



Helhetlig parkeringsstrategi

Faglig grunnlag

Kongsvinger kommune, 27. februar 2019
Revidert, 11. september 2019



**KONGSVINGER
KOMMUNE**

HELHETLIG PARKERINGSSTRATEGI KONGSVINGER

FAGLIG GRUNNLAG

Oppdragsnavn **Kommuneplan Kongsvinger**
Prosjekt nr. **1350028682**
Mottaker **Kongsvinger kommune**
Dokument type **Rapport**
Versjon **1**
Dato **18. januar 2019, revidert 11.september 2019**
Utført av **Kristian Sandvik**
Kontrollert av **Susanne Lund Johansen, Magne Fjeld, Elin Beate Børrud**
Godkjent av **Susanne Lund Johansen**

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
www.ramboll.no



INNHALDSFORTEGNELSE

	Bakgrunn	5
1.	Mål for parkeringspolitikken i Kongsvinger	6
1.1	Oppfyllelse av mål fra Kongsvinger 2050	6
1.2	Mål for parkeringspolitikken	7
2.	Transport- og parkeringssituasjon i dag og på sikt	9
2.1	Reisevaner i dag og på sikt	9
2.2	Reisevaner på sikt	12
2.2.1	Potensiale for økt gang- sykkeltrafikk	12
2.2.2	Potensiale for økt antall kollektivreiser	16
2.3	Samlet parkeringstilbud i dag	19
2.3.1	Bruk av parkeringstilbudet	22
2.3.2	Fordeling av privat og offentlig tilbud	23
2.3.3	Sammenligning med parkeringstilbud i andre byer	25
2.3.4	Samlet vurdering av parkeringstilbudet i dag	27
2.4	Parkeringstilbud på sikt	27
3.	Parkeringspolitiske virkemidler for måloppnåelse	29
3.1	Balanse mellom biltilgjengelighet og sentrumsmiljø	29
3.1.1	Korttids parkeringstilbud for besøkende til sentrum	30
3.1.2	Langtids parkering	34
3.1.3	Sikring av gode vilkår for varelevering	35
3.2	Parkeringspolitikk og tilrettelegging rette for miljøvennlige transportformer	36
3.2.1	Parkeringsnorm og bestemmelser	36
3.2.2	Tilrettelegging for nullutslippsbiler	40
3.2.3	Tilrettelegging for bildeling	41
3.2.4	Parkeringsnorm og bestemmelser for sykkel	42
3.3	Revidert parkeringsnorm for Kongsvinger	43
3.3.1	Eksempler på parkeringsnormer fra andre byer	43
3.3.2	Revidert parkeringsnorm for Kongsvinger	50
3.4	Parkeringspolitikk som incitament for utvikling	60
3.4.1	Frikjøpsordning	60
3.4.2	Alternativ til frikjøpsordning	62
3.4.3	Sentralisering av parkeringstilbud i felles anlegg	62
3.5	Sambruk av parkeringsplasser	64
3.6	Sikring av økt kommunal kontroll på parkeringstilbudet	65
3.7	Endringsmuligheter på kort sikt: Justering av avgift og tidsregulering	66
3.8	Virkninger for omkringliggende områder	67
4.	Formelle krav til framtidig parkeringstilbud	68
4.1	Parkeringsforskriften	68
4.2	Parkering og stans på offentlig veg	69
4.3	Krav til organisering av parkeringsvirksomheten	69
5.	Oppsummering	72
5.1	Sikre en funksjonell parkeringsordning med god tilgang på besøksparkering og reduksjon i arbeidsparkering sentralt	72
5.1.1	Tiltak på kort sikt: Sikre god rullering på kommunens tilbud	72
5.1.2	Tiltak på lengre sikt: Virkninger av parkeringsnormer og bestemmelser	73
5.1.3	Sikre et godt parkeringstilbud for forflytningshemmede	73

5.1.4	Sikre en velfungerende vareleveringsordning	74
5.2	Parkeringspolitikken bidrag til miljøvennlig transport	74
5.3	Legge til rette for samling av parkeringstilbud	75
5.4	Større kommunalt ansvar for samlet parkeringstilbud	75
Vedlegg 1: Litteraturoversikt		77
Vedlegg 2: Oppsummering av innhold i parkeringsforskriften		78
Vedlegg 3: Parkeringsstrategier og organisering i utvalgte norske byer		81
Vedlegg 4: Oppsummering fra folkemøte og medvirkningsmøte 7. november 2018		88

BAKGRUNN

Kongsvinger kommune har en nylig vedtatt kommuneplanens samfunnsdel og en overordnet bystrategi – Kongsvinger 2050. Fremtidig parkeringspolitikk er et sentralt virkemiddel for å nå de målene som er satt i disse overordnede strategiene, og Kongsvinger kommune reviderer derfor nå sin parkeringsstrategi.

Dette skjer parallelt med rullering av kommuneplanens arealdel. Revidert parkeringsstrategi inkluderer en veilederdel som beskriver parkeringskrav og retningslinjer for parkering som integreres i kommuneplanens arealdel. Krav og retningslinjer fra veilederen skal legges til grunn ved utvikling av areal til ulike formål i planperioden.

Kunnskapsgrunnlagdokumentet utgjør det faglige grunnlaget for revidert parkeringsstrategi for Kongsvinger og begrunner innholdet i parkeringsstrategien med veileder. De to dokumentene må derfor ses i sammenheng.

Kunnskapsgrunnlagdokumentet beskriver virkemidler hjemlet i plan- og bygningsloven og operative grep som kan brukes for å gjøre parkeringspolitikken til et redskap for å oppnå målene knyttet til areal og transport som er fastsatt i de overordnede strategiene. Det tydeliggjøres også hvilke begrensninger de ulike parkeringspolitiske virkemidlene har, samt hvilke formelle krav (blant annet fra parkeringsforskriften) som må innfris for framtidig parkeringsordning.

Som en del av arbeidet med revisjon av parkeringsstrategi er det gjennomført et folkemøte og et møte med politikere, eiendomsutviklere og interessentgrupper. Innspillene og tilbakemeldingene som kom fram fra møtene er gjengitt i vedlegg til kunnskapsgrunnlaget, og har vært med på å påvirke innholdet i revidert parkeringsstrategi.

1. MÅL FOR PARKERINGSPOLITIKKEN I KONGSVINGER

Parkeringspolitikken som føres i Kongsvinger på kort og lengre sikt, påvirker muligheten til å oppnå en areal- og transportutvikling som er i tråd med målene i Kongsvinger 2050- strategien og kommuneplanens samfunnsdel.

Blant annet virker parkeringspolitikken inn på sannsynligheten for endret transportmiddelfordeling, muligheten for utvikling av et godt bymiljø og vilkår for handels- og servicenæringen i kommunen.

1.1 Oppfyllelse av mål fra Kongsvinger 2050

Den vedtatte bystrategien, Kongsvinger 2050, må følges opp av en revisjon av gjeldende parkeringsstrategi, vedtatt i 2007. Parkeringsstrategien skal tydeliggjøre hvilken rolle parkeringspolitikken skal spille for å nå bystrategiens mål. Dette er utgangspunktet for revisjonsarbeidet. Revisjonen av parkeringsstrategien gjennomføres parallelt med rullering av kommuneplanens arealdel slik at det som kan styres gjennom plan- og bygningsloven følges opp i arealdelen.

Strategiplanen Kongsvinger 2050 konkretiserer flere målsetninger for areal- og transportutviklingen i Kongsvinger i et langsiktig perspektiv. Strategiplanen er utarbeidet som et samarbeidsprosjekt mellom Kongsvinger kommune, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen og Byen vår Kongsvinger.

Byplankonseptet som er vedtatt gjennom Kongsvinger 2050 bygger på følgende framtidsbilde av byen:

«Kongsvinger skal utvikles mer miljøvennlig, bli mer attraktiv å bo og jobbe i og styrkes som regionsenter. Det legges opp til en utvikling av en mer kompakt by, der flere bor, handler og jobber sentralt noe som sikrer bedre grunnlag for at flere kan la bilen stå i det daglige. Større bolig mangfold og flere mennesker som benytter seg av et mer konsentrert område av byen sikrer også bedre forutsetninger for en mer levende by med høyere aktivitet, flere gode møteplasser og prioritering av gående og syklende».

Hovedmålene for areal- og transportutvikling som ble vedtatt gjennom K2050- arbeidet er:

1. Kongsvinger skal utvikle seg til en mer kompakt by med korte avstander mellom daglige gjøremål.
2. Kongsvinger skal ha et levende og urbant sentrum, med høy kvalitet i det offentlige rom.
3. Det skal være attraktivt å gå og sykle i Kongsvinger by, slik at andelen gående, syklende og kollektivreisende øker. Veksten i persontransporten skal tas av transportformene sykkel, gange og kollektivtransport.

De mest sentrale spørsmål er:

- Hvordan kan Kongsvinger utvikle en aktiv p-politikk som balanserer behov for biltilgjengelighet med behov for et godt sentrumsmiljø hvor det er attraktivt å gå og sykle?
- Hvordan kan parkering brukes som et aktivt virkemiddel for å legge til rette for miljøvennlige transportformer?
- Hvordan kan vi bruke parkeringspolitikken for å bidra til å stimulere og vitalisere handel, service, kultur og økt bosetting i Kongsvinger sentrum?

Sentrums rolle skal styrkes ved å gjøre det mer attraktivt å oppholde seg der. Dette kan oppnås med en bedre styring av biltrafikken, som gir mulighet til å etablere nye og attraktive byrom som er mindre dominert av biltrafikk.

Et billig og rikelig parkeringstilbud vil friste mange som bor sentralt i kommunen til å benytte bil også på korte turer som like gjerne kunne vært gjennomført til fots eller med sykkel. Samtidig er det viktig at biltilgjengeligheten for handlende og besøkende ikke svekkes for sterkt. Eksterne kjøpesentre med gratis parkering er en sterk konkurrent til handel i sentrum. En aktiv parkeringspolitikk handler om å finne en god balanse i disse problemstillingene.

Bruk av parkeringspolitikken som restriktivt tiltak for å redusere bilkjøring, må derfor i hovedsak rette seg mot arbeidsparkering. Dette vil si at parkeringstilbudet for korttids parkering, som er spesielt viktig for handel og service skal søkes opprettholdt, mens mulighetene for langtids parkering i sentrum reduseres, og først og fremst legges til utkanten av sentrum.

Fortetting og transformasjon i sentrumsområdet fordrer at store deler av eksisterende parkeringsareal frigjøres til bebyggelse. Parkeringspolitikken må bygge opp under dette blant annet gjennom å bidra til mindre overflateparkering. Bilparkering må ta mindre plass og parkeringstilbudet må organiseres slik at det bidrar til mindre bilkjøring i sentrumsområdet og i sentrumskjernen spesielt. Sykkelparkeringen må få en tydeligere plass, og det må legges til rette for god tilgang på pendlerparkering ved stasjonen.

1.2 Mål for parkeringspolitikken

Med utgangspunkt i Kongsvinger 2050- strategien legges følgende parkeringspolitiske mål til grunn for revidert parkeringsstrategi:

- Parkeringspolitikken skal stimulere til at veksten i persontransport skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Parkeringspolitikken skal balansere behovet for biltilgjengelighet med behov for et godt sentrumsmiljø hvor det er attraktivt å gå og sykle.
- Parkeringspolitikken skal brukes som et aktivt virkemiddel for å utvikle sentrumsnære arealer til byutviklingsformål
- Parkeringspolitikken skal redusere behovet for areal til parkering i sentrum

I tillegg foreslås følgende tilleggsmål som utdyper målene fra K2050- strategien:

- Besøkende i sentrum skal ha et brukervennlig, lettfattelig og oversiktlig parkeringstilbud som gjør det lett å finne parkeringsplass for korte opphold.
- Besøksparkering skal prioriteres foran langtids parkering i sentrum.

- Det bør sikres strategisk plassering av parkeringsplasser for arbeidsparkering nært hovedvegnettet, slik at sentrumsgatene som er mest attraktive for handel og service blir mindre dominert av biltrafikk.

Kunnskapsgrunnlaget redegjør for hvordan ulike typer virkemidler kan bidra til å oppfylle disse parkeringspolitiske målsettingene. I tillegg vurderes hensiktsmessigheten ved bruk av ulike typer virkemidler på kort og lang sikt.

2. TRANSPORT- OG PARKERINGSSITUASJON I DAG OG PÅ SIKT

2.1 Reisevaner i dag og på sikt

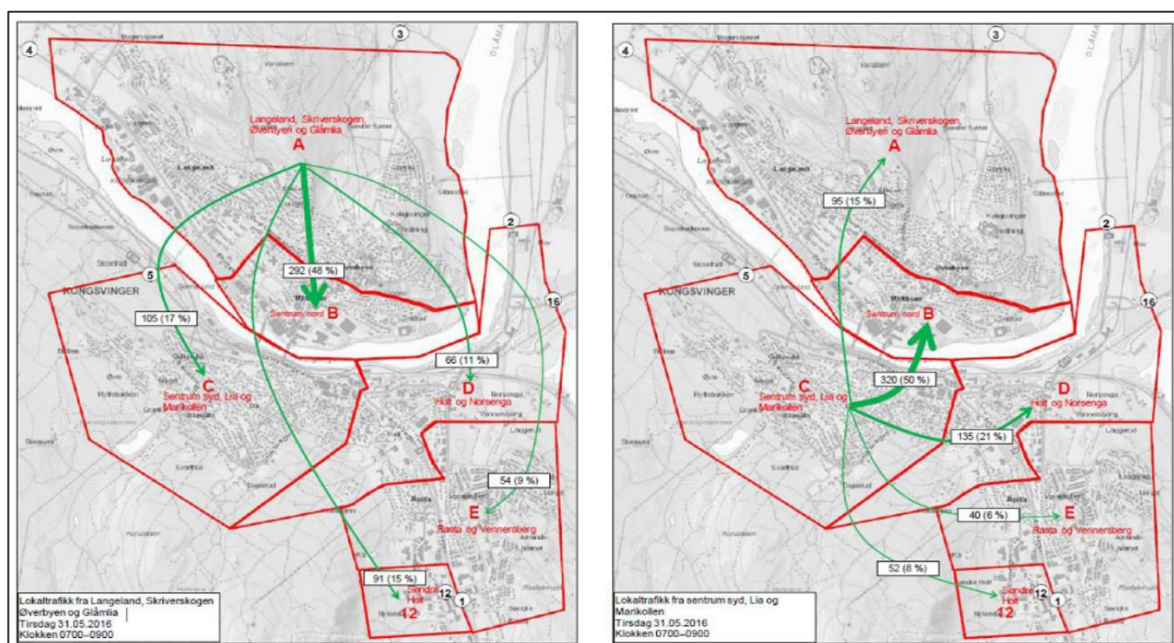
I dag har Kongsvinger en estimert reisemiddelfordeling der bilkjøring (enten som sjåfør eller passasjer) står for nærmere 70 % av reisene i kommunen. Estimater er basert på resultatene fra Reisevaneundersøkelse (RVU) 2013/14 for mindre norske byer. Det er ikke gjennomført en egen RVU for Kongsvinger.

	Reisemiddel- fordeling 2016*
Til fots	21
Sykkel	5
Kollektiv	5
Bilfører	59
Bilpassasjer	9
Annet	1

Figur 1: Estimert reisemiddelfordeling i Kongsvinger per 2016 (Kilde: K2050)

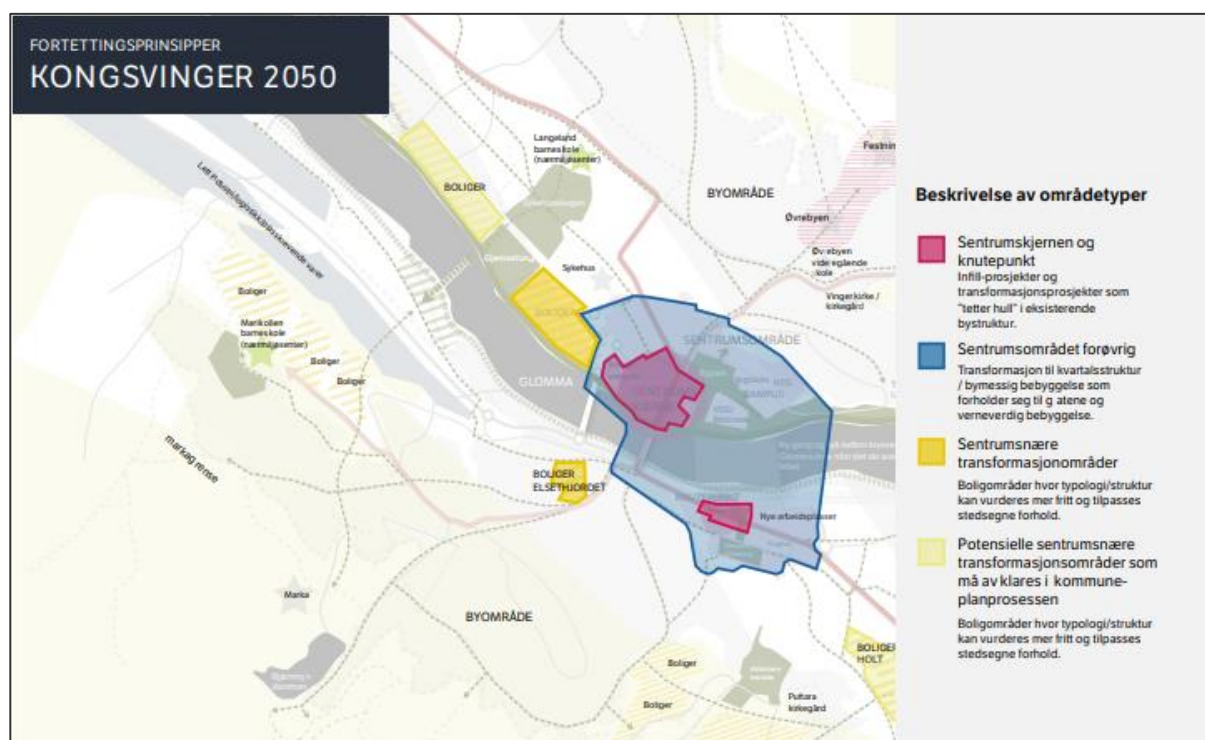
Lokale kartlegginger tilsier at trafikkbildet i Kongsvinger preges av mye biltrafikk og et lavt antall gående. Trafikkanalysen som er gjennomført som en del av K 2050 viser at en stor del av de lokale bilreisene som gjennomføres i Kongsvinger er korte turer internt i byområdet.

De følgende skissene fra trafikkanalysen viser lokal biltrafikk mellom utvalgte soner i Kongsvinger om morgenen, tirsdag 31.5.2018. Ca 48 % av trafikken fra sone A og ca 50 % av trafikken fra sone C skal til sentrumsområdet (sone B).



Figur 2: Intern biltrafikk mellom soner i Kongsvinger (Kilde: K2050)

Kongsvinger 2050- strategien peker på fortetting og bymessig omforming i sentrum og i sentrumsnære områder som den viktigste vekststrategien for Kongsvinger. Som en del av arbeidet er det gjort en kartlegging av fortettpotensialet i det framtidige sentrumsområdet og tilgrensende områder (se figur 3).

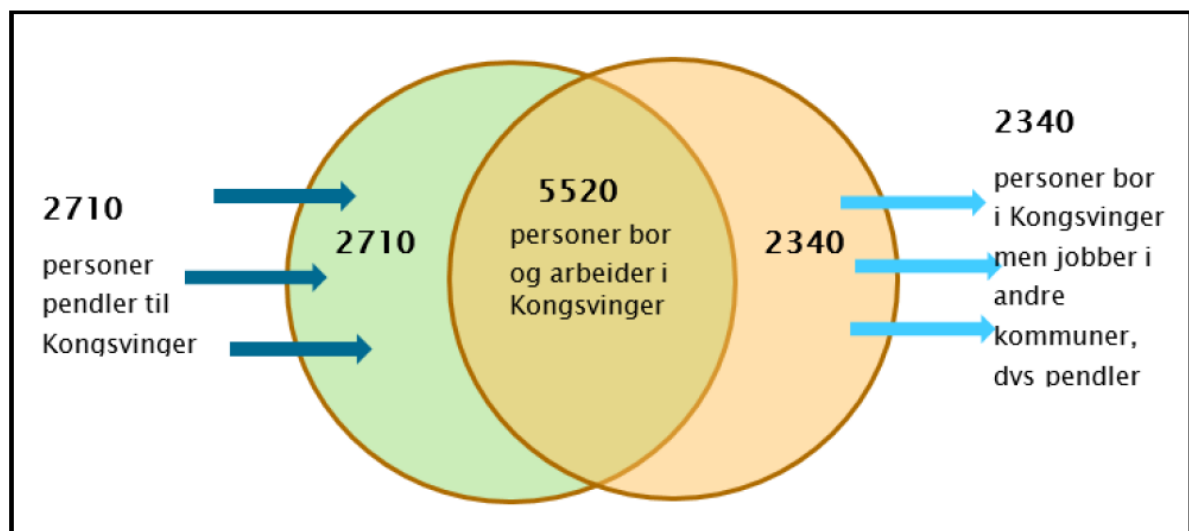


Figur 3: Kartlegging av fortettpotensiale og beskrivelse av fortettpningsprinsipper i Kongsvinger sentrum (Kilde: Kongsvinger 2050, Norconsult/ Kongsvinger kommune)

Kartleggingen viser et stort potensial for fortetting og bymessig transformasjon innenfor områder som har kort gang- eller sykkelavstand til eksisterende og framtidige arbeidsplasskonsentrasjoner samt viktige områder for handel og service. Fortettingsområdene ligger nært eksisterende lokalt kollektivtilbud, og innen kort gang- eller sykkelavstand fra Kongsvinger stasjon.

Realisering av fortettings- og byomformingsstrategien vil underbygge at gang- sykkel og kollektivtransport blir mer attraktive transportformer for framtidige beboere i og nært sentrum. Sentrumsområdet vil med fortettingsstrategien få en større konsentrasjon av handels- og servicetilbud, arbeidsplasser og boliger. En mer restriktiv parkeringspolitikk, kombinert med tiltak som øker attraktiviteten ved å gå, sykle eller reise kollektivt, skal legge til rette for mindre bilbruk for sentrumsrettede reiser også fra andre deler av Kongsvinger by.

Kongsvinger by er samtidig det viktigste handels- og servicesenteret for et stort omland. Pendlingsdata viser at ca 2700 personer som er bosatt utenfor kommunen har arbeidssedet sitt i Kongsvinger. Mange av de som er bosatt utenfor kommunen, men som arbeider i Kongsvinger eller bruker tilbudene her, mangler tilgang på et godt kollektivtilbud og vil derfor avhengig av å kunne parkere også i framtiden.



Figur 4: Inn- og utpendling av Kongsvinger kommune (kilde: K2050/ SSB)

2.2 Reisevaner på sikt

For å oppnå målsetningen om nullvekst i biltrafikken i Kongsvinger, på tross av sannsynlig vekst i innbyggertall, trengs en betydelig overgang til gange, sykkel og kollektivreiser. Målsetningen for vekst i disse transportformene og nedgang i biltrafikk, er konkretisert med følgende mål for reisemiddelfordeling i 2040:

	Reisemiddel- fordeling 2016*	Reisemiddel- fordeling 2040	Prosentvis endring i antall turer ved endret reisemiddelfordeling
Til fots	21	25	19
Sykkel	5	9	76
Kollektiv	5	7	35
Bilfører	59	51	-14
Bilpassasjer	9	7	-14
Annet	1	1	0

* Fra ca. 35 000 turer i 2016 til vel 40 000 turer i 2040

Figur 5: Mål om reisemiddelfordeling i 2040 (Kilde: K2050)

2.2.1 POTENSIALE FOR ØKT GANG- SYKKELTRAFIKK

Flere tidligere undersøkelser har vist at bosetningsmønsteret, samt lokaliseringen av arbeidsplasser og handels- og servicetilbud i Kongsvinger by gir betydelig potensiale for at gang- sykkelreiser kan dekke en større del av transportbehovet for lokale reiser.

Avstand fra bolig til arbeidssted

Oversikt over bosteddata og arbeidssted fra Statistisk sentralbyrå viser at ca 22 % av de sysselsatte i Kongsvinger bor 2 km eller mindre fra arbeidsplassen sin. Videre viser statistikken at 30 % har mindre enn 3 km til arbeidsplassen, mens 43 % har mindre enn 5 km til arbeidsplassen¹.

0402 Kongsvinger	<0,5 km ¹	0,5-1 km	1-1,5 km	1,5-1,9 km	2-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10 km+	Totalt
Antall sysselsatte bosatt i kommunen	667	162	428	542	625	983	742	3 753	7 902
Prosent av sysselsatte bosatt i kommunen	8	2	5	7	8	12	9	47	100

Figur 6: Avstand mellom bolig og arbeidssted, SSB/ Reisevaneundersøkelsen 2013/ 14, TØI

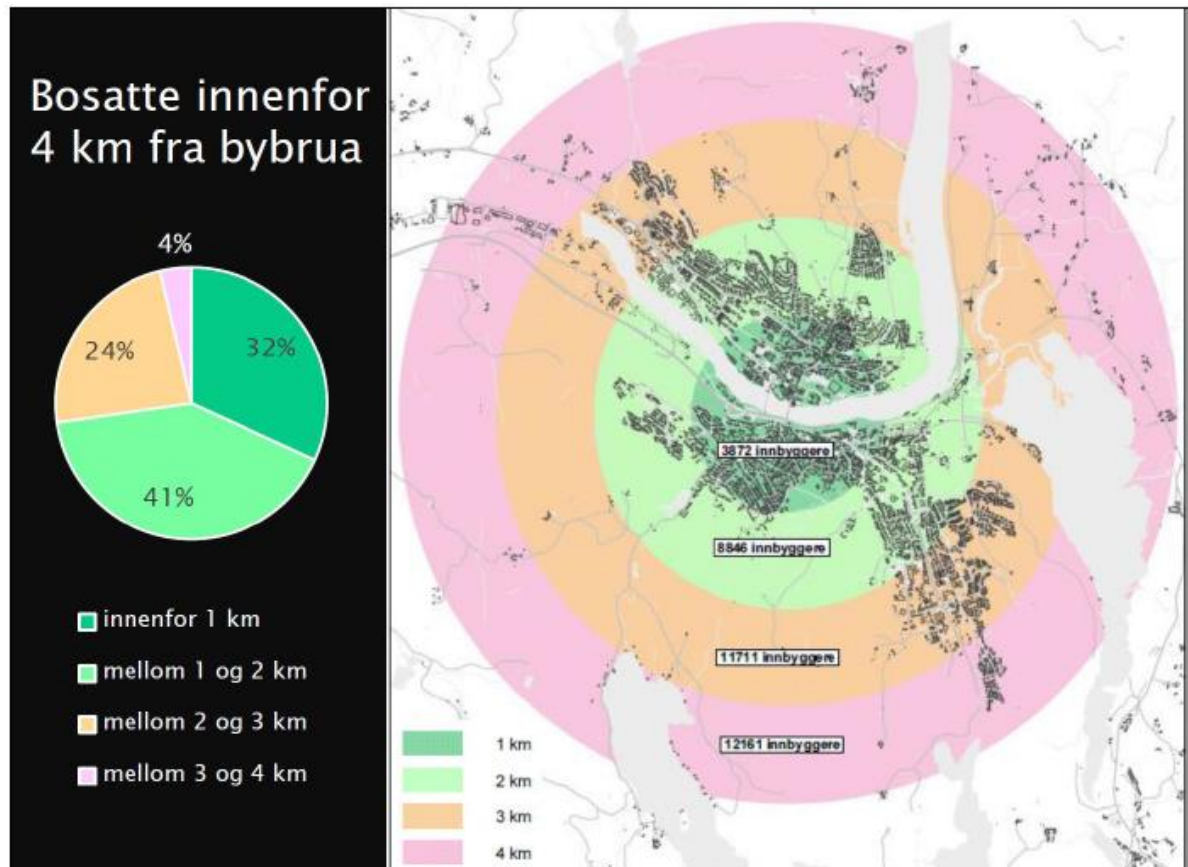
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/ 2014² viste at gjennomsnittlig lengde på en gangreise var 2,2 km, mens gjennomsnittslengden på en sykkelreise var 5 km.

¹ Kilde: SSB/ Datagrunnlag for Kongsvinger 2050

² Kilde: Transportøkonomisk institutt, 2014

Bosatte innen gitte avstander fra Kongsvinger bru

Kartlegging av avstander målt i luftlinje til Kongsvinger bru, viser at ca 75 % av den samlede befolkningen i Kongsvinger bor innen en radius på 2 km fra dette sentrale punktet. Siden avstandene er målt i luftlinje vil reell avstand via vegnett være lenger, men kartleggingen viser at Kongsvinger har en relativt tett befolkningsstruktur, der befolkningen i stor grad er konsentrert tett på sentrumsområdet.



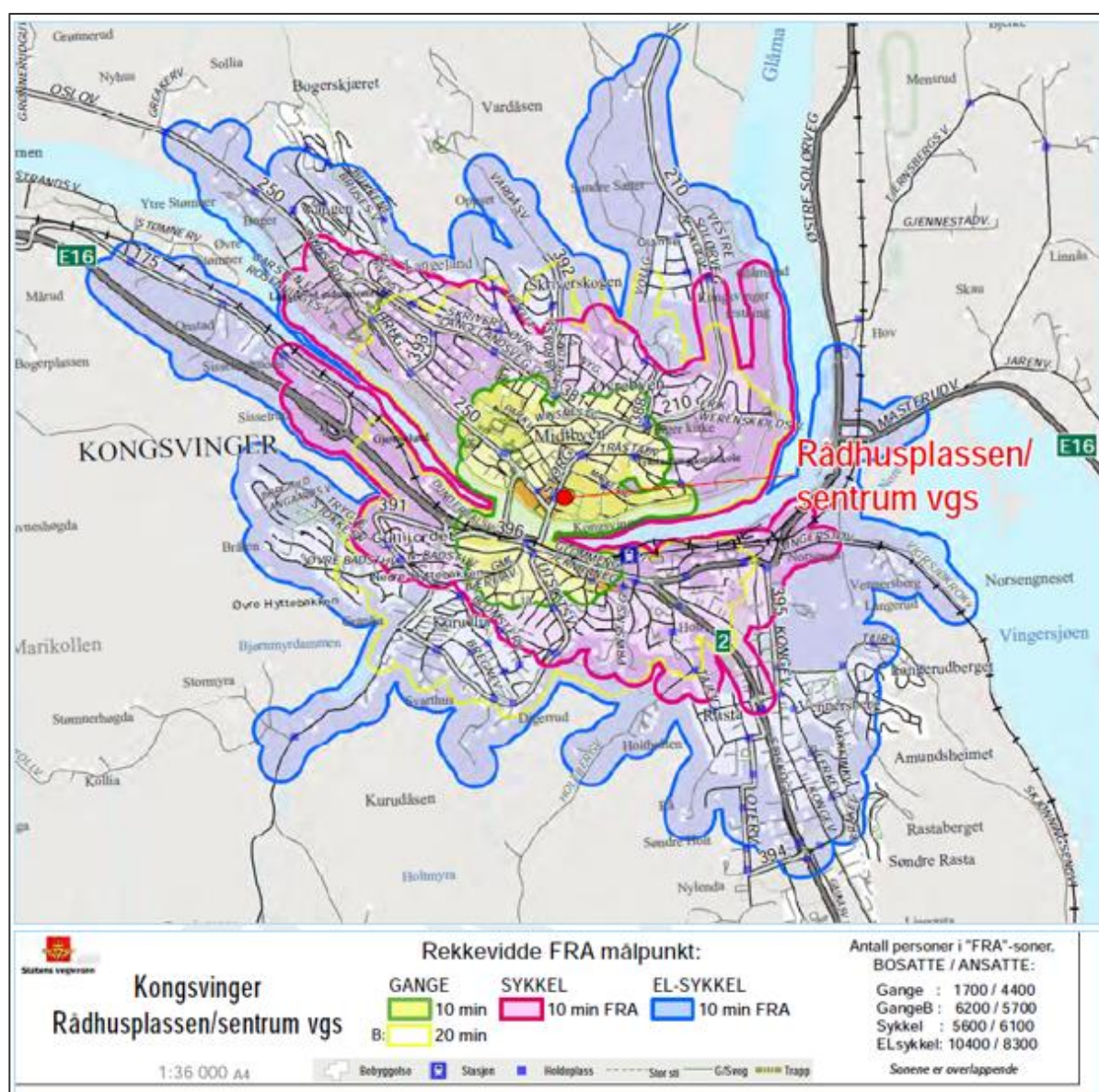
Figur 7: Bosatte innen gitte avstander til Kongsvinger bru (Kilde: K2050)

Mobilitetsanalyse Statens vegvesen

Statens vegvesen gjennomførte i 2017 en mobilitetsanalyse for å kartlegge hvor stor andel av de bosatte og de ansatte i Kongsvinger som nås innen 10 og 20 minutters gang- og sykkelavstand til viktige målpunkt. Resultatene for beregning med utgangspunkt i Rådhuset, sentralt i Kongsvinger sentrum, er vist i de følgende figur 4.

Forutsetningen for beregningene er at normalhastighet for gange er 5 km/t, for sykkel 16 km/t og for el- sykkel 25 km/t. Med disse gang- og sykkelhastighetene vil rekkevidden innen henholdsvis 10 og 20 minutters gangtid og sykkeltid (normal sykkel, ikke elsykkel) være:

- 10 minutters gange: 0,8 km
- 20 minutters gange: 1,6 km
- 10 minutters sykling: 2,7 km
- 20 minutters sykling: 5,4 km



Figur 8: Rekkeviddekartlegging for gange og sykkel, målt fra Rådhuset i Kongsvinger (Kilde: Statens vegvesen)

Utleddning av potensiale for gang- og sykkelreiser

Kunnskapen fra nasjonal reisevaneundersøkelse om gjennomsnittlig lengde på gang- og sykkelreiser, kombinert med kunnskap om bosetningsmønsteret i Kongsvinger, tilsier at langt flere enn i dag bør ha mulighet til å gå eller sykle til sentrumsområdet.

