

Tilleggsnotat – Vurdering av alternative arealer til parkering under bakken

Bakgrunn

Formannskapet behandlet saken i møte 26.08.2025, sak 42/25, og fattet følgende vedtak som danner grunnlaget for dette tilleggsnotatet:

1. *Mulighetsstudien for Sentrum Sør tas til orientering.*
2. *Kommunedirektøren bes om å:*
 - *Avklare behov og kostnader for alternative administrasjonslokaler.*
 - *Vurdere alternative arealer til parkering under bakken.*

Dette tilleggsnotatet oppsummerer tidligere vurderinger av underjordisk parkering i Vennesla sentrum og drøfter aktuelle alternativer for videre arbeid. Notatet bygger på tidligere utredninger, mulighetsstudien for Sentrum Sør (2025) og tilhørende analyser.

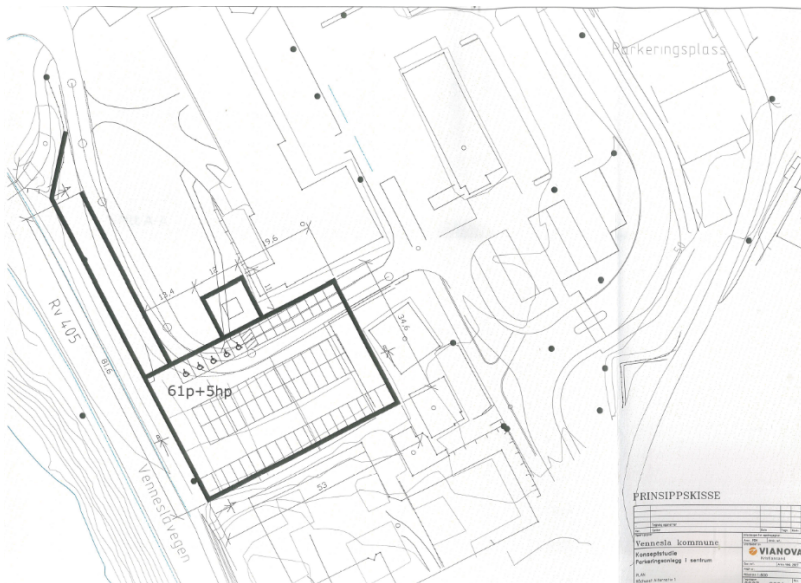
Konseptstudie, 2008

I 2008 utførte Vianova en konseptstudie for lokalisering av underjordisk parkeringsanlegg i Vennesla sentrum. Premissene var at anlegget skulle ligge i ett plan, med åpne rampeløsninger og innenfor tilgjengelige gateplansarealer. Geometrien måtte tilpasses eksisterende bygninger uten behov for riving.

Studien vurderte etablering av tre hovedlokaliseringer: sør for Herredshuset, på Torvet og på MX-tomta (offentlig parkeringsplass utenfor Sport1). Seks konkrete alternativer ble utredet:

- Rådhuset (Herredshuset) alternativ 1
- Rådhuset (Herredshuset) alternativ 2
- Torvet alternativ 1
- Sentrumsveien alternativ 1
- MX alternativ 1 (offentlig parkeringsplass utenfor sport1)
- MX alternativ 2 (offentlig parkeringsplass utenfor sport1)

