

asplan
viak



Mulighetsstudie Tomta

Rapport med alternativer

Dato: 28.02.2024
Versjon: 02

asplanviak.no

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:

Tittel på rapport:

Oppdragsnavn:

Oppdragsnummer:

Utarbeidet av:

Oppdragsleder:

Tilgjengelighet:

Birkenes kommune

Mulighetsstudie Tomta

Mulighetsstudie Tomta

641185-01

Erling Ekerholt Sæveraas, Per Olav Røgler Ramstad,
Kaja Wivestad Nome

Erling Ekerholt Sæveraas

Åpen

Kort sammendrag

Denne rapporten beskriver en mulighetsstudie for Tomta i Birkeland, og mulig utvikling av området til et torg til glede for Birkeland sentrum.

X	X	X	X	X
X	X	X	X	X
03	26.09.2024	Rettet etter møte med Agder fylkeskommune	IHØ	EES
02	28.02.2024	Revidert etter innspill fra Birkenes kommune	EES, POR	KWN
01	02.02.2024	Sluttrapport mulighetsstudie	EES, POR	KWN
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarbeid. av	KS

Forord

Birkenes kommune har fått utarbeidet denne mulighetsstudie for utvikling av «Tomta for alle», som grunnlag for videre politiske beslutningsprosesser knyttet til oppgradering av området.

Tomta er i dag en regulert torg/parkeringsplass midt i sentrum på Birkeland. Området er planert og oppleves som en åpen og udefinert plass. Det er ønskelig å videreutvikle området mer i form av en møteplass/torg og flerfunksjonelt rom som kan binde sammen de andre sentrumsområdene.

Asplan Viak har utarbeidet mulighetsstudien i tett dialog med Birkenes kommune. Det er gjennomført en workshop med interessenter i området 19.10.2023, og det er gjennomført oppfølgingsmøter med SVV og AKT.

Prosjektet har fått tilskudd fra Agder fylkeskommune sin tilskuddsordning for stedsutvikling i 2023, og fra Agder fylkeskommunes og Kommunal- og distriktsdepartementet til spissing av forslag når det gjelder universell utforming. Birkenes kommune takker for tilskuddet som har muliggjort mulighetsstudien!

Arendal, 26.09.2024

Erling Ekerholt Sæveraas

Oppdragsleder

Foto og illustrasjoner:

Alle 3d-illustrasjoner i rapporten er utarbeidet av Asplan Viak.

Det er ikke oppgitt kilder for flere av de eldre fotoene. Opphavsrett for bilder uten verkshøyde er 15 år etter fotografens død, og 50 år etter at bildet ble tatt.

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	5
2. Workshop	11
3. Alternativer	14
4. Kostnader	42

1. Bakgrunn

1.1 Mulighetsstudien

Birkenes kommune ønsket en mulighetsstudie som viser mulighetsrommet for utvikling av Tomta som en møteplass/torg og flerfunksjonelt rom. Bakgrunnen for prosjektet er kommuneplanens mål om stedsutvikling og fonyelse av Birkeland sentrum i tillegg til lokalt næringsliv som ønsker tiltak for å gjøre sentrum mer aktivt og attraktivt.

Tomta har i dag flere funksjoner og kan fremstå som utydelig og udefinert. Kommunen ønsket hjelp til å definere og tydeliggjøre bruk, tilgjengelighet og muligheter for området.

Kommunen har satt av midler i budsjett til å følge opp det som mulighetsstudien foreslår som aktuelle tiltak og utviklingsbehov. Hensikten med prosjektet er med andre ord å gjennomføre og realisere sentrumsutvikling som har vært et stort behov og ønske gjennom mange år.

Følgende prosess er gjennomført som del av arbeidet med mulighetsstudien.

- Oppstartsmøte med kommunen og AKT
- Workshop med interessenter 19.10.2023
- Dialog med AKT og SVV knyttet til busstopp og utforming av Strøget
- Møter med Birkenes kommune
- Birkenes kommune har gjennomført egne medvirkningsprosesser i tillegg
- Sluttpresentasjon

Som del av prosessen har det kommet opp ulike konsept for utviklingen av Tomta. Derfor viser mulighetsstudien to alternativer. Ett alternativ med parkering på Tomta som regulert i sentrumsplanen, og ett alternativ med tilsvarende antall parkeringsplasser i gaten vest for Tomta.

Vi håper dette vil danne et godt grunnlag for videre politiske beslutninger i Birkenes kommune.



Torvet i Arendal før. Foto: ukjent



Torvet i Arendal med ny lekeplass. Foto: Jarle Kvam (visit sørlandet)

1.2 Historien

Selv om Tomta i dag fremstår som en asfaltert flate, er det fortsatt mulig å avlese historien på stedet.

Birkeland har vokst frem rundt jordbruk, skogbruk, mølle og sagbruk, torvstrøfabrikk og annen industri, handel, folkehøgskole og som stasjonsbygd. Mange av disse funksjonene er til stede den dag i dag.

Birkeland hadde opprinnelig ulike gårdsbruk, og var i stor grad sjølberget. I andre halvdel av 1800-tallet vokste det frem nye næringer. Bygda fikk smed, skomaker, murer, skredder, tømmermenn, mølle, og skole.

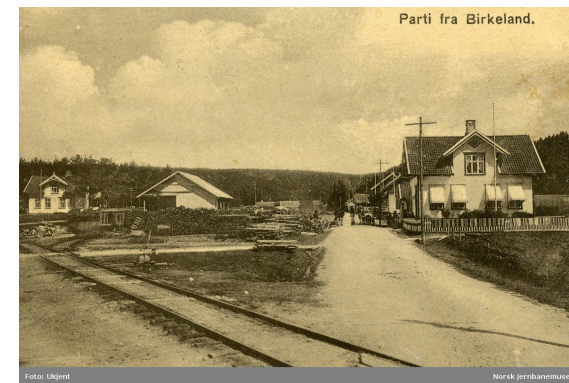
Fra 1896 åpnet Lillesand-Flaksvandbanen, først og fremst tiltenkt tømmertransport. Banen førte til en voldsom utvikling av Birkeland. Jernbanen kjøpte opp ei tomt nord for stasjonen, «Tomta», nåværende parkeringsplass. Der kunne bøndene levere tømmer og planker som skulle sendes med toget. Omkring jernbanestasjonen vokste det frem en "stasjonsby".

