

**PARKERINGSANLEGG I FJELL OG
BOLIGSONEPARKERING**



Konseptvalgutredning

20-34

22.03.2024

For Advansia

Ansvarlig: Einar Kindem

Oppdragsgiver: Kristiansund kommune

1	INNLEDNING	4
1.1	KVU SOM METODE	4
1.2	GRUNNLAG FOR KONSEPTVALGUTREDNING	4
2	PROBLEMBESKRIVELSE	8
2.1	METODE	8
2.2	BAKGRUNN OG HISTORIKK	8
2.3	BESKRIVELSE AV NÅ-SITUASJONEN	11
2.4	PROBLEMANALYSE	18
3	BEHOVSBESKRIVELSE	25
3.1	METODE	25
3.2	DAGENS SITUASJON	26
3.3	AKTØR- OG INTERESSENTBASERTE BEHOV	28
3.4	INTERESSEKONFLIKTER	29
3.5	NORMATIVE BEHOV (UTLEDET FRA RELEVANTE OVERORDNEDE PLANER OG STRATEGIER)	30
3.6	ETTERSPØRSELSBASERTE BEHOV	34
3.7	PROSJEKTUTLØSENDE BEHOV	43
4	STRATEGISKE MÅL FOR PROSJEKTET	45
4.1	METODE	45
4.2	OVERORDNEDE MÅLSETTINGER	45
4.3	MÅL OG AMBISJONER FOR SENTRUMSUTVIKLINGEN	46
4.4	NULLVEKSTMÅLET	47
4.5	SAMFUNNSMÅL	47
4.6	EFFEKT MÅL	47
5	MÅ- OG BØR KRAV	50
5.1	METODE OG KAPITTELVURDERING	50
5.2	MÅ-KRAV	50
5.3	BØR-KRAV	51
6	MULIGHETSROM OG IDENTIFISERING AV KONSEPTER	54
6.1	MULIGHETSROMMET	54
6.2	IDENTIFISERING AV MULIGE TILTAK OG LØSNINGER	55
6.3	BESKRIVELSE AV KONSEPTALTERNATIVER	59
6.4	FORDELER OG ULEMPE MED KONSEPTENE	67
7	ALTERNATIVANALYSE	70
7.1	METODE OG KAPITTELVURDERING	70
7.2	KONSEPTVURDERINGER (KVALITATIVE VURDERINGER)	70
7.3	KOSTNADS- OG INNTEKTSVURDERING (PRISSATTE VIRKNINGER)	74
7.4	KLIMAESTIMATER	84
7.5	RISIKO OG USIKKERHET	86
7.6	SAMLET VURDERING AV KONSEPTENE	89
8	ANBEFALING KONSEPTVALG	92

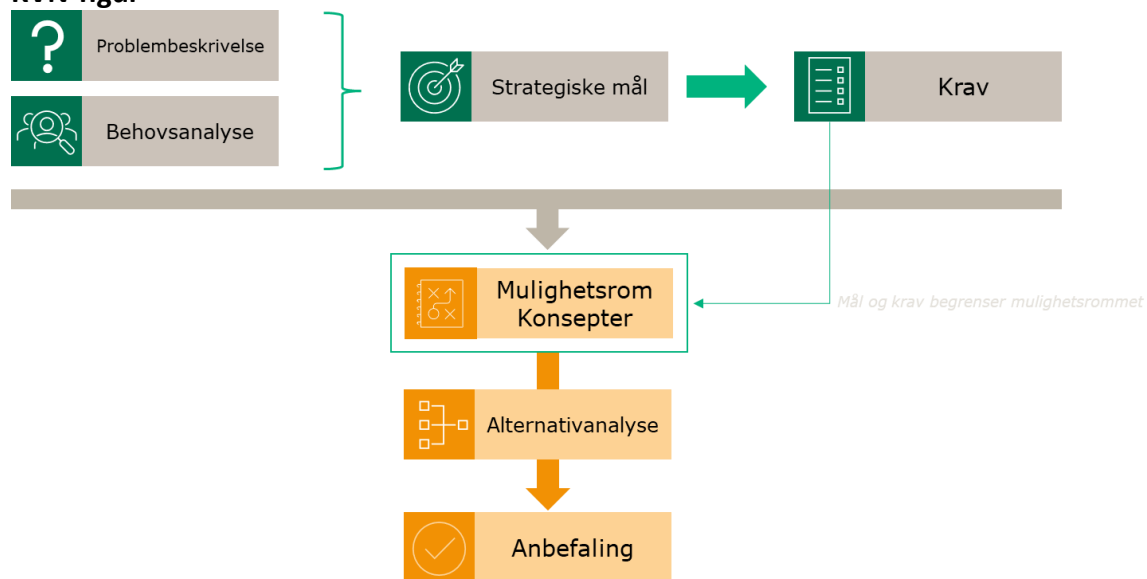
1 INNLEDNING

1 Innledning

1.1 KVVU som metode

En konseptvalgutredning (KVVU) er en faglig tidligfase-utredning av alternative måter å løse et behov på. Konseptvalgutredningen er basert på en systematisk prosess som har til hensikt å vurdere ulike løsninger og konsepter for større tiltak. Den systematiske tilnærmingen er spesielt verdifull i løsningen av sammensatte og komplekse problemer, da den gir et strukturert rammeverk for å analysere og vurdere ulike alternativer. Metoden sikrer forutsigbarhet og etterprøvbare beslutningsgrunnlag ved å utføre analyser på en systematisk måte og dokumentere beslutningsgrunnlaget.

KVN-figur



Figur 1: Hovedtrinn i en konseptvalgutredningsprosess.

Proessen starter med å definere et tydelig problem og fastsette mål for prosjektet. Fra de strategiske målene utarbeides det effektmål, som er grunnlaget for MÅ- og BØR-krav til prosjektet. Mål og krav setter rammene for mulighetsrommet. Mulighetsrommet blir utforsket gjennom å identifisere mulige løsninger/tiltak ved hjelp av følgende trinnvise metode: 1) redusere etterspørsel/behov, 2) effektivisere dagens infrastruktur, 3) forbedre dagens infrastruktur, 4) nyinvestering. Fra løsningene blir det dannet prinsipielt ulike konsepter som innfrir behov og mål. Deretter evalueres virkninger (prissatte og ikke-prissatte) av konseptene gjennom alternativanalysen før anbefaling om konseptvalg for videre gjennomføring av prosjektet.

1.2 Grunnlag for Konseptvalgutredning

Politisk forankring

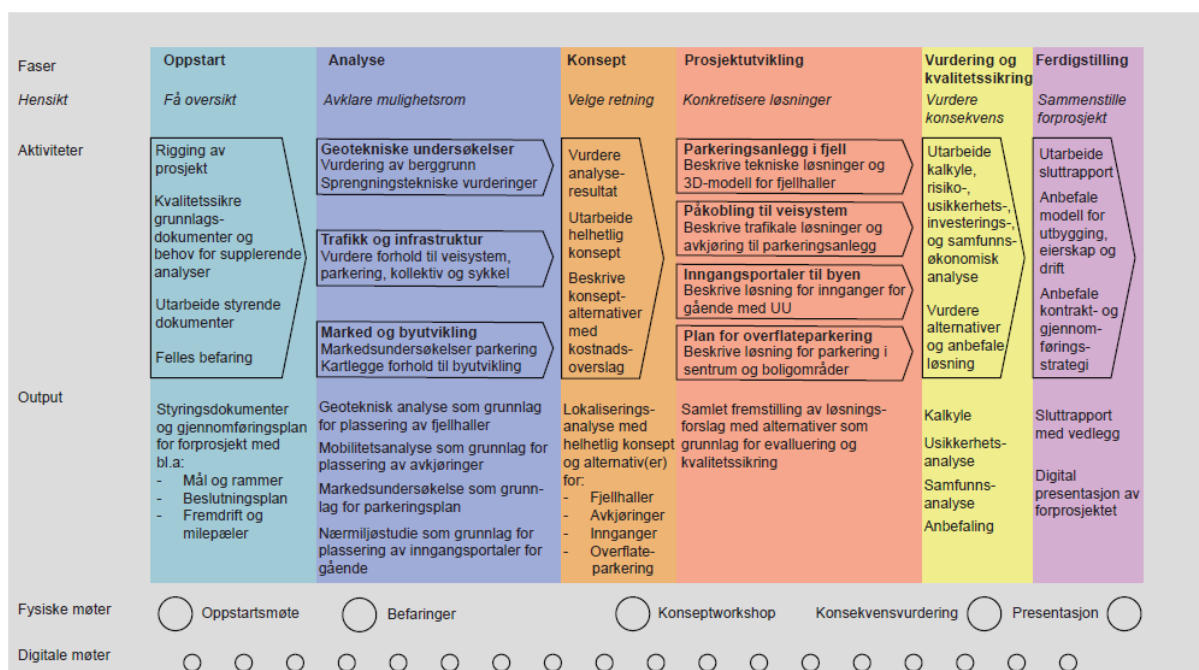
Forprosjektet ble vedtatt gjennomført i Bystyret, PS-sak 48/22 i 2022, med bakgrunn i en innledende utredning/forstudie av muligheten for etablering av fjellanlegg for parkering. Det ble ansett som nødvendig med et forprosjekt for kvalitetssikre materialet fra forstudien, og å få et godt nok beslutningsgrunnlag for det videre arbeidet.

Bystyret vedtok deretter i juni 2023, PS-sak 56/23, en tilleggsbevilgning til forprosjektet. Hovedhensikten var å sikre tilstrekkelig kvalitet på arbeidet og et best mulig politisk beslutningsgrunnlag. Ved å tilføre prosjektet nok midler til å gjøre gode undersøkelser i tidlig-fase reduseres risikoen for feilinvesteringer.

Vedtakene er gjengitt i kapittel 3. 5 Normative behov

Rammen for utredningen

Konseptvalgutredningen inngår i oppdrag for gjennomføring av Forprosjekt for parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering i Kristiansund. For å løse sammensatte behov og utfordringer er det anlagt en bred og helhetlig tilnærming, som ser behovet for parkering og potensiell byromsutvikling i sammenheng med pågående byutvikling, og øvrige samfunnsbehov relatert til demografi, kollektivtransport og folkehelse. Konseptvalgutredningen skal vurdere behovene i sammenheng, og utarbeide og vurdere ulike konseptalternativer som kan løse byens behov og krav i tråd med kommunens mål og ambisjoner. Konseptalternativene skal evalueres på grunnlag av etablerte krav og overordnede estimater på kostnad og klimapåvirkning. Rammen for konseptfasen er beskrevet i prosjektets styringsdokument. I etterkant av analysefasen ble det besluttet å utvide konseptfasens omfang for å sikre at grunnlaget som utarbeides er tilstrekkelig for å velge retning for neste fase.

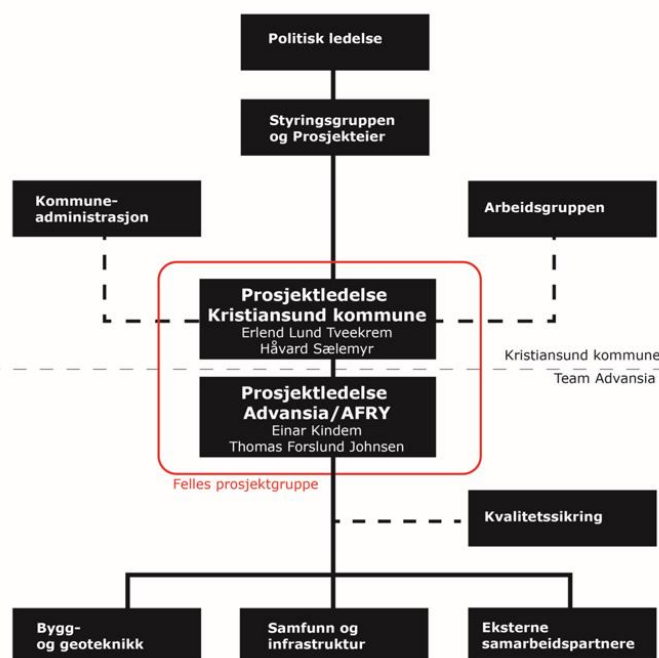


Figur 2: Prosjektets aktivitetsplan med sammenheng mellom faser, aktiviteter og leveranser.

I forbindelse med denne utredningen er det fremkommet signaler om at kommunens økonomi er anstrengt og at et parkeringsanlegg i kommunal regi trolig ikke kan realiseres før om noen år. Denne usikkerheten forsterker viktigheten av å ha et solid kunnskapsgrunnlag som forutsetning for konseptvalg, og riktig dimensjonering av et eventuelt anlegg, slik at investeringen ikke får negative virkninger på kommunens økonomi og øvrige tjenesteproduksjon. Betydelige investerings- og kapitalkostnader, og føringer om at anlegget skal betale seg selv, gir høye krav til belegg og/eller økte parkeringsavgifter for at prosjektet skal bli økonomisk bærekraftig.

Organisering og styring av utredningen

Konseptvalgutredningen følger prosjektorganisasjonen som er besluttet for forprosjektet og illustrert i figur 3 under.



Figur 3: Viser prosjektets organisasjonskart med sentrale grupper og forankringslinjer

Kortfattet beskrivelse av de viktigste rollene i prosjektorganisasjonen (rollene er beskrevet mer utdypende i prosjektets styringsdokument):

Styringsgruppen og prosjekteier

Styringsgruppen skal føre tilsyn med at forprosjektet er organisert på en hensiktsmessig måte og skal løpende vurdere, kommentere, og beslutte det som legges frem fra Prosjektgruppen. Statusrapport fra prosjektgruppen til styringsgruppen gjøres ved hver faseavslutning.

Arbeidsgruppen

Arbeidsgruppen består av ulike fagpersoner fra blant annet kommuneadministrasjonen, fylkeskommunen og Kristiansund parkering. Arbeidsgruppen er opprettet spesifikt for dette prosjektet og involveres løpende i prosjektet og bistår med informasjon og faglige vurderinger.

Felles prosjektgruppe

Felles prosjektgruppe utgjør den operative prosjektledelsen og består av 2 ressurser fra Kristiansund kommune og 2 ressurser fra Advansia. Prosjektgruppen ledes av Advansias prosjektleder og har helhetlig ansvar for å gjennomføre forprosjekt (inkludert KVU) i tråd med føringer og rammer angitt i prosjektets styringsdokument. Øvrige fagressurser som inngår i konsulentteamet (Bygg, Geo, Økonomi, Bærekraft) rapporterer til Advansias prosjektledelse.

2 PROBLEMBESKRIVELSE

2 Problembeskrivelse

2.1 Metode

Utgangspunkt for prosjektet er at Kristiansund kommune opplever at det finnes for få tilgjengelige parkeringsplasser tilknyttet sentrum. Dette medfører utfordringer for næringslivet lokalisert i sentrum, brukere av sentrum og beboere som bor i sentrum. Kontinuerlig «letetraffikk etter P-plass» er negativt miljømessig for byen, både når det gjelder å bruke sentrum, men ikke minst for miljøet. Bilan opptar mye plass i sentrum som heller bør utvikles som byrom med kvaliteter som legger til rette for en mer levende og attraktiv by.

Gjennom analysefasen ble problemstillingene kvalitetssikret og sett i sammenheng med andre utfordringer og muligheter som berører sentrumsutviklingen i Kristiansund. Kunnskap fra en rekke relevante planer, prosjekter og strategier er sammenstilt og supplert med ny informasjon innhentet gjennom intervjuer, egne undersøkelser, befaringer og møter/workshops med relevante aktører og interessenter. Analyserapporten gir en bred tematisk gjennomgang av problemstillingene som prosjektet skal berøre, inkludert sentrale tema som trafikkavvikling, grønn mobilitet, geologi, demografi og kulturminnevern, samt konsekvenser av den pågående byutviklingen i sentrum. Problembeskrivelsen i denne konseptvalgutredningen bygger på vurderingene som er sammenfattet i analyserapporten.

Kartlegging av parkeringssituasjonen er gjennomført i tråd med Transportøkonomisk institutts (TØI) beskrivelse av «grunnlag for utforming av parkeringsstrategi» (1493/2016), og bygger videre på denne tematikken. Kartleggingen av fremmedparkering i boligområdet, kombinert med analyser av Kristiansund Parkerings egne beleggsundersøkelser gir til sammen et tydelig bilde av dagens situasjon. Byplanfaglige analyser knyttet til mobilitet og byutvikling er gjennomført i tråd med prinsippene fra Plan- og bygningsetaten i Oslos veileder for stedsanalyser i plan- og byggesaker (2015).

2.2 Bakgrunn og historikk

Tabell 1: Kronologisk oversikt over sentrale prosjekter/dokumenter som omhandler parkeringssituasjonen i Kristiansund

Årstall	Prosjekt	Behov	Løsning
2000	Parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum (Grøner)	Kristiansund sentrum har ikke i dag et nevneverdig parkeringsproblem pga lavt belegg og mange tilgjengelige plasser sammenlignet med andre byer. Ønske om å frigjøre gateareal til andre formål.	Kort sikt: Redusere antall gratisplasser nær sentrum. Flere avgiftsbelagte plasser. Innføre boligsoneparkering i sentrumsnære boligområder. Lang sikt: Parkeringshus Storkaia 3 for inntil 300 biler. «Kan sannsynligvis bare oppnås ved en radikal begrensning på andre lett tilgjengelige parkeringsplasser».
2007	Parkeringspolitisk plan	Behov for nye biloppstillingsplasser ved full fremtidig utbygging av sentrumsområdet: Dvs et anslått underskudd på ca. 1600 parkeringsplasser i sentrum.	Parkeringsanlegg – fordeling på flere anlegg slik at gangavstander blir akseptable.
2017	Parkeringspolitisk plan (ikke vedtatt)	Ikke fastsatt («Det må ses på ønsket antall nye parkeringsplasser»).	Parkeringsanlegg i fjell eller parkeringskjeller under bakken (ikke ønskelig å båndlegge areal i sentrum med parkeringshus oppå bakken). Alternativt delvis nedsenket.
2021	Sentrumsplanen (planbeskrivelse)	Nye parkeringsanlegg i sentrum (ikke kvantifisert – usikkerhet knyttet til behov og utforming)	Parkeringsanlegg i fjell, parkeringskjeller eller parkeringshus. Parkeringsbestemmelser: Parkering opparbeidet ifm. utbygging bør som hovedprinsipp lokaliseres i kjeller/under terreng.

2021	Skisseprosjekt parkeringsanlegg i fjell (notat).	Ønsket kapasitet 1000 – 2000 plasser	6 haller (totalt 1500 m) og to tunneler (totalt 1000 m) inkl forbindelse
2019- 2022	Forstudie kalt «Forprosjekt Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering» (NB! Prosjektet er gitt tilskudd fra MRFK gjennom prosjektet «Byen som regional motor 2019» for å bidra til sentrumsutvikling). Sluttrapport 2019-0093.	Behov: 2 x 900 = 1800 plasser for å takle nå-situasjonen. Fremtidig trafikkvekst skal tas med andre transportmidler.	Fokus på sentrumsutvikling , spesielt i området mellom Kongens plass og Devoldholmen. Dagens situasjon håndteres med å bygge parkeringsanlegg i fjell (to separate parkeringshaller) og innføre boligsoneparkering. Grønn mobilitet: All vekst i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange (jf. nullvekstmål i Nasjonal transportplan, NTP).

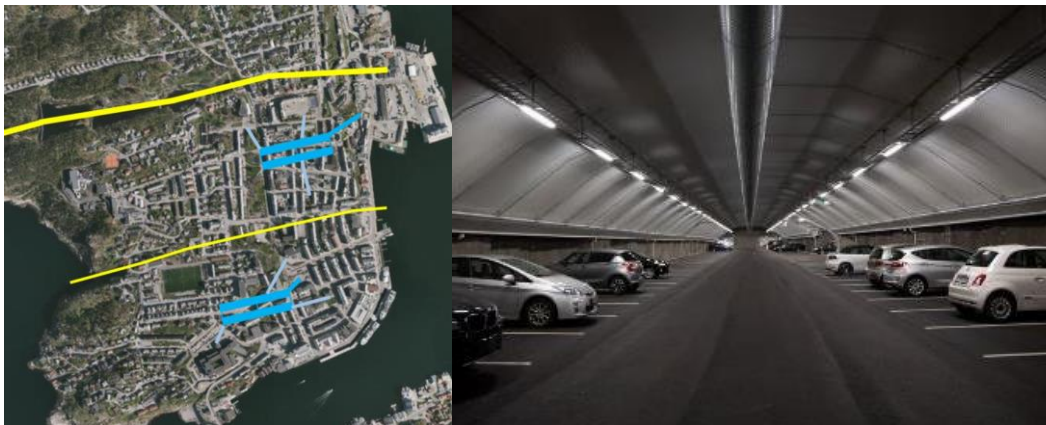
Tabell 1 ovenfor viser at det gjennom de siste 25 årene er gjennomført en rekke prosjekter som vurderer fremtidig parkeringsbehov og -løsninger for Kristiansund sentrum. Flere løsninger har vært vurdert, inkludert parkeringshus på Kirktomta, parkeringskjeller under Kongens plass og ulike alternativer for fjellanlegg. I flere av prosjektene har det vært pekt på for dårlig kunnskapsgrunnlag og at det er stor usikkerhet knyttet til behov og utforming av et eventuelt parkeringsanlegg.

I 2000 ble det utarbeidet en rapport som konkluderer med følgende: «Kristiansund sentrum har ikke i dag et nevneverdig parkeringsproblem pga. lavt belegg og mange tilgjengelige plasser sammenlignet med andre byer». Foreslått løsning på kort sikt for å frigjøre gateareal til andre formål var å redusere antall gratisplasser nær sentrum, etablere flere avgiftsbelagte plasser, og innføre boligsoneparkering i sentrumsnære boligområder. På lang sikt ble det pekt på muligheten for å etablere et parkeringshus på Storkaia 3 for inntil 300 biler. Men som det ble påpekt: «Kan sannsynligvis bare oppnås ved en radikal begrensing på andre lett tilgjengelige parkeringsplasser».

Sentrumsplanen fra 2021 åpner for ulike typer løsninger som parkeringsanlegg i fjell, parkeringskjeller eller parkeringshus, men påpeker samtidig at behovet ikke er kvantifisert, og at det er usikkerhet knyttet til behov og utforming.

Sluttrapport 2019-0093 «Forprosjekt parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering» ble vedtatt i Bystyret i 2022. Denne forstudien, som for øvrig fikk tilskudd av fylkeskommunen gjennom BRM (Byen som regional motor) satsingen, anbefaler to separate parkeringsanlegg i fjell med til sammen 1800 plasser, og innføring av boligsoneparkering, for å løse nåsituasjonen. Forstudien peker samtidig på at framtidig trafikkvekst skal tas med andre transportmidler, og har stort fokus på sentrumsutvikling. I forbindelse med dette arbeidet ble det også utarbeidet et notat i 2021 «Skisseprosjekt for parkeringsanlegg i fjell» som hadde hovedfokus på plassering og utforming basert på ønsket kapasitet på mellom 1000 og 2000 parkeringsplasser i fjell.

Prosjekt 20-34 «Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering» tar blant annet utgangspunkt i de to sistnevnte dokumentene.



Figur 4: Venstre: Foreslåtte lokasjoner for parkeringsanlegg i fjell for 1800 biler (Forprosjekt parkering i fjell og boligsoneparkering, 2022). Høyre: Innsiden av et parkeringsanlegg i fjell på Tyholmen i Arendal (Veidekke).

Ideen om innføring av boligsoneparkering (ordning som sikrer beboere tilgang på offentlige parkeringsplasser) i Kristiansund utløper fra «Parkeringsprosjekt i Kristiansund sentrum» fra 2000. Her beskrives boligsoneparkering som et middel for å sikre tilstrekkelig belegg og økonomi i et nytt parkeringsanlegg i fjell ved å fjerne muligheten for å parkere gratis i boligsonen. Det var også allerede da et uttrykt ønske om å frigjøre gateareal til andre formål.

I dette prosjektet vektlegges i ennå større grad andre hensyn som begrunnelse for innføring av boligsoneparkering: Behov knyttet til sentrumsutvikling, nye byromskvaliteter og hensyn til trivsel, trygghet og bokvalitet for beboere i sentrum.

Gjeldende parkeringspolitisk plan ble vedtatt i 2007. Denne planen skisserer et anslått behov for 1600 nye parkeringsplasser i sentrum «ved full fremtidig utbygging i sentrumsområdet». Det er ikke nærmere vurdert om dette behovet skal løses over eller under bakken, men det er antydning en fordeling på flere anlegg slik at gangavstander blir akseptable. Utkast til parkeringspolitisk plan fra 2017 (ikke vedtatt) sier ikke noe om kvantifisert behov for nye plasser, men skisserer en løsning med parkeringsanlegg i fjell eller parkeringskjeller under bakken. Det er «ikke ønskelig å båndlegge areal i sentrum med parkeringshus oppå bakken».

Kristiansund kommune har ingen fremtidsrettet og helhetlig parkeringsstrategi eller oppdatert parkeringspolitisk plan.

Utfordringer knyttet til at bilen tar for mye plass i sentrum på bekostning av byliv og menneskelig aktivitet har vært forsøkt adressert i en rekke planer og utredninger opp gjennom årene. Sentrumsplanen regulerer arealbruken i sentrum og beskriver en ambisjon om et mer levende og attraktivt bysentrum. Sentrale premissdokumenter som byromsstrategi og gatebruksplan (ikke vedtatt) beskriver konkrete behov og forslag knyttet til utvikling av byrom og prioritering av gatebruk i sentrum, inkludert behov for å omdisponere parkeringsareal. Selv om «Byromsstrategi og gatebruksplan» ikke inngår blant de vedtatte plandokumentene, skal den likevel legges til grunn for gjennomføring av planen og står beskrevet som «under utarbeidelse» i Sentrumsplanen.



Figur 5: Venstre: Vågekaia som foreslås utviklet som byrom og havnepromenade. Høyre: Kongens plass som har et stort potensiale som byrom i hjertet av Kristiansund.

2.3 Beskrivelse av nå-situasjonen

Kristiansund har over tid sett en reduksjon av aktivitet i sentrum. Først flyttet mye av nærings- og havnevirksomheten ut av sentrum. Deretter vokste Løkkemyra fram som handelssentrum på bekostning av handelen i sentrum. Beboerne i sentrum er i gjennomsnitt eldre enn i resten av kommunen. Sentrum domineres av asfalterte flater og bilen opptar mye plass i bybildet, både i form av trafikkareal og som parkeringsplass og byrommene er i liten grad tilrettelagt for opphold, trivsel og aktivitet. Arbeidspendlere og andre tilreisende til sentrum opplever utfordringer med å finne parkering, mens beboere i sentrum opplever at parkeringsplassene i boligområdene opptas av andre enn de som bor der.

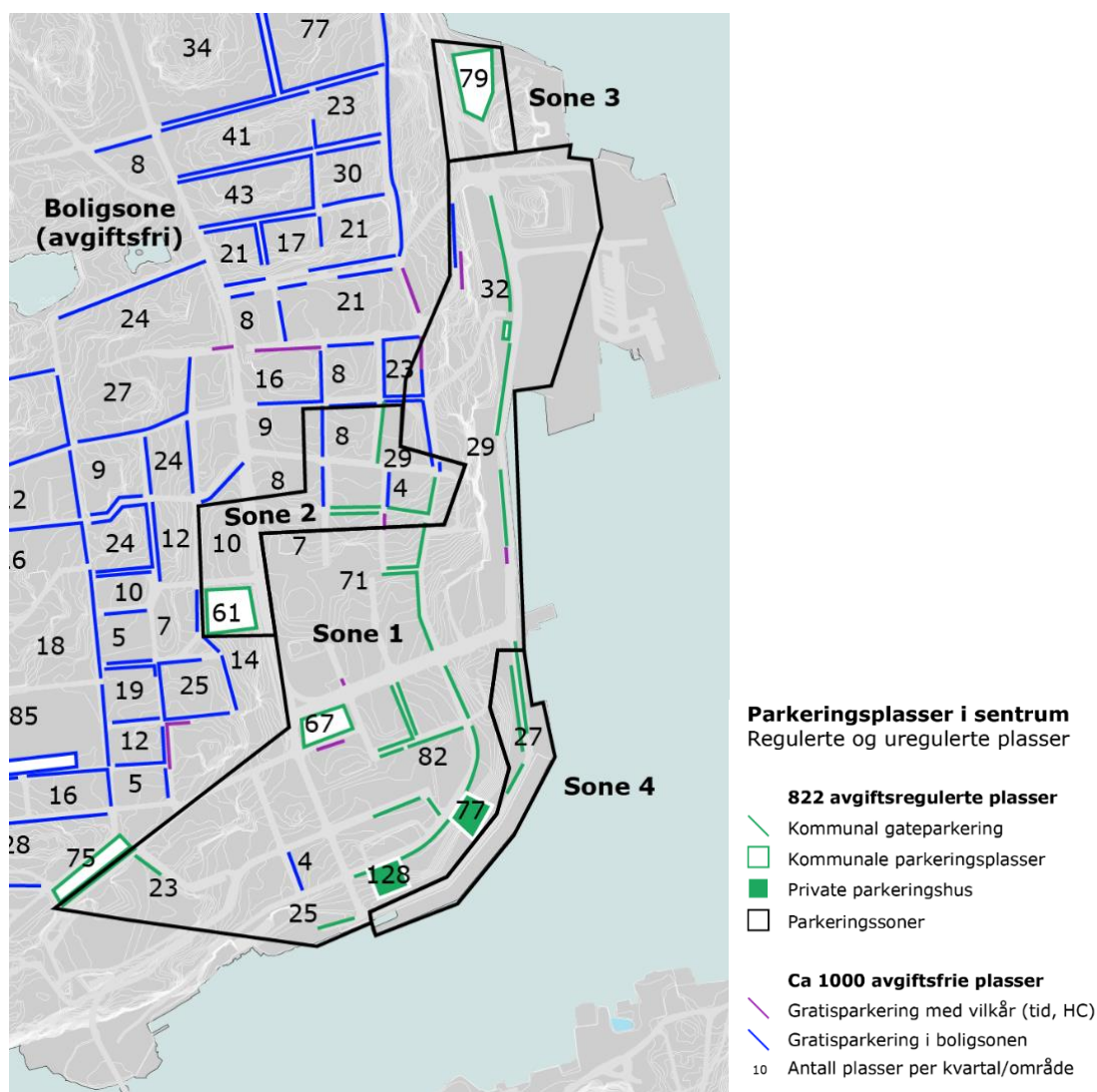


Figur 6: Venstre: Campus på Devoldholmen med sørvendt torg langs Vågekaia. Høyre: Kulturhuset Normoria med Kongens plass i forgrunnen.

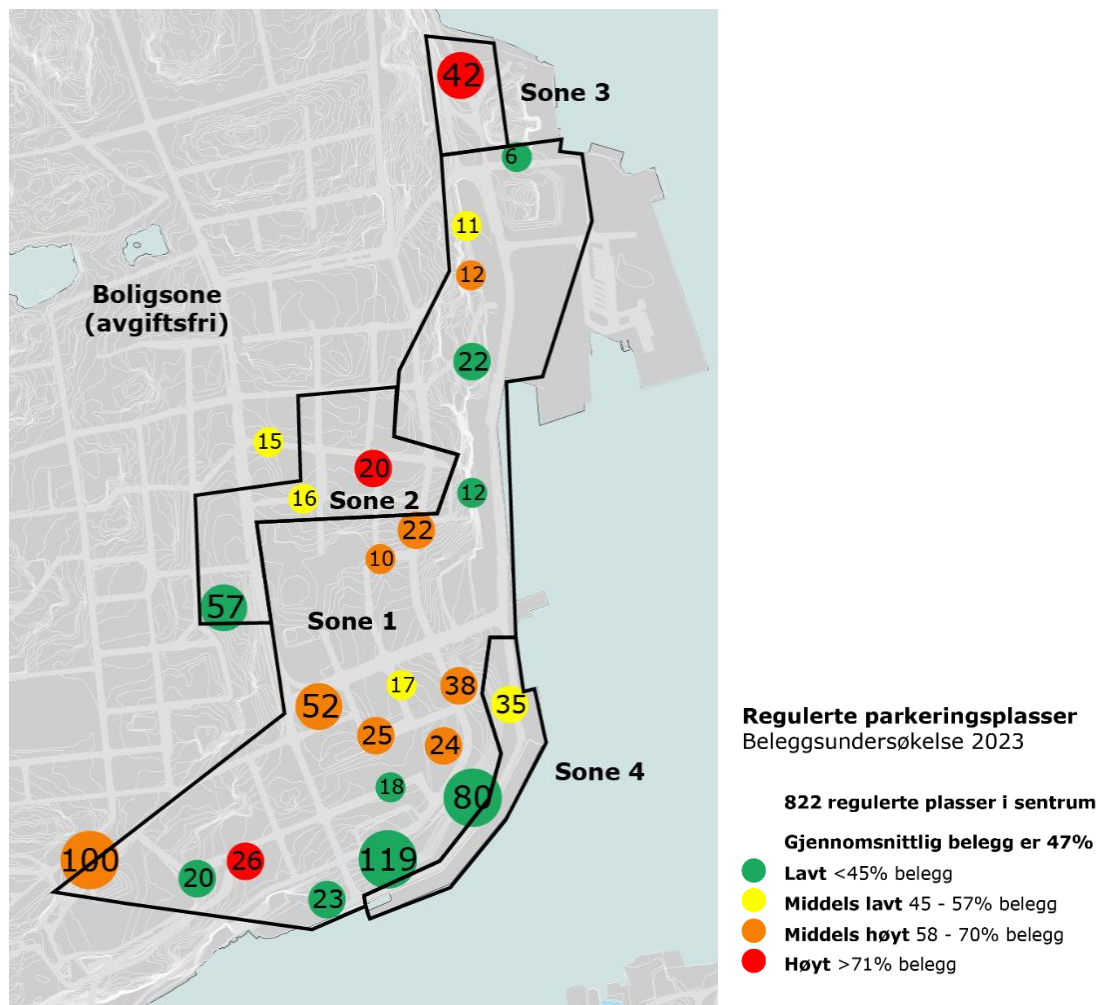
Med ny campus på Devoldholmen og kulturhuset Normoria ved Kongens plass oppstår en ny dynamikk og økt aktivitet i sentrum, men også forventning om trafikkvekst og økt press på eksisterende infrastruktur og parkeringskapasitet. Punktene under beskriver de mest sentrale utfordringene som er identifisert gjennom analysearbeidet:

Kristiansund sentrum har god tilgang på korttidsparkering

Våre analyser av parkeringsbelegg (ref. kap 6 i Analyserapport) viser at det «alltid» er mulig å finne ledig parkering i Kristiansund sentrum. Offentlig regulerte parkeringsplasser i sentrum har et samlet gjennomsnittlig belegg på 47 % gjennom dagen. I travleste time i døgnet (kl. 13- 14) er 65% av plassene belagt. Undersøkelsen viser videre svært god tilgjengelighet på korttidsparkering (64% belegg i travleste time) og parkering i private parkeringshus (36% belegg i travleste time). Undersøkelser viser at parkeringshusene oppleves som lite attraktive, med trange parkeringsforhold, høyere priser og andre digitale løsninger enn det offentlige parkeringstilbudet.



