



SKAL BEHANDLES I Utvalg	Møtedato	Saksnr
Formannskap	18.09.2019	099/19
Kommunestyret		

Saksbeh.: Hilde Nygaard	Arkivsaknr.: 19/677
-------------------------	---------------------

## Helhetlig parkeringsstrategi og parkeringsveilder for Kongsvinger kommune - sluttbehandling og vedtak

### Vedlegg:

Parkeringsstrategi med parkeringsveileder 110919  
Helhetlig parkeringsstrategi - Faglig grunnlag, 110919  
Samlet oversikt høringsinnspill med rådmannens vurderinger, 110919

### Rådmannens INNSTILLING

1. Parkeringsstrategi med parkeringsveileder, datert 11.09.2019, vedtas.
2. Ny parkeringsstrategi med parkeringsveileder erstatter parkeringsstrategi i sentrumsplanen, vedtatt av kommunestyret 30. august 2007.
3. Parkeringsstrategi med veileder legges til grunn for Kommuneplanens arealdel 2019-2030.
4. Det fremmes en sak til politisk behandling i november, hvor innføring av følgende tiltak konkretiseres og vurderes nærmere:
  - a. Innføre maks 3 timers parkering på kommunale gateparkeringsplasser med avgift for å sikre sirkulasjon.
  - b. Endre betalingsordningen på kommunal plass i Teatergata der det i dags tilbys heldagsparkering til timesparkering
  - c. Innføre 1 times gratis parkering på kommunal plass ved Bedehuset og ved Teatergata, inkludert gjennomgang av takstene og periode for innkreving.
  - d. Justering av beløpet for frikjøp

### Saksopplysninger:

Hensikten med parkeringsstrategien med parkeringsveileder er å fastsette rammer for hvordan parkeringsmessige virkemidler kan brukes for å styre areal- og transportutviklingen i Kongsvinger i tråd med langsiktige målsetninger fra Kongsvinger 2050-arbeidet og kommuneplanens arealdel.

Parkeringsstrategien tar for seg de parkeringspolitiske målene, hovedgrepene i virkemiddelbruken og begrunnelsen for dem. Parkeringsveilederen gir konkrete bestemmelser og retningslinjer om parkering ved nybygging og omregulering.

Hensikten med denne politiske saken er å ta stilling til om forslag til parkeringsstrategi med

parkeringsveileder skal vedtas.

### Høring og offentlig ettersyn

Parkeringsstrategien med veileder ble i samsvar med formannskapetets vedtak 6.3.2019, sak 021/19, lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 15.3.-1.5.2019. I høringsperioden ble det gitt en orientering om parkeringsstrategien på det åpne møtet om arealdelen 23. april 2019.

Det er mottatt 11 uttalelser til selve høringen på parkeringsstrategien. I tillegg har 8 uttalelser kommet som en del av høringen på kommuneplanens arealdel. Samlet fordeler disse seg som følger

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

Alle innspillene er oppsummert og kommentert i et eget vedlegg som følger saken. I saksframlegget redegjøres det for de mest sentrale temaene i høringen og rådmannens vurdering og anbefalinger rundt dette.

### **Vurdering:**

#### *Mål for parkeringspolitikken og prioritering mellom besøkparkering og ansattparkering*

Følgende parkeringspolitiske mål ble foreslått i strategidokumentet som ble sendt på høring:

- 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 ble det foreslått noen tilleggs mål som utdyper disse målene:

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

Høringsinnspillene støtter i stor grad opp under de parkeringspolitiske målene som lå i høringsutkastet. Flere er opptatt av å finne den gode balansen mellom det å sikre et godt bymiljø, styrke bærekraftig mobilitet og biltilgjengelighet i regionsenteret. Rådmannen mener målene som ligger i forslaget balanserer dette på en god måte, og anbefaler at målene opprettholdes slik de ble lagt fram i høringen.

Rådmannen opplever også at det i stor grad er enighet om at bruk av parkeringspolitikk som restriktivt tiltak for å redusere bilkjøring, i hovedsak må 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.

