



**KONGSVINGER
KOMMUNE**

Helhetlig parkeringsstrategi og veileder

Vedlegg:

Utdrag fra høringsuttalelsene med rådmannens vurdering

11. september 2019

Forslag til ny parkeringsstrategi med parkeringsveileder for Kongsvinger var på høring og offentlig ettersyn i perioden 15. mars – 1. mai 2019. Åpent møte ble avholdt sammen med åpent møte om arealdelen 23. april 2019. Det er mottatt 11 uttalelser til høringen på selve parkeringsstrategien. I tillegg har 6 uttalelser kommet som en del av høringen på kommuneplanens arealdel. Samlet fordeler høringsuttalelsene seg som følger:

- 5 fra offentlige instanser
- 1 fra politiske partier
- 3 fra lag og foreninger
- 8 privatpersoner

Dette dokumentet oppsummerer merknadene og gir rådmannens kommentarer til dem.

Navn	Momenter fra uttalelsen	Rådmannens vurdering
Offentlige instanser		
Hedmark fylkeskommune	<p>Etter fylkesdirektørens vurdering vil parkeringsstrategien være et godt verktøy til å styre areal- og transportutviklingen i Kongsvinger i tråd med de langsiktige målsettingene i kommuneplanens samfunnsdel og Kongsvinger 2050. Det er positivt at kommunen tar et større ansvar for det samlede parkeringstilbudet i byen, og vil iverksette en målrettet bruk av parkeringspolitiske virkemidler for å oppnå målene for utviklingen av Kongsvinger by.</p> <p>Strategien vil bidra å øke attraktiviteten ved å sykle, til arbeid og til bruk av byen generelt, samt at bilbruk i sentrum blir mindre attraktivt. Samtidig er Kongsvinger et regionsenter med behov for parkeringsplasser for den daglige innpendlingen med bil. Fylkesdirektøren slutter seg til vurderingen i strategien, om at en aktiv parkeringspolitikk handler om å finne en god balanse i disse problemstillingene. Det er positivt at parkering for arbeidsreiser med bil kanaliseres mot ytterkantene av sentrumskjernen, samtidig som det vektlegges at det er viktig å sikre tilgang på korttids-parkering for besøkende til sentrum.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p>
BaneNOR	<p>Bane NOR er i hovedsak svært tilfreds med kommunens forslag til parkeringsstrategi.</p> <p>Parkeringsstrategien er et viktig redskap for å oppnå de overordnede miljømålene. For Bane NOR er det særlig viktig at parkeringsstrategien bidrar til å øke toget og kollektivtransportens konkurransevne.</p> <p>Kommunens planer for fortetting av sentrum vil redusere transportbehovet med egen bil og redusere parkeringsbehovet ved at flere får dekket sine daglige behov innenfor korte avstander. Det bør derfor i de enkelte reguleringsplaner vurderes om det skal settes krav til at parkering skal etableres under terreng.</p> <p>Bruk av digitale verktøy vil med fordel kunne benyttes av kommunen for å styre og innhente erfaring med parkeringstilbudet og for brukerne å holde oversikt over parkeringsplassene. Digitale ordninger legger også grunnlag for fleksible og utvidede muligheter for deling av biler, sykler sparkesykler, p- plasser, beboerparkering etc.</p> <p>Det er positivt at det legges opp til sambruk av parkeringsplasser og at bildelingsordninger hensyntas.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel presiseres det at ved utbyggingsprosjekter skal parkering plasseres i egne parkeringsanlegg over eller under bakken</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p>

