

Helhetlig parkeringsstrategi og veileder

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



**KONGSVINGER
KOMMUNE**

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord		4
1. Parkeringsstrategi		5
1.1 Innledning		5
1.2 Mål for parkeringsstrategien		5
1.3 Sikre en funksjonell parkeringsordning med god tilgang på besøkparkering og reduksjon i arbeidsparkering sentralt i bysentrum		6
1.3.1 Tiltak på kort sikt: Sikre god rullering på kommunens tilbud		6
1.3.2 Tiltak på lengre sikt: Virkninger av parkeringsnormer og bestemmelser		7
1.3.3 Sikre et godt parkeringstilbud for forflytningshemmede		8
1.3.4 Sikre en velfungerende vareleveringsordning		8
1.4 Parkeringspolitikken bidrag til miljøvennlig transport		9
1.5 Legge til rette for samling av parkeringstilbud		10
1.6 Større kommunalt ansvar for samlet parkeringstilbud		10
2. Parkeringsveileder		11
2.1 Soneinndeling for Kongsvinger		11
2.2 Krav til antall parkeringsplasser		13
2.2.1 parkeringsplasser for forflytningshemmede		13
2.2.2 Varelevering		13
2.2.3 Elbilparkering og lading		14
2.2.4 Frikjøp		14
2.2.5 Sambruk av parkeringsplasser		14
2.2.6 utforming og plassering av Bilparkering		14
2.2.7 Utforming og plassering av Sykkelparkering		15

FORORD

Parkeringsstrategidokumentet med parkeringsveileder er utarbeidet som en del av arbeidet med kommuneplanens arealdel for Kongsvinger. Sammen med øvrige bestemmelser og retningslinjer til arealdelen, skal parkeringsstrategien og veilederen legges til grunn for utarbeidelse og vurdering av arealplaner og tiltak i planperioden.

Dokumentet har to deler:

- Første del av dokumentet beskriver parkeringsstrategien for Kongsvinger. Parkeringsstrategien synliggjør hvilke parkeringspolitiske virkemidler som skal brukes for å oppnå ønsket areal- og transportutvikling i Kongsvinger i arealplanperioden.
- Andre del av dokumentet er ny parkeringsveileder for Kongsvinger. Parkeringsveilederen beskriver hvilke spesifikke krav som stilles for parkeringsdekning ved nybygging og omregulering av arealer i ulike deler av kommunen. I tillegg er det egne bestemmelser for utforming og plassering av parkeringstilbud for både bil og sykkel.

Det faglige grunnlaget for parkeringsstrategien og parkeringsveilederen er nærmere beskrevet i et eget kunnskapsgrunnlagsdokument. Kunnskapsgrunnlaget beskriver muligheter og utfordringer med dagens parkeringssituasjon, og drøfter hvordan parkeringspolitiske virkemidler kan bidra til å styre areal- og transportutviklingen i retning av målene fra Kongsvinger 2050- strategien.

Parkeringsstrategien med veileder er utarbeidet i en prosess med befolkningen, politikere, eiendomsutviklere og ulike interessentgrupper.

1. PARKERINGSSTRATEGI

1.1 Innledning

Parkeringsstrategien gir en beskrivelse av hvordan parkeringsmessige virkemidler skal brukes for å styre areal- og transportutviklingen i Kongsvinger i tråd med langsiktige målsetninger fra Kongsvinger 2050- arbeidet og kommuneplanens arealdel.

Til sammen er det ca 4000 allment tilgjengelige parkeringsplasser i sentrumsområdet i Kongsvinger. Av disse forvaltes ca 1000 plasser, eller ca 25 % av det samlede tilbudet av Kongsvinger kommune. De resterende parkeringsplassene tilbys av private grunneiere, og forvaltes av private parkeringsoperatører.

Parkerings situasjonen i Kongsvinger, og spesielt i sentrumsområdet, vil endre seg som følge av fortettingsstrategien til kommunen og lavere dimensjonerende tall for parkering.

Parkeringsstrategien ser derfor spesielt på hvordan parkeringstilbudet på sikt kan innrettes for å sikre fortsatt god tilgang på korttids parkering for besøkende til sentrum.

1.2 Mål for parkeringsstrategien

Gjeldende parkeringsstrategi for Kongsvinger, ble fastsatt som en del av arbeidet kommunedelplan for sentrum i 2007.

Målene for areal- og transportutvikling er senere tilpasset og spisset. Blant annet har Kongsvinger kommune gjennom behandlingen av Kongsvinger 2050- strategien vedtatt at nullvekstmålet for biltrafikk skal ligge til grunn for langsiktig utvikling. En revidert parkeringsstrategi skal tydeliggjøre hvordan parkeringspolitikken kan innrettes for å understøtte målet om et levende og attraktivt sentrum og bidra til at vi oppnår målsettingene om endret reisemiddelfordeling.

