

# Områdeplan for Sulafjellet

**Oppdragsgivar**  
**Oppdrag**  
**Rapport type**  
**Prosjektnr.**  
**Dato**


Flakk Gruppen AS  
Områdeplan Sulafjellet – trafikk og parkering  
Analyse  
20087  
30.08.2022

Analyse



**INNHALDSLISTE**

<b>1</b>	<b>FORORD</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>TRAFIKK OG PARKERING</b>	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>GRUNNLAGSDOKUMENT</b>	<b>4</b>
<b>1.3</b>	<b>FØRESETNADER</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>MARKNAD OG BESØKSTAL</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>MARKNAD</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>BESØKSTAL GONDOLBANE</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>TRAFIKKTAL</b>	<b>5</b>
<b>3.1</b>	<b>REISEMÅTE</b>	<b>5</b>
<b>3.2</b>	<b>FORDELING AV BESØKANDE</b>	<b>5</b>
<b>3.3</b>	<b>ENDRING I ÅRSDØGNTRAFIKK</b>	<b>7</b>
3.3.1	TRAFIKKSTØY	8
<b>3.4</b>	<b>BEHOV FOR TILTAK PÅ VEGNETTET</b>	<b>8</b>
3.4.1	FV 657 DJUPDALEN OG MOLVÆRSVEGEN	8
3.4.2	O. A. DEVOLDVEGEN	8
<b>4</b>	<b>PARKERING</b>	<b>9</b>
<b>4.1</b>	<b>BEHOV FOR PARKERINGSPLASSAR</b>	<b>9</b>
4.1.1	SNITT-DAG OG MAKS-DAG	9
4.1.2	SAMTIDIGE KØYRETØY	9
4.1.3	BEHOV FOR PARKERINGSKAPASITET	9
<b>4.2</b>	<b>EKSISTERANDE PARKERINGSKAPASITET - ANALYSERESULTAT</b>	<b>10</b>
4.2.1	ANALYSE FOR LANGEVÅG SENTRUM	10
4.2.2	PARKERINGSBELEGG	10
4.2.3	SAMBRUK	11
4.2.4	AKTUELLE PARKERINGSOMRÅDE	11
4.2.5	BAK DEVOLDFABRIKKEN	12
4.2.6	FRAMFOR DEVOLDFABRIKKEN	12
4.2.7	VED BEDEHUSET	13
4.2.8	VED RÅDHUSET	13
4.2.9	SENTRUMSKVARTALET	14
4.2.10	DAGENS KAPASITET	14
4.2.11	OM Plassar for bussar og HC	14
4.2.12	ENDRINGAR I PARKERINGSKAPASITET VED UTBYGGING	15
<b>4.3</b>	<b>PARKERINGSKAPASITET ETTER UTBYGGING</b>	<b>15</b>
4.3.1	BUSSPARKERING	16
4.3.2	DEKKING AV PARKERINGSBEHOV	16
<b>4.4</b>	<b>ALTERNATIV/NY PARKERINGSKAPASITET</b>	<b>17</b>

 <b>nordplan</b> arkitektur konstruksjon landskap		Prosjektnr: 20168		
Status /Rev:	Rev. gjeld:	Dato:	Sign:	KS:
0	Utkast	30.08.22	SN	BHM/TD
Plankonsulent: Nordplan AS Pb 224 6771 Nordfjordeid		Oppdragsgjevar: Flakk-gruppen v/Terje Devold		
Prosjektleder Nordplan AS: Steinar Nesdal		Sign: <i>Steinar Nesdal</i>		

## 1 Forord

### 1.1 Trafikk og parkering

Dette dokumentet omhandlar prognoser for besøkstal til ei eventuell gondolbane frå Devoldfabrikken i Langevåg til Rundehornet, og korleis desse fordeler seg på transportmåte. Dette gir tal for trafikkauke på vegar som blir påverka av tiltaket, samt behov for parkeringskapasitet.

### 1.2 Grunnlagsdokument

TD Consulting AS har på vegner av Flakk Gruppen berekna besøksprognose, fordelt på segment, sesong og reisemåte. Desse berekningane ligg til grunn for tal brukt i dokumentet, og det er brukt tabellar og figurar utarbeidd av TD Consulting AS.

I samband med arbeidet med områdeplan for Langevåg sentrum har Sula kommune fått gjennomført ei parkeringsanalyse for å dokumentere dagens parkeringsforhold og eventuelt føreslå tiltak. Det er Norconsult AS som har utarbeidd parkeringsanalyse datert 28.januar 2019. I vurderingar av parkeringskapasitet har vi henta opplysningar frå Norconsult sin rapport.

### 1.3 Føresetnader

Det er lagt til grunn:

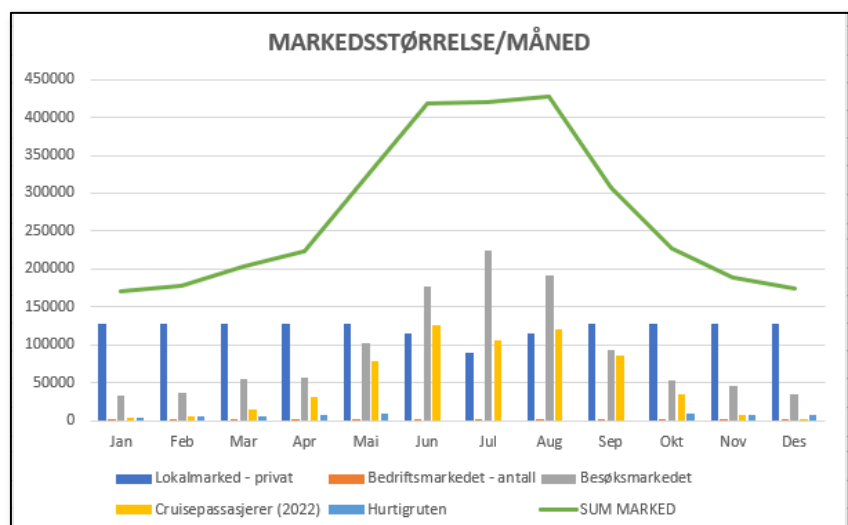
- heilårs drift (primært langhelgar i vintersesong)
- operativt båtsamband Ålesund-Devoldkaia
- gjennomsnittleg tal passasjerar for besøkande:  
2,2 pr bil, 35 pr. buss, 150 pr båt

## 2 Marknad og besøkstal

### 2.1 Marknad

Privat lokalmarknad, bedriftsmarknad, besøksmarknad, cruisetrafikk og Hurtigruten utgjer segmenta i marknaden som er vurdert.

