

PARKERINGSANLEGG I FJELL OG BOLIGSONEPARKERING



Steds- og mobilitetsanalyse

Versjon 2
Mars 2024

1. Innledning

- 1.1. Utgangspunkt for prosjektet
- 1.2. Mål og ambisjoner
- 1.3. Tiltak som skal utredes
- 1.4. Analysens hensikt, omfang og avgrensing
- 1.5. Metodikk for analysen
- 1.6. Vedlegg til analysen

2. Sammendrag

3. Planer og fysiske forutsetninger

- 3.1. Bystruktur og arealbruk
- 3.2. Pågående planer og utviklingspotensial
- 3.3. Kulturminnevern
- 3.4. Geologiske forutsetninger for et parkeringsanlegg i fjell
- 3.5. Byrom og gangforbindelser i sentrum

4. Befolkning og reisemønster

- 4.1. Befolkningsutvikling
- 4.2. Befolkningssammensetning
- 4.3. Arbeidsplasser og arbeidsreiser
- 4.4. Målpunkt og fritidsreiser

5. Mobilitet og infrastruktur

- 5.1. Vei og trafikk
- 5.2. Buss
- 5.3. Båt
- 5.4. Sykkel
- 5.5. Samlet grønn mobilitet

6. Parkering

- 6.1. Parkeringspolitikk
- 6.2. Reguleringsmekanismer
- 6.3. Parkeringsplasser og soner i sentrum
- 6.4. Beleggsundersøkelse av regulerte p-plasser i sentrum
- 6.5. Fremmedparkering i boligsonen
- 6.6. Innfartsparkering utenfor sentrum

7. Fremskrevet parkeringsbehov

- 7.1. Overordnet parkeringsbehov for Kristiansund sentrum
- 7.2. Parkeringsbehov ved Devoldholmen
- 7.3. Parkeringsbehov ved Kongens plass
- 7.4. Økonomimodell for parkeringsanlegg
- 7.5. Vurderinger som legges til grunn for videre konsept- og prosjektutvikling
- 7.6. Anbefalinger som bør følges opp gjennom andre planer og prosesser

8. Føringer for konseptutvikling

- 8.1. Dimensjonerende behov
- 8.2. Rammer og begrensninger
- 8.3. Muligheter
- 8.4. Risiko
- 8.5. Anbefalinger som bør følges opp gjennom andre planer og prosesser

9. Vedlegg

- 9.1. Vedlegg
- 9.2. Referanser

1 INNLEDNING



Bildet viser foreslått plassering av 2 parkeringsanlegg i fjell med tilsammen plass for 1800 biler. Gule linjer viser svakhetssoner i grunnfjell-

1.1. «Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering»

Utgangspunkt for prosjektet

Utgangspunkt for Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering er at parkeringssituasjonen i Kristiansund sentrum oppleves som utfordrende med få tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum, mye letetraffikk og fremmedparkering i boligsonen. Dette skaper avvisningseffekter for næringslivet i sentrum og reduserte nærmiljøkvaliteter for beboere i sentrum. Parkeringsanlegg i fjell har tidligere blitt

vurdert, utredet og foreslått i flere omganger fra 2000 – 2021. Siden investeringen er stor, og det faglige grunnlaget for forslagene vurderes som tynt og med uklare forutsetninger, er det behov for en ny vurdering hvor parkeringsbehovet ettergås på nytt og sees i sammenheng med byens kollektivsystem og samfunnsmessige behov.

1.2. Mål og ambisjoner

Prosjektets hovedmål er å skape et levende sentrum tilrettelagt for gående

og syklende, med tiltalende oppholdsrom, grøntstruktur og trygg ferdsel. Målet skal nåes gjennom å tilrettelegge for målrettet og forutsigbar biltrafikk med hovedtyngde utenfor sentrumskjernen og boligsonen, i tråd med nullvekstmål.

Det skal utvikles parkeringsløsninger som gjør det mulig å frigjøre parkeringsareal på bakkeplan for andre formål. Det skal bli enklere å finne parkeringsplass i sentrum, samtidig som samlet trafikk inn til sentrum skal reduseres ved at muligheten for gratis parkering i sentrum reduseres.

1.3. Tiltak som skal utredes

Tiltak som skal utredes gjelder etablering av parkeringsanlegg i fjell og innføring av boligsoneparkering. I tillegg skal det vurderes alternative løsninger som kan bidra til måloppnåelse, f. eks gjennom opparbeidelse av innfartsparkering utenfor sentrumsområdet og økt satsing på kollektiv og gange/sykkel.

1.4. Analysens hensikt, omfang og avgrensning

Analysen skal danne grunnlag for utvikling av ny parkeringsløsning for Kristiansund sentrum og innføring av boligsoneparkering. Analysen danner grunnlag for utvikling av konsepter som kan løse parkeringsbehovet i Kristiansund og vurderinger omkring valg av plassering, avkjøringer og publikumsinn ganger til eventuelle parkeringsanlegg. Videre skal analysen fungere som et kunnskapsgrunnlag for kommunens øvrige arbeider med byutvikling og mobilitetsplanlegging.

Analysen adresserer en rekke tema som angår parkeringsprosjektet slik som trafikk, parkering, infrastruktur, kollektivtilbud, sykkel, geologi, demografi, samt byutvikling i sentrum og kommunen for øvrig. Analysen tar utgangspunkt i bysentrum på Kirklandet mens analyser av overordnede tema knyttet til mobilitet, demografi og reisemønster også øvrige deler av kommunen.

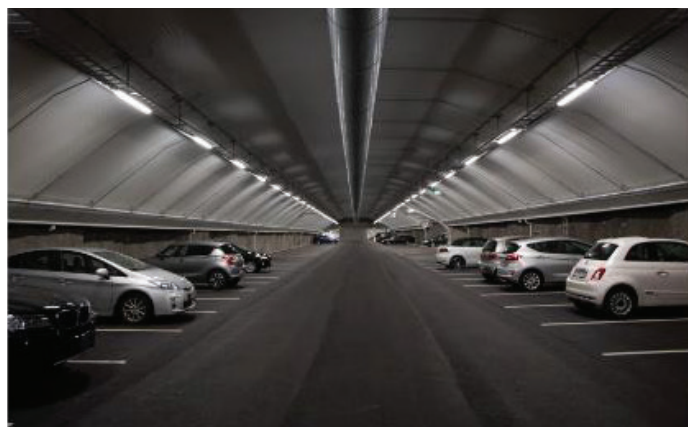
Med en såpass bred tilnærming til oppgaven så er de ulike temaene analysert med et overordnet perspektiv. Dette for å imøtekomme prosjektets rammer, og slik at analysen på best mulig måte



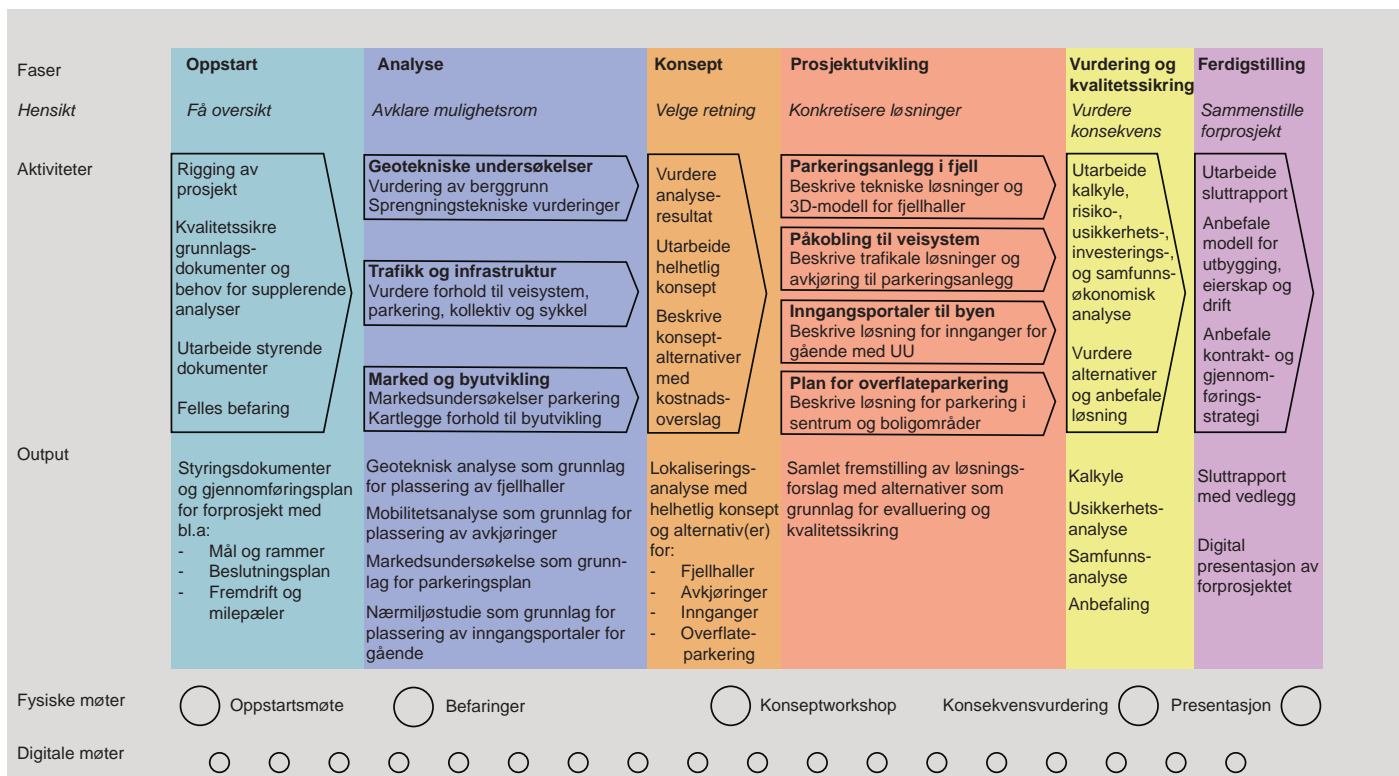
Bildet viser mulighet for parkeringskjeller under Kongens plass som beskrevet i parkeringspolitisk plan (2017)



Bildet viser innkjøring til Aksla parkeringsanlegg i fjell i Ålesund



Bildet viser utforming av en moderne parkeringsanlegg i fjell i Arendal



Aktivitetsplanen viser sammenheng mellom faser, aktiviteter og leveranser i prosjektet

skal fungere som beslutningsgrunnlag for videre konsept- og prosjektutvikling. Samtidig går analysen mer i dybden på tema som er mest relevante for et eventuelt parkeringsanlegg, som f. eks vurderinger av sentrumsutvikling, geologi, parkering og trafikale forhold.

1.5. Metodikk for analysen

Analysen bygger på en vurdering og sammenstilling av kunnskapsgrunnlag som er utført i forbindelse med parkeringsprosjektet og andre relevante planer, prosjekter og utredninger. Analysen er i tillegg supplert med egne kartlegginger, analyser og skjønnsmessige vurderinger som kompletterer grunnlaget som foreligger. I forbindelse med arbeidet er det gjennomført faglige befaringer og intervjuer med andre kommuner som har innført tilsvarende løsninger, spørreundersøkelser omkring parkeringsbehov, samt workshops og møter med næringsliv, kollektivprodusenter og andre sentrale aktører i Kristiansund.

Det er utviklet to selvstendige faglige rapporter hvor de mest sentrale elementene inngår i dette analysedokumentet. rapporter følger som vedlegg til analysen og inngår i

kunnskapsgrunnlaget for videre utvikling av parkeringsløsning for Kristiansund:

- Analyse av fremmedparkering og parkeringsbelegg i sentrum basert på parkeringsselskapets kartlegging
- Analyse av spørreundersøkelse om trafikk og mobilitet i Kristiansund

Samlet kunnskapsgrunnlag er opplistet til slutt i dokumentet og kan fordeles på 3 kategorier:

- Parkering:** Parkeringspolitikk, beleggsundersøkelser og tidligere gjennomførte prosjekter/forslag til parkeringsanlegg i fjell, inkludert geologiske vurderinger
- Mobilitet:** Kollektiv-, og sykkelplaner, bypakke og mobilitetsplaner utviklet i forbindelse med Normoria og Campus
- Byutvikling:** Kommune-, og sentrumsplaner, bylivsundersøkelse, plandokumenter fra Campus og Normoria og analyser av handel og byliv.

2 SAMMENDRAG

Analysearbeidet kaster lys over flere sentrale aspekter knyttet til utviklingen av et parkeringsanlegg og sentrumsutvikling i Kristiansund. Sentrum har gjennomgått en utfordrende periode preget av befolkningsnedgang og utflytting av næringsliv. Med etablering av ny campus og kulturhus forventes det en positiv endring, som antas å tiltrekke seg flere arbeidsplasser og yngre innbyggere.

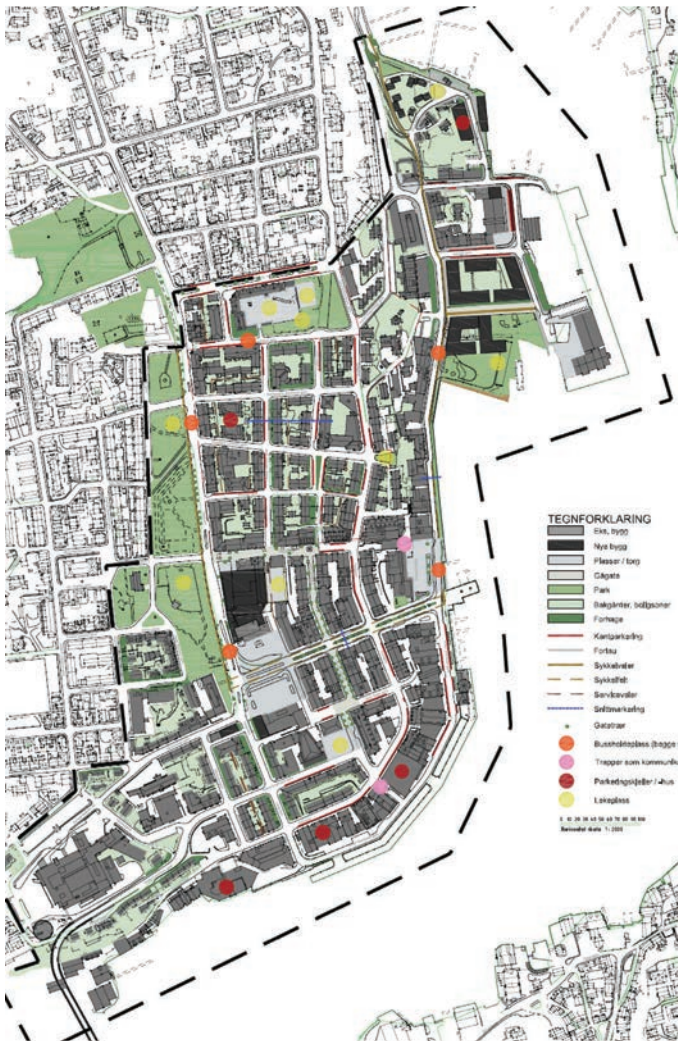
Analysen fremhever behovet for å tilpasse sentrumsplan og mobilitetsplaner for å oppnå ambisjoner for sentrumsutviklingen, inkludert grønn mobilitet, vei- og trafikk- og bymiljøtiltak for at sentrum skal bli mer levende og attraktivt.

Trafikkanalyser fra campusprosjektet beskriver en forventet økning i biltrafikk mot sentrum, med konsekvenser som økt reisetid og kødannelse i Viadukten-området. Dette understreker behovet for både nye parkeringsløsninger og tiltak for å redusere trafikkmengdene som beveger seg mot sentrum. Kollektivtrafikken, både buss og båt, har opplevd vekst, og det sees et potensial i å integrere kollektivtilbudene med parkering og sykkelinfrastruktur. Pågående prosjekter og planer forbedrer vil forbedre busstilbudet og styrke Sundbåtens rolle som en del av et integrert kollektivtilbud.

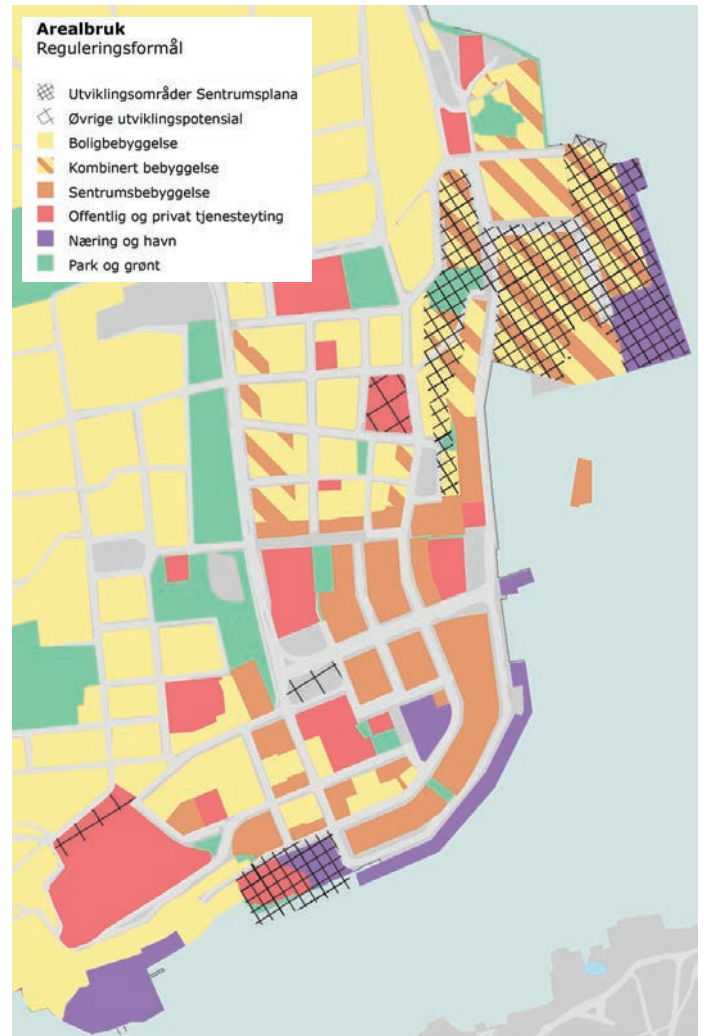
Størst utfordring knyttet til parkering finner vi i gater boligsonen omkring sykehuset i Vestre bydel og Allenengen skole i Øvre bydel hvor mange av parkeringsplassene benyttes av arbeidspendlere og andre tilreisende til sentrum (fremmedparkering). Dette skaper miljølemper med letetraffikk og redusert fremkommelighet, og utfordringer for beboere med å finne parkering i nærheten av egen bolig. Resten av sentrum vurderes å ha tilfredsstillende kapasitet. Analysene bekrefter at etablering av parkeringsanlegg i fjell er gjennomførbart men viser samtidig at alternative løsninger som parkeringshus, innfartsparkering utenfor sentrum og optimalisering av parkeringsplasser i boligsonen er reelle alternativer. Denne helhetlige tilnærmingen danner grunnlaget for å utarbeide konseptløsninger som imøtekommer fremtidens parkeringsbehov i Kristiansund.

Parkeringsbehovet i sentrum viser seg å være lavere enn prosjektgrunnlagets estimat på 1800 plasser. Ved full utbygging av campus vil det på lang sikt være behov inntil 500 nye parkeringsplasser i sentrum, avhengig av bruk av boligsonen og hvorvidt planlagte parkeringshus ved kollektivterminal på Devoldholmen og sykehus.

3 PLANER OG FYSISKE FORUTSETNINGER



Sentrumsplana - illustrasjonsplan



Sentrumsplana - Reguleringsformål og utviklingsområder

3.1. Bystruktur og arealbruk

Bebyggelsen i Kristiansund sentrum er definert av en tett og kompakt kvartalstruktur som i hovedtrekk følger byplanen som ble utviklet etter at byen ble bombet under andre verdenskrig. Blant hovedelementene i planen er byparken som ligger på et platå rett øst for sentrum og Kaibakken, Skolegata og Langveien som viktige siktakser mot Innlandet og Nordlandet og forbindelser mot sjøen.

Langs sjøkanten er bebyggelsen hovedsakelig strukturert som brygger og pakkhus mens bebyggelsen i øvrige deler av sentrum følger en kvartalstruktur med 2- 4 etasjer. Monumentale bygg som Kirkelandet kirke, Allanengen skole og Festiviteten er sentrale orienteringspunkt og identitetsmarkører i bybildet.

Arealbruken i sentrum er variert med hovedvekt av handel og sentrumsfunksjoner langs sjøkanten og i den sørlige delen av sentrum og gradvis større innslag av boliger mot nord og vest.

Sentrumsplana (2021) regulerer arealbruken i sentrum og har som mål å ivareta historiske kvaliteter i bystrukturen og samtidig legge til rette for ønsket vekst og utvikling.



Kart til venstre viser kvartalstrukturen og forholdet mellom offentlige og private rom mens kart til høyre viser bebyggelsesstruktur og typologier



Forslag til strategisk byplangrep for Kristiansund utarbeidet i samarbeid med PBE. Grepet viser hvordan nye tyngdepunkt skal kobles sammen med resten av sentrum gjennom et nettverk av urbane og grønne forbindelser og belyser viktige potensial for ny byutvikling i sentrum

Vurderinger

Sentrumsplana beskriver høye ambisjoner for sentrumsutviklingen i Kristiansund, mens tiltakene i planen i liten grad er egnet til å oppnå disse ambisjonene. Planen legger stor vekt på vernehensyn og ivaretagelse av eksisterende kvaliteter i bystrukturen, med en restriktiv holdning til transformasjon og ny bebyggelse. Planen mangler en prioritert strategisk retning og beskrivelse av overordnede grep og prioriteringer for å oppnå ønsket utvikling av sentrum.

Siden kommunens ambisjoner for sentrumsutviklingen i liten grad er nedfelt i Sentrumsplana har det vært nødvendig å utarbeide noen styrende retningslinjer for videre prioriteringer i prosjektet. I samarbeid med PBE er det utviklet et strategisk byplangrep som viser hvordan sentrum skal utvikles på lang sikt som følge av at Campus og Normoria utvider bysentrum i to retninger.

Byplangrepet viser viktige utviklingspotensial og tyngdepunkt for byutvikling i sentrum og hvordan disse skal kobles sammen gjennom et nettverk av urbane og grønne forbindelser. Grepet viser også prinsippløsninger (stiplede linjer) for hvor nye grønne og urbane forbindelser som skal etableres, både gjennom etablert

bystruktur og i tilknytning til nye utviklingsområder.

Kaibakken og Vågeveien skal videreutvikles som den viktigste urbane forbindelsen mellom eksisterende bysentrum og de to nye tyngdepunktene omkring Campus/Devoldholmen og Normoria/Kongens plass. Andre urbane forbindelser som skal forsterkes er Skolegata mellom Festiviteten og Rådhusplassen, den nordlige delen av Storkaia og Storgata/Hauggata.

For å skape en grønnere by og knytte sentrum tettere sammen med viktige naturkvaliteter skal det utvikles et nettverk av grønne forbindelser. Viktigst er parkdraget langs Langveien som skal videreføres helt ned sjøkanten i tråd med den opprinnelige byplanen. På tvers skal Kaibakken og Dr Werringsgate forsterkes som grønne forbindelser som kobler kaikanten, byparken og bystrukturen for øvrig. Turveien langs Vågen skal forsterkes som en grønn forbindelse som fokuserer på kvalitetene som sjøen og kulturminnene i området representerer.

3.2. Pågående planer og utviklingspotensial
Campus og Normoria vil medføre en ny situasjon hvor sentrumsområdet i byen utvides i to retninger. Til sammen vil disse prosjektene generere en betydelig økning i aktivitet fra morgen til kveld og fungere som viktige målpunkt for besøkende og kommunens egne innbyggere.

Campus Kristiansund er det største og viktigste pågående byutviklingsprosjektet i Kristiansund, og omfatter nye lokaler til høyskolen i Møre og Romsdal, kontor- og næringsarealer til bedrifter og offentlige etater, samt nytt kollektivknutepunkt. Siste byggetrinn inkluderer også hotell og handel. I tillegg til en permanent løsning for høyere utdanning i Kristiansund skal prosjektet bidra til et mer innovativt næringsliv gjennom økt samspill mellom forskning, private bedrifter og offentlige etater. Campusprosjektet realiseres gjennom et samarbeid mellom kommunale og regionale myndigheter og lokalt næringsliv. Med 3000 nye arbeids- og studieplasser i sentrum av Kristiansund når siste byggetrinn er ferdigstilt skal området rundt Devoldholmen bli et nytt tyngdepunkt for aktivitet i sentrum.

Kulturhuset Normoria er en stor satsning som samler 4 viktige kulturleverandører i Kristiansund under samme tak: Operaen, Biblioteket, Nordmørmusea og Kulturskolen. Prosjektet skal styrke kulturlivet i regionen og blir et viktig byutviklingsprosjekt og samlingspunkt i Kristiansund sentrum som skaper aktivitet og byliv gjennom hele dagen og hele året. Biblioteket blir en viktig møteplass for lokalbefolkningen, som arena for formidling, arrangementer og møter – i tillegg til det vanlige bibliotekstilbudet med utlån av bøker.



Modellbilde av ny campus og sørvendt torg mot Fosnagata

Den gamle kulturscenen Festiviteten skal driftes som en del av det samlede tilbudet i Normoria. Festiviteten vil fortsatt være en viktig kulturscene i byen – særlig i forbindelse med operasesongen og andre festivaler og arrangementer. Aksen Festiviteten – Normoria – Carolines plass blir dermed Kristiansunds nye kulturdistrikt.

Vurderinger

Etablering av Campus Kristiansund vil kunne bidra til å utløse store byutviklingspotensial i Kristiansund, særlig i tilknytning til bebyggelsen langs Fosnagata og de bakenforliggende eiendommene mot Hauggata. Campus vil også medføre at øvrige deler av Fosenkaia/ Devoldholmen blir aktualisert som byutviklingsområde.

Kaikanten mellom Rådhusplassen og Campus vil bli forsterket som gangforbindelse i sentrum av Kristiansund. Her ligger store potensial for utvikling av møteplasser og nye tilbud som kan bidra til mer liv og aktivitet i sentrum.

Med utvikling av Normoria på andre siden av gaten vil Kongens plass få en forsterket rolle og betydning for Kristiansund sentrum. En reduksjon i antall parkeringsplasser på Kongens plass vil utløse et stort potensial for byutvikling på selve plassen og i omkringliggende bygningssmasse.

Blant de øvrige byutviklingspotensial i sentrum fremheves særlig sykehuset som har store tilgjengelige arealer mot nord og vest. Brannstasjonen og kvartalet inntil Kaibakken med innregulert hotell er andre viktige og sentrale byutviklingspotensial, men disse har også krevende hensyn til kulturminnevern som må ivaretas.



Illustrasjon av kulturhuset Normoria med hovedinngang mot Kongens plass



Bystruktur
Bebyggelse og utviklingspotensial

- Torg, plasser, gågater
- Park, natur, friområder
- Ny bebyggelse
- Eksisterende bebyggelse
- Utviklingspotensial



Sykehuset har store områder med potensial for ny byutvikling



Devoldholmen har et svært stort potensial for ny byutvikling dersom sikkerhetsbehov løses eller passasjertrafikken flyttes til et annet sted

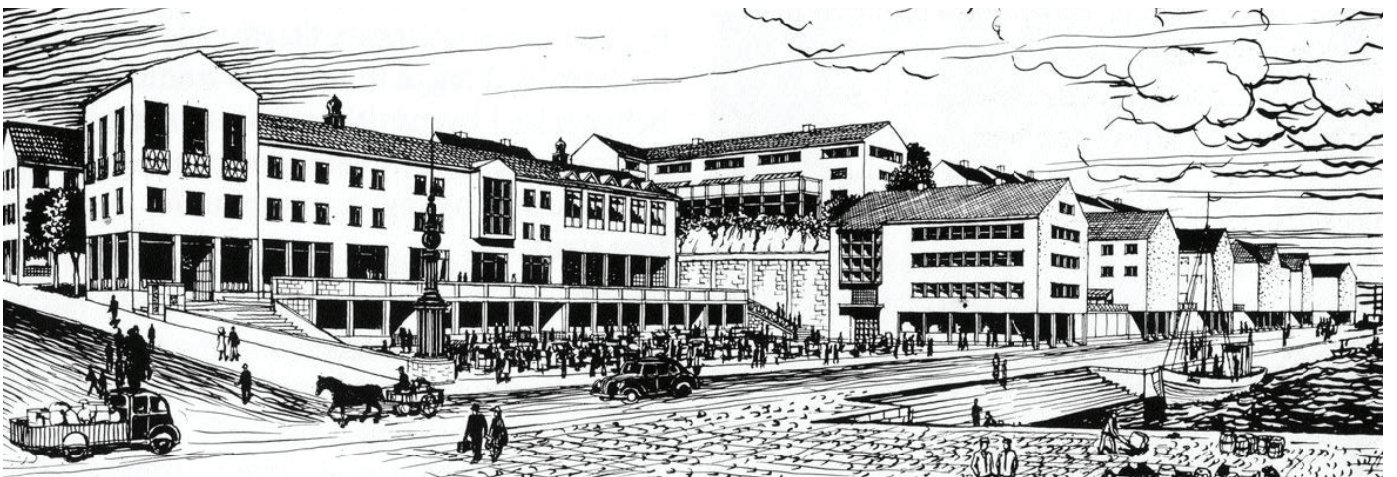
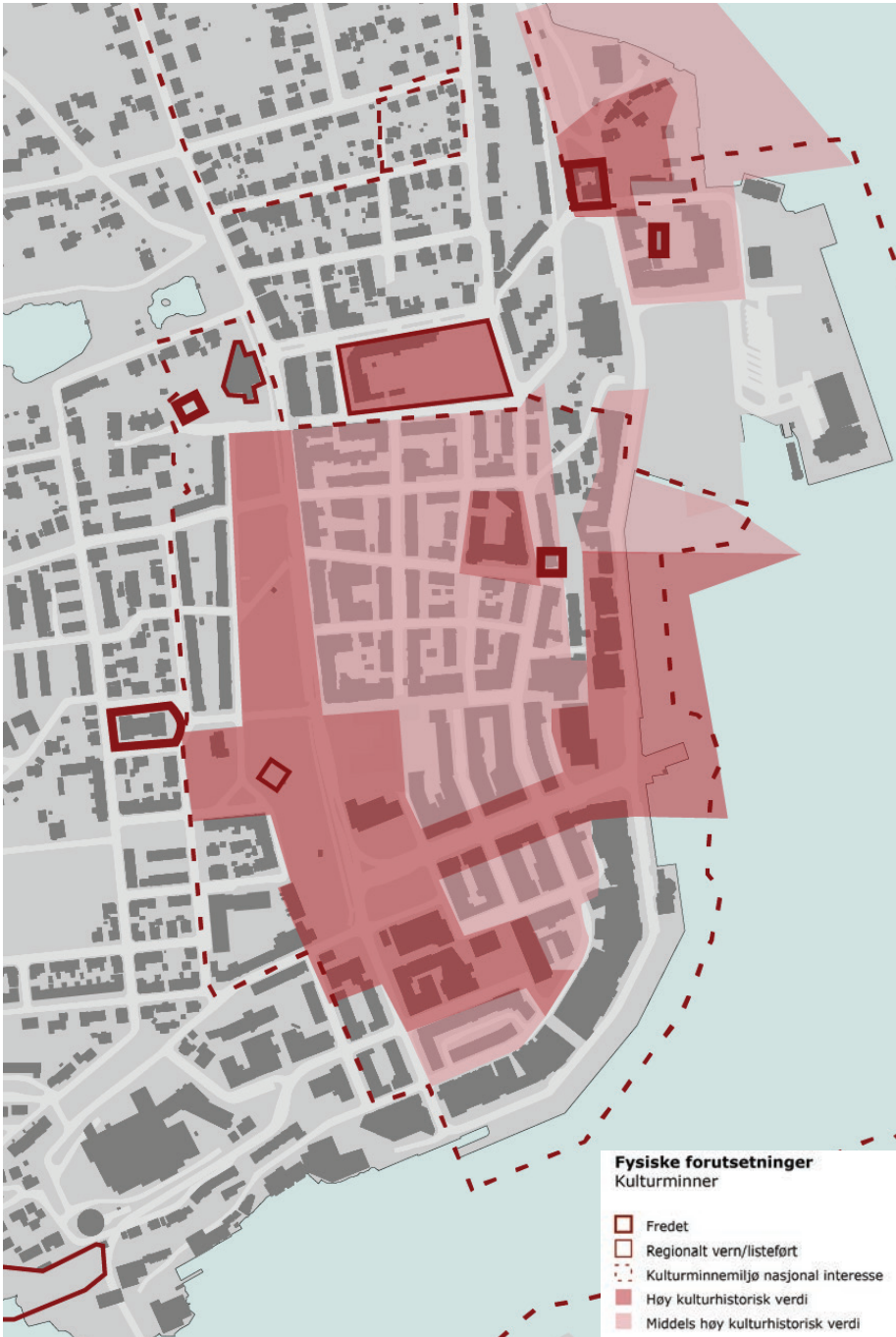
3.3. Kulturminnevern

Situasjonsbeskrivelse

Historisk ble Kristiansund utviklet omkring havna med bebyggelse langs sjøen både på Kirklandet, Innlandet og Nordlandet. Da byen ble gjenoppbygd etter bombingene under andre verdenskrig så mistet byen noe av sin historiske tilknytning til sjøen. Den nye bebyggelsen ble oppført i en tradisjonell kvartalsstruktur og det ble lagt større vekt på å skille bolig- og sentrumsområder fra havn og industri.

