser som forbyr midlertidige parkeringsplasser på rivningstomter inngår i kommunenes sentrumsplaner.

*Felles pris- og tidsregulering i Sarpsborg og Fredrikstad sentrum*
Rådmannen anbefaler at byene søker å ha felles prinsipper for regulering av pris- og tidsbegrensing. Dette for å unngå konkurransevridning mellom byene i forhold til handlende og lokalisering av virksomheter.

Regimet som er utformet i Fredrikstad kan være en god modell. Der er avgiftssonen delt inn i tre soner med ulike priser- og tidsbegrensninger. For eksempel har sentrumskjernen maks 2 timer parkering for å sikre god sirkulering på disse plassene. I sentrumskjernen er det også noen strategiske plasserte gratis plasser for korte ærend (10 minutter). Det er et godt grep å legge til rette for gratis korttidsparkering (for korte ærender) for å stimulere til handel.

Pris- og tidsreguleringer skal som hovedregel justeres i forbindelse med kommunenes årlige budsjett og handlingsplaner. Det legges til grunn at kommunene har felles drøftinger i forkant.

*Felles parkeringsnormer*
Rådmannen anbefaler at regionen jobber for felles parkeringsnorm som setter felles krav til antall parkeringsplasser ved nyetablering av bolig/næring. Forholdet mellom nullvekstmålet og parkeringsnormer drøftes i fylkesplanens arealstrategi. Regionen bør drøfte seg frem til en overordnet retningslinje som senere detaljeres ut i kommunenes arealplaner. Fylkesplanens retningslinjer og normene i arealplanene skal sikre at planverket følger opp indikatorene for parkering for oppfølging av byvekstavtale. Konsulenten peker på at det bør utformes parkeringsnormer som inkluderer både maksimum og minimum antall plasser i nye byggeprosjekt. Konsulenten har utformet et forslag til parkeringsnorm. Forslaget er noe preget av erfaringer fra storbyer som København, og vil trolig være for stramme for Nedre Glomma regionen som ikke har samme gode vilkår for sykkel, gange og kollektivtransport. Hva som er riktig norm for Nedre Glomma vil bli drøftet inn i pågående revidering av sentrumsplanene og kommuneplanenes arealdel i de to kommunene.

Normene bør utformes slik at de stimulerer til flerbruk/sambruk, gjennom at ulike virksomheter, kulturarenaer, boligprosjekter osv. oppfordres til felles parkeringsløsninger framfor dekning på eget areal. Slik sambruk av parkering kan gjøre at parkeringsbehovet dekkes med totalt sett færre parkeringsplasser. I dette ligger det også at parkeringshus bør få en utforming som sikrer at det kan ha belegg større deler av døgnet. Dette gjelder særlig de parkeringshusene som er ment til å dekke arbeidsreiseparkering. De vil stå delvis tomme på ettermiddagen og kvelden. Ved å utforme disse til fleksible bygg som kan brukes til treningsarenaer (for eksempel tennishall, friidrettsbaner), aktivitetsrom som skateboard eller lignende vil de få en funksjon og bidra til bedre arealutnyttelse og levende byrom.

Rådmannen mener dette bør være en viktig del av utbyggingsavtaler i fremtidige reguleringsplaner, særlig i sentrumsprosjekter.

*Sikre tilstrekkelig andel kommunalt eide parkeringsplasser*
Kartleggingen viser at det er ulik fordeling av andelen kommunalt og privat eide parkeringsplasser i de to kommunene. Eierskap er en forutsetning for å lykkes med parkeringspolitikken. Dette fordi kommunen ikke kan styre pris- og tidsbegrensinger eller antall plasser på de private parkeringsplassene. Det kan derfor gi ulike priser- og tidsbegrensninger. I tillegg har kommunen og private parkeringsselskaper noe ulik praksis når de gjelder håndheving og ileggelse av gebyrer. Dette skaper frustrasjon hos brukerne.

Fredrikstad kommune eier langt flere parkeringsplasser i sentrum enn Sarpsborg kommune gjør, og har dermed større mulighet til å bruke nødvendige virkemidler for å regulere parkeringen. Fredrikstad kommune leier også noen sentrale plasser i sentrum for å kunne regulere disse på den måten kommunen ønsker.

