

Parkeringsstrategi For Vennesla Kommune



Vennesla kommune

Innholdsfortegnelse

Innledning.....	3
Sammendrag	4
Definisjoner	5
Bakgrunn og utgangspunkt.....	6
Nasjonale, regionale, lokale føringer.....	7
Historikk og dagens parkeringssituasjon	8
Utfordringsbilde.....	11
Strategier	12
Parkeringspolitikk mot et nullvekstmål	12
Fremkommelighet og universell utforming	13
Parkeringssoner og parkeringsavgift	14
Parkering under bakken.....	18
Grønn mobilitet	20
Håndheving	21

Innledning

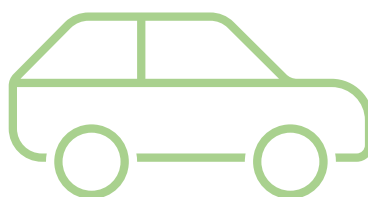
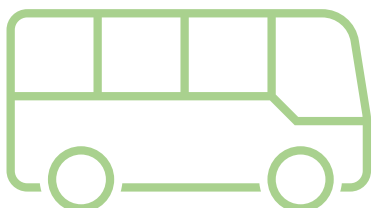
Året 2023 har administrasjonen utarbeidet denne parkeringsstrategien etter en politisk bestilling i Vennesla kommune. Strategien skal danne grunnlaget for hvordan Vennesla kommune skal regulere parkering.

Parkeringsstrategien vil presentere dagens situasjon og utfordringsbilde, samt de ulike virkemidlene som kan bidra til en god og bærekraftig framtidig areal- og transportutvikling i Vennesla kommune. Parkeringsstrategien tar utgangspunkt i en rekke overordnede planverk. Kommuneplanens samfunnsdel (2018-2030) har en klar målsetning om å styrke Vennesla sentrum som kommunesenter og område for handel og service, og bidra til fortsatt vekst i bygdesentrene på Skarpengland og Hægeland. Vi skal nå dette målet gjennom blant annet å føre en arealpolitikk som bidrar til å styrke sentrene i kommunen, herunder bidra til god trafikkavvikling og funksjonell parkering. Kommunedelplan for klima (2021-2030) har konkrete klimatiltak knyttet til parkering. Under punktet «transport og areal» sier planen at Vennesla kommune skal vurdere nye parkeringsbestemmelser og parkeringsrestriksjoner, også ut fra klimahensyn.

Denne parkeringsstrategien skal følge opp både målsetningene i Kommuneplanens samfunnsdel, Kommunedelplan for klima, og begrunne virkemiddelbruken. Grunnlaget for parkeringsstrategien ble vedtatt av kommunestyret i sak 71/22, den 3. november 2022. Som en del av arbeidet med en ny parkeringsstrategi ble det vedtatt å se på følgende:

- **Antall allment tilgjengelige parkeringsplasser**
- **Parkeringstider – begrensninger**
- **Innkreving av parkeringsavgift**
- **Håndheving av parkeringsbestemmelsene (organisering av arbeidet)**

Parkeringsstrategien gir en beskrivelse på overordnet nivå hvordan Vennesla kommune ønsker å benytte parkering som virkemiddel for å bygge opp om mål for videreutvikling av Vennesla sentrum som kommunesenter og område for handel, service og rekreasjon. I tillegg har samarbeidet om byvekstavtalen til hensikt å oppfylle nullvekstmålet i de ni største byområdene, hvor Kristiansandsregionen er en av dem.



Sammendrag

Parkeringsstrategien angir 6 delstrategier for utviklingen av parkering i Vennesla kommune som er oppsummert i tabellen nedenfor.

STRATEGIER	
Parkeringspolitikk mot et nullvekstmål	<ul style="list-style-type: none">• Vennesla kommune skal bidra til en samordnet parkeringspolitikk for Kristiansandsregionen og som støtter opp under nullvekstmålet.
Fremkommelighet og universell utforming	<ul style="list-style-type: none">• HC-parkeringsplasser skal sikres etter parkeringsforskriften.• Vennesla kommune skal tilrettelegge for nødvendig varelevering, tjenesteytere og avfallshåndtering.
Parkeringssoner og parkeringsavgift	<ul style="list-style-type: none">• Parkeringspolitikken er viktig både for å videreutvikle et levende sentrum, og for å få flere til å bruke miljøvennlige transportmidler.• Det innføres parkeringsavgift i Vennesla sentrum, som et virkemiddel for å sikre tilgjengelighet og rulling.
Parkering under bakken	<ul style="list-style-type: none">• Vennesla kommune skal i samarbeid med andre aktører se på muligheten for parkering under bakken.
Grønn mobilitet	<ul style="list-style-type: none">• Vennesla kommune skal satse på en grønn mobilitet for å redusere CO2 utslippene innenfor transportsektoren ved å tilrettelegge for bærekraftige transportløsninger.
Håndheving	<ul style="list-style-type: none">• I Vennesla kommune er det nødvendig med en kontinuerlig og helhetlig håndheving av parkeringsbestemmelsene.• Vennesla kommune jobber for å inngå en avtale med Parkeringsenheten i Kristiansand kommune, om håndheving og saksbehandling (herunder klagebehandling).



Definisjoner

Byrom: Kommunal- og moderniseringsdepartementet definerer byrom som «Byrom er mellomrommene, de urbane rekreasjonsområdene og fellesskapets møteplasser til hverdag og fest. Gode byrom fungerer som byens lim og gjør stedene mer levende og inkluderende. De fremmer byliv og aktiviteter og gjør det attraktivt for lokalbefolkningen, besøkende og næringslivet».

Bærekraft: En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov

Flateparkering: Omhandler parkering av kjøretøy på et flatt område/parkeringsplass.

Grønn mobilitet: Er en bærekraftig tilnærming til transport, og innebærer implementering av miljøvennlige og energieffektive transportløsninger for å redusere miljøpåvirkningen.

Kantsteinsparkering: På veiareal mot kantstein/fortau, parallelt med dette.

Mobilitet: Referer til evnen til å bevege seg eller forflytte seg fra ett sted til et annet.

