



Kristiansund kommune  
I medvind uansett vær



## Høringsforslag **Parkeringspolitisk Plan** for Kristiansund kommune

Tidsrom 2017 - 2025

## PLANDATA:

Politisk vedtatt Dato	Planens effektmål/ Hensikt	Ansvarlig enhet	Overordnede planer og nasjonale føringer
15.06.17 - 1. gangs Høring	Oppdatere parkerings-politisk plan til å omhandle dagens utfordringer og innlemme ny parkeringsforskrift. Brukere av parkeringsplasser er hensyntatt i mest mulig grad, og fremtidige endringer i bybildet er diskutert og løsninger foreslått. Det er sett på miljøulemper i forhold til letetraffic og fremmedtraffic, og hva som kan gjøres for å minske dette.	KT	Sentrumsplana 2017 Parkeringsforskriften 2017 Bypakke Kristiansund Overbyggingsdok. 2014 Hovedplan sykkel 2013

Planlagt revisjon Dato	Saksnr. i Ephorte	Forfatter(e)
15.06.17	2016/2866	Elin Kamsvåg

## PLAN I PROSESS:

Status i planprosess Dato	Milepæl i planprosess
15.06 2017	Hovedutvalg, Miljø og Tekniske Tjenester
19.10.2017	1. gangs behandling. Høring og offentlig ettersyn

## PLAN FOR GEVINSTREALISERING:

Tidspunkt for vurdering:	Gevinster vurderes av:	Ny vurdering?
1 år etter implementering	Resultat og måloppnåelse	

## Innholdsfortegnelse

<b>1. Innledning</b> .....	1
1.1 Bakgrunn .....	1
1.2 Formål .....	2
1.3 Parkeringsforskriften.....	3
1.3.1 Parkeringsforskriften gjeldende for hele kommunen.....	4
1.4 Sammendrag .....	4
<b>2. Parkeringsbehov</b> .....	6
2.1 Dagens situasjon .....	6
2.2 Avdekke parkeringsbehov.....	7
2.2.1 Diverse talldata .....	7
2.2.2 Fremtidige endringer i sentrum .....	10
2.2.3 Beleggsundersøkelse.....	10
2.2.4 Nasjonale føringer.....	13
2.2.5 Foreslått løsning.....	14
2.3 Forflytningshemmede.....	15
2.3.1 Foreslått løsning.....	17
2.4 Buss og Bobil .....	17
2.4.1 Foreslått løsning.....	18
2.5 Servicenæring og Varedistribusjon .....	18
<b>3. Avgiftparkering</b> .....	19
3.1 Dagens situasjon .....	19
3.2 Virketid og eventuell gratis korttidsparkering .....	21
3.3 Boligsoneparkering .....	22
3.3.1 Foreslått løsning.....	23
3.4 Ladbar motorvogn.....	23
3.4.1 Foreslått løsning.....	24
<b>4. Oppstillingsplass for sykkel</b> .....	25
4.1 Dagens situasjon .....	25
4.2 Hvorfor sykkelparkering.....	26
4.3 Plassering og utforming av sykkelanlegg .....	27
4.4 Foreslått løsning.....	28
<b>5. Ansvarsfordeling kommunen og kristiansund parkering AS</b> .....	30
5.1 Dagens situasjon .....	30
5.2 Foreslått løsning.....	30

<b>6. Nytt parkeringshus</b> .....	31
6.1 Dagens situasjon .....	31
6.2 Type parkeringshus .....	32
6.2.1 Parkeringshus i fjell .....	33
6.2.2 Parkeringshus under bakken .....	35
6.2.3 Delvis nedsenket parkeringshus .....	37
6.3 Foreslått løsning .....	39
<b>7. Informasjonsdatabase</b> .....	40
7.1 Dagens situasjon .....	40
7.2 Smart by / Smartere samfunn .....	40
7.3 Foreslått løsning .....	42
<b>8. Fremtidige tiltak</b> .....	44
8.1 Tiltak på kort sikt .....	44
8.2 Tiltak på lengre sikt .....	46
<b>9. Kilder</b> .....	47
<b>10. Vedlegg</b> .....	48
Vedlegg A Beleggsundersøkelse september 2015 .....	1
Vedlegg B Gevinstrealiseringsplan .....	12

## 1. INNLEDNING

### 1.1 Bakgrunn

Parkeringspolitisk plan ble sist oppdatert i 2007. Grunnet endringer i Parkeringsforskriften gjeldende fra 01.01.17 og 01.01.18 er det behov for oppdatering av Parkeringspolitisk plan for Kristiansund.

I tillegg til endring av Parkeringsforskriften er det bedt om innspill fra Kristiansund Parkering AS, Samfunnsutvikling, Eiendomsdrift, Plan og Bygg, samt Kommunalteknikk.

Parkeringspolitisk plan omhandler i hovedsak Kristiansund sentrum avgrenset av, se også Figur 1:

- Sone 1, -2, -3 og -4.
- Kranaveien
- Stallbakken
- Dr. Werrings gate
- Peder Rosentræders gate
- Johan P. Clausens gate

Hele Kristiansund kommune omhandles av Parkeringsforskriften, da denne dekker tilbydere av parkeringsplasser for allmenheten. Denne rapporten tar i hovedsak opp temaet parkeringspolitikk i Kristiansund sentrum, da det er her kommunen har størst mulighet for påvirkning.

Bypakke Kristiansund Overbyggingsdokument ble levert juni 2014 av Statens vegvesen Region midt med stat, fylke og kommune som støttespillere. Momenter i denne rapporten, som kan ha påvirkning på fremtidig parkering i Kristiansund er tatt med.

Norconsult har utarbeidet ny sentrumsplan, som ble levert april 2017. Denne inneholder ny parkeringsnorm for sentrum. Sentrumsplana er implementert i parkeringspolitisk plan, der dette har vært relevant.

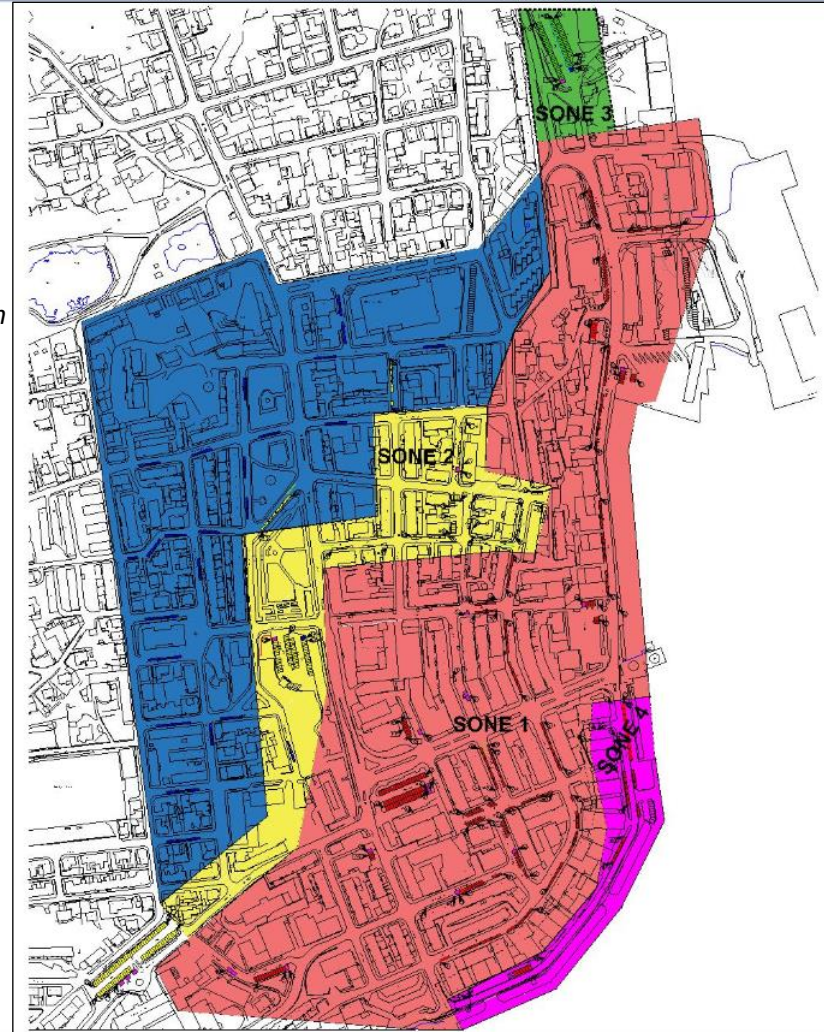
Flere andre rapporter er gjennomgått for å kunne gi et best mulig underlag til parkeringspolitisk plan. Det er referert til disse i kapittel 9.



FIGUR 1

Oversikt over området som  
omfattes av Parkeringspolitisk plan

-  : Sone 1
-  : Sone 2
-  : Sone 3
-  : Sone 4
-  : Boligsone med avgiftsfri  
parkering



## 1.2 Formål

Det er ønskelig med en levende by med et sentrum preget av et rikt næringsliv som beboere og tilreisende ønsker å oppsøke. Økt trygghet og velferd med et trivelig sentrum og boområde for befolkningen er viktig. Tilgjengelig og brukervennlig parkering som frigjør sentrums areal er et virkemiddel for å kunne oppnå dette og få mer bruk av sentrum.

Letetraffic som oppstår av mangel på parkeringsplasser skaper miljøulemper. Tilgang på ledige parkeringsplasser vil minske dette. Det er ønskelig at stor del av gateparkering i dag flyttes over til parkeringshus, for å minske trafikken i bymiljøet.

Det er viktig at brukerne føler at tilgjengeligheten på ledige parkeringsplasser og brukervennligheten er god. Det vil være god reklame for Kristiansund, slik at tilreisende og andre vil ønske seg tilbake. Parkeringsbehovet skal dekkes og ivaretas på en god måte for følgende brukere;



- tilreisende/besøkende
- bosatte
- forflytningshemmede,
- servicenæring
- varedistribusjon
- syklist

Avgiftsparkering skal være et virkemiddel for å regulere parkeringen i sentrum. Reguleringen skal være utformet slik at den ivaretar fornuftig rullering på ledige parkeringsplasser.

I Nasjonal sykkelstrategi er hovedmålet 8% sykkelandel av alle reiser innen 2023. Bypakke Kristiansund Overbyggingsdokument, har innarbeidet et ambisjonsnivå for Kristiansund på 8% sykkelandel av alle reiser innen 2030. På grunnlag av dette må Kristiansund kommune bygge ut sykkelnett og sykkeloppstillingsplasser, slik at sykling blir et mer attraktivt alternativ for innbyggerne.

### 1.3 Parkeringsforskriften

Parkeringsforskriften er en forkortet tittel på «Forskrift om vilkårsarkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer».

Forskriften innehar endringer som trer i kraft 01.01.17 og 01.01.18.

Endringer i forskriften berører følgende:

- felles skilting for offentlige og private parkeringsplasser
- ladbare motorvogner skal betale avgift. Det er opp til kommunene å eventuelt frita ladbare motorvogner for parkeringsavgift.
- krav om tilgjengelighet på ladestasjoner
- private aktører står ikke lenger fritt til å ta hva de vil i kontrollavgift
- faste sanksjonssatser på 300-, 600- og 900kr
- alle parkeringsområder uavhengig om det er offentlig eller ikke skal registreres på nettside etablert av vegvesenet



### 1.3.1 PARKERINGSFORSKRIFTEN GJELDENE FOR HELE KOMMUNEN

Parkeringsforskriften gjelder for alle parkeringsvirksomheter, uavhengig av hvem som er tilbyder. Dette betyr at alle som tilbyr parkering gratis eller mot betaling til allmenheten, må forholde seg til parkeringsforskriften.

I Kristiansund sentrum er det både offentlige og private parkeringsplasser, mens utenfor sentrum er det i hovedsak private tilbydere av parkeringsplasser. På Løkkemyra er det mange bedrifter og butikker som for eksempel tilbyr sine ansatte og kunder gratis parkeringsplasser og på flyplassen tilbyr Avinor avgiftsparkering til sine reisende. Offentlige parkeringsplasser utenfor sentrum er utenfor offentlige bygg som for eksempel sykehjem, Frei administrasjonsbygg, barnehager og skoler.

Alle som tilbyr parkering for allmenheten skal forholde seg til parkeringsforskriften, men kommunen har kun påvirkning på de offentlige parkeringsplassene. Det er i sentrum av Kristiansund at offentlige parkeringsplasser er gebyrbelagt, og det er i sentrum at kommunens bestemmelser har mest påvirkning. Det er derfor mest hensiktsmessig at parkeringspolitisk plan i hovedsak omhandler Kristiansund sentrum.

## 1.4 Sammendrag

Årsdøgntrafikk fra Statens vegvesen viser at omtrentlig 8000 besøkende bilister er innom sentrum iløpet av et døgn. Kristiansund Parkering AS selger i gjennomsnitt 2500 billetter om dagen. Dette indikerer at betydelig antall besøkende parkerer på avgiftsfri gateparkering i boligsonene. Da dette fører til uønsket letetraffic og at beboere kan få vanskelig for å finne parkering, så anbefales det å vurdere innføring av boligsoneparkering.

Totalt i dag er det 713 avgiftsbelagte parkeringsplasser i Kristiansund sentrum. Beleggsundersøkelse utført september 2015 viser at det i perioder er 80-100% dekning i sentrum, som skaper uønsket letetraffic. Sentrumsplana legger opp til flere grøntareal og nærlekeplasser for å skape økt trivsel for beboere og tilreisende, og da vil totalt 286 parkeringsplasser forsvinne i sentrum. Fremtidige nybygg i sentrum er blant annet nytt kulturhus, Campus Kristiansund og flytting av 50 arbeidsplasser til Vågeveien 4. Alle disse endringene gjør at tilgjengelige avgiftsbelagte parkeringsplasser vil bli for få i fremtiden. Det anbefales derfor å bygge nye parkeringsanlegg, fortrinnsvis under bakken for å frigjøre areal til andre formål.

Det foreslås å etablere oppmerket parkeringsplass for forflytningshemmede ved Vanddamman, i Hagbart Brinckmansvei, da det er viktig at alle får tilgang til kommunens turområder. I turist





sesongen viser det seg at det er for få parkeringsmuligheter for buss i sentrum. Det foreslås derfor å etablere parkering for tre busser i Astrupsgata på Devoldholmen.

Det foreslås å utvide mulighetene for lading av motorvogn i sentrum med seks nye ladepunkt. Det vil iløpet av året etableres nye sykkelparkeringsplasser i sentrum, på seks forskjellige steder med plass til seks sykler på hver plass.

Det anbefales at kommunen ser på muligheten for å gi Kristiansund Parkering AS frihet til selv å ta i bruk virkemidler for å nå kommunens fastsatte mål. Da unngås saksbehandlingstid ved at virkemidler ikke behøves søkes om og godkjennes av bystyret i forkant.

Som et bidrag til at Kristiansund kommune tar et steg videre mot Smart by konseptet, så anbefales det innføring av mer teknologi vedrørende parkering. Dette vil kunne være bruk av app for å vise bilførere til ledige plasser og bedre system for trafikkbetjener til å oppdage ikke betalende bilister.



## 2. PARKERINGSBEHOV

### 2.1 Dagens situasjon

Sone 1, -2, -3 og -4 omfatter avgiftsparkeringen i sentrum, se Figur 1. Avmerket område i blått Figur 1 viser parkering uten avgift i dag. Tabell 1 viser fordelingen mellom avgiftsbelagte parkeringsplasser i sentrum, antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og plasser med mulighet for lading av motorvogn.

Sone 1 har 288 offentlige avgiftsparkeringsplasser der 16 av dem er forbeholdt forflytningshemmede. Det er i dag ingen parkeringsplasser reservert for ladbar motorvogn og heller ingen lademulighet. Av private parkeringsplasser som er avgiftsbelagt er Storkaia Brygge Amfi med 80 parkeringsplasser der 3 er reservert forflytningshemmede, og Storkaia Parkering AS med 127 parkeringsplasser.

Sone 2 har 102 parkeringsplasser. Disse parkeringsplassene er fordelt på Kirketomta og gateparkering nord for gågata. Det er to parkeringsplasser for forflytningshemmede på Kirketomta og en nord for gågata.

Sone 3 er lagt til Gassverkstomta og har ca. 74 parkeringsplasser med mulighet for time- og døgnparkering. Det er en parkeringsplass for forflytningshemmet og fire plasser for ladbar motorvogn.

Sone 4 er nylig etablert, og omfatter parkeringsplasser i Arnulf Øverlands gate. Fra 01.03.17 ble det innført totimers parkering for å øke utskiftingen av brukere. Denne sonen har 33 parkeringsplasser, der fire er forbeholdt forflytningshemmede.

Parkeringsplasser utenfor sykehuset hører ikke til i noen av sonene da de eies av fylket. De holdes derfor utenfor og teller ikke med som tilgjengelige parkeringsplasser for sentrum. Til opplysning så utgjør dette 76 parkeringsplasser inkludert fire plasser for forflytningshemmede, og drives av Kristiansund Parkering AS.

Når det gjelder parkeringsplasser for buss er dette plassert i Konsul Knudtzons gate og i Arnulf Øverlands gate. Til sammen er det reservert plass for tre busser, se også Figur 7.

Det er ikke etablert parkeringsplasser spesielt for bobiler i sentrum i dag. I sesongen da bobiler besøker Kristiansund er det observert at forholdsvis mange parkerer innerst i Vågen ved Kaffebrenneriet.

Serviceparkering er for eksempel håndverkere med verktøy i bil, som trenger å parkere for å utøve arbeid på eiendommer i sentrum. Dette ivaretas i hovedsak i dag med at serviceparkering skjer på offentlige parkeringsplasser der det er mulighet for lengre parkeringstid.



Når det gjelder varedistribusjon i bykjernen, så foretas dette i hovedsak fra gata. Ved ny bebyggelse, der det er tilrettelagt for det, skjer varedistribusjonen på egen grunn.

Sone	Offentlige parkeringsplasser	Private parkeringsplasser	Parkeringsplasser for Forflytningshemmede	Parkeringsplass med mulighet for lading av motorvogn	SUM
1	276	204	19		499
2	100		2		102
3	74		1	4	79
4	29		4		33
<b>SUM</b>	479	204	26	4	713

**TABELL 1** Tabell som viser antall avgiftsbelagte parkeringsplasser i sentrum, antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og plasser med mulighet for lading av motorvogn i hver sone.

## 2.2 Avdekke parkeringsbehov

### 2.2.1 DIVERSE TALLDATA

Parkeringspolitisk plan fra 2007, utarbeidet av Rambøll oppgir at Kristiansund sentrum burde ha ca. 4700 parkeringsplasser. Dette omfatter både private og offentlige parkeringsplasser. Med private og offentlige parkeringsplasser menes absolutt alle parkeringsplasser i et område, som for eksempel parkeringsplasser for borettslag, plasser som bedrifter tilbyr sine ansatte, gateparkering eller beboerparkering i kjellere og bakgårder. Da var det sett på godkjente regulerings- og byggesaker i sentrum og udisponerte loft som kunne omgjøres til leiligheter. Det var også sett på at Kristiansund hadde 16% mindre bilhold enn andre kystbyer i 2001, og 21% mindre enn Molde og Ålesund. På grunn av Atlanterhavstunnelen og Imarsund-forbindelsen ble det anslått at trafikken i Kristiansund ville øke mot tilsvarende for andre kystbyer. I folke- og bolig telling fra Statistisk Sentralbyrå i 2011 hadde Kristiansund ca. 4% mindre bilhold enn Molde og Ålesund. Andelen bilhold i Kristiansund har økt fra 62,8% i 2001 til 72% i 2011. Sammenslåingen av Kristiansund og Frei i 2008 kan ha hatt innvirkning på denne økningen. Antall eksisterende private og offentlige parkeringsplasser i 2007 ble i parkeringspolitisk plan anslått til å være 3100 plasser. Dette gav da et underskudd på omtrent 1600 parkeringsplasser i sentrum. Det er vanskelig å dra noen eksakt konklusjon ut fra disse tallene, da tallene innehar en del usikkerhet og synsing tilhørende 2007.