Dersom parkeringspolitikken skal fungere i forhold til nullvekstmålet og økt byliv, mener rådmannen at en størst mulig andel av parkeringsplassene i sentrum bør være offentlig regulert og være offentlig tilgjengelig. Det må derfor jobbes aktivt med kommunalt eierskap/leie på så mange parkeringsplasser som mulig i sentrum av byene. Behovet for dette er størst i Sarpsborg, men begge kommunene må jobbe aktivt med dette videre. Dette innebærer både at kommunene må kjøpe/leie arealer som blir brukt til parkering og bygge parkeringshus. Kartleggingen viser at kun 50 prosent av parkeringsplassene i begge sentra er i bruk i løpet av dagen.  Opprettelse av nye parkeringsplasser må ikke medføre flere plasser, men kan være viktig for en nødvendig/strategisk omplassering av

parkeringsplassene. For eksempel kan det etableres p-hus samtidig som gateparkering/p-plasser fjernes for å bruke grunnen til å øke tilgjengelighet for sykkel/ kollektivtransport eller til byutvikling. Rådmann opplever at det er overkapasitet på parkeringsplasser, og ber om at det i det videre arbeidet vurderes omdanning av gateparkering. Dette er viktig siden antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt er en av indikatorene for oppfølging av byvekstavtale.

I Sarpsborg anbefaler rådmannen at det iverksettes en utredning høsten 2017 som ser på muligheter og kostnader knyttet til kommunalt erverv/leie av parkeringsplasser. I Fredrikstad anbefales det at arbeidet som allerede pågår videreføres.

*Arealer til sykkel og buss prioriteres*
Rådmannen anbefaler at antall parkeringsplasser må reduseres, og anbefaler at som prinsipp skal parkeringsplasser fjernes i gater med høyfrekvente bussruter i sentrum og i gater for hovedvegnett for sykkel. Videre skal parkering for sykkel prioriteres framfor parkering for bil i tilknytning til sentrale steder i sentrum. Her skal sykkelen kunne etterlates på en enkel og trygg måte. Rådmannen mener at disse prinsippene vil bidra til å gjøre sykkel og buss til gode alternativer for bil. Reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viser at svært mange av de korte reisene, under 1 kilometer, gjøres med bil i Nedre Glomma. Mange av disse reisene kunne vært gjort med for eksempel sykkel.

*Sikre at det er attraktivt å velge fossilfrie kjøretøy framfor fossile kjøretøy*
Målet om nullvekst i personbiltrafikken er klimamotivert. De virkemidler som nyttes for å nå nullvekstmålet, herunder parkeringspolitikken, bør settes sammen på en slik måte at det fremdeles lønner seg å gå over til fossilfrie kjøretøy. Dersom andelen av el-/hydrogenkjøretøy ikke blir høyere, vil man kunne oppleve å innfri nullvekstmålet, men ikke det bakenforliggende klimamålet.

Per i dag er ikke insentivene for el-/hydrogenkjøretøy sterke nok i Østfold for konvertering til slike kjøretøy. Når virkemidler for parkeringspolitikken settes sammen, bør disse også stimulere til en slik konvertering.

I dag er det gratis elbilparkering i lukkede parkeringsanlegg og i den ytterste sonen i avgiftssonen (grønn sone) i Fredrikstad. I Sarpsborg er det gratis parkering for el- og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte, kommunale langtidsplasser. Det betyr at el- og hydrogenbiler må betale avgift på de mest sentrale plassene, de med progressive satser.

Siden klimamålet ligger til grunn for nullvekstmålet mener rådmannen at virkemidler for fremkommelighet og tilgjengelighet i bysentrum bør prioriteres ut fra klimagassutslipp slik:

1. Gange, sykkel
2. Kollektivløsninger
3. Fossilfrie kjøretøy
4. Øvrige kjøretøy

Den prioriterte rekkefølgen bør også ligge til grunn i utforming av parkeringspolitikken. Det innebærer at fossilfrie kjøretøy prioriteres fremfor øvrige kjøretøy ved at:
Det differensieres på parkeringsarealer, og at enkelte, sentrale p-plasser reserveres el-bil. Antall og lokalisering av ladestolper nyttes til å kanalisere parkering vekk fra gatene og inn på p-plasser og i p-anlegg slik at gange, sykkel og kollektiv kan få prioritet i gatene.

Rådmannen anbefaler at parkeringsbestemmelser knyttet til fossilfrie kjøretøy, også vurderes inn som en del av arbeidet med detaljering av parkeringsnormen i sentrumsplanene og i kommuneplanenes arealdel i de to kommunene.

*Etablering av parkeringshenvisning*
For å minske letetrafikk i sentrum og lede parkeringen inn på ønskede steder, fortrinnsvis i parkeringshus, mener rådmannen det må jobbes med bedre henvisning til ledige plasser. Parkeringshenvisningen må plasseres langs innfartsveiene slik at de som skal parkere på forhånd vet at det er ledig parkering i parkeringshus eller på store parkeringsplasser i utkanten av sentrum. Man må også jobbe med å gjøre henvisningen tilgjengelig for alle grupper, slik at man også kan se for eksempel hvor mange ledige HC-plasser eller ladestasjoner det er ved målet. Innføring av dynamisk parkeringshenvisning på innfartsårene må drøftes med Statens Vegvesen.

