

# Parkeringsanalyse

Sunndalsøra sentrum



# Innholdsfortegnelse

|                                                                     |           |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Innledning</b>                                                 | <b>4</b>  |
| 1.1 Bakgrunn                                                        | 4         |
| 1.2 Om rapporten                                                    | 4         |
| <b>2 Overordnede føringer</b>                                       | <b>4</b>  |
| 2.1 Nasjonale føringer                                              | 4         |
| 2.2 Regionale føringer                                              | 5         |
| 2.3 Kommunale føringer                                              | 5         |
| <b>3 Dagens situasjon</b>                                           | <b>6</b>  |
| 3.1 Kort om Sunndalsøra                                             | 6         |
| 3.2 Regionsenter                                                    | 6         |
| 3.3 Arbeidsplasser                                                  | 6         |
| 3.4 Kollektivtrafikk                                                | 6         |
| 3.5 Demografiske og framtidige endringer                            | 7         |
| <b>4 Parkeringsnormer</b>                                           | <b>8</b>  |
| 4.1 Normtyper                                                       | 8         |
| 4.2 Dagens krav i Sunndal                                           | 8         |
| 4.3 Forholdet til dagens parkeringsdekning                          | 9         |
| 4.4 Vurdering av dagens parkeringsnorm                              | 10        |
| 4.5 Anbefalinger knyttet til parkeringsnormer                       | 11        |
| <b>5 Bilparkering</b>                                               | <b>13</b> |
| 5.1 Dagens parkeringssituasjon                                      | 13        |
| 5.2 Vurderinger av dagens parkeringssituasjon                       | 18        |
| 5.3 Anbefalinger                                                    | 20        |
| <b>6 Sykkelparkering</b>                                            | <b>24</b> |
| 6.1 Parkeringsnorm                                                  | 24        |
| 6.2 Vurderinger knyttet til dagens situasjon for gående og syklende | 24        |
| 6.3 Anbefalinger knyttet til syklende og gående                     | 25        |
| <b>7 Oppsummering</b>                                               | <b>27</b> |
| <b>Vedlegg 1</b>                                                    | <b>29</b> |



# 1 Innledning

Hvordan vi tilrettelegger for å bruke sentrum er viktig for både næringslivet, kulturlivet, hverdagslivet og folkehelsen i en kommune. Vi skal balansere tilgjengelighet for alle med gode omgivelser. Og vi skal både tilrettelegge for dagens vaner og ha ambisjoner om å utforme sentrum til det beste for alle på sikt.

## 1.1 Bakgrunn

I forbindelse med utarbeidelsen av mulighetsstudie for sentrum av Sunndalsøra, har kommunen ønsket en parkeringsanalyse som en del av kunnskapsgrunnlaget. Parkeringsanalysen er utarbeidet av teamet for mulighetsstudiet, med Fjordfare arkitektkontor og Agraff Arkitektur i spissen.

## 1.2 Om rapporten

Hvordan vi beveger oss og bruker et sentrumsområde er både avhengig av behov, tilgjengelighet for kjørende, syklende og gående, og våre vaner. Når vi skal gjøre en kartlegging av dagens parkeringsdekning og komme med anbefalinger for videre strategier, er det viktig å kartlegge både hva som er dagens behov og bruk, samt ambisjoner for videre utvikling.

Ettersom det er kommunen som stiller krav til parkeringsdekning og gjennomføring i kommunen, er parkering er i stor grad et kommunalt ansvar, der parkeringspolitikken kan brukes som et virkemiddel for å nå flere overordnede mål. Kommunen sine styringsmidler her er normer som angir krav til parkeringsdekning ved ny utbygging, eierskap og styringsmuligheter over eksisterende plasser og ulike former for regulering.

Denne parkeringsanalysen er derfor lagt opp slik at vi først går gjennom overordnede føringer som ligger til grunn for kommunen sin parkeringspolitikk. Dette danner grunnlaget for de ambisjoner kommunen setter seg, og er forhold som må balanseres når kommunen utarbeider sine normer og krav. Deretter følger en registrering av dagens parkeringsdekning for både bil og sykkel. Her vil vi ha hovedfokus på beregnet parkeringsdekning ut ifra dagens parkeringsnorm, men også noen registreringer av dagens bruk og hvordan dette fungerer i praksis i dag. Til slutt vil vi komme med noen vurderinger av dagens parkeringsløsning, samt anbefalinger til hvilke grep kommunen bør ta for å forbedre og videreutvikle parkeringstilbudet i sentrum.

# 2 Overordnede føringer

Kommunen sine krav og strategier for parkering kan brukes til å oppnå kommunale mål, men også oppfølging av regionale og nasjonale målsetninger knyttet til areal, transport, miljø velferd og helse.

## 2.1 Nasjonale føringer

Fra statlig hold gis det en rekke føringer for kommunal planlegging. Under er noen føringer fra gjeldene Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fastsatt i 2014, som har betydning for kommunens arealplanlegging:

- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
- Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform.



- I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.
- Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. I områder med lite utbyggingspress, og hvor lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting, kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.

## 2.2 Regionale føringer

Møre og Romsdal fylkeskommune er regional planmyndighet og utarbeider regionale planer som Sunndal kommune må legge til grunn for kommunes arealplanlegging. Den gjeldende planen for fylket er Fylkesplan for Møre og Romsdal 2021-2024.

Fylkesplanen gir blant annet følgende føringer:

- Arealplanlegging skal samordne behovene for boligbygging, næringsvirksomhet og transport
- Redusere klimautslippene slik at fylket er klimanøytralt i 2030
- Forvalte sjø- og landareal slik at det legges til rette for bærekraftig verdiskapning, basert på en arealbruk som avgrenser behovet for transport og hindrer unødvendig landskapsinngrep.

## 2.3 Kommunale føringer

### Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2030

I samfunnsdelen i kommunedelplanen til Sunndal er det søkelys på et levende sentrum, med gode møteplasser både på dagtid, ettermiddagstid og kveldstid. Kommunen ønsker en helhetlig boligpolitikk med et variert boligtilbud: attraktive tomter, leiligheter, hus og utleieboliger.

Sunndal kommune har også definerte delmål knyttet til natur, klima og energi i samfunnsdelen. Noen av delmålene er knyttet til transport, som økt satsing på ladestasjoner for el-bil i kommunen. Sunndal kommune ønsker også å forbedre kollektivtilbudet.

Kommuneplanens samfunnsdel legger også noen føringer for arealplanleggingen i Sunndal kommune. Der finner vi blant annet følgende strategier:

- Høy estetisk og arkitektonisk kvalitet for bygninger og uteområder skal vektlegges.
- Det skal legges vekt på gode gang- og sykkelveiforbindelser spesielt i sentrum.
- Forretningsprosjekter skal ha høy kvalitet også på uterommene.
- Offentlige uterom og parker skal være uformelle møteplasser på tvers av generasjoner.

### Kommunedelplanen for Sunndalsøra 2015-2025

I den gjeldende kommunedelplanen finner vi blant annet følgende strategier, som er hentet fra planprogrammet vedtatt 19.06.2013:

- Et attraktivt handelssentrum med korte gangavstander og tilstrekkelig parkering.
- Effektiv arealutnyttelse som reduserer behovet for transport.
- Utvikle et helhetlig sykkelvegnett og universell utformet gangveinett
- Viderefører frikjøpsordningen av parkeringsplasser.
- Styrke Sunndalsøra som knutepunkt og regionsenter.
- Videreutvikle Sunndalsøra som trafikknutepunkt.

## 3 Dagens situasjon

### 3.1 Kort om Sunndalsøra

Sunndalsøra er kommunesentret i Sunndal kommune. Ifølge statistisk sentralbyrå (folketall 2023) har Sunndal kommune en befolkning på totalt 7110 personer i kommune, 4110 av disse bor på Sunndalsøra (SSB 2023).

Sentrumsområdet på Sunndalsøra skiller seg ut fra mange andre tettsteder ved at funksjoner som handel, kultur, busstasjon og ikke minst en rekke arbeidsplasser, ligger kompakt samlet i sentrumskjernen. Dette kan på mange måter sees på en som en stor fordel, men gjør samtidig at parkering og bil har en sentral rolle i dagens sentrum.

Sentrum på Sunndalsøra er relativt flatt, og bebyggelsen ligger sentrert rundt områdene fra sentrum og ut til Hagan eller Sjølseng. Det vil si at for store deler av de drøyt 4000 menneskene som bor i Sunndalsøra, så kan de aller fleste nå sentrum på sykkel innenfor 10 minutter. Ca 40% av disse er estimert å nå sentrum til fots på 10 minutter.

### 3.2 Regionsenter

Sunndalsøra er regionsenteret på indre Nordmøre og et naturlig trafikknutepunkt på den indre aksen Ålesund-Molde-Sunndalsøra (fv 62) og aksene Kristiansund-Sunndalsøra-Opdal (rv 70).

I følge Alti Sunndal, som er kommunens største handelssenter med over 23 butikker, er totalmarkedet for senteret på 27792 personer. Av dette er primærområde 1: Sunndal kommune med 7160 personer og primærområde 2: Nesset, med 2975 personer, Tingvoll, med 3103 personer, Surnadal, med 5969 personer, Oppdal, med 6886 personer, folk på vei til hytta og ellers ytterligere 2000 personer.

Ser man på trafikkgrunnlaget inn mot Sunndalsøra er ÅDT (årsdøgnetrafikk) på RV 70 inn mot Sunndal fra Kristiansund 1700 ÅDT, RV 70 fra Oppdal inn mot Sunndalsøra 1530 ÅDT. FV 62 inn mot Sunndal fra Molde 1710 ÅDT. Trafikken i sentrum er på 6750 ÅDT.

Både kundegrunnlaget til Alti Sunndal og Sunndalsøra sin geografiske plassering, gjør at handelsnæringen på Sunndalsøra orienterer seg mot et regionalt kundegrunnlag, som særlig gir økt kundetrafikk i helgene.

### 3.3 Arbeidsplasser

Arbeidspendlingen til Sunndal kommune er relativt høy, sammenlignet med de fleste andre kommunene i Møre og Romsdal. Flertallet av kommunene i fylket har netto utpendling (28 av 36 kommuner), mens Sunndal har registrert netto innpendling i 2018 (720 innpendlere og 440 utpendlere). Hydro, kommunens største arbeidsplass, ligger på Sunndalsøra med 682 arbeidsplasser (Driva 21.12. 2022). Av disse er 558 ansatte fra Sunndal kommune og 124 fra kommunene rundt (Driva 21.12.2022).

### 3.4 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i Sunndal er begrenset, og dette gjelder også Sunndalsøra sentrum. Et resultat av dette er at det er flere som har bil og er avhengig av å kjøre til sentrum i Sunndal kommune enn hva tilfellet er i større byer.