Totalmarknaden er grafisk framstilt i figur 2.1, med fordeling på segment og sesong.



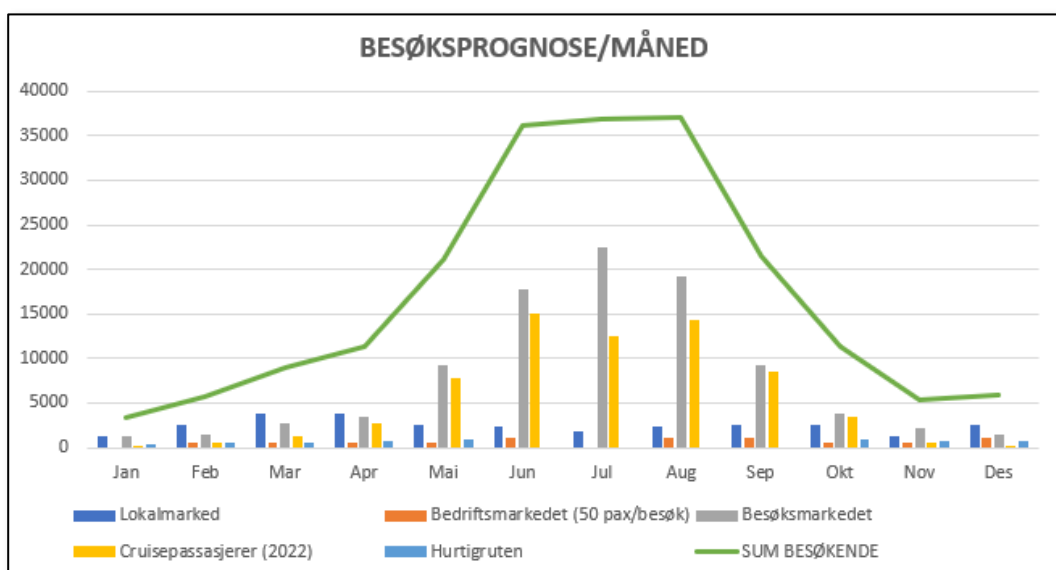
Figur 2.1: Marknad fordelt på segment og sesong

## 2.2 Besøktal gondolbane

Det er utarbeidd prognoser for kor stor del av totalmarknaden som vil besøke gondolbana, med ulike andelar over sesongen. Tabell 2.2 og figur 2.3 viser ei prognose på totalt 150 000 besøkande pr år, og korleis desse fordeler seg på segment og sesong. Besøksmarknaden er størst, med 41%, cruisetrafikk på andreplass med 35%. Lokalmarknad 16%.

Prognose besøkende	Årstall	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Andel
Lokalmarked	23 617	1 284	1 284	2 567	2 567	2 567	2 310	898	1 155	2 567	2 567	1 284	2 567	16 %
Bedriftsmarkedet	5 800	-	580	580	580	580	580	-	580	580	580	580	580	4 %
Besøksmarkedet	61 872	985	1 113	2 164	2 824	6 143	10 624	13 483	13 396	5 578	2 690	1 821	1 051	41 %
Cruisepassasjerer	53 071	245	441	1 136	2 464	7 020	11 250	9 450	10 800	6 800	2 800	525	140	35 %
Hurtigruten	5 500	400	500	600	700	1 000	-	-	-	-	900	700	700	4 %
<b>SUM BESØKENDE</b>	<b>149 859</b>	<b>2 913</b>	<b>3 918</b>	<b>7 047</b>	<b>9 135</b>	<b>17 310</b>	<b>24 764</b>	<b>23 832</b>	<b>25 931</b>	<b>15 525</b>	<b>9 537</b>	<b>4 910</b>	<b>5 038</b>	<b>100 %</b>

Tabell 2.2: Prognose besøktal til gondolbane



Figur 2.3: Besøksprognose, grafisk framstilling

## 3 Trafikktal

### 3.1 Reisemåte

Trafikk til gondolbana vil fordele seg på bil, buss og båt.

#### Mjuke trafikantar:

Ein avgrensa del av lokal marknad vil også gå eller sykle til bunnstasjonen. Desse reisemåtane inngår ikkje i fordelinga, då deira behov for kapasitet blir ivareteke i reguleringsplanen ved at det er avsett areal til gang/sykkelveg/fortau inn mot bunnstasjonen, samt at føresegnene set krav om sykkelparkering ved utbygging av bunnstasjonen.

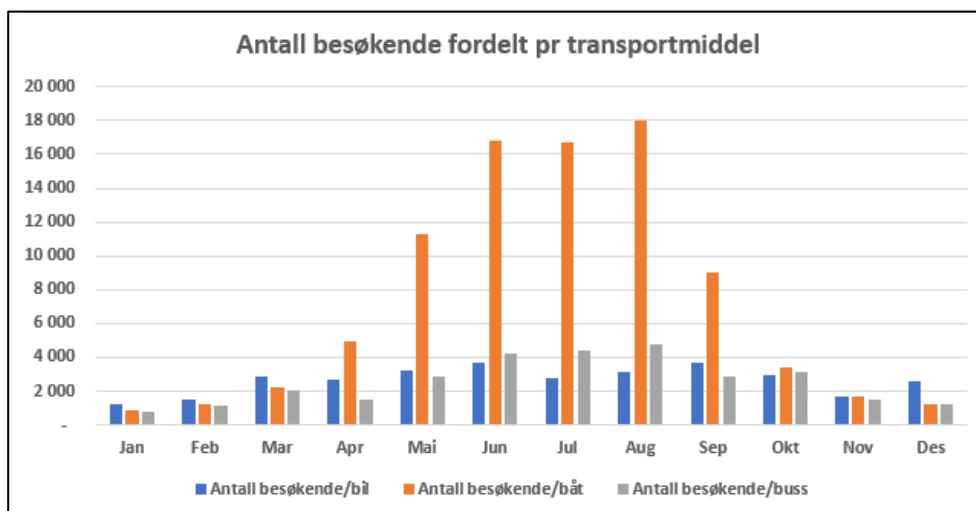
### 3.2 Fordeling av besøkande

Det er gjort vurderingar av kor store andelar av dei ulike segmenta som vil nytte ulike reisemåtar. Til dømes vil lokalmarknaden kunne nytte seg både av bil, båt og buss. Det same vil besøksmarknaden, men i ulik grad. Prognosen viser at knapt 60% av besøkande kjem med båt til ny kai ved Devoldfabrikken, medan resten fordeler seg mellom bil og buss, i overkant av 20% på kvar.