Etter dette var A/S Fritun aktive en periode før folkehøgskolen kjøpte bygget deres i 1913. Folkehøgskolen Sørlandet ble etablert i 1912. Det er fortsatt folkehøgskole i Birkeland. I 1920 ble bygda kommunesenter, og den dag i dag er Birkeland både kommunesenter og handelssenter i Birkenes kommune.

I 1954 ble jernbanen nedlagt. Tomta har stått som en åpen plass, og i hovedsak vært brukt til parkering siden.

Når Tomta skal utvikles vil tømmer, trefløting og jernbanesporene være elementer som bør være en del av ny utforming.

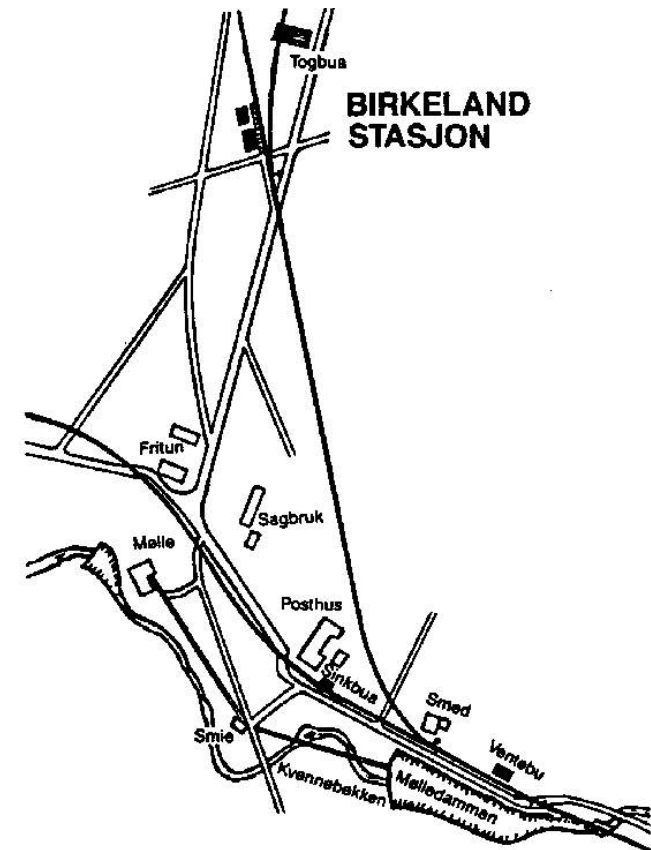
(Informasjon og tekst er hentet fra: *Birkeland. Pioner- og Nybyggertid*. Åsmund Knutson. 2019 Lokalhistorie Birkenes).



Birkeland 1910-1920. Foto: Norsk jernbanemuseum



Tømmerrenne Flakkefossen til Flaksvann. Foto: ukjent



Kart Birkeland stasjon. Kilde: Birkenes kommune lokalhistorie hefte (Johannes Agerbo)



Birkeland 1965-1966. Foto: ukjent



Lillesand stasjon. Foto: ukjent

1.3 Områdeplan

Områdereguleringsplan for Birkeland sentrum ble vedtatt i 2016, etter en lang prosess som startet allerede i 2010.

Målet var at områdeplanen skulle gi rammer for å videreutvikle Birkeland sentrum slik at det over tid kan transformeres til et moderne og velfungerende sentrum.

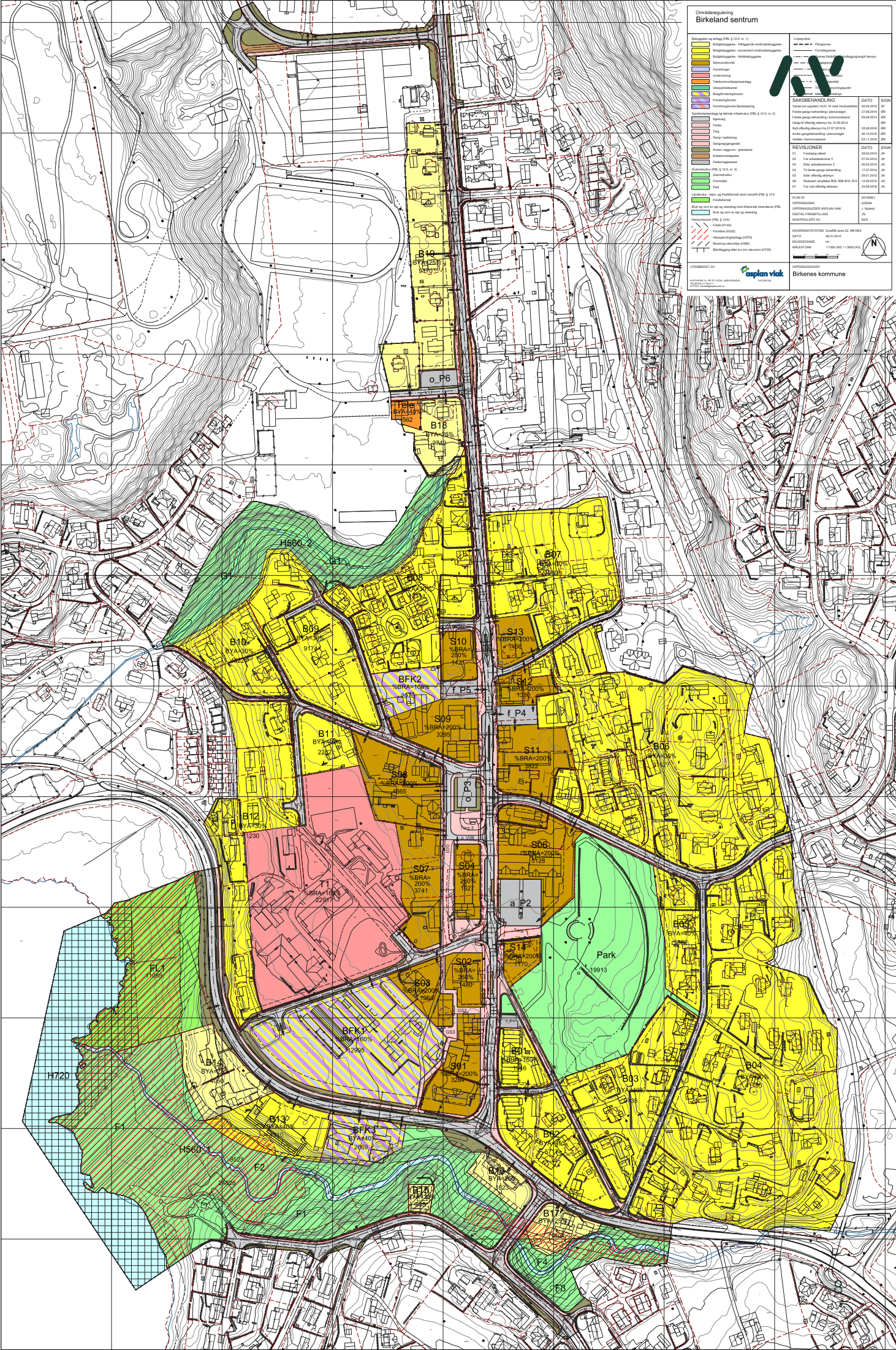
Kommunen ønsket en langsiktig og helhetlig planlegging, herunder avgrense sentrumsområdet, oppnå høy utnyttelsesgrad med et mest mulig kompakt handelssentrum, som kan få alle grupper til å bruke sentrum og bo i sentrum. Det var også ønske om at det skulle være fokus på estetikk, universell utforming og gode bomiljø, tilrettelegging for torg med en indre kjerne med lite trafikk, åpne opp for mer handel, service, offentlig og privat tjenesteyting, sikre god infrastruktur, trafikkikkerhet, miljøgate, torg og møteplasser, utvikle grønnstrukturen og videreforedle Tobias Jorde til et attraktivt nærmiljøanlegg - et grønt hjerte midt i sentrum både for barn, unge og eldre.

