

Rapport fra Ad hoc-utvalget for parkeringsanlegg Risør 2020 – 2021



Innhold

1.	Bakgrunn og mandat	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Mandat	4
2.	Arbeidsprosess og møter.....	5
3.	Vurdering av behov og størrelse	7
3.1	Ad hoc-utvalget oppsummerer	8
4.	Erfaringer fra tidligere utredninger og andre byer.....	9
4.1	Tidligere utredninger i Risør	9
4.2	Erfaring fra andre byer	9
4.3	Ad hoc-utvalget oppsummerer	10
5.	Vurdering av alternativene for parkeringsanlegg og prisanslag	11
5.1	Fordeler og ulemper spesielt for URHEIA med innkjøring fra Baptistkirken.....	14
5.2	Fordeler og ulemper spesielt for fjellanlegg under Viddefjellveien	14
5.3	Ad hoc-utvalget oppsummerer	14
6.	Muligheter for privat / offentlig finansering	15
6.1	Ad hoc-utvalget oppsummerer	17
7.	Hovedkonklusjoner og anbefalinger:	18
	Vedlegg:.....	19

1. Bakgrunn og mandat

1.1 Bakgrunn

På bakgrunn av et politisk vedtak i Risør bystyre ble det i 2017 utarbeidet en parkeringsplan for Risør sentrum. Planen ble utarbeidet som en temaplan med ulike tiltak, og det ble forespeilet at flere av tiltakene måtte detaljeres og utredes ytterligere før implementering, blant annet gjaldt dette en videre utredning knyttet til muligheten for å etablere et parkeringsanlegg i Risør sentrum.

Bystyret vedtok parkeringsplanen i januar 2018 med følgende punkter som omhandler videre utredning av muligheter for etablering av parkeringsanlegg i Risør:

- Rådmannen bes innhente realistiske og ajourførte priser på kostnad for etablering av parkering i fjellhall i Urheia, Fløyheia og for parkeringsanlegg i Hasdalen jfr. Miljøestetisk plan.
- Rådmannen bes også sjekke muligheten for utleie / salg av parkeringsareal i fjellhall / anlegg.

Deretter fremmet Jens Høibø (Ap) følgende interpellasjon i bystyret 22. august 2019 (sak 19/83):

Bystyret setter ned et ad hoc-utvalg som så raskt som mulig legger fram en vurdering av alternativene for parkeringsanlegg, kommer fram til prisanslag på ulike konsepter og går inn i mulighetene for en privat/offentlig finansiering. Utvalget skal også vurdere behov og størrelse for et slikt anlegg. Det må vurderes både parkeringsanlegg i fjell og anlegg/bygg i friluft. Utvalget bør legge til grunn utredninger og erfaringer som allerede er innhentet av Risør kommune og må i tillegg hente erfaringer fra andre byer.

Utvalget skal bestå av ledere i Risør kommune, politikere og representanter fra næringslivet. Utvalget skal settes ned så raskt som mulig og bystyret gir mandat, foreslår medlemmer og setter rammer for et budsjett til arbeidet.

Det vises til Reglement for politiske organ i Risør kommune paragraf 18. Utvalg for tids- og saksavgrensede oppgaver. Bystyret, formannskapet og komiteene kan nedsette arbeidsutvalg for å ivareta tids- og saksavgrensede oppgaver innenfor organets arbeids- og ansvarsområde. Arbeidsutvalg kan bestå både av representanter fra utvalget selv og andre. Arbeidsutvalg kan ikke tildeles vedtaksmyndighet.

Forslaget fremmet i interpellasjonen ble enstemmig vedtatt. Parallelt med behandlingen av interpellasjonen, arbeidet administrasjonen med en ny sak til politisk behandling, hvor det skulle tas stilling til om Risør kommune ønsket å kjøpe parkeringsplasser i et privat parkeringshus under utvikling i den gamle Livbeltefabrikken i Risør sentrum. I bystyremøtet 26. november 2019, sak 19/117 vedtok bystyret følgende i saken om kjøp av p-plasser i Christian Bil parkeringshus:

Bystyret finner det positivt at private aktører ønsker å utvikle kommersielle parkeringsanlegg i Risør sentrum. Bystyret avslår tilbudet om å investere i kommunale parkeringsplasser i Christian Bil Parkeringshus ut fra de samme argumentene som lå til grunn for avslaget på Rutebiltomta i oktober 2013 (92/13):

(...)

1. Bystyret behandler i neste møte mandat og sammensetning av det vedtatte ad-hoc utvalget for parkeringsløsninger i Risør. Utvalget legges fram sin innstilling i løpet av februar 2020.

2. Bystyret ber Rådmannen utarbeide et kart som viser parkeringsplasser i Risør sentrum. Kartet legges på kommunens hjemmesider og distribueres ellers av Risør By AS.

1.2 Mandat

Saken om nedsettelse av et ad hoc-utvalg for parkerings-anlegg ble fremmet og vedtatt i bystyremøte 18.06.2020, med følgende mandat og sammensetning:

Bystyret oppretter et ad hoc-utvalg som får følgende mandat:

Ad hoc-utvalget skal innen 01.10.20 legge fram en vurdering av alternativene for parkeringsanlegg, komme fram til prisanslag på ulike konsepter og gå inn i mulighetene for en privat/offentlig finansiering. Utvalget skal også vurdere behov og størrelse for et slikt anlegg. Det må vurderes både parkeringsanlegg i fjell og anlegg/bygg i friluft. Utvalget bør legge til grunn utredninger og erfaringer som allerede er innhentet av Risør kommune og må i tillegg hente erfaringer fra andre byer, eksempelvis Arendal.

Utvalget må komme tilbake til bystyret med behov for økonomiske midler dersom utvalget mener det er nødvendig.

