

Til: Kristian Jensen, Odda kommune.
Frå: Ivar Kalkvik, Norconsult
Dato/Rev: 2015-06-29
Kopi: Eirin Sandstå, Norconsult

Parkeringsdekning Odda smelteverk

Innleiing

Dette notatet er grunnlag for å vurdere kva parkeringsmengder som er naudsynte for realisering av framlegget til reguleringsplan. Ein har sett på potensialet for ulike parkeringsløyningar som ein kan velje gjennom for å få tilfredstillande parkeringsdekning i planområdet.

I dag kan ein ikkje rekne med at dei næringsdrivande i gågata og nordre del av planområdet har tilstrekkeleg parkeringsdekning verken for bueiningar, tilsette eller for kundar. Ein må rekne med at mykje av kundeparkeringa i det eksisterande Odda sentrum skjer på Almerket, ved Odda barneskule, ved Coop/bokkotunet/ungdomshuset, ved teknisk etat og etter at smelteverket har blitt opna for parkering har denne blitt mykje nytta. Ein må dermed rekne med at eksisterande næringsverksemd i stor grad baserer seg på felles parkeringar både til kundeparkering og til tilsette.

Nye næringsverksemdar vil kunne få krav om å etablere parkeringsdekning, noko som kan vere forskjellsbehandling for dei som allereie er der, men som er ein innarbeidd prosedyre. Ved byggesaker på eksisterande verksemdar har ein også høve til å stille krav til at desse også oppgraderer sin del av parkeringsløyningane i sentrum.

Det er fleire prisnipp ein kan velje når ein skal stille krav til parkering i framtida. Det kan stillast krav om etablering av parkering under grunnen for alle nye byggesaker, men dette vil vere uheldig for små eigedomar og kan gi uheldige løyningar med omsyn til trafikktryggleik, med mange avkjørsler til mange parkeringsområde i sentrum. Alternativet for store, private næringsprosjekt kan likevel vere å finne parkeringsdekning innanfor dei areala dei sjølv disponerer. Alternativet for mindre einingar kan like gjerne som parkeringsdekning på eiga tomt vere oppkjøp eller etablering av parkeringsplassar i eit felles, samla parkeringsområde. Ved slike ordningar kan det fort vere naudsynt for kommunen å organisere og/eller realisere parkeringsplassane for deretter å få refundert frå dei næringsdrivande som har trong for parkeringsplassar for å skaffe parkeringsdekning.

Ved realisering av byggeprosjekt BFK3 på Almerket vil bruksmønsteret for parkering i Odda måtte endre seg, sidan den offentlege parkeringsplassen då vert redusert. Likevel kan den nye parkeringa på smelteverket, og eventuell etablering av andre parkeringsplassar i området, allereie ha ført til så store endringar i parkeringsmønsteret at trongen til parkering på Almerket på det tidspunkt vil vere lågare.

Store samanhengande parkeringsareal kan ha ei grøn og oppbrotten utforming, men vil uansett utforming representere store område som er dominert av store flater som berre til tider er i bruk. Dei største parkeringsplassane i framlegg til plan ligg inntil bygg som er relativt høge. Dette vil motverke at dei er for dominerande i bymiljøet. Det kan også vere viktig å ha parkeringsplassar av ein viss storleik for å hindre at det vert parkering «over alt», noko som ofte resulterer eit rotete trafikkbilde og som er sett på som mindre trafiksikkert.

Det har i fleire byggesaker og ved planlegging av tiltak vore drøfta om ein skal etablere parkeringshus eller parkering under bakken. Det er viktig at planen tek stilling til om parkering under bakken skal vere ei premiss for utviklinga i denne planen, eller om det skal vere ei alternativ utbygging for utbyggerane av byggeområda.

I samband med prosjektet Prestgarden er parkeringsdekninga løyst gjennom parkering i første etasje (på terreng). Dette kan vere ei egna løysing for område som skal nyttast til bustad som utløyser krav om ein god del parkeringsplassar, samstundes som 1 etasje ikkje er like egna eller verdifullt brukt som bustadareal. For areal der det er viktig å skape levande næringsareal på gateplan er ikkje dette ei god løysing. Då kan parkeringskjellar eller felles parkeringsplass vere alternativet.

Det kan vere nyttig å sjå på reine tal for etablering av verksemd i dei nye byggeområda i planen som eit grunnlag for parkeringsdekning. Likevel er det også store areal i eksisterande byggeområde som ikkje er intensivt nytta. Det er også potensiale for eit større behov for parkeringsdekning også for desse områda ved ei utvikling av desse. Dette er det vanskelegare å talfeste.