Gjenreisningsbyen Kristiansund er et kulturminne av nasjonal interesse hvor mange av de opprinnelige kvalitetene i byplanen fra 1940 er ivaretatt og pregende for bybildet

Riksantikvaren har utarbeidet detaljerte føringer på delområdenivå for hvordan disse kvalitetene skal ivaretas i forbindelse med videre utvikling av sentrum i Kristiansund. Områdene med høyest kulturhistorisk verdi er Kaibakken, parkdraget langs Langveien og områdene rundt Kongens plass, Carolines plass og Rådhusplassen.



Perspektivtegning fra reguleringsplanen i 1940 viser Rådhusplassen og Kaikanten som et aktivt og levende byrom

I tillegg til gjenreisningsarkitekturen finnes et knippe monumentale bygg og anlegg som er underlagt strenge vernehensyn. Viktigst er Kirklandet kirke, Festiviteten og Allanengen i den øvre delen av byen. Langs sjøkanten er Mellomværftet og huset som rommer Håndverkerforeningen de viktigste enkeltbyggene hva gjelder kulturminnevern.

Vurderinger

Gjenreisningsbyen omfattes av kulturminnehensyn med en rekke restriksjoner og detaljerte føringer for utforming som skaper utfordringer for utvikling av ny bebyggelse i Kristiansund sentrum.

Et parkeringsanlegg i fjell vil ligge under bakken og være lite synlig i bybildet.

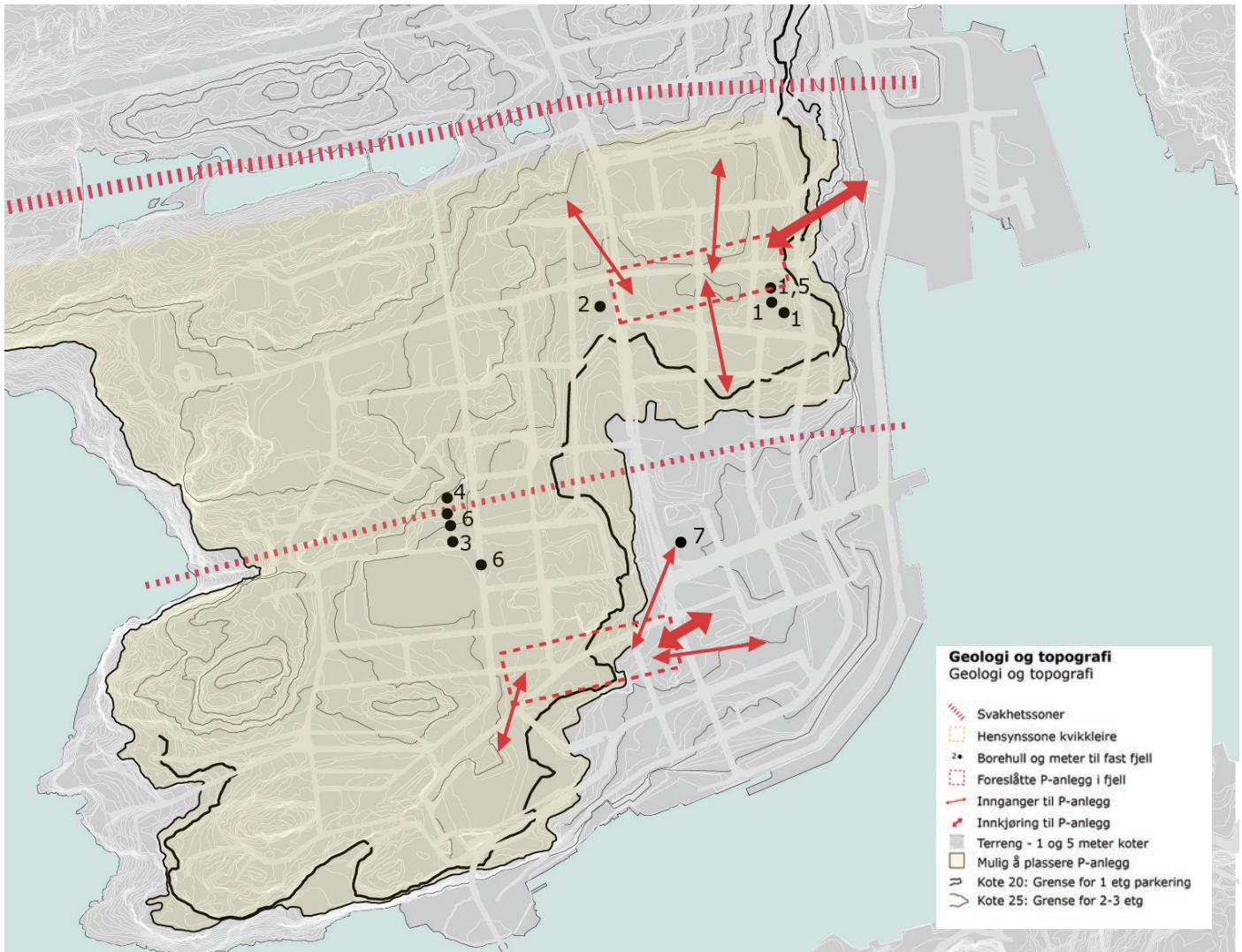
Områdets vernehensyn vurderes derfor som overkommelige og i liten grad styrende for valg av konseptløsning og plassering av et eventuelt parkeringsanlegg

Innganger og innkjøring til et fjellanlegg vil kunne påvirke Gjenreisningsbyens kulturminneverdier og må derfor plasseres og utformes i tråd med føringer fra Riksantikvaren.

Dersom det skal anlegges et ordinært parkeringshus over bakken vil føringer fra Riksantikvaren være styrende for utforming og mest trolig en kostnadsdrivende faktor (avhengig av plassering).



Historisk kart fra 1887 som viser hvordan bebyggelsen i Kristiansund er strukturert etter havna og sundene



Gul markering på kartet viser hvor det vil være fysisk mulig å realisere et parkeringsanlegg i fjell

3.4. Geologiske forutsetninger for et parkeringsanlegg i fjell

Geologiske rapporter og vurderinger fra skisseprosjektet er gjennomgått og kvalitetssikret i lys av ny informasjon fra Normoriaprojektet. Det er gjennomført, visuelle betraktninger og målinger av bergkvalitet – i hovedsak rettet mot de to områdene hvor parkeringsanlegg i fjell er foreslått. De nye vurderingene av geologiske forhold støtter i hovedsak opp under tidligere gjennomførte vurderinger i forstudie og skisseprosjekt. I dette kapitlet omtales forholdene som vurderes som mest sentrale for valg av konsept for parkeringsløsning for Kristiansund. Geologisk notat utført av AFRY er vedlagt analysedokumentet.

Det er registrert to hovedsprekkesett i området; ett som går i NS-retning mens det andre går i ØV-retning. Det er en mulighet for at sprekkesettet i ØV-retning i virkeligheten består

av to ulike parallelle sprekkesett.

Det er i prosjektgrunnlaget angitt 2 svakhetssoner i bergmassen som går i ØV-retning. Den nordre svakhetssonen er mest omfattende og strekker seg fra Vanddamman mot Vågen rett nord for Allanenega skole og er tydelig påvist gjennom observasjoner ved Vågen (ref.bilder). Den søndre svakhetssonen følger omtrent Skolegatas løp og tangerer byggegrupp til Normoria. Svakhetssonen er ikke blitt påvist i forbindelse med Normoriaprojektet eller i forbindelse med befaring av byggegrupp.

Det er påvist store variasjoner i løsmassedeckket i forbindelse med Normoriaprojektet, med en variasjon fra 0,5 – 9 meter innenfor et begrenset område. Et parkeringsanlegg i fjell har behov for en fjelloverdekning på halvparten av tunnelens bredde. (Dersom parkeringsanlegget har en bredde på 16 meter vil det være behov for 8 meter fjelloverdekning.) Det er i

Normoriaprojektet påvist et grunnvannsnivå som ligger mellom kote 13 og 17.

Vurderinger

Retning på hovedsprekkesettene bekrefter at det virker mest gunstig å etablere fjellhaller i ØV-retning, slik det også er beskrevet og foreslått i skisseprosjekt/forstudie. Dersom det i ØV-retning i realiteten er to ulike sprekkesett vil dette kunne gi økt sikringsbehov og projektkostnad.

Større svakhetssoner kan være kostnadskrevenne da de ofte gir økt behov for både bergsikring og vann- og frostsikring. Den nordre sonen bør derfor unngås dersom det skal plasseres et fjellanlegg i dette området. Mindre svakhetssoner krever normalt noe økt sikringsbehov. Den søndre svakhetssonen – hvis den i det hele tatt eksisterer – trenger derfor ikke å hensyntas i forbindelse med konseptvalg.

Løsmasser i området antas å ikke være en begrensende faktor i det videre arbeidet med unntak av mulig mektighetsvariasjon. Grunnvannsnivåendringer i området vil sannsynligvis ikke ha implikasjoner for omkringliggende byggmasse. Vannsikring kan utføres med konvensjonelle metoder og uten behov for omfattende tetting av bergmassen.

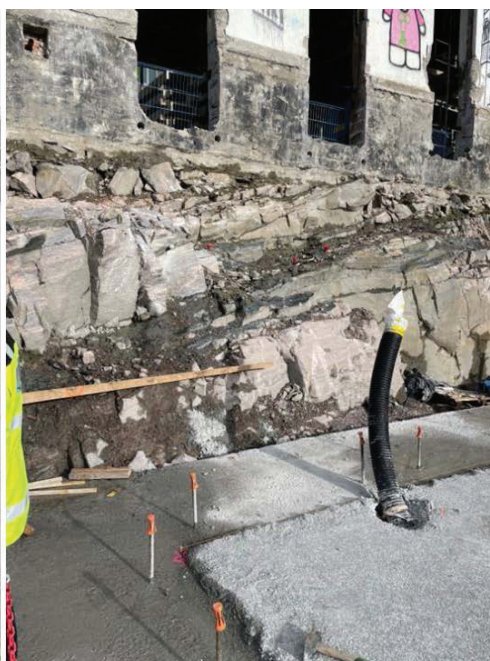
Anbefalinger

AFRY støtter anbefalingen [1] om å etablere berghaller med kote 25 som

laveste øvre høydebegrensning av berg. Dette sikrer fleksibilitet i prosjekterings og gjennomføringsfaser og økt handlingsrom (muliggjør 2-3 etasjer med parkering). Dersom det velges en løsning med kun én etasje med parkering vil høydebegrensning kunne senkes ned mot kote 18 – 20 (avhengig av løsmassedekke).

Dersom man etter konseptfasen beslutter å anlegge et parkeringsanlegg i fjell er det behov for ytterligere undersøkelser for å sikre at løsningen er fysisk gjennomførbar innenfor akseptable økonomiske rammer. Det vurderes behov for følgende undersøkelser

- Kjerneboringer, 2-4 hull med vanntapsmålinger for kartlegging av bergmassekvalitet og vann i bergmassene.
- Geotekniske grunnundersøkelser for å kartlegge eventuelle løsmassedekke, løsmassetype og utarbeidelse av bergmodell.
- Seismiske undersøkelser eller geoelektriske målinger for å påvise variasjoner i berggrunn og svakhetssoner.
- Normalt må all bebyggelse innenfor 100m fra anlegget registreres for å avdekke skader som kan oppstå i forbindelse med sprengningsarbeider. Dette omfatter også utstyr som kan være spesielt ømfintlig for rystelser.



Venstre bilde viser deler av nordre svakhetszone med tydelige åpne sprekker i ØV-retning og forsenkning i terrenget, bildet er tatt mot vest.

Høyre bilde tatt mot nordre vegg av byggegrop til Normoria som muligens sammenfaller med søndre svakhetszone. Det er ikke observert tegn til svakhetssonen i det aktuelle området.

3.5. Byrom og gangforbindelser i sentrum

Sentrum i Kristiansund har flere gode byrom som spiller på lokal historikk og identitet med gode plasseringer i forhold til viktige funksjoner i byen. Grønne byrom som Byparken spiller en viktig rolle som arena for lek og rekreasjon – særlig i sommerhalvåret, mens urbane byrom som Rådhusplassen fungerer som helårs møteplasser for lokalbefolkningen.

Siden bystrukturen i sentrum er definert av relativt små kvartaler gir det mange valgmuligheter for å bevege seg til fots langs fortau gjennom byen. Et viktig unntak er at høydeforskjellen mellom kaikanten og resten av sentrum som bidrar til at sjøen oppleves som frakoblet fra resten av byen. Campus og Normoria vil endre bevegelseslinjene i Kristiansund sentrum og behov for å se nærmere på hvordan byrom og gangforbindelser skal viderutvikles.

Campusprosjektet utvikles med et nytt torg mot Fosnagata og nye byrom i tilknytning til havnebassenget og mellom de ulike byggene. I tillegg vil førsteetasje være åpent og tilgjengelig gjennom hele dagen og kvelden og fungere om et innendørs byrom som også tilbyr venteromfasiliteter for kollektivterminalen. Campus vil i stor grad bidra til å aktivisere havnefronten og området omkring Devoldholmen.

Normoria utvikles med en romslig forplass med serveringstilbud i tilknytning til hovedinngangen mot Kongens plass. På baksiden anlegges «Generasjonstorget» med utendørscene,

sittegrupper og soner for lek og aktivitet. I krysset mellom Skolegata og Langveien utvikles «Kulturtorget» ved inngangspartiet til kulturskolefunksjonene som inngår i bygget. Med utvikling av Normoria vil øvre del av skolegata utvikles som gågate som er koblet til eksisterende gågate og dermed danne et sammenhengende gangstrøk mellom byparken og Kaibakken.

I forbindelse med Sentrumsplana ble det utviklet et forslag til byromsstrategi og gatebruksplan som ikke ble fastsatt som en del av den vedtatte planen. Dette dokumentet angir retningslinjer for hvordan byrom og gater kan utvikles slik at Kristiansund sentrum kan fremstå som en levende og attraktiv by med urbane og «grønne» kvaliteter.



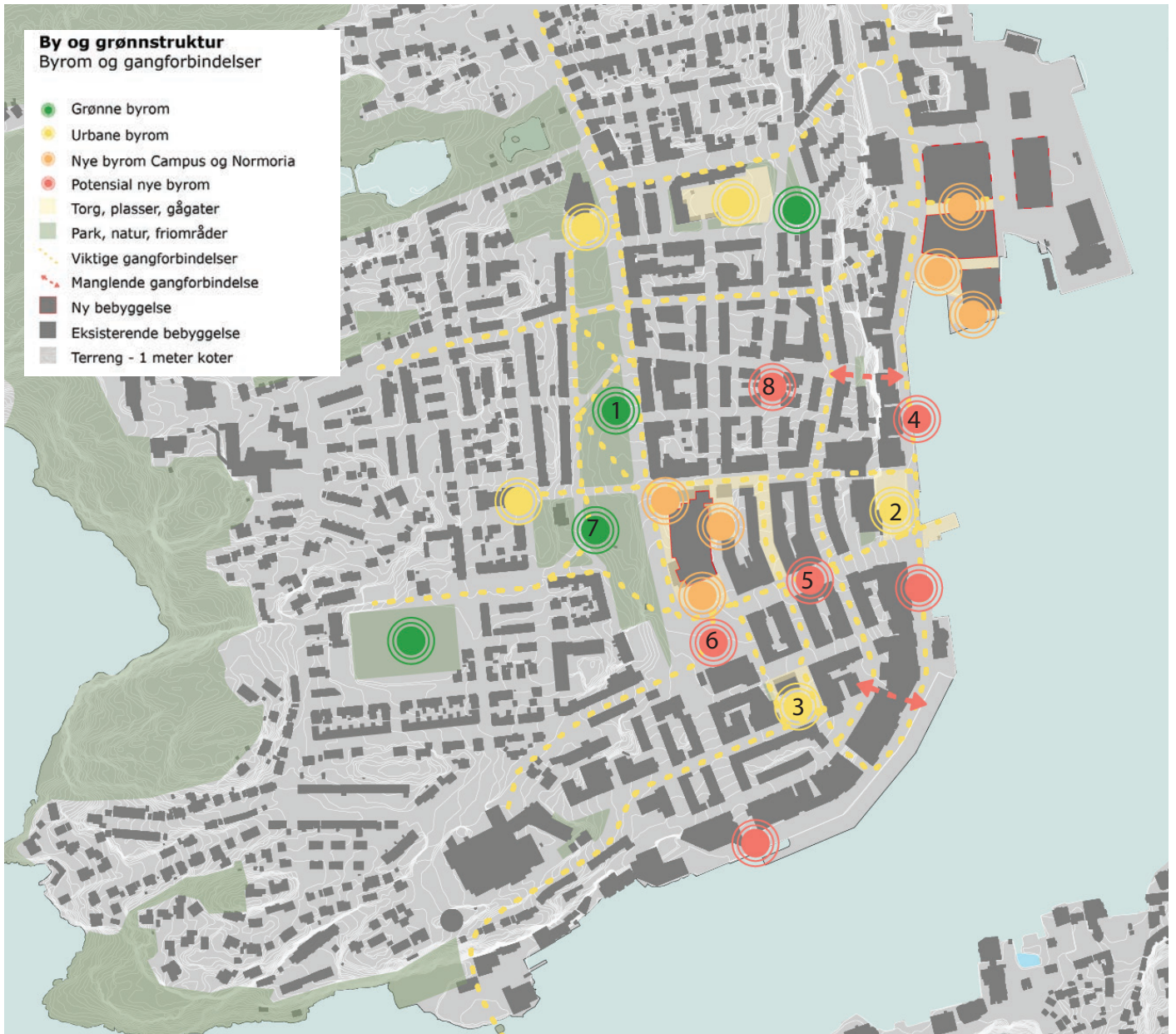
Kaikanten mellom campus og Rådhusplassen har stort potensial for å viderutvikles som byrom



Bilde fra Fredrikstad som viser hvordan fergeanløp og byrom er utformet i en helhetlig sammenheng



Gate i Oslo hvor biltrafikk er fjernet for en midlertidig periode og erstattet med bymøbler og beplantning



De viktigste byrommene i sentrum

1. Byparken som en samlende allmenning med ulike soner og funksjoner
2. Rådhusplassen som er tilrettelagt for opphold og servering
3. Carolines plass som en grønn «lommepark» i sentrum



Carolines plass er fint utformet men har potensial for ytterligere aktivisering. Utvikling bør sees i sammenheng med utvikling av biblioteket

Byrom med størst utviklingspotensial

4. Sjøfronten mellom Rådhusplassen og campus
5. Kaibakken
6. Kongens plass (parkeringsplass)
7. Nedre del av byparken
8. Regulert byrom i øvre bydel



Nytt sørvendt torg som etableres ved campus

Vurderinger

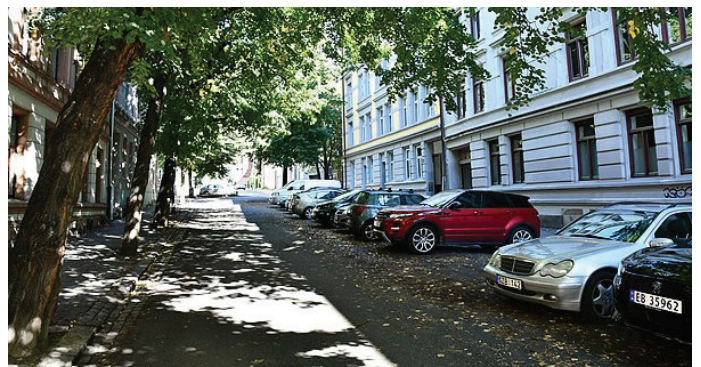
Flere av byrommene mangler tilrettelegging som bidrar til byliv, aktivitet og oppholdskvaliteter. Det ligger et stort potensial i legge til rette for mer aktiv bruk av byrommene i Kristiansund, for eksempel gjennom beplantning og anlegging av flere sittemuligheter med tilrettelegging for ulike former for aktivitet som handel, lek og uteservering. Selv om mange av byrommene i sentrum er godt utformet så fremstår de som solitære steder uten gode forbindelser seg imellom. Utvikling av gode forbindelser slik at parker og plasser inngår i et samlet byromsnettverk vil bidra til en mer fotgjengervennlig by og et mer attraktivt sentrumsområde.

Enkelte av byens gater bør også tilrettelegges som byrom hvor det legges vekt på menneskelig aktivitet og naturkvaliteter fremfor bil og transportbehov. Kaibakken som er byens hovedgate, er i dag utformet med fire kjørefelt til tross for en begrenset trafikkmengde (5600 ÅDT). Her bør det vurderes å redusere til to kjørefelt slik at resten av veiarealet kan brukes til andre formål, f. eks uteservering, parklommer, beplantning og overvannshåndtering.

Campusutviklingen på Devoldholmen aktualiserer nytenkning omkring arealbruk

og transportbehov langs havnefronten, noe som også er foreslått i en rekke gjennomførte planer og utredninger. Vågeveien og Fosnagata mellom campus og Kaibakken (og videre langs Storkaia) har et enormt potensial som byrom. Her kan man se for seg en tilsvarende utvikling som ved Sjøfronten i Molde. I boligområdene i sentrum bør det vurderes om enkelte gater skal transformeres til gatetun, med mindre plass til trafikk og parkering og mer plass til beplantning, lekeplasser og lokale møteplasser.

Byromsstrategi og gatebruksplan som ble utarbeidet til Sentrumsplanen gir en rekke gode innspill og vurderinger for utforming, tilrettelegging og sammenkobling, samt prioritering mellom de ulike gatene i sentrum. Siden dokumentet ikke ble vedtatt som en del av Sentrumsplana er det i samarbeid med PBE blitt utarbeidet et forslag til en forenklet byroms- og gatebruksplan som også hensyntar utviklingen av campus og Normoria. Plankartet (ref bilde) viser hvilke gater og forbindelser som bør prioriteres for ulike trafikantgrupper og hvilke byrom som bør utvikles i årene som kommer. Plankartet legges til grunn for videre vurderinger i prosjektet, for eksempel hva gjelder fjerning av parkeringsplasser og opparbeidelse av nye bykvaliteter. Det er også ønskelig at plankartet sammen med byplangrepet (omtalt



Bilder fra google maps som viser Sjøfronten i Molde før og etter at biltrafikk ble erstattet med bilivskvaliteter

To eksempler på gatetun fra Oslo. Øverste bilde viser Conradis gate hvor det fortsatt er rom for parkering. Nederst viser Deichmans gate hvor parkering er erstattet med regnbed og shared space for fotgjengere og varelevering



Kartet viser forslag til prioritering hva gjelder fremtidig utvikling av byrom og gater i sentrum. Kartet er utviklet i samarbeid med PBE og ligger til grunn for vurderingene i prosjektet.

under 3.1) får en politisk forankring i kommunen slik at det kan legges til grunn ved behandling av nye planer og byggesaker i sentrum.

For å kunne utvikle prioriterte byrom og gater i sentrum i tråd med ambisjoner for sentrumsutvikling og anbefalinger knyttet til byrom og gatebruk er det behov for å redusere antall parkeringsplasser i sentrum.

Som grunnlag for estimat for fremtidig parkeringsbehov Kristiansund legges det opp til at 278 parkeringsplasser på sikt vil kunne fjernes for å utvikle parker, plasser og gatetun.

Fosnagata/Vågeveien Samtlige 54 gateparkeringsplasser mellom Rådhusplassen og Devoldholmen fjernes for tilrettelegge byrom for aktivitet og opphold, og sykkelforbindelse langs sjøfronten.

Gassverktomta 59 av 79 parkeringsplasser fjernes for å opparbeide gang- og sykkelforbindelse mellom Vågen og Devoldholmen.

Kirktomta Samtlige 57 p-plasser fjernes for å gjenetablere sammenhengende parkdrag i tråd med gjenreisningsplanen og strategisk byplangrep.. Reduksjon på 57 parkeringsplasser

Kongens plass 33 av 66 p-plasser fjernes for tilrettelegging av byrom og gangforbindelse mellom Normoria og Carolines plass.

Ny park i Øvre bydel Samtlige 18 p-plasser fjernes for å opparbeide nabolagspark ved krysset President Christies gate og Øvre Enggate.

Skolegata 4 av 8 p-plasser fjernes for å utvikle Skolegata som en prioritert gangforbindelse («Restaurantgata») fra Festiviteten og videre mot Rådhusplassen

Gatetun i Øvre bydel For å utvikle legges det opp til en reduksjon på 24 p-plasser, fordelt på 4 plasser i Bendixens gate og 20 plasser i Øvre Enggate. (Siden det ikke er besluttet hvilke gater som faktisk skal utvikles til gatetun så vil antall og lokalisering av plasser som skal fjernes bli justert).

Gatetun i Vestre bydel For å utvikle gatetun i Vestre bydel legges det opp til en reduksjon på 25 p-plasser, fordelt på 15 plasser i Selmers gate og 10 plasser i Kong Olav 5s gate. (Siden det ikke er besluttet hvilke gater som faktisk skal utvikles til gatetun så vil antall og lokalisering av plasser som skal fjernes bli justert).

8 sentrale byromsprojekter som skal utvikles:



Vågekaia

Sjøfronten skal gjøres mer tilgjengelig for menneskelig aktivitet og opphold, med bedre forbindelser for forgjengere og syklister mellom Rådhusplassen og Devoldholmen.

54 gateparkeringsplasser i Fosnagata og Vågeveien fjernes for å utvikle og tilgjengeliggjøre sjøfronten.



Kongens plass

Kongens plass videreutvikles som et samlende byrom i sentrum med mer plass til aktiviteter, som torghandel, servering og rekreasjon, og tilrettelegging av gangforbindelse mellom Normoria og Carolines plass.

33 parkeringsplasser fjernes for å utvikle byrom og gangforbindelser på Kongens plass.



Kirktomta

Kirktomta utvikles som grønt byrom med beplantning, soner for aktivitet og opphold og forbindelser for syklister og fotgjengere, slik at byparken blir gjenetablert som et sammenhengende parkdrag i sentrum

57 parkeringsplasser fjernes for å tilpasse Kirktomta som en del av byparken.



Gassverktomta

Gassverktomta skal utvikles som byrom som bygger videre på aktiviteten i Kulturfabrikken, og gang- og sykkelforbindelse mellom Devoldholmen og videre langs Vågen.

59 parkeringsplasser fjernes for å utvikle byrom og gang- og sykkelforbindelse på Gassverktomta.



Restaurantgata

Skolegata videreutvikles som viktig gangforbindelse mellom Festiviteten og Rådhusplassen, og tilpasses rollen som restaurantgate med god plass til uteservering og fotgjengere langs fortauene.

4 parkeringsplasser fjernes for å utvikle Restaurantgata.



Nabolagspark

Byrommet ved krysset Øvre Enggate og President Christies gate er reguelt til park, men benyttes i dag som parkeringsplass. Parken opparbeides som lokal møteplass og tilpasses med egnet beplantning og sittemuligheter.

18 parkeringsplasser fjernes for å utvikle nabolagspark.



Gatetun i Øvre bydel

To av gatene i Øvre bydel skal utvikle til gatetun med beplantning, møblering og bedre plass til fotgjengere og oppholdskvaliteter. Hvilke gater som skal transformeres til gatetun er ikke endelig besluttet.

Vi legger til grunn at 24 plasser i Bendixens gate og Øvre Enggate fjernes for å utvikle gatetun.

