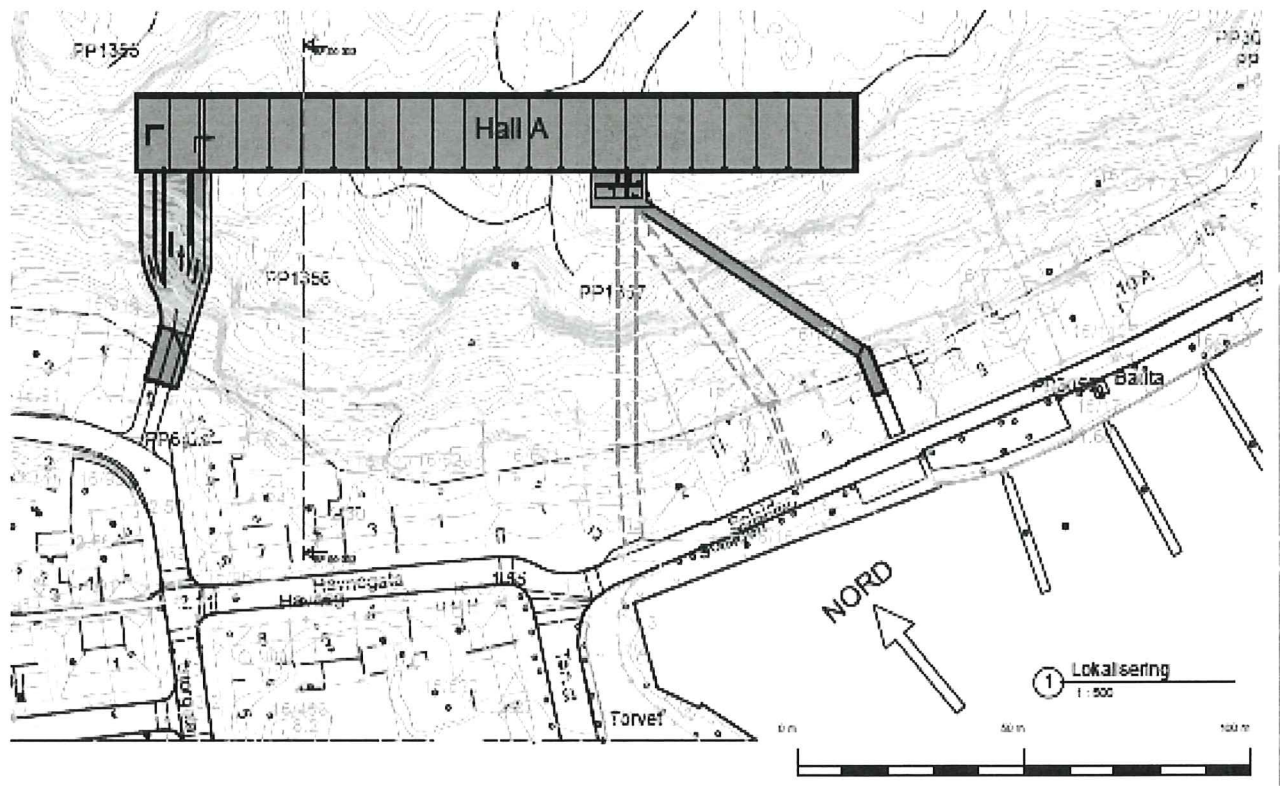




RISØR KOMMUNE

Parkeringsanlegg sentrum - Urheia

Arbeidsgruppas rapport

Stedsvalg, kostnader, eierskap, finansiering m.m.

Innholdsfortegnelse.

	Side
1. SAMMENDRAG, KONKLUSJON	3
2. INNLEDNING	5 - 8
2.1 Oppgaven/utredningen	
2.2 Bakgrunn	
2.3 Organisering	
2.4 Arbeidsoppdrag/mandat	
3. ARBEIDSGRUPPA – møtevirksomhet, konklusjon m.m.	7 - 8
4. URHEIA – geotekniske vurderinger	8 - 9
5. FORPROSJEKTET – løsninger, kostnader	9 - 13
6. PARKERINGSANLEGG – eierskap, finansiering m.m.	13 - 15
6. SAMORDNET PARKERINGSPOLITIKK	15

VEDLEGG:

- Forprosjekt – parkeringsanlegg i fjell – Urheia
- Rapport – Vurdering av gjennomførbarhet og konsekvenser

1. Sammendrag - Utvalgets tilråding/innstilling.

En arbeidsgruppe, med representanter fra formannskap og hovedutvalg for plan, miljø og tekniske tjenester, organisasjoner (Risør gårdeierforening, Risør handelstandsforening, Reiselivslaget) og kommunens administrasjon, har etter oppdrag fra Risør bystyre vurdert/utredet muligheten for bygging og drift av sentrumsnært parkeringsanlegg.

Arbeidsgruppa med Harald Eriksen (PMT) som leder er gitt slik arbeidsoppdrag/mandat:

- Vurdere parkeringsbehov – dimensjonering - ant. plasser
- Vurdere stedsvalg
- Geotekniske vurderinger – skisseløsninger – kostnader
- Vurdere modeller for bygging, drift, eierskap, finansiering, fremdrift.
- Vurdere samordning av p-anl og p-plasser i sentrum – samordnet parkeringspolitikk
- Legge frem anbefalt forslag for administrasjonen til politisk behandling.

Basert på omfattende utredninger, herunder ingeniørgeologiske vurderinger og tekniske løsninger/forprosjekt fremmer arbeidsgruppa nå forslag på utforming og bygging av parkeringsanlegg i sentrum.

