

OPPDAG	Utredning p-anlegg i Farsund sentrum	DOKUMENTKODE	10209105-RIT-NOT-01
EMNE	Trafikkutredning	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDAGSGIVER	Farsund kommune	OPPDAGSLEDER	Ole Berrum
KONTAKTPERSON	Hilde Synnes Drønen	SAKSBEH	Ole Berrum
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10232034 Samferdsel

Innhold

1	Bakgrunn	2
2	Innledning	2
3	Lokalisering	2
4	Gjennomgang av p-anleggene	3
4.1	Innledning	3
4.2	Storgaten p-anlegg	3
4.3	Møllehaugen p-anlegg	5
5	Kostnadsberegning	8
6	Konklusjon	8

Oppsummering

På bakgrunn av at parkeringstrykket i Farsund sentrum er økende, har kommunen ønsket å få undersøkt muligheten for to nye p-anlegg i sentrum – det ene i Storgaten og det andre under Møllehaugen.

Storgaten p-anlegg:

P-anlegget i Storgata er lagt på nabotomta til Sparebanken Sør der det i dag er et bolighus og en p-plass. Anlegget bør kunne bygges ut med 2 plan som vil gi inntil 58 p-plasser. Pga. inndragningen av 35 p-plasser i området nær denne plassen, kan det argumenteres for at det er et visst lokalt behov for å erstatte disse. Trafikalt synes lokaliseringen langs Storgaten med toveis trafikk og relativt kort avstand til fv. 43 å være akseptabel. Det er imidlertid fra kommunens side et ønske om å redusere trafikken i området nær Eilert Sundt skole, dvs. at bortfallet av p-plasser i området heller bør erstattes av en utvidelse av eksisterende p-anlegg på Gåseholmen og Nordkapp.

Møllehaugen p-anlegg:

P-anlegget er plassert under Møllehaugen som består av en liten park rundt krigsminnesmerket for falne under 2. verdenskrig. En stor del av Jochum Lunds plass inngår i atkomstområdet til anlegget. Anlegget med 2 p-plan kan gi inntil 58 p-plasser med atkomst fra Torvgaten. Ett plan vil gi 30 p-plasser med atkomst direkte fra krysset med fv. 43. Rampesystemet – særlig i alternativet med 2 plan – vil medføre betydelige inngrep mot Husan og omgivelsene ved Møllehaugen. Dette alternativet gir dessuten betydelige ulemper mht. trafikkmønsteret i sentrum. Nærheten til p-anlegget på Nordkapp med gode gangatkomster til sentrum, gjør at en bør sette spørsmålsteget ved om lokaliseringen på Møllehaugen er riktig.

Begge de undersøkte lokaliseringene vil være svært kostbare å bygge ut i forhold til en utvidelse av p-anlegget på Gåseholmen og/eller et nytt p-plan over dagens parkeringsanlegg på Nordkapp. Det kan derfor stilles spørsmål om det er riktig å utvide parkeringskapasiteten på denne måten.

0	5.02.2019	Rapport	Obe	DJ	Obe
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

1 Bakgrunn

Kommunestyret har bedt administrasjonen utrede muligheten for bygging av underjordiske parkeringsanlegg i Farsund sentrum. Bakgrunnen for dette er at parkeringstrykket i sentrum vil øke bla. i tilknytning til utbygging av Eilert Sundts videregående skole.

2 Innledning

Multiconsult AS er gjennom rammeavtalen med kommunen blitt engasjert til å utføre en analyse av to konkrete forslag til lokalisering av parkeringsanlegg i sentrum. Dette notatet tar for seg en kortfattet gjennomgang av de to lokaliseringene mht. potensiale (størrelse/antall plasser), trafikale forhold, egnethet, kompleksitet samt behov for anleggene. Det er dessuten utført en enkel kostnadskalkyle for de to anleggene.

3 Lokalisering

De 2 aktuelle plassene for parkeringsanlegg ligger i sentrum som vist på fig 1. Begge ligger i gangavstand fra Torvet som vel kan anses som det mest sentrale punktet i byen. De to anleggene er heretter kalt Storgaten p-anlegg, som er plassert ca. 200 meter fra Torvet, og Møllehaugen p-anlegg med atkomst ca. 50 meter fra Torvet.