For å gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle til sentrum, er det viktig at nye boligområder utenfor sentrum planlegges slik at gang- sykkelavstandene reduseres mest mulig og at det sikres gode, sammenhengende nettverk for gående og syklende. Ved å kartlegge og legge til rette for helårs bruk av snarveier for gående og syklister, kan man oppnå ytterligere styrking av konkurranseevnen til disse transportformene sammenlignet med bruk av bil.

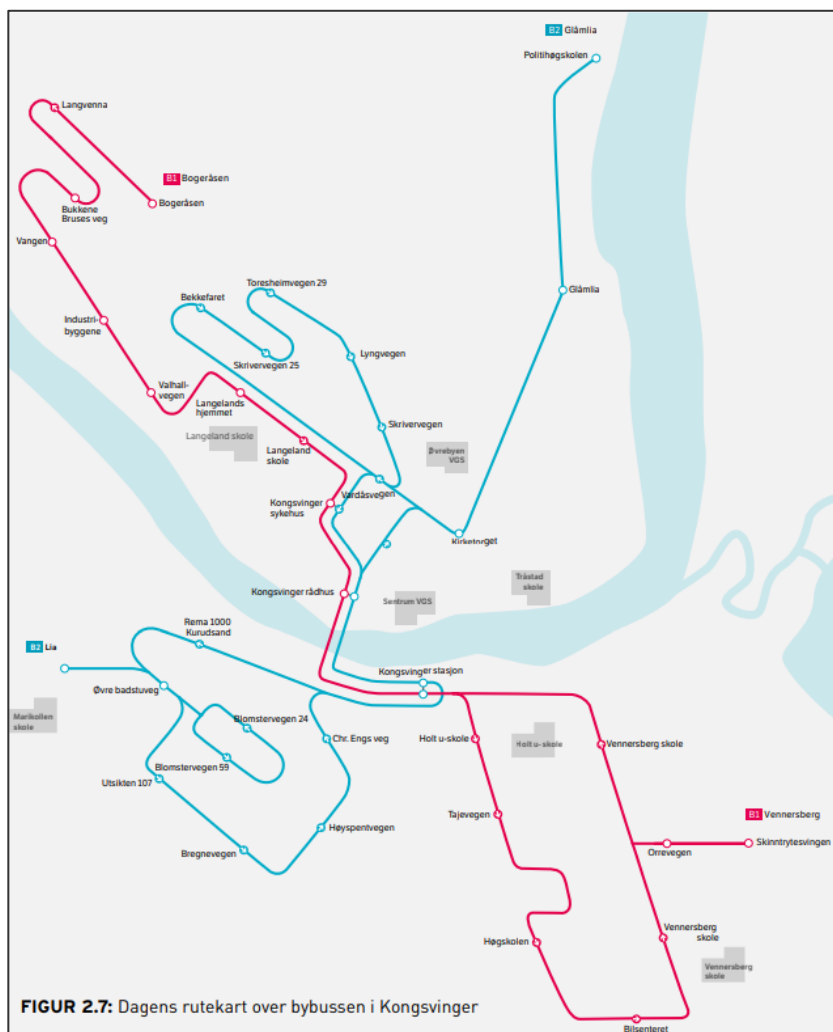
Kombinert med en mer restriktiv parkeringspolitikk spesielt for sentrale deler av Kongsvinger, vil det være et betydelig potensial for å redusere andelen bilturer, og å øke andelen gang- og sykkelreiser på sikt.

2.2.2 POTENSIALE FOR ØKT ANTALL KOLLEKTIVREISER

Bybusstilbudet

Det lokale busstilbudet i Kongsvinger har god flatedekning, og gir kollektivforbindelse mellom sentrum, de viktigste boligområdene og øvrige målpunkt i byområdet. Per oktober 2018 har rute B1 halvtimesfrekvens og rute B2 har timesfrekvens (mandag- fredag).

I datagrunnlaget for K2050 påpekes det at kollektivtilbudet ikke er hensiktsmessig lagt opp for å gi kortest mulig reisetid til sentrum³. For mange av de som er bosatt langs rute B1 og B2 innebærer dagens trase at man må ta unødvendig lange omveier på vei til og fra sentrum, og at reisetiden slik øker (se figur 9).



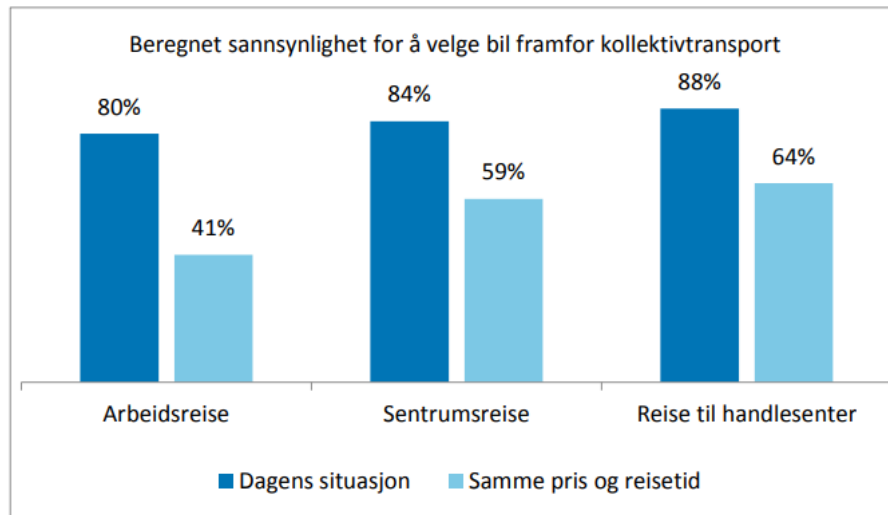
Figur 9: Rutekart, lokalbusstilbud Kongsvinger per oktober 2018 (Kilde: Hedmark trafikk)

Konkurransesevnen til kollektivtilbudet, sammenlignet med bruk av personbil, henger nært sammen med reisetidsforholdet mellom reisemåtene og kostnadsnivået for bruk av bil og buss. Urbanet analyse har i rapporten *Parkering som virkemiddel* sammenstilt resultat fra en markedskartlegging fra 10 større norske byer for å framstille denne sammenhengen⁴.

³ Kilde: Utvikling av arealbruk og transport- datagrunnlag for Kongsvinger 2050

⁴ UA- rapport 64/2015, Parkering som virkemiddel

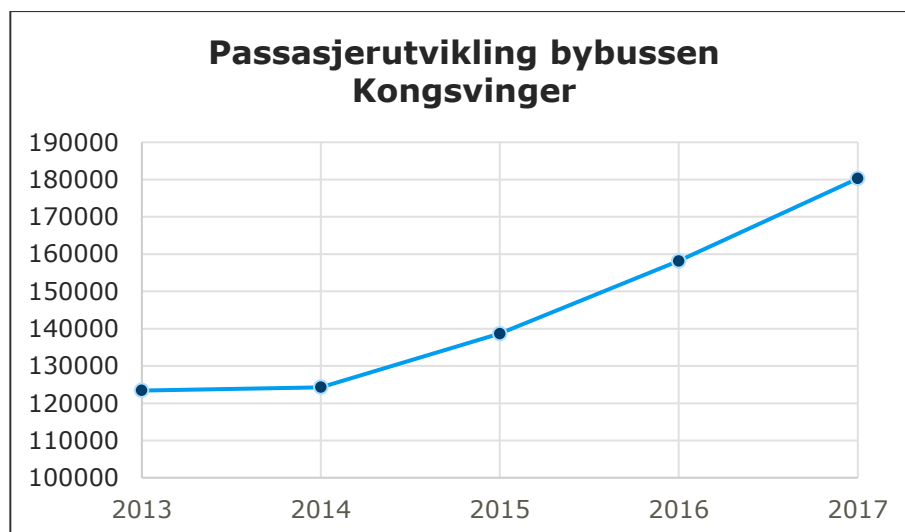
Tiltak som bidrar til sammenlignbar reisetid og prisnivå for kollektivreiser og bilreiser har betydelig innvirkning på sannsynligheten for å bruke bil framfor å reise kollektivt, spesielt for arbeidsreiser. For sentrumsreiser (utenom arbeid) og for reiser til handelssenter er virkningen mindre.



Figur 10: Sannsynlighet for valg av bil framfor kollektivtransport ut fra reisetid og kostnad

Med dagens struktur på kollektivtilbudet i Kongsvinger er det sannsynlig av svært mange vil få langt kortere reisetid til sentrum med bruk av bil enn ved bruk av buss. For å kunne konkurrere bedre med bilreiser med hensyn til reisetid, trengs en betydelig omlegging av rutestrukturen. Omlegging til en rutestruktur som gir mer direkte forbindelse til sentrum vil imidlertid kunne gi økt gangavstand til bussen for en del beboere.

Det er imidlertid registrert en god utvikling i passasjertallene for bybussen de senere årene, som tyder på at kollektivtilbudet får en økende rolle i bytrafikken. Det kan også forventes at større grad av betalingsparkering ved arbeidsplasser på sikt vil gjøre kollektivtrafikken mer konkurransedyktig med bil på sikt.



Figur 11: Utvikling i passasjertall for bybussen fra 2013- 2017

Pendlerparkering ved stasjonen

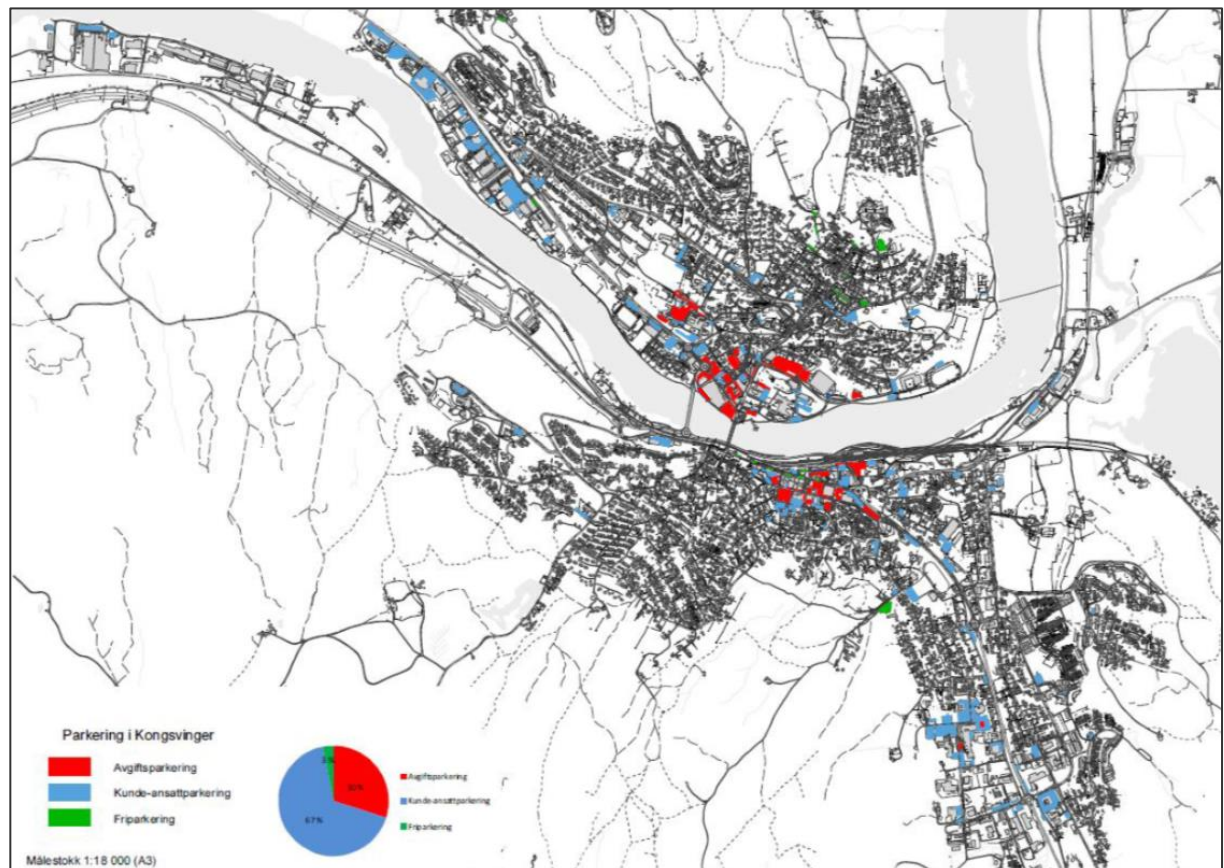
For å sikre at kollektivtilbudet til reisende *ut* av Kongsvinger blir konkurransedyktig med bruk av bil, er det viktig å sikre mulighet for parkering ved Kongsvinger stasjon. Dette er spesielt viktig for å gjøre kollektivtilbudet ut av Kongsvinger attraktivt for de som bor utenfor gang- eller sykkelavstand fra stasjonen.

Kartleggingen av bruken av parkeringsarealene i Kongsvinger viser at parkeringsområdet ved stasjonen har høyt parkeringsbelegg. Parkeringstilbudet ved stasjonen administreres av BaneNOR, som krever betaling og dokumentasjon av reise med kollektivtrafikk for å kunne parkere.

Gjeldende reguleringsplan for stasjonsområdet (r201303) åpner for utbygging av parkeringsanlegg under bakken. Dette gir mulighet for at parkeringstilbudet ved stasjonen kan økes dersom behovet på sikt tilsier at dette er nødvendig.

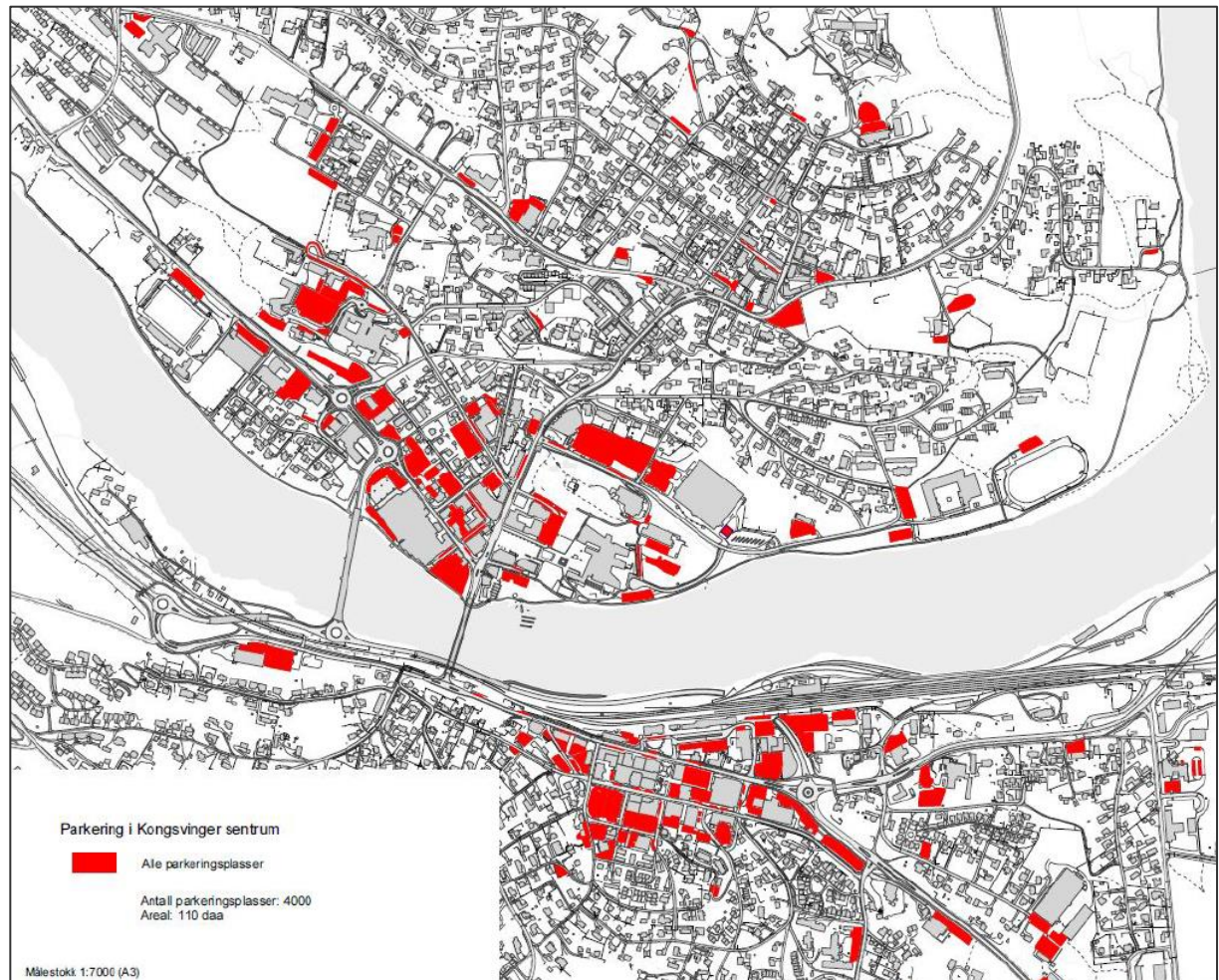
2.3 Samlet parkeringstilbud i dag

Kartlegginger gjennomført av Kongsvinger kommune i 2015 viser at det er ca 7000 parkeringsplasser i det samlede byområdet. Utenom de mest sentrale delene av sentrum nord og sør for Glomma, er parkeringstilbudet gratis for ansatte og besøkende.



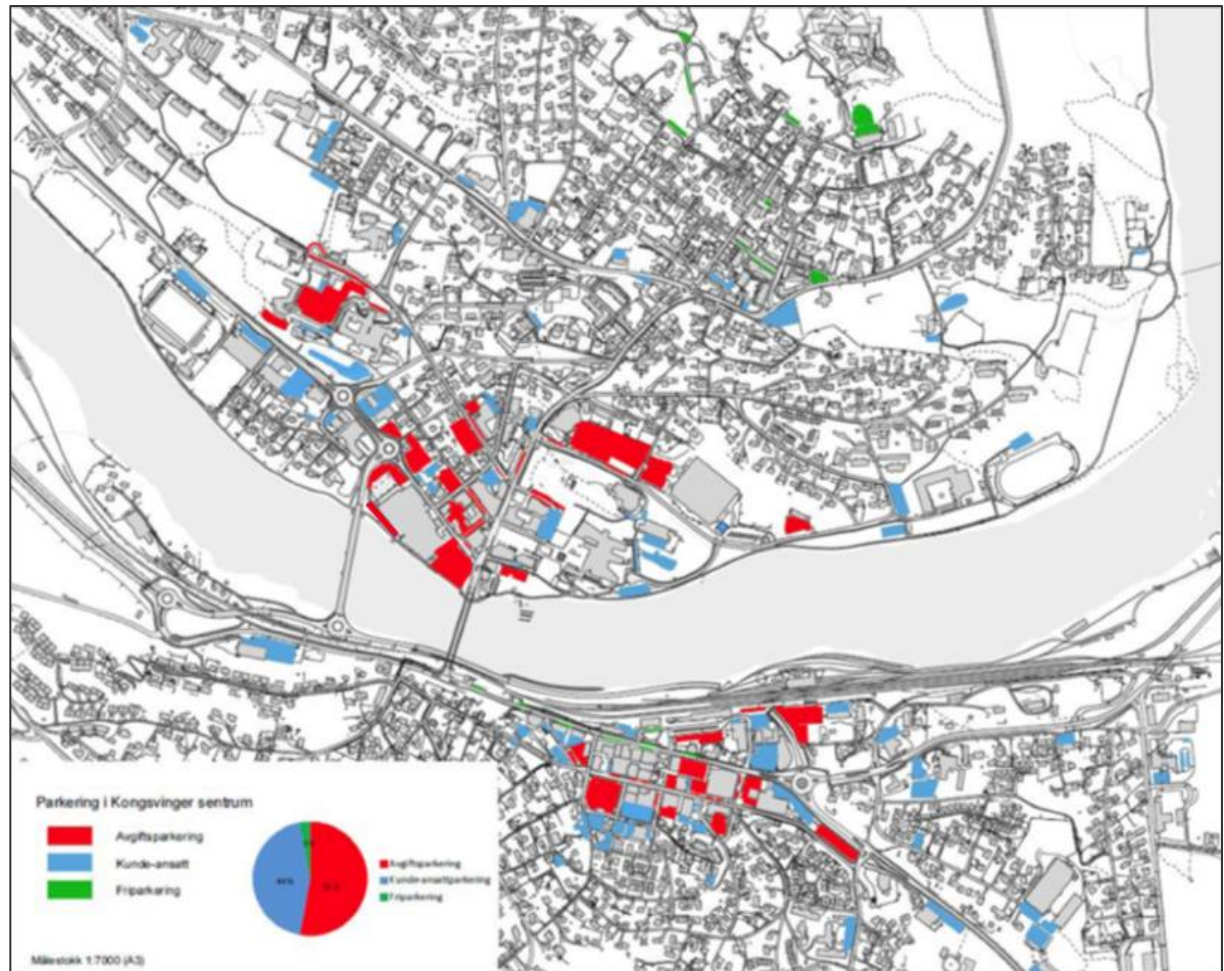
Figur 12: Samlet parkeringstilbud i Kongsvinger (Kilde: Kongsvinger 2050)

Samlet parkeringstilbud i sentrumsområdene nord og sør for Glomma er ca 4000 plasser. De allment tilgjengelige parkeringsplassene i Kongsvinger sentrum ligger i dag på åpne arealer eller på gate. Per i dag finnes det ingen parkeringshus eller andre innendørs anlegg som tilbyr allment tilgjengelige parkeringsplasser.



Figur 13: Eksisterende parkeringsareal i og rundt Kongsvinger sentrum 2015 (Kilde: Kongsvinger 2050)

De ca 4000 parkeringsplassene i og nært sentrum omfatter allment tilgjengelige parkeringsplasser med avgift, parkeringsplasser som er forbeholdt ansatte og kunder og friparkeringsplasser som er allment tilgjengelige uten avgift. Figur 12 viser fordelingen av ulike typer parkeringsplasser.



Figur 14: Fordeling av generelt tilgjengelige avgiftsplasser, kunde- ansattplasser og friparkeringsplasser (Kilde: Kongsvinger 2050).

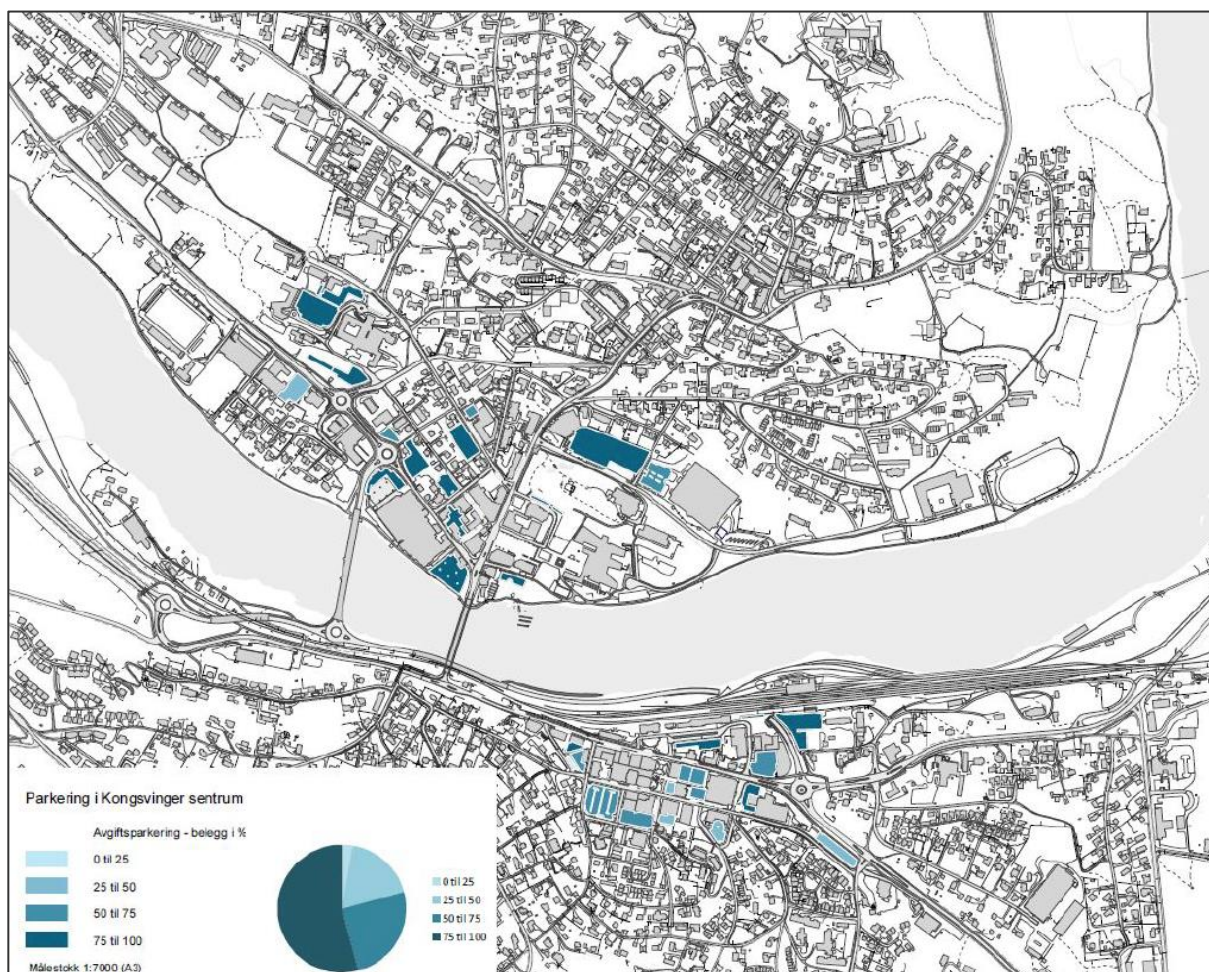
2.3.1 BRUK AV PARKERINGSTILBUDET

Etterspørselen etter parkeringsplassene i sentrumsområdet er kartlagt av Kongsvinger kommune gjennom beleggkartlegginger i 2015.

Beleggkartleggingene gir et bilde av hvordan etterspørselen er i ulike deler av sentrum på registreringstidspunktet, men de viser ikke hvordan parkeringsetterspørselen varierer gjennom døgnet og gjennom uken.

Kartleggingen viser ikke belegget for de kommunale parkeringsplassene langs offentlig veg. Kommunens observasjoner tilsier imidlertid at gateparkeringstilbudet i Glommengata (med 30 min gratisperiode) og i Markensvegen (ved svømmehallen med 1 times gratisperiode og ved EPA-bygget med 30 min gratisperiode) er spesielt mye brukt.

Kartleggingen tilsier at etterspørselen etter parkering ved registreringstidspunktene er størst i de viktigste områdene for handel i Midtbyen, der det er registrert belegg på mellom 75 og 100 % på et flertall av parkeringsområdene. På sørsiden av Glomma er det registrert gjennomgående lavere parkeringsbelegg. Her skiller parkeringsområdene ved Kongsvinger stasjon seg ut med det høyeste registrerte belegget.



Figur 15: Beleggkartlegging, parkeringsplasser i Kongsvinger sentrum 2015 (Kilde: Kongsvinger 2050)

2.3.2 FORDELING AV PRIVAT OG OFFENTLIG TILBUD

Ca 25 % av det registrerte parkeringstilbudet i sentrum, i overkant av 1000 plasser, forvaltes av Kongsvinger kommune. Plassene ligger enten langs offentlig veg eller på åpne arealer som eies av kommunen.

Ett kommunalt eid areal, Norskogtomta, er leid ut til Bane Nor for parkeringstilbud i egen regi. Bane Nor har fått leie dette arealet for å kunne tilby et bedre tilbud til pendlerparkering.

Figur 16 viser fordelingen mellom private og offentlige parkeringstilbud på områder utenfor offentlig veg i Kongsvinger sentrum. Kartet viser imidlertid ikke hele tilbudet, siden parkeringsplasser langs offentlig veg ikke er tatt med.

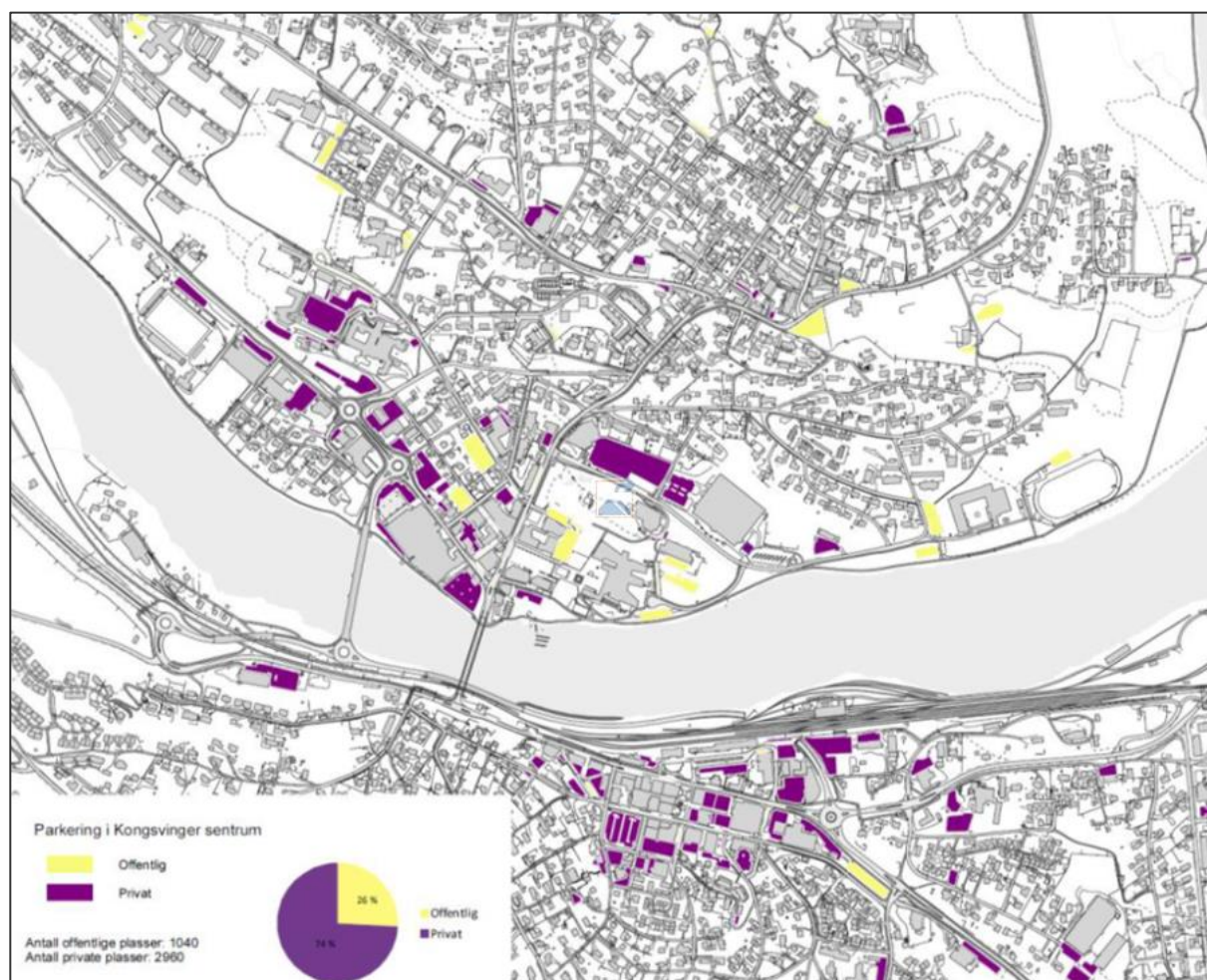
De aller fleste parkeringsplassene som tilbys av Kongsvinger kommune har avgift på kr. 18,- per time og ingen tidsbegrensing. På tre steder tilbys langtids parkering for kr. 40,- per døgn (Parkveien parkeringsplass, Arkovegen parkeringsplass og ved Rådhuset). Innkrevingsperioden for parkeringsplassene på både gategrunn og på kommunalt eide åpne plasser er fra kl 8-17 på hverdager og fra kl 9-14 på lørdager.

På en del av de kommunale gateparkeringsplassene tilbys også tidsbegrenset gratisperiode. Dette gjelder blant annet Glommengata og deler av Parkvegen, med 30 min. gratisperiode, og deler av Markensvegen med stedvis 1 time og stedvis 30 minutters gratisperiode.

Øvrige parkeringsplasser i og nært sentrumsområdet, som utgjør den største delen av det samlede tilbudet, forvaltes av private aktører på vegne av grunneiere. Dette gjelder blant annet parkeringsplasser ved butikker og kjøpesentre.

Avgiftsregimet for de private parkeringsplassene er variert, og flere operatører tilbyr både parkering på timesbasis og langtidsleie av parkeringsplass. Parkeringssatsene per time varierer både mellom ulike operatører og mellom ulike områder som forvaltes av samme operatør.

Timesatser som er funnet via opplysninger hos de enkelte private parkeringsoperatørene per november 2018 varierer mellom kr 20,- og kr 32,-. På de fleste av de store parkeringsplassene som drives i privat regi er det nå innført 1 times gratisperiode med påfølgende betaling per time.



Figur 16: Fordeling av private og offentlige parkeringstilbud i Kongsvinger. Offentlig gateparkering er ikke med i framstillingen, og kommer i tillegg (Kilde: Kongsvinger 2050)

Betalingsordninger

På både de kommunale og de privat tilbudte betalingsparkeringsplassene i sentrum er det mulig med både kontant betaling og kortbetaling i parkeringsautomat. I tillegg tilbyr selskapene Easypark og WayToPark elektronisk betalingsløsning via smarttelefon eller via SMS for de fleste parkeringsplassene.

Betalingsystemet til Easypark og WayToPark er basert på at de enkelte parkeringsområdene lokaliseres via GPS på smarttelefon, eller ved at spesifikk kode for hvert enkelt parkeringsområde registreres inn i betalingsystemet, slik at bruker skal bli belastet for parkeringen.