	<p>Bane NOR vil for øvrig bemerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> • For næring bør krav til minimum parkering i sone A vurderes satt lavere. • Det bør vurderes å kreve lademuligheter også for sykkel for ansatte. • For større boliger anbefales det at krav til antall sykkelparkeringsplasser økes. • Krav til antall parkeringsplasser ved bruk av frikjøpsordning, synes noe uklare og bør tydeliggjøres. • Tinglyste erklæringer som sikres bruk av p-plasser som ligger utenfor området, bør kun kunne slettes av rettighetshaver og med godkjenning av kommunen. 	<p>Normen er redusert fra dagens og rådmannen vurderer at den i denne omgang ikke bør settes ytterligere ned. Ligger nå på samme nivå som mange sammenlignbare byer.</p> <p>Rådmannen foreslår at det i bestemmelsene legges inn følgende presiseringer knyttet til sykkelparkering på 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 el sykler, til ærende i sentrum skal vurderes. Det skal også vurderes om det kan tilbys lademuligheter for el sykler i tilknytning til parkeringen.»</p> <p>Kravet til antall sykkelparkeringsplasser er økt i forhold til dagens norm, og rådmannen anbefaler at det ikke økes ytterligere i denne omgang.</p> <p>Dette er tydeliggjort i revidert veileder. Kravene til antall parkeringsplasser ved frikjøp er de samme som der man ikke benytter seg av frikjøp. Det er kun ved sambruk og ved bildeling det er snakk om reduserte normer.</p> <p>Eventuell sletting av tinglyste erklæringer knyttet til p-plasser må vurderes i hvert enkelt tilfelle</p>
Hedmark trafikk	Hedmark Trafikk ser positivt på forslaget til parkeringsstrategi med veileder. Det er viktig å ha en strategi som bygger opp under bruk av gange- sykkel og kollektivtrafikk, der dette er hensiktsmessige fremkomstmidler. Dette synliggjøres på en god måte i forslaget til parkeringsstrategi.	Tas til orientering.
Statens vegvesen	<p>Statens vegvesen mener hovedgrepene underbygger omforente mål om bærekraftig utvikling av transporten i Kongsvinger.</p> <p>Kongsvinger by er regionsenter med innpendling fra tettsteder og grender i kommunen samt omliggende kommuner. Regionen er typisk spredtbygd og forutsetningene for kollektivtransport er begrenset. Dette betyr at lange pendlerreiser til Kongsvinger by i hovedsak skjer med personbil. I Kongsvinger 2050 er det satt mål om 0-vekst for personbiltransporten. Det betyr at nyskapt transportbehov må skje med bærekraftig mobilitet og i tillegg må en høyere andel av dagens personbilreiser tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette krever langsiktig innsats på mange områder. Det kreves økt fremkommelighet og attraktivitet i transportsystemet og langsiktig</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Dette er perspektiver som ligger til grunn for forslag til parkeringsstrategi.</p>

	<p>endring i arealbruken. Parkeringsstrategien er et virkemiddel som kan gi rask effekt og det uten store offentlige investeringer.</p> <p>Utfordringen i Kongsvinger er differensiering i parkeringstilbudet for lange reiser fra omliggende tettsteder og kommuner knyttet til arbeid og handel, og lokale og korte reiser. Videre er det avgjørende at en stor andel av parkeringstilbudet lokaliseres hensiktsmessig i ytterkantene av sentrumskjernen. Dette er av stor betydning for bymiljøet i sentrum og mulighetene for enkel tilrettelegging for bærekraftig mobilitet.</p> <p>Et viktig grep i parkeringsstrategien er at kommunen tar et større ansvar for det samlede parkeringstilbudet. Statens vegvesen mener at det er positivt at kommunen tar dette ansvaret.</p> <p>Kongsvinger er sykkelby og sykkelparkering er av stor betydning for måloppnåelsen på sykkelområdet. Vi mener at veilederen er god og ambisiøs. Det er lagt inn flere virkemidler som bygger opp om målet om økt sykling i Kongsvinger by. Det er spesielt viktig med attraktiv og funksjonell sykkelparkering for arbeidsreiser og veilederen gir konkrete føringer for sykkelparkering i forbindelse med kontor, forretning, bevertning og service.</p> <p>Statens vegvesen mener arbeidet kan konkretiseres videre med hensyn til konkret lokalisering av større offentlige og private parkeringsplasser. Strategi og veileder vil i hovedsak være et verktøy for nye etableringer og prosjekter. Vi oppfordrer til at strategi og veileder følges opp med en handlingsplan for parkering knyttet til eksisterende parkeringsområder.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p>Norges Lastebileierforbund region 2 - Innlandet</p>	<p>NLF vil gi honnør til kommunen for å lage en bevisst og tydelig strategi for parkering i kommunen.</p> <p>NLF mener imidlertid at planen må innskjerpes når det gjelder varelevering.</p> <p>Ang. 1.3.4 SIKRE EN VELFUNDERENDE VARELEVERINGSORDNING. Det er viktig at vareleveringen blir VELFUNDERENDE. Vi ber derfor om at en legger inn Bransjestandard for varelevering som et krav ved nye bygg og endringer på eksisterende bygg. Den er utviklet av hovedaktørene innen varedistribusjon sammen med partene i arbeidslivet og relevante myndigheter. Standarden bygger på kravene i Arbeidsmiljøloven, Plan- og bygningsloven, Vegtrafikkloven og Matloven samt forskriftene til disse lovene.</p> <p>Forslag til avsnitt 2 i 1.3.4: For å sikre at de enkelte utbyggere tar ansvar for vareleveringsløsninger må det i parkeringsnormen til kommuneplanen stilles 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. Må</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Parkeringsstrategien er justert slik at det orienteres om bransjestandarden i 1.3.4 Og det er lagt inn en retningslinje til planbestemmelse 2.2.2 Varelevering som orienterer om Bransjestandarden.</p> <p>Tas til orientering.</p>