Utvalget skal bestå av følgende representanter:

Mona K. Stray Rambo (H) Jens Høibø (A) Jan Einar Henriksen (V) Lill Jorunn B. Larsen (KrF)

Vara: Halvor Skåli (H) Ragni MacQueen Leifson (A) Espen Hageli Henriksen (V) Gro Øymyr (R)

Fra Risør By AS: Espen Henriksen, Unni O. Norman og Maria Nemeth Kildal

Administrasjon: Rådmannen, med sin / sine representanter har møte- og talerett i utvalget og stiller med sekretariat for utvalgets arbeid.

Det drøftes hvorvidt det kan være et problem at Jan Einar Henriksen (V) også er leder av kontrollutvalget, men det tas opp senere, i forbindelse med at utvalget legger fram sitt arbeid.

Etter vedtaket i bystyret ble det klart at Jens Høibø ikke kunne stille i utvalgsmøtene på grunn av helsemessige årsaker. Det ble derfor foretatt et bytte mellom Jens Høibø og Ragni MacQueen Leifson, som deretter stilte som fast medlem i utvalget. Utvalget holdt sitt første møte 18. august, hvor Ragni MacQueen Leifson ble valgt til å lede utvalget og Mona K. Stray Rambo ble nestleder.

I løpet av høsten ble det også et bytte blant høyre sine representanter og Risør By sine representanter. Mona K. Stray Rambo fra H ble vara, mens Halvor Skåli gikk inn som fast medlem av utvalget. Aud Røed har stilt som vara for representantene fra Risør By.

Fra kommunens administrasjon har kommunalsjef for samfunnsutvikling, Kamilla Solheim, stilt i utvalgets møter.

Denne rapporten er delt inn etter overskrifter knyttet til ad hoc-utvalgets mandat.

2. Arbeidsprosess og møter

Mandat og oppnevning av medlemmer til ad hoc-utvalget for parkeringsanlegg i Risør sentrum ble vedtatt i bystyremøte i juni 2020. Det ble invitert til et første møte i ad hoc-utvalget 18. august 2020 og siden det har utvalget avholdt 16 møter gjennom høsten og vinteren 2020/2021.

Administrasjonen stilte med flere fagpersoner i utvalgets første møte og flere fra administrasjonen har bidratt underveis i arbeidet.

Møtene har hatt følgende temaer og presentasjoner:

Dato	Tema	Deltakere ut over utvalget
18.08.2020	Innledende presentasjoner fra administrasjonen, med vekt på presentasjon av gjeldende parkeringsplan for Risør sentrum og tidligere utredninger	Sigrid Hellerdal Garthe (RK) Odd Arne Børset (RK) Einar Werner Frøyna (RK)
25.08.2020	Presentasjon av private parkeringsinitiativ Ble besluttet å innhente erfaringer fra sammenlignbare byer (se vedlegg xx). Unni O.N. tok seg av dette arbeidet.	Knut Øyvind Egestad presenterte Christian Bil AS Stig Hødnebo presenterte en parkeringsmulighet i tilknytning til et leilighetsbygg i området Melkeveien / Pærehagen.
01.09.2020	Presentasjon av status for gjeldende parkeringsplan. Diskusjon om innsamlet informasjon fra andre byer	Odd Arne Børset (RK)
08.09.2020	Presentasjon av et private parkeringsinitiativ Mona S. K. R. ledet en prosess i møte for å få frem utvalgets syn på parkeringsbehov og anleggets størrelse.	Dag Eikeland presenterte muligheter for bedre utnyttelse av «Hotelltomta» mellom Hasdalgata og Tangengata.
15.09.2020	Gjennomgang av forrige møtes diskusjon/prosess. Presentasjon av erfaringer fra utbygging av parkeringsanlegg i Arendal.	Peder Syrdalen, politiker og tidligere leder av Handelsstanden i Arendal. Medeier i flere av parkeringsanleggene i Arendal
22.09.2020	Gjennomgang av vesentlige avklaringer knyttet til en spørreundersøkelse omkring betalingsvilje og behov. Utvalget besluttet å be bystyret om en ramme på inntil kr. 250.000, -. Det ble bedt om en utsettelse for ferdigstilling av arbeid ut november 2020.	Nils Vibe har tidligere jobbet med statistikk, spørreundersøkelse og metode.
08.10.2020	Tema: Spørreundersøkelse Intern eller ekstern gjennomføring	Sigrid Hellerdal Garthe (RK)
20.10.2020	Gjennomgang av spørreundersøkelse fra Sauda. Forarbeid med spørreundersøkelsen	Sigrid Hellerdal Garthe (RK)

03.11.2020	Endelig godkjenning av spørreundersøkelsen og publisering.	Sigrid Hellerdal Garthe (RK) og Siri Linn Lunden
12.11.2020	Presentasjon av oppdaterte priser knyttet til Urheia og Hasdalen. Administrasjonen presenterte et parkeringshus i Pærehagen, med inntil 50 p-plasser.	Tom Thorvaldsen (RK)
24.11.2020	Gjennomgang av spørreundersøkelsen Totalt 595 respondenter Besluttet å be bystyret om utsettelse for ferdigstilling til slutten av januar 2021.	Sigrid Hellerdal Garthe (RK) og Siri Linn Lunden
01.12.2020	Administrasjonen presenterte et nytt alternativ; parkeringsanlegg i fjell, under Viddefjellveien med innkjøring fra Pærehagen. Presentasjon av de ulike prisanslagene knyttet til de ulike parkeringsanleggene, samt presentasjon av tabell som oppsummerer alternativene. Se vedlegg presentasjon	Tom Thorvaldsen (RK)
08.12.2020	Økonomiske vurderinger og ulike selskapsformer	Halvor Halvorsen (RK)
05.01.2021	Finansieringsmuligheter. Teams-møte	
21.01.2021	Hovedkonklusjon og anbefalinger	
26.01.2021	Oppsummering og rapport	
Uke 5	Ferdigstilling av rapport	

Det har kun vært avholdt et fåtall møter utenom de formelle utvalgsmøtene, blant annet har leder og nestleder av utvalget, Ragni og Mona, hatt møte med Per Engh Halvorsen, som kjenner Risør gjennom både jobb og fritid, og som har sin faglige bakgrunn fra kommunikasjon og markedsføring. Tema som ble diskutert med Halvorsen var hvorvidt det er mulig å innhente realistiske svar på behov og betalingsvilje gjennom en spørreundersøkelse.

