

Fagnotat

Saksnr.:	202118253/9
Emnekode:	ESARK-510
Saksbeh.:	KLSR
Dato:	091121

Til: Byrådsavdeling for klima, miljø og
byutvikling, seksjon areal og miljø
Fra: Plan- og bygningsetaten,
Byplanavdelingen
Dato: 03.11.21

Fagnotat – Parkering i Mindebyen

Sammendrag

Dette fagnotatet er et grunnlag for arbeid med parkeringsløsninger i detaljreguleringsprosesser på Mindemyren. Forslagene til løsninger er i tråd med bestemmelser i områdeplanen og KPA2018, med unntak av anbefaling om etablering av parkeringshus/ mobilitetsanlegg over bakken i noen delområder. Fagnotatet løfter en diskusjon om offentlig eierskap av parkeringsanlegg.

Den overordnede målsetningen er at Mindebyen skal være en «blågrønn gåby for alle». Løsningene er foreslått med utgangspunkt i å motivere til redusert bilbruk, samtidig som bilhold anerkjennes som et ønske og behov det må tilrettelegges for i Mindebyen.

Forslag til vedtak:

1. Forslag til plassering, størrelse og type større felles parkeringsanlegg i dette fagnotatet legges til grunn i pågående og fremtidige detaljreguleringsprosesser.

Fagnotatet er utformet av Plan- og bygningsetaten, men innhold og anbefalinger er utarbeidet i samarbeid med Bymiljøetaten. Vedtaket vil bli fulgt opp i begge etaters videre arbeid med byutvikling i Mindebyen.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Aslaug Aalen - avdelingsleder
Ulf Sæterdal – kst.etatsdirektør

Brevet er elektronisk signert og har derfor ingen underskrift.

Innhold

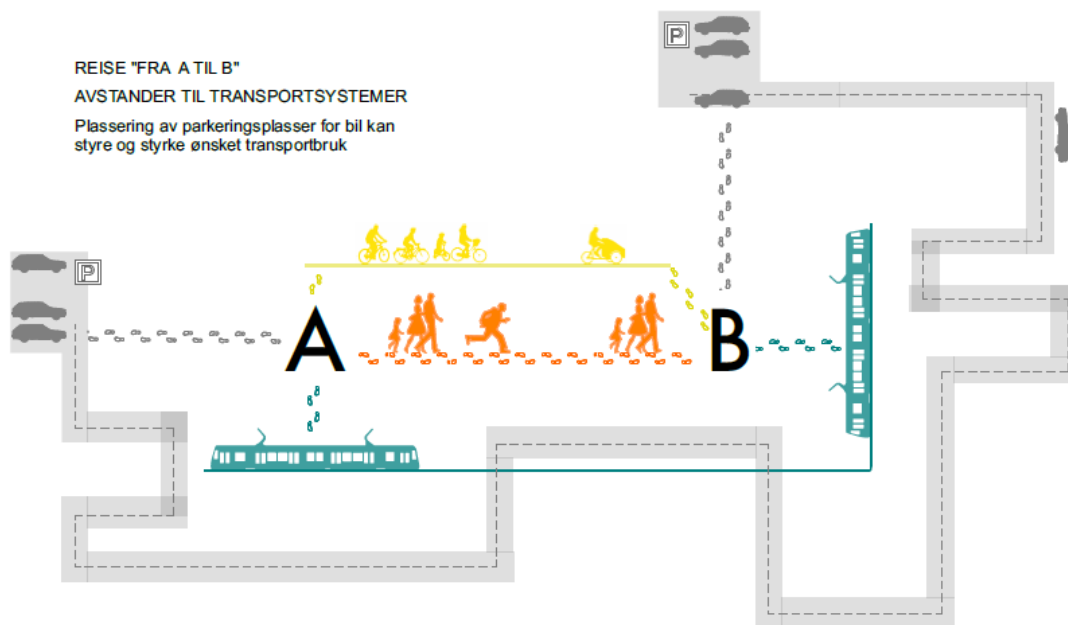
Bakgrunn og målsetning	2
Overordnede planer og retningslinjer	3
Planområdet - dagens situasjon	5
Forslag til ny parkeringsstruktur	6
Eierforhold og tilgang	6
Plassering, størrelse og type anlegg	7
Utbyggingsrekkefølge og bestemmelser	12
Kommunens rolle - offentlig innsats	13
Parkerings, varelevering og stans utover fellesanlegg	14
Midlertidige parkeringsløsninger	14

Bakgrunn og målsetning

Det pågår 13 stk. detaljreguleringsprosesser for 18 av totalt 25 delfelt på Mindemyren (per september 21). I den forbindelse er det behov for å koordinere parkeringsløsninger på et samlet overordnet nivå. En arbeidsgruppe på fire personer med deltakere fra plan- og bygningsetaten (PBE) og Bymiljøetaten (BME) har arbeidet med problemstillingen. Mindebyteamet har i tillegg kommet med innspill til arbeidet, ut fra de erfaringer man har gjort seg i forhold til pågående planarbeid. På et overordnet nivå skal arbeidet bidra til at Mindebyen blir en «blågrønn gåby for alle». Mer konkret har målet vært et fagnotat som avklarer hvilket handlingsrom kommunen har for å få etablert felles parkeringsanlegg innenfor rammene av bestemmelsene i områdeplanen (OMP) og kommuneplanens arealdel (KPA2018). Arbeidsgruppen har kommet med en anbefaling av hvor slike felles anlegg kan plasseres. Gruppen har benyttet og bygget videre på kunnskapsgrunnlaget som omhandler trafikk og mobilitet innhentet i prosjektet «Infrastrukturplan Mindebyen» (IPM).