	<p>presiseres at løsningen skal være i samsvar med Bransjestandard for varelevering. https://luks.no/bransjestandard-for-varelevering-bvl .</p> <p>En samlet plan for varelevering må utarbeides snarest mulig. Den må f.eks. ta for seg avstand fra oppstillingsplass til mottaker, underlag der det må kjøres med jekketralle, utfordringer i forhold til levering om vinteren og hensynet til HMS for yrkessjåføren.</p> <p>Vi registrerer at kommunen ber de næringsdrivende «sikre at varelevering fortrinnsvis foregår i perioder med lavt aktivitetsnivå». Vi viser her til kommunens plikt til å sørge for at sjåførenes arbeidsmiljø blir ivaretatt, dette innebærer at kommunen må sørge for at bransjen har tid nok til å levere varer ut ifra de forutsetninger som eksterne påvirkninger kan ha. Kommunen kan ikke overføre denne oppgaven til forretningene. Sjåførenes arbeidsdag er allerede utfordringer da stadig mer av varene produseres lenger unna regionen og at mye av lageret er på en lastebil. Sjåførene kjører faste ruter og skal ha en normal arbeidsdag på lik linje med øvrige arbeidstakere. Dette innebærer at kommunene må legge til rette for vareleveranser innen normal arbeidstid/arbeidsdag.</p> <p>Ang 2.2.2 VARELEVERING . Suppler bestemmelsen med: Løsningen skal være i samsvar med Bransjestandard for varelevering. https://luks.no/bransjestandard-for-varelevering-bvl .</p>	<p>Det er lagt inn en retningslinje til planbestemmelse 2.2.2 Varelevering som orienterer om Bransjestandarden.</p>
Politiske partier		
Kristelig folkeparti v/ Thor Ringsbu	Parkering - Fremlagte forslaget til parkeringsstrategi er fornuftig.	Tas til orientering
Lag og foreninger		
Byen Vår Kongsvinger	<p>Byen Vår Kongsvinger vil i hovedtrekk bifalle parkeringsstrategien, slik som grunnlaget legges gjennom Kongsvinger2050.</p> <p>Ønsker imidlertid å utfordre kommunen og andre grunneiere å ta på alvor at Kongsvinger kommune har ambisjoner om å styrke seg som regionalt senter for arbeidsplasser, handel og service. Kommer med en klar anbefaling - EN time gratis parkering over hele byen.</p> <p>Parkeringssituasjonen i Kongsvinger sentrum har utviklet seg til å bli særdeles uoversiktlig, og det er svært mye negativt fokus på at det koster å parkere i Kongsvinger, samt den uoversiktlige situasjonen i byen med ulike gjeldende betalingssetser og tidsrom. Spesielt synes dette å engasjere kunder fra nabokommunene.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Det vises i sin helhet til vurderingene i selve saken.</p>