Det er i 2017 utført en manuell opptelling av private parkeringsplasser i sentrum, med bakgrunn i parkeringspolitisk plan. Det ble telt opp 2177 private parkeringsplasser. Dette er for eksempel parkeringskjellere til borettslag, parkeringsplasser i private bakgårder og parkeringsplasser arbeidsgivere har til sine ansatte på privat grunn. Offentlige gateparkeringsplasser, som i dag ikke er avgiftsregulert er stipulert til omtrent 300 parkeringsplasser. Legges dette sammen med de avgiftsregulerte parkeringsplassene, 713, så har Kristiansund sentrum omtrent 3190 private og offentlige parkeringsplasser i dag. Dette tallet stemmer godt overens med tall anslått i Parkeringspolitisk plan 2007.

Det er vanskelig å sette et eksakt tall for antall parkeringsplasser som Kristiansund sentrum bør ha, men det er mulig å gjøre noen betraktninger ut fra tallmateriale innhentet fra Statistisk sentralbyrå og årsdøgntrafikk gitt av Statens vegvesen.

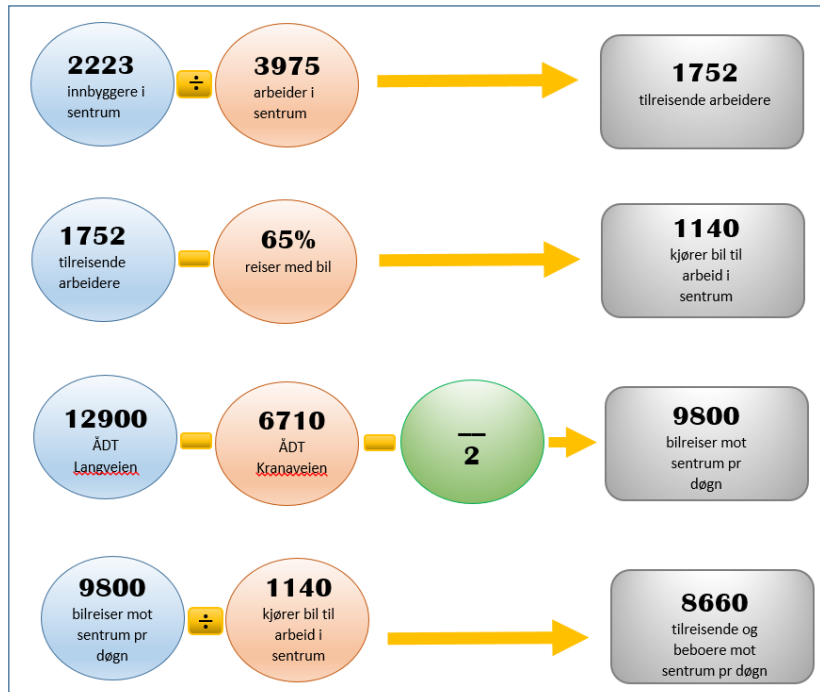
Ut ifra statistikk gjort tilgjengelig for dette prosjektet av fylket, Plan og Analyseavdelinga ble det oppgitt at det i 2017 bor 2223 personer i Kristiansund sentrum, der sentrum er avgrenset gitt av kriterier omtalt i kapittel 1.1. I samme område arbeider det 3975 personer. Dette tilsier at det arbeider 1752 flere personer i sentrum enn det er bosatte. Hvis andel tilreisende til sentrum i jobbsammenheng er 65% bilreiser (tall hentet fra byplana, se Tabell 2), så vil dette tallet bli omtrent 1140 bilister inn til sentrum på grunn av arbeid i sentrum. Resten vil reise kollektivt eller sykle. Se også Figur 2, som viser utregningene.

I henhold til veidatabanken på Statens vegvesen sine nettsider, er det mulig å finne beregnet årsdøgntrafikk, ÅDT for Langveien og Kranaveien. Dette er fartsårene inn til sentrum. Trafikkmengde for 2016 var 12900 biler i døgnet for Langveien og 6710 biler i døgnet for Kranaveien. Da mengde trafikk går i begge retninger, så deles dette antall på to for å finne trafikk inn til sentrum i løpet av et døgn. Dette tilsier at det er omtrent 9800 biler inn til sentrum iløpet av et døgn. Da vil antall bilister inn til sentrum, som ikke omfattes av arbeid i sentrum bli omtrent 8660 iløpet av et døgn. Utregninger er vist i Figur 2. Det er umulig å skille mellom beboere i sentrum og besøkende i dette tallet.

Statens vegvesen har også årsdøgntrafikk i parsellen Vågeveien, Kaibakken og Arnulf Øverlands gate, som ligger på 8000 bilreiser. Trafikk i Vågeveien består overveiende av besøkstrafikk, da denne parsellen ligger i sentrum. Hvis dette tallet ses i sammenheng med utregnet antall bilister per døgn på 8660 uavhengig av arbeidende i sentrum, så stemmer tallene overens. Utregnet tall innehar beboere i sentrum, og vil følgelig være noe større. Tallene indikerer at antall besøkende bilister til Kristiansund sentrum iløpet av et døgn, opp mot 8000 er betydelig. Alle vil selvsagt ikke være i sentrum samtidig, og trafikken vil fordele seg iløpet av en dag med enkelte topper. Om hver enkelt av disse bilistene er i snitt to timer i sentrum, jevnt fordelt mellom kl. 06:00 og 24:00, så vil dette bli omtrent 890 bilister besøkende til enhver tid. Dette igjen kan gi en pekepinn på at det til tider kan bli stort trykk på eksisterende parkeringsplasser, og at det trolig er behov for flere parkeringsplasser i sentrum.



Til sammenligning var årsdøgntrafikken inn til Bodø sentrum 10640 bilister i 2016, mot 9800 i Kristiansund. Bodø har 1632 avgiftsregulerte parkeringsplasser, mot 713 i Kristiansund.



FIGUR 2

Viser utregninger foretatt for å komme frem til antall reisende inn til Kristiansund sentrum, der bilister arbeidende i sentrum er trukket fra.



### 2.2.2 FREMTIDIGE ENDRINGER I SENTRUM

Sentrumsplana har som intensjon at byen skal ha flere grøntareal med bilfrie områder for økt trivsel for beboere, og økt beboelse i sentrum. De endringer som sentrumsplana skisserer vil skje over tid, men hvis alle endringer legges sammen vil dette utgjøre fjerning av omtrent 286 avgiftsregulerte parkeringsplasser der tre av disse er forbeholdt forflytningshemmede.

- Omgjøre parkeringsplasser i Øvre Enggate, President Christiesgate og Helsinggate til nærlekeplass og lokal park. Dette utgjør ca. 20 parkeringsplasser.
- Parkeringsplasser i midterste del av Øvreparken, Henrik Greves gate fjernes, for opparbeiding av gangareal for bruk og aktivitet. Dette utgjør 8 parkeringsplasser.
- Gassverkstomta er på sikt tiltenkt kombinert bebyggelse og anleggsformål, så der vil omtrent 60 parkeringsplasser forsvinne.
- Fire parkeringsplasser ved Christiestøtta fjernes for å gi rom til en grønn lunge med utsikt over byen.
- Resterende del av Skolegata som i dag ikke er gågate er tiltenkt parkanlegg, og da vil 9 parkeringsplasser måtte vike.
- Rådhusplassen, Kongens plass og Carolines plass er urbane byrom, og potensialet for å utvikle disse områdene som møteplasser er på agendaen hos kommune og fylkeskommunen. Dette vil kunne utgjøre 58 parkeringsplasser på Kongens plass.
- Storkaia Parkering AS med 127 parkeringsplasser omgjøres til boligområde.

Fremtidig parkeringsbehov vil øke i takt med utbygginger og nye etableringer i sentrum. Fremtidige utvidelser i Kristiansund sentrum er kulturhus med bibliotek, museum, kulturskole, ballettsenter og høgskolesenter, kommunen som flytter ca. 50 arbeidsplasser inn til Vågeveien 4, og Campus Kristiansund. Disse fremtidige utvidelsene i sentrum vil trolig utfordre dagens antall parkeringsplasser.

### 2.2.3 BELEGGUNDERSØKELSE

For å avdekke parkeringsbehov kan det tas i bruk beleggsundersøkelser, analyse av parkeringsplassbruk, statistikk fra billettautomater og brukerundersøkelser. En beleggsundersøkelse går ut på å registrere parkeringen i et visst område over tre dager i ei uke. Analyse av parkeringsplassbruk er det samme, men at det i tillegg ses på type parkering, som for eksempel at en parkerende skal kun innom en butikk eller om det er langtidsparkering. Dette krever da intervju av brukerne og er ressurskrevende. Brukerundersøkelser er spørreskjema som deles ut og analyseres i etterkant, som også kan være noe ressurskrevende.



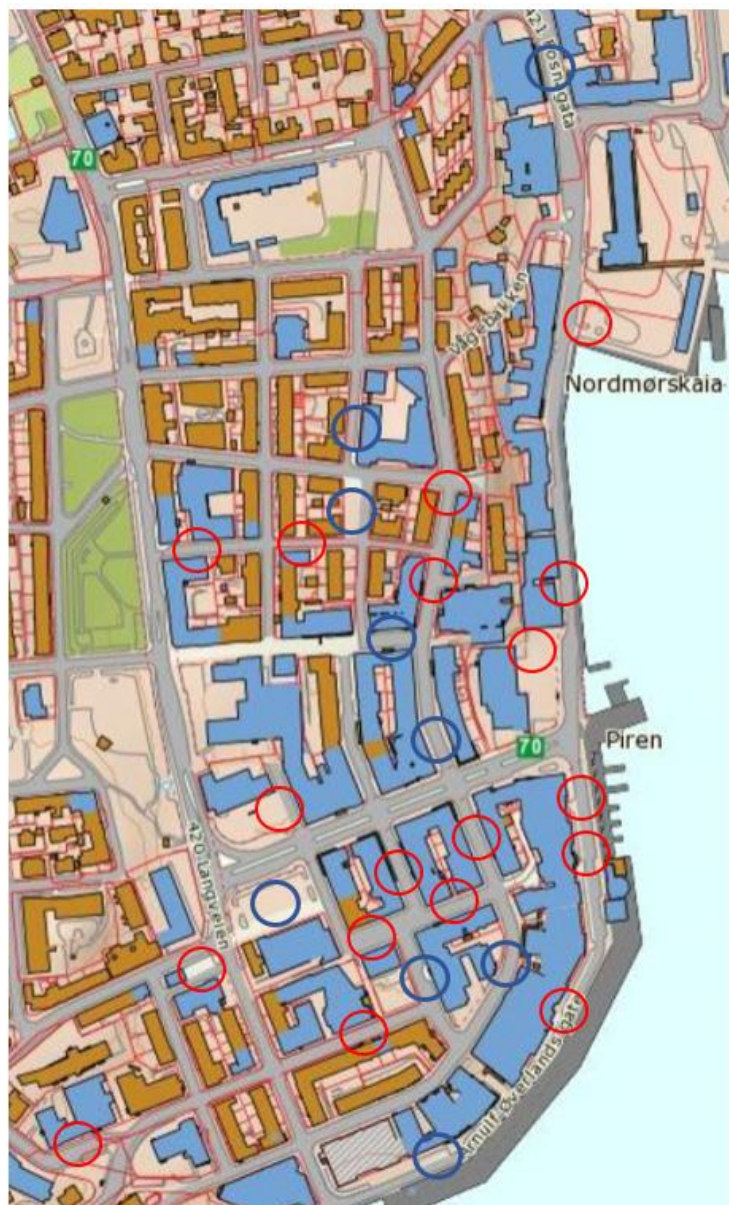
Ønskelig dekning er at det er en av 20 parkeringsplasser ledig til enhver tid. En annen måte å definere dette på er at det over en fire timers periode ikke skal være mer enn 85% opptatte parkeringsplasser. Disse måltallene er tatt fra parkeringspolitisk plan fra 2007.

Kristiansund parkering AS har utført flere beleggsundersøkelser, og den siste er fra september 2015. De parkeringsplassene som ikke er med i denne beleggsundersøkelsen er Gassverkstomta, Kirketomta og Storkaia parkeringshus. Dagene beleggsundersøkelsen er utført på er mandag, onsdag og fredag. De parkeringsplassene med 80% dekning eller mer er tatt med i vedlegg A. Grunnen til at det er sett på 80% dekning og oppover er fordi parkeringsområdene innehar forholdsvis få parkeringsplasser, og hver parkeringsplass utgjør da en høy prosentandel av totalen.

Figur 3 viser hvor det forekom 100% dekning ved ett eller flere tidspunkt da beleggsundersøkelsen ble foretatt, og mellom 80% og 100%. De røde ringene viser 100% dekning, mens de blå ringene viser dekning mellom 80% og 100%. Parkeringsplassene som hadde mellom 80% og 100% var:

- Helsehuset 80%
- Skolegata 88%
- Hauggata ved City 91%
- Øvre Enggate ved Totalen 88%
- Øvre Enggate ved Brannstasjonen 83%
- Storgata mot Amfi 92%
- Grand Hotell 93%
- Arnulf Øverlands gata ved Malia 83%
- Kongens Plass 96%





FIGUR 3

*Kart som viser parkeringsområder som det ved ett eller flere tidspunkt forekommer dekning på 80% til og med 100%.*

*Røde sirkler viser der det har forekommet 100% dekning ved ett eller flere tidspunkt, mens blå sirkel viser dekning mellom 80% og 100%.*

Beleggsundersøkelsen viser at ikke alle parkeringsområdene i sentrum til enhver tid har en av 20 parkeringsplasser ledig. På bakgrunn av beleggsundersøkelsen er det i perioder trolig betydelig letetraffikk, som er en miljøulempe og derfor ikke ønskelig.

Etterspørselen på de steder som har dekning over 80% kan påvirkes/fordeles med høyere takster hele dagen eller til visse tider. Det ble i mars 2017 innført korttidsparkering med høyere takst i Arnulf Øverlands gate. Etter tilbakemelding fra Kristiansund Parkering AS, så har dette bedret tilgjengeligheten for flere i dette området. Det må ses på om lignende tiltak kunne vært innført flere steder i sentrum.





Det ene parkeringshuset i sentrum, som ikke var med i beleggsundersøkelsen er Storkaia Parkering AS. De har hatt en del mer ledig kapasitet enn offentlige gate parkeringsplasser. I tillegg hadde ikke parkeringshus ved Storkaia Brygge Amfi mer enn maks 68% dekning ved ett tidspunkt. Mer bruk av parkeringshusene kan demme opp om mangel på offentlige parkeringsplasser i gatene. Parkeringshusene må derfor gjøres mer attraktive enn de er i dag. Parkeringsanlegg er generelt mindre attraktive enn åpen parkering på gater og plasser, noe beleggsundersøkelsen underbygger. Molde kommune har satt i gang tiltak for å gjøre parkeringsanlegget i fjell mer attraktivt ved å sette ned parkeringsavgiften til 3kr/time.

## 2.2.4 NASJONALE FØRINGER

Bypakke Kristiansund Overbyggingsdokument ble utarbeidet i juni 2014. Dette dokumentet har innarbeidet nasjonale føringer vedrørende reisemåter for 2030 til å omhandle en ambisjon for reisemiddelfordeling gjeldende for Kristiansund. Tabell 2 viser ambisjonsnivået for 2030, og indikerer at økning i ferdsel med bil ikke er ønskelig. Det påpekes at tilbudet for reisende med miljøvennlige transportformer må bli så attraktivt at persontrafikkveksten tas på disse transportformene. I tillegg må det tas årlige reisevaneundersøkelser og årlige kjøretidsmålinger for å verifisere om ambisjonene kan oppnås.

Reisemiddel	Andel 2013	Ambisjon, andel 2030	Endring i daglig reiseantall
Bilfører	65 %	53 %	0
Bilpassasjer	9 %	10 %	+ 2100
Gåing	19 %	19 %	+ 3000
Kollektiv	4 %	10 %	+ 5900
Sykkel	2 %	8 %	+ 5700
Annet	1 %	-	-

**TABELL 2** *Tabell som viser foreslått ambisjonsnivå i Bypakke Kristiansund, for reisemiddelfordeling frem til 2030 for Kristiansund. Nasjonale føringer er innarbeidet.*

Fylket vedtok i 2016 sin egen regionale planstrategi, som har litt mer ambisiøse planer. Der er det sagt at andel gående og syklende skal økes til 29% innen 2030.

Transportøkonomisk Institutt har utarbeidet nye framskrivninger for innenlands persontransport 2016-2050. Framskrivningene gjelder for en situasjon der det ikke innføres nye tiltak eller virkemidler for å påvirke transportetterspørselen i noen spesiell retning. Underlag er Nasjonal transportplan 2018-2029, Statistisk sentralbyrås befolkningsframskriving og økonomisk utvikling fra Finansdepartementet. Antall reiser beregnes å øke omtrent i takt med befolkningen i analyseperioden. Forventet demografisk utvikling, med økende andel eldre, er et viktig element i framskrivingen for innenlands persontransport. I tillegg er det som forutsettes utbygd av



infrastrukturtiltak medtatt. Her har Transportøkonomisk Institutt beregnet seg frem til at bilreiser vil øke med 36% frem til 2050, antall syklende vil øke med 10%, antall gående med 15%, kollektiv med 21% og antall flyreiser vil øke med 29%. Det er nevnt i rapporten at økende andel eldre vil virke mot større økning sykkelandel. Denne rapporten sier til dels det motsatte av de nasjonale føringene, som har ambisjon om at bilandel reiser skal minke.

Ut fra ambisjoner og forutsigelser er det vanskelig å trekke en fast konklusjon på om det blir økt bilbruk i fremtiden eller ikke.

## 2.2.5 FORESLÅTT LØSNING

Når beleggsundersøkelsen fra september 2015 ses i sammenheng med nye utbygninger og ønsker for Kristiansund sentrum, så bør det etableres et eller flere nye parkeringsanlegg. Det er ønskelig at biltrafikken skal mest mulig vekk fra gateplan, og sentrumsplana foreslår at 286 av dagens avgiftsbelagte parkeringsplasser gjøres om til parkanlegg for økt trivsel. Det er ønskelig å flytte gateparkerende biler fra gatemiljøet og inn i parkeringshusene. Et eventuelt nytt parkeringshus bør da bygges slik at brukerne foretrekker dette i stedet for gateparkering.

Parkeringshusene bør gjøres mer attraktive enn de er i dag. Dette kan for eksempel utføres med bedre skilting, belysning og lyse overflater. Noen parkeringshus kan være trange og det bør ses på behov for speil for bedre å oppdage møtende biler. Parkeringshusene er private, og disse kan ikke pålegges tiltak. Dette må komme som en forespørsel fra kommunen. Dette bør gjøres sammen med Kristiansund Parkering AS som har kontakt med eierne jevnlig.

Skilting på vei mot parkeringshusene har blitt utbedret allerede. Likevel anbefales parkeringsskilt som står ut fra veggen ved innkjørslene til parkeringshusene, slik at det blir lettere for bilistene å få øye på parkeringshusene.

Forslag fra Samfunnsutvikling er at det settes opp skilt ved enkelte parkeringsplasser som ønsker deg velkommen til byen og viser hvor du befinner deg. Der kan det også stå hvor mange minutter det for eksempel tar å gå til Amfi Storkaia, Caroline kino eller Vanndamman fugledam. Kostnad vil avhenge av hvor detaljerte skiltene skal være og hvordan de skal monteres.



### 2.3 Forflytningshemmede

I henhold til Parkeringsforskriften står det i §61; «... til enhver tid er en ledig reservert plass ... På parkeringsområder med 50 plasser eller mer, er virksomheten likevel ikke forpliktet til å reservere mer enn fire prosent av plassene til forflytningshemmede med parkeringstillatelse. På parkeringsområder med opptil 50 plasser, er virksomheten ikke forpliktet til å reservere mer enn to plasser.»

