



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 23/17266-5
Saksbehandler Silje Møller

Utvalg	Møtedato
Oppvekst- og utdanningsutvalget 2023 - 2027	22.10.2024
Teknisk utvalg 2023 - 2027	22.10.2024
Formannskapet 2023 - 2027	24.10.2024
Ungdomsrådet 2024 - 2025	21.10.2024
Kommunestyret 2023 - 2027	30.10.2024
Flerkulturelt utvalg 2023 - 2027	21.10.2024

Holviga skole - Vei og parkeringsareal

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Kommunedirektørens anbefaling er

Beslutningspunkt 2 (BP2) vedtas nå, basert på følgende punkter:

- Gå videre med alternativ c), altså 100 parkeringsplasser i ett plan innenfor reguleringsområdet P1.
- Det skal i tillegg etableres dropp-off sone, legges til rette for nytt kjøremønster, flytte busstoppene, samt etablere gang og sykkelsti, alt i tråd med ny reguleringsplan.

Det bevilges en kostnadsramme på 12 MNOK inkl mva, som baserer seg på kalkylen fra konseptfasen. Vei- og parkeringsarealet tas inn igjen i Holviga skole, slik at både den økonomiske rammen og videre håndtering av prosjektet implementeres i Holviga skole -prosjektet.

Det fremlegges en oppdatert sak for passering av BP3 (før utlysning for gjennomføring) når løsningene er detaljprosjektet.

Vedlegg

Vedtak 24.04.2024 - Holviga skole - oppdatert kalkyle og fremdrift

Vedtak 08.05.2024 - Detaljregulering Holviga

240508 Plankart Holviga

Sammendrag

I saken fremlegges tre alternativer for etablering av parkering til ny Holviga skole.

For parkering anses alternativ c) som den beste løsningen. Løsningen innebærer etablering av 100 parkeringsplasser innenfor planområdet P1. Se vedlagt plankart.

Det skal i tillegg etableres dropp-off sone, legges til rette for nytt kjøremønster, flytte busstoppene, samt etablere gang og sykkelsti, alt i tråd med ny reguleringsplan.

Fakta

Vedtak 24.04.2024 - Holviga skole - oppdatert kalkyle og fremdrift – SAK 24/57

Det ble vedtatt at «parkeringssaken tas ut av forslaget».

Videre beslutning om at parkeringsarealet skulle meldes opp i egen sak. Derav denne saken.

Vedtak 08.05.2024 - Detaljregulering for ny Holviga skole – vedtaksbehandling – SAK 24/89

Reguleringsplanen ble behandlet og vedtatt i møtet.

Kommunestyret vedtok også følgende tilleggssforslag (se utklippet under):

Kommunestyret 2023 - 2027 vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar kommunestyret forslag til detaljregulering for Holviga skole.

- *Formålsgrensen mellom o_P1 og o_Fri6 parallellforskyves 25 mot sørvest for å kunne innfri rekkefølgekravet på 100 parkeringsplasser på bakkeplan innenfor o_P1.*

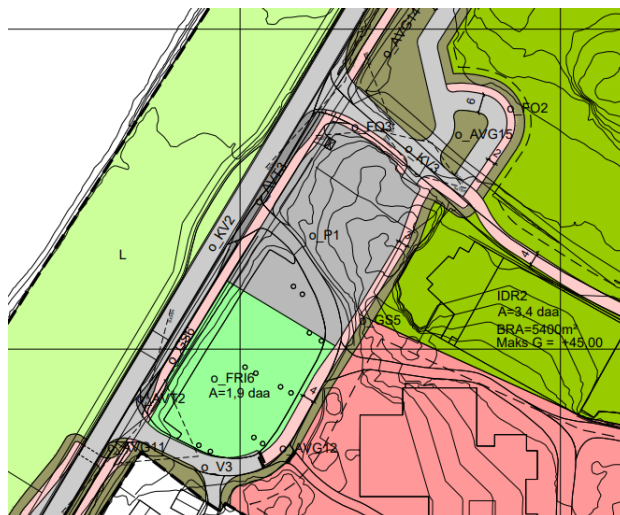
Generell bakgrunnsinformasjon:

- 100 parkeringsplasser skal være etablert ved ferdigstillelse av ny Holviga barneskole. Dette ligger som et rekkefølgekrav i reguleringsplanen.
- Bussen (AKT) anbefaler ikke dagens løsning (egen sløyfe innom GTIF slik de gjør i dag) da denne er forbundet med høy risiko. Mange trafikanter (både gående, syklende, bilister og busser) i ulike retninger oppleves uoversiktlig og farlig. I tillegg jobber AKT med å forlenge rutebuss 101 til Støle, når dette er på plass vil ikke Støle-elever skysses med egen skolebuss, men med rutebussen. Dette til sammen gjør at man i reguleringsplanen har lagt opp til all av/på -stigning ute ved Terje Løvåsvei.
- For å sikre trygg skolevei og ivaretagelse av hjertesoner, er det gjort følgende tiltak knyttet til ny løsning for parkering og trafikal infrastruktur:
 - o Etablert FRI 6
 - o Fjerne bilveien/gjennomkjøringen som i dag danner en «sløyfe» forbi GTIF-hallen
 - o Samle trafikk i nordre kryss
 - o Fjerne trafikk fra søndre kryss (skiltes som gang-/sykkelsti, men med tillatelse for kjøring til eiendommer)
 - o Busstopp i nordgående retning vil flyttes sørover mot FRI6 (se plankart)
 - o Ny dropp-off sone i tilknytning til nordre kryss, samt gang og sykkelvei i forbindelse med denne.

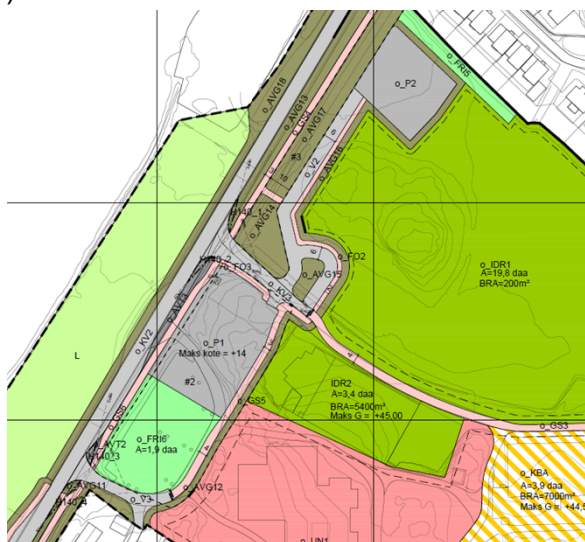
Alternativ a og b

Det var opprinnelig to følgende alternativer for etablering av parkeringsplasser og tilhørende trafikal infrastruktur:

- a) Etablering av parkering i to plan ved P1 (cirka 115 plasser):



- b) Etablering av parkering i ett plan fordelt på arealene P1 og P2 (cirka 115 plasser):



Gjennomføringsmodell for parkeringsplass og trafikal infrastruktur: Ikke besluttet.

Styringsrammer for parkeringsplass og trafikal infrastruktur:

Kostander	Ikke vedtatt. 24.april 2024 vedtok kommunestyret å ta ut parkeringsløsningen i prosjektet som baserte seg på parkering i to plan, og hadde en kostnadsramme på 84 311 250 kr (inkl. mva).
Tid	Ligger som et rekkefølgekrav til ferdigstilling av ny Holviga skole, som skal ferdigstilles våren 2027.
Kvalitet	Grimstad Kommunes vegnorm
Omfang	I tråd med reguleringsplanen
Usikkerhet	Ikke kjent
Gevinst	Ikke kjent

Vurderinger

Alternativ a)