	<p>Er enige i at det skal være parkeringsavgift, og er også av den klare oppfatning at to timer gratis er for lenge. Bysentrum er under press, og handelens betingelser må ikke undergraves i en liten, konkurranseutsatt by med stor bilbruk. Slik parkeringsordningene i byen har endret seg, og de erfaringene som er gjort, mener vi foreslått endring vil slå positivt ut for handelsnæringen.</p> <p>Har gjort en kartlegging av alle parkeringsordningene i byen, snakket med flere grunneiere og parkeringsselskaper og konkludert med at dette er en ganske håpløs materie. Det synes umulig å få en samordnet ordning. Derfor har vi landet på et minste felles multiplum, som vi ser vil løse den store frustrasjonen, samtidig som vi mener at en time gratis ikke vil være tiltaket som nevneverdig øker bilbruken i sentrum. Dette kan reguleres på andre måter, som nevnt i strategien.</p> <p>Det er mange p-plasser i sentrum som har en time gratis i dag. Byen Vår arbeider fortløpende og har en positiv dialog med grunneiere som fraviker dette. Kommunen er en aktør med færre enn 25% av alle p-plasser, men likevel en sentral aktør med mulighet til å gjøre konkrete grep. Det vil koste, men dette er et helt konkret tiltak som vil være en positiv, hjelpende hånd både til varehandelen og andre virksomheter i sentrum, til innbyggerne og et positivt vink fra regionsenteret til innbyggerne i våre nabokommuner, hvis også er et viktig kundegrunnlag for byen. Dette vil også være et tiltak i positiv retning for å stoppe handelslekkasjen, samt ønske andre tilreisende velkommen til byen. Og kanskje aller viktigst – et signal om at vi tar dette på alvor og evner å ta grep.</p>	
Austmarka utvikling v/ Lise Mette Bekkengen	<p>Styret i AU mener det er gjort en god jobb og det framlagte forslaget har mye bra i seg.</p> <p>Noen kommentarer: Det må være nok p-plasser til pendlere som skal videre med tog eller buss, kombinert med godt utviklet bybuss, både med hensyn til frekvens og ruter.</p> <p>En del arbeidstakere er avhengig av bil i sitt arbeid i Kongsvinger. Det er viktig at det fortsatt vil være parkeringsplasser som de kan benytte.</p> <p>Stiller spørsmål ved grunnlagsdata i strategien vedrørende gjennomsnittlig gangfart og sykkel fart (km/time). Er det realistisk å gå 5 km/t, 16 km/t på sykkel og 25 km/t på el sykkel? Alder og helse påvirker farten. Tidsbruk har stor innvirkning på valg av framkomstmiddel. Det er også viktig å ta med seg at fra mange steder i Kongsvinger by, vil det være bratte bakker for å komme hjem.</p> <p>Nyere forskning fra Transportøkonomisk Institutt, viser at bruk av sykkel i store byer ikke øker så mye som man forventer, trolig på grunn av risiko for sammenstøt mellom gående og syklende, samt at flere syklistene synes det kan være skummelt å bevege seg i veibanen, mellom biler og lastebiler.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Dette er en viktig grep i parkeringsstrategien.</p> <p>Tilrettelegging av arbeidsplassparkering i randsonen av sentrum nært opp til hovedvegssystemet er en del av strategien.</p> <p>I det faglige grunnlaget for parkeringsstrategien er det vist til mobilitetsanalysene som ble utført av Statens vegvesen i forbindelse med Kongsvinger 2050. Her er det benyttet offisielle grunnlagsdata fra Statens vegvesen. Hensyn til stigning er ivaretatt i de mobilitetsanalysene som er kjørt.</p> <p>Trygge og sammenhengende gode løsninger for sykkel er en viktig del av strategien framover hvis en skal lykkes i å få flere til å sykle og gå.</p>