Kommunen betaler ikke Easypark og WayToPark for å levere elektroniske betalingstjenester, men brukere av tilbudet betaler noe høyere avgift sammenlignet med betaling via automat.

OnePark har innført betalingsordning basert på kameragjenkjenning på parkeringsplassen ved Kongssenteret. Dersom kundene har registrert seg via OneParks applikasjon i forkant, blir man belastet direkte for parkeringsavgiften. Alternativt kan man betale for parkeringen i automat på senteret, eller få tilsendt faktura.

2.3.3 SAMMENLIGNING MED PARKERINGSTILBUD I ANDRE BYER

Sammenlignet med andre norske byer har Kongsvinger et svært godt parkeringstilbud, både målt som antall parkeringsplasser i og nært sentrum i seg selv og målt som antall parkeringsplasser per person bosatt i kommunen.

Tabell 1 sammenstiller parkeringssituasjonen i Kongsvinger og andre norske byer av ulik størrelse. Antall parkeringsplasser omfatter både private parkeringstilbud som er tilgjengelige for allmennheten og parkeringsplasser som tilbys av kommunene.

Kristiansand og Trondheim er større byer som blant annet har et kollektivtilbud som er konkurransedyktig med bil for sentrumsrettede reiser for de fleste innbyggere i kommunen. Disse er derfor tatt med først og fremst for å vise forskjellen mellom situasjonen i byer med et godt utviklet kollektivtilbud og byer der kollektivtilbudet er mer begrenset.

Tabell 1: Parkeringsplasser i utvalgte byer

By	Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i og nært sentrum (private/kommunale) ⁵	Antall bosatte i kommunen ⁶	Antall bosatte i kommunen per parkeringsplass
Kristiansand	Ca 8320	Ca 89000	Ca 11
Trondheim	Ca 3150	Ca 190000	Ca 60
Harstad	Ca 1830	Ca 24900	Ca 13,5
Hamar	Ca 5400	Ca 30600	Ca 5,5
Lillehammer	Ca 2200	Ca 27800	Ca 12,5
Kongsvinger	Ca 4000	Ca 17850	Ca 4,5

Trondheim har et spesielt høyt antall personer per parkeringsplass, mens Kristiansand, Harstad og Lillehammer ligger på et ganske likt, lavere forholdstall. Sammen med Hamar skiller Kongsvinger

⁵ Kilde: Data for Trondheim og Kristiansand er hentet fra TØI- rapport om parkeringspolitikk i de fem største byene i Norge. Data for Harstad, Lillehammer og Hamar er hentet fra kommunenes hjemmesider

⁶ Kilde: SSB

seg ut med langt lavere antall personer per parkeringsplass enn de øvrige byene. Parkeringstilgangen i Kongsvinger kan ut fra denne sammenligningen sies å være over gjennomsnittet god.

Avgiftsnivået for kommunale gateparkeringsplasser i sentrumsområdet i de samme byene er angitt i tabell 2. Tabellen angir også hvordan kommunene i tillegg bruker bestemmelser om makstid og progressiv takst for å styre bruk av parkeringsplassene.

Tabell 2: Avgiftsnivå og tidsbegrensing for gateparkering i sentrum, utvalgte norske byer

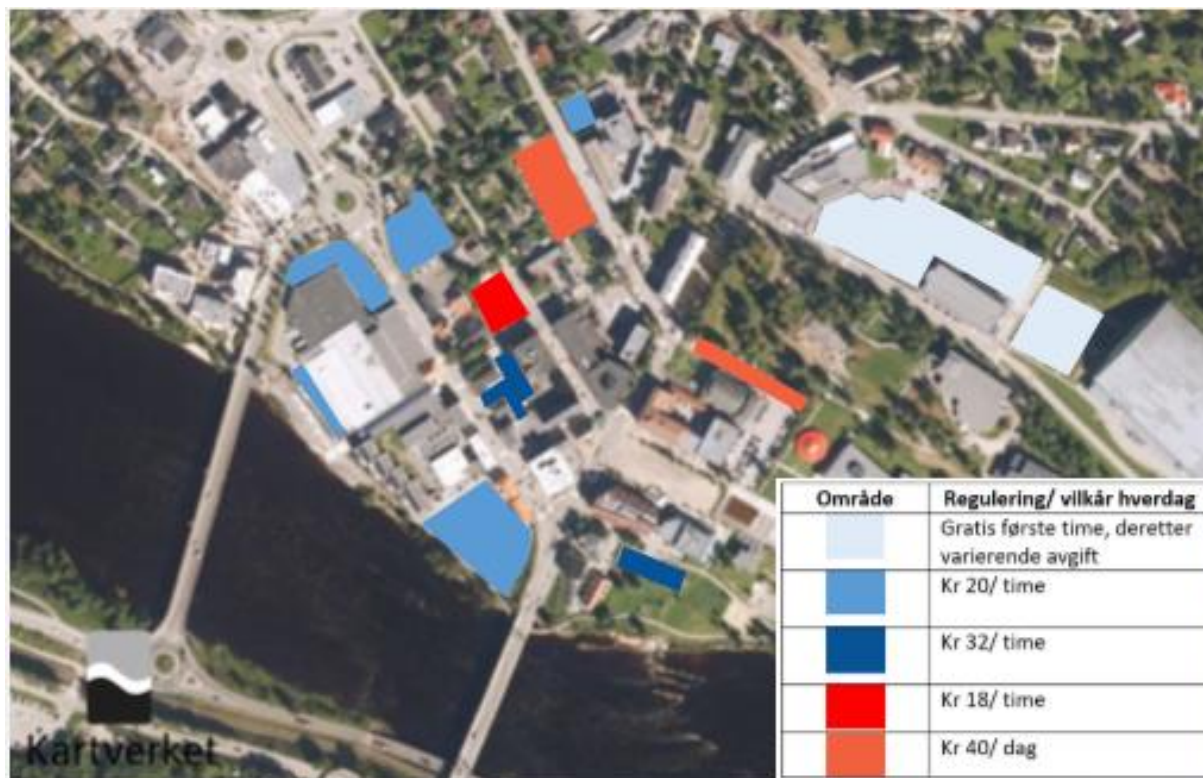
By	Timesavgift gateparkering	Makstid korttidsparkering	Pris heldags parkering	Kommentar
Kristiansand	23 kr/ 1. time 28 kr/ 2. time 35 kr/ 3. time	Makstid varierer mellom 1, 2 og 3 timer	165 kr i parkeringshus	Progressiv takst på gateparkering
Trondheim	29 kr/ time	Makstid 3 timer	250 kr i parkeringshus	
Harstad	22 kr/ time	Makstid 3 timer for ca 2/3 av plassene, ellers ingen makstid	150 kr i parkeringshus	Gratis parkering i ett parkeringshus etter kl 14
Hamar	18 kr/ time	Ingen makstid	38 kr/ dag	Tilbyr 2 timer gratis korttidsparkering i indre bykjerne
Lillehammer	19 kr/ time	Makstid 3 timer på de mest sentrale plassene	53 kr/ dag	Progressiv takst på plasser med maks 3 timers parkering.
Kongsvinger	18 kr/ time	Noen plasser med 30 min tidsbegrensing, ellers ingen makstid	40 kr/ dag	Tilbyr langtidsparkeringsplasser i sentrum

Timesavgiften for gateparkering i Kongsvinger ligger på samme nivå som i Hamar og i Lillehammer, mens Harstad, Trondheim og Kristiansand har høyere avgift. Kongsvinger og Hamar skiller seg ut fra de andre byene ved at de ikke har noen generell makstidsbegrensning på gateparkering i de mest sentrale områdene. Prisen for heldags parkering er lav i Kongsvinger sammenlignet med de andre byene, utenom Hamar.

2.3.4 SAMLET VURDERING AV PARKERINGSTILBUDET I DAG

Selv om tilgangen på parkeringsplasser er god, og parkeringsavgiften for gateparkering til dels er lavere i Kongsvinger sammenlignet med andre norske byer i dag, opplever en del brukere at tilbudet er uryddig.

Dette kom blant annet fram i tilbakemeldingene fra folkemøte om parkering 7. november 2018. En del av forklaringen på dette kan være at brukere må forholde seg til ulike vilkår og betalingssystemer på nærliggende områder. Dette er illustrert i kartet, som angir vilkår på større områder i nordlig del av sentrum.



Figur 17: Vilkår for parkering på de største åpne områdene i nordlig del av sentrum. Mars 2019 (kilde: Parkeringsregistreret/ Parkopedia)

Erfaringsmessig kan ulike vilkår og betalingssystemer i nærliggende eller direkte tilgrensende områder føre til misforståelser blant brukerne, og dette kan være noe av forklaringen på at tilbudet oppfattes som uoversiktlig. Blant annet kan det oppstå situasjoner der man betaler for parkering til en annen operatør enn den som forvalter parkeringsarealet man har parkert på, eller der man betaler for parkering på et annet område som forvaltes av samme operatør.

2.4 Parkeringstilbud på sikt

På lengre sikt vil kombinasjonen av endret gatebruk i sentrum, fortetting på eksisterende åpne parkeringsarealer, gjennomføring av gatebrukstiltak og en mer restriktiv parkeringsnorm for nye utbyggingsprosjekter redusere antallet parkeringsplasser. Kombinert med et høyere aktivitetsnivå i sentrum vil dette gi et større press på parkeringstilbudet.

Siden Kongsvinger er et regionalt senter for handel og service, og siden det fortsatt vil være nødvendig for en del beboere utenfor sentrum å benytte bil, er det viktig at framtidig parkeringsordning for sentrum prioriterer besøkparkering framfor langtidsparkering for ansatte.

Parkeringsplasser for de ansatte som har behov for å bruke bil, bør derfor i størst mulig grad legges til utkanten av sentrum for å redusere presset på de mest sentrale parkeringsplassene.

Økt utnyttelse av arealet i sentrum og bestemmelser som ikke gjør det mulig å anlegge parkering på områder som er regulert til utbyggingsformål, vil sannsynligvis medføre at en større del av parkeringstilbudet samles i større parkeringsanlegg over eller under bakken.

Bestemmelser som gir økonomisk fordel til eiendomsutviklere, ved at det stilles lavere parkeringskrav når det samarbeides om parkeringsløsninger, vil bidra til denne utviklingen.

3. PARKERINGSPOLITISKE VIRKEMIDLER FOR MÅLOPPNÅELSE

Parkeringsstrategien skal gjøre rede for tre hovedspørsmål knyttet til framtidig parkeringspolitikk i Kongsvinger:

- Hvordan kan Kongsvinger utvikle en aktiv p- politikk som balanserer behov for biltilgjengelighet med behov for et godt sentrumsmiljø hvor det er attraktivt å gå og sykle?
- Hvordan kan parkering brukes som et aktivt virkemiddel for å legge til rette for miljøvennlige transportformer?
- Hvordan kan vi bruke parkeringspolitikken for å bidra til å stimulere og vitalisere handel, service, kultur og økt bosetting i Kongsvinger sentrum?

Kommunene disponerer flere parkeringsmessige virkemidler som kan brukes for å påvirke arealbruk, reisevaner og bruksmønstre for parkeringstilbudet. Noen av de aktuelle virkemidlene er knyttet til langsiktig utvikling gjennom bestemmelser og parkeringsnorm hjemlet i plan- og bygningsloven. Disse virkemidlene er først og fremst knyttet til hvordan parkeringstilbudet dimensjoneres, og hvor parkeringsareal lokaliseres.

Kommunen har myndighet til å fastsette vilkår for bruk av parkeringstilbudet på offentlig veg og på areal som eies av kommunen. Myndighet for kommunal forvaltning av parkeringsplasser er gitt gjennom Vegtrafikkloven. Vilkår som fastsettes kan brukes for å styre bruksmønstret for parkeringsplasser, først og fremst gjennom fastsettelse av parkeringsavgift og maksimal tillatt parkeringstid.

For privat eide arealer der det tilbys parkering for allmennheten eller reservert parkering, mangler kommunen myndighet til å forvalte parkeringstilbudet. Med riktig organisering av virksomheten som sikrer konkurranse på like vilkår med private tilbydere (heleid kommunalt AS), kan kommunen også forvalte parkeringstilbud på private områder. Slik kan kommunen på sikt sikre mulighet til mer overordnet forvaltning av det samlede parkeringstilbudet i sentrum.

De langsiktige virkemidlene og de operative virkemidlene kan brukes i samspill for å oppnå ønsket areal- og transportutvikling.

3.1 Balanse mellom biltilgjengelighet og sentrumsmiljø

K2050- strategien har som målsetning at sentrumsområdet skal bli mindre dominert av biltrafikk. Samtidig skal Kongsvinger styrke seg som regionalt senter for arbeidsplasser, handel og service.

Samlet tilsier disse målsetningene at bilkjøringsandelen for arbeidsreiser skal reduseres, men at det fortsatt må være god parkeringstilgjengelighet i sentrum for handels- og servicereiser. Siden Kongsvinger er et regionalt senter, tiltrekker sentrumsområdet seg besøkende fra et større omland, som i liten grad vil ha mulighet til å gå, sykle eller reise kollektivt. For å sikre gode vilkår for næringsdrivende i Kongsvinger sentrum, og for å ivareta god trafiksikkerhet og framkommelighet, er det viktig å legge til rette for gode vareleveringsløsninger.

Parkeringspolitikken for Kongsvinger må utformes på en slik måte at den bygger opp under disse målsetningene.

3.1.1 KORTTIDS PARKERINGSTILBUD FOR BESØKENDE TIL SENTRUM

Diskusjonen om forholdet mellom parkeringstilbud i sentrumsområder og konkurranseforholdet med kjøpesenter utenfor sentrum pågår i mange norske byer. Flere steder er spesielt næringsdrivende i sentrum negative til tiltak som reduserer tilgangen på parkering, siden dette oppfattes som konkurransevridende til fordel for kjøpesenter med god tilgang på parkering.

Konkurranse med kjøpesentre og eksterne handelsområder

En fordel for Kongsvinger er at de større kjøpesentrene ligger i sentrum, og at de fleste private parkeringsområdene i sentrum har avgiftsparkering. Begrenset parkeringstid eller økt avgift på sentrumsparkeringsplassene vil derfor i liten grad gi risiko for handelslekkasje fra sentrum til andre kjøpesenter i kommunen.

Kongsvinger har imidlertid store handelsområder på Langeland, der det er gratis parkeringstilbud for kunder. Selv om virksomhetene som ligger på Langeland skal ha en annen tilbudsprofil enn handelstilbudet i sentrum, er det til dels et konkurranseforhold om de handlende mellom sentrum og Langeland.

I tillegg opplever Kongsvinger konkurranse fra handelstilbudet i Charlottenberg i Sverige, ca 40 minutters kjøreavstand fra Kongsvinger og fra Jessheim og Strømmen (50 min unna). Dersom det oppleves som for vanskelig å finne parkeringsplass for besøkende i Kongsvinger sentrum, vil dette kunne bidra til en større handelstrafikk til Sverige og Romerike for bosatte i Kongsvingerområdet.

Langtidsparkering i randsonen

I rapporten *Kunnskapsstatus- handel, tilgjengelighet og miljø* har TØI kartlagt nasjonale og internasjonale erfaringer om sammenhengen mellom parkeringstilbud, handel og bymiljø⁷. Hovedvekten av undersøkelsene er hentet fra større byer enn Kongsvinger. Noen viktige funn fra rapporten er:

- Mange av undersøkelsene viser at bilister handler mest per tur til sentrumsområdene. Gående, syklende og kollektivreisende handler imidlertid oftere og står derfor for den største andelen av omsetningen samlet sett.
- Generelt ser det ut til at næringslivet oppfatter at bilførernes andel av handelen er større enn den er i virkeligheten. Samtidig er næringslivets erfaringer med innføring av bilfrie gater (gågater) positive, etter som dette flere steder viser seg å ha økt omsetningen.
- Nærhet til handlesenter er viktig for kundene. Halvparten av handleturene til både sentrumsområder og lokalsenter har en lengde på 2 kilometer eller mindre.
- Bilfrie områder oppfattes som mer attraktive for mange av de som besøker sentrumsområdene, og det er godt dokumentert at omsetningen i gågateområder går opp.
- Tilgang på parkering er viktig for mange av de handlende, og man kan risikere å miste en del av disse til handlesentra utenom sentrum dersom parkeringstilgjengeligheten blir for liten.
- Generelt er små byer mer sårbare for restriksjoner på biltrafikk enn større og mellomstore byer. Andelen bilturer til sentrum er generelt høyere i mindre byer enn store og mellomstore byer, der har kollektivreiser har større mulighet til å dekke reisebehovet til sentrum. Sentrum i mindre byer har også færre butikker, og dermed større sårbarhet for at handelen synker under et kritisk nivå for at områdene skal oppfattes som attraktive.
- Handelsturer til sentrum kombineres ofte med kulturopplevelser, kafebesøk og lignende.

Basert på kartleggingen, anbefaler TØI at hovedvekten av parkeringstilbud, spesielt langtidsparkering, legges til parkeringsområder eller anlegg i utkanten av sentrumsområder. Parkeringsplasser i det mest sentrale sentrumsområdet, der konsentrasjonen av handels- og

⁷ Kunnskapsstatus- Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum, TØI 2015

servicetilbud er størst, bør reguleres for korttids parkering for å gi et tilbud for handlende og andre som besøker sentrum.

Prinsippet som anbefales av TØI, er innarbeidet som en del av K2050- strategien, og parkeringspolitikken og arealplanen for Kongsvinger tilpasses for å bygge opp under dette. Det er spesielt viktig å sikre mulighet for at langtidsparkeringsplasser kan legges til fellesanlegg i utkanten av sentrum, slik at sentrale parkeringsplasser frigjøres til besøkparkeringsplasser, blant annet handel- og serviceturer.

Hyppig rullering av plassene sentralt sikrer tilgang på parkering for handlende

Med færre parkeringsplasser og økt konsentrasjon av tilbud og arbeidsplasser i sentrum på sikt, er det viktig å sikre hyppig rullering av plassene, slik at samlet parkeringsbehov for besøkende kan dekkes av færre plasser. Tiltak som sikrer hyppig rullering vil samtidig bidra til at parkeringsplassene i sentrum først og fremst brukes til besøkparkeringsplasser. Både tidsbegrensning og relativt høy avgift er velprøvde tiltak som bidrar til større rullering av plassene.

Hyppig 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 erfaringsmessig er spesielt opptatt av at kantsteinparkeringsplasser er lett tilgjengelig. Tiltak som gjør det lett å finne plass for korte opphold vil i tillegg bidra til å redusere omfanget av letetekjøring.

Gratis parkeringsplasser kan lett brukes til arbeidsparkeringsplasser

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 kommuner som har gratis parkering, er imidlertid at parkeringstilbudet i stor grad fylles opp av ansatte og andre med langtids parkeringsbehov, og dermed ikke tilgjengeliggjøres for handlende. Denne sammenhengen ble blant annet beskrevet gjennom arbeidet med Miljøbyprogrammet⁸. Miljøverndepartementet gir følgende råd knyttet til gratis parkering i sentrumsområder i sin veileder for sentrumsutvikling, basert på erfaringene fra kommuner som deltok i Miljøbyprogrammet:

“Gratis og lite regulert parkering er et tvilsomt virkemiddel for vitalisering av sentrum. Uten tidsreguleringer og avgifter vil det som regel bli vanskeligere å finne parkeringsplass for de besøkende. Sentrum vil lett “bli oversvømt” av parkerte biler som tilhører dem som arbeider der, og blir til skade for både framkommelighet og bymiljø. Overordnede, regulerte parkeringsforhold og avgifter som gir insentiv til rasjonell bruk av knappe arealer, er tvert imot et kjennetegn på et attraktivt og konkurransedyktig bysentrum”.

Også i kombinasjon med tidsbegrensning av parkeringstilbudet, har gratis parkering vist seg å være problematisk. Blant annet så Trondheim kommune tidligere uheldige virkninger av gratis parkering for el-bil, ved at el-bilene stedvis brukte gateparkeringsplasser hele dagen.

Før 2016 hadde el- biler gratis parkeringstilbud og den generelle tidsbegrensningen var på 5 timer. Mange el- bilbrukere som arbeidet i sentrum flyttet bilene sine i løpet av dagen for å kunne stå parkert gratis i forbindelse med arbeid, noe som gikk ut over tilbudet til handlende og andre med behov for tilgang på korttids parkering. Etter innføringen av 3 timers maksimaltid (og senere også parkeringsavgift for el- biler), forsvant problemet.

⁸ Kilde: Rapport «Sentrumsutvikling, erfaringer og anbefalinger fra Miljøbyprogrammet», Miljøverndepartementet 2000 (T-1322, ISBN 82-457-0284-6)

Etterspørselen etter gratis parkeringsplasser eller plasser med lav avgift og det reelle behovet for parkering er to ulike ting. Å fastsette det reelle behovet og å utforme et tilbud som dekker dette, kan ofte være vanskelig. Prissetting og tidsbegrensing er velprøvde virkemidler som sammen med kunnskap om faktisk bruk av parkeringstilbudet kan brukes til å sikre riktig balanse mellom parkeringstilbud og etterspørsel etter parkering.

Beleggregistreringer som grunnlag for tids- og prisregulering

Erfaringer fra Norge og andre land⁹ tilsier at belegget for det samlede parkeringstilbudet i et område ikke bør være høyere enn 85%. Dersom etterspørselen etter parkering er så høy at man ofte overstiger 85 % bruk av plassene i perioder på 4 timer eller mer, eller jevnlig overstiger 95 % i makstimen, vil tilbudet oppleves som fullt selv om det likevel er mulig å finne parkeringsplass. Dette gir mer letekjøring, og kan virke avvisende på besøkende til sentrum. Det bør da vurderes å øke parkeringsavgiften eller å redusere tillatt parkeringstid for å redusere etterspørselen.

Tilsvarende bør det vurderes å redusere parkeringsavgiften eller øke tillatt parkeringstid i områder som har svært lavt belegg (under 50 %) for å sikre en utjevning av det samlede presset på parkeringstilbudet.

Flere norske kommuner, blant annet Skedsmo, Harstad og Sandnes, bruker beleggregistreringer bevisst for å vurdere hva som er riktig takstnivå og tidsregulering. For å kunne benytte tids- og prisregulering for å styre bruken av parkeringstilbudet på en mest mulig effektiv måte, er det svært viktig å sikre et oppdatert kunnskapsgrunnlag om den reelle bruken av parkeringsplasser. Selv om transaksjonsdata fra automater og elektroniske betalingsplattformer gir et grovt inntrykk av hvordan parkeringstilbudet brukes, er den mest velprøvde og treffsikre måten å sikre et godt kunnskapsgrunnlag å gjennomføre manuelle tellinger.

Bruken av parkeringstilbudet bør derfor registreres systematisk, med jevne mellomrom. Registreringene bør gjennomføres på flere tidspunkt i løpet av registreringsperiodene, og i perioder der etterspørselen etter parkering ikke er spesielt høy eller spesielt lav (for eksempel på grunn av ferieperioder, ved spesielle arrangement i sentrum eller nærhet til høytider).

Gratisperiode for parkering

I arbeidet med parkeringsstrategien for Kongsvinger, blant annet i åpent folkemøte 7. november 2018, har det vært mye diskusjon om gratis parkeringstilbud på kommunale parkeringsplasser.

Tilbakemeldingene tyder på at mange er opptatt av at dagens tilbud om stedvis gratis parkeringsperiode må opprettholdes eller utvides.

Diskusjonen om gratis parkeringsperiode har vært tatt opp i en rekke byer i Norge, og flere steder har gjort forsøk med innføring av kortere eller lengre gratisperioder. Tabell 3 oppsummerer fordeler og ulemper med ulik lengde på gratisperioder, basert på erfaringene fra andre steder.

⁹ San Fransisco- modellen/ The high cost of free parking, Donald Shoup 2005

Tabell 3: Fordeler og ulemper med ulike gratisperiodeordninger

Lengde	Fordeler	Ulemper
2 timers gratisperiode eller mer	Ved å tilby gratis parkeringsperiode på 2 timer eller mer, vil de fleste som skal handle eller bruke andre tilbud i sentrum slippe å betale avgift. Undersøkelser fra Statens vegvesen utført i Oslo¹⁰ viser at ca 80 % av de som brukte gateparkeringstilbudet i området som ble undersøkt hadde parkeringsopphold mindre enn 2 timer. Dette kan oppfattes som positivt med tanke på konkurranseevnen til sentrum med handelstilbud andre steder der parkering i dag er gratis.	Med gratisperiode på 2 timer eller mer, er det sannsynlig at en del vil utnytte ordningen ved å flytte bilen ved utløp av gratisperioden. Slik kan man i praksis kan stå parkert hele dagen. Slik misbruk av gratis parkeringsperiode er registrert på Kirketorget, der det er tilbudt 2 timers gratis parkering i dag. Med 2 timers gratisperiode eller mer, svekkes prisvirkemidlet som bidrar til rullering av parkeringsplasser. Dette gjør det vanskeligere å finne ledig parkeringsplass for de som har behov for kortere parkeringsopphold. Kommunens utgifter til kontroll/ håndheving og krav til betaling vil være de samme som ved kortere gratisperiode. Samtidig vil inntektene fra parkeringsavgift reduseres betydelig.
1 times gratisperiode	Statens vegvesens kartlegging fra Oslo viste at ca 60 % av de som parkerte hadde opphold kortere enn én time. Mange vil oppfatte at én times gratis parkering gir mulighet til å utføre nødvendige ærend uten å betale avgift. Dette kan oppfattes som positivt med tanke på sentrums konkurranseevne. Forutsatt at det oppnås god rullering på parkeringsplassene, vil tilbud om én times gratis parkering være positivt med tanke på å få dekket behov for varelevering. Med én times gratisperiode vil det være mindre aktuelt å misbruke avgiftsfritaket for heldags parkering.	En ulempe med å tilby én times gratisperiode kan være økt letekjøring, siden det kan forventes at besøkende til sentrum vil lete etter gratis parkeringsplass for å slippe betaling. Kommunens utgifter til kontroll/ håndheving og krav til betaling vil være de samme som ved kortere gratisperiode. Samtidig vil inntektene fra parkeringsavgift reduseres betydelig.
30 minutter gratisperiode	30 minutter gratisperiode kan gjøre det mer attraktivt å benytte handelstilbudet i sentrum, og kan veie opp for noe av konkurransefortrinnet til områder utenfor sentrum der parkeringstilbudet er gratis. Med 30 minutter gratisperiode vil det være vanskelig å misbruke ordningen for langtids parkering uten å betale avgift.	En ulempe med 30 minutt gratisperiode kan være økt letekjøring, siden det kan forventes at besøkende til sentrum vil lete etter gratis parkeringsplass for å slippe betaling.

¹⁰ Kilde: «Hvem parkerer i Markveien?», Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2015

	Forutsatt at det oppnås god rullering på parkeringsplassene, vil tilbud om en halv times gratis parkering være positivt med tanke på å få dekket behov for varelevering. Risiko for økonomisk tap på grunn vil være mindre med 30 minutt gratisperiode enn ved tilbud om lengre periode uten betaling.	
--	--	--

Ut fra fordelene og ulempene ved ulike lengder på gratisperioder, anbefaler Kongsvinger kommune å videreføre dagens ordning med 30 minutters gratisperiode i en del av de sentrale bygatene. Ordningen oppfattes som viktig for å ivareta konkurransekraften til sentrum, sammenlignet med eksterne handelstilbud der det er gratis parkeringstilbud.

Ordningen med en halv times gratis parkeringstilbud må vurderes fortløpende gjennom registrering av belegg. Hvis det registreres at det blir for vanskelig å finne parkeringsplass på stedene der det tilbys gratisperiode, bør det vurderes å innføre avgift også på disse plassene for å sikre nødvendig sirkulasjon.

3.1.2 LANGTIDS PARKERING

Siden Kongsvinger har et stort omland, og tar sikte på å forsterke rollen sin som et regionalt senter, vil en del av arbeidstakerne ikke ha et reelt alternativ til å bruke bil i forbindelse med arbeidsreiser. Noen av bedriftene i sentrumsområdet vil også ha behov for å kunne parkere tjenestekjøretøy som er nødvendige i arbeidet over lengre tid i rimelig nærhet fra virksomheten. Det vil derfor være nødvendig å sikre mulighet for langtids parkering i nærheten av sentrum også i framtiden, selv om mer restriktive parkeringsnormer og omdisponering av langtidsparkering til korttidsparkering i den mest sentrale delen av sentrum vil redusere tilbudet.

Bestemmelser som gir økonomisk fordel til eiendomsutviklere ved å samle parkeringstilbud til felles parkeringsanlegg, kombinert med regulering av arealer som åpner for etablering av parkeringsanlegg i utkanten av sentrum, vil bidra til et framtidig sentrumsmiljø som er mindre dominert av biltrafikk. Anlegg i utkanten av sentrum bør ha mulighet for langtids parkering, for å unngå at mer sentrale parkeringsplasser blir belagt av ansatte og andre med behov for å parkere lenge, og for å sikre at de som har et reelt behov for langtids parkering får dekket behovet.

Kongsvinger stasjon er et viktig målpunkt for mange av de som skal pendle ut av Kongsvinger kommune. For at sikre tilgjengelighet til Kongsvinger stasjon for områder utenfor Kongsvinger by, som har stasjonen som sitt nærmeste kollektivknutepunkt, er det viktig å tilby tilstrekkelig parkeringsmulighet for langtids parkering her.

Dagens parkeringstilbud ved Kongsvinger stasjon er 135 p-plasser til pendlere, regulert ved en kobling mot gyldig periodebillet og avgiftsbelagt med 100 kr/måned. I tillegg er det 41 plasser for reisende uten periodebillet til 40 kr/dag. Tilbudet er regulert av BaneNOR.

Reguleringsplanen for stasjonen gir mulighet for utvidelse av parkeringstilbudet til pendlere øst for Sundehjørnet. Eksisterende og eventuelt utvidet parkeringsareal ved stasjonen er sikret adkomst fra Glommengata via avkjørsel fra Tronsmos veg, og bidrar slik ikke til økt trafikk i mindre gater der det ønskes mest mulig handels- og serviceaktivitet og byliv.

3.1.3 SIKRING AV GODE VILKÅR FOR VARELEVERING

Det er viktig å legge til rette for gode vareleveringsløsninger for sentrumsområdet, både for å sikre gode vilkår for næringsdrivende, og for å unngå konflikter med øvrig trafikk; spesielt myke trafikanter. For å sikre best mulige løsninger, er det viktig at varelevering blir ivaretatt som et eget tema i regulering av alle nye utviklingsprosjekter i sentrumsområdet.

§2.1 i gjeldende kommunedelplan for sentrum stiller et generelt krav for all virksomhet i planområdet om at trafiksikker og funksjonell vareleveringsløsning skal være etablert før ny bebyggelse eller tilbygg tas i bruk. Videreføring av en tilsvarende bestemmelse i revidert kommuneplanens arealdel er viktig for å sikre ivaretagelse av gode vareleveringsforhold på sikt. Det bør i den sammenheng vises til at løsningen skal være i samsvar med Bransjestandard for varelevering - <https://luks.no/bransjestandard-for-varelevering-bvl>.

I en tett bystruktur er det erfaringsmessig ikke alltid mulig å tilrettelegge for varelevering ved hvert enkelt målpunkt. Når Kongsvinger sentrum fortettes, vil det derfor kunne bli behov for en samlet plan for varelevering, som sikrer effektiv og trafiksikker mulighet for varelevering for virksomheter som ikke har mulighet til å etablere dette på egen grunn.

I noen gater, der fartsnivået er lavt, trafikkmengden er akseptabel og der gatebredden er tilstrekkelig stor til at stoppende kjøretøy kan passeres, vil det være akseptabelt med dobbeltparkering for kortvarig lasting eller lossing av varer. Slike løsninger vil imidlertid ikke alltid fungere tilfredsstillende for leverandører, og det vil derfor stedvis være nødvendig å regulere egne strekninger som reserveres for varelevering.

Regulering av vareleveringsløsninger på gategrunn vil medføre bortfall av en del av det eksisterende gateparkeringstilbudet. Dette forsterker behovet for å sikre god rullering på gjenværende gateparkeringsplasser. God rullering på gateparkeringsplassene sannsynliggjør at samtidig at det er tilgang på ledig parkeringsplass, noe som i seg selv vil være en fordel med tanke på vareleveringsmulighet siden det er tillatt å stanse for av- og pålossing uten å betale avgift.

Det er også mulig å regulere parkeringsplasser slik at de kan brukes som vareleveringsplasser i visse tidsrom, og som ordinære parkeringsplasser i andre perioder. Dersom det blir aktuelt å innføre slike løsninger, må det gjøres en nærmere avklaring om hvilke tidsrom som er mest hensiktsmessige for ulik bruk av parkeringsplassene.

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

3.2 Parkeringspolitikk og tilrettelegging rette for miljøvennlige transportformer

K2050- strategien har målsetninger om en betydelig overgang fra biltrafikk til gange- sykkel og kollektivtransport. Arealutviklingsmulighetene som fastsettes gjennom revisjonen av kommuneplanens arealdel og fastsetting av parkeringsnorm for ulike områder i Kongsvinger vil sammen ha direkte innvirkning på framtidig transportmiddelvalg.

På sikt vil flere virkemidler kunne bidra til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk for reiser i Kongsvinger:

- Parkeringsnormer og reguleringsbestemmelser som gir lavere antall parkeringsplasser for nye utviklingsområder vil bidra til redusert bruk av bil.
- Byutvikling med forbedret tilbud for gående, syklist og kollektivreisende vil gjøre disse reiseformene mer attraktive. Sykkelparkeringsnorm som sikrer tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser og krav til utforming og plassering av sykkelparkering i reguleringsplaner vil gjøre det mer attraktivt å sykle.
- Bevisst lokalisering av arbeidsplasser og boliger ut fra prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». For eksempel vil områder som ligger innen gang- sykkelavstand fra større deler av Kongsvinger og som har god kollektivdekning være egnet for lokalisering av besøksintensiv virksomhet og kontorarbeidsplasser.

