

## PARKERINGSBUS UNDER TORVENE – FORPROSJEKT.

### TORVENE

#### Bakgrunn

Bystyret fattet i desember i fjor vedtak om forprosjekt for parkeringsanlegg under Øvre og Nedre Torv som utreder alternativer for både privat og kommunalt eierskap og drift, direkte adkomst fra Kvadraturens største trafikkarer og universell utforming.

#### Tidligere undersøkelser

Parkering under torvene har vært vurdert tidligere. I perioden 1984 – 88 var flere firmaer innom og vurderte alternative omfang, adkomst og bruk av overflaten. Disse er tilgjengelig for gjennomsyn, men vedlegges ikke.

Multiconsult m.fl. gjorde et forprosjekt på oppdrag fra Parkeringssselskapet i 1988. Kopi av dette sammen med diverse grunnundersøkelser fra Noteby vedlegges. Forprosjektet illustrerer ønsket detaljgrad av de bygningsmessige arbeidene og grunnundersøkelse. De byplanmessige hensynene bl.a. trafikk må sees på med ny øyne.

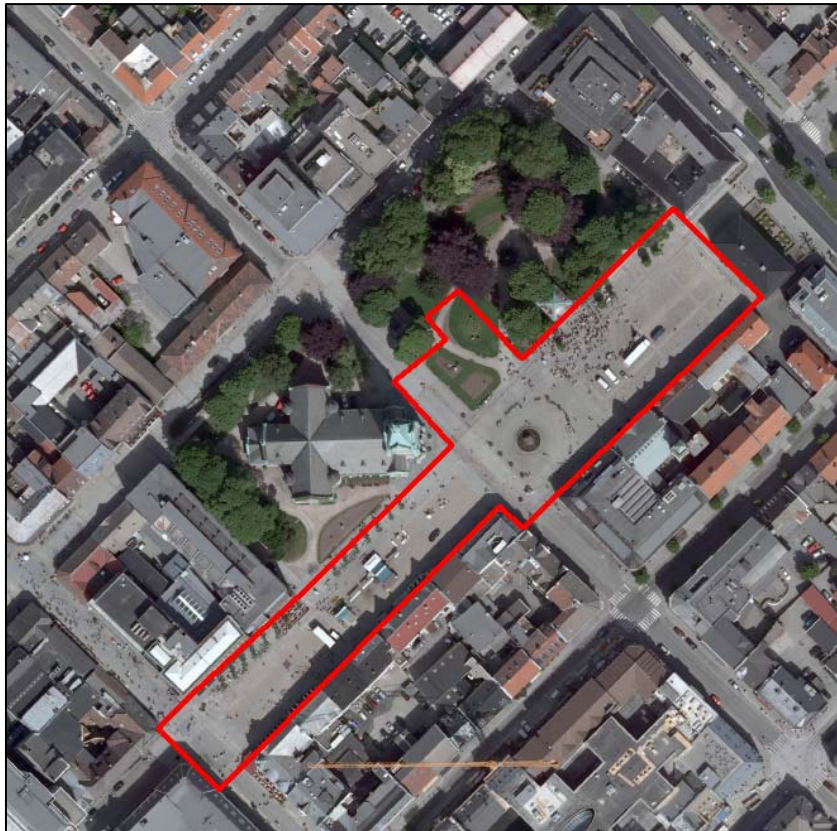
Via Nova gjorde en mulighetstudie for Parkeringssselskapet av Børsparken og Øvre Torv i 2006 som vedlegges.

### OPPDRA

Oppdraget er å utarbeide et forprosjekt som avklarer adkomst, plassering, omfang, byggemetode, hensyn til tilstøtende bebyggelse, bygningsmessige arbeider, el-anlegg, VVS-anlegg, trafikkregulering og betalingsystem for et underjordisk parkeringsanlegg under torvene i 2 eller 3 etasjer med 400 parkeringsplasser eller mer.

Anlegget (adkomst ikke medregnet) skal plasseres innenfor område vist nedenfor.

Konsulenten må selv vurdere selve utforming og plasseringen av anlegget. Avgrensningen er lagt i byggelinjen og tilpasset Parkvesenets vurdering fra 1988. Det må tas nødvendig hensyn til bestående bygg. Hvor nybygg er aktuelle må det sees på mulighet for samhandling. Behov for avvik fra begrensningen under parken må redegjøres særskilt for.



Område for  
parkeringsanlegg

Parkeringsanlegget skal fylle en rolle som del av den offentlige infrastrukturen som betjener Kvadraturen. Det må derfor ha en kvalitet som gjør at de fleste trafikanter opplever det som aktuelt å bruke.

## FASER

Oppdraget er delt i 3 faser som beskrevet under.

### Fase 1. Adkomst

Alle teknisk gjennomførbare adkomstløsninger beskrives og vurderes. Vurderingen må ivareta trafikale forhold. Det er særlig viktig å få fram en vurdering av om adkomsten har en kvalitet som gjør den egnet til å betjene et offentlig tilgjengelig underjordisk parkeringsanlegg. Det tas stilling til hvilket eller hvilke adkomstløsninger som det arbeides videre med.