Grunnlag

Som grunnlag for dimensjonering nyttar me Statens Vegvesene si handbok 100 «Veg- og gateutforming». I tabell E.19 er det synt at ein med parkeringsfeltbreidde på 2,5 meter og 90°-parkering får ein parkeringsplass per 20 m². I parkeringshus kan arealtrongen vere noko høgare, medan ein på terreng kan få fleire parkeringsplassar gjennom meir effektiv bruk av areala.

Krav til parkeringsdekning for ulike typar verksemd vert fastsett av kommunen. Odda kommune sine retningsliner for krav til parkering er frå 1987. Desse krev 1,5 pp per 2 bueiningar for «hybelbygg», noko ein må tolke som 0,75 pp per bueining ved konsentrert utbygging.

Forretningsareal skal ha 1 pp per 50m² golvflate, medan industri/lagerbygg skal ha 1 pp per 100m² golvflate. Det er i tillegg lista opp ein del tiltak der det individuelt skal fastsetjast parkeringsdekning.

Desse normane samsvarar med tal frå andre område i Norge:

Tabell 3 Parkeringsnorm for næring i sentrumsområdet

	BIL		BIL
	Forretning (plasser pr 1000 m ² BRA)	Kontor (plasser per 1000 m ² BRA)	Bolig (minimum ant plasser pr boenhet)
Oslo	2 (maks)	2 (maks)	0,5
Bergen	2 (maks)	2 (maks)	0,6
Stavanger	9 (maks)	9(maks)	0,5 (min)-1,0 (maks)
Sandnes	10 (maks)	10 (maks)	1,0 (maks)
Kristiansand	10 (maks)	10 (maks)	1,0
Tromsø	10 (maks)	10 (maks)	1,0
Trondheim	20 (maks)	7,5 (maks)	1,0 (min)-1,2 (maks)
Bærum	20 (maks)	14 (maks)	0,5-1,45
Drammen	0 (min)	0 (min)	0,5-1,0
Skien	10 (min)	5 (min)	0,5-1,0 pr 100 m ² BRA
Fredrikstad	15 (min)	10 (min)	0,7 pr 100 m ² BRA
Sarpsborg	12-20 (min)	7 (min)	1,0-1,2 pr 100 m ² BRA
Porsgrunn	Ingen norm for næring	Ingen norm for næring	0,5 (min)-2,0 (maks)

Figur 1: Ulike normer for krav til parkering i ulike byar i Norge (frå: Parkeringsnormer i framtidens byer, Urbanet Analyse, 2013).

Basert på dette nyttar me byggbart areal på dei einskilde områda og nyttar Odda kommune sine normer for å stipulere maksimal trong for parkeringsplassar i dei einskilde områda.

Prinsipp for parkeringsdekning og parkering i planen

I samband med mulighetsstudien som vart utarbeidd etter vernevedtaket for Odda smelteverk har det vore eit fokus på å finne gode parkeringsløysingar som ikkje gjev for store areal til parkeringsplassar. Dette er ein lite intensiv arealbruk, og når trongen for parkering variere mykje mellom lågsesong-høgsesong og kvardag-

store arrangement vert store areal ståande «nakne» i lange periodar. Dette syner at det uansett er viktig at parkeringsplassar får ei oppdelt utforming gjerne med grønne innslag for å mjuke opp dei harde flate areala.

Under planlegginga i området har ein ikkje gått for langsgåande parkeringsplassar i gatene i området. Dette er ei utforming som kan mjuke opp vegane, kan skape miljøtilpassa gater og som medfører lågare fart og meir aktpågevendande køyring fordi det er fleire element å ta stilling til i trafikken. Likevel har det store utfordringar knytt til etablering og vedlikehald, det skapar relativt lite parkeringsplassar per areal samstundes som det i planområdet er lagt inn store område med parkar/grøntareal og gatetun inn mot trafikkareala som gjev rom for den miljøtilpassa, urbane utforminga ein ynskjer i området.

I dag er det store areal til parkering i Odda sentrum på Almerket og inne på Odda smelteverk. Almerket vil fungere i lang tid, inntil det kjem initiativ for å realisere byggeprosjekt her (BFK3), på det sentrale smelteverksområdet aust for brannstasjonen er det eit stort område som er tilrettelagt for parkering, og nord for Lindehuset vil det vere rimeleg å tilrettelegge for midlertidig parkering på kort sikt, sjølv om dette ikkje samsvarar med planen.

Det er viktig å ta med seg at det er fornuftig med ei oppdeling av parkeringsområda, slik at ein har gode parkeringsmoglegheiter både nord, sentralt og i sør av området. Dette gjev korte avstandar for bruken av heile planområdet og gjev likeverdig bruksverdi av dei ulike næringsareala som er her.