3.2.1 PARKERINGSNORM OG BESTEMMELSER

Plan og bygningslovens §12-5 og 12-7 gir kommunene myndighet til å fastsette vilkår for arealbruk og utnyttelse gjennom reguleringsplaner og bestemmelser. Kommunene gis også hjemmel til å stille vilkår til parkeringstilbud i på flere plannivåer; gjennom bestemmelser/ parkeringsnormer i kommuneplanens arealdel, samt i detaljutformingen av planområder gjennom behandling av de enkelte reguleringsplaner og byggesaksbehandling.

Fastsetting av bruksformål og tillatt utnyttelse av areal gjennom revidert kommuneplanens arealdel er det viktigste redskapet for å oppnå ønsket utvikling på lang sikt i Kongsvinger. Kombinert med kunnskap om tilgjengelighet med gang- sykkeltrafikk og kollektivtrafikk (se kapittel 2.2), kan det legges til rette for høyere utnyttelse av arealer som har god tilgjengelighet uten bruk av bil for de fleste.

I tillegg har kommunen mulighet til å fastsette bestemmelser som pålegger virksomheter å utarbeide mobilitetsplan. Hensikten med en mobilitetsplan er å bevisstgjøre bedrifter og deres ansatte om reisemiddelvalg, gjennom fastsetting av mål for reisemiddelfordeling og å beskrive tiltak som skal sikre at målsetningen oppfylles. Stavanger kommune har en bestemmelse i sin gjeldende kommuneplan som pålegger nye bedrifter med flere enn 50 ansatte eller med større BRA enn 1000 m² å utarbeide slik mobilitetsplan¹¹.

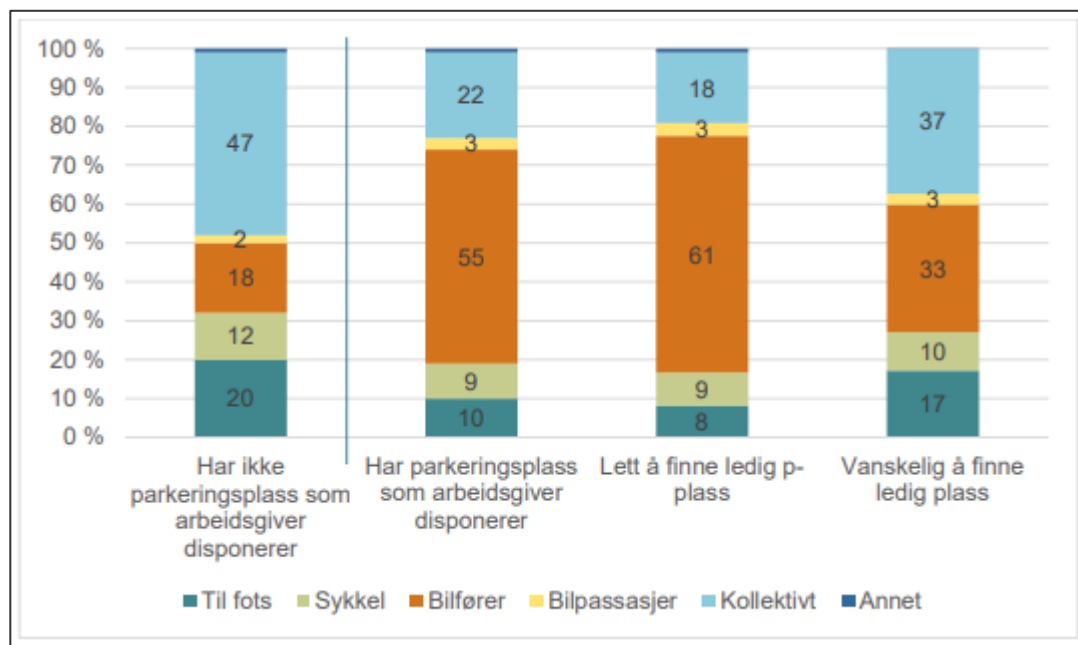
Fastsettelse av krav til parkeringstilbud for nye utviklingsprosjekt gjennom parkeringsnormer kan brukes til å styrke sannsynligheten for å oppnå redusert biltrafikk. Parkeringsnormer kan også brukes til å legge til rette for samling av parkeringstilbud til større parkeringsanlegg, finansiert gjennom frikjøpsmidler eller gjennom private avtaler mellom tiltakshavere.

Parkeringsnormene som fastsettes for kommuner skiller mellom ulike utbyggingsformål og ulike geografiske områder. Eksempelvis er det i mange kommuner lave minimumskrav eller maksimalnorm for kontorarbeidsplasser i sentrale områder, mens områder lenger unna sentrum har høyere minimumskrav eller høyere makskrav.

¹¹ Kilde: <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/kommuneplan-2014-29-trykkeversjon.pdf>

Parkeringsnormer som sikrer et lavere antall tilgjengelige parkeringsdekning for arbeidsplasser som ligger i sentrum og i andre områder med god gang- sykkel og kollektivtilgjengelighet, vil være et viktig tiltak for å redusere andelen bilturer. Redusert parkeringsnorm spesielt for sentrale områder er et virkemiddel som i stor grad brukes i andre norske byer for å oppnå en reduksjon i biltrafikk og mer effektiv arealutnyttelse.

TØI gjennomførte i 2015¹² en kartlegging av sammenheng mellom tilgang på parkeringsplass og reisevaner for arbeidstakere i norske bykommuner. Undersøkelsen viste et variasjonsområde som gikk fra 61 % bilførerandel der arbeidstakere hadde lett tilgang på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer, til 18 % bilførerandel der arbeidsgiver ikke disponerte parkeringsplass.



Figur 18: Sammenheng mellom parkering ved arbeidsplass og reisevaner (Kilde: TØI- rapport 1429/2015)

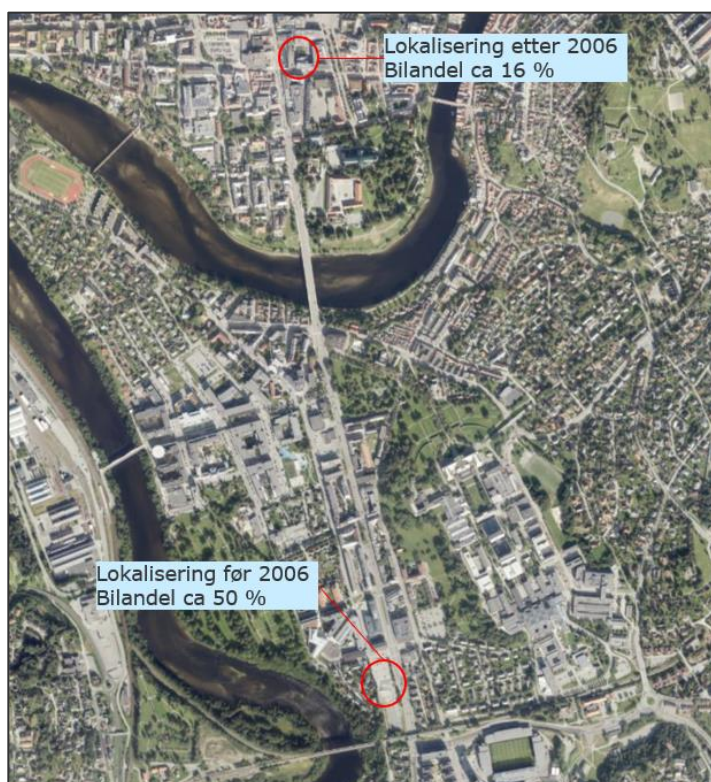
Et konkret eksempel på virkningen av å flytte arbeidsplasser fra et sted med god tilgang på gratis bilparkeringsplass til et sted uten tilrettelagt parkering for ansatte, er flyttingen av ca 1000 arbeidsplasser fra Trondheim kommunes tekniske tjenester i 2006.

Kontorene til de tekniske tjenestene lå fram til 2006 i Holtermanns vegen, ca 2 km sør for Midtbyen i Trondheim. Her var det i praksis fri tilgang på gratis parkeringsplass for ansatte, og bilandelen for arbeidsreiser var på ca 50 %¹³.

Etter flyttingen til nye lokaler i Midtbyen i Trondheim, der ingen ansatte har gratis parkeringsplass, gikk bilandelen ned til ca 16 %.

¹² Kilde: TØI- rapport 1429/2015, Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass

¹³ Kilde: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/framtidensbyer/byer/trondheim/farre-biler-ved-flytting-av-arbeidsplass/id562728/>



Figur 19: Flytting av arbeidsplasser fra Trondheim kommunes tekniske tjenester 2006

Kongsvinger kommune kan ikke pålegge virksomheter å kreve at ansatte betaler for parkering. Imidlertid er det sannsynlig at en lavere parkeringsnorm for arbeidsparkering i sentrum vil medføre at bedrifter verdsetter de tilgjengelige parkeringsplassene for egen virksomhet langt høyere enn i dag.

Trolig vil bedrifter derfor i større grad kreve avgift for bruk av egne parkeringsplasser på sikt. Alternativt vil tildeling av parkeringsplass behovsprøves slik at de som har et reelt behov for å kjøre til arbeidet får forrang. Kriterier for tildeling av parkeringsplass kan forankres i en mobilitetsplan for virksomheten.

Ulike typer parkeringsnormer

Det finnes flere typer parkeringsnormer som kan innarbeides som en del av kommunens plan for arealutvikling. De tre hovedtypene parkeringsnormer er:

- Minimumsnormer, som fastsetter hvor mange parkeringsplasser som utbygger minimum pålegges å bygge.
- Maksimumsnormer, som fastsetter maksimalt antall parkeringsplasser som utbyggere kan bygge.
- Absoluttnormer, som fastsetter et spesifisert antall parkeringsplasser som utbygger skal bygge.

De ulike hovedtypene av parkeringsnormer kan brukes i kombinasjon, for eksempel ved å fastsette minimumstall som sikrer et visst parkeringstilbud, sammen med et maksimumstall som sikrer mot overetablering av parkering og at parkeringstilbudet blir større enn det som er ønskelig for å oppnå ønsket transportmiddelbruk.

Fordeler og ulemper ved ulike typer parkeringsnormer er oppsummert i tabell 3.

Tabell 4: Fordeler og ulemper ved ulike typer parkeringsnormer

Normtype	Fordeler	Ulemper
<u>Maksnorm</u>	Maksnormer kan bidra til høyere arealutnyttelse og reduserte kostnader for utbygginger, siden tiltakshaver ikke pålegges å etablere parkering. Slik kan maksimalnormer brukes som et virkemiddel til å legge til rette for at utbyggingsprosjekter gjennomføres i områder der det er mest ønskelig sett fra et kommunalt perspektiv. Bruk av streng maksnorm kan bidra til at reisemiddelvalgsfordelingen endres, siden normen gir økonomisk fordel ved å etablere få parkeringsplasser.	I tilfeller der kommuner innfører maksimalnorm for parkering, uten at det finnes et overskudd av tilgjengelige parkeringsplasser som kan dekke behov for blant annet besøkparkering, er det stor risiko for at kommunen selv må ta ansvar og kostnader for å sikre et tilstrekkelig parkeringstilbud. Bruk av maksnorm kan gi økt press på gateparkering og øker sannsynligheten for overføring av parkering til omkringliggende områder. Ved bruk av fastnorm er det risiko for at utviklere som verdsetter høyere parkeringsdekning finner alternative steder for gjennomføring av prosjekt. Mulighetene for å bruke frikjøp og private avtaler som virkemiddel til samling av parkeringstilbudet til større anlegg vil være svært begrenset i tilfeller der det innføres parkeringsnorm med makskrav.
<u>Minimumsnorm</u>	Minimumskrav for parkering sikrer at utbyggere etablerer parkeringsplasser som dekker eget behov. Man unngår da at det blir mye parkering ute i gata som gir utfordringer for trafiksikkerhet og vintervedlikehold. Minimumsnorm legger til rette for samling av parkeringstilbud gjennom frikjøpsavtaler og private avtaler mellom tiltakshavere.	En ulempe med minimumsnormer er risiko for overetablering av parkeringsplasser. Dersom det blir et overskudd av parkeringsplasser, er det sannsynlig at avgiftsnivået vil reduseres, og at tillatt parkeringstid blir lenger for den delen av parkeringstilbudet som ikke forvaltes av Kongsvinger kommune. Dette kan igjen gjøre det mer attraktivt å bruke bil for sentrumsrettede reiser.
<u>Kombinasjon maksimal- og minimumsnorm</u>	Kombinasjon av hensiktsmessig fastsatte minimumskrav og maksimumskrav sikrer at utbyggere etablerer et tilstrekkelig parkeringstilbud, samtidig som det ikke skjer en overetablering av parkeringsplasser. Kombinasjon av maksimal- og minimumsnorm legger til rette for samling av parkeringstilbud gjennom frikjøpsavtaler og private avtaler mellom tiltakshavere.	Dersom minimumskrav stilles for høyt, risikeres de samme ulempene knyttet til overetablering av parkeringsplasser som ved ren minimumsnorm. Tilsvarende risikeres de samme ulempene knyttet til underetablering ved fastsetting av en for lav maksnorm. Fastsetting av kombinasjonsnorm for maks og minimumsdekning krever derfor god kunnskap om eksisterende forhold og forventet utvikling.
<u>Fastnorm</u>	Bruk av fastnorm gir kommunen forutsigbarhet med tanke på antallet parkeringsplasser som etableres. Fastnorm kan være spesielt aktuelt i tilfeller hvor kommunen ønsker økt bruk av frikjøps- eller sambruksordninger.	Fastnormer er mindre fleksible enn minimums- og maksimumsnormer. Når kommunen har vedtatt en fastnorm, har verken utbygger eller saksbehandlere rom for skjønn eller vurdering av hvor mange parkeringsplasser som skal etableres. Kan, ved et høyt krav, stimulere til bilbruk/bilhold, gi økte utbyggingskostnader og kan bidra til overetablering av parkering. Restriktiv fastnorm kan bidra til redusert bilbruk, men også øke etterspørselen etter parkering på gater i omkringliggende områder

3.2.2 TILRETTELEGGING FOR NULLUTSLIPPSBILER

Parkeringsforskriftens §35 pålegger både offentlige og private tilbydere av vilkårsparkering for allmennheten å legge til rette for lademulighet for el- bil og ladbar hybridbil, med visse muligheter for unntak. Kravet til tilrettelegging er basert på at det i alminnelighet skal være ledig mulighet til lading, og oppfyllelse av kravet må derfor vurderes av hver enkelt parkeringstilbyder.

Eidsiva har tilrettelagt for én ladestasjon med tilbud om hurtiglading og tre ladepunkter i Kristian Walbyes veg.

I tillegg er det tilbud om ordinær lading mot parkeringsavgift på følgende steder:

- Teatergata – en lader – 2 plasser
- Arkovegen p-plass – en lader – 2 plasser
- Fjellgata p-plass – to ladere – 4 plasser

På plassene tilbys tidsbegrenset lading i 2 timer mot avgift i tidsrommet 8-17 på hverdager og 08-15 på lørdag. Parkering og lading er gratis utenom disse tidspunktene.

I privat regi tilbyr Circle K hurtiglading med 6 ladepunkter på sitt stasjonsområde i Arkoveien. Det er også etablert ladestasjoner på Markensplassen i privat regi.

Behovet for etablering av flere ladepunkt på sikt i regi av Kongsvinger kommune, må vurderes ut fra den reelle bruken av tilbudet.

Som et incitament for økning av el-bilandelen, hadde el-biler tidligere et generelt unntak fra parkeringsavgift. Fra 1. januar 2017 ble det overlatt til kommunene selv å velge selv om de skal kreve avgift for el- bilparkering eller om de skal unntas. Kongsvinger kommune har vedtatt å kreve avgift for el- bilparkering, blant annet på bakgrunn av erfaringer fra Fjellgata, der el- biler som parkerte gratis hele dagen reduserte parkeringstilbudet for øvrige besøkende til sentrum i stor grad.

I Kongsvinger kommune betaler el- biler og andre nullutslippsbiler samme parkeringsavgift som øvrige kjøretøy. Stortinget har vedtatt at det skal innføres en endring i parkeringsforskriften som krever at nullutslippskjøretøy maksimalt skal betale halv parkeringsavgift. Dette vil ha konsekvenser for både det offentlige og det private parkeringstilbudet i Kongsvinger. Per januar 2019 er imidlertid ikke forskriften endret, så det er usikkert når den trer i kraft.

El- biltrafikk bidrar i samme grad som øvrige kjøretøy til problemer knyttet til kødannelser og trafiksikkerhet, og beslag av areal til parkering. Selv om el- biler og andre nullutslippsbiler bidrar til reduksjon av CO₂ – utslipp og redusert lokal forurensning i form av NO₂, sammenlignet med bensin- og dieslbiler, differensierer ikke nullvekstmålet på drivstofforbruk for personbiler.

Siden det forventes en generell reduksjon i maksimal parkeringsavgift for nullutslippsbiler, og parkeringsforskriften pålegger både private og offentlige parkeringstilbydere av vilkårsparkering å tilrettelegge for tilstrekkelig lading for ladbare kjøretøy, vurderes det ikke som nødvendig å legge til rette for ytterligere parkeringsmessige fordeler for el- biler og andre nullutslippskjøretøy i Kongsvinger. Det er imidlertid viktig at kommuneplanens bestemmelser sikrer at en tilstrekkelig andel av private parkeringsplasser som etableres for nye boliger og virksomheter der parkeringstilbudet ikke er allment tilgjengelig, tilrettelegges for lading.

Eksempler fra parkeringsveiledere i andre norske kommuner viser et stort variasjonsområde i hvilke krav som stilles for nybygg:

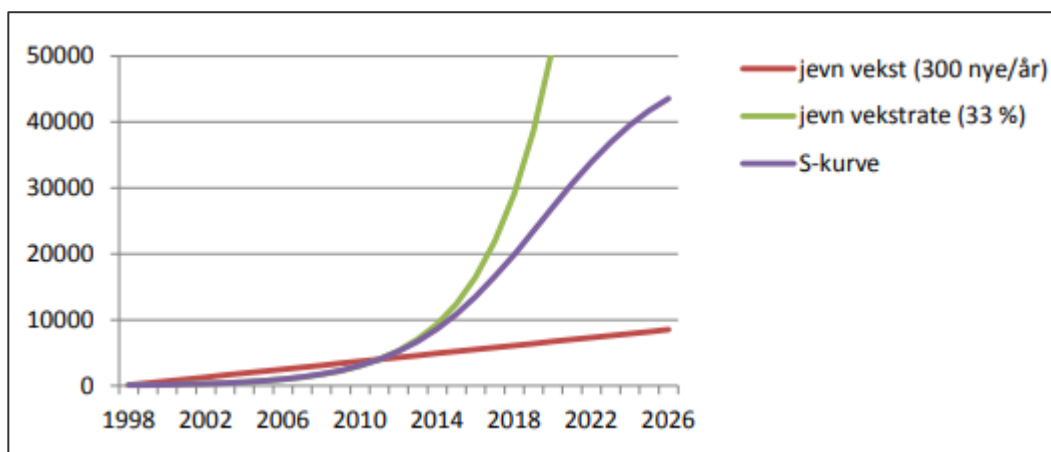
- Drammen kommune krever at alle parkeringsplasser som etableres i nye boligbygg skal ha tilrettelagt mulighet for etablering av lading.
- Bodø kommune krever minimum 50 % tilrettelagte ladeplasser for nye leilighetsbygg.
- Tønsberg krever minimum 10 % ladeplasser ved bygging av felles parkeringsanlegg.

Kongsvinger kommune anbefaler at det stilles krav til at alle parkeringsplasser som etableres i nybygg skal tilrettelegges med mulighet for senere etablering av lading, slik som i Drammen. Med denne løsningen vil hver enkelt som ønsker å legge til rette for el- billading kunne gjøre dette med en mindre ekstra investering.

3.2.3 TILRETTELEGGING FOR BILDELING

Bildelingsordninger er systemer for deling av kjøretøy blant medlemmene i ordningen. Medlemskap i en bildelingsordning gjør det mulig å disponere en bil ved behov, noe som kan redusere behovet for å eie egen bil. Flere undersøkelser viser at bildeling bidrar til lavere bilhold og mindre bilkjøring blant medlemmene¹⁴. Siden hver bildelingsbil kan dekke behovet for flere brukere, kan bildeling bidra til å redusere det totale behovet for parkeringsplasser.

Bidelingsordninger har blitt mer utbredt i Norge de siste årene, og beregninger fra TØI tilsier stor vekst i omfanget i årene framover.



Figur 20: Bildeling i Norge, vekst og potensial (Kilde: TØI- rapport, Nye kollektive mobilitetsløsninger, 2012)

Statens vegvesen Vegdirektoratet åpnet i 2017 for at det kan reserveres parkeringsplasser spesifikt for biler som inngår i bildeleordninger med bruk av offentlige parkeringsskilt. Egne parkeringsplasser for bildeling bidrar til bedre forutsigbarhet for brukere av bildelingsordningen, siden dette gjør det mulig å hente og å levere bilen på samme plass.

Per i dag er det ikke registrert at noen bildelingsaktører er tilstede i Kongsvinger. Ut fra den betydelige veksten som er registrert for bildelingsordninger i de siste år, er det imidlertid trolig at slike ordninger på sikt også vil etableres i Kongsvinger.

Det er opp til hver enkelt kommune å definere hvilke aktører som kan regnes som tilbydere av bildelingsordning. Kriterier for å kunne defineres som en bildelingsordning i Bergen kommune og i Trondheim kommune, er at medlemskap i ordningen må være åpent for alle. Denne definisjonen gjør at «lokale bildelingsordninger», som kan være aktuelle å etablere for eksempel for grupper av boliger, ikke vil falle inn under definisjonen.

¹⁴ Kilde: TØI- rapport, Nye kollektive mobilitetsløsninger- bildeling som case, 2012

For Kongsvinger kommune kan en tilsvarende definisjon av bildelingsaktører være aktuell å bruke i framtidige vurderinger av tilretteleggingsbehov for reservert bildelingsparkering. Kongsvinger kommune ser på bildeling som et positivt tiltak, og er villig til å tilrettelegge for at en del av de kommunale parkeringsplassene på sikt reserveres for bildeling, forutsatt at det etableres parkeringshus. Siden bildeling defineres som en ordning som alle kan melde seg inn i, vurderes det ikke som aktuelt å gi særskilt reduksjon i antall parkeringsplasser i henhold til normkrav til tiltakshavere som ønsker at allment tilgjengelig bildeling skal dekke en del av sitt transportbehov.

Dersom tiltakshavere etablerer bildelingsløsninger i egen regi, der kun egne beboere eller ansatte kan ta del i en bildelingsordning, vil det imidlertid være aktuelt å åpne for at dette kan gi et lavere krav til parkering. Dette må imidlertid vurderes i hvert enkelt tilfelle, ut fra organisering og dokumentasjon av ordningen. Dette foreslås innarbeidet i kommuneplanen med følgende bestemmelse:

Kommunen kan tillate bygging av færre parkeringsplasser enn normkravet dersom utbygger dokumenterer at beboere eller ansatte kan melde seg inn i lokal bildeleordning. Vurdering av hvor stor reduksjon i parkeringskrav dette kan gi, vurderes i hvert enkelt tilfelle ut fra omfang av ordningen.

3.2.4 PARKERINGSNORM OG BESTEMMELSER FOR SYKKEL

For å utnytte det potensialet som mobilitetsanalysen for Kongsvinger har vist med tanke på økt bruk av sykkel, er det viktig at parkeringsnormen sikrer minimumskrav til etablering av parkeringstilbud for sykkel. Sykkelparkeringstilbudet må dimensjoneres i stand til å dekke parkeringsbehovet i en framtidig situasjon der sykkelandelen er større enn i dag. Bestemmelsene til de enkelte reguleringsplanene må samtidig sikre at sykkelparkering lokaliseres på en måte som er hensiktsmessig og attraktiv for syklistene.

I tillegg til at private utviklere spiller en stor rolle i å legge til rette for økt sykling gjennom nye prosjekter, har kommunen et spesielt ansvar som pådriver for å sikre parkeringstilbudet for syklistene i offentlige rom.

Det anbefales at parkeringsstrategi for sykkel følges opp gjennom arbeidet med handlingsplan for sykkel, og innarbeides i denne. Prinsippene om sykkelparkering fra handlingsplanen bør legges til grunn for både planlegging av parkeringstilbud som etableres av Kongsvinger kommune i egen regi, og i vurderingen av private planer.

Trondheim kommune har vedtatt en handlingsplan for sykkelparkering i Midtbyen (det mest sentrale byområdet). Handlingsplanen for sykkelparkering inngår som en del av sykkelstrategien for Trondheim, som har som mål å doble andelen sykkelturen i 2025, sammenlignet med nivået i 2009¹⁵.

Handlingsplanen for sykkelparkering legger vekt på både å øke antall tilgjengelige sykkelparkeringsplasser og å øke kvaliteten på sykkelparkeringsplassene. Planen trekker fram viktige funn fra bruksundersøkelser, og peker på noen viktige prinsipper for lokalisering, dimensjonering og utforming av sykkelparkeringsplasser.

Prinsippene fra handlingsplanen legges til grunn både for kommunens eget arbeid med tilrettelegging av sykkelparkering, og i detaljplanleggingen av sykkelparkering som etableres for allmenn tilgang i privat regi:

¹⁵ Kilde: Sykkelstrategi for Trondheim 2014- 2025, Miljøpakken 2014

- Plassering bør være så nært inngang til målpunkt som mulig. For korttidsparkering anbefales en avstand på maks 10 meter til inngang, mens det for langtids sykkelparkering kan aksepteres opptil 30- 50 meters gangavstand.
- Plassering av sykkelparkering bør være på vei til inngang ved målpunkt, og plassering på baksiden av bygg bør unngås.
- Dimensjonering av sykkeltilbud bør baseres på både normtall og registreringer. Antall sykkelstativ som tilbys på en lokasjon bør være større enn antall parkerte sykler ved rushtidbelasting.
- Sykkelparkering under tak bør tilbys det det ofte er langtidsparkering og der det er vanskelig å oppnå et godt parkeringstilbud for sykkel nært reisemål. Sykkelparkering under tak er spesielt viktig for å øke vintersykkelandelen.
- Sykkelhotell, med innendørs sykkelparkering i flere nivå, er aktuelle å etablere ved spesielt viktige målpunkt som stasjonsområdet og kollektivknutepunkt

3.3 Revidert parkeringsnorm for Kongsvinger

Den reviderte parkeringsnormen for Kongsvinger skal sikre at framtidig areal- og transportutvikling er i henhold til målsetningene fra K2050- strategien. K2050- arbeidet gir følgende anbefalinger for revidert parkeringsnorm:

1. For alle arealformål tilrettelegges en andel av kapasiteten for lading av el-biler, og for bolig- og kontorer tilrettelegges det for lading av el-sykler. Dette for å underbygge satsningen på miljøvennlig transport.
2. For små tomter i bykjernen som er spesielt utfordrende å transformere kan det vurderes å innføre en (lavere) minimumsnorm for boliger og kontorarbeidsplasser for å stimulere til at disse bygges ut. Det er imidlertid viktig at denne ikke settes så lavt at frikjøpsordningen ikke benyttes.
3. Sette krav til standard på sykkelparkering (under tak mm.) samt lokalisering av disse tett opp mot innganger for arealformålene boliger(leiligheter), kontor, forretning, tjenesteyting mm. Dette er viktig for å underbygge satsningen på miljøvennlig transport.
4. Lavere norm for kontorer enn forretning (bilkparkerings). Det er potensial for at flere skal gå eller sykle til jobb (mange har kort vei fra bolig til arbeidsplass).
5. Lik norm for forretning og annen publikumsrettet aktivitet i sentrumsområdet (bevertning etc.) siden lokalene kan endre bruk over tid.
6. Det bør vurderes en lavere p-norm da gjeldende p-norm ligger høyere enn flere sammenlignbare byer.
7. Det bør ses nærmere på en ordning med en kombinasjon av minimums og maksimums normer.

3.3.1 EKSEMPLER PÅ PARKERINGSNORMER FRA ANDRE BYER

For å gi et referansegrunnlag for vurderingene av anbefalt parkeringsnorm for Kongsvinger, er det relevant å se på hvilke løsninger som er valgt for soneinndeling og parkeringskrav i noen andre norske byer:

- Drammen
- Bodø
- Tønsberg
- Hamar

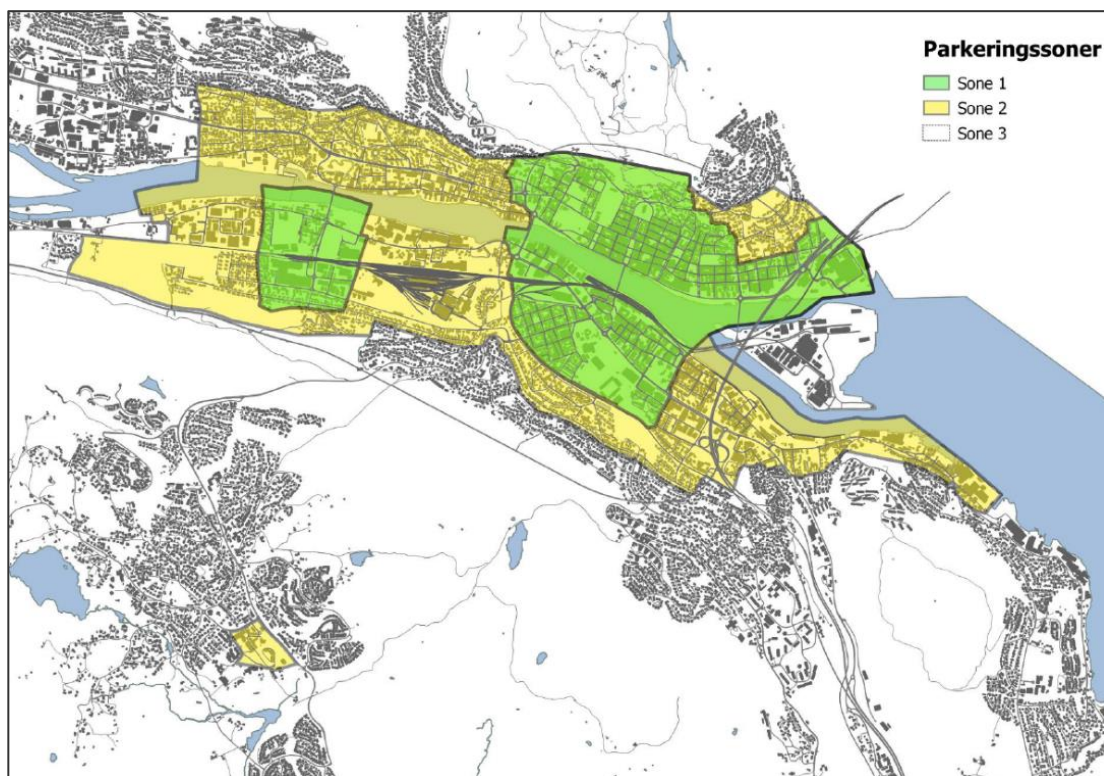
Byene som er utvalgt har varierende størrelse. Tønsberg og Hamar har befolkningsmengde som er sammenlignbar med Kongsvinger, mens Drammen og Bodø er større kommuner. Alle byene bruker imidlertid differensierte parkeringsnormer i ulike soner for å blant annet styrke og utvikle sine sentrumsområder. Parkeringsnormene for de aktuelle kommunene er vedtatt relativt nylig eller er i pågående prosess for vedtak.

Soneinndeling Drammen

Drammen kommune er per november 2018 i avsluttende fase for behandling av revidert parkeringsveileder og parkeringsstrategi.

Drammen har inndelt byområdet i tre soner, med ulike dimensjonerende krav for bil- og sykkelparkering:

- **Sone 1** omfatter sentrum og sentrumsnære soner på Bragernes og Strømsø. I tråd med tanken om «fortetting rundt kollektivknode-punkt» inngår også områdene nær Gulskogen stasjon og Brakerøya stasjon i sone 1. Områdene i sone 1 ligger alle i gang- og sykkelavstand fra sentrum og/eller en jernbanestasjon
- **Sone 2** omfatter områder som ligger noe lengre fra sentrum eller jernbane-stasjonene enn områdene i sone 1, men fortsatt i sykkelavstand fra stasjonene og/eller i områder med godt kollektivtilbud. I tillegg er Konnerud sentrum lagt i sone 2. I denne delen av Konnerud er kollektivtilbudet meget godt.
- **Sone 3** omfatter resten av kommunen.