Halvorsen var opptatt av at spørreundersøkelsen i så fall måtte få frem konsekvensene av å etablere et parkeringsanlegg. Vil folk ha et p-anlegg i sentrum, hvis dette betyr at korttidsplassene i byen reduseres? Og parkering i sentrumsgatene blir dyrere?

Bystyret er blitt holdt løpende orientert om arbeidet i utvalget.

3. Vurdering av behov og størrelse

Utvalget skal vurdere behov og størrelse for et slikt anlegg.

Størrelsen på, og behovet for et parkeringsanlegg i fjell i Risør sentrum, har vært diskutert gjennom flere tiår. Det er gjennomført utredninger og det foreligger mange politiske vedtak. Tidligere utredninger har tatt utgangspunkt i muligheten for å bygge 300 parkeringsplasser i fjell.

Se Miljøestetisk plan – Risør 2002.

Tidligere arbeid med parkeringsanlegg har stoppet opp på grunn av antakelser om manglende finansiering og betalingsvilje. Det er ikke tidligere blitt gjennomført behovsundersøkelse / spørreundersøkelser knyttet til etablering av et parkeringsanlegg i Risør sentrum. Ad hoc utvalget besluttet derfor å gjennomføre en undersøkelse med mål om å avdekke både behov, betalingsvilje og maksimal akseptert gangavstand fra et p-anlegg. Spørreundersøkelsen ble utarbeidet av samfunnsplanlegger Siri Linn Lunden og kommunens egen samfunnsplanlegger, Sigrid Hellerdal Garthe.

Undersøkelsen ble utarbeidet med 24 spørsmål, fordelt på fire delemner. Undersøkelsen var aktiv i 13 dager og ble besvart av 595 respondenter.

Rapporten fra spørreundersøkelsen ligger som vedlegg – Parkeringsundersøkelse 2020 – og hovedkonklusjonen er som følger:

Sånn disse besvarelsene oppfattes vil det være god grunn til å konkludere med at respondenten mener der er behov for et parkeringsanlegg i Risør sentrum. Det som viser seg å være dårlig, er betalingsviljen og ønske om å kjøpe fast, privat plass. Det er også av stor betydning at avstanden ikke er for stor og at prisen ikke er for høy.

Andre sentrale funn fra spørreundersøkelsen:

- *Folk hadde benyttet sentrum mer om det hadde vært flere p-plasser*
- *Mye letekjøring i dag*
- *Veldig mange bruker bil til korte ærend*
- *Lav betalingsvilje pr time, men høyest betalingsvilje for p-anlegg under tak*
- *Mange svarer at de har behov for p-anlegg, og at de vil bruke det, men ikke langtidsleie eller kjøp*
- *Ser ut som p-anlegg må tilrettelegges for korttidsplasser ift. avstand og betalingsvilje (forholdsvis høy betalingsvilje, men krever sentral beliggenhet)*
- *Respondentene har lav maksimal gangavstand. Kun 15 % vil gå over 400 meter. Betalingsvilje henger også sammen med maksimal akseptabel gangavstand*
- *Ut fra respondentenes svar, ser det ikke ut til å være stor vilje til å kjøpe eller langtidsleie plasser i p-anlegg. Det gjelder også beboere/fritidsbeboere i Trehusbyen. Kun 20 beboere/fritidsbeboere i Trehusbyen skriver at de vil kjøpe plass.*
- *Respondentene mener at ideell tid for korttidsparkeringsplasser er hhv 30 eller 60 minutter*
- *Mange vil ikke fjerne korttidsplasser eller andre p-plasser for å ha p-anlegg.*

Utvalget er bedt om å hente erfaringer fra andre byer som har bygget p-anlegg. Tidlig i prosessen tok utvalget kontakt med Peder Syrdalen, primus motor for arbeidet med å etablere og drifte parkeringsanlegg i Arendal. Syrdalen har gjennom denne prosessen, delt sine erfaringer angående finansiering og behov for parkeringsplasser.

En oppsummering av det som kom frem i dialogen med Syrdalen (se blant annet hans innspill til Risør kommune, datert 15.11.2020) var et anslag på at Risør sentrum har behov for et p-anlegg på mellom 200 – 250 plasser:

Risør må ta bort nesten all parkering på parkeringsplasser og gateparkering i nærheten av anlegget når det åpner. Det som skal være igjen er noen få gateparkeringsplasser som er merket gratis til 30 min parkering for småærender. Jfm åpningen av Tyholmen P-hus ble det tatt bort 200 p-plasser fra Tyholmen i Arendal og altså bygget 200 nye inne i fjellet. Uten et slikt grep kan et p-hus i fjell i Risør ikke realiseres.

Parkeringsundersøkelsen viser at det er vilje til å redusere tiden på korttidsparkeringsplassene i sentrum, fra to timer til en time, og flere er villig til å redusere det ned mot 30 min.

3.1 Ad hoc-utvalget oppsummerer

På bakgrunn av erfaringer fra andre byer og tidligere utvalgs arbeid anslås behovet til et sted mellom 175 – 300 parkeringsplasser i et sentrumsnært parkeringsanlegg. Svarene fra spørreundersøkelsen sier at flere ville benyttet sentrum om det hadde vært flere p-plasser, og at mange bruker bilen til korte ærend. Dette kan bety at etablering av et p-anlegg vil bidra til et mer levedyktig handelssentrum i Risør. Lav maksimal gangavstand, lav betalingsvilje og liten vilje til å redusere korttidsparkeringsplassene i resten av sentrum, kan på motsatt side bety at det kan bli krevende å skape et finansielt grunnlag for parkeringsanlegget høst, vinter og vår.