Det planen må fokusere på er å finne gode løysingar som tilfredsstillar, ikkje berre det enkelte byggeområdet eller trong for offentleg parkering, men også dei byggeområda som ikkje kan etablere full parkeringsdekning i sitt umiddelbare næringsområde. I tillegg skal ein ta omsyn til at det skal vere tilstrekkeleg med parkeringsplassar for høgsesong og store, festlege anledningar slik at rammebetingelsane er på plass for at dette planområdet skal bli Odda kommune sitt vekstpotensiale og kunne gi Odda ein ny giv.

Parkeringsplassane i framlegget til plan gjev ei samla parkeringsdekning på bakkenivå på om lag 350 parkeringsplassar. For PP 5 er berre dei oppmerka parkeringsplassane som er der i dag teke med.

Her er det potensiale for å etablere fleire parkeringsplassar, men det synest fornuftig å ikkje basere seg på full utnytting i dette området som kan vere eit kjerneområde for ei eventuell reiselivssatsing knytt til smelteverket.

Parkeringsplassar fordeler seg som vist i tabellen til høgre.

Parkeringsplass	Tal oppstillingsplassar
PP 1	85
PP 2	45
PP 3	75
PP 4	30
PP 5	20 (eksisterande parkeringsplassar)
PP 6/7	90

Det vil også vere rom for nokre få parkeringsplassar i dei forskjellige gatetuna. Desse bør først og fremst vere til bruk for HC-parkering, driftskjøretøy ol. Parkeringsplassane må integrerast i eit positivt uterom som først og fremst bør leggest til rette for mjuke trafikkantar sine premisser. Samla er dette potensialet stipulert til 30 parkeringsplassar i tabellen til høgre.

Gatetun	Tal oppstillingsplassar
GT 1	0
GT 2	0
GT 3	10
GT 4	0
GT 5	5
GT 6	5
GT 7	10

Parkeringsplassar under bakken kan ein gjere under byggeområda og på dei areala som er sett av til parkering. Då oppnår ein å nytte mindre synlege areal til parkering og dei vert mindre dominerande. Ulempen er at kostanden er vesentleg større enn ved etablering av parkeringsplassar på terrenget.

Ein har tre område som har potensiale for større parkeringsplassar delvis under bygg og parkeringsplassar, og eit mindre område, i denne samanheng, til parkering under bygg BFK11. Desse areala er store og kan gjennomførast som store enkeltprosjekt eller i mindre omfang på kvar stad. Her ser ein på dei maksimale potensiala i områdene.

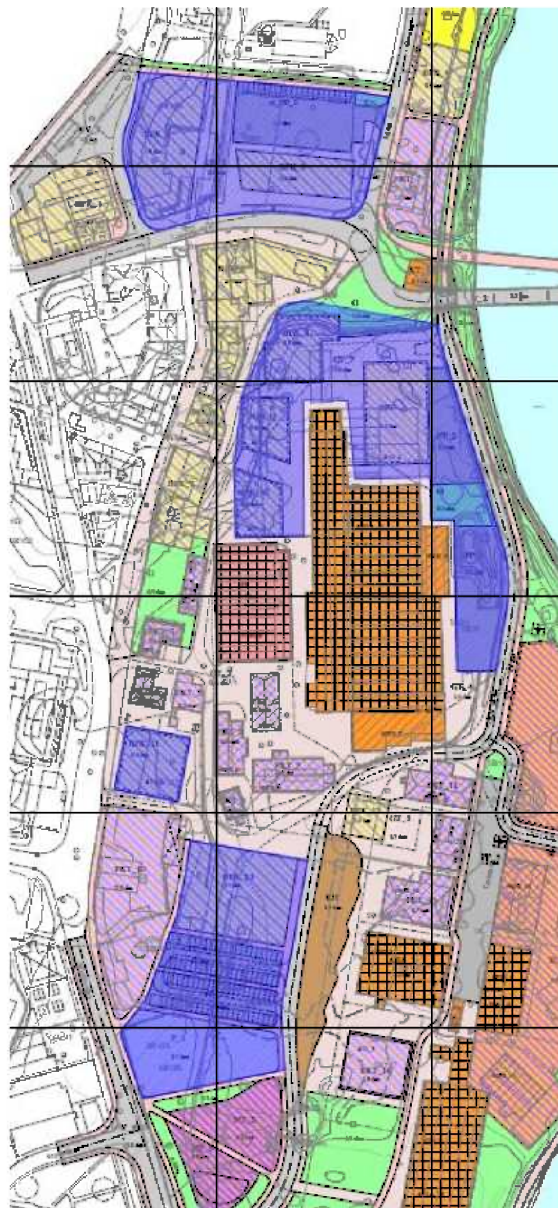
Parkering under BFK 11 vil kunne dekke opptil 35 pp. Tilkomsten til denne parkeringa kan både komme frå Rv13 på same avkjørsle som brannstasjonen, eller over Gatetunet nord for BFK 13. Ein slik parkeringsgarasje kan også utvidast under FKT10, noko som nær doblar potensialet (65 pp).