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 rimelig 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.

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 oppholde seg samt 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 utdyper følgende tilleggsmål 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.

1.3 Sikre en funksjonell parkeringsordning med god tilgang på besøksparkering og reduksjon i arbeidsparkering sentralt i bysentrum

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. For de som er avhengige av å kunne bruke bil til og fra jobb, bør parkeringsarealer legges til i randsonen av sentrum.

1.3.1 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 kantsteinsparkering (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. Det er også viktig å ha en bredde i kantparkeringstilbudet, med både gratis plasser med kort opphold og avgiftsplasser der man kan stå noe lenger.

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 letekjøring.

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 som bør vurderes 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.
- Innføre maks 3 timers parkering på kommunale gateparkeringsplasser med avgift for å sikre sirkulasjon.
- Endre betalingsordningen på utvalgte sentrale kommunale plasser der det tilbys heldags parkering til timesbetaling.
- Innføre 1 times gratis parkering på utvalgte sentrale kommunale plasser for å sikre et mer enhetlig system med resten av sentrum
- Tilrettelegge for langtidsparkering for arbeidsreiser i randsonen av sentrum
- Fjerne muligheten for gratisparkering på uregulert gategrunn i sentrum.
- Etablere flere parkeringsplasser for sykkel på sentrale punkt i sentrum.

1.3.2 TILTAK PÅ LENGRE SIKT: VIRKNINGER AV PARKERINGSNORMER OG BESTEMMELSER

Arealutviklingsmulighetene som fastsettes gjennom revisjonen av kommuneplanens arealdel og 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 virksomheter over en viss størrelse pålegges å utarbeide mobilitetsplaner som en del av påkrevd planmateriale ved etablering. 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 sykkel.

1.3.3 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 antall plasser som skal reserveres til forflytningshemmede. Kravene fremgår av veiledningsdelen i dette dokumentet.

1.3.4 SIKRE EN VELFUNGRENDE 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>.

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.

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.

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.

1.4 Parkeringspolitikken bidrag til miljøvennlig transport

Elbiler/ nullutslippkjøretøy

Elbiler og andre nullutslippkjøretøy (per i dag hydrogenkjøretøy) har en rekke avgiftsmessige fordeler som skal legges til rette for økt overgang til disse framfor biler som går på fossile drivstoff. Selv om el- biler og andre nullutslippkjøretøy ikke bidrar til lokalt CO₂- utslipp eller andre klimagassutslipp, bidrar de til andre lokale utfordringer, slik som kjøproblematikk og trafikksikkerhet. Det er derfor viktig at også nullutslippbiler betaler for å parkere i Kongsvinger.

Stortinget har vedtatt at maksimalt halv avgift kan kreves for parkering med nullutslippsbiler. Vedtaket har per januar 2019 ikke blitt effektivisert gjennom ny forskrift, men når denne er klar vil dette få konsekvenser for avgiftsinnkrevningen i Kongsvinger.

Parkeringsforskriften sikrer med visse unntak at både private og offentlige tilbydere av allment tilgjengelig parkering skal tilby lademulighet for el- bil. Parkeringsnormen for Kongsvinger sikrer at utbyggere av nye boligbygg legger til rette for etablering av ladepunkt ved alle nye parkeringsplasser (se kapittel 2.2.3).

Bildeling

Kongsvinger kommune er åpen for at bildeling kan bli en mer utbredt løsning for å dekke transportbehov uten å eie egen bil. Kommunen åpner for utleie av kommunale parkeringsplasser til å dekke behovet for oppstillingsplass for biler som inngår i allment tilgjengelige bildelingsordninger.

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 tettstedsområdet 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 og utforming av sykkelparkeringstilbudet (se kapittel 2.2.7).

1.5 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. Det anbefales at frikjøpsbeløpet økes til kr 220 000,-, tilsvarende erfaringstall for omtrentlig kostnad for parkeringsplasser i enkle parkeringsanlegg over bakkenivå.

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.

1.6 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 parkeringsvirksomhet på private områder i et eget aksjeselskap.