Nullvekstmålet: Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i personbiltransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

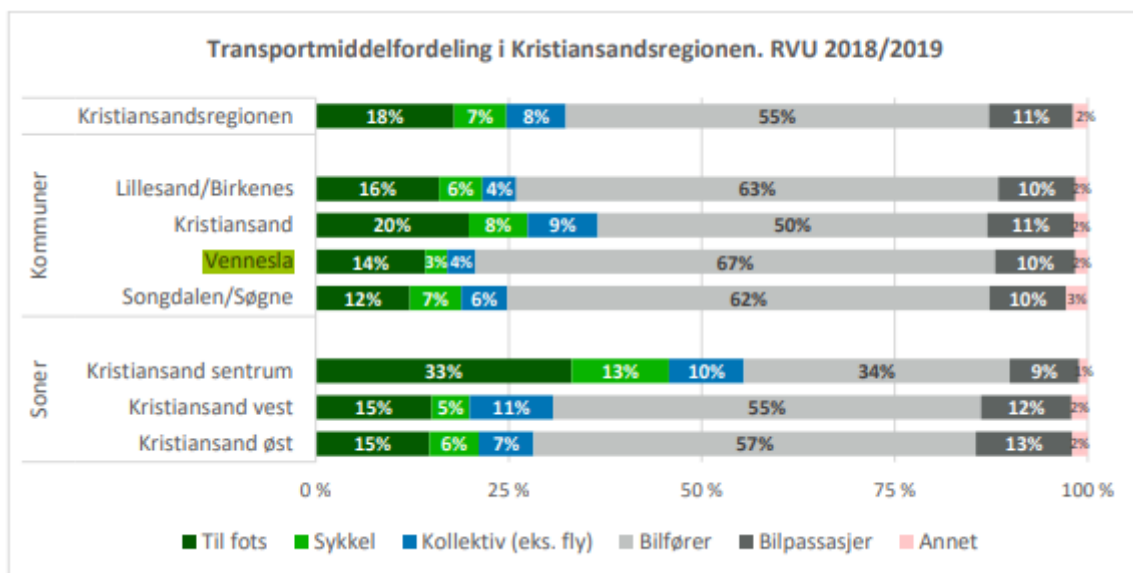
Senterstruktur: Defineres som organiseringen av byer og tettsteder med et sentrum, vanligvis med høy tetthet av kommersielle, kulturelle og administrative aktiviteter.



Bakgrunn og utgangspunkt

Formålet med parkeringsstrategien er å gi Vennesla kommune et bredere kunnskapsgrunnlag og felles forståelse om dagens situasjon, videre utvikling og utfordringsbilde. Parkeringsstrategien skal fastsette rammer for hvordan Vennesla kommune skal regulere parkering ved å videreutvikle Vennesla sentrum som kommunesenter og område for handel, service og rekreasjon. De fleste bilreiser har som regel sitt utgangspunkt- og endepunkt ved en parkeringsplass. Egenskaper som tilgjengelighet, prising og geografisk plassering spiller derfor en betydelig rolle i beslutningsprosessen knyttet til valg av transportmiddel for ulike reiser. Dette har følgelig en innvirkning på trafikkbildet.

Resultater fra rapporten «Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/19» (RVU) viser at andelen miljøvennlige transportmidler er lavest i Vennesla kommune. Datainnsamlingen fra rapporten tilsier at gåandelen er på 14 %, sykkelandelen er på 3 % og kollektivandelen er på 4 %. Bilførerandelen er betydelig høyere, hvorav 67 % kjører bil og 10 % er bilpassasjer. Sammenlignet med andre byer og tettsteder har Vennesla kommune høyest andel bilførere i Kristiansandsregionen (se figur 1). Parkeringspolitikken i Vennesla kommune frem til nå har over flere år tilrettelagt for bruk av bil. Begrensninger på parkering har tidligere støttet på motstand fra både næringslivet og befolkningen. Som et resultat har det hittil ikke blitt iverksatt nevneverdige restriksjoner på parkeringstilbudet.



Figur 1 Transportmiddelfordeling på daglige reiser, Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

På bakgrunn av høy byggeaktivitet i sentrum de siste årene har det også aktualisert seg å se nærmere på parkeringssituasjonen. Næringslivet, enkelt innbyggere og politikere har også signalisert et behov for mulige tiltak for å bedre dagens situasjon. For å bidra til det grønne skiftet og redusere klimagassutslipp, samt sikre innbyggernes mobilitet, skal Vennesla kommune gå strategisk frem og bruke strategier i transportpolitikken som virkemiddel. For at Venneslasamfunnet skal lykkes med dette, trengs helhetlige strategier for kommunen. Disse må understøtte målsetningen om å styrke Vennesla sentrum som kommunesenter og område for handel og service samt bidra til vekst i bygdesentrene på Skarpengland og Hægeland med god trafikkavvikling og funksjonell parkering.

Nasjonale, regionale, lokale føringer

Klimautslippene er globale, men løsningene er lokale. Derfor vil strategiene ta utgangspunkt i, samt forholde seg til nasjonale, regionale og lokale føringer.

Nasjonale mål for transportsektoren fra «Nasjonal transportplan 2022-2033 vektlegger et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under hovedmålet inngår fem likestilte mål; mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi, bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, nullvisjon for drepte og hardt skadde, enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Regional plan for mobilitet for Agder (2023-2033) har som mål å utvikle Agder til en miljømessig, sosial og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår.

Regionalplan for bolig, areal og transport i Kristiansandsregionen (2023-2050) peker på at parkeringspolitikk påvirker arealbruk og miljø, og har en stor betydning for utforming og bruk av byrom og gateareal i tettsteder.

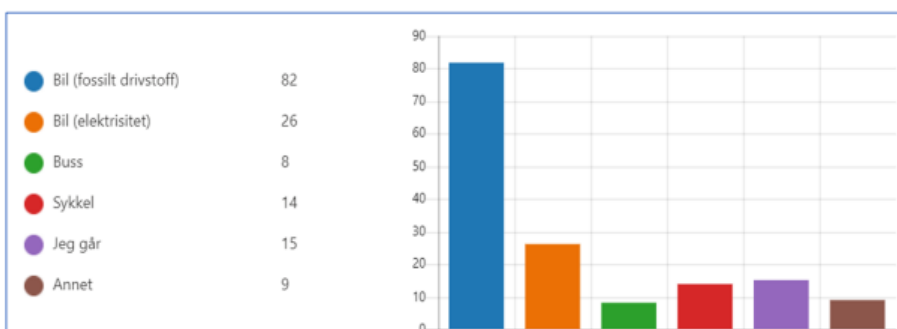
Når vi begrenser parkeringsmulighetene i sentrumsområder, øker vi samtidig framkommeligheten og arealer blir frigjort til møteplasser, gange, sykkel og kollektivtransport. Parkeringsplasser bør derfor i størst mulig grad legges under bakken.

