

► Trafikk og mobilitet – Parkveien 4, 6 og 8

Sammendrag

Arendal kommune stiller krav om mobilitetsplan ved regulering av bolig-, nærings- og forretningsområder. Notatet vurderer trafikk og mobilitet ved reguleringsendring for Parkveien 4, 6 og 8 i tråd med kommunens krav.

Turproduksjon er beregnet med arealbaserte faktorer for verksted (Parkveien 4) og hotell (Parkveien 6), mens Parkveien 8 (GAME Streethouse) er beregnet brukerbasert, basert på besøk og oppholdstid, og omregnet til kjøretøyturer med utgangspunkt i reisemiddelfordeling og bilbelegg. Aktivitetshuset er et lavterskel tilbud for barn og unge med sentrumsnær lokalisering, og det legges til grunn at en stor andel av reisene skjer til fots, med sykkel eller kollektivtransport.

Deler av planområdet har i dagens situasjon vært benyttet til ansattparkering for legevakt/KØH. Denne bruken videreføres i stor grad innenfor planforslaget. Det innebærer at en vesentlig del av biltrafikken til og fra området ikke er en konsekvens av ny arealbruk, men en videreføring av eksisterende trafikkgrunnlag.

Planforslaget for Parkveien 8 gir en endret bruk av området, men med lavere bilandel per besøkende sammenlignet med tradisjonell parkeringsbruk. Samlet vurderes derfor planforslaget å ikke medføre økt biltrafikk sammenlignet med dagens situasjon. Beregningene viser en moderat reduksjon i kjøretøyturer, og planforslaget vurderes å kunne gjennomføres uten negative konsekvenser for trafikkavvikling.

Det anbefales å sikre gode løsninger for gående og syklende, samt tilrettelegging for av- og påstigning (kiss & ride) og tilstrekkelig sykkelparkering.

J02	27.04.2026	Til bruk	MeHAU	DaBert	EILun
J001	30.01.2026	Til kunde	MeHAU	DaBert	EILun
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

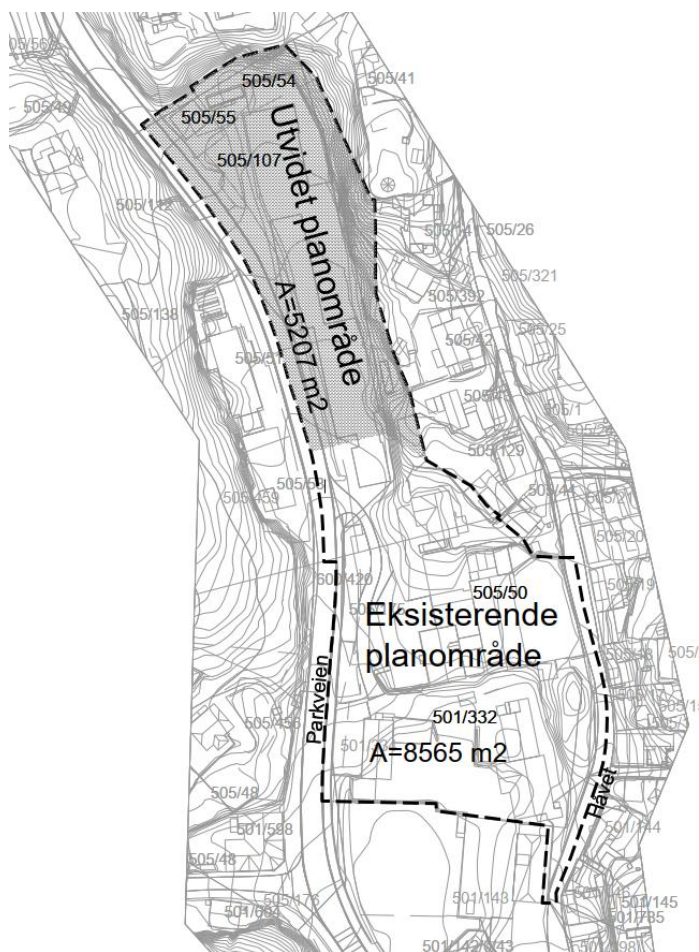
1 Bakgrunn

Norconsult er engasjert av Fengslet 1862 AS, Robust Eiendom AS og Game Norge AS i forbindelse med reguleringsendring for et område i Blødekjær i Arendal. Planarbeidet omfatter etablering av nytt bygg/tilbygg/påbygg, endring av interne kjørearealer og adkomst, samt justering av parkeringsløsninger.

Arendal kommune stiller krav om utarbeidelse av mobilitetsutredning for å sikre at planendringen ikke forverrer trafikk- og mobilitetssituasjonen sammenliknet med dagens situasjon. Dette notatet vurderer derfor både:

- konsekvenser for biltrafikk (kjøretøyturer/ÅDT)
- konsekvenser for gående, syklende og kollektivtilgjengelighet
- trafiksikkerhet og trafikkavvikling

Planområdet er i gjeldende reguleringsplan avsatt til offentlig tjenesteyting. Som følge av endret bruk av det tidligere fengselet og brannstasjon, er det behov for å endre formål til sentrumsformål slik at reguleringen samsvarer med dagens og planlagt bruk.



Figur 1-1 Utklipp viser plassering av planområdet. Planområdet ble varslet utvidet etter varsel om oppstart, utvidelse markert i grått.

Relevante planer og føringer.

Kommuneplanens arealdel 2023–2033 for Arendal (vedtatt 01.06.2022) er under revisjon, frem til vedtak er denne planen gjeldende. Kommunen stiller krav om mobilitetsplan ved regulering av boligområder, næringsområder og forretningsareal.