#### *Strategi knyttet til kommunens parkeringsarealer*

1. Som omtalt i parkeringsstrategien forvaltes ca. 25% av det registrerte parkeringstilbudet i sentrum av Kongsvinger kommune. Dette er en kombinasjon av kantparkering langs offentlig

- veg eller på åpne plasser eid av kommunen.
- 2.
3. For å følge opp intensjonen om å legge til rette for besøksparkering har Kongsvinger kommune på kort sikt mulighet til å tilpasse reguleringen av parkeringsplasser som tilbys i egen regi slik at disse plassene blir tilgjengelig for kortere besøk, men ikke blir attraktive for langtidsparkering.

### Strategi kantparkeringsplasser

Kantsteinsparkering er viktig for korte besøk i forbindelse med handel, service og andre tjenester i sentrum. I tråd med flere høringsuttalelser er rådmannen opptatt av at kantsteinparkeringen bør ha et prisnivå og/eller en tidsregulering som sikrer god rullering, og at det blir lett å finne parkeringsplass. Tiltak som sikrer god rullering vil også motvirke at kantsteinparkeringsplasser brukes til heldags arbeidsparkering. Dette er et prinsipp som flere høringsuttalelser støtter. Rådmannen er også opptatt av å ha en bredde i kantparkeringstilbudet, med både gratis plasser med kort opphold og avgiftsplasser der man kan stå noe lenger.

I tråd med utkast til parkeringsstrategi anbefaler rådmannen at det opprettholdes 30 minutters gratis parkering på de kantparkeringsplassene som har det i dag. Dette gjelder i hovedsak Glommengata, Brugata og utenfor Epabygget i Markensveien. Utenfor Europris i Markensveien er det i dag 1 t gratis parkering. Rådmannen foreslår at denne også reguleres til 30 min gratis parkering. Dette vil være positivt for de som har korte ærend, og man vil da ha samme prinsipp på alle kommunale kantparkeringsplasser som er gratis. De som har behov for å stå i inntil 1 time har nå mulighet til å stå 1 time gratis foran Storhallen eller på Markensplassen med de nye reguleringer som der er innført. Dette vil øke kapasiteten på kantsteinparkeringen, noe som er positivt for handelsnæringen på gateplan.

For å ha en bredde i tilbudet anbefaler rådmannen å videreføre kantsteinparkering med avgift der dette er innført. Noen av disse plassene har imidlertid ikke er tidsbegrensning oppad. For å legge til rette for handlende og besøkende bør det vurderes å innføre maks 3 t parkering på kommunale gateparkeringsplasser med avgift der det i dag ikke er tidsbegrensning.

### Regulering på kommunens åpne parkeringsarealer

De åpne kommunale parkeringsplassene er også en viktig del av det samlede parkeringstilbudet i byen. De kommunale parkeringsplassene fyller pr i dag noe ulike behov. Plassene i Parkvegen, i Teatergata, Arkovegen og ved Gjemselund er alle plasser som i dag stort sett benyttes til arbeidsplassparkering. Parkeringsplassen ved Bedehuset er i større grad et tilbud som blir benyttet av folk med kortere ærend i sentrum.

Rådmannen er enig i at tilgangen på parkeringsplasser i en by som Kongsvinger er viktig for å styrke byen som et vitalt handelssenter. Det er også derfor parkeringsstrategien legger til grunn at arbeidsplassparkering bør legges til randsonen av sentrum for å sikre at de mest sentrale plassene blir tilgjengelige for handlende og besøkende. Det bør derfor opprettholdes en regulering av langtidsparkering både på Arkovegen og ved Gjemselund parkeringsplassen som gir rom for ansattparkering. Ansattparkering på Gjemselund vil også være en viktig problemstilling i den videre utvikling av Gjemselund.

