



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	91/2591/25	11.06.2025
Utvalg Kultur og Levekår	46/25	10.06.2025
Formannskapet	71/25	12.06.2025
Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne	41/25	16.06.2025
Eldrerådet	40/25	16.06.2025
Kommunestyret	76/25	19.06.2025

Parkeringsordning og regulering i Stjørdal - parkering som et virkemiddel for å skape mer liv i byen

Kommunedirektørens forslag til vedtak/innstilling:

Kommunestyret fatter følgende prinsippvedtak om parkeringsordning i Stjørdal kommune:

1. Kommunestyret støtter forslaget til parkeringsordning slik beskrevet i punktene 1 til 12 i saken.
2. Kommunestyret vedtar å legge forslag til prinsippvedtak ut på høring i 6 uker.
Særlige grupper vil få høringssaken tilsendt:
 - Fagforeninger
 - Næringsforeningen i Værnesregionen
 - Trøndelag fylkeskommune
 - Norges Handikapforbund
 - Statens vegvesen
 - Statsforvalteren
 - Politiet
3. Kommunedirektøren bes samle og vurdere innspill og fremme sak om parkeringsordning og regulering i Stjørdal når dette er gjort.

Vedlegg

- 1 Vedlegg 1 - Vedtakshistorikk
- 2 Vedlegg 2 - Fagnotat fra Rambøll om parkeringsordning Stjørdal sentrum
- 3 Vedlegg 3 - Byvekstavtale-2023-2029
- 4 Vedlegg 4 - Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken
- 5 Vedlegg 5 - Info - abonnementsløsning kommunal tjenestebiler
- 6 Vedlegg 6 - Kart over sone 1

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Sammendrag: Forslag til parkeringsordning og regulering i Stjørdal

1. To soner for parkeringsregulering i Stjørdal sentrum:

Sone 1 - Trafikalt sentrum (TS)

Sonen befinner seg innenfor Havnegata fra Tangen bro, Ringveg Nord, Ringvegen og Mellomriksvegen (Fv. 6804, fv. 6806 og E14). (Vedlegg 6)

Sone 2 - Utenfor trafikalt sentrum (UTS)

Sonen befinner seg utenfor Ringvegen og Mellomriksvegen (Fv. 6804, fv. 6806 og E14)

2. Ingen friperiode, men lav sats i 30 minutter i sone 1.

3. Tidsavgrensning

Inntil 3 timer parkering i sone 1, inntil 23 timer i sone 2.

4. Parkeringsavgift

Sone 1: lav parkeringsavgift i 30 minutter, deretter ordinær parkeringsavgift med inntil 3 timer parkeringstid.

Sone 2: ordinær parkeringsavgift for langtidsparkering inntil 23 timer.

Dette gjelder for begge soner fra mandag til fredag kl. 08-16 og lørdag kl. 08-15.

5. Ansattparkering for kommunalt ansatte på kommunal grunn - kriterier dagoblat

- Minimumavstand mellom hjem og arbeidssted
Prinsippene for skoleskyssordningen legges til grunn. Avstand mellom hjem og arbeidsplass må være minimum 4 km før man kan vurdere behov for dagoblat.
- Manglende alternativ til bruk av bil
Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken legges til grunn hvor det blant annet vektlegges om ansatte har et reelt alternativ til bil før man kan vurdere behov for dagoblat.

6. Servicebiler

Kommunale uniformerte tjenestebiler (f eks hjemmetjenesten) og servicebedrifter kan søke om egen ordning for parkering av tjenestebiler.

7. Det reserveres plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse i tråd med sentral parkeringsforskriften <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-260>.

8. Lademulighet tilbys på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser i tråd med parkeringsforskriften.
9. Betalingsautomat tilbys i tråd med parkeringsforskriften.
10. Parkeringsforbud utenfor oppmerkede parkeringsplasser i gjennomfartsveier med høy ÅDT og stort behov for fremkommelighet/trafiksikkerhet.
11. Enkle ordninger gjennom app (applikasjon) for digital registrering av parkering, parkeringstid og betaling av parkering.
12. For Sone 1 gjennomføres det årlig brukerråd om parkeringsordningen.