Tabell 3.2.1 viser prognosen for besøkende fordelt på ulike reisemåtar, og over sesongen. Same tala er framstilt grafisk i figur 3.2.2.

Antall besøkende /mnd	Pax/enhet	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	ÅRSSUM
Antall besøkende/bil	2,2	1 273	1 537	2 827	2 709	3 207	3 674	2 741	3 165	3 680	2 958	1 714	2 548	32 034
Antall besøkende/båt	150	894	1 216	2 215	4 915	11 276	16 846	16 685	17 989	9 003	3 433	1 676	1 266	87 413
Antall besøkende/buss	35	746	1 165	2 006	1 511	2 826	4 244	4 406	4 776	2 842	3 146	1 519	1 224	30 412
<b>SUM ANTALL BESØKENDE</b>		<b>2 913</b>	<b>3 918</b>	<b>7 047</b>	<b>9 135</b>	<b>17 310</b>	<b>24 764</b>	<b>23 832</b>	<b>25 931</b>	<b>15 525</b>	<b>9 537</b>	<b>4 910</b>	<b>5 038</b>	<b>149 859</b>

Tabell 3.2.1, Prognose: fordeling av besøkende

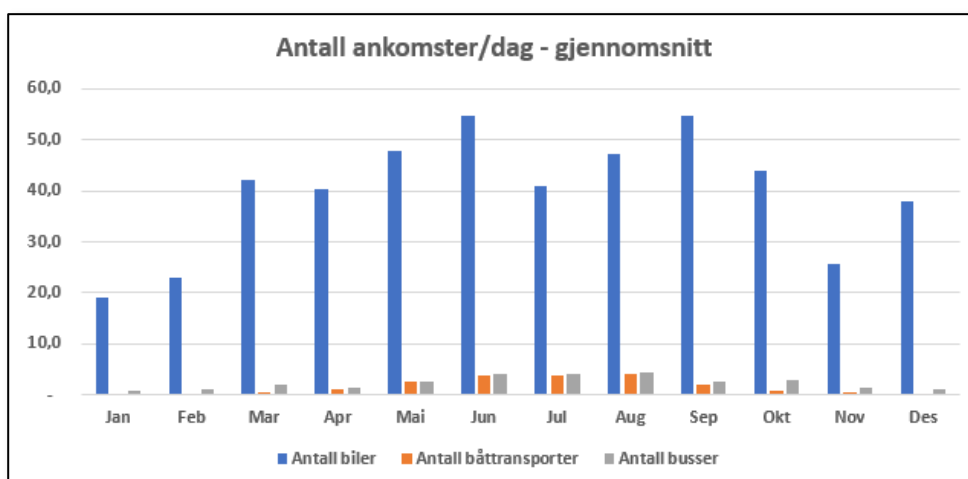


Figur 3.2.2, fordeling av besøkende

Ut frå dette kan ein rekne ut gjennomsnittstal for køyretøy pr dag, vist for kvar måned. Dette går fram av tabell 3.2.3, samt tal vist grafisk i figur 3.2.4.

Snitt/dag	Pax/enhet	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	ÅRSSUM
Antall biler	2,2	19,0	22,9	42,1	40,4	47,8	54,8	40,9	47,2	54,8	44,1	25,5	38,0	39,9
Antall båtransporter	150	0,2	0,3	0,5	1,1	2,5	3,7	3,6	3,9	2,0	0,8	0,4	0,3	1,6
Antall busser	35	0,7	1,1	1,9	1,4	2,6	4,0	4,1	4,5	2,7	2,9	1,4	1,1	2,4

Tabell 3.2.3, prognose for køyretøy pr dag, måned og gjennomsnitt



Figur 3.2.4 prognose for køyretøy pr dag, måned og gjennomsnitt

### 3.3 Endring i årsdøgntrafikk

Tabell 3.2.3 ovanfor viser følgjande tal køyretøy pr. døgn i snitt over året (avrunda):

40 bilar

3 bussar

Med tur-retur for kvar køyretøy, blir dette  $43 \times 2 =$  ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 86. Ved å ta høgde for usikkerheit i prognosen bør talet avrundast til ein auke i ÅDT på 100 køyretøy.

Dette talet gjerast gjeldande for fv. 657 Djupdalen. Om ein reknar at 10% parkerer på nordsida av Devoldfabrikken, kan ein rekne at ÅDT på Molværsvegen aukar med 90 køyretøy.

Avrunda tal for båttrafikk er 2 båtturar pr dag i snitt gjennom året.

Trafikk generert av gondolbane leggast til dagens trafikktalet.

Tabell 3.3.1 viser endring i ÅDT som følgje av etablering gondolbane.

Same tal er vist grafisk i figur 3.3.2

Endring årsdøgntrafikk som følgje av etablering gondolbane				
Strekning	ÅDT 2019	Tilført ÅDT	Ny ÅDT	Endring ÅDT
Fv 657 Djupdalen (innfartsveg)	5141	100	5241	1,9 %
Molværsvegen (200m)	2700	90	2790	3,3 %
Fyllingsvegen	2500	0	2500	0,0 %
Stadsnesvegen	1150	0	1150	0,0 %

*Kjelde: vegvesen.no/trafikkdata*

ÅDT 2019 er valt fordi tala for 2020 og 2021 er lågare

Tabell 3.3.1 Endring ÅDT i tal og prosent



Figur 3.3.2 Endring ÅDT, kartskisse

### 3.3.1 Trafikkstøy

Ein trafikkauke på 2-4 prosent på fv 657 Djupdalen og Molværsvegen vil ikkje medføre signifikant auke i støynivå eller endring av støysoner som tidlegare er definert i områdeplan for Langevåg sentrum.