### 3.5 Demografiske og framtidige endringer

Sunndal kommune sin forventede befolkning iht. SSB for 2030 til 2050 viser en svak nedgang, vist under. Det er relativt stor nedgang sett ut fra dagens befolkning på 7110. Det samme er også trenden for kommunene rundt, Oppdal, Tingvoll og Surnadal. I tillegg til befolkningen i Sunndal, er disse en del av kundegrunnlaget for handelsstanden på Sunndalsøra.

#### Forventet utvikling



Figur 1: Uttklipp fra befolkningsstatistikk, Statistisk sentralbyrå

Man ser en nasjonal trend rundt om i landet at det internt i kommunene blir økt befolkning i tettstedsområdene og fraflytting fra omkringliggende grender. Samtidig er det registrert tendenser til motsatt flyttemønster i Sunndal kommune, der det er relativt stor etterspørsel etter boliger i omkringliggende tettsteder. Totalt sett tegner det seg likevel et bilde av at den forventede befolkningsutviklingen for Sunndalsøra sentrum i tiden fremover, vil være nokså lik den vi har per i dag.

Når man ser på det regionale bildet, vil det likevel kunne skje endringer i befolknings- og kundegrunnlaget. En realisering av Todalsfjordprosjektet med ferjefri forbindelse mellom kommunene Sunndal og Surnadal, med en eventuell bru over Todalsfjorden, vil gi en døgnåpen region og dermed også legge til rette for en større bo- og arbeidsmarkedsregion på Indre Nordmøre.

Med tanke på beliggenheten, natur, fjell, fiske og turmuligheter, har Sunndal kommune også et stort potensialt for økt turisme. Sunndal kommune har som visjon å bli et helårs reisemål, og en økning i turisme kombinert med spilleffekter på spisesteder og overnattingstilbud, vil også kunne føre til behov for god parkeringsdekning på Sunndalsøra i framtiden.

## 4 Parkeringsnormer

Plan- og bygningsloven gir kommunene hjemmel til å styre parkeringsplassenes antall, lokalisering og utforming, gjennom bestemmelser knyttet til kommuneplanens areadel eller den enkelte reguleringsplan.

Kommunene kan vedta parkeringsnormer som angir hvor mange plasser det skal eller kan etableres ved bebyggelse med ulike formål. Parkeringsnormen skal bygge opp under kommunens overordnede føringer for arealbruk og samferdsel og samtidig dekke behovet for parkering. Parkeringsnormer er vanligvis gitt som bestemmelser i kommuneplanen.

Kommunene kan også selv gjennom regulering av kommunalt eide parkeringsplasser, påvirke hvordan de kommunalt eide plassene skal brukes ved å angi formål som boligsoneregulering, tidsbegrensninger, områder med parkeringsforbud mv.

Kommunens hjemmel til å kreve parkeringsplasser avsatt på egen grunn følger av plan- og bygningsloven §§ 11-9 for kommuneplan og 12-7 for reguleringsplan.

### 4.1 Normtyper

Parkeringsnormen kan utformes som minimumsnorm, fastnorm og maksimumsnorm.

#### Minimumsnormer

Minimumsnormer innebærer at utbygger pålegges et parkeringskrav, og utbygger må selv dekke kostanden forbundet med dette. Siden dette forplikter utbygger til å finansiere og bygge minst angitte antallet parkeringsplasser, gir det også grunnlag for frikjøpsordning, som er tilfellet for Sunndal kommune. Minimumsnormer brukes typisk utenfor sentrumsområder, der tilgjengelighet til og fra området hovedsakelig er avhengig av bil og der gang, - sykkel- og kollektivtilbud ikke er godt.

#### Maksimumsnormer

Maksimumsnormer innebærer at det settes et tak på hvor mange parkeringsplasser som tillates etablert i tilknytning til et utbyggingsprosjekt eller for et område. Begrensningene kan gjelde hele kommunen eller avgrenses til definerte deler av kommunen. Maksimumsnormer er spesielt egnet i sentrumsområder.

#### Fastnormer

Fastnormer er mindre fleksibelt enn minimums- og maksimumsnormer. Når kommunen har vedtatt en fastnorm, har verken utbygger eller saksbehandler rom for skjønn eller vurdering av hvor mange parkeringsplasser som skal kjøpes. Fastnorm kan være spesielt aktuelt i tilfeller hvor kommunen ønsker økt bruk av frikjøps- eller sambruksordninger.

### 4.2 Dagens krav i Sunndal

Gjeldene krav i kommunedelplan for Sunndalsøra Planid. 20141210:

#### 0.4 Parkering og frikjøp av parkeringsplasser, jfr. Pbl § 11-9 nr. 5

##### *a) Krav til antall parkeringsplasser:*

*For enebolig minimum 2 parkeringsplasser per boenhet.*

*Tomannsbolig, minimum 2 parkeringsplasser per boenhet*

*Kjedehus/rekkehus, minimum 2 parkeringsplasser per boenhet*

*Leiligheter på 70 m2 BRA eller større, minimum 1,5 parkeringsplass per boenhet*

*Leiligheter mindre enn 70 m<sup>2</sup> BRA, minimum 1 parkeringsplass per boenhet*  
*Kontor, minimum 1 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> BRA*  
*Forretning, minimum 2 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> BRA*  
*Industri og lager minimum 0,5 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> BRA*

*Oppstillingsplass for sykler og motorsykler kreves etter antatt behov.*

- b) I stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal skal det innbetales et beløp for hver manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Beløpet fastsettes av kommunen. Satsen skal inngå i regulativet for byggesaksbehandling.*
- c) Innenfor sentrumsområdet kan det innføres tidsbegrenset parkering på offentlig eller privat areal etter gjeldene regelverk.*
- d) Det skal ikke tas betaling for kommunale parkeringsplasser på Sunndalsøra.*

Når det gjelder antall plasser for bevegelseshemmede viser kommuneplanen til byggeteknisk forskrift. I veiledning til §8-8 står det at antall parkeringsplasser må være tilstrekkelig, men alltid minst 1 parkeringsplass for bevegelseshemmede der det anlegges parkeringsplasser.

#### **4.2.1 Frikjøpsordning**

Frikjøpsordning vil si at det i stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal blir innbetalt et beløp for hver manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde. Hjemmel for bestemmelse om frikjøp i kommuneplan er plan- og bygningsloven §11-9 nr 5 og §28-7.

Satsen for frikjøp for av parkeringsplasser i Sunndal kommune var i 2023, 90. 000,- per manglende plass og årlig frikjøp 11. 000,-.

Bakgrunnen for frikjøpsordningen er at det skal være mulighet til å fortette selv om det ikke er mulig eller plass til parkering på egen grunn. Ordningen er mest aktuelt i sentrumsområder der det finnes et kommunalt parkeringstilbud. Innbetalte beløp kan bare brukes til å finansiere opparbeidelse av offentlige parkeringsanlegg.

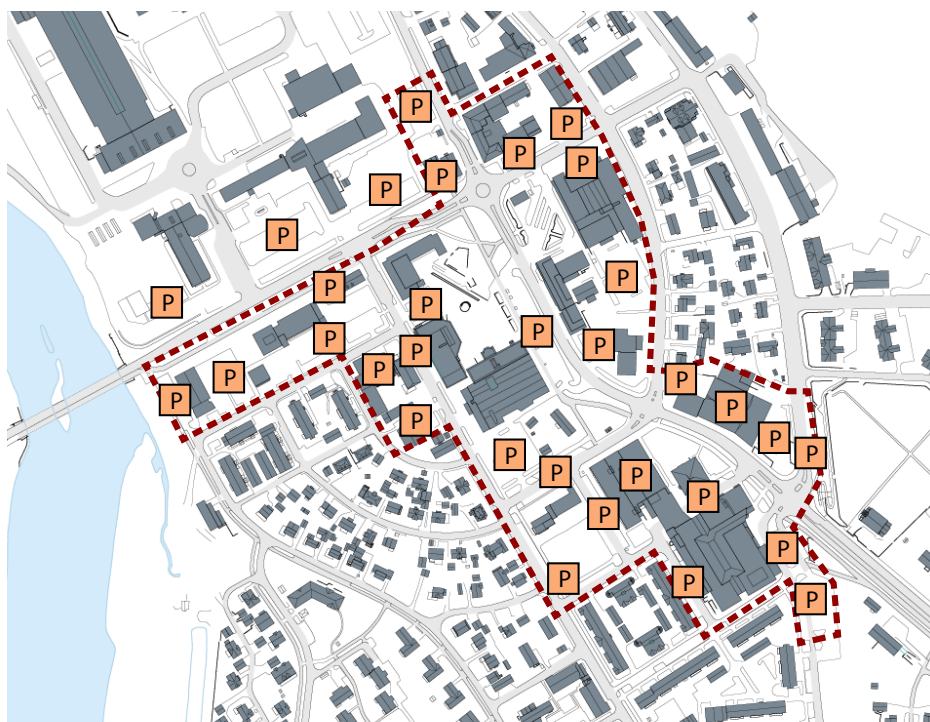
#### **4.3 Forholdet til dagens parkeringsdekning**

For å se hvordan dagens parkeringsdekning forholder seg til kravene til dagens parkeringsnorm, er det gjort en overordnet gjennomgang av arealer i sentrum og hvilke parkeringskrav disse generer. Dette er basert på omtrentlige tall for de ulike formålskategoriene. Det ikke er mulig å kreve opparbeidelse av parkeringsplasser for arealer som allerede er etablert, og det er ikke gjennomgått hvilke parkeringskrav som var gjeldende ved oppføring eller bruksendring av de ulike byggene. Derfor er det ikke viktig at tallene er helt eksakte, men beregningen gir likevel en pekepinn på hvordan den samlede parkeringsdekningen i sentrum svarer til kravet i dagens parkeringsnorm og kommunen kan i fortsettelsen av dette gjøre tiltak.

Vi har tatt utgangspunkt i private og offentlige bygninger som ligger innenfor sentrumssonen, og som faller under kategoriene forretning, kontor/tjeneste, bolig og lager. Området som er medregnet er innenfor det stiplede området i kartet i *Bilde 2* nedenfor. Parkeringsplassene utenfor Hydro er tatt med i de videre vurderingene, men Hydro sitt areal og deres parkeringsplasser er ikke medregnet i oversikten.

|                 | Forretning                               | Kontor/tjeneste                          | Bolig                                                                                                              | Lager                                      |
|-----------------|------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Grunnlag        | 29.000 m2 (BRA)                          | 25.000 m2 (BRA)                          | 27 leiligheter<br>(18 over 70 m <sup>2</sup> )                                                                     | 300 m2 (BRA)                               |
| Parkeringskrav  | <i>Min. 2 p-plass per<br/>100 m2 BRA</i> | <i>Min. 1 p-plass per<br/>100 m2 BRA</i> | <i>Min. 1,5 p-plass<br/>per leiligh &gt; 70 m2<br/>BRA</i><br><i>Min. 1 p-plass per<br/>leiligh &lt; 70 m2 BRA</i> | <i>Min. 0,5 p-plass<br/>per 100 m2 BRA</i> |
| Parkeringsbehov | 580                                      | 250                                      | 36                                                                                                                 | 2                                          |

Skal man oppfylle kommunens parkeringsnormer med de arealene som er registrert i sentrum i dag, krever det altså 580 plasser til forretning, 250 til kontor tjenester, 36 til bolig og 2 plasser til lager. Totalt 868 plasser.