Et spørsmål som fremdeles står ubesvart er om folk i Risør, også handelsnæringen, ønsker å etablere p-anlegg i fjell, dersom det betyr at p-plassene i sentrumsgatene reduseres og avgiftsbelegges i langt større grad enn i dag.

4. Erfaringer fra tidligere utredninger og andre byer

Utvalget bør legge til grunn utredninger og erfaringer som allerede er innhentet av Risør kommune og må i tillegg hente erfaringer fra andre byer, eksempelvis Arendal.

4.1 Tidligere utredninger i Risør

Når det gjelder erfaringer fra tidligere utredninger som er gjort i Risør kommune, så ble det gjort en omfattende sammenstilling av disse ved utarbeidelse av Parkeringsplanen som ble vedtatt i januar 2018. Kapittel 9 i Parkeringsplanen, Parkeringsanlegg i hus / fjell, oppsummerer tidligere utredninger og gjør en egen vurdering av p-anlegg høsten 2017. For mer om dette, se Parkeringsplan for Risør sentrum, vedtatt 25.1.2018.

Hovedutfordringen som fremsettes i Parkeringsplanen er som følger:

Det er forholdsvis lav etterspørsel etter parkering store deler av året, inkludert lav betalingsvilje. Risør opplever kapasitetsproblemer noen uker om sommeren, med det alene kan ikke forsvare den store investeringen i etablering av et p-anlegg vil være.

Prosjektgruppa (i arbeidet med Parkeringsplanen) mener det ikke er et umiddelbart behov for parkeringsanlegg med 260 plasser for å dekke kapasitetsutfordringene i Risør sentrum (...). Et hovedargument for hvorfor parkeringsanlegg skal vurderes, må være et ønske om en «grønnere» by med mindre innslag av parkering og trafikk i alle gater og byrom.

Attraktivitet for beboere, kunder og handlende tilsier imidlertid at det er behov for økt parkeringskapasitet. Prosjektgruppa anbefaler at det etableres et mer «desentralisert» alternativ for etablering av parkeringsanlegg i sentrum. Det innebærer for eksempel at det etableres flere, mindre anlegg, slik at flere får nærhet til p-anlegg. (Fra Parkeringsplanen 2018, s. 33)

Ad hoc-utvalget mener at kapasitetsutfordringene i Risør sentrum, har vært økende hver sommer siden arbeidet med Parkeringsplanene i 2016 og 2017.

4.2 Erfaring fra andre byer

Utvalget har innhentet erfaringer fra Farsund, Kragerø, Mandal, Røros og Arendal. Det ble i forkant definert 10 spørsmål som det var ønskelig å få svar på. Svarene vi fikk inn er oppsummert i vedlegg xx. Fellestrekket for alle byene er at en sentrumsnær beliggenhet er avgjørende, mens eierstruktur er varierende fra heleid kommunalt selskap til heleid privat.

Basert på erfaringene fra Arendal, rådet Syrdalen utvalget om å ta stilling til følgende spørsmål før man fattet en beslutning om å investere i et p-anlegg.:

- Hvilke åpne plasser er man villig til å ta bort?
- Hvilke avgifter skal man ha på de resterende plassene?
- Hvilken kommunal andel vil Risør kommune ta?
- Hvem andre kan man få med seg?

Utvalget tok spørsmålene med seg i sitt videre arbeid og mener det er relevante spørsmål som et eventuelt interimsstyre må ta stilling til, når det jobbes med finansering av både bygging og drift av anlegget.

4.3 Ad hoc-utvalget oppsummerer

Utvalget legger til grunn at det er gjort mye utredningsarbeid knyttet til parkeringsanlegg i Risør, gjennom flere tiår. Fløyheia har dessverre ikke blitt diskutert som et reelt alternativ i utvalgets arbeid. Bakgrunnen for det er at i arbeidet med Parkeringsplan for Risør sentrum 2018, ble det oppsummert at de geologiske undersøkelsene fra 2002 konkluderte med at Fløyheia ikke hadde god nok fjellkvalitet / nok overdekning. Når arbeidet fra 2002 nå er gjennomgått på nytt i dette arbeidet, så tyder det på at det var en strategisk beslutning i 2002/2003 som lå til grunn for at Fløyheia ikke ble tatt med videre i arbeidet og ikke geologiske begrunnelser. Utvalget beklager at denne informasjonen ikke har kommet frem tidligere i prosessen, slik at Fløyheia kunne blitt vurdert grundigere med hensyn til fordeler og ulemper. Fløyheia alternativet er likevel tatt med i tabellen som ligger vedlagt.

Når det gjelder erfaring fra andre og sammenliknbare byer, er utvalget av den oppfatning at det er stor enighet om at det er sentrumsnærheten som er avgjørende for om det er mulig å få til etablering og drift av et p-anlegg. Besvarelsene på spørreundersøkelsen bekrefter dette:

- *Ser ut som p-anlegg må tilrettelegges for korttidsplasser ift. avstand og betalingsvilje (forholdsvis høy betalingsvilje, men krever sentral beliggenhet)*
- *Respondentene har lav maksimal gangavstand. Kun 15 % vil gå over 400 meter. Betalingsvilje henger også sammen med maksimal akseptabel gangavstand*

Det er også en entydig tilbakemelding fra de andre byene utvalget har vært i kontakt med, at man ikke har «råd» til å la være å utvikle nye parkeringsløsninger, og at både salg og langtidsleie vil øke etter etablering av anlegget. Utvalget antar at etableringen av et p-anlegg vil medføre økt tilgjengelighet til andre attraksjoner i Risør, som handel og spisesteder, og at dette vil øke antall besøkende til Risør sentrum, og sånn sett ytterligere forsterke behovet for parkering.

5. Vurdering av alternativene for parkeringsanlegg og prisanslag

Ad hoc-utvalget skal innen 01.10.20 legge fram en vurdering av alternativene for parkeringsanlegg og komme fram til prisanslag på ulike konsepter.