### Fase 2. Parkeringsanlegget

Parkeringsrommet fastlegges ut fra valgt adkomstløsning(er). Innvendig trafikksystem må beskrives.

### Fase 3. Byggteknisk løsning

Den byggteknisk løsningen med mer beskrives og kostnadsberegnes.

## PARKERINGSANLEGGET

### Utvendige hensyn

- Kjøreadkomst må vurderes fra alle sider av anlegget. Alle alternativene må gis en kvalitativ vurdering og rangeres. Utformingen må være romslig og innbydende. Den bør ideelt være fra kjøreport i sidegate nær hovedvei. Åpen grav i sentrale gater og plasser må unngås.
- Trafikksituasjon i sidegata og i kryss med hovedgate (Vestre Strandgate, Festningsgata) må vurderes.
- Anlegget under torvene må ha minimum overdekning 0,5 meter. Under parken bør overdekningen være 1,0 meter.
- Mulighet til å koble seg på tilstøtende kvartaller (21,27, 32 og 33) må utredes. Ny adkomst til eksisterende parkeringsanlegg under Norske Folk-gården må søkes innlemmet i anlegget
- Byggverk over bakken knyttet til gangadkomst, rømning, ventilasjon og annet må ikke plasseres i torvrommene. De må skyves ut i ytterkant og helst inn i tilstøtende bygg. Gangadkomstene må skape god kontakt til sentrale bydeler.
- Konstruksjonen må være dimensjonert for fri bruk av torvrommene på bakkeplan som i dag – for eksempel unntaksvis parkering til Domkirken, sandvolley-arrangement.
- Avklare påvirkning på grunnvannstand.

### Innvendige hensyn

- Høy standard for anlegg for kundeparkering som angitt i Statens vegvesens veileder "Utforming og drift av parkeringsanlegg" skal anvendes for dimensjonering og utforming av inn / utkjøringsområder, rampesystem, kjøreveier og parkeringsbåser. Fri høyde bør være 2,5m. Bruk av lange spenn som rekker over 2 parkeringsrader må vurderes teknisk og økonomisk.
- Lange korridorer for kjøreadkomst bør unngås. Eventuelt kan de søkes utvidet ved å legge små parkeringslommer langs den for å bedre opplevelsen av rommet.
- Parkeringsanlegget bør ordnes slik at hele anlegget kan gjennomføres i en kontinuerlig trase uten rygging i blindtarmer.
- Fotgjengere skal ha kort og sikker vei ut av anlegget.
- Universell utforming av anlegget med heiser og gangadkomster og min. 4 % av plassene utformet for rullestolbrukere plassert nær heiser.

- Betalingsordningen skal være tilpasset etterbetaling og automater plassert i høyde tilpasset rullestol.
- Etasjeplaner skal avklare gangadkomster, heiser, rømningsvei, ventilasjon og annet slik at plassering av byggverk over bakken er fastlagt.
- Gangadkomster skal plasseres slik at lange uoversiktlige traseer som skaper utrygghet unngås.
- God belysning og ventilasjon.
- Systemer for visning og overvåkning.

#### Kostnader

Det må angis kostnader for anlegget totalt i 2 og 3 etasjer inkludert tiltak på tilstøtende veinett og tilbakeføring av torvflaten til sin opprinnelige standard. Komplikasjoner ved gjennomføringen må redegjøres for. Total anleggstid og stenging av torvene og tilstøtende gater må anslås eventuelt i faser.

#### EIERSKAP OG DRIFT

Kommunen utreder selv om eierskap og drift skal være offentlig og / eller privat.

#### TIDLIGERE KIRKEGÅRD

Kommunen avklarer forholdet til tidligere kirkegård i området og eventuelle krav knyttet til gjennomføring av anlegget.

#### PRISTILBUDET

##### Oppdragsgiver

Oppdragsgiver er Kristiansand kommune ved Teknisk direktør.

Kontaktperson er Ingvald Kårikstad

Telefon 99 16 23 08.

E-post: [ingvald.karikstad@kristiansand.kommune.no](mailto:ingvald.karikstad@kristiansand.kommune.no)

##### Offentlige anskaffelser

Tilbudet innhentes i henhold til inngått rammeavtale.

##### Kompetanse

Konsulenten må ha nødvendig kompetanse innen bygg og trafikk. Tidligere erfaring med planlegging av større parkeringsanlegg for kunde parkering vil bli vektlagt.

##### Timepris

Timepriser er i henhold til rammeavtale.

##### Timeplan

Oppdraget skal utføres i faser som beskrevet. Det må angis prisramme og timeplan for de enkelte fasene. Oppdragsgiver forbeholder seg rett til å avbryte oppdraget dersom utredningen av de enkelte fasene gir resultater som rettfærdiggjør dette.

IBK 16.06.2010.

Vedlegg:

Forprosjekt fra 1988 med grunnundersøkelser

Mulighetstudie fra 2006.