Figur 2: Parkeringsplasser i sentrum innenfor et avgrenset sentrumsområde

Grovt regnet er det registrert 951 parkeringsplasser i sentrum (da er ca 276 plasser ved Hydro ikke medtatt). Dette gir en teoretisk overkapasitet på parkeringsplasser på ca 90 plasser, sammenlignet med beregningene.

#### 4.4 Vurdering av dagens parkeringsnorm

I tråd med føringer fra overordnede myndigheter, samt ambisjoner i samfunnsutviklingen generelt, reguleres det i dag for mer begrenset utbygging av parkering enn hva som har vært kravene tidligere. De fleste kommuner operer i dag med en kombinasjon av minimumsnormer og maksimumsnormer i sine nye arealplaner og overordnede føringer. Dette gjelder ikke bare de større byene, men også mindre sentrale kommuner og tettsteder. Kombinasjonen av minimums- og maksimumsnormer er et godt verktøy for å begrense antallet parkeringsplasser, særlig i sentrumsområder. Det bidrar til å redusere areal avsatt til parkering, og gir rom for å legge bedre til rette for annen type ferdsel.



I Sunndal kommune er det satt de samme kravene til antall parkeringsplasser i Kommunedelplanen for Sunndalsøra som det er i den overordnede Kommuneplanen. Man opererer altså med samme minimumsnorm for sentrumsområdene, som for boliger og næringslokale som ligger i resten av kommunen. Lavere krav og mulighet for frikjøp av plasser til fellesordninger i sentrumsområdene, kan være gode løsninger for å bidra til at kommunen både får til bedre fellessløsninger og reduserer bilbruken i sentrum.

Det er ingen krav til antall parkeringsplasser for sykkel i bestemmelsene i kommunedelplanen. Manglende areal avsatt til sykkelparkering, både for boligformål, forretning og kontor/tjeneste, gir ingen insentiver for å velge sykkel fremfor bil. Å legge til rette for syklende, og også gående, er ikke bare gunstig for som alternativ til bilkjøring, det også en viktig måte å gjøre byen tilgjengelig for de som ikke kan eller vil ha bil. Og ved å sette av areal til sykkelparkering kan man sikre god tilkomst for alle, og unngår villmannsparkering av sykler som hindrer fremkommerlighet på offentlige plasser og innganger.

#### 4.5 Anbefalinger knyttet til parkeringsnormer

Med utgangspunkt i både kommunale og overordnede ambisjoner og mål, anbefaler vi at Sunndal kommune innfører lavere eller mer restriktive krav til bilparkering, og mer ambisiøse krav til sykkelparkering. Vi anbefaler at kommunen benytter seg av en kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer. Dette gjør at man har handlingsrom og mulighet for tilpasning basert på lokalisering og formål, samtidig som det gir et tydelig signal om hvordan kommunen helst vil disponere arealet i sentrum.

##### 4.5.1 Parkeringskrav bil

For bil bør det etableres parkeringsnormer som både gir en mulighet for å etablere god og tilstrekkelig parkering, men som gir en viss fleksibilitet ved etablering av større boligkomplekser. Ettersom det er ønskelig for kommunen med etablering av parkeringsplasser i parkeringskjeller, og dette er prisdrivende for et byggeprosjekt, er det interessant å se på hvordan endring av parkeringsnormen kan bidra til å nå dette målet.

| Arealformål                 | Beregningsgrunnlag                           | Parkeringsdekning |
|-----------------------------|----------------------------------------------|-------------------|
| Bolig                       | Per boenhet                                  | Min 1,5           |
| Sentrumsområde              |                                              |                   |
| Bolig                       | Per boenhet eller per 100 m <sup>2</sup> BRA | Min 1             |
| Kontor                      | 100 m <sup>2</sup> BRA                       | Maks 1            |
| Forretning og tjenesteyting | 100 m <sup>2</sup> BRA                       | Maks 2            |

I de tilfeller det er nødvendig skal det rundes opp til nærmeste hele tall. Evt parkeringsareal skal ikke inngå i BRA for beregning av parkeringsdekning. For annen arealbruk må det utøves faglig skjønn på bakgrunn av bestemmelsene og retningslinjene.

Anbefalingene her er generelle og gir forutsigbare rammer for utbygginger. I tillegg er det mulig å spesifisere for eksempel areal avsatt til gjesteparkering for boliger med fellesparkering.

Anbefalingene er basert på at Sunndal kommune er en kommune som fortsatt er avhengig av å legge til rette for bil, men der det er ønske om å redusere antallet parkeringsplasser på sikt. Tilsvarende krav finner vi gode referanser på i for eksempel Rauma kommune, Oppdal kommune og litt større plasser, som Molde.

Det er mulig å senke kravet for bil i sentrum ytterligere, men det er en risiko for at for lav parkeringsdekning for boliger i sentrum vil kunne få konsekvenser for parkeringsdekningen

forøvrig i sentrum. Så lenge kommunen også har frikjøpsordninger, og det vil det være mulig å diskutere alternative parkeringsløsninger for sentrale boligprosjekter, vil det være noe fleksibilitet for utbyggere. Forslaget til parkeringsdekning i sentrumsområdet gir rom for at ved etablering av mange mindre boliger, vil kravet til parkeringsdekning reduseres. For eksempel vil boligprosjekter med mange små enheter, der m<sup>2</sup> BRA delt på antall leiligheter blir 70 m<sup>2</sup>, vil gi en parkeringsdekning på 0,7 biler per boenhet. Dette bør henge sammen med en strategi for kommunen rundt etablering av små boliger i sentrum, i kombinasjon med satsning på annen transport, som kollektivtrafikk og bildeleløsninger. Lavere parkeringsdekning enn 1 bil per boenhet bør ikke tillates utenfor sentrumsområdet.

Parkeringskrav for næringsvirksomhet er satt opp som maksimumskrav. Her er erfaringen at bransjen i stor grad ønsker parkering selv, og at det derfor vil være viktigere å legge begrensninger på maksimalt antall parkering heller enn minimumskrav.

Frikjøpsordningen for parkeringsplasser kan gjerne beholdes, men kommunen bør legge en strategi for hvordan dette faktisk skal løses i fellesløsninger. Skal det etableres parkeringshus, brukes til å støtte utbygging av større parkeringskjellere i nye prosjekter eller etableres parkering på annet vis? Erstatningsparkering bør ikke legges som spredt utendørsparkering i de mest sentrale områdene. I tillegg bør satsene gjennomgå i forbindelse med den strategien som velges.

I tillegg til normtall for antall parkeringsplasser bør det innføres begrensninger på etablering av parkeringsplasser i et definert sentrumsområde. Eksempler på dette kan være at kommunen kan godkjenne at plassene helt eller delvis blir anlagt i rimelig nærhet utenfor egen eiendom, forutsatt at det er tinglyst avtale på leieforholdet. Ved utbygging til kontorformål kan maksimalt 20% av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Ved utbygging til forretningsformål, herunder handels- og servicevirksomheter, kan maksimalt 25% av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Bestemmelsen gjelder ikke utbygging med færre enn 10 parkeringsplasser. I tillegg vil vi anbefale en bestemmelse om at det ikke tillates etablert boliger eller garasjer i første etasje i sentrumsbebyggelsen, og at fasade mot gate skal ha en åpen karakter i 1. etasje.

#### 4.5.2 Parkeringskrav sykkel

Sett ut ifra kommunes ønskede satsing på sykkel bør man også ha en sykkelparkeringsnorm som gjenspeiler dette. Det burde derfor være konkrete bestemmelser knyttet til krav til antall parkeringsplasser for sykler både i kommunen generelt og på Sunndalsøra. I tillegg til sykkelparkering for boliger, bør det sikres sykkelparkering i forbindelse med forretningsvirksomhet, kontorarbeidsplasser og offentlige og private tjenester.

| Arealformål                 | Beregningsgrunnlag                              | Parkeringsdekning |
|-----------------------------|-------------------------------------------------|-------------------|
| Bolig                       | Per 100 m <sup>2</sup> BRA eller per boligenhet | Min 2             |
| Kontor                      | 100 m <sup>2</sup> BRA                          | Min 1,5           |
| Forretning og tjenesteyting | 100 m <sup>2</sup> BRA                          | Min 1,5           |

## 5 Bilparkering

Hvordan vi bruker bil i sentrum avhengig av hvor vi kommer fra, hva vi skal, alternative reiseformer, vær og personlige behov. Men det er også avhengig av tilgjengelighet på parkeringsplasser, vaner og tilrettelegging. Derfor er vi avhengig av å kartlegge både dagens parkeringsdekning og -bruk, og behovet for parkering basert på funksjoner og beregnet behov i sentrum. Og hvordan dette stemmer over ens med kommunens egne føringer, samt overordnede føringer og ambisjoner.

### 5.1 Dagens parkeringssituasjon

#### 5.1.1 Registrerte parkeringsplasser

Det er gjennomført en registrering av parkeringsplassene i sentrum, der det er kartlagt antall, type, eierskap og eventuelt andre aspekter. Det er definert et område i sentrum, med de mest sentrale og offentlig brukte parkeringsplassene (markert på figur 3). Det er parkeringsplassene innenfor dette området som er registrert og vurdert i denne analysen. Her er det vanskelig å sette en tydelig grense for hva som skal være med og ikke, for alle virksomheter, arbeidsplasser, aktivitetsområder, boliger og tilhørende parkeringsplasser vil påvirke hverandre. Hvor god parkeringsdekningen for sentrumsboligene er vil påvirke bruken av nærliggende parkering. Og tilgrensende funksjoner som barnehage, kirke, helsetunet og attraksjoner vil spille inn på den samlede parkeringsdekningen. Det valgte utsnittet vil likevel gi kommunen et godt utgangspunkt for å vurdere parkeringstiltak for de mest sentrale områdene.

Nedenfor vises en oversikt over alle de registrerte plassene i sentrum. Alle parkeringsplassene er registrert i en tabell som viser plassering, antall, eierskap, type og eventuelle særligheter. Parkeringsplassene utenfor Hydro er tatt med i vurderingene, selv om de ikke er medregnet i beregnet parkeringsdekning. Bakgrunnen for dette er blant annet at Hydro sine arealer er private plasser direkte knyttet opp mot deres virksomhet, men de utgjør fortsatt en viktig kapasitetsressurs for sentrum. Tabellen ligger vedlagt i Vedlegg 1.