For å kunne bidra til reduserte klimagassutslipp, må innbyggerne i Vennesla kommune endre sine transport og reisemønster. Kristiansandsregionen har vedtatt en bompengepakke og sannsynliggjort at nullvekstmålet kan oppnås. Høsten 2023 venter regionen på å starte forhandlinger med staten om byvekstavtale.

Nullvekstmålet betyr at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel- og gange. På bakgrunn av dette vil en byvekstavtale være viktig for Vennesla og vi vil gjøre vårt for å bidra til å realisere nullvekst i personbiltrafikken gjennom vår satsing på “den kortreiste bygda”.

Kommunedelplan for klima (2021-2030) slår fast at Vennesla kommune skal legge til rette for bærekraftige fremkomstmidler, for å sikre bedre framkommelighet for flere grupper i samfunnet. I Vennesla er det få miljøvennlige transportmidler, og personbilen vil derfor ha en stor rolle frem til tilbudene og infrastrukturen blir bedre.

I Vennesla står biltrafikken for 20 % av klimautslippene, og derfor er redusert bilisme et av de mest effektive klimatiltakene vi kan gjennomføre lokalt. I forbindelse med klimaplanen er det utført en innbyggerundersøkelse hvor man spurte om adferd innenfor transport. Resultatene i denne undersøkelsen viser at bilkjøring er sterkt representert i kommunen. Det er derfor et stort forbedringspotensial når det gjelder endring av reisevaner og med å tilrettelegge for bedre kollektivtransport, tryggere og flere gang- og sykkelveier i kommunen.



Figur 2.
Transportmiddelbruk til og fra jobb eller skole i Vennesla kommune

Historikk og dagens parkeringssituasjon

Det er i dag ca. 796 parkeringsplasser i indre kjerne av Vennesla sentrum. 559 av dem er offentlige parkeringsplasser som reguleres av bestemmelsene som Vennesla kommune har innført.

I 2010/11 ble det utarbeidet en parkeringsutredning som la føringer for at Vennesla kommune skal ha gratis parkering. Det ble på samme tid lagt føringer for framtidig langtidsparkering i utkanten av sentrum, samt omgjøring av heldagsplasser til korttidsparkering i sentrum. Innføring av parkeringsskive trådte i kraft i 2014 med tilhørende omgjøring av langtidsparkering til korttidsplasser i sentrum, med begrensning på maks 2 timer parkering i sentrumsområdet. I senere tid ble korttidsparkeringen omgjort til maks 4 timer parkering i sentrumsområdet, hvor parkeringsbestemmelsene var gjeldende til kl. 16 på hverdager, og ikke gjeldene på lørdager og søndager.

De siste årene har Vennesla sentrum opplevd en høy byggeaktivitet, og det har vært relativt stort press på de sentrale parkeringsplassene. Dagens parkering reguleres med maks 4 timers parkeringstid med parkeringsskive, samt kantsteinparkeringsplasser på maks 15 minutter og 4 timer. Det er også et par parkeringsplasser som er regulert til maks 2 timer. Innføringen av parkeringsskive i Vennesla sentrum har vist seg å fungere godt, men er ikke lenger gunstig for dagens press på parkeringsplassene.

I sentrumskjernen finnes det heldagsparkeringsplasser i Koldalen og Erkleivvegen (Graslia). Mye kan tyde på at 4 timers parkeringstid fører til at bilisten blir stående hele dagen, og justerer på parkeringsskiven i løpet av dagen. Da opptar disse bilene plasser hele dagen, som i utgangspunktet er ment for handlende og besøkende.

Parkeringsbetjentene melder om manglende bruk av parkeringsskive og mye feilparkering.

Den private parkeringsplassen ved Atrium har regulert parkeringstid, hvor 2 timer er gratis, og deretter må det betales parkeringsavgift. Erfaringene er svært positive etter åpning av kjøpesenteret. Løsningen anses å være svært brukervennlig for innbyggerne, samtidig som det er god rullering på plassene. Erfaringene tilsier at kundene står parkert ca. 19 minutter i gjennomsnitt, dette tilsier en hyppig rullering av parkerte biler.