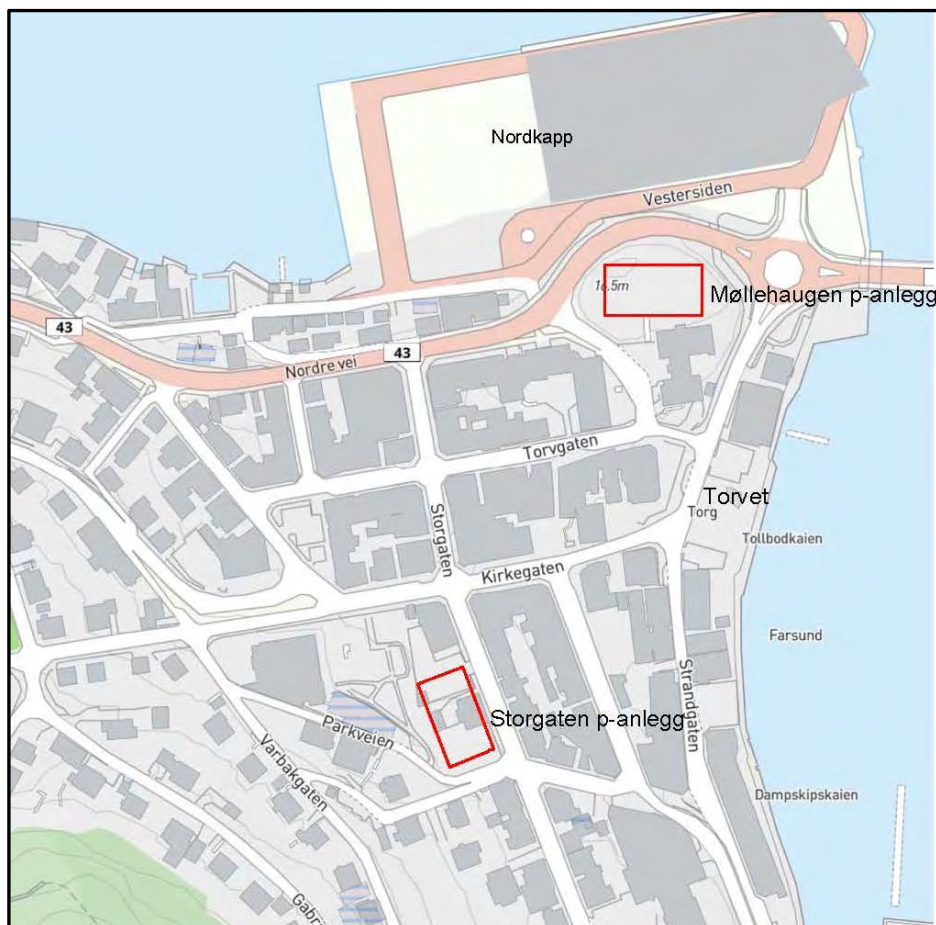


Fig 1 Lokalisering av de to p-anleggene

4 Gjennomgang av de to p-anleggene

4.1 Innledning

Som grunnlag for vurderingene - ikke minst vurderingen av potensiale og egnethet samt kompleksitet - har vi utført en forenklet opptegning av parkeringsanleggene basert på det digitale kartgrunnlaget for Farsund kommune.

Det er dessuten utført en grov kalkyle av p-anleggene. Det er i denne omgang ikke foretatt geotekniske eller geologiske undersøkelser av grunnen for de to lokaliseringene. Vurderinger her er derfor basert på kommunens kjennskap til geologien i byen.

