

Vurdering – Dagens parkering

Prosjekt.: Detaljregulering for kjøpesenteret M44, plan ID 0552.00

Dato: 28.05.2025

Vedr.: Betydning av endret antall eksisterende parkeringsplasser

Utarbeidet av: Marie Mjaaland

Sidemannskontroll: Janne Torkildsen

Bakgrunn

Detaljregulering for kjøpesenteret M44 var på høring og offentlig ettersyn i perioden 05.04.2024 – 27.08.2024.

Etter høring er det arbeidet med endringer og justeringer av planforslaget for å imøtekomme innkomne merknader, faglige råd og innsigelser.

I forbindelse med dette arbeidet ble det foretatt en ny kontroll av eksisterende parkeringsplasser innenfor planområdet, og det ble oppdaget at korrekt antall var lavere enn det som er oppgitt i plandokumentene.

Dette notatet beskriver trafikkmengde, -økning og konsekvenser knyttet til avviket i antall eksisterende parkeringsplasser.

Innhold

Bakgrunn	1
Sammendrag	2
Eksisterende parkeringsdekning.....	3
Tidligere utredninger og slutninger	3
Endringer etter høring	4
Vurderinger	5
Konklusjon	6

Sammendrag

Plandokumentene til detaljregulering for kjøpesenteret M44, anga ved 1.gangsbehandling og offentlig ettersyn at det i dag er ca. 700 parkeringsplasser innenfor planområdet. Dette er basert på tellinger utført av drift hos M44, og antall oppgitt på M44s nettside. Parkering og transport/mobilitet er utredet som eget tema i konsekvenutredning, og det er utarbeidet trafikkanalyse med simuleringer til planforslaget.

I forbindelse med endringer etter høring ble det utført en kontroll som avdekket at riktig antall eksisterende parkeringsplasser er rundt 550. Dette kan påvirke vurderinger gjort av dagens trafikkmengder, som mest sannsynlig er lavere enn angitt i tidligere plandokumenter.

Tillatt antall parkeringsplasser er etter høring redusert fra 750 til 732, noe som medfører en beskjeden reduksjon i antall forventede kjøreturer til/fra området. Prosentvis økning som følge av planen blir likevel større enn tidligere angitt, når det viser seg at det er færre plasser ved dagens situasjon enn det som er lagt til grunn.

Mobilitetsplanen som er utarbeidet til planforslaget er oppdatert iht. korrekt antall parkeringsplasser.

Til 1.gangsbehandling og ved offentlig høring, ble det beskrevet en økning i antall plasser på inntil 9 %. Når korrekt antall eksisterende plasser, og redusert makskrav legges til grunn, blir økningen i parkeringsplasser 33 %, og forventet trafikkøkning ca. 25 %.

Til 1.gangsbehandling ble det beskrevet at parkeringsdekning i planområdet ble redusert fra ca. 1,7 til 1 plass pr. 100 m²BRA som følge av planforslaget. Riktig tall er at dekningen reduseres fra ca. 1,3 til 1.

Trafikkanalyser utarbeidet av Norconsult har lagt til grunn en trafikkøkning på inntil 47 %, basert på planlagt økning i parkeringsplasser i en tidligere skissefase. Dette vurderes som en konservativ antagelse med betydelig usikkerhet. I senere tid er planlagt antall parkeringsplasser blitt redusert, og prognosene for generell trafikkutvikling i området er også blitt nedjustert. De tidligere resultatene kan dermed antas ligge på konservativ side sammenlignet med hva gjeldende fremtidsutsikter tilsier. Norconsult viser likevel til at en revisjon av trafikkgrunnlaget ikke ville endret de overordnede konklusjonene. Norconsults analyse viser også at trafikkøkning knyttet til utvidelse av kjøpesenter og parkeringstilbud utgjør en liten andel av forventet generell trafikkøkning i området.