Under dei to butikkområda i sør kan ein også sjå på ein samla parkeringsgarasje som også går under PP 6/7. Dette området er til saman 6800 m², noko som kan gi eit potensiale på 250 pp på eit plan under bakken på mykje av dette arealet.

Nord for Cyanamiden er det eit store potensielt område for parkering i grunnen. Tilkomsten til dette området vert best frå vegsystemet frå det nye krysset til Rv13 i denne planen, men det er også ein potensiell tilkomst til ei slik parkering frå V2 i nord, aust for BFK 5/8. Det totale arealet kan opne for 350 pp under eksisterande terreng.

Rundt Almerket er det også potensiale for å etablere parkering under byggeområde og gatetun. Her er bruttoarealet rundt 7 daa, noko som gjev eit potensiale for å etablere 250 pp under grunnen.

Samla sett ser ein at dei tilgjengelege areala for etablering av parkering i grunnen er opptil 900 pp.



Figur 2. Blå skravur syner potensielle område for parkering under bakkeplan

Konklusjon

Planen legg opp til ei tredobling av talet på parkeringsplassar i planområdet. Dette skuldast at planen opnar for vesentleg med nye byggeområde for bustad, næring og offentleg bruk. I dag er det om lag 350 parkeringsplassar i planområdet medan løysingane i planen legg opp til over 600 parkeringsplassar i tillegg. Av dei 350 eksisterande parkeringsplassane er det også ein god del som forsvinn, særskild gjeld dette offentlege parkeringsplassar. Det betyr at det talet parkeringsplassar ein må realisere i planen er fleire enn differansen mot eksisterande parkeringsplassar.

Tabell 1: Parkeringsbehov for byggeområda/næringsområda i planen. Tabellen syner også kor mange parkeringsplassar ein får md å realisere parkeringsplassar på byggeområda og differansen mellom desse.

	Behov for Parkering for næringsareala	Parkering på terreng på næringsareal	Balanse med berre parkering på terr i byggeområda
Importkaien	40	40	0
Prestgarden/gatekjøkken	46	46	0
BFK1	90	10	-80
Almerkeparken og Almerket	85	0	-85
Gågata	60	5	-55
Cyanamideområdet	200	10	-190
Brannstasjonen	50	20	-30
Nye daglegvarebutikkar	80	0	-80
IL1/Austre del av IL2	50	50	0
Smelteverkstorget	50	20	-30
Turistinformasjon	30	30	0
Museumssenter	100	10	-90
Totalt i utkast til plan	881	241	-640

Summert opp er parkeringskapasiteten på bakkeplan i planen ca 240 parkeringsplassar (pp) på private område. Held ein dei offentlege parkeringsplassane utanfor ser dermed at byggeområda har eit underskot på over 600 pp med parkering berre på bakkeplan. Dette syner at ein, for å unngå for store areal til parkering, må sjå på parkering under bakkenivået. Me må også inkludere dei større parkeringsplassane i planen, som vil ha karakter av offentleg parkering, for å få ei samla oversikt over parkeringsdekninga i planen.

Ut over dei regulerte offentlege parkeringsplassane er museumsområdet, turistinformasjonsområdet og parkering på gatetun rekna med i private parkeringsplassar sidan desse er retta mot ein særskild bruk. Mange av desse vil også finansierast av det offentlege og kan framstå som offentlege parkeringsplassar.

Tabell 2: Oversikt over parkeringsplassar i planframlegget med parkering under bakken i nye byggeområde som er egna for dette.

	Behov for Parkering for næringsareala	Parkering på terreng på næringsareal	Parkering under terreng	Offentleg parkering	Total parkering
Importkaien	40	40	40	0	40
Prestgarden/gatekjøkken	46	46	46	0	46
BFK1	90	10	10	0	10
Almerkeparken og Almerket	85	110	0	85	195
Gågata	60	5	5	0	5
Cyanamideområdet	200	140	10	120	270
Brannstasjonen	50	40	20	0	55
Nye daglegvarebutikkar	80	160	0	90	250
IL1/Austre del av IL2	50	50	50	30	80
Smelteverkstorget	50	20	20	0	20
Turistinformasjon	30	30	30	0	30
Museumssenter	100	0	10	0	10
Sum	881	651	241	325	1011

Samla ser ein at det er trong for 880 pp, medan private parkeringsplassar i planen gjev 650 pp til saman. Det er også viktig å ta med seg at dei offentlege parkeringsplassane i realiteten også skal dekke generell allmenn trafikk til sentrum og andre delar av sentrum og offentleg verksemd i sentrumsområdet.