O. A. Devoldvegen har i dag vesentleg mindre trafikk enn Molværsvegen, vi har ikkje målingar på ÅDT. Første 170 meter frå krysset med Molværsvegen vil få auka trafikk inn mot bunnstasjon for gondolbane, både personbilar og bussar.

Jamfør eigen støyrapport utarbeidd av Norconsult.

## 3.4 Behov for tiltak på vegnettet

### 3.4.1 Fv 657 Djupdalen og Molværsvegen

Trafikkauken på fylkesvegen er svært moderat, og fører ikkje til at ein kryssar nye dimensjoneringsgrenser. Tiltaket medfører ikkje krav om tiltak på veggen.

Det same gjeld Molværsvegen, med unntak for krysset mellom Molværsvegen og O.A. Devoldvegen. Det må sjekkast at krysset er dimensjonert for trafikk med buss.

### 3.4.2 O. A. Devoldvegen

Vegen har i dag ei breidde på 4-4,5m + fortau på sørsida av veggen. Dette er nok til at personbilar kan møtast, men for lite til møte mellom buss og personbil eller to bussar.

Ved etablering av tiltak som aukar både personbiltrafikk og busstrafikk på O.A.Devoldvegen, bør veggen opprustast til tofeltsveg slik at to bussar kan møtast. Minimum omfang frå kryss med Molværsvegen til avkøyrsløysing mot aktuelt parkeringsareal for bussar. Vidare bør det vere fortausløyising også på nordsida av veggen, frå fortau ved Molværsvegen fram til gangareal mot bunnstasjonen.

I framlegg til områdereguleringsplan for Sulafjellet er O.A. Devoldvegen utvida til 2-feltsveg med 6,5 meters breidde. Fortausløyising også på nordsida av veggen fram til gangareal mot bunnstasjonen.

Dette er ei endring i høve føreliggande framlegg til områdereguleringsplan for Langevåg sentrum, der det er føreslege ei breidde på 4,5 meter + einssidig fortau på 3,0 meter.



## 4 Parkering

I dette kapittelet blir auka parkeringsbehov som følgje av etablering av gondolbane vurdert opp mot dagens kapasitet og eventuelle behov for tiltak.

### 4.1 Behov for parkeringsplassar

#### 4.1.1 Snitt-dag og maks-dag

I kapittel 3 blir auka i årsdøgntrafikk vurdert, dette er grunnlag for vurdering av vegstandard og støybelastning. For parkeringsbehov må ein i større grad sjå på dei månader i året som har størst trafikk + toppdagar i veka for desse månadene. Desse tala går fram av tabell 4.1 under. Maks-dag er her definert som trafikktalet på 250% over snitt-dag.

Snitt/dag	Pax/enhet	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Antall biler	2,2	19,0	22,9	42,1	40,4	47,8	54,8	40,9	47,2	54,8	44,1	25,5	38,0
Antall båttransporter	150	0,2	0,3	0,5	1,1	2,5	3,7	3,6	3,9	2,0	0,8	0,4	0,3
Antall busser	35	0,7	1,1	1,9	1,4	2,6	4,0	4,1	4,5	2,7	2,9	1,4	1,1
<b>Max = 250% av snitt/dag</b>	<b>Pax/enhet</b>	<b>Jan</b>	<b>Feb</b>	<b>Mar</b>	<b>Apr</b>	<b>Mai</b>	<b>Jun</b>	<b>Jul</b>	<b>Aug</b>	<b>Sep</b>	<b>Okt</b>	<b>Nov</b>	<b>Des</b>
Antall biler	2,2	47,4	57,3	105,3	100,9	119,5	136,9	102,1	117,9	137,1	110,2	63,9	94,9
Antall båttransporter	150	0,5	0,7	1,2	2,7	6,2	9,2	9,1	9,8	4,9	1,9	0,9	0,7
Antall busser	35	1,7	2,7	4,7	3,5	6,6	9,9	10,3	11,2	6,7	7,4	3,6	2,9

Tabell 4.1.1, tal bilar og bussar pr dag, snitt og maks (Prognose: TD Consulting AS)

Tabellen viser at det er perioden mars – september som har mest trafikk, med ein topp i juni for personbilar og i august for bussar.

På toppmånadene viser prognosen:

Personsonbilar: 55 på gjennomsnittsdag og 137 på maks-dag.

Bussar: 5 på gjennomsnittsdag og 11 på maks-dag

#### 4.1.2 Samtidige køyretøy

Alle køyretøy kjem sjølvstøtt ikkje samtidig, så ein kan korrigere parkeringsbehovet til tal for samtidige parkerande. Tur-retur med bana kan typisk vare i 2-4 timar. Så må ein også ta høgde for at nokre av gondolgjestene også let bilen stå medan ein gjer andre ærend i Langevåg sentrum. I vår vurdering set vi andel samtidige personbilar relativt høgt, til 80%

For bussar vil vi anta at tal langvarige besøk er noko mindre, og dermed mindre andel av samtidige køyretøy. Ved langvarig besøk er det også større sjans for at bussar har andre oppdrag i ventetida. På dagar med stor trafikk kan busstrafikk også skje som shuttletrafikk, og tek då ikkje opp parkeringsplassar over tid. I vår vurdering set vi andel samtidige bussar til 65%.

#### 4.1.3 Behov for parkeringskapasitet

Dette gir parkeringsbehov som framgår av tabell 4.1.3 under. For dimensjonering av parkeringskapasitet bør tal samtidige for maksdag i høgsesong leggst til grunn.

