

Detaljregulering for gnr/bnr. 6/4, 701 Venneslaåsen

Planens påvirkning på nullvekstmålet

Til:	Vennesla kommune	Fra:	ViaNova Kristiansand AS v/ Magnus Frestad Nygaard
Dato:	24.03.2025	Referanse:	4646

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Høsten 2024 inngikk Vennesla kommune en byvekstavtale med staten, Agder fylkeskommune og Kristiansand, Lillesand, Birkenes og Iveland kommuner. Ved signering av denne avtalen ble nullvekstmålet også gjeldende i Vennesla kommune.

Nullvekstmålet har vært grunnlaget for byvekstavtalene (tidligere bymiljøavtalene). Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Nullvekstmålet går ut på at biltrafikken ikke skal øke i de største byområdene. Det vil si at all vekst i persontransport skal foregå til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Transportarbeid (personer x km) og transportmiddelfordeling er også indikatorer for måloppnåelse.

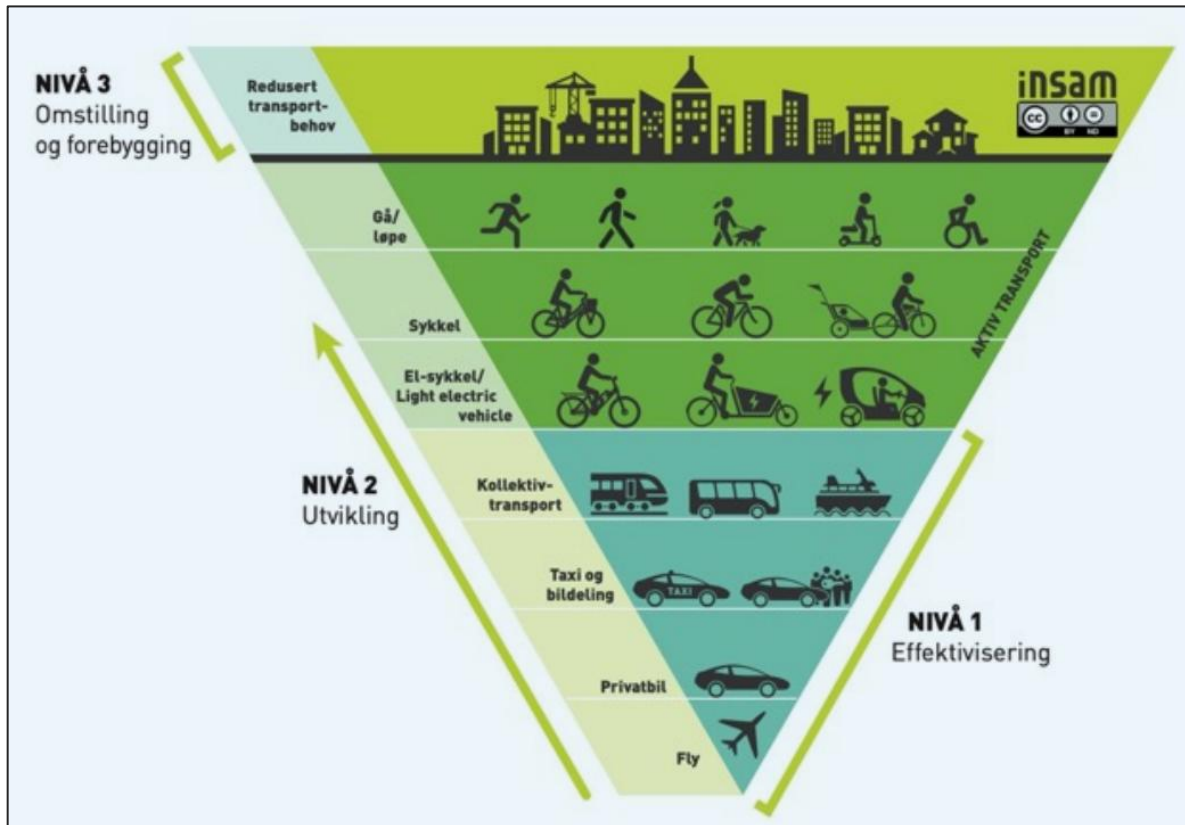
I forkant av oppstartsmøtet er det fattet politisk vedtak i Bygg- og miljøutvalget (B/M sak 12/17); *oppstart av detaljregulering for område B57, innenfor kommunedelplan for Venneslaheia*. Planprosjektet startet med oppstartsmøte med Vennesla kommune den 29.01.2018.

Etter varselet oppstart av planarbeid, den 08.03.2018, er det gjennomført flere dialogmøter mellom kommunen, tiltakshaver og rådgiver. Aktuelle tema har bl.a. vært økonomi ift. rekkefølgekrav, avklaringer mellom Vennesla kommune og eksterne parter, interne kommunale avklaringer (vei, VA, barnehage) og utbyggingsavtale.