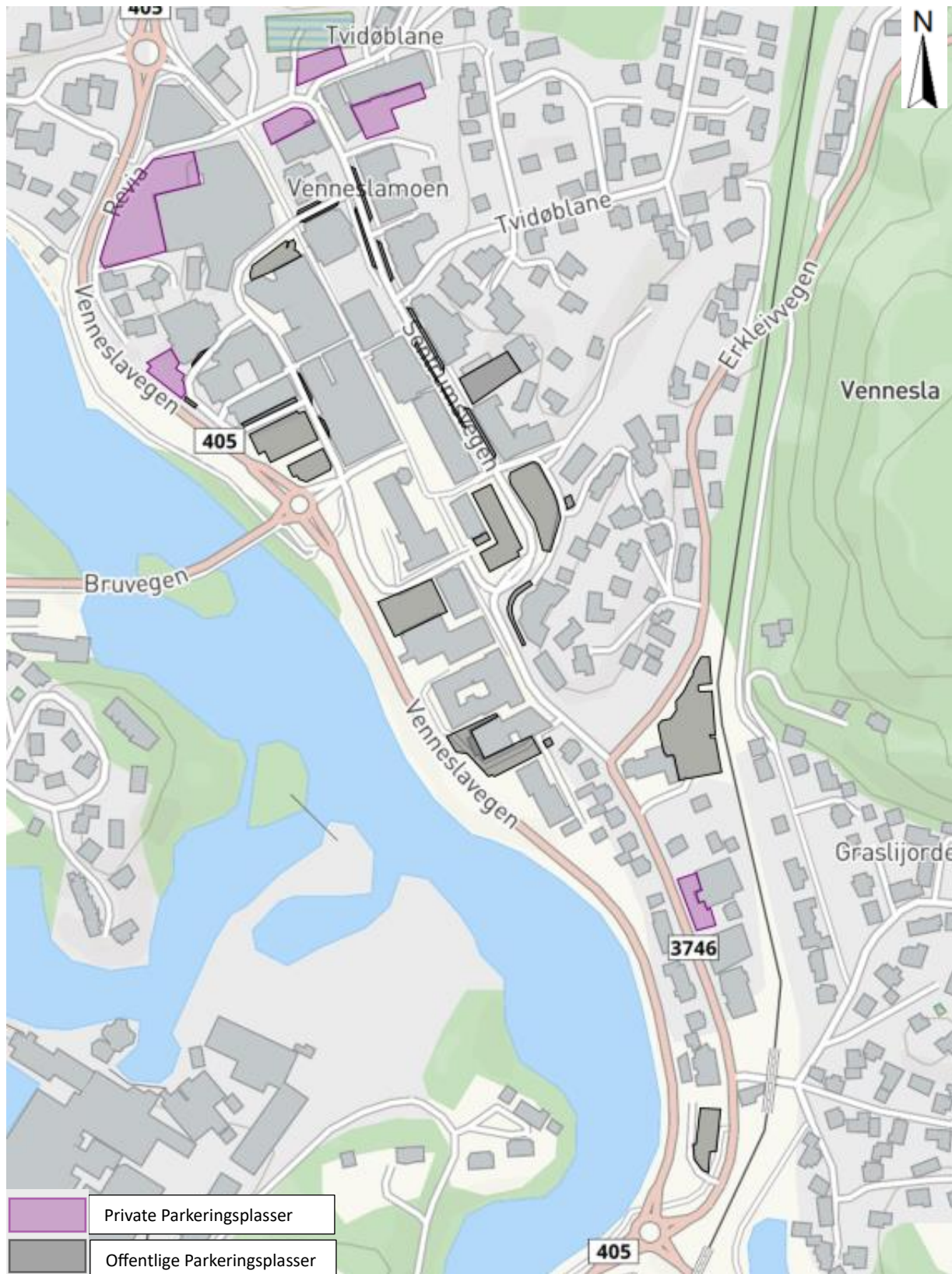
Tider på døgnet med tidsbegrensning			
Type plasser	Ukedag		
	Mandag - Fredag	Lørdag	Søndag
Flateparkeringsplasser	Kl. 08:00-16:00 Maks 4 timer m/parkeringskive	Ingen avgift	Ingen avgift
Kantsteinparkeringsplasser	Kl. 08:00-18:00 Maks 15 minutter m/parkeringskive	Kl. 08:00-16:00 Maks 15 minutter m/parkeringskive	Ingen avgift
Langtidsparkering	Ingen avgift	Ingen avgift	Ingen avgift

Figur 3 Oversikt over dagens parkeringsavgifter.

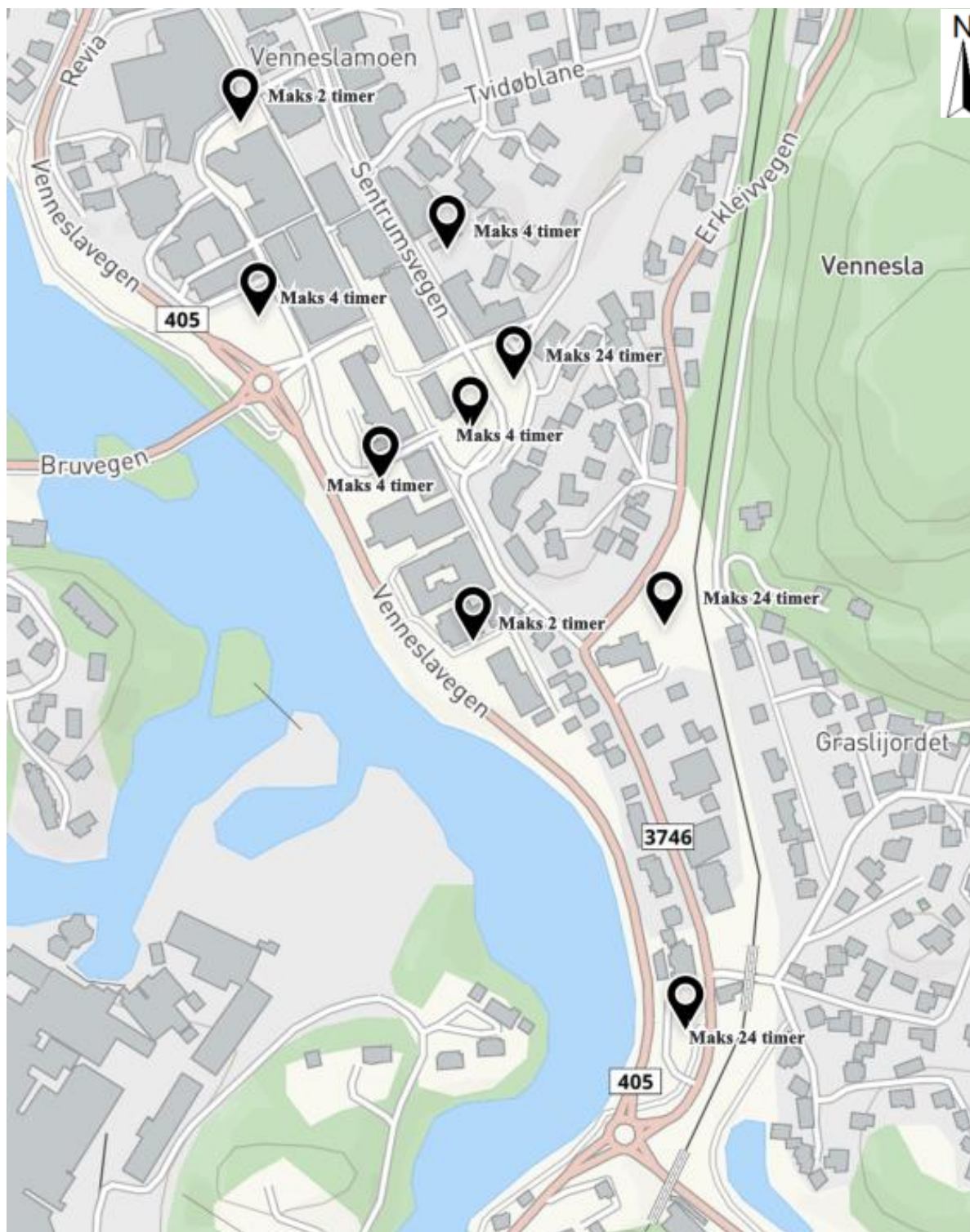
Det er i dag 2 ansatte som kan utføre parkeringskontroll og håndhever parkeringsbestemmelsene. På bakgrunn av begrenset kapasitet har det resultert i sjeldne parkeringskontroller, som illustrert i figur 4.