Flere alternativer for parkeringsanlegg, både i fjell og under tak, er diskutert og belyst i dette arbeidet. Som vedlegg til denne rapporten er det en utfyllende tabell med merknader, fordeler og ulemper. Tabellen under konsentrerer seg om å få frem de ulike prisoverslagene knyttet til de forskjellige alternativene. Alternativene i tabellen er ikke rangert i prioritert rekkefølge.

Nr.	Alternativ	Netto Kost	Inkl. moms	Anslått ant. Plasser	Pris pr. plass
1	Urheia inngang Baptistkirka	70 000 000	87 500 000	250	350 000
2	Urheia inngang Ingeborgsholla	70 000 000	87 500 000	250	350 000
	Tunnel fra Ingeborgsholla til parkeringsanlegg	45 000 000	45 000 000		180 000
	Sum	115 000 000		250	530 000
3	Pærehagen P Hus	9 000 000	11 250 000	50	225 000
4	P-anlegg i fjell under Viddefjellveien med innkjøring fra Pærehagen	50 000 000	61 250 000	175	350 000
5	Fløyheia*	70 000 000	87 500 000	250	350 000
6	Hasdalgata uten overbygning	5 000 000	6 250 000	80	78 125
7	Hasdalgata med overbygning	25 000 000	31 250 000	170	183 824
Private initiativ					
8	«Hotelltomta» Hasdalen / Tangengt.			min 20 max 70	
9	P- Anlegg Hasdalgata / kombinert med bolig			34 eller 48 plasser	
10	P-anlegg i Livbeltefabrikken			59 plasser i 2. og 3. etasje,	

				15 under tak i 1. etasje og 44 ute	
11	Kombinasjon av flere mindre utendørs p- anlegg i sentrum. Ikke fjellhall			150 / 200	

**Utvalget har valgt å ta med Fløyheia i denne tabellen, som viser alle de ulike lokasjonene og alternativene som har blitt diskutert i prosessen.*

De ulike alternativene for parkeringsanlegg i fjell eller under tak, har vært diskutert og vurdert med hensyn til fordeler og ulemper. Utvalget har også vurdert alternativene i lys av funnene fra spørreundersøkelsen, spesielt relatert til det siste spørsmålet, hvordan står det til med viljen til å gå fra et parkeringsanlegg når man skal handle, besøke eller foreta andre gjøremål i Risør sentrum? Attraktivitet for beboere i sentrum er også drøftet.

Noen av alternativene har vist seg å være kompliserte og lite realistiske å gjennomføre. Blant annet gjelder dette alternativene knyttet til utvikling av mange parkeringsplasser i Hasdalgata. Både alternativet med økt parkering på gateplan, på begge sider av Hasdalgata og alternativet med overbygg og to, eventuelt tre etasjer, er vanskelig å gjennomføre. P-plasser på begge sider av Hasdalgata er ikke ønskelig ut fra et trafiksikkerhetshensyn¹ og alternativet med overbygning vil bli en svært stor betongkonstruksjon om den skal ha nok høyde for at varebiler og busser kan komme «gjennom».

Utvalget ønsker heller ikke å gå videre med et parkeringshus i Pærehagen, fordi dette vil medføre et stort bygg innen det som er foreslått som vernesonen i Risørs nye Sentrumsplan. I dag er Pærehagen i randsonen var vernebebyggelsen. Et bygg her vil også medføre nedbygging av et grøntområde.

Når det gjelder det private initiativet i krysset mellom Hasdalgata og Tangengata, som i dette arbeidet og andre steder refereres til som Hotelltomta, mener utvalget at det er et spennende prosjekt, men at det ikke er ønskelig å utvikle dette til sentrums hovedparkeringsplass. Grunnen til det er at mye trafikk dermed må ledes gjennom sentrum og Hasdalgata, som allerede er svært trang og uoversiktlig på enkelte strekninger. Hotelltomta bør allikevel utvikles og utnyttes langt bedre enn i dag.

Utvalget er kritiske til alternativet med å utvikle både leiligheter og flere etasjer med parkering i et utendørs bygg i tilknytning til Pærehagen. Dette vil bety en svært stor bygning, i foreslått utvidet vernesone, som utvalget ikke stiller seg positiv til. Utvalget valgte derfor ikke å utrede dette alternativet videre i sitt arbeid.

Det private initiativet i den gamle Livbeltefabrikken, Christian Bil AS, anser utvalget som interessant. Utvalget er spesielt positiv til at private ser mulighetene i å benytte den gamle fabrikken til et moderne formål, men utvalget anser beliggenheten som en utfordring med tanke på å møte behovet for et sentrumsnært p-anlegg.

Ut fra et kost/nytte-hensyn forkaster utvalget alternativet i Urheia med innkjøring fra Ingeborgsholla. Dette alternativet er svært positivt med å lede trafikken utenom byen og samtidig ha utgang midt i

¹ Gata blir smal ved tosidig parkering. Det er ikke plass til atskilt tilrettelegging for gående/syklende. Det vil innebære ryggesituasjoner i forbindelse med parkering.

sentrum, men kostnadene med å bygge tunell vil medføre at hver p-plass vil bli uforholdsmessig dyr, og det vil være svært vanskelig å forsvare / finansiere denne investeringen.

På bakgrunn av alle de ulike vurderingene står utvalget igjen med følgende alternativer når det gjelder parkeringsanlegg i fjell:

Det ene er Urheia med innkjøring fra Baptistkirken.

Det andre alternativet som er vurdert som spesielt attraktivt, og som har kommet frem gjennom dette utvalgets arbeid, er et p-anlegg under Viddefjellveien, med innkjøring fra Pærehagen og muligens Enghaven. Alternativet er attraktivt for et bo-område som opplever store parkeringsutfordringer i sommerhalvåret, og har samtidig nærhet til sentrumskvartalet og handlegatene.

