

## Notat - Parkering i Kongsvinger

003	2017-03-09	Parkering i Kongsvinger	Maria Hatling	Hilde Cathrine Nygaard (KK) og Lillebill Marshall (SVV)	Maria Hatling
002	2017-03-09	Parkering i Kongsvinger	Maria Hatling Isaak Elias Bashevkin	Hilde Cathrine Nygaard (KK) og Lillebill Marshall (SVV)	Maria Hatling
001	2017-02-24	Parkering i Kongsvinger	Maria Hatling Isaak Elias Bashevkin	Christoffer Evju Eivind Jamholt Bæra	Maria Hatling
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.



## Forord

Notatet om parkering i Kongsvinger by er bestilt av Kongsvinger kommune, Statens vegvesen og Hedmark Fylkeskommune og Byen vår Kongsvinger som en forlengelse av arbeidet med konsept og strategier i Kongsvinger 2050 (K2050). Det skal identifiseres utfordringer knyttet til det videre arbeidet med parkering, og gis innspill til strategier og videre arbeid (handlingsplan). Notatet skal være et utgangspunkt for videre prosess og arbeid med temaet.

Norconsult har utarbeidet notatet i perioden januar-februar 2017 i tett samarbeid med Kongsvinger kommune og Statens vegvesen. Arbeidet har blitt utført på kort tid og det er derfor tatt utgangspunkt i foreliggende data og analyser i forbindelse med utarbeidelsen av notatet. Følgende dokumenter/analyser har ligget til grunn:

- Kartlegginger av parkering, Kongsvinger kommune (2015)
- Strategier og konsepter K2050 (utkast januar 2016)
- Trafikkanalyse, SVV/SWECO (2016)
- Temanotat: Trafikk og gatebruk, vedlegg til kommunedelplan for sentrum (2007)

I tillegg er det vist eksempler fra utvalgte strategier/utredninger knyttet til parkering i andre byer.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og hensikt

Kongsvinger kommune har gjennom flere år arbeidet med temaet parkering, og kommunen har vedtatt parkeringspolitiske mål, samt en overordnet parkeringsstrategi i kommunedelplanen for sentrum (2007).

Parkering og parkeringspolitikk vil de kommende årene spille en viktig rolle for byutviklingen. I tilknytning til byplanprosessen Kongsvinger 2050 er det utarbeidet konsept og strategier som forutsetter endringer i reisemiddelfordeling og arealbruk. Flere skal gå, sykle og reise kollektivt, og flere skal bo og jobbe i sentralt. Det skal utvikles én bykjerne i sentrum nord for å konsentrere sentrumsaktiviteten, og området vil bli et viktig målpunkt for hele regionen. I tillegg må det sikres god tilgjengelighet til knutepunktet/jernbanestasjonen for mange trafikantgrupper med ulike behov. Det er behov for en parkeringsstrategi og konkrete tiltak knyttet til parkering som bygger opp om disse intensjonene.

Det er behov for å se nærmere på utfordringer og muligheter knyttet til det videre arbeidet med parkering og etablere et bedre kunnskapsgrunnlag som man tar med seg videre. 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?

## 1.2 Konsept og strategier fra K2050, betydning for parkering

Konsept og strategier for K2050 innebærer at trafikkhierarkiet snus og de miljøvennlige transportformene gis større prioritet. Det er også et sentralt fundamentet knyttet til en mer kompakt byutvikling hvor hoveddelen av boliger, handel og arbeidsplasser lokaliseres til de sentrale delene av byen. For å nå målet om redusert trafikk gjennom sentrum er det nødvendig med en kombinasjon av flere tiltak som på den ene siden stimulerer kollektivtrafikk, sykkel og gange, og på den andre siden reduserer omfanget av biltrafikken.

### Bilparkering må ta mindre plass

Fortetting og transformasjon av områder i den størrelsesorden det er skissert, forutsetter at store deler av eksisterende parkeringsareal kan bebygges. Dette fordrer at parkeringen må bli mer arealeffektiv.

### Organisering og lokalisering av bilparkeringen må bidra til å redusere trafikk i sentrumsområdet

Miljøbelastningen fra biltrafikken gjør at folk opplever at byrommene som lite trivelig å oppholde seg i og at det ikke er så attraktivt å gå eller sykle. Skal dette endres på må biltrafikken reduseres og det må føres en bevisst arealpolitikk. Samtidig må parkeringstilbudet være oversiktlig slik at lettekjøring minimeres. Parkeringsanleggene må lokaliseres i tilknytning til hovedvegnettet for å bidra til å redusere trafikk gjennom sentrumsområdet.

### Sykkelparkering må få en fremtredende rolle i bybildet

For å få flere til å sykle, er det viktig at sykkelparkering og sykkelinfrastruktur blir synlig og tilgjengelig i bybildet. Strategier og løsninger for sykkelparkering og bilparkering må bidra til å gjøre det mer attraktivt å velge sykkelen fremfor bilen.

---

Det må være tilstrekkelig tilgang på sykkelparkeringsplasser i tilknytning til sentrumskjernen og stasjonen.

For å bygge opp under en strategi om å konsentrere hovedtyngden av sentrumshandel i en sentrumskjerne på nordsiden av elva, er det viktig å sikre god tilgjengelighet til dette området. Dette må balanseres mot behovet for å redusere biltrafikken i de sentrale bygatene. Dette krever en bevisst strategi for lokalisering av parkeringsplasser.

Stasjonsområdet skal utvikles til et velfungerende kollektivknutepunkt. Det må sikres gode og framtidsrettede løsninger for sykkelparkering og bilparkering/pendlerparkering i tilknytning til stasjonen slik at det blir attraktivt å benytte tog og buss på lengre reiser.

## 2 Kunnskapsgrunnlag

Kapitlet gir en kortfattet oversikt over relevante og utvalgte kunnskapsreferanser som har ligget til grunn for arbeidet med notatet.

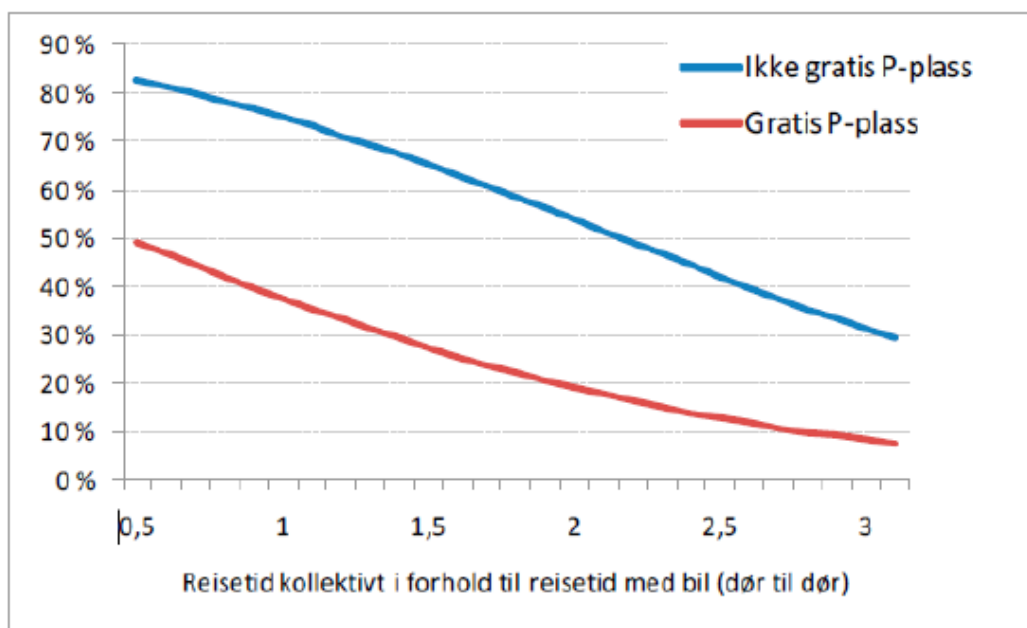
### 2.1 Parkering – virkemidler og effekter

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har nylig laget en rapport om muligheter og begrensninger knyttet til tiltak som kan inngå i en helhetlig kommunal parkeringspolitikk (TØI-rapport 1493/2016). I tillegg til denne så utførte Urbanet Analyse en undersøkelse i 2015 som tok for seg trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner (UA-rapport 64/2015). Den tar for seg mye av det samme som TØI-rapporten.

I det følgende presenteres utvalgte funn som vurderes å være relevant for Kongsvinger:

#### Parkeringstilbudet påvirker bilbruken

- Det å disponere egen parkeringsplass i tilknytning til arbeidsplassen påvirker bilholdet og bilbruken.
- Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen på arbeidsreiser er nesten halvert der det er vanskelig å parkere sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere ved arbeidsstedet.
- Hvis parkeringsplasser lokaliseres med noe avstand til boligene, reduseres fordelene ved å bruke bil fremfor mer miljøvennlige transportformer som gåing, sykling og kollektiv.



Figur 4: Sannsynlig andel kollektivreiser av motoriserte reiser til arbeid i store tettsteder etter relativ reisetid (forholdstall) og parkeringsforhold ved arbeidsstedet. Gjelder valg mellom kollektivtransport og bil (som fører). Prosent<sup>5</sup>. Hvis det tar like lang tid å reise kollektivt som å kjøre bil (verdi 1 på x-aksen) er sannsynligheten for å reise kollektivt nesten 80 prosent hvis man også må betale for å parkere mot nær 40 prosent hvis parkeringen er gratis.

Figur 1: Figuren illustrerer sammenhengen mellom gratis parkering ved arbeidsstedet og bruk av kollektivtransport. Kilde: TØI-rapport 1493/2016.

### **Avgifter reduserer bilbruken og gjør det lettere å finne plass**

- Parkeringsavgifter er et viktig virkemiddel for å redusere bilbruken. Avgifter bidrar også til bedre sirkulasjon av parkeringsplassene, noe som er viktig for de som driver handel.
- Daglig parkeringsavgift på jobben er mer effektivt for å redusere bilbruk på arbeidsreiser enn månedsbetaling.
- Avgift gir større avvisning på arbeidsparkering og kjøpesenterparkering enn sentrumparkering. Dette kan tolkes i retning av at det er større aksept for at sentrumparkering bør koste noe.

### **Ulike parkeringsnormer i og utenfor sentrum kan bidra til uønsket konkurranse**

Parkeringsnormer for næring og offentlige formål i sentrale områder og områder med god kollektivdekning er ofte mer restriktive enn i områder med dårlig kollektivdekning utenfor sentrum. Funn i TØI-rapporten viser at mindre restriktive parkeringsnormer utenfor sentrum kan bidra til konkurransefortrinn og kan føre til at disse områdene oppleves som mer attraktive for nyetableringer, sammenlignet med sentrum.

### **Parkeringssituasjonen har direkte innvirkning på lokal forurensning, støy og attraktivitet i sentrum**

Mange byer har utfordringer knyttet til fremmedparkering, letekjøring eller trafiksikkerhet i sentrumsområdene. Fremmedparkering i gater og veger der parkeringsadgangen ikke er regulert, medfører problemer for nærmiljøet i form av økt trafikk og vanskeligere parkeringstilgjengelighet. Organisering av parkeringstilbudet og avgifter må gjøres på en slik måte at det bidrar til å redusere lokal forurensning og støy fra biltrafikken, noe som igjen bidrar til et mer attraktivt sentrumsområde. TØIs rapport fremholder at «Gjennom bevisst planlegging og regulering kan parkeringspolitikken begrense bilbruk og skape mer trivelige og attraktive sentrums- eller boområder. De nære omgivelsene kan bli mer trafiksikre når bilen ikke lenger får parkere overalt. Dette kan skje ved å samle parkeringen i anlegg utenfor sentrumsområdene, reservere parkering til bosatte eller benytte avgift for å styre bruken». Uregulert parkering i sentrumsgatene bør derfor ikke forekomme.

### **Avstand fra parkeringsplass til målpunkt påvirker parkeringsplassenes attraktivitet**

Urbanet Analyses rapport<sup>1</sup> konkluderer med at letetid etter p-plass og gangtid fra p-plass er langt mer belastende enn reisetid. På reiser til handlesenter oppleves gangtiden nesten fire ganger så belastende som reisetiden. For arbeidsreiser og sentrumsreiser oppleves gangtid fra p-plass henholdsvis 2,3 og 2,8 mer belastende enn reisetiden.

---

<sup>1</sup> UA-rapport 64/2015.