1.2 Hvordan nå nullvekstmålet

De viktigste virkemidlene for å stoppe veksten i personbiltrafikken er effektiv arealbruk, med rett virksomhet på rett sted og fortetting i region-, by-, bydels, og lokalsentre. Deretter følger virkemidler som begrenser bruk av bil som f.eks. bompenger og restriktiv parkeringspolitikk, samt god tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport. For å kunne oppnå null vekst i

personbiltransporten bør byene utvikles etter den omvendte mobilitetspyramiden (se figur nedenfor). Pyramiden viser at arealbruk er viktigst, og viser hvilke trafikantergrupper som skal prioriteres høyest. Gående prioriteres høyest, etterfulgt av sykkel og buss, og nederst på prioriteringslisten er personbilen og fly.



Figur 1: Den omvendte mobilitetspyramiden (Kilde: Insam)

2. Venneslaåsen i dag

2.1 Lokalisering

Planområdet ligger i utkanten av Vennesla tettsted, nordøst for Vennesla sentrum. I luftlinje ligger planområdet kun 1,1-1,5 km unna sentrum. Korteste veiforbindelse til sentrum er i dag ca. 3,5 km. Barne- ungdoms-, og videregående skole ligger ca. 2,5-3 km unna langs gangvei. Nærmeste dagligvarebutikk ligger ved fv. 405, ca. 2 km unna planområdet.

2.2 Tilgjengelighet med ulike transportmidler

Tilgjengelighet kan i denne sammenheng sees på som muligheten til å reise. Muligheten er igjen satt sammen av to dimensjoner. Den ene er infrastruktur, og den andre er avstand og hvor mange som kan eller vil benytte seg av denne muligheten. Eksempelvis er det godt tilrettelagt for gående og syklende med gang- og sykkelvei, samtidig som det er relativt lang avstand til flere daglige reisemål.

Venneslaåsen har i dag kun veiforbindelse fra Bevervegen i nord. Det er gang- og sykkelvei langs begge veiene. Det er sikker skolevei fra planområdet til barne- ungdoms- og videregående skole,

og kun elever på første trinn vil få skoleskyss. Det tar omtrent 45 minutter å reise til Vennesla sentrum til fots, og ca. 10 minutter med sykkel. I motsatt retning vil det ta ca. 10 minutter lengre tid både til fots og med sykkel grunnet høydeforskjellen.

Nærmeste bussholdeplass som betjenes av bussruter ligger i Heptekjerrvegen, ca. 1 000 m (10-20 min) unna planområdet. Herfra går lokalrute 34 til Vennesla sentrum, med fire avganger om morgenen samt en gang i timen fra kl. 11.30 til 17.30. For å reise med buss videre til Kristiansand må man bytte til rute 30 eller 31 i Vennesla sentrum. Inkludert reisetid til og fra holdeplass, venting og byttetid vil en bussreise til Vennesla sentrum ta ca. 25 min og en bussreise til Kristiansand sentrum vil ta i overkant av en time. I tillegg er det bussholdeplasser i Bevervegen som kan betjenes av bestillingstransport (AKT Svipp).

Med bil vil reisen til nærmeste dagligvarebutikk ta ca. 5 min. En reise til Vennesla sentrum tar ca. 10 min, og en reise til Kristiansand sentrum tar ca. 30 min.

Bil vil være det desidert raskeste reisemiddelet fra Venneslaåsen til de fleste formål.

3. Nullvekstmålet og detaljregulering Venneslaåsen

Det finnes flere tiltak som vil bedre Venneslaåsens tilgjengelighet til fots, med sykkel og kollektivtransport. De mest aktuelle er som følger:

- Etablere snarveier mot Granlivegen og Vennesla sentrum
- Etablere kantstopp langs ny vei, slik at busser kan betjene området
- Delingsmobilitet, elektriske sparkesykler i Vennesla