Et siste alternativ, dersom det skal vise seg å ikke være et finansielt grunnlag for å etablere et p-anlegg i fjell, er å utvikle flere små parkeringsområder i sentrum. Da er det flere av de alternativene som er nevnt ovenfor, som vil kunne utvikles i redusert omfang, og til sammen være med på å tilgjengeliggjøre p-plasser i sentrum. Et eksempel på hvordan parkering hele tiden utvikles og ivaretas, er at det nå er kommet 21 nye beboerparkeringsplasser i forbindelse med ferdigstillingen av Flisvika.

Utvalget er i utgangspunktet skeptisk til dette alternativet alene, da det vil medføre økt trafikk i sentrumsgatene, og mer letekjøring for å finne p-plass.

Nedenfor er utvalgets to gjenstående alternativer vurdert med hensyn til fordeler og ulemper, både med bakgrunn i diskusjonene i utvalget og fra funn i spørreundersøkelsen.

Begge steder anser utvalget har følgende fordeler og ulemper:

Fordeler	Ulemper
• Sentrumsnært • Utvidelsesmuligheter • Får bilene vekk fra gata • Mindre letekjøring • Muligheter for salg av faste plasser for folk med fritidseiendom i skjærgården • Kort avstand til indre havn / båtplasser • Kan avlaste parkeringsutfordringer for alle som bor i indre sone av sentrum • Ligger i sentrum, lett for folk å orientere seg. • Kort gangavstand til butikker og serveringsteder. • Mange gater og plasser i sentrum vil få mindre preg av biler og parkering fordi det kan redusere letekjøring og p-plasser. • Gir økt kapasitet for lading av el-kjøretøy i sentrum	• Antall kortidsparkeringsplasser i sentrum må reduseres • Dyrt (både etablering og drift) • Usikkerhet med hensyn til inntjening • Lav betalingsvilje for langtidsopphold • Få som har signalisert at de ønsker å kjøpe eller leie fast plass • Mange vil få økt avstand til p-plass sammenlignet med i dag, fordi bruk/finansiering av p-anlegg krever redusert antall gateparkeringsplasser. • Krevende å få tilstrekkelig kapital og forhåndssalg av p-plasser for å realisere prosjektet. • Høy risiko • Dersom Risør kommune går inn med kapital/ressurser i stort p-anlegg, vil det innebære at Risør kommune ikke kan bidra i andre p-prosjekt i sentrum

5.1 Fordeler og ulemper spesielt for URHEIA med innkjøring fra Baptistkirken

Fordeler	Ulemper
• Kan avlaste noe av parkeringsutfordringene på Holmen • Mulighet for utgang for gående ved Torvet (må ha en pålagt rømningsvei i motsatt ende av inn-/utkjøring) • Tidligere geologiske undersøkelser viser at fjellkvaliteten i Urheia er god • Mulighet til senere å utvide med atkomst fra Krana	• Trafikkbelastning gjennom sentrum • Ødelegger muligheter for gågate i Storgata • Stor risiko i prosjektet i forhold til steinsprang og vernet bebyggelse langs Urheia. Rassikring av Urheia må gjennomføres. • Urheia treffer ikke så godt på beboerområdene Kamperhaug/Tangen.

5.2 Fordeler og ulemper spesielt for fjellanlegg under Viddefjellveien

Fordeler	Ulemper
• God tilgjengelighet for beboere og besøkende til Kamperhaug og Tangen • Inn- og utgang for gående og evt kjørende nær bebyggelsen på Tangen • Muligens noe større mulighet for salg av faste parkeringsplasser • Trafikk ledes utenom hovedgatene i sentrum • Kan bidra til oppgradering av Hasdalgata og farlige krysspunkt.	• Noe lengre avstand til handlegatene enn fra Urheia • Medfører nedbygging av et grøntområde i sentrum. • Risiko ved sprenging under etablert bebyggelse • Fjellkvalitet må undersøkes • Plassering er ikke «intuitiv» og krever god skilting/informasjon til bilister. • Stigning fra sentrum til Pærehagen kan oppleves som krevende for noen.

5.3 Ad hoc-utvalget oppsummerer

Et enstemmig utvalg anbefaler at det etableres et sentrumsnært parkeringsanlegg i fjell.

Ved å etablere anlegget i fjell mener utvalget at:

- Vernehensyn i Sentrumsplanen ivaretas
- Grønne lunger i stor grad kan bli uberørt
- Det er rom for utvidelsesmuligheter av antall plasser
- Trafikken blir mindre dominerende i bybildet

Basert på den informasjonen som foreligger per i dag er utvalget delt med hensyn til lokasjon.

Utvalgets flertall (bestående av Espen Henriksen, Jan Einar Henriksen, Halvor Skåli og Unni Olimb Norman) mener at Urheia er det beste alternativet for p-anlegg i fjell.

Deres begrunnelse:

- For handel og tjenestetilbudet i en by er det avgjørende at et parkeringsanlegg etableres så sentrumsnært som mulig. Dette har Norsk sentrumsutvikling bekreftet og ved henvendelse

til andre byer i forbindelse med ad hoc-utvalgets arbeid bekreftes dette av alle de forespurte byene.

- En stor del av året vil det ikke være samme behovet for parkeringsplasser som i sommersesongen. Det er i det tidsrommet viktig at kommunens befolkning og tilreisende benytter parkeringsanlegget.
- Urheia er nær butikkene, kafeene og annen nærings- og servicevirksomhet.
- Fjellhall på dette stedet har også størst potensiale til at byens næringsdrivende ser seg tjent med å benytte hallen til lager, parkeringsplass til egne kjøretøy, redskap eller annet.
- Selv om det i forbindelse med spørreundersøkelsen ikke kommer frem stor interesse for å kjøpe parkeringsplasser, er det sannsynlig at interessen vil øke når hallen er en realitet og tilbudet blir markedsført.
- Med denne nærheten til indre havn, er det også et godt alternativ til de som har hytter ute på øyene, til å parkere biler, hengere og annet i hallen, og likeledes parkeringsplass for de som har båter i sentrum.