Anlegget lokaliseres til Urheia med hovedatkomst fra Storgata (Storgata 2) og med nødutgang/gangatkomst fra Solsiden (Solsiden 8). Anlegget bygges i 2 plan og dimensjoneres for 244 plasser (alt. 2 i forprosjektet). Særlig to eiendommer blir direkte berørt ved at de må avstå nødvendig grunn til atkomster (hovedatkomst/portal og nødutgang/gangatkomst). De berørte er orientert og er innstilt på å medvirke til gode løsninger.

Utover gruppas mange interne møter, dels med ekstern fagekspertise og med eier/driver av tilsvarende p. anlegg, er det også avholdt åpent informasjonsmøte på Risør rådhus etter kunngjøring i lokalavisen og med spesiell invitasjon til beboere i nærområdet.

Arbeidsgruppa konkluderer med at bygging av p. anlegg i Urheia med beregnet totalkostnad på 61 mill kr. vil representere et betydelig økonomisk løft – et løft som kommunen ventelig ikke vil kunne make alene.

Skal prosjektet kunne realiseres er arbeidsgruppa av den mening at det må etableres et eget selskap som bygger, driver og eier anlegget. Etablering av eierselskap/aksjeselskap anses også å bli en utfordring, men gruppa har tro på at dette bør kunne lykkes.

Det antas at aksjekapitalen bør ligge i størrelse 25 – 30 % av tot. kostnader. For å styrke økonomien i prosjektet søkes også solgt et passende antall p. plasser.

Arbeidsgruppa har, på det nåværende tidspunkt, ikke funnet det riktig å gå ”dypere” inn i aksjonærspørsmålet, men antar at aksjonærene vil kunne være næringsdrivende og gårdeiere i sentrum, banker, forsikringsselskap, næringselskap, organisasjoner m.m., i tillegg til Risør kommune. Det antas at kommunen bør gå relativt ”tungt” inn i et aksjeselskap.

For å sikre en akseptabel økonomi i driften av selskapet vil bruken av/belegget i anlegget være avgjørende. Det er derfor nødvendig å samordne parkeringspolitikken på gategrunn og i fjellanlegget.

Ved bygging av parkeringsanlegg i sentrum (Urheia) mener arbeidsgruppa at en samordnet parkeringspolitikk må foranledige gjennomføring av bl.a. følgende tiltak:

- antall p. plasser i sentrum (på gatenivå) bør reduseres
- plassene på gatenivå i de sentrumsnære gatene omgjøres i stor grad til

korttidsparkering.

- all gateparkering i sentrumsnære gater bør avgiftsbelegges og avgiftene må være vesentlige høyere enn i parkeringsanlegget.

Ved at bygging og drift av parkeringsanlegget blir organisert som et aksjeselskap, vil det være styret i selskapet som fastsetter størrelsen på parkeringsavgiften i p. anlegget.

Omfang av gateparkering og avgiftsnivået på disse plassene fastsettes av bystyret – som nå.

Siden avgiftsnivåene mellom fjellanlegget og gateparkeringen vil være viktige virkemidler for å øke parkeringsbelegget i p. anlegget, er det av den største betydning at det etableres et nært samarbeid mellom parkeringsselskapet og kommunen ved drøfting og fastsetting av parkeringspolitikken for sentrum. Et slikt samarbeid vil styrke grunnlaget for bygging av sentrumsnært parkeringsanlegg, samtidig som det på mange måter vil vitalisere og øke miljøkvaliteten i byen.

Arbeidsgruppas anbefaling:

For å utvikle et helhetlig og sterkt bysentrum med fokus på handel/næring, tjenesteyting og bosetting mener arbeidsgruppa at det må gjøres tiltak for bl.a. å løse trafikk og parkeringsproblemene/behovene for sentrum. Ett av disse tiltakene vil være bygging av sentrumsnært parkeringsanlegg i Urheia i samsvar med utarbeidd forprosjekt.

Arbeidsgruppa vil tilrå at utarbeidd forprosjekt – alternativ 2, sist datert 14.06.11 – legges til grunn for de videre arbeid og behandling.

Risør bystyre inviteres til å gi sin prinsipielle tilslutning til foreliggende prosjektet. Videre inviteres bystyret til å nedsettes en hurtigarbeidende arbeidsgruppe som får i oppdrag å nærmere utrede eierskap/aksjonær spørsmålet og mulig finansiering av p. anlegget m.m.

2. Innledning.

2.1 Oppgaven/utredningen.

Oppdrag med å utrede mulig bygging av sentrumsnært parkeringsanlegg i Risør ble gitt av Risør bystyre i møte 28.01.10 – sak 4/10. Vedtaket hitsettes:

"I tråd med økonomiplanens (2010-2013) forutsetninger og årsbudsjettet for 2010 nedsettes en arbeidsgruppe til å utrede mulig bygging av sentrumsnært parkeringsanlegg i Risør. Arbeidsgruppas sammensetning og arbeidsoppgaver/mandat fremgår av saksforarbeid og rådmannens konklusjon. Utredningsarbeidet med prosjekt/skisseforslag fremlegges for politisk behandling i løpet av 2010."

2.2 Bakgrunn

I arbeidet med miljøestetisk plan, som ble sluttbehandlet i 2002, er trafikk og parkering gitt brei omtale. Behovet for parkeringsanlegg ble her godt belyst og det ble i første omgang gjennomført vurdering av fem ulike lokaliteter s.s. Viddefjell, Skoleheia, Kirkeberget, Fløyheia og Urheia. Senere ble flere alternative p-anlegg bl.a. parkeringshus i Hasdalen vurdert. I ettertid er det også foretatt geotekniske vurderinger av en mulig lokalitet i fjellet ved Kamperhaug (Bøsen).