§62 sier «... vurdere hva som er et tilstrekkelig antall plasser etter §61 ut fra lokale forhold på parkeringsområdet.» Det må derfor ses på om parkeringenes plassering gir tilgang til handels-, opplevelses- eller service næringer. Figur 4 gir en oversikt over parkeringsplasser for forflytningshemmede i dag.



FIGUR 4

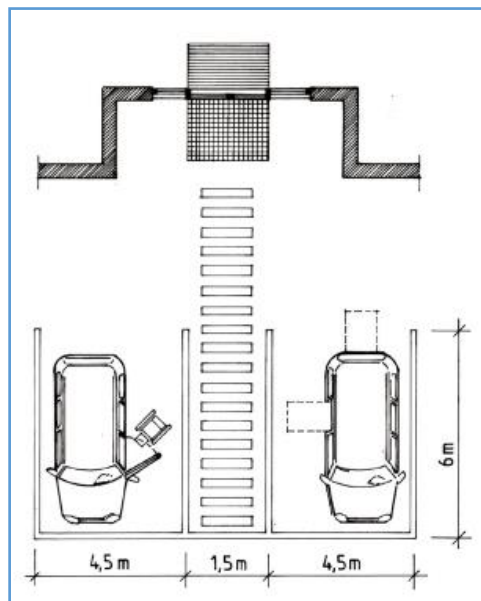
Kart som viser plassering av parkeringsplasser dedikert til forflytningshemmede i dag.  
1\*: Parkeringsplass som vil bli erstattet med 2 parkeringsplasser når kommunen flytter omtrent 50 ansatte inn i Vågeveien 4.

I forbindelse med at Kristiansund kommune flytter omtrent 50 ansatte inn i nye lokaler i Vågeveien 4, så er det tenkt at det skal satses på miljøvennlig transport til og fra arbeid. På eksisterende parkeringsplass vil det bli etablert 2 parkeringsplasser for forflytningshemmede og 5-7 korttidsparkeringer.



Etablerte parkeringsplasser for forflytningshemmede er spredt utover sentrum i dag og ivaretar mange av de tilbud byen kan tilby. Det er plasser i nærheten av helsehus, kino, bibliotek, brannvesen, gågate og kjøpesenter.

Norges Handicap Forbund, NHF ble kontaktet og det kom innspill på parkeringsmulighetene som er i dag. For de med små biler er parkeringsplassene tilfredsstillende. Enkelte biler beregnet på transport av rullestolbrukere er store, og har montert heis enten bak eller på siden. Det er viktig ved etablering av nye parkeringsplasser for forflytningshemmede at plassen er i en ende, slik at bil med bakover montert heis ikke sperres av bil parkert bak. Likeledes må det være plass for sidemontert heis. I for eksempel Arnulf Øverlands gate ved inngangen til Amfi er parkeringsplassene for forflytningshemmede vanskeliggjort ved at de er smale. I tillegg har Vinmonopolet opphøyet kant for varemottak som kommer i konflikt med nærliggende parkeringsplass for forflytningshemmede. Arnulf Øverlands gate er i dag ei smal gate og det gir et vanskelig utgangspunkt for etablering av større parkeringsplasser for forflytningshemmede i dette området. Figur 5 viser NHF's kvalitetskrav nedfelt i rapporten Tilgjengelige bygg og uteområder.



FIGUR 5  
NHF's kvalitetskrav til lengde og bredde for stor bil med heis.

Det kom også tilbakemelding på at to parkeringsplasser i Sykehusgata er ubrukelige for større biler med rullestolbrukere, da de ligger i en bratt bakke. I dag er det ingen parkeringsplasser forbeholdt forflytningshemmede ved turområdene i byen, og dette var tilbakemelding på at var ønskelig ved Vanndamman.



### 2.3.1 FORESLÅTT LØSNING

Det foreslås å etablere en ny parkeringsplass ved Vanddamman, i Hagbart Brinckmansvei. Det er viktig å gjøre turområder mest mulig tilgjengelig for alle. Figur 6 viser foreslått plassering. Ny parkeringsplass vil bli oppmerket og skiltet.



FIGUR 6

Foreslått plassering av ny parkeringsplass for forflytningshemmede vist med rødt.

### 2.4 Buss og Bobil

I høysesongen da turistbussene ankommer Kristiansund, blir det lite med kun tre parkeringsplasser reservert for buss i sentrum. Figur 7 viser plasseringen av tre ledige parkeringsplasser for buss, to i Konsul Knudtzonsgate med maks parkering 24 timer og en i Arnulf Øverlands gate ved Malia og treningsstudio, med parkering maks åtte timer.



FIGUR 7

Parkeringsplasser tilgjengelig for buss i dag. En plass ved Arnulf Øverlands gate og to i Konsul Knudtzons gate.



Hvis det skal etableres eget område for bobiler foreslås det å legge dette utenfor sentrum. Det vil bli sett nærmere på dette hvis egne føringer for slike parkeringsplasser kommer.

#### 2.4.1 FORESLÅTT LØSNING

Det foreslås å benytte ledig område i Astrupsgate på Devoldholmen til fremtidig parkeringsplass for buss. Der vil det være plass til 3 busser. Figur 8 viser foreslått plassering, skravert med blått. Det må søkes om tillatelse til Statens Vegvesen om å få benytte dette området til bussparkering.



**FIGUR 8**  
*Område skravert med blått er  
foreslått som nytt  
parkeringsområde for buss.*

#### 2.5 Servicenæring og Varedistribusjon

Kristiansund Parkering AS er aktivt tilstede i sentrum, og vet derfor det meste om det som berører parkering i bykjernen. De har gitt tilbakemelding om at når det gjelder serviceparkering og varedistribusjon er det ingen konflikter av betydning og at dette går greit idag.



### 3. AVGIFTSPARKERING

#### 3.1 Dagens situasjon

Avgiftsparkeringen er i dag inndelt i 4 soner, se også Figur 1. Alle sonene har avgiftsparkering.

##### Sone 1:

- Avgiftstidsrom: mandag til fredag: 09.00 – 19.00, lørdag: 11.00 – 16.00
- Maks parkeringstid er 5 timer
- Progressiv takst: 1.time: 15 kr, 2. time: 18 kr, 3. time: 21 kr, 4.- og 5. time: 25 kr

##### Sone 2:

- Avgiftstidsrom: mandag til fredag: 09.00 – 17.00, lørdag: 11.00 – 16.00
- Maks parkeringstid er 3 døgn
- 10 kr/time
- Maks døgnpris er 65kr

##### Sone 3:

- Avgiftstidsrom: mandag til fredag: 09.00 – 17.00, lørdag: 11.00 – 16.00
- Maks parkeringstid er 7 døgn
- 8 kr/time
- Maks døgnpris er 40kr
- 4 gratisparkeringer for ladbar motorvogn

##### Sone 4:

- Avgiftstidsrom: mandag til fredag: 09.00 – 19.00, lørdag: 11.00 – 16.00
- Maks parkeringstid er 2 timer
- 20 kr/time
- Maks døgnpris er 65kr

Utenom tider og avgifter nevnt over finnes det også noen ordninger som gjelder bestemte steder i sentrum, der parkeringsplassene er i privat eie eller at parkeringsplassene har annen spesiell tilknytning.

##### Storgata 34, Brunsviken Eiendom:

- Avgift 24 timer i døgnet 365 dager i året
- Progressiv takst: 1.time: 15 kr, 2. time: 18 kr, 3. time: 21 kr, 4. time og utover: 25 kr



#### Sykehusapoteket:

- Avgiftstidsrom: mandag til fredag: 08.00 – 18.00, lørdag: 08.00 – 15.00
- Maks parkeringstid er 30 minutter
- 8 kr/time

#### Amfi Parkeringshus

- Åpningstid: mandag til fredag: 09.00 – 20.00, lørdag: 09.00 – 18.00
- Parkeringshuset stenges ved stengning av Amfi Storkaia Brygge kjøpesenter. Mulighet for å stå der døgnet rundt
- 13 kr/time

#### Storkaia Parkeringshus:

- Avgift døgnet rundt
- Maks parkeringstid er 14 døgn
- 20 kr/time 08:00 – 20:00 mandag - fredag, 08:00 – 18:00 lørdag
- All øvrig tid 10 kr/time
- Maks døgnpris er 135 kr

#### Quality Hotel Grand, Bernstorffstredet 1:

- Avgift døgnet rundt
- Maks parkeringstid er 10 døgn
- 13 kr/time 08:00 – 18:00 mandag - fredag, 08:00 – 15:00 lørdag
- All øvrig tid 7 kr/time
- Maks døgnpris er 65 kr

#### Comfort Hotel Fosna, Hauggata 16:

- Avgift døgnet rundt
- Maks parkeringstid er 10 døgn
- 13 kr/time 08:00 – 18:00 mandag - fredag, 08:00 – 15:00 lørdag
- All øvrig tid 7 kr/time
- Maks døgnpris er 65 kr

Parkeringsplassene ved Sykehuset tilhører Møre og Romsdal fylkeskommune og er ikke medtatt som parkeringsplasser tilknyttet Kristiansund sentrum.

Avgiftsbetalingen foregår på utplasserte parkeringsautomater, som tar både kort og kontanter, eller via app drevet av Easypark AS.

Område merket med blått i Figur 1 viser gateparkering i sentrum som ikke er avgiftsregulert i dag. I dette området er det i hovedsak beboere som bruker gateparkeringsplassene.





### 3.2 Virketid og eventuell gratis korttidsparkering

I ny parkeringspolitisk plan foreslås videreføring av dagens virketid og regulering av avgiftsparkering.

Et virkemiddel foreslått for å få flere til sentrum, har vært å innføre gratis korttidsparkering i alle soner. Dette ble fremmet under bystyremøte 13.12.16, og der ble det bedt om utredning på dette.

Kvernberget Lufthavn har gratis parkering for sine parkerende den første halvtimen. Noen butikker, som for eksempel Rema 1000 nederst i Langveien og Kiwi i Helsings gate har gratis parkering for sine kunder i opptil en time. Kvernberget Lufthavn har som regel kunder som parkerer over lengre tid, og ved lenger parkering enn en halvtime så koster dette 30- og 40 kr i timen. Til sammenligning er prisene i sone 1 i sentrum 15 kr første time og 18 kr andre time. Det er derfor i utgangspunktet billigere å parkere i sentrum. Butikker som tilbyr gratis parkering til sine kunder har innført en times regel for å unngå at andre enn deres kunder parkerer på disse plassene.

Et av avgiftsparkeringsens virkemiddel er å regulere parkeringen i sentrum, slik at den ivaretar fornuftig rullering på ledige parkeringsplasser. Ved innføring av gratis parkering den første timen vil dette virkemiddelet ikke fungere særlig godt i dette tidsrommet. Kontrollen på fornuftig rullering der belegget er høyt vil nærmest opphøre ved en slik ordning.

Inntektsgrunnlaget til Kristiansund Parkering AS vil svekkes dramatisk ved en slik ordning. Kommunen må tilfelle senke leiekostnadene som Kristiansund Parkering AS i dag betaler til kommunen. Gjennomsnittsparkering per plass i sone 1 er 65 minutter. Hvis første time er gratis vil dette kunne minske inntjeningen til Kristiansund Parkering AS med opptil 93%. Det må da vurderes en tilsvarende reduksjon av leiekostnader. Inntektene fra avgiftsparkering lå i 2015 på 11 602 000 kr for Kristiansund Parkering AS. Omtrent 80% av inntektene kommer fra avgiftsparkering i sone 1. En innføring av første time gratis ville i 2015 gitt en inntekt til Kristiansund Parkering AS på omtrent 1 160 000 kr i stedet, som er betydelig lavere.

Ved etablering av nye parkeringsanlegg i Kristiansund, så blir investeringen forholdsvis høy. Hvis første halvtime eller time skal være gratis vil deler av inndekningen gå tapt. Interessen og muligheten for nybygg kan bli mindre attraktiv, og en gratis korttidsparkering vil dermed bli et hinder for nybygging.

Forslag fremmet i bystyremøte 13.12.16 er et velment forslag for å få mer besøkende til sentrum. Slik parkeringen er bygd opp i sentrum frarådes innføring av gratis korttidsparkering, enten dette dreier seg om en time eller kortere.



### 3.3 Boligsoneparkering

Området merket med blått i Figur 1 viser område i sentrum som ikke er avgiftsregulert i dag. Det vurderes å innføre boligsoneparkering i dette området for å ta vare på beboernes mulighet for parkering.

Boligområder som ligger nær sentrumsområdet, arbeidsplasser, idrettsanlegg, utfartsområder og lignende kan bli belastet med fremmedparkering på gater og veier. Dette kan oppleves som en belastning på bomiljøet og skape problemer med å finne parkering. Noe som igjen kan redusere attraktiviteten til et område. Når en andel av sentrumstrafikken utgjøres av bilførere som leter etter ledig og gratis parkeringsplass vil dette føre til uønsket letetraffikk. Innføring av boligsoneparkering kan derfor fremme bedre bomiljø for de som bor nært sentrum.

Parkeringsforskriften §29 omhandler boligsoneparkering. Denne slår fast at kommunen kan reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering, men at dette skal behovsprøves.

Kommunen kan selv fastsette avgiften som skal betales for å få utstedt beboerkort. I Trondheim er avgiften satt til 425 kr/mnd. for første bil, 750 kr/mnd. for andre bil og 1070 kr/mnd. for bil nummer tre. Firma betaler 1410 kr/mnd. I Bergen er det 200 kr/mnd. for første bil, 300 kr/mnd. for bil nummer to og firma betaler 350 kr/mnd. I Trondheim betales gebyr per måned mens i Bergen betales avgiften per år. Hvis det blir aktuelt med boligsoneparkering i Kristiansund så må beløpet diskuteres og fastsettes til en fornuftig sum.

I Trondheim vil de som får tildelt boligsoneparkering, betale for plass innad i en gitt sone. Det foreslås å dele blått område i Figur 1 inn i flere soner, slik at beboere skal finne parkering i nærheten av boligen. Det er viktig å ikke utstede flere tillatelser enn det antall plasser som finnes innenfor sonens avgrensing.

Trondheim har prioritert tildelingen av parkeringstillatelse som følger;

1. En parkeringstillatelse pr. boenhet (boligadresse) for fast bosatte
2. En parkeringstillatelse pr. boenhet (boligadresse) for midlertidig bosatte
3. Parkeringstillatelse på grunnlag av særskilt behov
4. Parkeringstillatelse for næringsdrivende
5. To eller flere parkeringstillatelse(r) pr. boligenhet/firma
6. Gjesteparkering for besøkende

Området rundt Barmannhaugen har hatt en del fremmedparkering som har bidratt til problemer for bosatte med å finne seg parkeringsplasser. Dette har Kristiansund Parkering AS fått tilbakemelding på fra beboere i området. De som parkerer i boligsonene for å slippe parkeringsavgift kan være bilister som arbeider i sentrum, som skal utføre handel eller skal på kultur arrangementer. Dette er en gruppe bilister som er vanskelig å få en oversikt over omfanget



på. Ifølge kapittel 2.2.1. er det omtrent 8000 besøkende bilreiser per døgn inn mot sentrum. Kristiansund Parkering AS selger omtrent 2500 billetter per dag. Differensen indikerer at fremmedparkering kan være et betydelig problem.

Hvis det innføres boligsoneparkering så vil disse bilistene bli tvunget over på avgiftsparkering. Er denne parkeringen betydelig i dag vil disse kunne fanges opp av beleggsundersøkelser utført i ettertid.

Ulempen med boligsoneparkering kan være at de som ikke ønsker avgiftsparkering muligens velger reisemål utenfor sentrum.

### **3.3.1 FORESLÅTT LØSNING**

Det foreslås at kommunen tar initiativ til et folkemøte, som kan avdekke om beboere i sentrum føler behov for innføring av boligsoneparkering.

Det må legges opp til en strategi på forhånd med et forslag til soneinndelinger, og det må velges en størrelse på gebyret som ikke er avskrekkende for brukerne. Det er viktig at de som møter opp tar et standpunkt og stemmer om boligsoneparkering skal innføres eller ikke på folkemøtet. Dette for at det raskere skal kunne tas en avgjørelse og lette en gjennomføringsfase. Kristiansund Parkering AS er en naturlig deltaker på møtet, med sin kunnskap og som det organ eventuelle brukere vil betale boligsoneparkering til.

Hvis det viser seg at boligsoneparkering blir innført, bør det i etterkant utføres en beleggsundersøkelse for å avdekke om fremmedparkeringen har innvirkning på de avgiftsregulerte parkeringsplassene i sentrum.

## **3.4 Ladbar motorvogn**

En av endringene i Parkeringsforskriften, §34 er at det er opp til hver enkelt kommune å eventuelt innføre betalingsfritak for ladbare motorvogner.

Når det gjelder krav om hvor mange ladestasjoner som skal tilbys, dekkes denne av §35 i Parkeringsforskriften. Denne trer først i kraft 01.01.18, og der står det; «... til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Virksomheten har likevel ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser.»

De fire ladestasjonene på Gassverkstomta ble installert av NEAS i august 2014, se Figur 9. Ladestasjonene eies av NEAS og er en del av Grønn Kontakt sitt ladenettverk. Grønn kontakt eies av 23 kraft- og nettselskaper deriblant NEAS. Grønn kontakt har nettside og app med informasjon om



hvilke ladestasjoner som er ledig, priser på ladingen og tar imot beskjed fra bruker hvis noe skulle være galt.



FIGUR 9  
*Ladestasjonene på  
Gassverkstomta.*

### 3.4.1 FORESLÅTT LØSNING

I tillegg til fire lademuligheter på Gassverkstomta i dag foreslås det å installere følgende;

- 2 ladestasjoner på Kongens plass
- 2 ladestasjoner på Kirketomta
- 2 ladestasjoner langsmed kaia

Det må deretter ses på bruken av ladestasjonene, før det vurderes å installere ytterligere ladepunkt.

Pris på installasjonen vil være omtrent 50 000 kr per ladestasjon. Siden Grønn kontakt i dag har installert og driver de eksisterende ladestasjonene, er det enklest og mest brukervennlig å benytte NEAS og Grønn kontakt ved installasjon og drift av de nye ladestasjonene.



## 4. OPPSTILLINGSPLASS FOR SYKKEL

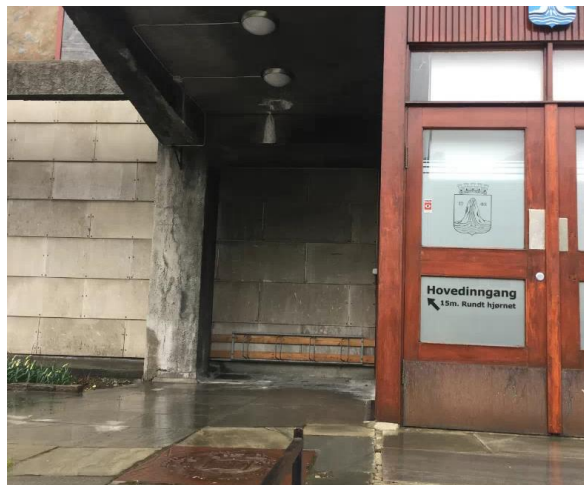
### 4.1 Dagens situasjon

Det er ikke mye sykkelparkering i Kristiansund sentrum i dag. Figur 10 og Figur 11 viser noen av dagens sykkelparkering i byen.



FIGUR 10

*Sykkelparkeringen ved Storkaia Brygge Amfi i dag, ved inngangen til Coop Mega og ved hovedinngangen mot vinmonopolet.*



FIGUR 11

*Dagens sykkelparkering utenfor Kristiansund Rådhus.*

Sykkelparkeringen i Kristiansund er veldig mangelfull. Byen oppfordrer ikke til mer sykkelbruk slik parkeringen er i dag.



Hovedplan for sykkel i Kristiansund er vedtatt, og det er satt av midler til å etablere nye sykkelveier i hele kommunen. Det er ansatt egen prosjektleder for å ivareta denne utbyggingen. Sammen med flere sykkeloppstillingsplasser vil dette tilsammen kunne stimulere til økt sykkelbruk.