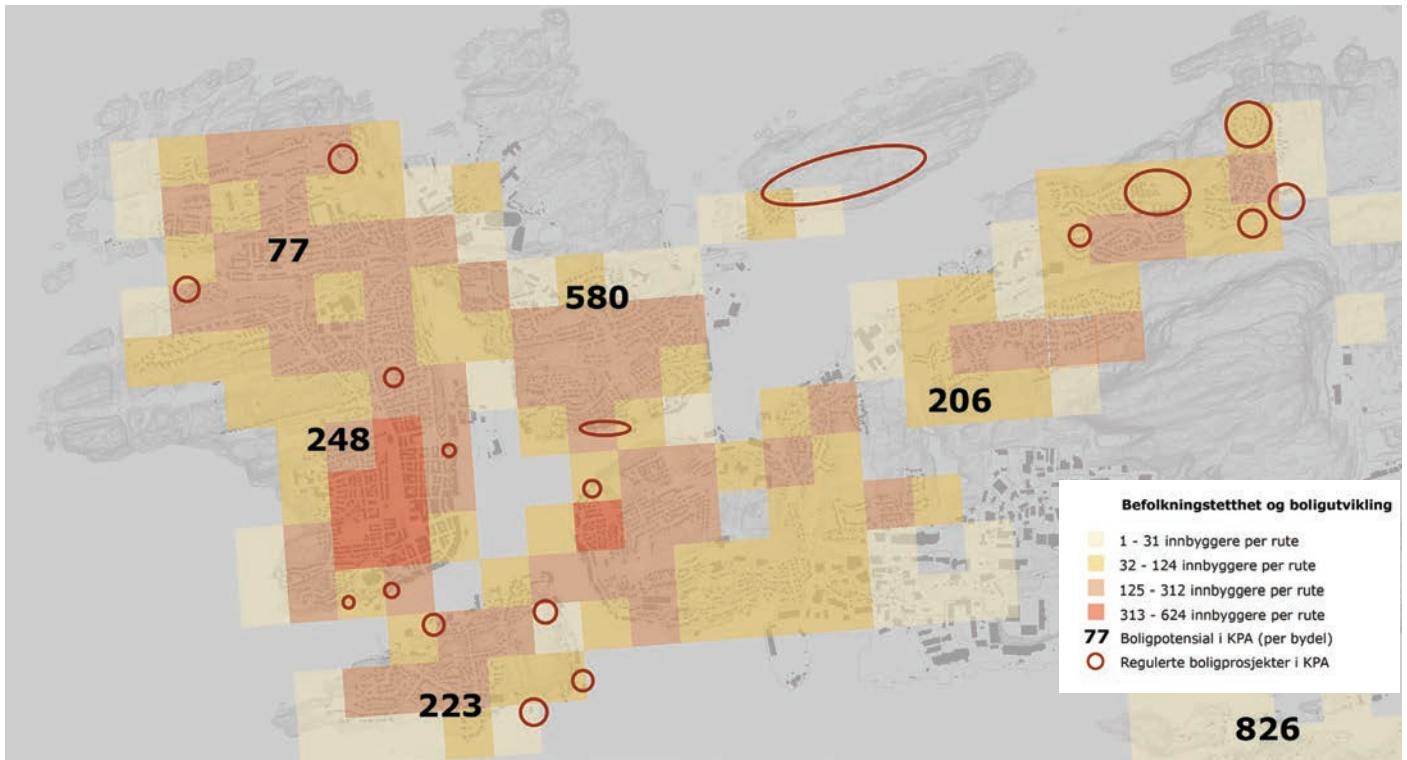


Gatetun i Vestre bydel

To av gatene i Vestre bydel skal utvikles til gatetun med beplantning, møblering og bedre plass til fotgjengere og oppholdskvaliteter. Hvilke gater som skal transformeres til gatetun er ikke endelig besluttet.

Vi legger til grunn at 25 plasser i Selmers gate og Kong Olav Vs gate fjernes for å utvikle gatetun.

4 BEFOLKNING OG REISEBEHOV



Kart som viser befolkningstetthet. Tall beskriver boligpotensial og røde sirkler viser ferdig regulerte boligprosjekter som indikasjon på hvor vekst vil komme

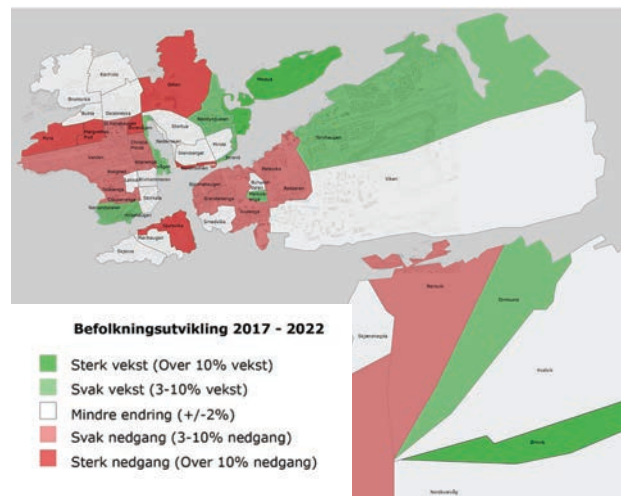
4.1. Befolkningsutvikling

I perioden 2017 – 2022 hadde Kristiansund en befolkningsnedgang på 429 innbyggere. Kristiansund kommune hadde 24442 innbyggere i 2022 (SSB). Gamle Kristiansund kommune hadde en svært høy befolkningstetthet i norsk sammenheng. Etter kommunesammenslåingen i 2008 bor det 281 innbyggere per km² landareal (SSB), noe som fortsatt er høyt i nasjonal sammenheng, og markant høyere enn Molde (23 innbyggere per km²) og Ålesund (111 innbyggere per km²).

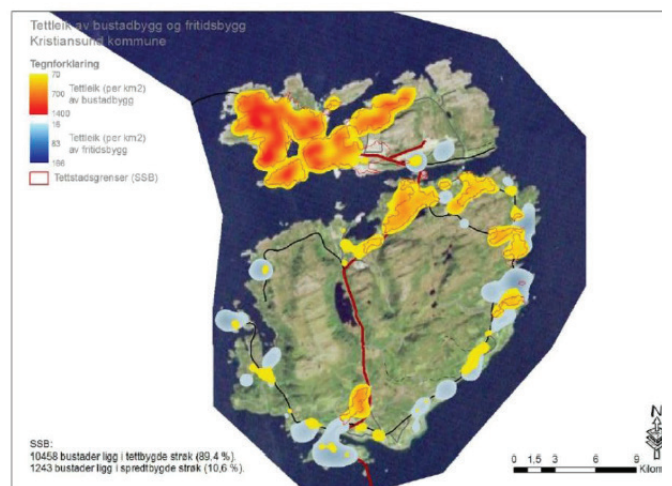
Sentrale boligområder på Kirklandet og Nordlandet hadde en markant befolkningsnedgang i perioden. Dale på Nordlandet, Skorpa og den østlige delen av Goma hadde befolkningsvekst i samme periode. Kunnskapsgrunnlaget til Kommuneplanens arealdel viser at disse områdene og nordre del av Frei har størst boligpotensial og flest ferdigregulerte boligområder i kommunen.

Vurderinger

Utviklingstrendene kan tyde på at kommunen vil oppleve befolkningsvekst i årene som kommer. SSBs befolkningsfremskrivning indikerer en forventet vekst på 1405 innbyggere i perioden frem mot 2030. I KPA er det beskrevet en forventning om at boligveksten i hovedsak vil skje på Skorpa, Dale og Frei. Dette vil på sikt skape økt transportbehov mellom Kristiansund sentrum og mer perifere boligområder, og bidra til økt press på veinettet generelt og Riksvei 70 spesielt.



Grunnkretser markert med rødt har opplevd befolkningsnedgang, grønt har opplevd vekst i perioden



Kart som viser befolkningstetthet i kommunen. Svært høy tetthet i sentrumsnære områder

4.2. Befolknings sammensetning

På grunnkrets nivå ser vi at de mest sentrale boligområdene på Kirklandet og Nordlandet har en sterk overrepresentasjon av innbyggere over 65 år (SSB). Dale har en sterk overrepresentasjon av innbyggere under 18 år, noe som indikerer at området er svært populært blant barnefamilier. Også Frei har en høyere andel innbyggere under 18 år sammenlignet med resten av kommunen (SSB).

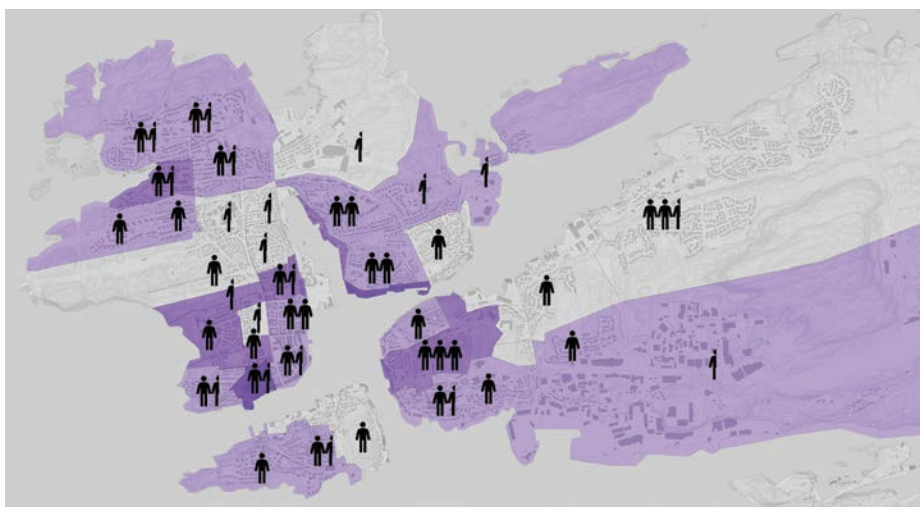
SSBs inntektsstatistikk gjenspeiler i stor grad alderssammensetningen i kommunen med høyest inntekt per husstand på Frei og Dale og lavest inntekt i sentrum og omkringliggende boligområder. Det er en svakere sammenheng mellom avstand til sentrum og boligpriser enn det som er vanlig i andre byer.

Vurderinger

De sentrale områdene på Kirklandet er i stor grad ferdig utbygd med få muligheter for byutvikling og transformasjon. Bygg og bymiljø har sterke vernehensyn og mangler kvaliteter som barnefamilier gjerne ønsker som bo- og oppvekstmiljø. Relativt små leiligheter med lavere standard enn i kommunen for øvrig,

Campusprosjektet innebærer at flere studenter vil bruke sentrum i hverdagen og trolig medføre at boligområdene i sentrum blir mer attraktive for denne gruppen. Også Normoria vil bli en katalysator for å gjøre sentrum mer attraktivt for yngre aldersgrupper.

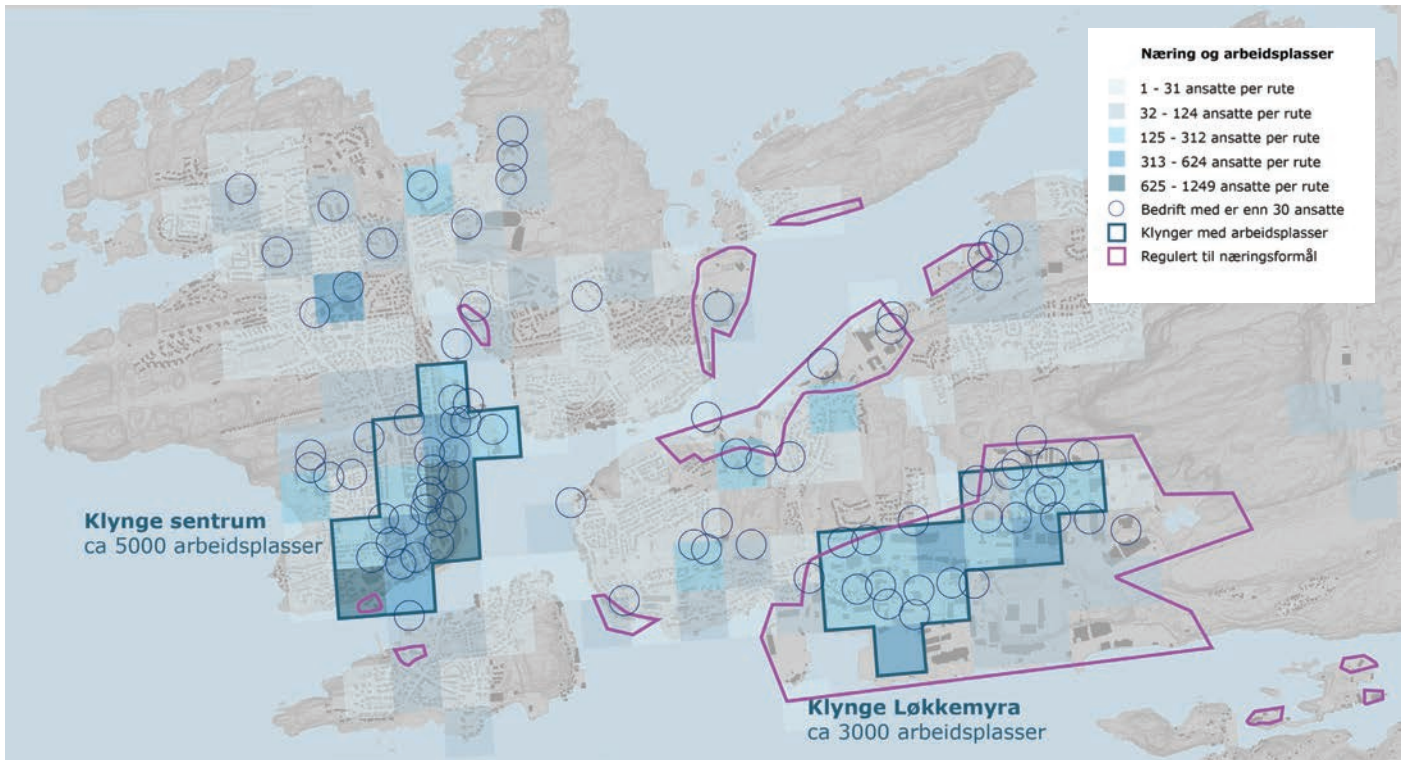
Den store konsentrasjonen av barnefamilier i periferien vil gi økt transportbehov mellom boligområder og fritidsaktiviteter. For å oppnå kommunens ambisjoner om et mer levende og attraktivt sentrum bør sentrale boligområdene på Kirklandet gjøres mer attraktive for barnefamilier og yngre aldersgrupper. Samtidig må sentrum være tilrettelagt for menneskene som faktisk bor der, for eksempel med hensyn til opparbeidelse av trygge gangforbindelser og tilrettelegging av byrom.



Lilla markering viser grunnkretser med overrepresentasjon av eldre i forhold til resten av kommunen



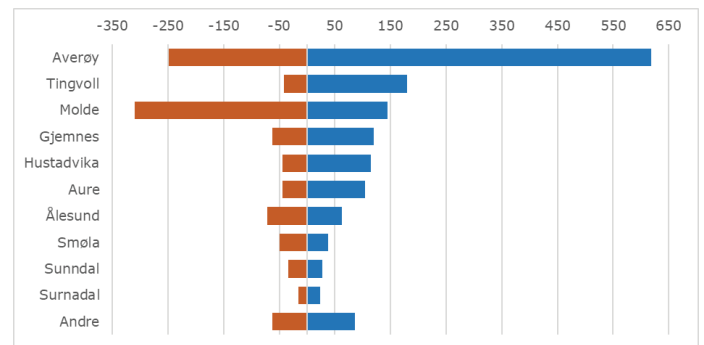
Grønn markering viser grunnkretser med overrepresentasjon av yngre i forhold til resten av kommunen



Arbeidsplassene i Kristiansund er konsentrert i to klynger. Blå markering viser tetthet av arbeidsplasser, sirkler markerer de største arbeidsplassene mens lilla linje markerr regulerte næringsområder

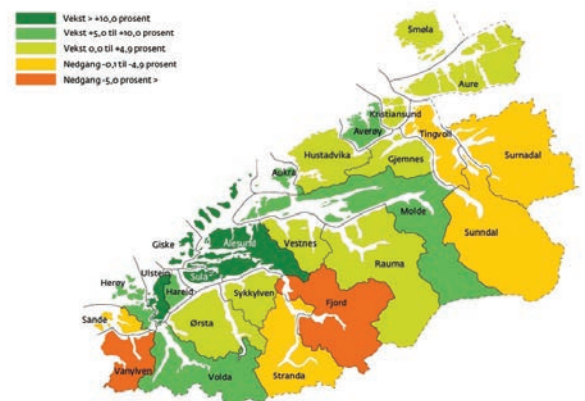
4.3. Arbeidsplasser og arbeidsreiser

Til sammen er det 11 257 arbeidsplasser i Kristiansund kommune. 1903 personer sysselsatte pendler inn til Kristiansund fra nabokommuner mens 2121 personer pendler ut fra Kristiansund (fylkesstatistikk Møre og Romsdal 2022). Averøy er den største innpendlingskommunen med 618 innbyggere som pendler til Kristiansund. Deretter følger Tingvoll (180 pendlere), Molde (145 pendlere), Gjemnes (120 pendlere), Hustadvika (114 Pendlere) og Aure (104 pendlere).



Figur viser arbeidspendling inn (blå) og ut (rød) fra Kristiansund fra nabokommuner

Til sammen er det beregnet at ca 700 arbeidspendlere ankommer Kristiansund via FV64/Atlantehavstunnelen mens ca 300 reiser motsatt vei til nabokommuner. Via RV70 er det estimert at ca 900 ankommer Kristiansund (inkludert pendlere som reiser inn med ferje og fly) mens ca 450 reiser motsatt vei. I tillegg benytter et stort antall av kommunens egne innbyggere RV 70 som sin primære pendlervei.



Figuren viser befolkningsvekst og nedgang i kommunene i Møre og Romsdal

Flesteparten av arbeidsplassene i Kristiansund er lokalisert i to konsentrerte klynger; sentrumsområdet med ca 5000 arbeidsplasser og området rundt Løkkemyra med ca 3000 arbeidsplasser. Løkkemyra har gjennom flere tiår hatt en sterk vekst i antall arbeidsplasser

på bekostning av Kristiansund sentrum. Dette har særlig sammenheng med at Løkkemyra har vokst fram som et betydelig handelssentrum i kommunen.

Vedtatt arealstrategi tilsier at arbeidsplassintensive virksomheter primært skal etableres i sentrum, sekundært på sentrale deler av Løkkemyra.

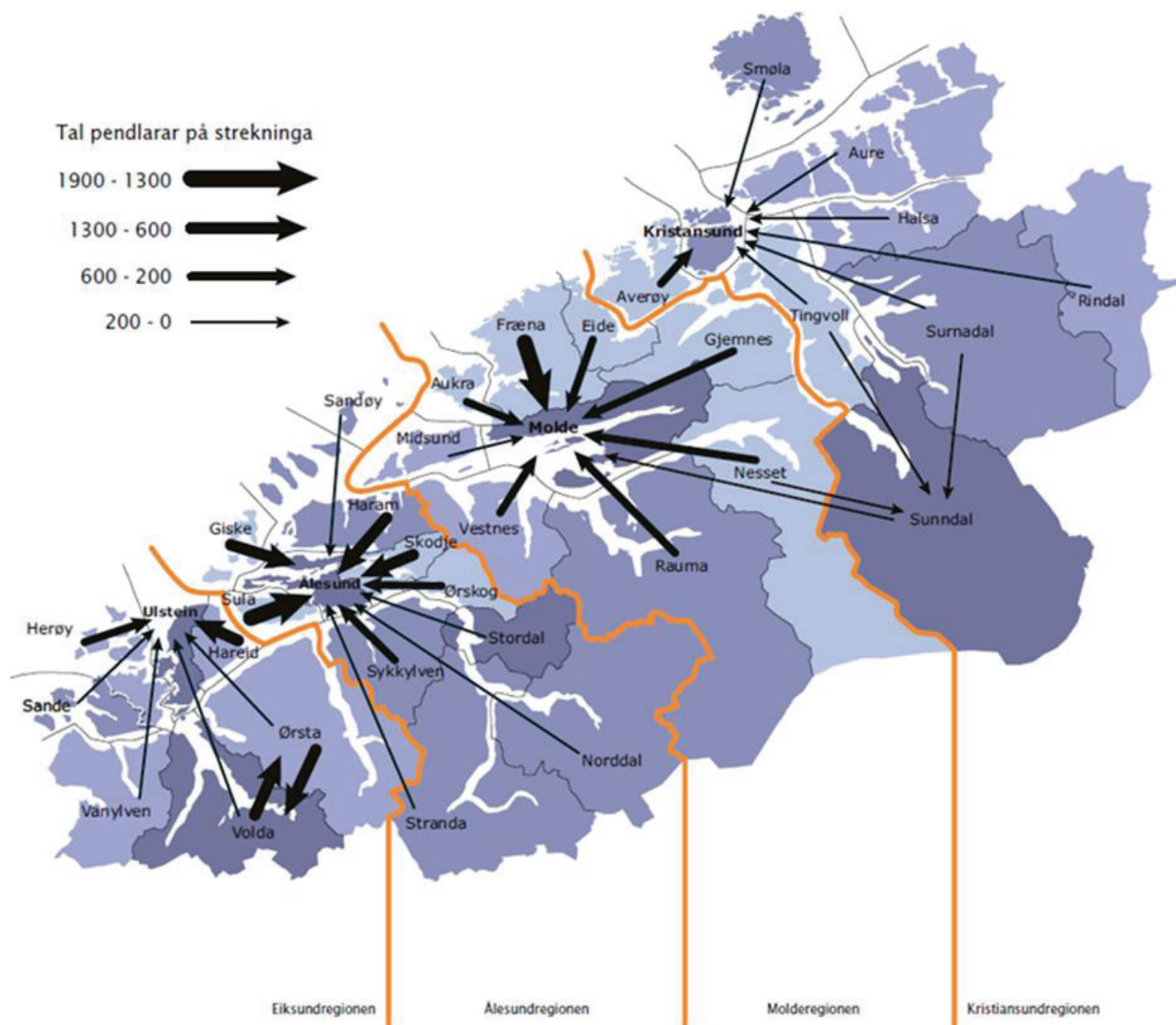
Vurderinger

I årene som kommer er det forventet at trenden vil snu med en sterk økning av antall arbeidsplasser i sentrum, delvis på bekostning av Løkkemyra. Campusprosjektet er driveren i denne utviklingen. Når campus er fullt utviklet er det anslått en økning på ca 3000 arbeids- og studieplasser i sentrum. Løkkemyra vil

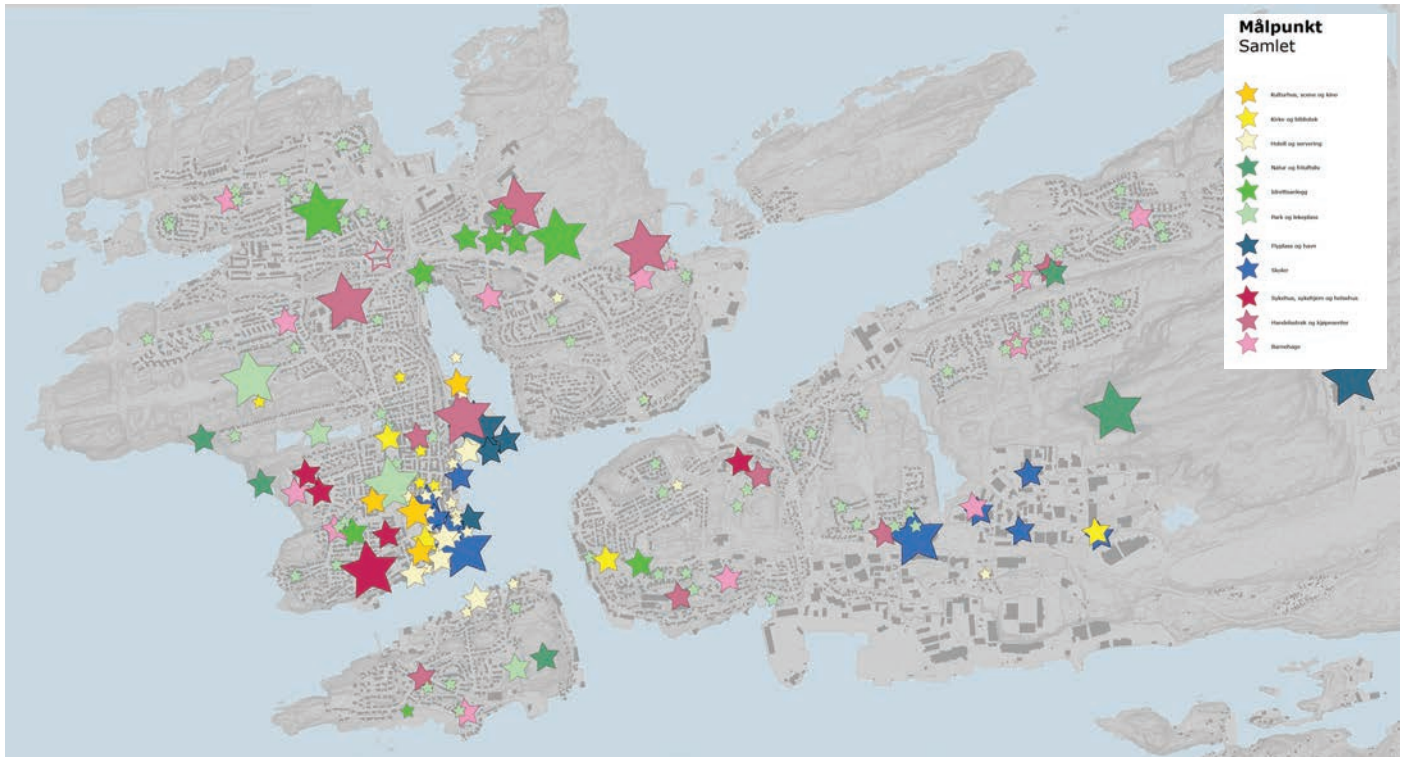
trolig oppleve en nedgang i antall arbeids- og studieplasser siden høyskolen og andre store leietakere i campusprosjektet ligger her i dag.

Denne utviklingen gir store muligheter for byutviklingen i sentrum av Kristiansund, med flere innbyggere som benytter seg av sentrum på daglig basis og økt kundegrunnlag for handel, kultur og uteliv i sentrum.

Denne utviklingen vil medføre en økning i arbeidsreiser inn mot sentrum på morgenen og ut av sentrum på ettermiddagen. Det vil fortsatt være et stort transportbehov fra sentrum og mot Løkkemyra, særlig på ettermiddag/kveld, siden området fortsatt vil ha en sterk posisjon som handelssentrum i Kristiansund.



Figuren viser pendling inn til byregionene i Møre og Romsdal



Kart som viser de viktigste målpunktene i Kristiansund fordelt på kategori

4.4. Målpunkt og fritidsreiser

Kartlagte målpunkt for reiser i Kristiansund viser en samlet sterk konsentrasjon omkring sentrumsområdet på Kirklandet. Løkkemyra er et viktig område for handel, mens området omkring Atlanten har et stort utvalg av skoler og idrettsarenaer.

I sentrum finner vi en sterk konsentrasjon av målpunkt knyttet til handel, kultur og uteliv i det mest sentrale sentrumsområdet (fra Skolegata og sørover). Vest for Langveien finner vi en sterk konsentrasjon av målpunkt innen helse og rekreasjon. Devoldholmen har flere viktige målpunkt knyttet til transport og utdanning (fremtidig trafikkterminal og campus). Med utvikling av Normoria og Campus vil de mest aktive delene av sentrum utvides i to retninger og bidra til bedre sammenheng mellom de forskjellige målpunktene i sentrum.

Idrett, rekreasjon og friluftsliv generer et stort reisebehov, særlig for barn og unge og særlig knyttet til helger og på ettermiddag og kveld på ukedagene. Disse tilbudene er i hovedsak lokalisert utenfor sentrumsområdet med en konsentrasjon i området rundt Atlanten.

Kulturtilbud, restauranter og uteliv er i hovedsak

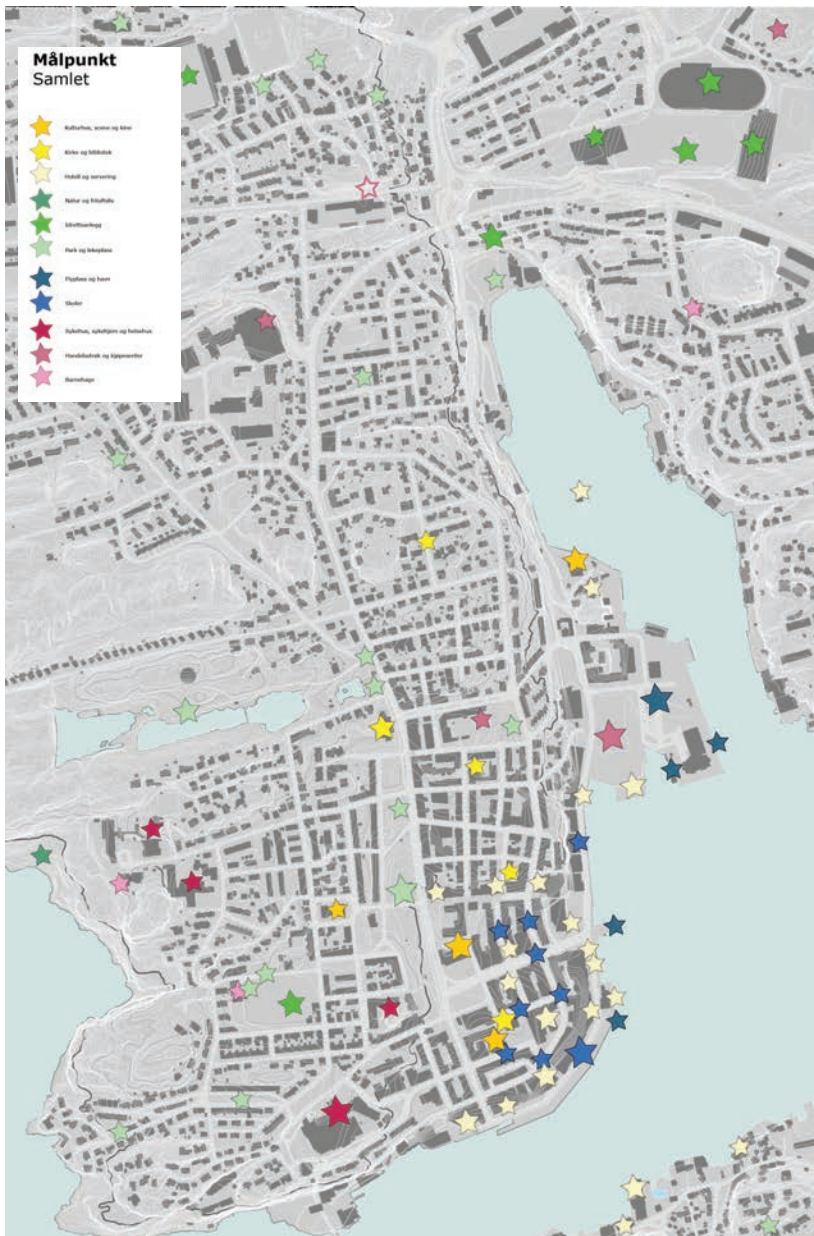
konsentrert i sentrumsområdet på Kirklandet og medfører reisebehov mot sentrum, særlig i helger og på kveldstid. Behovet er størst på sommeren og i forbindelse med festivaler og arrangementer

Handel og transitt generer et stort antall reiser gjennom hele dagen, og særlig på ettermiddager og lørdag formiddag. Løkkemyra er et viktig handelsområde for plasskrevende og bilbasert handel. Sentrum har fortsatt en sentral rolle som handelsområde og som kollektivknutepunkt mellom lokale og regionale buss- og båt tilbud. Lufthavna på Kvernberget er et viktig transittpunkt for flytrafikk og helikoptertransport til oljeinstallasjoner i Norskehavet.