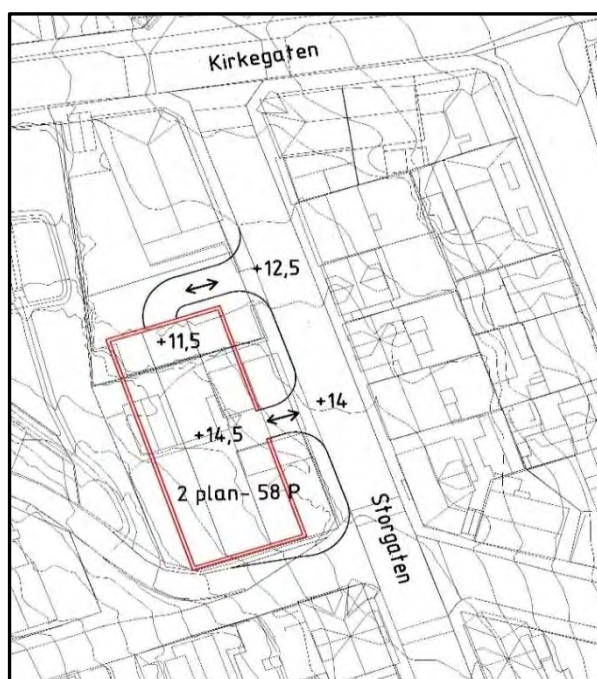
4.2 Storgaten p-anlegg

Beskrivelse av tomta:

P-anlegget er foreslått på nabotomta til Sparebanken Sør. Den består av en parkeringsplass for 16 - 17 biler og en boligtomt (Storgaten 19/19A), med et eldre bolighus og uthus. Tomta er i dag regulert til kombinert bolig/næringsformål. Plasseringen av p-anlegget forutsetter at eks. bygninger (Storgt 19) må rives. Bolighuset er registrert i Riksantikvarens NB-register.



Fig 2 Dagens situasjon; Storgaten 19 og 19A



Utforming/potensiale:

Parkeringsanlegget bør kunne bygges ut med 2 plan som vil gi inntil 58 p-plasser. P-anlegget med dim. 17 x 40 m må dels graves og dels sprenges inn i terrenget mot Byparken på vestsiden av tomta. Med nederste plan på kt 11,5 vil takplanet bli liggende på ca. kt 18 - noe som kan gi mulighet for utvidelse av Byparken opp på taket av p-huset. Høydeforskjellen i Storgaten langs bygget tilsier at det blir separat atkomst til hvert plan.

Fig 3 Mulig utforming av p-anlegget med atkomst

Trafikale forhold:

Forutsatt at det kun blir korttidsplasser i anlegget, vil dette gi en døgntrafikk på 5 - 600 biler eller 60 biler/time i rushtiden. Trafikkøkningen i forhold til dagens situasjon vil imidlertid bli vesentlig mindre da et nesten tilsvarende antall p-plasser er planlagt fjernet fra området. Økningen er derfor primært knyttet til i hvilken grad korttidsplasser erstatter det som i dag vesentlig er langtidsplasser for beboere og ansatte ved Eilert Sundt VGS. Det kan også bli en viss trafikkøkning ved at trafikanter som ikke finner ledige p-plasser i anlegget må kjøre videre på leting etter alternative p-plasser. Dette gjelder særlig dersom tilbudet i p-anlegget vesentlig vil bestå av korttidsplasser.

P-anlegget vil få atkomst fra Storgaten i begge retninger. Avstand til fv. 43 er ca. 100 meter. Hovedstrømmen av elever til skolen vil også benytte Storgaten som fotgjengere eller syklistene frem til Eilert Sundt skole. Dette i kombinasjon med at de to p-planene medfører to avkjørsler med kort innbyrdes avstand og kort avstand til nærliggende kryss, kan være trafikkmessig uheldig. Siktkravet for den nordre avkjørselen vil dessuten kun bli ivaretatt for fartsgrense 30 km/t, mens dagens fartsgrense er på 50 km/t.

Egnethet:

Tomta er trang, men det er antageligvis mulig å lokalisere et p-anlegg med størrelse som angitt. Det er imidlertid usikkerhet mht. grunnforholdene på stedet samt endelig status for bolighuset. Med hensyn til trafikkmønster synes lokaliseringen langs Storgaten å være akseptabel, da denne har toveis trafikk med relativt kort avstand til fv. 43.

Kompleksitet:

Anleggsområdet er trangt mellom bankbygget, Storgaten og Byparken på vestsiden av tomta. Anleggstrafikken bør skje via Storgaten fra fv. 43. Fra kommunen er det oppgitt at grunnen på tomta vesentlig består av løsmasser. Grunnforholdene er imidlertid ikke kartlagt, og det er derfor noe usikkert hvilken sammensetning de har. En må imidlertid påregne noe fjell i terrenget mot Byparken.