## 4.2 Hvorfor sykkelparkering

I nasjonal sykkelstrategi er hovedmålet at 8% av alle reiser skal være på sykkel innen 2023. Bypakke Kristiansund har moderert dette til å gjelde sykkelandel på 8% i Kristiansund innen 2030. Se også Tabell 2.

Ny sentrumsplan for Kristiansund som er utarbeidd av Norconsult har også etablert ny parkeringsnorm. Denne viser krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel ved nybygg, se også Tabell 3. Retningslinjer som er nevnt i ny parkeringsnorm, gjeldende for sykkelparkering;

- Hver 50. oppstillingsplass for sykkel bør dimensjoneres for sykkelvogn.
- Det bør avsettes minst 4 oppstillingsplasser for sykkel ved bussholdeplassene.

TABELL 3

*Parkeringsnorm utarbeidet av Norconsult, som tillegg til ny sentrumsplan.*

Parkeringstabell med parkeringsplasskrav*	Beregninggrunnlag	Sykkel/	Bil
Bolig	100 m2 BRA	3	1-1,2
<i>Virksomhet</i>			
Forretning, handel, kjøpesenter	1000 m2 BRA	9	0
Kontor	1000 m2 BRA	10	2/1/0*1
Industri / verksted	1000 m2 BRA	3	1
Lager / engros	1000 m2 BRA	3	1
Restaurant / pub / kafé	1000 m2 BRA	6	0
Mosjonslokaler	1000 m2 BRA	6	0
Hotell	10 gjesterom	3	3
Småbåthavn	10 båtplasser	3	2
Bensinstasjon, gatekjøkken	Årsverk	0,3	0
Sykehus	10 senger	1,5	3
Sykehjem	10 senger	1,5	2
Barnehage/barnepark	10 barn	1,5	0,3-0,5
Skoler (grunn- og videregående)	10 årsverk	45	1
Universitet/høyskole	30 årsverk	45	1
Idrettsanlegg	10 personer	3	0
Forsamlingslokale (kino/teater, kirke)	10 sitteplasser	3	0

- \* Krav til parkering for bolig og sykkelparkering er minimumskrav. Der krav er oppgitt som et intervall mellom to tall er laveste tall minimumskrav og høyeste tall maksimum for antall plasser. Andre tall i tabellen er maksimumskrav til antall parkeringsplasser. Ved beregning av antall plasser skal det alltid rundes av oppover til nærmeste hele plass.
- \* Krav om sykkelparkering kommer i tillegg til krav om bilparkering i alle soner. Parkering for andre motorkjøretøy regnes å være dekket innenfor areal avsatt til bilparkering.
- \* Av antall beregnede plasser skal min 5 % (avrundet oppover til nærmeste hele plass) være utformet og reservert for bevegelseshemmede. Disse plassene skal ha kortest mulig gangavstand til hovedatkomst og en gunstig trasé. Dette gjelder òg ved parkering til boligområder med mer enn 8 boliger.
- \* Av krav til boligparkering regnes 80 % som egenparkering og 20 % som gjesteparkering.
- \* Tabellen er ikke utfyllende i forhold til typer virksomhet. Dersom det føres opp bygg som ikke kan inngå i noen av kategoriene over, skal parkeringsdekningen vurderes konkret fra sak til sak. Sammenliknbare virksomheter brukes som utgangspunkt der det er naturlig.

Etablering av sykkelparkeringsplasser av god kvalitet motiverer og stimulerer til økt sykkelbruk. Sykkelparkeringen bør oppleves som sikker og gjerne være under tak. Det bør etableres gode sykkelparkeringsstilbud nær handlegater, butikker, kafeer, holdeplasser, stasjoner og terminaler.

Sammen med et godt utbygget gang- og sykkelvegnett vil sykkelparkering kunne bidra til at flere sykler til og fra daglige gjøremål. Ved å få flere til å velge sykkel fremfor å kjøre bil vil det bidra til bedre miljø lokalt, mindre CO<sub>2</sub>-utslipp, redusert støy og bedre helse. Hovedplan for sykkel i



Kristiansund vedtatt i 2014 omtaler fremtidig utbygging av sykkelstier og –veier, og vil de nærmeste årene gjøre det enklere å bytte fremkomstmiddel fra bil til sykkel.

### 4.3 Plassering og utforming av sykkelanlegg

I Hovedplan for sykkel er det gjentatt plasseringsbetingelser tatt fra Sykkelhåndboka. Sykkelparkering skal være;

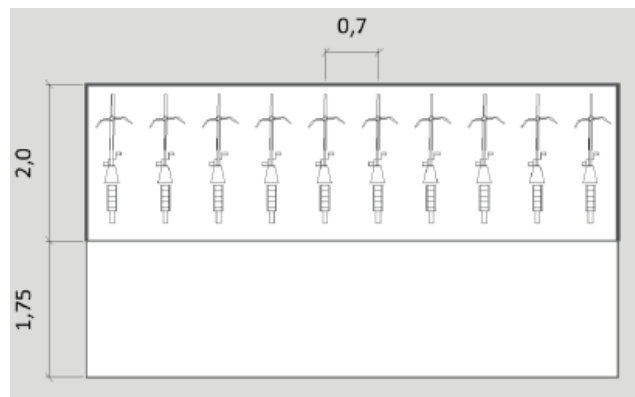
- Lett å få øye på – belysning, sentral plassering i forhold til bevegelseslinjer eller godt skiltet ol.
- Se innbydende ut – belysning, robust, godt vedlikehold og rengjøring, tilpasses omkringliggende estetikk mm.
- På veien og i umiddelbar nærhet til målet – tett plassering i forhold til inngangspartier, tilstrebe maks 25 meter.
- Tilstrekkelig med plasser – flere enn det som er i bruk på det meste.
- Sikre sykkel mot været – tak eller innendørs
- Sikre sykkel mot tyveri – låsemuligheter til ramme og for- eller bakhjul.
- Tilpasses arealet – lett å bruke og å vedlikeholde og rengjøre.
- Passe til alle typer sykler og ikke skade – minimum gi støtte opp til over senter av hjulet.
- Ladepunkt for el-sykler og servicestativ på knutepunkter kan være aktuelt.

Utformingen av sykkelparkeringen er også viktig. Det er i sykkelhåndboka anbefalt en avstand på 70 cm mellom syklene og en lengde på 2 m. Manøvreringslengde bør være 1,75 m, se Figur 12.

Det er også mulig å parkere syklene vertikalt og i høyden. Plassen på området vil kunne gi føringer for hvilken utforming som er mest hensiktsmessig.

FIGUR 12

Anbefalt dimensjonering av sykkelparkering ifølge sykkelhåndboka.



Det er viktig at sykkelparkeringen skiltes godt og synlig.

Etterhvert forventes økt bruk av el-sykkel. På sikt bør det derfor etableres ladestasjoner for disse. Parkeringsnormen nevner også dette i forbindelse med nybygg, Tabell 3. I tillegg kan luftpumpe være et godt supplement i tilknytning til fremtidige sykkelparkeringer.

Der det i sentrum ikke er plass til å etablere sykkelparkering utenfor kafeer og lignende, kan det vurderes om gateparkeringsplasser kan avsees til fremtidig sykkelparkering. Da vil fortau bli forbeholdt gående, og sykler ikke stå i veien på fortauene. Se også Figur 13.

FIGUR 13  
Gateparkeringsplasser til bil kan omgjøres til sykkelparkering.



For etablering av sykkelparkeringsplasser og til vedlikehold er det nødvendig med avsetting av midler i budsjett og tilstrebe å øke sykkelmidlene ved å søke tilskudd fra fylkeskommune og stat. Størrelsen vil variere med omfang og utforming. Eksakte tall er vanskelig å komme med, men må tas høyde for slik at vedlikeholdet blir ivaretatt.

#### 4.4 Foreslått løsning

Det er allerede planlagt og satt av midler til å installere sykkelparkeringsplasser i løpet av 2017 i sentrum. Det vil da bli installert 3 stativ med plass til 6 sykler på hvert sted. Utformingen av sykkelparkeringen er vist i Figur 14. Stedene som vil få installert sykkelparkeringsplasser iløpet av 2017 er;

- Kongens plass
- Rutebilstasjonen
- Skolegata
- Knut Siems gate ved Amfi Storkaia
- Festiviteten
- Carolines plass







FIGUR 14

*Utformingen til sykkelparkering som blir installert i Kristiansund sentrum i løpet av 2017.*

Etter hvert som sykkelstier og –gater bygges ut i Kristiansund sentrum og ellers i kommunen, må det ses på etablering av flere sykkeloppstillingsplasser. På lengre sikt kan nok gateparkeringsplasser for bil i dag omgjøres til sykkelstier eller sykkelparkering i sentrum.



## 5. ANSVARFORDDELING KOMMUNEN OG KRISTIANSUND PARKERING AS

### 5.1 Dagens situasjon

Kristiansund kommune fastsetter i dag mål og rammer for parkeringspolitikken i sentrum. I tillegg har Kristiansund kommune en del av ansvaret for operativ tilrettelegging. Kristiansund Parkering AS drifter parkeringstilbudene, driver kundebehandling og har forvaltningsmessige oppgaver.

Mål og rammer for parkering omfatter blant annet;

- Parkeringspolitikk
- Vedtekt til plan- og bygningsloven §69, parkeringsnorm
- Delegasjon av myndighet
- Funksjonalitet for offentlig parkeringstilbud

Operativ tilrettelegging omfatter eksempelvis;

- Utvikling av parkeringstilbud (gateparkering og parkeringsanlegg)
- Drift av parkeringstilbud
- Kundebehandling
- Forvaltningsmessige oppgaver (håndheving, utstedelse av P-tillatelser, klagebehandling)

I dag er det slik at Kristiansund Parkering AS kommer med innspill til for eksempel avgiftsendringer på pris og tidsrom. Dette oversendes bystyret for godkjenning. Saksbehandlingstiden betyr at endringer ikke kan implementeres før etter omtrent to – tre måneder.

### 5.2 Foreslått løsning

Det anbefales at Kristiansund kommune fastsetter mål og rammer, og gir styret i Kristiansund Parkering AS frihet til bruk av virkemidler for å nå de fastsatte mål. Det betyr at parkeringsselskapet selv beslutter type regulering, innkrevningstid og størrelse av parkeringsavgiften. Bystyret vil selvsagt uansett kunne komme inn og instruere hvis virkemidler benyttet ikke fremmer fastsatte mål og rammer.

Kristiansund kommune bør derfor revidere delegasjonsreglementet og vedtektene for Kristiansund Parkering AS. Da vil Kristiansund Parkering AS selv få bestemme virkemidler for å oppnå Kristiansund kommune sin parkeringspolitikk, og forlengende saksbehandling unngås.



## 6. NYTT PARKERINGSBUS

### 6.1 Dagens situasjon

I dag er det to parkeringshus i sentrum. Begge parkeringshusene er private. Det ene har to etasjer og er tilknyttet Storkaia Brygge Amfi. Her er det 80 parkeringsplasser, der tre er forbeholdt forflytningshemmede. Kristiansund Parkering AS kontrollerer avgiftsparkeringen på denne parkeringsplassen.

I enden av Arnulf Øverlands gate ligger det andre private parkeringshuset, Storkaia Parkering AS, der Kristiansund Privatparkering AS kontrollerer avgiftsparkeringen. Dette parkeringshuset går over tre etasjer med inngang til øverste nivå i Storgata. Her er det omtrent 127 parkeringsplasser. Eier har søkt om å gjøre dette parkeringsarealet om til boliger i fremtiden.

Beleggsundersøkelsen fra september 2015, utført av Kristiansund Parkering AS viser at belegget på parkeringshuset tilknyttet Storkaia Brygge Amfi har en dekning på gjennomsnittlig 30%. Maks dekning ved ett tidspunkt var 68%. Belegget i parkeringshus Storkaia Parkering AS finnes det ikke noen tall på, men det er en klar oppfatning at dette parkeringshuset har mye ledig kapasitet.

Siden det er ønskelig at letetraffikken og gateparkeringen i Kristiansund sentrum skal reduseres, så må parkeringen flyttes til et annet egnet sted. Ifølge kapittel 2.1 er det stor sannsynlighet for at det er underdekning på parkeringsplasser i dag, og dette bør fanges opp av et nytt parkeringshus.

Frigjøres areal ved at parkeringen flyttes til parkeringshus under bakken kan dette området benyttes til andre formål. Dette kan være mer bruk av gågater, sykkelstier og annet.

Foreslåtte endringer i bybildet vil redusere dagens parkeringsplasser og fremtidige utbygginger vil påføre større trykk på de plassene som er der i dag:

- Foreslått omgjøring av diverse parkeringsplasser i sentrum til nærlekeplasser og lokale parker, se kapittel 2.2.2.
- Parkeringshus Storkaia Parkering AS og Gassverkstomta er foreslått ombygd til bolig og næring.
- Blant annet er Kongens plass på agendaen hos kommune og fylkeskommune med potensiale for å utvikles som urban møteplass.
- Etablering av nytt kulturhus.
- Kommunen flytter ca. 50 arbeidsplasser inn til Vågeveien 4.
- Etablering av Campus Kristiansund.



## 6.2 Type parkeringshus

Det er mulig å bygge parkeringshus over bakken og under bakken, men det er ikke ønskelig å benytte areal på bakkenivå i sentrum til mer parkering. I tillegg er det ønskelig å flytte dagens gateparkering til parkeringshus. Et nytt parkeringshus bør derfor bygges under bakken. Det er mulig å bygge et parkeringshus inne i fjellet under sentrum, eller å grave/sprengre seg ned.

Selve utformingen av parkeringshuset må også ses på. Vellykkede parkeringshus er designet for å tilfredsstille brukerens ønsker, som det å føle seg trygg og velkommen, samtidig som bilen er trygt parkert. Brukerne ønsker å parkere i et oversiktlig og lyst parkeringshus hvor følelsen av trygghet er tilstede. I utformingen av et nytt parkeringshus er det en unik mulighet for å tenke på brukeren og forme parkeringshuset slik at dette foretrekkes fremfor gateparkering.

Når det tenkes på brukerne av et slikt anlegg, utenom tilreisende, så kan for eksempel beboere kunne kjøpe seg plass der. Det kan også åpnes for mulighet til at arbeidsgivere og bilister som arbeider i sentrum kan kjøpe rettighet til faste parkeringsplasser.

Felles for begge typer parkeringshus er at det blir en del masse som må flyttes. Det er mulig å se på blant annet planlagte veiprosjekter eller andre byggeprosjekter fremover for å eventuelt å kunne selge denne massen. Hvis ikke, så tar enkelte entreprenører imot rene steinmasser uten kostnad. Annen type masse må et byggeprosjekt betale for å bli kvitt.

Begge alternativer trenger installasjon av god ventilasjon, og vil måtte forholde seg til regelverk for brann og sikkerhet. Parkeringshus under bakken har ofte ladestasjoner plassert på en etasje og ikke spredd utover, for å ivareta en eventuell brannsituasjon på best mulig måte.

Et tredje alternativ er å delvis nedsenke et nytt parkeringshus. Dette alternativet er tatt med da parkeringshall og –tunnel er forholdsvis dyre. Et delvis nedsenket parkeringshus vil bli vesentlig billigere, men vil ikke frigjøre parkeringsplasser i dag til friområde.

Drifts- og vedlikeholdskostnader vil gjelde for alle typer parkeringshus. Vanligvis regnes drifts- og vedlikeholdsutgiftene til 1-2% av investeringskostnadene. Disse kostnadene vil variere etter type parkeringshus og i forhold til materialer og utstyr. Valg av materialer og utstyr som er mest mulig vedlikeholdsfrie vil gi lavere drifts- og vedlikeholdsutgifter. Etter hvert delkapittel er det tatt med drifts- og vedlikeholdskostnader for lignende parkeringsanlegg for å kunne gi en pekepinn på størrelsesorden. Drifts- og vedlikeholdskostnadene til parkeringshus vil selvsagt bli større enn for gateparkeringsplasser. For gateparkeringsplassene i sentrum er drifts- og vedlikeholdskostnadene omtrent 800 kr per plass per år.



### 6.2.1 PARKERINGSBUS I FJELL

Å bygge en fjellhall trenger en del forundersøkelser for å sikre at fjellkvaliteten er god og kan tåle et spenn som en parkeringsplass i fjell krever. «Parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum» levert av Grøner i 2000 sier at fjellkvaliteten er jevnt over god i Kristiansund. Uansett må en ingeniørgeolog engasjeres og ta prøver av fjellet for å verifisere muligheten for etablering av en fjellhall.

Aksla parkering i Ålesund har sprengt seg inn i fjellet for å skape parkeringsplasser. Veidekke hadde da arbeidet med å bygge parkeringshall for 900 parkeringsplasser. Aksla parkeringshus ble kostende ca. 224 millioner. Veidekke har bygd en del andre parkeringsplasser i fjell, og i Bergen ved Haraldsplass har de bygd et parkeringsanlegg i fjell for 345 biler for 125 millioner. De har også bygd en fjellparkering under sentrum i Grimstad kommune for 305 biler til 131 millioner. Begge ble ferdigstilt i 2015. Dette er noen prosjekt som kan gi en pekepinn på kostnadene ved et parkeringsanlegg i fjell.

Da kjøpesenteret Storkaia Brygge ble bygd ble det vurdert å bygge parkeringsanlegg inne i fjellet. Da var inn/ut kjørslene tenkt plassert i Arnulf Øverlands gate, men for å få nok fjell over innkjørselen måtte de sprengte seg så langt ned at de ville havnet godt under havnivå. Dette ville ha medført fare for innsig av sjøvann, og de gikk derfor vekk fra den løsningen. Rapporten «Parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum» kommer med samme konklusjon, at det er for lite overdekning. Samme rapport nevner at overdekningen bør være minst like stor som hallens spennvidde.

Sentrumsplan fra 1994 og «Parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum» foreslår inngang fra Fosnagata 9. Figur 16 viser forslag fra «parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum» med adkomst via Fosnagata 9. Fosnagata 9 er fremdeles satt av for fremtidig bruk til parkeringstunnel/hall i reguleringsplan. Heis og trappesjakter kan plasseres flere steder. Slik tunnel er inntegnet i Figur 16, så vil en oppgang med heis og trapp nært Skolegata/Gågata gi kort vei til nytt kulturhus. Bilde av Fosnagata 9 er vist i Figur 15 og viser hvor inngang til ny tunnel/fjellhall er tenkt.





**FIGUR 15**  
*Foreslått innslag til ny fjellhall/tunnel i Fosnagata 9.*

Hvis et nytt parkeringsanlegg skulle bli sprengt inn i fjellet er det mulig å se på andre bruksområder også. Det kan da være mulig å tenke på lagringsplass for kommunale kjøretøy eller lagring av annet utstyr, kanskje med egen inn- og utkjørsel.



**FIGUR 16**  
*Foreslått fjellanlegg med adkomst fra Fosnagata 9, ihht. «parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum».*

Drifts- og vedlikeholdskostnader for Tromsø Fjellhall utgjør omtrent 2500 kr per plass årlig. Molde sitt fjellanlegg, med 620 parkeringsplasser har omtrentlige driftskostnader på 2800 kr per plass årlig. Begge disse fjellanleggene ble bygget for 20-30 år siden. En av de nyeste fjellhallene, Aksla Parkering åpnet i april 2016 og har drifts- og vedlikeholdskostnader på 1000 kr per plass årlig.



## 6.2.2 PARKERINGSBUS UNDER BAKKEN

En mulighet for å etablere et nytt parkeringshus er å grave/sprengte seg nedover.

Hamar kommune gravde og sprengte seg ned ved Vestre torg og etablerte parkeringshus under bakken til 325 parkeringsplasser over 3 plan, for å sørve nytt kulturhus. Dette har et areal på omtrent 60x90meter. Med etablering av parkanlegg og lekeområde for barn på bakkenivå har de hatt en kostnad på ca. 131 millioner i 2014. Bodø kommune hadde saksframlegg i 2014 vedrørende bygging av 311 parkeringsplasser i sentrum under bakken til et estimat på 150 millioner. Dette er de tall som foreløpig er funnet og som kan være en pekepinn og et sammenligningsgrunnlag.