Planen legger til rette for sentrumsformål langs Strøget, noe parkering, og det store parkområdet «Tobias jorde» øst for Strøget i sentrum. Rundt dette ligger det en boligstruktur som rammer inn sentrum fra øst, nord og noe fra vest, i tillegg til et større undervisningsområde i vest, som tilhører folkehøyskolen.

Dagens reguleringsplan for Tomta viser 725 m2 til parkering (o_P3+annen veggrunn) og 580 m2 til torg (Torg 3), i tillegg til noen vegetasjonssoner. Dette innebærer om lag ca.20 p-plasser.

Det er regulert kjørevei rundt hele torget (o_V08). Det er regulert parkeringslomme langs veien i vest. Gaten, GG1, vest for S04 er regulert til gågate.

Strøget er regulert til V02 med 6 meters bredde.





Dagens situasjon på
Tomta sett fra nord
mot sør.
Foto: Asbjørn Vik.

1.4 Dagens situasjon

Tomta fremstår i dag i hovedsak som et asfaltert areal. Området er utflytende med lite klare grenser mellom oppholdssoner og kjøresoner. I prinsippet kan en kjøre med bil nesten hvor som helst, utenom fortau mot Strøget som er opphøyd, og skiller asfalten på hver side.

Parkeringsplassene er ikke skikkelig oppmerket, men det antas plass til ca. 20-25 biler sentralt på Tomta. I tillegg parkeres det privat mot vest og nord, og det kjøres helt inntil Storkiosken.

Tomta er holdeplass for linje 36 til Kristiansand (1 gang i timen), linje 133 (1 gang i timen/annenhver time) som korresponderer med buss Lillesand-Arendal, og linje 134 til Herefoss (4 ganger daglig).

Mot sør ligger Grillen med storkiosk og pizza, samt Birkeland pub. Det er bord til uteservering utenfor.

Mot vest ligger det småhus hvor det planlegges utvikling av flere boliger - Bendikstunet.

Mot nord ligger det et næringsbygg som huser Birkenes samskaping og Birkenes regnskapskontor. Nordvest for bygget er det boligutviklingsprosjekt.

Mot øst er et næringsbygg som huser kirkekontoret til Den Norske kirke, og så er det en åpen tomt der et bygg er revet.

Per i dag er det lite som inviterer til opphold og aktivitet på Tomta. Ved bussholdeplassen er det dog satt opp plantekasser og steiner for å gi rom til benker og oppholdssoner.



2. Workshop

2.1 Workshop

Det ble gjennomført en workshop med interessenter i området 19.10.2023. Det var deltakere fra Birkens kommune, Asplan Viak, Agder fylkeskommune, ordfører, boligutviklere, næringsaktører og AKT. I møtet kom det inn en rekke gode idéer.

Som introduksjon til workshopen sa Birkeland kommune litt om bakgrunnen for arbeidet og Asplan Viak holdt en inspirasjonspresentasjon.

I workshopen ble deltakerne delt inn i 4 grupper, og fikk utdelt kart, penn og papir.

3 temaer ble diskutert:

- Attraktivitet og utvikling på Tomta
- Mobilitetsløsning
- Byutvikling rundt Tomta

Workshopen ble avsluttet ved at én person fra hver gruppe oppsummerte hva som hadde blitt diskutert.

Etter workshopen oppsummerte Birkenes kommune og Asplan Viak resultatene i et notat. Asplan Viak utarbeidet enkle skisser til alternativer som har blitt diskutert med Birkenes kommune. SVV og AKT har blitt involvert for å avklare hvilken bussløsning som skulle legges til grunn.

Basert på workshop og oppsummering har Asplan Viak gått videre med å utarbeide mulighetsstudien, og forsøkt å innarbeide mange av innspillene.