## 2.2 Parkeringsstrategi for Gjøvik

I forbindelse med arbeidet med byutviklingsstrategien Gjøvik 2030 har Gjøvik kommune i samarbeid med Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og byen vår Gjøvik<sup>2</sup> utarbeidet en parkeringsstrategi. Strategien omtaler flere tema som er aktuelle også i Kongsvinger. I det følgende presenteres et utvalg av tema/problemstillinger.

### Gammel og ny parkeringspolitikk

Gammel parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ikke en rettighet
Etterspørselen er gitt	Etterspørselen er elastisk (avhengig av antall plasser og pris)
Flere plasser er bedre	For mange plasser er like galt som for få
Greit at kostnadene for parkering skjules	Brukerbetaling som reflekterer kostnadene. Dyrt når nødvendig
Tradisjonelle løsninger foretrekkes	Innovasjon – nye løsninger
Parkeringsstyring er siste utvei	Avansert parkeringsstyring for å fremme effektivitet og redusere potensielle problemer
Parkering bør prises slik at plassene utnyttes fullt ut	Parkering bør prises slik at det alltid er noen ledige plasser
Tidsbegrensninger for å bedre tilgjengeligheten til parkering (dvs. sikre turnover)	Bruk av prismekanismen for å øke tilgjengeligheten til parkering (dvs. sikre turnover)

*Tradisjonell og aktuell syn på parkering (Kilder: Virke og liveability.no)*

*Tabell 1 illustrerer hvordan holdninger knyttet til parkering har endret seg. Kilde: P-strategi for Gjøvik.*

### Regulerende parkeringspolitikk

Et sentralt spørsmål i forbindelse med parkeringsstrategien for Gjøvik har vært om parkeringspolitikken skal være et restriktivt eller et regulerende virkemiddel. Et overordnet mål for byutviklingen i Gjøvik har vært at «sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk». Konklusjonen fra rapporten er at parkeringspolitikken for Gjøvik sentrum først og fremst skal ta sikte på å regulere, eller «rydde opp» i et sammensatt og lite oversiktlig parkeringsregime.

### Tydlig filosofi knyttet til innstramminger i parkeringspolitikken eller fjerning av parkeringsplasser

Gjennom arbeidet med parkeringsstrategien i Gjøvik er det identifisert et behov for å synliggjøre sammenhenger mellom tiltak knyttet til innstramminger i parkeringspolitikken eller fjerning av parkeringsplasser og de positive virkningene dette vil ha for byen/bymiljøet. Filosofien går ut på at dette primært skal gjøres «for å skape trivelige gateløp, byrom og plasser, øke framkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende samt gi mulighet for utbygging på åpne arealer».

Filosofien som er brukt i Gjøvik bør også være aktuell for Kongsvinger og vil kunne skape større aksept i befolkningen for tiltakene som gjennomføres,

<sup>2</sup> Handelsstanden, gårdeiere, CC Gjøvik, kommunen og Oppland Arbeiderblad



## 2.3 Parkeringsstrategi for Haugesund

Haugesund kommune og Haugesund parkering AS utarbeidet en parkeringsstrategi i 2015. Strategien er interessant å trekke frem på grunn av ambisiøse normer for sykkelparkering og prinsipper om dynamisk prising/avgiftsnivå på bilparkering basert på informasjon om variasjon i parkeringsetterspørselen.

### Planlagt overkapasitet på sykkelparkeringsplasser

Det anbefales at antall sykkelparkeringsplasser bestemmes ut fra den mest optimistiske sykkelandelen i fremtidige reisemiddelfordelingsscenarier. Som hovedregel foreslås 25 % overkapasitet, for å gi rom for gradvis økning i behovet. Som tabell 2 viser er det foreslått en parkeringsnorm for sykkel som er høyere enn parkeringsnormen for bil.

	Sone 1, Sentrumskjernen				Sone 2, Øvrige sentrum og transformasjonsområder			Sone 3, Midtre sone		
	Dagens	Arbeid	Gjester	Alternativ	Dagens	Arbeid:	Gjester:	Dagens	Arbeid	Gjester:
Handel og service				)						
Parkeringsbeh. fra beregning		0,2	0,7-1,1			0,2	0,7-1,1		0,2	1,1
Norm bil	0 (min)	0,9 (fast)		0	1 (min)	min 0,9 - maks 1,30		2 (min)		maks 1,30
Sykkelnorm	2 (min)	2 (min)			2 (min)	2 (min)		0		2 (min)
Dagligvarer under 800m <sup>2</sup>										
Parkeringsbeh. fra beregning		0,2	2,2-2,7			0,2	2,2-2,7		0,2	2,2-2,7
Norm bil	0 (min)	0,9 (fast)		0	1 (min)	0,9 (fast)		2 (min)		maks 3,0
Sykkelnorm	2 (min)	3			2 (min)	3 (min)		0		3 (min)
Kontor og annen næring										
Parkeringsbeh. fra beregning		1,1	0,1			1,1	0,1		1,1	0,1
Norm bil	0,5 (min)	min 1,0 - maks 1,2		0	1 (min)	min 1,0 - maks 1,2		2 (min)		maks 1,2
Sykkelnorm	2 (min)	3 (min)			2 (min)	3 (min)		0		3 (min)

Tabell 2: Tabell som viser foreslått parkeringsnorm i parkeringsstrategien for Haugesund. Forslag til parkeringsnorm pr 100 m<sup>2</sup> BRA, for arealformål Handel/service og kontor, hvor forholdene i sentrum blir dimensjonerende for normtallene i hele kommunen.

### Dynamisk avgiftsnivå, inspirert av «San-Fransisco-modellen»

Parkeringsstrategien for Haugesund foreslår en dynamisk modell for regulering av avgifter, inspirert av «San Fransisco-modellen». Enkelt forklart går det ut på at avgiften settes opp i parkeringsanlegg med høyt belegg. Målet med dette er at det skal være mulig å finne plasser for de som har størst behov, og å unngå letekjøring. Motsatt kan avgiftene reduseres i et anlegg som er lite brukt, men hvor det er ønskelig at flere parker.

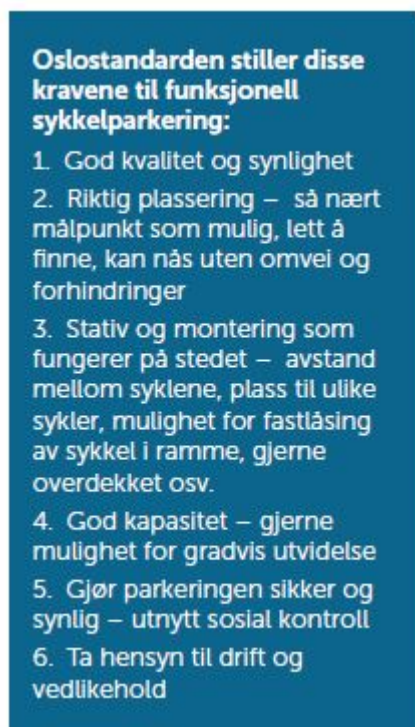
Det refereres til at Skedsmo kommune (Lillestrøm) har praktisert en forenklet variant av «San Fransisco-modellen» gjennom flere år. Erfaringene fra Skedsmo viser at det er mulig å basere seg på mindre hyppige justeringer av avgifter enn i San Fransisco. Dette muliggjør bruk av modellen uten at det er behov for avanserte teknologiske løsninger for registreringer. Det vises til at modellen brukes

for kommunens P-anlegg, og det er flere private parkeringsanlegg i samme område som har en mer kommersiell prismodell. Erfaringen er at belegget i kommunens P-anlegg er høyere enn i de private anleggene. Skedsmo kommune har opprettet et eget aksjeselskap som skal forvalte og videreutvikle parkeringstilbudet i byen.

## 2.4 Oslostandarden - sykkelparkering

Norconsult har på oppdrag fra Oslo kommune v/sykkelprosjektet utarbeidet Oslostandarden for sykkeltilrettelegging (Høringsutgave 2016). Sykkelparkering er et av flere temaer. I standarden er det formulert en rekke krav til funksjonell sykkelparkering, se Figur 2. Det legges bl.a. vekt på at sykkelparkeringen skal være synlig og godt eksponert, noe som bidrar til å skape oppmerksomhet omkring sykkel og bidrar til å bygge opp en «sykkelkultur».

Et viktig prinsipp er at sykkelparkeringen skal være lokalisert så tett på målpunktet som mulig. Syklistere er svært følsomme for avstander ved parkering av sykkelen og ønsker ikke omveier. I Syklistenes landsforenings veileder for sykkelparkering (2007) er det beskrevet at akseptabel avstand fra sykkelparkering til målpunkt avhenger av situasjonen. «Er det snakk om en mindre butikk er 5-10 meter ideelt. I andre tilfeller kan 30-50 meter aksepteres».



**Oslostandarden stiller disse kravene til funksjonell sykkelparkering:**

1. God kvalitet og synlighet
2. Riktig plassering – så nært målpunkt som mulig, lett å finne, kan nås uten omvei og forhindringer
3. Stativ og montering som fungerer på stedet – avstand mellom syklene, plass til ulike sykler, mulighet for fastlåsing av sykkel i ramme, gjerne overdekket osv.
4. God kapasitet – gjerne mulighet for gradvis utvidelse
5. Gjør parkeringen sikker og synlig – utnytt sosial kontroll
6. Ta hensyn til drift og vedlikehold

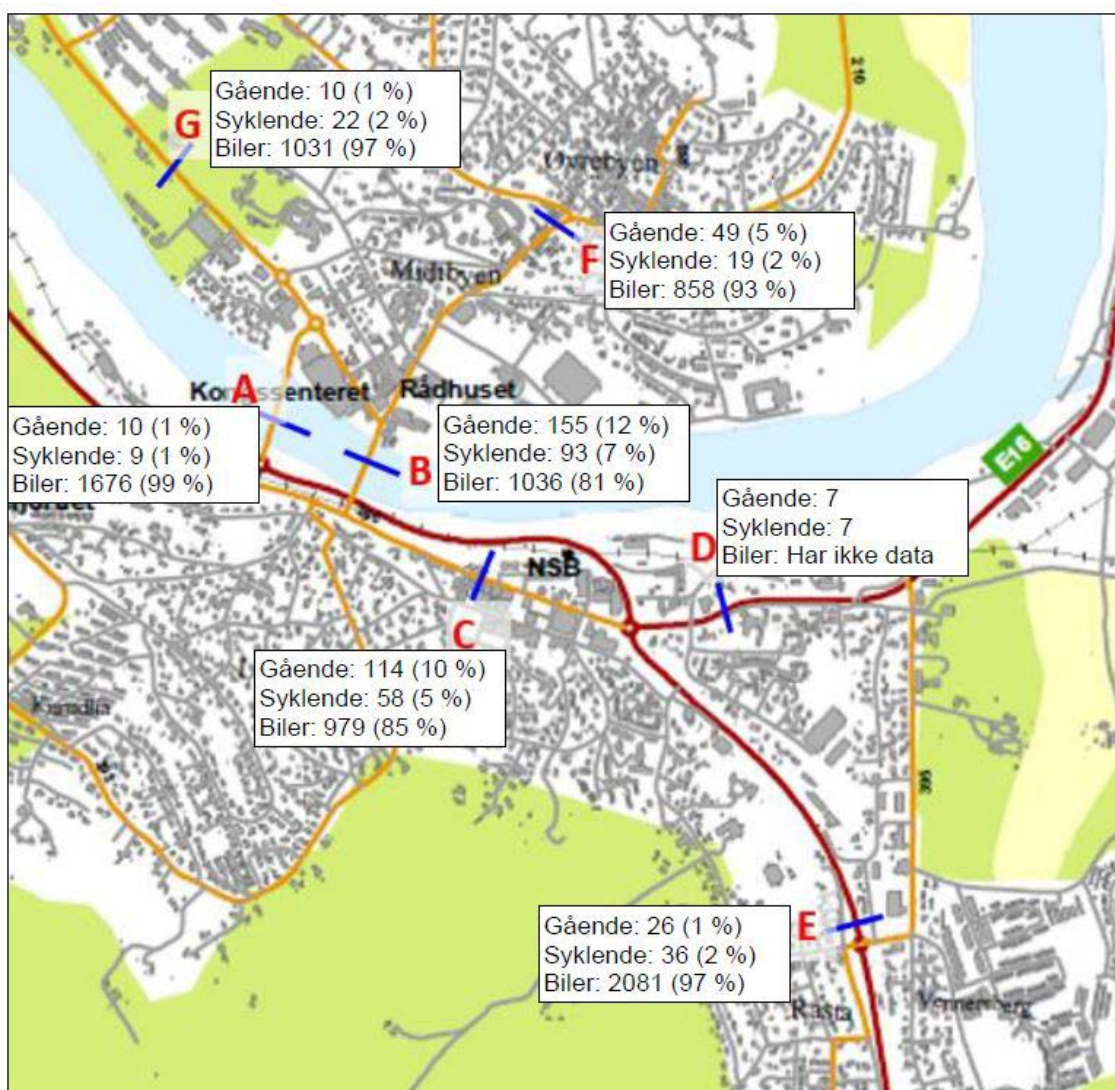
Figur 2: Krav til funksjonell sykkelparkering, hentet fra Oslostandarden (Høringsutgave, 2016)

### 3 Dagens situasjon, utfordringer og muligheter

I dette kapitlet beskrives dagens situasjon samt de viktigste behovene knyttet til endring i parkeringssituasjonen i byplankonseptet for Kongsvinger - K2050.