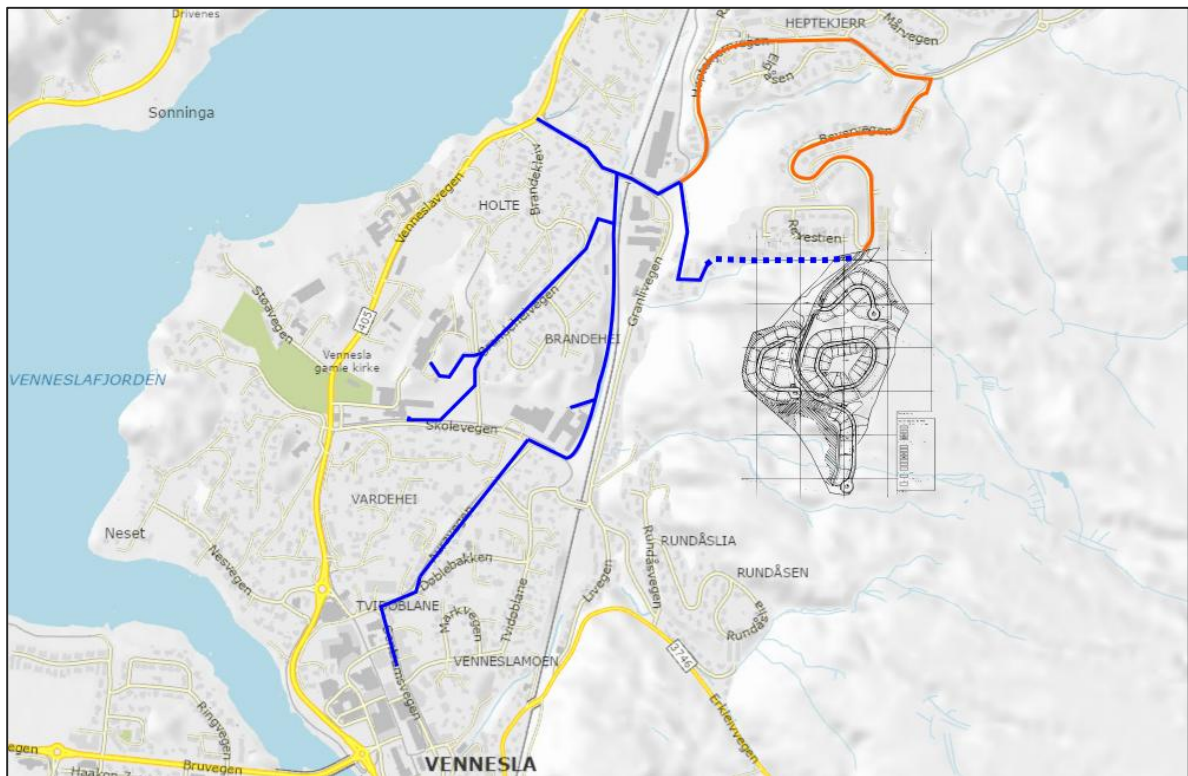
3.1 Snarveier

Det finnes flere turstier og traktorveier ved Venneslaåsen i dag. Ved å benytte disse som snarveier vil reisetiden til fots reduseres vesentlig mot de fleste destinasjoner. Med snarveiene vil reisetiden til fots reduseres fra ca. 35 min til 25 min til skolene, og reduseres fra ca. 45 min til ca. 35 min til Vennesla sentrum.

Snarveiene vil også bedre tilgjengeligheten med kollektivtransport. Reisetiden med buss til Kristiansand vil reduseres med minst 15 minutter (vil også medføre at man velger å gå til holdeplass i stedet for å ta lokalbuss og bytte rute). Snarveiene kan også brukes til sykkel, og vil gi en tidsbesparelse også for sykkelreiser.

Snarveiene bør opparbeides til turvei-standard med grusdekke, slik at flere får mulighet til å benytte dem. Veiene vil være for bratte til å kunne brøytes, men selv uten dette og uten veilys vil snarveiene være aktuelle gangveier store deler av året. Det vil ikke være mulig eller nødvendig å etablere snarveier med full gang- og sykkelvei-standard.

Utbygger har inngått avtale med grunneier om å kunne opparbeide eksisterende sti til Granlibakken til en turvei. Med dette vil tilgjengeligheten til fots og kollektivtransport bedres (og sykkel) vesentlig.



Figur 2: Gangveier til Vennesla sentrum, skolene og bussholdeplass ved fv. 405. Med og uten planlagt opparbeidelse av snarvei (stiplet linje).

3.2 Kantstopp for buss

Ved å etablere kantstopp for buss, kan rutebusser og bestillingsbusser betjene området. Med dette vil kollektivtransport bli vesentlig mer attraktivt enn i dag.

3.3 Delesykler og delesparkesykler

Delingsmobilitet med elektriske sykler og sparkesykler ville gjort området mye mer tilgjengelig. Elektriske sykler vil være konkurransedyktig til bil i reisetid, og vil også gjøre kollektivtransport til Kristiansand vesentlig mer konkurransedyktig.

3.4 Bilparkering

Tilgang til parkering er tiltaket som generelt medfører færre bilreiser. Kommuneplanen krever at det etableres 3 bilparkeringsplasser pr. boenhet. Større bilhold i husholdningene medfører flere bilreiser. Ved å redusere antall parkeringsplasser som kan etableres, vil sannsynligvis bilholdet og antall bilturer også reduseres. 2 bilparkeringsplasser pr. boenhet vurderes å være tilstrekkelig, og vil trolig resultere i færre bilturer.

4. Konklusjon

De ytre forholdene medfører at flesteparten av reisene til og fra Venneslaåsen vil utføres med personbil. Samtidig vil en viktig snarvei opparbeides og det legges til rette for fremtidig kollektivtransport. Utbyggingen vil medføre økt biltrafikk, men viktige prinsipper for nullvekstmålet er innarbeidet i planen, slik at trafikkøkningen likevel begrenses.