Styringsgruppa for miljøestetisk plan anbefalte i sin tid parkeringsanlegg i Urheia. Dette ble i stor grad begrunnet med nærhet til Holmen og behovet for samordning av parkeringsbehov. Bygging av p-anlegg i Urheia er prioritert i handlingsdelen i miljøestetisk plan og senere er planen vedtatt av bystyret.

Ved behandling av økonomiplanen for årene 2010 – 2013 er det innarbeid et beløp til parkeringsanlegg i sentrum. Fra budsjettkommentaren hitsettes:

"Behovet for parkeringsanlegg i sentrum er godt belyst i flere utredninger, bl.a. miljøestetisk plan. Så vel handelsnæringen som gårdeierforeningen fokuserer nå sterkt på at det snarest må iverksettes planlegging for utbygging av parkeringsanlegg i sentrum. Ett parkeringsanlegg i størrelse med tidligere beregnet behov (230 plasser) er et betydelig økonomisk løft – anslagsvis i størrelse 44 mill kr. Fra kommunens side vil det neppe være mulig å påta seg et slikt løft alene, og en ser derfor for seg at det må etableres et eget selskap som kan gjennomføre og eie anlegget. I budsjettet er det regnet med at kommunens andel av as-kapitalen bør ligge i størrelse 6 mill kr. Avklare lokalitet, organisering og finansiering antas å måtte pågå i 2009 og 2010. Det er avsatt 0,5 mill til disse utredningene. Forutsatt finansiering og etablering av aksjeselskap bør et p-anlegg kunne stå klart i 2013."

Under arbeidet med å klarlegge mål og satsningsområder for Risør har bystyret gjennom handlingsprogrammet - ønsket å sette fokus på bl.a. sentrumsutvikling. I denne sammenheng er parkeringsløsninger (parkeringsanlegg) i sentrum gitt høyeste prioritet.

Parkeringsanlegg i sentrum er også skapt stor oppmerksomhet og engasjement fra Risør handelsstandsforening, Risør gårdeierforening og Reiselivslaget.

Miljøestetisk plan peker også på flere forhold som er nødvendig for å skape en bærekraftig byutvikling. Trafikk og parkering nevnes som sentrale problemstillinger i en slik utvikling. Dette forsterkes også i handlingsprogrammets omtale av sentrumsutvikling.

Varehandelen i Risør sentrum har over tid mistet andeler til eksterne handelsområder s.s. Harebakken, Stoa med flere. I noen grad rettes dette opp av sommerhandelen som for Risør er av stor betydning. Det er allikevel slik at handelslekkasjen i sum er stor og flere forretninger synes å ha omsetningssvikt.

For å bedre denne situasjonen må flere tiltak utredes og iverksettes – handlingsprogrammet omtaler noen. Ett av disse er parkeringskapasiteten. Over tid er manglende sentrumparkering blitt en stadig større hemsko for sentrumsutviklinga og handelen i byen. Riktignok er problemene størst i sommermånedene, men det er ikke bare et sommerproblem.

For å bedre miljøkvaliteten i sentrum, som utvilsomt også er et nødvendig tiltak for å skape en attraktiv og kvalitativ by, vil det over tid være nødvendig å redusere "gateparkeringen" i noen av sentrumsgatene. Dette vil i tillegg forsterke behovet for et sentrumsnært parkeringsanlegg. Det samme er tilfelle dersom det utvikles ytterligere forretningsareal i sentrumskvartellet.

Tidligere rapport (år 2000) om trafikk og parkering har vurdert parkeringsbehovet i nytt p-anlegg til 238 plasser. I dette ligger ekstra sommerparkering på 150 plasser og resten (88 pl) er en konsekvens av miljøtiltak og redusert gateparkering.

Det er videre, som nevnt gjennomført enkle skisseprosjekt av parkeringsanlegg og bygg på flere sentrumsnære lokaliteter. Dette er imidlertid utredninger som er gjennomført for en del år siden og det vil nå være nødvendig å gjennomgå og vurdere disse på nytt – både parkeringsbehov (ant. plasser) og stedsvalg. For anlegg i fjell vil ytterligere geotekniske vurderinger være en nødvendighet og trolig også avgjørende for valg av sted.

2.3. Organisering

Med utgangspunkt i Risør bystyres vedtak i sak 4/10 er det nedsatt en arbeidsgruppe til å utrede mulig bygging av sentrumsnært parkeringsanlegg.

Arbeidsgruppa er gitt slik sammensetning:

Harald Rø (Formannskapet),

Harald Eriksen (leder av arbeidsgruppa) og Eva Nilsen (Hovedutvalg for plan, miljø og tekniske tjenester)

Willy Thorsen (Risør handelstandsforening)

Dag Olav Hødnebo (Risør gårdeierforening)

Kittel Gjernes (Reiselivslaget)

Øyvind Solli (Enhet for teknisk drift)

Sveinung Jørundland (Plan og utvikling/rådmannens stab)

2.4 Arbeidsoppdrag/mandat

Arbeidsgruppa er gitt følgende oppdrag:

- Vurdere parkeringsbehov – dimensjonering - ant. plasser
- Vurdere stedsvalg
- Geotekniske vurderinger – skisseløsninger – kostnader
- Vurdere modeller for bygging, drift, eierskap, finansiering, fremdrift.
- Vurdere samordning av p-anl. og p-plasser i sentrum – samordnet parkeringspolitikk
- Legge frem anbefalt forslag for administrasjonen til politisk behandling.

3. Arbeidsgruppa – møtevirksomhet, bruk av konsulenttjenester, konklusjoner m.m.

Arbeidsgruppa startet sitt arbeid i tråd med bystyrets vedtak i mars 2010. Arbeidet avsluttes nå i august 2011 ved at gruppa nå fremlegger sin rapport med konklusjon og tilråding.

Som leder av arbeidsgruppa har vært Harald Eriksen.