Figur 3: Parkeringsplasser i sentrum. Nummereringen refererer til en oversikt som ligger vedlagt rapporten.

### 5.1.2 Arealbruk til parkering

Det angitte området har et totalt areal ca 130 daa. Et raskt overslag viser av ca 27 daa av dette går med til parkeringsareal og kjøreareal i forbindelse med parkering. Her vil det være noe overlapp med manøvreringsareal for varelevering og gående. Men det er likevel et betydelig areal i sentrum, og utgjør ca 20 %. Det tilsvarer 1/5 av arealet. Til sammenligning utgjør bygningsmassen et samlet areal på ca 33 daa, mens kjøreveger (selve veibanen) utgjør 16 daa. Samlet utgjør kjøreveger og parkeringsareal 1/3 av flaten i sentrum. Fortau og torg er ikke medtatt i dette arealet.

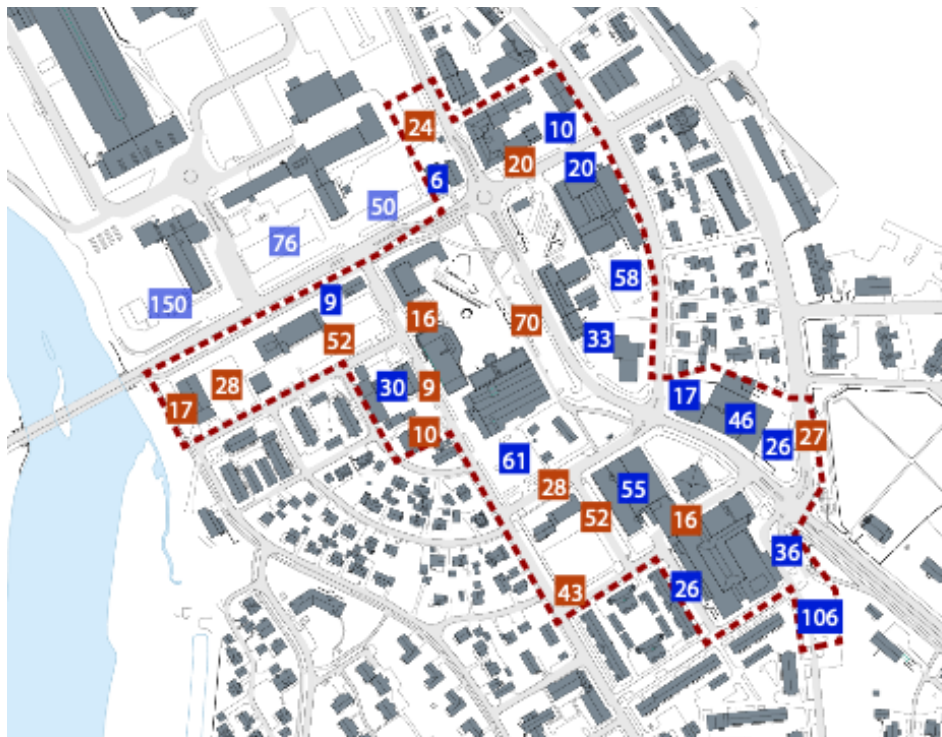


Figur 4 - Areal til parkering, kjøreveg og bebyggelse

### 5.1.3 Antall, eierskap og struktur

For parkeringsplassene i sentrum vil vi i hovedsak se på det totale antallet parkeringsplasser. Vi har ikke gått nærmere inn på hver enkelt virksomhet, men vi har ønsket å kartlegge hvilke parkeringsplasser som er offentlige, og hvilke som er private. Sunndal kommune har råderett over alle parkeringsplasser på egen grunn, men har mindre mulighet til å påvirke bruken av privateide plasser. Det er derfor nyttig å samle en oversikt over antall parkeringsplasser, beliggenhet og eierskap over disse.

Ut ifra kartet ser vi at det er en relativt god miks av offentlige og private parkeringsplasser rundt i sentrum. Det er noe mer offentlige plasser rundt og vest for kommune- og kulturhuset, mens det er flere private plasser i sørøst, rundt Coopen og butikkssenteret. Likevel er det relativt jevnt fordelt mellom de offentlige og private plassene. Det er i hovedsak to store aktører som har råderett over parkeringen i sentrum; det offentlige, med kommunen og fylkeskommunen i spissen, og Alti, som har eierskap til store deler av de private parkeringsplassene i kommunen.



*Figur 5 - Oversiktskart viser antall parkeringsplasser på de ulike stedene i sentrum. Markert med blått viser privat eierskap, markert med rødt viser offentlig eierskap.*

Antall offentlige parkeringsplasser: 412

Antall private parkeringsplasser: 539 (+ 276 ved Hydro)

Totalt antall parkeringsplasser: 951 (+ 276 ved Hydro)

Selv om vi ikke har kartlagt hver enkelt virksomhet enkeltvis, kan vi se noen overordnede trekk i fordelingen av offentlige og private plasser. Dersom vi ønsker å sammenligne de registrerte parkeringsplassene med de beregnede parkeringskravene fra kapittel 4.3, ser vi at det beregnede parkeringsbehovet for funksjonene *forretning* og *bolig* til sammen utgjør 616 plasser. Kategoriene *forretning* og *bolig* er valgt ut fordi de all hovedsak er private foretak, og kan gi oss et forenklet bilde på forholdet mellom private og offentlige plasser. I tillegg kan vi anta at noe av kontor/tjenesteyting også er privat.

Når vi sammenligner det beregnede kravet til private parkeringsplasser med de registrerte plassene, er det ikke nok private parkeringsplasser til å dekke opp parkeringsbehovet for de «private» funksjonene. Dette kan kanskje forklares med at noen av de private plassene er planlagt gjennom kommunen sin frikjøpsordning, og på den måten er dekket opp av kommunale plasser, samtidig som vi vet at ordningen har vært lite benyttet fram til nå. Da er sannsynligheten større for at det henger sammen med endrede krav til parkeringsdekning, manglende oppfølging og at plasser kan ha blitt bygget ned eller endret eierskap over tid. Uansett viser dette at det samlet sett er en overvekt av offentlige parkeringsplasser på Sunndalsøra.

I dag benyttes parkeringsplassene i sentrum i stor grad om hverandre. Selv om kommunen har en større overkapasitet på sine plasser, er plassene fordelt rundt i sentrum uten direkte tilknytning til de ulike funksjonene. Fri bruk av plasser gir en større fleksibilitet for alle funksjonene, både offentlige og private. Utfordringen er knyttet til regulering, drift og vedlikehold. Det er i dag ingen sambruksavtale mellom offentlige og private aktører om parkeringsløsningen i sentrum.

Det er i dag misnøye fra enkelte private aktører i forbindelse med at besøkende til kulturarrangementer på kulturhuset benytter seg av privateide parkeringsplasser. Samtidig nyter private aktører godt av at offentlige parkeringsplasser benyttes til kundeparkering.

Det er mange gode eksempler på sambruk av plasser. Parkeringsplassene markert 1 på oversiktskartet i figur 2, er eid av Hydro As, men brukes som offentlige parkeringsplasser. Det er, ifølge bygningsjefen på Hydro Sunndal, nok kapasitet til de ansatte på Hydro, slik at det ikke er behov for at disse plassene benyttes av de ansatte. Disse plassene står til rådighet for offentligheten. I tillegg til disse er det mange som benytter seg av plassene som er markert som 30 på figur 2, når det er ledig kapasitet. Her er det en minnerlig enighet om at det er greit å bruke plassene når det er nok kapasitet for de ansatte lenger vest på Hydro-området. Fylkeskommunen sine parkeringsplasser mot Sunndalsvegen og parkeringsplassene utenfor Circle K er andre plasser som sambrukes uten leie eller kompensasjon.

#### *5.1.4 Tilgjengelighet – plassering, synlighet og skilting*

Oversiktskart over Sunndalsøra viser at det er parkeringsareal i de alle fleste delene av sentrum. Noen av plassene er store, mens andre er mindre. I stor grad er det registrert og oppgitt å være godt med parkeringsplasser i tilknytning til de ulike funksjonene, og at plassene dermed er



fornuftig fordelt og plassert. Det er ca 500 meter fra den ene enden av sentrum til den andre, noe som tilsvarer +/- 6 minutter gange.

Imidlertid er det stor forskjell på hvor synlige parkeringsplassene er. Fylkeskommunen sine plasser langs Fylkesveien er svært synlige for alle som kommer inn til sentrum. Og parkering i forbindelse med butikksenteret og Coopen, samt Bunnpris, er lett synlige og tilgjengelige. Forøvrig er det mange parkeringsplasser som er mindre synlige, og som kun er tilgjengelige for de som er godt kjent. Dette gjelder for eksempel parkeringsplassen foran Kiwien og Legesenteret/Bjørbekkbygget, og gateparkering i Nedregata, Auragata, Åkeragata og Olav Okviks gate. Dette er parkeringsplasser som er mindre tilgjengelig for eksempel turister og hyttependlere.

I fortsettelsen av dette er det en utfordring at det er lite eller ingen skilting av parkeringsplassene i sentrum. Dette gjelder både manglende skilting til tilgjengelige plasser, men også tydeliggjøring av hvilke plasser som er offentlige og hvorvidt det eventuelt er reguleringer for plassene. Dette fører til at mange av de tilgjengelige parkeringsplassene ikke blir fullt utnyttet. Kombinasjonen av dårlig skiltede parkeringsplasser og dårlig markering av sykkelveier, fører også til at det praktiseres gateparkering på sykkelveiene i enkelte områder. Dette er både utfordrende for parkeringsløsningen, og gir utrygge forhold for gående og syklende.

I tillegg til parkeringsplasser som er vanskelig å finne dersom du ikke er kjent, er det flere parkeringsplasser i sentrum som fremstår som utflytende asfaltareal som er vanskelig å lese som parkeringsplasser. I noen tilfeller kan dette føre til større kapasitet, ved at folk parkerer der det ikke egentlig er oppstillingsplasser. Men det gir i stor grad dårlig utnyttelse av parkeringsarealene fordi det er vanskelig å si hvor parkeringsplassene starter og slutter og hvor det er tillatt å parkere. I tillegg gjør det det mindre trygt og trivelig å bevege seg i sentrum.

Tilgjengelighet og synlighet av parkeringsplassene i sentrum er svært viktig for hvordan den samlede parkeringsdekningen faktisk fungerer. Dersom parkeringsløsningen er utydelig, lite synlig og føles vanskelig å bruke vil den *oppfattede parkeringsdekningen* ikke samsvare med den *reelle parkeringsdekningen*. Dersom parkeringsdekningen ikke oppfattes som tilstrekkelig, vil brukerne utebli, selv om det egentlig er plass. Det er derfor viktig å få parkeringsordningen til å bli både tydelig, synlig og fungere etter hensiktene.