Parkeringsdekninga kan løysast gjennom at ein må etablere fleire parkeringsplassar på terrenget, men ein ynskjer generelt så lite parkeringsareal som mogleg. Parkering under terreng på private areal har eit potensiale på rundt 450 pp. Det er klart at mange eksisterande byggeområde heller ikkje har tilstrekkeleg parkeringsdekning innanfor planområdet. Særskild gjeld dette gågata, Cyanamideområdet, «Smelteverkstorget» og BFK1.

Utan dei 325 offentlege parkeringsplassane vil ein ha rundt 200 parkeringsplassar for lite i området. Det betyr at 200 av dei offentlege parkeringsplassane må brukast til vidaresal for å tilfredstille underdekning av parkering.

I tillegg ligg det også til grunn for tala at dei større parkeringsanlegga under bakkeplan for dei nye handelshusa, ved Almerket, nord for Cyanamiden og ved Brannstasjonen må etablere fleire parkeringsplassar enn dei sjølv har trong for og evt selge desse til andre næringsdrivande som ikkje har tilstrekkeleg parkeringsdekning.

Om ein vurderer det som tilfredstillande at det er rundt 130 offentlege pp, ut over dei krava som gjeld for byggeområda i planen, er planen eit tilfredstillande verkty som viser rett nivå på parkeringsdekninga.

Ynskjer ein å sjå på løysingar som fører til at ein kan redusere parkeringsareala i planen noko, er det også grep ein kan gjere der. Utfører ein også parkering under terrenget på offentlege areal som gatetun og offentleg parkering vil ein kunne oppnå same parkeringsdekning gjennom å bruke mindre overflateareal til parkeringsflater. Både området nord for Cyanamiden, mellom handelshusa, på Almerket og ved brannstasjonen egna til slike løysingar.

For å vurdere om parkeringsbehov og parkeringsplassar ligg rett plassert i høve til kvarandre ser me også på kva delar av området som har over og underdekning av parkeringsplassar.

Importkaien og Prestgarden har parkeringsdekning på eige areal.

Ser ein vidare på tala for BFK1 syner desse eit stort underskot på parkeringsplassar der. Også gågata vil naturleg sokne til parkering på Almerket, og har underskot på parkering. Det må også gjentas at kyrkja sitt parkeringsbehov ikkje er medteke i planen, noko som kan tyde på at trongen for parkeringsplassar er noko større enn skissert i tabellen. Krev ein utbygging av parkeringsplassar under grunnen i området, på det nivå som tabellen tilseier, vil parkeringane på Almerket kunne dekke delar av underskotet på parkering på BFK1 og i Gågata. Då vil ikkje det offentlege sine generelle interesser, eller trongen for bruken av kyrkja vere medrekna. For kortast mogleg avstand til parkering for områda rundt Almerket kan ein vurdere å etablere større parkeringsareal under bakkenivå her. For delar av Gågata kan også Cyanamideområdet vere eit bra alternativ til parkering.

Ynskjer ein ikkje meir parkeringsareal på Almerket vil det kunne oppstå eit visst press på parkeringsplassane i dette området. Brukarane av området må i så tilfelle måtte finne si parkeringsløyising lenger sør i planområdet.

Cyanamideområdet har også eit vesentleg overskot på parkering i den skisserte løysinga. Det er også mogleg parkeringstrongen her er noko overdimensjonert, og at ein ikkje vil oppnå så stor trang for parkering som tabellane tilseier. Dette skuldast at det er vanskeleg å sjå føre seg at alle desse bygga får ein intensiv bruk. På den andre sida er det tankar og idear om bruk av bygga og området som må kunne takle store arrangement i området, noko som gjere at ein bør legge opp til ei overdimensjonering av parkeringsdekninga.

For BFK11 ved Brannstasjonen er det grunnlag for tilstrekkeleg parkeringsdekning under byggeområdet.

For «Smelteverkstorget» og Museumssenteret er det eit underskot av parkeringsplassar. Dette parkeringspotensialet finns mellom dei nye handelsbygga ved Brannstasjonen. Byggeområda har kapasitet til å sikre nok parkering på eiga tomt under bygga. I tillegg vil PP6/7 vere den store offentlege parkeringsplassen som kan sikre god parkeringsdekning i dette sørlege området av planen. Her er det kort avstand til offentlege tenester både i og utanfor planen, til arrangement ved Museumssenteret, parkområdet eller Cyanamideområdet, i tillegg til at det kan dekke underskotet av parkering ved «Smelteverkstorget».

Samla syner tala at parkeringsløyisingane i framlegg til plan er på rett nivå i høve til trongen i området og at parkeringsdekninga er godt plassert i området, slik at ein får korte avstandar til alle næringsaktørar, noko som er viktig for å oppnå lik konkurranse og liv og aktivitet i heile planområdet.