I dette arbeidet ser vi samlet på utviklingsområdene på Mindemyren (Arealplan-ID 61140000) og Wergeland (Arealplan-ID 61160000), som har fått tilnavnet «Mindebyen». Hensikten med arbeidet er å bidra til:

- Innfrielse av målsetning i områdeplanen for Mindemyren om et fåtall robuste felles parkeringsanlegg.
- Innfrielse av byrådsvedtak at det skal praktiseres lav parkeringsdekning i de enkelte detaljreguleringsplanene.
- Forutsigbarhet og fremdrift i private planprosesser.
- Parkeringsløsninger tilpasset boligandelen som er under regulering.
- Støtte oppunder transportpyramiden; avstand/tilgang på ulike transportmiddel.



Figur 1 Illustrasjon av hvordan avstand til transportmiddel kan påvirke reisevaner.

Områdeplanene for Mindemyren og Wergeland supplert av kommuneplanens arealdel (KPA2018) setter rammer for oppgaven. Arbeidet har hatt hovedfokus på større felles parkeringsanlegg, og har vært inndelt i følgende deltema:

- Plassering, størrelse og type anlegg.
- Eierforhold og offentlig eller privat tilgang.
- Gjennomføring (rekkefølgekrav og fremdrift).
- Private planer (bestemmelser og midlertidighet).

Foreslått parkeringsløsning påvirker videre andre tema som: av- og påstigning, tjenestebiler, varelevering, HC-parkering, lastetraller og varedepot. Disse temaene er kun kort omtalt i dette fagnotatet og forutsettes løst i de enkelte detaljreguleringsprosessene.

Overordnede planer og retningslinjer

Områdeplanen for Mindemyren (arealplan-ID 61140000), vedtatt 23.04.2014, gjelder for temaet parkering foran kommuneplanens arealdel (KPA2018), med unntak av bestemmelser om parkering for bolig (del av §17) hvor KPA2018 skal legges til grunn. I tillegg gjelder at KPA2018 supplerer områdeplanen der tilsvarende tema ikke er vurdert.

I områdeplanen står det at:

«Planen skal gjennom moderat parkeringsdekning, et godt kollektivtilbud og et effektivt gang- og sykkelnett, sikre området mot for høy biltrafikk som følge av forettingen. Bergen kommune sitt arkitekturprogram legger kvalitative og estetiske føringer for utviklingen av området.»

Av bestemmelsene i områdeplanen og KPA2018 finner vi samlet følgende føringer for bilparkering på **Mindemyren**:

Alle formål

- Krav om at bilparkering skal etableres i parkeringskjeller under terreng. Parkeringsareal under bakken medregnes ikke i BRA.

- Med målsetting om å utvikle et enkelt og oversiktlig kjøremønster og parkeringssystem i hele lokalområdet, er det ønskelig å samle parkering i få og robuste anlegg.
- Kommunen krever tillatelse for bruk av ubebygd areal til parkering innenfor sentrumskerne og byfortettingssone.

Boligformål

- Krav til bilparkeringsdekning for boliger i sentrumskerne S2-S32 og byfortettingssone BY2, som Mindemyren inngår som del av i KPA2018, er 0,4-1 pr. 100 m² BRA.
- Krav om minimum 10 % HC-parkering dersom mer enn 8 boliger, samt krav om universelt utformet gangadkomst til parkeringsplass, også der denne er lagt til fellesanlegg.
- Alle bilparkeringsplasser i parkeringshus, kjeller eller større innendørs anlegg skal utformes med tilrettelegging for lading.
- I boligprosjekter der det etableres parkeringsplass til bildeling, og som er tinglyst, vil dette kunne gi et fradrag i ordinære minimumskrav i tabell.

Av retningslinjene følger: «Av krav til boligparkering regnes minst 80 % som egenparkering. Gjesteparkering utgjør minst 10 % i sentrumskjerner og minst 15 % i andre områder».

Andre arealformål

- Krav til bilparkeringsdekning for andre formål er gitt av tabell i pkt. 1.12 i områdeplanen. For alle arealformål med unntak av barnehage er det gitt et maksimumskrav for parkeringsdekning.
- Krav om minimum 5 % HC-parkering.

Av bestemmelsene i områdeplanen og KPA2018 finner vi følgende føringer for bilparkering på **Wergeland**:

Alle formål

- Parkering skal opparbeides i henhold til tabell. Kravene til bilparkering er absoluttkrav og kravene til sykkelparkering er minimumskrav.
- Det kan tillates reduksjon i kravene til parkering dersom det dokumenteres tiltak som reduserer bilbehovet og hindrer økt gateparkering.
- Av antall beregnede plasser skal minst 5% være utformet med tilstrekkelig størrelse og høyde og være reservert for bevegelseshemmede. Disse plassene skal ha gunstigst mulig gangavstand og gangtrasé.
- All bilparkering for området skal skje i parkeringsanleggene P1 og P2.
- Med langsiktig målsetting om å etablere soneparkering i tilstøtende naboområder kan det være ønskelig å inkludere soneparkering i parkeringsanleggene. Dette må sikres i bindende avtale med kommunen.