Det er avholdt 8 møter – i tillegg har gruppa gjennomført et større informasjonsmøte på Rådhuset med tema ingeniørgeologi og parkeringsanlegg i Urheia. Invitasjon til dette møte ble gjennomført ved annonsering i lokalavisen, samtidig som beboerne i en avstand av 100 meter fra planlagt lokalitet ble orientert og invitert ved personlig brev.

Gruppas leder har også deltatt på befaring i sentrum ved vurdering av nødutganger fra anlegget.

Administrasjonen sammen med konsulent har orientert berørte tomteeier i Storgata (Storgata 2) og på Solsiden (Solsiden 8) i forbindelse med atkomster til anlegget (hovedportal og nødutgang). De berørte tomteeierne har så langt stilt seg positive til fjellanlegget og atkomstløsningene. Brev fra eieren av Storgata 2 vedlegges rapporten.

Arbeidsgruppa har engasjert og hatt flere møter med ekstern fagbistand – Multiconsult AS (ingeniørgeologi) og Asplan Viak AS (forprosjekt – utforming av parkeringsanlegg). Det er innhentet verdifull informasjon vedr. bygging, drift og finansiering av P-Hus Vest i Arendal ved Peder Syrdalen, som har deltatt i møte med arbeidsgruppa.

I sitt arbeid har gruppa hatt tilgang til miljøestetisk plan og flere utredninger knyttet til trafikk og parkering i Risør. Så vel miljøestetisk plan som gjennomførte trafikk og parkerings utredninger konkluderer med Urheia som den mest aktuelle lokaliteten for et sentrumsnært parkeringsanlegg.

Etter gjennomgang av de foreliggende utredninger og forutsatt at bergforholdene er akseptable, konkluderte arbeidsgruppa relativt tidlig med at de videre utredninger skal bygge på fjellanlegg i Urheia med antall parkeringsplasser som tilnærmet anført i miljøestetisk plan. I sin vurdering har gruppa også drøftet anleggets plassering i lys av trafikkbelastningen i del av Kragsgata, del av Storgata og Carstensgate. Gruppa mener det er mulig ved trafikkregulering å dele belastningen på gatenettet frem til/fra anlegget slik at forholdene blir akseptable. Lokaliseringen i Urheia anses svært gunstig for belastningen på øvrig gatenett i sentrum, og ikke minst betydningen av anleggets nærhet til sentrumskvartalet og tyngden av forretningsvirksomheten.

Gjennomførte undersøkelser vedr. bergforholdene forsterket utvalgets foreløpige vurdering, nemlig at Urheia er en egnet lokalitet for et fjellanlegg. Rapporten fra Multiconsult AS var således basis for oppdraget til Asplan Viak AS med å utarbeide forprosjekt for utforming av parkeringsanlegg i Urheia.

Konsulentfirmaet har vurdert 2 alternative utforminger i Urheia. Begge alternativene baseres på 2 plans løsning. Alternativ 1 er 2 parallelle haller med lengde 86m. Alternativet er brukt flere steder som i byggetrinn 1 i Arendal. Alternativ 2 er en lang hall på 156m i 2 etasjer tilsvarende hall i Kragerø.

Som viktige suksess kriterier for parkeringsanlegget peker konsulentfirmaet på følgende:

- Enkel og naturlig lokalisering av anlegget i forhold til de viktigste trafikkårene i byen.
- Enkel og oversiktlige adkomstforhold.
- Enkelt internt kjøremønster i anlegget.
- Gode oversiktlige siktforhold i anlegget i forhold bl.a. begrensingsvegger og søyler.
- Kort gangavstander til sentrumsfunksjonene.
- Publikumstilgjengelighet.

På basis av disse kriteriene vil begge hovedalternativene i Urheia ha gode forutsetningene for et vellykket anlegg. Dette gjelder spesielt på bakgrunn av det viktige kriterie om kort gangavstander til sentrumsfunksjonene.

Alternativ 1 med parallelle haller vil oppleves lettere i forhold til internt kjøremønster.

Alternativ 2 vil oppleves mer anstrengende med møtende trafikk samt at det ikke er mulighet for trafikk mellom etasjene. Ved økte lengde på parkeringshallene med flere parkeringsplasser vil det være en økonomisk gevinst pr plass.

Det bør vurderes flerbruk som innendørs båtlager ev. andre former for bruk vinterstid når parkeringsbehovet er lavere. Annen bruk vil kreve en begrenset endring av adkomstområde.

Asplan Viak konkluderer som følger:

"Alternativ 1 med 2 haller i 2 etasjer anbefales i den videre planleggingsprosessen basert på trafikale forhold, mens alt. 2 anbefales ut fra økonomiske forhold. Det anbefales Risør kommune å velge alternativ basert på behov og befaringer av aktuelle anlegg med direkte informasjon fra brukerne."

Arbeidsgruppa har inngående vurdert den foreliggende utredning, og anbefaler alternativ 2 med en hall. Dette begrunnes først og fremst ut fra økonomi, men også slik utvalget ser det vil de trafikale forhold, avstander til sentrumsfunksjoner, atkomster m.m. være gunstige.

4. Urheia - geotekniske vurderinger – gjennomførbarhet og konsekvenser.

Arbeidsgruppa har engasjert firma Multiconsult AS til å vurdere ingeniørgeologien i Urheia, herunder å vurdere gjennomførbarhet og konsekvenser ved bygging av p-anlegg. Firmaet har utarbeidd rapport dat. 04.08.2010 som vedlegges. Rapporten konkluderer med at Urheia bør være en egnet lokalitet for et underjords p-anlegg under forutsetning av at risiko knyttet til utfall av stein/blokker i bratte skrenter ut mot bebyggelse, og eventuelle skader på bygninger som følge av rystelser håndteres på akseptabel måte.