Helse og utdanningsinstitusjoner generer ulike former for reisebehov. Skoler og barnehager er lokalisert spredt i kommunen og skaper reisebehov særlig på morgen og ettermiddag. Helsetjenestene er i stor grad konsentrert i utkanten av sentrum og særlig sykehuset gir et stort behov for reiser fra morgen til ettermiddag.

Vurderinger

Med utviklingen av Campus og Normoria vil sentrumsområdet forsterkes som destinasjon



Koart som viser de viktigste målpunktene i Kristiansund sentrum fordelt på kategori

for både arbeids- og fritidsreiser. Siden disse prosjektene ligger i utkanten av det mest aktive sentrumsområdet vil det oppstå nye bevegelsesmønstre i sentrum med dertil behov for tilrettelegging. Med utviklingen i netthandel ser man et endret mønster hvor bysentra i mindre grad brukes til handel mens aktivitet knyttet til opplevelser, kultur og servering blir viktigere.

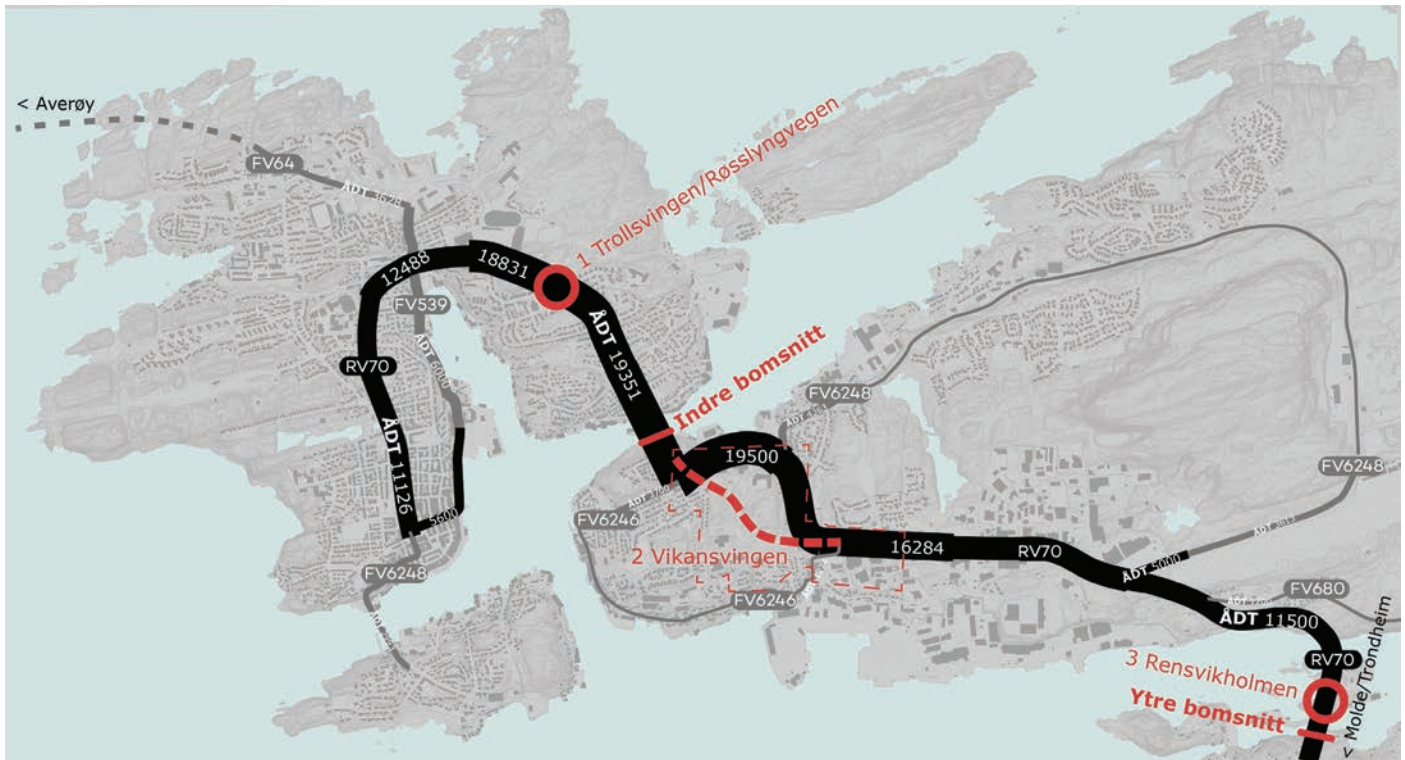
Campusprosjektet på Devoldholmen vil fungere som en katalysator for utvikling av dette området av sentrum. Vi vurderer Devoldholmen til å være det viktigste utviklingsområdet i sentrum og antar at området vil få en betydelig økning i aktivitet og nye målpunkt, særlig knyttet til handel og servering. Kaiområdet utenfor campus vil aktualiseres som område for ny byutvikling. Dersom området skal utvikles med andre formål enn i dag vil det medføre behov for å adressere spørsmål knyttet til sikring og sikkerhet av havneområdet.

Normoria medfører at området rundt Kongens plass vil få økt aktivitet, særlig på kveldstid og helger og i forbindelser med festivaler og arrangementer. I samspill med Festiviteten og tilbudene ved Carolines plass vil området bli et nytt kulturdistrikt i Kristiansund med agglomerasjonseffekter som gjør at tilbudene forsterker hverandre. Denne utviklingen gjør at Kongens plass får en svært sentral plassering og utløser potensial for å utvikle parkeringsplass og inntilliggende bebyggelse med nye funksjoner som bygger videre på den pågående byutviklingen i området.

Området omkring Atlanten vil forsterkes som følge av utvikling av ny skole og tilhørende rekreasjonsområder. Området har i dag en del utfordringer knyttet til trafikk og parkering i forbindelse med idrettsarrangement som skaper negative konsekvenser for omkringliggende boligområder. Kristiansund parkering AS ønsker å innføre boligsoneparkering i området, noe som vil gi redusert tilgang på parkeringsplasser for tilreisende til området. Det bør vurderes å anlegge en parkeringsløsning i området som kan dekke behov både knyttet til den omfattende innpendlingen via Atlanterhavstunnelen og rekreasjonstilbudet i området.

Dalabrekka skole skal nedlegges og elevene flyttes til nyetablert skole ved Gomalandet barneskole. Avstanden til ny skole utløser ikke krav til skoleskys og det forventes økt trafikkbelastning på RV70 mellom Karihola/Dalabrekka og Goma. Selv om en stor del av trafikken vil gå motsatt vei av rushtrafikk så vil utviklingen medføre økt belastning på Viadukten og andre veikryss langs RV70. I Bypakken inngår ny kryssløsning på RV70 ved Røsslyngveien som vil avhjelpe situasjonen lokalt dersom denne blir vedtatt.

5 MOBILITET OG INFRASTRUKTUR



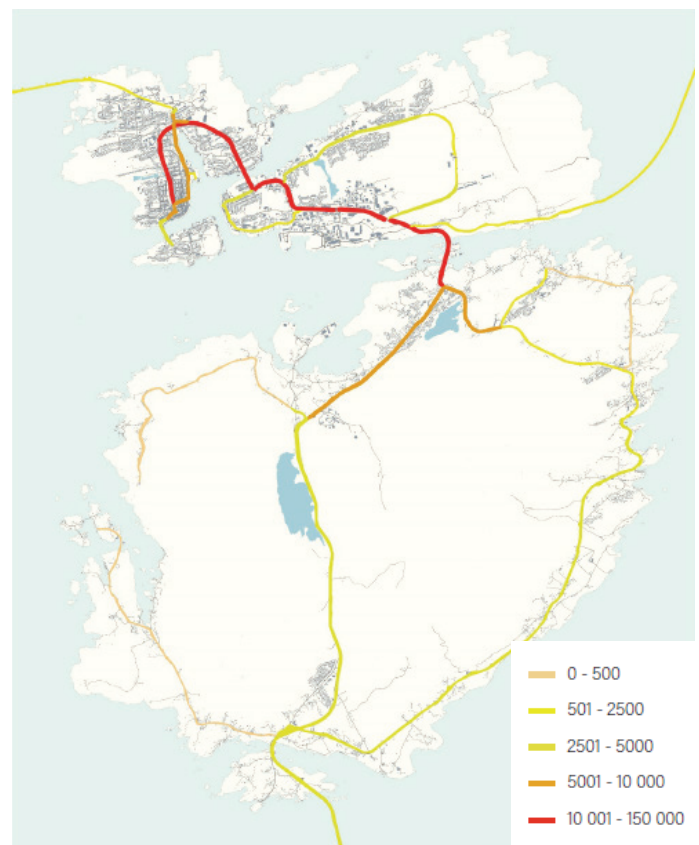
Kart som viser Riksvei og Fylkesveier i sentrale deler av Kristiansund med trafikkmengder (ÅDT). Markeringer i rødt viser tiltak i bypakken som er fremforhandlet.

4.1. Vei og trafikk

Riksvei 70 er ryggraden i veisystemet i Kristiansund og viktig både som lokal veiforbindelse gjennom store deler av kommunen og som kobling mot nasjonal infrastruktur og forbindelser videre mot Molde, Trondheim og Oslo. Riksvei 70 er den desidert mest trafikkerte veien i kommunen. Størst er mengden trafikk mellom Løkkemyra og Goma (ÅDT 19500) før trafikken gradvis avtar gjennom Viadukten (ÅDT 12488), Langveien (ÅDT 11126) og Kaibakken (ÅDT 5600) før den ender ved kollektivterminalen ved Campus.

Fylkesvei 64 utgjør den andre innfartsåren som kobler Kristiansund sentrum sammen med Averøya gjennom Atlanterhavstunnelen. FV64 har lavest trafikkmengde ved tunnelmunningen ved Hagelin (ÅDT 3628) før trafikken øker etter kryss med RV70 på Viadukten og videre langs Kranaveien (ÅDT 6000) mot campus. Øvrige fylkesveier fungerer som sentrale lokale veiforbindelser; FV6248 som forbindelse til Innlandet, FV6246 som lokal forbindelse sentralt på Nordlandet, FV6248 som forbindelse til flyplassen på Kvernberget og FV680 som forbindelse fra Nordlandet mot Skorpa.

Rett nord for sentrum ligger Viadukten som kobler innfartsårene RV70 og FV64.



Kartet viser Riksvei og Fylkesveier i Kristiansund kommune med trafikkmengder (ÅDT).

Rundkjøringene ved Viadukten er i dag et kritisk punkt og en flaskehals i veisystemet hvor det ofte er kødannelse – særlig i ettermiddagsrushet. Hovedandelen av trafikk kommer inn mot sentrum fra Langveien (RV70) før den fordeler seg videre gjennom byens gatenettverk. De viktigste gateforbindelsene som videredistribuerer trafikken i sentrum er Dr. Werrings gate, President Christies gate og Huggata/Storgata. Mot boligsonen vest for sentrum er Politimester Bendixens gate og Marstrands gate de viktigste forbindelsene, mens Konsul Knudtzens gate er eneste forbindelse til Innlandet. Kranaveien (FV64) tar også i mot en betydelig mengde trafikk inn mot sentrum langs Vågen men er dårlig koblet til byens gatenettverk på grunn av topografiske forskjeller.

Det er fremforhandlet en bypakke (ikke vedtatt) som skal forbedre trafikk- og miljøsituasjonen på Nordlandet gjennom å anlegge 4-feltsvei på RV70 mellom Løkkemyra og Melkvik, forbedring av kryssituasjoner på Goma, Rensvikholmen og Frei, samt bedre forhold for gående og syklende. Bypakken inneholder ingen konkrete tiltak for forbedring av trafikksituasjonen i sentrum. Tiltakene i Bypakken skal hovedsakelig finansieres med bompenger og innfører 2 bomsnitt; ett mellom Goma og Nordlandet og ett mellom Nordlandet og Frei.



Kartet viser innfartsårer og de viktigste gateforbindelsene for biltrafikk i sentrum



Illustrasjonen viser støysoner i Kristiansund med dagens trafikk i sentrum



Kartet viser trase og utforming på ny RV70 som finansieres gjennom bypakken

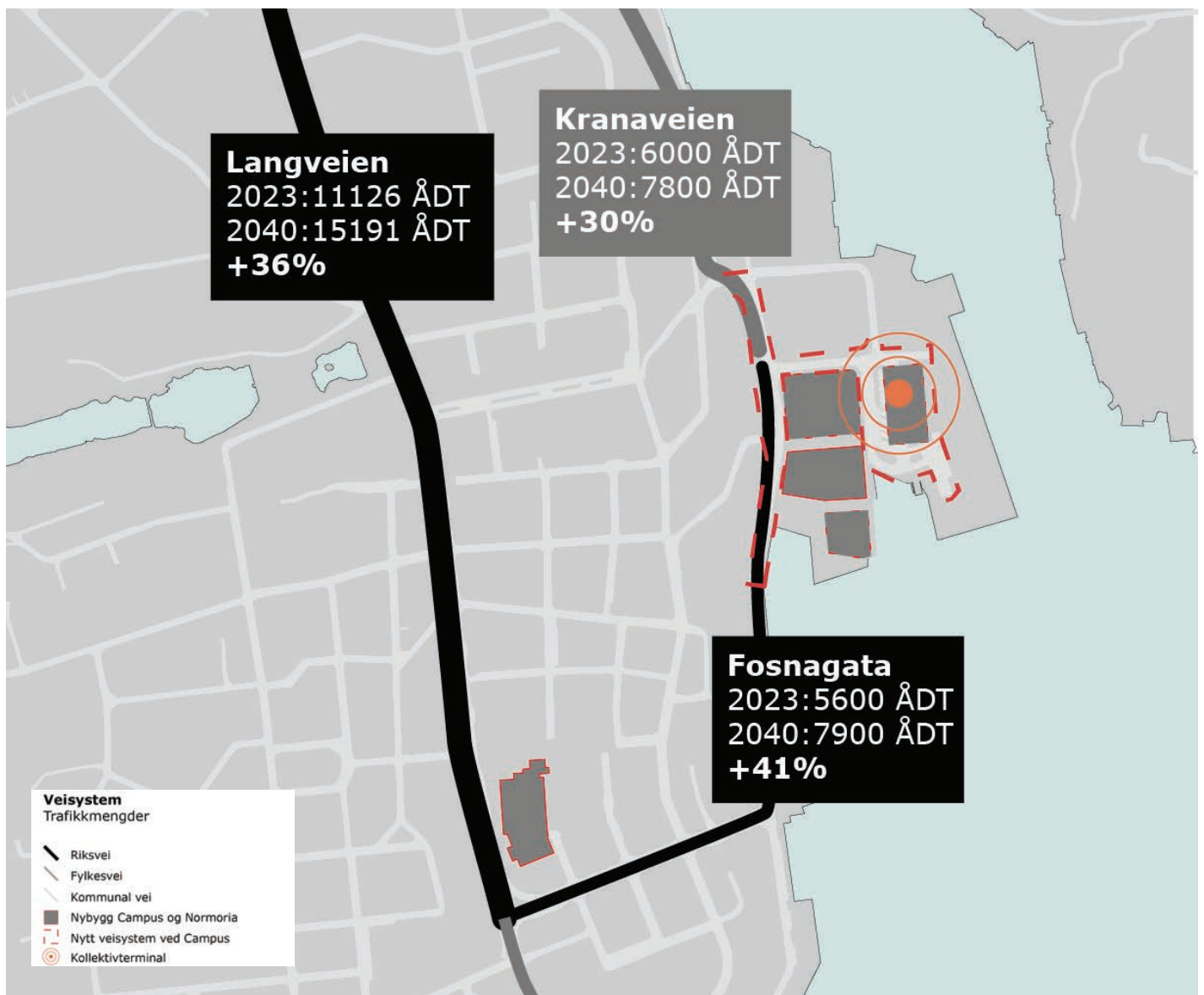
Vurderinger

Dersom Bypakken vedtas vil veikapasiteten gjennom Nordlandet økes, mens kapasiteten inn mot sentrum vil forbli som i dag siden det ikke skal gjøres tiltak på Viadukten, som fortsatt vil være en flaskehals i veisystemet. Selv om innføring av bompenger i seg selv vil bidra til redusert trafikk i innkrevingsperioden er det forventet at tiltakene i Bypakken i sum vil ha liten innvirkning på trafikforholdene i Kristiansund sentrum.

Nedfelte ambisjoner om at økt transportbehov skal ivaretas gjennom kollektiv, gange og sykkel utfordres av vedtatte reguleringsplaner for Normoria og Campus som er planlagt uten egne parkeringsplasser. Dette vil skape økt press på parkeringsplasser i boligsonen og vekst i

biltrafikk inn mot sentrum. Når den generelle trafikkveksten er medtatt (1,13% årlig vekst) er det til sammen forventet en økning på 30-40% i trafikkmengder på innfartsveiene Langveien, Fosnagata og Kranaveien frem mot 2040. Den forventede trafikkveksten vil ha gi negative konsekvenser for trafikkavviklingen omkring Viadukten, hvor det forventes økt kødannelse gjennom flere timer av dagen. Dette aktualiserer behovet for å vurdere andre løsninger som reduserer biltrafikken mot sentrum, f.eks gjennom etablering av innfartsparkeringer, gode sykkelveiforbindelser og bedre overgangsmuligheter mellom privatbil, buss, båt og sykkel.

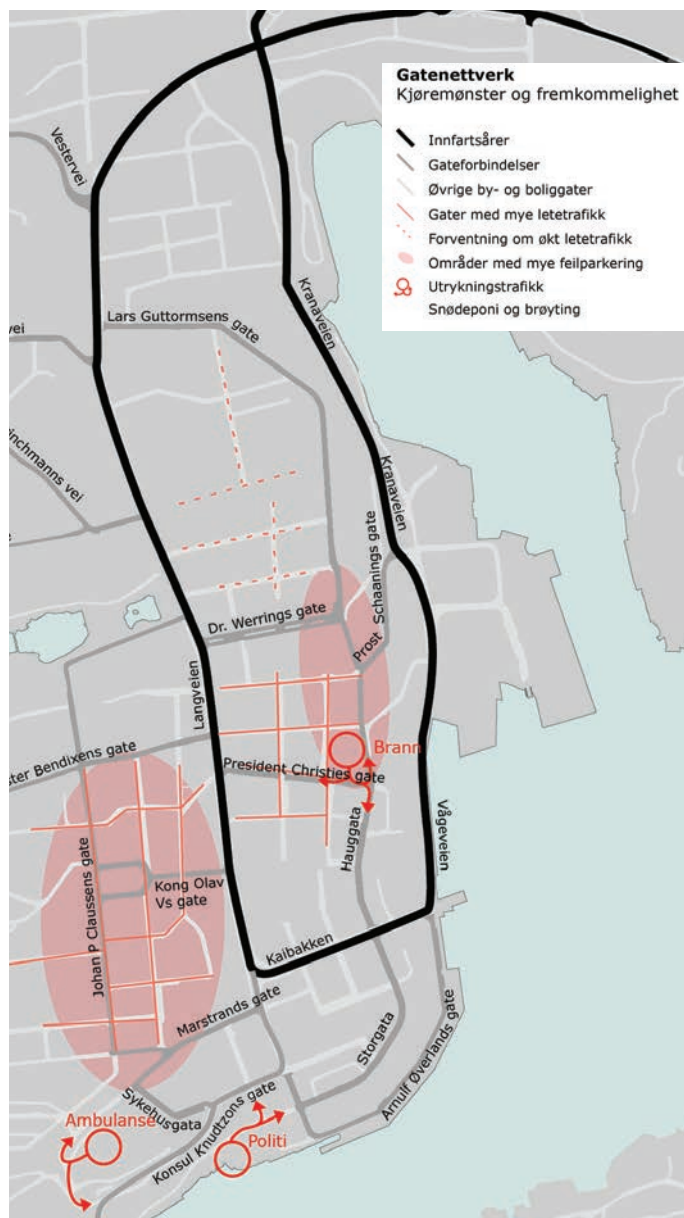
Gratisparkering i boligsonen gir utfordringer med letetraffic i enkelte sentrale byområder.



Illustrasjonen viser forventet trafikkvekst på innfartsveien til Kristiansund som følge av generell trafikkvekst og etablering av Normoria og nytt campus

Parkeringselskapet opplever særlig forholdene omkring President Christies gate i sentrum og i gatene som ligger vest for byparken ved sykehuset som utfordrende. I disse områdene er det også utfordringer med fremkommelighet grunnet feilparkerte biler, særlig på vinterstid når det også er behov for rydding og deponi av snø.

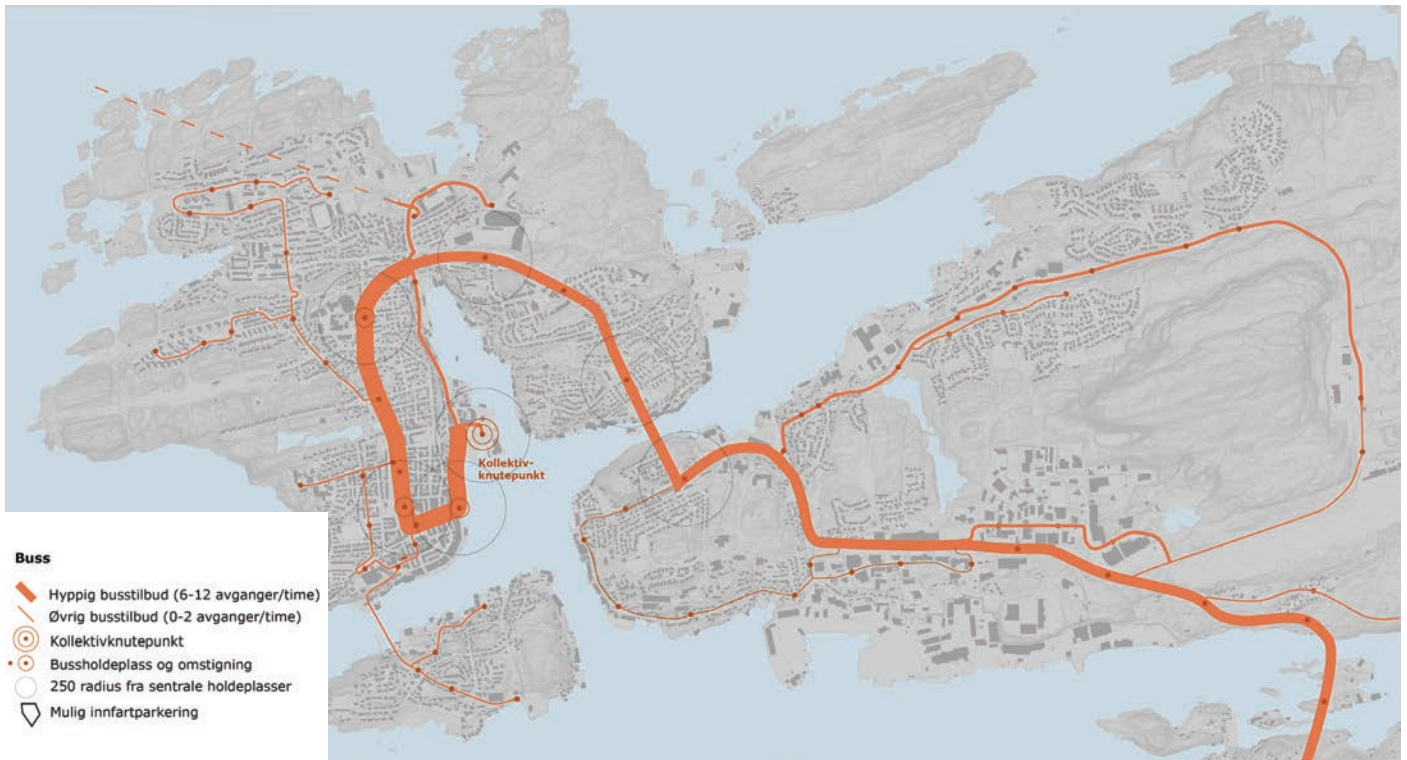
Det er et dilemma i prosjektet at eventuelle nye parkeringsanlegg i sentrum vil skape økt trafikk og forverring av kødannelser omkring Viadukten. I vurderingen av konseptløsningene som foreslås skal det foretas en overordnet vurdering av konsekvenser for trafikk, reisetid og køsituasjon.



Kartet viser gater med og områder med mye letetraffikkredusert og redusert fremkommelighet, samt plassering av utrykningstjenester



Illustrasjon fra trafikksimulering i forbindelse med campusprosjektet som viser at forventet trafikkvekst i sentrumsgatene er innenfor kapasitet men at veisystemet omkring Viadukten og videre mot Løkkemyra vil overbelastes.



Kart som viser bussforbindelsene i Kristiansund

5.2. Buss

Buss er viktigste kollektivreisemiddel i Kristiansund med 500 000 – 600 000 lokalt reisende per år og 200 avganger daglig fra bussterminalen, inkludert 23 regionale avganger. Busstilbudet leveres av Fram (Møre og Romsdal Fylkeskommune).

Langs RV70 er busstilbudet svært godt utbygd. Langs Løkkemyra og Goma går 6-8 avganger i timen i hver retning mens holdeplassene langs Langveien har 10-12 avganger i timen. Lokal bussrute 801 og regional rute 100 mot Molde er viktigst.

Øvrige deler av kommunen har lavere og varierende frekvens på tilbudet; Dale (rute 802) og Karihola (rute 803) har 2 avganger i timen, Innlandet og vestre bydel har 1 avgang i timen (rute 807), mens Innlandet har avganger annenhver time på dagtid (rute 807) og 1-2 avganger i timen på kveldstid (rute 801). Til sammen gir tilbudet mange avganger mot Kristiansund sentrum mens viktige boområder og destinasjoner utenfor sentrum har lav frekvens på tilbudet.

Det har vært en stor økning i passasjertallet fra 2019 til 2023 og særlig på rutene som går til/ fra Frei (811/812) med en økning på rundt 25.



Kart som viser bussforbindelser og holdeplasser i sentrum

Det har også vært en god økning (ca. 10%) på rute 803 som er byens ringrute mellom Goma og Kirklandet. Samlet økning i passasjerantallet i perioden ligger på ca. 10%.

Fylkeskommunen/Fram har et pågående arbeid med forbedring av kollektivtilbudet. Ny app for billettkjøp og sanntidsinformasjon er lansert og det skal vurderes muligheter for innfartsparkering ved sentrale holdeplasser langs RV70.

Vurderinger

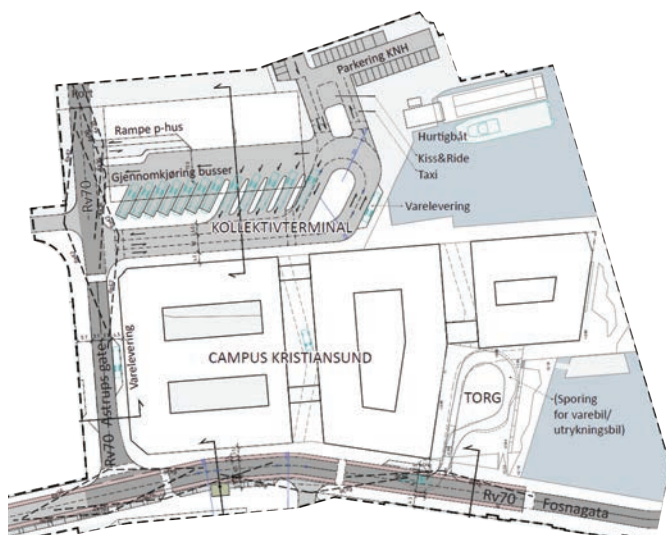
I Mobilitetscase fra campusprosjektet er det foretatt intervjuer med publikum og sentrale brukere. Her beskrives rutetilbudet som nokså svakt når det gjelder priser og avgangstider og at tilbudet er lite pålitelig med manglende sanntidsinformasjon.

Som følge av pågående prosjekter om optimalisering av rutetilbud og nye digitale løsninger er det en forventning om fortsatt vekst i passasjertall. Ny kollektivterminal i sentrum skaper bedre venteforhold og overgangsmuligheter i sentrum, og gir ytterligere potensial for passasjerøkning.

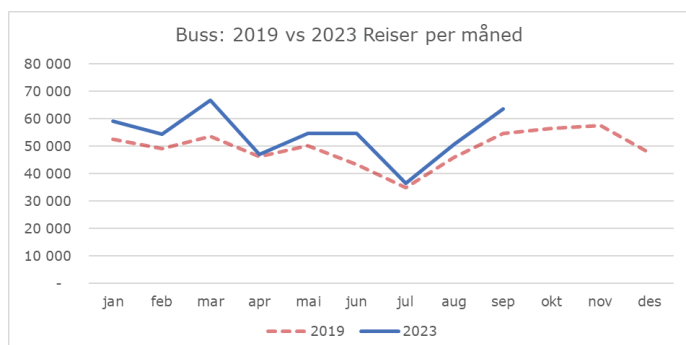
Opparbeidelse av innfartsparkeringer for overgang til buss utenfor sentrum vil kunne bli et viktig bidrag til å redusere parkeringsbehovet dersom det kombineres med andre tiltak som innføring av bom eller regulering av boligsonen. Ved etablering av innfartsparkering bør det vurderes ekspressbuss inn til sentrum. Reisetiden inn mot sentrum forkortes med 4-5 minutter dersom (flere av) bussene kjører Kranaveien fremfor Langveien.