Av relevante overordnede føringer vil vi trekke frem:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Gåstrategi for Bergen 2020-2030
- Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030

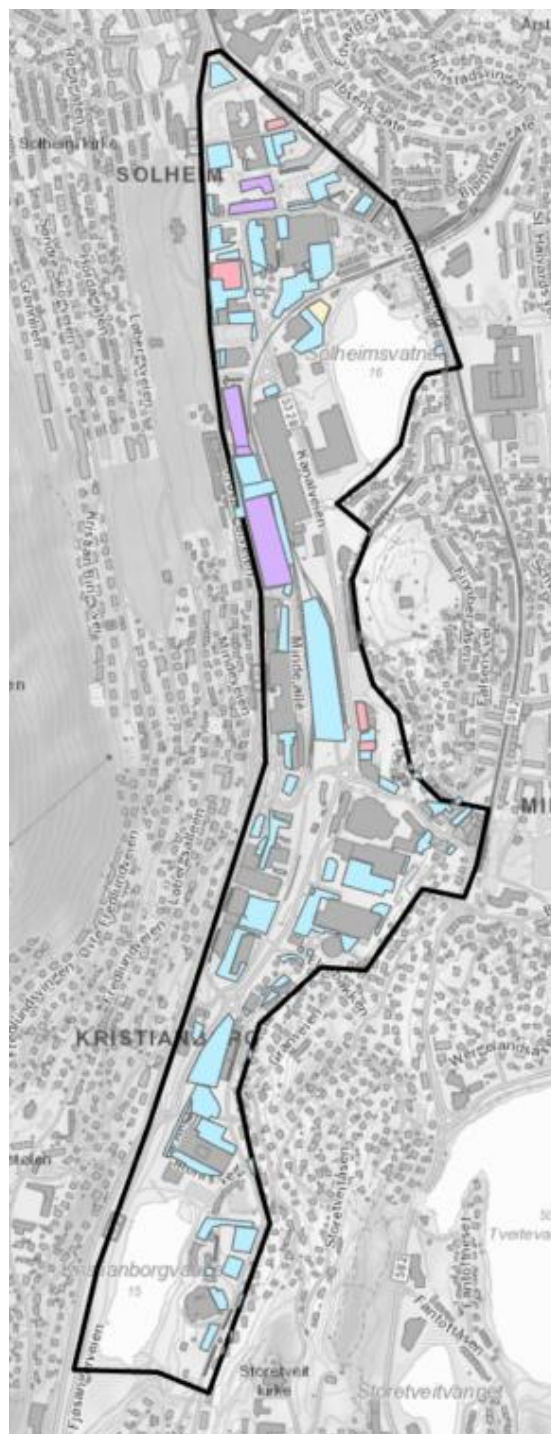
Av sist vedtatte føringer vil vi vise til byrådssak 1101.3/21 «Føringer for plan- og gjennomføringsprosesser på Mindemyren», behandlet i møte 25.03.2021 pkt. 4:
«For å kunne realisere gåbyen og for å utvikle en attraktiv, urban Mindeby, forventer byråden at det praktiseres en lav parkeringsdekning i de enkelte detaljreguleringsplanene. Felles parkeringsløsninger bør tilstrebes.»

Planområdet - dagens situasjon

Høsten 2020 ble det i regi av BME gjennomført et arbeid med å kartlegge parkering i utvalgte områder. Resultatet for Mindemyren er oppsummert i figur 2. Av hensyn til vanskelig tilgang til enkelte anlegg kan ikke oversikten regnes som fullstendig. Oversikten gir likevel et godt bilde på mengden areal på bakkeplan som ble benyttet til overflateparkering ved kartleggingstidspunktet, før bybaneutbyggingen startet.

Ved fremtidig utvikling av området vil det være aktuelt å sanere mesteparten av disse plassene. Områdeplanen gir grunnlag for utbygging, og angir samtidig at parkering skal skje i parkeringskjellere under terreng. KPA2018 §§ 17 og 26 er ikke direkte bindende, men gir føringer med hensyn til at parkering i sentrumskjerner og byfortettingssoner skal skje i felles parkeringsanlegg uten fasade mot byrom og gater.

Overflateparkering vil likevel kunne spille en viktig rolle i utviklingen ved at plassene benyttes til å dekke midlertidige behov i påvente av ferdigstilte felles parkeringsanlegg



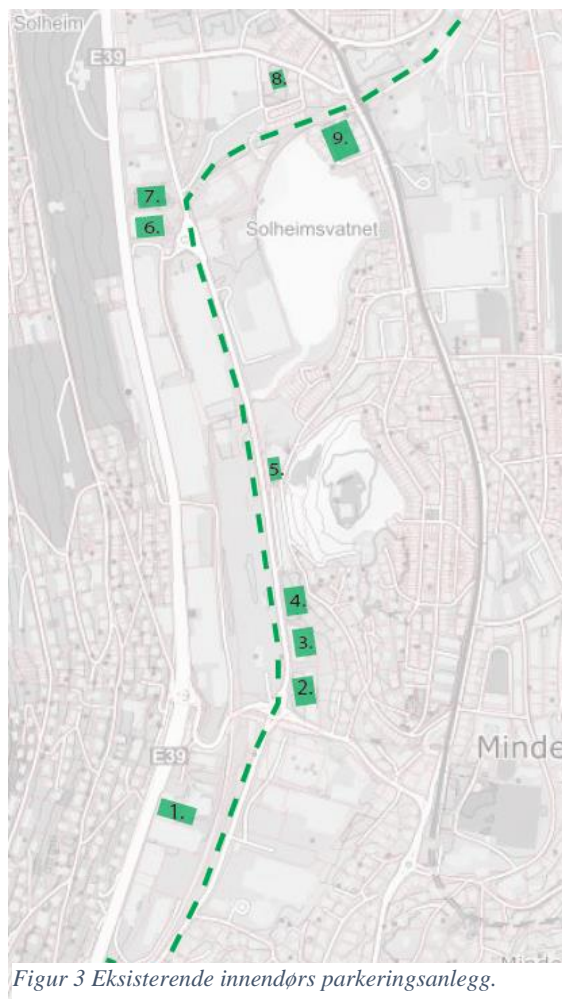
Figur 2 Kartlegging av eksisterende parkering.