2. PARKERINGSVEILEDER

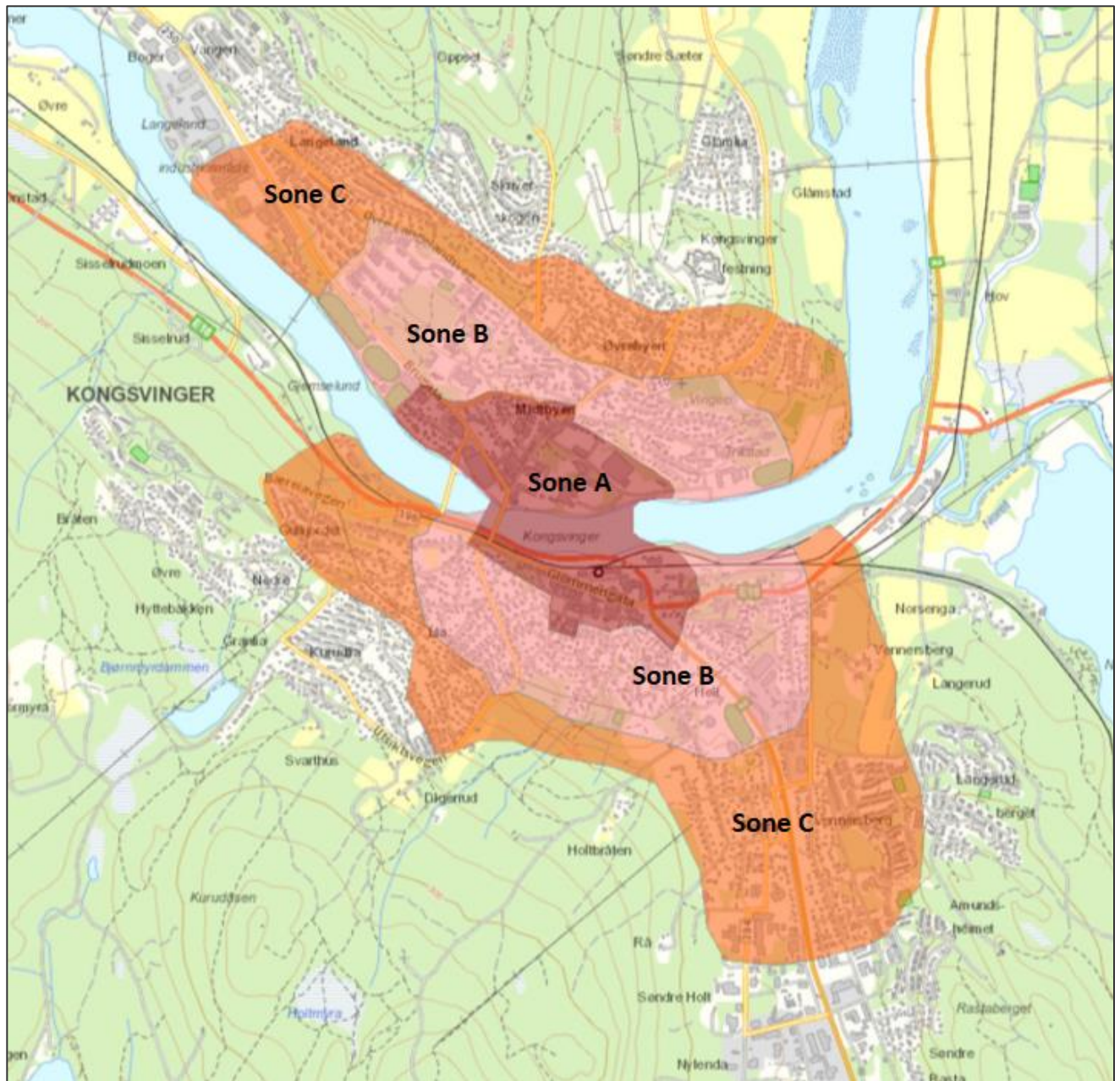
Parkeringsveilederen gir konkrete bestemmelser og retningslinjer om parkering ved nybygging og omregulering. Dokumentet er en del av kommuneplanens arealdel, og skal legges til grunn for framtidig behandling av reguleringsplaner og byggesaker.

2.1 Soneinndeling for Kongsvinger

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 sykkelavstand fra de samme punktene, mens sone D er resten av kommunen.

- **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 1: Soneinndeling for parkeringsnormer i Kongsvinger

2.2 Krav til antall parkeringsplasser

Parkeringsbestemmelsene kommer til anvendelse ved nybygg, hovedombygging, tilbygg/påbygg eller ved endret bruk av eksisterende bygninger.

For andre formål enn de som er angitt skal krav til parkering fastsettes i hvert enkelt tilfelle.

Parkeringsnormene må vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle, og bl.a. sees i lys av virksomhetens plassering i forhold til områdets funksjon, kollektivtilbud, arbeidsplassintensitet, befolkningstetthet og potensial for overlapping/sambruk med andre virksomheter.

Tabell 1: Parkeringskrav for bolig og næring

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.

For skoler, forsamlingshus, hotell og andre typer bebyggelse som ikke er nevnt i tabellen skal behovet vurderes særskilt i dialog med kommunen.

