

DEVOLDHOLMEN | BILPARKERING

Eksisterende parkeringsplasser

Eksisterende parkeringsplasser	dagens sit.	bortreguleres	beholdes
Fosnagata nord	27	13	14
Fosnagata sør	16	0	16
Astrupsgate	6	0	6
P-plass langs Astrups gate (tidl. fergekai)	50	50	0
Ved gatekj Swendson chips	12	12	0
Rutebil-tomta øst	72	72	0
Rutebil-tomta vest	45	45	0
Nordmørskaia	9	9	0
sum	237	201	36

- Opptellingen over viser dagens p-plasser innenfor reguleringsplangrensa og er gjort på flyfoto/Google (PirII, 201223) og Tabellen viser antall plasser i dag, hvor mange plasser som reguleres bort og hvor mange plasser som vil være i behold.
- I illustrasjonsplan og vegplan er det vist en oppstramming av Fosnagata med nye sykkelfelt, noe som innebærer ca. 13 færre gateparkeringsplasser der det er skråparkering i dag. Dette inngår i tabellen.



Teoretisk parkeringspotensial på Devoldholmen i framtiden:

Estimert framtidig kapasitet/ potensial	maks.	midlere/reduisert	min.
Potensial for parkering i campusbebyggelsen	275	120	0
Potensial for parkering i kombinasjonsbygg	240	160	0
Eksisterende plasser i behold	36	36	36
sum	551	316	36

- Det tillates å etablere **parkeringskjeller under ny campusbebyggelse**. Den anslås å kunne romme opptil 275 biler. Bygger man kjeller kun under byggetrinn nord, er potensialet opp mot ca 120 biler.
- Planforslaget viser i tillegg et **kombinasjonsbygg** mellom Astrups gate og havneområdet, med mulighet for tre parkeringsplan over kollektivterminalen. Det øverste planet blir uten tak. Hvert plan kan ta ca. 80 biler, til sammen 240 biler.
- Av **eksisterende gateparkeringsplasser** i området antas 36 å være i behold etter gjennomføring av planen.
- I planområdet planlegges **ingen ny bakkeparkering** (med unntak av hente-bringe plasser og HC-parkering i tilknytning til kollektivterminalen).

Anslått framtidig teoretisk potensial er altså 551 plasser, dvs 314 flere enn i dag.

Parkeringskrav satt i reguleringsplanen

- I nytt kombinasjonsbygg kreves det at det etableres **minimum 150 biloppstillingsplasser**.
- Det skal etableres 10 parkeringsplasser for kollektivknutepunktet.
- Parkeringskravene som er foreslått for de ulike funksjonskategoriene i Campus (undervisning, kontor, forretning mv.), bygger på «sentrumsplanen» (kommunedelplan for sentrum, utkast av 5.3.2020). Sentrumsplanen har angitte minimumskrav, mens **planforslaget viser kravene som intervaller mellom minimums- og maksimumsnivå**:

Formål/ funksjon	Beregningsgrunnlag, p-plasser per		Krav i planbest. 12.02.2021			Jfr sentrumsplan per 5.3.2020	
			Sykkel	Bil		Sykkel	Bil
			min	min	maks		(minimum)
Bolig	100	m2 BRA	2	0,5	1	2	1
Forretning, handel	100	m2 BRA	2	0,5	2	2	0,5
Kontor	1000	m2 BRA	10	0,5	5	10	2
Restaurant / pub / kafé	1000	m2 BRA	0	0	0		
Treningscenter	1000	m2 BRA	6	0	0	6	0
Fysioterapi/ behandling	1000	m2 BRA	6	1	5	6	3
* Hotell	10	stk gjesterom	3	1	3	3	3
** Undervisn. / utdanning	1000	m2 BRA	70	0,5	2	-	-
** Skoler (grunn og videregående)	10	årsverk	-	-	-	45	5

* regnet 40m2 regulert BRA per rom

** sentrumsplanen har kun bestemmelser for skoler (grunn- og videregående)



Framtidig parkeringsbehov

Framtidig behov er forstått som summen av nye plasser til campusfunksjonene, nye plasser til kollektivknutepunktet og erstatningsplasser for p-plasser som reguleres bort. Dette er summert til maks. 503, min. 168 p-plasser.

Estimert framtidig behov	maks.	midlere/reduisert	min.
* Behov iht antatt funksjonsfordeling i nytt campus	256	159	61
Krav satt til parkering ved nytt kollektivknutepunkt	10	10	10
Eksisterende plasser i behold	36	36	36
** Bortregulerte plasser, relokiseres/ erstattes	201 (x 1,0)	121 (x 0,6)	60 (x 0,3)
sum	503	325	168
* Beregnet maksimumsbehov, gjennomsnitt fra tre utbyggingsscenarier.			
** Andelen bortregulerte plasser som reetableres vises med hhv 100%,60%, 30%			

- Parkeringsbehovet for de nye campusfunksjonene** er anslått slik:
 - Beregningen legger til grunn full campusetablering med 45.000 m2 BRA.
 - Ref. bestemmelsene: Maks. er regnet utfra intervallets høyeste verdi, min. er regnet utfra laveste. Redusert/ midlere er gjennomsnittet av de to.
 - «Behov» refererer her til behovet for å etablere plasser i samsvar med reguleringsbestemmelsene, og kan ikke direkte forstås som verken samfunns- eller markedsbehov.
 - Endelig funksjonsfordeling i campus er ikke bestemt, og anslått behov er derfor gjennomsnitt fra tre ulike scenarier, jfr tabelloppsettet under:

	Scenario 1				Scenario 2				Scenario 3			
	Arealfordeling m2 BRA	Beregnet behov			Arealfordeling m2 BRA	Beregnet behov			Arealfordeling m2 BRA	Beregnet behov		
		Sykkel	Bil			Sykkel	Bil			Sykkel	Bil	
	min	min	maks	min	min	maks	min	min	maks			
Bolig	7000	140	35	70	0	0	0	0	3000	60	15	30
Forretning, handel	3000	60	15	60	2000	40	10	40	2000	40	10	40
Kontor	15000	150	8	75	25000	250	13	125	20000	200	10	100
Restaurant / pub / kafé	500	0	0	0	500	0	0	0	500	0	0	0
Treningscenter	500	3	0	0	500	3	0	0	500	3	0	0
Fysioterapi/ behandling	1000	6	1	5	1000	6	1	5	1000	6	1	5
* Hotell	12000	90	30	90	0	0	0	0	8000	60	20	60
Undervisn. / utdanning	6000	420	3	12	16000	1120	8	32	10000	700	5	20
SUM	45000	869	92	312	45000	1419	32	202	45000	1069	61	255
		snitt min-maks: 202				snitt min-maks: 117				snitt min-maks: 158		
* regnet 40m2 regulert BRA per rom												
Bilparkering, alle scenarier:	snitt min	61	stk p-plasser									
	snitt maks	256	stk p-plasser									
	snitt min-maks	159	stk p-plasser									

- For enkelhets skyld, kan man forutsette at det etableres nye **erstatningsplasser for alle de 201 plassene som reguleres bort**. Hvorvidt dette faktisk bør skje, er imidlertid et politisk spørsmål knyttet til ønsket byutvikling og inkluderer vurderinger av klima og miljø, arealbruk, vilkår for næringslivet mv. For eksempel kan det antakelig hevdes at flere av dagens p-plasser på rutebiltomta ikke direkte gjenspeiler et samfunnmessig behov, men benyttes mer av bekvemmelighetsgrunner. Spørsmålet kan naturligvis også knyttes til etablerte rettigheter/ eierskap til plassene. Vi tar ikke stilling til dette her, men viser 3 scenarier: full reetablering, 60% reetablering og 30% reetablering.
- Da de faktiske leietakerne i campus ikke er kjent per i dag, er det i regnskapet **ikke tatt med ekstra plasser for virksomheter med næringstransport** (eks. håndverkerbedrifter, ambuleringe helsetjenester, vaktsselskaper o.l.). I slike tilfeller må parkeringsdekningen vurderes særskilt.

Vurdering:

- Gjennomgangen over viser at campusbebyggelsen kan løse sitt eget maks.-behov på egen tomt, ved etablering av full p-kjeller.
- Om man i tillegg ønsker å reetablere plassene som bortreguleres, er det også mulig. Da må det bygges både stor p-kjeller under Campus og parkeringshus mot øst.
- Man kan etablere færre plasser f.eks. for å stimulere «grønne» reisevaner. En mer moderat parkeringsutbygging (f.eks. p-hus med 160 plasser + p-kjeller med 120 plasser) vil i et samfunnsperspektiv antakelig kunne gi tilstrekkelig parkeringsdekning, men lavere enn det vi per i dag forventer blir etterspørselen. Vi anbefaler derfor ikke at det settes maksimumskrav lavere enn det bestemmelsene nå viser.
- Totalt sett vurderes det at den økte parkeringskapasiteten i området ikke vil bidra til en vesentlig trafikkøkning (det vises til beregninger i trafikkrapport).
- Planforslaget har tiltak som bedrer trafikksikkerheten og gjør det mer attraktivt å sykle og gå, noe som skal stimulere miljøvennlig transport framfor privatbilisme.
- Merk at reguleringsplanen ikke tar stilling til hvem som skal være de faktiske brukerne av de ulike plassene. Parkeringsplassene kan gjøres tilgjengelige for publikum (som betalingsplasser) eller de kan reserveres for spesifikke virksomheter/ brukere i nærområdet (herunder Campus).

Planen vurderes å gi en rimelig god balanse mellom framtidig parkeringsbehov og kapasitet/ potensial. **Det samlede framtidige parkeringsbehovet kan ivaretas på et rimelig nivå og i godt samsvar med sentrumsplanens parkeringsbestemmelser.**

Balanse / margin		maks.	midlere/reduert
Estimert framtidig behov		-503	-325
Estimert framtidig kapasitet		551	316
sum		48	-9

Underlag for trafikkberegninger

I trafikkberegningene er det lagt til grunn at **ca. 400 parkeringsplasser vil få atkomst via Astrups gate**. Dette synes å være et fornuftig grunnlag da det ligger mellom øvre og middels estimat:

P-plasser med adkomst via Astrups gate	Estimater		
	maks.	med.	min.
Framtidig parkering i planområdet, iht estimert behov	503	325	168
Fratrukket Fosnagata	-30	-30	-30
Eksisterende plasser ved NAV Hollendergata	21	21	21
Eksisterende plasser ved Nordmørsterminalen	30	30	30
sum	524	346	189