Enkelte delfelt innenfor områdereguleringen på Mindemyren er i dag helt eller delvis utbygget. I arbeidet med å kartlegge eksisterende situasjon har vi funnet 9 stk. eksisterende parkeringsanlegg som antas å skulle bestå. Bakgrunnen for antakelsene er bebyggelsens alder og informasjon gitt av grunneiere og forslagsstillere i møter/kontakt med kommunen.

De eksisterende anleggene er markert på kartet i figur 3, og har følgende lokalisering og størrelse:

1. Delfelt S5a, Kanalveien 105A-B, 178 stk. p-plasser.
2. Delfelt S12, Kanalveien 64/66, 47 stk. p-plasser (3 HC-plasser).
3. Delfelt S12, Kanalveien 62, 62 stk. p-plasser.
4. Delfelt S12, Kanalveien 60, 64 stk. p-plasser (4 stk. HC-plasser).
5. Delfelt S15, Kanalveien 52C, 32 stk. p-plasser (2 HC-plasser).
6. Delfelt 18a, Kanalveien 11, 79 Stk. p-plasser (1 HC-plass).
7. Delfelt 18b, Kanalveien 7, 74 stk. p-plasser (1 HC-plass).
8. Delfelt S21, Fabrikkgaten 7A-D, 27 stk. p-plasser (2 HC-plasser).
9. Delfelt S24, Inndalsveien 5, 5A og 7A, 36 stk. p-plasser (1 HC-plass).

Totalt utgjør dette 599 p-plasser, hvorav 14 stk. HC-plasser (2,3 %).



Figur 3 Eksisterende innendørs parkeringsanlegg.

Av de eksisterende anleggene er nr.1, 5, 6, og 7 aktuelle å se i sammenheng med aktive eller fremtidige planprosesser. Øvrige anlegg tilhører delfelt som anses ferdig utviklet.

Denne oversikten over eksisterende anlegg er basert på godkjente byggesaker og kunnskap om hvilke byggverk som forslagstillerne ser for seg skal bestå. Det tas forbehold om mindre feil i oppgitt antall p-plasser.

Forslag til ny parkeringsstruktur

Eierforhold og tilgang

Bergen kommune eier pr. i dag begrenset mengde areal innenfor nye Mindebyen. Det er gjort ett strategisk tomtekjøp, men dette arealet er forbeholdt en ny skole (flerbruksbygg med generasjonskonsept). Offentlig eide parkeringsanlegg ville som en konsekvens krevd erverv av grunn i tillegg til utbyggings-, drifts- og vedlikeholdskostnader. Bergen kommune har pr. dags dato ikke en aktiv politikk for offentlig eide parkeringsanlegg, unntaket er etablering av et fåtall boligsoneanlegg.

Forslaget til parkeringsløsning er basert på privat eierskap. Hvert av de større felles parkeringsanleggene er tenkt knyttet opp mot spesifikke delområder/ arealplan-Ider, som de primært er ment å betjene. Avgrensning knyttet til bruk foreslås gitt i bestemmelser til de enkelte detaljreguleringene.

En struktur som foreslått i dette dokumentet anbefales lagt til grunn for fremtidige detaljplaner. Fagetaten mener premissene for strukturen fremkommer klart av områdeplanen, og at det dermed ikke er nye føringer, men en praktisk løsning på de føringene områdeplanen gir.

I hvert av anleggene foreslås det å være en blanding av parkering til ulike typer arealformål.

Det vil være viktig å avsette dedikerte p-plasser til gjeste- og HC-parkering i alle anleggene.

Det vil være viktig å foreta en vurdering av om man kan legge til rette for sambruk av parkeringsplassene, eller om enkelte arealformål har behov for dedikerte plasser. Betalingsordninger må også forventes for å sikre god utnyttelse av plassene, f.eks. med tilgang på kundeparkering.

Sambruk av p-plasser mellom bolig og andre arealformål vil også kunne være aktuelt, men det er viktig at slike løsninger ikke baserer seg på at parkeringsplassene til bolig er ledig på dagtid i hverdagene.

Det vil videre være ønskelig å reservere p-plasser til bildeling. For bildeling vurderes det å være god mulighet for sambruk mellom bolig og andre arealformål som næring.

Å begrense muligheten til å seksjonere felles parkeringsanlegg slik at plasser som skal benyttes må være leide plasser, i stedet for eide plasser, anses som en god, fleksibel og robust løsning. Dette har man imidlertid ikke anledning til å lage bestemmelser for så lenge parkeringsanleggene er i privat eie.

Plassering, størrelse og type anlegg

I arbeidet med parkeringsløsninger har grad av tilgjengelighet til bilparkering vært viktig, av hensyn til å bygge oppunder transportpyramiden. Avstander, ulike prinsipper for å avgrense direkte tilgang til parkeringsanlegg og konsekvens for bylivet er blant de tema som har vært drøftet. Illustrasjoner som indikerer ulike typer anlegg, og fordeler og ulemper ved disse, følger som **vedlegg 1**.

Som grunnlag for å kunne vurdere behovet for parkeringsdekning knyttet til de enkelte delområdene (S-områdene) er det innhentet data om mengde og fordeling av BRA pr. arealformål. Dataene som er innhentet er en oppdatering av tilsvarende data benyttet ved utarbeidelse av IPM. For enkelte delområder er data fra IPM gjenbrukt. Dette er enten som resultat av manglende svar fra forslagsstiller/plankonsulent, eller på bakgrunn av at planprosess ikke er påbegynt. Dataene følger som **vedlegg 2**.