#### 3.1 Potensial for økt gåing og sykling

Trafikkundersøkelsen (Statens vegvesen/SWECO, 2016) viser at ca. 60% av biltrafikken i Kongsvinger i registreringstidspunktene er ren interntrafikk. Det betyr at det er mange bilturer som både starter og slutter i byområdet. Statens vegvesen har gjennomført kartlegginger som viser at store deler av byområdet ligger i gang- og sykkelavstand til Rådhusplassen (se Figur 4). Når få velger å gå eller sykle selv om de har kort avstand til sentrum/arbeidsplass, kan det tyde på at det oppleves som lettere og/eller tryggere å benytte bilen enn å gå eller sykle, og at det er potensial for at andelen gående og syklende kan økes. Dette utdypes i det følgende.

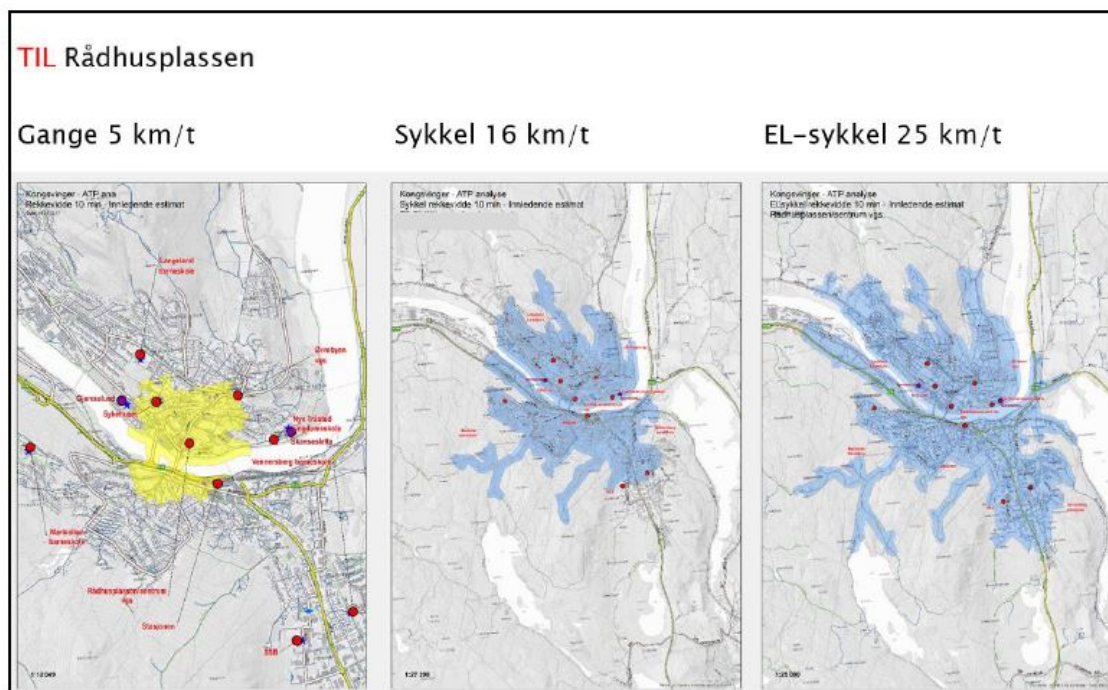


Figur 3: Antall gående, sykler og biler kl. 07-09. Kilde: Trafikkanalyse SVV/SWECO 2016.

Telling av gående, syklende og biler i Trafikkanalysen (Statens vegvesen/SWECO, 2016) gir en indikasjon på reisemiddelfordeling. Figur 3 viser resultat av tellinger gjennomført kl. 07-09 en hverdag. Det er ikke gjennomført en egen reisevaneundersøkelse for Kongsvinger, men det er grunn til å anta

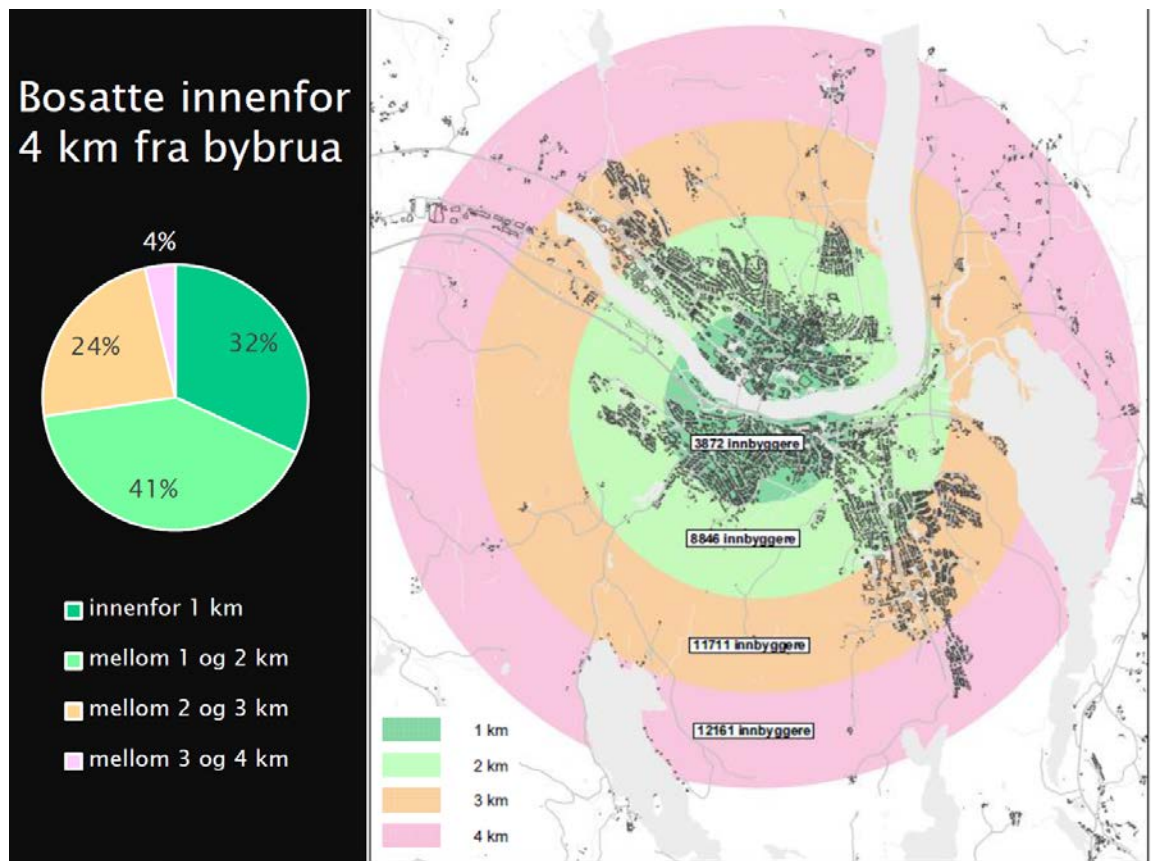
at reisemiddelfordelingen i Kongsvinger ligger omtrent på samme nivå som for mindre byer, trolig med en noe lavere gang/sykkelandel. Trafikkundersøkelsen som er gjennomført understøtter dette.

Kongsvinger er en relativt kompakt by der det burde ligge til rette for å få til en endring i reisemiddelfordelingen. Figuren under viser reiselengde fra Rådhusplassen ved 10 min gange, sykkel eller el-sykkel.

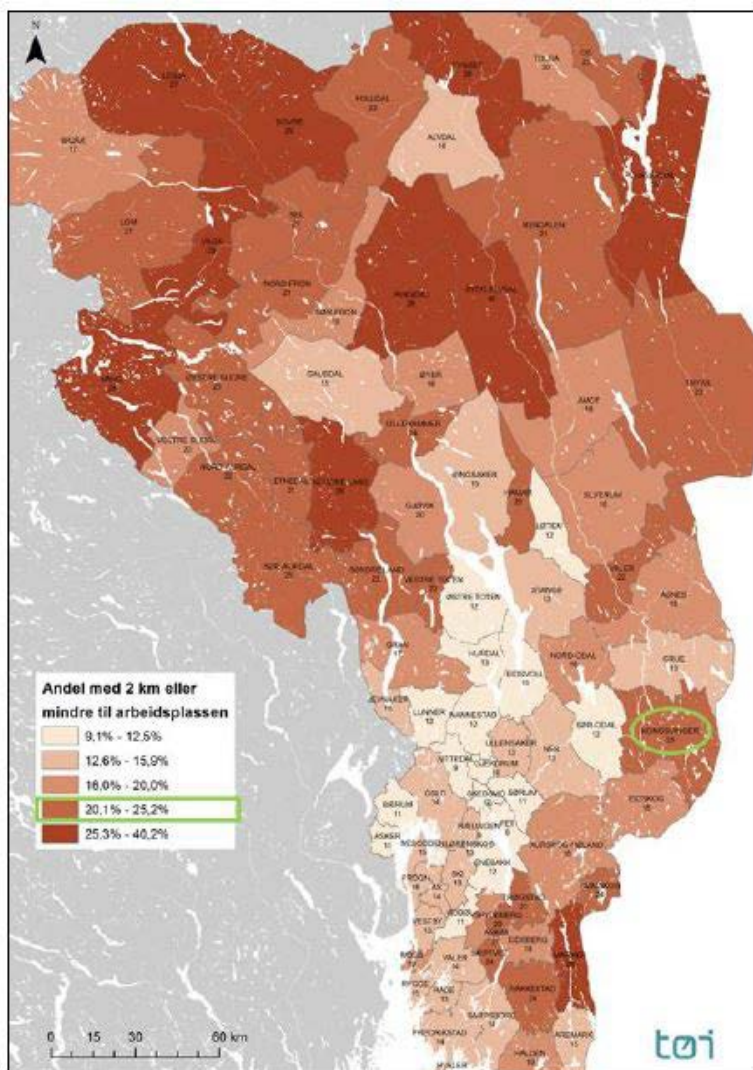


Figur 4: Kilde: Oppsummering workshop om fremtidig gang- og sykkelforbindelse 13 januar 2017, Statens vegvesen.

Også figurene på de påfølgende sidene viser at det bør være et potensial for å få til økt vekst i miljøvennlige transportformer i Kongsvinger. Som det fremgår av Figur 5, så bor nesten tre fjerdedeler (73%) av byens befolkning innenfor en 2 km radius fra Kongsvinger bru. Figur 6 viser at mellom 20,1% og 25,2% av de bosatte i Kongsvinger kommune har 2 km eller mindre til arbeidsplassen. Andelen er høyere enn for de omkringliggende kommunene.



Figur 5: Illustrasjonen er hentet fra presentasjonen Økt sykling og gåing – hva er mulighetene i Kongsvinger? Statens vegvesen, 2016.



Figur 6: Andel som har 2 km eller mindre til arbeidsplassen. Reiselengde beregnet som raskeste bilveg mellom grunnkrets for bosted og grunnkrets for arbeidssted fra SSBs registerbaserte sysselsetningsstatistikk, 4. kvartal 2013. Kilde: Figur 0.2 i TØIs arbeidsdokument 50616, september 2014.