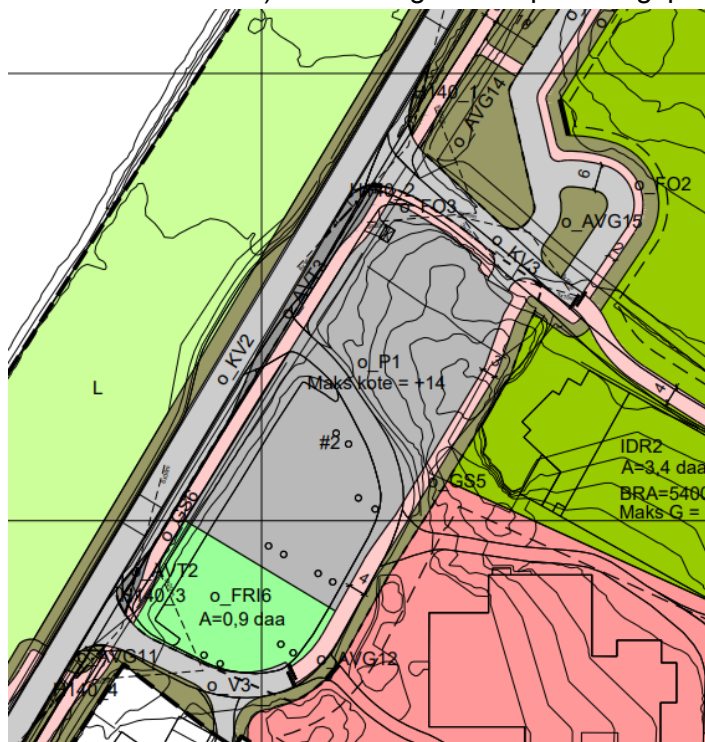
Denne løsningen lå til grunn ved kalkylen som ble lagt frem 24. april 2024. Løsningen er arealeffektiv, men kostnadsdrivende. Denne løsningen var estimert til entreprisekost tilsvarende 67,5 MNOK eks mva, tilhørende spesielle og generelle kostnader ville også komme i tillegg. Denne løsningen ble tatt ut av skolesaken i april, og tilsvarende kost ble trukket ut av kostnadsrammen for Holviga skole.

Alternativ b)

Løsningen krever mye areal, men antas å være noe mindre kostnadsdrivende enn alternativ a). Området V2 og P2 (se plankartet) berører både «øya», som er ønsket bevart, og beslaglegger matjord-areal, som er uheldig i seg selv. Området er i tillegg forbundet med utfordrende overvannsproblematikk, noe som også påvirker kostnadsbildet. Av hensyn til kost/nytte i et økologi-perspektiv, ble ikke de økonomiske kostnadene knyttet til dette alternativet sett nærmere på i april 2024, men alternativet ble likevel opprettholdt som en mulighet i reguleringsplanen.

Alternativ c)

Siden kommunestyret 08.05.2024 vedtok at formålsgrensen mellom P1 og FRI6 skulle endres, åpner dette for alternativ c) «etablering av 100 parkeringsplasser innenfor P1»:



Dette er uten tvil den mest kostnadseffektive løsningen. Løsningen gjør at man ikke trenger å benytte jomfruelig areal for parkering. I forbindelse med etablering av parkering kommer man dessuten ikke i konflikt med matjordsproblematikk eller «øya».

Selv om FRI6 nå er halvert, vil fortsatt dette grøntarealet, sammen med de andre tiltakene som ble nevnt innledningsvis, sikre en trygg skolevei for både gående, syklende og busselever.

Gjennomføringsmodell for parkeringsplass og trafikal infrastruktur: Anbefales som totalentreprise.

Styringsrammer for parkeringsplass og trafikal infrastruktur:

Kostander	Ikke vedtatt. Det anbefales på dette tidspunktet å avsette en kostnadsramme på 12 MNOK inkl mva for planlegging og gjennomføring av tiltaket. Kalkylen som foreligger er basert på konseptfasen, og estimerer at parkeringsarealet (løsning c), tilhørende dropp-off sone og trafikal infrastruktur etableres i tråd med ny reguleringsplanen. Oppdatert kalkyle vil legges frem for kommunestyret ved passering av BP3 (før utlysning for gjennomføring) når løsningene er detaljprosjektert.
Tid	Ligger som et rekkefølgekrav til ferdigstilling av ny Holviga skole, som skal ferdigstilles våren 2027. Det anbefales at som mye som mulig av gjennomføringen skjer sommeren 2025. Fremdriftsplan for gjennomføringen settes i forlengelsen av detaljprosjekteringen. <i>Begrunnelse:</i> <i>Dette er nødvendig å gjennomføre så mye som mulig av tiltaket i elevenes skoleferie (mens området enklere kan stenges av), og dette er den første muligheten for avstenging i en lengre periode etter at de vedtakene er fattet. Merk at byggearbeidene knyttet til ny skole dessuten vil kreve avstenging av en av de mest trafikkerte skoleveiene i området. Mange barn skal over en lang periode ledes gjennom det aktuelle området ved Terje Løvåsvei, slik at det er ønskelig å få på plass den nye løsningen så raskt som mulig.</i>
Kvalitet	Grimstad Kommunes vegnorm* <i>*merk at for å få plass til 100 parkeringsplasser innenfor P1 ser det ut til at man bør akseptere en kortere avstand mellom parkeringsrekkene; en avstand på 6,25 meter. Kravet i Grimstad Kommunes vegnorm er opprinnelig 7,0 meter. Merk imidlertid at krav til samme avstand i Statens vegvesens N100:2023 er 6,0 meter.</i>
Omfang	I tråd med reguleringsplanen.
Usikkerhet	Usikkerheten samlet vurderes til moderat/lav. a) Håndtering av overvann, som må gjøres lokalt siden det er langt til nærmeste overvannsledning. Omfanget er uklart. b) Det er noe usikkerhet knyttet til om gjennomføringen må deles i flere trinn siden SFO holder åpent i deler av skoleferien, og vinduet for avstenging av området er begrenset. Alternativer må vurderes. c) SHA/HMS. Det må gjennomføres risikoanalyser mtp alle som berøres av ombyggingene, selv i skolens sommerferie. Eksempelvis: myke trafikanter, kjøring til eiendommer, busser, adkomster og kjøring til aktiviteter (kunstgress, tennisbane, GTIF-hallen), SFO. Omfanget av tiltak knyttet til SHA/HMS er ukjente. d) Økonomi: Kalkylen baserer seg på konseptfasen, den økonomiske usikkerheten reduseres i takt med at løsningen detaljeres ut. e) Matjordsplan må utarbeides for drop-off løsningen og tilhørende gang og sykkelsti som skal etableres på hjørnet av jordet. Tiltakene er ikke kjent. f) Ukjente forhold i grunnen anslås til moderat/lav, men er fortsatt en risiko.

Gevinst	Økonomi. Anbefalt alternativ c) er et alternativ som har en betydelig lavere kostnadskonsekvens enn alternativ a) og b). HMS/sikkerhet. Ny løsning (både alternativ a, b og c), i tråd med ny reguleringsplan, skal ivareta trafikktrygge løsninger, og ivareta hjertesoner på en god måte. Kvalitet. Dette skal bli en endelig og god løsning. Kvaliteten heves sammenlignet med dagens løsning.
----------------	---

Konklusjon

Alternativ c) anses som den beste løsningen for parkeringsareal.

Det anbefales å passere Beslutningspunkt 2 (BP2) nå basert på følgende punkter:

- Gå videre med alternativ c), altså 100 parkeringsplasser i ett plan innenfor reguleringsområdet P1.
- Det skal i tillegg etableres dropp-off sone, legges til rette for nytt kjøremønster, flytte busstoppene, samt etablere gang og sykkelsti, alt i tråd med ny reguleringsplan.

Det anbefales å bevilge en kostnadsramme på 12 MNOK inkl mva knyttet til parkeringsarealet og tilhørende trafikal infrastruktur. Kostnadsrammen baserer seg på kalkylen fra konseptfasen, og vil kunne få mindre justeringer (opp eller ned) etter som detaljnivået skrider frem.

En oppfølgingssak knyttet til vei- og parkeringsareal legges frem for kommunestyret ved passering av BP3 (før utlysning for gjennomføring), når løsningene er detaljprosjektet og kalkylen er oppdatert.