Utvalgets mindretall (bestående av Lill Jorunn Bredal Larsen og Ragni MacQueen Leifson) mener at et p-anlegg under Viddefjellveien, med innkjøring i Pærehagen / Enghaven, er det gunstigste.

Deres begrunnelse:

- Trafikken kan føres via Skolegata/Hasdalgata og belaster ikke sentrum og Kragstgt.
- Stor usikkerhet om fjellsikring i Urheia. Pærehagen har ikke en tilsvarende problematikk.
- Sentrumsnært, ikke langt fra krysset Storgata/Kragstgata. Inn/utgang vil være synlig fra krysset og omvendt. Forskjellen på de to mener vi er ubetydelig og avhenger av hvor man setter passerspissen.
- Parkerings-«tarmen» ned mot Enghaven er en bonus og vil gjøre parkeringshallen tilgjengelig for beboere på den kanten av sentrum. Forslaget har mulig utkjøring/innkjøring også i Enghaven.
- Inngang Pærehagen er relativt nær Kamperhaug og bebyggelsen syd for Kragstgt. i tillegg også store deler av Tangen-området.
- Gode muligheter for utvidelse helt fram til Flisvika. Det kan bli en alternativ atkomst til garasjeanlegget i Flisvika og redusere trafikken gjennom byen og Tangen.
- Anlegget under Viddefjellveien vil kunne bli mellom 30 og 40 mill. lavere i pris og kan muligens være lettere å finansiere ved at beboere kjøper plass i anlegget. (Gangvei (50 m) og fjellsikring er ikke med i prisanslaget for Urheia.)
- Anlegget vil ikke bare være til for handelsstanden, men et stort område av boliger med behov for kjøp/leie av plasser.
- For besøkende i sommerhalvåret vil dette være et godt alternativ for dagparkering og uke/månedsparkering og egner seg godt til å øke kapasiteten og redusere bytrafikken i sommerhalvåret (mai-oktober).
- Gangavstand til indre havn. Dette vil gjøre det attraktivt for sommerturister/hyttgjester å leie/kjøpe plass

En representant (Maria Nemeth Kildahl) mener begge alternativene er like attraktive.

6. Muligheter for privat / offentlig finansiering

Utvalget skal gå inn i mulighetene for en privat/offentlig finansiering.

Når det gjelder tidligere arbeid knyttet til etablering av et parkeringsanlegg i fjell i Risør sentrum, synes det som at initiativene har stoppet opp når det gjelder å nærme seg spørsmålet om

finansiering. Kommunedirektøren i Risør kommune har gjennom arbeid med handlingsprogram og økonomiplaner vært tydelig på at Risør kommune ikke alene kan stå for hoveddelen av investeringene og risikoen ved å etablere og drifte et slikt anlegg.

Som en del av arbeidsprosessen har utvalget fått presentert ulike selskapsformer / organisasjonsformer som kan være aktuelle i forhold til både å bygge og drifte et p-anlegg:

- Kommunalt eierskap, både investering og drift.
Et parkeringsanlegg som del av den kommunale virksomheten
- Offentlig og privat samarbeid (OPS)
Kommunen bygger og leier ut til driftsselskap
- KF – Kommunalt foretak
Konkurransutsatt virksomhet (havn/parkering/bygg forvaltning)
Politisk styrt - del av kommunen (100% eid)
- AS – Aksjeselskap
Et privat aksjeselskap, hvor kommunen går inn med aksjekapital på lik linje med andre aksjonærer.

Ad hoc-utvalget har hatt et ønske om å se spesielt på dette punktet med finansiering og har hentet erfaring og kunnskap fra arbeidet med å etablere p-anlegg i andre sammenliknbare byer.

De fire siste parkeringsanleggene som er etablert i Arendal sentrum, er både bygget og driftet av selvstendige aksjeselskaper, med Arendal kommune som en av flere aksjonærer. Basert på erfaringene fra Arendal laget Peder Syrdalen en modell som han mener kan passe for Risør. I denne modellen legges det opp til at Risør kommune tar en større andel av aksjene, opp mot 50 %, mot Arendal kommune som har gått inn i aksjeselskapet med 34 % av aksjene. Se Innspill til p-anlegg Peder Syrdalen.

Når det gjelder privat finansiering av et parkeringsanlegg har Syrdalens modell basert dette både på salg og langtidsleie av parkeringsplasser. Det er viktig å presisere at anslagene er basert på erfaringer fra Arendal. Forslaget til finansiering er tilpasset det Syrdalen mener er Risørs forutsetninger:

- Risør må ha ambisjon om å selge minst 10 plasser i anlegget, til en pris av 375.000,- pr plass. De som kjøper plass må se for seg en drift- og vedlikeholdskostnad på kr. 1500,- pr år.
- Risør må ha ambisjon om å leie ut 40 plasser i p-anlegget til kr. 18.000,- eks mva pr år.
- Det er en forutsetning at Risør kommune leier 10 plasser i anlegget
- Det er en forutsetning at store arbeidsplasser i sentrum leier minst 10 plasser til sammen

Syrdalen påpeker at det er en forutsetning at finansiering av p-anlegg avhenger av parkeringspolitikken i sentrum. Det krever en helhetlig prispolitikk og at mange gateparkeringsplasser fjernes, slik at bilister «styres» til å bruke p-huset.

Spørreundersøkelsen som ble gjennomført i forbindelse med dette arbeidet, avdekket at det er et parkeringsbehov, kanskje først og fremst for korttidsparkeringer. Videre kom det frem at det ikke er stor vilje til å kjøpe plass i anlegget, heller ikke til å leie.

- *Lav betalingsvilje pr time, men høyest betalingsvilje for p-anlegg under tak*

- *Ut fra respondentenes svar, ser det ikke ut til å være stor vilje til å kjøpe eller langtidsleie plasser i p-anlegg. Det gjelder også beboere/fritidsbeboere i Trehusbyen. Kun 20 beboere/fritidsbeboere i Trehusbyen skriver at de vil kjøpe plass (av 595 respondenter).*

Besvarelsene i undersøkelsen er ikke knyttet opp til hvor p-anlegget konkret skulle ligge.