Målet for Kongsvinger 2050 er at veksten i personbiltrafikken skal kunne tas av gange, sykkel og kollektivtrafikk. Med utgangspunkt i at antall bilturer holdes konstant, er det foreslått følgende mål for fremtidig reisemiddelfordeling:

Reisemiddelfordeling	2016	2040
Til fots	21	25
Sykkel	5	9
Kollektivtransport	5	7
Bilfører	59	51
Bilpassasjer	9	8
Annet	1	1

Tabell 3: Målsetting for fremtidig reisemiddelfordeling i K2050

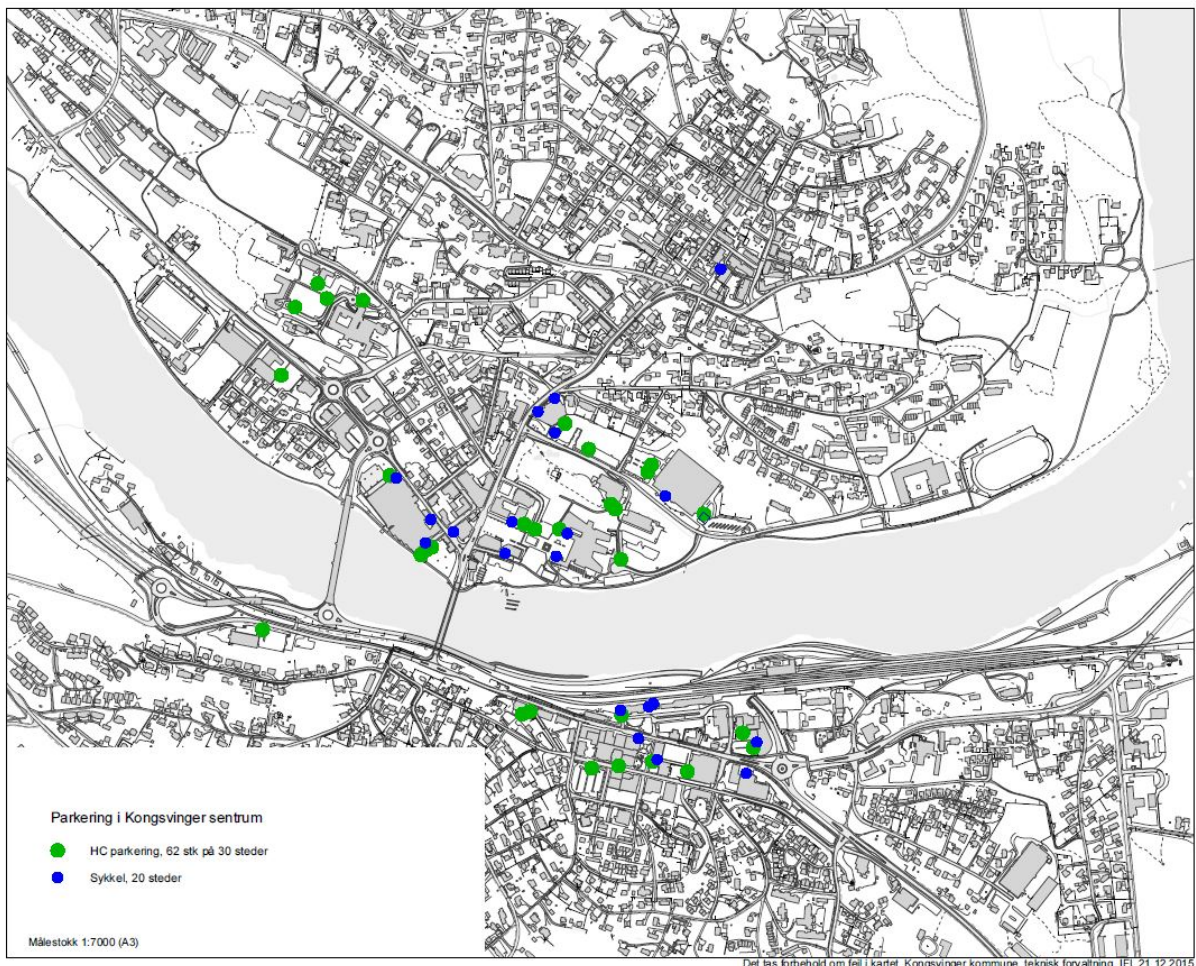
### 3.2 Utfordringsbildet

Kongsvinger kommune gjennomførte i 2015 en kartlegging av parkeringssituasjonen og Statens vegvesen/SWECO utarbeidet i 2016 en trafikkanalyse. I dette kapittelet presenteres det funn fra disse kartleggingene, samt innspill fra K2050-prosessen.

#### Sykkelparkering må få større fokus

Som beskrevet i kapittel 3.1. er det potensial for at flere skal sykle i Kongsvinger. Høyere sykkelandel fordrer økt fokus på sykkelparkering, både gjennom kunnskap om bruk av dagens sykkelparkeringsplasser og kontinuerlig vurdering av behov for nye plasser. Det krever oppmerksomhet rundt sykkelparkering i beslutningsprosessene og at sykkelparkering er synlig i gatebildet. Det ble i forbindelse med hovedplan for sykkel laget en oversikt over hvor det burde etableres sykkelparkeringsplasser i byen. Kommunen har begynt å etablere plasser på de ulike stedene, men mye gjenstår før man er i mål med dette.

Figuren under viser at det er etablert sykkelparkering 20 steder sentralt i Kongsvinger.

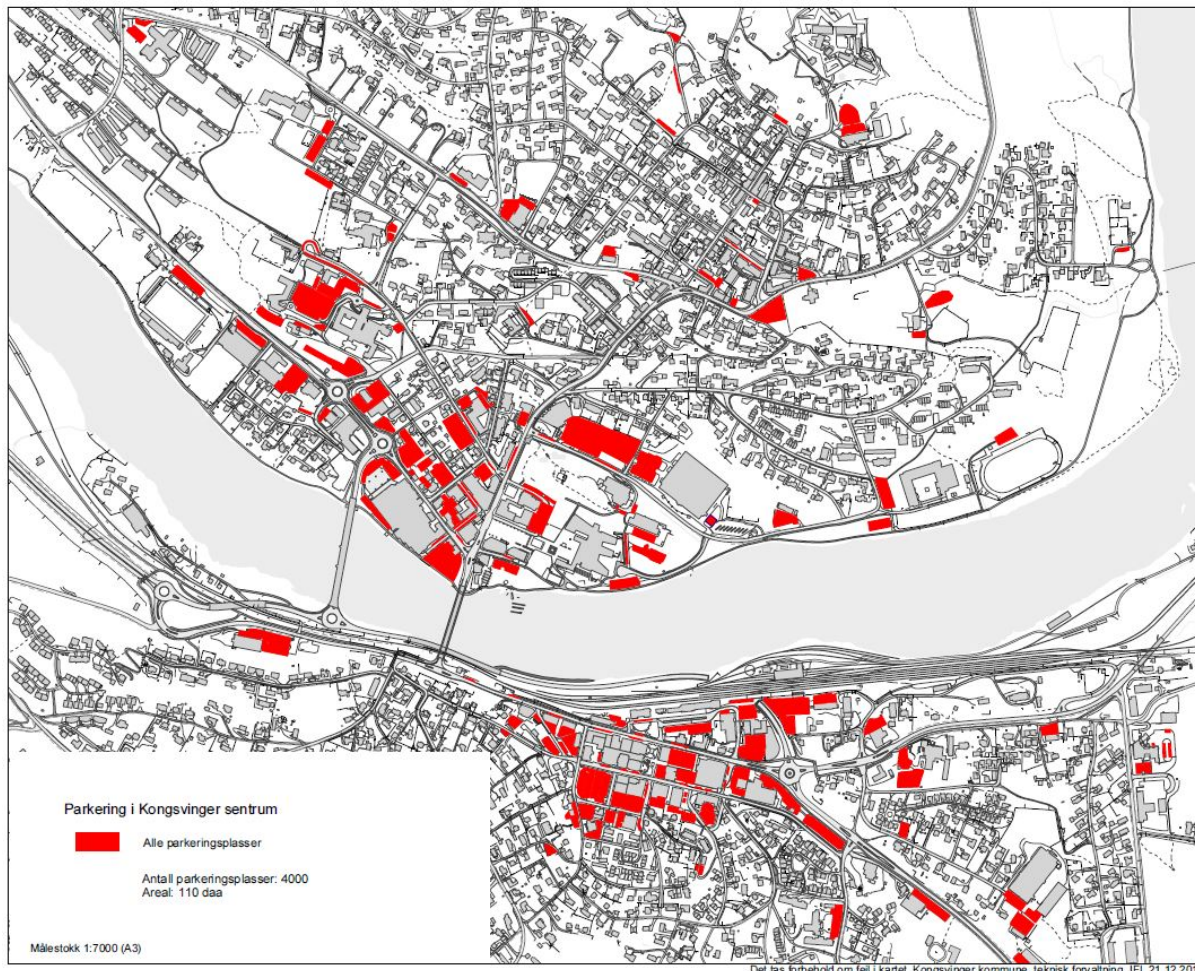


Figur 7: Sykkel og HC parkering. Kilde: Kartlegging gjennomført av Kongsvinger kommune (2015).



### Det er behov for effektivisering av parkeringsarealene for å legge til rette for fortetting i sentrum

Bilparkering opptar store arealer sentralt i Kongsvinger by. Det er registrert 7000 P-plasser i byområdet i form av overflateparkering, hvorav 4000 plasser er lokalisert i eller i tilknytning til sentrum. I sentrum og sentrumsnære områder opptar overflateparkering arealer tilsvarende 110 daa / 110 000 m<sup>2</sup>. Strategien i K2050 om fortetting og transformasjon (flere bosatte og ansatte) i sentrum og sentrumsnære områder, forutsetter at deler av parkeringsarealet i sentrum bebygges. Etablering av færre, men større P-anlegg vil bidra til en mer oversiktlig parkeringssituasjon.

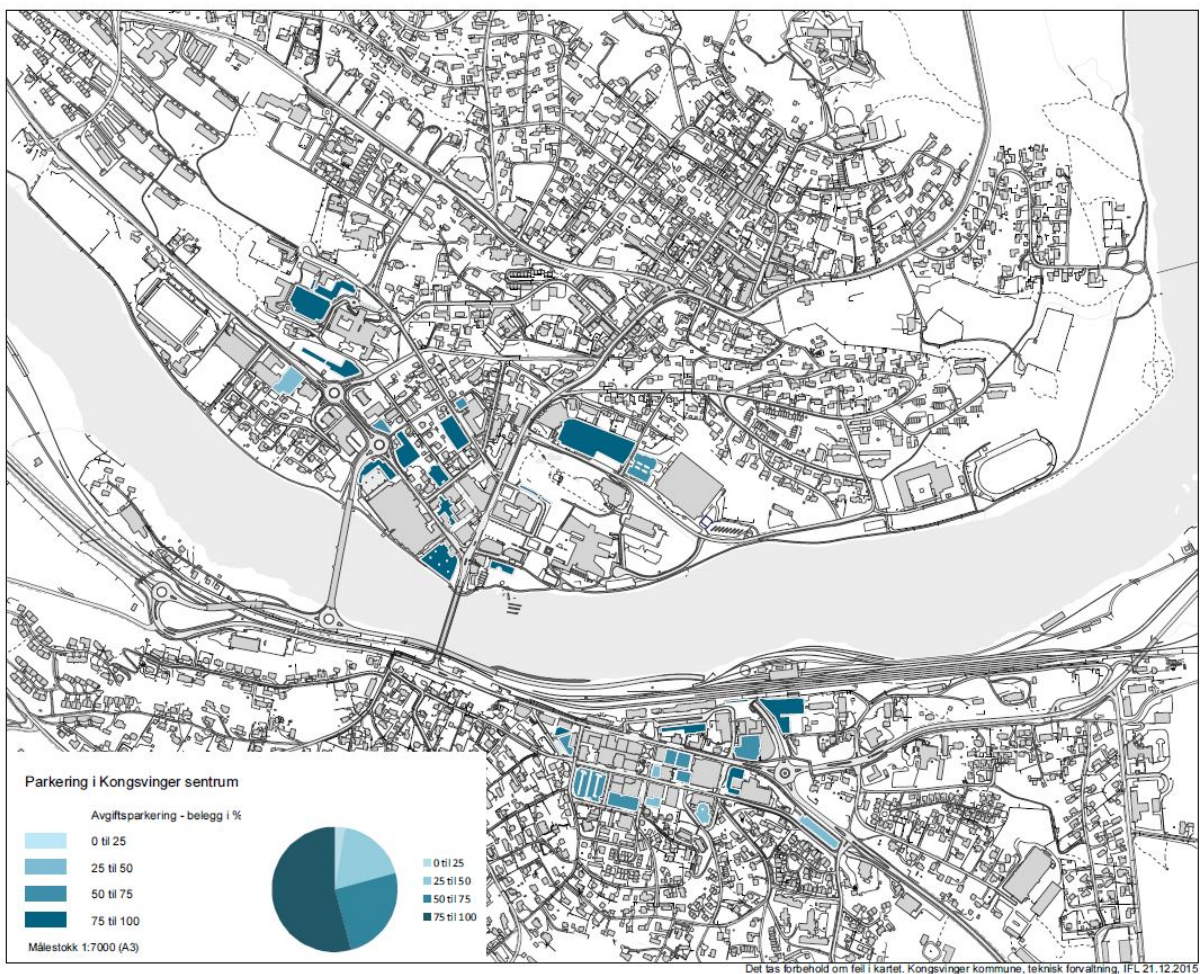


Figur 8: Parkering i Kongsvinger sentrum. Kilde: Kartlegging gjennomført av Kongsvinger kommune (2015).