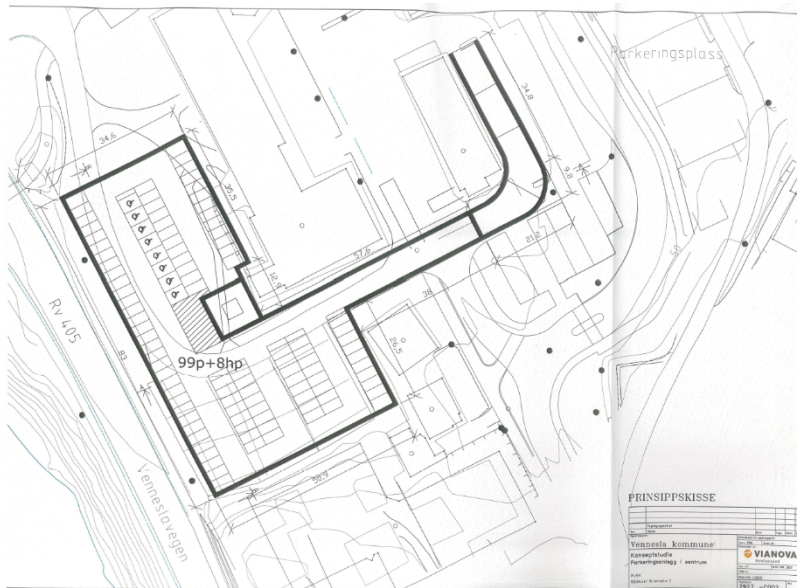
Rådhuset (Herredshuset) alternativ 1



Beskrivelse: Lokalisert syd for herredshuset, med adkomstrampe fra nord. Parkeringsanlegget har en kapasitet på 66 plasser.

Vurdering: Ikke realiserbart grunnet stigning på gang- og sykkelvei fra Hunsøya, der rampen kolliderer med traseen for gående og syklende.

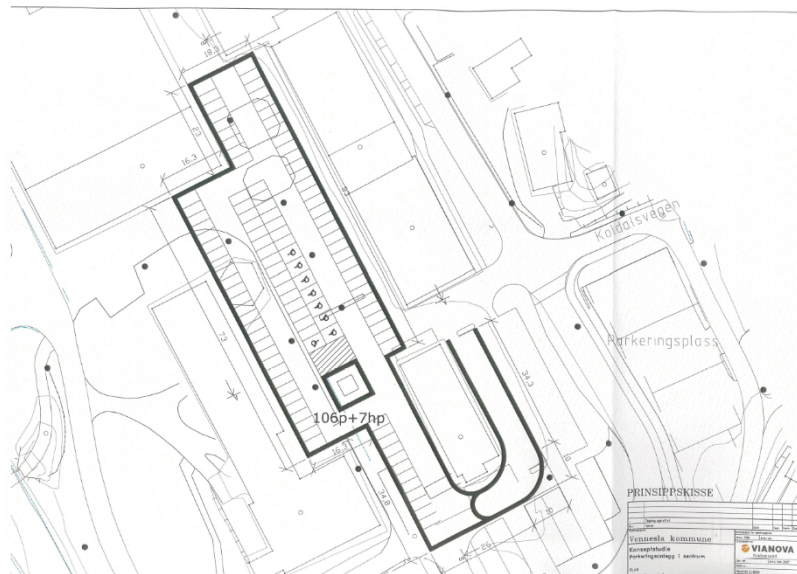
Rådhuset (Herredshuset) alternativ 2



Beskrivelse: Lokalisert sør og vest for Herredshuset, med adkomstrampe fra parkeringsplass ved Sentrumsvegen. Kapasitet: 107 plasser.

Vurdering: Ikke realiserbart grunnet stigning på gang- og sykkelvei fra Hunsøya, der rampen kolliderer med traseen for gående og syklende.