#### 5.1.5 Regulering

All parkering i sentrum er gratis, og de aller fleste offentlige plasser er uten tidsbegrensning. Det vil si at alle plasser i dag kan benyttes som langtidsparkering. Dette åpner opp for muligheten til at tilgrensende boligområder kan benytte parkeringsplasser i sentrum som mer eller mindre faste parkeringsplasser, og at arbeidende i sentrum kan benytte og oppta sentrale parkeringsplasser gjennom hele arbeidsdagen. Resultatet er at det ikke blir noe rotasjon på en del av parkeringsplassene, og beboere og arbeidere kan ta opp de mest attraktive og verdifulle parkeringsplassene som er særlig viktige for handels- og kulturlivet.

Det er ikke vist interesse blant politikerne for betalt parkering i sentrum. Det er ønskelig å beholde sentrum tilgjengelig for flest mulig, både planlagte og uplanlagte gjester.

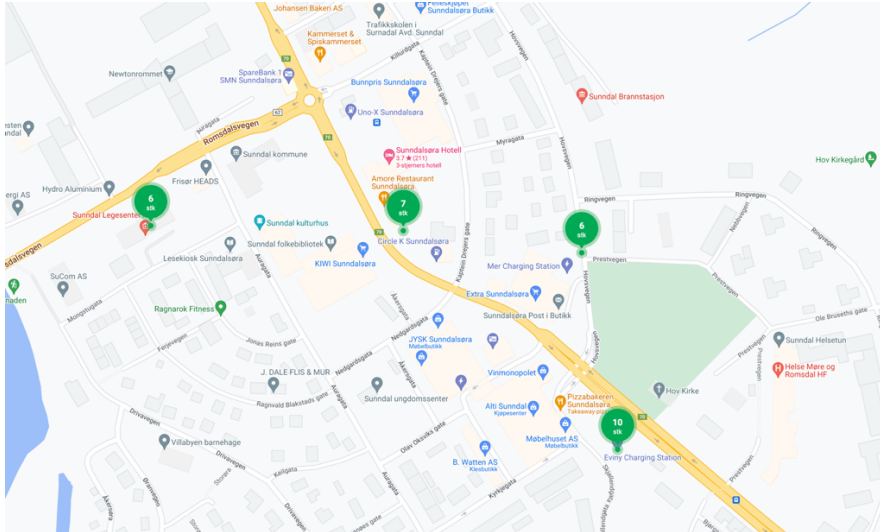
#### 5.1.6 Ladestasjoner for el-bil

Som nevnt i kapittel 2.3 *Kommunale føringer*, har Sunndal kommune mål om økt satsing på ladestasjoner for el-bil. Det er i dag 5 ladestasjoner for el-bil i Sunndal, i tillegg til én til under planlegging ved Kiwi:

- COOP Extra ved Hovsvegen 51 i sentrum: 6 stykker



- Ved ALTI Sunndal, Skjøllendgata: 10 stykker
- Ved Sunndal sparebank: Østistugata: 6 stykker
- Cirkel K Sunndalsøra: 7 stykker
- Sunndal legesenter: 6 stykker



Figur 6 - Oversiktskart over ladestasjoner for El-bil Sunndalsøra sentrum.

Kommunen har som plan å legge til rette for flere ladestasjoner for en ønsket og forventet økning i antall el-biler og el-sykler.

### 5.1.7 Registrert dekningsgrad

Det er ikke foretatt fulle tellinger av alle parkeringsplassene, men registrering av belegg er gjort basert på stikkprøver, erfaringer fra driftsavdeling og tilbakemeldinger fra brukere.

Det har blitt gjennomført stikkprøver for å se på parkeringsbelegg på parkeringsplassene på Sunndalsøra sentrum. Stikkprøvene ble utført: onsdag 29. november klokken 15.00, fredag 1. desember klokka 09.00 og lørdag 2. desember klokka 12.00. I tillegg er dette fulgt opp med visuelle registreringer ellers, for å se om det er store avvik fra dette.

På hverdager er det registrert middels parkeringsbelegg (30-65% belegg) på de aller fleste parkeringsplasser, med unntak plassene på nr. 1, 13, 12, 11 og 24 hvor parkeringsbelegg var høyt. Dette som skyldes trolig at mange av disse plassene brukes av folk som arbeider på Sunndalsøra. Lavt parkeringsbelegg på nr. 20, 30 og 29. Lite variasjon mellom tid og dag. På lørdag er det registrert middels parkeringsbelegg på de fleste plasser. Lavt parkeringsbelegg på plassene på nr. 1, 13, 12, 11, 18, 20, 29, 15, 16 og 14.

Stikkprøvene viser at det ikke er alt for stor variasjon i parkeringsbelegg, med unntak av noen parkeringsplasser hvor parkeringsbelegg gikk fra høy til lav fra hverdag til helg, noe som forklares med at disse brukes av ansatte som jobber på Sunndalsøra.

Oppsummert viser dette at det er størst pågang på parkeringsplassene rundt butikkssenteret, og særlig sørøst for senteret ved Rema og vest i Åkergata. Det er en del pågang på parkeringen mellom Øratorget og Fylkesveien, men ofte god kapasitet på parkeringsplassen sør for Kiwi.

Erfaringer fra kommunen og Alti, som administrerer flesteparten av parkeringsplassene i sentrum, er noe delt. Kommunen oppfatter at dekningsgraden er god, og at det sjelden er

problemer med parkeringskapasiteten. Alti har på sin side erfaringer med at det er lite parkering i forbindelse med kulturhuset, og at det dermed ofte benyttes parkering utenfor Kiwi i forbindelse med kino, konserter eller større arrangementer. For øvrig er kapasitet relativt god i sentrum.

I medvirkningsprosessen som er gjennomført i forbindelse med Mulighetsstudiet for sentrum, er det også hentet inn tilbakemeldinger på parkeringsdekningen i sentrum. Tilbakemeldingen her viser tydelig at det er mange av de som bruker sentrum som er helt avhengig av bil, fordi de bor langt unna. I tillegg er det mange av de som bor på Sunndalsøra som bruker sykkel eller går til og fra sentrum. En del rapporterer også at de kjører mer bil til sentrum enn de skulle ønske at de gjorde.

Når det gjelder tilgjengelig parkering i sentrum er tilbakemeldingene delt. Av de som har svart på spørsmålet i spørreundersøkelsen<sup>1</sup> gir 18% uttrykk for at det er vanskelig eller tidvis vanskelig å finne parkering, og 13% mener det er enkelt i deler av sentrum og for vanskelig i andre, særlig rundt butikkssenteret og Alti. Likevel er det ca 70% som mener at det er svært god parkeringsdekning i sentrum, og at det er lett å finne parkering nært nok det man vil nå. Dette er en betydelig majoritet, og gir et annet inntrykk enn de tilbakemeldingene som ofte kommer frem i for eksempel media. Svarene i spørreundersøkelsen er ikke mange nok til å gi et fullt dekkende bilde av hvordan folk oppfatter parkeringssituasjonen. Men sett i lys av tilbakemeldinger vi har fått på åpne møter og fra kommune og næringsliv, mener vi at svarene er relativt representative for brukerne av sentrum. Det som ikke har blitt fanget opp i denne medvirkningen er hvordan parkeringstilbudet oppfattes av hyttependlere og turister, som ikke bruker sentrum til daglig.

Det er imidlertid tilbakemeldinger om at det bør være flere oppmerkede HC-plasser og at det er ønske om mer overdekket eller innendørs parkering, samt at mange av de eksisterende parkeringsplassene er vanskelige å komme til eller utydelig markert. Det er også gitt uttrykk for at det er bra at parkeringen er gratis, og at man ikke ønsker betalingsparkering.

## 5.2 Vurderinger av dagens parkeringssituasjon

Sunndalsøra er et kommune- og handelssentrum ikke bare for de som bor på Sunndalsøra, men for hele kommunen og et større regionalt kundegrunnlag. God parkeringsdekning er dermed en viktig forutsetning for å drive både tjenester, kultur- og næringsliv i sentrum. Sunndal kommune ønsker å legge til rette for et vakrere og mer sosialt sentrum, der folk syntes det er trivelig å ferdes og ikke velger å ta bilen mellom ulike funksjoner i sentrum. I dag tar parkering opp en svært stor del av arealet i sentrum, til fordel for både grønne lommer, aktive byrom og utbyggbare tomter. Målet for Sunndalsøra er å balansere disse to aspektene opp mot hverandre; tilstrekkelig parkering i et trivelig sentrum.

Når vi ser på både beregnet parkeringsbehov, registrert parkeringsdekning og opplevd parkeringsdekning, er oppfattelsen at parkeringsdekningen i sentrum er god nok. Det er også verdt å merke seg at det er overkapasitet på parkeringsplasser når vi beregner dekningsgrad med utgangspunkt i *dagens parkeringsnorm*, en norm som er lite ambisiøs med tanke på hvordan vi planlegger tettsteder og sentrumsutvikling i dag. Det er altså registrert overkapasitet på plasser i sentrum. Samtidig er det utfordringer knyttet til hvordan parkeringsplassene er organisert, merket og fungerer. Resultatet er at det kan oppfattes som at det ikke er ledige

---

<sup>1</sup> Undersøkelsen er gjennomført i forbindelse med Mulighetsstudiet for sentrum. Av de 67 svarene som har kommet inn er det 44 som har uttalt seg om tilgjengelighet på parkeringen. Spørreundersøkelsen var tilgjengelig på kommunen sine nettsider fra desember 2023 til mars 2024.

plasser i de delene av sentrum der behovet er størst, og dette gir dårligere forutsetninger for handels-, service- og kulturnæringen.

Viktige suksesskriterier i dagens parkeringsløsning er:

- Jevnt over god parkeringsdekning, og beregnet overkapasitet målt opp mot dagens virksomheter i sentrum med dagens parkeringsnorm.
- Sambruk av private og offentlige parkeringsplasser, som gjør at ulike virksomheter utnytter ledig kapasitet hos andre og man får god utnyttelse av allerede etablerte parkeringsplasser. De sambrukende virksomhetene har ofte ulik brukstid, som gir god arealutnyttelse. God sambruk kan også gi forutsetninger for å redusere kravet til parkeringsplasser i kommunens parkeringsnorm.