Etter kommuneplanens bestemmelser om parkeringskrav for bil (pbl. § 11-9 nr. 5) skal standard biloppstillingsplass dimensjoneres til 2,5 x 5,0 m og HC-oppstillingsplass til 4,5 x 6,0 m. Parkeringsanlegg bør ikke etableres på gateplan/i 1. etasje mot oppholdsarealer som torg, møteplasser og bygater. Utenfor sentrumssone A og B gjelder følgende krav ved regulering: For bygninger med BRA over 1 000 m² skal maksimalt 50 % av parkeringsplassene anlegges på bakkeplan.

Det stilles ikke krav til antall sykkelparkeringsplasser for næringsareal.

Andre relevante plansaker i området:

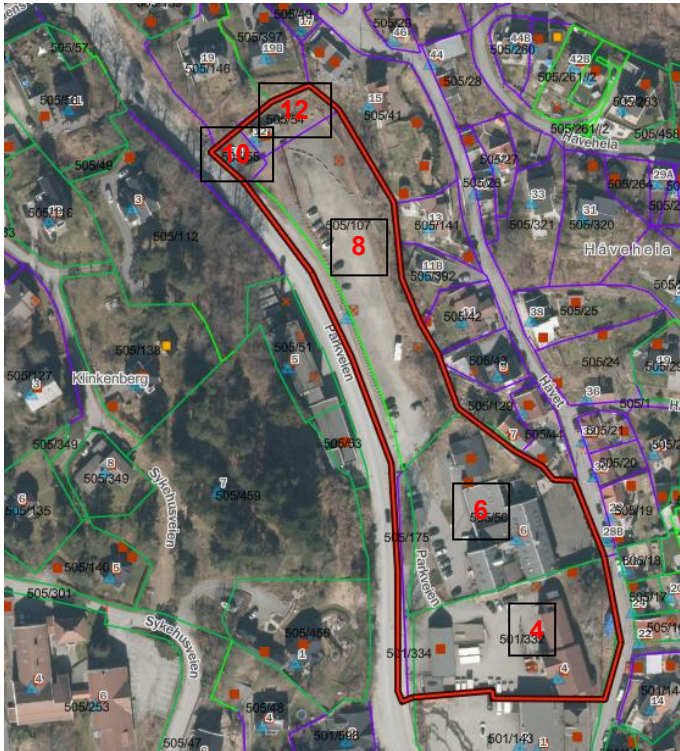
- Reguleringsplan for fylkesveien, Parkveien – Blødekjær, vedtatt 24.01.2019.
 - Regulerer Parkveien med fortau, rabatt og sykkelvei.

2 Eksisterende situasjon

2.1 Området og dagens arealbruk

Planområdet ligger ca. 780 meter fra Arendal sentrum og omfatter fem eiendommer. To av eiendommene er bebygd og har tidligere vært fengsel med tilhørende bygninger. Parkveien 8 med tilhørende eiendommer (Parkveien 10 og 12) har tidligere huset brannstasjon og to mindre boliger. Bebyggelsen her er revet, og Parkveien 8 har de senere årene vært benyttet som parkeringsareal.

Parkveien 6 driftes i dag som fengselshotell og arrangementslokale. Sørlig eiendom (Parkveien 4) brukes som snekkerverksted av Sørensen & Moen Bygg AS. Planområdet ligger ca. 7 minutters gange fra sentrum og har bussholdeplass i kort avstand ved fylkesveien i vest.



Figur 2-1 Oversiktskart over tomtene.

2.2 Eksisterende veinett og adkomst

Planområdet er avgrenset av fylkesvei i vest og kommunal veg i øst. Adkomstveg inn til planområdet er privat.



Figur 2-2 Omkringliggende vegkategorier rundt planområdet. Planområde markert med sort, stiplet linje.

2.2.1 Adkomst i vest

Adkomst til Parkveien 4, 6 & 8 er via avkjørsel i Parkveien (Fv. 420). Parkveien er en fylkesveg og en sentral transportåre til Arendal sentrum. Figur 2-1 viser dagens avkjørsel til venstre i bildet. Årsdøgntrafikken (ÅDT¹) på veien er ifølge Nasjonal Vegdatabank (NVDB) 5800 kjt/d, med en andel lange kjøretøy på 9%. Trafikkdata er oppgitt å være fra 2024, og det anses å være godt beskrivende for dagens situasjon.



Figur 2-1: Eksisterende adkomst til planområdet i vest, via Parkveien. (Kilde: Google maps)

Ved planområdet er Parkveien 7 meter bred, med ca. 2 meter bredt fortau fra sørlig retning frem til avkjørsel til hotellet. Veien er fylkeskommunal, og har fartsgrense 40 km/t forbi avkjørselen. Ved møbeltapetsererverkstedet endres fartsgrense fra 40 km/t til 30 km/t i sørgående retning.

2.2.2 Adkomst i øst

Hovedadkomst til snekkerverksted (Parkveien 4) er via samme avkjørsel fra Parkveien som til Parkveien 6 & 8. Det er imidlertid også lagt til rette for adkomst på østsiden av Parkveien 4, fra Håvet, som vist i Figur 2-2, mens utkjørsel vil være via regulert avkjørsel i Parkveien. Håvet er en kommunal veg, og fungerer som adkomstveg til boligområde. NVDB har ikke tilgjengelige data for trafikkmengder på denne vegen.

¹ Årsdøgntrafikk (ÅDT) defineres som summen av trafikk som passerer et punkt i løpet av et år, dividert på antall dager i året.