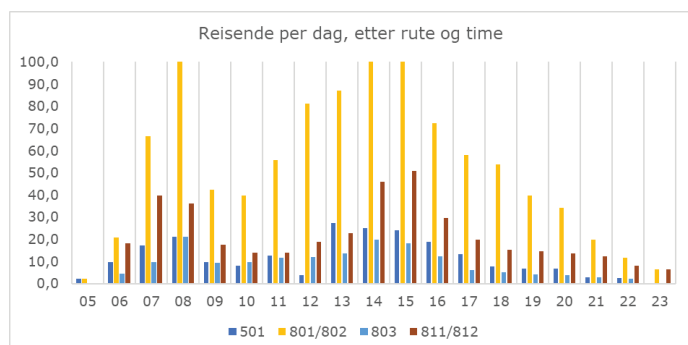
Illustrasjon som viser prinsipp for plassering av innfartsparkering tett inntil hovedveisystem og bussholdeplass

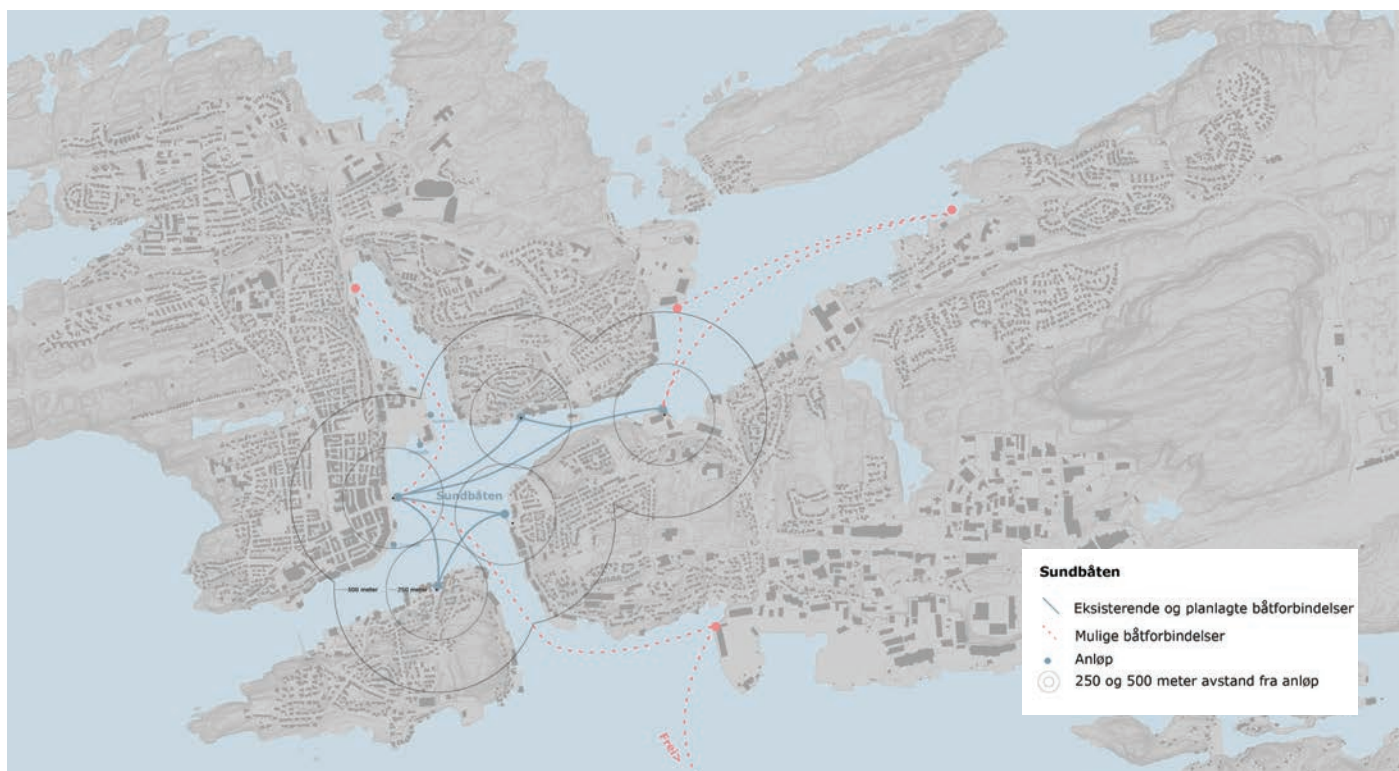


Illustrasjonen viser nytt veisystem og kollektivterminal ved campus



Figur viser hvordan økning i antall bussreiser fordeler seg gjennom året





5.3. Båt

Båttrafikk har naturgitte fortrinn i Kristiansund og har historisk vært det viktigste reisemiddelet regionalt og som lokaltrafikk mellom «landene» i Kristiansund. Med uavbrutt fergevirksomhet siden 1876 har Sundbåten en sterk lokal identitet og forankring. Tilbudet driftes i dag som et uavhengig selskap med finansiering fra kommune og fylkeskommune.

Fra 2019/2020 ble tilbudet med gratis sundbåt testet ut. Etter innføring av gratis fergetilbud fra 01.01.2022 har Sundbåten opplevd eksplosiv vekst i passasjertall og at flere pendlere benytter tilbudet til jobb

Sundbåten går idag med halvtimes frekvens mellom Rådhusplassen, Goma, Innlandet og Nordlandet samt nyetablert anløp i Melkvika Næringspark (Nordlandet). Ytterligere utvidelse av rutetilbudet er også blitt utredet. Områder med høy befolkningsvekst som Dale Skorpa/ Goma nord fremstår mest aktuelle for nye anløp men krever investering i ny ferge og havneinfrastruktur. Rutenettet er nylig også blitt lagt om slik at hver rute frekventerer 3 anløp mot 4 i dag. Dette medfører en dobling i antall avganger fra Rådhuskaia, høyere kapasitet og kortere reisetid.

Mobilitetsundersøkelser i forbindelse med Campusprosjektet viser at Sundbåten er et populært tilbud. Samtidig beskrives utfordringer som begrensede avgangstider (starter sent og slutter tidlig), for mange anløp per rute (for lang fremføringstid), hyppige forsinkelser og lite tilrettelagt parkering ved anløpene. Dette gjør tilbudet mindre aktuelt som transportmiddel i hverdagen.

Øvrig båttilbud består av Hurtigruten og regionale hurtigbåtforbindelser mot Smøla og Trondheim. I tillegg kommer sesongbaserte tilbud som båtforbindelsen til Grip og chartervirksomhet.

MRFK legger snart fram resultatet av et prosjekt knyttet til fremtidig autonom fergedrift i Kr.sund (og Ålesund) som er gjennomført i samarbeid med Sintef. Rapporten beskriver potensial og utfordringer knyttet til autonom fergedrift som en fremtidig transportløsning.

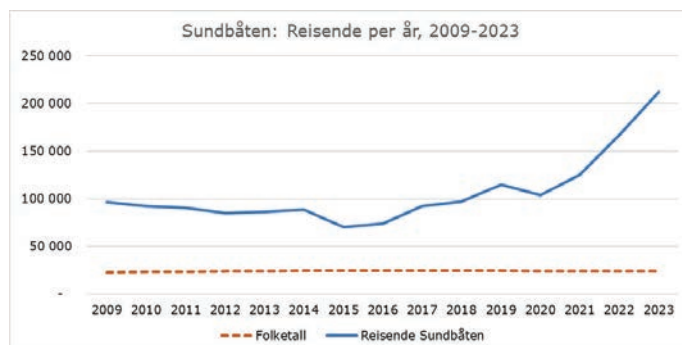
Vurderinger

Med et nytt anløp i Melkvika, en fordobling i antall avganger og omlegging av rutenettet, er forutsetningene lagt for en betydelig vekst i passasjertallet for Sundbåten. Videre potensial for vekst ligger i etableringen av nye anløpssteder som Dale og Skorpa, økt

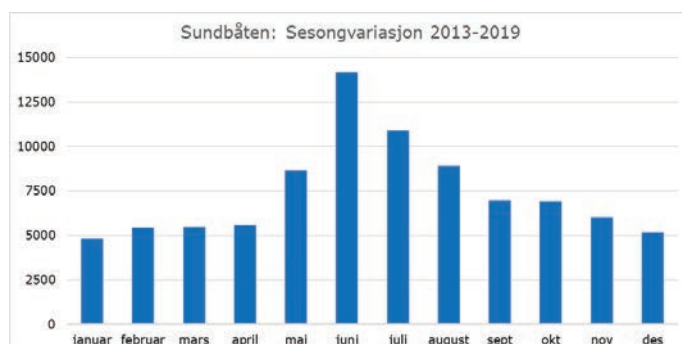
frekvens på eksisterende ruter, samordning med bussrutene og tilrettelegging for parkering av privatbiler og sykler.

Det er et betydelig potensial for å styrke båttrafikken som en integrert del av kollektivsystemet i Kristiansund, basert på et allerede populært tilbud og naturlige forutsetninger. Fredrikstad kommune har vellykkede erfaringer med å integrere ferge drift som en sentral del av kollektivtrafikken. En helhetlig tilnærming, med investeringer i nye utslippsfrie ferger og fokus på “den sømløse reisen” med gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler, er verdifulle læringspunkter fra Fredrikstad. En slik strategi vil bidra til at Sundbåten tar en større andel av passasjertrafikken mellom sentrum og de omkringliggende “landene” i Kristiansund og samtidig føre til redusert belastningen på innfartsveier ved at trafikk flyttes fra vei til sjø. Realiseringen av en slik satsning krever imidlertid betydelige investeringer i form av nye ferger og anløpsinfrastruktur, samt økt bemanning i Sundbåtselskapet.

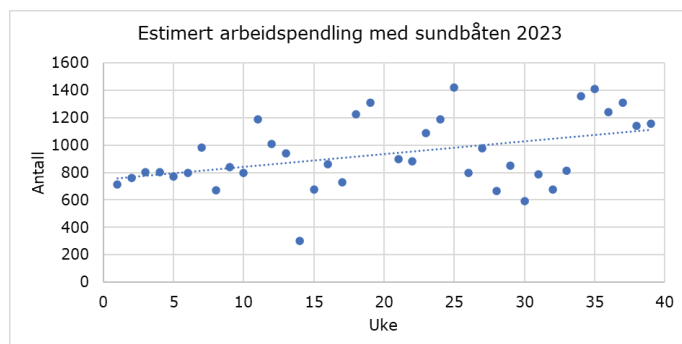
Når det gjelder innføring av nye fergetilbud, bør overgang til utslippsfrie elektriske ferger vurderes. Fredrikstad har suksess med el-ferger, hvor reduserte driftskostnader kompenseres for økte investeringskostnader og tilpasninger i havneinfrastrukturen. På lengre sikt bør også potensialet for autonome ferger vurderes, da dette kan muliggjøre ferge drift med redusert mannskap om bord. Selv om autonom ferge drift for øyeblikket ikke er økonomisk lønnsom, viser MRFK/Sintefs rapport at potensialet er stort på lengre sikt. Ved anskaffelse av nye ferger og infrastruktur bør det vurderes muligheter for tilpasning til en autonom fremtid.



Figur viser eksplosiv vekst i passasjertall på Sundbåten etter innføring av gratis fergetilbud i 2021



Figur viser hvordan passasjertall for Sundbåten fordeler seg gjennom året



Figur viser estimat på hvor mange arbeidspendlere som benytter Sundbåten. Prikker viser estimat fordelt på uke 1-uke 40. Stiplet linje viser trend.



Bilde som viser hvordan nye ferger i Fredrikstad utgjør en viktig kvalitet i byen



Kart over sykkelforbindelsene i Kristiansund som beskrevet i Hovedplan for sykkel (2014). Merk at mange av forbindelsene ikke er blitt opparbeidet

5.4. Sykkel

Kristiansund har en lav andel (4%) som bruker sykkel som fremkomstmiddel i hverdagen sammenlignet med resten av landet. Gjeldende Hovedplan for sykkel beskriver et mål om å øke andelen til 8%.

Hovedplan for sykkel fra 2014 beskriver et omfattende nettverk av sykkelforbindelser i Kristiansund og har som mål at flere i Kristiansund kommune skal velge sykkel som reisemåte. Tiltaksplan for sykkel 2021-2024 beskriver 8 hovedinnsatsområder og tiltak som skal bidra til måloppnåelse og bedre forhold for syklister. Flere av de mest sentrale sykkelforbindelsene inn mot sentrum er ikke opparbeidet og mangler endelig avklaring omkring plassering og utforming.

Bypakken at hovedsykkelforbindelsen Langs RV70 over Nordlandet og Goma vil få et vesentlig kvalitetsløft med egne sykkelveier og kryssløsninger.

Vurderinger

Lav sykkelandel i Kristiansund kan trolig forklares av flere årsaker; byens topografi med store høydeforskjeller, lite tilrettelagt infrastruktur og manglende kultur for å bruke sykkel i hverdagen. Spørreundersøkelser viser at



Kart over sykkelforbindelsene i Kristiansund sentrum. Ingen av de mest sentrale innfartsveiene er ferdig opparbeidet

det oppleves farlig å sykle i sentrumsområdet siden man ofte må dele veien med biler og andre kjøretøy. For å oppnå en økt andel syklister er det behov for økt satsning på drift og vedlikehold av sykkelveinettet, også på vinterstid med tanke på brøyting/vinterdrift. Utenfor sentrum er forholdene for syklister bedre. 53 % av innbyggerne opplever at gang og sykkelveier i nærområdet er godt eller svært godt utbygd (KK kommunestatistikk).

Hovedplanen for sykkel fra 2014 fremstår faglig utdatert og omfatter ikke den raske utviklingen av elektriske sykler, sparkesykler og deleløsninger. Mange sykkelforbindelser i planen deler veibane med biltrafikk og fotgjengere. Ingen av sykkelforbindelsene inn mot sentrum er ferdig opparbeidet som én sammenhengende trasé. Langs Langveien er deler av traseen opparbeidet, men ikke på strekningen nærmest Viadukten. Traseen som delvis går på brygga langs Vågen oppleves som lite attraktiv for sykling, og til dels utrygg siden strekningen deles med fotgjengere og aktivitet knyttet til båtbygging på Mellomværftet. Traseen langs Hauggata og Lars Guttormsens gate er lite attraktiv som sykkelforbindelse på grunn av store høydeforskjeller og smale gateløp som deles med biltrafikk og mange parkeringsplasser. Campusprosjektet innebærer en oppgradering av Fosnagata, men behovet for trygge sykkelforbindelser er ikke blitt inkludert i prosjektet.

For å fremme sykling som et naturlig transportmiddel i hverdagen, anbefaler vi utviklingen av en helhetlig sykkelstrategi med et bredt perspektiv som tar hensyn til ulike behov og brukergrupper. En slik strategi bør integreres som en del av en helhetlig mobilitetsplan, der sykling sees i sammenheng med andre transportformer. Det er behov for å revidere den gjeldende hovedsykkelplanen fra 2014 og implementere konkrete fysiske tiltak for å forbedre sykkeltraséene, spesielt på strekningen mellom sentrum og Viadukten. Dette vil bidra til å skape et tryggere og mer attraktivt sykkelmiljø.

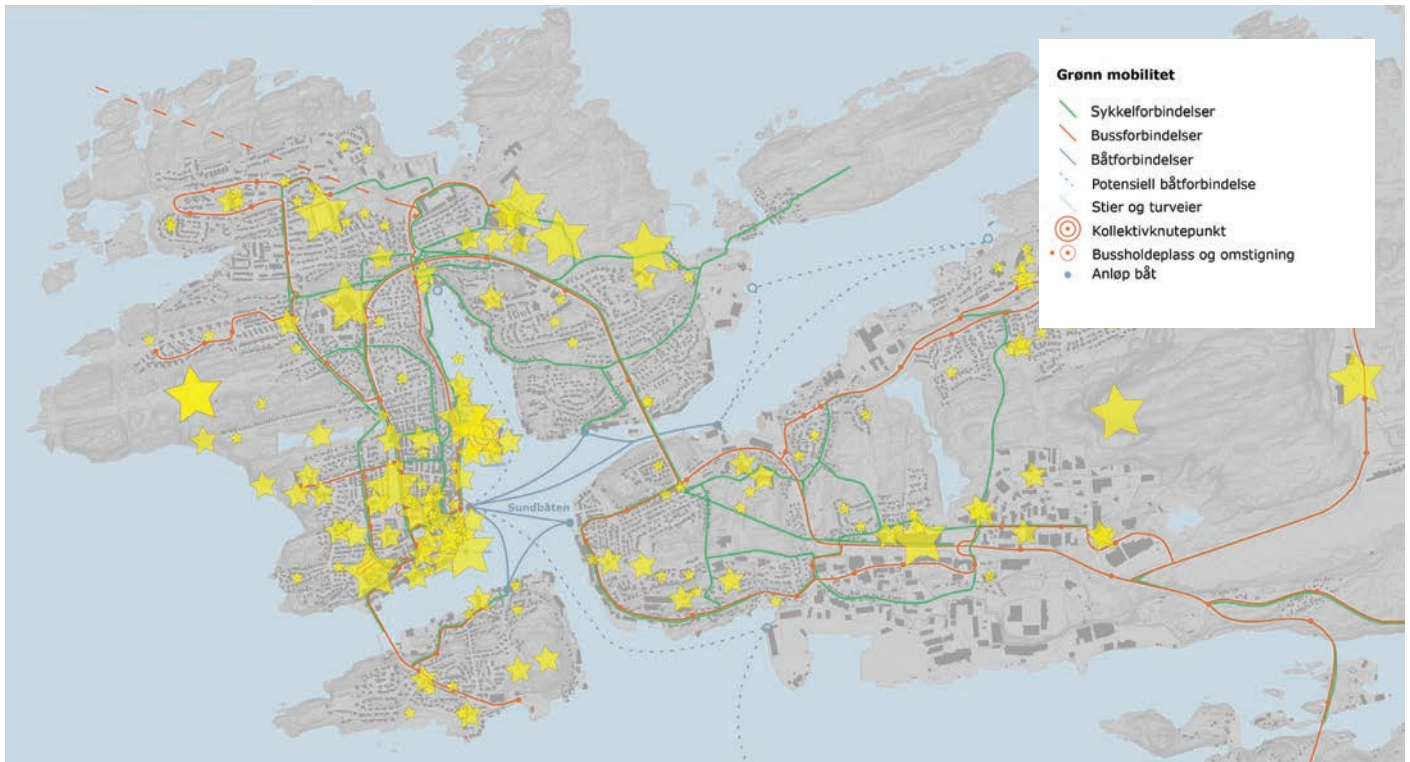
Den oppdaterte sykkelstrategien bør adressere utfordringer knyttet til sykkelinfrastrukturen og samtidig ta hensyn til ulike brukerbehov og situasjoner. Dette kan inkludere tiltak som økt tilgjengelighet, gode parkeringsplasser, bedre skilting, dedikerte sykkelfelt, krysningstiltak og infrastruktur som muliggjør lading og enkelt vedlikehold (som lapping og spyling). Gjennomføringen av en oppdatert sykkelstrategi krever aktiv deltakelse fra lokale myndigheter, interessegrupper og samfunnet som helhet. Dette inkluderer bevisstgjøring, kampanjer for å fremme sykling, og samarbeid med næringslivet for å tilrettelegge for sykkelparkering og andre fasiliteter.



Bilde av gate i Oslo med oppmerket rødt felt for syklister



Bilde sykkelhotell fra Tromsø for trygg parkering av sykler



Kart som viser sykkel, buss og båtforbindelser i Kristiansund sammen med viktigste målpunkt for fritidsreiser

5.4. Samlet grønn mobilitet

Historisk har buss-, båt-, og sykkeltilbudet i Kristiansund blitt planlagt hver for seg og utviklet stykkevis av forskjellige etater og aktører i kommune og fylkeskommune. I de senere årene, særlig i forlengelse av campusprosjektet har det vært en positiv utvikling hvor aktørene jobber sammen for å skape helhetlige løsninger.

Tilrettelegging av gode gangforbindelser er også et viktig element i grønn mobilitet, både som transportmiddel i seg selv og som forbindelser til kollektivholdeplasser og anløp. Gangforbindelser i sentrum er beskrevet og vurdert under kap. 5.2. Det er ikke er foretatt egne vurderinger utenfor sentrumsområdet.

I moderne transportplanlegging legges ofte Mobilitetspyramiden til grunn for prioriteringer mellom trafikantgrupper. Pyramiden setter behovene til fotgjengere øverst, etterfulgt av syklister og kollektivreisende. Deretter følger ulike former for delingsløsninger, varelevering og annen logistikk. Privatbiler ligger nederst i mobilitetspyramiden siden de opptar mye veikapasitet for å transportere relativt få mennesker, samtidig som de gir negative effekter med hensyn til klima og folkehelse sammenlignet med andre transportformer.



Mobilitetspyramiden legges ofte til grunn for moderne transportplanlegging i byer og tettsteder. Behovet for fotgjengere prioriteres først og privatbiler sist, nederst



Vurderinger

Mangel på samordning og overgangsmuligheter mellom ulike transportformer har gitt privatbilen et konkurransefortrinn fremfor buss, båt og sykkel som reisemiddel i hverdagen. For å snu denne utviklingen er det behov for aktive prioriteringer i kommunal planlegging og prosjektgjennomføring. Vi anbefaler at hierarkiet i mobilitetspyramiden legges til grunn for kommunens videre arbeid med mobilitet med prioritering av opparbeidelse av infrastruktur for syklister, fotgjengere og kollektivreisende fremfor de som kjører bil i hverdagen.

Vi anbefaler at det utvikles en helhetlig strategi og plan for grønn mobilitet i Kristiansund. Tilbud for buss, båt og sykkel må utvikles i sammenheng og det må etableres parkeringsplasser for bil og sykler for å skape smidig overgang mellom transportmidler. Økt fokus på "den sømløse reisen" vil kunne gjøre det attraktivt for flere å velge grønne løsninger.

Kart som viser sykkel, buss og båtforbindelser i sentrum sammen med viktigste målpunkt for fritidsreiser



6 PARKERING

Kartleggingen av parkeringssituasjonen i Kristiansund er delt inn i delkapitler som tar for seg forskjellige aspekter ved faget. Kapittelet starter med en beskrivelse og vurdering av parkeringspolitikken i Kristiansund, og gir deretter en kort redegjørelse for generelle reguleringsmekanismer. Deretter beskrives parkeringssituasjonen i lys av antall parkeringsplasser, og hvordan disse er regulert. Videre drøftes funn fra beleggundersøkelsen (2023) av regulerte plasser, samt undersøkelsen av fremmedparkering i det uregulerte gatenettverket (2023). Til slutt diskuteres temaet innfartsparkering.

6.1 Parkeringspolitikk

På statlig nivå styres parkeringspolitikken gjennom parkeringsforskriften, sist endret i 2017. Forskriften gjelder vilkårsparkering (betaling, tidsbegrensning og andre vilkår som parkering på oppmerkede plasser), både for offentlige og private parkeringstilbud og tar for seg de fleste sider knyttet til vilkårsparkering. Forskriften definerer kommunenes eget handlingsrom og stiller blant annet nye krav til skilting, tilgjengelighet på HC-parkering (minimum 4% av p-plasser) og ladeplasser for elbil (minimum 6% av p-plasser).

På lokalt nivå styres parkeringspolitikken av parkeringspolitisk plan fra 2007. Planen omhandler i hovedsak Kristiansund sentrum og definerer 4 soner med ulike vilkår (avgiftsnivå og tidsbegrensning). Planen beskriver en balansert situasjon mellom antall tilgjengelige parkeringsplasser og eksisterende behov (i 2007). Det vurderes et fremtidig behov for 1624 nye parkeringsplasser i sentrum, hvor størsteparten (1090 plasser) kommer fra en forventet trafikkvekst på 30 %.

I 2017 ble det utarbeidet et forslag til en revidert parkeringspolitisk plan som hensyntar endringene i parkeringsforskriften, men denne ble ikke vedtatt politisk. Høringsforslaget beskriver en målsetting om å redusere bilens tilstedeværelse i sentrum ved å flytte en stor andel av dagens gateparkeringsplasser over til parkeringshus, og samtidig prioritere utbygging av sykkelveinett og sykkeloppstillingsplasser

Moderne parkeringspolitikk skiller seg fra «gammel» parkeringspolitikk ved å ta høyde for

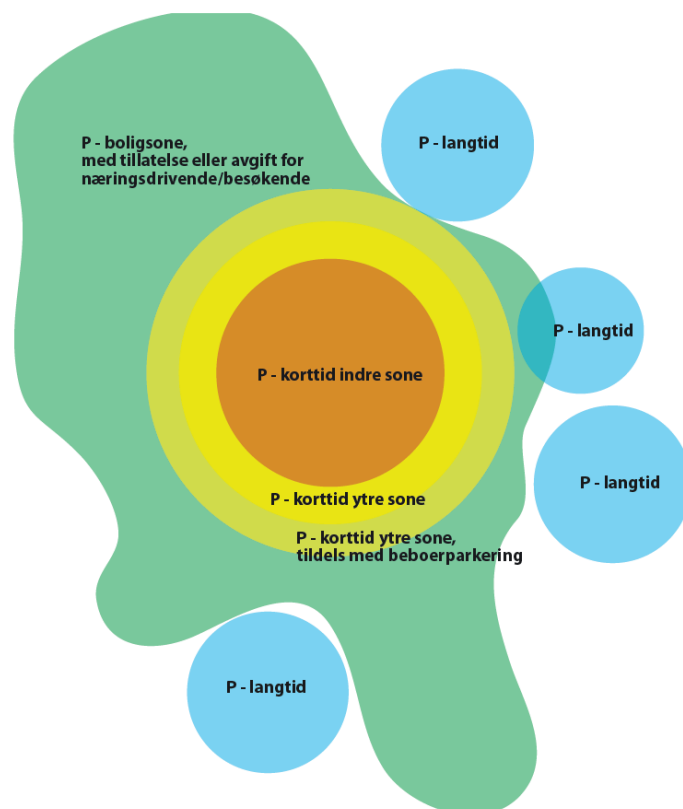
prinsipper som at parkeringsareal er verdifullt areal også for andre formål, kostnader skal synliggjøres, etterspørselen henger sammen med tilbud og kostnad, og at bilbruk medfører forurensning og kø.

Vurderinger

Gjeldende parkeringspolitisk plan fra 2007 er utdatert og hensyntar hverken de nye retningslinjene i gjeldende parkeringsforskrift eller økte ambisjoner om miljøvennlig transport og fokus på grønn mobilitet. Planen beskriver et ønske om å flytte mer trafikk over til kollektivtransport, men peker ikke på noen

Tidligere parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ingen rettighet
Etterspørsel er gitt	Etterspørsel avhengig av pris og tilgjengelighet
Flere plasser er bedre	Antall parkeringsplasser avhenger av mål for parkeringspolitikken
Greit at kostnadene skjules	Brukerbetaling reflekterer kostnad
Tradisjonelle løsninger	Innovasjon (Apper mv.)
Parkeringsstyring siste utvei	Styring fremmer effektivitet
Prising slik at kapasitet utnyttes	Prising slik at det alltid er ledig plass
Tidsbegrensning for turnover	Prismekanismen for turnover

Tabell hentet fra Civita/liveablecity.org



Prinsippkisse av et moderne parkeringskonsept for tettsteder i Norge med plassering av soner og avgiftsnivå (TØi)

konkrete tiltak for hvordan dette kan skje. Det er ikke vurdert om behovet for 1800 nye p-plasser i sentrum er reelt og om dette kan løses gjennom andre tilnærminger.

Parkeringspolitikk er en kompleks utfordring som involverer prioritering mellom ulike trafikantgrupper, brukergrupper og arealformål. Det går utover bare å regulere bilbruk i byer og tettsteder; det påvirker også trafikksikkerhet, byliv, stedsutvikling, livskvalitet og folkehelse. Moderne parkeringspolitikk har utviklet seg til å være et strategisk virkemiddel for å oppnå overordnede mål innen transportpolitikk og samfunnsutvikling.

Blant elementene som kan inngå i en moderne parkeringspolitikk er:

Helhetlig tilnærming En helhetlig parkeringspolitikk er forankret i kommunens overordnede mål for samfunnsutvikling og sees i sammenheng med andre strategier og tiltak i kommunen, som lokalisering av boliger, arbeidsplasser, fritidstilbud, veinettutvikling og kollektivtilbud.

Økt fokus på bærekraft og miljø: Mange steder har begynt å implementere politikk som oppfordrer til bruk av mer miljøvennlige transportalternativer. Dette kan være byvekstavtaler for å oppnå nasjonale klimamål, insentiver for sykling, offentlig transport eller elektriske kjøretøyer, samt avgifter for bruk av fossile kjøretøyer.

Teknologiske løsninger Nye teknologiske løsninger for å forbedre parkeringsopplevelsen og redusere letetraffikk. Dette kan inkludere mobilapplikasjoner for parkering, bruk av sensorer for å overvåke tilgjengelighet og prissetting basert på etterspørsel.

Bykvaliteter prioriteres foran parkering: Mange byer ser på måter å begrense bilens fotavtrykk i sentrum for å redusere trafikkbelastningen og legge til rette for mer plass til rekreasjon og bykvaliteter. Dette kan omfatte reduksjon av antall, tidsbegrensninger eller økte takster for parkering i disse områdene.