Hvis dette skulle være et alternativ i Kristiansund sentrum, foreslås det å bygge nytt parkeringshus under bakken på Kongens Plass, der det er parkeringsplass på bakkenivå i dag. Da vil bakkenivået på Kongens Plass kunne frigis til andre formål. Et forslag sett ovenfra er vist i Figur 17.

Parkeringsplassen på Kongens Plass i dag er omtrent 70x40meter. Dette indikerer at et parkeringshus på 3 etasjer vil få ca. 200 parkeringsplasser, sammenlignet med størrelsen på Vestre torg på Hamar. Tas det litt plass fra gangveier vil det være mulig for flere parkeringsplasser. Trolig kan det sprenges mer ut i bredden i det som vil bli nederste etasje. Et nytt parkeringshus på Kongens plass vil ha kort avstand til nytt kulturhus, samt at det er gangavstand til det meste i sentrum i dag.



FIGUR 17

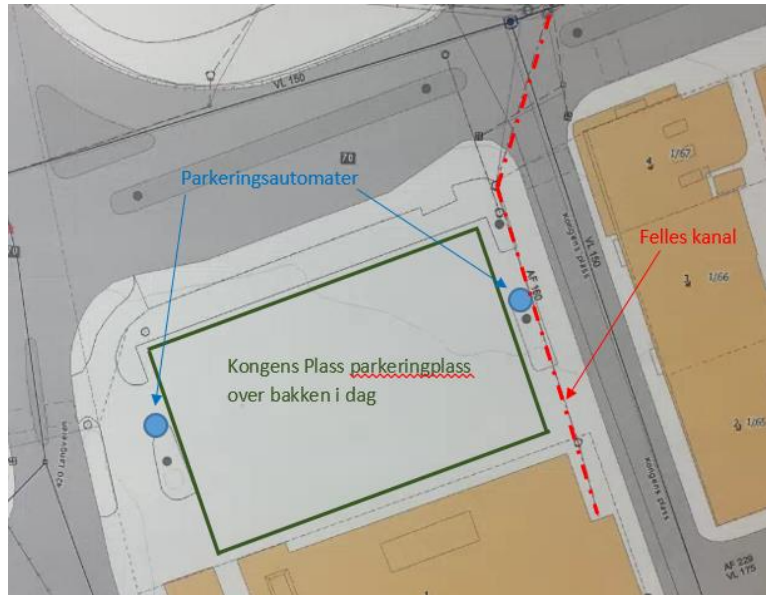
*Forslag til plassering av nytt parkeringshus.*



Det er ikke vann og avløpsrør plassert under parkeringsplassen på Kongens Plass i dag, men det er plassert en felles kanal for vann og avløp langsmed og mot Kongens Plass gate, se også Figur 18. Ifølge NEAS ligger det heller ingen kabler under bakkenivå på parkeringsplassen i dag. De eneste forbrukerne som det er trekt frem kabler til er parkeringsautomatene vist i Figur 18. Dette betyr at det i utgangspunktet ikke vil bli kostnader med å flytte kabler eller vann og avløp. Kommunal teknisk etat har en filosofi om å bytte ut felles spillvann og avløpsrør til separate rør når det oppstår annet arbeid i byen. Dette kunne dermed vært en fin mulighet til å få byttet ut felles rør i dette området samtidig som bygging av nytt parkeringshus foregår.

Tankene til Uno-X bensinstasjon ligger under bakken på Kongens plass og må derfor flyttes.

Hamar kommune med sitt underjordiske parkeringshus ved Vestre Torg har omtrentlige drifts- og vedlikeholdskostnader på 1500 kr per plass årlig, og dette innbefatter gratis lading for elbiler. Siden dette er et forholdsvis nytt anlegg er det valgt materialer som er tilnærmet vedlikeholdsfrie. Drifts og vedlikeholdskostnadene innbefatter også hærverk, som de har vært utsatt for. De har hatt en del uønsket opphold av gjenger i parkeringsanlegget. Dette mener de kan være fordi inn/ut kjørslene er åpne til enhver tid. Det de ville ha gjort annerledes er å ha installert bom, som kunne virket mindre innbydende for gjenger i området.



FIGUR 18

*Felles kanal vann og avløp er vist med rødt. Kabler er trekt frem til parkeringsautomatene.*

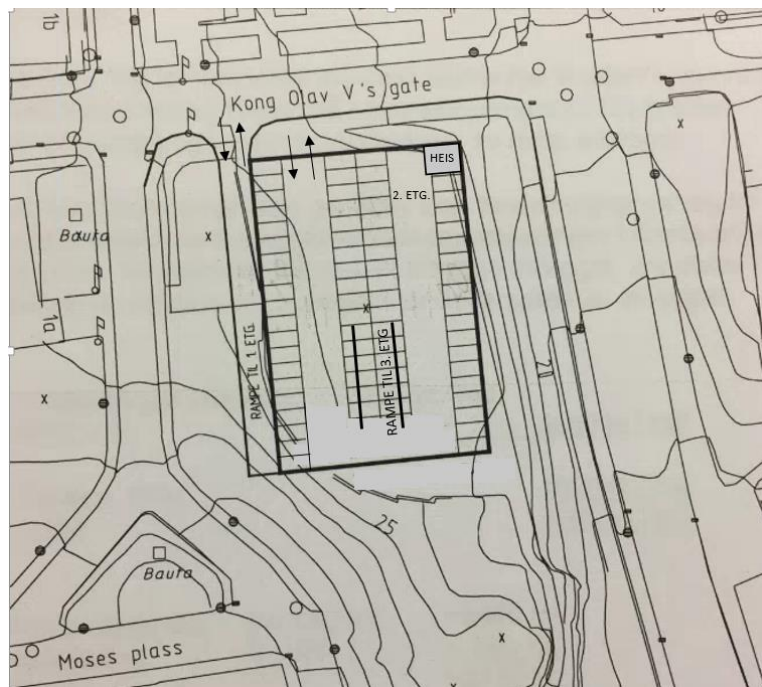




### 6.2.3 DELVIS NEDSENKET PARKERINGSHUS

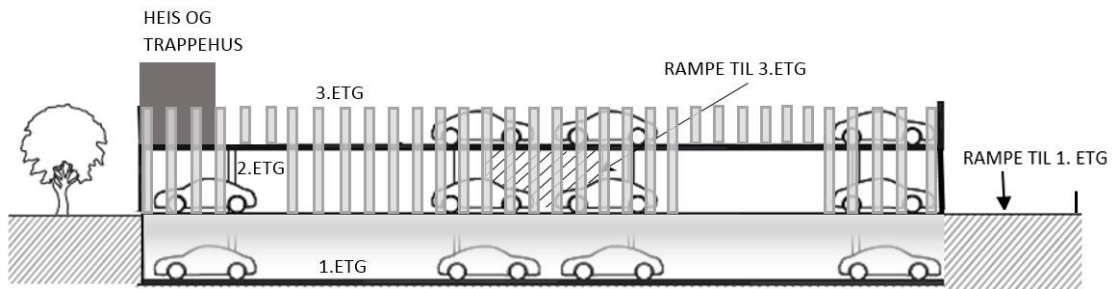
På Kirketomta er det i dag omtrent 70 avgiftsregulerte parkeringsplasser der den ene er forbeholdt forflytningshemmede. I rapporten «Parkeringsprosjekt for Kristiansund sentrum» levert av Grøner i 2000 har de et forslag om etablering av nytt parkeringshus på Kirketomta. De foreslår å bygge et parkeringshus med en underetasje. Det vil si at det må sprenges en etasje ned, og bygges en og kanskje to etasjer over. Med to etasjer totalt vil det bli ca. 150 parkeringsplasser, mens med tre etasjer vil det bli omtrent 225 parkeringsplasser. Øverste etasje vil være i friluft uten tak.

Det må installeres heis og trapp som da går over to eller tre plan. Det er inntegnet rampe ned til underetasjen på vestsiden, og det kunne vært installert rampe på sørsiden av parkeringshuset i første- opp til andre etasje. Se også Figur 19 og Figur 20. Det kan vurderes å installere rampe ned til første etasje innenfor parkeringshusets vegger og ikke utenfor.



FIGUR 19  
Foreslått parkeringshus  
på Kirketomta med 1.  
etasje under bakken.





FIGUR 20

Skisse av foreslått parkeringshus på Kirketomta, sett fra nord mot sør.

Kirketomta ligger i nærheten av nytt kulturhus, og vil kunne gi gode parkeringsplasser for fremtidige konserter og lignende. Plasseringen er også sentrumsnært i forhold til Kongens plass og kino. Fasaden til nytt parkeringshus kunne vært bygget i stil og farge som nytt kulturhus.

Parkeringshus som kan være sammenlignbare er for eksempel Nesttun parkeringshus, som ble bygget i 2010 av Bergen kommune og hadde 182 plasser over tre plan. Dette kostet den gang 22 millioner. Dette parkeringshuset er bygget i moduler og kan demonteres og bygges opp igjen senere et annet sted. Veidekke bygde i 2008 parkeringshus i tre etasjer på Fusa til 320 parkeringsplasser, og dette kostet omtrent 25 - 30 millioner kroner.

Det er i henhold til kartverk over vann og avløp ingen rør for vann og avløp i umiddelbar nærhet, og de eneste kablene som ligger forlagt under parkeringsplassen er frem til parkeringsautomat og tidligere installert lading til motorvogn.

Storkaia Parkering AS har omtrentlige drift- og vedlikeholdskostnader per parkeringsplass per år på 1800 kr.



### 6.3 Foreslått løsning

Det foreslås at kommunen sammen med Kristiansund Parkering AS starter med å se på planlegging av nytt parkeringshus, hvilken type og hvordan et slikt bygg kan finansieres.

Det må ses på ønsket antall nye parkeringsplasser. Et parkeringshus i fjellet vil kunne gi flere parkeringsplasser enn ved å grave seg ned.

Sammenlignet med andre utbygninger er det nærliggende å tro at et nytt parkeringshus under bakken vil koste 120 – 150 millioner kroner, og et delvis nedsenket parkeringshus omtrent 30-40 millioner kroner.



## 7. INFORMASJONSDATABASE

### 7.1 Dagens situasjon

Kristiansund parkering har egen hjemmeside der avgiftsparkerings priser og kart over parkeringssonene er vist; kparkering.no. Hjemmesiden er oversiktlig og oppdateres jevnlig.

Kristiansund kommune har informasjon om Kristiansund Parkering AS på sin hjemmeside, link mot mail, men ingen link til Kristiansund Parkering sin hjemmeside i dag.

I tillegg til å kunne betale parkeringsavgift med bankkort på stasjonære parkeringsautomater, er det også mulig å betale via app levert av Easypark AS.

### 7.2 Smart by / Smartere samfunn

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har definert hva de mener med en smart by: En smart by bruker digital teknologi til å gjøre byene til bedre steder å leve, bo og arbeide i. Smartbyinitiativer har som mål å forbedre offentlige tjenester og innbyggernes livskvalitet, utnytte felles ressurser optimalt, øke byenes produktivitet, samt å redusere klima- og miljøproblemer i byene.

Innovasjon Norge, som er etablert av det offentlige for å bidra til nyskaping og utvikling i distriktene og for næringslivet, har smartere samfunn som et av satsingsområdene sine. De sier i sin rapport, Drømmeløftet fra 2016, at det overordnede målet er å etablere trygge og funksjonelle samfunn for den enkelte beboer, der effektive og praktiske løsninger basert på brukernes behov står sentralt. Det er viktig at det utvikles effektive og bærekraftige løsninger for samfunnsfunksjoner, der mindre miljøpåvirkning, lavere karbonavtrykk og effektiv utnyttelse av ressurser er viktige elementer.

Tankegangen rundt smartere samfunn er forholdsvis ny, og det vil skje mye i 2017. Utvikling av smartere løsninger med tekniske hjelpemidler er under stadig utvikling, og det er derfor flere pilot prosjekter i gang rundt om i Norge. Fra 01.01.2017 åpner anskaffelsesregelverket for innovasjonspartnerskap der næringsliv, kommuner og etater samarbeider for å få frem innovative løsninger på viktige samfunnsutfordringer. Målet er at det utvikles helhetlige smart by strategier, som omfatter alle de sentrale sektorene som det er naturlig å inkludere i en kommune. Stavanger er trolig kommunen i Norge som er kommet lengst med dette. Andre kommuner har etablert mer sektororienterte smart by prosjekter, som for eksempel å se smartere på parkering og samferdsel.

En gruppe studenter ved NTNU fikk i 2014 oppdrag om å bidra til at Oslo kommune bruker mindre ressurser på parkeringskontroll. De kom frem til å bruke sensorteknologi for å registrere når en parkeringsplass blir brukt. Teknologien er tenkt koblet opp mot et betalingssystem, slik at parkeringsvaktene automatisk kan varsles ved uoverensstemmelser mellom parkering og betaling.

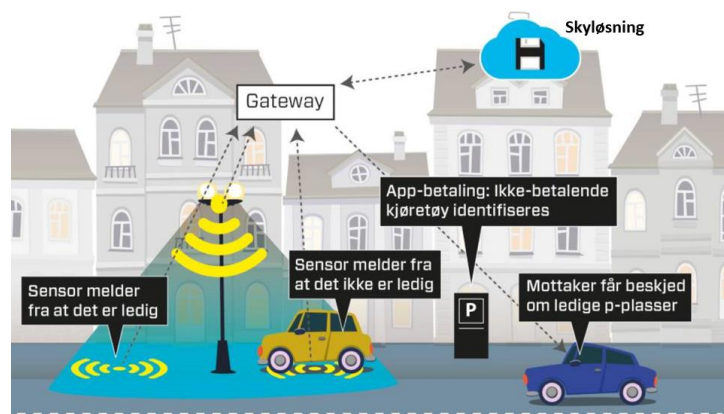


Da vil parkeringsvaktene kun trenge å gå ut for å kontrollere avvikene de får beskjed om og ikke behøve gå rundt og inspisere alle parkerte biler. Prinsippet er å installere batteridrevne sensorer i bakken som kommuniserer trådløst med en eller flere gateway. En gateway er en maskinvarekomponent som brukes mellom ulike nettverk for telekommunikasjon. Dette er igjen knyttet opp mot et datasystem med analyseverktøy for input til mobilapper for parkeringsvakter og bilister som skal parkere. Skisse av hvordan dette er tenkt er vist i Figur 21. Sensorene har en levetid på omtrent 10 år. Dette vil være et sanntidssystem om hvor det er ledige parkeringsplasser. Systemet registrerer overganger, altså når en bil ankommer og forlater en parkeringsplass. Med utgangspunkt i det studentene kom frem til så installerte Oslo 300 sensorer i bakken i november 2016, som et pilotprosjekt og som skal være i to år.

Store byer refererer til at i gjennomsnitt utgjør letetraffic 30 prosent av all trafikk. Dette er unødig trafikk som fører til miljøulemper. Hovedmålet for Oslo er å minske denne trafikken til et minimum, men ser også flere muligheter etter at pilotprosjektet har vart en stund.

- Reservering og betaling av parkeringsplasser via app.
- Handikap plasser og plasser for varedistribusjon kan endre status ut fra behov.
- Styring av trafikken. Letetrafficen kan styres til mindre brukte gater.
- Ta ut statistikker/informasjon om kjøremønstre som igjen kan brukes for å bedre trafikk, parkering osv.
- Innlemme boligsoneparkering til å bli en del av dette.
- Sensorene kan også registrere temperatur og om det er snø eller is på bakken. Dette kan tenkes benyttet til å gi beskjed om behov for brøyting

**FIGUR 21**  
*Sensorer sender informasjon trådløst til gateway (port), som sender alt til en skyløsning.*



Sandvika i Bærum kommune installerte sensorer på 120 gateparkeringsplasser for snart to år siden og deler dataene med Easypark AS. Informasjonen vises i en app utviklet av Easypark AS, som leder kundene til de ledige plassene, samtidig som brukerne kan betale parkeringsavgiften i samme app. Systemet har vist seg så brukervennlig og driftssikkert at de vurderer å innføre dette i hele Sandvika sentrum. Sensorene koster omtrent 1000 kr per stykk. Bærum kommune har benyttet firmaet Q-



Free i Trondheim. Q-Free utvikler et program til å samle data og gjøre disse lett tilgjengelig for diverse bruk. De utvikler også app som snakker med programmet, slik at de kan selge en helhetlig løsning. De ser for seg at software og app er ferdig utviklet til nyttår og da vil dette koste omtrent 500 000 kr.

Easypark AS utvikler en annen type løsning som de kaller Find and Pay. Da har deres sjåfører samlet informasjon/historikk ved å kjøre rundt i et bestemt område for å samle data om parkeringsbelegg på gateplan over flere måneder. Disse dataene, eller historikken blir brukt i en algoritme som via app forteller bilister om sannsynligheten for ledig parkering i et bestemt område, og geleider dem dit. Dette er testet og utprøvd med hell i Jerusalem og Stockholm. Etter hvert som systemet tas i bruk vil den hele tiden oppdatere databanken/historikken som ligger inne. Denne teknologien har ingen investeringskostnader for kommunene, men hvis Easypark skulle inngå en slik avtale er kravet at kommunen går mest mulig over til digitalisering. Det betyr at det fjernes så mange parkeringsautomater som overhodet mulig. Dette fordi Easypark AS tjener på antall brukere av appen. I parkeringshus er det oftest digital telling av ledig kapasitet som vises ved display ved innkjørsel. Denne opplysningen kan tas direkte inn i en app. Stavanger kommune har bestemt seg for å bli heldigitalisert i forhold til parkering og vil iløpet av kort tid ta i bruk Easypark sin teknologi for all parkering i kommunen, også for boligsoneparkering.

Kristiansund er en mye mindre og mer oversiktlig by enn Oslo, Stavanger og Sandvika, og har ikke samme problem med forurensing. Likevel bør Kristiansund kommune tenke over hvordan parkeringen skal foregå i sentrum og bruke mer teknologi for å forenkle, effektivisere og bli mer brukervennlig. Bruk av teknologi med apper, med eller uten sensorer vil kunne lette arbeidet for parkeringsvaktene, gjøre det enklere for bilister å finne ledig parkering og spare miljøet for letetraffikk. På sikt vil en digitalisering av parkeringen i sentrum, eller en tilnærmelse til dette gi gode data og statistikker til å planlegge fremtidig trafikk og parkering for Kristiansund sentrum.

### 7.3 Foreslått løsning

Siden Kristiansund parkering har en fullt ut oppegående hjemmeside hadde det vært ønskelig at kommunens hjemmeside hadde link mot denne. Dette er en veldig enkel måte å øke brukervennligheten mot parkering i sentrum.

I tråd med at Kristiansund kommune ønsker å ta del i fremtidens smarte samfunn, kunne kommunen tatt initiativ til å starte et pilotprosjekt vedrørende parkering. Kristiansund kommune sammen med Kristiansund Parkering AS kunne etablert et prosjekt som ser på hvilken type teknologi som ønskes prøvd ut. Det er mulig å trekke erfaring fra arbeid utført i Bærum, Stavanger, Oslo og Trondheim og dermed få gode tips og slippe forarbeid som de allerede har utført.



Hvis valget faller på bruk av sensorer, så kan disse registrere flere forskjellige ting som temperatur og is. Kanskje andre etater i kommunen også kunne benyttet sensorene til annet bruk.



## 8. FREMTIDIGE TILTAK

### 8.1 Tiltak på kort sikt

Dette kapitlet tar for seg hvilke tiltak som kan utføres forholdsvis raskt. Tiltakene gjenspeiler tekst omhandlet i de forskjellige kapitlene i rapporten.

Når det gjelder installasjon av sykkeloppstillingsplasser nevnt i kapittel 4.4, så er ikke dette tatt med i egen tabell nedenfor. Dette fordi det allerede er vedtatt å installere og satt av midler til dette.