Figur 7: Kart fra Analyserapporten som viser alle eksisterende parkeringsplasser i sentrum som er offentlig tilgjengelig. Disse inkluderer private parkeringshus, kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser og parkeringsplasser i boligsonen.



Figur 8: Kart fra analyserapporten som viser alle regulerte (avgiftsbelagte) parkeringsplasser i Kristiansund. Tallene på kartet sier hvor mange parkeringsplasser. Fargene angir grader av gjennomsnittsbelegg per plass.

Behov for langtidsparkering løses delvis i boligsonen

Tilgangen på parkering oppleves som utfordrende for tilreisende (arbeidspendlere, brukere av handel, kultur og tjenester i sentrum m. fl.) til sentrum med parkeringsbehov utover 5 timer. Analyser av beleggsundersøkelser fra Analyserapporten viser imidlertid at sentrum har tilstrekkelig med parkering i dagens situasjon, men at tilbudet ikke blir godt nok utnyttet. Det er mye ledig kapasitet på kommunens egen langtidsparkeringsplass på Kirktomta, mens tilbudet på Gassverktomta nærmer seg kapasitetsgrensen. Det er også mye ledig kapasitet i de private parkeringshusene langs Storkaia. Vi vurderer at årsaken kan være manglende sanntidsinformasjon om hvor det er ledig plass, mangel på koordinert regulering av private og offentlige parkeringstilbud, og at tilbudet i parkeringshusene oppleves som dyrt og dårlig tilrettelagt.

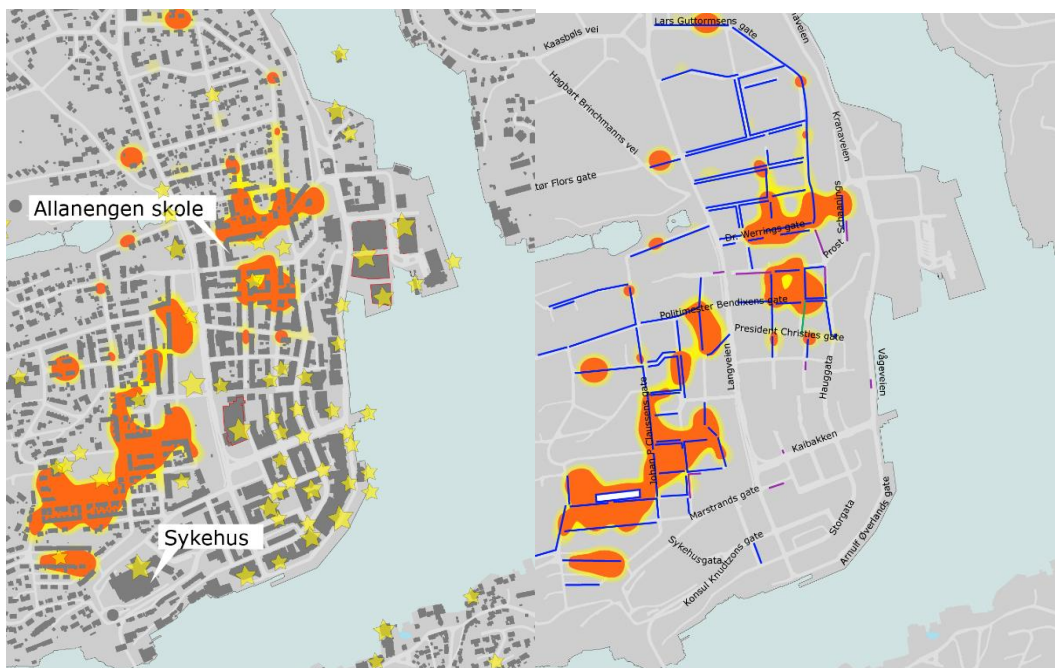
Fremmedparkering i boligsonen skaper utfordringer i enkelte områder

Beboere i boligsonen opplever utfordringer med å finne parkering i nærheten av egen bolig siden mange av plassene er opptatt av andre enn de som bor der (fremmedparkering). Letetraffikk gir negative virkninger for bokvalitet og folkehelse. Feilparkerte biler gir redusert fremkommelighet for utrykningskjøretøy og myke trafikanter og utfordringer knyttet til vinterdrift (brøyting/strøing). Utfordringene med feilparkerte biler er størst rundt President Christies gate og i områdene vest for byparken ved sykehuset.



Figur 9: Trange gater med parkerte biler gir dårlig fremkommelighet

Sett under ett er kapasiteten i boligsonen svært god med ca. 1000 parkeringsplasser som på travleste tidspunkt gjennom døgnet benyttes av ca. 500 parkerte biler. Undersøkelsene viser imidlertid at enkelte områder i sentrum har reelle og betydelige utfordringer med fremmedparkerte biler. Dette gjelder området nærmest sykehuset i Vestre bydel og gatene rundt Allanengen skole i Øvre bydel, ref. kartet nedenfor



Figur 10: Høyre: Kartet viser konsentrasjon av fremmedparkerte biler i boligsonen i forhold til viktige målpunkt i sentrum. Venstre: Viser parkeringskonsentrasjon av fremmedparkerte biler og gater i boligsonen med gratis gateparkering

Sentrum trenger tilrettelegging av byrom, forbindelser og blågrønne kvaliteter

Kristiansund sentrum er i dag sterkt preget av asfalterte flater, mye trafikkareal og mange mindre parkeringsplasser. Det er mangel på trær, vegetasjon og blågrønne elementer som bidrar til trivsel, bokvalitet og folkehelse. Byrommene i sentrum oppleves som solitære steder med dårlig forbindelse seg imellom noe som gjør det mindre attraktivt å bevege seg til fots gjennom byen. Parker, plasser og torg i sentrum er i liten grad tilrettelagt for byliv, rekreasjon og opphold. Byrommene har en generell mangel på sittemuligheter, vegetasjon og elementer som skaper aktivitet og oppholdskvalitet. Sentrale byrom som Kaibakken og Vågekaia mellom Rådhusplassen og Campus har stort potensial som samlende byrom for Kristiansund, men er i dag svært preget av biler og trafikk.



Figur 11: Kart fra Analyserapporten over de mest sentrale byrommene og gangforbindelsene som bør ivretas og utvikles i Kristiansund sentrum

Kristiansund mangler en prioritert retning for byutviklingen i sentrum

Sentrumsplanen som styrer byutviklingen i sentrum, mangler en langsiktig utviklingsstrategi og tiltak for å styre byutviklingen i tråd med kommunens vedtatte satsingsområder og ambisjoner. Med Campus og Normoria utvides sentrum i to retninger og det er behov for tiltak for å knytte nye utviklingsområder sammen med eksisterende bykvaliteter i sentrum. I forbindelse med planarbeidet ble det utviklet forslag til byromsstrategi og gatebruksplan, som prioriterer utviklingen av byrom, gater og gangforbindelser i sentrum. Disse premissdokumentene inngår ikke i den vedtatte Sentrumsplanen, men skal likevel være retningsgivende for byutviklingen. Det er en utfordring for prosjektet at sentrale premisser for byutviklingen ikke er politisk vedtatt, står oppført som «under utarbeidelse», og samtidig skal legges til grunn for gjennomføring av Sentrumsplanen. Dokumentet Byromsstrategi + gatebruksplan bør revideres og vedtas politisk, slik at det blir et operativt planleggingsverktøy for byutviklingen i Kristiansund.

Forventet trafikkvekst vil skape mer kø på innfartsårene til sentrum

I dag er det kødannelser på veiene inn og ut av sentrum, spesielt i ettermiddagsrushet. Med forventet trafikkvekst som følge av Campus og andre utviklingsprosjekter er det sannsynlig med økte kødannelser i årene som kommer.

Svakt kollektivtilbud som er dårlig tilpasset til innbyggernes reisebehov

Manglende helhet og samordning av buss- båt-, og sykkeltilbudet i Kristiansund har gitt privatbilen et konkurransefortrinn på bekostning av grønn mobilitet. Tilbudet er lite tilrettelagt for overgang mellom transportformer med mulighet for trygg parkering for bil og sykkel. Innbyggerne i Kristiansund beskriver busstilbudet som svakt, dyrt og lite pålitelig. Mange viktige boligområder har kun 1-2 avganger i timen og er avhengig av bussbytte for å komme til sentrum. Forskning viser at behov for overgang mellom kollektivmidler gjør at færre velger å benytte tilbudet. Sundbåten er populær blant innbyggerne, men begrensede avgangstider, hyppige forsinkelser og mangel på parkering ved anløp gjør båttilbudet mindre relevant for arbeidspendlere.



Figur 12: Kart fra Analyserapporten som viser Kristiansunds lokalbussforbindelser. Mange avganger langs RV 70, men store boligkonsentrasjoner på Dahle, Innlandet og Karihola m. fl mangler et godt kollektivtilbud.

Lav andel syklister og lite tilrettelegging

Sykkeltilbudet i Kristiansund er dårlig utviklet og det oppleves for mange som farlig å sykle i sentrum. Byen har lav andel som bruker sykkel i hverdagen, få tilrettelagte sykkelveier og en lite utviklet kultur for sykling. Hovedsykkelplanen fra 2014 beskriver et omfattende sykkelveinett, men lite har blitt realisert. Alle sykkelrutene inn mot sentrum deler veiareal med enten fotgjenger eller veitrafikk. Det er særlig behov for å utvikle en trygg sykkelforbindelse fra sentrum i retning Viadukten.



Figur 13: Kart fra Analyserapporten som viser planlagte sykkelveier jfr. Hovedplan for sykkel fra 2014. Ingen av forbindelsene inn mot sentrum er ferdig opparbeidet.

2.4 Problemanalyse

Sentrum står overfor en kraftig økning i aktivitet i sentrum som følge av etablering av større utviklingsprosjekter som kulturhuset Normoria, ny Campus på Devoldholmen og utvikling av sykehuset. Punktene i dette kapittelet beskriver konsekvenser av dagens situasjon og vurderer hvordan forventet utvikling vil kunne innvirke på de viktigste problemstillingene som ligger til grunn for prosjektet.

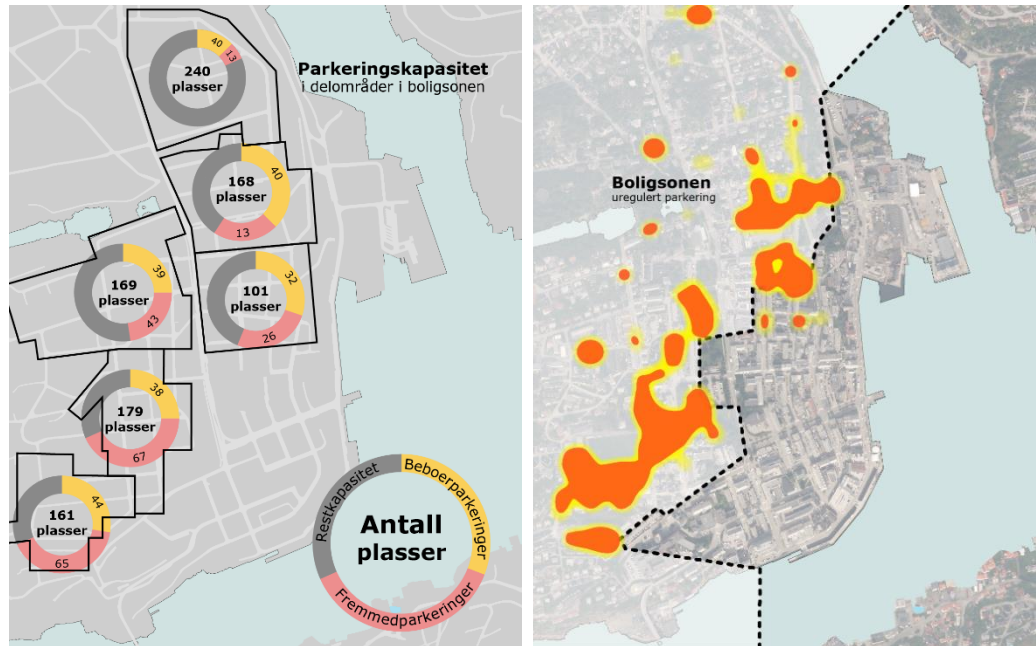
Tilreisende til sentrum opplever parkeringstilbudet som dårligere enn det faktisk er

Innbyggerne i Kristiansund kommune uttrykker misnøye med parkeringssituasjonen i sentrum. I innbyggerundersøkelsen fremheves elementer som at det er vanskelig å finne plass, høye avgifter og mangel på informasjon og tilrettelegging. Beleggsundersøkelser viser at Kristiansund sentrum har tilstrekkelig parkeringskapasitet med dagens bruk og regulering, både hva gjelder korttid- og langtidsparkering, også når man studerer behovet på delområdenivå (Devoldholmen vs. Kongens plass). På travleste tidspunkt i døgnet (kl. 13-14) er det i dag en restkapasitet på 141 parkeringsplasser. På ettermiddag og kveld øker restkapasiteten til 341 plasser. Analyserapporten gir nærmere beskrivelser av gjennomført innbyggerundersøkelse og analyser av beleggsundersøkelser.

At parkeringstilbudet for tilreisende til sentrum oppleves som dårligere enn hva som er faktisk situasjon, kan forklares med manglende sanntidsinfo om tilgjengelige plasser, lite samsvar i vilkår mellom offentlige og private parkeringstilbud, små og spredte parkeringsplasser og en bilkultur hvor man helst vil «kjøre helt frem til inngangsdøra». Pågående planer og prosjekter i sentrum vil medføre økt behov for parkering, men det fremstår usikkert hvorvidt behovet blir ivarettatt gjennom nye parkeringsanlegg tilknyttet prosjektene. Størst usikkerhet er knyttet til parkeringshuset som er planlagt i tilknytning til kollektivterminalen på Devoldholmen (potensiell nettoøkning på 274 parkeringsplasser) og planlagt parkeringshus ved sykehuset (potensiell nettoøkning på 50 parkeringsplasser). Dersom disse parkeringsanleggene blir etablert vil store deler av fremtidig parkeringsbehov i Kristiansund sentrum være dekket.

Parkerings situasjonen i boligsonen skaper utfordringer for beboere i sentrum

Beboere i boligsonen opplever problemer med å finne parkering nær egen bolig siden mange av plassene benyttes av pendlere og andre tilreisende til sentrum («fremmedparkering»). Dette skaper letetraffikk og andre utfordringer knyttet til støy, forurensing, trafiksikkerhet og redusert bokvalitet i sentrum. Feilparkerte biler bidrar også til dårlig fremkommelighet for utrykningskjøretøy og utfordringer for vinterdrift (brøyting etc.) i trange bygater. Utfordringer med fremmedparkering i boligsonen skyldes i hovedsak at all parkering i boligsonen er gratis og uregulert, og at enkelte boligområder i Kristiansund ligger tett inntil viktige sentrumsfunksjoner som sykehus, skole og handelstilbud.



Figur 14: Venstre: kartlagt fremmedparkering per delområde. Rosa sektor viser antall og andel av tilreisende biler. Høyre: Konsentrasjoner av fremmedparkering i boligsonen illustrert i «heatmap».

Kartlegging av 1000 parkeringsplasser i boligsonen viser at ca. 250 av plassene benyttes av beboere på dagtid (ca. 450 på kveldstid), mens ca. 250 av plassene brukes av arbeidspendlere og andre tilreisende til sentrum. Sett under ett vurderes derfor parkeringssituasjonen i boligsonen som tilfredsstillende. Kartleggingen viser imidlertid at utfordringen er reell i enkelte deler av sentrum, hvor en stor andel fremmedparkering gir redusert tilgjengelighet og miljøulemper for beboere. Dette gjelder særlig i gatene omkring Allanengen skole i Øvre bydel og ved Sykehuset i Vestre bydel. Det ansees derfor som nødvendig å gjøre tiltak for å forbedre trafikk- og parkeringssituasjonen gjennom regulering av tilbudet. Tiltakene må hensynta at de etablerte parkeringsplassene i boligsonen fyller et viktig behov i dag, både for pendlere på daglig basis og som buffer i forbindelse med arrangementer i sentrum. Det er også viktig at boligsonen som etableres er stor nok for å unngå at parkeringsutfordringene bare forskyves lenger ut i boligsonen.

Utfordringer med kø og trafikkavvikling forventes å øke

Kristiansund har i dag noe utfordring med trafikkavvikling og kødannelser på innfartsveiene, særlig i rushtrafikken på ettermiddag. Dette skyldes at all trafikk mot sentrum må passere gjennom blant annet Viadukten og Melkvika-krysset som fungerer som flaskehals i veisystemet. Med forventet trafikkvekst på 30-40% som følge av Campus og andre pågående prosjekter i sentrum er det grunn til å anta at problemer med kø og trafikkavvikling vil øke i årene som kommer. Trafikkanalyser fra Campusprosjektet (2023) viser at kapasiteten i gatenettet i sentrum er tilstrekkelig til å ta imot forventet trafikkvekst, men at gater i området omkring Viadukten vil bli overbelastet. Forventning om stor trafikkvekst mot sentrum strider mot nullvekstmålet og det er viktig at nye parkeringsløsninger ikke forsterker trafikkutfordringene.

TØIs rapport *Parkering - virkemidler og effekter*, viser at enkel tilgang på parkering er en av de største faktorene som avgjør om noen velger å bruke bil eller kollektivtilbud i hverdagen. Forbedring av parkeringstilbudet i sentrum vil trolig føre til at flere velger bil som transportmiddel i hverdagen og generere ytterligere trafikkvekst og kødannelser.



Figur 15: Illustrasjon fra trafikksimulering i forbindelse med campusprosjektet viser at forventet trafikkvekst i sentrumsgatene er innenfor kapasitetsgrensene, men at veisystemet omkring Viadukten og videre mot Løkkemyra vil overbelastes.

Byrommene mangler tilrettelegging og tilpasning til menneskelig aktivitet

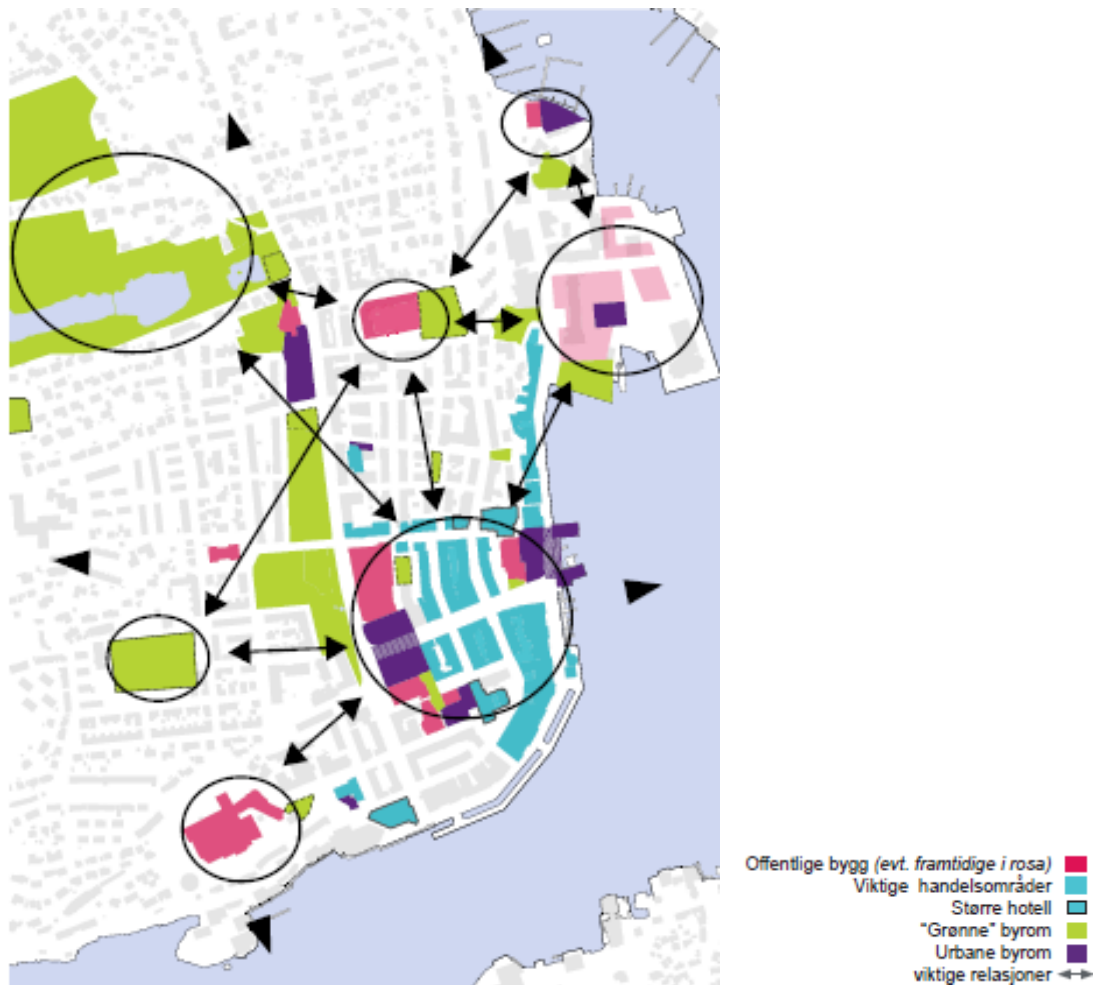
Kristiansund sentrum har flere grønne og urbane byrom som er godt plassert i forhold til viktige funksjoner i byen, men mangler imidlertid tilrettelegging som bidrar til byliv, aktivitet og oppholdskvaliteter. Byrommene oppleves som solitære steder med dårlige forbindelser seg imellom. Dette gjør det mindre attraktivt å bevege seg til fots gjennom sentrum. Sentrum som helhet domineres av asfalterte flater. Sentrale byrom som Kongens plass, Kirketomta, Kaibakken og Vågekaia (Vågeveien/Fosnagata) domineres i dag av bilbruk, men har stort potensial til å utvikles som samlende byrom for Kristiansund. Også boligområdene i sentrum preges av asfalterte flater, letetraffic og parkerte biler som opptar mye plass og skaper støy, forurensing og reduserte bokvaliteter i sentrum. Det er behov for å redusere antall parkeringsplasser for å utvikle byrom, møteplasser, gatetun og grønne kvaliteter i sentrum, inkludert boligområdene.



Figur 16: Bilder fra Gassverktomta og Skolegata som illustrerer omfanget av asfalterte flater i Kristiansund

Mangel på gode gangforbindelser som kobler nye målpunkt med resten av sentrum

Med relativt små kvartaler ligger forholdene godt til rette for å bevege seg til fots langs fortau gjennom sentrum i Kristiansund, men høydeforskjellen mellom kaikanten og resten av sentrum gjør at sjøen oppleves framkoblet fra bykjernen. Utvikling av ny Campus på Devoldholmen og kulturhuset Normoria ved Kongens plass vil endre bevegelseslinjene i Kristiansund sentrum. Kraftig økning i menneskelig aktivitet langs akse mellom Normoria og Devoldholmen gir et forsterket behov for gode forbindelser mot resten av byen.



Figur 17: Illustrasjon fra utkast til byroms- og gatebruksstrategi (ikke vedtatt) som viser hvordan byrom og viktige målpunkt kan knyttes sammen til et nettverk av byrom og gangforbindelser

Infrastruktur for sykkel er dårlig tilrettelagt

At Kristiansund har en lav andel som benytter sykkel som transportmiddel 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 det oppleves farlig å sykle i sentrumsområdet siden man ofte må dele veien med biler og andre kjøretøy. For at sykkel skal bli et attraktivt transportvalg i hverdagen er det behov for at traseene som er identifisert i hovedsykkelplanen fra 2014 faktisk blir etablert. Sykkelforbindelsen langs Vågen er særlig viktig som forbindelse mellom sentrum og viktige boområder i Kristiansund.

For å oppnå mål om at flere skal velge sykkel som transportmiddel i hverdagen er det behov for å utarbeide en overordnet sykkelstrategi og revidering av gjeldende sykkelplan fra 2014. Analyserapporten gir nærmere beskrivelser av utfordringer og behov knyttet til etablering av infrastruktur for sykkel

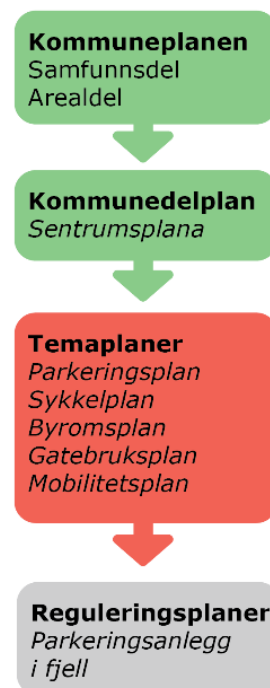


Figur 18: Bilde viser den viktigste sykkelforbindelsen inn mot sentrum langs Vågen, hvor syklistene deler kai med fotgjengere og aktiviteten fra Mellomværftet og småbåthavn.

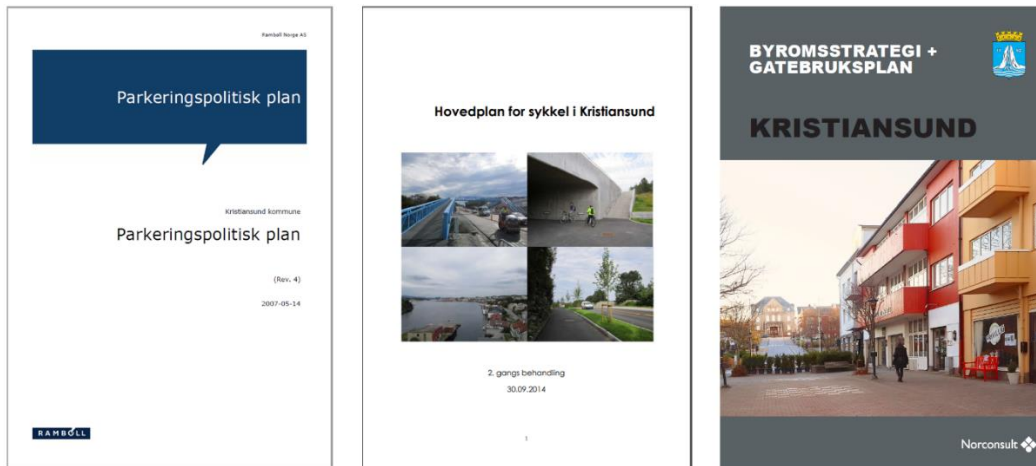
Manglende føringer fra overordnede planer

Sentrumsplanen er den overordnede planen som bestemmer arealbruken i Kristiansund sentrum. Planen svekkes av mangelfulle retningslinjer fra underliggende temaplaner som skulle bidratt til å realisere Sentrumsplanens ambisjoner. Dette skaper usikkerhet og utfordringer når det kommer til prosjektgjennomføring i sentrum og bidrar til mangler i grunnlaget som prosjektet bygger på. Følgende planer ansees som mangelfulle med stort behov for revisjon:

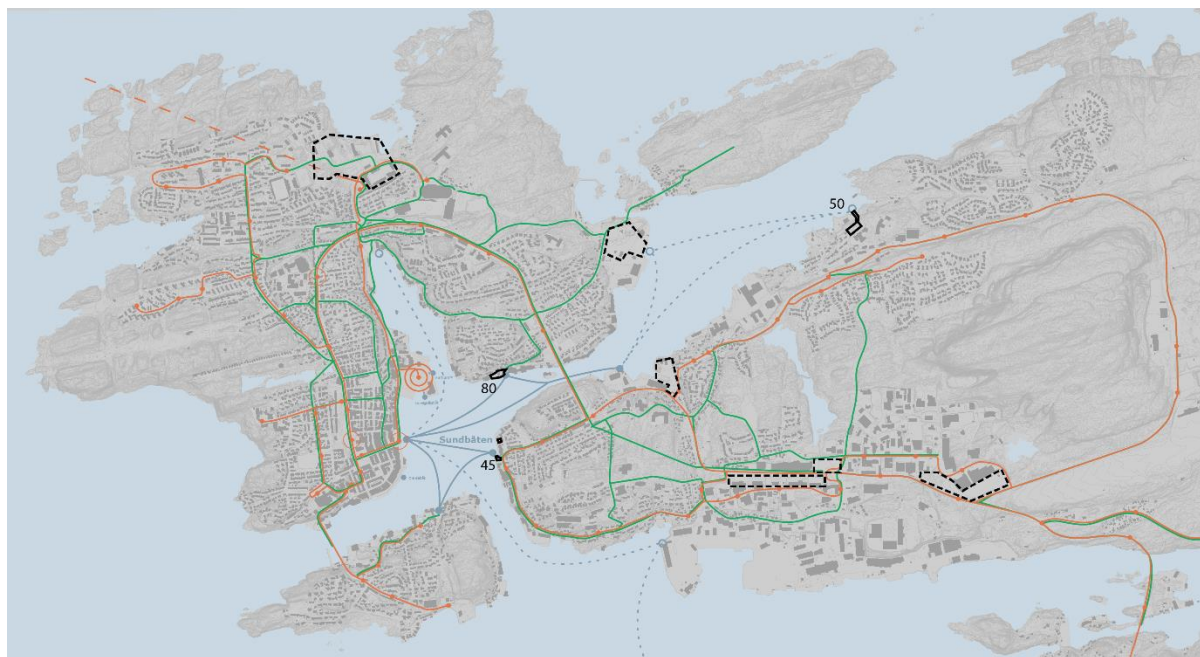
- **Byromsstrategi og gatebruksplan** som ble utarbeidet til Sentrumsplanen (2021) ble ikke vedtatt, står oppført som «under utarbeidelse», og skal også legges til grunn for byutvikling. Det fremstår svært utydelig hvilke føringer som ligger til grunn.
- **Parkeringspolitisk plan** fra 2007 ligger til grunn for dagens parkeringspolitikk og bygger på utdaterte beskrivelser av parkeringssituasjon, behov og løsninger. Det ble utarbeidet utkast til en modernisert parkeringspolitisk plan i 2017. Denne ble ikke vedtatt, men ligger også delvis til grunn for praktiseringen av dagens parkeringspolitikk.



- **Hovedplan sykkel** (2014) er utdatert og mangler prioriteringer knyttet til viktige sykkelforbindelser i sentrum, hvor lite har blitt opparbeidet på 10 år. Det er også et stort behov for å utarbeide en **helhetlig og moderne mobilitetsplan** som fremmer grønn mobilitet (buss, båt, sykkel, gange) og ser alle former for persontransport i sammenheng.



Figur 19: Manglende og utdaterte temaplaner til kommuneplanens samfunnsdel



Figur 20 Analysekart som viser infrastruktur for grønn mobilitet (buss, båt og sykkel) og mulige lokasjoner for etablering av innfartsparkering. En helhetlig mobilitetsplan vil kunne se disse behovene i sammenheng for å utvikle et fremtidsrettet og sømløst mobilitetssystem for Kristiansund.

Grønn mobilitet

- Sykkelforbindelser
- Bussforbindelser
- Båtforbindelser
- - - Planlagt båtforbindelse
- ⊙ Kollektivknutepunkt
- ⊙ Bussholdeplass og omstigning
- Anløp båt

3

BEHOVSBESKRIVELSE

3 Behovsbeskrivelse

3.1 Metode

Behovene som er beskrevet i denne utredningen bygger på en rekke intervjuer, befaringer, analyser og andre aktiviteter som ble utført gjennom analysefasen og beskrevet i analyserapporten. Rapporten beskriver sammensatte behov knyttet til utvikling av byrom og parkeringstilbudet med motsetninger mellom ulike interesser og brukergrupper. For å sikre god involvering og en balansert behovsforståelse ble analysearbeidet gjennomført med en bred faglig tilnærming, og en rekke aktiviteter rettet mot ulike interesser og brukergrupper.

Aktivitetene i analysefasen omfattet blant annet:

- Intervjuer og workshops med aktører fra kultur- og næringsliv, kollektivprodusenter og kommune- og fylkesforvaltning
- Analyser og kvalitetssikring av vurderinger knyttet til trafikk og parkering fra pågående byutviklingsprosjekter og andre vedtatte planer og strategier
- Analyser av fremtidig parkeringsbehov og trafikale konsekvenser som følge av økt aktivitet med tilhørende økt parkeringskapasitet i sentrum
- Digital innbyggerundersøkelse om parkeringstilbudet i sentrum
- Workshop med Plan og byggesak for å vurdere og konkretisere behov for utvikling av byrom og forbindelser (med tilhørende reduksjon i parkeringskapasitet)
- Undersøkelser av parkeringsbelegg i sentrum og kartlegging av boligsonen
- Faglige vurderinger knyttet til en rekke tema som byutvikling, trafikk, parkering, grønn mobilitet, demografi, kulturminnevern og geologi
- Befaringer og møter med sentrale aktører i Kristiansund
- Innhenting av informasjon, erfaringer og referanseprosjekter fra andre kommuner
- Sammenstilling av mål og behov fra relevante offentlige planer og retningslinjer

I arbeidet med denne utredningen er behovene fra analyserapporten ettergått, kvalitetssikret og supplert med nye vurderinger basert på oppdatert kunnskap om pågående prosjekter og prosesser i Kristiansund.