Bilde fra workshopen. Foto: Birkenes kommune

2.2 Oppsummering av innspill

Attraktivitet og utvikling på Tomta

- Hele de 4000m2 bør benyttes
- Grønt/trær/bed
- Sitteplasser
- Torgboder
- Koselig kafè i gammelt hus
- Skjerme mot vei
- Lune soner for opphold
- Litt lek (må passe på trafiksikkerhet)
- Fleksibilitet
- Nytt fint dekke (ikke brostein)
- Tømmer-renne/vann, overvann, rullestein
- «Styremurer» for tømmer (i elva) inn på torget – element i forb. med overvann/lek
- Skulptur/identitetsskapende element, flerfunksjonelt. Eks. en gammel buss, tømmer, råning
- Lè/tak
- Turistinfo
- Ladestasjon
- Belysning
- Strømuttak
- Digitalt skilt (sanntid) for bussavganger på Tomta
- Kobling mot Tobias jorde på tvers av S06
- Rånerunde
- Slå sammen V01 og Torg 3
- Flaggstang
- Juletreffot og noe julebelysning
- Tomta bør “strammes opp”
- Fellesbygg har vært forslått, ikke et

behov

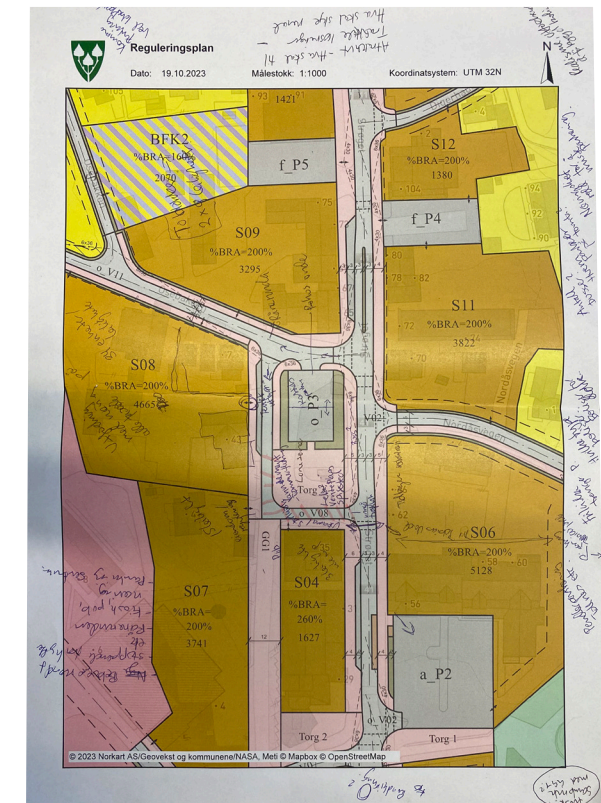
- Tomta bør gi noe annet enn «Tobias jorde»
- Likte eksemplene fra Arendal
- Husk drift og snøopplagring (grøntfelt gjerne nedsenket mtp. brøyting)

Mobilitetsløsninger

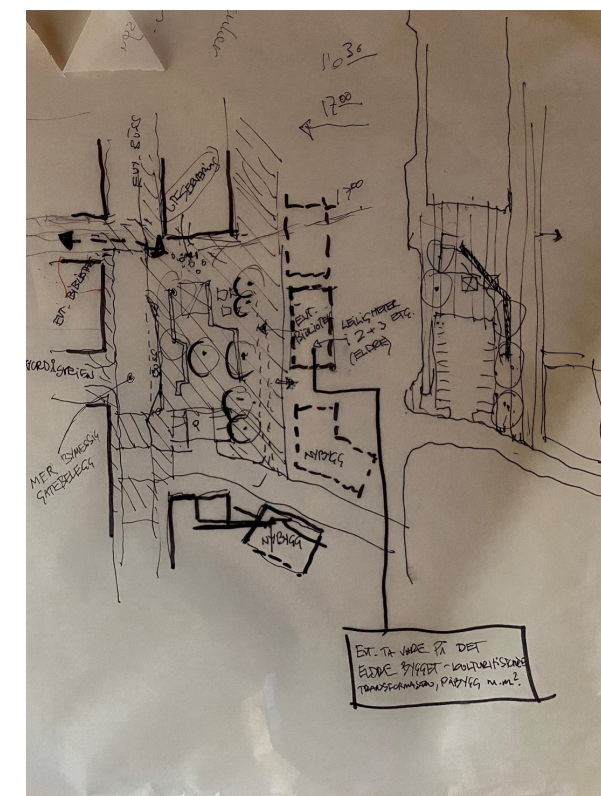
- Implementere veien i Tomta. «Torgdeke» ut i kjørebanen
- Sykkelparkering
- Ladestasjoner
- Bør ikke kjøre biler i V08
- S07 bør ha begrenset trafikk, hvor det kun tillates kjøring til boliger
- Busslommer langs Strøget for busser
- Busstoppet ved banken fungerer dårlig i dag
- Noe korttidsparkering på Tomta
- Flytte langtidsparkering/pendlerparkering ut fra Tomta til eks: Lillesandsveien og Myrane (da må Myrane utvides)
- Underjordisk parkering v/ Ulldal. Bussfolk kan parkere der
- P-kjeller under Tobias jorde?
- Dagens regulerte gågate, kan det være Parkering. Hva skal eller bør gaten være
- Kan Prix's p-plass benyttes på søndager når butikken er stengt og folk skal i kirka?
- Bensinpumpe flyttes når boliger bygges
- Brøyting og skjøtsel viktig

Byutvikling rundt tomta

- Viktig med identitet
- En bør se nærmere på boligbehovet, og hvilke boligtyper som passer for Birke-land
- Knytte Tomta til Tobias jord
- Enkle og realistiske løsninger
- Dagens rekkefølgekrav og krav til næring i første etg. holder utbyggere igjen
- Utbyggere ønsker å nullstille planene, særlig med tanke på rekkefølgebestemmelser
- Eiendomsgrenser må hensyntas eller tas stilling til på annet vis
- Vanskelig å få solgt boliger hvis det ligger inne for dyre krav både til parkering og rekkefølgekrav
- Må finne en nøkkel for å betale for tiltakene, det er begrenset hva private utviklingsprosjekter kan finansiere



Skisse utarbeidet av gruppe 2 under workshopen



Skisse utarbeidet av gruppe 1 under workshopen

3. Alternativer

3.1 Utforming

Som tidligere nevnt ble "Tomta" kjøpt av jernbaneselskapet for oppsamling til videre tømmertransport ut til Lillesand. Da jernbanen ble nedlagt i 1954, ble området værende igjen som en åpen plass - og har siden forblitt en plass benyttet til parkering av biler. Stasjonsbyen var blitt et sted uten togstasjon.