Haugesund, 2015-06-29

Utarbeidd:

Fagkontroll:

Godkjent:

Ivar Kalkvik (*Sign*)

Eirin Sandstå (*Sign*)

Eirin Sandstå (*Sign*)

Dette dokumentet er utarbeida av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhoyrer Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som framgår i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

VEDLEGG 1:**Parkeringsdekning i dag og parkeringspotensiale i ulike område**

Her går ein gjennom områda for å tolke grad av parkeringsdekning og kvar parkeringa er løyst for dei ulike verksemdene.

Importkaien (ABAI/NT1)

Her er det ikkje noko omfattande verksemd i dag etter nedlegginga av smelteverket. Odda kommune eig arealet og det er noko utleige/bruk av kaien samt småbåthavn for mindre båtar. Ved etablering av næringsverksemd og småbåthamn/gjestehamn vil ein kunne etablere konvensjonell parkering på terreng i området som gjev tilstrekkeleg parkeringsdekning. Avstanden til andre område av planen gjer at det ikkje er naturleg å sjå dette området i samanheng med andre.

Eksisterande byggareal: 1500 m²

Krav til parkeringsplassar i dag: 10

Golvareal fullt utnytta: 1500 m²

Krav til full parkeringsdekning: 40

Parkering på egen tomt: 40

Prestgarden/gatekjøkken (B1/BFK4/FKT1)

Området er i dag nytta til fulle i nord (B1/BFK4) medan FKT1 kan ha potensiale for meir intensiv bruk av areala i framtida. I dag er det parkeringsdekning i dette området, og ein kan rekne med at det er potensiale for parkeringsdekning innanfor området også i framtida.

Eksisterande byggareal: 1080

Krav til parkeringsplassar i dag: 46

Golvareal fullt utnytta: 1200 m² (100% BYA)

Krav til full parkeringsdekning: 70

Parkering på egen tomt: 70

BFK1

Dette kvartalet er eit godt eksempel på eksisterande næringsverksemd som ikkje har tilfredstillande parkeringsdekning i dag. Verksemdene her er basert på at det er tilgjengeleg parkering for både tilsette og besøkande på Almerket. Om dette har skjedd gjennom oppkjøp av parkeringsplassar i dag eller ikkje er ukjent. Utan at det skulle foregå ei større utvikling, med parkering under terrenget, i større delar av kvartalet er det heller ikkje potensiale for parkeringsdekning i området. Det er nokre få parkeringsplassar nord for bygga i dag.

Ei naturleg plassering av tilstrekkeleg parkeringsdekning bør vere ved etablering av parkeringsløyningar i Almerkeområdet (BFK2/BFK3).

Eksisterande byggareal: 1150 m²

Krav til parkeringsplassar i dag: 10

Golvareal, fullt utnytta: 4500 m² (100% BYA, 3 etg)

Krav til full parkeringsdekning: 90

Parkering på egen tomt: 10

Almerkeparken og Almerket (BFK2/BFK3/PP1)

Her ligg den store Almerkeparkeringa i dag, som er grunnlaget for mykje av parkeringa knytt til gågata og sentrum elles. Dette er også ei viktig parkeringa for Odda kyrkje. Ein må også rekne med at ein vesentleg del av stopp i samband med reiselivstrafikk vil skje her i dag. Ved etablering av byggeområda i planen vil Almerkeparkeringa bli meir enn halvert. Det har vore stilt krav om at BFK2 og BFK3 skal skaffe parkeringsdekning gjennom parkering under terreng i tidlegare plan. Dette kan også etablerast under GT1, slik at ein må rekne med at det etter etablering av planen vil vere grunnlag for tilstrekkeleg parkeringsdekning i dette området. Det er viktig å notere at parkering til kyrkja og generell offentleg parkering ikkje er teke med i tala under.

Eksisterande byggareal: 0

Krav til parkeringsplassar i dag: 0

Golvareal fullt utnytta: 5.400 m² (1 etg forretning/kontor 1 etg bustad).

Krav til full parkeringsdekning: 85

Parkering på egen tomt: 340 (85 på terreng/255 under bakken).

Gågata (BFK5-7)

Denne delen av gågata har nokre få parkeringsplassar gjennom tilkomsten på autsida av bygga. Varelevering skjer delvis på denne vegen og delvis via gågata som er opna for biltrafikk til varelevering. Ein må rekne med at hovuddelen av både kunde- og tilsetteparkering skjer på Almerket eller på den nye parkeringsflaten på smelteverket. Her er det heller ikkje potensiale for parkeringsdekning i framtida. Både bygg og eigedomsstruktur er oppbroten og eksisterande bygg er ein del av Odda sin bygningsstruktur. Ei fullstendig renovering av heile kvartal her er difor vanskeleg å sjå føre seg. Parkeringsdekning til området må difor skaffast på ein samla parkeringsplass.