**Sentrum nord: Høyt belegg og en uoversiktlig parkeringssituasjon bidrar til unødvendig letetraffikk**

Det er stor variasjon i belegg på parkeringsplassene i sentrum. Flere parkeringsplasser i sentrum nord har relativt høyt belegg på 75-100% (gjennomsnitt). Høyt belegg på parkeringsplassene bidrar antakelig til letekjøring i sentrum. Manglende skilting til parkeringsplasser fra hovedvegnettet, samt mange og små P-plasser fører trolig også til letekjøring.

Strategien om én bykjerne og styrking av sentrum nord som målpunkt for handel og service, samt styrking av regionsenteret Kongsvinger, understøtter at det i fremtiden er behov for god tilgang til bilparkering i tilknytning til bykjernen. I sentrum nord bør kapasiteten ikke bygges ned uten at det er gjort en nærmere vurdering av konsekvenser. Behovet her synes i hovedsak å være en omstrukturering og effektivisering av parkeringsarealene.



Figur 9: Gjennomsnittlig belegg på P-plassene i sentrum. Kilde: kartlegging gjennomført av Kongsvinger kommune (2015)

## Sentrum sør: Behov for en helhetlig plan

I sentrum sør viser kommunens kartlegging at belegget på parkeringsplassene er mer varierende, enkelte plasser har høyt belegg på 75-100% (gjennomsnitt), mens andre har et belegg på 25-50% (gjennomsnitt). I forbindelse med en ny reguleringsplan for stasjonsområdet er pendlerparkeringen lokalisert som i dag, øst for tunnelen på E16 kombinert med parkering langs Arkovegen. På stasjonsområdet planlegges det ny bebyggelse med parkeringskjeller. I K2050 er det foreslått å fortette med både arbeidsplasser og boliger i sentrum syd. Ut fra dagens situasjon/belegg kan en tenke seg at deler av parkeringsarealet kan bygges ned. Området vurderes å ha stort potensial for fortetting og transformasjon og områdets sentralitet og gode kollektivbetjening gir et stort potensial for høyere gang-, sykkel- og kollektivandel.

Det er behov for en helhetlig plan for utviklingen i området, og nærmere vurdering av parkeringsløsninger.

## Ulike krav til parkering i og utenfor sentrum bidrar til å gjøre det mer attraktivt for handelsnæringen å etablere seg utenfor sentrum

Kommunedelplanen for Kongsvinger sentrum (2007) fastsetter at parkeringsplasser i hovedsak skal være avgiftsbelagte i sentrum. I praksis er også store deler av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene tilknyttet handel og andre sentrumsfunksjoner avgiftsbelagt. Noe gateparkering er gratis, men tidsbegrenset. Parkeringsplasser utenfor sentrum er ikke avgiftsbelagt.

Ulike krav til parkering i og utenfor sentrum bidrar til at handelsvirksomhet (og muligens også arbeidsplasser) utenfor sentrum kan få et konkurransefortrinn sammenlignet med virksomheter som er lokalisert i sentrum. Per i dag er det god parkeringsdekning i sentrum og mange har tilgang på gratis parkeringsplass på arbeidsstedet, men dette kan endre seg i fremtiden. Det er viktig å være oppmerksom på at tilgang på parkeringsplasser også er en drivkraft som kan få betydning for hvor en virksomhet ønsker å etablere seg. En parkeringsstrategi for Kongsvinger bør derfor omhandle hele kommunen, og ikke bare sentrum. I Kongsvinger er det også en utfordring at handelsstanden konkurrerer med svenskehandelen.

## Erfaring med gjeldende parkeringsnormer

Kongsvinger kommunes erfaringer med gjeldende parkeringsnorm i sentrum viser at for høye parkeringskrav i sentrum kan gjøre det vanskelig å bygge nytt eller bygge om fordi kravet til antall parkeringsplasser er høyt. Bruksendring av eksisterende bygg fra næring til bolig har vist seg å være utfordrende, bl.a. fordi det er kostbart å innfri parkeringskravet. I noen pågående reguleringsprosesser for prosjekter som skal bygges i sentrum eller sentrumsnært vurderer derfor Kongsvinger kommune å justere parkeringskravene noe ned. I rullering av kommuneplanen bør kommunen vurderer å justere parkeringsnormen i sentrum for å bygge opp under ønsket utvikling. Gjeldende parkeringsnormer vises på de neste sidene.

### 3.1.4 Krav til bilparkering

#### Bestemmelser

For den planlagte bebyggelsen innenfor planområdet skal det legges til rette for parkeringsplasser etter følgende normer:

Virksomhet	Enhet	Antall bilplasser per enhet
Boliger		
1 - 2 roms	Bolig	0,75
3-roms	Bolig	1,0
4 roms og mer	Bolig	1,0
Forretning	100m <sup>2</sup> BRA	1,5
Kontor	100m <sup>2</sup> BRA	1,5
Hotell	100 m <sup>2</sup> BRA	1,0
Beverting	100 m <sup>2</sup>	1,0

Figur 10: Krav til bilparkering i sentrum (sentrumsplanen, 2007)

### 3.1.5 Sykkelparkering

#### Bestemmelser

I tilknytning til innganger, parkeringsarealer og/eller utomhusarealer skal det for alle utbyggingsprosjekter avsettes nødvendig plass for sykkelparkering etter følgende normer der de angitte tall er å forstå som minimum antall plasser:

Virksomhet	Enhet	Antall sykkelplasser per enhet
Boliger		
Hybel - 2 roms	Bolig	1
3-roms	Bolig	1,5
4 roms og mer	Bolig	2
Forretning	100m <sup>2</sup> BRA	2
Kontor	100m <sup>2</sup> BRA	2

Ved forretninger og kontor skal det avsettes areal til minst 2 plasser pr 100 m<sup>2</sup> areal inntil 1000 m<sup>2</sup>. Fra 1000 m<sup>2</sup> og oppover skal det avsettes areal til minst 1 plass pr 500 m<sup>2</sup> BRA.

For skoler, forsamlingshus, hotell og bevertning skal behovet vurderes særskilt.

En andel av sykkelparkeringsplassene skal være etablert før bygget tas i bruk. Antall avklares i byggesaken.

Figur 8: Krav til sykkelparkering i sentrumsplanen (2007)

**1.4.7 Krav til parkering (PBL § 20-4, annet ledd, bokstav b)**

Ved planlegging av ny bebyggelse gjelder følgende normer for opparbeidelse av parkeringsplasser for bil og sykkel:

Virksomhet	Enhet	Antall plasser per enhet	
		bil	sykkel
<b>Boliger</b>			
1 - 2 roms	Bolig	1	1
3-roms og flere	Bolig	1,5	1,5
Forretning	100m2 BRA	1,5	2
Kontor	100m2 BRA	1,5	2

BRA- bebyggelsens bruksareal beregnes med utgangspunkt i Norsk standard 3940.

For utbygging innenfor sentrumsplanområdet gjelder de normer som der er vedtatt.

Parkeringskrav knyttet til annen virksomhet skal beregnes i det særskilte tilfelle basert på gjeldende norm. Det dimensjonerende kravet fastsettes av kommunen.

Minimum 5% av plassene til ansatte og besøkende (minimum 1 plass) skal være tilpasset bevegelsehemmede. Disse skal være tydelig merket og ligge så nær inngangene til bygningene som mulig.

Utbyggingsprosjekter skal dekke parkeringsbehovet på egen grunn eller ved deltakelse i større fellesareal (maks 250 m gangavstand ) Ved opparbeidelse av større overflateparkeringsplasser, skal plassen deles opp med grøntanlegg (trær).

For fellesprosjekter/samarbeid mellom bedrifter/næringsdrivende kan kravene reduseres med inntil 20% ved dokumentert sambruk/fungerende fellesløsninger.

For omfattende tilbygg/påbygg til eksisterende bygningsmasse, slik at tiltaket samlet sett blir å regne som hovedombygging, regnes gammelt og nytt areal sammen i arealberegningen ved fastsettelse av parkeringskravene. Kravene gjøres også gjeldende ved bruksendring.

Parkeringsplassene skal være etablert før bygget tas i bruk.

Gjennom reguleringsplan kan andre bestemmelser fastsettes.

Figur 11: Krav til bil- og sykkelparkering i kommuneplanen (2009)

**Fortetting og restriksjoner i sentrum kan skape økt press på parkeringsarealer i boligområder som grenser til sentrum**

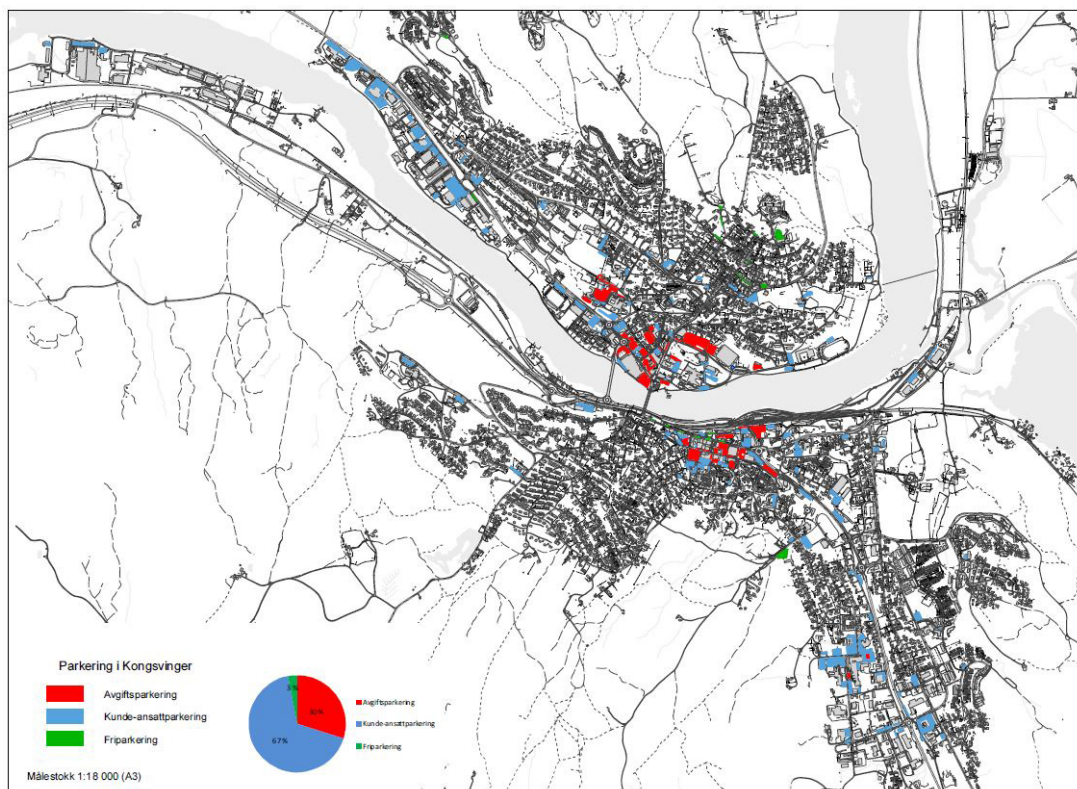
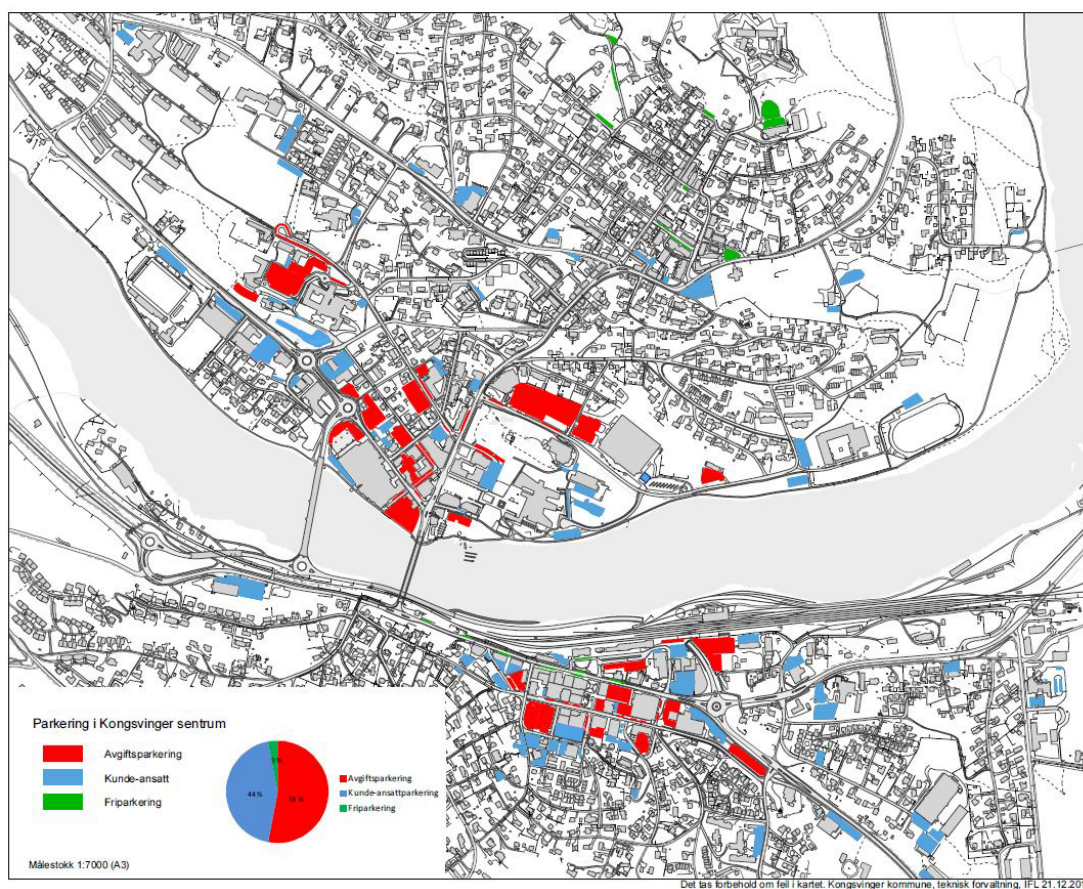
De senere årene er det registrert problemer med fremmedparkering i enkelte boligkvarterer i sentrum. Gitt en utvikling i tråd med det som er skissert gjennom K2050, hvor det skal bo og arbeide vesentlig flere i Kongsvinger sentrum, vil problemene knyttet til fremmedparkering antakelig øke. Det kreves derfor en bevisst strategi for å hindre at fremmedparkering skaper utfordringer i sentrumsnære boligområder. Beboerparkering i disse områdene bør derfor vurderes.