Rapportens sammendrag/konklusjon hitsettes:

"Det vurderte anlegget synes å ha gunstige forhold med hensyn til bergstabilitet i Fjellhaller og adkomsttunneler, og også gunstige geohydrologiske forhold."

En usikkerhet er hvorvidt / hvordan utsprenghing av hallene vil påvirke stabilitet av bergblokker i de steile skrentene langs fronten av Urheia og eventuelt forårsake blokknedfall, med skade på bygninger, materiell eller mennesker. Den bergsikring som tidligere er utført i skrentene ble bestemt på grunnlag av en normal situasjon, for å

forhindre blokknedfall forårsaket av naturlige krefter / påkjenninger. I forbindelse med utsprenghing av et eventuelt parkeringsanlegg vil det i tillegg være påkjenninger forårsaket av sprengningsrystelser. I dette notatet er det gitt en vurdering av hvordan slike rystelser vil kunne påvirke stabiliteten. Det er konkludert at rystelser vil kunne påvirke stabilitet for stein/ blokker som allerede har dårlig stabilitet.

Mulige tiltak for å forhindre utfall er å foreta et visst omfang av bergsikring, basert på Detaljert kartlegging av stabilitetsforhold. Videre er det mulig å stille strenge rystelseskraav og eventuelt justere kravene etter hvert som en får erfaring med rystelsesforplantning og hvordan rystelsene påvirker stabilitet. Vår oppfatning er at det er mulig å gjennomføre utsprenghing av det vurderte anlegget uten fare for nedfall av blokk /stein. Forutsetning for dette er tiltak som ekstra bergsikring, strenge rystelseskraav, rystelsesmåling, kontroll av eventuell utvidelse av sprekker / bevegelser som følge av rystelser, etc.

Et annet forhold som er vurdert er hvordan sprengningsrystelser vil kunne påføre skader på bygninger, ved skade på fundamentering og / eller på selve bygningen. Det må forventes at det kan oppstå mindre bygningsmessige skader i påhuggsområdene fordi det er meget trangt der og det blir sprengning tett inntil tilstøtende bygninger.

Vi anser risikoen for setningsskader på bebyggelsen som relativt liten. Setningsmålinger for kontroll med eventuelle setninger er foreslått.

Det er fare for nedfall av takstein ved sprengning, og behov for tiltak for å forhindre dette.

Det konkluderes at Urheia bør være en egnet lokalitet for et underjords p-anlegg, under forutsetning av at risiko knyttet til utfall av stein / blokker i bratte skrenter ut mot bebyggelse, og til eventuelle skader på bygninger som følge av rystelser, håndteres på akseptabel måte”

5. Forprosjekt – løsninger, kostnader m.m.

Arbeidsgruppa har engasjert konsulentfirma Asplan Viak til å vurdere utforming av parkeringsanlegg i fjell i Urheia. Til grunn for utredningen ligger gjennomførte geotekniske vurderinger (utført av Multiconsult AS) og arbeidsgruppas konklusjon om stedsvalg.

Risør kommune har i likhet med de fleste byene i Norge stadig større utfordringer med økende trafikk- og parkeringsproblemer i sentrum. Det er også et ønske å begrense bytrafikken ved å etablere parkeringsanlegg i sentrum (Urheia). For Risør er hovedproblemet sommerparkering samt parkeringshindring ved brøyting om vinteren.

Det er i rapporten vurdert 2 alternativer.

Alt. 1 – 2 haller i 2 etasjer. Dette alternativet er vurdert i detalj som hovedalternativ.

Alt. 2 – 1 hall i 2 etasjer. Denne hallen er ikke vurder i detalj med hensyn på brann og tekniske anlegg. Men anlegget ansees fullt ut gjennomførbart for disse fagseksjonene.

Planløsning:

Hall: Det er vurdert 2 alternative utforminger i Urheia. Begge alternativene baseres på 2 plans løsning. Alternativ 1 er 2 parallelle haller med lengde 86m. Alternativet er brukt flere steder som i byggetrinn 1 i Arendal. Alternativ 2 er en lang hall på 156m i 2 etasjer tilsvarende hall i Kragerø.

Alternativ 1: 2 stk haller i 2 plan gir mulighet for enveiskjørt kjøremønsteret. Det må etableres ned- og oppkjøringsramper mellom etasjene. Lengde haller er 86m med 243 p-plasser.

Alternativ 2: 1 stk hall i 2 plan med toveiskjørt kjøremønsteret. Dette er akseptabelt kjøremønster men gir mer uoversiktlig kjøremønster med møtende trafikk og vanskeligere utkjøringsforhold fra p- plassene. Hallen krever inn og utkjøring fra hvert plan uten ramper mellom etasjene. Lengde haller er 156m med 244 p-plasser.

Hallene vil ha en søylefri bredde på 16.5m. Etasjeskillene kan bestå av prefabrikkerte betongelementer eller plasstøpte ribbedekker.

Adkomst:

Kjøreadkomst til anlegget blir fra Storgata. Påhugg i fjell blir i bakkant av hage mellom eneboliger og Baptistkirken. Det må sprenges en åpen vegskjæring fra Storgaten gjennom hagen og inn til påhuggsområde. Dagens hage med trafo må rives. Det vil bli etablert betongdekke over veiskjæringen og hage vil bli reetablert. Kjøre adkomstene skal ha 2 kjørefelt, hver med bredde på 2,75m inn til hallene.

Alternativ 1: Det blir innkjøring til 1. etg i hall A og med utkjøring fra 1 og 2 etg i hall B. Det etableres fotgjengerfelt til begge planene.

Alternativ 2: Det blir inn – og utkjøring fra begge planene. Det etableres fotgjengerfelt til begge planene.