Figur 4. Oversikt over antall illeggelsener de siste årene.

2018	182
2019	332
2020	138
2021	113
2022	121
2023	40



Figur 5. Skisseringskart over offentlig og private parkeringsplasser i Vennesla indre sentrumskjerne.



Figur 6. Skisseringskart med oversikt over reguleringen for de største flateparkeringsplassene.

Utfordringsbilde

I Vennesla kommunesenter reguleres dagens parkering med 4 timer gratis ved bruk av parkeringsskive. Forskning fra Transportøkonomisk institutt indikerer at gratis parkering kan føre til økt bilbruk og overbelastning på parkeringsområder. Med kun to parkeringsbetjente som har begrenset kapasitet til å håndheve oppstår lite sirkulasjon, og biler ender opp med å stå lengre enn 4 timer med parkeringsskive. Med totalt 796 parkeringsplasser på 2.20 km² er det da store arealer i sentrum som anvendes som flate- og kantsteinsparkering. Det er derfor et behov for en helhetlig parkeringspolitikk for bedre arealutnyttelse, rullering, tilgjengelighet og fremme god sentrumsutvikling.



Figur 7. Parkering langs skolevei (Auravegen)



Figur 8. Parkeringsplass ved Herredshuset



Figur 9. Parkeringsplasser ved Sentrumsvegen



Figur 10. Parkeringsplasser Vennesla skole

Strategier

Parkeringsstrategien inneholder en rekke konkrete verktøy. For å få en bedre oversikt, har vi delt inn i 6 delstrategier som vil bidra til en helhetlig parkeringspolitikk. Strategiene henger sammen og danner en helhet.

Parkeringspolitikk mot et nullvekstmål

Vennesla kommune skal bidra til en samordnet parkeringspolitikk for Kristiansandsregionen og som støtter opp under nullvekstmålet.

Hvis en region skal oppnå nullvekst i biltrafikken er det viktig med en felles parkeringspolitikk. Hvis ikke, vil det skje konkurransevridning og veksten vil skje i de områdene med færrest parkeringsrestriksjoner.

Regional plan for areal og transport danner et viktig grunnlag for arbeid med helhetlig strategi. Mål for planen er blant annet at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Vennesla kommune satser på utvikling av grønn urban bygd, blant annet med prosjektet «Den kortreiste bygda». Konseptet bygger på forutsetningen om at sykkel, gange og kollektivtransporten skal overta for personbiltransporten, og derved bidra til å redusere klimagassutslipp og fortsatt stimulere til god næringsutvikling i kommunen.

Slik gjør vi det

- Parkeringspolitikken skal fungere som et virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet.
- Vennesla kommune skal samkjøre parkeringspolitikken med de andre kommunene i Kristiansandsregionen.
- Vennesla kommune skal arbeide videre for realisering av “kortreist bygd”.

Virkning

Vennesla kommune sin parkeringspolitikk støtter opp mot nullvekstmålet, og bidrar til en helhetlig parkeringsstrategi. Parkeringspolitikken skal vektlegge fokus på antall allment tilgjengelige parkeringsplasser, parkeringstider, håndheving og innkreving av parkeringsavgift.

Relevante bærekraftsmål



Fremkommelighet og universell utforming

HC-parkeringsplasser skal sikres etter parkeringsforskriften.

Vennesla kommune skal tilrettelegge for nødvendig varelevering, tjenesteytere og avfallshåndtering.

Ved offentlige parkeringsplasser skal det sikres og tilrettelegges for personer med nedsatt funksjonsevne. Det skal være en prioritet med HC plasser på offentlige parkeringsplasser slik at tilgjengelighet og utforming er tilstrekkelig god i lokal kontekst. Tilretteleggingen for grupper med en funksjonsnedsettelse skal samsvare med parkeringsforskriftens kapittel 10 og teknisk forskrift kapittel 8.



Det vil bli viktig å se videre på sentrumslogistikken. Varelevering kan føre til utrygge situasjoner for myke trafikanter, men er viktig for næringsdrivende.

Slik gjør vi det

- Sikre og tilrettelegge for personer med nedsatt funksjonsevne.
- Vektlegge sentrumslogistikk, og avsatte plasser og tidsberegninger for nødvendig varelevering, tjenesteytere og avfallshåndtering.

Virkninger

Kommunen tilrettelegger for nødvendig parkering for personer med nedsatt funksjonsevne. Strategien skaper trygge gater gjennom en regulert varelevering.

Relevante bærekraftsmål



Parkeringssoner og parkeringsavgift

Parkeringspolitikken er viktig både for å videreutvikle et levende sentrum og få flere til å bruke miljøvennlige transportmidler.

Det innføres parkeringsavgift i Vennesla sentrum, som et virkemiddel for å sikre tilgjengelighet og rullering.

En god parkeringspolitikk er viktig for sentrumsutvikling. Vennesla kommune jobber derfor for mer aktivitet i sentrum, sikre rullering for parkerte biler, skape gode møteplasser og fremme handel og næring. Et godt og levende sentrum er nøkkelen til en bærekraftig sentrumsutvikling. Vennesla kommune skal derfor tilrettelegge for trygg og god sentrumsutvikling. For å oppnå dette bør parkeringsavgift anses som et virkemiddel for å regulere bilbruk, oppnå vekst og trivsel i sentrum og nullvekst i biltrafikk i hele kommunen.