**De fleste i Kongsvinger har god tilgang til P-plass ved arbeidsplassen, mange tilbyr gratis parkering**

Kommunens kartlegging viser at ca. 44% av overflateparkeringen i sentrum og sentrumsnære områder er kunde- eller ansattparkering som ikke er avgiftsbelagt. Kunde-/ansattparkeringen er spredt på mange mindre områder, og ofte i direkte tilknytning til virksomheten. Det er lavt belegg på flere av de avgiftsbelagte parkeringsplassene i sentrum. Dette tyder på at mange disponerer p-plass ved arbeidsstedet og at de som ikke gjør det, har tilgang på parkeringsplass i nærheten av arbeidsplassen. God tilgang til bilparkeringsplass og gratis parkering ved arbeidsstedet bidrar til økt bilbruk.

I tabellen under vises fordeling mellom avgiftsparkering, kunde- ansattparkering og friparkering i sentrum hele byområdet.

	Andel av plassene i sentrum	Andel av plassene i hele byområdet
Avgiftsbelagte p-plasser	53 %	30 %
P-plasser for kunder og ansatte (gratis)	44 %	67 %
Fri (gratis) p-plasser	3 %	3 %



Figur 12. Kartlegging gjennomført av Kongsvinger kommune (2015) som viser lokalisering og prosentvis fordeling mellom avgiftsparkering, kunde-ansattparkering og friparkering.

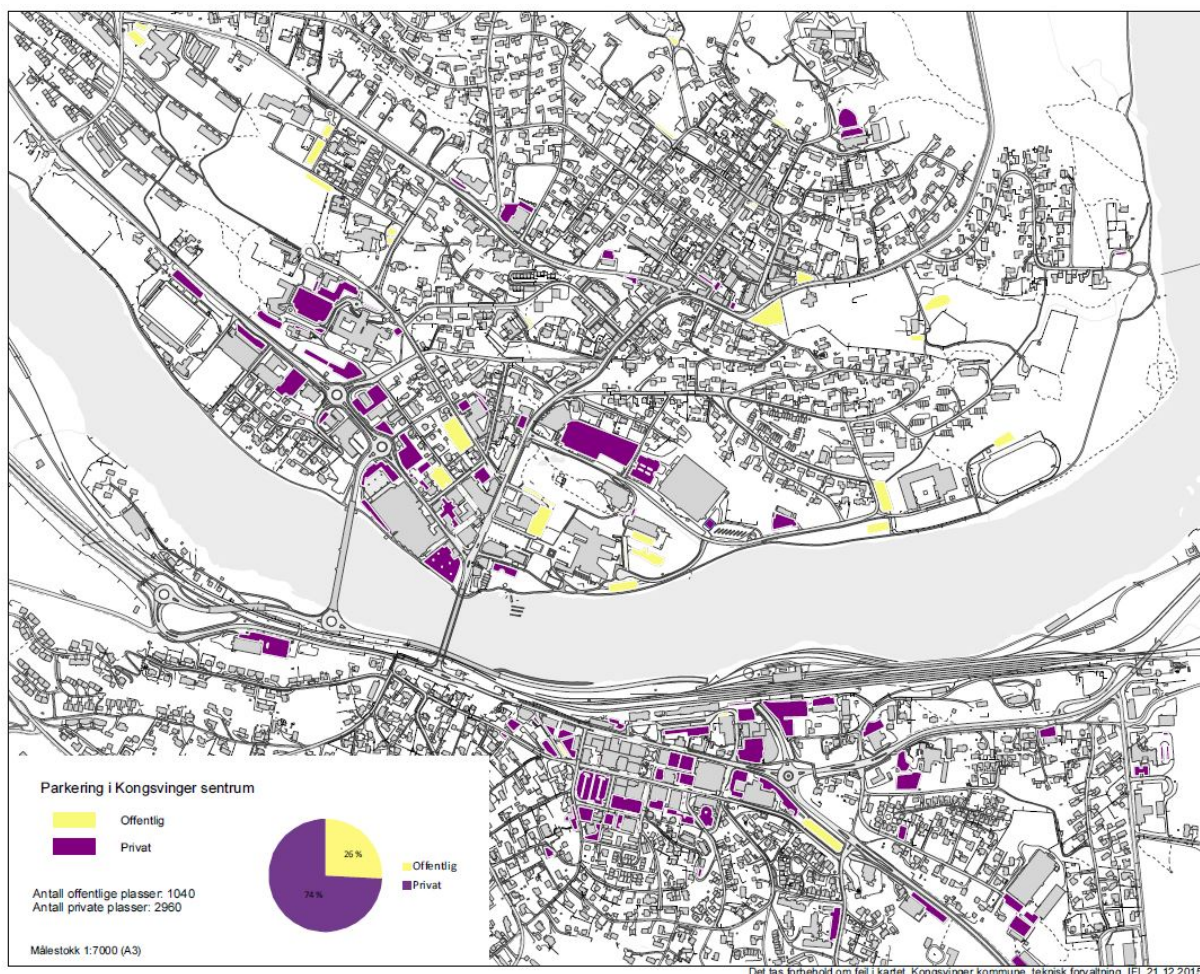
### Lite brukervennlig parkeringsregime, behov for samarbeid for å rydde opp

Både handelsstanden og innbyggere har gjennom arbeidet med K2050 gitt innspill på at de opplever parkeringssituasjonen som lite oversiktlig da både innkrevningstid og takster er veldig ulike. Handelsstanden har også gitt innspill på at de ser det som en fordel med gateparkering fordi dette er viktig for de som driver næring, særlig på gateplan.

En oversikt fra Europark (datert 13.11.2015) som leier, drifter eller kontrollerer de fleste avgiftsbelagte parkeringsplassene i sentrum viser at takstene er forskjellige for de ulike parkeringsplassene i sentrum. Takstene varierer mellom 15 og 26 kr timen, enkelte p-anlegg har dagsatser fra 30 – 70 kr og/eller 1-2 timer gratis parkering. Kongsvinger kommune har også noe ulik praksis med hensyn til innkrevningstid på sine plasser.

I sentrum og sentrumsnære områder er 26 % av parkeringsplassene (1040 plasser) offentlig eid, og 74 % (2960 plasser) er privat eid.

Kongsvinger har behov for en god parkeringsstrategi, og det er viktig at handelsstanden, eiendomsbesittere, næringsliv og kommunen har god dialog om dette. Det er derfor viktig at alle parter involveres når det skal arbeides videre med en fremtidig parkeringsstrategi.



Figur 13: I sentrum og sentrumsnære området er 26 % av parkeringsplassene (1040 plasser) er offentlig eid, og 74 % (2960 plasser) er privat eid. Kilde: Kartlegging gjennomført av Kongsvinger kommune (2015).

### Utvikling over tid gir behov for kontinuerlig oppfølging

Gitt en utvikling slik det er skissert gjennom bystrategiarbeidet K2050, vil flere bo og jobbe i Kongsvinger sentrum og bykjernen vil bli styrket som målpunkt for besøkende fra hele regionen. Dette innebærer store endringer sammenlignet med dagens situasjon og gjør det utfordrende å vurdere behovet for parkeringsplasser i en fremtidig situasjon. Behovet for parkeringsplasser vil påvirkes av grad av fortetting/transformasjon, avgiftsnivået, om det legges til rette for sambruk/fellesløsninger mm. Det vil være behov for kontinuerlig oppfølging av parkeringssituasjonen over tid.



## 4 Anbefalinger for videre arbeid med parkering i Kongsvinger

I det følgende presenteres faglige innspill og anbefalinger knyttet til det videre arbeidet med parkering i Kongsvinger.

### 4.1 Innspill til parkeringsstrategi

Kongsvinger2050 må følges opp av en parkeringsstrategi som tydeliggjør hvilken rolle parkering og parkeringspolitikken kan spille for å nå bystrategiens målsettinger. Parkeringsstrategien bør formuleres på en måte som gjør den robust for utvikling over tid, samtidig som den gir retning for det videre arbeidet. Strategien bør suppleres med en handlingsplan som definerer behov for oppfølging. For å sikre nødvendig forankring og gjennomføring i ettertid er det viktig at både kommunen, utbyggere, eiendomsbesittere og handelsstanden deltar i arbeidet.

Bruk og belegg på eksisterende parkeringsplasser og behov for etablering av nye parkeringsplasser bør samtidig kartlegges på jevnlig basis, som underlag for oppdatering av handlingsplanen. Bil- og sykkelparkering må få fokus i beslutningsprosesser som omhandler byutviklingen og ses i sammenheng med overordnede mål for byutviklingen.

#### Parkeringspolitiske mål og hovedproblemstillinger

De parkeringspolitiske målene bør knyttes opp mot til de overordnede mål og strategier for byutviklingen. Dette bidrar til å tydeliggjøre at parkeringspolitikken er et virkemiddel som bygger opp om en ønsket byutvikling. Eksempelvis bør de parkeringspolitiske målene for K2050 være tydelig på at

- Parkeringspolitikken skal stimulere til at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Parkeringspolitikken skal brukes som et aktivt stimulerende virkemiddel for å få utviklet sentrumsnære arealer til byutviklingsformål
- Parkeringspolitikken med lokalisering av parkeringsanlegg skal være et virkemiddel som bidrar til at sentrum skjermes for bilkjøring samtidig som sentrum er tilgjengelig for besøkende og handlende
- Parkeringsarealene i sentrum må effektiviseres for å legge til rette for fortetting og transformasjon ref. målet om «vekst innover»,

De parkeringspolitiske målene må ses i sammenheng med - og konkretiseres - gjennom parkeringsstrategien.