6.1 Ad hoc-utvalget oppsummerer

Etter en gjennomgang av mulighetene for både offentlig og privat investering i et parkeringsanlegg, samt et innblikk i hvordan det har blitt jobbet i andre byer, er utvalget av den oppfatning at det mest hensiktsmessige er å etablere et aksjeselskap for formålet. Det må vurderes om aksjeselskapet også skal drifte det totale parkeringstilbudet i Risør kommune.

Dersom bystyre velger å ta utvalgets anbefalinger til følge og vedtar at Risør kommune trer inn som hovedaksjonær i et parkeringsselskap, anbefaler utvalget at det etableres et interimsstyre bestående av personer med relevant kompetanse som jobber videre med valg av lokasjon, finansiering og dimensjonering.

7. Hovedkonklusjoner og anbefalinger:

Et enstemmig utvalg anbefaler at det etableres et sentrumsnært parkeringsanlegg i fjell

Ved å etablere et p-anlegg i fjell mener utvalget at:

- Vernehensyn i Sentrumsplanen ivaretas
- Grønne lunger i stor grad kan bli uberørt
- Det gis rom for utvidelsesmuligheter
- Trafikken blir mindre dominerende i bybildet

Basert på den informasjonen som foreligger per i dag er utvalget delt med hensyn til lokasjon.

Utvalgets flertall (bestående av Espen Henriksen, Jan Einar Henriksen, Halvor Skåli og Unni Olimb Norman) mener at Urheia med innkjøring fra Baptistkirka er det beste alternativet for p-anlegg i fjell.

Utvalgets mindretall (bestående av Lill Jorunn Bredal Larsen og Ragni MacQueen Leifson) mener at et p-anlegg under Viddefjellveien, med innkjøring i Pærehagen, er det gunstigste.

En representant (Maria Nemeth Kildahl) mener begge alternativene er like attraktive.

Begrunnelsen for de ulike valgene er presentert i tabell s. 10 i rapporten.

Utvalget har vurdert flere alternativer, blant annet et tidligere omtalt alternativ med p-anlegg i Hasdalgata, og har for dette alternativet konkludert med:

- Utvidelse i Hasdalgata, med eller uten overbygg, vil ikke gi nok nye plasser
- Parkering på begge sider av veien er ikke mulig ut fra trafiksikkerhetsmessige hensyn
- En omfattende og dyr omlegging av veiene vil måtte gjennomføres
- Utvalget kan heller ikke stå inne for et stort nytt bygg som ikke passer inn i sentrumsbebyggelsen

Utvalgets beslutning bygger også på resultatene fra spørreundersøkelsen «Parkeringsanlegg i Risør sentrum 2020». Av disse kan nevnes:

- Noen hadde benyttet sentrum mer om det hadde vært flere p-plasser
- Veldig mange bruker bil til korte ærend
- Mange svarer at det er behov for et p-anlegg, og at de vil bruke det
- Ønske om kort gangavstand. Kun 15 % vil gå over 400 meter
- Få vil langtidsleie eller kjøpe plass
- Lav betalingsvilje pr time, men høyest betalingsvilje for parkering under tak
- Betalingsviljen henger sammen med maksimal akseptabel gangavstand

På bakgrunn av samtaler med andre byer og tidligere parkeringsutvalgs arbeid, anslås behovet til et sted mellom 175 – 300 p-plasser i et sentrumsnært parkeringsanlegg (men dette avhenger av hvor mange gateparkeringsplasser som tas bort). Parkeringsanlegget må naturligvis legge til rette for el-lading.

Utvalget vil også trekke frem noen punkter for å lykkes:

- Det må legges til rette for en helhetlig parkeringspolitikk i sentrum
- Erfaringer fra andre byer viser at antall p-plasser i sentrum må reduseres for å få folk til å bruke p-anlegget
- Parkeringstiden for korttidsparkering i indre sone må reduseres
- Prisen på gateparkering må være høyere enn prisene inne i parkeringsanlegget
- Erfaring fra andre byer viser at salg og langtidsleie av plasser øker etter etablering

For å kunne beslutte beliggenhet for parkeringsanlegget anbefaler utvalget at:

1. Bystyret bevilger penger til en undersøkelse som tar for seg fjellkvalitet og rasfare
2. Når fjellkvalitet og rasfare er kartlagt, velger bystyret lokasjon
3. Det etableres et interimsstyre som arbeider med finansiering og etablerer et aksjeselskap
4. Aksjeselskapet bygger anlegget og er ansvarlig for den videre driften
5. Utvalget anbefaler at Risør kommune går inn som hovedaksjonær i selskapet

Vedlegg:

Alt av vedlegg til denne saken ligger på Risør kommune sin hjemmeside, under utviklingsprosjekter og Ad hoc-utvalg for parkeringsanlegg

Presentasjoner

Innledning og bakgrunn Ad hoc-utvalget parkeringsanlegg 2020

Parkeringsanlegg i Risør sentrum 2020 – ved Sigrid Hellerdal Garthe

Presentasjon Tyholmen p-hus 15.09.2020 – ved Peder Syrdalen

Parkeringsutvalg ved Nils Vibe

Presentasjon økonomi ved økonomisjef Halvor Halvorsen

P-anlegg Risør sentrum – visualisering av ulike alternativer 2020 – 2021

P-anlegg Risør sentrum – tabell over alternativer vurdert i 2020 - 2021

Dokumenter og rapporter

Rapport P-anlegg Urheia 04.08.10

Rapport fra spørreundersøkelse Parkeringsanlegg 2020

Hovedkonklusjoner og anbefalinger

Innspill til p-anlegg i Risør sentrum ved Peder Syrdalen 2020

Parkeringsanlegg Risør – erfaringer fra andre byer 2020