To hovedvirkemidler peker seg ut

- Soneinndeling
- Parkeringsavgift

Soneinndeling

Soneinndeling innebærer å dele et område i ulike soner basert på avstand fra et sentralt punkt. Hver sone har spesifikke reguleringer for parkeringstid og eventuelt avgift. Dette vil også gjøre det enklere for innbyggere og besøkende å forholde seg til parkeringspolitikken. Soneinndelingen vil stimulere til rullering på parkeringsplasser nær sentrumsfunksjoner. Dagens parkering i Vennesla sentrum bruker soneinndeling som et virkemiddel, og reguleres med kortere tidsbegrensning enn ytre soner. Denne tidsbegrensningen håndheves ved bruk av parkeringsskive. Soneinndeling kan også kombineres med avgiftsbelagt parkering. I Vennesla kommunesenter er indre sentrumskjerne regulert til 4 gratis med parkeringsskive, med unntak av parkeringsplassen ved Koldalen som fungerer som en innfartsparkering (se figur 6). Det er lokalisert to innfartsparkeringer i de ytterligere sentrumssonene på Graslia og Kilane (Gamle postgården). Det bør vurderes om dagens soneinndeling skal revideres både i hensyn til omfang og tidsbegrensninger. Forslag til nye soner i kombinasjon med parkeringsavgift fremgår i figur 13.

Parkeringsavgift

Parkeringsavgift er det mest effektive virkemiddel for å unngå at biler blir stående for lenge på sentrumsnære parkeringsplasser. Parkeringsavgift vil sikre god rullering av parkeringsplasser, dette er svært viktig for handelen i sentrum. Samtidig vil parkeringsavgift gradvis styrke de miljøvennlige transportmidlene som alternativ til bil. Det vil bidra til å endre folks vaner til å begrense bilbruken til når det er helt nødvendig. Tidligere forskning fra Transportøkonomisk institutt viser erfaringer der gratis parkering bidrar til at biler står langtidsparkert, samtidig som man opplever overfylte parkeringsplasser. For å oppnå sirkulasjon på parkeringsplassene i sentrumsområder viser erfaringer at parkeringsavgift bidrar til økt rullering. Ved Atrium kjøpesenter i Vennesla tilsier statistikken at 2 timer gratis og deretter avgift har skapt ønsket resultat med sirkulasjon. Statistikk fra denne parkeringsplassen viser at en bil står i gjennomsnitt parkert i 19 minutter. Dette har ført til økt tilgjengelighet i sentrum, samt at det fremmer handel og næringsliv. Det blir viktig å skape en helhetlig regulering mellom private og offentlige aktører, slik at man unngår en ubalanse.

Det er fremskaffet et kunnskapsgrunnlag fra byer og tettsteder i regionen. Tabell nedenfor viser de ulike alternativene for parkeringsavgift som blir brukt.

Ulike alternativer fra byer og lokalsamfunn.	Prisavgift (etter endt 2 timer gratis)	Tjenester
Kristiansand gateparkering	31,- pr. time	Parkeringsautomat, Easypark, Flowbird, Parklink.
Atrium Vennesla	35,- pr time	Parklink, EasyPark, Nettsidebehandling.
Tangvall parkeringskjeller	30,- pr time	Parklink, EasyPark, Nettsidebehandling.
Mandal	22,- pr. time (sentrumsnære p-plasser)	Easypark, ePARK, ParkLink, parkeringsskive.
Arendal	25-35,- pr. time	EasyPark, betaling gjennom SMS, Parkeringsskive.

Figur 11. Følgende alternativer for regulerende parkeringsavgifter i sentrumsområder. Kristiansand kommune sine nevnte parkeringsavgifter justeres i 2024.

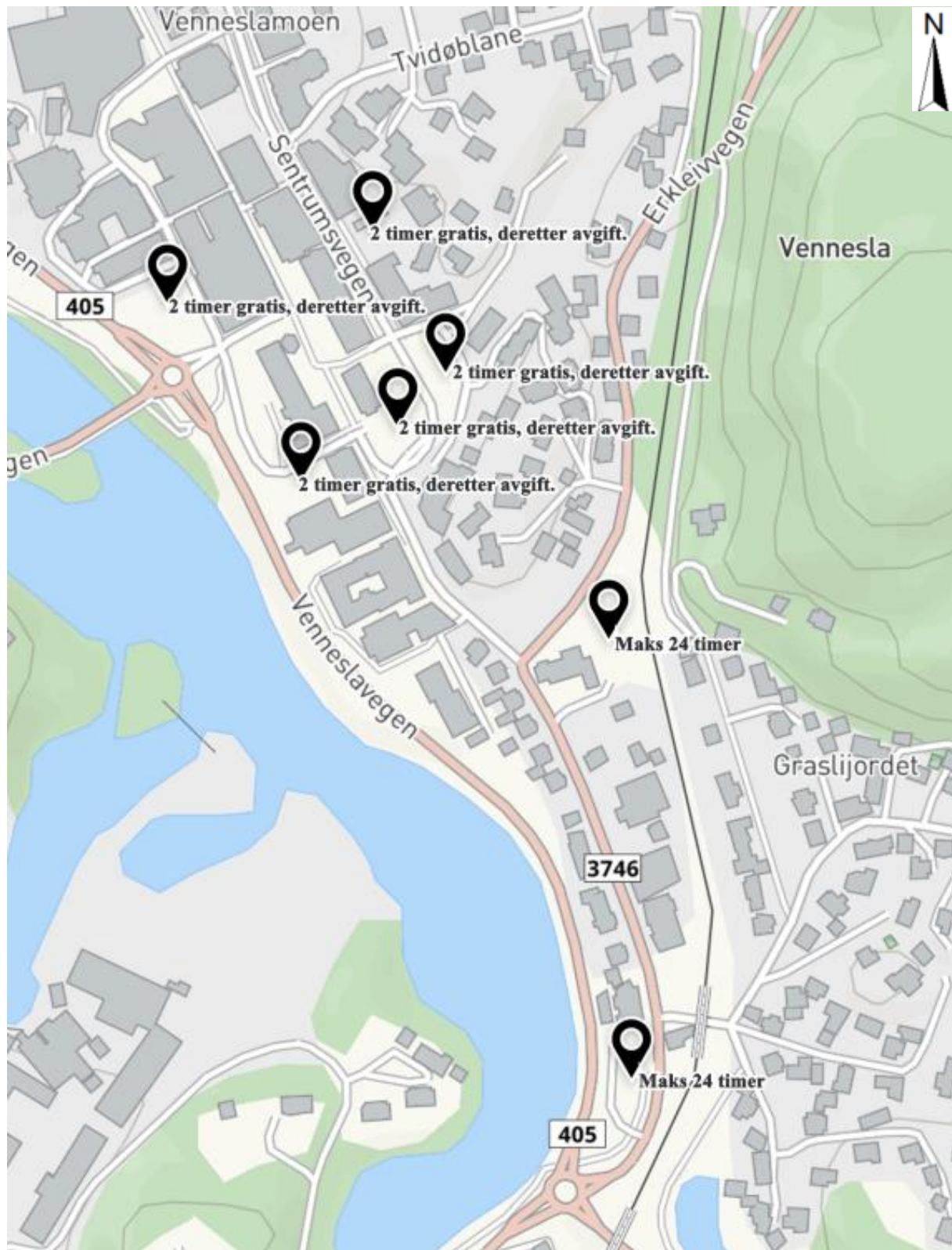
Forslag til soneinndeling og parkeringsavgift