Behov:

I forbindelse med utbyggingen av Eilert Sundt VGS vil det sannsynligvis bli fjernet 55 p-plasser hvorav 35 p-plasser fra nærområdet - nærmere bestemt 25 fra skoleplassen ved Storgaten og 10 kantsteinsplasser i nabogaten Theis Lundes gate. I tillegg kommer de 16 -17 plassene på tomta som vil måtte inngå i det nye p-anlegget.

Pga. inndragningen av p-plasser i området, kan det argumenteres for at det er et visst lokalt behov for å erstatte disse. Det er imidlertid fra kommunens side et ønske om å redusere trafikken i området rundt Eilert Sundt skole, dvs. at bortfallet av p-plasser ikke bør erstattes av nye p-plasser nær skolen. Disse kan heller erstattes av et utvidet p-anlegg på Gåseholmen for de som kommer sørfra, og av en utvidelse av eksisterende p-anlegg på Nordkapp for de som kommer fra Lyngdal og Vanse/Lista. Begge p-anlegg vil være langt rimeligere å bygge ut enn p-anlegget i Storgaten.

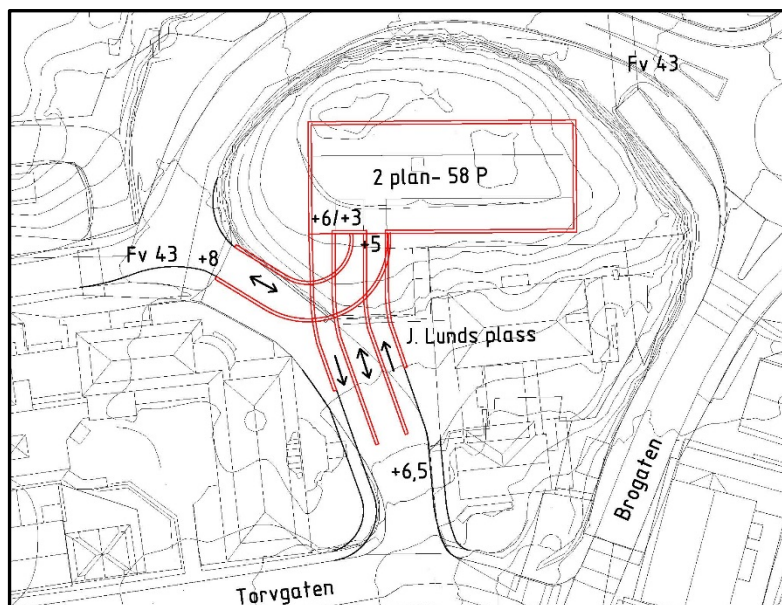
4.3 Møllehaugen p-anlegg

Beskrivelse av tomta:

Parkeringsanlegget tenkes lagt under Møllehaugen som i dag består av en liten park rundt krigsminnesmerket for falne under 2. verdenskrig. Under parken er det dessuten en mindre bunker som ble bygget av tyskerne. Lokaliseringen forutsetter at del av Jochum Lunds plass inngår i atkomstområdet til p-anlegget. Møllehaugen er regulert til park, mens J. Lunds plass er regulert til kombinert vei og fortau, se fig. 4.



Fig 4 Mulig atkomstområde til Møllehaugen p-anlegg



Utforming/potensiale:

Parkeringsanlegget med 2 p-plan vil gi inntil 58 plasser. Med ett plan vil en kunne oppnå 30 plasser. P-anlegget med mulig dim. 17 x 42 meter er forutsatt anlagt i fjell, men omfanget av løsmasser er usikkert.

Fig. 5
Mulig utforming av
p-anlegget med atkomst

Med 2 p-plan bør nederste plan ikke ligge høyere enn på kt. 3. Midten av taket i fjellrommet vil da bli liggende på ca. kt. 11. Bilatkomst må skje fra Torvgaten. Høydeforskjellen mellom nedre plan og Jochum Lunds plass medfører en lang rampe over plassen. Øvre plan på kt. 6 må betjenes via separate ramper parallelt med rampen til nederste plan, se fig 5. Rampe-systemet medfører at dagens 4 - 5 p-plasser ved Rederiet hotell fjernes, og atkomstområdet foran hotellet vil bli vesentlig redusert.