I konsekvensutredning utarbeidet av Prosjektil vurderes det at valgt parkeringsløsning i planforslaget medfører *noe forringelse* med tanke på trafikkmengder. Biltrafikk vurderes *forringet* som følge av planforslaget. I tillegg vurderes bl.a. trafikkavvikling og reisemiddelfordeling som en del av utredningen. Endringene som er gjort etter offentlig høring er vurdert ikke å ha innvirkning på trafikkavvikling, og reisemiddelfordeling er videreført uendret. Forventet prosentmessige trafikkøkning er 18 % høyere enn tidligere beskrevet grunnet nedjustering av dagens trafikkmengder. Forventet reell trafikkmengde til planområdet reduseres fra 7 240 turer til 6 900.

Etter en samlet vurdering, anses ikke nedjustering i eksisterende parkeringsplasser i planområdet å få innvirkning på de vurderinger som er gjort i konsekvensutredning, eller å bryte med de overordnede konklusjonene i trafikkanalysene.

Eksisterende parkeringsdekning

Tidligere utredninger og slutninger

Trafikkanalyser med simuleringer

Trafikkanalyser utarbeidet av Norconsult har lagt til grunn en trafikkøkning på inntil 47 %, basert på planlagt økning av parkeringsplasser i en tidligere skissefase. Dette vurderes som en konservativ antagelse med betydelig usikkerhet.

I senere tid er planlagt antall parkeringsplasser blitt redusert, og prognosene for generell trafikkutvikling i området er også blitt nedjustert. De tidligere resultatene kan dermed antas ligge på konservativ side sammenlignet med hva gjeldende fremtidsutsikter tilsier. Norconsult viser likevel til at en revisjon av trafikkgrunnlaget ikke ville endret de overordnede konklusjonene. Beregningsresultater indikerer at dersom en ikke gjør endringer i adkomstforholdene så vil planlagt utbygging av M44 gi en beskjeden økning i forsinkelser på fv. 44 nordover og sørover. Like ved planområdet mellom Jupitervegen og Arne Garborgs veg er det ikke beregnet at tiltaket vil gi endring i forsinkelser. Tiltaket i seg selv vil dermed ikke gi vesentlig forverring av avviklingssituasjonen.

Det er vurdert ulike løsninger for adkomst til planområdet. To adkomster er funnet å gi bedre robusthet i forhold til økt aktivitet og trafikk til M44. En eller to adkomster til M44 gir ikke store endringer i trafikkbildet langs fv. 44 – kun små variasjoner på de ulike alternativene. Løsningen som gir best forhold for fv. 44 og øvrig vegnett er en ny adkomst med en justert rundkjøring i Arne Garborgs veg som foreslått i planforslaget. En ser at ved trafikkøkning, som følge av utvidelse av M44, vil en adkomst via Arne Garborgs veg være noe gunstigere for trafikken nordover og sørover langs fv. 44 langs hele den simulerte strekningen. En får riktignok en beskjeden økning i forsinkelse i Arne Garborgs veg og Reevegen nord, men marginale forsinkelser østover Arne Garborgs veg inn mot ny rundkjøring. Dette gjør at det er liten fare for tilbakeblokkering fra ny rundkjøring i Arne Garborgs veg og tilbake til fv. 44.

Norconsults analyse viser også at trafikkøkning knyttet til utvidelse av kjøpesenter og parkeringstilbud utgjør kun en liten andel av forventet generell trafikkøkning i området.

Konsekvensutredning – Parkering og transport/mobilitet

I konsekvensutredning utarbeidet av Prosjektil vurderes parkering og transportbehov/mobilitet som to av temaene.

Under parkering vurderes det at valgt parkeringsløsning i planforslaget medfører *noe forringelse* med tanke på trafikkmengder. Trafikkanalyser utarbeidet av Norconsult legger til grunn en langt høyere prosentmessig økning i parkeringsplasser og trafikk (47 %), og konkluderer med svært små konsekvenser for trafikkavvikling i området.

I tillegg vurderes trafikkavvikling og reisemiddelfordeling som en del av konsekvensutredningen under parkering. Samlet konsekvensgrad på parkering er satt til *ubetydelig konsekvens/forringet*.