Rådmannen anbefaler at det utformes en plan med dynamiske skilter og tilhørende kostnadsoverslag. Denne legges til grunn for kommunenes handlingsplan og budsjett og inn i arbeidet med byvekstavtaler.

Tiltak i egen organisasjon
Prinsippene i felles parkeringspolitikk for Nedre Glomma, for å følge opp målene og kravene i Bypakka vil ha konsekvenser for arbeidsreiseparkering i regionen. Rådmannen presiserer viktigheten av at offentlige myndigheter også tar ansvar og belastning for parkering for egne ansatte. Det vil også gi en bedre inngang i dialogen med privat næringsliv angående arbeidsplassparkering. Det vil si at arbeidsplassparkering for offentlig ansatte i sentrum også som prinsipp bør avgiftsbelegges og det bør koste mer enn å parkere på utsiden av sentrum. Dette må imidlertid vurderes mot et tjenestemessig behov for tilgang på bil. Tjenestemessig behov for tilgang til bil kan selvsagt løses ved en overgang til tjenestebiler. Det vil ha en kostnad for arbeidsgiver.

Rådmannen mener likevel at partene i Bypakka bør igangsettes et arbeid for å innføre avgift på parkering for egne ansatte i sentrum. Det vil kunne stimulere til at offentlige ansatte i sentrum i større grad vil gå, sykle, kjøre kollektivt eller samkjøre. Arbeidet bør ha til hensikt å innføre avgifter på egne arbeidsplassparkeringer i sentrum innen utgangen av 2018.

Dialog med næringslivet
I Nedre Glomma er det en utfordring å oppnå full effekt av en parkeringspolitikk som stimulerer til arbeidsplassparkering i utkanten av sentrum. Dette skyldes at nesten 90 prosent av arbeidsplassparkeringen er knyttet til arbeidsgivere som tilbyr gratis parkering på private plasser. Det finnes ikke juridiske hjemler til å endre dette. Flere arbeidsgivere har etablert sin virksomhet akkurat der de ligger nettopp med utgangspunkt i at det finnes gode parkeringsmuligheter. Dette er et gode som de også rekrutterer arbeidstakere med. Dersom disse arbeidsgiverne skal være villige til å endre på dette, må de se en gevinst. Gevinster kan være å få bygge økonomisk lønnsomt på området, at kommunen leier plassen til en høy pris, og/eller at gårdeier/arbeidsgiver faktisk ser at fjerning av bilene vil bidra til bedre byutvikling. Dette kan bare oppnås ved tett dialog og oppfølging.

Rådmannen vurderer at dialogarbeidet er helt avgjørende for at parkeringsinsitament skal lykkes som virkemiddel. Slik dialog er ressurskrevende, tidkrevende og bør starte så fort som mulig. Arbeidet bør starte i parkeringsgruppen med utforming av en prosjektbeskrivelse med tilhørende kostnadsoverslag.

Rådmannen mener dialogene bør følges opp med mobilitetsplanlegging – det må settes av ressurser til å bistå ulike offentlige og private virksomheter med dette, enten kollektivt eller enkeltvis. Målet med mobilitetsplanen er å redusere transportomfanget. For bedriftene kan gevinsten være:

- Redusert reisetid
- Reduserte reisekostnader
- Redusert areal til parkering
- Bedre helse gir redusert sykefravær
- Miljøfokus gir bedre omdømme
- Bidrag til miljøsertifisering

Mobilitetsplanleggingen som skal gjennomføres på Grålum/Bjørnstad i 2017/2018, vurderes som modell. I løpet av 2018 utarbeides det en felles «mal» for mobilitetsarbeidet som begge kommunene kan nytte i det videre arbeidet.

Behandling i Styringsgruppa for Bypakke Nedre Glomma:
Saken skal behandles i styringsgruppa for Bypakka den 23.10.2017. Anbefalt innstilling vil følge som vedlegg i saken (vil bli ettersendt).

**Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:**

Økonomi:
Oppfølging av prinsippene som foreslås i saken vil ha konsekvenser for kommunens økonomi. Parkeringstiltak vil bli innarbeidet i kommunes budsjett for 2018 og handlingsplan 2019-2021.

Miljø:
Parkeringspolitikken er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Nedre Glomma. Nullvekstmålet innebærer at all vekst i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektiv og ikke med personbil. Samtidig må parkeringspolitikken utformes slik at funksjoner som gis et levende bysentrum opprettholdes.

Folkehelse:
Oppfølging av prinsippene i saken vil frigi arealer til andre byutviklingsformål, sykkel og gange på bekostning av parkeringsplasser. Prinsippene vil også styre en del av trafikken til større parkeringsanlegg utenom bykjernen. Belastninger i form av trafikkstøy og svevestøv vil bli mer konsentrert.