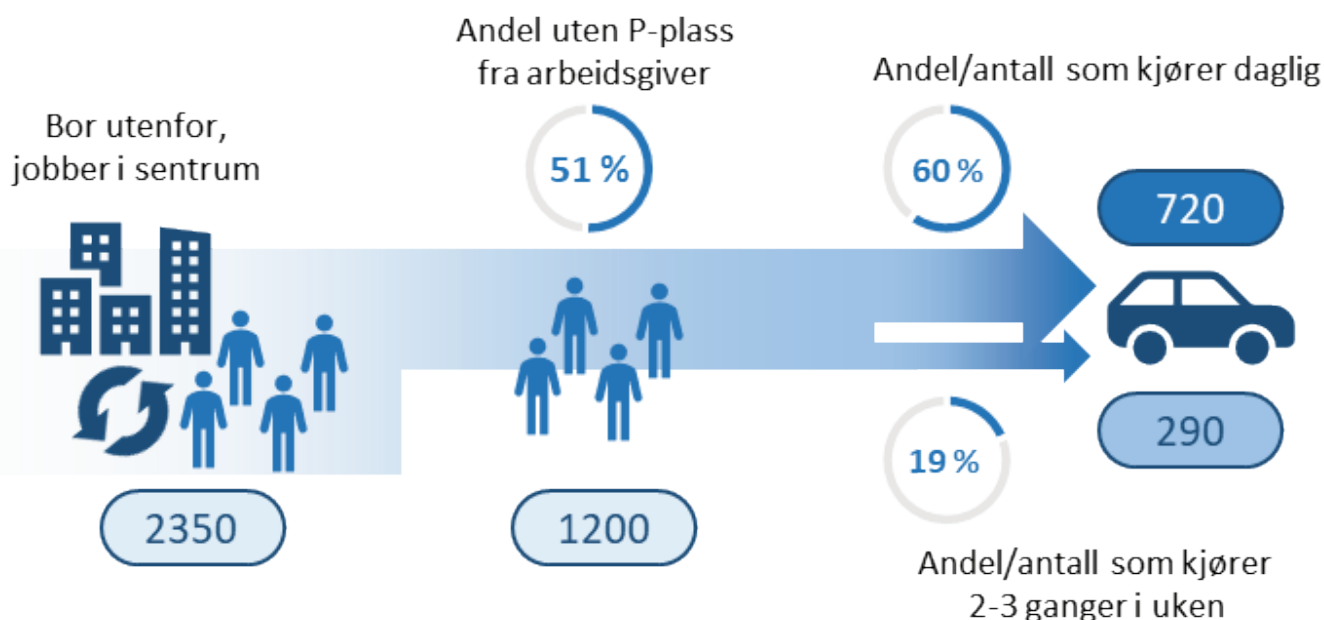
Parkeringsavgift som styringsverktøy: Takster for parkering bør reflektere faktisk kostnad for investering og drift av parkeringstilbudet. Dynamisk prissetting basert på tidspunkt på dagen kan bidra til å optimalisere bruk av tilgjengelig plass og redusere overbelastning.

6.2 Reguleringsmekanismer

I Kristiansund er deler av parkeringstilbudet regulert, og deler av tilbudet er uregulert gjennom at parkering i boligsonen er gratis. Det uregulerte tilbudet gjør at effektiviteten av reguleringen blir lav.

Regulering av parkeringstilbudet vil påvirke atferden til reisende på følgende måter:

- Antall plasser har størst innvirkning på atferden. Dersom det er vanskelig å finne plass vil andelen som bruker bil reduseres fra 72% til



Figuren viser andel og antall som kjører bil til jobb av de som bor utenfor men jobber i sentrum basert på gjennomført spørreundersøkelse. 60% av de som ikke har parkering disponert av arbeidsgiver velger likevel å kjøre bil daglig til jobb mens 19% kjører 2-3 ganger i uken

48% (TØI 2015)

- Dersom det er betaling reduseres andelen som bruker bil til 42%, med mindre det er god tilgjengelighet, da reduseres den kun til 67% (TØI 2015).

- Arbeidspendlere har relativt lav prisfølsomhet: en økning i pris på 1% vil gi en reduksjon i etterspørsel på 0,2%. En fersk studie viste at en økning i avgift på 20 kr, gav 16 prosentpoeng lavere sannsynlighet for at en arbeidspendler velger å benytte bilen (TØI 2016).

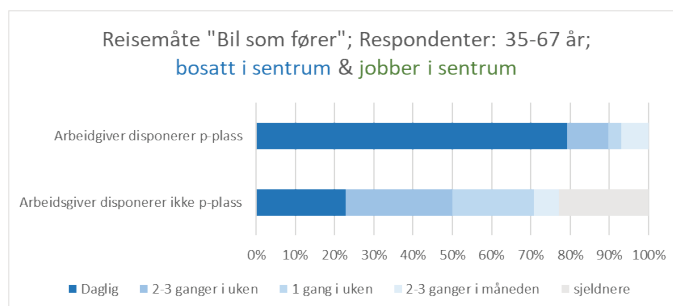
- Tidsintervallet for betaling har også en stor påvirkning på valget om å bruke bil eller ikke. Timesbetaling og betaling per dag reduserer sannsynligheten for at folk velger å kjøre bil med stor margin i forhold til månedlig betaling (TØI 2017).

Vurderinger

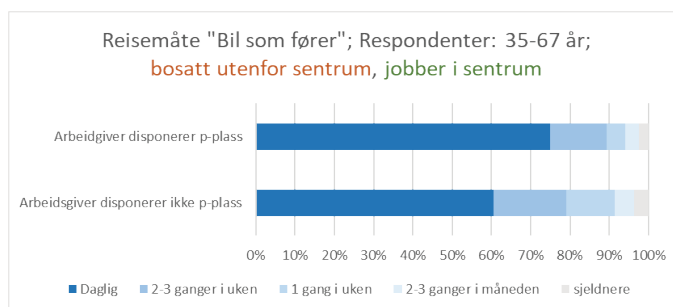
Kommunens spørreundersøkelse i Kristiansund indikerer at tilgjengelig parkeringsplass gjennom arbeidsgiver er svært utslagsgivende for hvorvidt en benytter bil eller ikke. For de som bor og jobber i sentrum er forskjellen på 56% for gruppen mellom 35 og 67 år. For samme gruppe som jobber i sentrum, men som bor utenfor, er forskjellen på 15%.

Beleggsundersøkelsen av parkeringstilbudet viser at det er brukerne av langtidsparkering (>5 timer) som påvirkes sterkest av regulering, primært arbeidspendlere. En eventuell regulering av parkeringstilbudet i Kristiansund vil ikke påvirke dem som allerede har

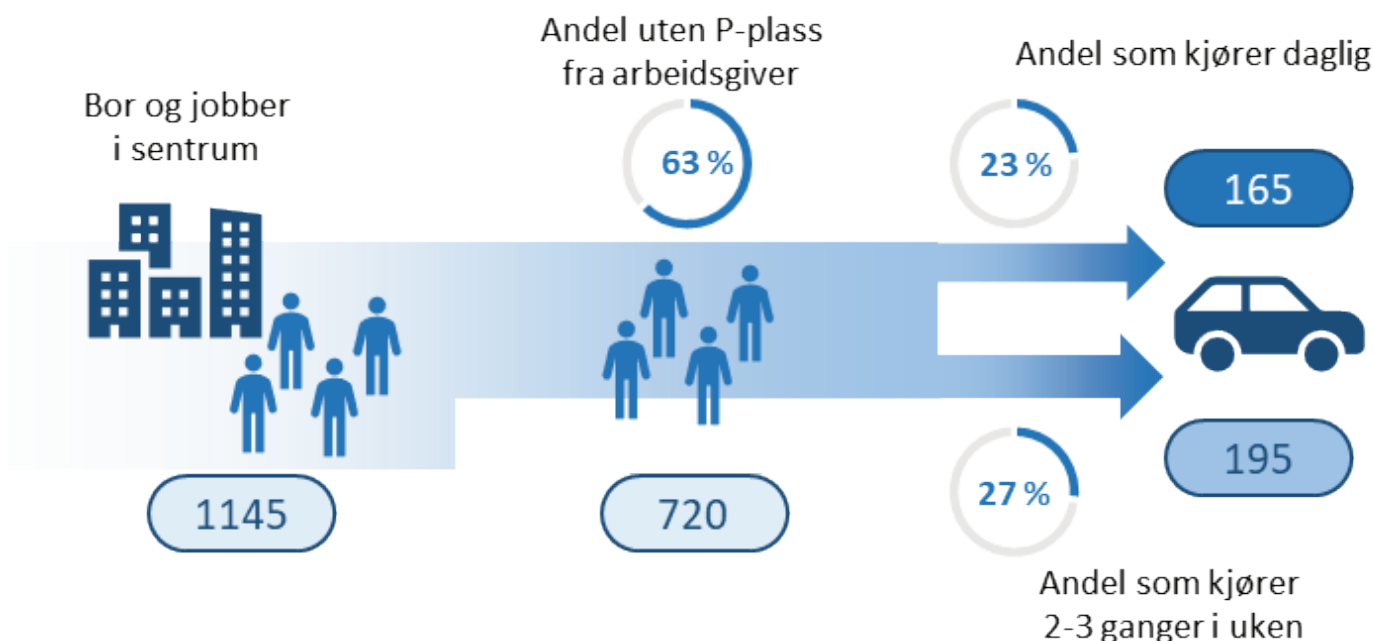
parkeringsplass gjennom arbeidsgiver. Dersom vi ser nærmere på arbeidspendlere uten parkeringsplass disponert av arbeidsgiver, som allikevel kjører bil i sentrum daglig, er størrelsen på den påvirkede gruppen ca. 900 stk.



Figur basert på gjennomført spørreundersøkelse som viser hvor ofte respondentene kjører til jobb, fordelt på om arbeidsgiver disponerer parkeringsplass eller ikke.



Figur basert på gjennomført spørreundersøkelse som viser hvor ofte de som bor utenfor men jobber i sentrum kjører til jobb, fordelt på om arbeidsgiver disponerer parkeringsplass eller ikke.



Figuren viser andel og antall som kjører bil til jobb av de som bor og jobber i sentrum basert på gjennomført spørreundersøkelse. 29% av de som ikke har parkering disponert av arbeidsgiver velger å kjøre bil daglig til jobb mens 27% kjører 2-3 ganger i uken

6.3. Investerings-, drifts- og kapitalkostnader

For å sikre at investering i nye parkeringsanlegg er økonomisk gjennomførbart er det foretatt vurderinger av forventede kostnader knyttet til investering, drift og finansiering. Vurderingene bygger på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter i andre byer, med justering for økte byggekostnader og renteutvikling.

Byggekostnader har hatt en spesielt høy prisvekst som ligger betydelig høyere enn inflasjonen ellers. For fjelltunnel og veianlegg har kostnaden økt med 73% i perioden mellom 2004 og 2020. Dette gir en årlig prisstigning på 2 ganger stigningen i konsumprisindeksen for øvrig (SSB). Etter invasjonen av Ukraina er det registrert en videre økning i prisvekst. Veianleggsprosjekter er også utsatt for skalaulemper ved at de blir mindre produktive og effektive desto større de blir. (Concept, TØI, 2019).

Det er gjennomgått en rekke referanseprosjekter knyttet til etablering av nye parkeringsløsninger. Investeringskostnad på de ulike prosjektene er nokså sammenfallende, noe som gir en relativt høy grad av sikkerhet knyttet til estimater som legges til grunn for vurdering av konsepter og løsningsforslag. Kostnader til eventuelle grunnnerverv inngår ikke i vurderingen. Overordnet vil det koste mest å etablere parkeringsanlegg under bakken. En løsning med fjellhall som er sprengt ut i fjell og ligger nokså dypt under bakkenivå vil koste omtrent det samme som en nedgravd parkeringsløsning

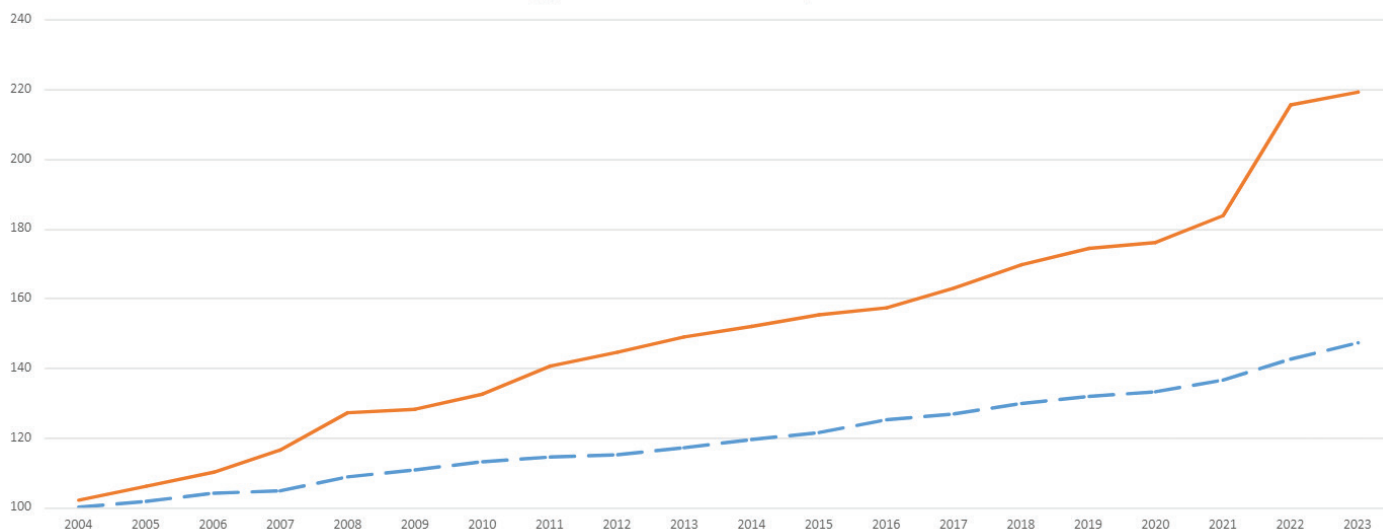
som ligger nærmere bakkenivå. Ordinære parkeringshus er en vesentlig billigere løsning, mens etablering av overflateparkering/innfartsparkering utenfor sentrum er aller billigst.

Kostnader knyttet til drift og vedlikehold varierer mye mellom ulike typer anlegg og avhenger av faktorer som plassering, anleggets karakter og servicenivå som f. eks behov for bemanning, overvåking og digitale løsninger. Et fjellanlegg vil også kreve løsning for vannhåndtering. Referanseprosjektene som er vurdert viser at kostnader til drift varierer fra 1225 kr (Ålesund 2017) til 7000 kr (Ruter 2010), omregnet til 2023-kroner. Ved overflateanlegg/innfartsparkering vil hensyn til vinterdrift og eventuell drift av tilleggfunksjoner som innendørs sykkelparkering, digitale løsninger og ventefasiliteter også tilkomme.

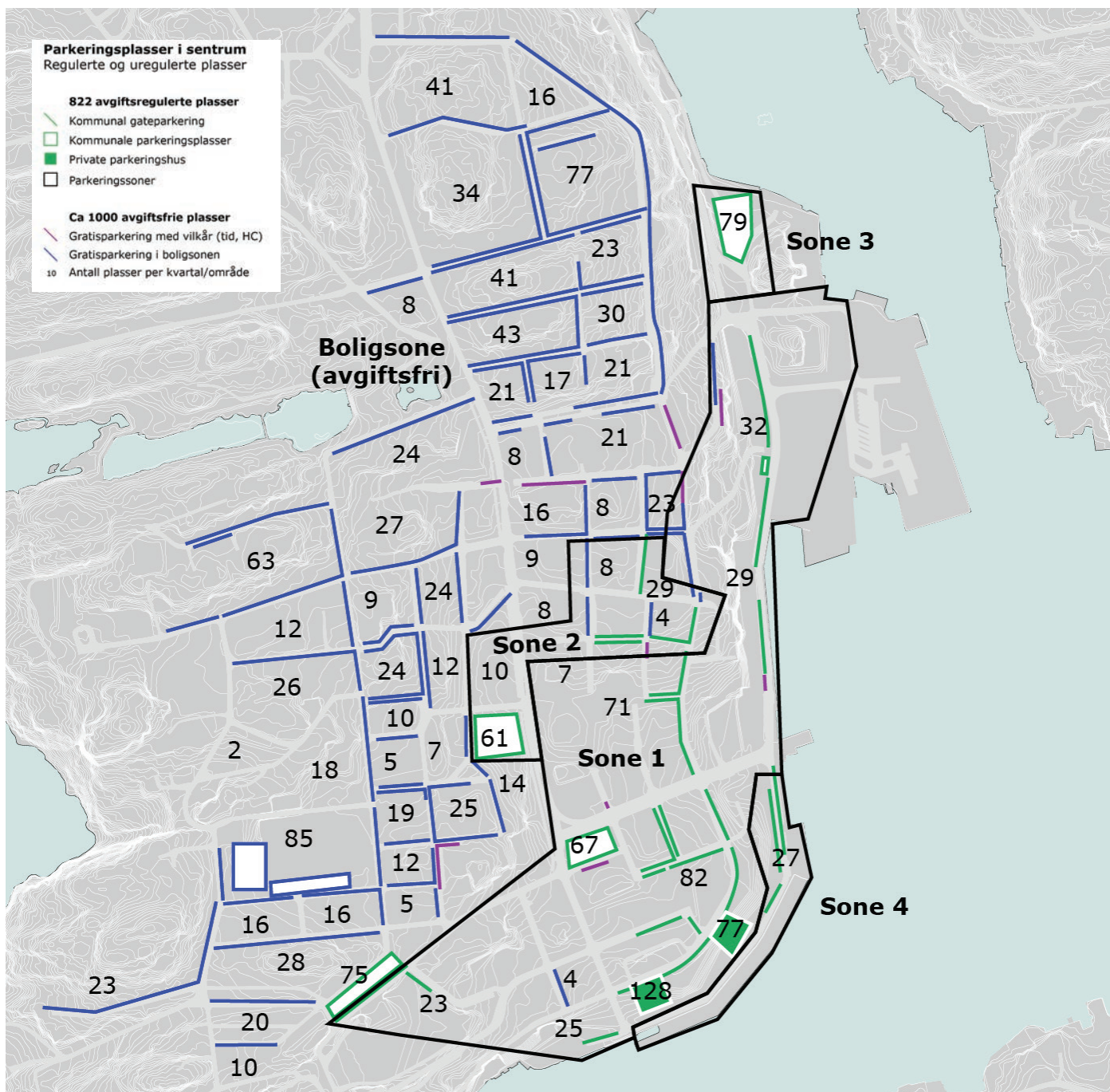
En investering i et parkeringsanlegg er en investering i infrastruktur med lang levetid. Størsteparten av utgiftene oppstår når anlegget etableres og skal fordeles over anleggets levetid. Sammenstilling av kostnader og utgifter medfører at investeringens belåning skal ha lang løpetid, gjerne på 40 år.

Som følge av høy inflasjon er rentenivået i dag stigende. For et såpass langsiktig lån er det ikke dagens rentekostnad, men heller den langsiktige renten som er mest relevant. Norges bank holder oversikt over generiske statsrenter fra 3mnd til 10 år, dette er et mål på markedets forventninger til fremtidig inflasjon eller

Byggekostnadsindeks vs konsumprisindeks



Grafen viser utvikling i byggekostnader (rød linje) sammenlignet med den generell utviklingen i konsumpriser (blå linje). Byggekostnader har steget jevnt mer enn øvrige kostnader i samfunnet og utviklingen har eskalert siden 2021.



Kart som viser parkeringssoner og samlet oversikt over offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Kristiansund. I tillegg finnes et stort antall private parkeringsplasser som ikke er offentlig tilgjengelig.

6.4 Parkeringsplasser og soner i sentrum

I forslag til parkeringspolitisk plan fra 2017 ble det talt opp til sammen 3190 parkeringsplasser i sentrum, fordelt på 717 avgiftsbelagte, 300 uregulerte, samt 2177 private parkeringsplasser i sentrum (borettslag og andre private parkeringsplasser for boliger og bedrifter).

Ny opptelling fra 2023 viser at Kristiansund sentrum i dag har til sammen ca 4000 parkeringsplasser hvorav 1900 parkeringsplasser er offentlig tilgjengelig. 820

av disse parkeringsplassene er avgiftsbelagt hvorav 465 plasser eies av kommunen. Samtidig er det ca 1000 uregulerte parkeringsplasser langs gatene i boligområdene i sentrum og ca 2177 private parkeringsplasser i sentrum.

Differansen mellom 2017 (ca 3190 plasser) og beregning fra 2023 (ca 4000 plasser) skyldes hovedsakelig valg av avgrensning for sentrumsområdet. I 2017 ble det stipulert ca 300 avgiftsfrie parkeringsplasser i boligsonen (omtalt som «øvre bydel») mens vår opptelling i et større område viser ca 1000 plasser.

Gateparkering i sentrum er fordelt på 4 soner som er regulert med forskjellige takster og tidsbegrensinger. Avgiftsperioden er mellom 09.00 og 19.00 mandag til fredag (09.00-17.00 i sone 2) og mellom 11.00 og 16.00 på lørdag. I tillegg kommer de private parkeringshusene som tar avgift hele døgnet.

Oversikt over ulike parkeringssoner og parkeringshus i sentrum:

Sone 1: Det mest sentrale sentrumsområdet

mellom sykehuset og campus

Avgiftsperiode: mandag til fredag 09.00 - 19.00, lørdag 11.00 - 16.00

Takst: 1. time kr 17, 2. time kr 20, 3. time kr 23, 4. og 5. time kr 27

Tidsbegrensning: Maks 5 timer

Sone 2: Kirktomta og deler av «øvre bydel»

Avgiftsperiode: mandag til fredag 09.00 - 17.00, lørdag 11.00 - 16.00

Takst: 15 kr per time, makspris på 100 kr per døgn. Månedsabonnement er tilgjengelig

Tidsbegrensning: Maks 3 døgn

Sone 3: Parkeringsplassen på Gassverktomta nord for campus

Avgiftsperiode: mandag til fredag 09.00 - 19.00, lørdag 11.00 - 18.00

Takst: 12 kr per time, makspris på 78 kr per døgn. Månedsabonnement er tilgjengelig

Tidsbegrensning: Maks 7 døgn

Sone 4: Arnulf Øverlands gate/Storkaia

Avgiftsperiode: mandag til fredag 09.00 - 19.00,

lørdag 11.00 - 16.00

Takst: 22 kr per time

Tidsbegrensning: Maks 2 timer

Storkaia Parkeringshus

Avgiftsperiode: Hele døgnet, hele uka

Takst: 27 kr per time, 350 kr per døgn.

Månedskort 1490 kr – 1990 kr. Årskort 16092 kr – 21492 kr.

Tidsbegrensning: Ingen

Alti parkeringshus

Avgiftsperiode: Hele døgnet, hele uka

Takst: 20 kr per time (10 kr per påbegynte halvtime). Månedsabonnement er tilgjengelig

Tidsbegrensning: Ingen

Takster for gateparkering i Kristiansund ligger en del lavere enn i sammenlignbare byer. I Molde sentrum er for eksempel prisen 36 kr per time og 24 kr per time i p-hus. I Ålesund sentrum er prisen 20 kr for første time og 30 kr for de neste timene, mens parkering i p-hus koster 25 kr per time.

Vurderinger

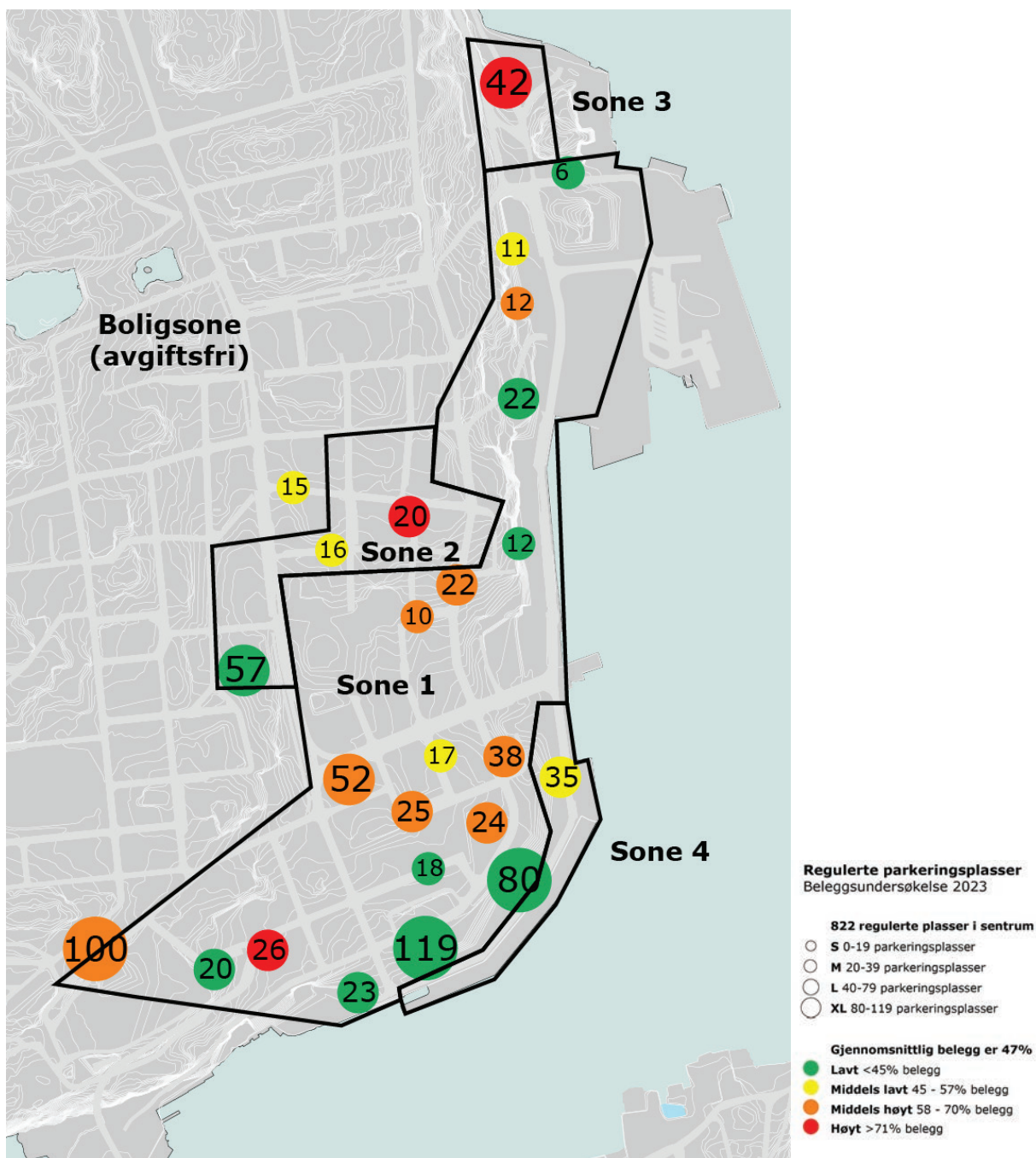
Det er potensial for forenkling av avgiftssystemet på de kommunale plassene ved å redusere antall soner, samt sørge for samordning av innkrevingsperioder, takster og tidsbegrensning. Med lave takster i forhold til nabobyer er det også et potensial for å øke kommunens parkeringsinntekter.

Kristiansund har svært mange gratis parkeringsplasser i boligområder i sentrum. Det ligger et stort inntektpotensial i å avgiftsbelegge boligsonen for tilreisende til sentrum.

De to private parkeringshusene har vesentlig høyere takster enn de kommunale plassene og driftes av to ulike leverandører. De ligger et potensial i å samkjøre drift og takster i parkeringsanleggene for å forenkle det samlede tilbudet og stimulere til økt bruk av anleggene



Bilde av parkeringssituasjonen i Huggaa ved brannstasjonen



Kart som viser parkeringsbelegg på regulerte parkeringsplasser i sentrum. Grønne sirkler viser lavest belegg mens røde sirkler viser høyest belegg. Tallene beskriver antall parkeringsplasser på områdenivå. Lavest belegg finner vi i de store parkeringshusene i sentrum.

6.5. Beleggsundersøkelser av regulerte plasser i sentrum

Beleggsundersøkelsen utført i september 2023 viser et samlet gjennomsnittlig belegg på 47% på samtlige offentlig tilgjengelige regulerte parkeringsplasser mellom kl 0800 og kl 2000. Samlet gjennomsnittlig belegg er 65% på det høyeste mellom kl 13.00 og 14.00.

Undersøkelsen viser også at ca halvparten av alle de undersøkte parkeringsplassene i sentrum har et belegg på 85% ved et eller flere av de kartlagte tidspunktene (men ikke samtidig).

Sammenlignet med tilsvarende undersøkelse i 2017, er det en svært stor økning i gjennomsnittsbelegg på 12%-poeng.

På det travleste er det benyttet følgende:

- Korttidsplasser:** 54 av 85 (64%) i bruk
- Mellomtidsplasser:** 179 av 221 (81%) i bruk
- Langtidsplasser:** 235 av 317 (74%) i bruk
- P-hus:** 72 av 199 (36%) i bruk

Totalt: 531 av 822 (65%) parkeringsplasser i bruk

Restkapasitet er beregnet ut fra dagens overskuddskapasitet og at 85% er makskapasitet for å unngå letetraffikk og avvisingseffekt.

På det travleste tidspunktet er restkapasiteten:

Ca 30 langtidsplasser

Ca 100 p-hus plasser

Vurderinger

I perioden mellom de to beleggsundersøkelsene i 2017 og 2023 har det vært minimal utvikling i trafikken rettet mot sentrum. Samtidig har parkeringsplassenes belegg opplevd en overraskende kraftig vekst. Den mest markante økningen har vært på mellomtids- og langtidsplasser, mens korttidsplasser har hatt redusert belegg i samme periode. Dette antyder at hoveddelen av veksten stammer fra arbeidspendlere.

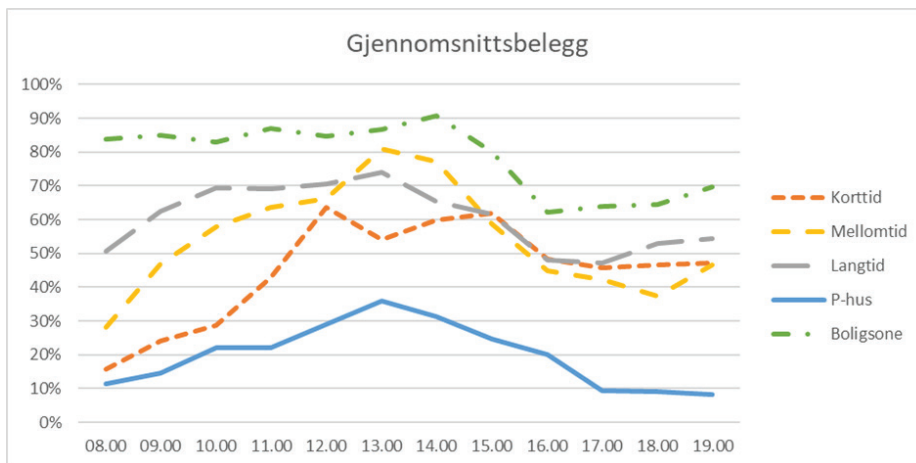
Vår vurdering er at økningen i belegg i hovedsak kommer som følge av reduksjon i antall uregulerte P-plasser i J.P Clausens gate og Lars Guttormsens gate på nærmere 50%, samt reduksjonen i langtidsplasser på Gassverktomta. Til sammen er ca. 150 parkeringsplasser fjernet i perioden

Belegget på Kirketomta som ligger på laveste prisnivå viser at bilistene har svært sterke preferanser for å parkere nærmest mulig målpunktet. Det svært høye belegget i boligsonen nærmest sentrum viser at pendlere ønsker å unngå betaling, og gjerne forflytter seg til fots.