Når man er så heldige å ha en "uutviklet", åpen plass midt i et tettsted, kan man se tilbake på den sentrale funksjonen den en gang hadde - som premissgiver for utviklingen av all bebyggelse omkring. Dette er det naturlige, sentrale punktet i Birkeland, og transport til og fra har alltid vært stedets identitet. Det foreslås derfor å legge en ny "stasjon" i form av bussholdeplass med en flerfunksjonell takkonstruksjon som vil gi lè for både vær, vind og støy. Den vil også være et visuelt element som gir en viss avstand til hovedveien, "Strøget", uten å være en bastant barriere. Konstruksjonen vil òg gi mange sitteplasser, både i sol og i skygge. Her kan det plasseres en informasjonstavle som i sanntid vil gi de reisende nødvendige opplysninger, og kanskje også om kommende arrangementer i Birkeland.

Når Birkeland så har fått sin nye "stasjon" er det praktisk at dette sammenfaller med et nytt torg og eksisterende matservering. Området har potensial til å bli det samlingspunktet det en gang var. Her vil man ha et møtepunkt i hverdagen, til og fra jobb, på festdager som 17. mai, på ulike arrangementer om det er bondens marked eller valgkamp. Barn vil ha sin lekeplass på Tobias jorde, men det vil òg kunne være noen tilbud her på torget. Ungdom vil kunne møtes på uteserveringen foran "Grillen", de gamle vil ha mange sitteplasser hvor de kan betrakte livet og det som skjer på torget. Folk samler folk, og alle bør føle seg hjemme på Tomta.

Vannet, skogen, fløting og transport har formet Birkeland, og formgivningen bør fremheve disse elementene. Gjennom anlegget bukter det seg en "elv" som vil komme til syne ved regnvær. Furu-trær symboliserer skogen og bjørka viser til selve stedsnavnet.

Det har kommet ulike innspill til behov for og plassering av parkeringsplasser, samt hensiktsmessig kjøremønster. Etter dialog med Birkenes kommune, AKT og SVV er det lagt til grunn at bussen i framtida skal stoppe i Strøget på Tomta. Med bakgrunn i dette er det utviklet 2 alternativer.

Alternativ 1:

Alternativet legger til grunn samme parkeringsløsning som i områdeplanen, men arealet som er satt av til parkering er noe innskrenket til ca. 14 p-plasser. I alternativet er det foreslått å redusere biltrafikk i gaten vest for Tomta, f.eks ved at det bare tillates kjøring til eiendommene og for varelevering.

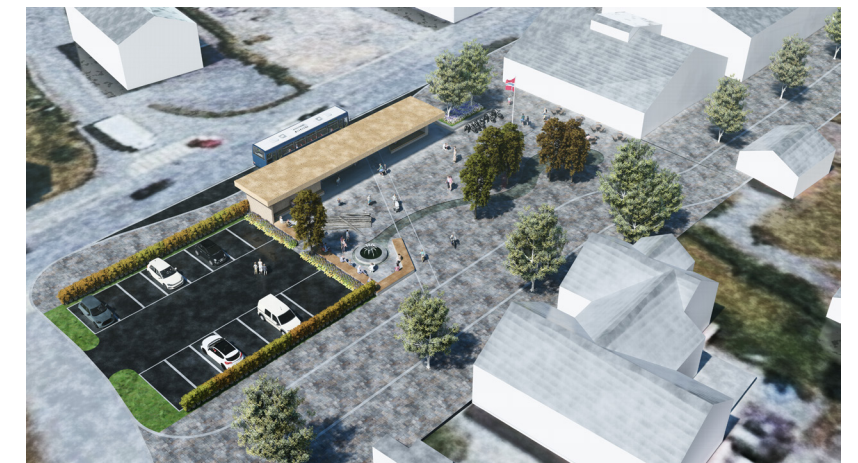
Alternativ 2:

I alternativet er parkering i nord erstattet med kantparkering langs gaten i vest. Det er lagt opp til samme antall parkeringsplasser - 14 stk. I og med at det ikke er parkering på selve torget i dette alternativet er det lagt inn et større torg og gressplen mot nord.

Likheter begge alternativer:

- 14 parkeringsplasser (2 HC). Tilgang for varelevering/kjøring til eiendom, men ikke for mye kjøring (gatetun/sambruksareal).
- Nytt dekke: stein, betongheller etc.
- Kantstopp til bussen er lagt på Tomta i Strøget. Forutsetter snuplass til bussen lenger nord.
- Ved kantstopp for bussen er det lagt opp til et bygg med overdekt tak med venteplasser, sanntidsskjerm, overdekt sykkelparkering mv.
- Ved Grillen er det lagt opp til uteservering.
- Sentralt på Tomta er det etablert en oppholdssone med sitteelementer, vannelement, og lek som tar opp historien med tømmer.
- Det er satt av plass til skulptur/lekeelement - tømmerfløting/renner, boder etc.
- Gjennom Tomta er det lagt opp til at vann kan samles som en renne som fyller seg når det er mye vann.

- Det er foreslått trerekker og grønne områder.
- De er satt av plass til sykkelparkering både overdekt og ikke overdekt mot ventebygget.
- Forbindelse til Tobias jorde



Oversiktsperspektiv alternativ 1



Oversiktsperspektiv alternativ 2

3.2 Universell utforming

«Universell utforming betyr at produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk skal utformes slik at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.»