Figur 21: Foreslått soneinndeling Drammen kommune

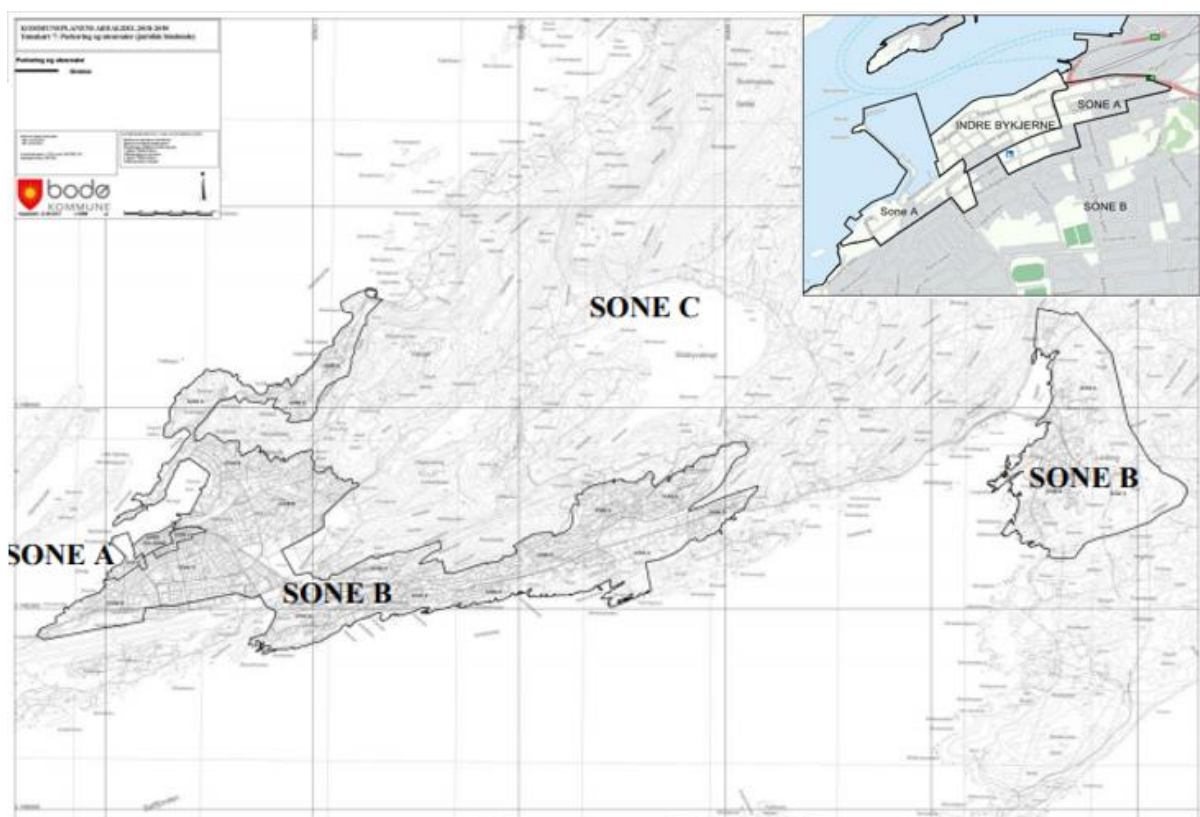
Med foreslått inndeling går Drammen bort fra en tidligere mer finmasket inndeling med fire soner. Sammenlignet med tidligere inndeling, innebærer de nye sonene at området som regnes som sentrum er utvidet.

Soneinndeling Bodø

Bodø kommune vedtok ny parkeringsveileder som en del av arbeidet med ny kommuneplanens arealdel for perioden 2018- 2030. På overordnet nivå er kommunen inndelt i tre ulike soner:

- **Sone A:** Sentrumsområde, som omfatter bysentrum og den indre bykjernen (vist som sone 1 i tabell 5 og 6)
- **Sone B:** Omfatter de definerte byutviklingsområdene i kommunen. (vist som sone 2 i tabell 5 og 6)
- **Sone C:** Omfatter resten av kommunen (vist som sone 3 i tabell 5 og 6)

I tillegg til den overordnede soneinndelingen, er sone A inndelt i en indre bykjerne og øvrig bysentrumsområde.



Figur 22: Soneinndeling Bodø

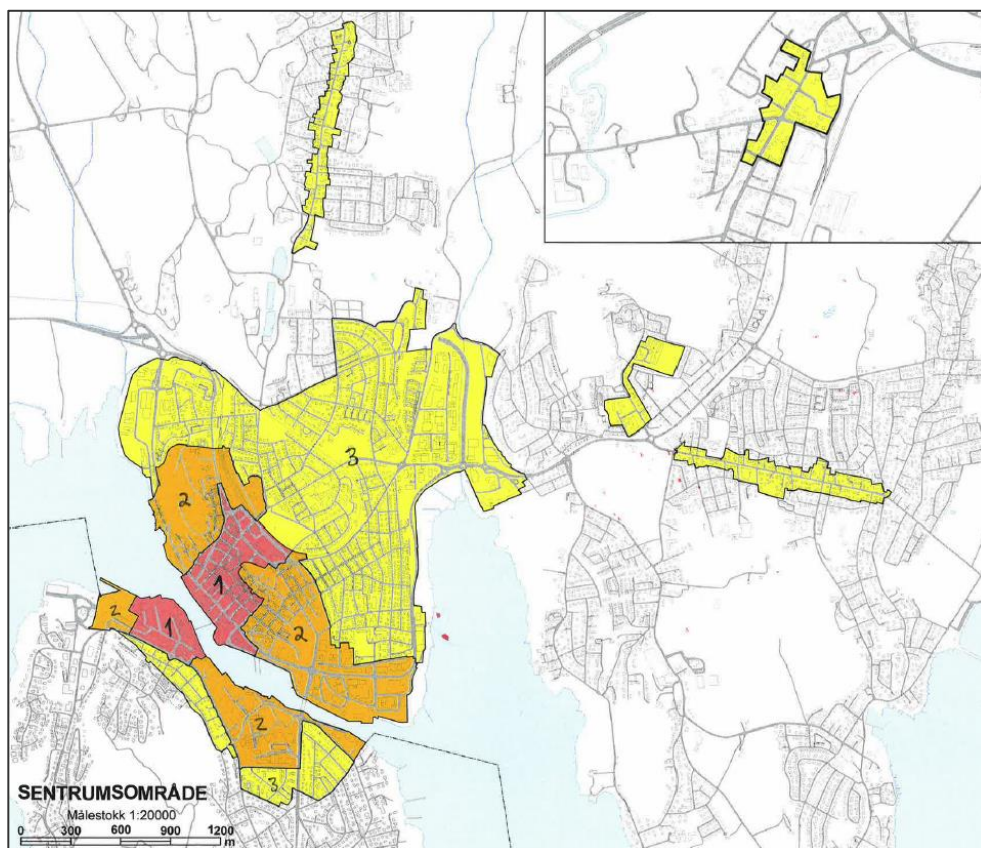
Bestemmelsene til kommuneplanen stiller krav til parkering som skal bidra til bedre arealutnyttelse ved framtidig utvikling. Blant annet stilles krav om at alle bygninger i sone A med mer enn 2 boenheter skal legges til parkeringsanlegg over eller under bakken, og at 70 % av parkeringsplassene for boligbygg med mer enn 4 enheter skal legges i tilsvarende anlegg.

Soneinndeling Tønsberg

Tønsberg kommune har definert tre soner som omfattes av parkeringsnormkrav:

- **Sone 1:** Området som er regulert som sentrumsformål.
- **Sone 2:** Bebyggelse som ligger innen fastsatt grense for byplan.
- **Sone 3:** Bebyggelse tett inntil byplangrensen og områder langs viktige kollektivakser.

For områder som ikke omfattes av sonene er det ikke spesifisert bestemte krav til parkering, og parkeringsbehov må derfor avklares gjennom behandlingen av hver enkelt reguleringsplan.

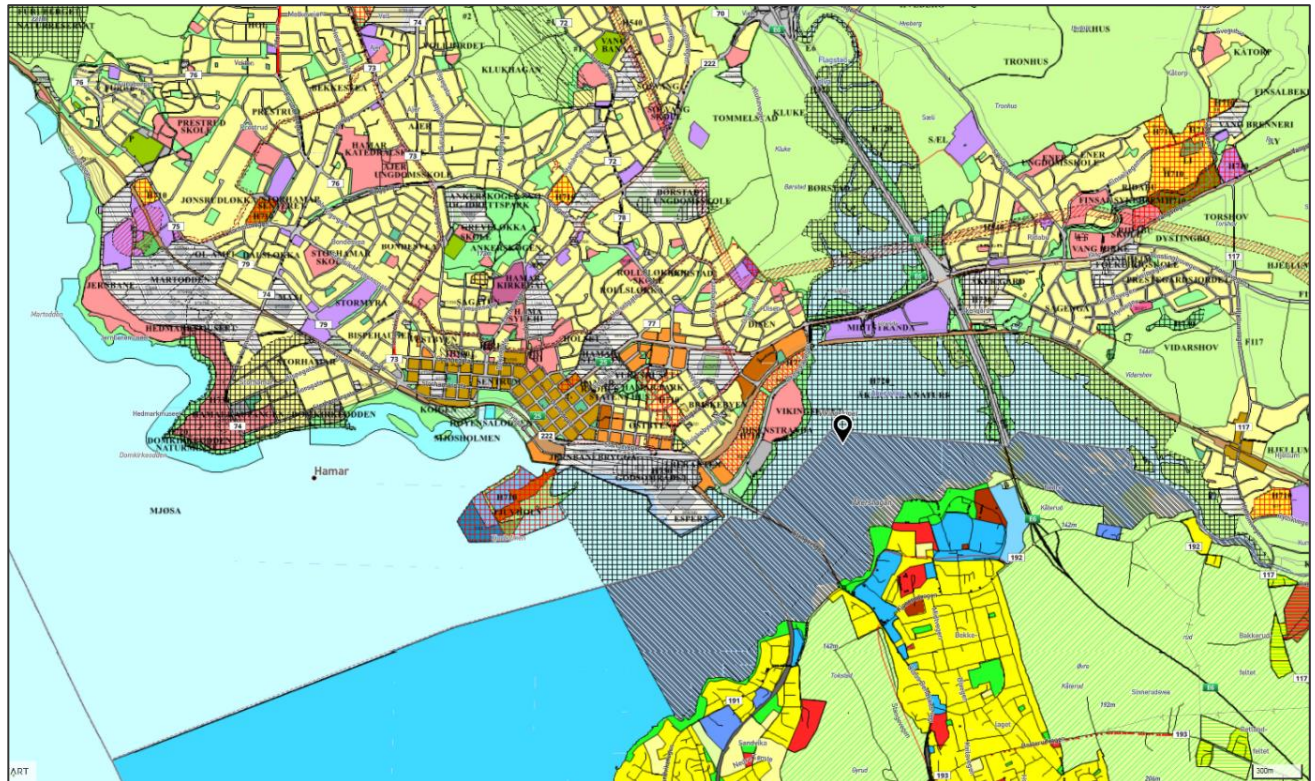


Figur 23: Soneinndeling Tønsberg

Soneinndeling Hamar

Hamar kommune skiller mellom ulike parkeringsnormer for ulike arealformål i kommuneplanen:

- Sone A: Område avsatt til sentrumsformål og bybebyggelse.
- Sone B: Hamar tettsted utenfor sentrum og bybebyggelse.
- Sone C: Områder i kommunen utenfor Hamar tettsted.



Figur 24: Kart fra kommuneplanens arealdel, Hamar

Parkeringskrav

Parkeringskrav som stilles for ulike formål i de enkelte sonene i eksempelkommunene, samt i gjeldende parkeringsnorm for Kongsvinger er samlet i tabellene nedenfor.

Tallene i tabellen indikerer:

- Ett tall = minimumskrav
- Fra - til = min og maks krav
- Fra null - et tall = maksimumskrav

Tabell 5: Normkrav for boligparkering i eksempelkommuner og i gjeldende parkeringsnorm for Kongsvinger

Kommune	Virksomhet	Enhet	Sone 1		Sone 2		Sone 3	
			Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
	Boligparkering							
Bodø	Bolig, areal ≤ 25 m² BRA/ hybler	Pr. boenhet	0,3 - 0,5	1	0,3	1	0,3	1
	Bolig, areal ≤ 50 m² BRA	Pr. boenhet	0,5 - 1	2	0,8	2	1	2
	Bolig, areal > 50 m² BRA	Pr. boenhet	0,7 - 1,4	2	1,2	2	1,4	2
Tønsberg	Bolig, areal ≤ 50 m² BRA/ hybler	Pr. boenhet	0 - 0,2	1,5	0,2-0,5	1,5		
	Bolig, areal > 50 m² BRA	Pr. boenhet	0,2-0,5	3	0,5 - 1	3		
	Bolig, areal ≤ 60 m² BRA	Pr. boenhet					0,2 – 1	1
	Bolig, areal > 60 m² BRA	Pr. boenhet					0,5 – 2	2
Drammen	Bolig	Pr boenhet eller pr 70m²	0,4	2	0,7	2	1 (2 for første boenhet)	2
Hamar	Bolig	Pr boenhet eller pr 70m²	0,6	2	0,8	2	1	2
Kongsvinger eks. norm	Bolig, 1-2 rom	Pr. boenhet					1	1
	Bolig, 3 rom eller fler	Pr. boenhet					1,5	1,5
	Bolig, 1-2 rom	Pr. boenhet	0,75	1				
	Bolig, 3 rom	Pr. boenhet	1	1,5				
	Bolig, 4 rom eller fler	Pr. boenhet	1	2				
	Bolig, stasjonsområdet	Pr. boenhet	0,5 – 0,8	2				

Tabell 6: Normkrav for næringsparkering i eksempelkommuner og i gjeldende parkeringsnorm for Kongsvinger

Kommune	Virksomhet	Enhet	Sone 1		Sone 2		Sone 3	
			Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
	Næringsparkering							
Bodø	Kontor	100m ² BRA	0,5- 0,8	2	0,8 - 1,5	2	1,5	1,5
Tønsberg	Kontor	100m ² BRA	0 - 0,5	3	0,5 - 1	3	0,5 - 1,5 (1,8)	1
Drammen	Kontor	100m ² BRA	0 - 0,6	2	0,2 - 0,9	2	0,6 - 1,4	2
Hamar	Kontor	100m ² BRA	0 - 1,2	2	0,5 - 1,5	2	1 – 2	2
Kongsvinger, eks. norm	Kontor, forøvrig	100m ² BRA					1,5	2
	Kontor, sentrumsplan	100m ² BRA	1,5	2				
	Kontor, stasjonsområdet	100m ² BRA	0 - 0,5	2				
Bodø	Forretning/ dagligvare	100m ² BRA	0,8 - 1	2	1,5 - 3	1,5	2	1
	Servering/ bevertning	100m ² BRA	1,0 - 1,5	2	2 - 4	2	2	1
Tønsberg	Forretning/bevertning	100m ² BRA	0	3	0 - 1,5	3	2	1,5
Drammen	Forretning/ bevertning	100m ² BRA	0 - 1	2	0,7 - 2,5	2	1,2 - 3,5	2
Hamar	Forretning/ service	100m ² BRA	0 - 1,5	2	1 - 3	2	1 – 4	2
Kongsvinger, eks. norm	Forretning, forøvrig	100m ² BRA					1,5	2
	Forretning, sentrumsplan	100m ² BRA	1,5	2				
	Bevertning, sentrumsplan	100m ² BRA	1	2				
	Forretning/ bevertning/ hotell, stasjonsområdet	100m ² BRA	0 - 0,7	2				

3.3.2 REVIDERT PARKERINGSNORM FOR KONGSVINGER

Bakgrunn for endring

Revidert parkeringsnorm skal legge til rette for å oppnå målet om nullvekst i biltrafikk ved å utnytte påvist potensiale for redusert bilkjøring og overgang til gange, sykkel- og kollektivreiser. Potensialet er blant annet påvist gjennom kartlegging av hvor stor del av Kongsvinger by som er innen kort gangavstand (10 minutter) fra sentrum.

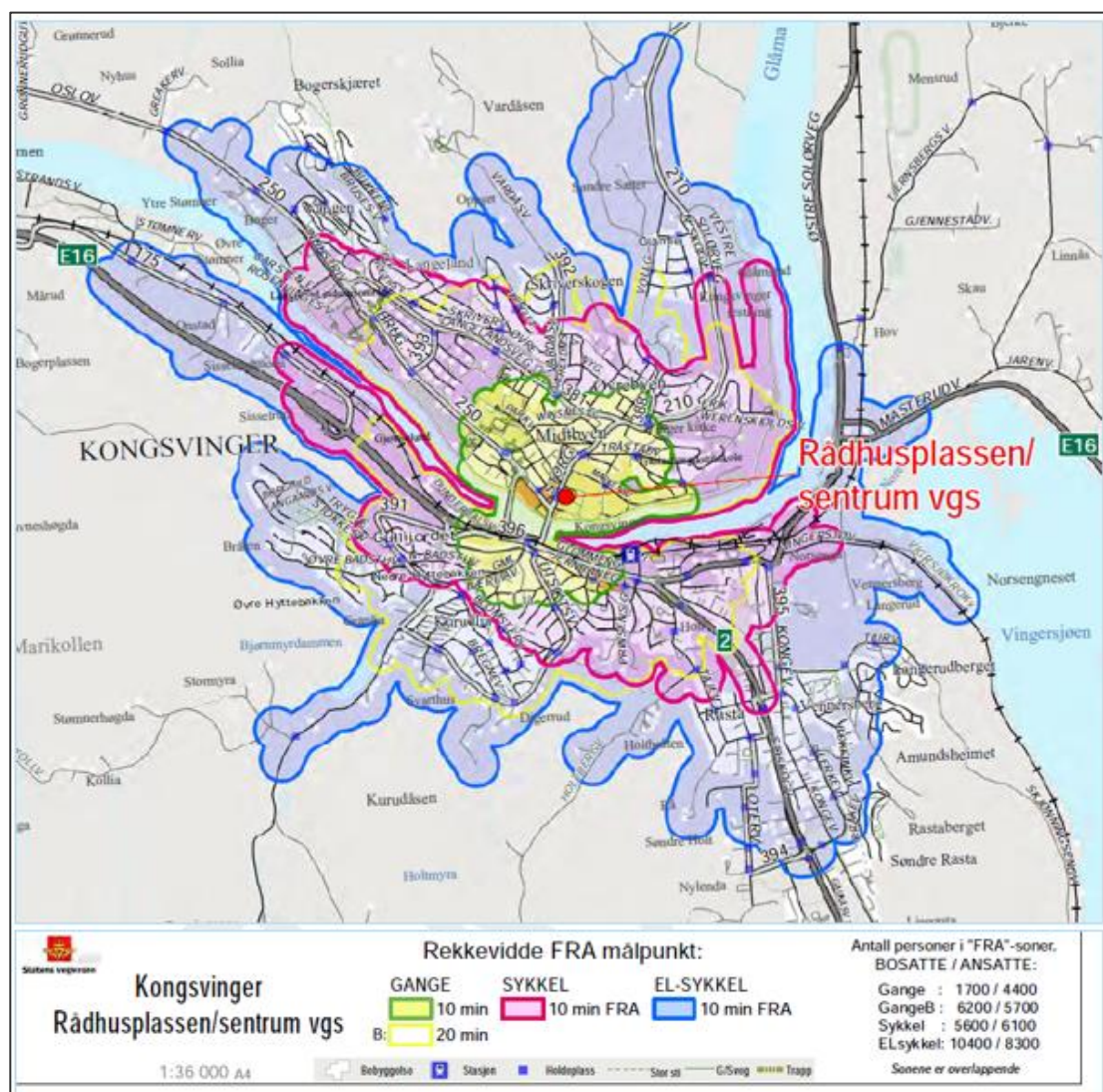
Lavere parkeringsnorm i de mest sentrale områdene, og åpning for at samarbeid om parkeringsløsninger gir ytterligere reduksjon i parkeringskrav, skal legge til rette for at det blir mer attraktivt å utvikle spesielt disse arealene i bymessig retning. Reduserte krav til parkering er noe som skjer i alle norske byer for tiden som et bevisst grep for å stimulere både byutvikling og grønn mobilitet.

Soneinndeling

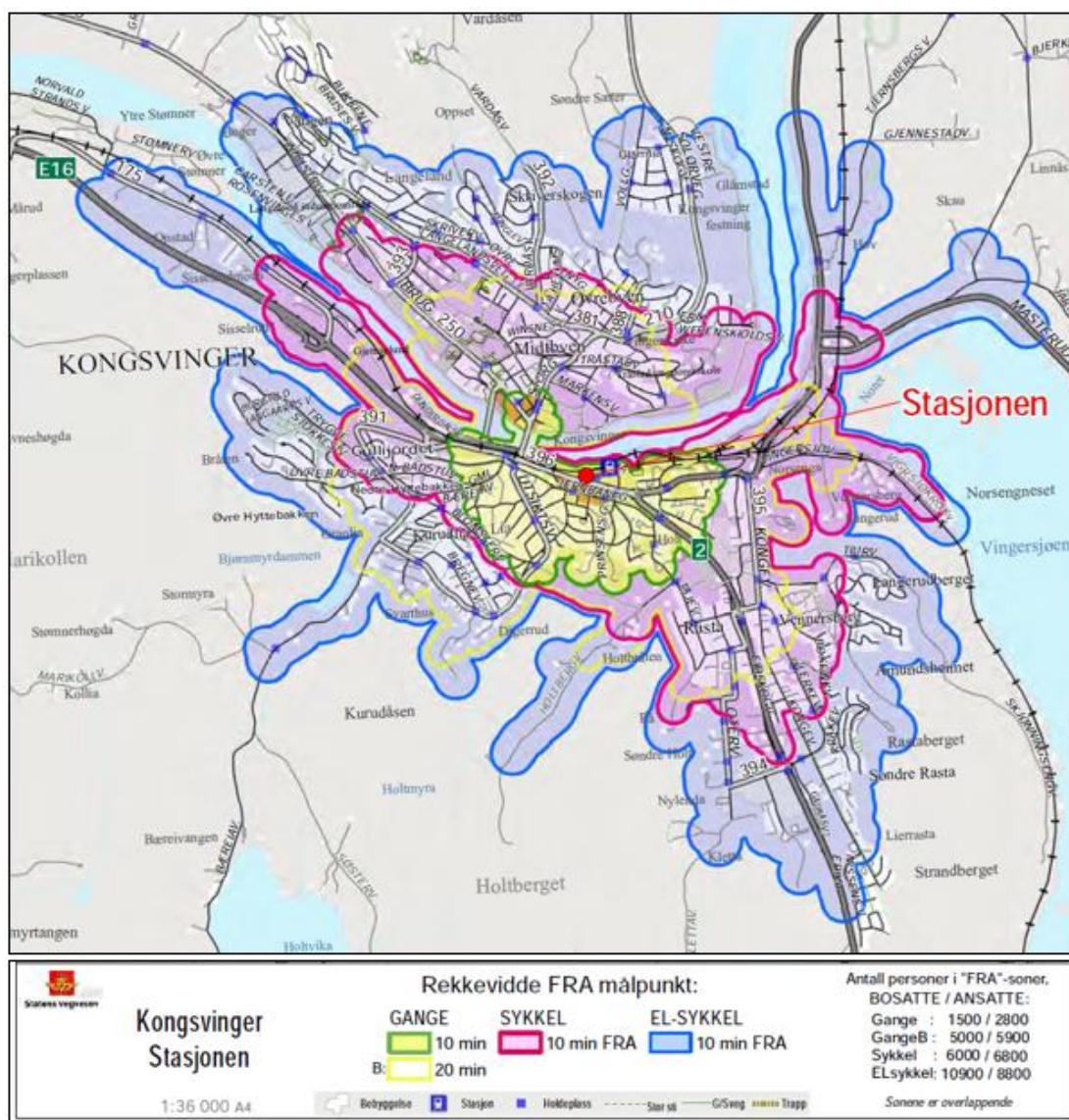
Fram til nå har Kongsvinger kommune hatt to soner med ulike krav til parkeringsnormer. En sone for sentrum og en for resten av kommunen.

I revisjonen av parkeringsnormer for Kongsvinger er byområdet inndelt i fire ulike soner med ulike krav til parkeringsdekning: Sone A, B, C og D.

Soneinndelingen er basert på kartlegging av tilgang til ulike områder for gange og sykkel, og vurdering av mulighet for framtidig bymessig utvikling. Sone A og B faller sammen med området som har ca 10 minutters gangavstand fra Rådhuset på nordsiden av Glomma og tilsvarende fra Stasjonen på sørsiden av Glomma. Sone C faller sammen med område som har 10 minutters sykkellavstand fra de samme punktene, mens sone D er resten av byen og kommunen.

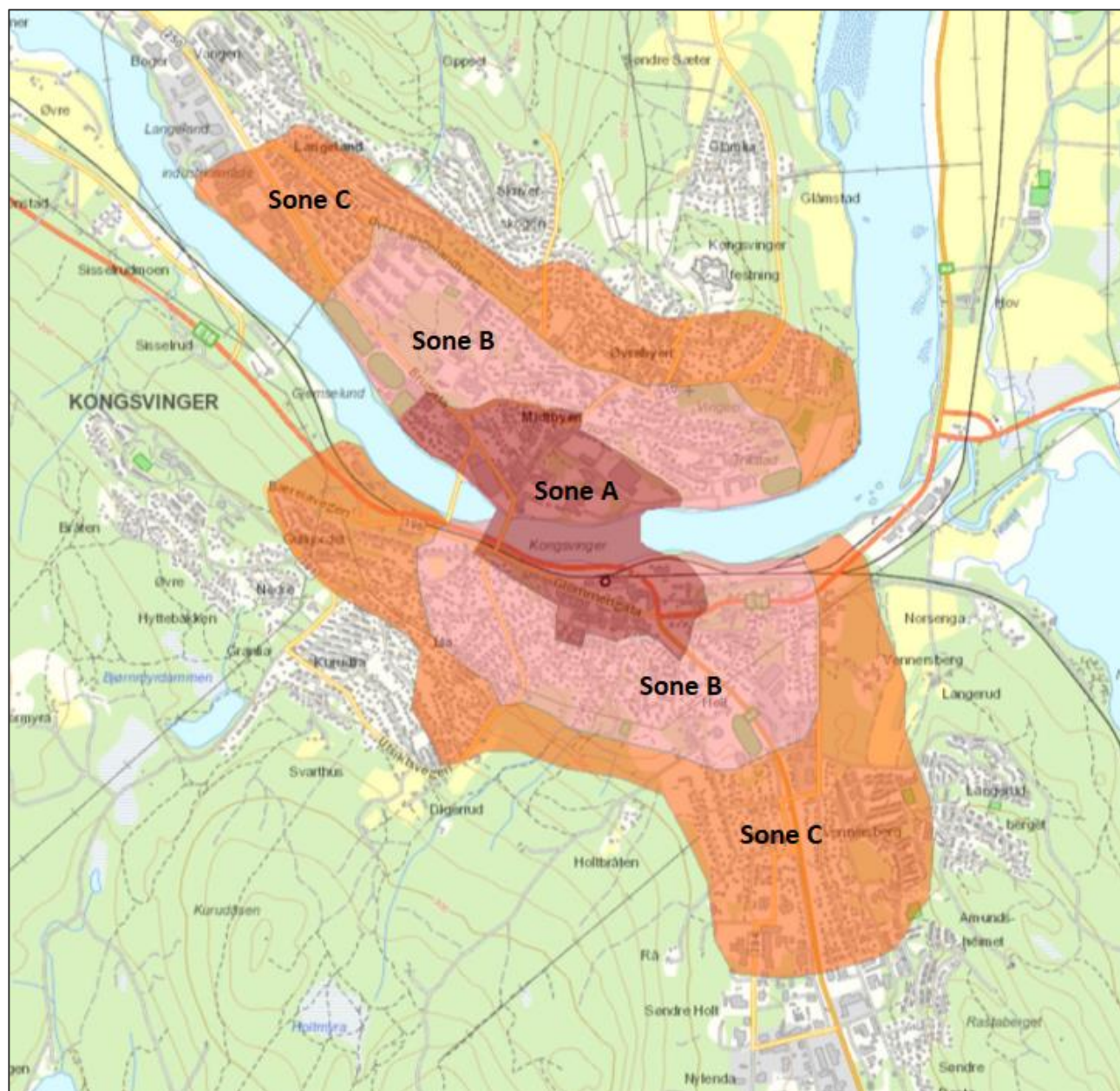


Figur 25: Rekkevidde fra Rådhusplassen med gange, sykkel og el- sykkel



Figur 26: Rekkevidde fra Kongsvinger stasjon med gange, sykkel og el- sykkel

- **Sone A:** Omfatter eksisterende sentrumsområde på nord- og sørsiden av Glomma. Dette området har stort potensiale for overgang til andre transportformer enn personbil, siden området er innen relativt kort gang- sykkel og kollektivrekkevidde fra sentrumskjernen og Kongsvinger stasjon. I dette området stiller parkeringsnormen de laveste kravene til parkeringsdekning.
- **Sone B:** Omfatter randsonen til sentrum. Her er det også et stort potensial knyttet til økt bruk av sykkel og gange. Her gjelder de samme parkeringskravene som i sone A når det gjelder minimumsnormer, men maksimaltall for parkering når det gjelder boenheter over 60m² er økt noe.
- **Sone C:** Omfatter områder som er lett tilgjengelig på sykkel fra både stasjonen og rådhusplassen innenfor en sykkelavstand på 10 min. Kravene til parkeringsdekning er noe høyere enn i de mer sentrale områdene men allikevel lavere enn i tidligere norm.
- **Sone D:** Omfatter resten av Kongsvinger by. Kravene til parkeringsdekning er noe høyere enn i sone A, B og C, men lavere enn i tidligere parkeringsnorm for Kongsvinger kommune. Kravene i sone D er de samme for resten av kommunen.



Figur 27: Soner for revidert parkeringsnorm, Kongsvinger

Krav til bilparkering

Kravet til parkering for ulike formål i sonene foreslås fastsatt som en kombinasjon av minimums- og makskrav. Minimumskravet er viktig for å gi grunnlag for samling av parkering i fellesanlegg, enten gjennom private avtaler eller ved deltakelse i frikjøpsavtale med kommunen. En minimumsnorm er viktig å ha for å hindre at mange ønsker å parkere i gata, noe som gir dårligere trafiksikkerhet og gir utfordringer for vintervedlikehold. Maksimumskravet skal sikre mot overetablering av parkeringsplasser, og bidra til å legge til rette for mindre bilbasert transport.

Foreslåtte normkrav for ulike formål bygger på en blanding av eksempler fra de andre byene som det sammenliknes med og hva som er eksisterende normer i Kongsvinger i dag (både i sentrumsplanen og for øvrig i kommunen). Erfaringer med dagens normer i Kongsvinger ligger også til grunn. Her er det i noen nyere reguleringsplaner i sentrum satt lavere krav til parkering enn det som framgår av sentrumsplanen (eks stasjonsområdet).

Bolig

Størrelsesinndeling er benyttet i flere andre kommuner og varierer mellom 50, 60 og 70 m². Det foreslås en forenkling fra dagens rombaserte inndeling i Kongsvinger til inndeling ut fra BRA over eller under 60 m².

Det foreslås min. og maks. krav slik at det sikres en fleksibilitet som åpner for ulike boligkonsepter, og som legger opp til at frikjøpsordningen også kan benyttes for boligbygging. Minimumskravene er senket i forhold til dagens krav for å stimulere til utbygging og grønn mobilitet. En nedgang i minimumsnormen gir også en fleksibilitet nedover som vil være viktig for utbyggerne, og spesielt med tanke på infillprosjekter sentralt og transformasjon av eksisterende bebyggelse. For bolig foreslås det at man skiller på størrelse på bolig og ikke antall rom boligen har.

For sone A og B foreslås minimum 0,4 og maks 1 parkeringsplass for mindre boliger. For sone A foreslås minimum 0,7 og maks 1 parkeringsplass per bolig for større enheter, mens makskravet for sone B ligger noe høyere med 1,5 parkeringsplass pr bolig. Dette er lavere minimumstall enn i gjeldende parkeringsnorm for sentrum. Minimumskravet er høyere enn i indre sone i Tønsberg, men omtrent på samme nivå som Bodø, Drammen og Hamar.

For sone C er det foreslått minimum 0,7 og maksimum 1 bilparkeringsplass for mindre boliger, og minimum 1 bilparkeringsplass for større boliger. Dette er på samme nivå som Hamar, Drammen, Bodø og Tønsberg.

For sone D (ytte sone) foreslås ingen endring i normkravet for større eller mindre boliger.

Kontor

Kontor er foreslått med noe lavere makskrav enn for forretning/bevertning/service. Dette er tilfelle også i mange av de andre kommunene. Redusert parkeringsdekning ved kontorarbeidsplasser er et tiltak som vil ha virkning med tanke på bidrag til økt gåing, sykling eller bruk av buss for arbeidsreiser.

I sone A og B er det foreslått et krav på minimum 0,3 og maks 0,8 p-plass per 100 m². Kravet er lavere enn eksisterende krav som er min 1,5.

Minimums kravet er ikke satt til null, som det er gjort i noen kommuner (Tønsberg, Drammen Harstad) og krav i nyere reguleringsplan for stasjonsområdet i Kongsvinger (0 – 0,5), da det er ønskelig at utbyggere skal kunne benytte seg av frikjøpsordningen.

I tillegg er det viktig å sikre mulighet for at innpendlende arbeidstakere uten tilgang på alternative transporttilbud får parkeringsmulighet. Ved å stille minimumskrav til parkering, reduseres også risikoen for at ansatte eller beboere parkerer i boligveger og gater, og slik belaster nærområdet med ekstra trafikk og redusert framkommelighet.

I sone C er endringen fra dagens krav at det innføres min – maks krav (1 – 1,5).

I sone D er kravene uendret, minimum 1,5 p-plass per 100 m².

Forretning/bevertning/service

Forretning/bevertning/service er slått sammen og får de samme kravene. Dette gjøres i flere andre bykommuner og synes riktig. I Kongsvinger 2050- strategien pekes det på at dette kan være hensiktsmessig, siden lokalene kan endre bruk over tid.

I sone A og B er det foreslått et krav på minimum 0,3 og maks 1 p-plass per 100 m². Kravet er lavere enn eksisterende krav som er min 1 på bevertning og 1,5 på forretning. Det foreslåtte minimumskravet og maksimumskravet ligger noe over det som Kongsvinger kommune har vedtatt i reguleringsplan for stasjonsområdet (0- 0,7).

Minimumskravet er ikke satt til null som det er gjort i noen kommuner (for eksempel i Tønsberg, Drammen og Harstad) da det er ønskelig å kunne benyttes seg av frikjøpsordningen.

I sone C er endringen fra dagens krav at det innføres minimum – maks krav (1 – 2,5). Dette gir et spenn som gjør det mulig å tilpasse antall parkeringsplasser ut fra en vurdering av hver enkelt virksomhets behov. Ved å stille minimumskrav reduseres sannsynligheten for at parkering overføres på omkringliggende gater og veger.

I sone D er kravene uendret, minimum 1,5 p-plass per 100 m².

Parkering for forflytningshemmede

Parkeringen for forflytningshemmede er regulert i parkeringsforskriften. Tildeling av parkeringstillatelse er regulert i egen forskrift, Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

Kongsvinger kommune skal etterleve de normer og krav som til enhver tid er forskriftsbestemt. I gjeldende parkeringsforskrift (med ikrafttredelse 01.01.2018) § 61 står det at det skal «avsettes et tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass.»

For å gjøre dette kravet mer konkret både for utbyggere og i forbindelse med behandling av plan- og byggesaker i kommunen, har Kongsvinger kommune satt krav om minimum antall plasser som skal reserveres til forflytningshemmede.

Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne etter følgende regler:

- Minimum 5 prosent av plassene i parkeringsanlegg inntil 200 plasser
- Minimum 2 prosent av plassene i parkeringsanlegg med over 200 plasser

- I sone A og B skal det alltid etableres minst én HC-plass knyttet til kontorbygg og forretnings-/servicebygg.

Krav til og utforming av sykkelparkering

Krav til sykkelparkering foreslås satt til minimum 2 parkeringsplasser for alle boligtyper i alle soner. Dette for å bidra til å styrke sykkel som transportmiddel i hele Kongsvinger by, slik at potensialet for sykkeltrafikk kan utnyttes.

For næringsparkering er parkeringsnormtall for sykkel på 2 parkeringsplasser per 100 m² opprettholdt.

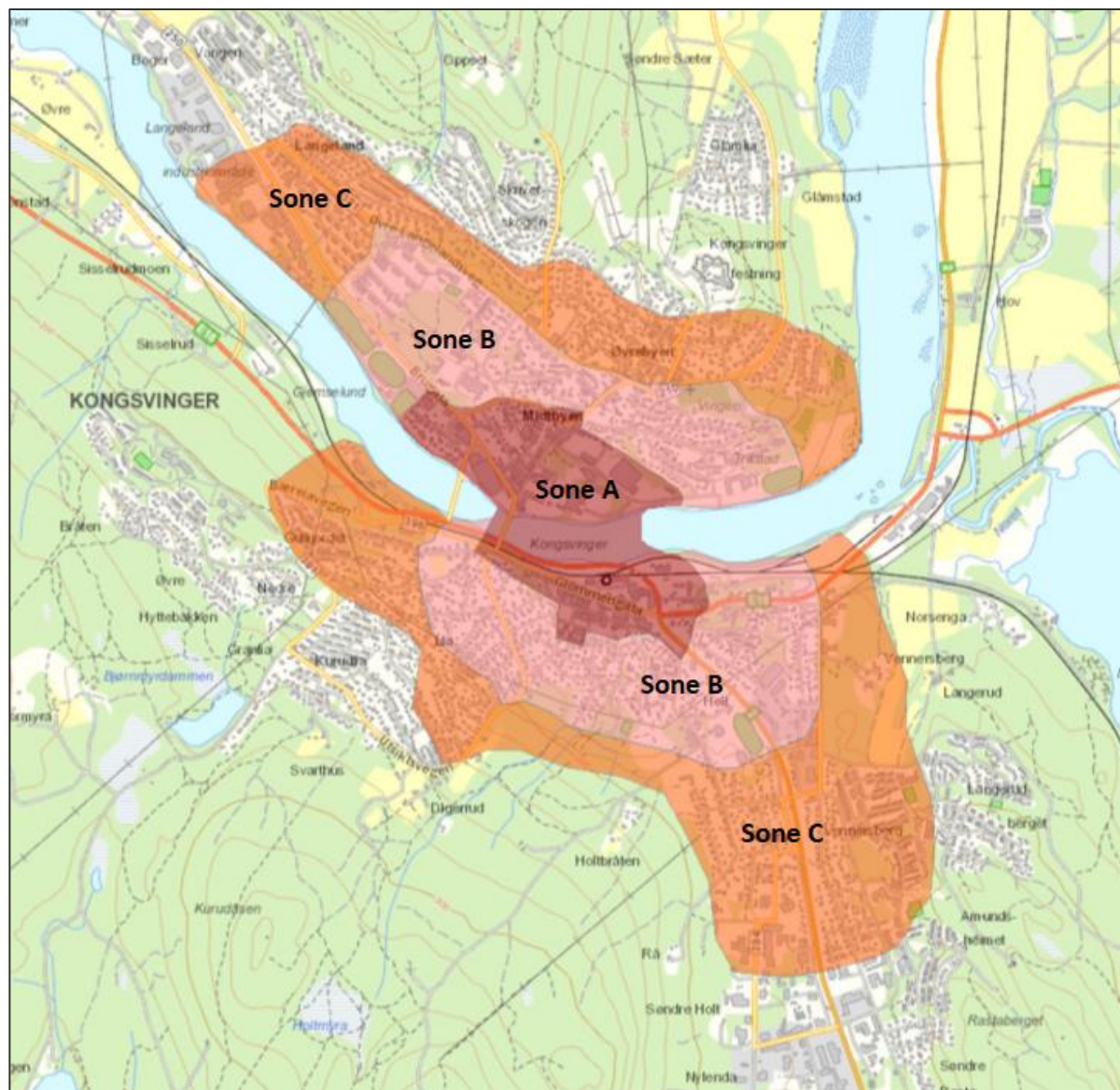
For utforming av parkeringsplasser for sykkel er det laget bestemmelser som i hovedsak er hentet fra Drammen kommunes parkeringsveileder:

Tabell 7: Foreslåtte bestemmelser for utforming av sykkelparkering

Arealformål	Krav
Bolig	• For boligprosjekt med fire eller flere boenheter skal sykkelparkeringen ha overbygg med tett tak. Det skal være mulig med individuelt låsbare plasser. • For boligprosjekt med ti eller flere boenheter skal sykkelparkeringen være innendørs, eventuelt ha overbygg med tett tak. Det skal være mulig med individuelt låsbare plasser. • For boligprosjekter med ti eller flere boenheter skal det være tilrettelagt for lading av elsykkel gjennom at det fremføres strøm og monteres stikkontakter slik at det er mulig å koble til lader på minimum 15 % av sykkelparkeringsplassene. • Der man må passere dører med automatisk lukkemekanisme for å komme til/fra sykkelparkeringen, skal disse utstyres med automatiske døråpnere. • For boligprosjekt med ti eller flere boenheter der sykkelparkeringen ikke er på bakkeplan, skal det sikres atkomst via forskriftsmessig utformet rampe eller heis, også dimensjonert for laste- og familiesykler. • Minst 10 % av plassene bør være store nok til å parkere laste- og familiesykler.
Kontor/ forretning/ bevertning/ service	• Minst 25 % av sykkelparkeringsplassene skal ha overbygg med tett tak. • Det skal være mulighet til å låse sykkelstativ til en fast installasjon (sykkelstativ eller tilsvarende). • Det bør skilles mellom sykkelparkering for ansatte og sykkelparkering for besøkende. • Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene for ansatte skal være innendørs, eventuelt i eget bygg med tett tak. • Sykkelparkeringsplassene for besøkende skal være lokalisert nær inngangen til bygget. Det åpnes for at virksomheter kan samarbeide om å utarbeide felles løsninger for sykkelparkering for besøkende. • Der man må passere dører med automatisk lukkemekanisme for å komme til/fra sykkelparkeringen, skal disse utstyres med automatiske døråpnere.

	• Der parkeringen ikke er på bakkeplan, skal det sikres atkomst via forskriftsmessig utformet rampe eller heis, også dimensjonert for laste- og familiesykler. • Minst 10 % av plassene bør være store nok til å parkere laste- og familiesykler. • Hvis det er 30 plasser eller flere for ansatte, bør det være dusj og garderobe i tilknytning til sykkelparkeringen.
Offentlig sted i byen	• Behovet for offentlige sykkelparkeringsplasser på offentlig grunn ved ulike målpunkt i byen vurderes. Utforming av plassene tilpasses stedlige forhold. Mulighetene for å legge til rette for tyverisikker parkering som gjør det attraktivt å benytte dyrere sykler, deriblant elsykler, til ærende i sentrum skal vurderes. Det skal også vurderes om det kan tilbys lademuligheter for elsykler i tilknytning til parkeringen.
Skoler og barnehager	• Alle sykkelparkeringsplasser bør ha overbygg med tett tak • Det skal være mulighet til å låse sykkelen til en fast installasjon (sykkelstativ eller tilsvarende). • Sykkelparkering for ansatte bør vurderes tilrettelagt innendørs, eventuelt i eget bygg med tett tak. • Minst 10 % av plassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler.

Sammenfattet forslag til revidert parkeringsnorm og soneinndeling



Figur 28: Soneinndeling, revidert parkeringsnorm

Tabell 8: Forslag til revidert parkeringsnorm for Kongsvinger

Virksomhet	Enhet	Sone A	Sone B	Sone C	Sone D
Bolig					
Bolig, areal ≤ 60 m ² BRA	Pr. boenhet	0,4- 1	0,4- 1	0,7 - 1	Min. 1
Bolig, areal > 60 m ² BRA	Pr. boenhet	0,7- 1	0,7- 1,5	Min. 1	Min. 1,5
Næring					
Kontor	100 m ² BRA	0,3 - 0,8	0,3 - 0,8	0,8 - 1,5	Min. 1,5
Forretning/ bevertning/ service	100 m ² BRA	0,3 – 1	0,3 – 1	1 - 2,5	Min. 1,5

For sykkel er det i alle soner krav om 2 parkeringsplasser pr enhet iht. tabellen ovenfor.

Institusjoner, hoteller, restauranter, forsamlingslokaler, teatre, skoler, idrettsanlegg, sykehus, og andre bygningsanlegg skal ha tilstrekkelig med oppstillingsplass for biler. Fastsettelse av parkeringskrav skal avklares i reguleringsplanprosessen og må vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle. Blant annet må krav til parkering sees i lys av virksomhetens plassering i forhold til områdets funksjon, kollektivtilbud, arbeidsplassintensitet, befolkningstetthet og potensial for overlapping/sambruk med andre virksomheter.

3.4 Parkeringspolitikk som incitament for utvikling

Parkeringsnormer og reguleringsbestemmelser kan bidra til en transportutvikling som går i retning av K2050- målene. Samtidig kan de legge til rette for økt arealutnyttelse og større lønnsomhet for tiltakshavere, og slik virke som incitament for byutvikling.

Tiltakshavere kan gis mulighet for å bygge et redusert antall parkeringsplasser enn normkravet mot dokumentasjon av samarbeid om parkering med andre utviklere, eller ved dokumentert sambruk over døgnet der det er aktuelt. Mulighet for samarbeid mellom utviklere eller med kommunen om dekning av parkeringsbehov vil legge til rette for større grad av samlede parkeringsløsninger i større anlegg på sikt.

3.4.1 FRIKJØPSORDNING

Frikjøp er en ordning der tiltakshavere tilbys mulighet til å søke om fritak fra å etablere parkeringsplasser kommunen normalt vil kreve ut fra vedtatt parkeringsnorm. Tiltakshaver forplikter seg til å innbetaling et bestemt beløp per parkeringsplass som frikjøpes. Tiltakshavere kan søke om å frikjøpe alle parkeringsplassene som i henhold til parkeringsnormer skal etableres, eller en andel av parkeringsplassene.

Frikjøpsordning må fremgå av bestemmelser i kommuneplanen, og frikjøpsbeløpet per plass fastsettes gjerne i forbindelse med kommunens budsjettbehandling. For at tilbudet skal være attraktivt for utbygger settes beløpet ofte lavere enn hva som er den faktiske kostnaden for å etablere parkeringsplasser. Kommunen har også mulighet til å stille lavere krav til parkeringsdekning når tiltakshaver søker om frikjøpsavtale, siden allment tilgjengelige parkeringsplasser vil gi sambruksvirkninger som reduserer det totale behovet for parkeringsplasser.

Kommunen kan ikke pålegge tiltakshaver å inngå i en frikjøpsordning; frikjøp er en frivillig ordning som tiltakshaver kan søke om å delta i. Kommunen står fritt til å vurdere om frikjøp skal tilbys i hvert enkelt tilfelle. Dersom økonomiske vurderinger eller annet tilsier det, er ikke kommunen forpliktet til å tilby frikjøp.

Gjennom en frikjøpsavtale påtar kommunen seg et ansvar for å tilby et hensiktsmessig parkeringstilbud for et område. Ordningen medfører ingen plikt til suksessivt å opparbeide plasser i takt med innbetalte beløp, men kommunen må over tid utvikle parkeringstilbud i takt med behovet.

Parkeringsplasser som opparbeides gjennom frikjøpsmidler skal være allment tilgjengelige, og parten som har frikjøpt parkeringsplasser får derfor ingen særskilt rettighet til å bruke disse.

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.

Forutsatt at frikjøpsbeløp er satt til et hensiktsmessig nivå, og at et tilstrekkelig antall utbyggere søker om å inngå frikjøpsavtale, kan frikjøpsmidlene gi kommunen økonomisk mulighet til å etablere anlegg for arealeffektiv samling av parkeringstilbud.

Kongsvinger kommune tilbyr også i dag frikjøpsavtale for deler av byområdet, og frikjøpsbeløpet er per i dag satt til kr 120 000,-. Avtalen har i liten grad etterspurt i forbindelse med utbyggingsplaner de senere årene. Årsaken er at byggeaktiviteten har vært lav og at det i flere

tilfeller har vært ledig areal i nærområdet som permanent eller midlertidig har blitt tillatt benyttet til parkering.

Eksempler på andre kommuner som har eller har hatt frikjøpsordning, er Bodø (indre sone av byen), Hammerfest, Førde, Vestby og Namsos. Trondheim hadde tidligere en ordning for frikjøp i indre sentrumsområde. Ordningen ble avskaffet etter at revisjon av parkeringsnormen gikk bort fra minimumskrav for sentrale områder, og i stedet innførte maksimumskrav for parkering.

Fordeler med frikjøpsordning

En fordel med frikjøpsordninger, er at kommunen selv vil ha myndighet til å fastsette vilkårene for parkering på plassene som opparbeides. Frikjøpte plasser skal være allment tilgjengelige, og kan ikke reserveres for enkeltbrukere eller grupper av brukere. På denne måten kan kommunen få større kontroll over parkeringstilbudet, og større mulighet til å bruke parkering som virkemiddel til å oppnå ønsket resemiddelfordeling.

Frikjøpsavtaler kan være gunstige for tiltakshavere, spesielt hvis frikjøpsbeløpet er satt lavere enn reell kostnad for parkeringsplasser eller dersom frikjøpsavtalen åpner for etablering av færre parkeringsplasser enn normkravet. Siden parkeringsbehov dekkes utenfor egen eiendom, kan tilgjengelig areal utnyttes på en bedre måte.

Ved å samle frikjøpte parkeringsplasser i større anlegg, vil kostnaden per parkeringsplass kunne reduseres. Spesielt i tilfeller der utbygger er pålagt å legge parkeringstilbud i anlegg over eller under bakken, vil dette kunne redusere utbyggingsutgiftene.

Ulemper med frikjøpsavtaler

Siden kommunen overtar ansvar for å etablere parkeringsplasser som frikjøpes, bør en slik avtale kun tilbys i tilfeller der kommunen har muligheter til å etablere parkeringstilbud. I revisjonen av kommuneplanens arealdel for Kongsvinger er det 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.

Frikjøp er ikke nødvendigvis attraktivt for utbyggere. Spesielt for boligformål er det sannsynlig at mange boligkjøpere verdsetter egen parkeringsplass høyere enn en noe redusert kjøpskostnad, der parkeringstilbudet vil bli mer uforutsigbart.

Bruk av frikjøpsavtaler kan ikke kombineres med maksimumsnormer, noe som gir mindre mulighet til å begrense lokal bilbruk ut fra et begrensende krav til parkeringsdekning.

Forslag til revidert frikjøpsbeløp for Kongsvinger

Fortettingen av sentrumsområdet i Kongsvinger gjør det sannsynlig at det meste av parkering sentrum i framtiden må dekkes i parkeringsanlegg over eller under bakken. Dagens størrelse på frikjøpsbeløpet (kr 120 000,-) vil ut fra erfaringstall ikke dekke kostnaden per parkeringsplass i parkeringshus eller parkeringsanlegg under bakken. Frikjøpsbeløp fastsettes vanligvis slik at det dekker faktiske nettokostnader ved etablering av parkering (brutto kostnad minus kapitalisert netto inntekt fra eventuell avgiftsparkering).

Eksempler på frikjøpsbeløp fra andre norske kommuner er:

- Sandefjord: Kr 136 000,- (fastsatt i 2018).

- Alstahaug: Kr 180 000,- (fastsatt i 2013).
- Skedsmo: Kr 250 000,- (fastsatt i 2014)
- Levanger: Kr 300 000,- (fastsatt i 2012).

Basert på estimerte kostnader per parkeringsplass i ulike typer parkeringsanlegg over eller under bakken, foreslås frikjøpsbeløpet for Kongsvinger økt til kr 220 000,-. Dette tilsvarer estimert kostnad per parkeringsplass i et enkelt parkeringshus over bakkenivå (se tabell 8, kapittel 3.4.3). Det understrekes at fastsettingen er basert på et kostnadsestimat, og at den reelle kostnaden for å etablere parkeringsplasser i parkeringshus vil kunne avvike fra frikjøpsbeløpet.

3.4.2 ALTERNATIV TIL FRIKJØPSORDNING

Som et alternativ til frikjøpsordning, kan parkeringskrav oppfylles ved at tiltakshaver sikrer varig rett til parkering på annen eiendom i rimelig nærhet, ved tinglyst heftelse på eiendom. Kommunedelplan for sentrum åpner for slik parkeringsordning, forutsatt at parkeringsareal ligger innen 300 m gangavstand fra eiendommen som skal dekke parkeringsbehovet sitt. Dette bør følges opp i rullering av kommuneplanens arealdel.

Med slike avtaler vil tiltakshaver kunne få full disposisjonsrett til en del av biloppstillingsplassene som opparbeides, og kommunen unngår å ta økonomisk risiko (som ved frikjøp). Ordningen gir samme mulighet for frikjøp til å oppnå arealeffektive parkeringsløsninger.

I heftelsen må det angis at den bare kan avlyses etter at parkeringskravet er dokumentert oppfylt på annen måte, eksempelvis ved at tiltakshaver selv bygger parkeringsplasser, sikrer ny varig rett til parkering på annen eiendom, eller ved at kommunen godkjenner å avlyse heftelsen av annen grunn.

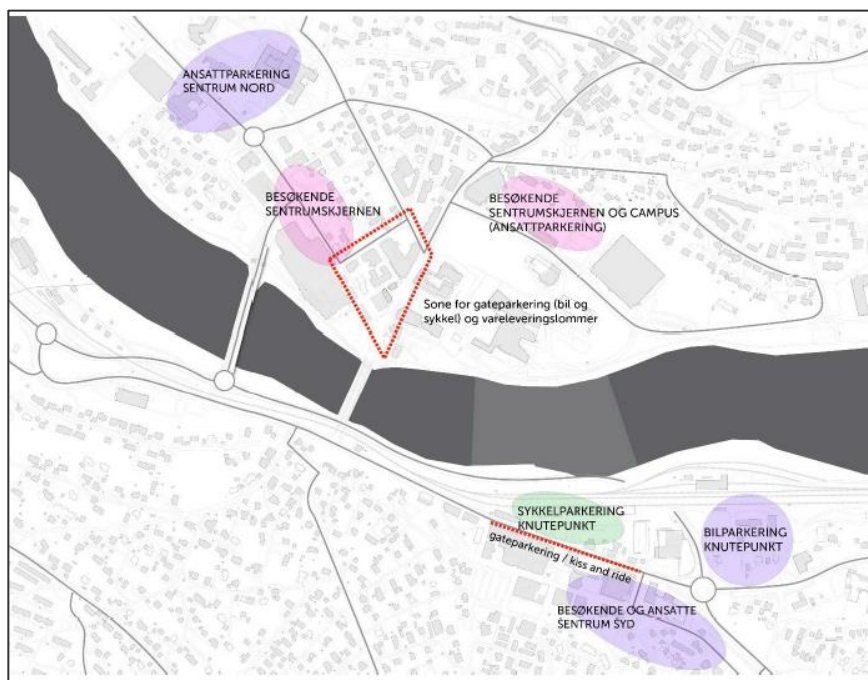
På lang sikt vil heftelse på eiendom begrense mulighet for utbygging. Grunneier som aksepterer heftelse må derfor påregnes å være opptatt av mulighet for å få heftelsen avlyst. Det kan skje ved at tiltakshaver i avtale med grunneier som aksepterer heftelse forplikter seg til å skaffe annen parkeringsdekning når grunneier ønsker det. For at det skal bli mulig blir det viktig at kommunen gjennom regulering sikrer mulighet for å bygge parkeringsanlegg i sentrum.

3.4.3 SENTRALISERING AV PARKERINGSTILBUD I FELLES ANLEGG

Minimumsnorm for parkering kan i kombinasjon med tilbud om frikjøp eller private avtaler mellom grunneiere, legge til rette for etablering av større parkeringsanlegg. Bestemmelsene fra gjeldende kommunedelplan for sentrum åpner for at kommunen kan redusere parkeringsnormkravet med 20 % dersom det dokumenteres sambruk mellom parkeringsplasser. Et slikt incitament til private utviklere til å finne fram til felles løsninger, og tilsvarende mekanisme bør tas inn i bestemmelsene til revidert plan.

I tillegg til besparelsen som kan oppnås ved redusert parkeringsnormkrav ved dokumentasjon av samarbeid om parkeringsløsningen, vil bygging av større parkeringsanlegg i seg selv gi reduserte kostnader per parkeringsplass. Større parkeringsanlegg som benyttes til å dekke parkeringsbehovet for flere grunneiere kan være mindre kostnadskrevende å bygge, og mer hensiktsmessige å drifte, enn dersom hver enkelt grunneier selv skal innfri parkeringsnormkrav på egen grunn.

I parkeringsnotatet som ble utarbeidet av Norconsult i forbindelse med K2050- arbeidet, ble det skissert prinsipp-løsninger for samling av langtids- og korttids parkeringstilbud i og nært sentrumsområdet på en måte som skal ivareta behovet for bruk av både handels- og servicetilbud og langtidsparkering for ansatte i sentrum.



Figur 29: Prinsippskisse, lokalisering av framtidige parkeringstilbud (Kilde: Parkeringsnotat K2050, Norconsult 2017)

Prinsippene videreføres i kommuneplanens arealdel, ved at det sikres mulighet for større parkeringsanlegg med mulighet for langtids parkering i utkanten av sentrum, samtidig som parkeringstilbudet ved de mest sentrale delene av sentrum blir et tilbud for korttids parkering. Kostnadene for bygging av parkeringsanlegg varierer sterkt, og avhenger av en rekke faktorer:

- Bygging av anlegg over eller under bakken: Bygging av anlegg under bakken vil erfaringsmessig være langt dyrere enn å bygge parkeringshus over bakkenivå.
- Grunnforhold på byggested og i omkringliggende område.
- Ramper i parkeringsanlegg bidrar til at en mindre andel av det samlede arealet i parkeringsanlegg kan tas i bruk til parkering. Det vil være kostnadsbesparende dersom terrengforskjeller i området rundt et parkeringsanlegg kan brukes for å fjerne eller redusere behovet for ramper.
- Mulighet for å kombinere utbygging med andre konstruksjonsmessige tiltak: Dersom et parkeringsanlegg kan kombineres med bærende elementer i øvrig bebyggelse, kan kostnadene kanskje reduseres.

Rambøll har i 2018 anslått kostnader for parkeringsanlegg med ulike konstruksjonsprinsipper, som illustrerer variasjonen. Anslaget er basert på erfaringstall, egne utredninger og Norsk prisbok. Kostnadsanslaget er på nivå «Rammekostnad», inkl mva. Prisen vil variere mye i forhold til arealeffektivitet. I anslaget er det tatt utgangspunkt 27m² per plass, som er en forholdsvis god utnyttelse.

Det understrekes at det må gjøres detaljerte vurderinger for hvert enkelt anlegg for å kunne få et godt kostnadsestimat, men kostnadsestimatet er egnet for å vise variasjonen mellom ulike konstruksjonsformer.

Tabell 9: Eksempel på kostnadsestimat for ulike parkeringsløsninger i anlegg (Rambøll 2018)

Type anlegg	Kostnad per parkeringsplass	Kommentar
Parkeringskjeller (under terreng)	Ca 450- 500 000 kr	Anslaget er basert på et anlegg med to parkeringsetasjer under terreng.
Delvis over og delvis under terreng	Ca 330- 350 000 kr	Anslaget er basert på et anlegg der én parkeringsetasje legges under terreng, og én etasje legges over terreng.
Parkeringshus over terreng	Ca 220 000 kr	

Kostnadsøkningen for anlegg under terreng knytter seg til noen hovedfaktorer:

- Bygningmessige arbeider der utgraving, støp av vanntett bunnplate og vanntette vegger utgjør størstedelen, med en kostnadsøkning på ca 150.000 pr plass.
- Ventilasjon/sprinkler/alarmanlegg mm utgjør den andre hovedposten med ca 50.000,- pr plass. Dersom man legger et p-anlegg delvis ned i bakken, over grunnvannstand og flomvannstand kan man unngå vanntette vegger og vanntett bunnplate og dermed spare mye av kostnadsøkningen på 150.000 for bygningmessige arbeider.
- Hvis det er mulig å bygge anlegget uten vegger (eller med tilstrekkelig grad av friåpninger) kan man spare utgifter til ventilasjon og sprinkleranlegg.

For å sikre muligheten for etablering av større, kostnadseffektive parkeringsanlegg er det viktig at bestemmelsene i kommuneplanens arealdel åpner for bygging av parkeringsanlegg i flere etasjer over bakken.

3.5 Sambruk av parkeringsplasser

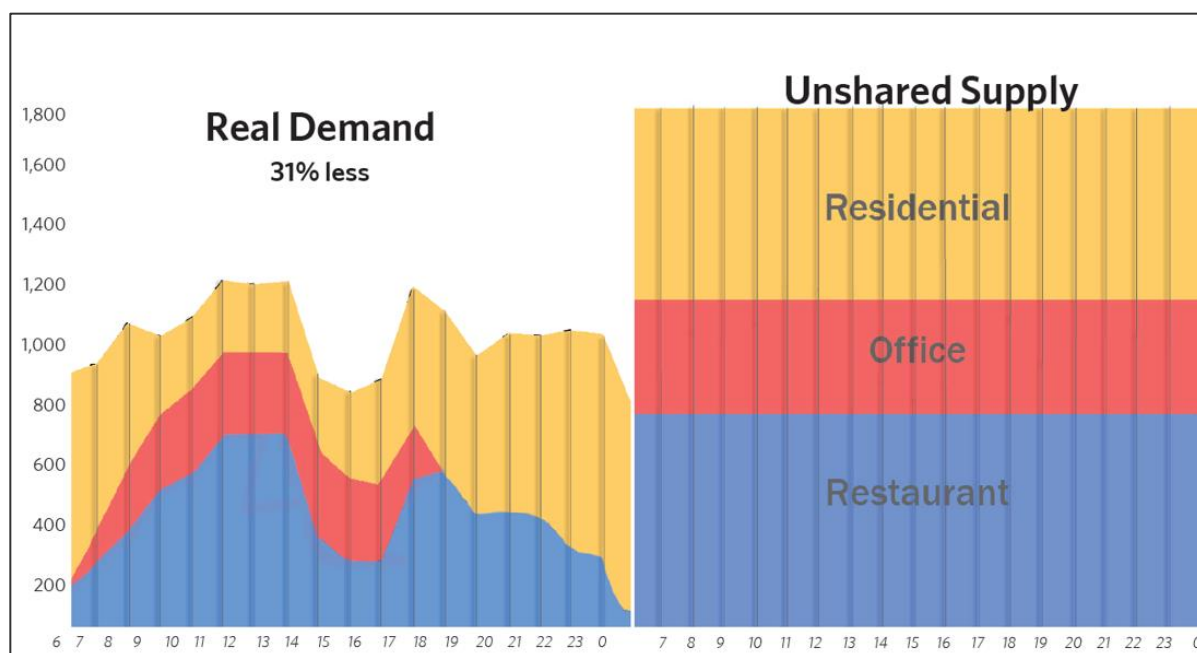
Samarbeid om parkeringsløsninger, enten ved bruk av frikjøpsavtaler eller ved private avtaler mellom ulike utbyggere, gir mulighet for å dekke det samlede parkeringsbehovet for ulike virksomheter med et færre antall plasser.

Bakgrunnen for dette er at etterspørselen etter parkering varierer for ulike typer virksomhet gjennom døgnet. For eksempel har kontorarbeidsplasser høyest parkeringsetterspørsel på dagtid, mens etterspørselen etter parkering for kulturtilbud og restauranter er høyest på ettermiddag/kveldstid.

En amerikansk undersøkelse av etterspørselsvariasjonen gjennom døgnet illustrerer denne sammenhengen (se figuren). Her er det beregnet at justert parkeringsdekning etter at det er tatt hensyn til sambruksvirkningene kan gi 31 % lavere totalt antall parkeringsplasser enn dersom hver enkelt virksomhet/ behov skal oppfylle sine krav til parkering hver for seg.

For å utnytte denne virkningen, og for å gi et incitament til de enkelte tiltakshaverne i Kongsvinger, foreslås det å redusere parkeringsnormkravet som stilles til de enkelte

virksomhetene med 20 % ved dokumentasjon av samarbeid om parkeringsordning eller ved inngåelse av frikjøpsavtale med kommunen.



Figur 30: Kartlegging av parkeringsetterpørsel for ulike virksomheter gjennom dagen (Kilde: TØI- foredrag Kongsvinger 2018, Jan Usterud Hansen)

3.6 Sikring av økt kommunal kontroll på parkeringstilbudet

I en framtidig situasjon der parkeringstilbud i større grad samles i felles parkeringsanlegg, vil det være en stor fordel at kommunen har mulighet til å forvalte også private parkeringstilbud etter avtale. Slik vil kommunen kunne påta seg forvaltning av parkeringsanlegg som etableres i samarbeid mellom private utbyggere, i tillegg til parkeringsanlegg som blir bygget i kommunal regi med frikjøpsmidler eller kommunale investeringsmidler.

Ved å forvalte en større del av det samlede parkeringstilbudet i Kongsvinger, får kommunen langt større mulighet til å sikre helhetlig kontroll på tilbudet. Kommunen kan da bruke pris- og tidsmekanismer for å finne riktig balanse mellom tilgang på korttids besøkparkerings og langtids parkeringsmuligheter, blant annet ved å fastsette lavere takst og lengre tillatt parkeringstid for anlegg over eller under bakken, sammenlignet med parkeringstilbudet på gategrunn.

Endringen av parkeringstilbudet i sentrum til mer samlede løsninger på sikt, gir en mulighet for Kongsvinger kommune til å kunne få mer helhetlig kontroll på parkeringstilbudet, ved å bruke avgift- og tidsstyringsmekanismer for å sikre et balansert parkeringstilbud.

For at Kongsvinger kommune skal kunne spille en mer aktiv rolle som forvalter av det samlede parkeringstilbudet, som også omfatter mulighet for å forvalte parkeringstilbud i private parkeringsanlegg og parkeringsområder etter avtale, kreves riktig organisering av virksomheten. I praksis innebærer dette at kommunen må opprette et aksjeselskap som konkurrerer på lik linje med private aktører. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 4.3, *Krav til organisering av parkeringsvirksomheten*.

3.7 Endringsmuligheter på kort sikt: Justering av avgift og tidsregulering

Siden utviklingen av Kongsvinger sentrum vil pågå over lengre tid, vil vilkårene for bruk av det eksisterende parkeringstilbudet ha størst innvirkning på reisevanene på kort sikt. Kommunen har myndighet til å fastsette vilkårene for bruk av parkeringstilbudet som tilbys til allmennheten i egen regi. Kommunens juridiske grunnlag er gitt gjennom Vegtrafikklovens §8¹⁶.

I tilfeller der kommunen har myndighet over hele eller den største delen av det allment tilgjengelige parkeringstilbudet, har man forutsetninger for å ta grep som styrer bruken av parkeringstilbudet i ønsket retning gjennom fastsettelse av tillatt parkeringstid og størrelse på parkeringsavgift. I dagens situasjon forvalter Kongsvinger kommune ca 25 % av det samlede parkeringstilbudet i sentrum.

Selv om Kongsvinger kommune kun forvalter en mindre del av parkeringstilbudet i sentrum, vil endringer i vilkår for bruk av kommunens parkeringsplasser være virkningsfulle også på kort sikt. Dette gjelder spesielt for gateparkeringsplassene, som per i dag stort sett åpner for ubegrenset parkeringstid mot betaling (i tillegg til et mindre tilbud om gratis parkering med svært kort tillatt parkeringstid).

Gateparkeringsplassene i sentrum ligger i mange tilfeller nærmere handels- og servicetilbudene enn parkeringstilbud på åpne plasser, og er derfor spesielt viktige spesielt for besøkende som har behov for å parkere nært målpunktet. Det er viktig å sikre god sirkulasjon på disse plassene.

Reduksjon av tillatt parkeringstid og økt avgift på gateparkeringsplassene vil bidra til å redusere mulighetene for å bruke disse til arbeidsparkering, og tilgjengeliggjøre det eksisterende tilbudet for kortere besøk i større grad enn i dag. Som et tiltak på kort sikt, anbefales det å redusere tillatt parkeringstid på kommunale gateparkeringsplasser der det i dag tillates heldags parkering til maksimalt 3 timer, og å endre betalingsordningen på noen av de mest sentrale kommunale åpne plassene der det tilbys heldags parkering til timesbetaling.

Siden det er stor variasjon i avgiftsnivå på betalingsparkering i ulike byer og kommuner, er det svært vanskelig å fastslå en bestemt avgift som vil være riktig for å oppnå ønsket virkning i Kongsvinger. Det som oppfattes som høy avgift i én kommune vil kunne framstå som svært lav i en annen. Den anbefalte framgangsmåten for å finne fram til riktig avgiftsnivå for de kommunale plassene, er derfor å ta utgangspunkt i dagens avgiftsnivå, og å gjennomføre justeringer fram til fastsatt mål for parkeringsbelegg er funnet:

- Kartlegge bruken av plassene med systematisk registrering.
- Øke avgiften på plasser som har belegg som overstiger 85 % over tid/ eventuelt redusere avgift på plasser med belegg under 50 %.
- Kartlegge om avgiftsøkningen har hatt ønsket virkning, ved redusert eller økt belegg.
- Gjennomføre ny justering.

Denne framgangsmåten vil kunne brukes både for de kommunale parkeringsplassene langs veg, og for åpne plasser der det tilbys langtids parkering.