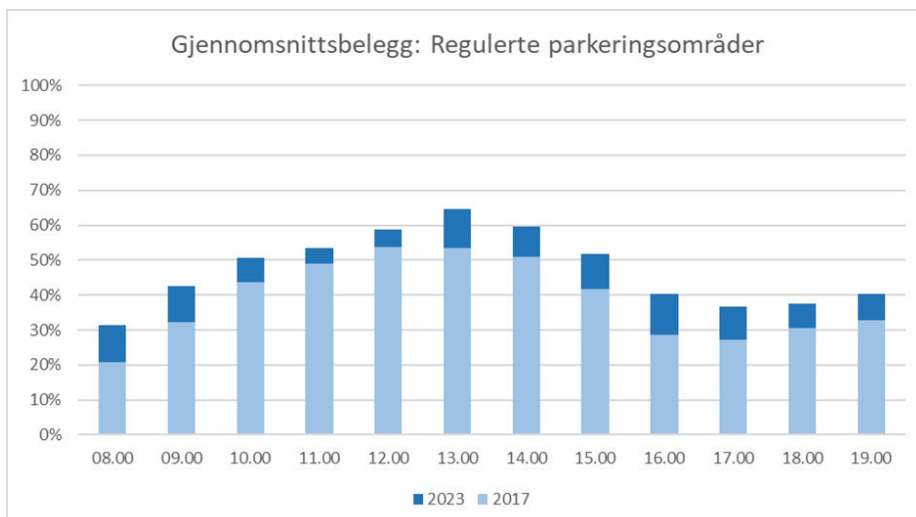
Parkeringshusene i sentrum har svært lavt belegg. Dette understøtter markedets prissensitivitet, men er også en indikasjon på at det finnes en del restkapasitet for parkering i sentrum.

Med dagens situasjon og regulering (gitt at fremmedparkering er tillatt i boligområder) vurderes det samlede parkeringstilbudet i Kristiansund som tilfredsstillende. Ett unntak er sykehuset hvor parkeringskapasiteten er lav og behovet stort, både for ansatte og for pasienter.

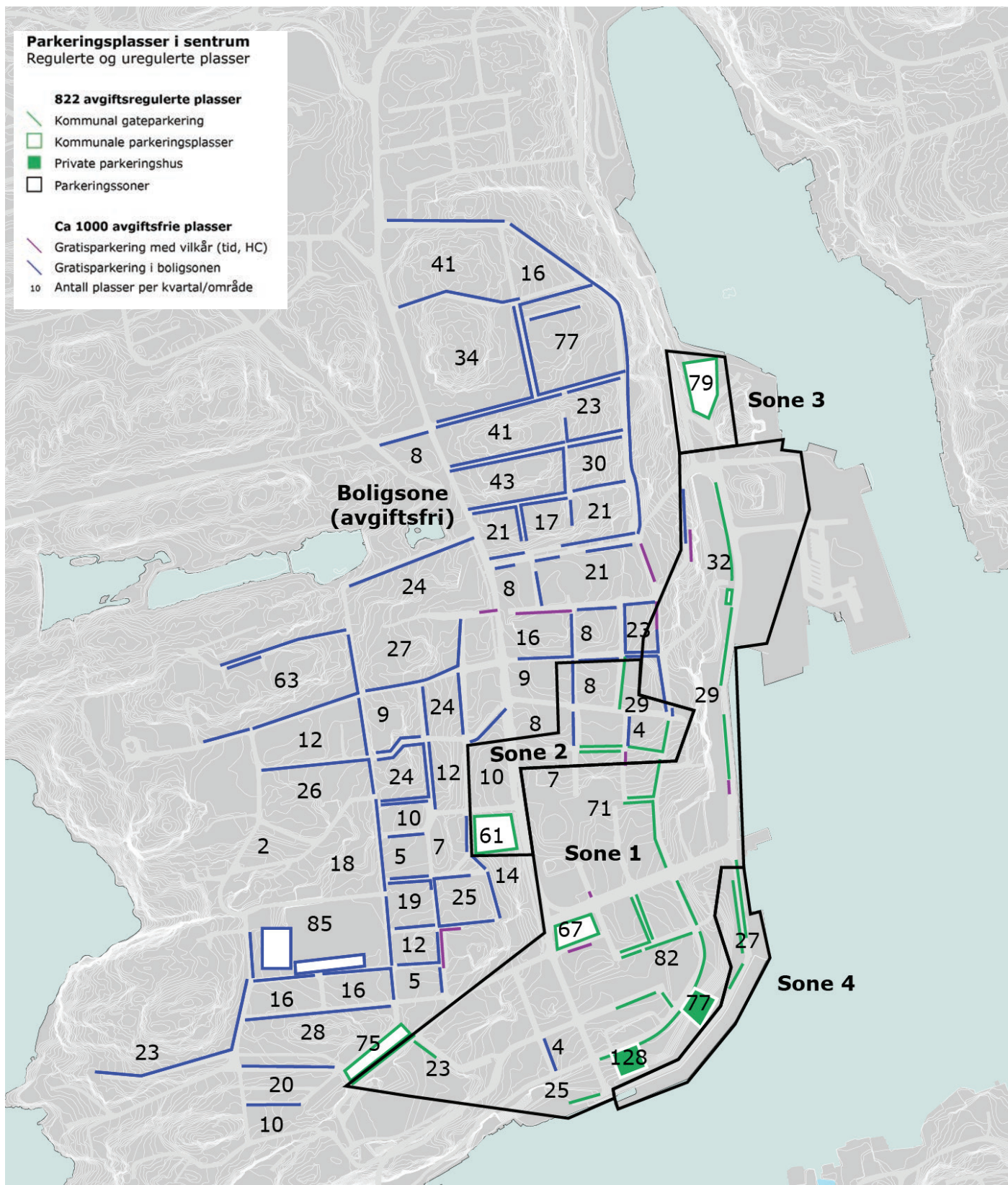
Den forventede økningen i trafikk, særlig som en konsekvens av campus-utbyggingen, har potensial til å endre dagens situasjon og gjøre parkeringssituasjonen i sentrum utfordrende. Dette vil i stor grad avhenge av antallet som velger å avstå fra bilbruken til fordel for grønn mobilitet, samt kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet, inkludert buss- og fergetilbudet.



Graf som viser analyse av belegg på parkeringsplasser i sentrum fordelt på tidsregulering, parkeringshus og de mest sentrale delene av boligsonen

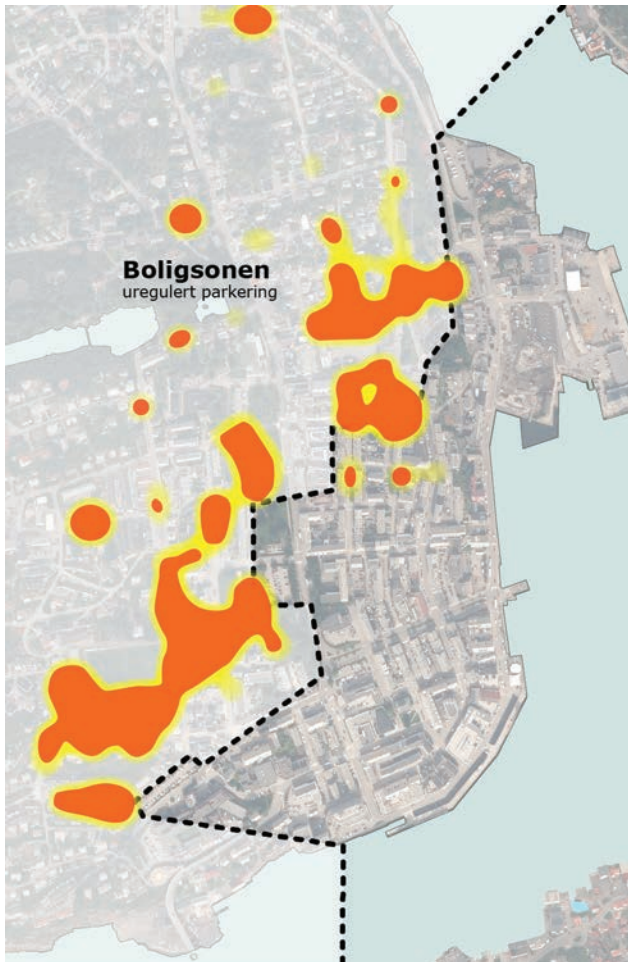


Graf som viser parkeringsbelegg i 2017 og 2023 med fordeling gjennom dagen

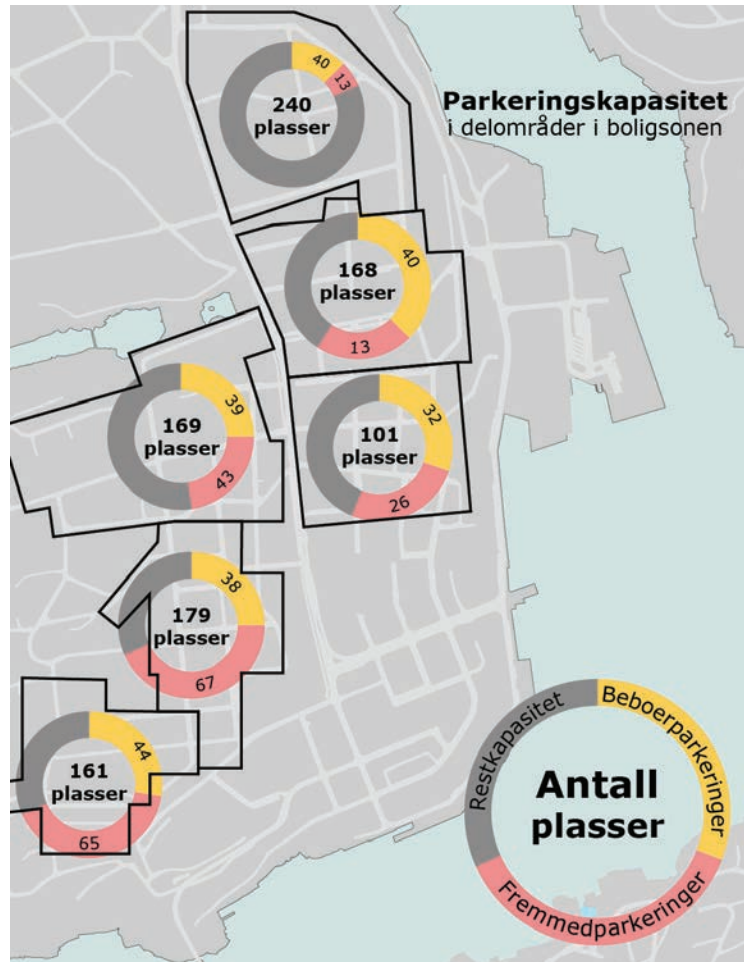


6.6. Fremmedparkering i boligsonen

Kristiansund Parkering har i september 2023 gjennomført en beleggsundersøkelse av utvalgte gater i den uregulerte «boligsonen» hvor det er kjente utfordringer med fremmedparkerte biler. Utvalget utgjør 274 plasser i «øvre bydel». Gjennomsnittsbelegget er på 78%, og i arbeidstiden er det alltid over 85%.



Kartet viser avgrensning av boligsonen. "Heatmap" indikerer hvor utfordringene med fremmedparkerte biler er størst



Kartet viser resultat av kartlegging av parkerte biler i boligsonen på delområdenivå. Gul sektor viser andel/antall beboerparkeringer og rosa sektor viser andel og antall fremmedparkerte biler

Kommunen har i tillegg gjennomført en kartlegging i en utvidet boligsone i november 2023, med ca. 1000 plasser (ref. kart på motstående side).

Av 1000 plasser er det i snitt 445 som er benyttet gjennom dagen, 500 på det meste og 400 på det laveste. Dersom vi definerer fremmedparkering som biler som er parkert mer enn 1000m fra registrert adresse, er andelen som er fremmedparkert ca. 13% på morgen, 50% på dagtid, og 28% på kveldstid.

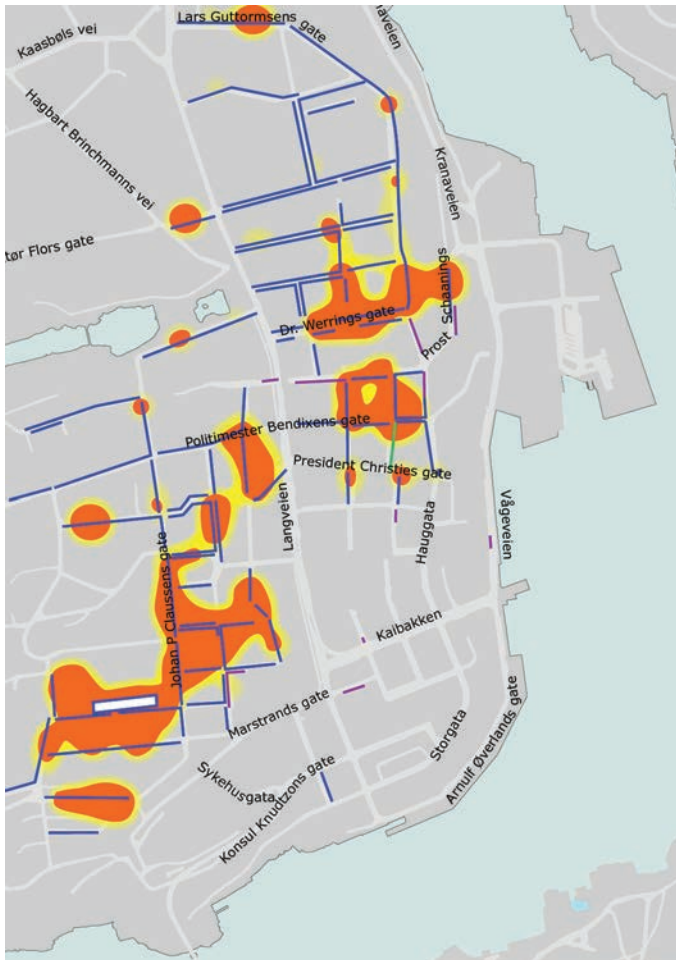
Fremmedparkeringen på dagtid utgjør om lag 250 stk. Dersom en korrigerer for at fremmedparkeringen på morgningen kanskje er et mål på feilkildene, er det 200 stk som fremmedparkerer. Det vil si at estimatet på fremmedparkering er på mellom 200 og 250 stk.

Beboerparkering utgjør mellom 200-250 på dagtid og 450-500 på kveldstid

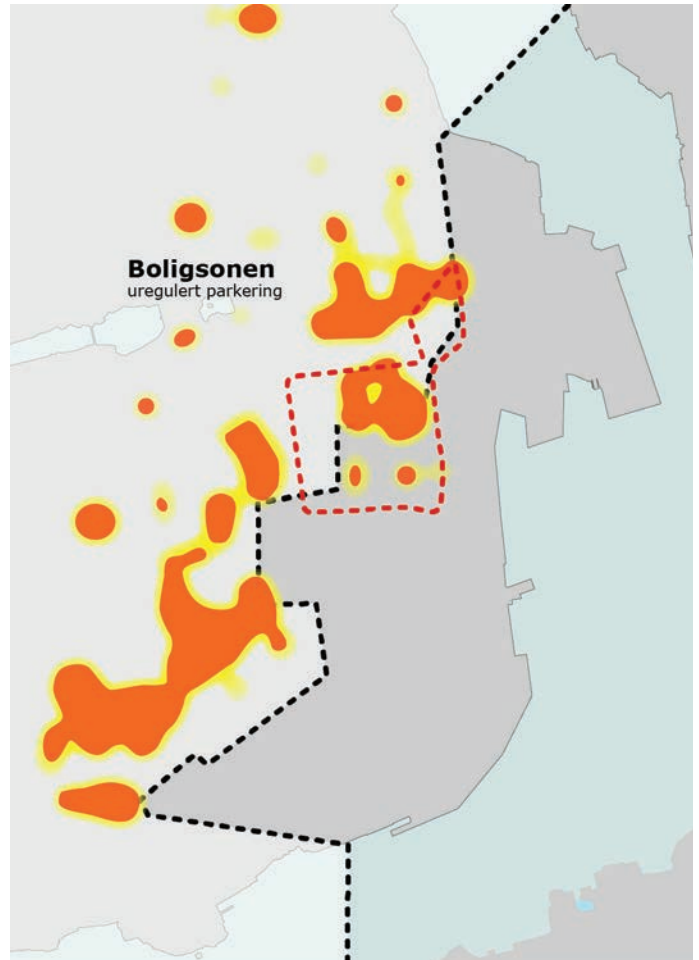
Fremmedparkeringen er størst i nærheten av området Idrett og Festiviteten. Det er også en del fremmedparkering i området rundt Allanengen skole. I det nordre området er fremmedparkeringen relativt liten.

Det er også undersøkt hvor langt unna nærmeste busstopp de som fremmedparkerer bor. Av de som fremmedparkerer er det følgende andel som har et busstopp innenfor:

- o 500 meter: 35%
- o 300 meter: 20%



Kartet viser konsentrasjon av fremmedparkerte biler i forhold til uregulerte gateparkeringsplasser i sentrum



Kartet viser konsentrasjon av fremmedparkerte biler i forhold til forslag om innføring av "boligsone light" i Øvre bydel. Det er viktig at en avgrenset boligsoner er stor nok for å unngå at problemene forskyves videre ut i boligsonen

Vurderinger

Fremmedparkering i boligsonen utgjør en betydelig del av belegget i området ved sykehuset, og i nærheten av Allanengen skole. Utfordringene forventes å øke når Campus og Normoria er etablert og i drift.

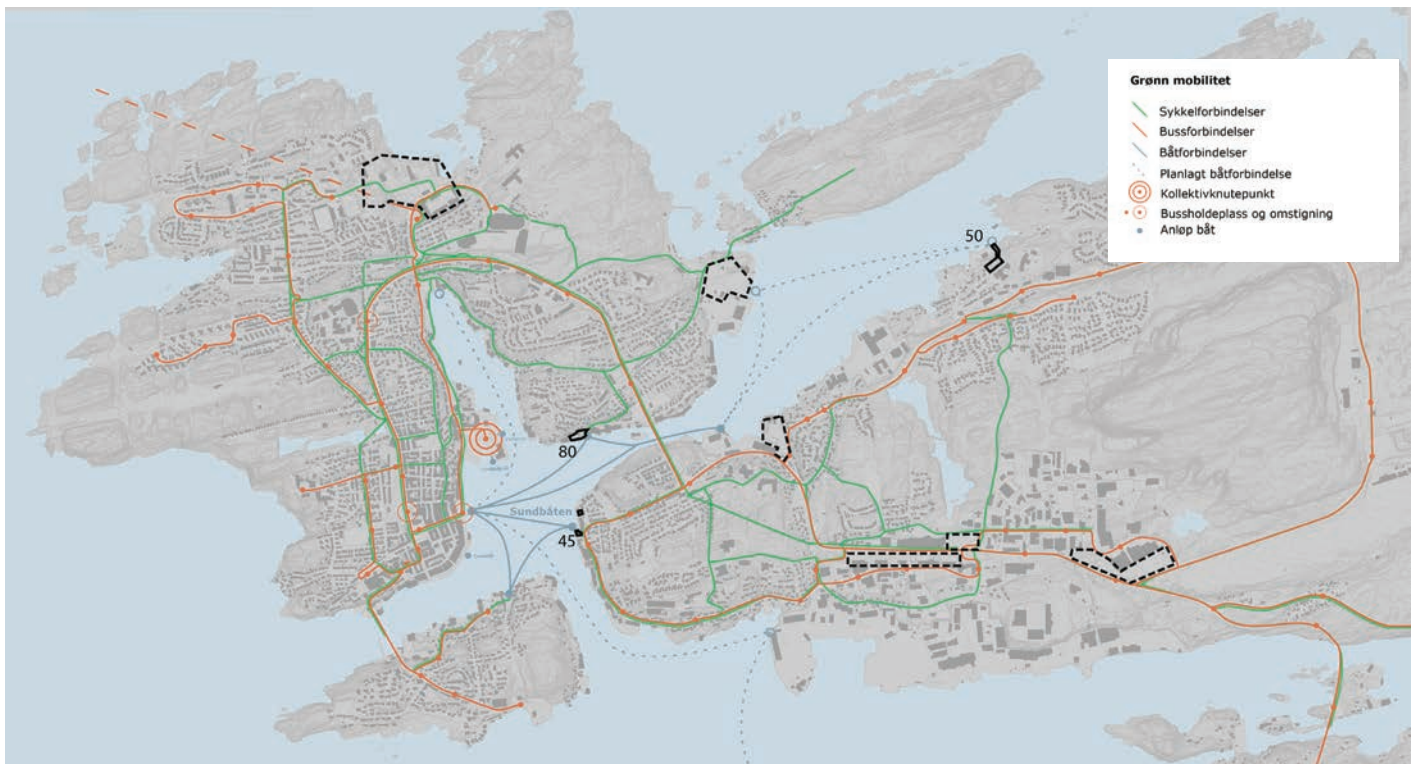
Fremmedparkering i boligsonen kan sees på som sambruk, og representerer dermed en effektiv utnyttelse av tilgjengelige arealer. Samtidig er fremmedparkeringen i boligsonen til sjenanse for beboerne. Siden bruken av disse parkeringsområdene er avgiftsfri, vil det skape et belegg som blir såpass høyt at det produserer letetraffikk og avvisningseffekt for både pendlere og beboere.

For å håndtere disse utfordringene, bør parkering i boligsonen vurderes avgiftsbelagt. Dette kan bidra til å øke tilgjengeligheten og skape tilstrekkelig ledig kapasitet for å unngå de negative effektene av høyt belegg. Implementering av avgiftsregulering vil også bidra til å balansere bruken av parkeringsområdene, samtidig som det opprettholder en rimelig tilgjengelighet for beboerne i boligsonen.

Størrelsen på en eventuell boligsoner må være stor nok til at parkeringsproblematikken ikke flytter seg til neste kvartal. Det er derfor nødvendig å velge avgrensning av boligsonen etter hva som er akseptabel gangavstand, naturlige avgrensninger i topografi og gatenett, heller enn etter dagens problemområder.



Kartet viser konsentrasjon av fremmedparkerte biler i boligsonen i forhold til viktige målpunkt i sentrum. Sykehus og Allanengen skole er fremhevet siden mye av fremmedparkeringen vurderes å være relatert til disse virksomhetene.



Kart som potensielle områder for innfartsparkering i sammenheng med sykkel-, båt-, og bussforbindelser. Sort heltrukken linje viser innfartsparkeringer som er vurdert i forbindelse med Parkeringspolitisk plan (2017), stiplede linje viser potensielle innfartsparkeringer i tilknytning til busstilbudet,.

6.6. Innfartsparkering utenfor sentrum

I dagens situasjon er det lite tilrettelegging av innfartsparkeringer for overgang fra privatbil til buss og båt. På Averøya er det etablert én innfartsparkering og ingen i Kristiansund kommune. Det har vært en hypotese at parkeringsplassen til Amfi Futura på Løkkemyra blir mye brukt til innfartsparkering, men denne antagelsen finner lite støtte i egne analyser av busstrafikken fra Løkkemyra.

Det er registrert at parkeringsplasser ved Sundbåtens anløp på Goma og Nordlandet benyttes til innfartsparkering uten at dette er tilrettelagt. I forbindelse med revisjon av parkeringspolitisk plan i 2017 ble det foreslått innfartsparkering ved flere eksisterende og nye anløp for Sundbåten (Dale, Melkvika og Skorpa)

Det er etablert ny innfartsparkering i forbindelse med det nye anløpet i Melkvikan Næringspark som ble åpnet medio november 2023.

Fylkeskommunen har et pågående prosjekt om etablering av innfartsparkering i fylket, der Kristiansund kommune er tiltenkt en rolle som case. Der er noe usikkerhet omkring videre fremdrift og når dette prosjektet ferdigstilles

Vurderinger

Etablering av innfartsparkeringer utenfor sentrum vil kunne gi positive bidrag for å avhjelpe parkeringskapasiteten og redusere trafikken inn mot sentrum. Slike tiltak kan med fordel også utvikles med tilbud for syklister med innendørsparkering under tak som er låsbar og fasiliteter for enkel reparasjon og lading av el-sykler.

Det ligger et betydelig samlet potensial i å etablere innfartsparkering i tilknytning til anløp for Sundbåten. Ved nyetablert anløp i Melkvika er det etablert 25 parkeringsplasser. Gjennomførte utredninger viser et potensial på 125 parkeringsplasser på Goma og Innlandet, og 50 plasser ved et eventuelt nytt anløp på Dale. Også Skorpa/Goma nord har stort potensial for innfartsparkering dersom nytt anløp blir etablert.

Det bør det vurderes å anlegge flere innfartsparkeringer ved sentrale bussholdeplasser langs RV70. Rensvikkrysset på Frei, Løkkemyra og området rundt Hagelin/Atlanten utpeker seg som særlig aktuelle plasseringer. Fylkeskommunens pågående prosjekt vil kunne bidra til utredning og forhåpentligvis realisering av slike løsninger.

Innfartsparkering kan integreres både langs busstraséer og ved Sundbåtanløp. Et avgjørende kriterium for suksess er at reisetiden enten reduseres eller i det minste ikke øker betydelig i forhold til å kjøre bil hele veien. I tillegg påvirker tilgjengeligheten av tilfredsstillende parkering ved destinasjonen valget om å benytte innfartsparkering.

Når det gjelder innfartsparkering knyttet til Sundbåten, er det gode forutsetninger for å lykkes, da og reisetiden blir betydelig redusert, og Sundbåten er gratis.

Imidlertid krever innfartsparkering i forbindelse med busstransport spesifikke tiltak og insentiver for å motivere folk til å bytte transportmiddel, da reisetiden ikke vil bli forkortet på samme måte som med Sundbåten.

Potensial for innfartsparkering tilknyttet ferge drift er ca 150 plasser ved eksisterende anløp og ca 100 ved etablering av nye anløp på Dale og Skorpa/Goma. Potensial for innfartsparkering tilknyttet busstilbudet er større men vanskelig å tallfeste. Atlanten, Løkkemyra og Frei har kapasitet til minst 150 parkeringsplasser hver. I dagens situasjon gir det et samlet potensial for ca 600 parkeringsplasser og ca 700 ved etablering av nye anløp for Sundbåten



Melkvik
25 etablerte P-plasser



Goma
80 potensielle P-plasser



Nordlandet
45 potensielle P-plasser



Dahle
50 potensielle P-plasser



Området omkring Atlanten har stort potensial for etablering av innfartsparkering.



Løkkemyra har mange parkeringsplasser som er lite brukt på dagtid. Potensial for sambruk av parkeringsplasser tilknyttet kjøpesenter og andre aktører i området

7

FREMSKREVET PARKERINGSBEHOV

7.1. Overordnet parkeringsbehov i sentrum

Metodikk

For å estimere fremtidig etterspørsel og tilbud av parkering i Kristiansund er det gjort noen forenklinger. Det er en rekke pågående prosjekter som vil påvirke parkeringssystemet som en helhet. Disse redegjøres for under hvert delområde. Det som er felles for begge delområder er:

Det forutsettes en viss økning i bruk av kollektiv, basert på pågående økning og omlegging av tilbud. Denne økningen er 5% på kort sikt, og 10% på lang sikt.

Det forutsettes en viss økning i persontransporten, basert på TØIs framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036, Møre og Romsdal fylkeskommune.

1 bil/plass = 50



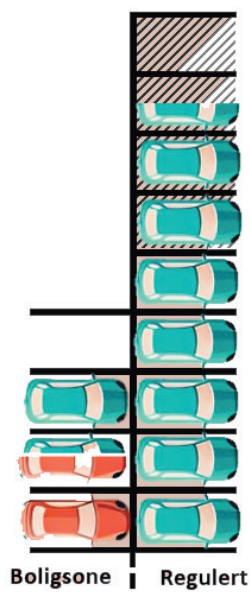
Besøk



Beboer



Tilbud avhengig av tiltak



Figuren illustrerer samlet parkeringstilbud og etterspørsel i boligsonen og resten av sentrum, samt andel/antall parkeringer av beboere vs. besøkende

Tilbud

Med pågående prosjekter i Kristiansund er det forventet en økning på 162 P-plasser, samt en reduksjon på 27 eksisterende plasser. Netto 135 nye parkeringsplasser.

Usikkerheten rundt pågående prosjekter strekker seg fra netto 54 til 376 nye plasser. Ikke alle plassene vil være offentlig tilgjengelig, men medregnes fordi de påvirker parkeringssystemet som en helhet.

Etterspørsel

Etterspørselen etter parkeringsplasser i Kristiansund vil påvirkes av situasjonen, herunder parkeringstilbudet, lokalisering, prising, og konkurrerende alternativer slik som kollektiv, sykkel og gange.

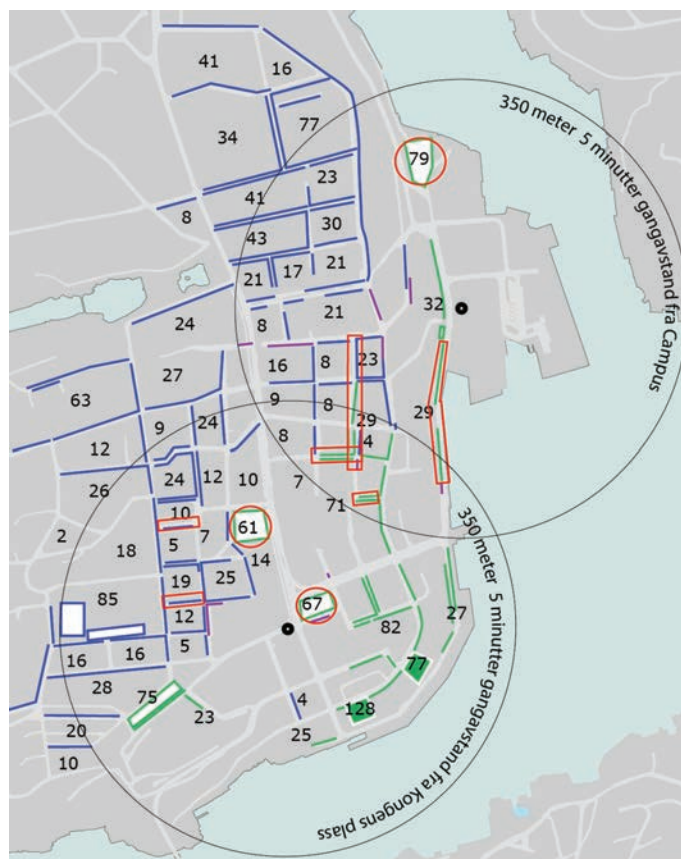
Endring i etterspørselen i den kommende tiden er primært basert på økt aktivitet i forbindelse med de største prosjektene i sentrum, for eksempel Campus.