Saksopplysninger:

Innledning

En levende by må sikre at man har en bærekraftig byutvikling og en god mobilitetsprofil hvor ulike hensyn og behov balanseres opp mot hverandre på best måte. For å klare dette må man se ting i sammenheng og balansere de ulike behov og krav opp mot hverandre. Skolebarn trenger trafiksikkerhet. Eldre brukere og HC-parkerende behøver det samme, men også enkle løsninger som er lette å forstå og anvende for alle. Sikkerhet og beredskap krever framkommelighet, og næringsliv har behov for omløp av parkerende kunder.

For å få til dette må gående og syklende få mer plass, og kollektivtrafikk må prioriteres. En måte å balansere dette på er gjennom parkeringsbestemmelser hvor parkeringspolitikken kan brukes som virkemiddel for å gjøre byen og dens arbeidsplasser og servicetilbud mer tilgjengelig uten at folk må benytte bil. Slik kan kommunen også bidra til nullvekstmålet vi har forpliktet oss til gjennom byvekstavtalen; personbiltrafikken skal ikke øke selv om byen vokser. Vi må gå mer, sykle mer og reise mer kollektivt. Tiltak innen parkering kan påvirke reisevaner og bidra til måloppnåelse også innen samfunnsområder som helse, framkommelighet, miljø og byliv.

For å løse behovet for mobilitet tar kommunen i bruk mange forskjellige virkemidler som elsparkesykler, kollektivtilbud, overordnet plan for sykkel med sykkelveier, snarveg- og barnetråkkregistrering, revidert arealdel i kommuneplanen og nytt kollektivknutepunkt. En fornyet parkeringsordning er også et virkemiddel kommunen kan ta i bruk for å imøtekomme mobilitetsbehov ulike grupper i en by har.

I denne saken beskrives kommunedirektørens forslag til ny parkeringsordning ihht. gitt mandat i PS 61/2024 samt andre relevante problemstillinger det er ønskelig at det tas stilling til.

Kommunedirektøren foreslår at forslag til parkeringsordning skal sendes ut på høring i minst 6 uker for å få innspill fra berørte aktører, som tillitsvalgte i kommunen, næringslivet (herunder Næringsforeningen) og publikum for øvrig om den ordning som

ønskes vedtatt. Deretter vil kommunedirektøren samle alle innspill og foreslå et endelig vedtak på bakgrunn av den politiske intensjonen og innspill som har kommet inn.

Bakgrunn

Formannskapet vedtok i PS 61/2024 følgende retningslinjer for prosjektet:

«

- 1. Kommunedirektøren gis fullmakt til å igangsette et prosjekt som skal forberede fornyet regulering av parkering på offentlige og private arealer i Stjørdal kommune. Dette vil også inkludere muligheten for vilkårsparkering mot betaling.*
- 2. I mandatet for prosjektet skal det legges vekt på at det skal etableres ordninger som er enkle å forstå og bruke, som ivaretar fri-periode for parkering, næringslivets behov for effektiv varetransport, arbeidsplassparkering, samt tilrettelegging for at ambulanse, legevakt og hjemmesykepleie sikres god adkomst til brukere og legekontorer*
- 3. Det skal fremmes sak til politisk behandling så snart som mulig om innføring av en konkret ordning når prosjektet har forberedt og klarlagt en anbefalt ordning og praksis om parkering i Stjørdal.*
- 4. Utvalget ber kommunedirektøren forberede en sak om salg av "Shell tomta" som er regulert til parkeringshus. Nå når det er en stor mulighet for at parkeringsavgift blir innført, er tiden inne for å få bygget et p-hus. Det kan vurderes "legges vilkår for f.eks. bilverksted eller annen næring i 1 etasje og parkering i resten av bygget, og en klausul i salget at bygging / planlegging skal være igangsatt innen to år etter fra avtale inngåelse.*
- 5. Friperioden skal være på minimum 3 timer før økonomisk innkreving kan starte»*

Historikk

Stjørdal kommune har tidligere gjennomført omfattende utredninger og undersøkelser for å se hvordan parkering kan organiseres juridisk, organisatorisk, praktisk og i samsvar med beste praksis for publikums og næringslivets behov. Kommunestyret fattet 19. november 2016 vedtak om igangsettelse av arbeidet med innføring av parkeringsavgift i Stjørdal sentrum, som resulterte i en lang rekke undersøkelser og dialog om arbeidet, uten at dette har ført til slik innføring.