Gangadkomst: Gangadkomst fra Storgaten samt en egen gangadkomst til Solsiden.

Geologi.

Det henvises til rapport av 04.08.10 utarbeidet av Multiconsult AS: ”Parkeringsanlegg i Urheia- innledende vurdering av gjennomførbarhet og konsekvenser”.

Det vurderte anlegget synes å ha gunstige forhold med hensyn på bergstabilitet i fjellhaller og adkomsttuneller, og også gunstige hydrauliske forhold. Det påpekes i rapporten behovet for sikring av berg og løse blokker før oppstart av sprengningsarbeidet. Etter utført sikring kan sprengningsarbeidene oppstartes uten større fare for nedfall av løse stein.

Påhugg: Det er berg i dagen i skråningen ved planlagt påhugg ved hage i nordre ende av Storgata. Lite oppsprukket fjellmasse og fjelloverdekning på 4-5m er tilstrekkelig for å gi et enkelt påhugg med minimale sikringskostnader.

Haller: Med de forutsetninger som er lagt til grunn ved lokalisering anses Urheia for å ha gode fjellforhold for anlegg av haller med 17m spennvidde. Det er lite løsmasser over fjell og fjellgrunnen består i hovedsak av lav til svært lav oppsprukne amfibolitt og Gabbro. Det må antas at anlegget vil komme i kontakt med svakhetssoner.

VVS

Ventilasjonsanlegg: Ventilasjonsanlegget bygges som et avtrekksanlegg med avtrekksvifte i eget rom eller i lydisolert kammer. Avtrekksrister plasseres innerst i hallene (dvs i samme ende som gangadkomst). Fra avtrekksviften føres avtrekksluft i rund kanal ut i tak i adkomsttunnel og opp gjennom egen sjakt til det fri.

Sprinkling: Det leveres sprinkleranlegg som dekker parkeringshallene inkludert alle stollene og adkomsttunnel.

VA anlegg:

Vannledningene dimensjoneres for spylevann + sprinklervann, med 2 separate vannledninger fra forsyningen via hovedledningen.

Drenering av lekkasjevann og drenering av grunnen føres i separate ledninger inne i hallene. Avrenning fra spylevann og smeltevann inne i parkeringshallene føres til tett overvannsledning. Drensvann og overvann fra hallene samles og føres i tett OV-ledning ut via adkomstvei og frem til kommunal overvannsledning ved tilkobling i Storgata og utenfor gangtunnelen på Solsiden

Elektro.

Det etableres lysanlegg og alarmanlegg tilsvarende dagens anlegg.

- Henstillingsplasser 75 lux
- Kjøresone 150 lux
- Innkjøring, kontrollplasser og ved billettautomater 300lux

I tillegg er det vurdert miljøbelysning på strategiske plasser i anlegget.

Parkeringsteknisk utstyr.

Bommer plasseres innerst ved hallene med 2 automater (billettgiver /kort) pr bom. Alternativt er ekstra innkjøringsfelt i 2 etg. og utkjøringsfelt i 1 etg. vurdert. Det monteres 2 stk betalingsautomater ved hver inngang til anlegget. Det etableres biltellersystem for hele anlegget fordelt på hver etasje.

Skilting

Anlegget utstyres med utvendig hovedskilt ved Storgata med fult /ledig anvisning. Innvendig etableres entydig og synlig skilting for anvisning av kjøreretning og etasjeplan.

Kostnader:

Prosjektet har en kalkulert rammekostnad på:

Alternativ /spesifikasjon	Lengde	Antall plasser	Kostnad ekskl mva i mill.	Kostnad pr plass i 1000kr
Alternativ 1 – 2 haller i 2etasjer	87	243	60	248
Alternativ 2 – 1 hall i 2	156	244	56	229

etasjer				
Ekstra kostnad for 2,4m. økt lengde		8	0,7	160

Tilleggs kostnader ut over angitte kostnader er sikring av fjellsiden anslått til ca. 1 mill. i Multiconsults rapport av 04.08.10. I tillegg kommer også kostnader til flytting av trafo., nødvendige grunnnerverv til atkomster m.m.

Kostnadsvurdering: Anlegget vil ha økonomisk gevinst ved 1 hall med 2 plans løsning, men anlegget vil da bli noe mer uoversiktlig. Økt lengde på hallene vil redusere enhetsprisene pr. plass og redusert lengde gir økte enhetsprisene pr. plass. Dette skyldes oppstartskostnader til adkomster.

Konklusjoner.

Viktige suksess kriterier for parkeringsanlegg er:

- Enkel og naturlig lokalisering av anlegget i forhold til de viktigste trafikkårene i byen.
- Enkel og oversiktlige adkomstforhold.
- Enkelt internt kjøremønster i anlegget.
- Gode oversiktlige siktforhold i anlegget i forhold bl.a. begrensingsvegger og søyler.
- Kort gangavstander til sentrumsfunksjonene.
- Publikumstilgjengelighet.

På basis av disse kriteriene vil begge hovedalternativene i Urheia ha gode forutsetningene for et vellykket anlegg. Dette gjelder spesielt på bakgrunn av det viktige kriterie om kort gangavstander til sentrumsfunksjonene. Alternativ 1 med parallelle haller vil oppleves lettere i forhold til internt kjøremønster. Alt. 2 vil oppleves mer anstrengende med møtende trafikk samt at det ikke er mulighet for trafikk mellom etasjene. Ved økte lengde på parkeringshallene med flere parkeringsplasser vil det være en økonomisk gevinst pr plass.

Det anbefales Risør kommune å vurdere flerbruk som innendørs båtlager ev. andre former for bruk vinterstid når parkeringsbehovet er lavere. Annen bruk vil kreve en begrenset endring av adkomstområde.