Figur 21: Ulike mennesker har ulike behov som må ivaretas

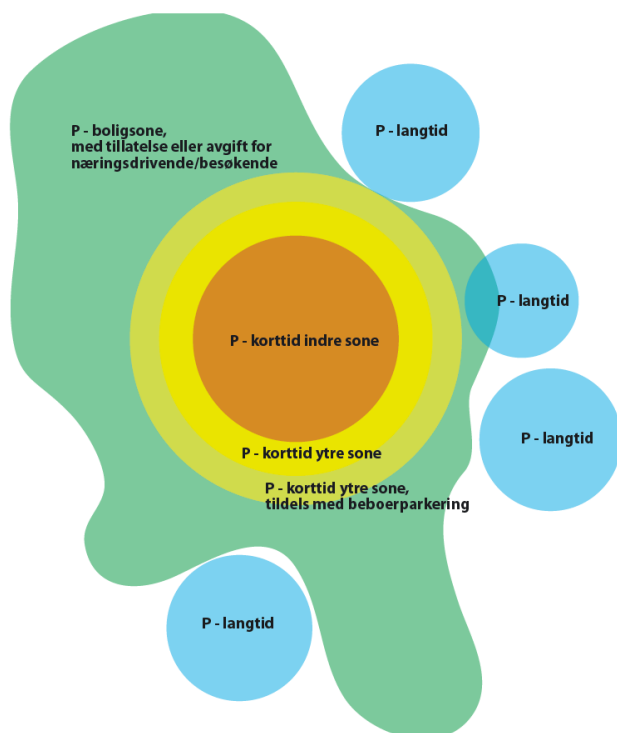
3.2 Dagens situasjon

Behovene som beskrives i dette kapittelet tar utgangspunkt i de konkrete behovene som prosjektet skal løse: Behov for parkeringsplasser for ulike brukergrupper i sentrum og boligzone, samt behov knyttet til utvikling av bymiljø, byrom og forbindelser for syklister og fotgjengere.

Analyserapporten gir en helhetlig og tematisk gjennomgang av prosjektets kontekst og berørte problemstillinger. Behov og utfordringer knyttet til tema som trafikk, parkering, kollektivtilbud, sykkel, byrom, geologi, demografi og kulturminnevern vurderes opp mot behov for parkeringsløsninger og byromsutvikling. Analysene tar utgangspunkt i bysentrum på Kirklandet, mens analyser av overordnede tema knyttet til mobilitet, demografi og reisemønster også omfatter øvrige deler av kommunen.

Prosjektet skal imøtekomme behov som delvis motvirker hverandre, med ulike interesser og ønsker fra ulike brukergrupper. I boligområder konkurrerer beboere og arbeidspendlere om de samme plassene. I sentrum står ulike behov i kontrast til hverandre: Parkeringsbehov for pendlere og næringsliv mot barn og unge samt brukere av kultur- og serveringstilbud, som har behov for attraktive byrom for rekreasjon, opphold og aktivitet. Økt tilgjengelighet av parkering resulterer i en økning av trafikken, med påfølgende negative effekter som støy, forurensning og farlige trafikksituasjoner. Dette går på tvers av kommunale målsettinger om forbedret bokvalitet i sentrum, nullvekst i biltrafikk og prioritering av sykkel og kollektivtransport.

For at prosjektet skal oppnå sine ambisjoner er det derfor behov for en balansert utvikling og prioritering mellom ulike behov, mål og brukergrupper. Mangel på tydelige planføringer fra overordnede strategier og (tema)planer gjør det krevende å prioritere mellom ulike interesser og brukergrupper.



Figur 22: Konseptillustrasjon for et fremtidsrettet parkeringssystem med prioritering av brukergrupper. Sentrumskjernen forbeholdes korttidsparkering med en omkringliggende boligzone. Langtidsparkering plasseres som satellitter langs innfartsveiene.

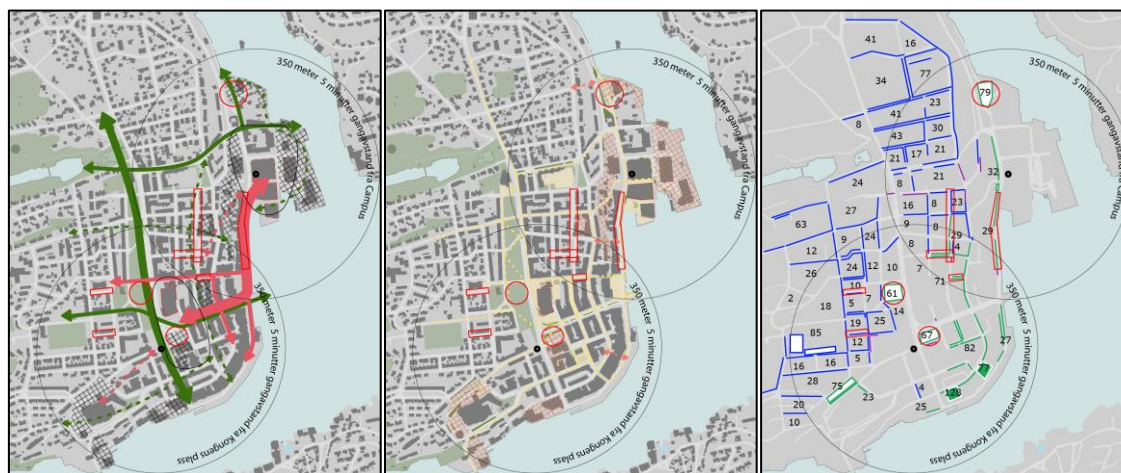
Behov for en fremtidsrettet parkeringspolitikk er beskrevet i kapittel 6.1 og 6.2 i analyserapporten. På overordnet nivå er det behov for å tilpasse og modernisere kommunens parkeringspolitikk til dagens behov og utviklingstrekk. Gjeldende parkeringspolitisk plan fra 2007 er utdatert og hensyntar hverken

de nye retningslinjene i gjeldende parkeringsforskrift eller økte ambisjoner om miljøvennlig transport og fokus på grønn mobilitet. Blant elementene som kan inngå i en fremtidsrettet parkeringspolitikk er:

- Helhetlig tilnærming som ser parkeringsbehovet i sammenheng med andre mål for samfunnsutviklingen, herunder økonomi, folkehelse, trivsel, og bykvalitet
- Økt fokus på klima og miljø og insentiver for å skifte til miljøvennlige transportmidler
- Teknologiske løsninger som bidrar til mer målrettet trafikk og redusert letetraffic
- Bykvaliteter prioriteres over parkering når knappe sentrumsarealer skal utvikles/prioriteres
- Parkeringsavgifter som reflekterer faktisk kostnad til drift og vedlikehold
- Parkeringsløsninger som bygger på reelle behov og ikke ønsker
- Parkeringspolitikk som styringsverktøy for å effektivisere parkeringstilbudet og styre trafikk

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 2: Parkeringspolitikk



Figur 23: Venstre: Kart over prioriterte grønt-forbindelser og prioriterte byrom. Midten: Kart over mulige byromstiltak. Høyre: Kart over regulert og uregulert parkeringstilbud i sentrum.

3.3 Aktør- og interessentbaserte behov

Med et bredt spekter av behov og til dels motstridende interesser er det avgjørende å identifisere og forstå de ulike aktørenes roller og behov. Aktørene representerer de direkte deltakerne i prosjektet, mens interessentene inkluderer en bredere gruppe mennesker eller organisasjoner som kan påvirkes eller påvirke prosjektets resultat. En grundig kartlegging av disse aktørene og interessentenes behov, interesser og forventninger gir et solid fundament for effektiv kommunikasjon og samarbeid gjennom hele prosjektets levetid. Tabellen nedenfor gir en oversikt over de viktigste aktørene og interessentene i dette prosjektet, samt deres respektive roller og behov.

Tabell 3: Aktører og interesser

Aktør- og interessentgruppe	Relasjon til utredningen	Uttrykte behov	Grad av påvirkning
Politikere/bystyre Kristiansund kommune	Premissgiver: Beslutningstaker vedrørende konseptvalg og videre prosjektgjennomføring	Flest mulig parkeringsplasser for å oppnå fordeler for næringslivet	Stor
Styringsgruppe Kristiansund kommune	Premissgiver: Administrativ beslutningstaker som vurderer anbefalt konsept og behov for å fremme saken til politisk behandling	Flest mulig parkeringsplasser under bakken slik at overflateparkering kan omgjøres til byrom og bylivskvaliteter	Stor
Plan og bygg Kristiansund kommune	Premissgiver: Saksbehandler plan- og byggesaker og fagansvar for byutvikling. Sentral i behovsvurderinger knyttet til nye byrom og forbindelser	Færrest mulig parkeringsplasser for å oppnå nullvekstmål. Ønsker å tilrettelegge for å utvikle nye og eksisterende byrom og gang- og sykkelforbindelser	Middels
Kommunalteknikk Kristiansund kommune	Premissgiver/behovseier: Forvaltning og utvikling av teknisk infrastruktur, herunder vei, vann og avløp.	Ivareta arealbehov knyttet til teknisk infrastruktur og trafiksikkerhet på det kommunale veg- og gatenettet. Behov for å utvikle nye og tilpasse eksisterende gang- og sykkelveier	Middels
Statens vegvesen Staten	Eier av RV70	Ivareta statens behov og plikter i tråd med statlige føringer, inkludert mål om nullvekst i personbiltrafikk. Ser ikke behov for et stort antall nye parkeringsplasser i Kristiansund sentrum	Stor
Fylkeskonservatoren Møre og Romsdal fylkeskommune	Premissgiver	Ivareta hensyn til kulturminnevern i tråd med vernebestemmelser og retningslinjer fra Riksantikvaren	Stor
Fram Møre og Romsdal fylkeskommune	Kollektivprodusent buss	Ønsker færrest mulig parkeringsplasser for å oppnå nullvekstmål og mål om vekst i kollektivtrafikken.	Liten
Sundbåten Kommunalt foretak	Kollektivprodusent båt	Ønsker fortsatt gratis fergetilbud og tilrettelagt innfartsparkering ved anløp. Ser potensial for å utvide tilbudet med nye ferger og anløp	Liten
Storkaia P-hus Privat selskap	Parkeringsleverandør	Intet uttrykt. Logisk: ønsker forbud for parkering i boligsonen, og færrest mulig konkurrerende parkeringstilbud for å forbedre eget marked grunnlag	Liten
Alti kjøpesenter og P-hus Privat selskap	Bruker og parkeringsleverandør	Ønsker å fortsatt tilby parkering for egne kunder som et konkurransefortrinn men ser potensial i samordnet drift av parkeringstilbudene. Positiv til utvikling av byrom og gang- og sykkelforbindelser	Liten
Kristiansund Parkering AS Privat aksjeselskap heleid av kommunen	Leverandør av kommunens parkeringstjenester og potensiell eier/drifter av nye anlegg	Ønsker å tilby tilstrekkelig parkering i tråd med behov og regulering av boligsonen i sentrum Usikker på faktisk behov for nye parkeringsplasser og driftsøkonomi knyttet til etablering av større parkeringsanlegg i sentrum	Middels

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS	Drifter mange offentlige og private kaianlegg i Midt-Norge, inkludert havnevirksomheten på Devoldholmen og Vågekaia	KNH sitt formål er å sørge for rasjonell havnedrift og ivareta eierkommunenes oppgaver og plikter iht gjeldende lovverk og selskapets vedtekter. Er i tillegg opptatt av å bevare egen tilgang på parkering. Har disposisjonsrett på et antall parkeringsplasser. Sitter også på arealer som kan ha stor betydning ift fremtidig parkering. Er involvert i prosess rundt kombinasjonsbygget på Devoldholmen. Også viktig premissgiver for å kunne utvikle og tilpasse byrom langs kaifronten på Devoldholmen og Vågekaia.	Stor
Næringsforening/handelstand i sentrum	Brukergruppe	Opptatt av god tilgang på korttidsparkering for å unngå avvisningseffekter for næringslivet i sentrum	Middels
Arbeidspendlere	Brukergruppe	Ønsker god tilgang på rimelig langtidsparkering med sentral beliggenhet i sentrum	Liten
Sentrumsbeboere	Brukergruppe	Tilstrekkelig parkering for beboere i nærheten av egen bolig. Redusere antall plasser for tilreisende i boligsonen for å redusere trafikk og utvikle bomiljø med trivelige møteplasser, grønne elementer og gode gang- og sykkelforbindelser.	Liten
Brukere av handels- og tjenestetilbud	Brukergruppe	Ønsker god tilgang på rimelig parkering med sentral beliggenhet i sentrum	Liten
Brukere av kulturtilbud	Brukergruppe	Ønsker enkel tilgjengelighet til sentrum, men ikke nødvendigvis med egen bil. Ønsker tilrettelagte byrom for aktivitet og servering.	Liten
Barn og unge	Brukergruppe	Behov for trygge gang og sykkelforbindelser, lekeplasser og andre byrom for rekreasjon	Liten
Folk med nedsatt funksjonsevne	Brukergruppe	Behov for trygge gang og sykkelforbindelser, lekeplasser og andre byrom for rekreasjon. Universell utforming	Liten

3.4 Interessekonflikter

Konseptvalgutredningen tar utgangspunkt i sammensatte og til dels motstridende behov blant ulike brukergrupper og interessenter. Tabellen under gir en oversikt over identifiserte interessekonflikter, deres kilder og mulige løsningsstrategier, som en veiledning for å opprettholde et konstruktivt samarbeidsmiljø gjennom prosjektets utførelse.

Tabell 4: Liste over mulige interessekonflikter i prosjektet

Interessekonflikt	Mulig løsning
Målkonflikter	Utredningen må håndtere konflikter mellom vedtatte mål og ambisjoner fra kommune, fylke og stat. Eksempler på slike konflikter er mål om at økt fremtidig reisebehov skal håndteres gjennom kollektivløsninger og tilrettelegging for syklist og fotgjengere, samtidig som at vedtatte reguleringsplaner vil medføre sterk trafikkvekst i sentrum.
Parkering i boligsonen	Boligsonen har nok parkeringsplass til både beboere og besøkende dersom tilbudet reguleres på en balansert og behovstilpasset måte. Egne soner for beboere vs. besøk eller differensiert pris mellom brukergruppene er mulige alternative løsninger.
Prioritering av offentlige arealer i sentrum	Gradvis utvikling av nye byrom som følger utvikling av ny parkeringskapasitet for å oppnå en balansert utvikling mellom parkering og byrom. I noen tilfeller må ett behov prioriteres over et annet, f. eks langs Fosnagata hvor behov for parkering for næringslivet står i motsetning til allmennhetens behov for gode byrom og trygge gang- og sykkelforbindelser. Gateparkering i sentrum bør i hovedsak beholdes korttidsparkering for å sørge for effektiv bruk av parkeringstilbudet. Langtidsparkering for arbeidspendlere bør ikke legges til de mest sentrale delene av sentrum, både for å stimulere til gange, sykling og kollektivreiser, men også for å unngå at man opptar viktig parkeringskapasitet for næringslivet.
Utvikling av riksveier som bygater i sentrum	RV 70 fungerer både som riksvei og lokale gater i Kristiansund sentrum. Det bør innledes en dialog mellom kommune og stat omkring langsiktig utvikling av viktige riksveigater i sentrum som Langveien, Kaibakken og Vågeveien/Fosnagata. Det er behov for felles situasjonsforståelse og ambisjon for hvordan riksveiene kan tilpasses til en tett bysituasjon som konkretiseres i oppfølgende planer og tiltak.
Interne interessekonflikter i kommunen	Kommunen skal ivareta ulike og til dels motstridende behov og satsninger og det er naturlig med en viss friksjon etater imellom og mellom politikere og administrasjon. For å dempe interessenemotsetninger og skape et konstruktivt samarbeidsklima er det behov for å utvikle kultur for åpenhet, deling av informasjon og tverretattlig prosjektinvolvering.


3.5 Normative behov (utledet fra relevante overordnede planer og strategier)

Ethvert prosjekt må forholde seg til retningslinjer og normer som er fastsatt av myndigheter, politiske organer og relevante reguleringsorganer. Disse normene, som inkluderer forskrifter, politiske vedtak og reglementer, utgjør rammeverket som prosjektet må operere innenfor. Å ha en klar oversikt over disse føringer er essensielt for å sikre at prosjektet er i samsvar med gjeldende lovgivning og at alle relevante krav blir oppfylt. Den følgende tabellen gir en strukturert oversikt over de relevante normene og deres innvirkning på prosjektet, og eventuelle prosjektspesifikke hensyn som må adresseres under planlegging og gjennomføring av prosjektet.

Tabell 5: Liste over forskrifter, vedtak og reglement som prosjektet må forholde seg til.

Normative behov – (kilder)	Innhold med relevans for denne utredningen
1. Lover og forskrifter	
Forskrift om vilkårsparkeing for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer («Parkeringsforskriften»)	Forskriften gjelder all privat og offentlig vilkårsparkeing (betaling, tidsbegrensning og andre vilkår som parkering på oppmerkede plasser) og skal sikre en universelt utformet, forutsigbar og forbrukervennlig parkeringsvirksomhet. Spesielt relevant for denne utredningen er definisjoner og føringer for kommunenes eget handlingsrom bl. a hva gjelder regulering, skilting, boligsoneparkering og tilgjengelighet på HC-parkering og ladeplasser for elbil.
Lov om vegtrafikk (Vegtrafikkloven)	Vegtrafikkloven er et sett med regler som gjelder for ferdsel på vei eller annet område som normalt har trafikk med motorvogn, og for all trafikk med motorvogn uavhengig av om den finner sted på vei eller ikke.
Plan og bygningsloven m/tilhørende forskrifter	Gjeldende tekniske forskrift til plan- og bygningsloven (TEK17) skal legges til grunn ved etablering av nye bygg og anlegg i kommunen, og skal sikre at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensyn til god visuell kvalitet, universell utforming og slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi. Spesielt relevant for denne KVV-en er forskriftens krav knyttet til universell utforming av bygg og uteområder, samt tekniske krav knyttet til byggverkene.
2. Politiske vedtak	
Vedtak om igangsetting av forprosjekt Behandlet i bystyremøte 16.06.2022 PS-sak 48/22.	I saksframlegget fra 2022 står blant annet følgende (utdrag): «Underdekning av parkeringsplasser medfører vanskelige forhold for næringslivet (avvisningseffekt), økt miljøbelastning på grunn av unødvendig letetraffikk og stor trafikkbelastning på boligsone. Dette er bakgrunnen for arbeidet med etablering av nytt parkeringsanlegg ble igangsatt». «Et underjordisk parkeringsanlegg er ikke ment som tiltak for å fremme biltraffikk som sådan. Mange av de positive effektene med underjordisk parkering (jfr. punktlisten over) vil være tråd med målsettingen om grønn mobilitet – eksempelvis bedre boforhold i sentrum, redusert letetraffikk, redusert belastning i boligsone samt bedre plass i gata til myke trafikanter og grøntanlegg». Bystyrets vedtak: 1. Kristiansund kune utarbeider et forprosjekt for etablering parkeringsanlegg i fjell på Kirkelandet. Forprosjektet skal på en grundig måte belyse blant annet størrelsesbehov, tekniske og geologiske forhold, mulighetene for å innføre boligsoneparkering og andre trafikale forhold samt gi et kvalitetssikret bilde av økonomien i prosjektet. Det utarbeides et CO ₂ - budsjett for prosjektet. I tillegg utarbeides det forslag til hvor det kan kuttes, i anleggsfasen. 2. Arbeidet ledes av en styringsgruppe med medlemmer fra politisk og administrativt nivå samt representanter for næringslivet. 3. Det settes av kr 2.5 mill kr i kommunens investeringsbudsjett for 2023 for gjennomføring av forprosjektet. Det leies inn konsulent for å utføre arbeidet. Det tas sikte på oppstart tidlig i 2023. En regner med å bruke om lag ett år på forprosjektet.
Vedtak om tilleggsbevilling til prosjektet Behandlet i bystyremøte 15.06.2023 PS-sak 56/23.	Begrunnelse for tilleggsbevilling fra saksframlegget: - Det er behov for supplerende analyser, utredninger og undersøkelser. - Det er viktig at valgene i forprosjektet bygger på et godt fundert kunnskapsgrunnlag, slik at risikoen i utførelse og driftsfasene reduseres. Størrelsen på prosjektet gjør at de økonomiske risikoene som er involvert er svært store. - Det er avgjørende for kommunen at beslutningsgrunnlaget for dette prosjektet har høyest mulig validitet hvor analyser og konklusjoner reflekterer de faktiske forhold.

	<p>Bystyrets vedtak:</p> <p>Bystyret innvilger en tilleggsbevilgning på 3,6 MNOK inkl. mva. til 20-34 Forprosjekt - Parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering. Dette kommer i tillegg til bevilgning på 2,5 MNOK inkl. mva. vedtatt i Bystyret 16.06.2022, PS-sak 48/22, og gir prosjektet en totalramme på kr 6,1 MNOK inkl. mva. Tilleggsbevilgningen finansieres på følgende måte: Inntil kr 0,5 MNOK inkl. mva. finansieres gjennom budsjettjustering i forbindelse med 2. kvartalsrapporten 2023 (dvs. omdisponeres fra egne investeringsprosjekter), mens resterende 3,1 MNOK inkl. mva. finansieres gjennom økt bevilgning i ordinær budsjettprosess for 2024 og innarbeides i handlingsprogrammet for 2024-2027. Kommunen søker om midler fra DSB, slik at parkeringsanlegget også kan fungere som tilfluktsrom.</p>
3. Statlige og regionale planer, veiledere, normer og standarder, mv	
<p>Statlig planretningslinjer for samordnet bolig, - areal og transportplanlegging 2014</p>	<p>Retningslinjene skal bidra til en samordnet og helhetlig tilnærming til planlegging, slik at boligutvikling, arealbruk og transportinfrastruktur sees i sammenheng. Retningslinjene fremmer behovet for bærekraftig utvikling, bl. a gjennom en effektiv og miljøvennlig transportplanlegging, inkludert utvikling av kollektivtransport, sykkelinfrastruktur og reduksjon av bilavhengighet.</p>
<p>Nasjonal transportplan 2022 - 2033</p> <p>(Ny Nasjonal transportplan for perioden 2025 -2036 forventes ferdigstilt våren 2024.)</p>	<p>Nasjonal transportplan gir retningslinjer og prioriteringer for å skape et effektivt, bærekraftig og fremtidsrettet transportsystem i Norge gjennom investeringer i infrastruktur, samtidig som den fremmer bærekraftige løsninger, reduserer klimagassutslipp og bedre trafiksikkerhet. Spesielt relevant for denne utredningen er satsningen for å oppnå nullvekst i persontransport med bil i de største byområdene ved at vekst i persontrafikk tas gjennom effektiv arealbruk, kollektivtransport, sykling og gange. For å oppnå målsettingen legger planen til rette for byvekstavtaler for utvalgte byområder.</p>
<p>.Klimaplan for 2021–2030</p>	<p>Klimaplanen er et strategisk dokument som tar sikte på å møte klimautfordringene og oppfylle nasjonale og internasjonale klimamål. Særlig relevant for denne utredningen er målsetting om å redusere klimagassutslipp fra ikke-kvotepliktig sektor (inkludert transport) med 45 % innen 2030 gjennom satsning på bærekraftige transportløsninger, inkludert elektrifisering av transportsektoren, utvikling av kollektivtransport og sykkelinfrastruktur, samt reduksjon av bruk av fossile drivstoff. Regjeringen har senere oppjustert målsettingen til 50% reduksjon i klimagassutslipp innen 2030.</p>
<p>Fylkesplan for berekraftsfylket Møre og Romsdal 2021-2024</p>	<p>Fylkesplanen er den overordnede planen for samfunnsutvikling i fylket og danner grunnlag for prioriteringer og beslutninger i fylkeskommune, kommunal og regionale styresmakter, næringsliv og organisasjoner. Planen bygger på FNs bærekraftsmål og skal bidra til at fylket blir klimanøytralt i 2030 med 55% kutt i ikke-kvotepliktig sektor. Særlig relevant for denne utredningen er ambisjoner om å utvikle nærmiljø som fremmer folkehelse og skape inkluderende byer med særpreg, gode bomiljø og attraktive offentlige rom og et trygt, smart og miljøvennlig transportsystem.</p>
<p>Regional planstrategi 2021-2024</p>	<p>Regional planstrategi er et felles styringsverktøy for kommune, fylke, stat, næringsliv og frivillighet for å oppnå ønskt utvikling i fylket. Strategien er et overordnet plandokument som viser utfordringer og muligheter i samfunnet og styrer prioriteringer av ressurser og ligger til grunn for all planlegging i fylket. Særlig relevant for denne utredningen er målsettinger knyttet til bærekraftige transportløsninger og nullvekst i personbiltrafikk, samt målsettinger knyttet til folkehelse og at flere går og sykler i hverdagen.</p>
<p>Fylkesstrategi for attraktive byer og tettsteder 2023-2026</p>	<p>Formålet med strategien er å styrke og utvikle eksisterende byer og tettsteder, fremme bærekraftig arealbruk og transport og legge til rette for sosial bærekraft. Fylkesstrategien gir retningslinjer for en rekke tema. Særlig relevant for denne utredningen er prioritering av infrastruktur for myke trafikanter, blågrønne kvaliteter, prioritering av miljø- og klimahensyn i forbindelse med innkjøp og utvikling av nye bygg og anlegg, og vektlegging av betydningen av gode offentlige rom som grunnlag for bokvalitet og attraktive bymiljø.</p>
<p>Program for by og tettstadutvikling med tilhørende tilskuddsordninger</p>	<p>Møre og Romsdal fylkeskommune arbeider sammen med kommunene for å utvikle levende og attraktive byer og tettsteder. Prioriterte prosjekt skal støtte opp under disse innsatsområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sosial bærekraft - Økonomisk bærekraft - Miljømessig bærekraft <p>Kristiansund kommune har blant annet nylig fått tilskudd og støtte til å arbeide med by- og sentrumsutvikling og bærekraftig mobilitet. Pågående prosjekter og satsinger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bærekraftig mobilitet i Kristiansundsregionen (2023-2026)

	- Mulighetsstudie og pilottesting av bymiljøtiltak i utvalgte boligområder i Kristiansund sentrum (2023-2026)
Fylkesstrategi for samferdsel	Strategien beskriver samferdsel som et virkemiddel for å oppnå attraktive bo- og arbeidsmarkeder, og et virkemiddel for å oppnå god folkehelse og reduksjon av klimagassutslepp. Spesielt relevant for denne utredningen er høye ambisjoner knyttet til fremtidsrettede mobilitetsløsninger, herunder videreutvikling av buss- og fergetilbud i fylket.
Bypakken (ikke endelig vedtatt)	Bypakke Kristiansund er et samarbeid mellom Kristiansund kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen for å utvikle et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem for framtidens Kristiansund. Spesielt relevant for denne utredningen er oppgradering av RV 70, nye gang- og sykkelveier og innføring av bompenger
Arealstrategi «Kristiansund mot 2050» Vedtatt i Bystyret 14.11.2019 PS-sak 19/19.	Arealstrategien utpeker ønsket utviklingsretning for Kristiansund kommune på overordnet nivå og definerer hvilke arealer som skal prioriteres for landbruk, natur, næring og kompakt byutvikling. Arbeidsplassintensive virksomheter skal primært etableres i sentrum og arealkrevende næring skal plasseres i egne soner. Leiligheter og rekkehus skal prioriteres over enebolig for å oppnå et mer balansert boligtilbud. Arealstrategien består av et strategisk kart og prinsipper for ønsket langsiktig utvikling av kommunens arealer på et overordnet nivå. Eksempel på viktig satsningsområde: Transporthierarkiet snus for å fremme grønn mobilitet: 
4. Kommunale planer, veiledere, normer og standarder, mv	
Kommunal planstrategi 2020-2023 Vedtatt i Kristiansund bystyre 18.06.2020.	Planstrategien beskriver kommunens overordnede strategi og planleggingsbehov for kommende periode og legger føringer for utvikling av kommuneplanen. Planstrategien er ikke en plan der det skal beskrives mål, strategier og tiltak men heller en beskrivelse av utfordringer, målbilde og hvilke planarbeider som skal prioriteres og gjennomføres. En vedtatt planstrategi er førende for hvilke planer som skal utarbeides i valgperioden, slik det er nedfelt i plan og bygningsloven. Spesielt relevant for denne planen er tematikk knyttet til folkehelse, befolkningsnedgang og utvikling av en attraktiv by med gode bokvaliteter.
Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032 Vedtatt i Kristiansund bystyre 17.12.2020.	Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument og består av en samfunnsdel og en arealdel. Samfunnsdelen beskriver kommunens overordnede utviklingsambisjoner for kommunen, basert på FNs bærekraftsmål og vedtatt planstrategi og peker ut satsningsområder med tilhørende mål og strategier. Planen er strategisk og langsiktig og omhandler sentrale tema som angår kommunens innbyggere og tjenesteproduksjon. Særlig relevant for denne utredningen er beskrivelsene av satsningsområder, mål og strategier som ligger til grunn for prosjektets egne målformuleringer.
Kommuneplanens arealdel 2020-2032 Vedtatt 07.09.2023 PS-sak 74/23	Kommuneplanens arealdel angir hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer for hvilke nye tiltak som kan iverksettes i planperioden. Arealdelen viser hvordan målsettinger fra kommuneplanens samfunnsdel kan oppnås og består av plankart, planbeskrivelse, samt bestemmelser og retningslinjer. Særlig relevant for denne utredningen er retningslinjer knyttet til mobilitet og parkering: Vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport og kommunen skal utvikle en helhetlig plan for kollektivtransport sammen med andre aktører. Parkering skal i størst mulig utstrekning etableres i felles anlegg. Ved arealknapphet skal uteoppholdsareal prioriteres foran utendørs parkering. Sykkelparkering skal prioriteres foran bilparkering. Merk at sentrumsområdet i Kristiansund ikke inngår i Kommuneplanens arealdel. Retningslinjer for sentrum beskrives i Sentrumsplanen.
Kommunedelplan for sentrum «Sentrumsplanen»	Sentrumsplanen ble vedtatt i 2021 og er kommunens øverste styringsdokument for den fysiske utviklingen av Kristiansund sentrum (sentrum inngår ikke i kommuneplanens arealdel). Planen beskriver høye ambisjoner for sentrum, som skal utvikles til et attraktivt og levende regionsentrum med trivelige byrom, byliv og bokvalitet. Hensyn til kulturminnevern og gjenreisningsbyens arkitektur er sentralt i planen som angir en restriktiv holdning til transformasjon og ny bebyggelse. Planens mål og ambisjoner er tydelig definert men mangler prioriterte grep og tiltak som kan bidra til måloppnåelse, særlig knyttet til utvikling av byrom og gatebruk, inkludert forbindelser for syklister og fotgjengere. Særlig relevant for denne utredningen er mål om at parkerings- og trafikksituasjonen skal oppleve som akseptabel av besøkende

	<p>og næringsdrivende, og parkeringsbestemmelser som angir minimumskrav for parkering ved realisering av nye prosjekter i sentrum. I praksis gis det ofte dispensasjon fra parkeringskravet når reguleringsplaner blir vedtatt. Det eksisterer også en frikjøpsordning som skulle gitt inntekter til etablering av offentlig parkeringsanlegg, men det er uklart om denne noen gang har blitt benyttet.</p>
Parkeringspolitisk plan 2007	<p>Parkeringspolitisk plan fra 2007 styrer parkeringspolitikken i Kristiansund kommune. Planen definerer 4 parkeringssoner i sentrum med egne vilkår (avgiftsnivå og tidsbegrensning) for parkering. Planen beskriver en balansert situasjon mellom antall parkeringsplasser og etterspørsel (i 2007), og et fremtidig behov for 1624 nye parkeringsplasser i sentrum som følge av forventet trafikkvekst (som aldri kom). Planen er faglig 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 konkrete tiltak for hvordan dette kan skje. Det er et stort behov for å revidere planen i tråd med dagens behov og prinsipper for en mer moderne parkeringspolitikk.</p>
Parkeringspolitisk plan 2017 (utkast, ikke vedtatt)	<p>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 parkeringsanlegg, og samtidig prioritere utbygging av sykkelveinett og sykkeloppstillingsplasser. Planen viser også konkrete forslag til etablering av innfartsparkeringsplasser knyttet til eksisterende og planlagte anløp for Sundbåten. Planen er ikke gjeldende, men deler av dagens parkeringspraksis er utledet fra planutkastet.</p>
Hovedplan for sykkel (2014)	<p>Hovedplan for sykkel i Kristiansund ble vedtatt høsten 2014 og har som mål «å skape et grunnlag for bedre tilrettelegging for sykling og bidra til at sykling blir et reelt samferdselspolitisk virkemiddel for å motvirke den bilbaserte framveksten». Bedre folkehelse, mindre støy og forurensing og et mer attraktivt og sosialt bymiljø er blant effektene som planen søker å oppnå. Planen beskriver et omfattende nettverk av sykkelforbindelser i Kristiansund. Hovedplan for sykkel fremstår i dag som faglig utdatert og omfatter ikke den raske utviklingen av elektriske sykler, sparkesykler og deleløsninger. Mange sykkelforbindelser i planen deler veibane med biltrafikk og fotgjengere og ingen av sykkelforbindelsene inn mot sentrum er ferdig opparbeidet som én sammenhengende trasé. Planen er moden for revisjon.</p>
Tiltaksplan for sykkel 2021 - 2024	<p>Tiltaksplanen ble vedtatt i 2020 og er den konkrete oppfølgingen av Hovedplanen for sykkel og identifiserer 8 hovedinnsatsområder som skal prioriteres for å oppnå nedfelte mål og ambisjoner knyttet til sykkel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mest mulig sammenhengende gang- og sykkelveinett 2. God sykkelparkering 3. Arealplanlegging som legger til rette for mer sykling og gange 4. Bedre sikkerhet for syklister og fotgjengere 5. Prioritert vedlikehold og drift av gang- og sykkelanlegg 6. Kampanjer for å øke andelen gående og syklende 7. Tilrettelegge for bruk av sykkel til og fra arbeid, i samarbeid med næringsliv 8. Tilrettelegge for sykling og gange til og fra skole, barnehage og fritidsaktiviteter, i samarbeid med barnehager/SU og skoler/FAU. <p>Tiltaksplanen bør revideres i sammenheng med revisjon av Hovedplan for sykkel.</p>

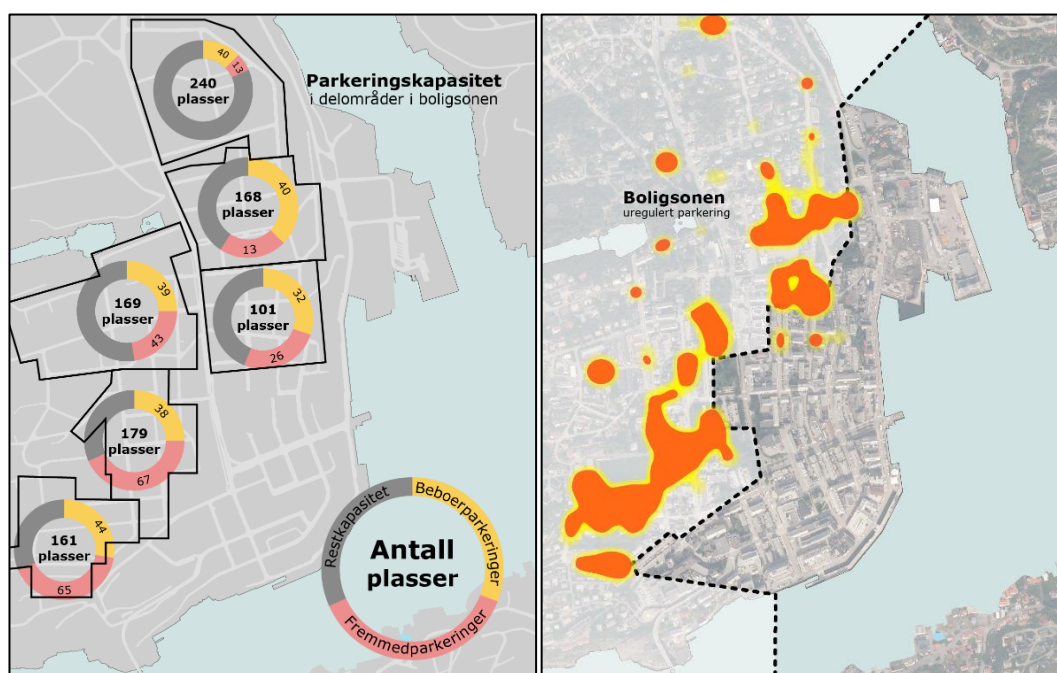
3.6 Etterspørselsbaserte behov

Her beskrives konkrete behov som er identifisert gjennom analyser og vurderinger av tilbud og etterspørsel knyttet til utfordringene som ligger til grunn for prosjektet. Forutsetninger og mer utdypende vurderinger knyttet til de enkelte behov er nærmere beskrevet i analysedokumentet. Vi viser særlig til kapittel 3 (byrom og byutvikling), kapittel 4 (befolkning og reisebehov), kapittel 5 (mobilitet og infrastruktur), kapittel 6 (parkering) og kapittel 7 (fremskrevet parkeringsbehov).