Innhentede data er omregnet til parkeringsdekning pr. delfelt med områdeplanen for Mindemyren (OMP) og KPA2018 (KPA) som utgangspunkt. Det er foretatt fem ulike utregninger basert på ulik dekningsgrad for de ulike arealformålene:

- OMP max + KPA bolig min.
- OMP max + KPA bolig max.
- Max KPA.
- Min KPA.
- Min+ KPA.

Parkeringskrav	Enhet	områdeplan	KPA S2-S32 samt By2
Bolig	100 m2 BRA	1,2-1,4	0,4-1
Forretning/handel	1000 m2 BRA	Maks. 10	Maks. 10
Kontor	1000 m2 BRA	Maks. 4	Maks. 3
Beverting	1000 m2 BRA	Maks. 2	Maks. 1
Hotell	10 gjesterom	Maks. 4	Maks. 2
Mosjonslokaler	1000 m2 BRA	Maks. 3	
Sykehjem	10 senger	Maks. 3	Maks. 2
Barnehage	10 barn	1-2	0,5-2
Skole	10 årsverk	Maks. 2	0,5-2
Idrettsanlegg	10 personer	Maks.0,5	Maks. 0,5
Forsamlingslokale	10 sitteplasser	Maks. 1	Maks. 1

Tabell: Sammenstilling av kravene i områdeplanen og KPA

Utrekningene følger som **vedlegg 3**. Av de ulike utregningene vurderes *OMP max + KPA bolig max*, *max KPA* og *min KPA* å representere ytterpunkter som ikke kan legges til grunn i videre arbeid. Forslaget til størrelse på anleggene er gitt basert på *Min+ KPA*. *Min+ KPA* baserer seg på minimumsdekning på 0,4 pr. 100 m2 bolig, og en lav parkeringsdekning for øvrige formål. For alle de «andre» arealformålene er det fastsatt maksimal mengde parkering, med unntak av for barnehage. Dette gir anledning til å fastsette en maksimal dekningsgrad ved detaljregulering som er lavere enn det som er gitt av tabell 1.12 i områdeplanen. Bakgrunnen for at ikke *OMP max + KPA bolig min* er lagt til grunn er at dette ville tilsvart at kun boligformålet fikk sin dekning kraftig redusert, sammenlignet med områdeplanens tabell. Vi har funnet det rimelig å redusere dekningsgraden for alle arealformål. Som tabellen viser er det bolig, forretning og kontorformål som gir størst utslag med hensyn til parkeringsdekning. Å lande på en rimelig dekning for disse tre arealformålene er særlig viktig.

Samlet sett foreslår Plan- og bygningsetaten å tilrettelegge for 6 stk. nye større felles parkeringsanlegg.

Anleggene er jevnt fordelt fra sør til nord og vil dekke fra 3 til 6 delfelt hver.

Parkeringsanleggene foreslås med følgende plassering, størrelse og type:



Figur 4: Illustrasjon av ny parkeringsløsning.

Felles parkeringsanlegg nr. 1

- Plassering i delområde S3.
- Felles anlegg for S1, S2, S3 og S4.
- Større parkeringsanlegg mot terreng.
- Anbefalt størrelse på ca. 200 p-plasser.
- Gangavstand inntil ca. 350 meter.

Kommentar til parkeringsanlegg nr. 1: Anlegget ligger ca. 350 meter fra eksisterende og planlagt ny barnehage. Henting- og bringing til barnehagen må sees på separat fra anlegget. Størrelsen på anlegget vist i foreliggende skisseprosjekt for S3 er på 112 p-plasser. God bildelingsdekning anbefales dersom det ikke lar seg gjøre å utvide størrelsen på p-anlegget. Kort avstand til Kristianborg bybanestopp kan også vektlegges.

Felles parkeringsanlegg nr. 2

- Plassering i delområde S5a.
- Felles anlegg for S5a, S5b, S9a og S9b.

- Hybrid: større parkeringsanlegg mot terreng/ frittstående parkeringshus med næring på gateplan.
- Anbefalt størrelse på ca. 150 p-plasser.
- Gangavstand inntil ca. 200 meter.

Kommentar til parkeringsanlegg nr. 2:

Behovet for anlegget må sees i sammenheng med eksisterende anlegg (178 p-plasser). Dersom hele/ deler av eksisterende anlegg bevares kan behovet

for nytt anlegg bortfalle.

Felles parkeringsanlegg nr. 3

- Plassering i delområde S8 og S10.
- Felles anlegg for S6, S7, S8, S10 og Wergeland.
- Parkeringskjeller under fellesarealer i bakgård /byrom.
- Anbefalt størrelse på ca. 490-650 p-plasser.
- Gangavstand inntil ca. 350 meter.

Kommentar til parkeringsanlegg nr. 3:

Må sees i sammenheng med utbygging av P1 og P2 på Wergeland. I pågående byggesak snr 201916905 dok 74 er det gitt tillatelse til å redusere parkeringsdekning for S2 på Wergeland med 31 p-plasser. P1 er godkjent utbygget i to trinn med en endelig størrelse på 1618,5 m² og 164 p-plasser fordelt over 3 plan. I forbindelse med etablering av Nyhaugen barnehage er det startet opp planarbeid med arealplan-ID 70540000 som omfatter den delen av områdeplanen på Wergeland hvor P2 er plassert. Inkludering av P2 i planområdet gir anledning til å drøfte parkeringsdekning som del av plansaken. Dersom vi legger til grunn 0,4 pr. 100 m² BRA for alle boligene på Wergeland vil dette kunne gi et fratrekk på totalt 160 p-plasser. Anbefalt størrelse på anlegget på S8/S10 inkl. P1 og P2 på Wergeland vil da bli 487 p-plasser. Behovet for utbygging av P2 må vurderes.