Under transport og mobilitet vurderes følgende fire undertema: *biltrafikk, gående og syklende, kollektivtrafikk* og *trafikksikkerhet*. Under biltrafikk vises det til en forventet trafikkøkning på 9 % (Mobilitetsplan, Prosjektil), og at trafikkanalysene viser noe forverring med tanke på kødannelse,

men i svært beskjeden grad. Biltrafikk vurderes *forringet* som følge av planforslaget. Samlet påvirkning vurderes å være *ubetydelig endring*, da tiltak i planen gir positiv påvirkning for gående og syklende, trafiksikkerhet og *ubetydelig/noe forbedret* for kollektivtrafikk. Samlet konsekvensgrad på transport og mobilitet er satt til *ubetydelig konsekvens*.

Endringer etter høring

Etter høring og offentlig ettersyn er planforslaget justert for å imøtekomme vedtakspunkt, innkomne merknader, faglige råd og innsigelser.

I forbindelse med dette arbeidet utførte M44 en kontrolltelling av antall parkeringsplasser i planområdet. Den viste at tidligere telling som slo fast ca. 700 plasser var feil. Korrekt antall er ca. 550.

Dette får følgende konsekvenser som kan ha betydning for vurderinger knyttet til trafikk:

- Dagens trafikkmengde er sannsynligvis lavere enn det som er lagt til grunn i mobilitetsplan.
- Dagens parkeringsdekning pr. 100 m²BRA er lavere enn angitt
- Forventet prosentvis økning i trafikk blir større

Anslått trafikk ved ny situasjon blir tilnærmet lik/noe lavere, da maks tillatt antall parkeringsplasser er redusert fra 750 til 732. Samtidig vil minst 80 av plassene i tråd med reguleringsplanen være forbeholdt bolig. Boligparkering er det knyttet lavere turproduksjon til enn parkeringsplasser til næring. Endringene er listet opp i tabell 1.

Tabell 1 Endringer som følge av korrigert antall eksisterende parkeringsplasser

	Planforslag til 1.gangsbehandling og offentlig ettersyn	Justert planforslag etter høring
Maks tillatt parkeringsplasser i planforslaget	750	732
Anslått <i>eksisterende</i> parkeringsdekning pr. 100 m ² BRA	1,7	1,3
Parkeringsdekning pr. 100 m ² BRA i planforslaget	1	1
Anslått ÅDT for dagens situasjon	6 634	5 500
Anslått ÅDT ved ny situasjon	7 240	6 900
Prosentvis trafikkøkning	9 %	25 %
Reell trafikkøkning*	606 bilturer	1400 bilturer
Andel av overordnet trafikk som går til planområdet <i>eksisterende</i> situasjon	32 %	26 %
Andel av overordnet trafikk som går til planområdet <i>ny situasjon</i>	26 %	27 %

**Trafikkøkning er justert på bakgrunn av feil antall parkeringer i eksisterende situasjon og på bakgrunn av noe redusert antall parkeringsplasser.*

Vurderinger

Norconsults trafikkanalyser utarbeidet til 1.gangsbehandling, konkluderer med at revisjoner av trafikkgrunnlaget etter endringer i planmaterialet ikke ville endret de overordnede konklusjonene. De endringene det vurderes at ikke vil gi konsekvenser, representerer større avvik fra gjennomførte simuleringer, enn det avviket i antall eksisterende parkeringsplasser representerer. Norconsults analyser har lagt til grunn en økning i trafikk basert på økning i antall parkeringsplasser på 47 %, og angir at dette er et svært konservativt overslag. De finner at tiltaket har minimal innvirkning på trafikkavvikling i overordnet vegnett. Etter justering for korrekt antall eksisterende parkeringsplasser, økes antall parkeringsplasser i planområdet med 33 %, og etter innarbeidede tiltak, forventes en trafikkøkning på 25%. At forventet trafikkøkning er lavere enn økning i antall parkeringsplasser, henger bl.a. sammen med at minst 80 parkeringsplasser settes av til boligformål, som genererer et lavere antall turer enn parkeringsplasser til næring, samt tiltak innarbeidet i planen. (Mobilitetsplan, Prosjektil). Økningen er med god margin under det som er lagt til grunn i simuleringene. Det kan derfor legges til grunn at endret antall eksisterende parkeringsplasser ikke påvirker overordnede konklusjoner i trafikkanalyser og simuleringer.