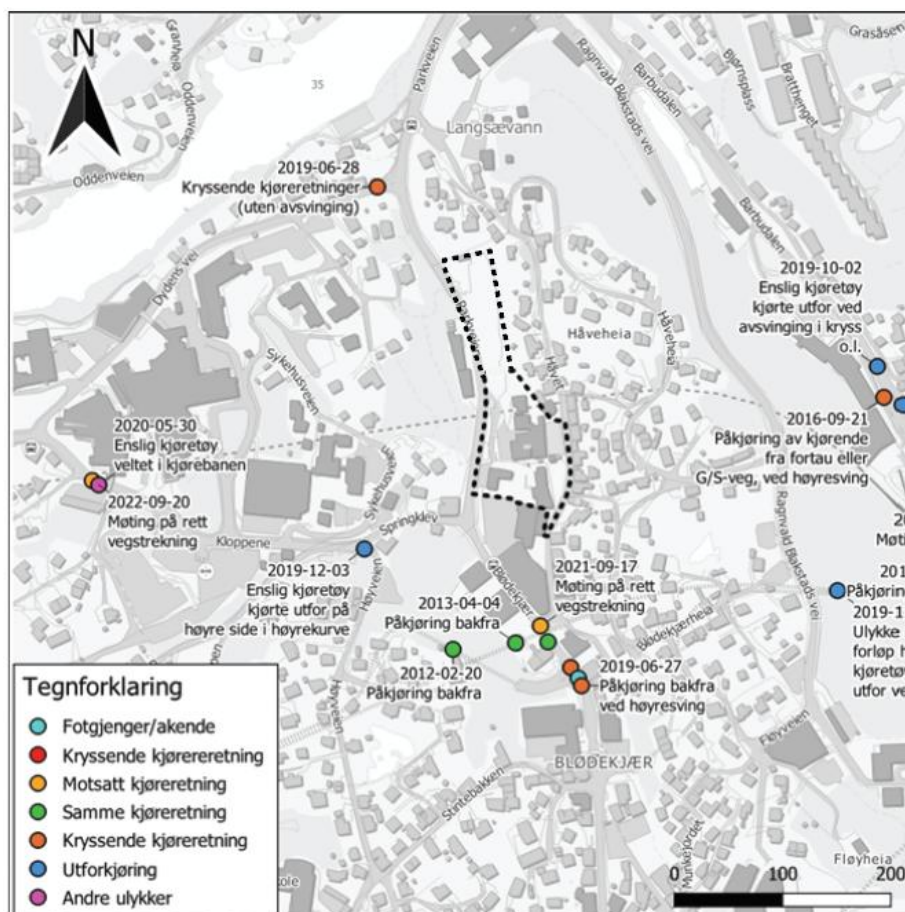


Figur 2-2: Eksisterende adkomst til planområdet i øst, via Håvet. (Kilde: Google maps)

Ved planområdet har Håvet noe varierende vegbredde. På det smaleste, sør for planområdet måler vegen 4,4 meter i bredden. Målt ved den grønne porten i Figur 2-2, måler vegen 6,5 meter i bredden. Det er gateparkering i Håvet, og vegen kan oppleves smal når det står flere biler parkert langs muren til høyre i Figur 2-2.

2.3 Trafikksikkerhet

En oversikt over politiregistrerte trafikkulykker i området de siste 10 årene er vist i Figur 2-3. Det er fem politiregistrerte ulykker i Parkveien og null politiregistrerte ulykker i Håvet. Den mest utsatte strekningen er Parkveien mellom kryss ved Fv. 410 og Håvet.



Figur 2-3: Oversikt over trafikkulykker de siste 10 årene.

2.4 Kollektivtilbud

Nærmeste kollektivholdeplass er Blødekjær, som ligger om lag 80 meter sørøst for planområdet. Det er holdeplass i begge kjøreretninger, og det går busser med hyppige avganger.

Holdeplassen betjenes av 12 ulike bussruter, som både går sørover mot Arendal sentrum (3 minutter reisetid), og nordover (for eksempel til Harebakken senter med 5 minutter reisetid). Kollektivtilbudet i området vurderes som godt.