	P.bilar	Bussar
Snittdag høgsesong	55	5
Maksdag høgsesong	137	11
Samtidige %	80 %	65 %
Tal samtidige snitt høgsesong	44	3
<b>Tal samtidige maksdag høgsesong</b>	<b>110</b>	<b>7</b>

Tabell 4.1.3 Behov parkeringsplassar som følgje av etablering gondolbane

## 4.2 Eksisterende parkeringskapasitet - analyseresultat

### 4.2.1 Analyse for Langevåg sentrum

Norconsult AS si parkeringsanalyse utført i samband med områdereguleringsplan for Langevåg sentrum vurderer parkeringskapasiteten i sentrumsområdet. Analysa vurderer ei rekkje større og mindre parkeringsareal i sentrum, jamfør figur 4.1 under. Svart strek viser offentlege parkeringsplassar og raud strek viser private.



Figur 4.1 Område som inngår i Norconsult si parkeringsanalyse

### 4.2.2 Parkeringsbelegg

Parkeringsanalysa viser at dei aller fleste område har middels til lavt parkeringsbelegg. Analysa konkluderer med at dette gir rom for at parkeringsområde vert omdisponert og får høgare utnytting i form av utbygging eller andre formål.

Figur 4.2.1 viser eit snitt over dagen, og gir eit visuelt bilete av det samla parkeringsbelegget.

#### Kvardagar (tysdag)

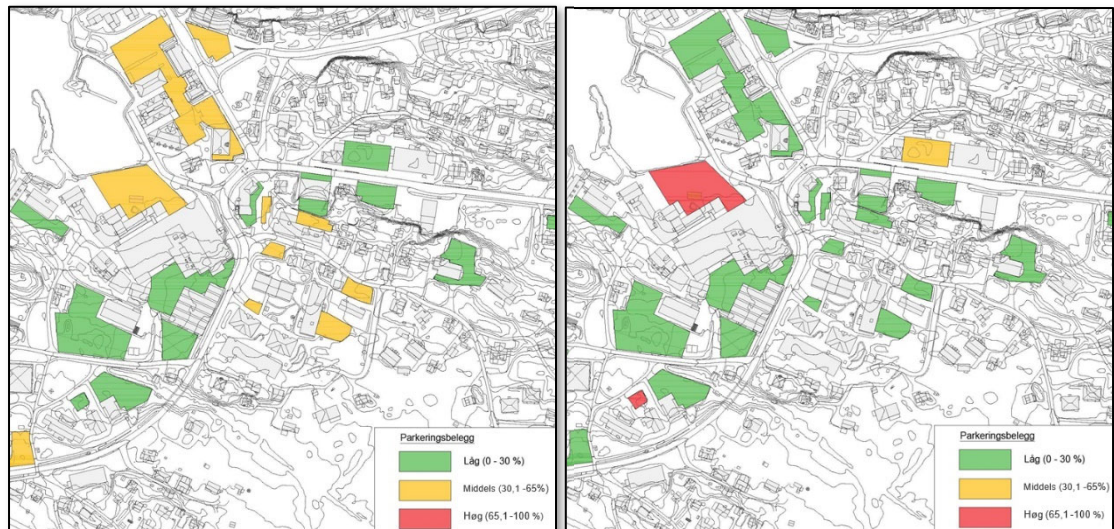
Det kjem fram at det berre er området ved Lerheimkaia som er i kategorien med høgt belegg på kvardagar, medan sentrumskjerna generelt har middels belegg og øvrige parkeringsplassar i hovudsak har lågt belegg.

Dersom ein berre har med perioden 10-16 i gjennomsnittet, ville fargekodinga vore den same for alle område med unntak av rådhuset, som ville fått høgt parkeringsbelegg i staden for middels.

#### Helg (laurdag)

Laurdag er det generelt god parkeringsdekning i Langevåg. Dei fleste områda har lågt parkeringsbelegg. Området framom Devoldfabrikken skil seg ut ved å ha høgt belegg. Områda bak Devoldfabrikken har lågt belegg.

Parkeringsbelegget er illustrert på kart i figur 4.2.2. Kvardagar til venstre, laurdagar til høgre



Figur 4.2.2 Illustrasjonar av parkeringsbelegg tysdag og laurdag (Norconsult AS, utsnitt) Grøn farge viser lågt parkeringsbelegg (0-30%), gult viser middels (30,1-65 %) og raud viser høgt parkeringsbelegg (65,1-100%).

#### 4.2.3 Sambruk

Parkeringsstrategi er omtala i kapittel 7 i føreliggande parkeringsanalyse for Langevåg sentrum, som også ligg til grunn for områdereguleringsplanen for Langevåg sentrum. Føresegnene til områdereguleringsplanen for Langevåg sentrum opnar for sambruk av parkeringsplassar. Dette er vidareført i områdeplan for Sulafjellet.

Om sambruk, henta frå føreliggande parkeringsanalyse:

*«Sambruk vil seie at parkeringsplassane i sentrum vert sett i samanheng, og at desse vert regulert likt til trass for at dei dekker behova til ulike arealføremål. Sambruk fungerer fordi verksemdene sitt maksimale parkeringsbehov oppstår til ulike tidspunkt. Ved sambruk utnyttar verksemdar ledig kapasitet hos andre, slik at parkeringsbehovet totalt sett vert dekt sjølv om det blir bygd færre parkeringsplassar. Dette vil vere ei betre samfunnsøkonomisk løysing, både i form av frigjering av areal og sparte kostnader ved opparbeiding..»*

Ved utbygging av gondolbane er det aktuelt å vurdere sambruk av fleire parkeringsareal, i første rekkje er utnytting av ledig parkeringskapasitet ved det nærliggande bedehuset aktuelt. Ved behov ut over dette, vil offentlege parkeringsplassar ved Rådhuset og i sentrumskvartalet vere aktuelle.