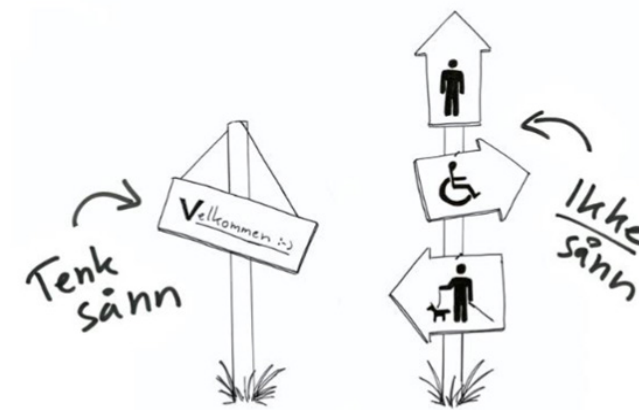
Siden dette prosjektet skal være "Tomta for alle" bør fokuset på universell utforming være spesielt prioritert. Prosjektering med utgangspunkt i universell utforming vil være basert på tre forhold:

- Mennesket som barn, ung, voksen, eldre.
- Mennesket med redusert funksjonsevne med hensyn til framkommelighet, håndkraft, orientering og veifinning, hørsel og taleforståelse, overfølsomhet for luftforurensninger og materialer.
- Mennesket som bruker tekniske hjelpemidler som har konsekvenser for utforming

I mulighetsstudiet er det lagt til grunn en del løsninger for universell utforming som er beskrevet i teksten under. Samtidig vil det være behov for å se på løsningene i nærmere detalj i et evt. forprosjekt/detaljprosjekt. Det må for eksempel sees på utforming av sitteplasser. En tilstrekkelig andel sitteplasser må utformes med ryggstø og armlene for å være inkluderende og aldersvennlige



Eksempel på inkluderende benker med ryggstø og armlener
(Foto: Euroskilt AS)



Framkommelighet

Rullestol er dimensjonerende faktor for å oppnå god framkommelighet for flest mulig.

- Det er derfor avsatt god plass omkring elementer slik at framkommelighet ikke hindres.

Videre er redusert arm- og håndkraft lagt til grunn, samt at sikt- og rekkehøyde er endret fra stående til sittende stilling.

- Det må tas hensyn til dette ved møblering, skilting og evt. betjening av interaktive skjermer.

Trinnfrie løsninger er basert på framkommelighet for rullestol.

- Gulvet på torget vil være mulig å anlegge som et heldekende «teppe» uten særlige høydeforskjeller eller kanter.
- Det må tas hensyn til høydeforskjeller ved innganger til butikker, boliger og offentlige bygg.

Orientering

For å kunne orientere seg, vil logisk struktur på kommunikasjonsveier, skilting og planløsning være grunnleggende.

- Det legges opp til utstrakt bruk av naturlige ledelinjer på torvet, men ved f.eks bussholdeplassen vil det være nødvendig med standardløsninger iht. SVV's krav om taktile heller.

ALLE SKAL:

- vite hvor man er
- vite hvor man skal
- kunne ta seg dit
- vite når man er kommet frem
- kunne bruke området

- Det legges opp til skilting med god kontrast og blindeskrift, evt. interaktive skilt i sanntid med tale, slik at f. eks rutetabeller er oppdatert og tilgjengelige for alle.

Farger og kontraster må benyttes på en bevisst måte.

- Kanter og overganger mellom dekker vil få kontrastfarge og taktil markering med lav/overkjørbar vis.

Belysning er avgjørende for å synliggjøre kontraster.

- Det må utarbeides en belysningplan/-beregning som gir et godt, ikke-blendende lys på torvet.

Markering av trapper, trinn og kanter er viktig av sikkerhetsmessige årsaker. I tillegg skal det dimensjoneres for blinde.

- Dette skal som et minimum følge standarder i TEK17.



Over: Mulige ledelinjer i anlegget

3.3 Alternativ 1

Alternativ 1 viser parkering på Tomta i tråd med gjeldende regulering. For å gi bedre torgareal er parkeringen noe mindre enn i områdeplanen for Birkeland. Videre legger alternativet opp til at det opparbeides torg og bussholdeplass.