Behov for regulering av boligsonen

Behov knyttet til parkering i boligsonen beskrives i kapittel 6.5 i analyserapporten. Et særtrekk ved Kristiansund er at mange mennesker bor i eller tett på sentrum. Med gratis og uregulert parkering i boligområdene opplever beboere utfordringer med å finne parkering siden parkeringsplassene blir opptatt av arbeidspendlere og andre brukere av sentrum.

I analysearbeidet ble det utført en kartlegging av ca. 1000 parkeringsplasser innenfor rimelig gangavstand fra sentrale målpunkt i sentrum. Kartleggingen viser at ca. 250 av plassene benyttes av beboere på dagtid (ca. 450 på kveldstid), mens ca. 250 av plassene brukes av arbeidspendlere og andre tilreisende til sentrum. Med andre ord er kapasiteten god for både beboere og tilreisende - når man ser området under ett. I gatene omkring sykehuset Vestre i bydel og Allanengen skole i Øvre bydel ser vi imidlertid at tilreisende opptar et stort antall av plassene på bekostning av beboerne i området



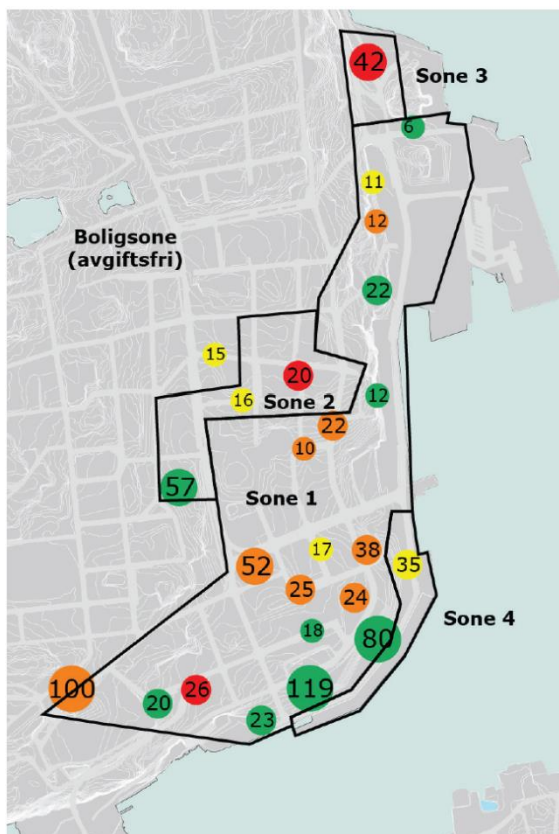
Figur 24: Venstre: Kart som viser belegg og besøksparkering i boligsonen. Høyre: Konsentrasjoner av besøksparkering i boligsonen vist i «heatmap».

For å kunne oppnå en helhetlig parkeringspolitikk og skape bedre by- og bomiljø i sentrum er det behov for regulering av boligsonen i og omkring sentrum.

Det er prinsipielt ulike måter å regulere boligsonen på: Fra regulering slik at kun beboere får parkere der; til egne soner for beboere og tilreisende; eller med fri tilgang for alle, men med differensiert pris mellom beboere og tilreisende. Valg av løsning for boligsonen vil påvirke resten av parkeringstilbudet i sentrum. Hvorvidt de 1000 plassene skal betraktes som et overdimensjonert parkeringstilbud som er eksklusivt for beboerne i boligsonen, eller som en offentlig ressurs som bidrar til fleksibilitet og tilstrekkelig parkeringskapasitet i sentrum er et sentralt politisk spørsmål som må adresseres ved regulering av boligsonen.

Behov for korttidsparkering

For å unngå avvisningseffekter for næringslivet i sentrum og tilrettelegge for kunder og andre brukere med ærender i sentrum er det behov for tilstrekkelig kapasitet på parkering. Korttidsparkering sikrer effektiv bruk av parkeringsplasser og at parkeringskapasiteten ikke opptas av pendlere og andre med behov for lengre parkeringstid. Analyser av beleggsundersøkelser viser en restkapasitet i regulert parkering på 141 plasser på det travleste tidspunktet på dagen i Kristiansund sentrum.

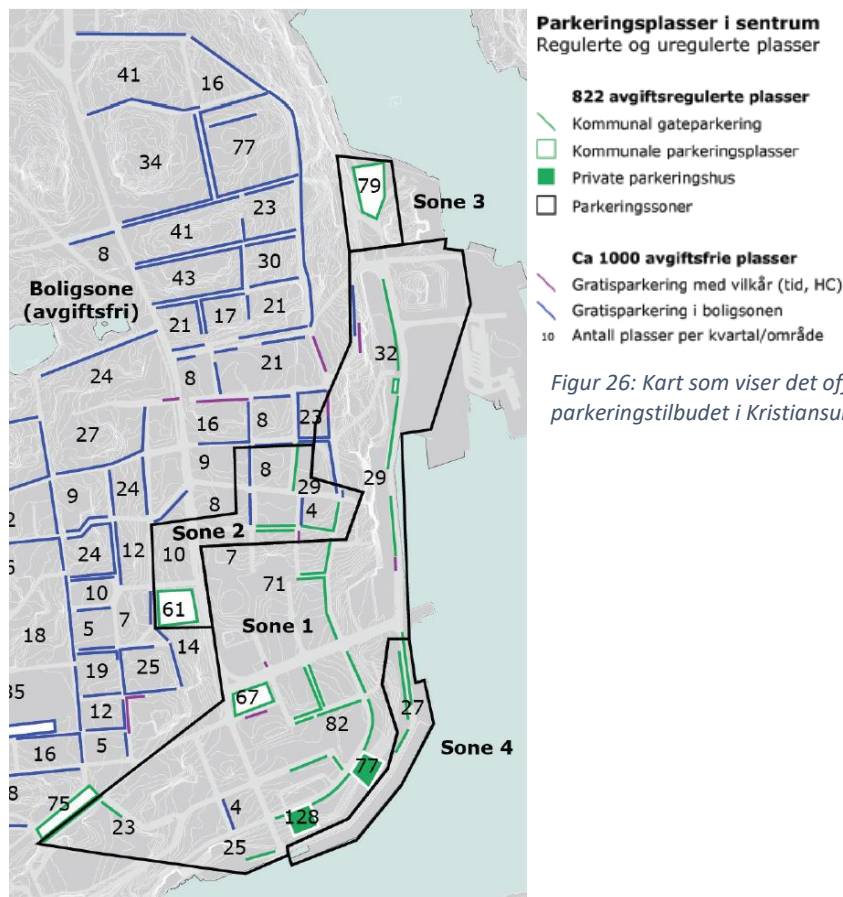


Restkapasiteten i det regulerte markedet er hovedsakelig knyttet til eksisterende P-hus i sentrum. På ettermiddag- og kveldstid er restkapasiteten på 341 ledige plasser i sentrum (beregnet som gjennomsnitt av timene fra kl. 16-20).

Siden analysene viser en tilfredsstillende situasjon hvor det «alltid» er ledig kapasitet på de regulerte plassene i sentrum, og at brukere med behov for korttidsparkering også kan benytte plasser tilrettelagt for langtidsparkering, ser vi ikke behov for ytterligere tilrettelegging av korttidsparkering i sentrum.

Figur 25: Kart som viser parkeringsbelegg på regulerte parkeringsplasser i sentrum.

Behov for langtidsparkering for Kristiansund sentrum



Figur 26: Kart som viser det offentlig tilgjengelige parkeringstilbudet i Kristiansund sentrum

Langtidsparkeringsplasser dekker parkeringsbehov knyttet til arbeidspendlere men er også tilgjengelig for brukere med kortere parkeringsbehov, som brukere av handels-, service- og kulturtilbud i sentrum.

I dag er langtidsparkering (over 5 timer) tillatt på Kirktomta, Gassverktomta, i parkeringshusene langs Storkaia, gateparkering i sone 2, og alle uregulerte gater i boligsonen.

Analysen av beleggundersøkelser viser at kapasiteten på langtidsparkering i sentrum er tilfredsstillende etter dagens situasjon og regulering, hvor boligsonen er tilgjengelig for langtidsparkering. Kartlegging viser at ca. 250 tilreisende velger å parkere i boligsonen på dagtid.

Fremtidig behov for langtidsparkering er estimert med utgangspunkt i dagens situasjon. Deretter vurderes effekter av flere ulike faktorer som påvirker fremtidig parkeringsbehov. Disse inkluderer:

- Økt parkeringsbehov som følge av pågående byutvikling, inkludert campusutviklingen på Devoldholmen, kulturhuset Normoria, sykehuset og andre utviklingsprosjekter i sentrum.
- Virkninger av forventet vekst i biltrafikk og kollektivtrafikk
- Økt parkeringskapasitet som følge av byggetrinn 1 og 2 på Campus (Eventuell kapasitetsøkning som følge av skisserte parkeringshus ved kollektivterminal og sykehus er ikke medtatt)

Kapittel 7 i Analyserapporten gir en mer utdypende beskrivelse av vurderingene som ligger til grunn for estimert fremtidig parkeringsbehov, inkludert tabeller og forutsetninger for estimatene, og vurderinger på delområdenivå.

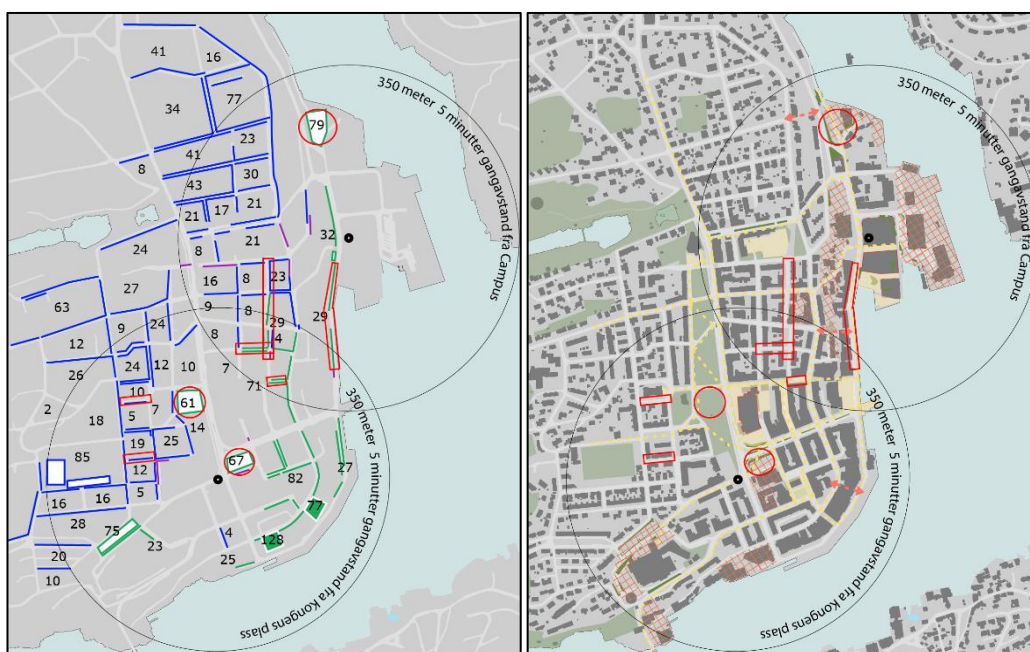
HELE SENTRUM ESTIMERT FREMTIDIG PARKERINGSBEHOV (2030)

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

Figur 27 viser estimert fremtidig parkeringsbehov (2030) for hele sentrum.

Figuren over er hentet fra Analyserapporten og oppsummerer estimert behov, etterspørsel og restkapasitet for parkering for hele sentrumsområdet sett under ett frem mot 2030.

- Med dagens regulering – full tilgang til parkering i boligsonen – vil det være en restkapasitet på 469 parkeringsplasser og ikke behov for ytterligere tilrettelegging for langtidsparkering.
- Dersom boligsonen forbeholdes beboere vil det være behov for å tilrettelegge parkering for ca. 200 tilreisende biler som i dag parkerer i boligsonen. Medregnet restkapasitet, vil behovet beløpe seg på om lag 150 plasser. Med et ønske om 15 % restkapasitet for å unngå avvisningseffekt og letetraffikk (Shoup, 2011) vurderes fremtidig behov for langtidsparkering til ca. 300 plasser.
- I tillegg kommer behov knyttet til å erstatte parkeringskapasiteten (inntil 278 plasser) som transformeres for å etablere nye byrom (beskrives senere i dette kapitlet). Disse plassene er ikke medregnet i behov for parkeringsplasser i dette delkapittelet.

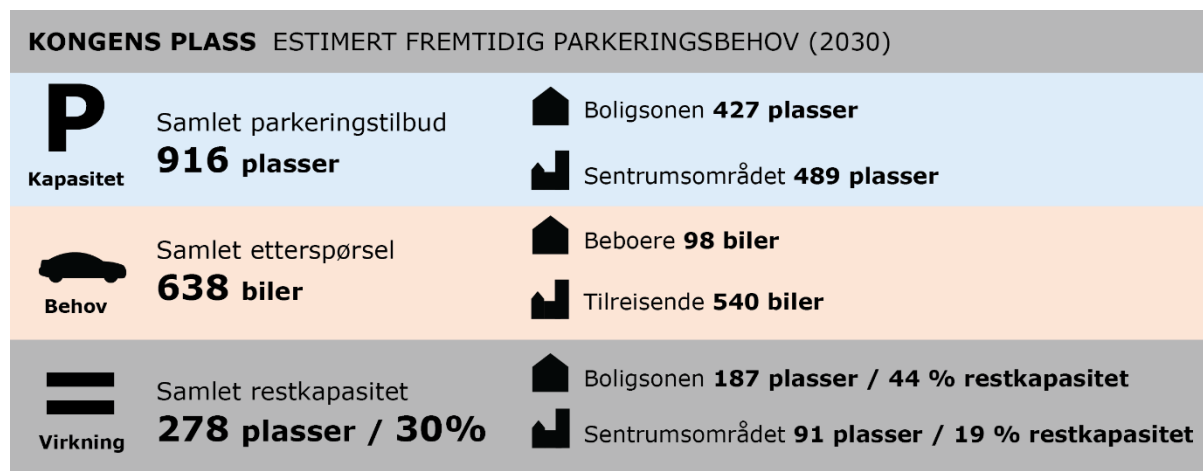


Figur 28: Venstre: Kart over regulert og uregulert parkeringstilbud i sentrum og avgrensing for delområder Devoldholmen og Kongens plass. Høyre over prioriterte grønt-forbindelser og prioriterte byrom

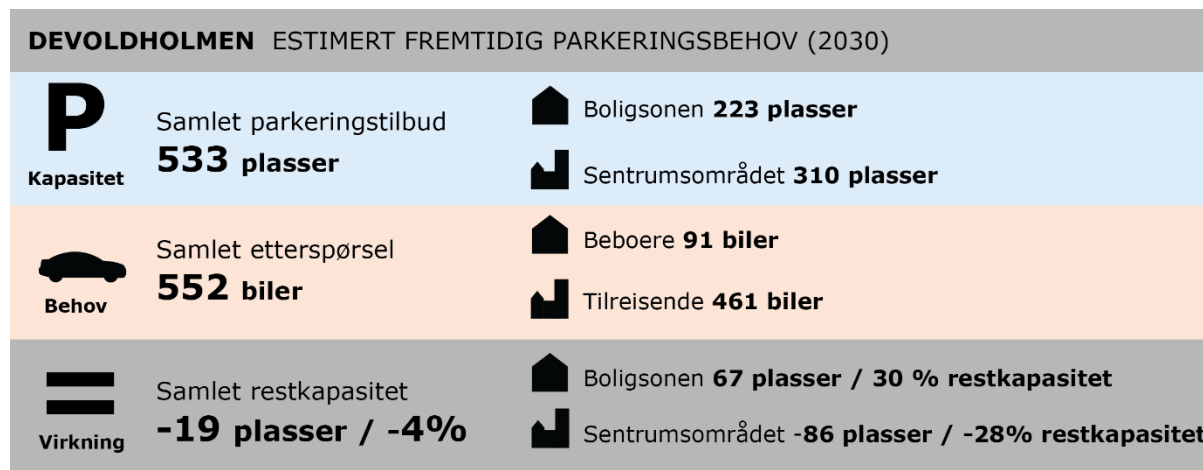
Vurdering av parkeringsbehov på delområdenivå

Fremtidig økt behov for langtidsparkering er i hovedsak knyttet til campusutviklingen på Devoldholmen og utviklingen omkring Kongens plass, inkludert Normoria og sykehuset (med nytt DMS – Distriktsmedisinsk senter). Disse to områdene ligger for langt unna hverandre til å utgjøre et felles parkeringsmarked. Vi har derfor også analysert hvordan fremtidig parkeringsbehov og -kapasitet vil innvirke på delområdenivå, med utgangspunkt i gangavstand på 350 meter (definisjon gangavstand fra TØI) fra henholdsvis Devoldholmen og Kongens plass, se avgrensinger på kart over.

Figurene under er hentet fra Analyserapporten og oppsummerer estimert behov, etterspørsel og restkapasitet for parkering for delområdene Kongens plass og Devoldholmen frem mot 2030.



Figur 29 viser estimert fremtidig parkeringsbehov i 350 meter avstand fra Kongens plass



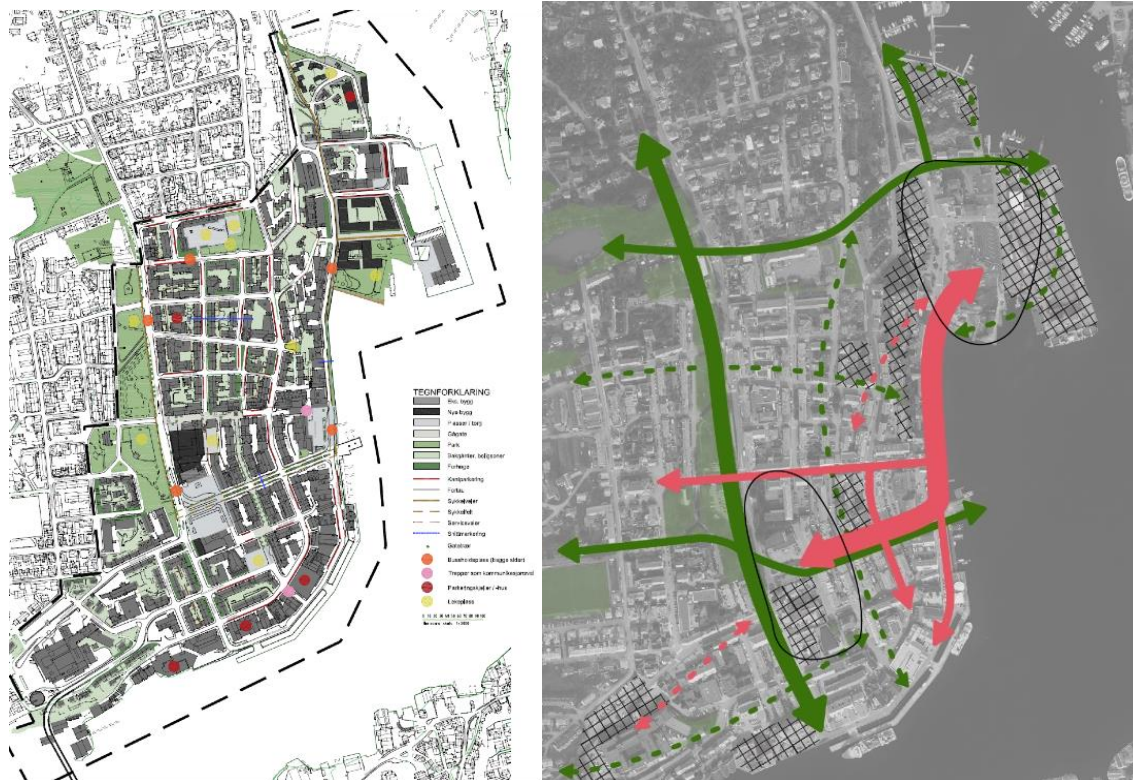
Figur 30 viser estimert fremtidig parkeringsbehov i 350 meter avstand fra Devoldholmen

Analysene på delområdenivå bekrefter tilstrekkelig kapasitet for langtidsparkering med dagens regulering av boligsonen ved delområdet Konges plass, inkludert buffer. I delområdet Devoldholmen ser vi derimot at kapasiteten ved fremskrevet etterspørsel og tilbud blir for lavt, og er egnet til å skape letetraffikk og avvinsningseffekt. Med 15% buffer er det behov for 635 parkeringsplasser, som gir et underskudd på ca. 100 plasser.

Dersom boligsonen skal forbeholdes beboere vil det være behov for ytterligere parkeringskapasitet ved begge delområdene. Ved Kongens Plass vil behovet være på ca. 40 plasser, og medregnet buffer vil behovet være på 120 plasser. Ved Devoldholmen vil behovet være på ca. 120 plasser, medregnet buffer vil behovet være på ca. 180 plasser.

Behov for byrom og gangforbindelser i sentrum

Sentrumsplanen beskriver behov for å redusere antall parkeringsplasser på gateplan i sentrum for å utvikle byrom og forbindelser for å imøtekomme kommunens strategiske målsetting om et mer levende og attraktivt bysentrum. Sentrumsplanen angir retningslinjer men mangler strategiske grep og føringer for byutviklingen i sentrum og konkretiserer ikke hvor mange, eller hvilke, parkeringsplasser som skal omgjøres til nye byrom og forbindelser. Den pågående byutviklingen med forventning om kraftig økning i aktiviteten i sentrum, gir et forsterket behov for å tilpasse byens offentlige rom til nye og eksisterende brukergrupper.



Figur 31: Kart til venstre viser illustrasjonsplanen for Sentrumsplanen. Kart til høyre viser strategisk byplangrep for Kristiansund sentrum, utarbeidet i samarbeid med Plan- og bygningsetaten

I samarbeid med Plan og byggesak ble det i analysefasen derfor gjennomført en prosess for å identifisere og prioriterer de viktigste behovene knyttet til utvikling av byrom og forbindelser, og utvikle et samlet byplangrep for sentrum (se figuren ovenfor). Det ble videre konkretisert et behov for å gjennomføre 8 byromsprosjekter som innebærer en stegvis transformasjon av 278 parkeringsplasser. Kartet i figuren nedenfor viser prioriterte byrom, gatebruk og forbindelser og legges til grunn for behovene i denne utredningen.



Figur 32: Kartet viser prioritering av gatebruk og byrom. Utviklet i samarbeid med plan- og bygningsetaten og legges til grunn for vurderingene i prosjektet

Beskrivelse av 8 anbefalte byromsprosjekter som inngår i utredningen. Realisering av alle byromsprosjektene innebærer en trinnvis reduksjon på 278 parkeringsplasser over tid:



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.

Figur 33: Oversikt over forskjellige byromstiltak i Kristiansund sentrum

Byromsprosjektene må utvikles over tid og i sammenheng med kommunens økonomiske situasjon og at ny parkeringskapasitet blir etablert som følge av planlagte parkeringsanlegg og realisering av valgt konsept. Behov og vurderinger knyttet til byrom, gatebruk og forbindelser er beskrevet mer utdypende i analyserapporten kapittel 4.

3.7 Prosjektutløsende behov

Forprosjekt for parkeringsanlegg i fjell og boligsoneparkering» ble igangsatt med utgangspunkt i et behov på 1800 nye parkeringsplasser. Gjennomførte analyser av fremtidig parkeringsbehov for Kristiansund sentrum viser et betydelig lavere behov enn forutsatt, selv når vi medtar utvikling av byrom og forbindelser, usikkerhet omkring realisering av planlagte parkeringsanlegg og hvilke brukergrupper som skal kunne parkere i boligsonen.

Byromskvaliteter

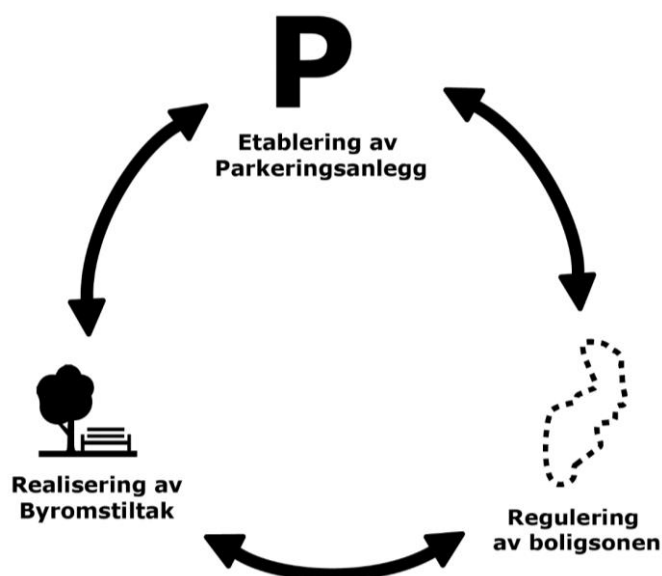
8 byromsprosjeKter utvikles for å skape en mer levende og attraktiv by med byrom tilrettelagt for rekreasjon, aktivitet og opphold og gode forbindelser for syklistene og fotgjengere. Tiltakene gir til sammen en reduksjon på 278 parkeringsplasser for å utvikle byromstiltakene. Utvikling av tiltakene vil skje over tid, og tilpasses parkeringssituasjon og kommunens økonomi. Konseptalternativene viser hvor mange av disse byromsprosjektene som realistisk kan utvikles uten å skape utfordringer knyttet til parkering.

Regulering av boligsonen

Det er behov for å regulere boligsonen for å utbedre trafikksituasjonen og sikre at beboere har adgang til parkering i nærheten av egen bolig. Av 1000 parkeringsplasser i kartlagt boligsoner benytter beboerne ca. 250 plasser på dagtid og ca. 500 plasser på kveldstid. Ca. 250 arbeidspendlere og andre tilreisende benytter boligsonen til parkering på dagtid. Konseptalternativene viser ulike måter å regulere boligsonen på med forskjellig grad av åpning for fremmedparkering.

Langtidsparkering

Gjennomførte analyser av fremtidig parkeringsbehov viser at valg knyttet til regulering av boligsonen og omfang av tillatt fremmedparkering har avgjørende betydning for behov knyttet til langtidsparkering. Avhengig av gjennomføring av planlagte prosjekter og grep for boligsonen vil det være behov for å etablere inntil 500 nye langtidsparkeringsplasser i sentrum. Konseptalternativene viser måter å løse behov knyttet til langtidsparkering, sett i sammenheng med regulering av boligsonen og utvikling av byromstiltak. De ulike tiltakene i konseptalternativene påvirker både behov og kapasitet knyttet til parkering. Behovet for langtidsparkeringsplasser vil derfor variere i de ulike konseptalternativene.



Figur 34: Behov knyttet til nye parkeringsplasser, regulering av boligsonen og realisering av byromstiltak henger sammen og påvirker hverandre

4 STRATEGISKE MÅL

4 Strategiske mål for prosjektet

4.1 Metode

Prosjektets strategiske mål er utviklet med bakgrunn i målsettinger fra FNs bærekraftsmål, Kommuneplanen, Sentrumsplanen og andre overordnede planer fra stat og fylkeskommune. Målene er utviklet igjennom arbeidsmøter i prosjektgruppa og workshop med prosjektets arbeidsgruppe med utgangspunkt i behovene og problemstillingene som prosjektet skal løse.



Figur 35: Kristiansund kommunes bærekraftsmål

4.2 Overordnede målsettinger

I Kommuneplanens samfunnsdel er FNs bærekraftsmål vurdert og bearbeidet ned til 10 lokale bærekraftsmål for Kristiansund kommune. Videre beskrives 4 konkrete satsningsområder med hver sine hovedmål og strategier, samt økonomiske mål som forteller hvordan målene skal oppnås. Satsningsområdene med hovedmål og strategier som er mest relevante for denne utredningen, samt mål knyttet til økonomi og virksomhetsstyring:

Satsningsområde *Den smarte byen*

Relevante hovedmål:

- Vi har klima- og miljøperspektiv i alt vi gjør, og er pådriver for en samfunnsutvikling mot et lavutslippssamfunn.
- Vi har solid infrastruktur
- Vi skal investere i og drifte bygg og infrastruktur vurdert ut fra et bærekraftig livsløpsperspektiv
- Vi skal utvikle våre veisamband for en sikker og miljøvennlig trafikkavvikling
- Vi skal arbeide for å bedre eksisterende og utvikle nye transport- og samferdselsløsninger.

Relevante strategier:

- Vi skal ha en klimavennlig kommune som gjør det enklest å velge miljøvennlig.
- Vi skal ha gode kunnskapsgrunnlag i arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp.

Satsningsområde *Den modige byen*

Relevante hovedmål:

- Vi er en fremtidsrettet og inkluderende kommune.
- Vi er en foretrukken og innovativ samarbeidspartner.

Relevante strategier:

- Vi skal ha en kommune som har en kunnskapsbasert helhetsforståelse av hva som er forutsetningene for god samfunnsutvikling.
- Vi skal være et attraktivt reisemål og utvikle reiselivet slik at det gir ny vekst.
- Vi skal ha en sterk delingskultur og samarbeide med offentlig sektor, kunnskapsmiljøer og næringsliv

Satsningsområde *Den varme byen*

Relevante hovedmål:

- Vi har lagt til rette for god helse og livskvalitet for alle, uansett alder.
- Vi har en trygg by som er tilgjengelig for alle.

Relevante strategier:

- Vi skal mobilisere innbyggerne til å ta vare på seg selv og sine omgivelser, og tilrettelegge for friluftsliv og aktivitet i nærmiljøet.
- Vi skal ha en byutvikling som er universelt utformet slik at mennesker på tvers av alder og bakgrunn kan møtes og leve sammen.

Satsningsområde *Den kloke byen*

Relevante hovedmål:

- Vi har et inkluderende og bærekraftig arbeidsliv.

Relevante strategier:

- Vi skal ha optimal tilpasning av kommunale tjenester i forhold til behov.

Økonomi og virksomhetsstyring

Relevante hovedmål:

- Vi har økonomisk bærekraft i virksomheten.
- Vi har god økonomistyring og effektiv tjenesteproduksjon.

Relevante strategier:

- Vi skal arbeide målrettet for å oppfylle vedtatte handlingsregler for drift, investering og fondsoppbygging.
- Vi skal utarbeide klimabudsjett og klimaregnskap.
- Vi skal arbeide aktivt for å sikre god økonomistyring i hele organisasjonen.
- Vi skal ha kontroll på vår gjeld i et langsiktig perspektiv
- Vi skal vurdere kostnadsnivået vårt opp mot sammenlignbare kommuner og markedet, og jobbe systematisk med økonomiske analyser som grunnlag for effektiv tjenesteproduksjon.

4.3 Mål og ambisjoner for sentrumsutviklingen

Sentrumsplanen beskriver ambisiøse mål for sentrumsutviklingen i Kristiansund. Det skal legges til rette for flere boliger i sentrum og byutvikling gjennom fortetting og transformasjon og strategisk plassering av større utbyggingsprosjekter. Det legges også vekt på å bevare byens kulturhistoriske miljø og å konsentrere sentrumsaktivitetene i bykjernen. Videre er det et mål å etablere et mer barnevennlig miljø i sentrum med bedre grøntstruktur og tilrettelagte oppholdsarealer, samt optimalisere gatenettet for å tilpasse seg trafikkmengde og prioritering av reisemidler. Planen omfatter også styrking og fortetting av sentrumskjernen, bevaring av viktige kulturmiljøer og gjenreisningsarkitektur, samt tilrettelegging for detaljhandel og andre næringer. Utkast til gatebruksplan og byromsstrategi konkretiserer ambisjonene knyttet til byens offentlige rom. Disse

dokumentene er fortsatt «under utarbeidelse» og inngår ikke i de vedtatte plandokumentene, men skal likevel legges til grunn for gjennomføring av planen.