	Austmarka Utvikling mener også at det må arbeides med å få en mer ensartet parkering (både private og kommunen), for å unngå tvil om betaling av parkeringen.	Det vises til vurderingene i selve saken.
Gamle Øvrebyen vel	<p>Gamle Øvrebyen Vel har i mange år forsøkt å få en konstruktiv dialog med kommunen om trafikk- og parkeringsutfordringene vi har i deler av den gamle bydelen.</p> <p>Som kommunen er kjent med, er mange av gatene her opp smale og opprinnelig ikke anlagt for biltrafikk – og slett ikke for parkering i gatene.</p> <p>Opplever stadig mer biltrafikk i boligområdet. Området blir jevnlig besøkt av både turister og andre besøkende og de svært mange kommer i bil. Det er problemer både med altfor høy fart gjennom de trange gatene og store problemer med parkering i gatene. Verst er det vel oppe i Løkkegata, og særlig rundt ved Herdahlsparken. I Løkkegata er det fritt for parkering på begge sider av veien 24-7. Folk som besøker cafeene og butikkene i området, vil gjerne kjøre "til døra" og det kan de ettersom det ikke finnes noen restriksjoner. Folk parkerer så det er vanskelig for beboere å komme frem med egne biler, og det parkeres midt i kryss og på steder som gjør at det blir uoversiktlig og trafikkfarlig.</p> <p>Det må bli restriksjoner for parkering i dette området. Folk må henvises til parkering på Løkka, oppe i Vollgata, på Kirketorget eller oppe ved Gyldenborg. Parkering på disse plassene må tidsbegrenses, men ikke under 4 timer slik at folk kan få tid til besøk på Festningen, på cafeene og butikkene og museene eller ha tid til en skogtur på ski, sykkel eller til fots i det flotte turterrenget vårt.</p> <p>Enkelte parkeringsplasser kan/bør beholdes ved parken, men forbeholdt handicap. For funksjonsfriske kan det ikke være noe problem å benytte nevnte parkeringsplassene og spasere inn i området. Det vil bli tryggere og hyggeligere for alle som både bor og ferdes her.</p>	<p>Det er ulike interesser knyttet til parkeringssituasjonen i Øvrebyen. Generelt ønsker beboerne i området strengere regler enn i dag, mens næringsdrivende, Øvrebyen vgs. ønsker parkeringsmuligheter for kunder, elever, lærere med flere.</p> <p>Innspillene fra Gamle Øvrebyen Vel tyder på at det bør tas en ny gjennomgang for å avveie de ulike behovene. Rådmannen tar initiativ til å igangsette denne prosessen.</p>
Private personer		
Morten Jonassen	<p>Vet bør planlegges og bygges underjordisk parkering under alle nye bygg, og gjerne underjordiske parkeringsanlegg ellers også. Kanskje under Byparken? Skal vi ha liv i sentrum, men å unngå de stygge og plasskrevende parkeringsplassene er det eneste muligheten.</p> <p>Det ble lagt opp til at mest mulig trafikk skal skje på sykkel. Planen er vel og bra nå på sommeren, men her i byen er det max 2 innbyggere som er interessert i å sykle opp og ned Lia på vinterstid.</p>	<p>I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel presiseres det at ved utbyggingsprosjekter skal parkering plasseres i egne parkeringsanlegg over eller under bakken. Strategien med fortetting og transformasjon i sentrumsområdet vil bety at store deler av eksisterende parkeringsareal frigjøres til bebyggelse.</p> <p>Sykling på vinterstid vil være mindre aktuelt enn på sommeren. Det er allikevel viktig å tilrettelegge for mulig vintersykling, der blant annet god brøyting og strøing er viktige virkemidler. Med et stadig økende</p>