Saker om parkeringsordning som tidligere har vært til behandling er som følger:

2008/3233 - Handlingsplan

2015/8668 - Parkeringsavgift Stjørdal sentrum

2018/2841 - Byvekstavtale Trondheimsregionen

2020/3680 - Byvekstavtale - Parkering

Vedlegg 1 er et sammendrag og vedtak fra de nevnte saker.

Vedlagt er også rapport fagnotat utarbeidet av Rambøll 16.02.2018 (vedlegg 2) vedrørende parkeringsordning i Stjørdal sentrum, som fortsatt har faglig interesse for kommunens beslutningsgrunnlag.

Byvekstavtalen

Stjørdal kommune har tiltrådt byvekstavtalen (2023-2029) (vedlegg 3).

Kommunen har en overordnet forpliktelse til å fatte beslutninger med lojalitet til byvekstavtalen. Byvekstavtalen er et forpliktende samarbeid med det formål om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling.

Særlig følgende delmål er relevante for en prinsippvurdering rundt parkering:

Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Dette er en forpliktelse til reduksjon av bruk av personlige motorkjøretøy som slipper ut CO₂.

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Dette er i sakens kontekst en forpliktelse til å tilrettelegge og planlegge slik at det trengs færrest mulig parkeringsplasser i byområdet.

Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

Dette er i sakens kontekst en forpliktelse til å sørge for at det etableres og håndheves en parkeringsordning som sikrer tilgang til parkeringsplasser for de med mobilitetsutfordringer.

Mål 6: Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Dette innebærer en forpliktelse til å redusere biltrafikk ved å gjøre det mindre attraktivt å kjøre, ved innføring av gebyr.

Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres

Dette er samme forpliktelse og effekt som for punkt 6.

Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken

I Byvekstavtalen ble partene enige om å utarbeide en samordnet parkeringspolitikk (vedlegg 4) som støtter opp under nullvekstmålet. Videre er det vedtatt at mål og strategier i samordnet parkeringspolitikk skal legges til grunn i utarbeidelse av parkeringspolitikk for egne virksomheter. Mål og strategier i den samordnede parkeringspolitikken tar høyde for den store variasjonen i bosettingsmønster og vil bli vektlagt i arbeidet med parkeringsordning for Stjørdal sentrum.

Vurdering:

Det er viktig for innbyggerne i Stjørdal at forslaget til parkeringsordning og -regulering er enkel å forstå og å etterleve. Kommunedirektøren har derfor i arbeidet lagt til grunn parkeringsordningen fra Trondheim kommune. Dette er en ordning som har vært i funksjon i lang tid, og ordningen med app og betalingsautomat er lett å forstå. Kommunedirektøren har tidligere foreslått å etablere et prosjekt for innføringen av parkeringsavgift.

Innføringen er foreslått delt i tre prosjekter:

1. Vilkårsparkering på kommunens parkeringsareal under Kimen-parken
2. Vilkårsparkering på offentlig gateareal
3. Vilkårsparkering på offentlig eid (privat) parkeringsareal

For prosjekt nummer 1 håndteres dette i dialog med og gjennom avtalen med SKU AS.

For prosjekt nummer 2 og 3 har Stjørdal kommune sikret seg en avtale med Trondheim Parkering som muliggjør en felles løsning av håndteringen av både offentligrettslig regulerte arealer og private arealer som Stjørdal kommune kan anvende til parkeringsformål. I dette samarbeidet finner man muligheten til å realisere bruken av parkeringsapp for å tilgjengeliggjøre parkeringsordningen for publikum.

lhht. formannskapetets vedtak i PS 61/2024 skal det fremmes politisk sak «så snart som mulig om innføring av en konkret ordning når prosjektet har forberedt og klarlagt en anbefalt ordning og praksis om parkering i Stjørdal.»

Konkret innføring av en parkeringsordning vil måtte skje gjennom vedtakelse av skiltplaner for de områdene som kommunen ønsker å håndheve parkering på. Til dette arbeidet er det nødvendig at det er vedtatt noen overordnede politiske prinsipper om de vilkår som skal gjelde for parkering i kommunen, jf. punktene 1-12 under overskriften «Forslag til parkeringsordning».