¹⁶ https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4/KAPITTEL_2#%C2%A74

3.8 Virkninger for omkringliggende områder

Tiltak som innføres for å redusere langtids parkering på parkeringsplasser som tilbys av kommunen på kort sikt og en mer restriktiv parkeringspolitikk for sentrumsområdet på lengre sikt, vil kunne medføre overføring av parkering til sentrumsnære gater. Per i dag er det lovlig å parkere på gategrunn i flere områder som ligger innen gangavstand til sentrum, både på nord- og sørsiden av Glomma.

Ved overføring av parkering til omkringliggende veger, kan det oppstå utfordringer knyttet til framkommelighet, vinterdrift og trafikksikkerhet. For å motvirke slike ulemper, er det mest aktuelle avbøtende tiltaket å innføre tidsbegrenset parkeringsforbud langs gatene i de nærliggende områdene. Boligområdene rundt sentrum består hovedsakelig av småhusbebyggelse, der de fleste har parkeringsmulighet på egen grunn.

Parkeringsforbud i nærområder til sentrum er aktuelt å innføre på både kort og lengre sikt, for å motvirke negative virkninger av redusert og mer restriktivt parkeringstilbud ved gjennomføring av reguleringsplaner i sentrum.

Dersom fremmedparkering skaper problemer i gater der beboere i stor grad ikke har parkeringsmulighet på egen grunn, kan det være aktuelt å innføre boligsoneparkering. Boligsoneparkering er en ordning som gir mulighet for å gi parkeringstillatelse på gategrunn til beboere i et avgrenset område etter søknad og dokumentasjon av manglende parkeringsmulighet. Selv om boligsoneparkering er et mulig tiltak, ser ikke Kongsvinger kommune grunn til å innføre dette per i dag. Slike tiltak kan imidlertid være aktuelt å innføre på lengre sikt.

4. FORMELLE KRAV TIL FRAMTIDIG PARKERINGSTILBUD

Både offentlige og private tilbydere av parkering må forholde seg til kravene som stilles gjennom forskrift for vilkårparkering. Dersom det er et ønske om å ta en større kommunal rolle i forvaltningen av parkeringstilbudet i Kongsvinger, som også omfatter mulighet til å forvalte parkeringstilbud på private areal, er det særskilte krav til hvordan virksomheten organiseres.

Vi gjengir her innholdet i parkeringsforskriften som har mest direkte innvirkning på parkeringsordningen i Kongsvinger, og beskriver hvilke krav som gjelder for kommunal organisering av parkeringsvirksomheten.

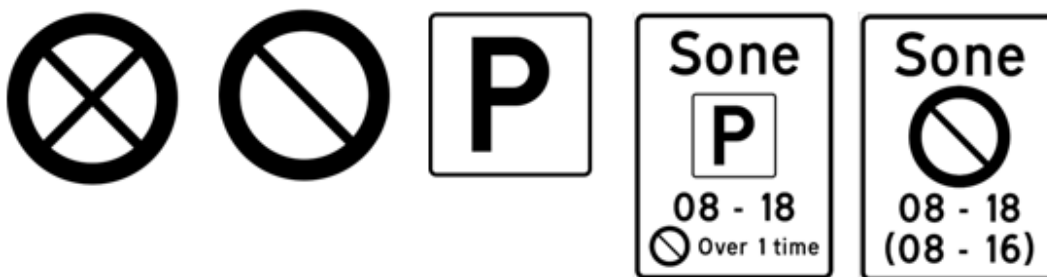
4.1 Parkeringsforskriften

Forskrift for vilkårparkering¹⁷, som trådte i kraft fra 1.1.2017, omfatter parkering langs offentlig veg og på områder utenfor offentlig veg. Forskriften stiller krav til vilkårparkeringstilbud som tilbys allmenheten i regi av både kommuner og private aktører, og må legges til grunn for all planlegging av endringer og tilpasninger av tilbudet i Kongsvinger.

Parkeringsforskriften stiller blant annet krav knyttet til:

- Skilting av parkeringstilbud både langs offentlig veg og utenfor offentlig veg
- Fysisk utforming av parkeringstilbud
- Tilbud om ulike betalingsformer
- Opplæring av personell
- Tilrettelegging for forflytningshemmede
- Tilrettelegging for ladbare kjøretøy
- Innmelding av planer til sentralt parkeringsregister.

Et viktig mål for parkeringsforskriften er at den skal gi et mer helhetlig og oversiktlig parkeringstilbud for brukere. Blant annet stilles krav til enhetlig skilting av områder utenfor offentlig veg, der det tilbys vilkårparkering til allmenheten, med bruk av normerte skilt.



Figur 31: Eksempel på parkeringsregulerende skilt fra parkeringsforskriftens vedlegg 1

En utfyllende beskrivelse av innholdet i parkeringsforskriften er vedlagt rapporten.

¹⁷ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-260>

4.2 Parkering og stans på offentlig veg

I tillegg til kravene i parkeringsforskriften, har vegtrafikkloven og Forskrift om offentlig parkeringsgebyr bestemmelser om parkeringsregulering og håndheving på offentlig veg.

Områder som ligger på offentlig veg og i umiddelbar tilknytning til offentlig veg (typisk parkeringslommer) inngår i *enerettsområdet*, der kun kommunen og politiet kan utføre håndheving. På slike områder kan altså ikke private selskaper tilby parkeringsplasser eller håndhevingstjenester.

Parkeringstilbud innenfor enerettsområdet skal skiltes med skilt som inngår i skilteforskriften (benevnes «skilteforskriftskilt», og som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N300. Mulighetene for å knytte spesielle vilkår til skilting iht. skilteforskriften er beskrevet i håndbok N300. Typiske vilkår kan være tidsbegrensning av parkeringsmulighet, vilkår om betalingsparkering og vilkår knyttet til oppstillingsmetode for bil.

Skilting av parkeringstilbud og parkeringsforbud med tilhørende vilkår langs offentlig veg kan formidles med langsgående skilting eller med soneskilt. Soneskilting omfatter større eller mindre områder, og gjelder for alle offentlige veger innenfor sonen.

Skilteforskriftskilt skal ha gyldig vedtak, fattet av riktig skiltmyndighet (for Kongsvinger kommune er det Statens vegvesen). Før vedtak fattes skal det gjennomføres en høringsprosess mot politiet. Det vil også være nyttig å sikre at beboere og andre i et område som får parkeringsforbud informeres om dette i god tid i forkant av at skiltingen innføres, slik at det sikres tid til å tilpasse seg ny parkeringssituasjon.

Skilteforskriften åpner ikke for å reservere plasser langs offentlig veg for enkeltkjøretøy. For eksempel er det ikke tillatt å reservere plass for ansatte i bedrifter eller for enkeltpersoner langs og i direkte tilknytning til offentlig veg. Det er imidlertid mulig å reservere plasser for kjøretøy med parkeringstillatelse for forflytningshemmede.



Figur 32: Eksempel på parkeringsregulerende skilt fra håndbok N300

4.3 Krav til organisering av parkeringsvirksomheten

Parkeringsforskriften skiller mellom vilkårsparkeringstilbud langs offentlig veg og utenfor offentlig veg.

Vilkårsparkering langs offentlig veg (enerettsområdet)

Parkeringstilbud langs offentlig veg kan bare etableres og driftes av kommunen. Etablering og drift av vilkårsparkering, håndheving, administrasjon, klagebehandling mv innenfor enerettsområdet kan også skje gjennom vertskapskommunesamarbeid, interkommunalt selskap og heleid kommunalt aksjeselskap (som ikke kan drive/håndheve parkering utenfor enerettsområdet)

Vilkårsparkering utenfor enerettsområdet

Vilkårsparkering utenfor enerettsområdet, det vil si på åpne plasser (både private og offentlige) og i parkeringsanlegg, er forretningsvirksomhet. Slik virksomhet skal drives i samsvar med EØS-avtalen (artikkel 61, krav om konkurranse på like vilkår). Dette innebærer forbud mot offentlig støtte. Økonomisk støtte forstås vidt, som eksempelvis skattefritak og mangel på uttak av utbytte fra virksomheten. Det innebærer at slike tjenester må kjøpes i det private markedet, eller at kommunen etablerer virksomhet som konkurrerer i det private markedet på like vilkår.

EU-kommisjonen har fastsatt unntaksbestemmelse om *bagatellmessig økonomisk støtte*. Forbudet mot offentlig støtte gjelder ikke for støtte opp til € 200 000 over tre regnskapsår. For at offentlig støtte skal kunne tildeles lovlig må alle vilkårene i EU-kommisjonens forordning nr 1407/2014 være oppfylt.

I Kongsvinger er det sannsynlig at nivået på økonomisk støtte vil overstige *bagatellmessig økonomisk støtte*. Når den økonomiske støtten overstiger grenseverdien, må kommunen etablere virksomhet som konkurrerer på like vilkår, i praksis aksjeselskap.

Mange kommuner har etablert aksjeselskap for parkeringsvirksomhet utenfor enerettsområdet; eksempelvis Skedsmo, Ålesund, Molde, Kristiansund, Sandnes og Mandal.

Parkeringstilbudet langs offentlige veger (enerettsområdet) forvaltes allerede av Kongsvinger kommune gjennom linjeorganisasjonen (kommunalteknikk). Denne delen av virksomheten vil også i framtiden kun kunne håndteres gjennom egen organisasjon. Eksisterende linjeorganisasjon har myndighet til å forvalte parkeringstilbudet på kommunalt eide plasser utenfor gategrunn. Linjeorganisasjonen har også mulighet til å forvalte parkeringstilbudet i eventuelle kommunalt eide parkeringsanlegg som etableres i framtiden.

For brukerne er det ønskelig at vilkårsparkeringen blir enhetlig uavhengig av hvem som er grunneier. Dette kan mest hensiktsmessig ivaretas med én felles operatør.

Kommunal forvaltning av vilkårsparkering på privat eide områder utenfor gategrunn, samt privat eide parkeringsanlegg krever imidlertid endret organisasjonsform for å kunne administrere, drive og håndheve dette tilbudet.

For å sikre muligheten til å kunne stå som forvalter av en større andel av det samlede parkeringstilbudet i Kongsvinger, inkludert private områder etter avtale, vil det være hensiktsmessig at kommunen organiserer virksomheten sin slik at den også kan tilby tjenester til private grunneierne. En slik lokal driftsoperatør vil gi nærhet til brukerne, som spesielt har betydning for klager.

En kommunal virksomhet for vilkårsparkering utenfor offentlig veg vil konkurrere med private virksomheter, og forutsettes å konkurrere på like vilkår. I praksis tilsier det at denne delen av virksomheten må organiseres som heleid, et kommunalt aksjeselskap (Kongsvinger parkering AS), slik dette blant annet er gjort i Skedsmo, Ålesund, Molde, Kristiansund, Sandnes og Mandal.

Det vil være aktuelt for selskapet å kjøpe noen tjenester i det private markedet, eksempelvis elektronisk betalingsløsning basert på mobiltelefon eller automatisk kjennemerkegjennkjenning (ANPR), system for håndheving og innfordring av kontrollsanksjoner og system for administrasjon av parkeringsavtaler.

Ved selv å forvalte parkeringsordningen, sikrer Kongsvinger kommune muligheten til å se parkeringstilbud utenfor offentlig veg i transport- og byutviklingsmessig sammenheng i større grad enn ved drift av ett eller flere eksterne, privat parkeringsselskap.

Private grunneiere står fritt med hensyn til valg av operatør, og kan ikke pålegges å bruke kommunens parkeringsselskap. Forutsatt at det kommunale selskapet tilbyr enhetlige ordninger med felles betalingsløsning, antas imidlertid selskapet å bli en attraktiv samarbeidspartner også for private grunneiere.

Kongsvinger kommune har fått forespørsler fra private parkeringstilbydere om leveranse av parkeringstjenester, men ut fra kravene til organisering har det inntil nå ikke vært mulig å tilby dette. Forespørslene sannsynliggjør at det vil være hensiktsmessig for kommunen å etablere et kommunalt, heleid AS som kan tilby parkeringstjenester til det private markedet, på like konkurransevilkår som private parkeringsaktører.

5. OPPSUMMERING

Her gis en oppsummert oversikt over hvilke parkeringsmessige virkemidler som anses som mest aktuelle for å bruke i Kongsvinger, som bidrag til oppnåelse av mål for areal- og transportutviklingen. Anbefalingene konkretiseres nærmere i parkeringsstrategidokumentet.

5.1 Sikre en funksjonell parkeringsordning med god tilgang på besøkparkering og reduksjon i arbeidsparkering sentralt

Kongsvinger kommune har lagt nullvekst i biltrafikken til grunn for langtids strategi for transportutvikling. Samtidig har Kongsvinger kommune ambisjoner om å styrke seg som regionalt senter for arbeidsplasser, handel og service.

Samlet tilsier disse målsetningene at bilkjøringsandelen for arbeidsreiser skal reduseres, men at det fortsatt må være god parkeringstilgjengelighet i sentrum for handels- og servicereiser og i randsonen av sentrum for de som er avhengig av bil til og fra jobb

5.1.1 TILTAK PÅ KORT SIKT: SIKRE GOD RULLERING PÅ KOMMUNENS TILBUD

På kort sikt har Kongsvinger kommune mulighet til å tilpasse reguleringen av parkeringsplasser som tilbys i egen regi, slik at disse plassene tilgjengeliggjøres for korte besøk, men ikke blir attraktive for langtids parkering. Selv om kommunen ikke tilbyr mer enn ca ¼ av det samlede tilbudet i sentrum, er spesielt kantsteinsparkeing (parkeringsplasser som ligger langs veg) viktige for korte besøk i forbindelse med handel, service og andre besøk til sentrum.

Disse plassene bør ha et prisnivå og en tidsregulering som sikrer god rullering, og at det er lett å finne parkeringsplass. Tiltak som sikrer god rullering vil også motvirke at kantsteinparkeringsplasser brukes til heldags arbeidsparkering.

Belegget på parkeringsplassene bør ikke overstige 85 % over tid. Dersom belegget er høyere, vil brukere oppfatte det som vanskelig å finne plass. Dette kan både virke avvisende på besøkende til sentrum, og bidra til økt letetekjøring.

Fastsetting av prisnivå og tidsregulering bør baseres på kunnskap om den reelle bruken av parkeringsplassene. Kunnskap sikres best gjennom jevnlig manuelle registreringer av bruken av plassene. Ut fra erfaringer fra blant annet Skedsmo og Harstad bør slike tellinger gjennomføres minst annethvert år, og helst hvert år.

Kartleggingen av hvordan parkeringstilbudet brukes må også omfatte bruken og etterspørselen etter tilrettelagt parkering for forflytningshemmede og plasser for ladbare kjøretøy for å forsikre om at de formelle kravene om et tilstrekkelig tilbud er oppfylt.

For å sikre at de kommunale parkeringsplassene tilgjengeliggjøres for kortere besøk og ikke brukes til arbeidsparkering, anbefales det at kommunen i første omgang begrenser tillatt parkeringstid på gateparkeringsplassene, eller øker avgiften for å oppfordre til kortere parkering.

Konkrete tiltak på kort sikt:

- Innføre rutine for jevnlig kartlegging av bruken av kommunale parkeringsplasser. Takst og tidsregulering brukes som virkemidler for å styre at belegget ikke overstiger 85 %.
- Opprettholde og sikre at alle kommunale kantparkeringsplasser med gratis parkering får 30 minutters regulering.
- Innføring av maks 3 timers parkering på kommunale gateparkeringsplasser.

- Endre betalingsordningen på de mest sentrale kommunale åpne plassene der det tilbys heldags parkering til timesbetaling.
- Tilrettelegge for langtidsparkering for arbeidsplasser i randsonen av sentrum

5.1.2 TILTAK PÅ LENGRE SIKT: VIRKNINGER AV PARKERINGSNORMER OG BESTEMMELSER

Arealutviklingsmulighetene som fastsettes gjennom revisjonen av kommuneplanens arealdel og fastsetting av parkeringsnorm for ulike områder i Kongsvinger vil sammen ha direkte innvirkning på framtidig transportmiddelvalg. Lavere krav til parkering i kombinasjon med maksnorm i områder som har god tilgang med gang- sykkel og kollektivtrafikk vil bidra til færre bilturer.

Lavere norm stimulerer også til utbyggingsprosjekter, siden mindre areal og bygningsvolum går med til etablering av parkeringsplasser.

Krav om betaling for parkering ved arbeidsplass er et tiltak som har betydelig virkning på valg av reisemiddel. Kommunen kan ikke pålegge de enkelte bedriftene å kreve betaling fra egne ansatte, men det er sannsynlig at bedriftene selv vil se et behov for å sikre at de som har et reelt behov for å parkere får mulighet til det, ved å styre etterspørselen. Det er derfor sannsynlig at bedrifter i større grad vil innføre avgiftsparkering når sentrumsområdet utvikles ut fra en parkeringsnorm som tillater et lavere antall parkeringsplasser.

Det anbefales at nyetablerte virksomheter over en viss størrelse pålegges å utarbeide mobilitetsplaner som en del av påkrevd planmateriale. Mobilitetsplanene skal sikre at virksomhetene fastsetter mål for reisemiddelfordeling som er i tråd med kommunens vedtatte transportpolitiske mål, og at tiltak for å sikre måloppnåelse beskrives.

Tilrettelegging for gode sykkelparkeringsmuligheter i Kongsvinger sentrum er viktig for å utnytte det potensialet som er vist for økt sykkelandel. Tilrettelegging for sykkel vil være et delt ansvar mellom private tiltakshavere, som pålegges sykkeltilrettelegging gjennom bestemmelser og parkeringsnorm, kommunen og større aktører som Bane NOR. Kongsvinger kommune bør sikre en systematisk satsing på sykkelparkering gjennom en egen handlingsplan for sykkelparkering.

5.1.3 SIKRE ET GODT PARKERINGSTILBUD FOR FORFLYTNINGSHEMMEDE

Parkeringen for forflytningshemmede er regulert i parkeringsforskriften. Tildeling av parkeringstillatelse er regulert i egen forskrift, Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

Kongsvinger kommune skal etterleve de normer og krav som til enhver tid er forskriftsbestemt. I gjeldende parkeringsforskrift (med ikrafttredelse 01.01.2018) § 61 står det at det skal «avsettes et tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass.»

For å gjøre dette kravet mer konkret både for utbyggere og i forbindelse med behandling av plan- og byggesaker i kommunen, har Kongsvinger kommune satt krav om minimum til antall plasser som skal reserveres til forflytningshemmede og gitt retningslinjer for hvordan parkeringsplassene for forflytningshemmede skal lokaliseres. Kravene og retningslinjene fremgår av parkeringsveileder og parkeringsnorm.

5.1.4 SIKRE EN VELFUNGERENDE VARELEVERINGSORDNING

Det er viktig å legge til rette for gode vareleveringsløsninger for sentrumsområdet, både for å sikre gode vilkår for næringsdrivende, og for å unngå konflikter med øvrig trafikk; spesielt myke trafikanter. For å sikre best mulige løsninger, er det viktig at varelevering blir ivaretatt som et eget tema i regulering av alle nye utviklingsprosjekter i sentrumsområdet. Det bør i den sammenheng vises til at løsningen skal være i samsvar med Bransjestandard for varelevering - <https://luks.no/bransjestandard-for-varelevering-bvl>.

§2.1 i gjeldende kommunedelplan for sentrum stiller et generelt krav for all virksomhet i planområdet om at trafikksikker og funksjonell vareleveringsløsning skal være etablert før ny bebyggelse eller tilbygg tas i bruk. Tilsvarende bestemmelse videreføres i parkeringsnormen for å sikre at de enkelte utbyggere tar ansvar for vareleveringsløsninger (se kapittel 2.2.2).

I en tett bystruktur er det erfaringsmessig ikke alltid mulig å tilrettelegge for varelevering ved hvert enkelt målpunkt. Når Kongsvinger sentrum fortettes, vil det derfor kunne bli behov for en samlet plan for varelevering, som sikrer effektiv og trafikksikker mulighet for varelevering for virksomheter som ikke har mulighet til å etablere dette på egen grunn.

Regulering av vareleveringsløsninger på gategrunn vil medføre bortfall av en del av det eksisterende gateparkeringsstilbudet. Dette forsterker behovet for å sikre god rullering på gjenværende gateparkeringsplasser. God rullering på gateparkeringsplassene sannsynliggjør samtidig at det er tilgang på ledig parkeringsplass, noe som i seg selv vil være en fordel med tanke på vareleveringsmulighet siden det er tillatt å stanse for av- og pålessing uten å betale avgift.

Det er også mulig å regulere parkeringsplasser slik at de kan brukes som vareleveringsplasser i visse tidsrom, og som ordinære parkeringsplasser i andre perioder.

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

5.2 Parkeringspolitikken bidrag til miljøvennlig transport

Elbiler/ nullutslippkjøretøy

Elbiler og andre nullutslippkjøretøy (per i dag hydrogenkjøretøy) har en rekke avgiftsmessige fordeler som skal legge til rette for økt overgang til disse framfor biler som går på fossile drivstoff.

Parkeringsforskriften sikrer med visse unntak at både private og offentlige tilbydere av allment tilgjengelig parkering skal tilby lademulighet for el- bil. Det vil trolig innen kort tid også vedtas at maksimalt halv avgift kan kreves for parkering med nullutslippsbiler.

Parkeringsnormen for Kongsvinger sikrer at utbyggere av nye boligbygg legger til rette for etablering av ladepunkt ved alle nye parkeringsplasser.

Bildeling

Kongsvinger kommune er åpen for at bildeling kan bli en mer utbredt løsning for å dekke transportbehov uten å eie egen bil.

Kongsvinger kommune åpner for å redusere parkeringskrav gitt av parkeringsnorm for utbyggere som kan dokumentere at beboere eller ansatte har tilgang på bildelingsordning etablert i egen regi. Dette må dokumenteres og vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Sykling

Kongsvinger har stort potensiale for å øke andelen sykkeltrafikk. Ca 75 % av de bosatte i byområdet har en sykkelavstand på 2 km eller mindre til sentrum. En stor andel av de bosatte bor også innen 20 minutters gangavstand fra sentrum.

Tilrettelegging for gode sykkelparkeringsmuligheter i Kongsvinger sentrum er viktig for å utnytte det potensialet som er vist for økt sykkelandel. Tilrettelegging for sykkel vil være et delt ansvar mellom private tiltakshavere, som pålegges sykkeltilrettelegging gjennom bestemmelser og parkeringsnorm, kommunen og større aktører som Bane NOR.

Parkeringsnormen stiller krav til sykkelparkering ved nybygg og ved bruksendring av eksisterende bebyggelse for å sikre riktig dimensjonering av tilbudet (gjennom minimumskrav), riktig lokalisering av sykkelparkeringstilbudet og riktig utforming av.

5.3 Legge til rette for samling av parkeringstilbud

Samling av parkeringstilbud i større anlegg vil gi bedre arealutnyttelse og bedre muligheter for utvikling av godt bymiljø. Adkomster til større anlegg bør anlegges mot samlevegnettet for å redusere trafikkbelastningen i sentrumsgatene.

Incentiver til tiltakshavere som gir mulighet for å etablere færre parkeringsplasser enn normkravet tilsier mot at det samarbeides om parkeringsløsninger, vil bidra til sambruk og at parkeringstilbudet legges til større anlegg. Dokumentasjon om samarbeid om parkeringsløsninger bør inngå som en del av de enkelte virksomhetenes mobilitetsplan.

Tilbud om frikjøpsavtale med kommunen, der tiltakshavere tilbys avtale om å betale kommunen for etablering av parkeringstilbud utenfor egen grunn, vil også bidra til økt mulighet for samlede parkeringsløsninger. Det påpekes at kommunen må fastsette et frikjøpsbeløp som er basert på oppdaterte kostnadsvurderinger for etablering av parkeringstilbud, slik at kommunen ikke påtar seg en stor økonomisk risiko ved inngåelse av frikjøpsavtaler.

For å sikre mulighet for å finansiere kommunalt opparbeidede parkeringsplasser i parkeringshus, foreslås frikjøpsbeløpet økt til kr. 220 000,-. Dette frikjøpsbeløpet tilsvarer estimert kostnad per parkeringsplass i enkelt parkeringshus bygget over bakken.

For å sikre muligheten for å etablere samlede, arealeffektive parkeringsanlegg, er det viktig at kommuneplanens arealdel avsetter hensiktsmessig lokaliserte arealer der det åpnes for slikt formål. Tidligere skisserte løsninger for parkeringsanlegg i utkanten av sentrumsområdet nord og sør for Glomma vil fortsatt være hensiktsmessige.

5.4 Større kommunalt ansvar for samlet parkeringstilbud

Både fra et brukerperspektiv og ut fra målsetningen om å bruke parkering som virkemiddel for endring av transportmønster og for å skape byliv, er det en utfordring at flere operatører i et begrenset område tilbyr parkering på ulike vilkår i dag.

Samling av parkering til større anlegg som etableres gjennom private avtaler eller av kommunen gjennom frikjøpsavtaler, gir Kongsvinger kommune mulighet til å kontrollere en større del av det

samlede parkeringstilbudet i sentrumsområdet. Slik kan kommunen øke muligheten for å bruke parkeringspolitikken som helhetlig virkemiddel for å oppnå ønsket endring i transportmiddelbruk.

Dette krever at kommunen organiserer sin parkeringsvirksomhet slik at parkeringstjenester kan tilbys på privat eide områder/ anlegg på samme grunnlag som private parkeringsaktører. I praksis innebærer dette at Kongsvinger kommune må skille ut den private delen av parkeringsvirksomheten i et eget aksjeselskap.

For å få sikre mulighet for økt kontroll på det samlede parkeringstilbudet, som bidrar til et mer helhetlig og oversiktlig tilbud og mulighet for å se parkeringspolitikk og arealutvikling i sammenheng, anbefales det at Kongsvinger kommune skiller ut en del av sin virksomhet for å kunne konkurrere på like vilkår med private parkeringsaktører.

VEDLEGG 1: LITTERATUROVERSIKT

Kommunedelplan Kongsvinger sentrum: Kongsvinger kommune, 2007

Kongsvinger 2050- strategier for fremtidig byutvikling: Kongsvinger kommune, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Byen Vår Kongsvinger, 2017

Kongsvinger 2050- datagrunnlag for Kongsvinger 2050: Kongsvinger kommune, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Byen Vår Kongsvinger, 2017

Notat- parkering i Kongsvinger: Norconsult, 2017

Parkering- virkemidler og effekter: TØI- rapport 1493/2016, TØI 2016

Nye kollektive mobilitetsløsninger- bildeling som case: TØI- rapport 1218/2016, TØI 2012

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/ 2014- nøkkelrapport: TØI- rapport 1383/2014, TØI 2014

Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass: TØI- rapport 1429/2015, TØI 2015

Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften): Samferdselsdepartementet, 2016

Tiltaksplan for sykkelparkering i Midtbyen 2017- 2025: Miljøpakken/ Trondheim kommune, 2017

Parkeringsstrategi Harstad sentrum: Rambøll, 2018

Krav til parkering- veileder, vedlegg til Kommuneplanen arealdel 2012- 2024: Trondheim kommune, 2012

Parkering i Midtbyen- Parkeringstilgjengelighet, handelsomsetning og transportarbeid: Rambøll, 2016

VEDLEGG 2: OPPSUMMERING AV INNHOLD I PARKERINGSFORSKRIFTEN

Parkeringsforskriften

Forskrift for vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer ble vedtatt 18.3.2016, trådte i kraft fra 1.1.2017 og regulerer vilkårsparkering langs offentlig veg og på områder utenfor offentlig veg. Noen forskriftskrav gjelder for parkering langs offentlig veg, noen for områder utenfor offentlig veg, og noen for begge typer områder. Forskriftens definisjon på vilkårsparkering er:

Vilkårsparkering: Parkering mot betaling, med tidsbegrensning med eller uten dokumentasjonsplikt, på oppstillingsvilkår, med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede eller på andre vilkår.

Hensikten med parkeringsforskriften er å:

- a) sikre en forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet
- b) sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet
- c) sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder
- d) bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester
- e) legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten

Forskriftskravene omfatter blant annet standardiserte krav til opplæring av personell, skilting, fysisk utforming av parkeringstilbud, tilrettelegging for forflytningshemmede, tilrettelegging for ladbare kjøretøy og innmelding av planer til sentralt parkeringsregister. Forskriften skal også styrke rettighetene til brukere av parkering med tanke på klageadgang og den fastsetter tillatt maksstørrelse på kontrollsanksjoner.

Her følger en oppsummering av de delene av forskriften som anses som mest relevante for revidert parkeringsstrategi i Kongsvinger:

Krav om innmelding av planer til parkeringsregisteret

Parkeringsforskriften stiller krav om at planer for vilkårsparkering som tilbys allmennheten skal meldes inn til et sentralt parkeringsregister. Planer som meldes inn skal vise hvordan parkeringsområdet er skiltet og hvor mange plasser som tilbys (inkludert hvor mange plasser som er reservert forflytningshemmede og ladbare biler). Tilbyder av parkering skal i tillegg gi en egenrevisning av hvorvidt kravet til tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og for ladbare kjøretøy er oppfylt.

Kravet gjelder både for parkeringstilbud innenfor enerettsområdet (i praksis langs offentlig veg), skiltet med «skiltnormalskilt» og for områder utenfor offentlig veg, skiltet med «vedlegg 1- skilt» (se kapittel 3.2 og 3.3).

Betalingsmulighet

For områder som er regulert med avgiftsparkering, må kravene i § 31 i parkeringsforskriften oppfylles. Kravene pålegger virksomhetene (herunder kommunene) å legge til rette for både forskudds- og etterskudds betaling, og å bruke betalingsautomater er universelt utformet.

Kravet om forskuddsbetaling gjelder ikke på områder som er lukket med bom eller der det brukes automatisk gjenkjenning av kjøretøy (typisk ANPR-løsning, der kamera leser kjøretøyets kjennemerke ved inn og utkjøring). Slike løsninger vil kunne være aktuelle i parkeringsanlegg og større markparkeringsområder, men kan ikke brukes for gateparkering.

I tillegg er det krav om betalingsordning ved bruk av mobiltelefon eller annen teknologi som kan betjenes fra bilen.

Tilrettelegging av parkeringsplasser for ladbare kjøretøy

§35 i parkeringsforskriften pålegger private og offentlige tilbydere av vilkårsparkering å legge til rette for lading av kjøretøy. Det skilles ikke mellom rene el-biler og ladbare hybrider. Forskriften krever at det i alminnelighet skal være ledig plass med lademulighet. Det stilles imidlertid ikke krav om å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av plassene samlet sett for et område.

Operatør kan ta betalt for parkering som inkluderer lading. Dette innebærer at det må kreves parkeringsavgift for at en operatør skal kunne ta betalt for lading. Dersom det ønskes parkeringsordning uten avgift, og operatøren ønsker at det skal betales for lading, kan det skje ved å inngå avtale med strømleverandør om etablering og drift av ladestasjoner. Det stilles ikke minimumskrav til ladehastigheten som tilbys.

Selv om forskriften angir at kravet er knyttet til parkeringsområder er det mulig å større områder under ett. Det vil si at det i prinsippet kan tilbys plasser i ett område i sentrum som dekker hele behovet for hver operatør.

I desember 2017 ble det klargjort at parkeringsplasser med tidsbegrensning på 2 timer eller mindre, unntas fra kravet til tilrettelegging for lading. I tillegg gis det unntak fra kravet dersom prisen for tilrettelegging overstiger kr 100 000,- per plass.

22. november 2017 sendte Samferdselsdepartementet et forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften på høring. Forslaget skal sikre at el- biler og hydrogenbiler (nullutslippsbiler) betaler maksimalt halv pris for parkering på kommunale vilkårsparkeringsplasser. Dersom høringen resulterer i at forslaget vedtas, får dette konsekvenser for avgiftsparkeringstilbudet som tilbys av Kongsvinger kommune. Per september 2018 er imidlertid status for videre oppfølging av forslaget ukjent.

Parkeringsplasser for forflytningshemmede

Parkeringsforskriftens § 33, § 61 og 63 omfatter bestemmelser for parkeringsplasser som tilbys forflytningshemmede med godkjent parkeringsbevis.

§ 33 fastslår at *kommunale* parkeringsplasser reservert forflytningshemmede i områder med avgiftsparkering skal ha betalingsfritak. For ordinære parkeringsplasser med skiltet tidsbegrensning fra 30 minutter og oppover, har forflytningshemmede med parkeringstillatelse mulighet til å stå inntil dobbel tid. Dette gjelder både for parkeringsplasser på gategrunn, åpne plasser og i lukkede anlegg.

I tillegg har forflytningshemmede samme fritak på avgiftsbelastede plasser som ikke tilbys av kommunen, dersom det ikke spesifikt angitt på skilt at også forflytningshemmede har betalingsplikt. For private parkeringsområder kan hver enkelt tilbyder selv bestemme om det skal kreves avgift fra forflytningshemmede eller ikke.

§ 61 pålegger tilbyder av vilkårsparkering å etablere et tilstrekkelig antall plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet er en ledig reservert plass. På parkeringsområder med 50 plasser eller mer, er virksomheten likevel ikke forpliktet til å reservere mer enn fire prosent av plassene til forflytningshemmede med parkeringstillatelse, og på områder med inntil 50 plasser maks to plasser.

§ 63 beskriver kravene til utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede. Som hovedregel skal plassene være minst 4,5 x 6 m. Forskriftskravet til utforming kan fravikes dersom funksjonaliteten til parkeringsplassene er ivarettatt for forflytningshemmede, eksempelvis:

- Kortere lengde (5,00 m) anses som akseptabelt når kjørebanelen bak biloppstillingsplassen har lite trafikk, slik at bakmontert lift kan legges ned i kjørebanelen ved ut-/innstigning. Dette kan i mange tilfeller være en akseptabel løsning i parkeringsanlegg og på markparkeringsplasser.
- Krav til bredde kan reduseres noe når sidemontert heis kan legges ned på et areal som ved siden av biloppstillingsplassen for ut-/innstigning. En slik løsning vil kun være akseptabel dersom arealet som heisen legges ned på ikke kan parkeres på.
- Langsgående plasser på offentlige ferdselsårer kan etableres med samme bredde som ordinære biloppstillingsplasser.