Gatebruksplanen og byromstrategien skal være et supplement til kommunedelplanen for Kristiansund sentrum og skal gi en mer utdypende forklaring på hvordan det offentlige rommet bør organiseres og utformes, slik at Kristiansund sentrum kan framstå som levende og attraktiv by med urbane kvaliteter, godt bomiljø og framtidsrettet trafikkemønster, som imøtekommer de ulike trafikantgruppenes behov.

(Fra innledningen til utkast til byromsstrategi og gatebruksplan, Norconsult 2017)

4.4 Nullvekstmålet

Nullvekstmålet ble innført i forbindelse med Nasjonal Transportplan i 2017, og sier at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Kristiansund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune har senere sluttet seg til nullvekstmålet ved at det ligger til grunn for kommuneplanens samfunnsdel, regionale transportplaner og Bypakken. Grønn mobilitet og bærekraftige løsninger for transport får stadig mer fokus, også i mindre og mellomstore byer. Kristiansund kommune leder blant annet en nettverk-satsing kalt «Bærekraftig mobilitet og transport i Kristiansund kommune» der kommunen samarbeider med United Cities gjennom Internship Kristiansund programmet, Møre og Romsdal fylkeskommune og andre viktige samfunnsaktører for å takle utfordringene som dagens mobilitets- og transportløsninger står ovenfor. Hovedmålet er å få til endring og etablere fremtidsrettede, bærekraftige løsninger primært rettet mot Campus Kristiansund, som prioriterer økonomisk, økologisk og sosial bærekraft.

4.5 Samfunns mål

Samfunns målet gir uttrykk for nytten og de overordnede begrunnelsene for dette spesifikke tiltaket. Målet viser kommunens ambisjon og intensjon, herunder den positive virkningen/utviklingen som prosjektet skal bidra til. Samfunns målet er utledet fra kommunens overordnede målsettinger sett i lys av prosjektets overordnede behov:

Kristiansund sentrum blir et levende og attraktivt byområde som er lett tilgjengelig for beboere, tilreisende og næringsliv. Fremtidsrettet parkeringsløsning og bedre trafikkavvikling gir plass til gang- og sykkelforbindelser og attraktive byrom som er tilrettelagt for opphold og aktivitet.

4.6 Effektmål

Effektmålene beskriver virkninger som ønskes oppnådd med tiltaket. Målene er utarbeidet for å treffe bredden i behov og problemstillinger som prosjektet skal løse. Effektmålene skal understøtte samfunns målet og er utarbeidet med utgangspunkt i prosjektets behov, målsettinger fra kommuneplan, sentrumsplan og andre overordnede planer og strategier, samt lokale bærekraftsmål.

Tabell 6: Prosjektets effektmål

Effektmål	Beskrivelse
<p>Effektmål 1</p> <p>Kristiansund har et levende og attraktivt bysentrum</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sentrum oppleves som et attraktivt og tilgjengelig sted å oppholde seg for beboere og tilreisende. • Økt aktivitet gir et pulserende nærings- og kulturliv med synergier og tiltrekningseffekter som forsterker Kristiansund som regionalt bysentrum og reisemål. • Bymiljøet gir stolthet, bokvalitet og folkehelse for alle, med tilgang til varierte møteplasser og et bredt utvalg av fritidsaktiviteter. • Flere oppholder seg og beveger seg i sentrum fordi parkeringsplasser er omgjort for å utvikle byrom og forbindelser. • Kristiansund oppleves som en blågrønn by med en attraktiv sjøfront og trær, planter og (over-) vannelementer i bybildet.
<p>Effektmål 2</p> <p>Kristiansund har tilstrekkelig parkeringskapasitet og god trafikkflyt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kristiansund har en fremtidsrettet, behovstilpasset og brukervennlig parkeringsløsning med tilstrekkelig kapasitet for langtids- og korttidsparkering som reduserer avvisningseffekter. • Reduksjon i trafikkvekst, letetraffic og økt samkjøring skaper bedre trafikkflyt, færre køer, og mindre stress for både bilister og andre trafikanter. • Beboerne i boligsonen har god tilgjengelighet på parkering og opplever mindre fremmedparkering og redusert letetraffic • Parkeringstilbudet fremstår forutsigbart, effektivt og tilgjengelig etter at all parkering i sentrum er blitt regulert. • God styring, digitale løsninger og formidling av parkeringstilbud skaper målrettet trafikk, trygg ferdsel og økt sikkerhet på veiene.
<p>Effektmål 3</p> <p>Kristiansund oppleves som en grønn by hvor det er enkelt å ta sunne og miljøvennlige valg i hverdagen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regulering av parkeringstilbudet har bidratt til adferdsendringer, nullvekst i personbilbruken, reduserte utslipp og kødannelse. • Overflateparkering omgjøres til gode forbindelser og trygg ferdsel for gående og syklende, og sømløse reiser mellom ulike transportmidler. • I sentrum vektlegges folkehelse og trivsel ved at myke trafikanter prioriteres foran privatbilister (i henhold til mobilitetspyramiden). • Tydelig informasjon om parkering har effektivt redusert letetraffic, bidratt til mer oversiktlig parkeringssituasjon og redusert klimautslipp. • Mer grøntstruktur og lokal håndtering av overvann har gitt positive bidrag til bymiljøet
<p>Effektmål 4</p> <p>Kommunens parkeringstilbud er økonomisk bærekraftig, fleksibelt og behovstilpasset</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Investeringene i nye anlegg står i forhold til det reelle behovet for parkering. • Prosjektet har ikke ført til negative konsekvenser for kommunens økonomi og tjenestetilbud. • Eksisterende infrastruktur inngår i et effektivt og fleksibelt parkeringstilbud. • Gjennomføring av prosjektet har gitt positive bidrag til samfunnsøkonomi (positive effekter for reisetid og folkehelse, mindre støy og forurensing)

5

KRAV

5 Må- og bør krav



5.1 Metode og kapittelvurdering

Kravene i dette kapitlet utgjør kvalitetskravene som det enkelte konsept skal evalueres etter for å kunne prioritere mellom konseptene, og vurdere hvilket som er best egnet for gjennomføring. Må- og bør-krav er utarbeidet med utgangspunkt i prosjektets overordnede behov (kapittel 3) og strategiske målsettinger (kapittel 4), inkludert krav og føringer fra overordnede planer og strategier.

5.2 Må-krav

Må-krav er absolutte krav som skal innfris for alle alternativer som vurderes i alternativanalysen. Må kravene relaterer til prosjektets samfunns mål og overordnede krav og mål for samfunnsutviklingen. Tabellen nedenfor beskriver Må-kravene og hvordan disse er forankret i prosjektets samfunns mål og målsettinger fra kommuneplanens samfunnsdel, inkludert de lokale bærekraftsmålene. Alle konseptene (med unntak av 0-alternativet) i mulighetsstudiet tilfredsstiller MÅ-kravene.





Tabell 7: Prosjektets MÅ-krav







Nr	MÅ -Krav	Forankring i samfunns mål og mål fra Kommuneplanen	Forankring i lokale bærekraftsmål
1	All parkering på offentlig grunn i sentrum skal være regulert	<p>Mål KP <i>Vi skal ha en byutvikling som er universelt utformet slik at mennesker på tvers av alder og bakgrunn kan møtes og leve sammen.</i></p> <p>Samfunns mål <i>Fremtidsrettet parkeringsløsning og bedre trafikkavvikling gir plass til gang- og sykkelforbindelser og attraktive byrom som er tilrettelagt for opphold og aktivitet.</i></p>	<p>Infrastruktur</p>  <p>Bygge solid infrastruktur.</p>
2	Konseptet skal gi bedre tilgjengelighet på parkering for beboere i boligsonen	<p>Samfunns mål <i>Kristiansund sentrum blir et levende og attraktivt byområde som er lett tilgjengelig for beboere, tilreisende og næringsliv.</i></p>	<p>Bærekraftig by og samfunn</p>  <p>Gjøre byen og regionen vår inkluderende, og fremtidsrettet.</p>

5.3 Bør-krav

Bør-kravene er krav som bør prioriteres i valg av løsning og relaterer til prosjektets effektmål og spesifikke mål og krav til samfunnsutviklingen. Tabellen nedenfor beskriver Bør-kravene og hvordan disse er forankret i prosjektets effektmål og målsettinger fra kommuneplanens samfunnsdel, inkludert de lokale bærekraftsmålene.

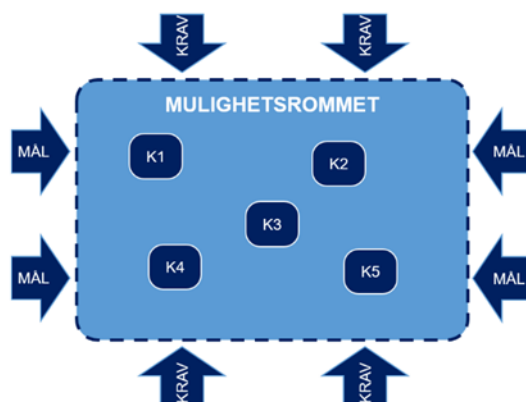
Tabell 8: Prosjektets BØR-krav

Nr	BØR -Krav	Forankring i effektmål og mål fra Kommuneplanen	Forankring i lokale bærekraftsmål
1	Konseptet bør muliggjøre omgjøring av flest mulig eksisterende overflate-parkeringsplasser for å skape blågrønne kvaliteter, forbindelser for syklister og fotgjengere og attraktive byrom for opphold og aktivitet	<p>Mål KP Vi skal ha en byutvikling som er universelt utformet slik at mennesker på tvers av alder og bakgrunn kan møtes og leve sammen.</p> <p>Effektmål 1 Kristiansund har et levende og attraktivt bysentrum</p>	<p>Bærekraftig by og samfunn</p>  <p>Gjøre byen og regionen vår inkluderende, og fremtidsrettet.</p>
2	Nye parkeringsanlegg bør ha estetiske kvaliteter som er godt tilpasset omgivelsene	<p>Mål KP Vi skal være et attraktivt reisemål og utvikle reiselivet slik at det gir ny vekst.</p> <p>Effektmål 1 Kristiansund har et levende og attraktivt bysentrum</p>	<p>Grønt skifte</p>  <p>Ha klima- og miljøperspektiv på alt vi gjør.</p>
3	Konseptet bør bidra til redusert letetraffic og mer målrettet biltraffic i sentrum	<p>Mål KP Vi skal investere i og drifte bygg og infrastruktur vurdert ut fra et bærekraftig livsløpsperspektiv</p> <p>Effektmål 2 Kristiansund har tilstrekkelig parkeringskapasitet og god trafikkflyt</p>	<p>Infrastruktur</p>  <p>Bygge solid infrastruktur.</p>
4	Konseptet bør bidra til og dempe forventet trafikkvekst inn mot sentrum	<p>Mål KP Vi skal utvikle våre veisamband for en sikker og miljøvennlig trafikkavvikling</p> <p>Effektmål 2 Kristiansund har tilstrekkelig parkeringskapasitet og god trafikkflyt</p>	<p>Infrastruktur</p>  <p>Bygge solid infrastruktur.</p>

5	Konseptet bør oppfattes som et velorganisert, oversiktlig og effektivt parkeringstilbud	<p>Mål KP <i>Vi skal arbeide for å bedre eksisterende og utvikle nye transport- og samferdselsløsninger</i></p> <p>Effektmål 4 <i>Kommunens parkeringstilbud er økonomisk bærekraftig, fleksibelt og behovstilpasset</i></p>	<p>Bærekraftig by og samfunn</p>  <p>Gjøre byen og regionen vår inkluderende, og fremtidsrettet.</p>
6	Konseptet bør tilby tilstrekkelig parkering i gangavstand fra viktige målpunkt i sentrum	<p>Mål KP <i>Vi har solid infrastruktur</i></p> <p>Effektmål 2 <i>Kristiansund har tilstrekkelig parkeringskapasitet og god trafikkflyt</i></p>	<p>Bærekraftig arbeidsliv</p>  <p>Fremme inkluderende og bærekraftig arbeidsliv..</p>
7	Konseptet bør gjøre det enklere å foreta sunne og miljøvennlige transportvalg	<p>Mål KP <i>Vi skal ha en kommune som har en kunnskapsbasert helhetsforståelse av hva som er forutsetningene for god samfunnsutvikling.</i></p> <p>Effektmål 3 <i>Kristiansund oppleves som en grønn by hvor det er enkelt å ta sunne og miljøvennlige valg i hverdagen</i></p>	<p>Grønt skifte</p>  <p>Ha klima- og miljøperspektiv på alt vi gjør.</p>
8	Konseptet bør bidra til et bedre og tryggere bomiljø med mindre trafikk, støy og forurensing	<p>Mål KP <i>Vi har lagt til rette for god helse og livskvalitet for alle, uansett alder.</i></p> <p>Effektmål 1 <i>Kristiansund har et levende og attraktivt bysentrum</i></p>	<p>God helse</p>  <p>Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder.</p>
9	Konseptet bør tilrettelegge for at parkeringsplassene i boligsonen blir effektivt utnyttet	<p>Mål KP <i>Vi har god økonomistyring og effektiv tjenesteproduksjon</i></p> <p>Effektmål 4 <i>Kommunens parkeringstilbud er økonomisk bærekraftig, fleksibelt og behovstilpasset</i></p>	<p>Lokalt kunnskapspotensial</p>  <p>Finne og bruke gullet i vår egen bakgård.</p>
10	Konseptet bør være fleksibelt med tanke på skalering (før og etter realisering) og transformasjon som følge av endringer i behov	<p>Mål KP <i>Vi skal ha optimal tilpasning av kommunale tjenester i forhold til behov.</i></p> <p>Effektmål 4 <i>Kommunens parkeringstilbud er økonomisk bærekraftig, fleksibelt og behovstilpasset</i></p>	<p>Infrastruktur</p>  <p>Bygge solid infrastruktur.</p>

6 MULIGHETSROMMET

6 Mulighetsrom og identifisering av konsepter



Figur 36: Mulighetsrommet begrenses av de prosjektspesifikke mål og krav

6.1 Mulighetsrommet

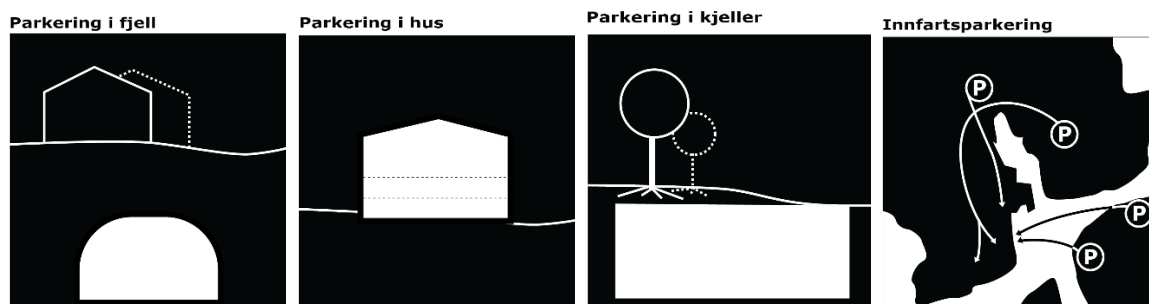
Mulighetsrommet består av *alle* tiltak og løsninger som bidrar til å oppfylle behovet, uten å gå på akkord med gjeldende mål og krav. Mulighetsrommet begrenses av hva som er fysisk mulig (geografi/topografi/tomt), og hva som er samfunnsmessig ønskelig (mål og krav).

For å oppnå et helhetlig konsept som sikrer måloppnåelse og svar på alle behov og utfordringer som prosjektet adresserer er det nødvendig med flere tiltak enn etablering av ett eller flere fysiske parkeringsanlegg. Utvikling av byrom i sentrum, effektiv regulering av parkeringstilbudet og samspill med innbyggere, næringsliv og ikke-kommunale etater er sentralt for å oppnå en helhetlig løsning.

Konseptalternativene som medtas i alternativanalysen vil derfor inneholde elementer av ulike typer tiltak:

Nye parkeringsanlegg

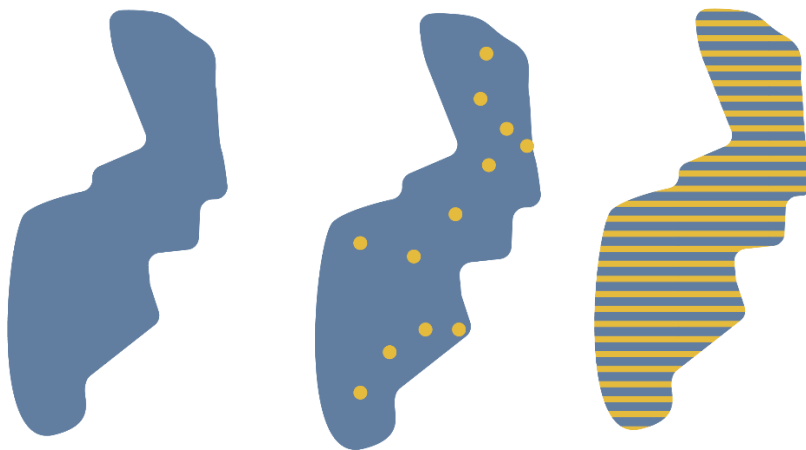
Nye parkeringsanlegg danner utgangspunkt for de enkelte konseptene. Anleggene spenner fra parkeringsanlegg i fjell, «nedgravd» løsning under Kongens plass (parkeringskjeller), ordinært parkeringshus, til etablering av innfartsparkering utenfor sentrum. Sistnevnte omfatter også parkeringsanlegg for sykler.



Figur 37: Ulike typer nye parkeringsanlegg som grunnlag for ulike konseptalternativer

Boligsonen

Boligsonen skal reguleres for å redusere miljøkonsekvenser av trafikk og for å skape forutsigbar parkering for beboerne i boligområdene. Konseptene viser 3 ulike måter å regulere boligsonen på: 1) Parkering i boligsonen forbeholdes kun for beboere 2) Egne soner for beboere og besøkende 3) Fri tilgang for alle men lav pris for beboere og høy pris for besøk.



Figur 38: Forskjellige måter å regulere boligsonen på; fra 0-1000 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser

Byromstiltak

I samarbeid med Plan og byggesak er det identifisert behov for å utvikle 8 byromsprosjekter i sentrum for å skape en mer levende og attraktiv by. Byrommene som skal utvikles inkluderer Vågekaia, Kongens plass og Kirktomta, men også mindre byromsprosjekter i boligområdene i sentrum. Dersom alle byromsprosjektene blir realisert vil antall parkeringsplasser i sentrum reduseres med 278 stk.



Vågekaia



Kirktomta



Kongens plass



Skolegata



Gassverktohta



Gatetun øvre bydel



Gatetun vestre bydel



Nabolagspark øvre bydel

Figur 39: Oversikt over mulige byromstiltak

Samspillstiltak

Beskriver tiltak hvor realisering er avhengig av beslutninger også hos eksterne aktører og samarbeidspartnere. Disse tiltakene inngår derfor ikke i evalueringen av konseptalternativene, men synliggjøres som en del av en helhetlig løsning siden de vil kunne gi viktige bidrag til å oppfylle prosjektets behov og målsettinger. Utvikling av helhetlige mobilitetsløsninger, investering i Sundbåten og utfylling langs Vågekaia for å gi mer plass til myke trafikanter er eksempler på samspillstiltak. De mest relevante samspillstiltakene for det enkelte konsept omtales i konseptbeskrivelsene (kap.6.5).

6.2 Identifisering av mulige tiltak og løsninger

For å utvikle konseptalternativene ble det gjennomført en workshop for å identifisere mulige tiltak og løsninger som kan løse prosjektets behov. Prosessen ble gjennomført i tråd med 4-trinnsmetodikken som har til hensikt å finne løsninger med minst mulig kommunal ressursinnsats. Først vurderes tiltak

som kan redusere etterspørsel etter parkering. Deretter vurderes muligheter for å effektivisere og forbedre eksisterende infrastruktur, før mulige nyinvesteringer og større ombygginger vurderes til slutt.

Trinn 1, redusere etterspørsel

Trinn 2, effektivisere bruk av dagens infrastruktur

Trinn 3, forbedre eksisterende infrastruktur og kapasitet

Trinn 4, nyinvesteringer og større ombygginger i infrastruktur / bygg

Etter at tiltakene er identifisert vurderes de opp mot mål og krav. Tiltak som ikke er i tråd med etablerte mål og krav siles ut, mens gjenstående tiltak danner grunnlag for konseptalternativene. Tabellen under gir en oppsummering av tiltakene som er vurdert og foreslått. Tiltak som er silt ut inngår ikke i konseptalternativene.

Tabell 9: Liste over mulige tiltak etter 4-trinnsmetodikken

Idè konseptuell løsning/tiltak	Begrunnelse siling
Trinn 1 Redusere etterspørsel	
Generell økning i parkeringsavgiftene for å redusere bruken av privatbil og oppfordre til andre transportalternativer	
Redusere tilgjengeligheten av parkeringsplasser nærmest målpunkt i sentrum for å oppmuntre til bruk av alternative transportmidler	Ikke i tråd med mål om god tilgjengelighet på parkering.
Begrense antall tilgjengelige parkeringsplasser for å tvinge folk til å vurdere andre transportalternativer	Ikke i tråd med mål om god tilgjengelighet på parkering.
Innføring av strengere krav til parkering i byggeprosjekter for å sikre at parkeringskapasitet utvides i tråd med behovene fra nye prosjekter	Erfaring med Sentrumsplanen er at strenge parkeringskrav hemmer byutvikling.
Innføre høye parkeringsavgifter for de som ikke er bosatt i boligsonen for å begrense tilstrømningen av eksterne kjøretøy	
Begrenset antall parkeringsplasser for tilreisende i boligsonen for å sikre bedre tilgjengelighet for lokalbefolkningen	
Innføre miljøavgift for fossile kjøretøy i sentrum for å oppmuntre til bytte til miljøvennlige kjøretøy og redusere luftforurensning	Ikke i tråd med mål om tilgjengelighet på parkering i sentrum
Innføre bompenger til sentrum for å begrense kjøretøytrafikken og oppmuntre til alternative transportmetoder	Vil gi konkurranseulempes for næring i sentrum vs. Løkkemyra og vanskeliggjøre måloppnåelse av et attraktivt og levende sentrum
Etablering av soner hvor bare utslippsfrie kjøretøy har adgang vil gi insentiver for personlig grønn omstilling og bidra til redusert luftforurensning.	Vil svekke sentrum som handels- og boområde ved å utestenge mange fra å bruke sentrum. Sosiale konsekvenser.
Organisere kampanjer som belønner ansatte for å velge miljøvennlige transportalternativer, som premierte sykle/gå/ski-til-jobben-aksjoner, eller at arbeidstakere får betalt for tiden det tar å sykle til/fra jobb («trening i arbeidstiden»).	
Subsidiere reduserte kollektivpriser (buss) på morgen og ettermiddag	
Opplæringskampanjer rettet mot skoleelever og andre potensielle syklistere som grunnlag for adferdsendring og kulturutvikling og økt bruk av sykkel som transportmiddel	
Informasjonskampanjer for å øke bevisstheten om fordelene ved grønn mobilitet og hvordan det kan påvirke folkehelsen positivt	
Oppmuntre bedrifter til å tilby hjemmekontor for å redusere antall daglige pendlere	Strider delvis mot mål om å tilrettelegge for mer næring og aktivitet i sentrum

Insentiver for tilrettelegging av garderobetilbud og dusjfasiliteter på arbeidsplasser for å gjøre gåing og sykling mer attraktivt.	Subsidiering av private tilbud ligger utenfor prosjektets mandat.
2 Effektivisere bruk av dagens infrastruktur	
Utnytt restkapasiteten i boligsonene for å optimalisere tilgjengeligheten for både lokale beboere og besøkende	
Tilpasse og videreutvikle sonesystemet og avgiftsnivået for å gjøre parkeringssystemet mer brukervennlig og transparent.	
Flere tidsregulerte parkeringsplasser for å imøtekomme næringslivets behov for korttidsparkering for kunder	KS av parkeringsbehov har avdekket tilstrekkelig kapasitet på korttidsparkering
Innføring av dynamisk prissetting gjennom dagen basert på etterspørsel og tilgjengelighet for å optimalisere utnyttelsen av parkeringsplassene	Vil gi dårlig forutsigbarhet for brukere, høyere avgiftsnivå og lite oversiktlig parkeringssystem
Stimulere til samkjøring ved å gi økonomiske insentiver eller tilby dedikerte parkeringsområder for å redusere antall biler som skal til sentrum.	Vanskelig å kontrollere en slik ordning i praksis
Tilrettelegge og koordinere for sømløs overgang mellom transportmidler, inkludert parkering, kollektivtransport, sykling og gange	
Fremme sambruk av parkeringsplasser utenfor sentrum for å optimalisere tilgjengeligheten og redusere behovet for sentrumsnære parkeringsplasser	
Trinn 3 Forbedre eksisterende infrastruktur og kapasitet	
Utvikle eksisterende byrom med vekt på oppholdskvalitet og aktiviteter for å gjøre det mer attraktivt å bruke og bevege seg i byen	
Oppgradering av gang- og sykkelveier med bedre utforming og oppmerking for å skape tryggere og mer attraktive forbindelser som alternativ til privatbil	
Omforme bygater til miljøgater og/eller gatetun for å skape økt trivsel og bokvalitet, samtidig som man tilbyr tilstrekkelig parkeringskapasitet for beboere.	
Samle ressurser og utvikle samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivå for å utvikle helhetlige mobilitetsløsninger for Kristiansund.	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Utvikle flere direkte bussforbindelser til sentrale boligområder for å redusere behovet for privatbilbruk.	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Nytt felt RV 70 som realiseres i bypakken forbeholdes for kollektivtrafikk	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Regulere trafikk og kjøremønster (F. eks ved innsnevring av kjørebane, enveiskjøring, lysregulering) i Fosnagata mellom Campus og Rådhusplassen for å tilrettelegge for opphold, syklister og fotgjengere	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Redusere antall kjørefelt fra i Kaibakken 4 til 2 til fordel for byrom og blågrønn struktur	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Trinn 4 Nyinvesteringer og større ombygginger i infrastruktur / bygg	
Bygge parkeringsanlegg i fjell (tunnel) under sentrum for å øke tilgjengelig parkeringskapasitet	

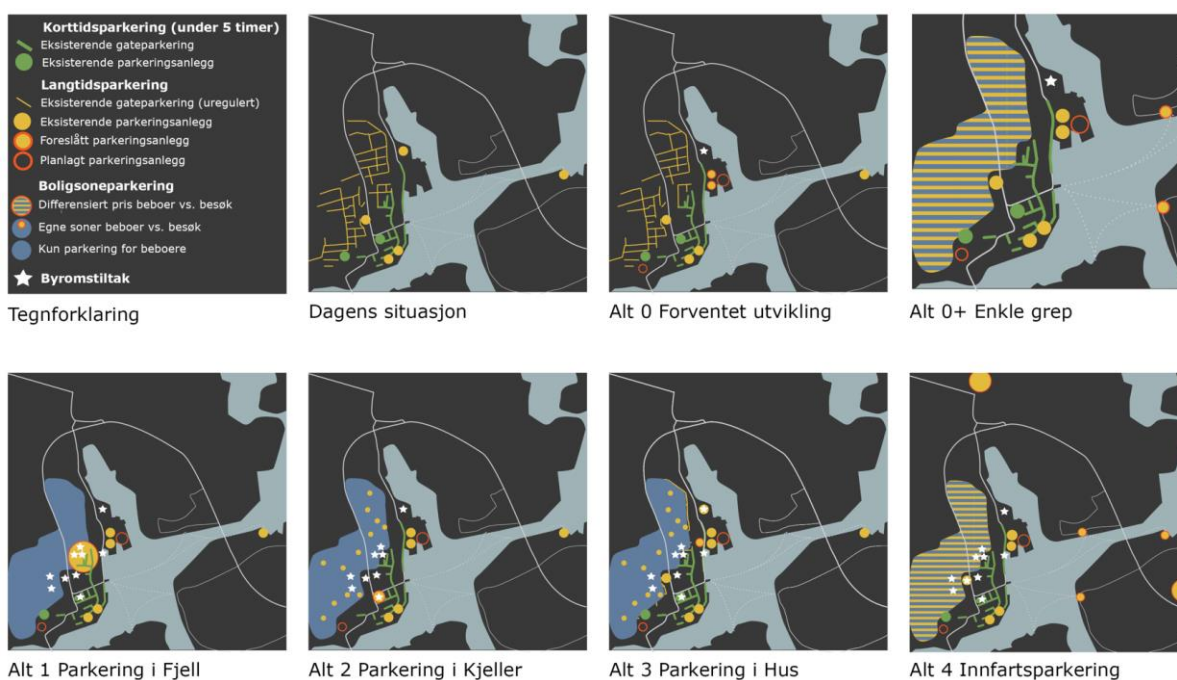
Bygge parkeringsanlegg under park/byrom i sentrum for å øke tilgjengelig parkeringskapasitet	
Bygge parkeringshus i sentrum for å øke tilgjengelig parkeringskapasitet	
Etablere gratis innfartsparkering ved bussholdeplasser utenfor sentrum for å tilrettelegge for sømløs overgang mellom transportmidler og avlaste parkeringssituasjonen i sentrum	
Etablere muligheter for gratis og trygg parkering av biler og sykler ved Sundbåtens anløp for å flytte trafikk fra vei til sjø og redusere parkeringsbehovet i sentrum	
Tilbud om innelåst sykkelparkering med muligheter for enkel reparasjon og lading i sentrum og ved sentrale anløp og bussholdeplasser utenfor sentrum	
Eksperimentere med innovative løsninger som parkeringslekter for å utnytte vannet rundt byen for parkeringskapasitet, spesielt i områder med begrenset landareal	Mangel på egnet havneareal og lite fremtidsrettet tilbud
Investere i utslippsfrie busser og infrastruktur for å gi et mer attraktivt og brukervennlig alternativ til privatbilbruk	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Investering i ferger og anløpsinfrastruktur for Sundbåten for å muliggjøre en utvidelse av dagens tilbud, økt kollektivandel, redusert veitrafikk ved at trafikk flyttes fra vei til sjø og redusert behov for parkering.	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Tiltak for å øke kapasiteten for mer effektiv trafikkavvikling gjennom Viadukten (Statens vegvesen/fyket)	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak
Legge RV 70 i tunnel mellom Langveien og Kranaveien for å redusere trafikale konsekvenser og utvikle byrom i sentrum	Ligger utenfor prosjektets mandat, men mulighet for innkjøring fra to retninger beskrives som mulighet i konsept for parkeringsanlegg i fjell.
Utvide kaikanten ved utfylling/pæling havnebassenget for å gi mer plass til bylivsfunksjoner og myke trafikanter	Ligger utenfor prosjektets mandat, men beskrives som mulig samspillstiltak. Særlig relevant for p-anlegg i fjell (kortreiste fyllmasser)
Fjellanlegg har potensial for sambruk/etterbruk som tilfluktsrom	

6.3 Beskrivelse av konseptalternativer

Dette kapittelet beskriver konseptene som er medtatt i alternativanalysen. For å ivareta at prosjektet skal løse sammensatte behov inneholder konseptene ulike typer tiltak

- Fysiske parkeringsanlegg
- Regulerings tiltak (boligsonen)
- Byromstiltak
- (Samspillstiltak)

Kap 6.1 Mulighetsrommet gir nærmere beskrivelse av mulighetsrommet innenfor de ulike tiltakstypene



Figur 40: Konseptillustrasjoner som visualiserer de viktigste tiltakene som inngår i det enkelte konsept

Konseptillustrasjonene over viser konseptalternativene som er medtatt i alternativanalysen, samt beskrivelse av dagens situasjon. Konseptalternativene er satt sammen for å kunne løse prosjektets helhetlige behov knyttet til etablering av nye parkeringsanlegg, regulering av boligsonen og utvikling av byromskvaliteter. Flere ulike typer tiltak som kan utvikles på forskjellige måter medfører et svært stort antall teoretiske konsepter. Det vil derfor være behov for en nærmere vurdering av omfang og sammensetning av de ulike typene tiltak i etterkant av konseptvalg, når enkelte forutsetninger og usikkerheter er blitt avklart.

- **0-alternativet** viser en videreføring av dagens situasjon, inkludert forventet utvikling som vil skje uavhengig av dette prosjektet. Tiltakene i 0-alternativet inngår derfor også i øvrige konseptalternativer.
- **Alternativ 0+** er en minimumsløsning som bygger på regulering av boligsonen hvor parkeringsplassene er tilgjengelig for alle, men med ulik pris for beboere vs. tilreisende, kombinert med tilpassing av nye parkeringsplasser ved eksisterende Sundbåtanløp.
- **Alternativ 1** bygger på etablering av parkeringsanlegg i fjell, kombinert med at boligsonen reguleres slik at parkering forbeholdes beboere. Med plassering midt i sentrum vil denne løsningen kunne dekke behovene knyttet til hele sentrumsområdet.
- **Alternativ 2** bygger på etablering av parkeringskjeller under Kongens plass, kombinert med soneinndeling av boligsonen med egne plasser for henholdsvis beboere og tilreisende. Konseptet vil i hovedsak kunne dekke behovet i området rundt Kongens plass. For lang avstand til Devoldholmen gjør at behovene som oppstår i forbindelse med Campusutviklingen må dekkes enten gjennom at boligsonen tilrettelegges med egne parkeringssoner for tilreisende biler, eller realisering av planlagt p-hus ved kollektivterminalen..
- **Alternativ 3** bygger på etablering av parkeringshus ved Campus/Fosnagata, kombinert med soneinndeling av boligsonen med plasser for henholdsvis beboere og tilreisende.