Alternativ 1 - Fugleperspektiv sett fra nordvest



Alternativ 1 - plan



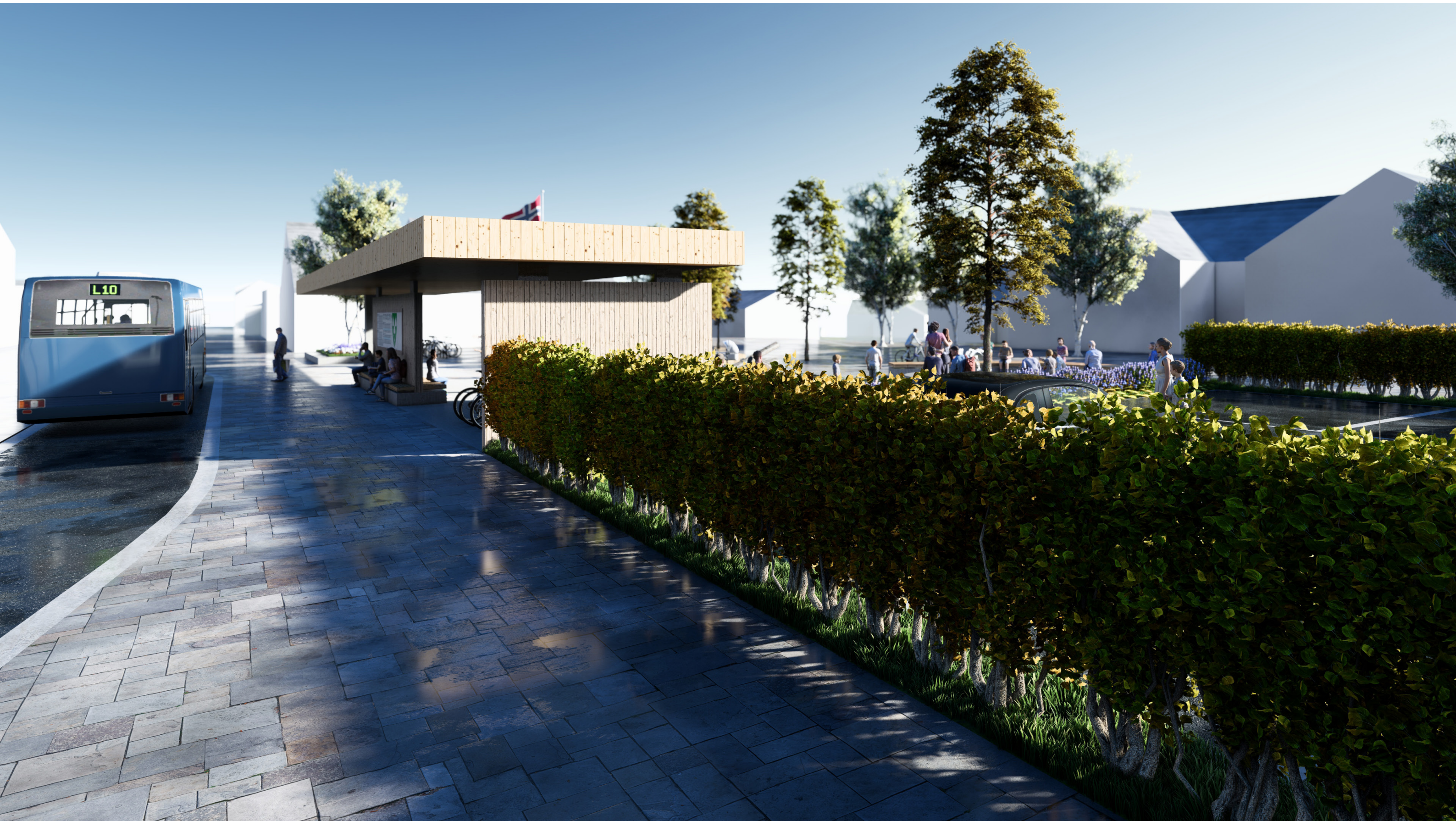
Perspektiv bakkenivå sett fra nordvest



Perspektiv sett fra nordvest: viser muligheten for en kombinasjon
av parkering og et noe komprimert torg på Tomta



Perspektiv sett fra nordøst. Et flerfunksjonelt takoverbygg ved bussholdeplassen gir lè for vær og vind og vil ha en visuell og støyreducerende virkning til tross for en "transparent" konstruksjon



Perspektiv av takoverbygget sett fra sydøst



Perspektiv sett fra syd: I forbindelse med gatekjøkkenet, kan det med fordel legges til rette for uteservering



Perspektiv sett fra sydvest: Takoverbygget vil kunne gi mange fine sitteplasser, både i sol og skygge. Her vil òg rutetabell og annen informasjon kunne plasseres sentralt, og under tak.



Perspektiv sett fra nordvest: En stor, sammenhengende benk med et sentralt vannelement på den mest solrike delen av Tomta kan bli et naturlig samlingspunkt på Birkeland.



3.4 Alternativ 2

Alternativ 2 viser en løsning der hele Tomta er opparbeidet til torg og park. Det vil med dette alternativet legges til rette for kantparkering langs gate i vest med like mange p-plasser som i alternativ 1. Dette frigjør areal som kan gi området et sårt tiltrengt grønt preg med blomstrende stauder, trær og en stor gressplen. Da det settes av mindre areal til parkering på selve Tomta, gir det større fleksibilitet i utformingen, og det kan tillates et noe mer langstrakt torgområde.



Alternativ 2 - Fugleperspektiv sett fra nordvest



Alternativ 2 - plan



Perspektiv bakkenivå sett fra nordvest



Perspektiv sett fra nordvest: viser sammenhengen mellom plenar-
ealet/parken og torget.



Perspektiv sett fra nordøst: Et flerfunksjonelt takoverbygg ved bussholdeplassen gir læ for vær og vind og vil ha en visuell og støyreducerende virkning til tross for en "transparent" konstruksjon.



Perspektiv av takoverbygget sett fra sydøst.



Perspektiv sett fra nordvest: En lun park/grøntareal omkranset av en lav hekk og stauder, plassert i den mest solrike delen av Tomta gir en ekstra kvalitet til torgområdet.



Perspektiv sett fra syd: I forbindelse med gatekjøkkenet, kan det med fordel legges til rette for uteservering.



Tømmer er en viktig del av Birkelands og Tomtas historie. Det kan være rom for å tydeliggjøre dette på det nye torget, både visuelt og pedagogisk.



Vannveiene har vært viktige i forbindelse med tømmefløyting. En "elv" som bukker seg mellom furutrærne kan vise denne symbolikken. Vannelementer er et naturlig blikkfang og samlingspunkt.