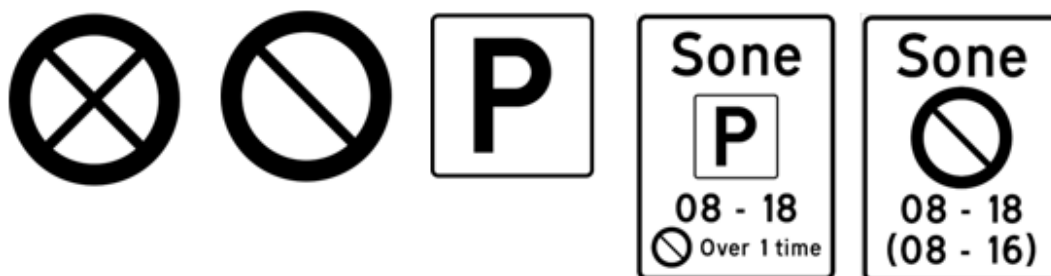
Plassene for forflytningshemmede skal gis best mulig plassering i parkeringsområdet sett i forhold til tilbudet plassen skal betjene. (Det er altså ikke mulig å oppfylle kravet ved å legge til rette for at lite hensiktsmessig plasserte plasser dekker behovet).

Vilkårsparkering utenfor offentlig veg

Regelverket for vilkårsparkering utenfor offentlig veg er gitt av parkeringsforskriften. I motsetning til parkering langs offentlig veg, kreves det ikke skiltvedtak eller myndighet fra Vegdirektoratet for å innføre tilbud og håndheve dette på områder utenfor enerettsområdet.

Tilbyder av parkering må imidlertid tilfredsstille parkeringsforskriftens krav til opplæring av håndhevingspersonell, skilting, fysisk utforming av parkeringstilbud, tilrettelegging for forflytningshemmede og tilrettelegging for ladbare kjøretøy. Planer skal innmeldes til det sentrale parkeringsregisteret.

Skilting av områder utenfor enerettsområdet skal utføres i henhold til vedlegg 1 i parkeringsforskriften. Vedlegg 1 inneholder varianter av parkerings- og stansregulerende skilt fra skiltforskriften:



Figur 33: Eksempel på parkeringsregulerende skilt fra parkeringsforskriftens vedlegg 1

I motsetning til parkeringsregulering på enerettsområdet (med skiltforskriftsskilt), gir bruk av «vedlegg 1»- skilt mulighet for å reservere parkeringsplasser for enkeltkjøretøy og virksomheter, servicebiler, driftskjøretøy, ansatte, beboere og bestemte brukere.

VEDLEGG 3: PARKERINGSSTRATEGIER OG ORGANISERING I UTVALGTE NORSKE BYER

Eksempler på parkeringsstrategier

Mange norske byer av ulik størrelse har utviklet egne parkeringsstrategier. Parkeringsstrategiene er tilpasset for å løse stedlige utfordringer, og for å bidra til ønsket utvikling. Vi gir her en oppsummering av prinsippene som inngår i parkeringsstrategiene til de følgende norske kommunene og byene:

- Drammen
- Harstad
- Skedsmo
- Trondheim

Felles for parkeringsstrategiene i disse kommunene, er en målsetning om at parkeringstilbudet i de mest sentrale områdene først og fremst skal tilgjengeliggjøres for kortere besøk. Dette søkes oppnådd med ulike virkemidler.

Drammen

Drammen kommune er i sluttfasen for å revidere sin parkeringsstrategi, inkludert nye parkeringsnormer.

Drammen kommune bruker restriktiv tillatt parkeringstid på gategrunn i sentrum for å sikre at disse parkeringsplassene ikke benyttes til arbeidstakerparkering, og for å sikre en rullering på parkeringsplassene som bidrar til at de blir tilgjengeliggjort for besøkende i sentrum. Drammen kommune differensierer også på parkeringsavgift på gategrunn og i parkeringsanlegg, der avgiften for å parkere i anlegg er fastsatt lavere enn på gate. Slik reduseres presset på gateparkering, og disse plassene frigjøres i større grad til kortere besøk.

Drammen kommune forvalter parkeringstilbudet langs offentlig veg (enerettsområdet) og på offentlig eide arealer og parkeringshus gjennom et kommunalt foretak, Drammen Parkering KF. For den private delen av sin virksomhet har Drammen kommune etablert D-park AS, som konkurrer på like vilkår med private parkeringsoperatører om forvaltning og drift av parkeringstilbud på private arealer.

Harstad

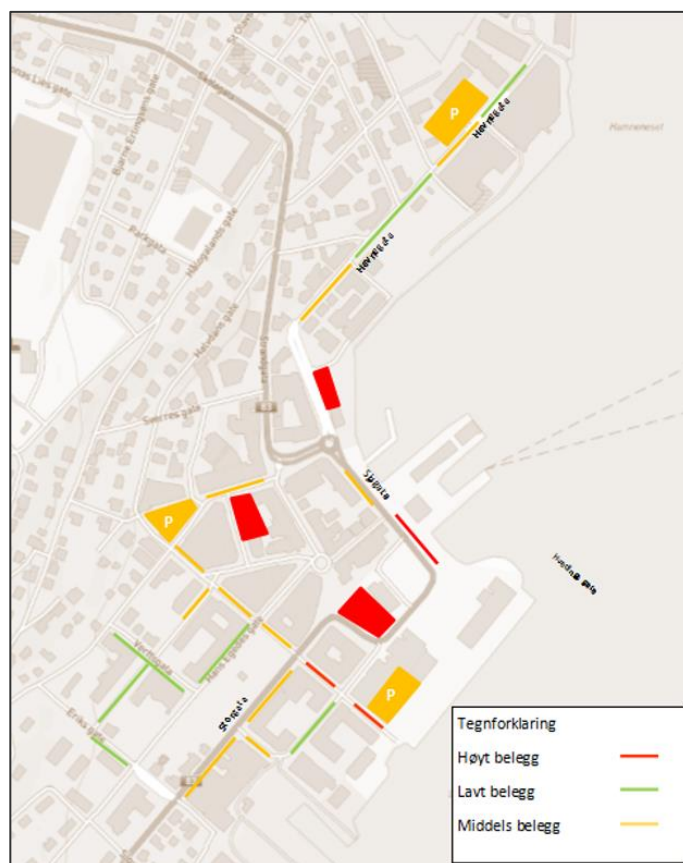
Parkeringspolitikk

Parkeringsstrategien for Harstad kommune ble vedtatt sommeren 2018. Bakgrunnen for at parkeringsstrategien ble utarbeidet, var vedtak av ny områdeplan for sentrum, som blant annet åpner for nedbygging av en stor andel av dagens parkeringsplasser.

Hensikten med områdeplanen for sentrum er å legge til rette for økt fortetting, og at det tilrettelegges for bedre forhold for gående, syklister og kollektivreisende. Bilen skal få en mindre dominerende rolle i bybildet på sikt.

Som en del av arbeidet med parkeringsstrategien, ble den reelle bruken av parkeringsplassene i sentrumsområdet kartlagt. Kartleggingen ble gjennomført på representative hverdager samt én lørdagsregistreing, i en periode der det ikke var ferieavvikling eller spesielle hendelser i byen.

Kartleggingen viste at noen områder hadde betydelig større etterspørsel etter parkering enn andre. Områdene med mest etterspørsel lå på gategrunn, mens det ble registrert relativt stor tilgjengelig kapasitet i parkeringshus.



Figur 34: Kartframstilling av registrert parkeringsbelegg i Harstad (Kilde: Rambøll/ Harstad kommune)

Viktige punkter fra parkeringsstrategien:

- Kommunen skal gjennomføre årlig kartlegging av bruken av parkeringstilbudet.

- Tidsregulering og takstnivå for parkeringsplassene i sentrumsområdet skal vurderes jevnlig (ut fra kunnskap om reell bruk av tilbudet).
- Kommunen skal bygge et nytt parkeringshus for å erstatte parkeringsplasser som forsvinner som følge av gatebrukstiltak (kapasitet 200- 250 plasser). Dette skal sikre at antallet kommunale parkeringsplasser blir tilnærmet likt førsituasjonen.

Parkeringsnormen for Harstad kommune stiller lavere krav til parkeringsdekning i sentrumsområdet enn i øvrige deler av kommunen.

Parkeringstilbud

Harstad kommune tilbyr i førsituasjonen ca 1200 avgiftsbelagte parkeringsplasser i den sentrale delen av byen, fordelt på parkering langs gategrunn og i kommunale parkeringshus. I tillegg til parkeringsplassene som tilbys av Harstad kommune, tilbyr noen private parkeringsoperatører parkering på åpne plasser.

I tillegg til mulighet for kort- og kontant betaling via parkeringsautomater kan de som parkerer betale via app- og SMS- løsning fra EasyPark.

Skedsmo

Parkeringspolitikk

Skedsmo kommune er et eksempel på en kommune som bevisst bruker styring av parkeringsetterspørsmål med pris- og tidsmekanismer etter registrering av reell bruk av parkeringsplassene. Skedsmo kommune har vedtatt følgende styringsmål for parkeringstilbudet:

For å sikre god tilgjengelighet skal parkeringsplasser med offentlig regulering drives slik at belegget på grupper av parkeringsplasser på normal hverdag i maksimaltiden ikke overstiger ca 95 %, og over 4-timers periode ikke overstiger ca 85 %.

Skedsmo kommune har i tillegg vedtatt mål om at parkering for besøkende, forflytningshemmede, servicekjøretøy og varedistribusjon skal prioriteres i sentrumsområdet. Det er lagt til rette for rulling av gateparkeringsplasser ved kort tillatt parkeringstid og relativt høy avgift for å sikre at disse først og fremst brukes til besøksparkering.

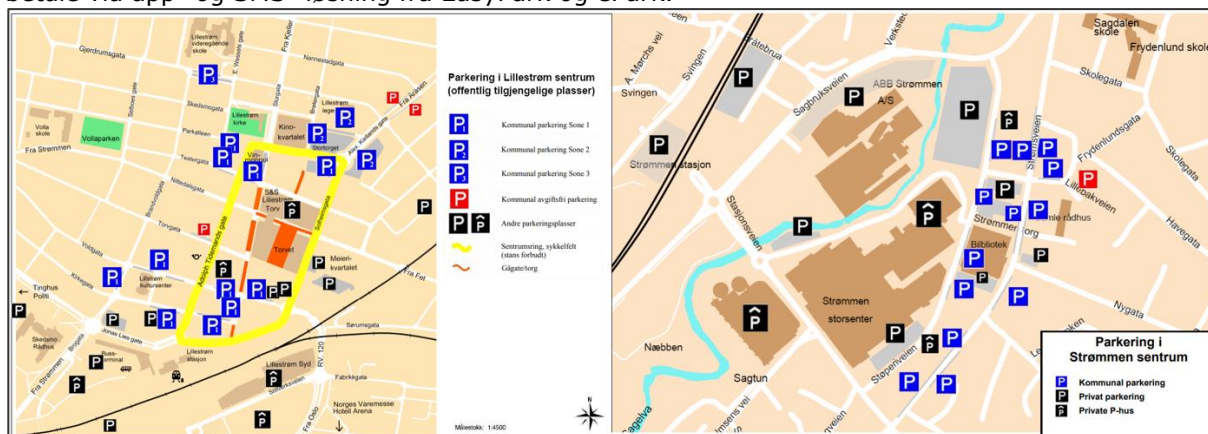
Skedsmo kommune har opprettet et kommunalt aksjeselskap, Skedsmo Parkering AS, som tilbyr forvaltning av parkeringstilbud til private grunneiere. I styret til aksjeselskapet inngår representanter fra lokalt næringsliv, noe som sikrer en god dialog og felles forståelse for fastsettelsen av vilkår for parkering.

Gjennom bestemmelsene til kommuneplan for Skedsmo stilles det lavere krav til parkeringsdekning for utbygging i definerte fortettede områder sammenlignet med øvrige områder. Skedsmo kommune tilbyr frikjøpsordning, der frikjøpsbeløpet er fastsatt til kr 250 000,- for biloppstillingsplasser og kr 30000,- for sykkelparkeringsplasser. Kommunen har derfor heller ingen maksimalnorm for parkering.

Parkeringstilbud

Skedsmo Parkering AS står for forvaltning av den største delen av parkeringstilbudet i byområdene Lillestrøm og Strømmen; både på enerettsområdet, kommunalt eide parkeringsanlegg og flere private parkeringsanlegg. Samlet antall kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser i Lillestrøm og Strømmen er ca 520. Skedsmo Parkering eier også to datterselskap (Lillestrøm Parkering og Romerike Parkering AS) som bl.a. driver med privatrettslig parkering og utvikling.

I tillegg til mulighet for kort- og kontant betaling via parkeringsautomater kan de som parkerer betale via app- og SMS- løsning fra EasyPark og ePark.

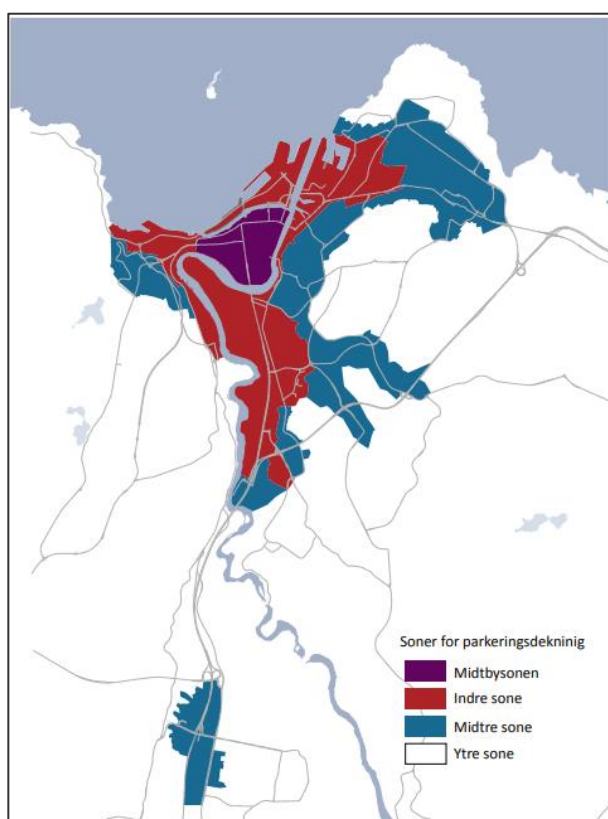


Figur 35: Parkeringstilbudet i Lillestrøm og Strømmen

Trondheim

Parkeringspolitikk

Som en del av gjeldende kommuneplans arealdel (2012- 2024) vedtok Trondheim kommune parkeringsnormer med makskrav til parkering for indre sone, som omfatter det mest sentrale byområdet, maks- og minimumskrav for midtre sone og minimumskrav for ytre sone¹⁸.



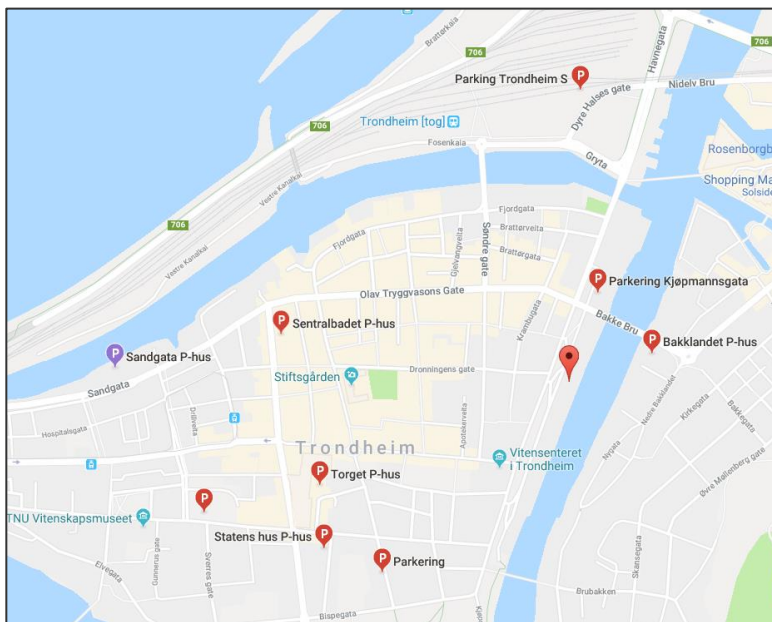
Figur 36: Soneinndeling for parkeringsnormer i Trondheim

En viktig del av parkeringspolitikken for Midtbyen, som er det mest sentrale sentrumsområdet, er at antall parkeringsplasser skal være tilnærmet uendret sammenlignet med situasjon i 2007, da gjeldende gatebruksplan ble vedtatt.

Parkeringstilbud

Parkeringstilbudet i sentrale deler av Trondheim er fordelt på parkeringsplasser i parkeringshus og på gategrunn. Parkeringshusene i Midtbyen, som er det sentrale sentrumsområdet i Trondheim, ligger lokalisert innen gangavstand fra de viktigste handelsområdene, og stort sett med tilnærmet direkte adkomst fra overordnede transportgater. Dette gir grunnlag for et sentrum med store gågateområder og lite trafikk.

¹⁸ Kilde: Krav til parkering- veileder, vedlegg til Kommuneplanens arealdel, Trondheim kommune 2012



Figur 37: Lokalisering av parkeringsanlegg nært sentralt handels- og serviceområde i Midtbyen (Kilde: Google maps)

De fleste av de ca 3000 parkeringsplassene i sentrum ligger i parkeringshus, men gateparkeringstilbudet oppfattes som spesielt viktig for næringsdrivende i byen. Det er en pågående større diskusjon om forholdet mellom tilgang på parkering i Midtbyen og konkurranseevnen med kjøpesenterområder utenfor sentrum, der tilgangen på gratis parkeringstilbud er svært god.

Registreringer gjennomført av Rambøll i 2016 viste at det var langt større belegg på gateparkeringsplassene i Trondheim sentrum enn i parkeringshusene¹⁹. Dette kan ha sammenheng med at prisdifferansen for gateparkering og parkering i parkeringshus er svært liten i Trondheim. Timepris for gateparkering i det sentrale sentrumsområdet er kr. 29 mens timeprisen i parkeringshus i samme del av sentrum er kr. 28.

I tillegg til mulighet for kort- og kontant betaling via parkeringsautomater kan de som parkerer betale via egenutviklet app fra Trondheim parkering samt app og SMS- løsning fra.

Trondheim kommune har gjennomført tiltak for å sikre bedre rullering av gateparkeringsplassene, ved reduksjon av tillatt parkeringstid på de fleste gateparkeringsplassene i sentrum fra 5 til 3 timer. For parkeringshusene er det ubegrenset parkeringstid, med makspris per døgn på kr. 235.

Trondheim parkering KF er den absolutt dominerende leverandøren av parkeringstjenester også utenfor enerettsområdet i kommunen. Til sammen forvalter Trondheim parkering ca 3000 parkeringsplasser i Midtbyen. I tillegg leverer Trondheim parkering parkeringstjenester som håndheving, planlegging og service til større arbeidsplasser som NTNU, og viktige målpunkt som Lerkendal stadion.

¹⁹ Parkering i Midtbyen: Parkeringstilgjengelighet, handelsomsetning og transportarbeid, Rambøll 2016

Trondheim kommune har nylig vedtatt å skille den forretningsmessige delen av parkeringsvirksomheten ut i et kommunalt heleid aksjeselskap for å sikre konkurranse på like vilkår.

VEDLEGG 4: OPPSUMMERING FRA FOLKEMØTE OG MEDVIRKNINGSMØTE 7. NOVEMBER 2018

For å utarbeide en helhetlig parkeringsstrategi er det nødvendig at kommunen involverer ulike interessenter som har god oversikt, kunnskap og erfaring om parkering i Kongsvinger. Kongsvinger kommune inviterte derfor sentrale aktører til en workshop for å få innspill til strategiarbeidet. I tillegg ble det arrangert et åpent folkemøte der alle som var opptatt av parkering var invitert.

I forkant av gruppediskusjoner ble det holdt noen innlegg for å informere og etablere et felles faktagrunnlag rundt temaet parkering. Kommunalsjef Samfunn Rune Lund orienterte om behovet for en ny parkeringsstrategi, mens rådgiver Hilde Nygaard presenterte sentrale føringer fra byplanstrategien Kongsvinger 2050. Forsker Jan Usterud Hanssen fra Transportøkonomisk institutt trakk fram sentrale momenter som en parkeringsstrategi bør inneholde, mens Kristian Sandvik fra Rambøll viste fakta rundt parkering i Kongsvinger. På dagmøtet kom i tillegg Paul Berger fra Statens vegvesen med innspill på utfordringer og prinsipper basert på erfaringer fra andre byer i Region øst.

AGENDA

- | | |
|-------|---|
| 12.00 | Velkommen v/ Rune Lund, kommunalsjef Samfunn |
| 12.10 | Bakgrunn for arbeidet med parkeringsstrategien,
<i>rådgiver Hilde Nygaard, KK</i> |
| 12.20 | Parkering – virkemidler og effekter,
<i>forsker Jan Usterud Hanssen, Transportøkonomisk institutt</i> |
| 12.50 | Fakta rundt parkeringssituasjonen i Kongsvinger v/ <i>Kristian Sandvik, Rambøll</i> |
| 13.00 | Innspill på utfordringer og prinsipper basert på erfaringer fra andre byer i Region øst,
<i>Paul H. Berger, Statens vegvesen</i> |
| 13.10 | Pause |
| 13:25 | Informasjon om gruppearbeidet |
| 13:30 | Gruppearbeid og felles diskusjon |
| 15:00 | Avslutning |

KONGSVINGER KOMMUNE – WWW.KONGSVINGER.KOMMUNE.NO

I den andre delen av både dag og kveldsmøtet fikk deltakerne komme med skriftlig innspill til en framtidig parkeringsstrategi. Deltakeren jobbet med bordduker der de svarte på sentrale spørsmål knyttet til parkeringsstrategien.

PARKERINGSSTRATEGI - DAGMØTE

Gruppe 1 (Funksjonshemmedes råd, Eldrerådet, politikere, administrasjonen):

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Gateparkering er bra.
- Langtidsparkering er bra.
- HC-parkering bra her.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- For smale p-plasser.
 - o Barneseter
 - o Rullestoler
- Forskjellige betalingsmåter.
- Mye feilparkeringer.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Holdninger (vi tenker; bør jeg ta bilen).
- Sentral parkering på begge sider av byen (under bakken eller parkeringshus).
- En parkeringslapp for hele byen.
- Flere bysykler lett tilgjengelig på sommeren.

4. Andre innspill

- Mangler HC-plasser
 - o Bedehuset
 - o Politistasjonen
- Nybygg bør ha parkering i kjelleren.
- Flere 2. timers parkering.
- Skikkelig snømåking over hele byen.

Gruppe 2 (Ungdomsrådet, politikere, administrasjonen):

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Sykkelparkeringen er bra ved skolene.
- Korttidsparkering med sirkulasjon
- Parkeringsappen er enkel å bruke for mange.
- Praktisk med lett tilgjengelige plasser – Spesielt for de som kommer fra bygdene.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Manglende sykkelparkering ved stasjonen.
- Manglende sykkelparkering på sykehuset.
- Manglende sykkelparkering ved butikkene.
- Sette fra seg sykkelen på en tryggere måte.
- Overflate parkeringen kan brukes til mye annet.
- Flere ladestasjoner for el-bil.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Man må kjøpe parkeringsplass eksternt. Følger ikke med «huset».
- Gjøre parkeringsplasser mindre lønnsomt for å få utbygging.
- Samarbeide med private eiere.
- P-avgift = Styrke kollektiv.
- P-hus Kongssenteret.
- Parkering på utsiden av byen med shuttlebuss til/fra jobben (billig buss).
- El-vogn for å levere varer fra bil inn i butikken (i Oslo driver de allerede med dette).
- Økologisk parkeringshus på utkanten av byen som inkluderer tilgang til kollektivtransport til og fra byen i ulike arbeidstider.
- Parkeringshus inkluderer el-sykel/sykel.

4. Andre innspill

- Utsmykke parkeringsarealer.

- Sykkelforhold for dårlig vinterstid.
 - o Manglende lys
 - o Dårlig asfalt.

Gruppe 3 (Norges lastebileierforbund, NAF, Hedmark taxi, Norges handikapforbund, politikere, administrasjonen):

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- God mulighet til å finne plass.
- Forholdsvis greit å levere varer (fordi de kan stå i gata).

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Pendlerparkering.
- Kaos Øvrebyen vgs./Kirketorget.
- Varelevering Kongssenteret mv.
- Tidsklemma småbarnsfamilier.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Tilgang til offentlige kontorer (Rådhuset).
- Tilgjengelig for buss, taxi, rullestolbruker, varelevering.
- Styrte gratis parkering 2t i sentrum.
- Mer offentlig transport – pendlerparkering med shuttlebusser.

4. Andre innspill

- Tilgang til biblioteket.
- Snøbrøyting.
- Tilrettelegge for sykkel.
- Påse at parkering ikke hindrer brannvesenet.
- Lommer for utrykningskjøretøy.

Gruppe 4 (Bane Nor, Statens vegvesen, politikere, administrasjonen):

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- God parkeringsdekning.
- God tilgjengelighet.
- Nok p-plasser for arbeidsplasser og handlende/besøkende.
- Mange plasser, mange muligheter.
- Tilstrekkelig med antall plasser.
- Lett for ansatte å ta bil til jobb.
- Flere korttidsplasser på sentrale områder – p-lommer nær butikker.
- Lite trafikk.
- Lett å finne plasser nært gjøremål.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Lesbarhet – Uoversiktlig – Manglende system.
- Ikke logisk med ansattparkering ved Rådhuset/sentrum/offentlige kontorer.
- Tekniske løsninger – for mange løsninger.
- Strategi i forhold til prissetting – Unngår letekjøring etter billigst plass.
- Uoversiktlig hva som er langtids- og korttidsplasser.
- Samle oversikt på en nettside?
- For lite 30 min. korttidsparkering som også bør offentliggjøres bedre (synlighet).
- Hvor er sentrum – Problematisk ift. innfartsparkering.
- Mye langtids/arbeidsplassparkering i sentrum.
- Lite plasser for besøkende til Rådhuset (opptatt av ansatte).

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- P-norm ved nybygg.
- Tydeliggjøre hierarkiet i vegsystemet – Plassering av p-anlegg.
- Progressive satser.
- Bedre dialog mellom kommunen og private p-selskap.
- Kommunikasjonsstrategi må med.
- Kommunen skal være aktiv grunneier – løsning p-kjeller mot avgift overflateparkering.
- Sykkelparkering under tak.
- Er det nødvendig å parkere i sentrum?
- Snu fokus fra kjørende (privatbiler) til gående og syklende.
- Større p-plasser/p-hus i ytterkant av selve sentrumspunktet (eks. Sykehuset/Midtbyen/Gjemselund).
- Stimulere til mer gåing gjennom sentrum – Mer handel.
- P-norm ved nybygg.

4. Andre innspill

- Parkering ved bom Fv 175 – Bybussen passerer hver time.
- Gang- og sykkelveger til SIVA/Galterud.

Flytte bommen til Øiseth – Innfartsparkering der.

Gruppe 5 (Byen vår Kongsvinger, Markedsforeningen sentrum syd, politikere, administrasjonen):

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Tidsbegrensningen på plasser er god sentrumsgatene (hovedgater).
- Pendler/langtidsparkering i nærhet til togstasjon/kommunikasjonsknutepunkt + lavpris døgnparkering.
- Nok antall plasser i sentrum.
- Lett tilgjengelig for handel «parkering utenfor døra».
- 1 time gratis parkering mange steder.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Enkelte sentrumsgårder mangler parkering foran døra – Vanskeligere å leie ut.
- Mange ansattparkeringsplasser i sentrum, gjerne gratis, binder areal + preger bybildet.
- Ulike betalingsløsninger og ulike prisstrategier – Uoversiktlig.
- Skilting til større p-plasser for besøkende.

- El-biler, bobil og andre typer fremkomstmiddel trenger også plass.
- Bysyssel/el-syssel/sparkesyssel mangler tilgang.
- Høye krav til parkeringsplasser i nye utbyggingsprosjekter.
- Kaos på Gjemselund (hockey/fotball – henting) – Hentekultur – Trafikksikkerhet.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Frikjøp/strategi for tilfeldig.
- Ansattparkering i utkant av sentrum.
- Sirkulering – 85% regelen.
- Samordne betalingsløsninger – Mulighet for dialog? En time gratis?
- Parkeringshus – Fortetting.
- Flest mulig fleksible plasser.
- God kapasitet i randsone (pendler/ansatt).
- Skilting og informasjon til besøkende.
- Flyt.
- Parkering for handel skaper liv i sentrum og godt (butikk, kafé) tilbud til innbyggerne.

4. Andre innspill

- Sparkesyssel/el-syssel.
- Bybusstilbud/kollektivløsninger.
- Reisetid (kort/effektivt for kunden).
- Innovasjon – Læring av andre.
- Servicebuss/samordning.
- Fortau – Måking.
- Gangbru.

Gruppe 6 (KOBBL, Eiendomsutviklere, politikere, administrasjonen):

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Kompakt sentrum.
- Gratis korttidsparkering med rimelig god tilgjengelighet.
- God og rimelig langtidsparkering.
- God tilgjengelighet.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Bruker mye sentrumsareal til overflateparkering.
- Alle forventer god tilgjengelighet.
- For få som går og sykler.
- For mange biler i sentrum.
-

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Ikke gratis ansattparkering.
- Bygge p-hus i samarbeid – Kommune – Investorer – Utbyggere.
- Sette minimumskravene lavere.
- Sette maksimumskravene lavere.
- Mindre overflateparkering.
-

4. Andre innspill

- Markedet må få styre (til en viss grad).
- Grensehandel påvirker handlingsrommet (pris/tilgjengelighet).

Gruppe 7 (Sør-Odal kommune, Grue kommune, Austmarka utvikling, politikere, administrasjonen):

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Godt parkeringstilbud (både nært og langt unna).
- Langtidsparkering er rimelig.
- Flere kantparkeringsplasser
- God skilting.
- El-biler – ladefunksjon.
- Sør Odal - Grue – gratis!
- Kiwi «Sundehjørnet» er gratis.
- Rimelig med kr 18,- per time.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Mangel på plasser – Austmarka skole/kirke.
- Miljø og klimaplaner (kjøring helt til døra).
- Litt trafikkaos på lørdager.
- Snikparkering på skoler og barnehager (eksempel Langeland skole).
- Fortetting av sentrum – Tvinger frem endring.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Styringssystem – Markering hvor ledig – Unngår mye «kjøring».
- Parkeringsplass i utkant – Kollektivt inn (bysykler).
- Færre parkeringsområder.
- Parkeringshus – Utbygger/Spleiselag/kommune (også kombinert med sykkel.
- Bilfrie soner i sentrum – Handel ut på gata – Gågater.
- Flere busstilbud/Flexibuss.
- Sikre HC-plasser.
- Økte avgifter.
- Variasjon av parkeringstid.
- Samkjøring pendlere (eks. Austmarka – Oslo).
- Kantplassering - forbeholdt sykkel og «parklets».
- Ansatte i kommunen – El-sykler.

4. Andre innspill

- Se punkt 3.

PARKERINGSSTRATEGI – FOLKEMØTE - KVELD

Gruppe 1:

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Alltid plass å finne.
- Kommunens plasser er billige.
- Matbutikkene har gratis parkering.
- Ok. Spredning på plasser.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- For varierende priser og vilkår.
- Mange er feil plassert.
- Få plasser ledig ved sykehuset.
- Mange plasser er kun for ansatte.
- For få sykkel-p-plasser.
- Markedsplassen er ikke grei (priser/vilkår).
- Kan være problem når det arrangeres konserter og lignende i sentrum.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Mer likhet i priser og tid, med kommunen og private.
- Parkeringshus litt utenfor sentrum – Shuttlebuss inn.
- Minst 1 time fra parkering – da blir «alle» fornøyd!
- Flere HC-plasser.
- Større sirkulasjon blant plassene.

4. Andre innspill

- Bysentrum er ikke bare for oss som bor i byen.
- Må være mulig for turister og utenbys folk.
- Mulig å ta imot 3-4000 folk når det skjer store ting i byen.
- Ønsker kommunen mest mulig p-kroner eller flest mulig nye innbyggere og tilreisende?
- Må få tiltak for å minske Svenskehandelen.
- Butikker i sentrum skal overleve.
- Husk at eldre folk ikke alltid henger med i parkeringssystemordninger (har ikke alltid app-mobiler).
- Vi blir flere eldre i forhold til yngre. Eldre er ikke alltid så gangbare.

Gruppe 2:

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Rikelig med parkeringsplasser, men kan sentraliseres.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Vedlikehold av p-automater.
- Gratis parkering 2 timer – Jobbe mot private.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Parkeringshus på begge sider av elva.
- Langtidsparkering ved innfartsveger med god busstilgang til sentrum.

4. Andre innspill

- Færre p-plasser er lite miljøvennlig.

Gruppe 3:

1. Hva er bra med dagens parkeringsforhold?

- Nok plasser.
- Lett tilgjengelig.
- 1 time gratis.
- Gateparkering 30 minutter.

2. Hva er utfordrende med dagens parkeringsforhold?

- Ulike takster.
- Ulike betalingssystemer.
- Lite oversiktlig automatplassering (noen steder).
- Stygge plasser.
- Trange plasser.
- Manglende fleksibilitet.
- Dårlig skilting til store p-plasser – Tilreisende.
- For kort gratis parkering – Konkurrerer mot Charlottenberg.

3. Hvordan bør parkeringen styres for å skape et levende og trivelig sentrum?

- Felles: 2 timer gratis
- Samme takster.
- Langtids-/arbeidsplassparkering utenfor sentrum.
- Parkeringsplasser i kjeller/P-hus.
- Penere overflateparkering: Beplantning, belysning, kantstein.
- Større plasser.
- Gratis etter kl. 17:00 (private).
- Samordning off./priv.

4. Andre innspill

- Gjemselund – Utbedring.