Undersøkelser har vist at tomten ikke er stor nok til å dekke prosjektets behov (maks plass til 60 parkeringsplasser over 3 etasjer; 100 plasser dersom bakenforliggende fjellskrent sprenges bort). Alternativet skulle dermed ikke vært inkludert i alternativanalysen men er likevel medtatt da det var et uttrykt ønske fra styringsgruppen om at alternativet skulle inngå i utredningen. Vurderinger knyttet til kostnad, bærekraft og usikkerhet vil også kunne komme til nytte i forbindelse med planer om etablering av eventuelle parkeringshus på Devoldholmen, ved sykehuset eller andre steder i sentrum.

- **Alternativ 4** er et grønt alternativ som bygger på etablering av gratis innfartsparkering utenfor sentrum, kombinert med at boligsonen reguleres med fri tilgang til alle parkeringsplassene, men med ulik pris for beboere vs. tilreisende. For å stimulere til at innfartsparkeringene faktisk blir benyttet foreslås økte parkeringsavgifter i sentrum for å kunne subsidiere kollektivtransport mellom lokaliteter for innfartsparkering og sentrum.



Alternativ 0 Forventet utvikling

Videreføring av dagens situasjon, inkludert kjent og forventet utvikling



Ivaretar ikke prosjektets behov for parkeringsplasser!

Langtidsparkering

- Eksisterende gateparkering
- Eksisterende parkeringsanlegg
- Planlagte anlegg som etableres
- Planlagte anlegg som kan etableres

Korttidsparkering (under 5 timer)

- Gateparkering
- Parkeringsplass
- Byromstiltak



Parkeringstiltak

Langtidsparkering (162 plasser inngår i alle alternativer)

- 81 plasser etableres i kjeller under Campus byggetrinn 1
- 81 plasser etableres i kjeller under Campus byggetrinn 2
- 274 plasser i parkeringshus ved kollektivterminal er ikke medtatt
- 90 plasser i parkeringshus ved sykehus er ikke medtatt)

Boligsoneparkering

- Mulig forsøksprosjekt med "boligsoner light" i Øvre bydel

- 1 byromsprosjekt realiseres
- 50 eksisterende parkeringsplasser transformeres



Byromstiltak



Vågekaia



Kirktomta



Kongens plass



Skolegata



Gassverktomta



Gadetun øvre bydel



Gadetun vestre bydel



Nabolagspark øvre bydel



Samspillstiltak

- Utvikling av helhetlig og sømløst mobilitetstilbud for Kristiansund
- Øke kapasiteten gjennom Viadukten
- Utvikle digitale løsninger for sanntidsinfo om tilgjengelig parkering



Alternativ 0+ Enkle grep

Mindre tiltak for å redusere etterspørsel og effektivisere bruk av eksisterende infrastruktur



- Langtidsparkering**
 - Eksisterende gateparkering
 - Eksisterende parkeringsanlegg
 - Planlagte anlegg som etableres
 - Planlagte anlegg som kan etableres
- Korttidsparkering (under 5 timer)**
 - Gateparkering
 - Parkeringsplass
- Boligsoneparkering**
 - Tilgjengelig for alle - differensiert pris mellom beboere og tilreisende
- ☆ **Byromstiltak**

P

Parkeringstiltak

Langtidsparkering

- 50-100 nye plasser etableres ved anløp gjennom tilpassing/forbedring av eksisterende vei- og parkeringsareal

Boligsoneparkering og andre reguleringstiltak

- Boligsonen er tilgjengelig for alle, men reguleres med lav pris for beboere og høy pris for tilreisende
- Generell økning av alle parkeringsavgifter med 20%

- 4 byromsprosjekter realiseres
- 126 eksisterende parkeringsplasser transformeres



Byromstiltak



Vågekaia



Kirktomta



Kongens plass



Skolegata



Gassverktomta



Gatetun øvre bydel



Gatetun vestre bydel

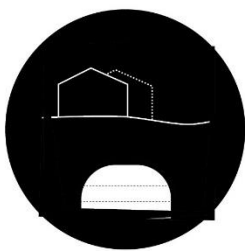


Nabolagspark øvre bydel



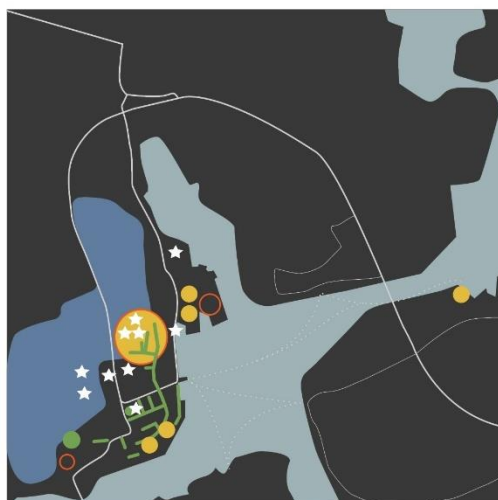
Samspillstiltak

- Utvikling av helhetlig og sømløst mobilitetstilbud for Kristiansund
- Fremme sambruk av parkeringsplasser utenfor sentrum
- Regulere trafikk og kjøremønster i Fosnagata/Vågeveien
- Redusere antall kjørefelt i Kaibakken fra 4 til 2
- Utvikle digitale løsninger for sanntidsinfo om tilgjengelig parkering
- Kampanjer for å få folk til å sykle, gå eller reise kollektivt til sentrum



Alternativ 1 Parkering i fjell

Etablering av utsprengt fjellhall med innslag i Vågebakken/Fosnagata ved Campus



- Langtidsparkering**
 - 🟡 Eksisterende gateparkering
 - 🟠 Eksisterende parkeringsanlegg
 - 🟢 Planlagte anlegg som etableres
 - 🟣 Planlagte anlegg som kan etableres
- Korttidsparkering (under 5 timer)**
 - 🟢 Gateparkering
 - 🟡 Parkeringsplass
- Boligsoneparkering**
 - 🟠 Kun parkering for beboere
- ☆ **Byromstiltak**



Parkeringstiltak

Langtidsparkering

- 250 - 500 parkeringsplasser etableres i fjell

Boligsoneparkering

- Boligsonen reguleres kun for beboere

- 8 byromsprosjekter realiseres
- 278 eksisterende parkeringsplasser transformeres



Byromstiltak



Vågekaia



Kirktomta



Kongens plass



Skolegata



Gassverktomta



Gattetun øvre bydel



Gattetun vestre bydel

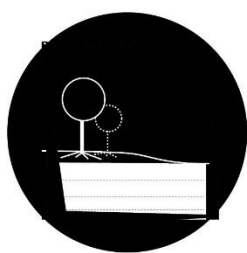


Nabolagspark øvre bydel



Samspillstiltak

- Utvikling av helhetlig og sømløst mobilitetstilbud for Kristiansund
- Øke kapasiteten gjennom Viadukten
- Veiforbindelse i tunnel mellom Langveien og Kranaveien
- Regulere trafikk og kjøremønster i Fosnagata/Vågeveien
- Redusere antall kjørefelt i Kaibakken fra 4 til 2
- Utvide kaifronten med gratis fyllmasse fra p-anlegg
- Utvikle digitale løsninger for sanntidsinfo om tilgjengelig parkering



Alternativ 2 Parkering i kjeller

*Etablering av
parkeringskjeller under
bakken på Kongens
plass*



- Langtidsparkering**
 - Eksisterende gateparkering
 - Eksisterende parkeringsanlegg
 - Planlagte anlegg som etableres
 - Planlagte anlegg som kan etableres
- Korttidsparkering (under 5 timer)**
 - Gateparkering
 - Parkeringsplass
- Boligsoneparkering**
 - Egne soner og differensierte takster for beboere og tilreisende
- ☆ **Byromstiltak**

P

Parkeringstiltak

- Langtidsparkering**
 - 200 - 250 plasser etableres i kjeller under Kongens plass
- Boligsoneparkering**
 - Parkeringsplasser i Boligsonen reguleres med egne soner for beboere og tilreisende (50/50 legges til grunn)

- 7 byromsprosjekter realiseres
- 224 eksisterende parkeringsplasser transformeres



Vågekaia



Kirktofta



Kongens plass



Skolegata



Gassverktomta



Gadetun øvre bydel



Gadetun vestre bydel

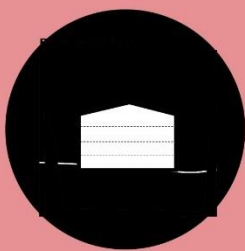


Nabolagspark øvre bydel

✋

Samspillstiltak

- Utvikling av helhetlig og sømløst mobilitetstilbud for Kristiansund
- Regulere trafikk og kjøremønster i Fosnagata
- Redusere antall kjørefelt i Kaibakken fra 4 til 2
- Fremme sambruk av parkeringsplasser utenfor sentrum
- Samordne vilkår og drift av private og offentlige p-tilbud
- Utvikle digitale løsninger for sanntidsinfo om tilgjengelig parkering



Alternativ 3 Parkering i hus

Eablering av parkeringhus med innkjøring fra Vågebakken/Fosnagata ved Campus



Ivaretar ikke prosjektets behov for parkeringsplasser!

Langtidsparkering

- Eksisterende gateparkering
- Eksisterende parkeringsanlegg
- Planlagte anlegg som etableres
- Planlagte anlegg som kan etableres

Korttidsparkering (under 5 timer)

- Gateparkering
- Parkeringsplass

Boligsoneparkering

- Kun parkering for beboere

Byromstiltak



P

Parkeringstiltak

Langtidsparkering

- 200 - 250 plasser etableres i parkeringshus ved Devoldholmen
- NB! Det er plass til maks til 60 plasser fordelt på 3 etasjer på utpekt tomt (100 plasser ved å sprengte ut bakenforliggende fjellskrent). Hvis p-hus er aktuelt må det identifiseres en alternativ tomt)

Boligsoneparkering

- Parkeringsplasser i Boligsonen reguleres med egne soner for beboere og tilreisende (50/50 legges til grunn)

- 7 byromsprosjekter realiseres
- 221 eksisterende parkeringsplasser transformeres



Byromstiltak



Vågekaia



Kirktomta



Kongens plass



Skolegata



Gassverktomta



Gatetun øvre bydel



Gatetun vestre bydel

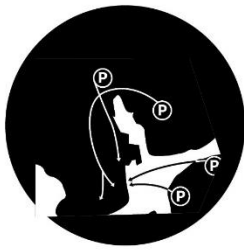


Nabolagspark øvre bydel



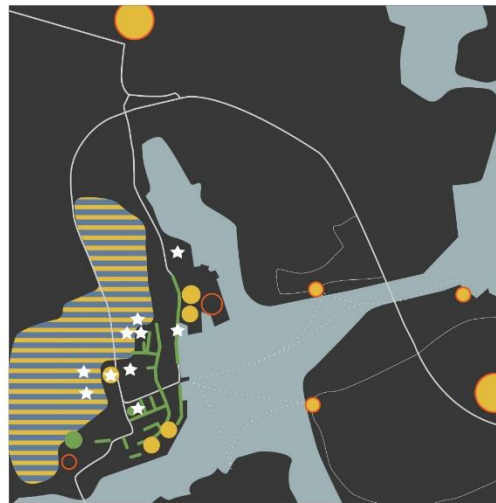
Samspillstiltak

- Utvikling av helhetlig og sømløst mobilitetstilbud for Kristiansund
- Regulere trafikk og kjøremønster i Fosnagata
- Redusere antall kjørefelt i Kaibakken fra 4 til 2
- Fremme sambruk av parkeringsplasser utenfor sentrum
- Samordne vilkår og drift av private og offentlige p-tilbud
- Brukertilpassing av alle p-hus med mer plass til bil og manøvrering
- Utvikle digitale løsninger for sanntidsinfo om tilgjengelig parkering



**Alternativ 4
Innfartsparkering**

Etablering av innfartsparkering ved bussholdeplasser og anløp utenfor sentrum



Langtidsparkering

- Eksisterende gateparkering
- Eksisterende parkeringsanlegg
- Planlagte anlegg som etableres
- Planlagte anlegg som kan etableres

Korttidsparkering (under 5 timer)

- Gateparkering
- Parkeringsplass

Boligsoneparkering

- Tilgjengelig for alle - differensiert pris mellom beboere og tilreisende

- Byromstiltak**

P

Langtidsparkering

- 50 plasser etableres ved anløp gjennom tilpassing/forbedring av eksisterende vei- og parkeringsareal
- 200 – 600 p-plasser etableres ved holdeplasser langs RV70 (Løkkemyra, Hagelin og Rensvik/Frei fremstår mest aktuelle) og eventuelle nye anløp
- Innelåst sykkelparkering etableres ved alle innfartsparkeringer

Parkeringstiltak

Boligsoneparkering og andre reguleringstiltak

- Boligsonen er tilgjengelig for alle, men reguleres med lav pris for beboere og høy pris for tilreisende
- Øke parkeringsavgifter på all parkering i sentrum med 30% for å subsidiere gratis innfartsparkering og kollektivtransport (sundbåt og buss)

- 6 byromsprosjekter realiseres
- 167 eksisterende parkeringsplasser transformeres



Samspillstiltak

- Utvikling av helhetlig og sømløst mobilitetstilbud for Kristiansund
- Regulere trafikk og kjøremønster i Fosnagata
- Redusere antall kjørefelt i Kaibakken fra 4 til 2
- Fremme sambruk av parkeringsplasser utenfor sentrum
- Samordne vilkår og drift av private og offentlige p-tilbud
- Utvikle digitale løsninger for sanntidsinfo om tilgjengelig parkering
- Bompenger for å kjøre til sentrum
- Utvikle busstilbudet med flere direkteruter, miljøvennlige busser og subsidierte billetter
- Investere i ferger og anløpsinfrastruktur for Sundbåten
- Satsning på mikromobilitet og deleløsninger
- Kampanjer for å få folk til å sykle, gå eller reise kollektivt til sentrum
- Opplæringskampanjer mot skoleelever og andre for å bygge sykkelkultur

6.4 Fordeler og ulemper med konseptene

Tabell 10: Oversikt over fordeler og ulemper med det enkelte konseptalternativ

Fordeler og ulemper som er vurdert			
Konsept	Fordeler	Ulemper	Begrunnelse for siling
Alt. 0 Dagens situasjon + kjent utvikling	<ul style="list-style-type: none"> - Krever lite investering - Stort utvalg av gratis og lett tilgjengelige parkeringsplasser er positivt for handelsnæring 	<ul style="list-style-type: none"> - Utøser ingen muligheter for byromstiltak utover allerede planlagte - Bilen vil fortsatt prege bybildet - Konseptet oppfyller ikke må-kravene 	Konseptet oppfyller ikke MÅ-krav 1 og 2
Alt. 0+ Enkle tiltak (i tillegg til dagens situasjon og kjent utvikling)	<ul style="list-style-type: none"> - Ivaretar utvikling av byrom og forbindelser i boligområdene - Bidrar til effektiv bruk av boligsonen - Økte inntekter til kommunen uten større investeringer (hovedsakelig fra tilreisende til boligsonen og generell økning i avgiftsnivå) - Positive virkninger for trafikk og køsituasjon - Kollektivtilbud blir mer konkurransedyktig i forhold til privatbil - 	<ul style="list-style-type: none"> - Fortsatt parkering på Kongens plass, Kirktomta og langs Fosnagata begrenser mulige byromstiltak - Fortsatt letetraffic i boligsonen - Mindre forutsigbarhet for beboerne i sentrum ved at de må dele parkeringsplassene med tilreisende - Investering og drift av innfartsparkering uten inntektpotensial - 	
Alt. 1 Parkering i fjell (i tillegg til dagens situasjon og kjent utvikling)	<ul style="list-style-type: none"> - Svært sentral plassering som kan betjene hele sentrum - Parkerte biler opptar mindre plass i bybildet - Forutsigbar tilgjengelighet (gitt stort anlegg) - Færre parkerte biler og mindre letetraffic i boligsonen - Ivaretar utvikling av byrom og forbindelser i boligområdene - Ivaretar potensial for større byromsprosjekter på Kongens plass, Kirktomta og langs kaikanten/Fosnagata - Kun korttids gateparkering i sentrum er positivt for handelsnæring - Fleksibelt med tanke på skalering før igangsetting/bygging - Gir en kobling mellom Kranaveien og Langveien som fjerner overflatetraffic - Potensial for utvidelse av Kaifronten med kortreiste fyllmasser 	<ul style="list-style-type: none"> - Omfattende prosjekt med store ringvirkninger (Økonomi, miljø, støy mm) - Lang byggetid - Usikkerhet om parkeringsbehovet er stort nok for å oppnå sunn driftsøkonomi - Dårlig utnyttelse av opparbeidet infrastruktur (1000 plasser i boligsonen) - Økt trafikkbelastning på Kranaveien - Generell økning i trafikk og kødannelser som følge av økt parkeringskapasitet i sentrum 	
Alt. 2 Parkering i kjeller (i tillegg til dagens situasjon)	<ul style="list-style-type: none"> - Sentral plassering som dekker mange ulike målpunkt i sentrum - Bedre parkeringsforhold for beboere i boligsonen - Ivaretar utvikling av byrom og forbindelser i boligområdene, 	<ul style="list-style-type: none"> - Generell økning i trafikk og kødannelser som følge av økt parkeringskapasitet i sentrum - Tiltrekker mye trafikk gjennom Normoria/kulturområdet - Avkjøringsramper i «hjertet av byen» 	

og kjent utvikling)	<ul style="list-style-type: none"> - Ivarer potensial for større byromsprosjekter på Kongens plass, Kirktomta og langs kaikanten/Fosnagata - Bidrar til aktivisering av Kongens plass som sentralt byrom - Mer korttids gateparkering er positivt for handelsnæring - Utløser behov for ny løsning på trafikkavvikling Langveien - Kaibakken 		
Alt. 3 Parkering i hus (i tillegg til dagens situasjon og kjent utvikling)	<ul style="list-style-type: none"> - Bedre parkeringsforhold for beboere i boligsonen - Ivarer utvikling av byrom og forbindelser i boligområdene - Ivarer potensial for større byromsprosjekter Kirktomta og langs kaikanten/Fosnagata - Mer korttids gateparkering er positivt for handelsnæring - 	<ul style="list-style-type: none"> - Plasseringen ved campus betjener i liten grad resten av sentrum - Lokal overkapasitet gir risiko for lavt belegg og usunn driftsøkonomi - Økt trafikkbelastning på Kranaveien - Generell økning i trafikk og kødannelser som følge av økt parkeringskapasitet i sentrum - 	
Alt. 4 Innfarts-Parkering (i tillegg til dagens situasjon og kjent utvikling)	<ul style="list-style-type: none"> - Ivarer utvikling av byrom og forbindelser i boligområdene - Ivarer potensial for større byromsprosjekter Kirktomta og langs kaikanten/Fosnagata - - Bidrar til effektiv bruk av boligsonen - Inntektspotensial fra tilreisende i boligsonen uten store investeringer - Parkering utenfor sentrum avlaster innfartsveiene og gir positive virkninger for trafikkavvikling - Økt passasjergrunnlag for kollektivtilbud - Kollektivtilbud blir mer konkurransedyktig i forhold til privatbil - - Tilrettelegger for økt bruk av sykkel som transportmiddel - Potensial for å forsterke Sundbåten som en del av konseptet - Kollektivfelt på RV70 vil kunne forsterke konseptet - Subsidiering av busstilbud for arbeidspendlere kan være aktuelt 	<ul style="list-style-type: none"> - Mindre forutsigbarhet for beboerne i sentrum ved at de må dele parkeringsplassene med tilreisende - Mindre inntektspotensial enn alt 1-4 - Usikkert om 278 parkeringsplasser kan fjernes og fortsatt tilfredsstillende parkeringsbehov - Eksisterende parkeringsinfrastruktur i sentrum vil fullbelastes, og en vil kunne oppleve at sentrum blir en mindre attraktiv destinasjon for handlende. - Sentrum kan bli mindre attraktivt fordi det blir trøblete å reise dit, ingen ekstratilbud i sentrum - Investering og drift av innfartsparkering uten inntektspotensial - 	

7 ALTERNATIVANALYSE

7 Alternativanalyse

7.1 Metode og kapittelvurdering

For å vurdere hvilket konsept som er best egnet for å løse prosjektets behov i tråd med etablerte mål og rammebetingelser er konseptalternativene vurdert på flere måter:

- Konseptenes kvalitet vurderes etter grad av oppfyllelse av etablerte Må- og Bør-krav
- Konseptenes økonomi er vurdert med hensyn til investeringskostnad, inntektspotensial og driftsøkonomi
- Konseptenes bærekraft er vurdert med hensyn til klimapåvirkning i forbindelse med anlegg og etablering
- Konseptenes usikkerhet er vurdert opp mot identifiserte risikofaktorer

Konseptvurderingene er sammenstilt i en oversiktstabell. Samlet vurdering av konseptalternativene gjennomføres i felles møte med styringsgruppen 13. mars 2024.

7.2 Konseptvurderinger (kvalitative vurderinger)

Konseptalternativene er blitt analysert og vurdert opp mot prosjektets etablerte Må- og Bør-krav. Vurderingene er utført gjennom en felles workshop for prosjektgruppen, med utgangspunkt i «trafikklysmetodikken». Alle konseptene unntatt 0-alternativet (videreføring av nå-situasjonen) oppfyller prosjektets Må-krav. Alternativ 1 rangeres som det beste alternativet når det gjelder oppfyllelse av de kvalitative kravene. Deretter følger konseptalternativ 2 (Kjeller), 4 (Innfart), 3 (Hus) og 0+ (Enkle grep).

Tabell 11: Vurdering av ikke-prissatte virkninger

Karakter	Forklaring					
2	Alternativet vil trolig oppfylle kravet					
1	Alternativet vil kanskje oppfylle kravet					
0	Alternativet vil trolig ikke oppfylle kravet					
Konsept	0	0+ Enkle grep	1 Fjell	2 Kjeller	3 Hus	4 Innfart
1. MÅ-krav: Parkering i sentrum All parkering på offentlig grunn skal være regulert	Boligsonen er uregulert. Parkering i øvrige deler av sentrum er regulert.	Boligsonen reguleres med differensiert avgift for beboere og tilreisende	Boligsonen reguleres slik at kun beboere kan parkere	Boligsonen reguleres med egne soner og differensiert avgift for beboere og tilreisende	Boligsonen reguleres med egne soner og differensiert avgift for beboere og tilreisende	Boligsonen reguleres med differensiert avgift for beboere og tilreisende
2. MÅ-krav: Parkering for beboere Konseptet skal gi bedre tilgjengelighet på parkering i boligsonen	Det er utfordrende å finne parkering i pressområder i sentrum siden boligsonen er uregulert. Realisering av planlagte p-anlegg gir økt kapasitet	Fortsatt utfordrende å finne parkering i pressområder i sentrum (full tilgjengelighet for alle) Økning i parkeringsavgift gir redusert etterspørsel	Hele boligsonen (ca. 1000 p-plasser) er forbeholdt for beboere (ca. 500 biler). Svært god tilgjengelighet for beboere (overkapasitet)	Egne parkeringssoner for beboere i boligsonen gir bedre tilgjengelighet enn i dag	Egne parkeringssoner for beboere i boligsonen gir bedre tilgjengelighet enn i dag	Fortsatt utfordrende å finne parkering i pressområder i sentrum (full tilgjengelighet for alle) Nye innfartsparkering er gir økt kapasitet Subsidiert kollektivtilbud og økning i parkeringsavgift gir redusert etterspørsel

<p>3. BØR-krav: Byrom og forbindelser Konseptet bør muliggjøre omgjøring av flest mulig parkeringsplasser får å skape blågrønne kvaliteter, forbindelser for syklist og fotgjengere og attraktive byrom for opphold og aktivitet</p>	<p>59 p-plasser omgjøres på Gassverktomta for å utvikle byrom og gang- og sykkelforbindelser</p>	<p>126 p-plasser omgjøres ved Gassverktomta, samt gateparkering i vestre og øvre bydel for å utvikle byrom, gatetun og gang- og sykkelforbindelser</p> <p>Fortsatt parkering langs Vågeveien/ Fosnagata, Kirktomta og Kongens plass</p>	<p>278 p-plasser omgjøres ved Gassverktomta, Kongens plass, Kirktomta, Skolegata, Fosnagata/ Vågeveien, samt gateparkering i vestre og øvre bydel for å utvikle byrom, gatetun og gang- og sykkelforbindelser</p>	<p>224 p-plasser omgjøres ved Gassverktomta og Kongens plass, Skolegata, Fosnagata/ Vågeveien, samt gateparkering i vestre og øvre bydel for å utvikle byrom, gatetun og gang- og sykkelforbindelser</p> <p>Fortsatt parkering langs Vågeveien/ Fosnagata</p>	<p>221 p-plasser omgjøres ved Gassverktomta, Kirktomta, og Kongens plass, Skolegata, Fosnagata/ Vågeveien samt gateparkering i vestre og øvre bydel for å utvikle byrom, gatetun og gang- og sykkelforbindelser</p> <p>Fortsatt parkering på Kirktomta</p>	<p>167 p-plasser omgjøres ved Gassverktomta. Kongens plass, Skolegata, samt gateparkering i vestre og øvre bydel for å utvikle byrom, gatetun og gang- og sykkelforbindelser</p> <p>Fortsatt parkering langs Vågeveien/ Fosnagata og Kirktomta.</p>
<p>4. BØR-krav: Estetikk Nye parkeringsanlegg bør ha estetiske kvaliteter som er godt tilpasset omgivelsene</p>	<p>Ingen nye anlegg gir ingen krav til estetikk</p>	<p>Enkle tiltak (oppmerking/reorganisering) for å øke p-kapasiteten ved eksisterende anløp</p>	<p>Innganger og avkjøringer til fjellanlegg må utformes med hensyn til kulturminnevern (gjenreisningsbyen)</p>	<p>Innganger og avkjøringer til parkeringskjeller må utformes med hensyn til kulturminnevern (gjenreisningsbyen)</p>	<p>Utforming av bygg og fasader må tilpasses til omkringliggende bebyggelse</p> <p>P-hus vil skygge for den grønne åsen som ligger bakkenfor</p>	<p>Innfartsparkering er etableres ved innfartsåre og anløp utenfor sentrum</p> <p>Utvidelse av parkeringskapasitet på Nordlandet og Goma krever mer tomt (f. eks hage)</p> <p>Parkeringsanlegg, inkl. innendørs sykkelparkering tilpasses til omgivelsene</p>
<p>3. BØR-krav: Målrettet trafikk Konseptet bør bidra til redusert letetraffikk og mer målrettet biltrafikk i sentrum</p>	<p>Dagens situasjon med spredte parkeringstilbud og fri parkering i boligsonen videreføres. Dette skaper lite målrettet trafikk og mye letetraffikk</p>	<p>Fortsatt spredt parkeringstilbud og fri parkering i boligsonen skaper lite målrettet trafikk og mye letetraffikk</p>	<p>P-anlegg i fjell betjener hele sentrumsområdet med innkjøring fra begge innfartsveiene og boligsonen forbeholdes beboere. Dette gir mer målrettet trafikk og redusert letetraffikk i hele sentrum</p>	<p>Parkeringskjeller er sentralt plassert ved den viktigste innfartsveien og skaper målrettet trafikk og redusert letetraffikk omkring Kongens plass</p> <p>Planlagte p-anlegg på Devoldholmen er trolig tilstrekkelig til å motvirke letetraffikk i det området</p>	<p>Parkeringshus ved Devoldholmen, kombinert med planlagte anlegg gir et konsentrert og målrettet tilbud som reduserer letetraffikk i området.</p> <p>Etablering av P-anlegg omkring Devoldholmen ligger for langt unna og vil trolig ikke løse utfordringene omkring Kongens plass og vestre bydel.</p>	<p>Fortsatt spredt parkeringstilbud og fri parkering i boligsonen.</p> <p>Ingen nye p-anlegg i sentrum og dagens p-tilbud på Kongens plass og Gassverktomta utgår. Dette bidrar ikke til mer målrettet trafikk og redusert letetraffikk.</p> <p>Etablering av innfartsparkering bidrar positivt ved å være et målrettet tilbud som reduserer trafikk i sentrum</p>
<p>4. BØR-krav: Trafikkreduksjon Konseptet bør bidra til å dempe forventet</p>	<p>Lite potensial for trafikkreduksjon (0) som følge av etterspørselseffekter</p>	<p>Relativt stort potensial for trafikkreduksjon (-186) som følge av etterspørselseffekter</p> <p>Ingen nye p-anlegg i sentrum, regulering av boligsonen, økte avgifter og forventet kollektivvekst er</p>	<p>Minimalt potensial for trafikkreduksjon (-6) som følge av etterspørselseffekter</p> <p>Økt p-kapasitet i sentrum skaper</p>	<p>Moderat potensial for trafikkreduksjon (-51) som følge av etterspørselseffekter</p> <p>Økt p-kapasitet i sentrum skaper økt</p>	<p>Moderat potensial for trafikkreduksjon (-61) som følge av etterspørselseffekter</p> <p>Økt p-kapasitet i sentrum skaper</p>	<p>Relativt stort potensial for trafikkreduksjon (-264) som følge av etterspørselseffekter</p> <p>Ingen nye p-anlegg i sentrum,</p>

trafikkvekst inn mot sentrum		viktigste faktorer som demper forventet trafikkvekst	økt etterspørsel og trafikkvekst. Motvirkes av at all offentlig parkering i sentrum er avgiftsregulert og forventet kollektivvekst.	etterspørsel og trafikkvekst. Motvirkes av at all offentlig parkering i sentrum er avgiftsregulert og forventet kollektivvekst.	økt etterspørsel og trafikkvekst. Motvirkes av at all offentlig parkering i sentrum er avgiftsregulert og forventet kollektivvekst.	regulering av boligsonen og økte avgifter er viktigste faktorer som demper forventet trafikkvekst
5. BØR-krav: Brukervennlighet Konseptet bør oppfattes som et velorganisert, oversiktlig og effektivt parkeringstilbud	Parkeringsløsningen i dag oppleves verken som velorganisert, effektiv eller oversiktlig	Regulering av boligsonen med differensiert pris mellom beboere og tilreisende gir et mer effektivt parkeringstilbud Ingen grep som gjør tilbudet mer velorganisert eller oversiktlig	Fjellanlegg med sentral parkering og to innkjøringer og gir et mer velorganisert og oversiktlig parkeringstilbud. At boligsonen forbeholdes beboere gjør tilbudet mindre effektivt.	P-kjeller med sentral parkering og gir et mer velorganisert og oversiktlig parkeringstilbud Egne soner for beboere og tilreisende bidrar til effektiv bruk av boligsonen.	P-hus ved Devoldholmen ligger usentralt i forhold til RV70 og viktige målpunkt i sentrum og bidrar i mindre grad til at tilbudet oppfattes som oversiktlig og velorganisert. Egne soner for beboere og tilreisende bidrar til effektiv bruk av boligsonen.	Lite sannsynlig at etablering av innfartsparkering er bidrar til at parkeringstilbudet oppleves som velorganisert og oversiktlig. Regulering av boligsonen med differensiert pris mellom beboere og tilreisende gir et mer effektivt parkeringstilbud
6. BØR-krav: Parkeringskapasitet Konseptet bør tilby tilstrekkelig parkering i gangavstand fra viktige målpunkt i sentrum	Tilstrekkelig kapasitet såfremt planlagte p-anlegg etableres, og parkering i boligsonen er tilgjengelig for tilreisende	Tilstrekkelig kapasitet såfremt planlagte p-anlegg etableres, og parkering i boligsonen er tilgjengelig for tilreisende	Fjellanlegg betjener hele sentrumsområdet og gir tilstrekkelig kapasitet, selv om tilreisende ikke lenger kan parkere i boligsonen	P- kjeller på Kongens plass og egne soner for tilreisende i boligsonen gir tilstrekkelig parkeringskapasitet i hele sentrum.	P-hus ved Devoldholmen og egne soner for tilreisende i boligsonen gir tilstrekkelig parkeringskapasitet omkring Devoldholmen Trolig ikke nok kapasitet ved Kongens plass pga avstand til Devoldholmen og redusert tilbud for tilreisende i boligsonen	Tilstrekkelig kapasitet såfremt planlagte p-anlegg etableres og parkering i boligsonen er tilgjengelig for tilreisende
7. BØR-krav: Grønn mobilitet Konseptet bør gjøre det enklere å foreta sunne og miljøvennlige transportvalg	Få nye byrom og forbindelser blir etablert, ingen økning i parkeringsavgifter og ingen aktive grep for å øke andel sykkel- eller kollektivreiser Ingen økning i parkeringskapasitet bidrar positivt	Få nye byrom og forbindelser blir etablert. Økt parkeringsavgift og at hele parkeringstilbudet i sentrum blir avgiftsregulert bidrar til å gjøre sykkel og kollektiv mer konkurransedyktig Ingen økning i parkeringskapasitet bidrar positivt	Etablering av nye byrom, gang- og sykkelforbindelser, samt avgiftsregulering av hele parkeringstilbudet i sentrum bidrar til å gjøre sykkel og kollektiv mer konkurransedyktig Økt parkeringskapasitet i sentrum bidrar negativt	Etablering av nye byrom, gang- og sykkelforbindelser, samt avgiftsregulering av hele parkeringstilbudet i sentrum bidrar til å gjøre sykkel og kollektiv mer konkurransedyktig Økt parkeringskapasitet i sentrum bidrar negativt	Etablering av nye byrom, gang- og sykkelforbindelser, samt avgiftsregulering av hele parkeringstilbudet i sentrum bidrar til å gjøre sykkel og kollektiv mer konkurransedyktig Økt parkeringskapasitet i sentrum bidrar positivt Økt parkeringskapasitet i sentrum bidrar negativt	Etablering av nye byrom, gang- og sykkelforbindelser, samt avgiftsregulering av hele parkeringstilbudet, økte p-avgifter i sentrum, subsidiering av kollektivtransport og tilrettelagt sykkelparkering bidrar til å gjøre det enklere å foreta sunne og miljøvennlige transportvalg. Ingen økning i parkeringskapasitet i sentrum bidrar positivt
8. BØR-krav: Bomiljø Konseptet bør bidra til et bedre og	Fortsatt gratis og fri parkering for tilreisende i boligsonen skaper letetraffikk, støy og forurensning.	Fortsatt fri parkering for tilreisende i boligsonen skaper letetraffikk, støy og forurensning, men mindre enn i dag grunnet innføring av (økt)parkeringsavgift	Ingen fremmedparkering i boligsonen gir lite letetraffikk, støy og forurensning Stor reduksjon i antall parkerte	Egne p-soner og avgift for tilreisende i boligsonen gir redusert fremmedparkering og redusert letetraffikk, støy og forurensning	Egne p-soner og avgift for tilreisende i boligsonen gir redusert fremmedparkering og redusert letetraffikk, støy og forurensning	Fortsatt fri parkering for tilreisende i boligsonen skaper letetraffikk, støy og forurensning, men mindre enn i dag grunnet

tryggere bomiljø med mindre støy og forurensing	Ingen bykvaliteter i boligsonen etableres	Færre parkerte biler enn i dag og etablering av gatetun i vestre og øvre bydel bidrar positivt til bomiljøet.	biler og etablering av byrom og gatetun i vestre og øvre bydel bidrar positivt til bomiljøet. Avkjøring til p-anlegg i Langveien, før du ankommer sentrum, bidrar positivt	Færre parkerte biler enn i dag og etablering av byrom og gatetun i vestre og øvre bydel bidrar positivt til bomiljøet.	Færre parkerte biler enn i dag og etablering av byrom og gatetun i vestre og øvre bydel bidrar positivt til bomiljøet.	innføring av (økt)parkeringsavgift. Færre parkerte biler enn i dag og etablering av byrom og gatetun i vestre og øvre bydel bidrar positivt til bomiljøet. Tiltak for grønn mobilitet (sykkelparkering, kollektivsubsidier) gir mindre etterspørsel etter parkering i sentrum
9. BØR-krav: Sambruk Konseptet bør tilrettelegge for at parkeringsplassene i boligsonen blir effektivt utnyttet	1000 parkeringsplasser i boligsonen blir effektivt utnyttet gjennom sambruk av beboere og tilreisende, slik at behovet for nye anlegg blir mindre	1000 parkeringsplasser i boligsonen blir effektivt utnyttet gjennom sambruk av beboere og tilreisende, slik at behovet for nye anlegg blir mindre	1000 parkeringsplasser i boligsonen blir dårlig utnyttet siden de forbeholdes kun for beboere, som kun trenger ca. 500 plasser	Halvparten av parkeringsplassene (500 plasser) i boligsonen blir effektivt utnyttet ved at de sambrukes mellom beboere og tilreisende	Halvparten av parkeringsplassene (500 plasser) i boligsonen blir effektivt utnyttet ved at de sambrukes mellom beboere og tilreisende	1000 parkeringsplasser i boligsonen blir effektivt utnyttet gjennom sambruk av beboere og tilreisende, slik at behovet for nye anlegg blir mindre
10. BØR-krav: Fleksibilitet Konseptet bør være fleksibelt med tanke på skalering (før og etter realisering) og transformasjon som følge av endringer i behov	0-alternativet kan ikke skaleres	Ingen fysiske p-anlegg som kan skaleres eller transformeres. Boligsonen har en iboende fleksibilitet	P-anlegg i fjell er svært fleksibelt mtp skalering før igangsetting. Også mulig å oppskalere i etterkant ved å anlegge parallelt anlegg. Vanskelig å nedskalere anlegget fysisk etter etablering men potensial for alternativ bruk av anlegget. Boligsonen har en iboende fleksibilitet	Utforming av p-kjeller er i stor grad gitt av omkringliggende bygg og infrastruktur. Mulig å skalere med +/- én etasje før etablering Boligsonen har en iboende fleksibilitet Vanskelig å nedskalere anlegget fysisk etter etablering og mindre potensial for alternativ bruk av anlegget.	Utforming av p-hus defineres i stor grad av tomtens størrelse, omkringliggende bygg og infrastruktur og begrensning på byggehøyde og (-dybde). Anlegget kan oppskaleres før etablering ved å sprenges seg inn i bakenforliggende fjell. Boligsonen har en iboende fleksibilitet Attraktiv beliggenhet gir stort potensial for transformasjon/alternativ bruk	Innfartsparkering har stort potensial for opp- og nedskalering både før og etter etablering (avhengig av tomt) Boligsonen har en iboende fleksibilitet Lite bygningsmasse gir stort potensial for transformasjon/alternativ bruk
Rangering (1 – 6)	-	5	1	2	4	3
Maks 24 p	6 p	14 p	19 p	17 p	15 p	16 p

7.3 Kostnads- og inntektsvurdering (prissatte virkninger)

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 på investeringer bygger på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter i andre byer, med justering for økte byggekostnader og prisutvikling.