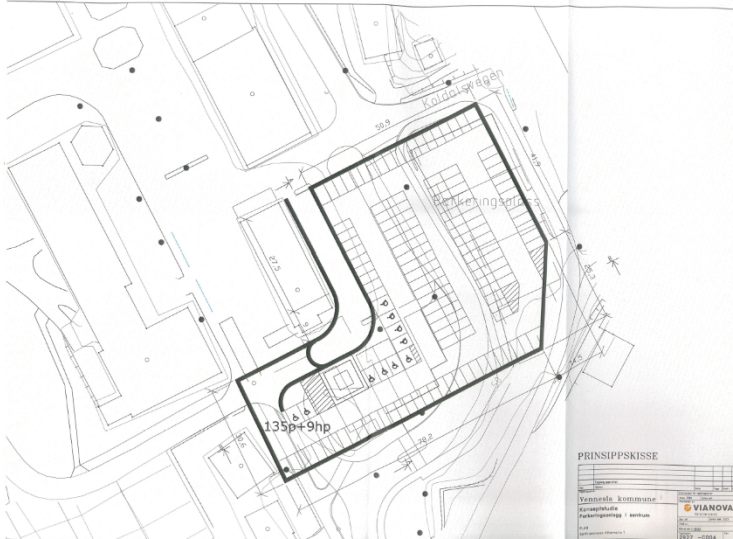
Torvet alternativ 1



Beskrivelse: Lokalisert under Torvet/gågaten med adkomstrampe fra parkeringsplass ved Sentrumsvegen. Kapasitet: 113 plasser.

Vurdering: Vurdert som mulig, men ikke ideelt med avkjørsel til Sentrumsvegen, da trafikkbelastningen bør reduseres. Åpen rampe vil også begrense videre sentrumsutvikling på tomten.

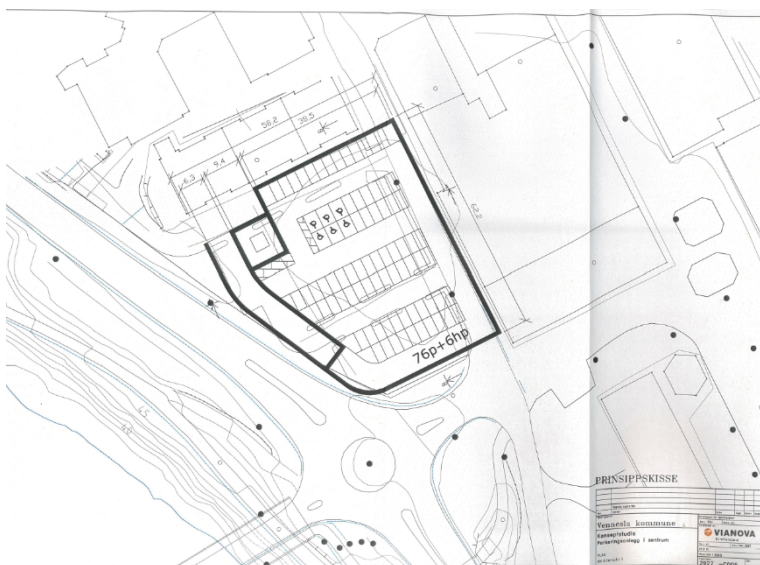
Sentrumsveien alternativ 1



Beskrivelse: Lokalisert under eksisterende parkeringsarealer ved Sentrumsvegen, med adkomstrampe fra eksisterende parkeringsplass. Kapasitet på 144 plasser.

Vurdering: Vurdert som teknisk mulig, men med samme trafikale ulemper som Torvet-alternativet. Ved en eventuell utvikling av dette område, vil det være krav om parkeringskjeller til bebyggelse.

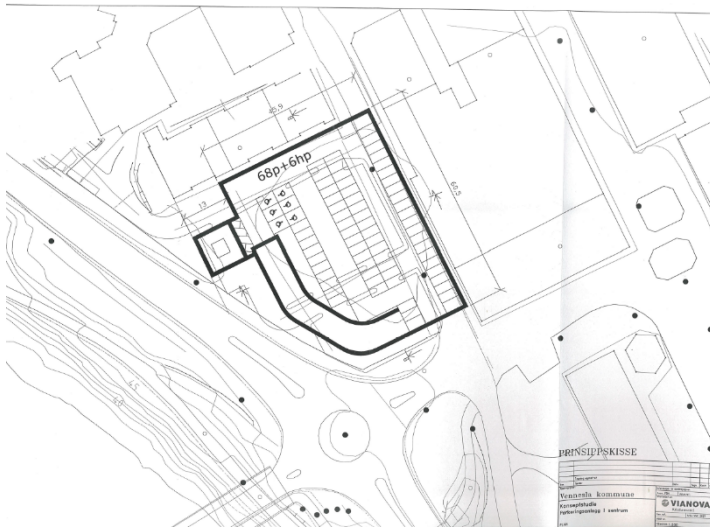
MX alternativ 1 (offentlig parkeringsplass utenfor sport1)



Beskrivelse: Lokalisert nordvest for Herredshuset på kommunal eiendom utenfor Sport1, med adkomstrampe fra nordvest. Kapasitet på 82 plasser.