2.5 Forhold for gående og syklende

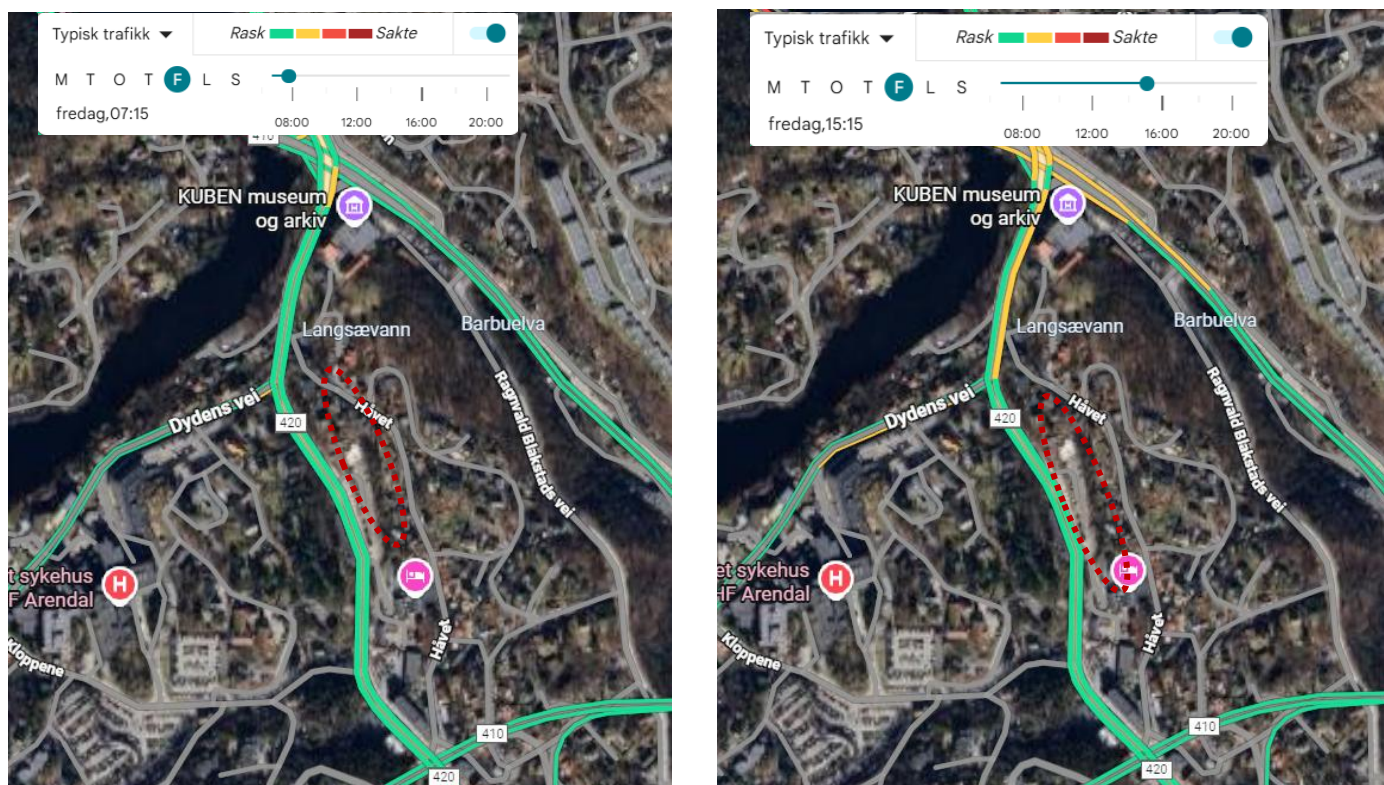
Det er per i dag etablert fortau langs fylkesveien (Parkveien) med 7 min. gangavstand til Arendal sentrum og bussholdeplass. Det er ikke etablert fortau langs Håvet, og mange trafikanter og biltrafikk benytter her samme areal, hvor det også er etablert langsgående gateparkering. Dette kan gi uoversiktlige situasjoner, men lav fartsgrense virker risikoreduserende.

Innenfor en radius på 500 meter er det 1 politiregistrert fotgjengerulykke de siste 10 årene. Denne skjedde i Parkveien sør for planområdet, ved kryss til fv. 410.

2.6 Trafikkavvikling

For å få en indikasjon på trafikkavviklingen på veinettet i dag, er Google Maps benyttet. Tjenesten har en funksjon som kontinuerlig registrerer trafikkavviklingen i form av endringer i kjørehastighet. Dette gir et bilde på fremkommelighet og forventet trafikkavvikling. Google samler inn data fra Google Maps-appen fra alle brukere som har samtykket til å dele sine posisjonsdata. Med tilstrekkelig data på en strekning, kan Google gi et godt kvalifisert estimat på hvor tett trafikken er, som også kan sammenlignes med tidligere innsamlet data fra for eksempel et annet år. Fremkommeligheten illustreres ved bruk av en fargeskala fra grønt (ingen/liten forsinkelse) til mørkerødt (stor forsinkelse), og kan vises for trafikk på nåværende tidspunkt eller for «typisk» trafikk i et valgt tidsrom.

Trafikkavviklingen er vurdert i både morgen- og ettermiddagsrush for ukedager. Typisk trafikkavvikling for en fredag klokken 08:00 og 16:00 er vist i Figur 2-4.



Figur 2-4: Typisk trafikkavvikling i området fredag klokken 08:00 og 16:00 (Bakgrunnskart og kilde: Google Maps, 2025)

3 Fremtidig situasjon

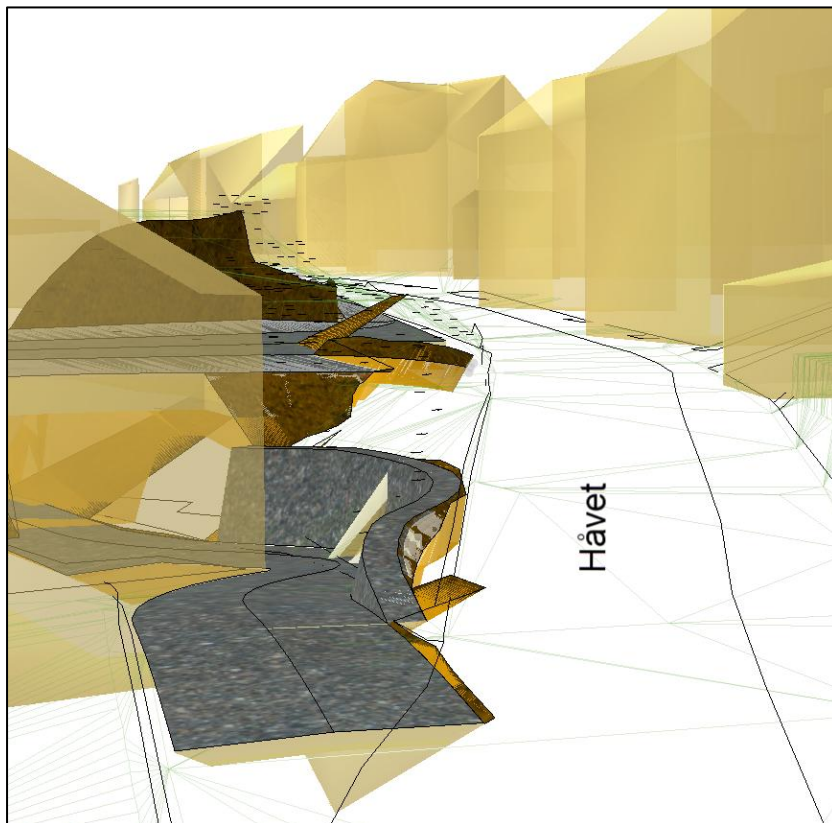
3.1 Planforslag

Planforslaget innebærer:

- Parkveien 6: videre drift/utvidelse av fengselshotell med økning fra 2 129 m² til ca. 2801 m² BRA. (eks. BRA ny hall)
- Parkveien 4: utvidelse av verkstedsareal fra ca 1 650 m² til ca. 1 880 m² BRA.
- Parkveien 8: etablering av nytt aktivitetsbygg (GAME Streethouse) ca. 1 000 m² BRA.

Planen må ivareta krav knyttet til fylkesvei og ny/justert avkjørsel til de tre eiendommene. For å fordele trafikk og bedre intern logistikk legges det til rette for at deler av parkering/adkomst til Parkveien 4 kan skje fra Håvet. Løsningen med ny avkjørsel fra Håvet forutsetter støttemur langs kommunal veg og utforming iht. sporingsanalyse (personbil). Avkjørsel fra Håvet planlegges som enveiskjøring inn på planområdet. Parkveien 4 er ansvarlig for støttemuren og for at den dimensjoneres for normal belastning fra Håvet. Løsningen med parkeringsplass på Håvet vurderes samtidig å gi en forbedring av trafikksituasjonen i området. Håvet har i dag varierende og til dels begrenset vegbredde, og møtende trafikk kan enkelte steder ha behov for å rygge forbi parkerte biler, figur 3-2.

Etablering av parkeringsareal langs vegen vil gi økt bredde og bedre mulighet for passering av møtende kjøretøy, og dermed bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet.



Figur 3-1: Utsnitt fra modell som viser mur ved Håvet.



Figur 3-2 Parkeringsløsning fra Håvet til SF1, med direkte inngang til bygningens 2.etg. (III: SAXE)

Det anlegges ny avkjørsel fra Parkveien inn til planområdet, som ivaretar kravene i håndboka N100, med dimensjonerende kjøretøy liten lastebil (LL) på 8 meter. Tiltakshavere opplyser om at det er dimensjonene på kjøretøy som skal inn i området deres, inkl. renovasjonsbiler.

3.2 Tilgrensende planer

Planområdet grenser til vedtatt detaljplan for Parkveien – Blødekjær (24.01.2019) som legger opp til utvidelse/ny kurvatur og forbedret tilbud for gående og syklende (bl.a. sykkelfelt, midtrabatt og gangfelt). Til varsel om oppstart av planarbeid kom det innspill fra Agder fylkeskommune om at reguleringsplanen for Parkveien 4, 6 og 8 også må regulere annen veggrunn (1,5 m) innenfor eget planområde. Dette påvirker avkjørsel, intern adkomsttrasé og medfører at parkeringsplassene som ligger på vestsiden av adkomstvegen bortfaller.

Det har vært flere møter med Agder fylkeskommune for å sikre en god løsning knyttet til avkjørsel til planområdet, samt tilpasning til tilgrensende plan for Parkveien. Det er lagt vekt på at løsning skal unngå større sprengning i fjell, at den blir for dominerende i et område som skal utvikles til et attraktivt område som tilrettelegger for menneskelig attraktivitet. Samtidig er det ikke ønskelig å ta for mye areal til vei for å muliggjøre videre drift og utvikling av eiendommene.

3.3 Metode og definisjoner

Turproduksjon er vurdert for eksisterende situasjon og planforslag. For å sikre sammenliknbarhet beskrives alle delområder med samme logikk:

- Personturer per døgn: antall reiser (inn & ut) utført av personer, uavhengig av transportmiddel.
- Bilpersonturer per døgn: personturer som skjer med bil (bilfører, bilpassasjer og taxi).
- Kjøretøyturer per døgn (kjt/døgn / ÅDT): motoriserte kjørebevegelser (inn & ut). Omregnes fra bilpersonturer ved bilbelegg.

Omregning:

Kjøretøyturer (privatbil) $\approx$ (bilfører & bilpassasjer) / bilbelegg

Taxi regnes konservativt som 1 pers/tur $\rightarrow$ taxi kjt $\approx$ taxi personturer

For Parkveien 8 er turproduksjon beregnet brukerbasert (besøk/oppholdstid), mens Parkveien 4 og 6 er beregnet arealbasert med etablerte turproduksjonsfaktorer. Uavhengig av grunnlag presenteres resultatene likt (personturer - bilpersonturer - kjt/døgn).

Beregningen tar utgangspunkt i Statens Vegvesens håndbok V713 for Parkveien 4, og Urbanet Analyse rapport (2018) «Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder».

3.4 Turproduksjon og trafikkvekst

Planforslaget medfører ingen endring knyttet til kollektivtilbud. Tilbud for gående og syklende følger vedtatt reguleringsplan for Parkveien, med tilrettelegging for fortau og sykkelvei for at det skal bli tryggere og flere skal velge å benytte seg av disse reisemåtene også til og fra Parkveien 4, 6 & 8.