Langs Teatergata er reguleringen i dag slik at dette er plasser som i stor grad benyttes av ansatte i nærområdet. Kommunen har imidlertid fått tilbakemelding på at det er utfordrende å finne ledige parkeringsplasser for besøkende til rådhuset og andre besøksmål i nærheten. Det har lenge vært diskutert hvorvidt disse plassene i stedet bør endres til parkeringsplasser med timesavgift som sikrer en større sirkulasjon på plassene. I lys av dette og intensjonene med parkeringsstrategien bør det vurderes at disse plassene gis en endret regulering som i større grad tilrettelegger for besøkende og handlende istedetfor ansattparkering.

På sikt kan det bli aktuelt å endre reguleringen ved Parkvegen, men inntil videre anbefaler

rådmannen å opprettholde reguleringen i Parkvegen slik at ansatte i nærområdet kan benytte denne.

Når det gjelder parkeringen ved Bedehuset fyller den en annen funksjon enn ansattparkering. Dette er en parkeringsplass som bør ha en regulering som legger til rette for besøkende og handlende.

#### Regulering av avgift på kommunale plasser

Diskusjonen rundt gratis parkering har vært et sentralt spørsmål i arbeidet med parkeringsstrategien, og det er kommet innspill på både 1 time og 2 timers gratis parkering.

Ved å åpne for gratis parkering i 2 timer eller mer vil de fleste som skal handle eller bruke andre tilbud i sentrum slippe å betale avgift. På den andre siden er det sannsynlig at en del vil utnytte ordningen ved å flytte bilen ved utløp av gratisperioden. Slik kan man i praksis stå gratis parkert hele dagen. Slik bruk av gratis parkeringsperiode er registrert på Kirketorget, der det er tilbudt 2 timers gratis parkering i dag. Det var også erfaringen fra Markensplassen der man i en periode hadde 2 timers gratis parkering. Her ble mange av parkeringsplassene benyttet av folk som var på jobb som flyttet bilen etter 2 timer. Resultatet var at mange av de plassene som var tiltenkt handlende ble okkupert hele dagen. Når man gikk over til 1 times gratis parkering fikk man den sirkulasjonen på parkeringsplassene som man ønsket. De samme erfaringer har man sett på parkeringsplassen ved Jernbanegata, der det også er innført gratis parkering i 1 time i stedet for 2 timer. Foran Storhallen er det også innført 1 times gratis parkering, og det samme foran Coop Extra på Stasjonsiden.

Ved Kongssenteret innført man nylig 1 times gratis parkering på sine parkeringsplasser. Også her var det en vurdering knyttet til at det var viktig å regulere lengden på gratis parkering på en slik måte at det kom de handlende til gode, og at de ikke blir brukt av ansatte i nærområdet.

Det vurderes ikke utelukkende å være positivt for handlende å legge opp til 2 timers gratis parkering som et gjennomgående prinsipp. Da er det en fare for at disse blir brukt av arbeidstakere og at man ikke får god nok sirkulasjon som kommer de handlende og besøkende til gode. I stedet bør det vurderes å innføre en ordning som gir 1 times gratis parkering. Med 1 times gratisperiode vil det være mindre aktuelt å misbruke avgiftsfritaket ved å flytte bilen for å stå der gjennom hele dagen.

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.

1 times gratis parkering, også på kommunens parkeringsplasser, vil bidra til å styrke sentrumshandelens konkurransevne. Forutsatt at det oppnås god rullering på parkeringsplassene, vil tilbud om én times gratis parkering også være positivt med tanke på å få dekket behov for varelevering.

Flere har i sine uttalelser pekt på behovet for en mer lik ordning som gjør at det blir enklere for brukerne å forholde seg til systemet. Rådmannen ser at det kan være utfordrende med ulike systemer, og at det vil være en fordel for brukerne om man tilstreber en lik ordning. På mange av de store parkeringsplassene er det som nevnt over allerede innført 1 times gratis parkering. For å få et mer enhetlig system bør det vurderes innført 1 times gratis parkering på parkeringsplassen ved Bedehuset og på parkeringsplassene ved Teatergata som er de plassene på kommunens grunn som pr i dag bør tilrettelegges for handlende og besøkende.