Vurdering: Vurdert som mulig og relevant ved eventuell fremtidig utbygging.

MX alternativ 2 (offentlig parkeringsplass utenfor sport1)



Beskrivelse: Lokalisert nordvest for herredshuset på offentlig parkeringsplass utenfor Sport1, og er geometrisk identisk med MX alternativ 1, bortsett fra plassering av adkomstrampe og trappehus. Adkomstrampen starter inne på eksisterende parkeringsplass med

- åpning mot øst og faller inn i anlegget mot nord. Kapasitet på 74 plasser.

Vurdering: Vurdert som mulig og relevant ved eventuell fremtidig utbygging.

Parkeringsutredning Vennesla sentrum, 2010

Asplan Viak gjennomførte i 2010 en utredning av økonomiske forutsetninger for bygging og drift av parkeringsanlegg i sentrum.

Utredningen tok ikke stilling til lokalisering, men understreket viktigheten av kostnadsdeling mellom parkeringsanlegg og overliggende bygg.

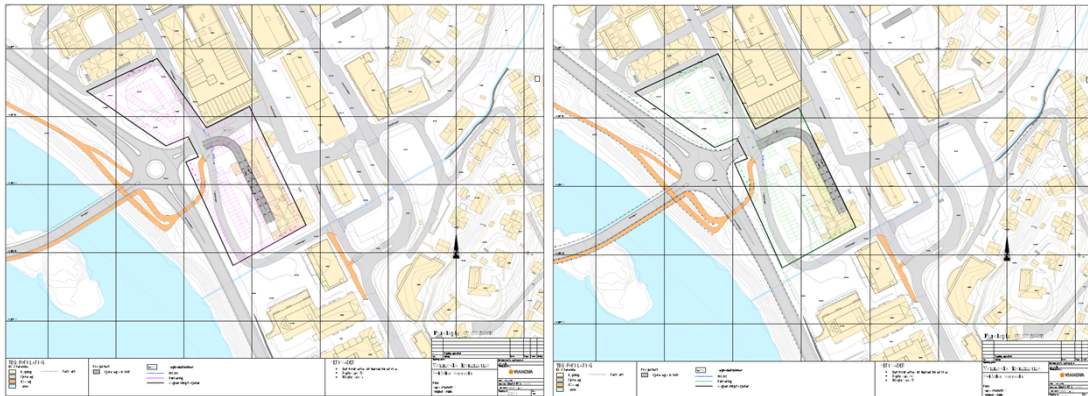
Som det fremgår i punkt 1.7 *Investeringsanalyse nytt parkeringsanlegg:*

«Rent økonomisk vil det selvsagt være en fordel om parkeringsanlegget blir grunnmuren i et overforliggende bygg, slik at man får en kostnadsdeling på en rekke bygningsdeler.»

Vurdering av parkeringskjeller i sentrum, 2023

I 2023 ble det gjort nye vurderinger av muligheten for parkeringskjeller under Torvet og parkeringsplassen utenfor Sport 1. Begge alternativer forutsatte adkomst fra rundkjøring/Torsbyvegen, forutsatt at eksisterende bebyggelse rives. Skissene viste kapasitet på henholdsvis 266 og 275 plasser.

Disse vurderingene peker i retning av større anlegg med bedre trafikal avvikling og kobling til hovedfartsårene, fremfor å belaste Sentrumsvegen.



Alternative arealer til parkering under bakken

Det er ikke tidligere gjennomført egne utredninger av parkeringsanlegg i fjell i tilknytning til områdeplanen for sentrum sør.

Mulighetsstudien (2025) viser at terrenget innenfor avgrensningen ikke egner seg til fjellparkering, men at området rundt Trollknotten, som ligger innenfor områdeplanens avgrensning kan romme et slikt anlegg.