#### 4.2.4 Aktuelle parkeringsområde

Alle parkeringsplassar i analysa er ikkje aktuelle i samband med kapasitet for besøkande til gondolbana. Vi har sett nærare på 5 parkeringsområde, og vurderer kva område av desse som vil dekke behovet. Øvrige område vil då utgjere ein reserverkapasitet. Dei vurderte områda inngår i parkeringsanalysa, med resultat som det framgår av kapitla under. Områda i prioritert rekkefølge:

- 1) Bak Devoldfabrikken
- 2) Framfor Devoldfabrikken
- 3) Ved Bedehuset
- 4) Ved Rådhuset
- 5) Sentrumskvartalet




#### 4.2.5 Bak Devoldfabrikken

Parkeringsanalyse legg til grunn rundt 338 parkeringsplassar i dag. Nordplan AS meiner at dette talet er noko høgt vurdert fordi mykje av arealet har ei utforming som ikkje gjer utnyttinga optimal. Ved optimal utforming kjem ein på rundt 25m<sup>2</sup> pr parkeringsplass i snitt. Her er ein nok oppe på 28-30 m<sup>2</sup> pr parkeringsplass. Vi legg i det vidare til grunn at dagens kapasitet er 290 plassar.

Belegg ved mest trafikkerte time:

Kvardag: 74 bilar (26%)

Laurdag: 97 bilar (33%)



Bak Devoldfabrikken				
338 <-- Antall p-plasser				
Tidspunkt	Tirsdag		Lørdag	
	Parkerte biler	% belegg	Parkerte biler	% belegg
08:00	33	9,8 %		
09:00	55	16,3 %	12	3,6 %
10:00	60	17,8 %	24	7,1 %
11:00	69	20,4 %	55	16,3 %
12:00	69	20,4 %	78	23,1 %
13:00	74	21,9 %	86	25,4 %
14:00	64	18,9 %	97	28,7 %
15:00	73	21,6 %	82	24,3 %
16:00	30	8,9 %		
17:00	22	6,5 %		
18:00	18	5,3 %		
	567	15,3 %	434	18,3 %
	totalt	snitt	totalt	snitt

#### 4.2.6 Framfor Devoldfabrikken

Det er om lag 70 parkeringsplassar nord for Devoldfabrikken. Fullt utnyttat midt på laurdagar.

Belegg ved mest trafikkerte time:

Kvardag: 44 bilar (63%)

Laurdag: 83 bilar (118%)



Foran Devoldfabrikken				
70 <-- Antall p-plasser				
Tidspunkt	Tirsdag		Lørdag	
	Parkerte biler	% belegg	Parkerte biler	% belegg
08:00	5	7,1 %		
09:00	19	27,1 %	8	11,4 %
10:00	23	32,9 %	23	32,9 %
11:00	41	58,6 %	51	72,9 %
12:00	44	62,9 %	83	118,6 %
13:00	40	57,1 %	78	111,4 %
14:00	42	60,0 %	66	94,3 %
15:00	29	41,4 %	69	98,6 %
16:00	26	37,1 %		
17:00	24	34,3 %		
18:00	19	27,1 %		
	312	40,5 %	378	77,1 %
	totalt	snitt	totalt	snitt

#### 4.2.7 Ved Bedehuset

Bedehuset har sitt eige, private parkeringsområde med ca 78 plassar. Lavt belegg mange dagar i veka.

Belegg ved mest trafikkerte time:

Kvardag: 0 bilar (0 %)

Laurdag: 11 bilar (14%)



O.A. Devold-vegen 7				
78	<-- Antall p-plasser			
	Tirsdag		Lørdag	
Tidspunkt	Parkerte biler	% belegg	Parkerte biler	% belegg
08:00	0	0,0 %		
09:00	0	0,0 %	9	11,5 %
10:00	0	0,0 %	9	11,5 %
11:00	0	0,0 %	11	14,1 %
12:00	0	0,0 %	11	14,1 %
13:00	0	0,0 %	10	12,8 %
14:00	0	0,0 %	3	3,8 %
15:00	0	0,0 %	1	1,3 %
16:00	0	0,0 %		
17:00	0	0,0 %		
18:00	0	0,0 %		
	0	0,0 %	54	9,9 %
	totalt	snitt	totalt	snitt

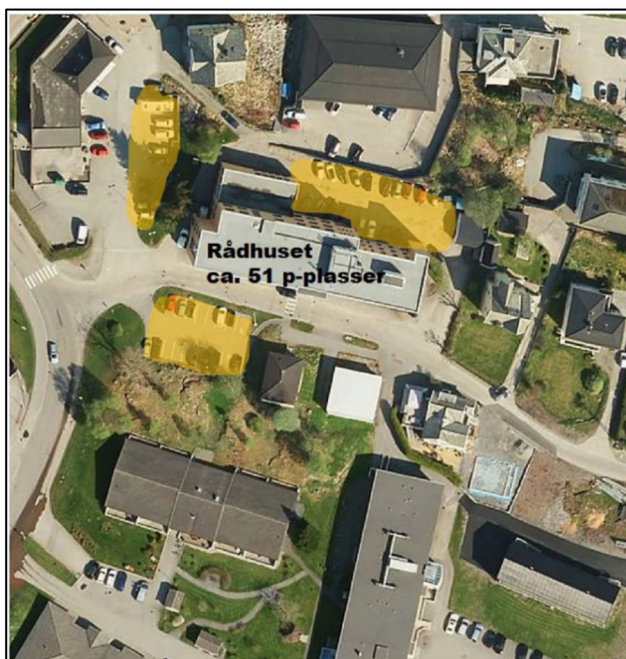
#### 4.2.8 Ved Rådhuset

Tre offentlege parkeringsområde utgjer parkeringsplassane med direkte tilknytning til Rådhuset. Totalt ca 51 plassar. Høgt belegg på kvardagar og lavt belegg i helgar.