Med ett p-plan bør nederste plan ikke ligge lavere enn kt. 4 - 5. Midten av taket vil da bli liggende på ca. kt. 9 - 10. Løsningen kan gi mulighet for atkomst direkte fra fv. 43. Den korte avstanden mellom fv. 43 og p-anlegget innebærer sammen med høydeforskjellen at det ikke

Trafikkutredning

er mulig med et parallelt rampesystem som i 2-plansløsningen – ikke minst fordi rampevalget kommer for nær krysset med fv. 43.

Trafikale forhold:

Forutsatt at det kun blir korttidsplasser i anlegget, vil dette gi en mulig økning i døgntrafikken på 5 - 600 biler eller 60 biler/time i rushtiden (mandag - fredag). Noen få p-plasser i anlegget bør reserveres Rederiet hotell.

Begge atkomstløsninger medfører at Jochum Lunds plass stenges for biltrafikk mellom fv. 43. og Torvgaten. Gangtrafikken vil kunne opprettholdes med en fortausløsning forbi rampe-systemet. I løsningen med 2 parkeringsplan berøres imidlertid den nederste delen av den flotte trappa til Husan – noe som nødvendiggjør tiltak her.

Atkomst - 2 plans anlegg:

P-anlegget med 2 plan må ha atkomst fra Torvgaten. Da denne er enveisregulert mot Torvet/Brogaten vil trafikken inn til p-anlegget måtte komme via Storgaten fra fv. 43 nordfra/vestfra og via Kirkegaten/Storgaten sørfra. Trafikken ut fra p-anlegget vil gå via krysset Torvgaten x Brogaten. Som det fremgår av fig. 6, er ikke oversikten den beste i dette krysset. Siktkravet ved 30 km/t er ikke ivaretatt uten å gjøre tiltak på hjørneeiendommen i krysset.



Fig. 6 Krysset Torvgaten x Strandgaten

Atkomst - ett plans anlegg:

Med ett plan vil atkomstforholdene og trafikkmønsteret bli enklere med direkte atkomst fra fv. 43. Siktkravet mot venstre vil imidlertid kun være ivaretatt for fartsgrense 30 km/time. Dagens fartsgrense på 40 km/time på fv. 43 må derfor settes ned på strekningen forbi krysset.

Atkomst via Nordkapp:

Vi har også vurdert en alternativ atkomst via veien til parkeringsområdet ved Amfisenteret på Nordkapp. Det er imidlertid svært kompliserte forhold ved det mulige angrepspunktet mellom eksisterende busslomme og gangveikulvert på den ene siden og den høye muren mot atkomstbrua til senteret på den andre siden. Venstresiktkravet vil antageligvis være umulig å oppnå, se fig. 7 neste side. Løsningen innebærer også et kostbart inngrep under fv. 43 som nylig er bygget om/utvidet. Vi har derfor ikke vurdert løsningen nærmere.



Fig. 7 Situasjonen ved alternativ atkomst til p-anlegget på Nordkapp

Egnethet:

Det dominerende rampesystemet inn til p-anlegget medfører et betydelig inngrep foran det verneverdige rådhuset (Husan). Dette gjelder særlig rampesystemet til et 2-plans anlegg der også atkomsten til Rederiet hotell og minneparken berøres sterkt. Begge alternativer vil gi et betydelig synlig inngrep i Møllehaugen. I tillegg kommer usikkerheten mht. grunnforholdene. En lokalisering her anses derfor lite egnet for et slikt anlegg.

Trafikalt mht. trafikkmønster synes 2-plansløsningen å være mindre god. Ett-plans løsningen med direkte atkomst til fv. 43 vurderes som vesentlig bedre. Begge løsninger forutsetter imidlertid at det må gjøres tiltak for å oppfylle siktkravet i nærliggende kryss.

Kompleksitet:

Bygging av en p-plass under Møllehaugen samt et omfattende rampesystem på utsiden vil være svært krevende å gjennomføre anleggsteknisk. Vi har i kostnadskalkylen, kap. 5, forutsatt at anlegget i sin helhet kan bygges i fjell, men utformingen med 2 p-plan gir risiko for svært liten fjelloverdekning. Ev. manglende fjelloverdekning vil også medføre et lite ønskelig inngrep i minneparken – noe som også medfører stor usikkerhet mht. bygging og kostnader.