Det er andre byer som har et eller flere parkeringsanlegg i fjell blant annet; Mandal, Arendal, Kristiansand og Grimstad. For Vennesla vil en slik løsning kreve geotekniske undersøkelser, avklaringer av eiendomsforhold og en trafikkanalyse som vurderer konsekvenser for sentrumsvegen.

Et parkeringsanlegg i fjell vil kunne gi stor kapasitet og lang levetid, men kan også medføre økt biltrafikk i sentrum, noe som strider mot målsettingene i områdeplanen og byvekstavtalen om å redusere biltrafikk og prioritere myke trafikanter.

Oppsummering av tidligere vurderinger

Tidligere studier peker på flere potensielt aktuelle lokaliseringer for parkeringsanlegg under bakken, men flere av dem må forkastes grunnet konflikter med gang- og sykkeltraseer fra Hunsøya eller uønsket trafikkbelastning i sentrumsvegen.

De mest relevante alternativene sammenfaller med løsninger skissert i Mulighetsstudien for Sentrum Sør, der underjordisk parkering med direkte adkomst fra fylkesvei 405 vurderes som den mest funksjonelle løsningen. Denne modellen gir:

- redusert trafikk gjennom Sentrumsvegen,
- bedre tilrettelegging for gående og syklende,
- og mulighet for sambruk og felles finansiering mellom offentlige og private aktører.

Økonomiske vurderinger

Tidligere erfaringer viser at underjordiske parkeringsanlegg innebærer høye investeringskostnader. Basert på grove estimater vil gjennomsnittskostnaden per parkeringsplass kunne ligge rundt kr 400 000.

Dette understreker behovet for å se på finansieringsmodeller som:

- kostnadsdeling mellom flere bygg og aktører,
- sambruk mellom offentlige og private parkeringsbehov,
- og trinnvis utbygging i takt med etterspørsel og økonomiske rammer.

Mulighetsstudien foreslår nettopp en slik trinnvis utbyggingsstrategi, der torget og nærliggende arealer prioriteres først. Dette gir fleksibilitet, mulighet for midlertidige overflateplasser og gradvis utvikling av et samlet underjordisk anlegg.

Konklusjon

Samlet sett viser tidligere og nyere vurderinger at en parkeringskjeller med adkomst fra fylkesvei 405 fremstår som det mest hensiktsmessige alternativet for videre utredning.

Løsningen kombinerer god trafiksikkerhet, effektiv parkeringskapasitet og mulighet for sambruk mellom flere funksjoner. Den støtter opp under de overordnede målene i planprogrammet og byvekstavtalen om:

- bedre fremkommelighet for gående og syklende,
- redusert biltrafikk i sentrumsvegen,
- og et mer bilfritt og attraktivt sentrum.

En parkeringskjeller under flere bygg gir samtidig en mer effektiv arealutnyttelse og bedre fordeling av investeringskostnader. Løsningen åpner for trinnvis utbygging og felles finansiering, i tråd med prinsippene fra både 2010-utredningen og 2025-mulighetsstudien.

For alternativet med fjellparkering bør det vurderes om det er realistisk å utrede videre, gitt både kostnadsnivå, trafikale konsekvenser og målsettingene om redusert bilavhengighet.

Anbefalt forslag:

Det anbefales at kommunen går videre med utredning av parkeringskjeller med adkomst fra fylkesvei 405, slik det er skissert i mulighetsstudien for Sentrum Sør.

Dette alternativet vurderes som mest hensiktsmessig, både trafikkmessig og i samsvar med kommunens mål for miljø, mobilitet og sentrumsutvikling.

Løsningen legger til rette for:

- samling av parkering under bakken,
- tryggere og mer attraktive gater for myke trafikanter,
- samt fleksibel, trinnvis utbygging i takt med behov og finansiering.

Tiltaket vil bidra til å realisere nullvekstmålet i byvekstavtalen, styrke torg- og bylivsområdene i sentrum sør og legge grunnlaget for en helhetlig og bærekraftig byutvikling i Vennesla.