#### Kapittel 2.2.5:

Kommunen sammen med Kristiansund Parkering AS sender forespørsel til private parkeringshus om mer lys, og speil for bedre å oppdage møtende trafikk.	Kommunen setter opp vertikale parkeringsskilt ved inngangene til parkeringshusene slik at de blir lettere å se fra veien. 2-3 innkjørsler	Informasjonsskilt ved enkelte parkeringsplasser som ønsker besøkende velkommen og forteller om gangavstand til Caroline kino Vanndamman fugledam osv.
--	---	---

#### Kapittel 2.3.1:

Kommunen etablerer ny parkeringsplass for forflytningshemmede ved Vanndamman i Hagbart Brinckmansvei.
---

#### Kapittel 2.4.1:

Søk Statens Vegvesen om å få benytte ledig område i Astrupsgate på Devoldholmen til bussparkering	Installere skilt for parkering av buss når godkjenning foreligger.
---	--





### Kapittel 3.3.1:

I forhold til eventuell etablering av boligsoneparkering: Kommunen lager strategi hvordan presentere problemstillingen og hvem de involverte er. Det må tenkes på veiledende forslag til soneinndeling og pris i forkant.	Kommunen kaller inn til et folkemøte. Det kan kalles inn via Tidens Krav, notat på kommunens hjemmeside og oppslag på offentlige kontor.	Hvis avstemningen blir slik at boligsoneparkering innføres må kommunen og Kristiansund Parkering AS lage plan for tildeling av boligsoneparkeringer og innbetaling.	Skilting i forhold til eventuell ny boligsoneparkering må installeres
---	--	---	---

### Kapittel 3.4.1:

Ta kontakt med Grønn kontakt om installasjon av 6 ladestasjoner for motorvogn; 2 på Kongens plass, 2 på Kirketomta og 2 langsmed kaia.	Skilting i forhold til nye ladestasjoner.
--	---

### Kapittel 5.2:

Kommunen oppfordres til å ta initiativ til revidering av delegasjonsreglementet og vedtektene for Kristiansund Parkering AS, der Kristiansund Parkering AS selv får bestemme virkemidler. Målet er raskere gjennomføring.
---

### Kapittel 6.3:

Vedrørende nytt parkeringshus: Kommunen sammen med Kristiansund Parkering AS etablerer en prosjektgruppe for å bestemme type parkeringshus og foretrukket plassering	Forprosjekt som innbefatter geologiske undersøkelser, ser på finansiering, byggeprosess, materialer, underleverandører.
--	---

### Kapittel 7.3:

Det etableres link til Kristiansund Parkering AS sin hjemmeside inne på kommunenes hjemmeside.	Kommunen etablerer en prosjektgruppe som ser på muligheten for å digitalisere registrering av parkering i sentrum. Informasjon må innhentes fra andre kommuner og det må skaffes oversikt over leverandører. Samarbeid med Kristiansund Parkering AS. Lag oversikt og forslag
--	---



## 8.2 Tiltak på lengre sikt

Dette er tiltak som det trengs mer arbeid med og som må bearbeides og modnes før igangsetting. Tiltakene er også mer kostnadskrevende enn de kortsiktige tiltakene.

### Kapittel 6.3:

Vedrørende nytt parkeringshus: Forprosjekt ferdig og utbyggingen kan settes i gang og utføres.
30 – 150 mill. kr.

### Kapittel 7.3:

Hvis kommunen vedtar å installere sensorer for å detektere ledig parkeringsplass, må disse kjøpes inn og installeres. Foreslår her ca. 100 stykk. Installasjonsutgifter ca. 5000 kr pr stykk.	Det trengs eventuell software til å ta imot og sortere data. Etablering av apper som viser bilister ledige parkeringsplasser og geleider dem dit, avhengig av løsningsvalg.
~600 000 kr.	~0 - 500 000 kr.



## 9. KILDER

1. Parkeringspolitisk plan rev.4, 14.05.2007, Rambøll
2. Parkeringsforskriften, 18.03.2016, Samferdselsdepartementet
3. Parkeringsprosjekt i Kristiansund, juni 2000, Grøner Trondheim
4. Parkering – virkemidler og effekter, juni 2016, TØI
5. Framskrivninger for persontransport i Norge 2016-2050, mars 2017, TØI
6. Parkeringsanlegg, Consolis – Spenncon
7. Årsdøgntrafikk, 2016, Statens vegvesen
8. Bypakke Kristiansund Overbyggingsdokument, 13.06.2014, Statens vegvesen Region midt – Staten – Møre og Romsdal fylke og Kristiansund kommune
9. Kommunedelplan for Kristiansund sentrum, februar 1994, Kristiansund kommune
10. Sentrumsplana med ny parkeringsnorm for sentrum, april 2017, Norconsult
11. Hovedplan sykkel, 18.10.2013, Statens vegvesen Region midt – Møre og Romsdal fylke og Kristiansund kommune
12. Sykkelhåndboka, 17.12. 2013, Statens vegvesen
13. Sykkelparkering, 2011, Marit Espeland – Statens vegvesen
14. Tilgjengelige bygg og uteområder, 2011, Norges Handikapforbund
15. Smart parkering – Oslo Smart City, 29.06.2016, Teknisk Ukeblad
16. Smarte Samfunn – Drømmeløftet, 2016, Innovasjon Norge
17. Folke- og boligtellinger, husholdninger 2011, 18.12.12, Statistisk sentral byrå (SSB)
18. Befolkning og ansatte per grunnkrets, 01.01.17, Plan- og analyseavdelinga Møre- og Romsdal fylkeskommune



## 10. VEDLEGG

### A Beleggsundersøkelse september 2015

De parkeringsplassene som ikke er med: Gassverkstomta, Kirketomta og Storkaia Parkeringshus  
Beleggsundersøkelsen er utført på ukedagene mandag, onsdag og fredag.  
Beleggsundersøkelsen er vist i søylediagram med kart henvisning.

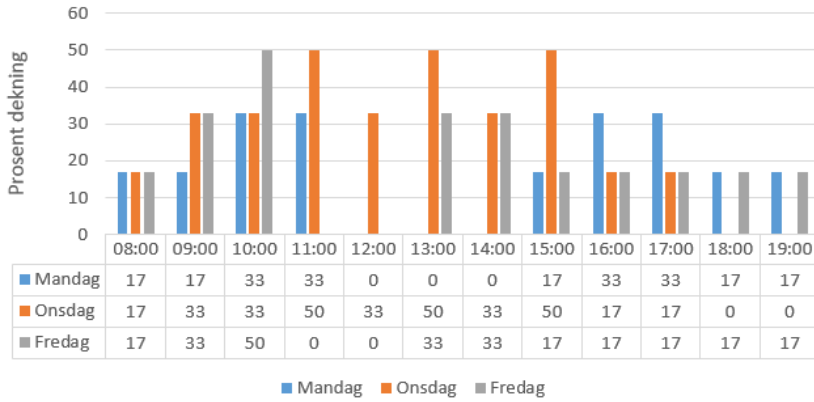
### B Gevinstrealiseringsplan

Denne gevinstrealiseringsplanen tilhører Parkeringspolitisk plan.  
Gevinster er selve nytteverdien som fås ut av et prosjekt.