På sikt kan det bli aktuelt å endre reguleringen ved Parkvegen, men inntil videre vurderes det å være en god løsning å opprettholde reguleringen i Parkvegen med avgift pr dag slik at ansatte i nærområdet kan benytte denne.

Gratis parkering i 1 time har vesentlige økonomiske konsekvenser som må vurderes i kommende budsjett- og økonomiplan. Tiltaket innebærer at også gebyrregulativet må endres. Rådmannen anbefaler at det fremmes en egen sak om dette parallellt med budsjettprosessen i høst. I den

forbindelse vil det også være naturlig å ta en gjennomgang av takstsystemet for å fastsette takstene for timesparkering og heldagsparkering samt perioden for innkreving.

Rådmannen merker seg at de private plassene som nå har innført gratis timesparkering har noe ulike takster utover 1 time, og at de stort sett ligger over det som kommunen tar på sine avgiftsplasser i dag knyttet til avgift pr time. Flere av dem har også innkreving fram til kl 2000 eller hele døgnet. Saken som fremmes i forbindelse med budsjettet må også fastsette rammene for de kommunale plassene.

Foreløpige vurderinger som er gjort knyttet til inntektstapet er at kommunen vil tape ca 1 mill kr på å innføre 1 timers gratis og 1,9 mill på å innføre 2 timers gratis parkering. Det er stor usikkerhet knyttet til disse tallene. Ser en på erfaringstall fra f.eks. Kongsberg, hadde de et tap på 55% av inntektene da de innførte 1 times gratis parkering. En tilsvarende utvikling i Kongsvinger vil gi et inntektstap på 1,3 mill. Parkeringsinntektene går i dag i sin helhet til å dekke utgiftene kommunen har til drift av automatene, sommer- og vintervedlikehold av parkeringsplasser og til trafikkbetjener. Konsekvensene av å innføre gratis parkering på 1 time må derfor vurderes i budsjett- og økonomiplansammenheng, og anbefales som en egen sak i høst.

#### Rutine kartlegging

Fastsetting av prisnivå og tidsregulering bør som omtalt i parkeringsstrategien baseres på kunnskap om den reelle bruken av parkeringsplassene. I tråd med strategien anbefaler derfor rådmannen at det innføres en rutine for jevnlig kartlegging av bruken av kommunale parkeringsplasser. Takst og tidsregulering bør brukes som virkemidler for å styre at belegget ikke overstiger 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. 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.

#### Frikjøpsordningen

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.

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.

Det forventes at byggeaktiviteten i sentrum vil ta seg opp fremover. Rådmannen anbefaler derfor at man viderefører frikjøpsordningen slik at utbyggere bidrar økonomisk til offentlige parkeringsplasser i stedet for å opparbeide egne nye plasser.

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.

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. Basert på estimerte kostnader per parkeringsplass i ulike typer parkeringsanlegg over eller under bakken, foreslår rådmannen at frikjøpsbeløpet for Kongsvinger økes til kr 220 000,-. Dette tilsvarer estimert kostnad per parkeringsplass i et enkelt parkeringshus over bakkenivå. Rådmannen anbefaler at en eventuell

justering av frikjøpsbeløpet kommer som en del av gebyrregulativet knyttet til budsjettprosessen høsten 2019.

### Oppsummering av anbefalt strategi på kort sikt

Oppsummert anbefaler rådmannen at følgende tiltak gjennomføres på kort sikt for å bedre tilgjengeligheten for besøkende og handlende:

- 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 offentlige kantparkeringsplasser med gratis parkering får 30 minutters regulering.
- Fjerne muligheten for gratisparkering på uregulert gategrunn i sentrum
- Etablere flere parkeringsplasser for sykkel på sentrale punkt i sentrum.
- Tilrettelegge for langtidsparkering for arbeidsreiser i randsonen av sentrum
- Det fremmes en sak til politisk behandling i november, hvor innføring av følgende tiltak vurderes nærmere:
  - Innføre maks 3 timers parkering på kommunale gateparkeringsplasser med avgift for å sikre sirkulasjon.
  - Endre betalingsordningen på kommunal plass i Teatergata der det i dags tilbys heldagsparkering til timesparkering
  - Innføre 1 times gratis parkering på kommunal plass ved Bedehuset og ved Teatergata, inkludert gjennomgang av takstene og periode for innkreving.
  - Justering av beløpet for frikjøp