Utfordringer som vi særlig registrerer i dagens parkeringssituasjon er:

- Det er tidvis lav *oppfattet parkeringsdekning*, med stor pågang på noen av parkeringsplassene og lavere pågang på andre. Resultatet er at det kan være lite plass på de mest sentrale parkeringsplassene for korttidshandlende og besøkende som hyttependlere og turister.
- Parkering tar opp stor plass i sentrum, og gir plass til store asfaltflater fremfor grønt, aktive byrom og potensielle utbyggingstomter.
- Mange av parkeringsplassene er lite synlige og dårlig merket. Utflytende plasser gir dårlig utnyttelse av kapasiteten i området.
- Det er ingen tidsbegrensninger på parkeringen i sentrum, som gjør at beboere og langtidsparkeringer kan ta opp plassene som er mest verdifulle for nærings- og kulturliv.
- Selv om Sunndalsøra sentrum har de aller fleste funksjoner innenfor gangavstand kjører mange mellom butikkene når de handler selv om de aller fleste av disse ligger svært nærme hverandre (kilde: Samfunnsdelen Sunndal kommune). Dette knytter vi opp mot fire faktorer i sentrum:
  - Mange ønsker å parkere så nær butikkene som mulig, både med tanke på tid og også med tanke på de tilfellene kunde kjøper tunge varer.
  - Klimaet på Sunndalsøra, som består av mye vind og vær året rundt, kombinert med dårlige solforhold gjennom vinteren, er også en faktor som bidrar til at mange velger bilen til funksjoner som er i gangavstand.
  - Det kan være utydelig hvordan man best skal bevege seg trygt og trivelig til fots i sentrum. Mange steder er det utydelige overganger mellom arealer for gående og kjørende, det er lengre strekninger med lite aktivitet som oppfattes som «døde» og utrivelige, det er få snarveger og det er lite insentiv til å bevege seg til fots.
  - Hvordan vi beveger oss i sentrum er en vanesak. Når det er relativt enkelt å finne parkeringsplass ved de ulike aktørene, er det like enkelt å velge bilen som å gå, og det blir en vane. Dette er både et tegn på at det er relativt god kapasitet på parkeringen rundt i sentrum, og at det er viktig å legge til rette for sentralt plasserte parkeringsplasser.
- Godt organisert gateparkering gir mange plasser uten at det krever omfattende areal til manøvrering og ekstra kjøreareal. Sunndalsøra har mange brede gater, som har god plass til både effektiv gateparkering og rause fortausarealer. Det er potensiale for å redusere gateparkeringen noe i noen gater, til fordel for mer fortausareal, og samtidig gi rom for mer gateparkering i andre gater.
- Det er utydelige eierstrukturer i dagens parkeringsordning, der det ikke er merket opp hvilke parkeringsplasser som «tilhører» hvilken virksomhet. Dette er ikke et problem for hverken brukere eller Sunndalsøra som helhet, men det krever gode samarbeidsordninger for regulering, drift og vedlikehold, og det bør etableres en omforent sambruksstrategi.

- Selv om det ikke er forventet befolkningsoppgang i Sunndal, er det et mål å legge til rette for et mest mulig tilgjengelig sentrum også i fremtiden, med et ønske om økt aktivitet og besøkstall selv om befolkningstallene er nedadgående.

#### 5.2.1 Regulering

Det er store fordeler ved å regulere parkeringsplassene i større grad enn i dag. Gode eksempler på tilsvarende prosesser finner vi for eksempel i Rauma kommune, som har hatt utfordringer som er svært sammenlignbare med utfordringene på Sunndalsøra. Ved hjelp av god skilting, tidsbegrensning på sentrale parkeringsplasser og langtidsparkering like utenfor sentrum, samt innføring av parkeringsvakt/-vert, har de fått frigjort arealer i sentrum, samtidig som parkeringskapasiteten for nærings- og kulturliv har blitt bedre. Det har gitt mer fornøyd næringsliv og innbyggere uten å bygge flere parkeringsplasser eller innføre betalingsparkering.

### **5.3 Anbefalinger**

Målet er å beholde en god parkeringsdekning ved å bygge smartere og bedre parkering, ikke *mer*. Vi anbefaler følgende tiltak:

#### Samarbeidsforum for sentrumparkering

Sambruk av parkeringsplasser er en viktig faktor for at parkeringsordningen på Sunndalsøra fungerer slik som den gjør. Det sparer areal og gir fleksibilitet for alle parter. Det er imidlertid viktig å legge til rette for et godt samarbeid, for å unngå ubegrunnet misnøye i forbindelse med bruk, vedlikehold og drift. Kommunen bør sammen med private aktører i sentrum se på de positive effektene ved sambruk av parkeringsarealene i sentrum og bevisst forsterke og videreføre denne. Dersom det ikke foreligger en omforent, klar strategi kan den positive effekten forsvinne og enkelte aktører ser med misnøye på en situasjon som man selv er avhengig av.

Vi vil derfor anbefale at det opprettes et samarbeidsforum for sentrumparkering, mellom private og offentlige aktører. Samarbeidsforumet kan eventuelt etableres via SUNS eller en uavhengig næringsforening, men det er særlig viktig at driftsavdelingen i kommunen og Alti har tillit og eierskapsfølelse til forumet. Mange av de videre anbefalingene for parkeringsordninger i sentrum bør gjennomgås og evt utarbeides i tett samarbeid med dette samarbeidsforumet.

#### Utarbeide parkerings- og skiltplan

Parkeringsaktørene i sentrum bør utarbeide en felles parkering- og skiltplan. Målet må være å lage en omforent og overordnet strategi for parkering i sentrum, med ensartet merking og markering. En god skiltplan vil kunne effektivisere dagens parkering, redusere usikkerhet og øke kapasiteten. I tillegg vil den øke tilgjengeligheten for besøkende som ikke er kjent i sentrum. Parkerings- og skiltplanen for Rauma kommune en god referanse.

#### Redusere areal til bakkeparkering i sentrum

Parkering tar i dag opp svært store arealer i sentrum. Ikke bare i areal, men også visuelt. Med utgangspunkt i kommunens egne ambisjoner, i tillegg til overordnede føringer og tilbakemeldinger fra Sunndals innbyggere, bør kommunen etterstrebe å gjøre sentrum grønnere, tryggere og triveligere, blant annet ved å ved å konsentrere og begrense utstrekningen av bakkeparkering. Et virkemiddel for å stimulere en overgang fra flateparkering er å innføre bestemmelser som ikke tillater etablering av parkeringsplasser på bakkeplan ved nye bygg innenfor noen avgrensede, sentrale områder i sentrum.

### Vise positive effekter av endringene

Det er viktig at parkeringsrestriksjoner innføres i kombinasjon med positive konkrete prosjekter. På denne måten vil man oppleve de positive effektene ved tiltakene mer umiddelbart. Et eksempel kan være at parkeringsplasser som fjernes fylles med planter eller grønt, som bidrar til et triveligere sentrum.

### Bedre skilting og merking av parkeringsplasser

Det er behov for god og synlig skilting av parkeringsplassene i sentrum, slik at det er enkelt for både vanebaserte innbyggere og besøkende som ikke er kjent å finne frem til mulige plasser. Det er også viktig å vedlikeholde eksisterende plasser med tydelig og trygg oppmerking av parkeringsplassene på bakken.

### Rydde opp i gateparkeringen

Det er svært brede gateløp i sentrum, som har kapasitet til å romme både gateparkering og rause fortau. Gateparkering er effektivt parkeringsareal, der kjørebane brukes som manøvreringsareal. I deler av dagens sentrum bør gateparkeringen reduseres, for å gi rom for bredere fortau. Langsgående parkering gir noe lavere parkeringsdekning, men gir rom for både parkering og flate for gående og syklende. For eksempel kan langsgående parkering i Åkergata gi rom for bredere fortau med plass til aktivitet og eventuelt uteservering.

Det er stor kapasitet til parkeringsplasser i brede gater med liten trafikk rett utenfor sentrumskjernen. Et eksempel på dette er Hovsvegen. Tydelig oppmerket gateparkering her kan redusere belastningen på de mest sentrale parkeringsplassene.

For å markere parkering langs kjørebane som f.eks. langs Auragata, kan det med fordel brukes kantstein som skille mellom kjørbane og parkeringsplasser. Dette markerer også avslutningen på kjørebane, og oppfattes også fysisk for de kjørende, ved at de kan merke når de kjører over.

### Ikke innføre betalingsparkering

Vi vil ikke anbefale å innføre utstrakt bruk av betalingsparkering i sentrum. Dette vil både gi usikkerhet i forbindelse med sambruksordningen, kan svekke Sunndalsøra som kultur- og handelssenter og er ikke i tråd med hva innbyggerne ønsker av et samlande sentrumsområde. Det kan vurderes betalingsparkering på særlige plasser, i samråd med Samarbeidsforumet.

### Innføre tidsbegrensning på parkering i sentrum

Vi vil sterkt anbefale å innføre tidsbegrensning på utvalgt parkering i sentrum. En tidsbegrensning på tre timer vil kunne flytte langtids- og arbeidstidsparkeringen ut av de mest sentrale områdene og frigjøre de plassene til kunder og brukere av handels- og servicetilbudet i sentrum. Lett tilgjengelige og gratis parkeringsskiver gir god kontroll uten fordyrende maskiner og systemer. Det er også fornuftig å differensiere mellom ulike sesonger, og for eksempel begrense parkeringstiden om sommeren til to timer. Åndalsnes har svært gode erfaringer med tidsbegrensning på nettopp denne måten, og klarte ved hjelp av en parkeringsregulering å redusere antallet parkeringsplasser i sentrum fra 300 til 180, og likevel øke kapasiteten.

Det kan for eksempel være relevant å innføre tidsbegrensning på parkeringen ved kommunehuset, sør for Kiwi, mellom Øratorget og Fylkesveien, ved Butikksenteret og i Auragata, Åkersgata, Nedgardsgata, Østistugata og Olav Oksviks gate.



Figur 7 - Bildet viser offentlige parkeringsplasser utenfor for Kiwi, Rv 70, uten tidsbegrensninger. Disse plassene står på grunn eid av Fylkeskommunen, men driftes av kommunen. Foto fra Google

### Legge til rette for langtidsparkering

En forutsetning for å få til velfungerende korttidsparkering i sentrum er å samtidig legge til rette for langtidsparkeringsplasser i nærheten. Med langtidsparkering mener vi parkeringsplasser som kan benyttes av arbeidstagere over en hel arbeidsdag, eller andre gjester over mer enn tre timer. Alternative plasseringer av langtidsparkeringen kan være ved Sunett og nyetablert gateparkering i Hovsveien og Kaptein Drejers gate. Det er også positivt å få til en avtale med Hydro om bruk av parkeringsplasser mot godtgjørelse, for enkelte virksomheter i sentrum.

### Ansette en parkeringsvakt / parkeringsvert

For å overholde parkeringsreguleringen vil det være behov for en parkeringsvakt eller parkeringsvert. Stillingen kan besettes av kommunen, eller av næringsliv og kommunen i samarbeid.