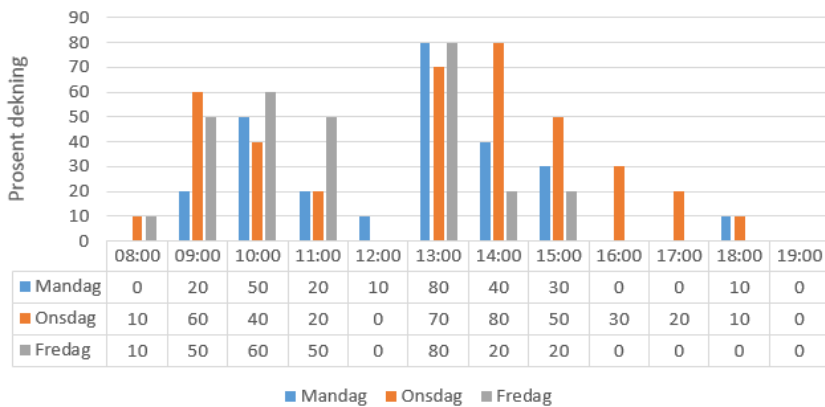


# Vedlegg A Beleggsundersøkelse september 2015

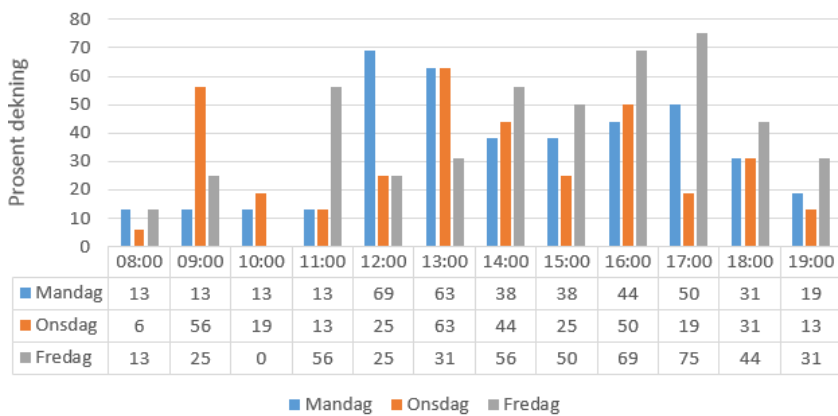
### Astrupgate: 6 pl



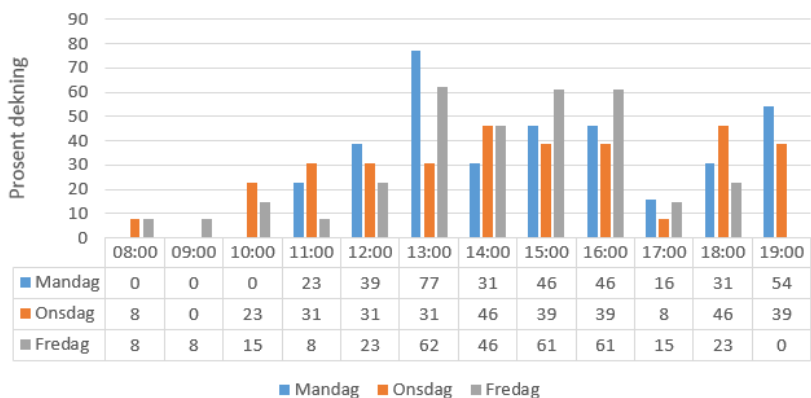
### Helsehuset: 10pl, 1HC



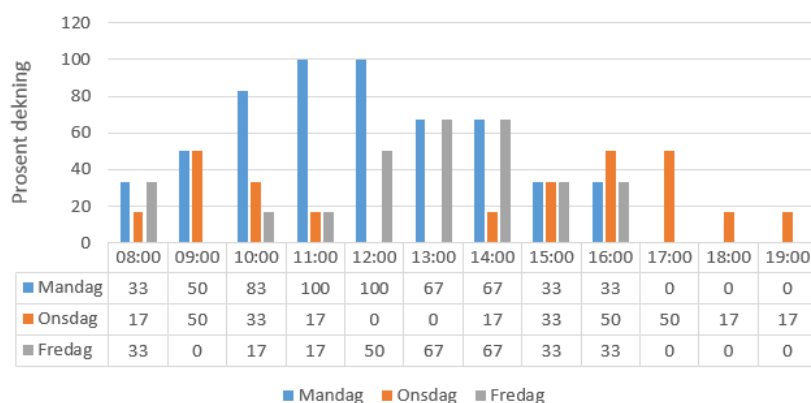
### Spar Fosnagata: 16pl



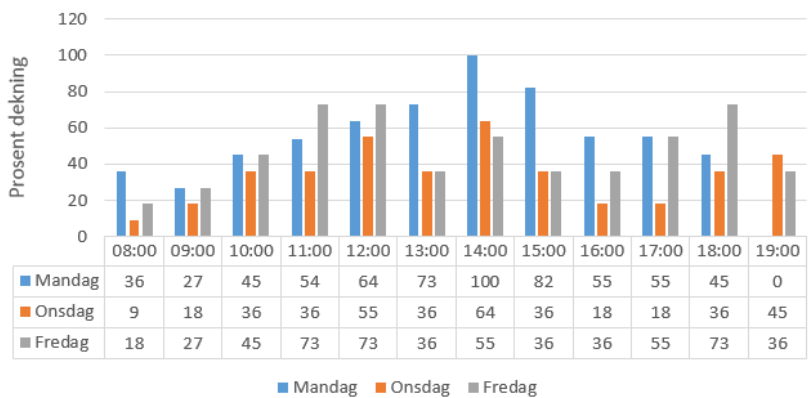
### Ralf Skram: 13pl



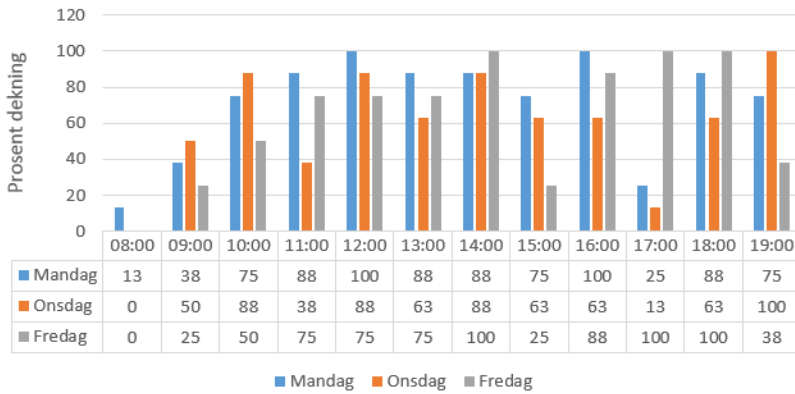
### Fosnagata v/Sandbløst: 6pl, 1HC



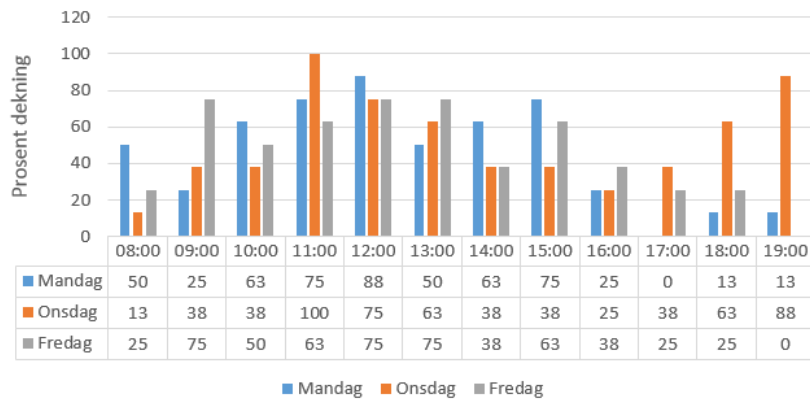
### Vågeveien v/ AG Maritime: 11pl



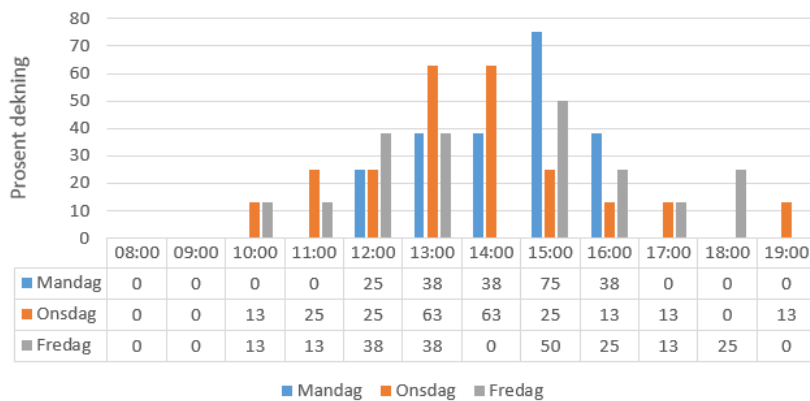
### Rådhusplassen: 8pl, 1HC



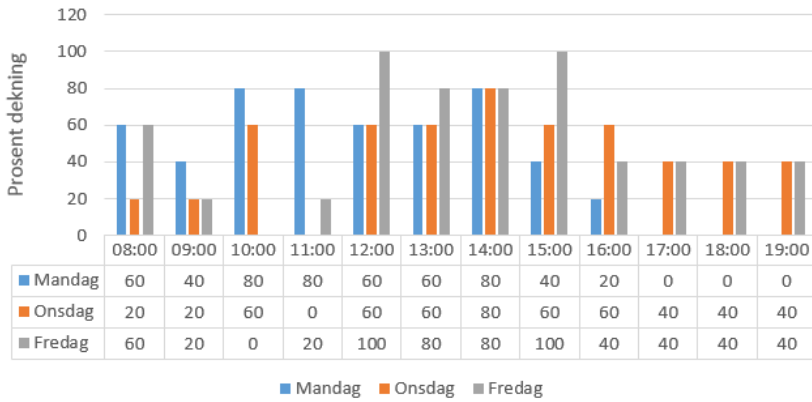
### Posthuset: 8pl, 1HC



### Gamle hurtigbåtkaia v/ Rutebilst.: 8pl, 1HC



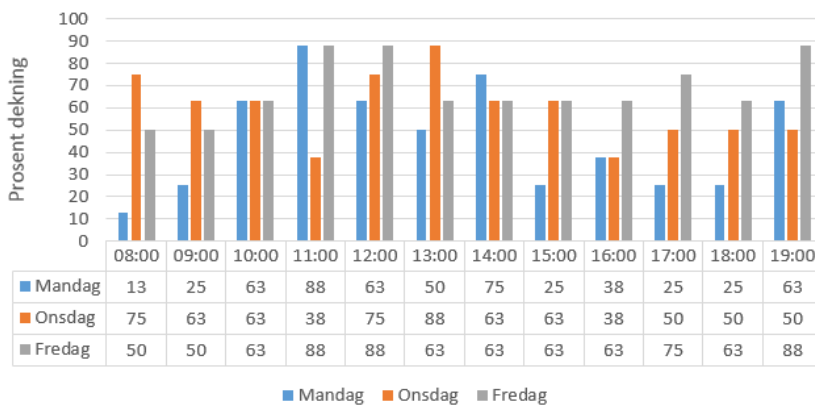
### Helsingsgate fra Langveien: 5pl



### Helsingsgate v/ Baptistkirka: 5pl

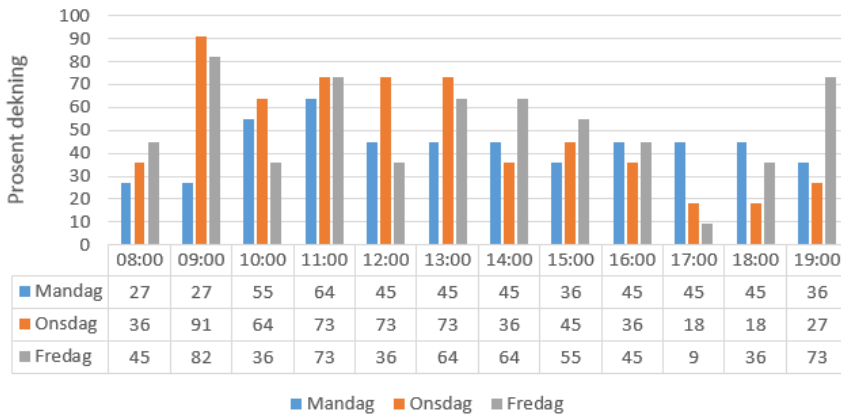


### Skolegata: 8pl, 1 HC

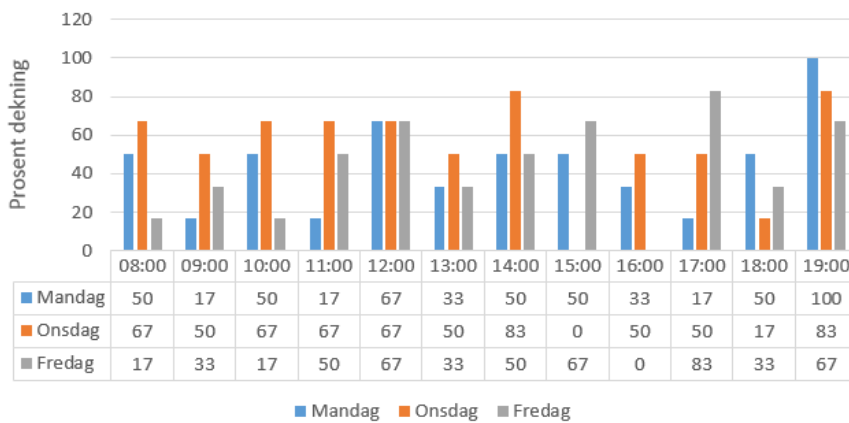




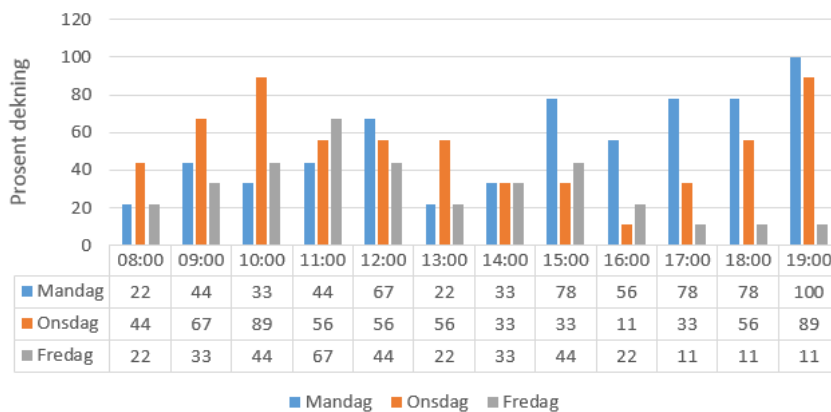
### Hauggata v/ City: 11pl



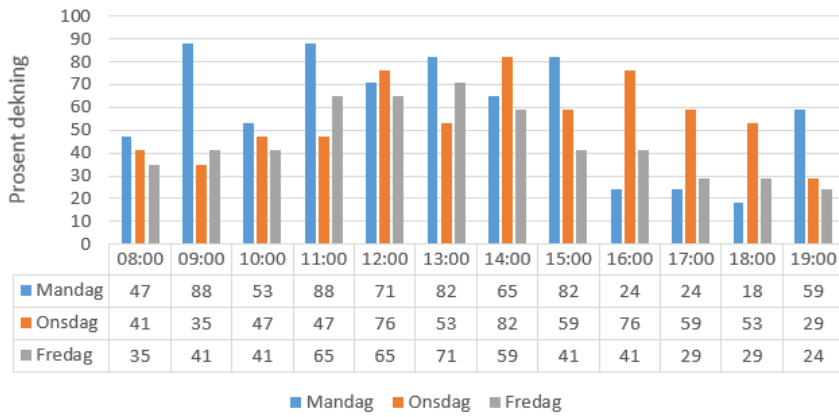
### Hauggata v/ Husfliden: 6pl



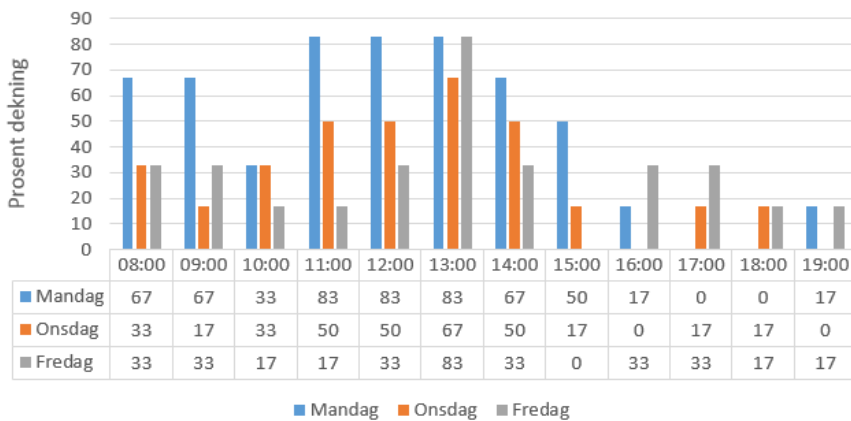
### Hauggata v/ Solbjør og Christiestøtta: 9pl



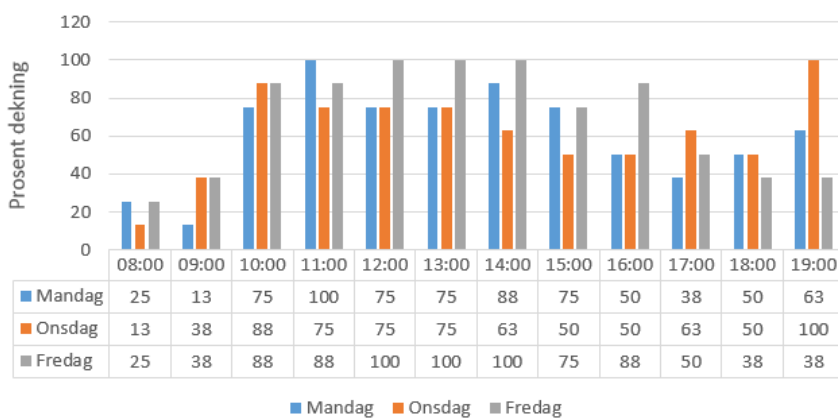
### Ø. Enggt v/ Totalen og Helsingsgate mot Hauggt: 17pl



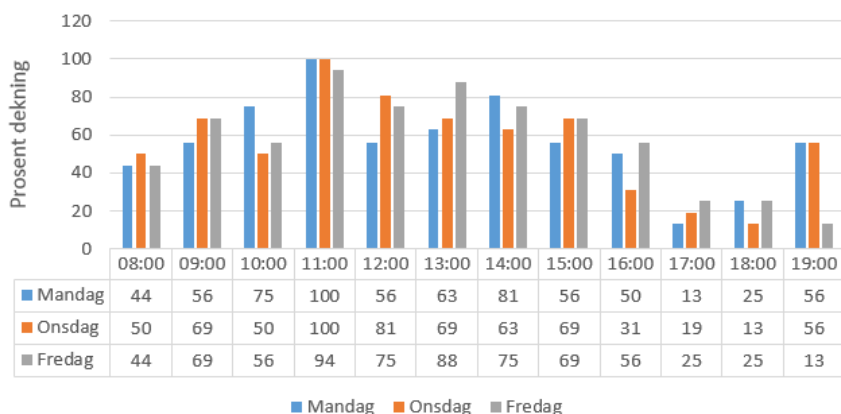
### Ø. Enggt v/ Totalen og Brannstasjonen: 6pl, 1HC



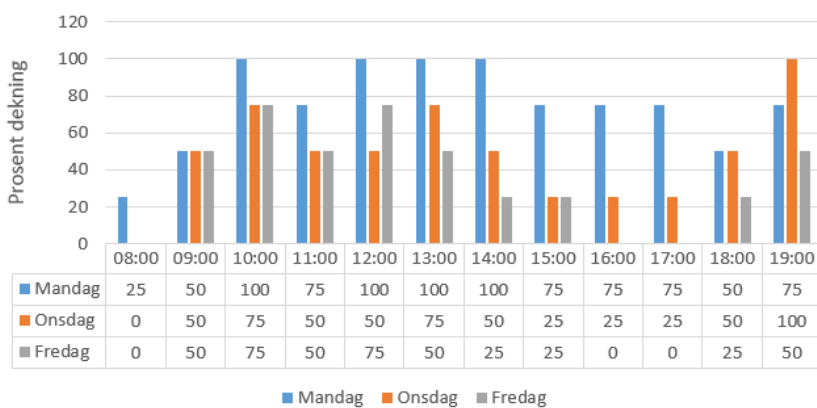
### Siemsgt v/ trengingscenteret: 8pl



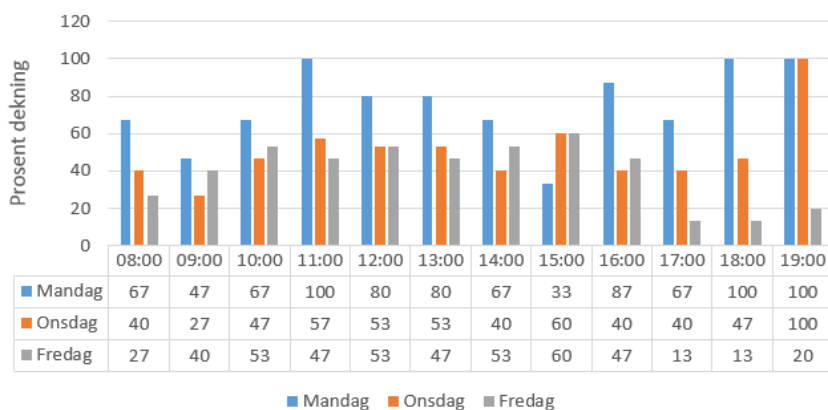
### Nedre Enggt. ved Engvig: 16pl, 1 HC



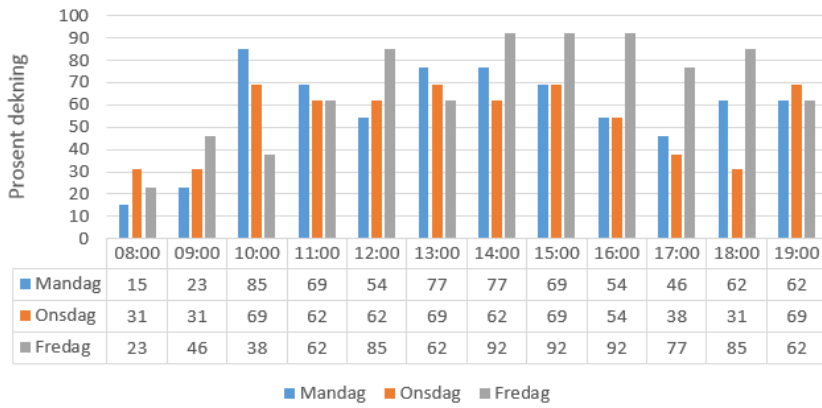
### Ved Taxisentralen: 4pl, 1 HC



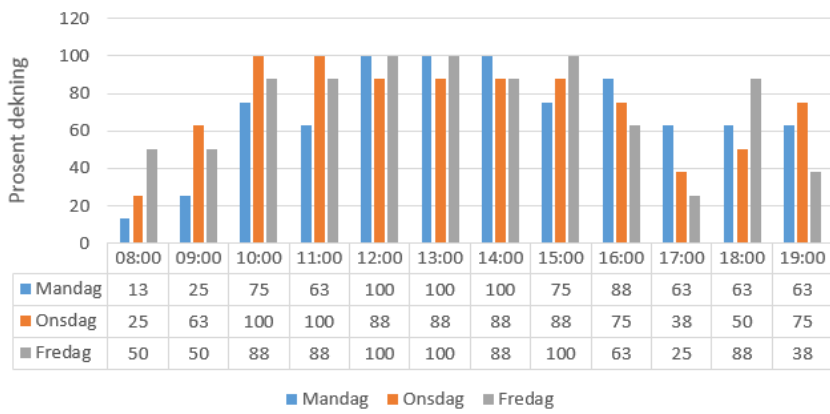
### Storgata fra Langveien: 15pl



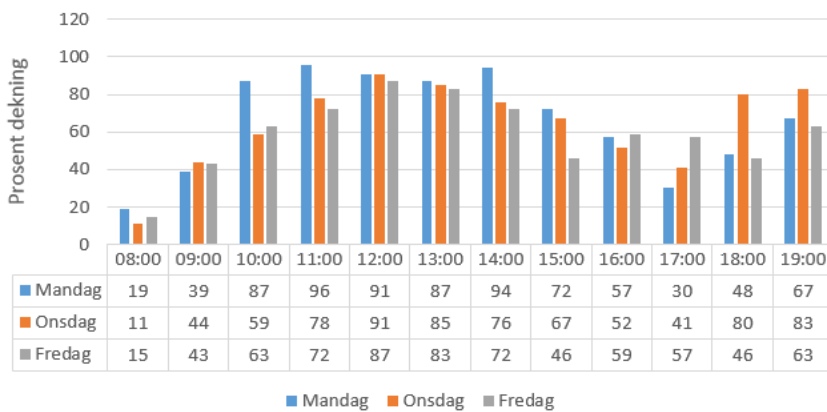
### Storgata midtre del Langveien: 13pl



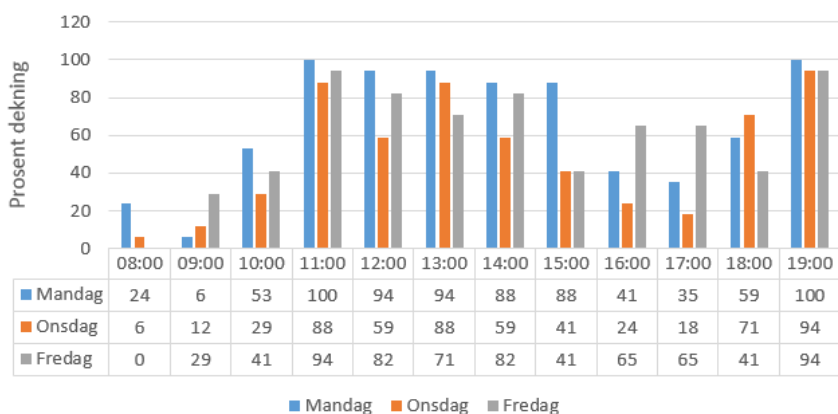
### Storgata fra Kaibakken: 8pl



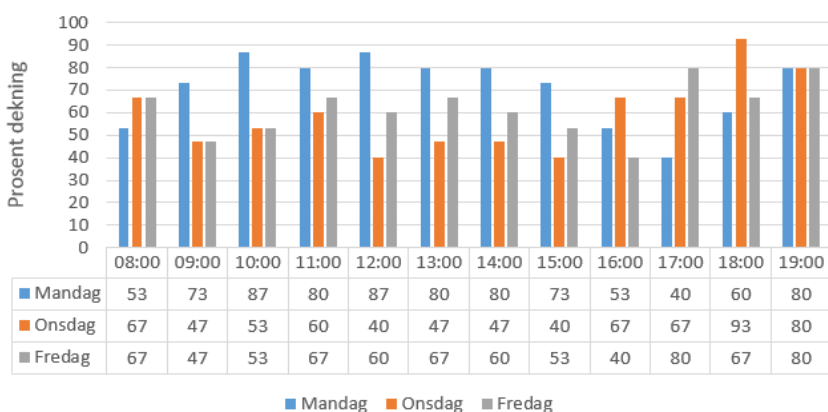
### Kongens plass: 54pl, 2HC



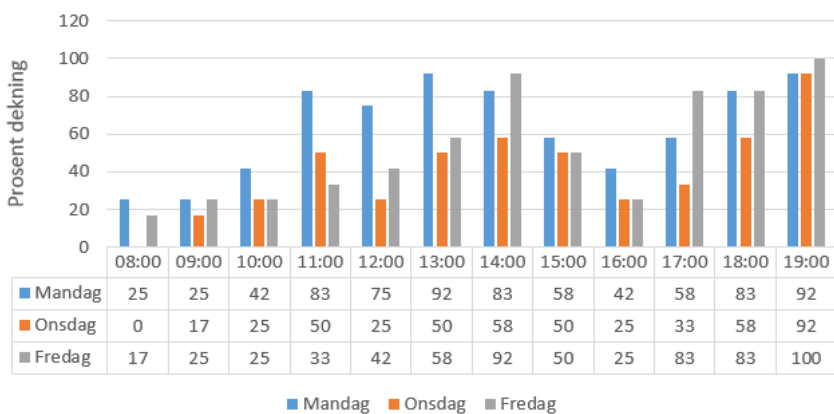
Siemsgate ved biblioteket: 17pl



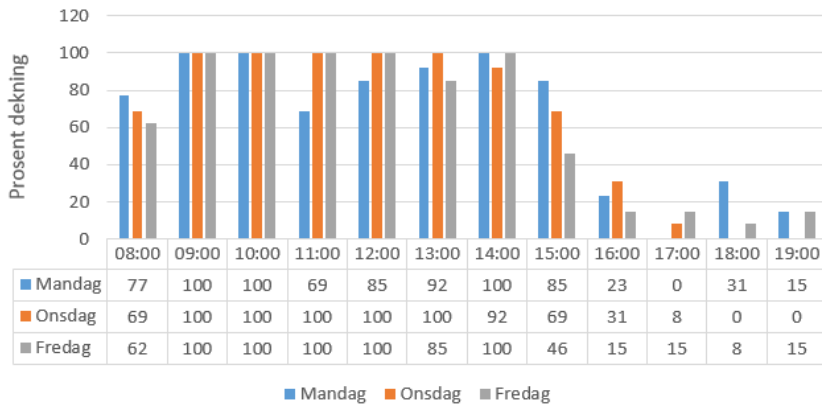
Grand Hotel: 15pl, 1HC



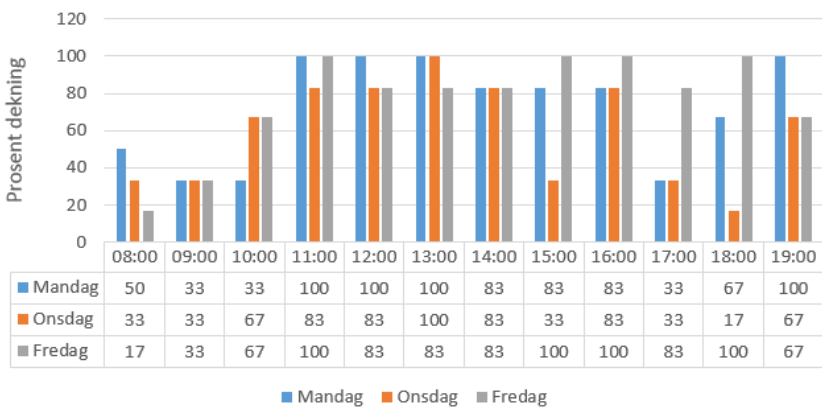
Caroline kinosenter: 12pl, 1HC



### Knudtzonsgt. ved Helse i sentrum: 13pl, 1HC



### Øverlandsgt. v/ hovedinngang Amfi: 6pl, 3HC



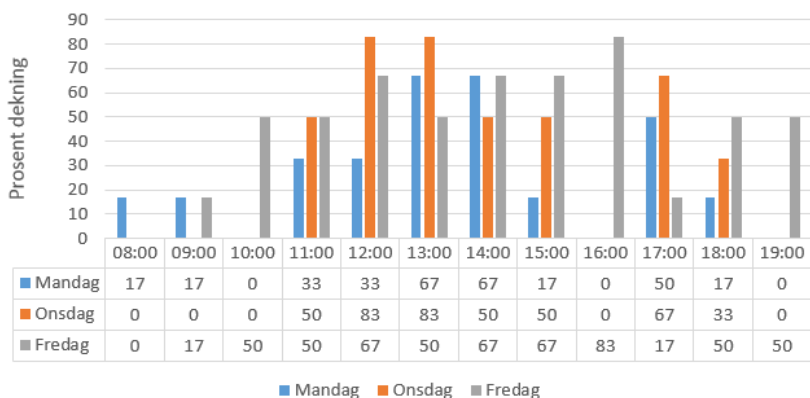
### Øverlandsgt. fra Piren: 13pl



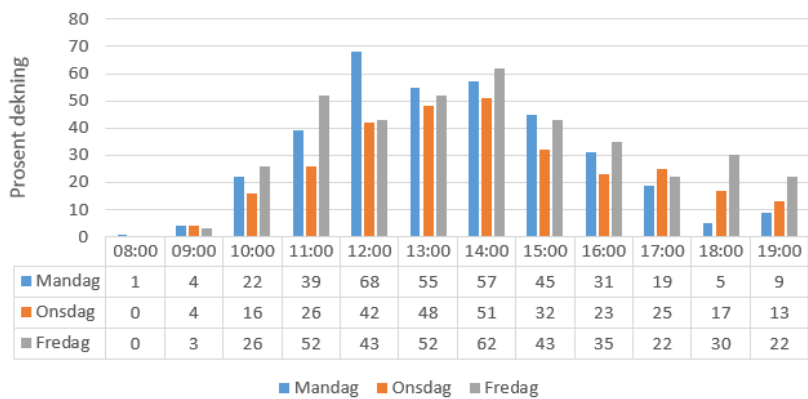
### Øverlandsgt. v/ inngang Coop Mega: 5pl, 1HC



### Øverlandsgt. v/ Malia: 6pl




### Parkeringshus v/ Amfi: 77pl, 3 HC



## Gevinstrealiseringsplan

### PARKERINGSPOLITISK PLAN 2017-2025

Denne fylles ut ved behandling.