3.4.1 Turproduksjon Parkveien 8 (GAME)

Dagens situasjon

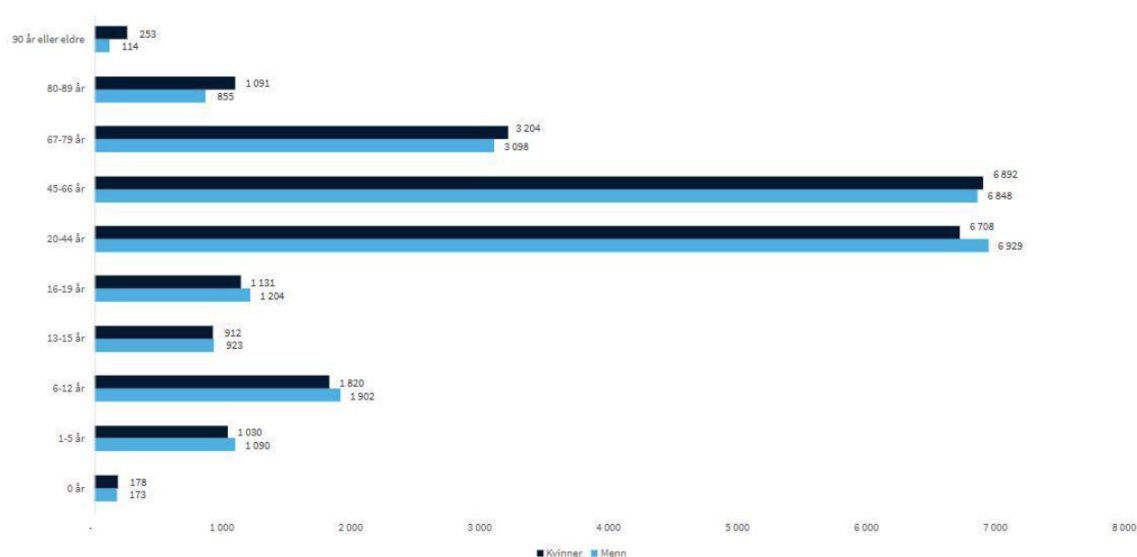
Parkveien 8 benyttes i dag som ansattparkering for legevakten og kommunal øyeblikkelig hjelp (KØH). Det er lagt til grunn parkering for 20 personer med 8 timers skift. Dagens trafikk til/fra dette parkeringsarealet vil da utgjøre:

- 105 personturer pr. døgn med bil (inn & ut)
8-timers turnus = 3 skift, 80–90 % utnyttelse/utskifting
Maks = $20 \times 3 \times 2 = 120$ bilturer/døgn ≈ 96 –108 personturer/døgn (1 person pr biltur)
Sum eksisterende: Forenklet tilsvarer dette ca. 105 kjt/døgn (ansattkjøring).

Planforslaget

For Parkveien 8 er turproduksjon beregnet brukerbasert, ikke arealbasert, fordi trafikken styres av antall besøkende og oppholdstid. Befolkningsgrunnlaget for ungdom i Arendal er begrenset, og det legges derfor inn et moderat bruksnivå, jf. figur 8, tall fra SSB med oversikt over aldersfordeling i kommunen 2023.

Tabell 3-1 Tall fra SSB 2023 viser at andelen for innbyggere mellom 13- 19 år i dag ligger på ca 4000 for Arendal (kilde. SSB)



Forutsetninger (middels):

Med åpningstid 11–23, maks kapasitet 30 samtidige og et middels bruksnivå (gjennomsnitt ca. 8 samtidige i åpningstid, oppholdstid 1,5 time), gir dette om:

Beregning:

- Besøk pr. døgn $\approx (8 / 1,5) \times 12 \approx 64$ besøk/døgn
- Personturer pr. døgn (inn + ut) $\approx 64 \times 2 = 128$ personturer/døgn
- Ansatte: 2 personer (konservativt) $\times 2$ turer = 4 personturer/døgn
- Sum planforslag: 132 personturer/døgn

Dimensjonerende makstime (ved høy samtidighet opp mot 30):

- Ankomster/time $\approx 30/1,5 = 20$ pers/time $\rightarrow$ personturer/time ≈ 40
- Med bilandel 25 % og bilbelegg 1,2 gir dette ca. 8 bilturer/time (to-veis), inkl. ansatte som et mindre tillegg.

Tabell 3-2 Sammenlikning personturer

Type areal	Brukere i døgnet	personturer per døgn
------------	------------------	----------------------

Aktivitetshus ungdom	64	132
Eks virksomhet parkering for legevakten/ KØH	-	105
Total endring		+27

Reisemiddelfordeling - inkl. ansatte

Planområdet er sentrumsnært med godt kollektivtilbud og gangforbindelser. For aktivitetshus for ungdom antas derfor en høy andel gange/kollektiv, moderat bilpassasjerandel (henting/bringing) og lav taxiandel.

Planforslaget (132 personturer/døgn) fordelt på transportmiddel:

Tabell 3-3 Trafikk fordelt på transportmiddel.

Transportmiddel	Andel personturer fordelt på transportmiddel	Antall personturer fordelt på transportmiddel	Endring som følge av planforslag
Gange	44 %	58	+58
Sykkel	5 %	6	+6
Kollektivtransport	24 %	32	+32
Bilfører	8 %	10	-95
Bilpassasjer	17 %	23	+23
Taxi	2 %	3	+3
SUM	100%	132	+27

Tabellen viser at totale personturer øker noe, men at bilførerturer faller kraftig fordi dagens bruk er ren bilparkering for ansatte. Bilpassasjerer vil likevel skape noe økt trafikk ettersom bilpassasjer i all hovedsak omfatter levering og henting av ungdom.