Parkeringsstrategien foreslår å bruke parkeringsavgift som et sentralt virkemiddel for å sikre god rulling. For brukerne/handlende vil dette skape større tilgjengelighet, samt en bedre fleksibilitet enn bruk av parkeringsskive.

Innkreving av parkeringsavgift på gitte tidspunkt og ukedager			
Type plasser	Ukedag		
	Mandag-fredag	Lørdag	Søndag
Flateparkeringsplasser	Kl. 08:00-16:00 2 timer gratis, deretter avgift. 20,- per time.	Ingen avgift	Ingen avgift
Kantsteinsparkeringsplasser	Kl. 08:00-18:00 maks 30 minutter gratis, deretter parkering forbudt.	Ingen avgift	Ingen avgift
Langtidsparkering	Ingen avgift	Ingen avgift	Ingen avgift

Figur 12. Oversikt over anbefalt parkeringsavgifter.

Det kan vurderes om timeprisen økes proporsjonalt med parkeringstid. Det kan også vurderes en heldagstakst. Parkeringsavgift må vurderes særskilt over i forhold til hvor det er behov. Parkeringsstrategien forslår følgende soneinndeling med avgift:



Figur 13. Foreslått soneinndeling og avgiftsparkering.

Slik gjør vi det

- Bruke parkeringsavgift som et virkemiddel, for å sikre tilgjengelighet og rulling.
- Kantsteinsparkering skal ha kort tidsregulering for å sikre tilgjengelighet og rulling.
- Ved å benytte løsningen for forslag for soneinndeling og parkeringsavgift vil Vennesla kommune foreslå at takster vil bli vurdert i samarbeid med Kristiansand kommune.

Virkning

Soneinndeling, parkeringsavgift og normkrav for parkering vil virke stimulerende for å velge å parkere i ytterkanten av sentrum. Strategien medfører en hyppigere rulling av biler på parkeringsplasser som kan bidra til økt handel i sentrumskjerner. Foreslått alternativ vil reduserer "letetraffic" i sentrumsområde, reduserer støy og bidrar til et bedre sentrumsmiljø.

Relevante bærekraftsmål



Parkering under bakken

Vennesla kommune skal i samarbeid med andre aktører se på muligheten for parkering under bakken.

Vennesla kommune har tidligere gjennomført to utredninger for lokalisering av underjordiske parkeringsanlegg. I tillegg til dette er det utredet en skisse for underjordisk parkering ved innkjøring fra rundkjøring mot Torsbyvegen. Slike parkeringsanlegg kan bidra til nye muligheter i forhold til planarbeid og samfunnsutviklingen. Dersom parkering på gateplan erstattes av parkering under bakken, frigjøres verdifullt areal til andre formål. I Vennesla kommune opptar parkeringsområder store deler av sentrum, noe som reduserer estetikken og tilgjengeligheten. Disse områdene har potensial for omforming til formål som fremmer et mer bærekraftig miljø og økonomiske verdier. Flateparkeringen medfører utfordringer, spesielt om vinteren når brøyting og snølagring begrenser tilgjengelige plasser. Dårlig synlighet av parkeringsmarkeringer og behovet for brøytemannskap reduserer effektiviteten. Vedlikehold, inkludert merking, asfaltreparasjon og belysning, påfører drifts- og vedlikeholdskostnader. En parkeringskjeller har selvsagt også driftsutgifter, men det er verdt å bemerke at det allerede er driftsutgifter med dagens flateparkering. I tillegg så vil et parkeringshus ha likt antall parkeringsplasser sommer som vinter.

Eksempler på modeller for gjennomføring

Kommunen kan selv investere i en parkeringskjeller, for eksempel delfinansiert av et utbyggingsprosjekt på eiendommen eller finansiert av inntekter fra brukere av parkeringskjelleren. Når det gjelder drift av parkeringskjelleren, er det flere mulige modeller. Kommunen kan selv håndtere driften av parkeringskjelleren. Alternativt kan private aktører ta seg av driften på oppdrag fra eieren.

Kommunen og private kan samarbeide om finansiering av parkeringskjeller basert på inntekter fra brukerne. Driftsmodeller kan variere som over.

Private kan finansiere og drifte parkeringskjelleren, enten basert på inntekter fra brukere eller delfinansiert som en del av et utbyggingsprosjekt.

Eksempel på et mulig scenario for parkeringskjeller ved Torsbyvegen, hvor kommunen finansierer bygg, drift og vedlikehold. Det er innhentet erfaringstall fra andre byer i Agder, og beregnet for utbygging av parkeringskjeller i 1 trinn med 100 parkeringsplasser under bygning. Det er lagt til grunn bygge kostnad på 350 000,- per parkeringsplass, videre er det utregnet to ulike alternativer:

Trinn 1. 100 parkeringsplasser.