<b>Prosjektnummer:</b>	<b>Saksnummer:</b>	
<b>Behandlet dato:</b> 31.05.17	<b>Behandlet av / Prosjekteier:</b> Eivind Raanes	<b>Utarbeidet av:</b> Elin Kamsvåg
<b>Beslutning:</b>  Godkjent		
<b>Signatur (prosjekteier)</b> 		



## INNHold

<b>1. PROSJEKTETS BEGRUNNELSE, MÅL OG HOVEDPRODUKTER .....</b>	<b>14</b>
<b>2. GEVINSTER OG GEVINSTANSVARLIG .....</b>	<b>15</b>
<b>3. OVERSIKT OVER SENTRALE GEVINSTER .....</b>	<b>17</b>
<b>3.1 Gevinster og økonomiske nyttevirknninger.....</b>	<b>17</b>
<b>3.2 Gevinster og ikke-økonomiske nyttevirknninger .....</b>	<b>18</b>
<b>3.3 Budsjettmessig virkning.....</b>	<b>20</b>
<b>4. TILTAK OG OPPFØLGING.....</b>	<b>22</b>
<b>4.1 Gevinstrealiseringstiltak og risikoprofil .....</b>	<b>22</b>

# 1. PROSJEKTETS BEGRUNNELSE, MÅL OG HOVEDPRODUKTER

Parkeringsforskriften innehar endringer som trådte i kraft 01.01.17 og trer i kraft 01.01.18. Det er ønskelig med en parkeringsplan som er oppdatert og i tråd med dagens forskrift. Gjeldende plan er dessuten fra 2007, og det er stort behov for å fornye plana slik at den fanger opp mange endrede behov og nye utfordringer i sentrum.

Det er svært viktig å ha en levende by der beboere og tilreisende trives. Parkering er et viktig aspekt i dette. Hvor skal parkeringen foregå, nye parkeringsanlegg eller på gateplan? Det er sett på hvem sine parkeringsbehov som skal dekkes;

- tilreisende/besøkende
- bosatte
- forflytningshemmede
- servicenæring
- varedistribusjon
- syklist

Det er dessuten fokusert på forbedret miljøaspekt ved å minske letetraffikk.

På grunn av endringer fremmet i sentrum, der areal frigis på bekostning av parkeringsplasser, trykk på enkelte parkeringsplasser i dag og fremtidige nybygg, er det gjort noen foreløpige og enkle vurderinger av ulike parkeringsanlegg.

Kommunen ønsker å ta i bruk elementer rettet mot Smart by konseptet. Det er derfor sett på hva som finnes av teknologi rettet mot parkering i dag, og som antas å bli aktuelt framover.

Parkeringspolitisk plan omhandler muligheten for etablering av flere prosjekt i etterkant av en eventuell godkjenning av planen. Disse prosjektene bør få etablert nye og egne gevinstrealiseringsplaner på et senere stadium. Gevinstrealiseringsplanene som omhandler Parkeringspolitisk plan vil derfor være forholdsvis overfladisk da den tar for seg mange forskjellige tema. Beregninger rundt økonomiske nyttevirksomheter og budsjettmessige virkninger vil ikke kunne gå i dybden og vil derfor inneha forholdsvis stor usikkerhet, så lenge tiltakene befinner seg i idefasen.

## 2. GEVINSTER OG GEVINSTANSVARLIG

En gevinst er en effekt som blir sett på som positiv av minst en interessent og er selve nytteverdien av et prosjekt

Gevinstansvarlig er den som har det overordnede ansvaret for at prosjektets gevinster blir realisert, gjerne en leder plassert i den delen av linjeorganisasjonene som skal realisere gevinstene

Gevinst	Tittel / avdeling	Ansvar som gevinstantansvarlig
Brev til private parkeringshus om bedring av lys og speil for bedre å oppdage møtende trafikk.	Kristiansund Parkering AS	Daglig leder
Vertikale parkeringsskilt ved inngangene til parkeringshusene	Kristiansund Parkering AS	Daglig leder
Utsetting av informasjonsskilt ved enkelte parkeringsplasser. Velkommen til Kristiansund og avstand i tid til severdigheter i gåavstand.	SamfunnsUtvikling	Enhetsleder
Etablering av ny parkeringsplass for forflytningshemmede ved Vanddamman i Hagbart Brinckmansvei.	KommunalTeknikk	Trafikkingeniør
Søk Statens vegvesen om å få benytte ledig område i Astrupsgate på Devoldholmen til bussparkering.	KommunalTeknikk	Trafikkingeniør
Oppmerking og skilting av evt. ny parkering for buss på Devoldholmen.	KommunalTeknikk	Trafikkingeniør
Eventuelt lage presentasjon og strategi for boligsoneparkering.	KommunalTeknikk	Trafikkingeniør
Ved innføring av eventuell boligsoner; Informasjonsmøte, eventuell tildeling av parkeringsplass, betaling og andre praktiske forhold.	Kommunalteknikk/ Kristiansund Parkering AS	Trafikkingeniør / Daglig leder
Etablere kontakt med Grønn Kontakt for installasjon av 6 nye ladestasjoner for motorvogn med lademuligheter.	KommunalTeknikk	Trafikkingeniør
Oppmerking og skilting for nye oppstillingsplasser med lading for motorvogn med lademuligheter.	KommunalTeknikk	Trafikkingeniør

Gevinst	Tittel / avdeling	Ansvar som gevinstansvarlig
Evt. revidering av delegasjonsreglementet og vedtektene for Kristiansund Parkering AS for at Kristiansund Parkering AS får mer frihet til å velge og benytte virkemiddel for å nå Kommunens mål raskere.	Bystyret	Ordfører
Etablere prosjektgruppe/forprosjekt for å se på muligheten for ett eller flere nye parkeringsanlegg i Kristiansund sentrum.	Eiendomsdrift	Enhetsleder
Etablere link til Kristiansund Parkering AS sin hjemmeside inne på kommunens hjemmeside.	IKT	Fagansvarlig
Etablere prosjektgruppe som ser på hvordan og hvilken teknologi som skal tas i bruk for at parkering skal bli et Smart by konsept.	Kristiansund Parkering AS	Daglig leder

### 3. OVERSIKT OVER SENTRALE GEVINSTER

#### 3.1 Gevinster og økonomiske nyttevirkinger

I dette kapitlet er det kun sett på positive gevinster ved realisering av prosjekter, og prosjekter som trolig vil ha økonomisk gevinst.

Boligsoneparkering:

Antar 300 gateparkeringsplasser. Forutsetter snittpris pr. gateparkeringsplass på 600kr årlig.

Forutsetter leieinntekt på 25%.

Hvor nyttevirkingen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkinger	Verdi i kr per år (når full effekt)
Miljø	Mindre letetraffikk som igjen skaper mindre forurensing. Færre ulykker oppstår ved at trafikken minker. Bedre bomiljø for beboere med mindre trafikk.	
Beboere i sentrum	Vil alltid finne parkering i nærheten - tilfreds	
Kristiansund kommune	Leieinntekt fra Kristiansund Parkering AS	45 000
Kristiansund Parkering AS	Inntekt for å drive innbetalingen	135 000
Driftskostnader		
	SUM	180 000

Smart by konsept:

Forutsetter app som viser bilister frem til ledig parkeringsplass. Antar økning fra avgiftsparkering med 10%.

Hvor nyttevirkingen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkinger	Verdi i kr per år (når full effekt)
Miljø	Mindre letetraffikk, som igjen skaper mindre forurensing.	
Bilister, besøkende	Minsker stress med å lete, kan kjøre rett til ledig parkeringsplass	
Kristiansund Parkering AS	Økte inntekter på omtrentlig 10%, tentativt anslag	~800 000
	SUM	800 000

Nytt parkeringsanlegg eller flere:

Forutsetter 300 parkeringsplasser. Forutsetter avgift på 10 kr/timen, avgiftstid 06:00-24:00 og gjennomsnittlig 40% dekning i 360 døgn/år. Forutsetter leieinntekt på 25%.

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger	Verdi i kr per år (når full effekt)
Miljø	Mindre trafikk i selve sentrum. Plass til flere parkerende ved større arrangement i sentrum	
Bilister, besøkende	Lettere å finne ledig parkeringsplass	
Kristiansund kommune	Økte leieinntekter fra Kristiansund Parkering AS. *	1 944 000
Kristiansund Parkering AS	Inntekt ved avgiftsbetalte plasser *	5 832 000
	SUM	7 776 000

\* Inntektene må sees i sammenheng med eventuelt fremtidige tapte inntekter fra 286 parkeringsplasser som trolig forsvinner (etablering av parkanlegg og nærlekeområder).

### 3.2 Gevinster og ikke-økonomiske nyttevirkninger

I dette kapitlet er det sett på positive gevinster ved realisering av prosjekter, som ikke kan måles som økonomisk gevinst.

Brev til private parkeringshus om bedring av lys og montering av speil:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Miljø	Mindre letetraffic, som igjen skaper mindre forurensing.
Bilister, besøkende	Flere benytter parkeringshusene, og færre vil foretrekke gateparkering foran parkeringshus

Montere vertikale parkeringsskilt ved inngangen til parkeringshusene:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Miljø	Flere ser parkeringsskiltet fra veien -mindre letetraffic, som igjen skaper mindre forurensing.
Bilister, besøkende	Flere benytter parkeringshusene

Montere informasjonsskilt ved parkeringsplasser med gåavstand til diverse severdigheter og annet:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Miljø	Større sjans for at besøkende lar bilen stå og ikke kjører til neste destinasjon, som igjen skaper mindre forurensing.
Bilister, besøkende	Føler seg velkommen og får nyttig informasjon

Etablere ny parkeringsplass for forflytningshemmede ved Vanndamman, Hagbart Brinckmansvei:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Forflytningshemmede	Bedre tilgang til turområdet rundt Vanndamman. Føler seg mer inkludert.

Etablere ny parkeringsplass for buss i Astrupsgate på Devoldholmen:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Turister	Mindre styr for å få parkert gir mer fornøyde turister
Sjåførere	Lettere å få parkert, gir mer fornøyd sjåfør.
Kristiansund by	Bedre omdømme i forhold til at det blir enklere for bussturister å finne parkering. Større sjans for at Kristiansund velges som destinasjon ved en annen anledning

Etablere 6 ladestasjoner for motorvogn med lademuligheter:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Bilister med lademulighet for motorvogn	Lettere tilgang på lademulighet for en stadig økende andel elbiler.
Miljø	Oppmuntret til økt bruk av motorvogn med lademulighet, som skaper mindre forurensing

Revidere delegasjonsreglementet og vedtektene for at Kristiansund Parkering AS får mer frihet til å velge virkemiddel:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Bilister, besøkende	Endring kan gi større rullering av parkeringsplasser slik at flere får tilgang til attraktive plasser i sentrum
Kristiansund Parkering AS	Større frihet og mer ansvar, som er givende. Slipper å vente 2-3 måneder før tiltak settes i gang.

Link til Kristiansund Parkering AS sin hjemmeside inne på kommunens hjemmeside:

Hvor nyttevirkningen oppstår	Beskrivelse av nyttevirkninger
Brukere	Lettere tilgang på Kristiansund Parkering AS sin hjemmeside. Mer brukervennlig.
Kristiansund Parkering AS	Slipper be kommunen oppdatere informasjon, trenger kun oppdatere sin egen hjemmeside.

### 3.3 Budsjettmessig virkning

**Nytt underjordisk parkeringsanlegg, enten i fjell eller under bakken:**

Kostnadene valgt i forhold til antall plasser er høye, da usikkerhetene i forhold til fjellkvalitet osv. er såpass store. Ved en eventuell utredning av anlegg vil det etableres egne og mer nøyaktige budsjettmessige virkninger i egne gevinstrealiseringsplaner. Utrekningene nedenfor viser imidlertid at inntekter og kostnader må gjenspeile hverandre. For eksempel vil en utbygging til 200 000 000 kr med 300 parkeringsplasser ikke lønne seg, ut ifra foreløpige vurderinger.



Forutsetter kostnad på nytt anlegg til 150 000 000 kr og 200 000 000 kr. Forutsetter nedbetaling over 30 år til 10% rente. → 5 500 000 kr årlig og 7 300 000 kr årlig

Forutsetter inntekter: 300 plasser, åpent 06:00-24:00, 360 døgn, 40% gjennomsnittlig dekning, 10kr/timen → 7 800 000 kr årlig

Drifts- og vedlikeholdskostnader: Forutsetter 1,5% av byggekostnader pr år. → 2 250 000 kr årlig og 3 000 000 kr årlig.

Det er tatt utgangspunkt i dagens kroneverdi og ikke tatt hensyn til inflasjon og renteendringer. Det antas at alle inntekter kan gå til nedbetaling av nytt anlegg.

<b>Lånekostnader pr år</b>	- 5 500 000 kr	- 7 300 000 kr
<b>Driftskostnader pr år</b>	- 2 250 000 kr	- 3 000 000 kr
<b>Inntekter pr år</b>	+7 800 000 kr	+7 800 000 kr
<b>Sum pr år</b>	+50 000 kr	- 2 500 000 kr

Hvor mange år vil nedbetalingen av anlegg til 150 000 000 kr ta hvis alle inntekter benyttes som nedbetaling på lån? → I overkant av 29 år:

ÅR	1	2	3	4	5	---	27	28	29
Lånekostnad pr år satt til lånekostnad + sum	5 550 000	5 550 000	5 550 000	5 550 000	5 550 000		5 550 000	5 550 000	5 550 000
Driftskostnader	2 250 000	2 250 000	2 250 000	2 250 000	2 250 000		2 250 000	2 250 000	2 250 000
Inntekter	7 800 000	7 800 000	7 800 000	7 800 000	7 800 000		7 800 000	7 800 000	7 800 000
Sum	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000		50 000	50 000	50 000
Gjenværende lån innbefattet rentekostnader	165 000 000	153 900 000	148 350 000	142 800 000	137 250 000	---	15 150 000	9 600 000	4 050 000

### Nytt delvis nedsenket parkeringsanlegg:

Forutsetter kostnad på 40 000 000 kr. Forutsetter nedbetaling over 20 år til 10% rente. → 2 200 000 kr årlig

Forutsetter inntekter: 150 plasser, åpent 06:00-24:00, 360 døgn, 40% gjennomsnittlig dekning, 10kr/timen, → 3 900 000 kr årlig

Drifts- og vedlikeholdskostnader: Forutsetter 1,5% av byggekostnader pr år. → 600 000 kr årlig

Det er tatt utgangspunkt i dagens kroneverdi og ikke tatt hensyn til inflasjon og renteendringer. Det antas at alle inntekter kan gå til nedbetaling av nytt anlegg.

<b>Lånekostnader pr år</b>	- 2 200 000 kr
<b>Driftskostnader pr år</b>	- 600 000 kr
<b>Inntekter pr år</b>	+3 900 000 kr
<b>Sum pr år</b>	+1 100 000 kr *

\*Sikrere anslag trenger nærmere undersøkelse gjennom for eksempel et forprosjekt.

Hvor mange år vil nedbetalingen ta hvis alle inntekter benyttes som nedbetaling på lån? → I overkant av 13 år:

ÅR	1	2	3	4	5	---	11	12	13
Lånekostnader pr år satt til lånekostnad + sum	3 300 000	3 300 000	3 300 000	3 300 000	3 300 000		3 300 000	3 300 000	3 300 000
Driftskostnader	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000		600 000	600 000	600 000
Inntekter	3 900 000	3 900 000	3 900 000	3 900 000	3 900 000		3 900 000	3 900 000	3 900 000
Sum	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000		1 100 000	1 100 000	1 100 000
Gjenværende lån innbefattet rentekostnader	44 000 000	37 400 000	34 100 000	30 800 000	27 500 000	---	7 700 000	4 400 000	1 100 000

## 4. TILTAK OG OPPFØLGING

### 4.1 Gevinstrealiseringstiltak og risikoprofil

Hvilke tiltak som må gjennomføres for å sikre at nyttevirkningene oppnås, samt hvem i virksomheten som har ansvaret for gjennomføring av tiltaket.

Beskrivelse av nyttevirkning	Tiltak for realisering av nyttevirkning	Ansvar for gjennomføring (etat)	Risikoprofil (lav, moderat, høy)
Mindre letetraffic – mindre forurensing	Smart-by konsept Boligsoneparkering Nytt parkeringsanlegg	KommunalTeknikk/Kristiansund Parkering AS Eiendomsdrift	Lav Lav Moderat
Bedre bomiljø for beboere.	Boligsoneparkering	KommunaTeknikk/Kristiansund Parkering AS	Lav
Flere ser parkeringsskiltet fra veien -mindre letetraffic	Montere vertikalt P-skilt	KommunalTeknikk	Lav
Flere benytter parkeringshusene	Lys og speil	Kommunalteknikk/Kristiansund Parkering AS	Lav
Bilister slipper stress med å lete, kan kjøre rett til ledig parkeringsplass	Smart-by konsept Nytt parkeringsanlegg	Kommunalteknikk/Kristiansund Parkering AS Eiendomsdrift	Lav Moderat
Større sjans for at besøkende lar bilen stå og ikke kjører til neste destinasjon i sentrum.	Infoskilt	SamfunnsUtvikling	Lav
Turister føler seg velkommen og får nyttig informasjon	Infoskilt	SamfunnsUtvikling	Lav

Beskrivelse av nyttevirkning	Tiltak for realisering av nyttevirkning	Ansvar for gjennomføring (etat)	Risikoprofil (lav, moderat, høy)
Bedre tilgang til turområder for forflytningshemmede, inkluderende.	Oppmerking og skilting ved Vanndammen	KommunalTeknikk	Lav
Lettere å få parkert buss, gir mer fornøyd sjåfør og turister.	Nye parkeringsplasser for Buss-Devoldholmen	KommunalTeknikk	Lav
Bedre omdømme - enklere for bussturister med parkering. Større sjans for at Kr. Sund velges ved en annen anledning.	Nye parkeringsplasser for Buss-Devoldholmen	KommunalTeknikk	Lav
Lettere tilgang på lademulighet	Montere nye ladestasjoner	KommunalTeknikk	Lav
Oppmuntrer til økt bruk av motorvogn med lademulighet	Montere nye ladestasjoner	KommunalTeknikk	Lav
Større frihet og mer ansvar for Kristiansund Parkering AS, slipper lang saksgang	Revidere delegasjonsregl. og vedtektene for Kristiansund Parkering AS	Bystyret	Lav
Lettere tilgang på Kristiansund Parkering AS sin hjemmeside.	Link til Kristiansund Parkering AS sin hjemmeside.	IKT	Lav
Økt inntekt for Kristiansund Parkering AS	Boligsoneparkering Nytt parkeringsanlegg	Kommunalteknikk/Kristiansund Parkering AS Eiendomsdrift	Lav Moderat
Økt leieinntekt for Kristiansund kommune	Boligsoneparkering Nytt parkeringsanlegg	Kommunalteknikk/Kristiansund Parkering AS Eiendomsdrift	Lav Moderat