Fremtidig økning i etterspørsel er estimert til ca. 300 parkeringsplasser

P Kapasitet	Samlet parkeringstilbud 1739 plasser	Boligsonen 940 plasser
		Sentrumsområdet 799 plasser
 Behov	Samlet etterspørsel 1270 biler	Beboere 221 biler
		Tilreisende 1049 biler
=	Samlet restkapasitet 469 plasser / 27 %	Boligsonen 463 plasser / 49 % restkapasitet
		Sentrumsområdet 5 plasser / 1 % restkapasitet



Kartet viser byrom og forbindelser i Kristiansund. Røde linjer viser byromsprosjekter som skal utvikles. Sorte sirkler viser 350 meter avstand fra delområdene Devoldholmen og Kongens plass



Kartet viser alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum. Røde linjer viser byromsprosjektene som skal etableres med tilhørende behov for reduksjon av parkeringsplasser

Vurderinger

Selv om økning i etterspørsel er forventet å være høyere enn økning i tilbud, eksisterer det allerede en restkapasitet i det regulerte markedet. I tillegg vil uregulert gateparkering utgjøre en buffer.

Medregnet boligsonen vil det være en restkapasitet på 28%, eller 493 plasser, i Kristiansund sentrum.

Dersom boligsonen reguleres uten tilgang for besøkparkering vil det være et underskudd på 250 p-plasser. Dette vil i seg selv dempe etterspørselen betraktelig.

Dersom boligsonen ikke reguleres vil en kunne forvente en økt belastning med fremmedparkering i boligsonen, spesielt i området rundt Allanengen skole.

Innbyggerne i Kristiansund har i sin besvarelse på spørreundersøkelse uttrykt utbredt misnøye med parkeringstilbudet i byen. Mange opplever at det er for få plasser, og at det er for dyrt. Dette til tross for at det alltid er ledig plass i «systemet». Dette indikerer at det desentraliserte tilbudet i seg selv bidrar til å skape leting, da det er mange plasser som er spredt utover byen.

Dersom det ikke innføres noen tiltak, vil antageligvis innbyggernes opplevelse av situasjonen forverres betraktelig.

Kristiansund sentrum		Dagens situasjon		Kortsiktig utvikling		Langsiktig utvikling	
Uregulerte plasser	Tilbud	Tilbud	940	940		940	
		Endret tilbud	-				
		Sum tilbud	940	940		940	
	Etterspørsel	Etterspørsel	469	478		502	
		Hvorav besøksparkering	246	248		255	
		Fratrekk kollektivøkning	-	-12	5,0 %	-26	10 %
Sum etterspørsel		469	466		476		
Restkapasitet boligsone		471,3	50 %	474	50 %	464	49 %
Regulerte plasser	Tilbud	Tilbud	664	664		718	
		Endret tilbud	-	-27	Fosnagata	81	Campus trinn 2/3
			-	81	Campus trinn 1	0	Hotell v Campus
		-					
	Sum tilbud	664	718		799		
	Etterspørsel	Etterspørsel	485	495		690	
Endret behov		-	129	Campus trinn 1	116	Campus trinn 2/3	
		-	42	Hotell sentrum	57	Hotell v Campus	
Fratrekk kollektivøkning		-	-25	5,0 %	-69	10 %	
Sum etterspørsel	485	641		794			
Restkapasitet regulert		179	27 %	77	11 %	5	1 %
Sum tilbud		1604		1658		1739	
Sum etterspørsel		954		1107		1270	
Samlet restkapasitet		650	41 %	551	33 %	469	27 %

Tabellen viser antallet parkeringsplasser (tilbud), regulerte og uregulerte, i en radius av 350m fra henholdsvis Kongens Plass og Devoldholmen, samt bruken av plassene (etterspørsel). Den projiserte utviklingen på kort og lang sikt tar høyde for planlagte tiltak i området. I denne sammenheng er det benyttet 2030 om langsiktig utvikling.

Forklaring:

Uregulerte plasser Offentlige parkeringsplasser uten bestemmelser som regulerer bruken.

Regulerte plasser Parkeringsplasser som er regulert ved betaling, og i de fleste tilfeller ved bestemmelser om maksimal parkeringstid.

Tilbud Opptelt antall plasser, inkludert endringer fra forrige periode. Kortidsplasser (P-tid < 5 timer) er ikke medregnet.

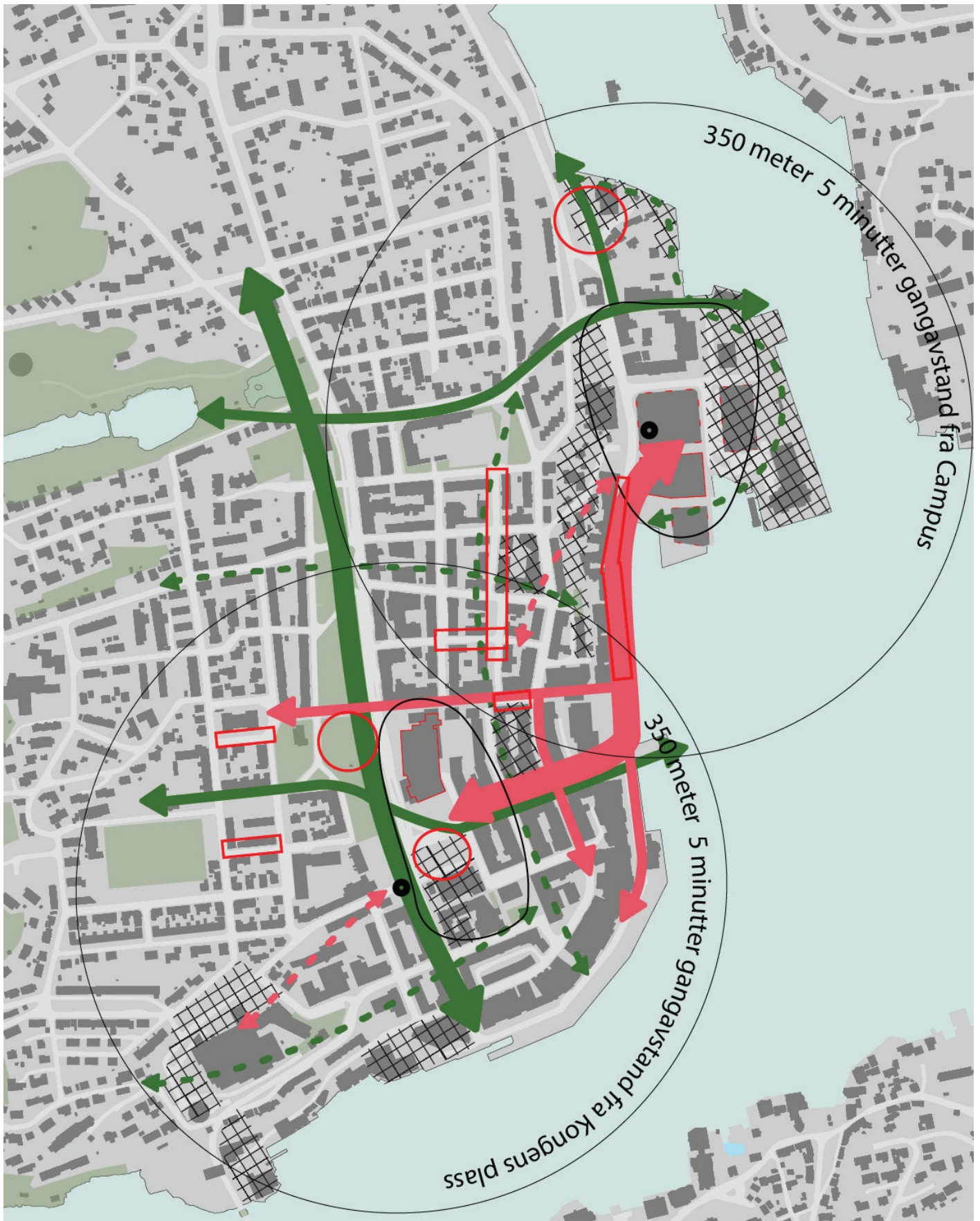
Endret tilbud: Kortsiktig og langsiktige endringer er planlagte tiltak som øker eller reduserer antall plasser.

Etterspørsel Opptelt antall parkerte biler på det travleste tidspunktet på dagen. Etterspørselen har en latent vekst frem mot 2030 basert på TØIs Fremskrivninger for persontransport til NTP (2025-2036) på 0,98% årlig, da parkeringsbehovet og timestrafikken i Kristiansund er svært sterkt korrelert i det aktuelle tidsrommet. Etterspørselen vil endres basert på gjeldende parkeringspolitikk.

Endret behov Endringer i antatt etterspørsel basert på planlagte tiltak.

Fratrekk kollektivøkning Det forutsettes en fortsatt vekst i bruk av buss og sundbåt i Kristiansund med bakgrunn i pågående vekst, og vedtatte politiske planer.

Restkapasitet Antall ledige plasser i systemet på det travleste tidspunktet.



Illustrert byplangrep for Kristiansund som viser hvordan sentrum skal knyttes sammen med nye byrom og nettverk av grønne forbindelser

7.2. Parkeringsbehov ved Devoldholmen

Tilbud

Innenfor 350 meters avstand (tilsvarende 5 minutters gangtid) fra Devoldholmen finnes i dag 175 regulerte langtidsparkeringsplasser, og 223 uregulerte parkeringsplasser i boligsonen.

Pågående prosjekter ved Devoldholmen forventer å øke tilbudet med 162 plasser, samt å fjerne 27 plasser.

Det er i tillegg knyttet usikkerhet til kollektivterminalen, som potensielt kan tilføre 274 plasser, men som ikke kan medregnes på nåværende tidspunkt.

Etterspørsel

I forbindelse med campus trinn 1, 2 og 3 er det forventet en økt etterspørsel etter parkeringsplasser på ca. 300. Medregnet fratrekk for kollektiv blir behovet ca. 280.

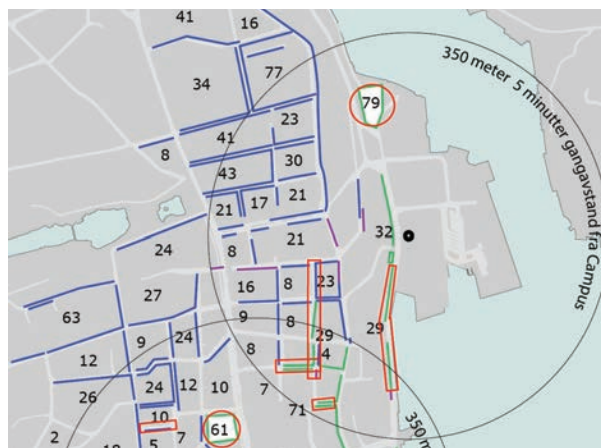
Vurderinger

Med forventet utbygging vil det oppstå en lokal knapphet på parkeringsplasser i området Devoldholmen, inkludert fri bruk av uregulert gateparkering.

Dersom området skal ha adekvat tilbud uten å skape leteeffekt og avvisningseffekt er det anbefalt at det er 15% restkapasitet i området, og det er i så tilfelle behov for ytterligere 100 plasser.

Dersom boligsonen i området reguleres uten å tillate besøkparkering er behovet på p-plasser på ca 150 plasser, i tillegg kommer behovet for en buffer på 15% av etterspørselen, totalt 220 plasser.

Kollektivterminalen på Devoldholmen vil ha stor innvirkning på parkeringssituasjonen i området, og er en risiko som må medregnes videre i prosjektet.



Kartet viser alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser ved Devoldholmen. Røde linjer viser byromsprosjektene som skal etableres med tilhørende behov for reduksjon av parkeringsplasser



Kartet viser byrom og forbindelser ved Devoldholmen. Røde linjer viser byromsprosjektene som skal utvikles. Sort sirkel viser 350 meter avstand fra Devoldholmen

P Kapasitet	Samlet parkeringstilbud 916 plasser	Boligsonen 427 plasser
		Sentrumsområdet 489 plasser
Bil Behov	Samlet etterspørsel 638 biler	Beboere 82 biler
		Tilreisende 540 biler
= Virkning	Samlet restkapasitet 278 plasser / 30%	Boligsonen 187 plasser / 44 % restkapasitet
		Sentrumsområdet 91 plasser / 19 % restkapasitet

Devoldholmen + 350m		Dagens situasjon		Kortsiktig utvikling		Langsiktig utvikling	
Uregulerte plasser	Tilbud	Tilbud	223	223		223	
		Endret tilbud	-				
		Sum tilbud	223	223	223	223	
	Etterspørsel	Etterspørsel	152	155		163	
		<i>Hvorav besøksparkering</i>	62	63		65	
Fratrekk kollektivøkning		-	-3	5,0 %	-7	10 %	
Sum etterspørsel		152	152		156		
Restkapasitet boligsonen		71	32 %	71	32 %	67	30 %
Regulerte plasser	Tilbud	Tilbud	175	175		229	
		Endret tilbud	-	-27	<i>Fosnagata</i>		
			-	81	<i>Campus trinn 1</i>	81	<i>Campus trinn 2/3</i>
			-	0	<i>Terminalbygg</i>	0	<i>Hotell v Campus</i>
	Sum tilbud	175	229		310		
	Etterspørsel	Etterspørsel	111	113		248	
		Endret behov	-	129	<i>Campus trinn 1</i>	116	<i>Campus trinn 2/3</i>
		-	-		57	<i>Hotell v Campus</i>	
Fratrekk kollektivøkning		-	-6	5,0 %	-25	10 %	
Sum etterspørsel	111	236		396			
Restkapasitet regulert		64	37 %	-7	-3 %	-86	-28 %
Samlet restkapasitet		135	34 %	64	14 %	-19	-4 %

Tabellen viser antallet parkeringsplasser (tilbud), regulerte og uregulerte, i en radius av 350m fra henholdsvis Kongens Plass og Devoldholmen, samt bruken av plassene (etterspørsel). Den projiserte utviklingen på kort og lang sikt tar høyde for planlagte tiltak i området. I denne sammenheng er det benyttet 2030 om langsiktig utvikling.

Forklaring:

Uregulerte plasser Offentlige parkeringsplasser uten bestemmelser som regulerer bruken.

Regulerte plasser Parkeringsplasser som er regulert ved betaling, og i de fleste tilfeller ved bestemmelser om maksimal parkeringstid.

Tilbud Opptelt antall plasser, inkludert endringer fra forrige periode. Kortidsplasser (P-tid < 5 timer) er ikke medregnet.

Endret tilbud: Kortsiktig og langsiktige endringer er planlagte tiltak som øker eller reduserer antall plasser.

Etterspørsel Opptelt antall parkerte biler på det travleste tidspunktet på dagen. Etterspørselen har en latent vekst frem mot 2030 basert på TØIs Fremskrivninger for persontransport til NTP (2025-2036) på 0,98% årlig, da parkeringsbehovet og timestrafikken i Kristiansund er svært sterkt korrelert i det aktuelle tidsrommet. Etterspørselen vil endres basert på gjeldende parkeringspolitikk.

Endret behov Endringer i antatt etterspørsel basert på planlagte tiltak.

Fratrekk kollektivøkning Det forutsettes en fortsatt vekst i bruk av buss og sundbåt i Kristiansund med bakgrunn i pågående vekst, og vedtatte politiske planer.

Restkapasitet Antall ledige plasser i systemet på det travleste tidspunktet.

7.3. Parkeringsbehov ved Kongens plass

Tilbud

Innenfor 350 meter avstand fra Kongens plass finner vi Normoria, sykehuset og andre sentrale utviklingsområder i Kristiansund. Her finner vi 489 regulerte parkeringsplasser, og 427 uregulerte plasser langs gatene.

Det er ikke forventet tilførsel av parkeringsplasser i området. Det eksisterer skisser for et mindre prosjekt som vil tilføre ca. 50-90 plasser ved sykehuset, men dette kan ikke medregnes på nåværende tidspunkt.

Etterspørsel

Situasjonen rundt videre bruk av sykehuset er fremdeles uavklart. Sykehuset har i dag drift med ca 750 ansatte, og driver både akutt og poliklinisk. I fremtiden vil dette omgjøres til et distriktsmedisinsk senter med 250 arbeidsplasser eller mer. Da dagens sykehus driver på flere skift, forventer vi ikke en betydelig reduksjon i behovet for parkering på dagtid.

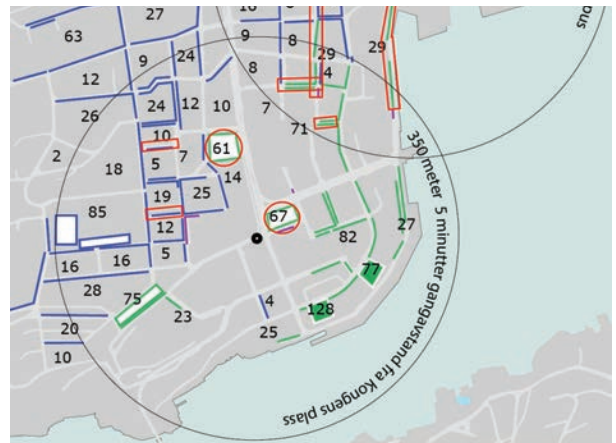
Normoria forventes å produsere parkeringsbehov primært etter normal arbeidstid. Etter 16:00 er restkapasiteten i systemet svært stor, på ca. 350 plasser. Normoria utløser derfor ikke behov for økt kapasitet.

Økningen i etterspørsel i dette området kommer som et resultat av fremskrevet vekst i persontransport, fratrukket økning i bruk av kollektivtransport, og er på ca. 30 plasser.

Vurderinger

Det er stor restkapasitet i området ved Kongens Plass som følge av p-husene ved Storkaia (91 plasser) og i boligsonen (187 plasser).

Dersom boligsonen i området reguleres uten å tillate besøksparkering er behovet på p-plasser på ca. 70 plasser. Dersom buffer på 15% på etterspørselen skal medregnes vil behovet bli ca. 115 plasser.



Kartet viser alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser ved Kongens plass. Røde linjer viser byromsprosjektene som skal etableres med tilhørende behov for reduksjon av parkeringsplasser



Kartet viser byrom og forbindelser ved Kongens plass. Røde linjer viser byromsprosjekter som skal utvikles. Sort sirkel viser 350 meter avstand fra Kongens plass

P Kapasitet	Samlet parkeringstilbud 533 plasser	Boligsonen 223 plasser
 Behov	Samlet etterspørsel 552 biler	Beboere 91 biler
 Virkning	Samlet restkapasitet -19 plasser / -4%	Tilreisende 461 biler
		Boligsonen 67 plasser / 30 % restkapasitet
		Sentrumsområdet -86 plasser / -28% restkapasitet

Kongens Plass + 350m		Dagens situasjon		Kortsiktig utvikling		Langsiktig utvikling	
Uregulerte plasser	Tilbud	Tilbud	427	427		427	
		Endret tilbud	-				
		Sum tilbud	427	427		427	
	Etterspørsel	Etterspørsel	239	244		256	
		<i>Hvorav besøksparkering</i>	151	153		158	
		Fratrekk kollektivøkning	-	-12	5,0 %	-16	10 %
Sum Etterspørsel		239	232		240		
Restkapasitet boligs onen		188	44 %	195	46 %	187	44 %
Regulerte plasser	Tilbud	Tilbud	489	489		489	
		Endret tilbud	-				
		-		0	DMS	-	
	Sum tilbud	489	489		489		
	Etterspørsel	Etterspørsel	374	381		442	
		Endret behov	-	42	Hotell	-	
-					-		
Fratrekk kollektivøkning		-	-19	5,0 %	-44	10 %	
Sum etterspørsel	374	404		398			
Restkapasitet regulert		115	24 %	85	17 %	91	19 %
Samlet restkapasitet		303	33 %	280	31 %	278	30 %

Tabellen viser antallet parkeringsplasser (tilbud), regulerte og uregulerte, i en radius av 350m fra henholdsvis Kongens Plass og Devoldholmen, samt bruken av plassene (etterspørsel). Den projiserte utviklingen på kort og lang sikt tar høyde for planlagte tiltak i området. I denne sammenheng er det benyttet 2030 om langsiktig utvikling.

Forklaring:

Uregulerte plasser Offentlige parkeringsplasser uten bestemmelser som regulerer bruken.

Regulerte plasser Parkeringsplasser som er regulert ved betaling, og i de fleste tilfeller ved bestemmelser om maksimal parkeringstid.

Tilbud Opptelt antall plasser, inkludert endringer fra forrige periode. Kortidsplasser (P-tid < 5 timer) er ikke medregnet.

Endret tilbud: Kortsiktig og langsiktige endringer er planlagte tiltak som øker eller reduserer antall plasser.

Etterspørsel Opptelt antall parkerte biler på det travleste tidspunktet på dagen. Etterspørselen har en latent vekst frem mot 2030 basert på TØIs Fremskrivninger for persontransport til NTP (2025-2036) på 0,98% årlig, da parkeringsbehovet og timestrafikken i Kristiansund er svært sterkt korrelert i det aktuelle tidsrommet. Etterspørselen vil endres basert på gjeldende parkeringspolitikk.

Endret behov Endringer i antatt etterspørsel basert på planlagte tiltak.

Fratrekk kollektivøkning Det forutsettes en fortsatt vekst i bruk av buss og sundbåt i Kristiansund med bakgrunn i pågående vekst, og vedtatte politiske planer.

Restkapasitet Antall ledige plasser i systemet på det travleste tidspunktet.

8

FØRINGER FOR KONSEPTUTVIKLING

8.1. Dimensjonerende behov

For å oppnå mål om et mer levende og attraktivt sentrum er det behov for å redusere antall gateparkeringsplasser i sentrum og erstatte disse med byromskvaliteter som stimulerer til opphold og rekreasjon. **Det legges til grunn et behov for å transformere 270 parkeringsplasser på overflaten i sentrum.**

Behov for nye parkeringsplasser er vesentlig lavere enn beskrevet i grunnlagsdokumentene som prosjektet bygger på. **Våre estimater viser et behov for til sammen 0-500 nye parkeringsplasser i sentrum og at størstedelen av behovet er rettet mot campusutviklingen på Devoldholmen.**

Utfordringer med letetraffic og fremmedparkering i boligsonen er mindre omfattende enn beskrevet i prosjektgrunnlaget. Unntaket er området nærmest sykehuset i Vestre bydel hvor det er store utfordringer for beboere å finne parkering. Boligområdet nærmest Allanenga skole har også noe utfordringer med fremmedparkering

8.2. Rammer og begrensninger

Kristiansund har i dag utfordringer med kø i rushtraffic i området omkring Viadukten og videre langs RV70 mot Løkkemyra. Forventning om stor trafikkvekst mot sentrum strider mot nullvekstmålet og det er viktig at nye parkeringsløsninger ikke forsterker trafikkutfordringene.

Det er fysisk mulig, og kanskje økonomisk mulig å realisere et parkeringsanlegg i fjell i sentrum av Kristiansund. Foreslått løsning skal vurderes opp mot andre mulige løsninger.

Sentrumsplana mangler en beskrivelse av strategisk retning og tiltak som kan styre for sentrumsutvikling i ønsket retning. Prosjektet har derfor i samarbeid med PBE utviklet et forslag til byplangrep med prioritering av gater og byrom som legges til grunn for videre konsept- og prosjektutvikling

Hensyn til kulturminnevern gir sterke føringer for sentrumsutviklingen men vurderes som overkommelige for realiseringen av nye parkeringsløsninger. Krav til utforming vil medføre noe økt kostnad for (synlige) tiltak i områder med vernehensyn, f. eks knyttet til utforming av innganger til eventuelle p-anlegg i fjell og fasadeutforming på eventuelle p-hus.

8.3. Muligheter

Busstilbudet vil kunne bidra til redusert trafikk og parkeringsbehov i sentrum gjennom å legge vekt på «den sømløse reisen» med tilrettelegging for smidig overgang mellom transportformer, og hyppigere avganger til de mest befolkningstette boområdene.

Det ligger et stort potensial for at Sundbåten kan håndtere en større del av reisebehovet i Kristiansund gjennom å forsterke tilbudet og anlegging av nye anløp. En slik satsing vil kreve betydelige investeringer i form av nye ferger og havneinfrastruktur, samt et større driftsbudsjett.

På lengre sikt vil sykkel kunne bli et viktigere transportmiddel i Kristiansund, men infrastruktur og kultur for sykling er dårlig utviklet. For å øke andelen er det behov for en langsiktig satsning som ligger utenfor parkeringsprosjektets rammer

8.4. Risiko

Prognoser

Det er usikkerhet i tilknytning til alle estimater om fremtidig utvikling og vekst som ligger som grunnlag i analysen. Prognosene for økning i generell trafikk i fylket og befolkningsvekst i Kristiansund gir ikke en ubetinget garanti for at denne veksten vil oppstå. Risikoen medfører at et anlegg kan bli over- eller underdimensjonert til det faktiske behov, og dermed skape økt etterspørsel og trafikk, samt lavt belegg som vanskeliggjør betjening av lån og drift.

Risikoreduksjon:

- Eventuelle tiltak bør dimensjoneres på en slik måte at det er fleksibilitet i skalering.
- Regulering av boligsonen blir nødvendig for å styre tilbudet, og kan fungere som en buffer.

Utbyggingsprosjekter

Det er flere prosjekter på vei i Kristiansund. Hvordan prosjektene bidrar til parkeringssituasjonen i sentrum, og hvorvidt prosjektene realiseres i sin helhet er usikkert:

- Campus trinn 2: 81 P-plasser i kjeller, kan kanskje inngå i kollektivterminal.
- Kollektivterminal: uvisst om 278 nye plasser i "kombinasjonsbygg" vil bli realisert.
- Parkeringshus ved sykehuset: uvisst om 50 nye plasser vil bli realisert

Risikoreduksjon:

- Konseptene bør ta utgangspunkt i de prosjektene som er mest sikre, og synliggjøre hva som blir situasjonen dersom de mest usikre prosjektene også realiseres.

8.5. Anbefalinger som bør følges opp gjennom andre planer og prosesser

Analysearbeidet har avdekket en del utfordringer som berører parkeringsutfordringene i Kristiansund men som ligger utenfor rammene av hva parkeringsprosjektet kan løse. Vi anbefaler at kommunen igangsetter planarbeider som adresserer følgende behov og problemstillinger:

Vi anbefaler at det utvikles en helhetlig strategi og plan for grønn mobilitet i Kristiansund. Tilbud for buss, båt og sykkel må utvikles i sammenheng og det må etableres parkeringsplasser for bil og sykler for å skape smidig overgang mellom transportmidler. Økt fokus på "den sømløse reisen" vil kunne gjøre det attraktivt for flere å velge grønne løsninger.

For å fremme sykling som et naturlig transportmiddel i hverdagen, anbefaler at det utvikles en helhetlig sykkelstrategi med et bredt perspektiv som tar hensyn til ulike behov og brukergrupper. Hovedsykkelplassplan fra 2014 bør revideres og tilpasset til nye behov og moderne prinsipper for sykkeltilrettelegging.

Det er behov for å videreføre arbeidet med Sentrumsplana som følge av endrede forutsetninger med utviklingen av Campus og Normoria. For at planen skal fungere som et strategisk styringsverktøy for sentrumsutviklingen er det behov for å fastsette noen overordnede grep og prinsipper som følger opp kommunens ambisjoner for sentrum, og videre prioritering av gatebruk og opparbeidelse av byrom. Det er gjennomført mye bra arbeid i forbindelse med Sentrumsplana som ikke inngikk i planen som ble politisk vedtatt.

9 VEDLEGG OG REFERANSER

9.1 Vedlegg

Følgende dokumenter er utarbeidet i analysefasen. Sentrale funn og vurderinger er innarbeidet i selve analysedokumentet

1. Analyse av fremmedparkering og parkeringsbelegg i sentrum basert på parkeringsselskapets kartlegging
2. Analyse av spørreundersøkelse om tra ikk og mobilitet

9.2 Referanser

Følgende dokumenter ligger til grunn for vurderingene i analysedokumentet (listen er ikke uttømmende)

Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel (2023)

Planprogram for KPA 2019-2030

Kommuneplan for Kristiansund 2020-2032 – Samfunnsdelen

Planstrategi 2020-2023 og planprogram for KP samfunnsdel 2020-2032

KDP for Kristiansund sentrum "Sentrumsplana" (Norconsult 2021)

Regional delplan – Senterstrukturplan for Møre og Romsdal 2014 – 2020

Pågående planer og prosjekter:

Kulturhuset Normoria Planbeskrivelse og trafikkanalyse (Rambøll 2022)

Campus Kristiansund Planbeskrivelse og trafikkanalyse (Pir II 2022)

Akuttsykehuset nedskaleres til DMS

Mobilitet:

Bypakke 2014 Overbyggingsdokument

Hovedplan for sykkel i Kristiansund kommune (2014)

Trafikksikkerhetsplan for 2019-2024

Sluttrapport Mobilitetsprosjektet (2019)

Sluttrapport Pilotprosjekt gratis sundbåt Kristiansund (2019)

Kollektivplan Kristiansund (Asplan Viak/Fylkeskommunen 2014)

RV 70 Planhefte Vikansvingen (bypakken)

Tiltak.no Referanser by-, mobilitet og parkeringstiltak (TØi) 2021

Tiltakskatalog for parkeringsregulering: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/b-1-4/>

Fremskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfile-id=74674>

Parkering:

Skisseprosjekt parkeringsanlegg i fjell (Rambøll 2022)

Sluttrapport parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering (Kommune 2019)

Parkeringspolitisk plan (2017) - ikke vedtatt

Beleggsoversikt (Kristiansund parkering 2017 og 2023)

Parkeringspolitisk plan (Rambøll 2007) - Gjeldende plan men utdatert

Rapport parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum (Grøner 2000)

Parkering – virkemidler og effekter (TØI – Rapportnr. 1493/2016.)

Parkeringsøkonomi - En samfunnsøkonomisk analyse av parkeringsmarkedet I Norge (Masteroppgave UIO ,Adrian Haugen Ordemann, 2015)

Andre dokumenter:

Handelsanalyse Kristiansund (Vista 2022)

Walkshop i Kristiansund sentrum (Gehl architects 2016)