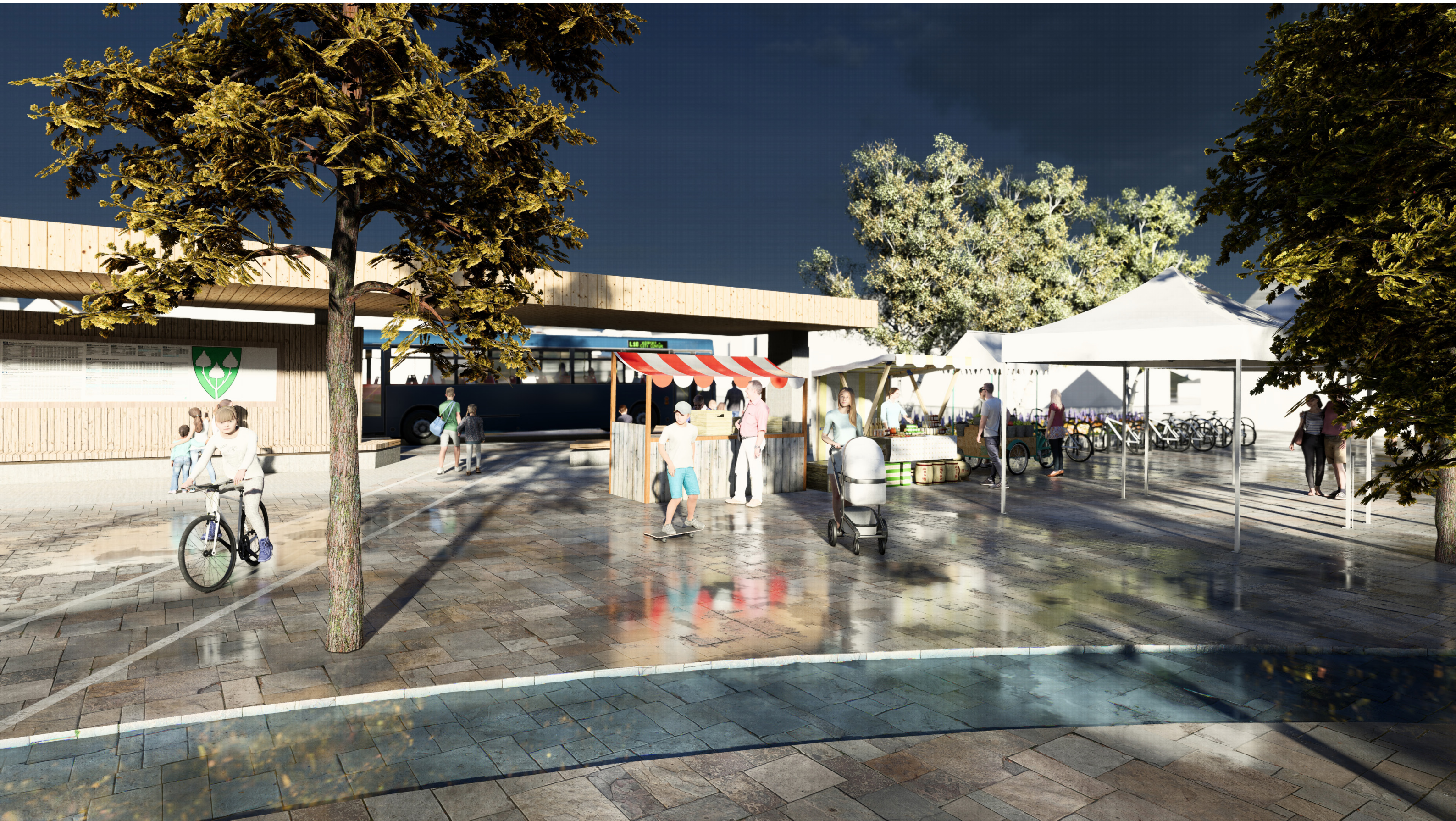
Stauder og blomstrende trær vil gi området et nytt preg.



Det er satt av plass til torgboder til ulike arrangementer. Torget skal være robust og gi rom for både hverdag og fest.



Tomta er sentralt plassert på Birkeland, og en evt. ny busstopp/
venteplass vil gi området ny vitalitet. Ulike arrangementer vil
dermed kunne arrangeres på en naturlig, sentral plass i sentrum.



Tomta: En blomstrende, sentral plass på Birkeland (i både konkret og overført betydning).



4. Kostnader

4.1 Grovkalkyle

Det er utarbeidet en grovkalkyle for de to alternativene. Det er benyttet Bygningsdelstabell på overslagsnivå. Enhetspriser er hentet fra Norsk prisbok og justert til lokale forhold.

Det er viktig å understreke at dette er usikre tall da prosjektet er på et svært grovmasket nivå, og et tidlig tidspunkt. Tallene må oppdateres og justeres når det er utarbeidet et mer detaljert forprosjekt. Endringer i konsept og kvalitet kan påvirke kostnadene vesentlig.

I tallene er det ikke tatt høyde for evt. utfordrende grunnforhold, tekniske anlegg i grunnen etc. Det anbefales å se nærmere på dette som del av et evt. forprosjekt.



641185-01 Birkeland - tomta for alle

25.01.2024

#	Konto - Kalkyle (prisgrunnlag 202302)	Med parkering	kr./m² UMA	Uten parkering	kr./m² UMA
01	Felleskostnader (Rigg & drift)	384 000	140	389 000	140
07	Utendørs	6 788 000	2 450	6 873 000	2 480
07.1	Bearbeidet terreng (Fjerne asfalt, grøfter, avgravning grovtrassering)	732 000	270	732 000	270
07.2	Utendørs konstruksjoner (Støttemure, vannspeil, skjermtak)	2 007 000	730	2 007 000	730
07.3	Utendørs VVS	448 000	170	448 000	170
07.4	Utendørs elkraft	395 000	150	395 000	150
07.5	Utendørs tele og automatisering	-	-	-	-
07.6	Veier og plasser (Asfaltering, kantstein, betongheller m.m. Inkl. bærelag)	2 234 000	810	2 036 000	740
07.7	Parker og hager (trær, beplantning buskfelt, sykkelstativ, søpelkasser m.m.)	975 000	360	1 258 000	460
07.8	Utendørs infrastruktur	-	-	-	-
SUM 01-07 ENTREPRISEKOSTNAD		7 171 000	2 590	7 261 000	2 620
08	Generelle kostnader	1 069 000	390	1 082 000	390
SUM 01-08 BYGGEKOSTNAD		8 240 000	2 970	8 343 000	3 010
09	Spesielle kostnader	-	-	-	-
10	Mva 25%	2 060 000	750	2 086 000	760
SUM 01-10 BASISKOSTNAD		10 300 000	3 720	10 429 000	3 760
11	Forventet tillegg 10%	1 030 000	380	1 043 000	380
SUM 01-11 PROSJEKTKOSTNAD		11 330 000	4 090	11 472 000	4 140
12	Usikkerhetsavsetning 10%	1 030 000	380	1 043 000	380
SUM 01-12 KOSTNADSRAMME		12 359 000	4 460	12 514 000	4 510
13	Prisregulering	-	-	-	-
SUM KALKYLE		12 359 000	4 460	12 514 000	4 510

Areal bearbeidet UMA 2776 m²





asplan viak