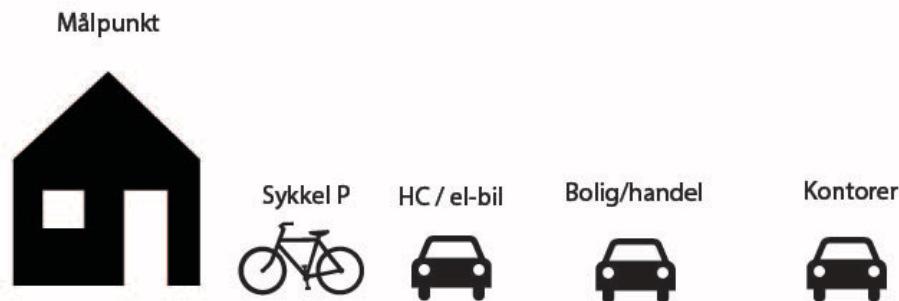
For å møte de utfordringer som er beskrevet i kap 1.2 må en parkeringsstrategi ta inn over seg følgende problemstillinger:

- Bilparkering må ta mindre plass
- Organisering og lokalisering av bilparkeringen må bidra til å redusere trafikk i sentrumsområdet
- Sykkelparkering må få en fremtredende rolle i bybildet
- Det må være tilstrekkelig tilgang på parkeringsplasser i tilknytning til sentrumskjernen. Behovet for biltilgjengelighet må balanseres med behovet for et godt sentrumsmiljø hvor det er attraktivt å gå og sykle.
- Pendlerparkering ved stasjonen muliggjør at flere benytter tog og buss.
- Parkeringsnormene må understøtte behovet for fortetting og transformasjon sentralt

## Overordnet parkeringsstrategi for hele byområdet

Fokus i det videre arbeidet med lokalisering av p-hus og gateparkering må være på faktorer som utjevner konkurranseskjevheter som i dag går i favør av bilreiser. Samtidig skal det sikres god tilgjengelighet til bykjernen for de som besøker Kongsvinger fra regionen, samt legges til rette for parkering med bil og sykkel for pendlere ved knutepunktet.

Bilen vil være et viktig transportmiddel i Kongsvinger også i fremtiden, men det er viktig at parkeringstilbudet struktureres på en måte som gjør at miljøvennlige transportformer oppleves som mer «konkurransedyktige» sammenlignet med bilen enn de gjør i dag. I figuren under skisseres forslag til prinsipp for lokalisering av parkering og parkeringsanlegg hvor sykkel og HC-parkering har kortere avstand til målpunkt enn bilparkeringen.



Figur 14: Miljøvennlige transport og HC-parkering skal ha kortere avstand til målpunkt fra parkeringsplassen.

Strategien legger føringer for

- Arbeidsplassparkering
- Boligparkering
- Parkering knyttet til handel og andre målpunkt
- Sykkelparkering
- (Gradvis) Tilpasning av avgifter og tilgang til parkeringsplasser
- Utforming og strukturering av p-plasser og p-anlegg

### Arbeidsplassparkering

Det skal være mulig å parkere i nærheten av arbeidsstedet for de som er avhengig av å bruke bil til jobb, men arbeidsplassparkeringen bør behøvsprøves og ikke være gratis. Et begrenset antall plasser bør tilrettelegges for lading av el-biler.

Det skal være god tilgang på sykkelparkering tilpasset et moderne sykkelhold på arbeidsstedet. Sykkelparkeringen bør være innendørs/under tak. Et begrenset antall plasser bør tilrettelegges for lading av el-sykler.

### Boligparkering

I boligområder skal bosatte sikres parkeringsmulighet gjennom privat parkeringsplass tilknyttet boligen eller mulighet for å leie plass i felles p-anlegg i nærheten av boligen. Det skal være tilgang til

sykkelparkering tilpasset et moderne sykkelhold. Et begrenset antall plasser bør tilrettelegges for lading av el-biler i alle nye leilighetsprosjekter.

#### Parkering tilknyttet handel og andre målpunkt

Det må være balanse i parkeringspolitikken for de sentrale delene og resten av byområdet for å bygge opp om målet om å styrke sentrumskjernen. Sentralt prioriteres korttidsparkering for besøkende og handlende. Langtidsparkering bør skje i sentrumsområdets yttersoner. Parkeringstilbudet i bykjernen skal oppfattes som oversiktlig for besøkende, og bidra til redusert trafikkbelastning og økt miljøkvalitet. Det skal etableres sykkelparkering i tilknytning til alle større målpunkt. Et begrenset antall plasser bør tilrettelegges for lading av el-biler.

#### Sykkelparkering

Sykkelparkering skal lokaliseres så nært målpunkt som mulig. Den skal være enkelt å se/finne og skal kunne nås uten omveier og hindringer. Parkeringsplassene skal være en forlengelse av syklistenes naturlige bevegelsesmønster i sykkelinfrastrukturen og være lokalisert nærmest mulig kryss i offentlige gater. Sykkelparkeringen skal være godt synlig og det skal oppleves trygt å sette fra seg sykkelen.

#### Gradvis tilpasning av avgifter og tilgang til parkeringsplasser

Parkeringstakstene og tilgang til parkeringsplasser tilpasses gradvis samtidig med at det legges bedre til rette for sykkel og gange. Hvis det eksempelvis er vanskelig å finne ledig plass i et parkeringsanlegg kan takstene justeres litt opp slik at det alltid er mulig å finne ledig plass.

#### Utforming og strukturering av p-plasser og P-anlegg

Parkeringsplasser og P-anlegg skal utformes med fokus på brukervennlighet. Utforming skal bidra til et attraktivt og gang- og sykkelvennlig sentrum.

## Strategi for sentrumsområdet

I tillegg til føringene i den overordnede strategien som gjelder for hele byområdet, legger strategien for sentrumsområdet følgende føringer:

- P-anlegg lokaliseres i tilknytning til hovedvegnettet og med langtidsparkering for ansatte i ytterkant
- Gateparkering skal ha tidsbegrensning
- Pendlerparkering etableres ved knutepunkt
- Restriktiv holdning til omdisponering av ubebygde arealer til parkering

### P-anlegg i tilknytning til hovedvegnettet og langtidsparkering i ytterkant

Færre og større p-anlegg er et viktig bidrag for å rydde i et uoversiktlig trafikkbilde og for å kunne fortette i sentrumsområdet. P-anleggene lokaliseres tett opp mot hovedvegnettet for å bidra til at trafikk gjennom sentrumsområdet begrenses. P-anlegg for arbeidsplassparkering/langtidsparkering lokaliseres i utkanten av sentrumsområdet og kan ha lavere satser enn P-anlegg med en mer sentral lokalisering.

### Gateparkering med tidsbegrensning

Gateparkering i sentrumskjernen og rundt knutepunktet på sørsiden skal forbeholdes gater hvor den ikke kommer i konflikt med sykkel eller buss og skal kun brukes til korte ærender. Gateparkeringen skal ha tidsbegrensning, og parkeringssatsene bør settes høyere enn for de øvrige parkeringsplassene. Dette bidrar til sirkulasjon som tilgodeser de handlende og besøkende. Det bør utarbeides en gatebruksplan som sikrer balanse mellom parkering og framkommelighet for buss og sykkel i gatenettet i sentrum.

### Sykkelparkering

Sykkelparkeringen skal være eksponert i sentrumsområdet og oppleves som trygg.

### Pendlerparkering/Knutepunktet

Rundt kollektivknutepunktet bør det legges til rette for pendlerparkering i tråd med det som vises i reguleringsplanen for stasjonen. Utviklingen bør imidlertid følges opp for å se på behovet for å utvikle større kapasitet over tid.

### Restriktiv holdning til omdisponering av ubebygde arealer til parkering

Det er et ønske om å etablere parkeringshus i Kongsvinger sentrum. De senere årene har det blitt gitt tillatelser til å etablere parkering på flere rivningstomter. Parkering på rivningstomter er uønsket både av estetiske grunner og for å få aktivisert tomten gjennom utbygging. Det skaper også usikre rammebetingelser for parkeringsløsninger som er dyrere å etablere.

## 4.2 Innspill til arbeidet med parkeringsnormer

Det er viktig at kommunen jevnlig vurderer om parkeringsnormene er tilpasset etterspørselen og at de fungerer etter hensikten. I det følgende presenteres noen overordnede betraktninger knyttet til parkeringsnormen og hva som bør vurderes når ny norm skal fastsettes, basert på innspill fra Kongsvinger kommune, kunnskap opparbeidet gjennom K2050 og erfaringer fra andre byområder.

Følgende endringer/justeringer bør vurderes:

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.

I arbeidet med regulering av stasjonsområdet er det foreslått lavere krav til parkering enn angitt i sentrumsplanen:

<u>Bilparkering:</u>		
<u>Virksomhet</u>	<u>Enhet</u>	<u>Antall per enhet</u>
Bolig	Boenhet	Min. 0,5 – maks 0,8
Kontor/Tjenesteyting	1000m <sup>2</sup> BRA	Maks 5
Forretning/Hotell/Beverting	1000m <sup>2</sup> BRA	Maks 7
<u>Sykkelparkering:</u>		
<u>Institusjon</u>	<u>Enhet</u>	<u>Antall</u>
Bolig 1-2 roms	Boenhet	Min. 1,5
Bolig 3 roms	Boenhet	Min 2
Bolig 4 roms og mer	Boenhet	Min. 2,5
Kontor/forretning/tjenesteyting	100 m <sup>2</sup> BRA	Min. 2
Bussterminal/togstasjon	Per 100 reisende	Min. 5

### 4.3 Utvalgte forslag til handlingsplan

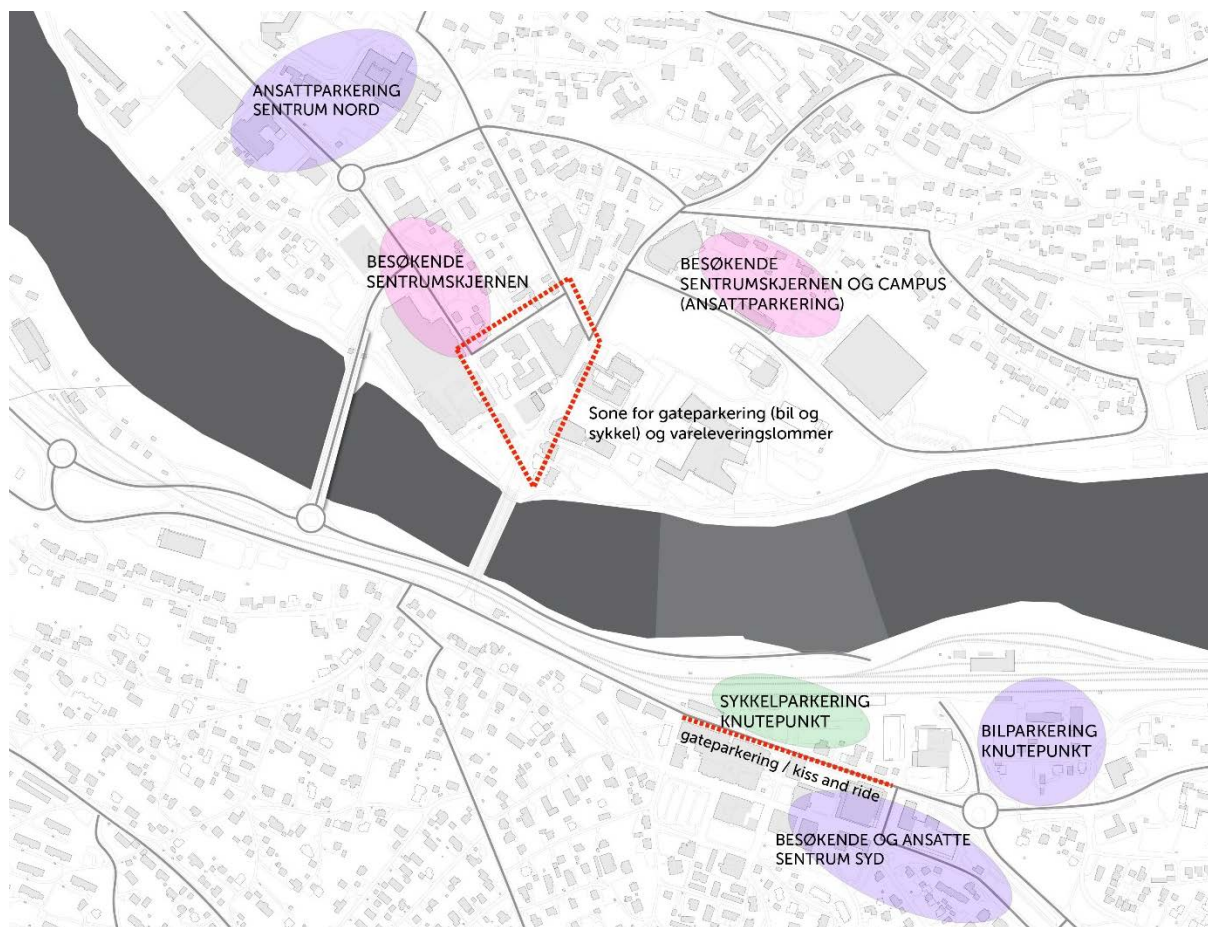
Dette er innspill til oppfølgingspunkter som eventuelt kan inngå i handlingsplanen til K2050.