### *Tiltak på lenger sikt – virkninger av planbestemmelser og retningslinjer*

I parkeringsveilederen som er en del av parkeringsstrategien gis det konkrete bestemmelser og retningslinjer om parkering ved nybygging og omregulering. Veilederen blir en del kommuneplanens arealdel 2019-2030 som skal vedtas i egen sak. 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.

Det har kommet høringsinnspill på at kommunen burde satt enda lavere norm knyttet til næringsbebyggelse i de mest sentrale områdene, og at kravet til antall sykkelparkeringsplasser for større boliger bør øke. Normen knyttet til parkering for næringsarealer er redusert fra dagens og rådmannen vurderer at den i denne omgang ikke bør settes ytterligere ned. Normen ligger nå på samme nivå som mange sammenlignbare byer. Kravet til antall sykkelparkeringsplasser er økt i forhold til dagens norm, og rådmannen anbefaler at det ikke økes ytterligere i denne omgang.

Rådmannen foreslår imidlertid at det i bestemmelsene legges inn følgende presiseringer knyttet til utforming og plassering av 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 elsykler, til ærende i sentrum skal vurderes. Det skal også vurderes om det kan tilbys lademuligheter for elsykler i tilknytning til parkeringen. «

Norges Lastebileierforbund har kommet med innspill som skal bidra til å sikre en velfungerende varelevering. Rådmannen anbefaler at parkeringsstrategien justeres slik at man viser til bransjestandarden for varelevering, og at dette også tas inn som retningslinje i veilederen. Utover de endringer som er nevnt over anbefaler rådmannen at de forslag som lå parkeringsveilederen vedtas, og legges til grunn i kommuneplanens arealdel 2019-2030.

### *Tiltak på lenger sikt - 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, ser rådmannen at det er 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.

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 kommunal virksomhet for vilkårsarkering 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. Ved selv å forvalte parkeringsordningen, sikrer Kongsvinger kommune muligheten til å se parkeringstilbud utenfor offentlig veg i transport- og by utviklingsmessig 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.

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 besøksparkering og langtids parkeringsmuligheter.

Rådmannen anbefaler at man utreder nærmere hvorvidt kommunen skal skille ut parkeringsvirksomheten som et kommunalt aksjeselskap, og at man kommer tilbake med en politisk sak knyttet til dette.

### *Parkering i Øvrebyen*

I høringsperioden er det kommet innspill på utfordringer knyttet til parkering i Øvrebyen. 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. Innspillene fra Gamle Øvrebyen Vel tyder på at det bør tas en ny gjennomgang for å avveie de ulike behovene, og rådmannen vil ta initiativ til å igangsette denne prosessen.

### **Medbestemmelse:**

Saken er ikke drøftet med tillitsvalgte.

### **Konklusjon og oppsummering:**

Parkeringsstrategien med veileder gir rammer for hvordan Kongsvinger kommune skal regulere

parkering ved videre utvikling av både byen og den øvrige delen av kommunen. Ved å iverksette de forslagene som ligger i strategien vil det bidra til både økt fortetting, fortsatt god tilgang på parkeringsplasser for besøkende, flere som går og sykler og et mer levende og attraktivt sentrum. For å oppnå fortetting, blant annet ved at en del av dagens parkeringsplasser bygges ned, må kommunen forberede seg på å ta et større ansvar for det samlede parkeringstilbudet i byen.

Rådmannen vurderer at det reviderte forslaget til parkeringsstrategi med parkeringsveileder, balanserer de mange hensynene og interessene på en god måte, og anbefaler at forslaget til parkeringsstrategi med veileder vedtas.