Belegg ved mest trafikkerte time:

Kvardag: 41 bilar (83 %)

Laurdag: 6 bilar (12%)



Rådhuset				
51	<-- Antall p-plasser			
	Tirsdag		Lørdag	
Tidspunkt	Parkerte biler	% belegg	Parkerte biler	% belegg
08:00	30	58,8 %		
09:00	41	80,4 %	4	7,8 %
10:00	42	82,4 %	4	7,8 %
11:00	38	74,5 %	4	7,8 %
12:00	39	76,5 %	5	9,8 %
13:00	39	76,5 %	6	11,8 %
14:00	39	76,5 %	5	9,8 %
15:00	37	72,5 %	6	11,8 %
16:00	14	27,5 %		
17:00	11	21,6 %		
18:00	11	21,6 %		
	341	60,8 %	34	9,5 %
	totalt	snitt	totalt	snitt



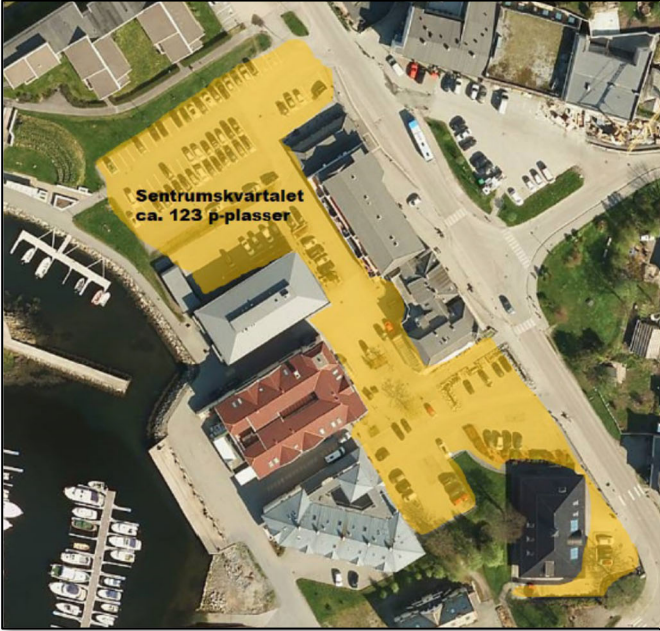
#### 4.2.9 Sentrumskvartalet

I sentrumskvartalet er det talt ca 123 parkeringsplassar.

Belegg ved mest trafikkerte time:

Kvardag: 89 bilar (73 %)

Laurdag: 33 bilar (27%)



Sentrumskvartalet				
123	<-- Antall p-plasser			
	Tirsdag		Lørdag	
Tidspunkt	Parkerte biler	% belegg	Parkerte biler	% belegg
08:00	54	43,9 %		
09:00	67	54,5 %	27	22,0 %
10:00	89	72,4 %	27	22,0 %
11:00	88	71,5 %	28	22,8 %
12:00	86	69,9 %	30	24,4 %
13:00	89	72,4 %	30	24,4 %
14:00	76	61,8 %	33	26,8 %
15:00	68	55,3 %	20	16,3 %
16:00	50	40,7 %		
17:00	32	26,0 %		
18:00	30	24,4 %		
	729	53,9 %	195	22,6 %
	totalt	snitt	totalt	snitt

#### 4.2.10 Dagens kapasitet

Tabell 4.2.9 oppsummerer dagens parkeringskapasitet for parkeringsområde definert i kapittel 4.2.4.

Område/Tidspunkt	Tal eksist. plassar	Makstime kvardag	Makstime laurdag	Ledig kapasitet kvardag	Ledig kapasitet laurdag
Bak Devoldfabrikken	290	74	97	216	193
Framfor Devoldfabrikken	70	44	83	26	-13
Ved Bedehuset	78	0	11	78	67
Ved Rådhuset	51	41	6	10	45
Sentrumskvartalet	123	89	27	34	96
Sum	612	248	224	364	388

Tabell 4.2.9 Dagens parkeringskapasitet

#### 4.2.11 Om plassar for bussar og HC

Tala på parkeringsplassar i Norconsult si parkeringsanalyse tek ikkje høgde for bussoppstilling, og definerer ikkje andel eller ekstra areal for HC-parkering. Ved bruk av parkeringsareal til bussoppstilling vil sjølvstøtt redusere tilgjengeleg areal til personbilar. Det same gjeld innfriing av krav til andel HC-parkering, som tek meir plass enn standard plassar. Ved berekning av naudsynt parkeringsplassar må ein ha overdekning av tal standard plassar for å få plass til rett andel av HC-plassar.

#### 4.2.12 Endringer i parkeringskapasitet ved utbygging

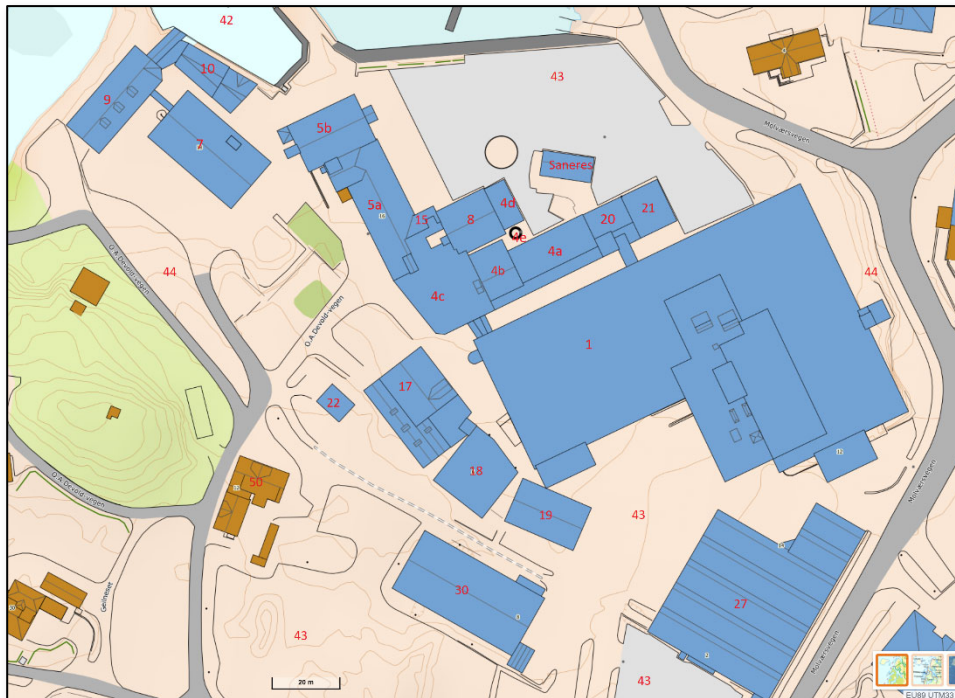
I framlegg til reguleringsplan er følgjande endringar aktuelle ved eventuell utbygging av gondolbane, og som er relevante for parkeringskapasiteten bak Devoldfabrikken (sjå figur 4.2.11 under for bygnummerering):