Alternativ for tilstrekkeleg parkeringsdekning kan vere om ein oppnår overkapasitet i Almerkeområdet (BFK2/BFK3), men når dette også bør tilfredstille parkeringsdekning for BFK1 så er dette kanskje mindre realistisk. Meir realistisk kan det vere å etablere ein større felles parkeringsplass under FBK8-10/GT7/HN. Dette er eit godt alternativ for området. Siste alternativ er kapasitet på dei regulerte parkeringsplassane; PP 2, 3 og/eller 6/7.

Eksisterande byggareal: 5.160 m² (grunnflate x 2)

Krav til parkeringsplassar i dag: 52 (alt areal forretning/lager)

Golvareal fullt utnytta: 6.000 m²

Krav til full parkeringsdekning: 60

Parkering på egen tomt: 5

Cyanamideområdet (BFK8-10/HN/ABA6/FL/FKT2-9)

Området rundt Cyanamiden kan igjen delast inn i fleire underinndelingar, men området ligg på same platå i terrenget og ein kan nytte fleire retningar som innfallsport for transport og parkering i framtida. Av dei eksisterande bygga har fleire funne sin bruk. Generelt har bygga verksemder i dag som har ei til dels lite intensiv drift med omsyn til produksjon av trong for parkeringsplassar. Smelt kafe er kanskje den verksemda som har eit størst produksjon av kundebesøk på det jevne. Fleire av dei andre bygga har ein bruk som gjer at dei er basert på publikumsintensive arrangement, men som er aktive ei lita del av tida. I denne kategorien finn me Lindehuset, Litteraturhuset og Labben (Vitensenteret).

Nord i området er det i dag ikkje etablert verksemder, men framlegget til plan opnar for dette. Det betyr at området i dag er eit godt alternativ for å etablere ein midlertidig parkeringsplass som vil vere godt plassert både for gågata og portområdet.

Det er nokre få eksisterande parkeringsplassar i området for verksemdene, men dette dekker ikkje kundebesøk eller tilsetteparkering. Området må difor samla finne si parkeringsløyning utanføre det eksisterande byggeområdet. Området må ha ei parkeringsdekning som dekkjer store arrangement. Den framtidige, permanente parkeringsløyninga for området kan ligge under terrenget nord i området og/eller på PP 2/3.

Eksisterande byggareal: 13.000 m²

Krav til parkeringsplassar i dag: 130

Golvareal fullt utnytta: 20.000 m²

Krav til full parkeringsdekning: 200

Parkering på egen tomt: 130 på terreng. 350 under terrenget i tillegg.

Brannstasjonen (FKT10/BFK11)

Område BFK11 soknar til Cyanamideområdet og løyninga her kan vere å få dekkja parkeringsdekninga enten i ei løyning nord på Cyanamideområdet eller på PP6/7. Også FKT10 kan finne tilfredsstillande parkeringsdekning gjennom å bruke parkeringsplassane PP6/7.

Grunnen til at BFK11 er trekt ut av Cyanamideområdet når det gjeld parkeringsdekning er at dette har ein storleik og ei plassering som gjer at det også er mogleg å etablere parkering under bakken lokalt. Dette kan gjerast i samanheng med Brannstasjonen (FKT10), eller sjølvstendig for BFK11.

FKT10 kan ha ein god del parkering på eiga tomt, på terreng, men det kan også skje endringar i bruken av bygget som krev meir parkering. Utvidar ein samstundes bygget vil dette presse fram løyningar på andre måtar.

Eksisterande byggareal: 1.000 m²

Krav til parkeringsplassar i dag: 20

Golvareal fullt utnytta: 3.000 m² (100% BYA)

Krav til full parkeringsdekning: 50

Parkering på egen tomt: 40

Nye daglegvarebutikkar (F1/BFK13)

FKT10 kan også sjåast i samanheng med dette området. Her er det planar om å etablere to nye butikkar. Delar av området er i dag parkering og deler nok Almerkeparkeringa sin status som den viktigaste parkeringsplassen i Odda sentrum. Planen legg opp til at det meste av parkeringsdekninga til butikkane skal løyast under grunne på sine eigne tomter. I tillegg er det opna for ein stor parkeringsplass mellom desse to butikkane. Denne vil vere ein viktig offentleg parkeringsplass og det er naturleg at denne forutan handleområdet dekkjer parkeringstrongen for FKT 10, dei sørlege delane av Cyanamiden og områda aust for den regulerte busstasjonen (KH) og almen parkering knytt til reiseliv og fritidsaktivitetar i og rundt Odda sentrum. Realisering av denne parkeringsplassen vil ha eit kortsiktig perspektiv samanlikna med større parkeringsløyningar under terrenget eller nyetablerte større parkeringsplassar. Vert ikkje daglegvarebutikkane realisert som tenkt i planen på kort sikt; vil eksisterande, midlertidig parkering på BFK13 fungere som i dag.