Omregning til biltrafikk (kjt/døgn)

For å vurdere bilbelastning på vegnettet omregnes planforslaget til kjøretøyturer:

- Private bilpersonturer = bilfører & bilpassasjer = 10 + 23 = 33 personturer/døgn
- Bilbelegg (forenklet): 1,2 pers/bil - private kjøretøyturer $\approx 33 / 1,2 \approx 28$ kjt/døgn (henting/bringing)
- Taxi antas 1 pers/tur - ca. 3 kjt/døgn

Endring motorisert til/fra Parkveien 8 ≈ 31 kjt/døgn

Tabell 3-4 Sammenlikning biltrafikk

Sammenlikning biltrafikk:	kjt/døgn
Dagens situasjon	105
Planforslaget	31
Endring planforslaget	-74

Dette innebærer at planlagt bruk som aktivitetshus gir lavere biltrafikk enn dagens situasjon med ansattparkering.

Selv ved en høyere bilandel enn antatt vil biltrafikken til Parkveien 8 normalt ligge vesentlig lavere enn dagens situasjon, fordi dagens bruk er ren ansattparkering (bilbasert), mens aktivitetshuset har stor andel gange/kollektiv og en mer spredt ankomststruktur.

3.4.2 Turproduksjon Parkveien 6:

Urbanet analyse rapport «Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder» tar utgangspunkt i store byer i Norge. Arendal er en liten by, hvor det er naturlig å regne noe mindre pågang til hotellet, og derav er tallene for turproduksjon tilpasset fra 11 personturer totalt per 100m² BRA, til 8 personturer totalt per 100 m² BRA.

Tabell 3-5: Turproduksjon for Parkveien 6.

Type areal	Antall enheter	Antatt personturer per enhet	Personturer/døgn
Hotellvirksomhet	2801	8 (per 100m ²)	224
Eks virksomhet	2129	8 (per 100m ²)	170
Total endring			+54

Tabell med reisemiddelfordeling fra rapporten nevnt over er omgjort til %, samt fordeling i forhold til personturproduksjon vist i tabell over:

Tabell 3-6: Turproduksjon fordelt på transportmiddel.

Transportmiddel	Andel personturer fordelt på transportmiddel	Antall personturer fordelt på transportmiddel	Endring som følge av planforslag
Gange	45 %	101	+24
Sykkel	3 %	7	+2
Kollektivtransport	26 %	58	+14
Bilfører	16 %	36	+9
Bilpassasjer	2 %	4	+1
Taxi	8 %	18	+4
SUM	100%	224	+54

Omregning til biltrafikk (kjt/døgn)

Med bilbelegg 1,2:

- Bilpersonturer (endring) = bilfører + bilpassasjer + taxi = 9 + 1 + 4 = 14 bilpersonturer/døgn
- Private bil-kjt (endring) $\approx$ bilfører + bilpassasjer = 9+1/ 1,2= 10/1,2 $\approx$ 8,3 kjt/døgn
- Taxi-kjt (endring) $\approx$ 4 kjt/døgn

Endring motorisert trafikk Parkveien 6 $\approx$ 12 kjt/døgn

Turproduksjon for Parkveien 6 kunne vært beregnet virksomhetsbasert med utgangspunkt i planlagt drift for hotellet: 8 ansatte, 20–30 hotellrom, samt mulighet for utleie til selskapslokaler og periodiske arrangementer i bakgård. Noe som ville gitt et mye lavere anslag personturer/ døgn. Men for sammenlikning før og nå situasjon benyttes BRA som grunnlag.

3.4.3 Turproduksjon Parkveien 4:

Tabell 3-7: Turproduksjon for Parkveien 4.

Type areal	Antall enheter	Antatt bilturproduksjon per enhet	Total endring i trafikk (ÅDT)
Verksted	230	3,5 (per 100m ²)	66
Eks virksomhet	1650	3,5 (per 100m ²)	58
Total økning			+8

(Personturer for Parkveien 4 er ikke beregnet i dette notatet, da grunnlaget er en direkte bilturfaktor. Dette påvirker ikke sammenlikningen av biltrafikk, fordi resultatet allerede er i kjt/døgn.)

Samlet endring i biltrafikk (ÅDT) for planområdet:

Samlet endring i motorisert trafikk (kjt/døgn):

- Parkveien 8: **-74 kjt/døgn**
- Parkveien 6: **+12 kjt/døgn**
- Parkveien 4: **+7 kjt/døgn**

Netto endring: -55 kjt/døgn (reduksjon)

4 Parkering og sykkelparkering

4.1 Forholdet til kommuneplanens parkeringsføringer

Kommuneplanens arealdel legger til grunn at parkeringsløsninger bør utformes slik at utendørsparkering begrenses, og at parkeringsanlegg ikke etableres på gateplan/i 1. etasje mot oppholdsarealer som torg, møteplasser og bygater. Videre framgår det at utenfor sentrumssone A og B skal det ved regulering for bygninger med BRA > 1 000 m², etableres maksimalt 50 % av parkeringsplassene på bakkeplan.

I dette planområdet må parkeringsløsningen samtidig tilpasses stedlige forutsetninger, herunder eksisterende og delvis verneverdig bygningsstruktur, kulturmiljøhensyn og terreng-/grunnforhold med fjell. Underbygging/parkeringskjeller vurderes derfor som lite realistisk. Et underjordisk anlegg vil normalt forutsette omfattende sprengning og utgraving, ramper, snuarealer og tekniske installasjoner (ventilasjon, brann, drenering/pumping), og vurderes som et uforholdsmessig inngrep og kostnadsdrivende. Planforslaget legger på denne bakgrunn til grunn et begrenset parkeringsomfang i hovedsak på bakkeplan, supplert med overbygde løsninger der dette er vist. Det legges samtidig vekt på utformingstiltak som reduserer påvirkning på gaterommet, herunder tilbaketrukket plassering der det er mulig, skjerming, tydelige ganglinjer og prioritering av korttids- og HC-plasser nær inngang. Løsningen vurderes som en hensiktsmessig avveining mellom kommuneplanens intensjon om redusert synlig parkering og planområdets gjennomførbarhet, og understøttes av mobilitetstiltak som legger til rette for høy andel gange/sykkel/kollektiv, herunder anbefalt sykkelparkering ved alle bygg.