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 grunnerv inngår ikke i vurderingen. Overordnet vil det koste mest å etablere parkeringsanlegg under bakken. 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 per plass (Ålesund 2017) til 7000 kr per plass (Ruter 2010), omregnet til 2023-kroner. Ved overflateanlegg/innfartsparkering vil hensyn til vinterdrift og eventuell drift av tilleggsfunksjoner 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 3 mnd til 10 år, dette er et mål på markedets forventninger til fremtidig inflasjon eller økonomisk vekst. I løpet av november 2023 har de langsiktige rentene på 10-års perspektivet sunket fra 3,84% til 3,57%. Når en vurderer kapitalkostnadene er det derfor ikke urealistisk å betrakte en lavere rente enn det som foreligger i markedet i dag.

Som det fremkommer av innledningen er det svært mange variabler som vil påvirke både investering og drift. I denne fasen foreligger det ikke detaljprosjektering av tiltak i konseptene, og dette medfører grove tall med store usikkerhetsmarginer. Av den grunn vil det for Investeringsbehov og for Inntektsvurderinger være grove størrelser som gjelder, og som blir veiledende for endelig valg av konsept. Prosjekteier beslutter hvilket konsept, eller variasjon av konsept, som skal utredes i fasen «Prosjektutvikling».

7.3.1 Investeringskostnader

Metode

I forbindelse med planlegging av nytt parkeringsareal i Kristiansund, er kostnadene for 3 ulike alternativer vurdert:

- parkeringsanlegg i fjell,
- parkeringskjeller
- parkeringshus over bakken.

Konseptalternativ 0+ Enkle grep og 4 Innfartsparkering er ikke vurdert nøye, da mesteparten av investeringskostnaden er forbundet med tomtekostnad og evt. riving/sanering, hvilket ikke er beregnet i denne analysen.

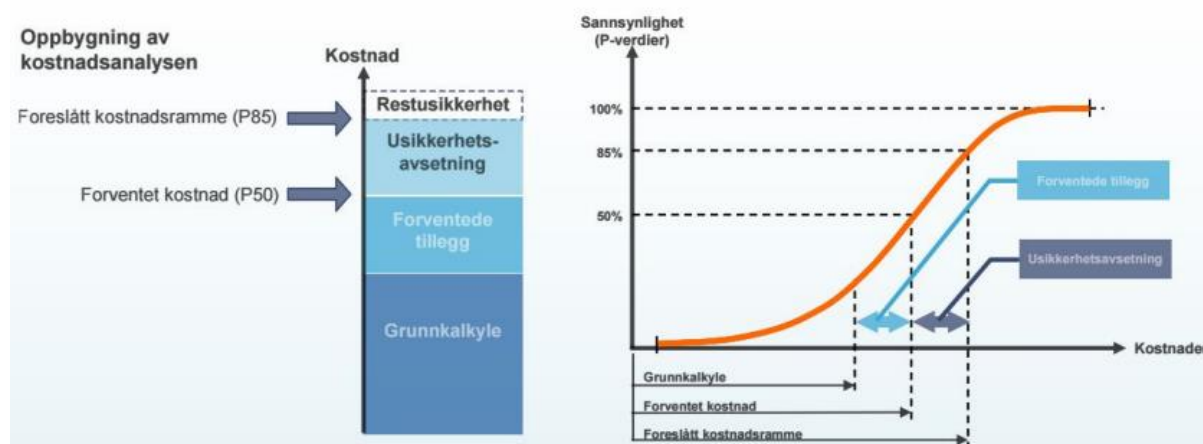
Det er brukt to tilnærminger til kostnadsvurderingene:

- Tidligere gjennomførte prosjekter (referanseprosjekter)
- Malprosjekter i ISY Calcus.

Referanseprosjektene gir det som kalles for Entreprisekostnader. Dette er typisk kontraktsverdien for prosjektet med entreprenøren.

Prosjektet vil koste byggherren mer gjennom tomtekostnader, grunnerverv, prosjektering, prosjektledelse, og lignende. Dette gir et forventet tillegg, og gir «Prosjektkostnaden». Dersom en ser for seg en stor mengde gjennomføringer av det samme prosjektet, er det 50% sannsynlig at kostnaden for denne gjennomføringen vil bli lik eller lavere. Prosjektkostnaden er altså P50 på normalfordelingskurvens kumulative fordelingsfunksjon, som illustrert i figuren nedenfor.

Usikkerheten som kommer av andre forhold, for eksempel prisvariasjon, marked, o.l. gir en variasjon i de tenkte gjennomføringene. Denne variansen gir oss normalfordelingskurven som vi dermed kan beregne en 85% sannsynlighet for å ikke overstige i vår gjennomføring av prosjektet. Dette er Kostnadsrammen, P85.



Figur 41: Figuren illustrerer forskjellen på grunnkalkyle (Entreprisekostnad), P50 og P85, (Oslo kommune, 2011).

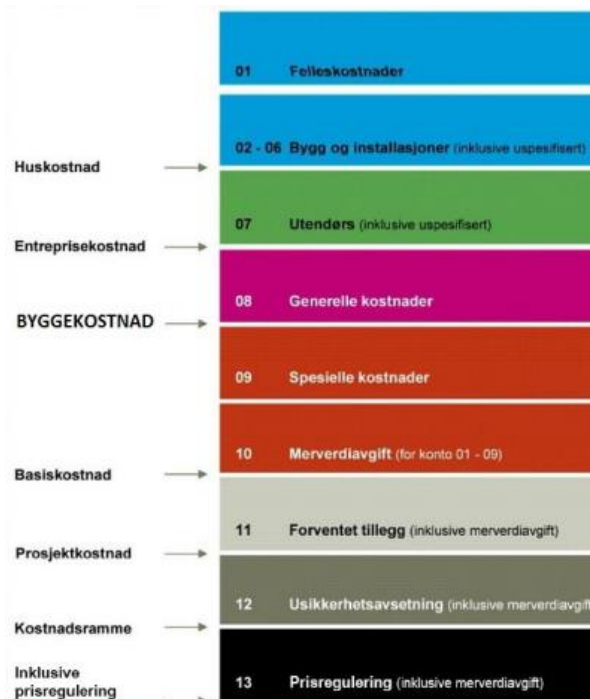
Beregninger

Referanseprosjektene som ble hentet inn og malprosjektene fra ISY hadde store forskjeller. Malprosjektene lå unaturlig lavt, og ble derfor trukket ut av beregningen. Referanseprosjektene ble prioritert da disse er faktiske prosjekter.

Referanseprosjektene er entreprisekostnader, og det må beregnes byggherrekostnader, forventet tillegg og usikkerhet. Disse beløper seg slik:

- Konto 8 inkluderer hhv. Byggherrekostnader (administrasjon, gebyrer/forsikringer, prosjektering. I sum utgjør dette et tillegg på 13% av entreprisekostnad)
- Konto 11 er forventede tillegg (10%)
- Konto 12 er usikkerhet (15%)
- Alle tall eks. mva.

Dette gir en kostnadsramme per parkeringsplass for tiltaket, prisregulert til dagens priser:



Figur 42: Konto i henhold til NS3453 (RIF for DIBK 2016).

Tabell 12: Referanseprosjekter

Referanseprosjekter									
	Prosjekt	Areal (m ²)	Areal pr. plass	Prisnivå	Entreprisekostnad LPS-justert	Entreprisekostnad Pr. m ²	Antall plasser	Entreprisekostnad pr. plass ekskl. Mva	Investeringskostnad pr. plass ekskl. mva
Parkeringshus i fjell									
Parkeringshus i fjell	Aksla parkering (Ålesund)	24 500	25,5	2014	305 730 000	12 479	960	318 469	451 828
Parkeringshus i fjell	Haraldsplass (Bergen)			2015	166 500 000	-	345	482 609	684 701
Parkeringshus i fjell	Vardeheia (Grimstad)	9 150	30,0	2015	174 492 000	19 070	305	572 105	811 674
Parkeringshus i fjell	Odderøya P-hus			2019	164 308 200		336	489 013	693 786
Parkeringshus i fjell	Pollen P-hus BT2, Arendal	6 460	25,8	2016	92 066 700	14 227	250	368 267	522 479
Parkeringshus i fjell	Pollen P-hus, Arendal	11 413	22,8	2011	150 072 600	11 904	500	300 145	425 831
Gjennomsnitt								454 216	644 419
Parkeringshus under bakken									
Parkeringshus under bakken	Torvet (Kristiansand)	16 000	40,0	2017	282 700 000	17 669	400	706 750	1 002 702
Parkeringshus under bakken	Vestre torv (Hamar)			2014	175 854 400		306	574 688	815 338
Parkeringshus under bakken	Trondheim sentralstasjon	5 500	27,5	2020	127 134 750	23 115	200	635 674	901 862
Gjennomsnitt						19 062		646 456	917 159
Parkeringshus over bakken									
Parkeringshus over bakken	SUS	9 000	26,5	2020	72 060 000	8 007	340	211 941	300 692
Parkeringshus over bakken	Hamar, Vangsvegen 111	3 400	22,7	2023	55 500 500	16 324	150	370 003	524 942
Parkeringshus over bakken	Ålesund	18 000	30	2023	201 820 000	11 212	600	336 367	477 220
Parkeringshus over bakken	Forus Vest	37 500	30,02	2014	167 253 800	4 460	1249	133 910	189 985
Parkeringshus over bakken	Blich's gate P-hus Drammen	10 600	31,55	2013	128 708 000	12 142	336	383 060	543 466
Gjennomsnitt						12 063		355 459	504 307

Prosjekter i gule linjer er ikke medberegnet, da de regnes som «outliers».

Av tabellen ser vi at **kostnadsramme per plass (P85 eks MVA)** for de 3 tiltakene beløper seg til:

- Parkeringsanlegg i fjell: ca. kr 645.000 per p-plass
- Parkeringskjeller: ca. kr 917.000 per p-plass
- Parkeringshus: ca. kr 504.000 per p-plass

Vurderinger

- Gjennomsnittsarealet pr. plass er lavere for et parkeringsanlegg i fjell enn for parkeringshus over bakken. Dette henger sammen med muligheten for optimalisering når anlegget sprenges ut i fjell kontra tilpasning på en på forhånd fastsatt tomt hvor størrelse og utforming er gitt.
- Kostnaden knyttet til parkeringskjeller har de største variablene etter vår vurdering. Grunnforholdene, tomt og løsning over bakken, påvirker alle prosjektkostnaden i stor grad.
- Totalt utgjør «tillegget» mellom Entreprisekostnad og Kostnadsramme ca. 42% (gjelder alle 3 beregninger)
- Det er i nåværende fase ikke hensiktsmessig å anta en spesifikk kostnadsreduksjon pr. plass for et større anlegg vs. et lite anlegg, selv om det kan være en realitet. I neste prosjektfase vil behovet for dette bli vurdert og eventuelt kartlagt.

- Alle tillegg er lagt inn som prosentsatser, og det er lagt inn lik prosentsats på alle referanseprosjektene. Dersom man kalkulerer hvert prosjekt spesifikt, ville det vært muligheter for å justere kostnadene men er ikke hensiktsmessig i konseptfasen.

7.3.2 Inntektsgrunnlag

Innledning

Utgangspunktet for etablering av et nytt P-anlegg, er at anlegget skal være selvfinansierende. Selvfinansierende betyr at det det er kommunens samlede «P-inntekter» alene som skal dekke både investering og drift av et nytt anlegg. I det videre kalkyle-arbeidet legges det til grunn at det er Kristiansund Parkering AS (KP-AS) alene som eier og drifter ny fremtidig parkeringsløsning.

Når samlede «P-inntekter» skal vurderes i en konseptfase, gjøres en relativt grov og overordnet tilnærming hvor følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Et nytt anlegg eies og driftes av Kristiansund Parkering AS (KP-AS) (som et eksempel)
- KP-AS skal driftes lønnsomt uten behov for tilskudd fra KK for lønnsom drift.
- Dagens bemanning «ute i gaten» (trafikkbetjenter) opprettholdes, men det forventes et økt bemanningsbehov i KP-AS innen adm/økonomi (1 ansatt).
- Siden alle P-inntekter tilfaller KP-AS, blir det KP-AS sitt resultatregnskap og økonomiske situasjon som danner grunnlag for investering og drift av et nytt anlegg.
- Potensielle inntekter i KP-AS er:
 - Parkeringsgebyr (P-bøter) som i 2023 utgjør ca. 35% av samlede inntekter i KP-AS
 - Parkeringsavgifter (Korttids- og langtidsparkering)
 - Innføring av boligsoneparkering som omfatter ca. 400 biler
 - Innføring av betaling for de biler som i dag står gratis parkert i boligsonen som omfatter ca. 200 biler («fremmedparkering»)
 - Forventet økt behov i 2024/2025 knyttet til Campus-1, estimert til 90 biler
 - Forventet økt behov 2026 – 2030 knyttet til Campus2/3, Nytt Hotel i sentrum osv., ca. 50 biler

Merknader til forutsetninger over:

At et nytt anlegg eies og driftes av KP-AS er KUN ment som et eksempel. Om anlegget er del-eiet av KP-AS eller hel-eiet av et annet privat selskap endrer ikke vesentlig på inntektsgrunnlaget. Forutsetningene er lønnsom drift.

Økt behov knyttet til Campus1/2/3 som legges til grunn i kalkylen forutsetter at P-Huset tilknyttet kollektivterminalen på Devoldholmen ikke blir bygget.

I tillegg er det andre kvalitative forutsetninger som må vurderes/legges til grunn når inntektsgrunnlaget skal beregnes:

- P-avgiften i KK kan ikke økes «vesentlig» i forhold til dagens nivå. Dobles-, eller tre-dobles avgiften vil det antatt gi andre negative og uønskede konsekvenser (bla. færre biler som parkerer, få kunder til butikker og restauranter, et forvitret næringsliv osv..). Av den grunn benyttes dagens satser som beregningsgrunnlag. (Hvorvidt man om 2 eller 5 år kan øke P-avgiftene med 15%, 25% eller 45% må drøftes med KK/KP-AS. Til slutt er dette en politisk beslutning).
- Inndelingene på dagens P-avgifter og dagens satser legges til grunn. KP-AS opplever at nivået på de 3 avgiftsnivåene i 2023 er på et «max nivå», og på kort sikt vil satsene være utfordrende å øke og kan gi uheldige konsekvenser. Samtidig viser forskning fra TØI at en avgiftsøkning ikke gir en vesentlig reduksjon i etterspørsel/behov for arbeidspendlere.
- Hvorvidt nye betalingsbelagte P-plasser er på gateplan, i et P-hus eller i et fjellanlegg er mindre relevant; inntektsgrunnlaget vil i all hovedsak være det samme. Det er antall biler som til enhver tid er parkert i «KK-sentrum», som er det primære inntektsgrunnlaget gjennom P-avgifter og P-bøter.

- Drift- og vedlikeholdskostnader:
 - for et fjellanlegg eller et P-hus, begge med 250 plasser, vurderes driftskostnadene til å være det samme (det gjøres ingen forskjell på de her).
 - Innfartsparkering og 250 nye betalingsbelagte P-plasser i boligsonen vil derimot ha lavere drift- og vedlikeholdskostnader enn 250 nye P-plasser i et P-Hus eller P-fjellanlegg (blir kommentert senere).

Resultatregnskapet til KP-AS danner grunnlaget for en investering i et nytt anlegg og legges til grunn for inntektsgrunnlaget i økonomimodellen som presenteres:

Inntektsgrunnlag.

Innledningsvis ble det listet opp en rekke forutsetninger som legges til grunn når inntektsgrunnlaget skal vurderes. I tillegg benyttes nøkkeltall fra beleggs undersøkelsen som er gjennomført i Kristiansund i september 2023, og P-avgift-satser for 2023/2024, som også er drøftet med KP-AS. Nøkkeltallene er:

- Det er 400 beboere (400 biler) som belastes med boligsone-avgift på 1200 kr i året.
- I tillegg til beboere er det 200 biler som daglig står gratis parkert i Boligsonen (fremmedparkering). Inntekt på 78,- pr. døgn, 250 døgn pr. år som gjennomsnitt, legges til grunn.
- Det legges til grunn en samlet økning på 140 parkerte biler (behov som følge av Campus 1,2.3 mm.)

Tabell 13: Beregning av inntektsgrunnlag med Kristiansund Parkering AS som eksempel

Inntektsgrunnlag KK-Parkering AS						
Pos	Inntektsgrunnlag	Merknader			Beløp	Beløp fratrukket mva (25%)
1	KK-Parkering AS - Driftresultat 2023	Driftresultat 2022: kr 750.000,-	Driftresultat 2023: Kr. 3.000.000,-		kr 3 000 000	kr 3 000 000
2	Innføring av boligsone-parkering (utvidet området, totalt ca 1.000 P-plasser)	400 Beboere	kr. 1.200 pr år		kr 480 000	kr 384 000
3	Betaling fra de som i dag står gratis i Boligsonen	200 Parkerende	Snitt på kr. 78,-/døgn	250 dager	kr 3 900 000	kr 3 120 000
4						
5	Nytt behov knyttet til Campus-1	90 Parkerende	Snitt på kr. 78,-/døgn	250 dager	kr 1 755 000	kr 1 404 000
6						
7	Økte kostnader KK-Parkering	1 ny ansatt			-kr 700 000	-kr 700 000
8						
9	SUM inntektsgrunnlag P-AS i 2025				kr 8 435 000	kr 7 208 000
10						
11	Ytterligere behov fra 2025 - 2030	50 Parkerende	Snitt på kr. 78,-/døgn	250 dager	kr 975 000	kr 780 000
12						
13	SUM inntektsgrunnlag P-AS i 2030				kr 9 410 000	kr 7 988 000

Tabellen viser et potensielt driftsresultat i KP-AS i 2025 på kr. 7.208.000,- når mva. er trukket ut. Etter Campus2/3++ (nye 50 pl.), vil inntektsgrunnlaget i 2030 være på kr. 7.988.000,-. Innføring av Boligsoneparkering vil «kun» gi en inntekt på kr. 480.000,- pr år (utgjør 5%). Innføring av boligsoneparkering og betaling for fremmedparkering vil medføre et økt bemanningsbehov i KP-AS, derav en økt kostnad på kr. 700.000,-

Driftsresultatet på kr. 7.988.000,- er basert på innføring av «Betaling for fremmedparkering i Boligsonen» med et snitt på 200 biler pr. døgn og at økt behov på 140 plasser løses med «gateparkering». (Alternativt vil disse 340 bilene stå parkert i en ny Fjellhall. Dette gir uansett samme inntekspotensial)

7.3.3 Kapitalkostnader

I kapitalkostnader inngår rentekostnader, nedbetaling, avskrivninger, forsikringskostnader og lignende. I denne analysen begrenses kostnadene til rentekostnad og nedbetaling av lån.

Et fjellanlegg i Kristiansund, med 250 nye P-plasser, er beregnet å ha en kostnadsramme på kr. 161 mill. En investering på 161 mill, 100% lånefinansiert, annuitetslån, rentesats på 5% og 40 års nedbetalingstid gir følgende nøkkeltall:

Tabell 14: Eksempel på kapitalkostnader og fordeling av renter og avdrag i et annuitetslån ved bygging av konseptalternativ 1.

Kalkyler på etablering av P-fjellanlegg						
Pos	Forutsetninger	Verdi	Merknad			
1	Rentesats	5,00 %	100% lånefinansiert, annuitetslån			
2	Nedbetalingstid	40	År			
3	Kalkyler	Pris pr. plass	Prosjektkostnad ex. mva	Rentekostnader	Nedbetaling pr. år Avdrag	Årlige investerings-kostnader
4	P-fjellanlegg 250 plasser 2025	kr 644 419	kr 161 104 750	kr 8 055 238	kr 1 333 651	kr 9 388 889
5	P-fjellanlegg 250 plasser 2026	kr 644 419		kr 7 988 555	kr 1 400 334	kr 9 388 889
6	P-fjellanlegg 250 plasser 2030	kr 644 419		kr 7 686 774	kr 1 702 114	kr 9 388 889
7	P-fjellanlegg 250 plasser 2040	kr 644 419		kr 6 616 324	kr 2 772 565	kr 9 388 889
8						

Som tabellen ovenfor viser (linje 4) vil et fjellanlegg med 250 plasser og kostnadsramme på 161 mill ha årlige kapitalkostnader på kr 9.388.889,-.

Dersom anlegget økes fra 250 til 500 plasser økes prosjektkostnad og årlige investeringskostnader lineært slik modellen er bygget opp i kapittel 7.3. Mao; «stor-skala-fordeler» er ikke hensyntatt men det vil være en øvelse som gjøres i Prosjektutviklingsfasen. Mao; kr. 644.419,- pr. P-plass for et fjellanlegg holdes fast i Konseptfasen. (Samtidig viser 6 Referanseprosjektene, som danner grunnlaget for kr 644.419,- pr. plass, at de store P-anleggene har en lavere pris pr. P-plass enn de små anleggene.)

Rentekostnaden utgjør 83% av de totale investeringskostnadene i 2025 (avdrag på lån utgjør 17%). På 2 år har rentekostnaden doblet seg fra 2,5% til 5%. I modellen over er 5% valgt, men samtidig viser Generiske Statsrenter fra Norges Bank at renten i dag kan bindes til 3,75% over en 10 års periode. At det er mulig å lånefinansiere til 3,75% rente over en 10 års periode gjennom Norges Bank, er en klar indikasjon på at markedet vurderer sannsynligheten for en nedgang i renten større enn for en økende rente.

Prosjektet kan ikke forutsi renteutviklingen de neste 10 årene, men det er likevel relevant å se på hva investeringskostnaden blir når renten, fastsatt til 5%, vurderes opp mot en alternativ lavere rente på hhv. 4%, 3,75% og 3% som gir følgende nøkkeltall:

Tabell 15: Eksempel på årlige kapitalkostnader ved forskjellige renter

Kalkyler på etablering av P-fjellanlegg med ulike rentesatser						
Pos	Forutsetninger	Verdi	Merknad			
1	Rentesats	5%, 4%, 3,75% og 3%	100% lånefinansiert, annuitetslån			
2	Nedbetalingstid	40	År			
3	Kalkyler	Rentesats	Prosjektkostnad ex. mva	Rentekostnader	Nedbetaling pr. år Avdrag	Årlige investerings-kostnader
4	P-fjellanlegg 250 plasser 2025	5 %	kr 161 104 750	kr 8 055 238	kr 1 333 651	kr 9 388 889
5	P-fjellanlegg 250 plasser 2025	4 %	kr 161 104 750	kr 6 444 190	kr 1 695 384	kr 8 139 574
6	P-fjellanlegg 250 plasser 2025	3,75 %	kr 161 104 750	kr 6 041 428	kr 1 797 841	kr 7 839 269
7	P-fjellanlegg 250 plasser 2025	3 %	kr 161 104 750	kr 4 833 143	kr 2 136 632	kr 6 969 775
8						

Tabellen viser at med 3,75% rente, vil samlede investeringskostnader utgjøre kr 7.839.269,- (linje 6 i gult)

(Til saksopplysning var 10 års renten 2,75% mars 2022 og 1,5% mars 2021).

7.3.4 Økonomiske vurderinger av konseptalternativene

Konsept 0+ er å innføre boligsoneparkering som omfatter ca. 1000 P-plasser i boligsonen. Det etableres 50 nye plasser i forbindelse med anløp/holdeplasser. I tillegg innføres betaling for fremmedparkering i boligsonen. Denne løsningen vil antatt ikke være tilstrekkelig for å ivareta fremtidig behov som følge av pågående byutvikling. Av den grunn justeres P-satsene opp 20% i forhold til de andre konseptalternativene (fra kr. 78,- til kr. 94,- pr. nye plass). Økningen antas å gi en effekt som reduserer parkeringsbehovet med 20%, tilsvarende ca. 100 biler. Mao: Etterspørselen etter nye plasser reduseres fra 340 til 240. Det legges inn estimater for økte administrasjonskostnader (kr. 700.000,-)

Konsept 1 Parkeringsanlegg i fjell med 250 P-plasser etableres, samt innføring av boligsoneparkering med forbud mot fremmedparkering i boligsonen. Kr 78,- pr. nye plass legges til grunn for 250 nye regulerte plasser, samt estimat på nye driftskostnader og administrasjonskostnader.

Konsept 2 Parkeringskjeller med 250 plasser etableres på Kongens plass, innføring av boligsoneparkering med egne soner for beboere og tilreisende. Kr 78,- pr. nye plass. Dette gir til sammen 340 nye plasser for tilreisende (inkludert plasser i boligsonen), samt estimat på nye driftskostnader og administrasjonskostnader.

Konsept 3, Parkeringshus med 250 plasser etableres ved Devoldholmen, innføring av boligsoneparkering med egne soner for beboere og tilreisende. Kr 78,- pr. nye plass. Dette gir til sammen 340 nye plasser for tilreisende (inkludert plasser i boligsonen), samt estimat på nye driftskostnader og administrasjonskostnader.

Konsept 4 Innfartsparkeringer med 250 plasser etableres ved sentrale anløp og holdeplasser, samt innføring av betaling for fremmedparkering i boligsonen. Det forutsettes en økning i takstene på 30% men de økte inntektene skal subsidiere kollektivtrafikk. 190 nye betalte plasser i boligsonen til kr. 78,- pr. plass, 250 dager legges til grunn (innfartsparkering skal være gratis).

Med ovennevnte forutsetninger gir det følgende sammenlignbare nøkkeltall:

Tabell 16: Kalkyle som viser driftsresultat for konseptalternativene

Sammenligning av de 5 konseptene						
Pos	Gjelder	0+ Enkle grep	1 Fjellparkering	2 P-Kjeller	3 P-hus	4 Innfart
1	Pris pr. plass	kr 63 250	kr 644 419	kr 977 159	kr 504 307	kr 126 500
2	Antall nye plasser	50	250	250	250	250
3	Lånebeløp	kr 3 162 500	kr 161 104 750	kr 244 289 750	kr 126 076 750	kr 31 625 000
4	Terminbeløp pr. år	-kr 184 305	-kr 9 388 889	-kr 14 236 757	-kr 7 347 521	-kr 1 843 047
5	2023 Driftresultat fra P-AS	kr 3 000 000	kr 3 000 000	kr 3 000 000	kr 3 000 000	kr 3 000 000
6	Nye inntekter ex. mva	kr 4 876 800	kr 4 284 000	kr 5 688 000	kr 5 688 000	kr 3 348 000
7	Ny driftkostander nye anlegg	kr 0	-kr 1 500 000	-kr 1 500 000	-kr 1 500 000	-kr 750 000
8	Nye adm. kostnader	-kr 700 000	-kr 700 000	-kr 700 000	-kr 700 000	-kr 700 000
9	Driftresultat	kr 6 992 495	-kr 3 604 889	-kr 7 048 757	-kr 159 521	kr 3 754 953
10	Driftresultat pr. plass	kr 139 850	-kr 14 420	-kr 28 195	-kr 638	kr 15 020
11	Rangering	1	4	5	3	2

Tabellen viser at 0+ er det alternativet som kommer best ut i forhold til økonomi og gir KP-AS et driftsresultat på kr 6.992.495,- før skatt. (0+ og 4-Innfart, som begge oppnår et positivt driftsresultat kan egentlig ikke sammenlignes med de 3 andre alternativene som har et betydelig høyere investeringsbehov med tilhørende høye kapitalkostnader).

Vurderes driftsresultatet til 1-Fjellparkering, viser det et negativt resultat på -kr 3.604.899,-, et tall det kan reflekteres over. Isolert sett betyr det at fjellanlegg må det baseres på et tilsvarende årlig tilskudd fra KK for at KP-AS ikke skal gå med underskudd, eller at KK har eierskapet til fjellanlegget mens KP-AS leier og drifter anlegget. Begge deler basert på at «takstene ikke skal endres» og belegget er som forutsatt.

Åpnes det opp for at takstene kan endres, slik at underskuddet på -kr 3.604.899,- skal dekkes opp av økte takster, innebærer det en økning på alle dagens takser på ca. 30%, gitt ingen andre endringer i forutsetningene. Samlede P-inntekter for 2030 (fratrukket P-gebyrer) vil utgjøre ca. 12 mill eks. mva. i

2030 (i 2025 kroner). En økning av alle takstene på ca. 30% vil gi en ekstra inntekt på ca. 3,6 mill og således dekke opp underskuddet på **-kr 3.604.899 mill.**

Å øke samtlige takster med 30% fremstår lite nyansert. Man vil kunne vurdere ulike økninger for de ulike satsene, men tallet på 30% viser samtidig at økningen i takstene er på et realistisk nivå.

Konseptfasen skal ikke gjøre inngående vurderinger hverken på eierskap og/eller nye satser på P-avgifter, det er en del av Prosjektutviklingen. Samtidig er det nyttig å ha et forhold til årlige investeringskostnader opp mot et resultatregnskap og behovet for justering av takster for at et anlegg skal kunne regnes hjem.

7.3.5 Forutsetninger for selvfinansierende tiltak

I det videre snur vi om på forutsetningene, og stiller oss isteden spørsmålet om hvilken inntjening som det enkelte tiltak må ha for å gå i null. Dette gir oss et sammenligningsgrunnlag for det enkelte tiltak, og vi får en indikasjon på hvor mange timer i døgnet som må være taksert. Vi benytter 250 dager med inntekt i året. I det følgende regnes det ikke med KP-AS på noe vis. De følgende tabellene viser økonomisk selvstendige tiltak.

Tabell 17: Daglig inntjening per plass for at de ulike alternativene skal gå i null.

Rente	0+ Enkle grep	1 Parkering i Fjell	2 Parkeringskjeller	3 Parkeringshus	4 Innfartsparkering
3,75 %	kr 12	kr 125	kr 190	kr 98	kr 32
5 %	kr 15	kr 150	kr 228	kr 118	kr 38
Kr/time	kr 1,5	kr 12,5	kr 19	kr 10	kr 3,5

I tabellen legges det til grunn taksering 12 timer om dagen for at alternativene skal være sammenlignbare. Dette er en vurdering som må gjøres for det enkelte tiltak, basert på skalering og behov for belegg.