#### Langsiktig finansieringsplan/modell for p-hus

Selv om realisering av P-hus kan ligge noen år frem i tid er det viktig å ha en langsiktig plan for finansiering av disse. Det er antakelig avgjørende at kommunens frikjøpsordning benyttes for å skape økonomisk grunnlag for finansiering av P-hus. Det bør stimuleres til økt bruk av denne. Det bør også vurderes å beholde deler av dagens overflateparkering som en midlertidig løsning i påvente av realisering av p-hus.

#### Sikre aktuelle lokaliseringer for P-hus gjennom reguleringsplaner

I Figur 15 vises foreslåtte lokaliseringer for P-hus og gateparkering. Lokaliseringene er foreslått med bakgrunn i mål om å prioritere miljøvennlig transport ved knutepunktet og at p-anlegg lokaliseres tett opp mot hovedvegnettet. Besøkende prioriteres sentralt mens arbeidsplasslokalisering foreslås lagt i ytterkant av sentrumsområdet. Hensikten er å stimulere til flere arbeidsreiser til fots eller på sykkel og å prioritere de handlende i de sentrale områdene.



Figur 15: Prinsippkisse for aktuelle lokaliseringer for P-hus og gateparkering.

Lokalisering av P-hus må sikres gjennom reguleringsplaner.

Midtbyen: Det pågående arbeidet for områderegulering for Midtbyen bør sikre mulighet for etablering av P-hus i området. Arealet som er sikret gjennom sentrumsplanen (P10 – ved politikammeret) til P-hus bør ikke bebygges før et P-hus er etablert. Det bør også vurderes midlertidige løsninger for parkering som kan fungere i byggeperioden for P-huset.

Sørsida (sør for Glommengata): Det er behov for en langsiktig plan for utvikling i området hvor det også inngår nærmere vurderinger av parkeringsløsninger, herunder fellesløsninger for arbeidsplassparkering og boligparkering. Områdets lokalisering tett på kollektivknutepunktet og med kort avstand til hele byområdet tilsier at det er gode muligheter for å legge til rette for miljøvennlig transport i området.

Campus-området: Området som benyttes til parkering i dag (Markensplassen) er solgt slik at kommunen ikke lenger har hånd om dette. I forhandlingene rundt reguleringsbestemmelsene ble resultatet at minst 140 av de plassene som det ble stilt krav om i hht normen skal være allment tilgjengelige. Som et ledd i videre utvikling av campusområdet bør det gjøres vurderinger av behov for nye p-plasser og på lengre sikt vurderes om det kan etableres et P-hus i området.

Knutepunktet: Det bør etableres et sykkelhotell på stasjonsområdet.

### **Vurdere mulighet for fellesløsninger for parkering og behov for boligsoneparkering**

Det bør vurderes å etablere fellesløsninger for bolig- og arbeidsplassparkering da dette gir mulighet for sambruk og mer effektiv bruk av p-plassene. Det gjør det også mulig å prioritere sykkelparkering tett opp mot målpunktene. Ledig kapasitet på dagens parkeringsarealer innebærer en mulighet for å etablere midlertidige fellesløsninger for bolig- og arbeidsplassparkering i påvente av finansiering/bygging av P-hus.

Frikjøpsordningen har i liten grad blitt benyttet i 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. At utbyggere velger å benytte frikjøpsordningen er antakelig en forutsetning for å samle parkeringen i større anlegg, samt avgjørende for finansiering av disse. En viktig utfordring for fremtiden blir derfor å tilrettelegge for parkeringsnormer, frikjøpsbeløp og en arealpolitikk som stimulerer til bruk av ordningen.

Behovet for innføring av boligsoneparkering bør vurderes fortløpende i forbindelse med fortetting og transformasjon.

### **Plan for fjerning av mindre (overflate)parkeringsplasser**

Det bør lages en gjennomføringsplan (hvilke steder og med hvilken prosess) for:

- Fjerning (flytting) av arbeidsplassparkering/kundeparkering som skjer på mindre arealer som ønskes utbygget.
- Fjerning av parkeringsplasser på tomter uten vedtak og tomter med midlertidig parkeringstillatelse.

Disse bør etterhvert utfases til fordel for p-husene som planlegges i sentrum.

### **Plan for sykkelparkering. Bør ses i sammenheng med oppdatering av sykkelplanen.**

Det er behov for mer kunnskap om bruk av dagens sykkelparkeringsplasser og en analyse av behovet for nye. Sykkelparkering må få økt fokus både i utarbeidelsen og behandlingen av nye planer.

### **Vurdere å innføre en dynamisk modell for avgifter og systematisk kartlegging av bruk av P-plassene**

Det er vanskelig å fastslå hvor stort behovet for P-plasser i Kongsvinger vil bli i en fremtidig situasjon. En dynamisk modell for avgifter i retning av «San Francisco--modellen» (beskrevet i kapittel 2.3) og samtidig kontroll med belegget, bidrar til at det blir enklere å vurdere hva som er det reelle behovet for parkering i Kongsvinger.

Eksempel på styringsparametere i en slik modell (utgangspunkt i styringsparametere i P-strategi for Haugesund):

- Det skal alltid være ledig parkeringsplass i bykjernen for å unngå letekjøring
- Belegget bør være ca. 85% Er belegget høyere enn 80%, kan avgiften økes litt. Er belegget under 60%, kan avgiften reduseres litt.
- Plasser som ikke oppnår beleggsmål selv om prisene reduseres til «0», vurderes fjernet.

Om kommunen ønsker å gå videre med en modell i retning av SF-modellen, vil det være nyttig å støtte seg på erfaringer fra andre kommuner. Dette kan eventuelt gjennomføres som et pilotprosjekt over noen år. Det må i den sammenheng vurderes samarbeidsmodeller med private driftere/eiere.

### **Starte arbeid med et moderne og helhetlig mobilitets- og parkeringssystem**

1. P-visning til (større) p-anlegg med angivelse av ledige plasser – for å unngå unødvendig letekjøring.
2. Sensorer i bakken for gateparkering. Trondheim og Oslo er blant byene hvor dette prøves ut. I tillegg finnes det ulike typer teknologi for å ha oversikt over tilgjengelige plasser i p-hus.
3. App/web med tilgjengelig info om belegg, lokalisering, muligheter for booking/reservasjon, betaling, osv.



## 5 Vedlegg – parkeringspolitikk i sentrumsplanen og kommuneplanen

I det følgende presenteres parkeringspolitikk, parkeringsstrategi og parkeringsnormer i KDP Kongsvinger sentrum (2007) og parkeringsnormer i Kommuneplanen (2009).

### 5.1 Parkeringspolitiske mål i sentrumsplanen (2007)

- Parkeringspolitikken skal brukes for å redusere biltrafikken i de sentrale sentrumsgatene, men samtidig sikre god tilgjengelighet til ulike handles- og sentrumsaktiviteter.
- Den offentlige parkeringen skal i prinsippet være avgiftsbelagt. Avgiften skal bidra til å regulere, differensiere mellom ulike p-behov og skal reguleres slik at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt.
- Parkeringsavgifter brukt med et bilrestriktivt siktemål må ses i sammenheng med andre tiltak. Det bør parallelt jobbes med tiltak som legger forholdene til rette for økt bruk av kollektivtransport og gang/sykelbruk.
- Parkering i sentrumskjernen skal prioriteres korttidsparkering, mens langtidsparkering skal skje i sentrums yttersoner.
- Det skal tilrettelegges for et tilstrekkelig antall plasser for funksjonshemmede og syklist. I boligområder i sentrum skal bosatte sikres parkeringsmulighet, og fremmedtrafikk/-parkering skal begrenses.
- Overflateparkeringen skal reduseres og mer av parkeringen skal skje i egne bygg eller under bakken fortrinnsvis med nær tilknytning til det overordnede vegnettet.
- Det skal stilles estetiske krav til opparbeidelse av overflateparkeringsplasser.

### 5.2 Parkeringsstrategi i sentrumsplanen (2007) - oppsummering

Sykkelp:

- Økt etablering av sykkelparkering i sentrum i tilknytning til kollektivknutepunkt og andre viktige målpunkt.

Korttidsparkering (inntil 4 timer) rettet mot kortere og mer målrettede ærend i sentrum:

- I de sentrale deler av sentrum skal korttidsparkering prioriteres fremfor ansattparkering og annen langtidsparkering.
- Gateparkering i Storgata, Rådhusgata, Glommengata, Jernbanegata og Sofies gate. Mål om at gateparkering reduseres og at en større del av korttidsparkeringen skjer i større P-anlegg.
- Allment tilgjengelige P-plasser i følgende områder:
  - o Sydsiden: Bak Telenorbygget, adkomst fra Engensgate, på parkeringsplassen vis-a-vis apoteket i Jernbanegata, På stasjonsområdet.
  - o Nordsiden: I utbyggingsområdet ned mot Møllebrua (ivarettatt i reguleringsplanen), I Midtbyen, på Markensplassen, bak Rådhuset.

Langtidsparkering rettet mot ansatte og beboere, samt besøkende som skal oppholde seg i sentrum i en lengre periode:

- Langtidsparkering anbefales lagt i ytterkant av sentrumskjernen og nært opp til det framtidige hovedvegnettet. Foreslåtte lokaliseringer:
  - o Gjemselund (brukes også av ansatte ved sykehuset)
  - o Markensplassen (fungerer i dag som langtidsparkering for ansatte i området)

- Arkovegen sør for Skeidar (15 plasser er reservert for brukere av timesekspressen, forslag om at avtale om 75 p-plasser til ansattparkering bak Telenorbygget skal innløses og at de ansatte heller kan benytte denne P-plassen.)
- Området øst for jernbaneplassen (brukes i dag av ansatte, innfartsparkering til stasjonen flyttes hit, innfartsparkering prioriteres på sikt)
- Bygarasjen (bak rådhuset, planlagt)

#### P-hus:

Det skal jobbes for å etablere ett eller flere P-hus. Aktuelle lokaliseringer for P-hus:

- Bygarasje (under byparken)
- Området mellom Juells gate og Kongsvinger elektriske
- Stasjonsområdet
- Plassen foran mega
- Dagens P-plass i Engensgate

Kongsvinger kommune bør ta en aktiv rolle for å få etablert et parkeringshus gjerne i samarbeid med private aktører.

#### Avgiftssystem:

- Avgiftsbelagte parkeringsplasser i sentrum.
- Tidsbegrensning på gateparkeringen (forslag om 15 min)
- Beholde dagens innkrevingsperioder.
- Helhetlig regulering og like systemer for private og offentlige plasser på sikt (etter lovendring).
- Øke taksten på langtidsparkering – forslag om 20 kr per dag.
- Avgift på alle offentlige langtidsplasser

Vurderinger av avgiftssystemet må ta utgangspunkt i trafikkregulering og servicetilbud, og ikke den budsjettmessige situasjonen.

#### Innfartsparkering:

- Det foreslås etablert innfartsparkering på Kurudsand på det kommunalt eide arealet øst for Rema 1000.
- Det foreslås etablert innfartsparkering for togpendlere øst for tunnelmunningen til Kongsvingertunellen.

#### HC parkering:

- I parkeringsnormene må det stilles krav til at et minimum av plasser som opparbeidet skal være tilpasset funksjonshemmede.

#### Boligsoneparkering:

«Ved økt boligfortetting i sentrum kan dette ble en problemstilling, men pr i dag anses det ikke nødvendig å innføre en slik ordning»

#### Frikjøp:

- Videreføre frikjøpsordning (Kongsvinger har hatt en frikjøpsordning siden 1979).

- Frikjøpsbeløpet bør derfor ligge på et nivå som står i forhold til kostnadene med å bygge parkering under bakken eller i hus. (Forslag om beløp på 80 000 kr)
- Dersom framtidige lovendringer legger til rette for det, bør Kongsvinger kommune være åpne for å stille krav om tvungen frikjøp.

Retningslinje for midlertidig omdisponering av ubebygde arealer:

Kommunestyret bestemte i budsjettvedtaket for 2004 at det ikke skal gis midlertidige tillatelser til å omdisponere areal i sentrum til parkering.