### Etablere parkering med elbillading sentralt i sentrum

Det bør etableres et elbilladepunkt sentralt i Sunndalsøra. Et ladepunkt vil kunne samvirke med nærings- og serviceaktivitet i området, ved å generere økt stoppeffekt for hyttependlere og forbikjørende. Det er positivt om ladepunktet har visuell kobling eller relativ nærhet til utadretta virksomhet og attraksjoner i sentrum.

### Etablere parkering i kjellere eller parkeringshus

For å redusere andelen bakkeparkering i sentrum, bør det oppfordres og legges til rette for at ny parkering etableres i parkeringskjellere. Parkering under bakken vil både kunne løse etterspørselen etter overdekket parkering, og redusere grå parkeringsflater på bakkeplan, som gir rom for grønne flater, miljøtiltak og byutvikling.

Ut fra parkeringstilbudet som finnes på Sunndalsøra sentrum er det ikke per dags dato et konkret behov for parkeringshus i sentrum. Men det kan likevel være et alternativ i fremtiden, dersom personbilbruken ikke reduseres og Sunndalsøra har et innbyggertall som gir et stort behov for parkering. I forbindelse med frikjøpingsordningen bør det vurderes om man kan etablere felles parkeringsanlegg, som ikke tar opp verdifullt sentrumsareal. Dette bør også diskuteres i Samarbeidsforumet for sentrumparkering.



### Teste ut løsninger

Parallelt med å legge langsiktige strategier, kan det være lurt å teste ut løsninger i praksis. Kanskje viser det seg at endringen ikke var så negativ som noen skulle ha det til, eller at den ikke fikk den effekten som man forutså. Det er mange kommuner som har gode erfaringer med testperioder. Det er for eksempel mulig å bruke plantekasser, sykkelparkering eller annet til å gi parkeringsplasser en annen bruk for en sommer eller en gitt periode. Testperioder er nyttige og ufarlige virkemidler som både gir verdifull erfaring, og gir mykere overganger til nye systemer som inkluderer brukerne. Eksempelvis har Åndalsnes hatt prøveperioder for å etablere korttidsparkering, og Trondheim kommune har redusert parkeringsdekning midlertidig ved hjelp av benker og beplantning.

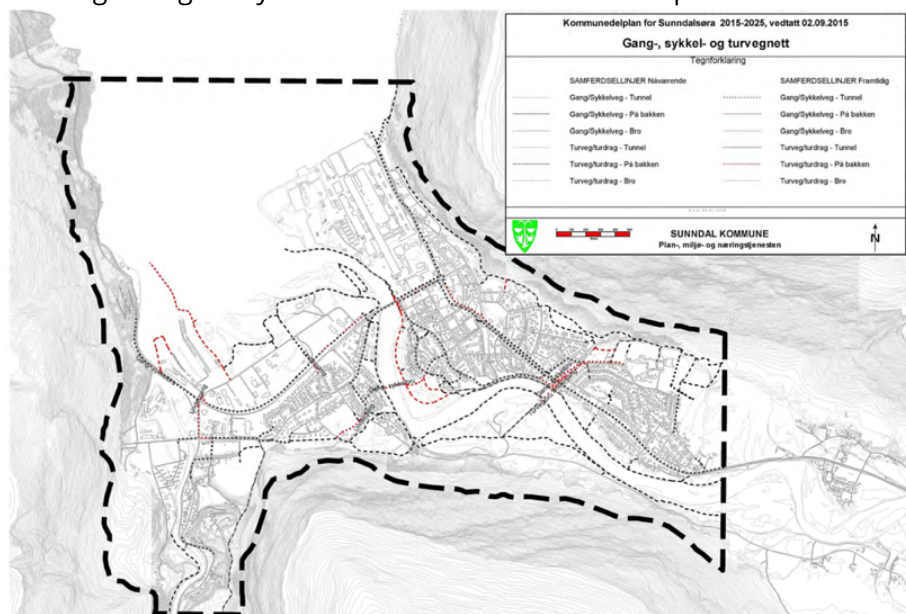
## 6 Sykkelparkering

Et tettsted som legger til rette for syklende og gående, gir gode forutsetninger for aktivitet, handel og sosiale treffpunkter i sentrum. Et sentrum for de myke trafikantene er derfor et viktig mål for en levende tettsted. I samfunnsdelen til Sunndal kommune er en av målsetningene at kommunen skal ha god infrastruktur med bedre og tryggere veier, effektiv og miljøvennlig energibruk og satse på utbygging av gang- sykkelvegnett i kretsene. Denne rapporten tar i utgangspunktet for seg parkering, men fordi et ryddig trafikkmønster for syklist er henger sammen med parkeringsforholdene for bil, samt at god infrastruktur for gående og syklende er avgjørende for å få ned parkeringsbehovet i sentrum, så vil vi nevne litt om det også her.

Flate områder rundt sentrum gjør at Sunndalsøra ligger godt til rette for sykling i og rundt sentrum. I tillegg har Sunndalsøra flere funksjoner som handel, kultur, busstasjon og ikke minst en rekke arbeidsplasser som ligger samlet i sentrum, noe som gjør at det meste er i gangavstand innenfor sentrumskjernen. Gang- og sykkelavstander på Sunndalsøra er ganske korte og godt tilrettelagte. Det ligger med andre ord svært godt til rette for at Sunndalsøra skal kunne være en svært god sykkelkommune.

### 6.1 Parkeringsnorm

Den eneste bestemmelsen for oppstillingsplasser for sykler i kommuneplanen er bestemmelsen 0.5.7 a «Oppstillingsplasser for sykler og motorsykler kreves etter antatt behov». Forøvrig er dagens sykkelveier markert i kommunedelplanen for Sunndalsøra.



Figur 8 - Oversiktskart viser gang-, sykkel og turvegnett på Sunndalsøra.

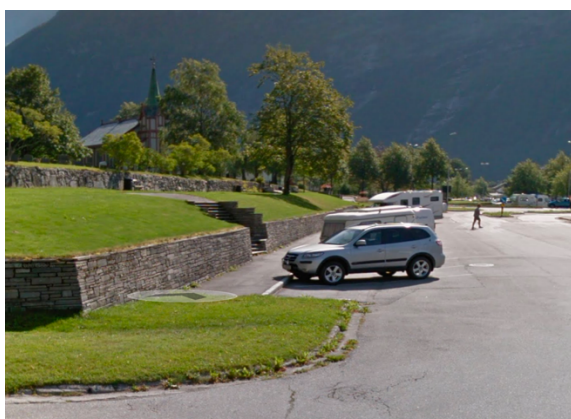
### 6.2 Vurderinger knyttet til dagens situasjon for gående og syklende

Generelt er det et relativt stort nett av gang- og sykkelveier i sentrum. Likevel er det en rekke utfordringer i forbindelse med infrastrukturen. Deler av gang- og sykkelveistrukturen til og fra sentrum framstår som ustrukturert, med utflytende areal og mangelfull markering av sykkelveier.



Figur 9 - Bil parkert på sykkelvei på Sunndalvegen i sentrum, utflytende areal og mangelfull markering av sykkelvei.

Utydelig markering av sykkelfelt gjør også at biler står parkert på sykkelfeltet, og dermed tvinger sykklistene ut i kjørebanelen, eller opp på fortauet. Dette gir uoversiktlige og potensielt trafikkfarlige situasjoner for både syklende, kjørende og gående. Det er derfor viktig at sykkelveiene ikke bare er godt markert, men også at de avsluttes på en tydelig og brukervennlig måte, som gir forutsigbar oppførsel i trafikken.



Figur 10 og 11 - Fotgjengerfelt som munner ut i gressplen i Hovsvegen i sentrum, og sykkelfelt på rv70 i sentrum med en plutselig innsnevring som ikke er skiltet.

Det er generelt svært lite og dårlig sykkelparkering i sentrum. Både ved offentlige institusjoner og næringsaktører er det lite oppstillingsplasser og dårlig med avsatt areal. Dermed ender syklene opp med å bli parkert mer eller mindre langs fasadene, og risikerer å redusere fremkommerlighet på fortauene. Tilbakemeldinger viser også at mange etterlyser bedre sykkelparkering, nærmere inngangene og flere sykkelparkeringsplasser under tak. Sykkelparkeringen på Coopen trekkes frem som god, ettersom den er under tak. Men denne ligger ikke sentralt nok i sentrum til å dekke noe særlig annet enn selve coopen, og kanskje butikkssenteret.

### 6.3 Anbefalinger knyttet til syklende og gående

Kommunen må være tydelig på at tilrettelegging for syklende og gående er viktig. Her er det både viktig med langsiktige strategier, som skjerping av parkeringsnormen for sykkel omtalt i kapittel 4.5, samt tiltak for å bedre dagens situasjon. Vi anbefaler følgende tiltak:

### Samarbeidsforum for sentrumsparkering

Sykkelparkering er, på lik linje med bilparkering, et felles anliggende for hele sentrum. Særlig ettersom det mangler sykkelparkering i store deler av sentrum. Vi vil derfor anbefale at kommunen benytter det tidligere nevnte Samarbeidsforumet for parkering, til å komme frem til gode, felles løsninger for sentrum.

### Benytte eksisterende kunnskapsgrunnlag

Videre vil vi anbefale å lene seg på det kommunen allerede har av strategier og kunnskapsgrunnlag. I forbindelse med arbeidet med rapporten Grønne Energikommuner ble det laget en omfattende kartlegging og anbefaling for hvordan Sunndalsøra bør legge til rette for gående og syklende. Vi vil anbefale å bruke denne som underlag for en utarbeidelse av en sykkelstrategi for sentrum.

### Etablere flere sykkelparkeringsplasser, gjerne under tak

Det er viktig å legge til rette for flere offentlige sykkelparkeringer rundt om i sentrum. Dette vil kunne gi økt sykkelbruk i hverdagen, som igjen kan bidra positivt til behovet for parkeringsplasser for bil. Det er viktig å sette av nok areal, plassere parkeringen nært viktige innganger og noen av parkeringsplassene kan gjerne være under tak. Dette er særlig viktig for en plass som Sunndalsøra, som til tider er utsatt for mye vind og nedbør. Økt bruk av elsykkel tilsier også at det kan være relevant å tilrettelegge enkelte sykkelparkeringsplasser med ladepunkter.

### Rydde opp i sykkelveinettet (og parkeringsplassene)

En tydeligere markering og bedre skilting av gang og sykkelveier er viktig for å unngå farlige trafikksituasjoner. Her henger også bedre markering av parkeringsplasser for bil sammen med markering av sykkelveiene, for å unngå parkering på sykkelveiene.

Et alternativ er å markere sykkelfelt med rød asfalt. Sykkelfelter med rødt dekke oppleves som tydeligere og tryggere. Forskning foretatt i Oslo på oppdrag fra Vegdirektoratet viser at rødt dekke har stor betydning for hvor trygt det oppleves å sykle i sykkelfelt. En så tydelig markering av sykkelfelt vil også føre til at det ikke står parkert biler på sykkelfeltet, slik situasjonen er i dag.