Av tabellen vil en umiddelbart få inntrykk av at konseptalternativ 2 parkeringskjeller er et urealistisk alternativ, med opp mot 228 kr dagen. De færreste vil være villig til å betale en slik sats. De som dog har behov for å stå parkert dagen lang er arbeidspendlere, og behovet beløper seg sjeldent til mer enn 8 timer om dagen. I den resterende takserbare perioden er det andre brukere som kan bidra til inntjening per plass, spesielt med den økte aktiviteten på kveldstid.

Takst per time synliggjør at ingen av alternativene er helt urealistiske, men at de må skaleres nøye slik at markedet ikke overmettes av tilbud, og belegget blir for lavt.

Tabell 18: Sammenligning av dagens parkeringsavgift og nødvendig avgift for å gå i null, uttrykt ved prosentvis økning.

Dagens satser	1 Parkering i Fjell	2 Parkeringskjeller	3 Parkeringshus
Dagsats 78	kr 150	kr 228	kr 118
Prosentvis økning	93 %	192 %	51 %
Timesats 12	kr 12,5	kr 19	kr 10
Prosentvis økning	4 %	58 %	-18 %

Vurderes tallene for 1-Parkering i fjell, viser de at dagens inntjening per plass må økes med 93% og dagens timesatser må økes med 4% for at anlegget skal være selvfinansiert. (Selvfinansiert betyr at det er inntektene fra anlegget alene som skal bære hele anleggets kostnader).

7.3.6 Vurderinger

- Dersom parkeringsavgiftene skal holdes på dagens nivå, vil større tiltak ikke kunne realiseres uten subsidiering (P-anlegg i fjell, kjeller og hus).
- Rentesats på 5% gir et negativt resultat på 3,6 mill. Ved rentesats på 3% vil regnskapet «gå i null» for et fjellanlegg med 250 plasser. Dersom alle satser for p-avgift økes med 30% vil regnskapet «gå i null» med en rente på 5%.
- Dersom et fjellanlegg skal være selvfinansierende må inntjening per plass for langtidsparkering eksempelvis økes med 93% (makspris kr. 78,- til kr. 150,- pr. døgn), som for eksempelvis kan gjøres med en 4% økning i timesatsen uten makspris.
- Dersom et større tiltak skal realiseres må parkeringssatsene økes og tiltaket må dimensjoneres etter de effekter som vil påvirker etterspørselen.
- Uavhengig av valg av fremtidig parkeringsløsning vil regulering av boligsonen kunne være et økonomisk bærekraftig tiltak som delvis innfrir en rekke effektmål uten store investeringsbehov, og som dermed plukker de lavhengende fruktene.

7.4 Klimaestimer

Klimaendringene vi ser i verden i dag er blant annet påvirket av menneskeskapt klimautslipp. Norge har under Parisavtalen forpliktet seg til å redusere utslippene av klimagasser med 55 prosent i 2030 sammenlignet med utslippsnivået Norge hadde i 1990.

Bygge- og anleggsbransjen er en stor bidragsyter til klimagassutslippene i Norge, både i produksjonsfasen (av for eksempel betong og stål) og i bygge-/gjennomføringsfasen. Alle kommuner, også Kristiansund, arbeider med utarbeidelse av klimaregnskap og klimabudsjett med klare ambisjoner om å redusere og/eller begrense klimagassutslipp på alle områder.

Et eventuelt nytt parkeringsanlegg i Kristiansund vil også bidra med klimagassutslipp både ved etablering og ved bruk. På bakgrunn av dette er det ønskelig å få på plass et overordnet CO₂-estimat for prosjektet, hvor man sammenligner de ulike konseptene med hverandre i et bærekraftperspektiv.

Det er utarbeidet budsjett for CO₂-ekvivalenter for de 3 sammenlignbare parkeringsanleggene (alternativ 1 Fjellanlegg, alternativ 2 Parkeringskjeller og alternativ 3 Parkeringshus). CO₂-budsjettet er utviklet med utgangspunkt i kalkulasjonsverktøyet ISY Calcus og Norsk prisbok (digitalt oppslagsverk for den norske byggebransjen), som blant annet inneholder klimagassverdier for bygg og anlegg. Det er i tillegg utarbeidet et CO₂-estimat for etablering av alternativ 4 Innfartsparkering.

Klimaestimatet tar utgangspunkt i at alle alternativene har en lik størrelse på 250 parkeringsplasser. Analyseperioden er for hele livssyklusen unntatt avhending og er satt til 60 år. Det er forutsatt at massetransport (sprengstein og løsmasser) blir fordelt mellom godkjente massedeponi/mellomlager innenfor kommunens grenser (for eksempel på Kvernberget og i Sødalen).

Basis for tallene er med utgangspunkt i 30 m² BTA pr. parkeringsplass. Det vil i senere faser være mulig å få mer nøyaktige tall både i forhold til BTS men også i forhold til valg av type betong (Lavkarbon etc.) som vil ha betydning for tallene. I de 3 eksemplene som er beregnet er det benyttet lavkarbonklasse B brukt for plassbygget betong (yttervegger, innervegger, plaststøpt dekke etc.) og Lavkarbonklasse C for hulldekker.

Tabellen nedenfor viser en oversikt over klimautslipp forbundet med massetransport og betong-/asfaltarbeid. Deretter er tiltaket knyttet opp mot bygningstabellen som estimerer øvrige CO₂-konsekvenser av realisering av anlegget, f. eks knyttet til materialbruk og anlegg. Dette er standard metode for beregning av CO₂ ekvivalenter i byggeprosjekter.

Tabell 19: CO₂-ekvivalenter fordelt på utvalgte poster (øverst), og på bygningsdelstabellen (nederst).

CO ₂ -ekvivalenter utvalgte deler, for alternativene (kg)				
Nøkkeltall	1. Fjellanlegg	2. Kjeller	3. Hus	4. Innfart
CO ₂ e - Massetransport (løsmasser og sprenging)	45 312	27 536	3 563	641
CO ₂ e - Betongarbeid/Asfalt	1 200 207	1 455 997	1 131 593	535 080
CO ₂ e - Betongarbeid/asfalt som % av total	67 %	69 %	77 %	83 %
CO ₂ e - Resterende	535 672	620 538	327 078	107 220
CO ₂ e - Totalt pr. parkeringsplass	7 125	8 416	5 849	2 572

CO ₂ -ekvivalenter pr. konto					
Konto	Kontonavn	1. Fjellanlegg	2. Kjeller	3. Hus	4. Innfart
		CO ₂ e kg	CO ₂ e kg	CO ₂ e kg	CO ₂ e kg
01	Felleskostnader	58 017	59 568	40 115	4 175
02	Bygning	1 637 099	1 972 438	1 379 449	-
03	VVS-installasjoner	38 764	29 016	4 038	-
04	Elkraft	21 658	16 210	13 626	-
05	Tele og automatisering	19 064	14 269	10 873	-
06	Andre installasjoner	6 589	12 570	14 133	-
07	Utendørs	-	-	-	638 766
	SUM konto 01-07	1 781 191	2 104 071	1 462 234	642 941

Tabellene viser tall i kg CO₂-ekvivalenter (CO₂e) og det er konto 2 "Bygning" som utgjør hoveddelen av klimapåvirkning. Betongarbeid og asfalt er den store driveren. Der varierer andelen fra 67,4% for fjellanlegg til 83,2% for innfartsparkering. Videre kan vi se at det ikke er de store forskjellene mellom fjellanlegg og parkeringskjeller (hhv. 1 781 191 kg CO₂e mot 2 104 071 kg CO₂e).

CO₂e knyttet til massetransport (sprengstein og løsmasser) er relativt liten i forhold til totalt utslipp.

Vurderinger

Tabellene ovenfor viser at av de 3 vurderte parkeringsanleggene kommer alternativ 3 parkeringshus best ut med 5 849 kg CO₂ pr plass. Dårligst ut kommer alternativ 2 parkeringskjeller med 8 416 kg CO₂ pr plass, mens alternativ 1 parkeringsanlegg i fjell havner et sted midt imellom. Alternativ 4 innfartsparkeringalternativet har, som forventet, betydelig lavere klimautslipp med 2 572 kg CO₂ pr plass. Det er ikke utført beregning av 0+alternativet som ikke innebærer etablering av nye parkeringsanlegg og dermed vil få et enda lavere klimafotavtrykk enn Innfartsparkering.

Vurderes de 3 P-anleggene opp mot hverandre er det ingen vesentlige forskjeller i CO₂ utslipp. Tallene ligger i området +/- 18%.

Til sammenligning er samlet utslipp av klimagasser i Norge i 2022 på 48,9 millioner tonn CO₂-ekvivalenter ifølge SSB. Det tilsvarer 7,5 tonn per innbygger. Kristiansund har 23.000 innbyggere som gir et samlet årlig utslipp for KK på 172.500 tonn CO₂-ekvivalenter.

Fjellanlegget har et beregnet utslipp på 1.781 tonn CO₂. Tallet utgjør ganske nøyaktig 1% av årlig CO₂ utslipp fra Kristiansund kommune.

7.5 Risiko og usikkerhet

Risiko blir ofte inndelt i kategoriene intern, ekstern og ekstremrisiko. Interne risikofaktorer omhandler typisk utfordringer knyttet til prosjektgruppens kompetanse, prosjekteiers kompetanse, prosjektledelse, kvalitetsaspekter o.l. I den økonomiske analysen er det beregnet forventet tillegg og usikkerhet, som i stor grad hensyntar de interne risikoene. Vi ser derfor bort fra disse i denne sammenhengen. Hensikten med å analysere risiko og usikkerhet er å synliggjøre forhold som vil kunne påvirke valg av konsept og senere konkretisering av løsning.

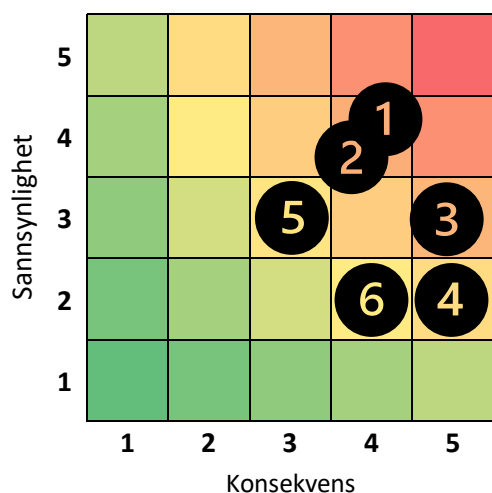
Ekstern risiko består av hendelser som ligger utenfor prosjektets innflytelse og utgjør hovedvekten av risikoelementene i dette prosjektet. Dette kan for eksempel være markedsrisiko, politisk risiko, grunnforhold og teknologiske endringer. Ekstremrisiko ligger også utenfor prosjektets kontroll, og kjennetegnes av hendelser med svært lav sannsynlighet, men med enorme konsekvenser. Eksempelvis vil naturkatastrofer, terrorangrep og krig være av en slik art. Ekstremrisikoer vil ikke bli vurdert i denne fasen, da risikoene er relativt like for konseptene.

Risiko skal si noe om sannsynlighet for at en hendelse skal skje, multiplisert med konsekvensen av dette. Det vil si at uønskede hendelser/forhold som både har høy sannsynlighet for å inntreffe og alvorlig konsekvens har et høyt risikonivå.

Den følgende risikoanalysen fremhever de antatt 3 største risikoene for hvert konseptalternativ. Risikoen sees opp mot oppnåelse av effektmålene, samt i forbindelse med risikoen for negativ påvirkning på driftsresultatet. Summen av de 3 største risikoene for hvert enkelt konsept utgjør sammenligningsgrunnlaget mellom de ulike konseptalternativene.

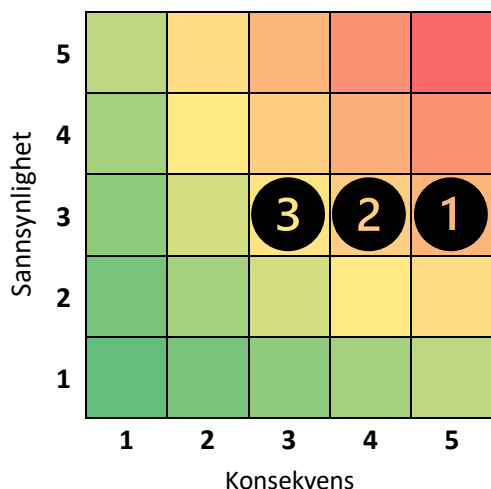
Det presenteres også en risikomatrix som er overordnet og gjelder for samtlige konsepter.

Overordnet risikovurdering (gjelder alle konseptalternativer)



1. Manglende midler til realisering av byromskvaliteter gir høyt p-tilbud, høy trafikk og lav måloppnåelse.
2. Kombinasjonsbygg Devoldholmen er eneste tiltak som realiseres – dette gir lav evne til å realisere byutvikling i delområdet Kongens Plass.
3. Feil i økonomivurderinger gir manglende inntekter eller for høye kostnader
4. Motstand mot moderne parkeringspolitikk gjør det vanskelig å regulere boligsonen.
5. Feilvurdering av forventet etterspørsel gir lavt belegg
6. Vesentlige feil i undersøkelser

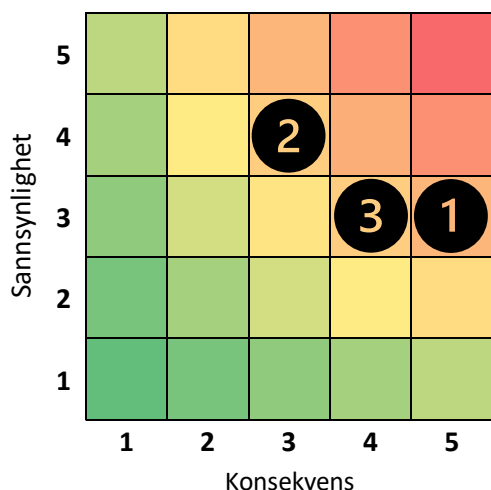
Konseptalternativ 0+ Enkle grep



1. Sundbåten mister økonomisk støtte og blir ikke lenger et gratistilbud – benyttes derfor i mindre grad som kollektivtilbud.
2. Publikum endrer ikke atferd som forutsatt i konseptet, noe som fører til fortsatt belastning i sentrum.
3. Parkeringstilbudet i sentrum oppleves ikke som godt nok og sentrum blir ikke en attraktiv destinasjon (avvisningseffekt).

SUM: 36

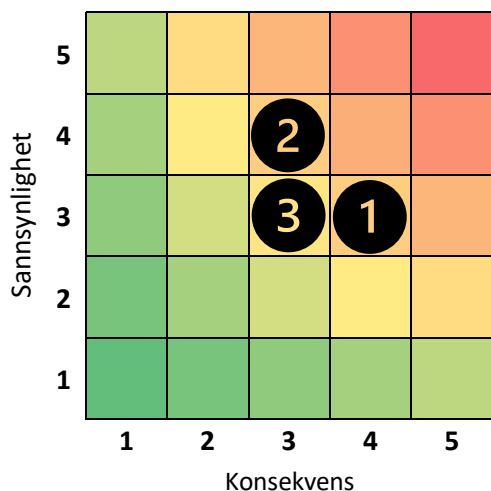
Konseptalternativ 1 Parkeringsanlegg i fjell



1. Kombinasjonsbygg Devoldholmen (kollektivterminal med parkeringshus) realiseres og gir lokal overdimensjonering av P-tilbudet.
2. Veiforbindelse mellom Langveien og Fosnagata lar seg ikke realisere, noe som gir økt trafikk i Kranaveien og Vågeveien (prioritert byrom).
3. Overdimensjonering av anlegget gir lavt belegg.

SUM: 39

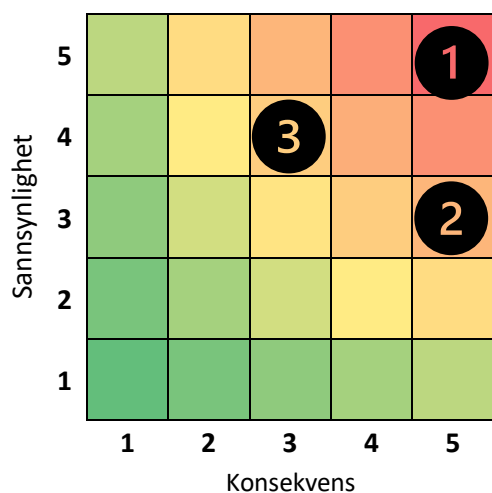
Konseptalternativ 2 Parkeringskjeller



1. Liten vilje til bruk gir lavere belegg enn forutsatt og dermed sviktende inntekter.
2. Trangt bymiljø gir lite fleksibilitet, blant annet utfordringer med etablering og dermed økte kostnader.
3. Grunnforhold gir økte investeringskostnader i forbindelse med forurensning og behov for spunting.

SUM: 33

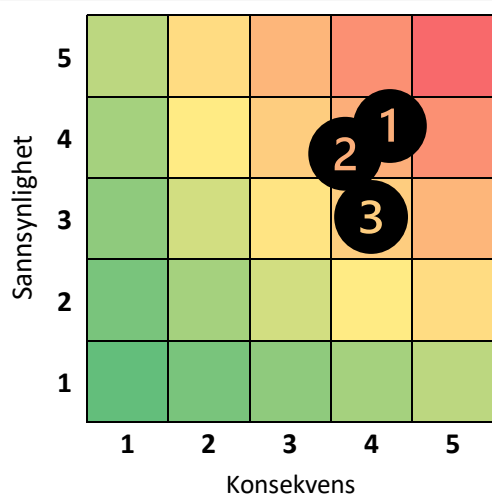
Konseptalternativ 3 Parkeringshus



SUM: 52

1. Forhold ved tomt gir færre plasser enn tiltenkt, eller langt høyere kostnader enn et P-hus vanligvis har.
2. Kombinasjonsbygg Devoldholmen gir lokalt overdimensjonert tilbud, og belegget blir for lavt.
3. For lang gangavstand gjør at tiltaket i liten grad klarer å betjene området rundt Kongens Plass, og øvrige effektmål nås ikke.

Konseptalternativ 4 Innfartsparkering



SUM: 47

1. Manglende atferdsendring og vilje til bruk av innfartsløsninger gir lav måloppnåelse.
2. Arealknapphet gjør det vanskelig og dyrt å finne gode tomter for tiltakene.
3. Sundbåten mister økonomisk støtte og blir ikke lenger et gratistilbud – benyttes derfor i mindre grad som kollektivtilbud.

Vurderinger

Risikovurderingen vurderer de viktigste risikoelementer i det enkelte konseptalternativ sett opp imot effektmålene i prosjektet. Dette er således ikke en sammenstilling av de øvrige delkapitlene, men en selvstendig risikovurdering i hovedsak knyttet til eksterne risikoforhold.

Konseptalternativ 2 (parkeringskjeller) kommer best ut av risikoanalysen. Konseptet er det dyreste per parkeringsplass, og er derfor sensitivt til utfordringer knyttet til belegg. Størrelsen på tiltaket er begrenset, og risikoen mot belegg kan derfor reduseres ved å stramme inn regulering i boligsonen og på gateplan. Plasseringen ved Kongens plass gjør konseptalternativet lite eksponert for konkurranse fra et evt. parkeringshus i forbindelse med den nye «kollektivterminalen» på Devoldholmen.

Konseptalternativ 3 (parkeringshus) kommer dårligst ut av analysen. Dette skyldes i hovedsak forhold ved tomt som gjør at investeringskostnadene som er beregnet (ref. delkapittel 7.3) sannsynligvis blir for lave, og dermed blir risikoen svært høy. Lokaliseringen gir videre en høy eksponering mot et eventuelt parkeringsanlegg på Devoldholmen.

7.6 Samlet vurdering av konseptene

Tabell 20: Oversikt over innbyrdes rangering av konseptalternativer for prissatte og ikke-prissatte virkninger, uten vektning

Kategori	0+	1 Fjell	2 Kjeller	3 Hus	4 Innfart
Rangering kvalitative vurderinger	5	1	2	4	3
Rangering økonomiske vurderinger	1	4	5	3	2
Rangering bærekraftsvurderinger	1	4	5	3	2
Rangering risikovurdering	2	3	1	5	4
Samlet vurdert rangering	1	3	4	5	2

Tabell 20 viser at når kategoriene ikke er vektet blir konseptalternativene som ikke innebærer realisering av større innendørs parkeringsanlegg høyest rangert. Når kategoriene behandles likt, vil samvariasjonen mellom kategoriene gi en stor fordel til de tiltak hvor investeringene er lavest. Lave investeringer gir også lavt klimaavtrykk og gjerne lav risiko. Dermed gjenspeiler disse 3 kategoriene mye av det samme, men de sier lite om nytte. Disse tiltakene har gjerne også en varierende grad av måloppnåelse (nytte).

Ved å vekte kostnadsorienterte kategorier og nytteorienterte kategorier oppnår man en bedre balanse i sammenstillingen. I tabell 21 og 22 vises to eksempler på hvordan ulik vektning av vurderingskategoriene virker inn på samlet score for de ulike konseptalternativene. Overordnet vektet de kvalitative vurderingene høyest. Økonomi er vektet noe lavt men må sees i sammenheng med vektning av bærekraft og risiko som vurderer mange av de samme faktorene.

Tabell 21: Vektning av vurderingskategorier, der kvalitative vurderinger vektet 40%, bærekraftsvurderinger vektet 30% og økonomi og risiko vektet 15% hver.. Alternativene gis poeng fra 1 til 10, hvor 10 er best, og vektet deretter etter kategori.

Vekt	Kategori	0+	1 Fjell	2 Kjeller	3 Hus	4 Innfart
40 %	Kvalitative vurderinger	0,8	4	3,2	1,6	2,4
15 %	Økonomiske vurderinger	1,5	0,6	0,3	0,9	1,2
30 %	Bærekraftsvurderinger	3	1,2	0,6	1,8	2,4
15 %	Risikovurdering	1,2	0,9	1,5	0,3	0,6
	SUM	6,5	6,7	5,6	4,6	6,6

Tabell 22: Vektning av vurderingskategorier, der kvalitative vurderinger vektet 50%, økonomiske vurderinger vektet 25%, bærekraftsvurderinger vektet 15% og risiko vektet 10%. Alternativene gis poeng fra 1 til 10, hvor 10 er best, og vektet deretter etter kategori.

Vekt	Kategori	0+	1 Fjell	2 Kjeller	3 Hus	4 Innfart
50 %	Kvalitative vurderinger	1	5	4	2	3
25 %	Økonomiske vurderinger	2,5	1	0,5	1,5	2
15 %	Bærekraftsvurderinger	1,5	0,6	0,3	0,9	1,2
10 %	Risikovurdering	0,8	0,6	1	0,2	0,4
	SUM	5,8	7,2	5,8	4,6	6,6

Oppsummering av vurderingene og grunnlag for anbefaling

- Høy score på alternativ 0+ og alternativ 4 Innfartsparkering viser at mange mål og krav kan oppnås med minimale investeringer som også vil gi rask effekt. Dette understreker at regulering av boligsonen er det viktigste grepet som uansett bør innføres, uavhengig av konseptvalg for etablering av nye parkeringsplasser
- Alternativ 1 Parkeringsanlegg i fjell scorer klart best på kvalitetsvurderingen og er også best når man ser vurderingene samlet og vektet. Anlegget kan betjene store deler av sentrum og gir høy måloppnåelse på de fleste indikatorer.
- Alternativ 2 Parkeringskjeller og alternativ 3 Parkeringshus ved Vågebakken scorer klart dårligst og bør legges bort som alternativ for denne utredningen. (Det pågår planer om nye parkeringshus på Devoldholmen og ved sykehus. Vurderingen knyttet til parkeringshus kan ikke overføres til disse prosjektene grunnet ulike forutsetninger, f. eks knyttet til tomtestørrelse og beliggenhet.)

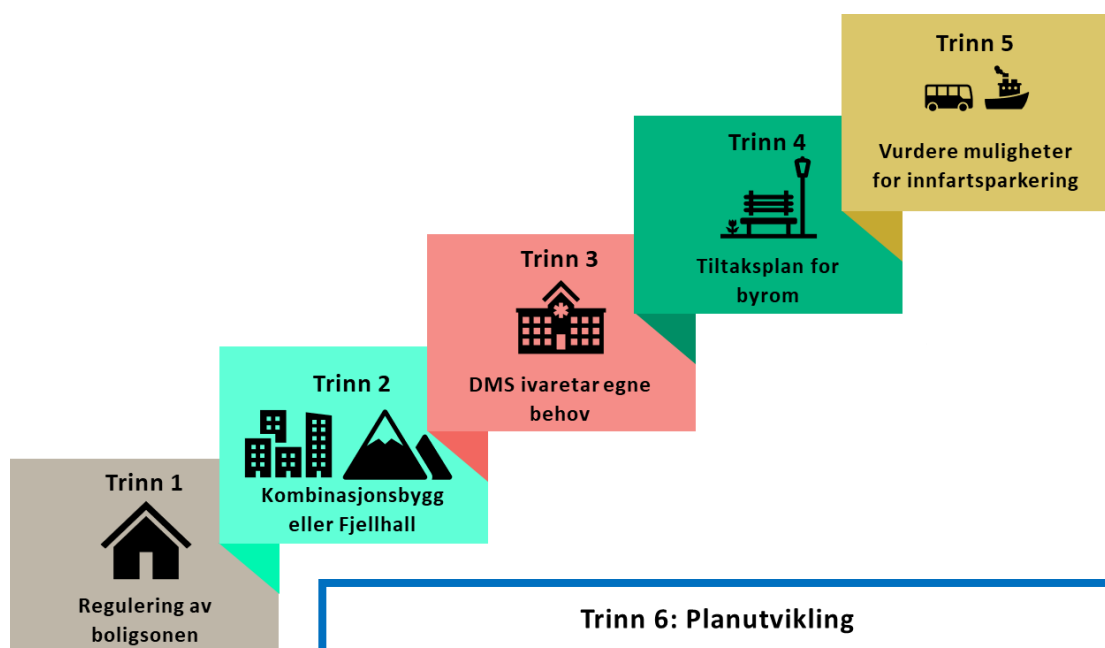
8

ANBEFALING

8 Anbefaling konseptvalg

Prosjektgruppen anbefaler en trinnvis prosess som ikke er et rendyrket konseptalternativ, men en kombinasjon av flere alternativer som utvikles gradvis over tid. Trinn 1 er å innføre regulering i boligsonen som gir et balansert parkeringstilbud mellom beboere og besøk. På trinn 2 må det foretas en politisk beslutning om kombinasjonsbygg på Devoldholmen eller parkeringsanlegg i fjell skal realiseres da det ikke er markedsgrunnlag for begge. Dersom trinn 2 ikke lar seg realisere vil resterende trinn uansett være egnet til å oppnå de fleste av prosjektets mål. På trinn 3 forutsettes at DMS løser eget parkeringsbehov på egen tomt ved sykehuset. Dette legger grunnlaget for utvikling og opparbeidelse av byromstiltak i trinn 4 og innfartsparkering i trinn 5.

Den trinnvise tilnærmingen har flere fordeler og muliggjør en rask forbedring av situasjonen, med relativt liten investering og lavere risiko, ved at tiltakene utvikles gradvis i takt med endringer i behov. Prosjektgruppen understreker viktigheten av å igangsette arbeid med overordnede planer (trinn 6) selv om dette ligger utenfor prosjektets mandat.



Figur 43: Anbefaling om trinnvis prosess med elementer fra flere av konseptalternativene

Figur 43 illustrerer prosjektgruppens anbefaling om en trinnvis prosess med elementer fra flere av de utredede konseptalternativene. Figur 44 viser hvordan en trinnvis utviklingsprosess kan foregå, hvor tiltakene etableres i takt med endret behov som følge av prosjektutvikling i sentrum. Nedenfor er noen sentrale momenter i de ulike trinnene listet opp som grunnlag for møte i styringsgruppen 13. mars 2024:

1. Regulering av boligsonen

- En balansert regulering av boligsonen løser mange behov og mål og vil gi inntekter til kommunen (AS)
- Prinsipp om differensiert prising legges til grunn
- Vurdere behov for egne soner (enkelte steder) kun for beboere
- Vurdere hensiktsmessige avgrensinger
- Vurdere relevante vilkår som krav til bosted, antall biler per husstand og tilbud til næringsdrivende i boligsonen
- Involvering og kommunikasjon sentralt i arbeidet

- g. Utvikle grunnlag for politisk beslutning og gjennomføring

2. Kombinasjonsbygg eller fjellhall

- a. Dersom kombinasjonsbygg Devoldholmen med 274 nye plasser blir realisert er lokalt behov for parkering på Devoldholmen ivaretatt
- b. Utvikle prosjektgrunnlag for å sammenligne alternativer og politisk beslutning: Kombinasjonsbygg eller parkeringsanlegg i fjell.
- c. Vurdere potensial for kostnadsdeling mellom kommune, Havnevesenet (KNH IKS) og Devoldholmen utvikling AS.
- d. Utvikle illustrasjoner som beskriver løsningene som foreslås.

3. DMS ivaretar egne behov

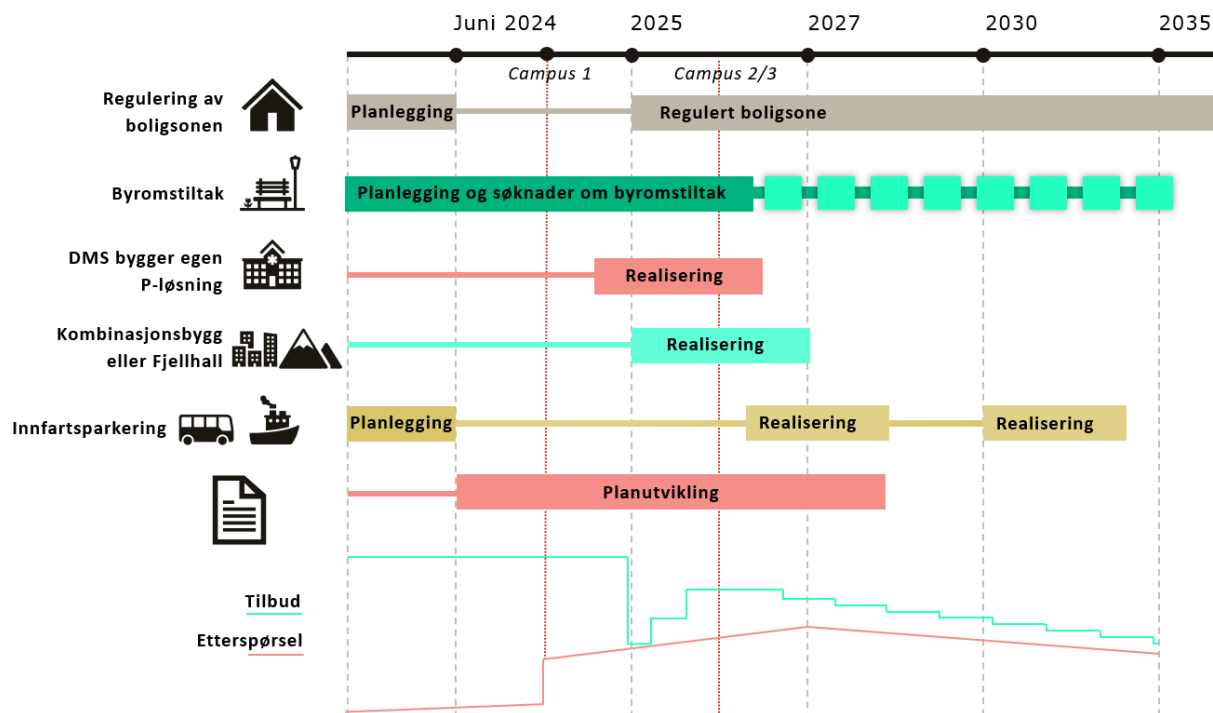
- a. Fremtidig virksomhet ved sykehuset må ivareta egne parkeringsbehov som alle andre
- b. Sykehuset har nok plass på egen tomt til å etablere parkering for egen virksomhet, både med hensyn på egne ansatte og pasienter/besøkende
- c. Planlagt parkeringsanlegg ved sykehuset bør realiseres og vurderes utvidet siden 90 nye parkeringsplasser dekker ikke fremtidig behov for DMS
- d. Følges opp videre internt i kommunen

4. Tiltaksplan for byrom

- a. Definere avgrensning og innhold på byromsprosjekter
- b. Vurdere prioriteringer og avhengigheter knyttet til utvikling
- c. Grov kostnadsvurdering som grunnlag for å søke fylkeskommunale midler for realisering, eventuelt realisering i egen regi
- d. Følges opp videre internt i kommunen

5. Vurdere muligheter for innfartsparkering

- a. Vil kunne redusere trafikk og parkeringsbehov i sentrum og gi fleksibilitet i forbindelse med større arrangementer
- b. Vurdere konkrete tomtmuligheter, avgrensinger og kostnadsbilde
- c. Mulige alternativer som bør vurderes:
 - i. Melkvika og andre sundbåt-anløp
 - ii. Sambruk på Løkkemyra
 - iii. Rensvik/Nordre Frei området
 - iv. Hagelin/Atlanten området
 - v. Parkering ved Nordmøre stadion (KBK-banen), samlet løsning for idrett og pendlere
- d. Følges opp videre internt i kommunen



Figur 44: Konseptuell tidslinje for gjennomføring av anbefalingen

Grunnlag for neste fase

Styringsgruppen besluttet i møte 13. mars 2024 at prosjektgruppen i prosjektutviklingsfasen skal fokusere arbeidet på trinn 1 og 2 – Regulering av boligsonen og utvikling av løsning for parkeringsanlegg i fjell. Kombinasjonsbygget på Devoldholmen (alternativt trinn 2) ivaretas i et parallelt prosjekt ledet av kommunen. Trinn 5 ivaretas også av kommunen. Trinn 4 er utarbeidet i tilfredsstillende detalj. Alle trinnene vil omtales i prosjektets sluttrapport som en del av den helhetlige løsningen som foreslås.

Prosjektgruppen, 22.03.2024