Eksisterande byggareal: 0

Krav til parkeringsplassar i dag: 0

Golvareal fullt utnytta: 6.000 m²

Krav til full parkeringsdekning: 60

Parkering på egen tomt: 200 (300 med overflateparkering PP 6/7).

IL1/Austre del av IL2

Dette er delvis eksisterande næringsområde på elvesida av smelteverket. Området vert litt på baksida av smelteverket sine kjerneverdiar knytt til arkitektur og intensiv bruk, noko som gjer at området har tilgjengelege areal for parkeringsdekning til eiga verksemd.

Eksisterande byggareal: 2.600 m²

Krav til parkeringsplassar i dag: 25

Golvareal fullt utnytta: 5.000 m² (50 % BYA)

Krav til full parkeringsdekning: 50

Parkering på egen tomt: 50

«Smelteverkstorget» (FKT11/12/13/vestre del av IL2/ABA4/BFK12)

I dette området er bygga vendt mot eit felles «torg», som i planen er synt som parkering. Her er det i dag asfaltert flate mellom bygga og det er merka opp 20 parkeringsplassar. Som rein parkeringsplass vil denne kunne ha kapasitet for fleire parkeringsplassar, men ein bør vurdere om det ikkje er betre å kategorisere dette arealet til gatetun, og behalde det talet på parkeringsplassar som er der i dag. I dag er det noko aktivitet i ABA4 (smio), H570_14 (SINDARK) og H570_13 (kontor/lager/verkstad). Dei andre bygga er ikkje konkret i bruk i dag. H570_13 og _14 vil i dag ha tilstrekkeleg parkeringsdekning på eiga tomt for den verksemda som er der. Slik reguleringsplanen syner gatetun inn til fasadane for bygga vil ikkje FKT 11-13 ha potensiale for tilstrekkeleg parkeringsdekning på eiga tomt. Smia og Sindark vil heller ikkje ha parkeringsdekning ved intensivering av verksemda i høve til i dag.

Det er potensiale for å etablere ein parkeringsplass på offentleg areal nordvest på IL1, men dette vil medføre at ein må redusere næringsområdet IL1. Med så mykje bygg med ein verneklauseul på er det lite realistisk å sjå på løysingar i grunnen i dette området. Basert på løysingar i planen må området difor finne parkeringsdekning i andre område. Alternativa vil vere PP2/3 og eventuell parkering under grunnen her, eller PP6/7. Desse vil vere i akseptabel avstand til området.

Eksisterande byggareal: 3.500 m²

Krav til parkeringsplassar i dag: 35

Golvareal fullt utnytta: 4.300 m²

Krav til full parkeringsdekning: 50

Parkering på egen tomt: 20

Turistinformasjon (NT2/3)

Her ser ein føre seg å etablere turistinformasjon som ligg sentralt plassert i høve til gjennomgangstrafikken i dag og den framtidige busstasjonen. Dette «turistmottaket» må ha ein god del parkeringsplassar for å fungere bra. Området vil kunne ha parkeringsdekning på eige område.

Eksisterande byggareal: 0

Krav til parkeringsplassar i dag: 0

Golvareal fullt utnytta: 300 m²

Krav til full parkeringsdekning: 30

Parkering på egen tomt: 30

Museumssenter (FKT14/ABA3/ABA5)

FKT 14 er etablert for å gjøre det mogleg å etablere eit museumssenter knytt til Odda smelteverk/industribygging/vasskrafthistorie ol. Dette er plassert saman med Ovn3 (ABA3) og Skalltaket (ABA5) som er to av dei karakteristiske bygga som er igjen av smelteverket. Sjølv om eit museumssenter kan ha eit visst potensiale for parkeringsproduksjon i sesongen vil ein del av besøksgruppene skje med buss. For turisttransporten vil ein kunne legge inn parkeringsdekning på NT2/3 og i tillegg PP6/7 for å dekke normal drift. Skalltaket vil i tillegg til verneverdien ha potensiale som forsamlingsplass ved store arrangement i Odda. Her kan ein ha store arrangement i friluft som likevel er under tak. Ved slike høve må ein tolerere at ein del besøkande må gå relativt langt, at det vert litt kø, men det må likevel vere ei tilstrekkeleg parkeringsdekning for at ikkje dette vert ein hemsko for å arrangere større arrangement.

Eksisterande byggareal: 7.000 m²

Krav til parkeringsplassar i dag: 10

Golvareal fullt utnytta: 10.000 m²

Krav til full parkeringsdekning: 100

Parkering på egen tomt: 0