Atkomsten til anlegget med 2 p-plan må skje fra Torvgaten via Storgaten og Brogaten/Strandgaten, hvilket medfører en betydelig anleggstrafikk og store ulemper på et lite ønskelig område av sentrum. Alternativet med ett plan vil gi en bedre anleggsmessig situasjon.

Behov:

En undersøkelse av dagens p-plasser i sentrum (Rambøll 2018) viste at det gjennomsnittlige belegget på hverdager i uke 35/36 (august/september 2018) lå på 64 % av tilgjengelige plasser. Ved de 345 p-plassene på Nordkapp lå gjennomsnittlig belegg på 66 %.

Undersøkelsestidspunktet kl 10 00 er imidlertid tidlig på dagen. Belegget er fra kommunen oppgitt å være vesentlig høyere senere på dagen, slik at behovet for en utvidelse av parkeringstilbudet i sentrum anses å være til stede. Det bør likevel stilles spørsmål ved om det er riktig å bygge et kostbart anlegg med så mange ulemper nær p-plassen på Nordkapp – ikke minst fordi anlegget på Nordkapp har mulighet for en betydelig utvidelse med et nytt p-plan over dagens utvendige parkeringsområde.

5 Kostnadskalkyle

Det er foretatt en forenklet kalkyle av byggekostnadene basert på Holte Kalkulasjonsnøkkel 2018 for et nedgravd/nedsprengt p-anlegg i Storgaten. For Møllehaugen p-anlegg er kalkylen i tillegg basert på erfaringstall for p-anlegg i fjell.

I kostnadene inngår blant annet terrengarbeider, konstruksjoner, VVS, tele- og elektroarbeider samt mva. Også kostnader for kjøreatkomst til p-anleggene inngår, men ikke øvrige tiltak rundt og oppå p-anlegget. Forberedende arbeider som riving av eks. bygg og øvrige konstruksjoner (bunkeren i Møllehaugen) og grunnnerverv inngår heller ikke i kalkylen.

I tabellen nedenfor fremgår kostnadene i mill. kroner for de 2 anleggene:

Sted	Areal, m2	Antall plasser	Budsjett-kostnader	Kostnad pr. p-plass
Storgaten p-anlegg	1475	58	29,4 mill. kr.	505 000 kr.
Møllehaugen - 2 p-plan	1430	58	22,3 mill. kr.	385 000 kr.
- ett p-plan	715	30	11,8 mill. kr.	395 000 kr.

Usikkerheten i kostnadsberegningene er størst for anlegget i Møllehaugen da manglende fjelloverdekning kan øke kostnadene her vesentlig.

6 Konklusjon

Lokaliseringen på tomte i Storgaten kan forsvares ut fra et behov for å erstatte p-plasser som fjernes i området i forbindelse med utbyggingen av Eilert Sundt VGS. Det er imidlertid fra kommunens side et ønske om å redusere trafikken nær skolen, dvs. at bortfallet av p-plasser i området heller bør erstattes av en utvidelse av eksisterende p-anlegg på Gåseholmen og Nordkapp.

Lokaliseringen under Møllehaugen må av flere grunner anses som svært lite egnet både mht. atkomstforhold og inngrep mot Minneparken og nærliggende bebyggelse. Nærheten til det store p-anlegget ved Nordkapp tilsier at det også må stilles spørsmål ved behovet for denne lokaliseringen. Samlet sett anses et p-anlegg med ett plan som mest realistisk å få gjennomført – ikke minst rent teknisk vurdert, men også pga. et enklere trafikkmønster samt mindre inngrep enn løsningen med 2 p-plan og.

Begge de undersøkte p-anlegg vil være svært kostbare å bygge ut i forhold til en utvidelse med et p-plan over dagens parkeringsanlegg på Nordkapp samt en utvidelse av p-anlegget på Gåseholmen. Det kan derfor stilles spørsmål om det er riktig å bygge så kostbare anlegg på de to undersøkte stedene i Storgaten og under Møllehaugen.