	<p>Parkeringsreglene ved kirken kan kanskje løses med kamera, slik som ved Kongsenteret? Da kan man regulere antall timer gratis per døgn, slik at man kan gå i begravelse uten å betale. Skoleelevene burde ta bussen, sykle eller gå, og bør ikke fylle opp Kirketorget</p>	<p>elsykkelsalg er det grunn til å forvente at dette også vil føre til at flere velger å sykle i byen tross bratte bakker.</p> <p>Parkeringsutfordringene ved kirka er kjent, og det jobbes med å se på løsninger for dette. Rådmannen er enig i at det må være et mål å få flere av elevene til å sykle, gå eller ta buss.</p>
Astrid Solberg Gundersen	<p>Ser at Kongsvinger profilerer seg "grønn" by, har en del gode ambisjoner og også jobber for å tilrettelegge for sykling. Fra å komme fra Trondheim som har knapphet med areal og dermed en kontinuerlig kamp om gateareal for kollektivt, gående, syklende og bilister- må jeg si at Kongsvinger (som Hamar, Elverum mf) har en kjempepotensiale for å øke sykkelandelen med forholdsvis enkle grep. I tillegg bor de fleste kun 1-4 km fra bykjernen, og har et relativt flatt terreng- noe som burde tilsi at sykkel ganske enkelt kunne vært det foretrukne alternativet for transport.</p> <p>Har tidligere tatt kontakt med Bane Nor angående trygg sykkelparkering på togstasjonen på Kongsvinger. Fikk til svar at det ikke var noen ambisjoner om å forbedre denne. Jeg selv har en el-transportsykkel som jeg hadde tenkt å sykle til togstasjonen, for så å ta toget videre. På Lillestrøm stasjon har de sykkelhotell hvor jeg så kunne hatt sykkel nr 2. På denne måten ville tog og sykkel vært det desidert mest foretrukne alternativet.</p> <p>En god el-transportsykkel, som jo er det faktiske alternativet til bil, koster mellom 30.000 og 50.000 kr. Det føles da ikke spesielt trygt å sette den ved Kongsvinger stasjon slik det er i dag. Erfaring fra Trondheim som sykkelby er at langt flere velger sykkel dersom det:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. er kontinuerlige, trygge og raske sykkelveier 2. finnes trygg sykkelparkering nærme målet <p>El-sykler har et spesielt potensiale (spesielt el-transportsykler) da de faktisk kan dekke de samme behovene som en bil med transport, uten å ha en sportslig holdning. Terskelen for å velge sykkel blir mindre. Dette endrer måten man må tenke rundt sykkel, og sykkeltilrettelegging ikke minst.</p> <p>Kongsvinger har mye å gå på når det gjelder innendørs, trygg parkering for sykler i alle prisklasser, og dette burde være et satsningsområde hvis målet er at flere skal benytte sykkel. Spesielt tenker jeg på alle de som dagpendler. Det å se til hva Lillestrøm har gjort burde være sammenlignbart.</p>	<p>Rådmannen er enig i at det ligger et stort potensialet for økt sykling og gåing i Kongsvinger, noe som også ligger som et viktig fundament for strategiene i Kongsvinger 2050.</p> <p>I den nylig vedtatte reguleringsplanen for stasjonen er det regulert inn en ny sykkelparkering. Det blir viktig å følge opp overfor BaneNOR for å få en så sikker sykkelparkering som mulig. Rådmannen er enig i at dette blir enda viktigere framover med tanke på at stadig flere går til innkjøp av el sykler</p>
Sigrun Grønlien Hebnes	<p>Ønsker at det skal sikres nok parkeringsplasser ved Austmarka kirke, og at kommunen er oppmerksom på arealet som går bort til fortau og juletreffot. Det vil være en stor forbedring at det er mulig med fornuftig og lovlig parkering ved høytider, begravelser,</p>	<p>I kommuneplanens arealdel er det lagt inn et tilleggsareal for utvidelse av parkeringsmuligheten ved Austmarka kirke på vestsiden av kirka. Det ligger også muligheter for å utvikle parkeringsarealer på sydsiden av grav og urnelunden.</p>