2.2.1 PARKERINGSPLASSER FOR 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 utover 200 plasser
- I sone A og B skal det alltid etableres minst én HC-plass knyttet til kontorbygg og forretnings- /servicebygg.

2.2.2 VARELEVERING

For ny bebyggelse og ved bruksendring skal det planlegges og sikres tilstrekkelig areal for varelevering. Vareleveringsløsninger skal utformes slik at de ivaretar trafiksikkerhet og slik at varelevering kan gjennomføres uten vesentlig konflikt med øvrig trafikk.

Vareleveringsløsning skal være etablert og godkjent av kommunen før ny bebyggelse/ bebyggelse med endret bruksformål tas i bruk.

Som en retningslinje til planbestemmelsen skal det vises til at løsningen skal være i samsvar med Bransjestandard for varelevering - <https://luks.no/bransjestandard-for-varelevering-bvl>.

2.2.3 ELBILPARKERING OG LADING

Parkeringsplasser i nye boligbygg skal ha nødvendig elektrisk infrastruktur for lading framført til hver parkeringsplass, med tilstrekkelig kapasitet. Det stilles ikke krav til opparbeiding av de enkelte plassene for elbillading.

2.2.4 FRIKJØP

Innenfor sone A og B tilbyr Kongsvinger kommune frikjøpsavtale *i henhold til plan- og bygningsloven §§ 11-9 og 28-7*, som utbyggere kan søke om å ta del i. Hele eller deler av parkeringskravet utledet av parkeringsnormen kan frikjøpes.

Frikjøpsbeløpet fastsettes av kommunestyret.

2.2.5 SAMBRUK AV PARKERINGSPLASSER

For boligprosjekter hvor det etableres løsninger for delt mobilitet (eks. bil- og sykkeldeling) kan det i reguleringsplan vurderes redusert krav til parkeringsplasser.

Ved sambruk og fellesløsninger for kontor, forretning, industri og annen type bebyggelse kan kommunen redusere parkeringskravet hvis fordelene med sambruk kan sannsynliggjøres - for eksempel ved at virksomheter har besøkende til forskjellige tider på døgnet.

Slik form for sambruk må oppfylle følgende vilkår:

- Avtale om parkeringsanlegg utenfor egen eiendom må være tinglyst.
- Parkeringsanlegg skal være permanent og i samsvar med vedtatt arealplan.
- Parkeringsanlegg skal være bygget, eller under bygging.

Parkeringskravet kan reduseres inntil 20 %.

2.2.6 UTFORMING OG PLASSERING AV BILPARKERING

Parkeringsplasser skal dimensjoneres og utformes i henhold til Statens vegvesens krav, som beskrevet i håndbok N100. Parkeringsplasser for forflytningshemmede skal utformes i henhold til beskrivelse i parkeringsforskriften.

Utbyggingsprosjekter skal dekke parkeringsbehovet på egen grunn eller ved etablering av felles parkeringsløsninger for flere prosjekt. Parkering skal fortrinnsvis plasseres i egne parkeringsanlegg over eller under bakken.

Ved opparbeidelse av større overflateparkeringsplasser, skal parkeringsplassen deles opp med grøntanlegg.

Parkeringsplasser kan enten oppføres på eget område eller på andre områder i nærheten innen maks 300 m gangavstand. Unntak er parkering for forflytningshemmede, som skal legges så nært inngang som mulig.

Ligger parkeringen utenfor eget område, skal det legges fram en tinglyst erklæring som sikrer varig bruk av plassene. Det stilles krav om at tinglyst rettighet har en varighet på minimum 20 år for å sikre at løsningen har varig virkning. For parkering i fellesanlegg kan det legges til rette for fleksibel bruk av plassene.

Parkeringsanlegg tillates anlagt under bakken innenfor alle byggeområder, og over eller under bakken i sone A og B. Dette forutsetter at anlegget kan dokumenteres å være i overensstemmelse med samlet plan for framføring av kommunal infrastruktur og ledninger.

Lokalisering av større parkeringsanlegg skal skje i nær tilknytning og mest mulig direkte adkomst fra samlevegnettet.

Det tillates ikke å etablere allment tilgjengelig parkering på åpne, ubebygde tomter som er avsatt til utbyggingsformål.

2.2.7 UTFORMING OG PLASSERING AV SYKKELPARKERING

Arealformål	Krav
Bolig	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Minst 25 % av sykkelparkeringsplassene skal ha overbygg med tett tak. • Det skal være mulighet til å låse sykkelen 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.

<p>Offentlig sted i byen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 trolknytning til parkeringen.
<p>Skoler og barnehager</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alle sykkelparkeringsplasser bør ha overbygg med tett tak • Det skal være mulighet til å låse sykkel 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.