Konklusjon:

Alternativ 1 med 2 haller i 2 etasjer anbefales i den videre planleggingsprosessen basert på trafikale forhold mens alt. 2 anbefales ut fra økonomiske forhold. Det anbefales Risør kommune å velge alternativ basert på behov og befaringer av aktuelle anlegg med direkte informasjon fra brukerne.

6. Parkeringsanlegg - Eierskap, finansiering, bygging, drift m.m. - modeller

Parkeringsanlegg i Urheia har en samlet økonomisk kostnadsramme på anslagsvis 61. mill kr. og representerer som enkeltprosjekt et betydelig økonomisk løft. Et økonomisk løft som kommunen ventelig ikke vil kunne make alene.

Avgjørende for økonomien i prosjektet vil være hvor mye egenkapital som kan investeres i prosjektet. Koblingen mot byutvikling vil være nødvendig for å utløse også private midler.

Skal prosjektet kunne realiseres er arbeidsgruppa av den mening at det må etableres et eget selskap som bygger, driver og eier anlegget. Å etablere et eierselskap/aksjeselskap anses også å bli en utfordring, men gruppa har tro på at dette bør kunne lykkes.

Det antas at aksjekapitalen bør ligge i størrelse 25 – 30 % av tot. kostnader. For å styrke økonomien i prosjektet søkes også solgt et passende antall p. plasser.

Arbeidsgruppa har, på det nåværende tidspunkt, ikke funnet det riktig å gå ”dypere” inn i aksjonærspørsmålet, men antar at aksjonærene vil kunne være næringsdrivende og gårdeiere i sentrum, banker, forsikringsselskap, næringsselskap, organisasjoner m.m., i tillegg til Risør kommune.

Det antas at kommunen bør gå relativt ”tungt” inn i et aksjeselskap – med en eierandel på anslagsvis 30 – 40 % av forutsatt aksjekapital. Med unntak av kommunen bør ingen privat aksjonær sitte med over 49 % av aksjene i eierselskapet.

Parkeringsanlegget bygges, drives og eies av eierselskapet/aksjeselskapet. For å unngå å bygge opp et stort driftsapparat antas det å være mest rasjonelt at selskapet inngår driftsavtale med kommunens parkeringsdrift om drift av anlegget. I tillegg må det inngås ordinær utbyggingsavtale med kommunen ved gjennomføring av tiltaket.

Arbeidsgruppa har utarbeid en samlet oversikt over antatte kostnader til tiltaket og videre vurdert finansiering og budsjett.

Kostnader finansiering og budsjett fremkommer som følger (2011 kroner):

Byggekostnader og finansiering:

• Tot. byggekost eskl. avgift (244 pl x 250`/plass)	kr. 61 000 000
• Salg av p. plasser (30 pl)	” 7 500 000
• Egenkap. aksjonærer	” 16 000 000
• Lånefinansiering	” 37 500 000

Inntekter p. anlegg: kr. 2 700 000

Driftskost. p. anlegg: kr. 626 000

Finanskostnader:

• Renter 4 %	kr. 1 500 000	
• Avskrivninger 25 år	kr. 1 500 000	kr. 3 000 000

RESULTAT - før avskrivninger kr. + 574 000
UNDERSKUDD - etter avskrivninger kr. - 926 000

Kommentarer til noen budsjettposter:**Finansiering.**

- Kostnader p. anlegg i h.h til forprosjekt – alt II (inkl. duk i tak) kr. 57 200 000
- Sikring Urheia, flytting trafo, utsmykking, prisstigning, ” 2 800 000
- eiendomserverv atkomst
- Tot. kostnader p. anlegg kr 61 000 000
-
- Kost pr. plass – 244 plasser, kr. 250 000
-
- Egenkap. aksjonærer utgjør ca 26 % av tot. kostnader, eller ca. 30 % av tot. kost minus salg av p. plasser.
-
- Aksjonærene antas å kunne være næringsdrivende og gårdeiere i sentrum, banker, forsikringsselskap, næringsselskap, organisasjoner m.m., i tillegg til Risør kommune.

Inntekter.

- Ordinær p avgift - 52 uker pr. år, 45 timer pr. uke, 190 utleieplasser, beleggsprosent 40, timepris kr. 12,-.
- Deltagertilsk. - gjelder næringsdrivende som ikke vil være aksjonærer, men som blir deltagere ved å forplikte seg til å betale en fast sum pr. år i eksempelvis 10 år - eks. 10 000/år (5 000-15 000). Man får ingen spesiell fordel, men bidrar til å dekke parkeringsbehovet for sine kunder
- Faste leietagere - det antas at flere vil leie en fast plass gjennom hele året – årsleien er stipulert til 15 000
- Aksjonærbet. kort - aksjonærfordel - parkeringskort til eks. kr. 2000/år pr kr 100 000 i aksjekapital – ingen fast plass, kun ved ledighet.
- Lagerleie - det bør legges til rette for leie av p. plasser til lager i de ”stille” månedene av året (høst, vinter og vår)

Driftskostnader - i driftskostnader inngår strømudgifter administrasjon, driftsutstyr/teller, automater, billetter, driftsavtaler, vedlikehold av anlegg m.m.

Finanskostnader - det er kalkulert med 4 % rente på lån og nedskrivning over 25 år. Avdragsfrihet over noen år bør vurderes

Underskudd - for å unngå underskudd de første årene bør det vurderes noen års avdragsfrihet.
Videre kan det være grunnlag for, hvert år, å vurdere overført et passende beløp fra kommunens ordinære parkeringsbudsjett. Argumentet for dette er hensynet til en samordnet parkeringspolitikk og det faktum at avgiftene i fjellanlegget bør være vesentlig lavere enn på gategrunn dersom man skal oppnå

høy beleggspersent i anlegget. Dette gir også økt miljøkvalitet i sentrum.