Under utredning av temaet parkering i konsekvensutredning utarbeidet av Prosjektil, vurderes det at valgt parkeringsløsning i planforslaget medfører *noe forringelse* med tanke på trafikkmengder. I vurderingen er det vektlagt at Norconsult har valgt en langt høyere prosentmessig økning (47%), og finner svært små konsekvenser for trafikkavvikling i området. En prosentvis økning på 25 % i trafikk istedenfor 9% som var angitt til 1.gangsbehandling, gir derfor beskjedent utslag på vurderingen gjort i konsekvensutredningen. Påvirkning vurderes likevel å ligge innenfor «*Noe forringet*» på skalaen. Endringene som er gjort etter offentlig høring er også vurdert å ikke ha innvirkning på trafikkavvikling, da løsninger knyttet til fordeling av trafikk internt i planområdet er videreført. Reisemiddelfordeling er også videreført uendret. Det kan derfor legges til grunn at samlet konsekvensgrad for parkering (*ubetydelig konsekvens/forringet*), ikke endres som følge av endret antall eksisterende parkeringsplasser.

Under utredning av transport og mobilitet i konsekvensutredningen vurderes biltrafikk som *forringet* grunnet noe økning i trafikk, og det ble lagt til grunn 9 % økning. Med justert trafikk mengde for dagens situasjon, ville 9 % økning tilsvare 5 995 bilturer ved ny situasjon. Forventet trafikk ved ny situasjon er nå 905 turer mer enn dette, og prosentmessige trafikkøkning er 18 % høyere enn tidligere beskrevet. Dette grunnet nedjustering av dagens trafikkmengder.

At prosentvis økning i trafikk blir større enn antatt, er negativt. Analysene fra Norconsult, som viser at trafikkøkning gir begrensede konsekvenser for trafikkavvikling, er samtidig basert på en enda større prosentvis økning, og har samtidig lagt høyere prognoser for generell trafikkutvikling i området til grunn. Forventet reell trafikkmengde til planområdet reduseres fra 7 240 turer til 6 900, grunnet reduksjon i maks tillatt parkeringsplasser ved ny situasjon. Dette er positivt for det lokale vegnettet. Samlet vurderes det på bakgrunn av dette at påvirkning på trafikk ikke endres nevneverdig som følge av justering i antall eksisterende parkeringsplasser. Påvirkning vil fremdeles være i tråd med konsekvensutredning som *forringet*. Samlet konsekvensgrad på

transport og mobilitet forblir derfor enda på *ubetydelig konsekvens*, da tiltak i planen gir positiv påvirkning for gående og syklende, trafikksikkerhet og ubetydelig/noe forbedring for kollektivtrafikk.

Konklusjon

Norconsults konklusjoner i trafikkanalyser og simuleringer, utgjør det viktigste grunnlaget for de vurderinger som er gjort i konsekvensutredningen vedr. biltrafikk og -mengde. Analysene er konservative, og viser dermed konsekvenser i et føre var/«worst case»-perspektiv.

Justeringen i antall eksisterende parkeringsplasser i planområdet, får først og fremst innvirkning på antatt trafikkmengde til området i dag. Prosentvis økning i antall parkeringsplasser blir større enn tidligere angitt. Utførte simuleringer viser samtidig at selv med langt høyere prosentvis økning enn det som her er tilfelle, så får dette svært begrensede konsekvenser for trafikkflyt i område.

Parkeringsdekning pr. 100 m²BRA reduseres fremdeles fra dagens dekning, selv om reduksjonen blir lavere enn tidligere angitt.

Forventet trafikkmengde til planområdet går noe (beskjedent) ned som følge av endringene som er gjort, og reisemiddelfordeling videreføres uendret.

Etter en samlet vurdering konkluderes det at negative konsekvenser som følge av valgt parkeringsdekning i planområdet sett opp mot reelt antall eksisterende plasser, ikke får større negative konsekvenser enn det som er angitt i trafikkanalyser og konsekvensutredning til 1.gangsbehandling og offentlig ettersyn.