Reduksjon av parkeringsareal:

- Bunnstasjon til gondolbana er plassert bak/sør for Devoldfabrikken delvis på dagens parkeringsareal. Det er i tillegg regulert inn trafikkareal som gjer det mogleg for bussar å køyre fram til bunnstasjonen for å ta passasjerar av og på, og snu utan å rygge. Inntil 3 bussar kan også stå parkert.
- Parkområdet mellom Devoldutsalget (bygg 7) og ullvaskeriet (bygg 17) er planlagt utvida

Auke av parkeringsareal

- Blekkhuset (bygg 30) blir føreslege regulert vekk til fordel for bunnstasjon og trafikk/parkeringsareal



Figur 4.2.11 viser intern nummerering av bygg ved Devoldfabrikken

### 4.3 Parkeringskapasitet etter utbygging

Tabell 4.3 under viser parkeringskapasitet for aktuelle område, ut frå følgjande føresetnader:

- Aktuelle parkeringsareal er oppstilt i prioritert rekkefølge, akkumulert sum viser kor mange parkeringsområde som må takast i bruk for å dekke parkeringsbehovet definert i kapittel 4.1.3
- Tal parkeringsplassar bak Devold-fabrikken er korrigert for endringar nemnt i kapittel 4.2.12, parkeringskapasitet er netto redusert med 45 plassar
- Området bak Devoldfabrikken kompenserer for underkapasitet framfor Devold-fabrikken på laurdagar
- Tabellen tek ikkje omsyn til behov for bussparkering ut over 3 samtidige bussar bak Devoldfabrikken

Område/Tidspunkt	Tal eksist. plassar	Belegg Makstime kvardag	Belegg Makstime laurdag	Ledig kapasitet kvardag	Ledig kapasitet laurdag	Sum Akkumulert kvardag	Sum Akkumulert laurdag
Bak Devoldfabrikken	245	74	97	171	148	171	148
Framfor Devoldfabrikken	70	44	83	26	-13	197	135
Ved Bedehuset	78	0	11	78	67	275	202
Ved Rådhuset	51	41	6	10	45	285	247
Sentrumskvartalet	123	89	27	34	96	319	343

Tabell 4.3 parkeringskapasitet akkumulert for aktuelle område

Ut frå tabellen kan vi lese at parkeringsbehovet for personbilar + 3 bussar kan dekkast på Devoldfabrikken sitt noverande parkeringsareal. For dekking av parkeringsbehov for ytterlegare 4 bussar (7 totalt, jamfør kapittel 4.1.3) må fleire areal takast i bruk. Dette må då vere ledig kapasitet ved bedehuset, eller ny parkeringskapasitet på annan stad.

#### 4.3.1 Bussparkering

Parkeringsbehovet for samtidige bussar berekna i kapittel 4.1.3 er sett til 3 samtidige i snitt for høgsesong, og 7 samtidige på ein maksdag i høgsesong. I tabell 4.3 ovanfor inngår oppstilling av 3 bussar på området bak Devoldfabrikken. Det betyr at på maksdagar må bussar som ikkje går i shuttletrafikk parkerast på annan stad enn bak Devoldfabrikken.

Best eigna stad til dette, er sambruk av den private parkeringsplassen ved bedehuset. Slik sambruk kan sjølvsagt berre skje etter ein avtale mellom partane.

Norconsult si analyse viser ein parkeringskapasitet på 78 plassar.

Nordplan AS har vurdert kapasiteten på parkeringsarealet dersom ein legg til grunn at deler av arealet blir nytta til bussparkering. Plassen er fleksibel, og det er plass til fleire enn 4 bussar om naudsynt, då sjølvsagt på bekostning av parkeringskapasitet for personbilar.

Vår vurdering viser at om ein set av areal til snusirkele for buss + 4 parkeringsplassar for buss, er der samtidig plass til ca 36 personbilar.

#### 4.3.2 Dekking av parkeringsbehov

Tabell 4.3.2 viser korleis berekna parkeringsbehov kan dekkast ved bruk av Devoldfabrikken sine eigne parkeringsareal + sambruk med Bedehuset sitt parkeringsareal.

Krav til parkeringsplassar for personbil, maksdag i høgsesong: 110

Parkeringskapasitet: 160 (laurdag) og 233 (kvardag), som også gir rom for naudsynt tal HC-plassar

Krav til parkeringsplassar for buss, maksdag i høgsesong: 7

Parkeringskapasitet: 7

Øvrig parkeringsareal i sentrum blir reservekapasitet.

Område/Tidspunkt	Tal eksist. plassar	Belegg Makstime kvardag	Belegg Makstime laurdag	Buss-plassar	Reduksjon p.bil pga buss-plassar	Ledig kapasitet kvardag	Ledig kapasitet laurdag	Sum Akkumulert kvardag	Sum Akkumulert laurdag
Bak Devoldfabrikken	245	74	97	3	0	171	148	171	148
Framfor Devoldfabrikken	70	44	83	0	0	26	-13	197	135
Ved Bedehuset	78	0	11	4	-42	36	25	233	160
Ved Rådhuset	51	41	6	0	0	10	45	243	205
Sentrumskvartalet	123	89	27	0	0	34	96	277	301
Sum	567			7					

Tabell 4.3.2: Inndekking av berekna parkeringsbehov på maksdag i høgsesong, bussar og personbilar.



#### **4.4 Alternativ/ny parkeringskapasitet**

Framlegg til reguleringsplan opnar også for ny parkeringskapasitet på to stader:

- Parkeringsplassen sør for Saksebygget (område PH1) blir opna for parkeringshus i fleire plan. Dette vil gje ein auka kapasitet på rundt 40 parkeringsplassar pr. plan.
- Bustadareal på gbnr 109/454 (område PP4) er føreslege omregulert til parkeringsformål. Dette vil auke kapasiteten med rundt 28 parkeringsplassar.

Desse areala kan takast i bruk som alternativ til andre løysingar, eller som supplement dersom trafikktal blir vesentleg høgare enn prognoser tilseier.

\*\*\*