	jazzmesse osv . Det vil også komme skolen og bygda til gode på for eksempel 17. mai og bygdedagen på Austmarka.	
Randi Østbøll Pedersen	Kommunen vil være tjent med å gi 2t. fri parkering og mer likhet i betalingsystemer og automater totalt. Særlig eldre har store problem med stadig nye P-automater.	Det vises til vurderinger i selve saken.
John Fulland	<p>Viktig å hensynta at byens næringsdrivende føler et sterkt press fra grensehandelen. Restriktive parkeringsregler vil ikke hjelpe mye, selv om "sirkulasjonen" på tilgjengelige plasser blir tilfredsstillende. Stadig blir flere parkeringsforbud i gatenettet innført, eller det må betales avgifter som skal tvinge folk som arbeider i bysentrum til å gå eller sykle fra bosted til arbeidssted.</p> <p>Bildelingstjenester, der f.eks borettslag eier et antall biler er nok forholdsvis fjernt foreløpig. Netthandelen vil gjøre det stadig vanskeligere å holde tradisjonell forretningsdrift i gang i byer og tettsteder.</p> <p>Folk som skal til arbeidsplassen sin hver dag, og dermed er godt kjent, kan sikkert finne bortgjemte parkeringsplasser og eventuelt sykle inn til sentrum, men turister og andre tilfeldige besøkende vil ikke ofre mye tid på å lete etter fjerne P-plasser for deretter å spasere inn i sentrum.</p> <p>Kongsvinger burde på generelt grunnlag, ha fri parkering 2 timer før det må betales. Parkeringsskiver er brukt i årevis i Danmark, og innføres nå med hell i mange norske tettsteder, f.eks Elverum.</p>	<p>Det vises til vurderinger i selve saken.</p> <p>Dette med delingsøkonomi er på full fart inn i samfunnet, og rådmannen mener at også Kongsvinger kommune bør ha en strategi knyttet til dette.</p> <p>Intensjonen med de grep som er foreslått i parkeringsstrategien er nettopp å sikre at de mest sentrale plassene blir tilgjengeliggjort for besøkende og handlende.</p> <p>Det vises til vurderingene i selve saken.</p>
Harald Engene	Parkering skal i alle fall ikke skal koste mer enn det koster å vedlikeholde parkeringsplassene. Helst burde det være fri parkering i en så liten by som Kongsvinger. Parkering ikke være for komplisert og dyr. Uheldig at Kongsvinger kommune er i ferd med å overlate til private aktører å drive forretning på å eie og drive parkering. En slik utvikling bidrar til å gi kommunen mindre handlingsrom, og vil svært sannsynlig også være prisdrivende.	Erfaringene fra kommuner som har gratis parkering, er at parkeringstilbudet i stor grad fylles opp av ansatte og andre med langtids parkeringsbehov, og dermed ikke tilgjengelig gjøres for handlende og besøkende. Det vises ellers til vurderingene i selve saken.
Terje Martinsen	Intensjonene er gode men for idealiserte. Savner en vurdering knyttet opp mot topografi, at befolkningen blir eldre, vinterforhold og hvordan dette påvirker strategien.	Rådmannen ser utfordringene mht både topografi, vinterforhold og en eldre befolkning. Men rådmannen mener allikevel at det blir for defensivt om man ikke skal ha klare målsettinger om å øke andelen som sykler og går tross dette. Veldig mange i byen bor i akseptabel gang- og sykkelavstand til sentrum og hvis man får en andel av de til å velge bort bilen er dette et skritt i riktig retning. For å få til dette er det viktig med en kombinert satsing på sammenhengende gang/sykkelvegnett, godt vintervedlikehold, tilstrekkelig med sykkelparkeringsplasser og en parkeringspolitikk som bygger opp under en slik satsing. Rådmannen tror også den stadig økende el-sykkelandelen vil kunne bidra til at utfordringene med topografien blir mindre.

	<p>Ser ingen konkrete forslag på hvordan praktisk gjennomføring av en enhetlig p-løsning skal gjennomføres. Gratis parkering er et konkurransefortrinn.</p> <p>Hvor store inntekter er det på parkering i dag? Hvilke konsekvenser har p-avgift på handelslekkasjen? Bør inntektene gå til et eget fond for byutvikling?</p>	<p>Vises til vurderingene i selve saken både når det gjelder organsiering og bruk av avgifter.</p> <p>Inntektene fra parkering går i dag sin helhet til å dekke utgiftene kommunen har til drift av parkeringsautomater, sommer- og vintervedlikehold av parkeringsplasser og til trafikkbetjenter. Det er derfor pr i dag ingen inntekter tilgjengelig som kan avsettes til et eget fond. Frikjøpsmidler blir imidlertid satt på et parkeringsfond.</p>
Barbara Meyer	<p>Parkering: la det være likt på alle parkeringsplasser 1-2 timer gratis og så betaling. Men la det være også korttidsparkering langs med husene f.eks som i Tommelstadsgate. Anlegg/forskjønn parkeringsplassene med planter som tvers over Kongssenteret. Tilrettelegging for sykkel og fotgjengere: alle områder hvor det bygges må det finnes fortau. Ikke som i Kurudlia/Marikollen hvor veien er nesten ikke bred nok for to biler.</p>	<p>I planbestemmelsene ligger det krav om at ved opparbeidelse av større overflateparkeringsplasser skal parkeringsplassen deles opp med grøntanlegg.</p>