4.2 Premisser og gjennomførbarhet

Planområdet ligger langs Parkveien, som er et trafikkert, ensidig gateløp med hovedvegfunksjon. Parkveien 4 og 6 består av delvis verneverdig bebyggelse, og eksisterende bygningsstruktur og terreng begrenser mulighetene for parkering under bakken. Parkering må derfor i hovedsak løses på bakkeplan innenfor de arealene som er tilgjengelige.

Parkering i forkant av hotellet (Parkveien 6) videreføres som i dag og vurderes som den eneste praktisk gjennomførbare løsningen for drift. Parkeringsarealet ligger høyere enn hovedvegen og noe tilbaketrukket, og vurderes derfor å ha begrenset direkte påvirkning på gaterommet.

For Parkveien 8 planlegges parkering på flaten mot Parkveien. Her krever kommunen at det tilrettelegges for parkeringsplasser til ansatte ved legevaktene/ KØH.

4.3 Bilparkering – planlagt omfang og begrunnelse

Det planlegges følgende bilparkering:

- Parkveien 4 (snekkerverksted): 10 plasser inkl. HC, i tillegg planlegges 5 plasser i carport primært for egne arbeidsbiler/drift
- Parkveien 6 (hotell): 13 plasser inkl. HC
- Parkveien 8 (aktivitetshus): 20 plasser inkl. HC

Selv om turproduksjonsberegningene viser at biltrafikken samlet sett reduseres sammenliknet med dagens situasjon, er det nødvendig med et begrenset parkeringsomfang av følgende grunner:

- Universell utforming: behov for HC-plass(er) nær inngang og tilgjengelighet for brukere med nedsatt funksjonsevne og ledsagere.
- Drift/levering: hotelldrift og verkstedsdrift krever noe parkering for drift og funksjon, inkludert arbeidsbiler ved Parkveien 4.
- Arendal kommunes krav om opprettholdelse av parkeringsplasser for ansatte ved legevakt/ KØH, min. 20 plasser.

Utformingstiltak (anbefalt):

- Parkeringsarealet ved Parkveien 8 bør sikres med fysisk avskjerming (høyt gjerde) mot Parkveien for å hindre direkte ferdsel ut i trafikkert veg og styre gående til trygge ganglinjer.
- Det bør etableres tydelig, opplyst ganglinje fra parkeringsplass til inngang (inkl. universelt utformet trasé).
- Korttidsfunksjoner (HC, av-/påstigning/levering) prioriteres nær inngang; øvrige plasser mer tilbaketrukket der det er mulig.
- Skilting og intern organisering bør motvirke at bringing/henting skjer langs Parkveien.

4.4 Sykkelparkering – anbefalt kapasitet og kvalitet

Gjeldende kommuneplanens arealdel stiller ingen krav til sykkelparkering for næringsformål. Men for å understøtte ønsket reisemiddelfordeling (høy andel gange/sykkel/kollektiv) og redusere bilavhengighet, foreslås sykkelparkering ved alle bygg.

Anbefalt antall sykkelplasser:

- Parkveien 8 (aktivitetshus): 16 plasser
- Parkveien 6 (hotell): 12 plasser
- Parkveien 4 (verksted): 12 plasser

5 Konklusjon

Planforslaget innebærer økt areal og aktivitet i Parkveien 4 og 6, samtidig som Parkveien 8 endrer funksjon fra ansattparkering til etablering av et aktivitetshus for ungdom. Trafikk er vurdert med et konsistent opplegg der personturer er omregnet til kjøretøyturer (kjt/døgn) for å belyse belastningen på vegnettet.

Deler av planområdet har i dagens situasjon vært benyttet til ansattparkering for legevakt/KØH, og denne bruken videreføres i stor grad innenfor planforslaget. Det innebærer at en vesentlig del av biltrafikken til og fra området ikke er en konsekvens av ny arealbruk, men en videreføring av eksisterende trafikkgrunnlag. Beregningene viser at planforslaget samlet sett ikke medfører økt biltrafikk sammenlignet med dagens situasjon. For Parkveien 8 gir endret bruk lavere bilandel per besøkende, noe som bidrar til en moderat reduksjon i beregnet trafikk. Samtidig opprettholdes parkeringskapasiteten på om lag samme nivå som i dag, og vil i hovedsak betjene ansatte ved legevakt/KØH.

Det legges til rette for et begrenset antall parkeringsplasser på bakkeplan innenfor planområdet. Løsningen vurderes som nødvendig og gjennomførbar gitt hensyn til verneverdig bebyggelse, terrengforhold og manglende mulighet for underjordisk parkering. For å ivareta trafikksikkerhet langs Parkveien anbefales tydelig organisering av parkering og ankomst, herunder fysisk avgrensning og sikre ganglinjer ved Parkveien 8. Det legges samtidig vekt på god tilrettelegging for sykkel og gange, for å understøtte en høy andel miljøvennlige transportformer. Trafikksituasjonen innebærer fortsatt et visst samspill mellom ulike trafikantgrupper, særlig i tilknytning til Håvet og avkjørsel fra fylkesvegen, men dette vurderes håndterbart innenfor planens løsninger.