Figur 14. Parkeringskjeller, trinn 1

1. 2 timer gratis, deretter kr. 20 per time, 08:00-16:00, gjennomsnittlig dekningsgrad er 50 % (Svært usikkert, pga. gratis parkering).
 - Driftsunderskudd årlig: - 1 705 000,-
 - Gratis parkering må fjernes for at driften skal gå i pluss.
2. Kr. 30 fra første time, 08:00-18:00, gjennomsnittlig dekningsgrad er 60 %
 - Fremtidig inntekt fra 1 år og utover: 925 000,-

Se vedlegg for flere detaljer. Det er mulig å kombinere flere ulike alternativer i forhold til størrelse av parkeringsavgift og tidsrom for betaling. Ved eventuelt videre arbeid må nærmere valg og utregninger gjennomføres. I tillegg må det tas stilling til hvilken etableringsmodell som skal benyttes (jf. Tabell ovenfor).

Slik gjør vi det

- Vennesla kommune jobber videre med å utrede mulighet for parkeringskjeller.
- Fjerne flere flate parkeringsplasser ved etablering av parkeringskjeller.

Virkning

Ved en overgang fra flate parkering til parkeringskjeller vil Vennesla kommune optimalisere arealutnyttelsen ved å forflytte parkering under bakken. Parkeringskjelleren bidrar til trygg og attraktiv utvikling, samtidig som dagens driftskostnader reduseres.

Relevante bærekraftsmål



Grønn mobilitet

Vennesla kommune skal satse på en grønn mobilitet for å redusere CO2 utslippene innenfor transportsektoren ved å tilrettelegge for bærekraftige transportløsninger.

For å oppnå en bærekraftig utvikling og nullvekstmålet er det viktig å satse på sykkel- og gange. Den kortreiste bygda er et viktig lokalt initiativ for å realisere dette. Prosjektet går ut på å lage en grønn hovedveg fra idrettsplassen til Venneslahallen og koble på omkringliggende områder gjennom en ny sammenhengende gang og sykkelvei. Sykling- og gange skal fremmes som bærekraftige transportformer, og det er derfor behov for at infrastrukturen skal tilrettelegges for myke trafikanter. Det blir derfor viktig med gode og trygge sykkelparkeringsplasser nært sentrumsfunksjoner, offentlige funksjoner, arbeidsplasser, bussholdeplasser og idrettsanlegg. Kravene for parkering for sykkel skal samsvare med kommuneplanens bestemmelser § 2.5.3 Krav til parkering. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel kan kravene til parkering endres.



Figur 15. Gang- og sykkelvei

Vennesla kommune skal være en bidragsyter for at flere innbyggere velger EL-bil som kjøretøy. Derfor skal det tilrettelegges for tilstrekkelig antall plasser med lademuligheter, og andre tiltak som vil stimulere til at færre har behov bil.

Det er flere innbyggere som av ulike grunner er avhengig av bilbruk, og parkeringsstrategien må ta hensyn til slike behov. Parkeringstilbudet skal derfor tilrettelegge for innfartsparkering langs hovedveinettet med parkeringsplasser for å sikre effektiv, tilgjengelig og trygg overgang til miljøvennlige reiser. Vennesla kommune skal satse på trygge og gode innfartsparkeringsplasser nær viktige bussholdeplasser. Innfartsparkering gjør det mer attraktivt å benytte kollektivtransport for personer bosatt i områder hvor kollektivtilbudet ikke er tilstrekkelig.



Figur 16. Innfartsparkering ved Hægeland

Slik gjør vi det

- Etablere trygge sykkelparkeringsplasser i nærhet av sentrale områder som; arbeidsplasser, tjeneste- og besøksrelaterte destinasjoner, samt kollektivknutepunkt.
- Videre satsing på å realisere "kortreist bygd".
- Etablere tiltak som stimulerer til at flere anvender EL-biler. Her nevnes el-bil ladere.
- Parkeringstilbudet skal tilrettelegge for innfartsparkering nært kollektivknutepunkt, slik at kjørende enklere skal kunne fortsette reisen med kollektivtransport.

Virkning

Grønn mobilitet tilpasses lokale behov, og innlemmes i videre utvikling. Delstrategien forbedre livskvaliteten for innbyggerne i Vennesla og bidra til å oppfylle klimamål. Trygg og god sykkelparkering, tilrettelegging av EL-billadere og innfartsparkeringer bidrar til en kommune med redusert klimaavtrykk.



Håndheving

I Vennesla kommune er det nødvendig med en kontinuerlig og helhetlig håndheving av parkeringsbestemmelsene.

Vennesla kommune jobber for å inngå en avtale med Parkeringsenheten i Kristiansand kommune, om håndheving og saksbehandling (herunder klagebehandling).

Dagens situasjon er at det er for mange som ikke overholder parkeringsbestemmelsene (tidsbegrensning), og det igjen fører til at rulleringen og tilgjengeligheten på parkeringsplassene ikke er så god som den kunne ha vært. Kommunen har myndighet til å håndheve, men har for få ressurser til å utføre håndhevingen på en god måte. For å skape en effektiv og rasjonell parkeringshåndheving jobber Vennesla kommune for å inngå et virksomhetssamarbeid med Kristiansand kommune, ved at Parkeringsenheten der skal håndheve parkeringsbestemmelsene også i Vennesla. I tillegg til å ta hånd om saksbehandling og klagebehandling. Vennesla kommune har sett på ulike alternativer for håndheving, og vil anbefale å jobbe videre mot et samarbeid med Kristiansand kommune. Et eventuelt samarbeid vil kreve politisk behandling i begge kommunene.

Dersom dette ikke er gjennomførbart, må Vennesla kommune vurdere andre alternativer. Det kan enten være å inngå en avtale med private aktører eller bygge opp denne kompetansen og kapasiteten internt i egen virksomhet.

Slik gjør vi det

- Det er igangsatt en dialog med Kristiansand kommune knyttet til samarbeid om håndheving og saksbehandling (her under klagebehandling).
- Vennesla kommune jobber videre for å inngå en avtale med Kristiansand kommune, parkeringsenheten om forvaltning av offentlige parkeringsplasser i hele kommunen. Forslag til avtaleutkast vil kreve nærmere utredning og politisk behandling i begge kommunene.

Virkning

Strategien skaper en forutsigbar og kontinuerlig håndheving, som igjen vil skape bedre rullering av parkerte biler.

Relevante bærekraftsmål





Vennesla kommune