Etablering av parkeringsanlegg 3 er under forutsetning av at det etableres venstre svingfelt i Kanalveien i retning nord videre opp Minde Allé. Venstre svingfeltet inngår ikke i bybaneutbyggingen. Det bør stilles krav til opparbeidelsen av et slikt venstresvingfelt før p-anlegget tas i bruk.

Felles parkeringsanlegg nr. 4

- Plassering i delområde S11.
- Alternativ plassering i delområde S13 (nr. 7).
- Felles anlegg for S11, S13 og S15.
- Større parkeringsanlegg mot terreng. Alternativt større parkeringsanlegg i fjell.
- Anbefalt størrelse på ca. 269 p-plasser.
- Gangavstand inntil ca. 550 meter.

Kommentar til parkeringsanlegg nr. 4:

Delområde S15 vil få inntil ca. 550 meter gangavstand til anlegget. Dette vurderes likevel tilfredsstillende av hensyn til delområdets plassering rett ved et bybanestopp. Med *Min+ KPA* dekning utløses krav om 32 p-plasser, dette er dekket inn i eksisterende p-anlegg i delfeltet.

Områdeplanens bestemmelse pkt.1.12.1 angir at «...*Fjellhall under Leaparken vil være godt egnet til parkeringsanlegg.*». Når fjellhallene ikke er satt opp som foretrukket plassering av nytt felles parkeringsanlegg er dette pga. vanskelig kjøremønster som følge av regulert venstresvingforbud i Minde Allé. Venstresvingforbudet som gjør at en ikke kan svinge nordover i Kanalveien er en del av bybaneplanen som er vedtatt etter områdereguleringen.

Områdeplanens pkt. 8.26 angir for S15 at «*Eksisterende og planlagt parkeringsanlegg under bakken(#6): Bestemmelsesområdet viser eksisterende og planlagte parkeringsanlegg i vertikalnivå 1 under bakken. Bekrefter eksisterende reguleringsplan i vertikalnivå 1.*». En utvidelse av anlegget i S15 er vurdert som lite hensiktsmessig av hensyn til venstresvingforbudet i Minde Allé.

Felles parkeringsanlegg nr. 5

- Plassering i delområde S14.
- Felles anlegg for S14, S16 og S17.
- Hybrid: Parkeringskjeller under bygg/ under fellesarealer i bakgård.
- Anbefalt størrelse på ca. 334 p-plasser.
- Gangavstand inntil ca. 250 meter.

Kommentar til parkeringsanlegg nr. 5:

Parkeringsanlegg i bakken under ny boligbebyggelse sees på som foretrukket av hensyn til vanskelige avkjøringsforhold for den delen av området som ligger mot Fjøsangerveien. Et anlegg der ville innebære at biltrafikk må krysse sykkelvei.

Felles parkeringsanlegg nr. 6

- Plassering i delområde S18b.
- Midlertidig løsning i delområde S19 kan være aktuelt.
- Parkering i frittstående parkeringshus – næring på gateplan.
- Anbefalt størrelse på ca. 183 p-plasser.
- Gangavstand inntil ca. 500 meter.

Kommentar til parkeringsanlegg nr. 6:

Parkeringsanlegget foreslås løst i delområde S18b som et anlegg over bakken, i strid med vedtatt områderegulering. Bakgrunnen for forslaget er den særlig støyutsatte plasseringen, topografien og muligheten for senere transformasjon av anlegget til andre formål. Av hensyn til plasseringen tett ved inngangsporten til Mindebyen foreslås parkeringsanlegget etablert med aktive fasader og publikumsrettet virksomhet på gateplan. Videreføring av bensinstasjonen kan være aktuelt og må vurderes i kombinasjon med nytt p-anlegg.

Tidspunkt for videreutvikling av bensinstasjon-tomten er ikke kjent. Delområde S19 er av hensyn til fremdrift i utviklingen av området foreslått som plassering av en midlertidig parkeringsløsning. Vist plassering av parkeringsanlegg i delområde S19 må ikke leses som at det er konkludert for eller mot boligbebyggelsen i Kanalveien 8-12 som skal vurderes bevart. Det må søkes midlertidige parkeringsløsninger over grunnen som i en periode kan kunne fungere godt sammen med et nytt boligmiljø. Infrastruktur i grunnen i delområde S19 vanskeliggjør etablering av et anlegg under terreng.

Generelt om plassering mot terreng/ over bakken:

Det bør kunne etableres mobilitetsanlegg mot terreng eller over bakken som alternativ til parkering under bakken. Disse må i så fall kunne transformeres til andre formål etter hvert som behovet for parkeringsplasser i fremtiden går ned. Disse bør reguleres til kombinert formål, slik at transformasjon kan skje gradvis. Fasader på gateplan må fortsatt være åpne og publikumsrettede. Mobilitetsanlegg over bakken er i motstrid til områdeplanen, men vurderes som en mer fremtidsrettet løsning, og anbefales tatt inn i detaljreguleringene der dette er aktuelt.