7. Samordnet parkeringspolitikk - gategrunn og parkeringsanlegg m.m.

Argumentene for et større parkeringsanlegg i sentrum (Urheia) er bl.a. å dekke et økende parkeringsbehov i sentrum generelt, og særlig i sommermånedene.

Parkeringspolitikken og de tiltak som velges/iverksettes vil på mange måter påvirke utvikling og vekst i sentrum. Trafikk og parkering er viktige elementer for å skape vekst i bl.a. handelsnæringen og ikke minst øke miljøkvaliteten i byen. En velfungerende trafikk og parkeringsordning vil åpne for nye utviklingsmuligheter, øke attraktiviteten for sentrum som boområde, for tilreisende og ikke minst for Risør som reiselivsdestinasjon.

For å kunne få til en velfungerende trafikk og parkeringsordning for byen vil bygging av sentrumsnært parkeringsanlegg, i stor grad, være avgjørende. Anleggets lokalisering vil ha stor betydning for bruk/belegg og herunder økonomi.

Ved bygging av parkeringsanlegg i sentrum (Urheia) mener arbeidsgruppa at parkeringspolitikken må endres ved at bl.a. følgende tiltak gjennomføres:

- antal p. plasser i sentrum (på gatenivå) bør reduseres
- plassene på gatenivå i de sentrumsnære gatene omgjøres i stor grad til korttidsparkering.
- all gateparkering i sentrumsnære gater bør avgiftsbelegges og avgiftene må være vesentlig høyere enn i parkeringsanlegget.

Som tidligere anført forutsettes bygging og drift av parkeringsanlegget organisert som et aksjeselskap. Følgelig vil det være styret i selskapet som fastsetter størrelse på parkeringsavgiften i p. anlegget.

Når det gjelder gateparkeringen fastsettes avgiftsnivået her av bystyret – som i dag.

Avgiftsnivåene vil være viktige virkemidler for å øke parkeringsbelegget i p. anlegget, samtidig som gateparkeringen og trafikkomfanget i sentrum reduseres.

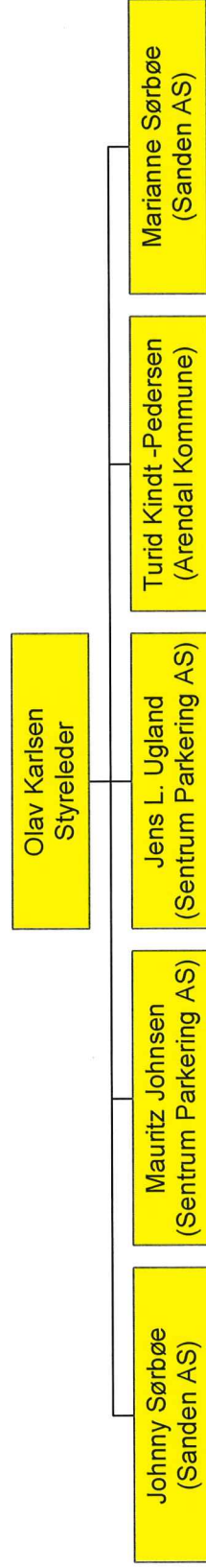
Arbeidsgruppa vil på det sterkeste presisere viktigheten av et nært samarbeid mellom parkeringsselskapet og kommunen ved drøfting og fastsetting av parkeringspolitikken for sentrum. Et slikt samarbeid styrker grunnlaget for bygging av sentrumsnært parkeringsanlegg samtidig som det på mange måter vil vitalisere byen. Et samarbeid bør etableres ved faste møter gjennom året mellom selskapets styre og kommunens administrasjon.

Aksjonærer (6 stk)

Aksjekapital kr 25,2 mill

- Sanden AS –Arena kjøpesenter - kr 10,4 mill (41,3 %)
- Sentrum Parkering Arendal AS 9,2 mill (36,5 %) (18 opprinnelige aksjonærer)
- Arendal Kommune 5,0 mill (19,8 %)
- 3 mindre direkte aksjonærer 0,6 mill (2,4 %)

Styret



Administrasjon

- Steinar Knutsen – vaktmester deltid pluss innleiet vaktmestertjenester
- Parkeringsetat – drifter parkeringsteknisk
- Anne Syrdalen – post, remittering og tilrettelegger av bilag
- Regnskapsfirma Landbøe – regnskapsføring
- Ernst & Young - revisor

Deltagere (19)

- De næringsdrivende som vi ikke fikk til å tegne seg som aksjonærer fikk tilbud om å gå inn som deltagere
- Dette medførte at de hvert år i 10 år forpliktet seg til årlig å innbetale kr 4.000, 8.000 eller kr 16.000 til P-Hus Vest – samlet fikk vi inn ca 190.000 pr. år i 10 år
- Man oppnådde ikke andre fordeler av denne innbetaling enn at man fikk 460 til 800 sentrale P-plasser for sine kunder

Bygg

Parkeringshuset ble prosjektert i 1997 og påbegynt høsten 1997. Åpnet ultimo nov. 1998. Det besto da av 460 p-plasser. Av disse ble 32 frasolgt til næringsdrivende. Huset var budsjettert å koste kr 56 mill og bygge-regnskapet ble avsluttet innenfor dette budsjett. Byggetrinn 2 ble startet i 2006 og besto av 1 ny hall til 330 p-plasser + 1 ny inngang til Arena (delt ca 60 % P-hus Vest AS – 40 % Sanden AS. Kostet ca 60 mill og ble finansiert ved å øke AS-kap med 5 mill, selge 50 plasser a kr 170.800 pluss mva (213.500) og låne resten. Utvidet anlegg åpnet 2. oktober 2007.
(Arena i utv. utgave åpnet 1. nov. 2007.)