### Legge til rette for at flest mulig sykler og går i sentrum!

Ved å skape en tydelig og sammenhengende gang- og sykkelveistruktur mellom knutepunkter i sentrum kan dette føre til at flere går og sykler, som igjen vil kunne føre til et mer levende sentrum. Det er særlig viktig å jobbe for at folk velger å gå fra et stoppested i sentrum til et annet, fremfor å ta bilen. Mer mennesker og aktivitet gir økt kundegrunnlag, handel og besøksfrekvens. I tillegg vil det å flytte persontrafikken fra bil til sykkel frigi plass som ellers vil vært tatt opp av bilparkering. Her er det viktig med både holdningsskapende arbeid og sterk politisk vilje.

Det er også mulig å stimulere til økt bruk av sykkel på vinteren ved å bruke spillvarme fra Hydro for å gjøre sykkelveier og fortau frostfrie. Dersom man gjør oppgraderinger av sykkelnettet kan dette være relevant, men det viktigste for kommunen når det gjelder sykkelnettet er å rydde opp i merking og kontinuerlige og lett leselige systemer.

## 7 Oppsummering

Sunnalsøra er både et tettsted og sentrumsområde for de som bor i nærheten, og et kommune- og handelssenter for en større region. Derfor er det ekstra viktig å finne balansen mellom fotgjengervennlig og grønt sentrum, og tilstrekkelig med areal til parkering. For å få flest mulig til å bruke, handle og oppholde seg i sentrum må det både legges til rette for og styrke et trivelig og aktivt sentrum folk trives i, og en oversiktlig og god parkeringsdekning.

Registreringer viser at parkeringsdekningen i sentrum i dag er god. Dette støttes også opp av tellinger og tilbakemeldinger. Samtidig er det tydelig at parkeringen i sentrum kan optimaliseres; mye av parkeringen er lite tilgjengelig, dårlig merket og dårlig utnyttet, i tillegg til at parkering og tilhørende kjøreareal tar opp svært store arealer i sentrum. Det er derfor viktig å legge til rette for *bedre* parkering, ikke *mer*.

Samlet sett har vi følgende anbefalinger til tiltak for Sunnalsøra:

- Etablere nye parkeringsnormer som er mer i tråd med kommunens egne og overordnede ambisjoner og føringer for parkering og bilbruk. Parkeringsnormene bør være en blanding av minimums- og maksimumsnormer, og det bør etableres normer for både bil- og sykkelparkering. Det bør også etableres bestemmelser som begrenser utstrekningen av parkering på bakkeplan i sentrumsområdet.
- Frikjøpsordningen for parkeringsplasser kan beholdes, men kommunen bør legge en strategi for hvordan dette faktisk skal løses i fellesløsninger. I tillegg bør satsene gjennomgå i forbindelse med den strategien som velges.
- Etablere samarbeidsforum for sentrumparkering for å ivareta og styrke eksisterende sambruksløsninger, og sammen finne rettferdige og tydelige løsninger for bruk, drift og regulering. Det er viktig at kommunen og det private næringslivet har tillit og forutsigbarhet i hverandre og en felles ordning.
- Utarbeide en parkerings- og skiltplan for sentrum, og iverksette denne. Parkerings- og skiltplanen kan gjerne bygge på en strategi som er utarbeidet av samarbeidsforumet.
- Redusere areal til bakkeparkering i sentrum ved å legge til rette for mer effektiv parkering, og dermed gi plass til andre funksjoner som er attraktive og trekker folk, som gateservering, parker, plasser og lekeområder. Det er viktig å tydeliggjøre positive effekter av endringene ved å synliggjøre hvordan parkeringsareal frigjøres direkte til attraktive soner.
- Bedre skilting og merking av parkeringsplasser, for å gjøre parkeringsplassene mer tilgjengelige for alle.
- Rydde opp i gateparkeringen både ved å tydeliggjøre overgangen mellom kjørebane og parkering, redusere omfanget på gateparkering i noen områder og legge til rette for mer gateparkering i andre.
- Beholde gratis parkering i sentrum for å gjøre sentrum mest mulig tilgjengelig for hele regionen og som stoppested for forbikjørende.
- Innføre tidsbegrensning på parkering i sentrum med parkeringsskive, og samtidig legge til rette for langtidsparkering nært på sentrum. Dette vil frigjøre verdifulle parkeringsplasser til besøkende av handel-, service og aktivitetstilbud. I fortsettelsen av dette bør det etableres en parkeringsvakt/-vert som kan sørge for at reguleringene blir overholdt.
- Etablere el-bilparkering i sentrum, samt jobbe for at det etableres mer parkering i parkeringskjellere og evt i et parkerings- /mobilitetshus.
- Teste ut midlertidige løsninger for å se effekter og snu vaner langsomt. Testløsninger er reversible og enkle å iverksette, og kan gi smidige overganger og positivt engasjement rundt sentrumsutviklingen.

- Satse på sykkel og gange for å redusere behovet for bil og bilparkering.
- Etablere flere sykkelparkeringsplasser i sentrum, gjerne under tak. Det er viktig at parkeringsplassene er godt tilgjengelig og nært innganger og sentrale plasser.
- Bygge ut sykkelnettet og rydde opp i merking for bilparkering, for å sikre sammenhengende løsninger og mer trafiksikker ferdsel for alle.
- Legge til rette for at det er trivelig og lett å gå og bevege seg uten bil i sentrum. Dette reduserer trafikk og behovet for parkeringsareal, samtidig som det gir økt aktivitet og kundegrunnlag.

Sunndalsøra har et godt utgangspunkt for et velfungerende sentrum. Og med en blanding av nye normer, bedre regulering og merking, testordning og positive tiltak vil man kunne få et enda mer levende og aktivt sentrumsområde.



## Vedlegg 1

Oversikt over registrerte parkeringsplasser i tabell.



Figur 1 - Parkeringsplasser i sentrum. Nummereringen refererer til en oversikt i tabell nedenfor.

| Nummer<br>(på kart) | Antall Plasser | Type                   | Eierskap                                                                 | Kommentar /<br>plassering |
|---------------------|----------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1                   | 24             | 2 HC, resten<br>vanlig | Privat<br><br>Plassene eies<br>Hydro AS, men<br>regnes som<br>offentlige | Bak<br>gammelbanken       |
| 2                   | 6              | Vanlig                 | Privat                                                                   | Ved<br>gammelbanken       |
| 3                   | 20             | Vanlig                 | Offentlig<br><br>Sunndal<br>kommune                                      | Ved Kammerset             |
| 4                   | 10             | Vanlig                 | Privat                                                                   | Ved trafikkskolen         |

|    |    |                                              |                                                 |                                      |
|----|----|----------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 5  | 20 | 1 HC, resten vanlig                          | Privat                                          | Baksiden av Bunnpris                 |
| 6  | 58 | 3 HC, resten vanlig                          | Privat                                          | Ved Bunnpris                         |
| 7  | 33 | Vanlig,                                      | Privat                                          | Ved Bensinstasjonen                  |
| 8  | 70 | 2 HC, Vanlig,                                | Offentlig<br>Fylkeskommunen                     | Ved Kiwi/torget                      |
| 9  | 16 | 2 HC, resten vanlig                          | Offentlig,<br>Sunndal kommune                   | Ved rådhuset                         |
| 10 | 9  | Vanlige plasser, umerkede på parkeringsplass | Privat                                          | Ved Bjørbekkbygget                   |
| 11 | 52 | Vanlige plasser, oppmerkede, 2 HC-plasser    | Offentlig                                       | Ved Legesenteret og mot kommunehuset |
| 12 | 28 | Vanlige plasser, oppmerkede, 1 HC-plass      | Offentlig, men tilknyttet Sunndal Energi        | Ved Sunndal Energi                   |
| 13 | 17 | 1 HC, Vanlig                                 | Offentlig<br>Sunndal kommune                    | Bak Sunndal Energi                   |
| 14 | 9  | Gateparkering, vanlig                        | Offentlig<br>Sunndal kommune                    | Langs Auragata                       |
| 15 | 30 | Vanlig parkering, 1 HC-plass                 | Privat, men tilknyttet halvoffentlig virksomhet | Ved næringshuset                     |
| 16 | 10 | Vanlig parkering, 1 HC-plass                 | Offentlig                                       | Ved tannlegekontoret                 |
| 17 | 61 | Vanlig (1 HC?)                               | Privat                                          | Bak Kiwi                             |

|    |     |                                                 |                                                                          |                                                                     |
|----|-----|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 18 | 28  | Vanlig                                          | Offentlig<br>Sunndal<br>kommune                                          | Gateparkering<br>Nedgardsgata                                       |
| 19 | 52  | 2 HC, sjekke om<br>noen plasser er<br>reservert | Offentlig<br>Sunndal<br>kommune                                          | Gateparkering<br>Åkersgata v/Tico<br>og utenfor<br>ungdomssenteret. |
| 20 | 43  | Vanlig                                          | Offentlig<br>Sunndal<br>kommune                                          | Gateparkering<br>Auragata -Olav<br>Oksviks gt                       |
| 21 | 55  | Plasser i<br>parkeringskjeller                  | Privat                                                                   | Under Tico                                                          |
| 22 | 16  | Vanlig                                          | Offentlig,<br>Sunndal<br>kommune                                         | Østistugata ved<br>Sunndal<br>Sparebank                             |
| 23 | 26  | Vanlig                                          | Privat                                                                   | Gateparkering<br>Åkersgata<br>v/butikksenteret                      |
| 24 | 36  | 2 HC, resten<br>vanlig                          | Privat                                                                   | Butikksenteret                                                      |
| 25 | 106 | Vanlig                                          | Privat                                                                   | Butikksenteret                                                      |
| 26 | 17  | Vanlig                                          | Privat                                                                   | Kundeparkering<br>Øra Farge og Miljø                                |
| 27 | 46  | Plasser i<br>parkeringskjeller,                 | Privat                                                                   | Under Coop Extra                                                    |
| 28 | 26  | 2 HC                                            | Privat                                                                   | Coop Extra                                                          |
| 29 | 27  | Vanlig,<br>gateparkering                        | Offentlig,<br>Sunndal<br>kommune                                         | Hovsvegen                                                           |
| 30 | 50  | Vanlige,<br>oppmerkede<br>parkeringsplasser     | Privat<br><br>Plassene eies<br>Hydro AS, men<br>regnes som<br>offentlige | Foran Hydro,<br>østre del                                           |

|    |     |                                                        |        |                         |
|----|-----|--------------------------------------------------------|--------|-------------------------|
| 31 | 76  | Vanlige, oppmerkede parkeringsplasser                  | Privat | Foran Hydro, midtre del |
| 32 | 150 | Vanlige parkeringsplasser, ca 100 av dem er oppmerkede | Privat | Foran Hydro, vestre del |