Kjøremønster

Kjøremønster til og fra nye større felles parkeringsanlegg er indikert i figur 4. Røde linjer markerer kjøring til anleggene fra hovedveinettet i E39 (Fjøsangerveien). Blå linjer markerer kjøring fra anleggene. Kjøremønsteret er sterkt styrt av enveiskjørte veibaner på hver side av bybanelinjen i Kanalveien uten mulighet for kryssing. Med plassering og antall anlegg som foreslått er det likevel vår vurdering at målsettingen i områdeplanen om «å utvikle et enkelt og oversiktlig kjøremønster og parkeringssystem i hele lokalområdet» vil være oppnådd.

Tilkomst til felles parkeringsanlegg

Tilkomst til felles parkeringsanlegg skal legges til byrom, plasser, gatetun, felles gårdsrom eller lignende for å genere byliv. Inngangene skal plasseres strategisk slik at de på en god måte kan betjene de naboplaner som skal dekkes av anlegget. Det skal ikke etableres heisadkomst direkte fra parkeringsanlegg til boliger. En slik løsning for tilkomst til parkeringsanleggene vil bidra til å underbygge gange, sykkel og bane som foretrukket transportform. Det må legges særlig vekt på universell utforming av gangadkomst til HC-plasser.

Utbyggingsrekkefølge og bestemmelser

Bestemmelsene i reguleringsplaner foreslås å angi følgende:

- Definere plassering av felles parkeringsanlegg.
- Definere delfeltene som deler anlegget.
- Definere en størrelse på anlegget som et intervall med ca. 50 p-plasser i forskjell. F. eks. fra 550-600 p-plasser.
- Definere en prosentvis fordeling av p-plassene i anlegget mellom bolig og andre formål. F.eks 75 % til bolig og 25 % til andre formål. Dersom ikke sambruk for de andre formålene er egnet må det vurderes å spesifisere % fordelingen ytterligere.
- Angi minimum % p-plasser som skal reserveres for gjester til boligene, evt. hvordan en har tenkt at dette kan løses med sambruk.
- Angi minimum % p-plasser reservert til bildeling.
- Angi minimum % HC-parkering og særskilte krav til utforming for disse plassene. HC-parkering skal kun avsettes for eget delfelt og eventuelle nabofelt som ikke skal ha egen HC-parkering.
- Stille krav om en detaljert plantegning av parkeringsanlegget som viser fordelingen av p-plasser pr. kategori ved innsending av byggesøknad.
- Dersom det er behov for midlertidige parkeringsløsninger frem til et felles parkeringsanlegg står ferdig må aktuell plassering og type parkering oppgis.
- Rekkefølgekrav knyttet til avkjørsler, kjøretilkømt ol. Mulighet for trinnvis utbygging av parkeringsanlegget må vurderes.
- Definere krav til tilrettelegging for lading.

Endring i borettslag- og eierseksjonsloven gir fra 01.01.2021 rett til eget ladepunkt for elbil. Behovet for å definere krav til tilrettelegging for lading i reguleringsbestemmelsene er vurdert å fortsatt være til stede. Eierskap for p-anleggene kan forutsettes å være borettslag eller sameie da også andre eierformer som selskap/firma som eier og drifter anleggene er aktuelle. Videre sier ikke loven noe om tidspunkt for tilrettelegging av lading. Dette er ønskelig å sikre tilretteleggingen allerede ved oppføring av anlegget.

Parkering for forflytningshemmede kan tilrettelegges på de delfeltene som ikke har eget parkeringsanlegg eller nær adkomst til parkeringsanlegg i naboplan.

Parkeringsplasser for forflytningshemmede skal ikke etableres i byrom.

Minimum 10% av parkeringsplassene skal være reservert for bildeleordning.

I forhold til utbyggingsrekkefølge er det to aktuelle hovedscenarier:

- Anlegget bygges før alle/noen av de delfelt som skal dele anlegget er ferdig regulert/utbygget.
- Anlegget bygges etter alle/ noen av de delfelt som skal dele anlegget er ferdig utbygget.

For de tilfeller der anlegget kommer først er målet at en definert størrelse på anlegget skal bidra til å fjerne usikkerhet knyttet til dimensjonering. Tilsvarende vil behovet for å kunne fremlegge dokumentasjon på tilstrekkelig restkapasitet i p-anlegget i den enkelte byggesak bortfalle. Det å kartlegge restkapasitet har erfaringsmessig vist seg vanskelig å håndtere. Det foreslås videre å ikke stille krav om tinglysning av rettigheter eller tildeling av et gitt antall plasser til spesifikke prosjekt. Bakgrunnen for dette er å ikke legge unødvendige hindringer for å kunne komme i gang med realiseringen av anleggene. Det vil ikke være noe i veien for å inngå privatrettslige avtaler mellom aktører om finansiering og kjøp av plasser, men dette vil da ikke stilles som et krav. Vi erkjenner at en slik løsning kan være utfordrende med hensyn til prissetting av plassene. Plan- og bygningsloven gir imidlertid ikke hjemmel for å regulere prissetting. En fleksibilitet i bruken av plassene og disponeringen av plassene innenfor de rammer som gis av bestemmelsene i plan anses som gunstig og da særlig ved en lav parkeringsdekning som her er tilfellet. Mulighet for trinnvis utbygging av parkeringsanlegget kan vurderes, men må da knyttes til spesifikke prosjekt/ milepæler.

For de tilfeller der anlegget kommer sist foreslås det å legge inn bestemmelser som sikrer mulighet for å benytte midlertidige parkeringsløsninger. I kraft av å være et tidligere næringsområde med mye overflateparkering vurderes mulighetene for å sikre nødvendig mengde midlertidige p-plasser til å være god. For å sikre et ryddig og avklart forhold til når bruken av de midlertidige plassene forventes å opphøre må tidspunkt angis i bestemmelsene. Avviklingen av de midlertidige plassene vil måtte skje uavhengig av om de aktuelle brukerne anskaffet seg eier- eller leierettigheter i det permanente parkeringsanlegget. Dersom en forholdsvis mengde p-plasser er sikret ved hjemmel i planbestemmelser anses det å være tilfredsstillende. Det forutsettes at premisset om midlertidighet er gjort godt kjent for dem som kjøper/leier boliger eller lokaler i aktuelle prosjekt.

Kommunens rolle - offentlig innsats

Det har vært drøftet om et alternativ for parkering i Mindebyen kunne være at parkeringsanleggene blir offentlig eide, både med hensyn til styringsmulighet og fremtidig utvikling av parkeringsdekning og mulighet for endring til andre formål. Dette er også en løsning som ønskes av grunneiere i området.

Plan- og bygningsetaten oppfatter at kommunen ikke har rammer til å bidra økonomisk ved gjennomføring, drift eller vedlikehold av parkeringsanleggene.

Utfordringene ved å legge opp til en løsning med privat eierskap er erfaringsmessig knyttet til gjennomføring og finansiering av anleggene. Forskuttering av en investering i p-plasser innebærer en risiko for utbygger. Både med hensyn til potensiell manglende realisering av prosjekt i andre delfelt og manglende interesse hos beboere og næringsdrivende for å kjøpe p-plasser. I noen tilfeller vil et alternativ med utleie av p-plassene kunne være aktuelt, men ikke alle utbyggere ønsker å bli sittende igjen som deleier i prosjektet med tilhørende drift- og vedlikeholdsansvar for anlegget. Ved privat eierskap står utbyggerne fritt til å fastsette pris pr. p-plass både ved salg og utleie.

Alternativet til privat eierskap vil være offentlig eierskap. Enten midlertidig kun knyttet til finansiering og realisering, eller permanent (utleie, drift og vedlikehold). Plan- og

bygningsetaten er ikke kjent med at kommunen har finansielle muligheter til å forskuttere eller utbygge p-anlegg. Alternativet med å benytte frikjøpsordningen ihht. KPA er vurdert og forkastet. Dette av hensyn til at innbetalte midler kun tillates benyttet til å anlegge offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg. Det ville dermed ikke være mulighet til å avgrense eller forbeholde retten til å disponere plassene til aktuelle prosjekt i Mindebyen. Det vil allikevel være anledning for en profesjonell aktør til å drifte parkeringsanleggene.

Ved alle typer tiltak foreligger det en viss risiko for avvik mellom regulert/godkjent og faktisk bruk. For et felles parkeringsanlegg anses denne risikoen for å være relativt høy da det er flere ulike brukere/eier. For å unngå uenighet eller konflikt knyttet til bruken av anleggene er det foreslått å stille krav om innlevering av en detaljert plan av parkeringsanlegget som viser innfrielse av reguleringsbestemmelsene med hensyn til fordeling av p-plasser (mellom ulike arealformål/brukere). Den detaljerte plantegningen skal vedlegges ved innsending av byggesøknad. Det er av denne grunn spesielt viktig at alle nødvendige opplysninger fremgår av plantegningen.

Parkering, varelevering og stans utover fellesanlegg

Lokale parkering- og stansbehov

I tillegg til foreslåtte felles parkeringsanlegg vil det være behov for å løse enkelte behov lokalt i delfeltene. Dette gjelder blant annet av- og påstigning, tjenestebiler, varelevering, HC-parkering og lastetraller/distribusjonskjøretøy. Behovet må vurderes i de enkelte plansakene og valg begrunnes med blant annet avstand til større felles parkeringsanlegg og behov knyttet til aktuelle arealformål. F.eks vil det for et boligprosjekt måtte vurderes om avstand til felles parkeringsanlegg tilsier at det bør anlegges HC-parkering lokalt. Av- og påstigningsplasser vil tilsvarende være særlig aktuelt å vurdere der dette er et behov og stans i veibanen vil kunne føre til blokkering av trafikk. Lokalt avsatt areal til lastetraller og mindre distribusjonskjøretøy må vurderes i forhold til muligheten for å få etablert større varedepot i Mindebyen, f.eks som del av et av de større felles parkeringsanleggene.

Beboeranlegg

Muligheten for å etablere et beboeranlegg for Finnbergåsen har vært drøftet som del av arbeidet med parkeringsløsninger i Mindebyen. Det er ikke lagt opp til å inkludere et slikt anlegg i forslaget til parkeringsløsning. Bakgrunnen for dette er at fjellhallene under Leaparken som anses som den mest aktuelle plasseringen av et beboeranlegg ikke anbefales som følge av kjøremønsteret. Det er videre knyttet stor usikkerhet til finansiering av et beboeranlegg. Det anses i tillegg ugunstig å etablere et beboeranlegg for Finnbergåsen uten en samtidig planprosess for området som ville kunne legge restriksjoner i forhold til å kunne omgjøre private forhager til parkeringsplasser.

Midlertidige parkeringsløsninger

For delområder som ikke skal ha egne parkeringsanlegg, forutsettes det at disse leier plasser i anlegg som allerede er bygget. Man må også åpne for at overflateparkering kan bestå i en overgangsfase dersom anleggskapasiteten er for lav i forhold til ønsket utbyggingstakt. Overflateparkering må avvikles i takt med at man bygger ut nye anlegg.

Vedlegg:

1. Ulike typer parkeringsanlegg
2. Data om BRA pr. arealformål
3. Parkeringsdekning