I tillegg er det andre prinsipielle føringer som formannskapet har bedt om kommer til vedtak. Kommunedirektøren skal:

- Etablere ordninger som er enkle å forstå og bruke.
- Prioritere næringslivets behov for effektiv varetransport, arbeidsplassparkering og tilrettelegging for ambulanse, legevakt og hjemmesykepleie.
- Forberede en sak om salg av «Shell-tomta» som er regulert til parkeringshus.
 - o Svares ut i egen sak. Orienteres i eget underkapittel i saken.
- Parkering for små elektriske kjøretøy på offentlig areal

Man må også i forbindelse med prinsippvedtaket ivareta sentrale hensyn som hensynet til barnas beste, innvirkningen på folkehelsen samt klima- og miljøeffekten av vedtaket.

Barnas beste (Grl § 104 annet ledd)

Barn har ikke en direkte interesse i parkeringsordningen, men har en avledet interesse (og rettighet) overfor det offentlige ved beslutninger som påvirker trafikk sikkerheten for barn. Barn har krav på trygg ferdsel rundt tilholdssteder hvor barn ferdes, som skole, barnehage, offentlige lekeplasser og skoleveier.

Folkehelse (inkludert barnas beste)

Når det gjelder folkehelse, barn/unges beste og parkeringsbestemmelser, vil de viktigste punktene være sikkerhet, tilgjengelighet og sentrumsnære og store nok parkeringsarealer for sykler, sparkesykler ol., - gjerne med takoverbygg. Parkeringsområdene bør være plassert og utformet slik at sykler, sparkesykler ol står trygt. I tillegg til trafikk sikre løsninger i parkeringshus og -kjeller må det legges opp til gode løsninger på gateplan og ved innganger. Det må være gode, trygge områder for korttidsparkering og korte stopp, der det er mulig å slippe av og på barn og unge som skal på trening, kino eller være sosiale med venner i sentrum.

Klima og miljø

Når det gjelder klima- og miljø vil det viktigste være at parkeringsbestemmelsene bidrar til at flere velger sykkel, gange og kollektivt framfor bil. Veitrafikk er den største direkte kilden til klimagassutslipp i kommunen. Parkeringsplasser og veier har et stort arealbehov. Hvordan vi bruker arealene har stor konsekvens for klima- og miljø.

Dyr eller mangelfull parkering er et av de mest effektive virkemidlene for å få folk til å bruke mindre privatbil. Høy parkeringsavgift, reduksjon i antall parkeringsplasser og tidsavgrenset parkering vil sannsynligvis gi svært positiv effekt på klimamålene våre. Samtidig vil det bli viktig å gi flere positive insentiver for å velge sykkel, gange og kollektivt. I denne saken vil sentrumsnær, tilgjengelig, gratis og trygg parkering under tak for sykkel være viktig.

I Stjørdal kommune har ikke alle andre alternativer enn privatbil som transportmiddel til daglige gjøremål. For klima- og miljø vil behovsprøvde parkeringsplasser i de områdene der dette er mulig, være et godt tiltak. Dette eksempelvis på parkeringsplasser som brukes av kommunens ansatte.

Forslag til parkeringsordning

1. Soneinndeling

Det er lagt vekt på at soneinndelingen skal være enkel å forstå. Kommunedirektøren foreslår derfor inndeling i to soner med utgangspunkt i Ringvegssystemet rundt Stjørdal sentrum.

Sone 1 - Trafikalt sentrum (TS)

Sonen befinner seg innenfor Havnegata fra Tangen bro, Ringveg Nord, Ringvegen og Mellomriksvegen (Fv. 6804, fv. 6806 og E14).

Sone 2 - Utenfor trafikalt sentrum (UTS)

Sonen befinner seg utenfor Ringvegen og Mellomriksvegen (Fv. 6804, fv. 6806 og E14)

2. Friperiode(r) på offentlig gateareal

I PS 61/2024 er det bedt om å vektlegge en ordning som blant annet ivaretar en mulighet for friperiode for parkering.

Håndheving av parkeringsordningen er avhengig av innkreving av parkeringsavgift for å være langsiktig kostnadsdekkende for kommunen. Erfaringer gjort av Trondheim kommune tilsier at man ved friperiode på inntil tre timer opplever at parkerende med parkeringsapp gjerne stopper og starter (gjentar) friperiodeparkering med sine kjøretøy. Håndheving av en slik ordning er utfordrende. Gjennomsnittlig parkeringstid i Trondheim er 1 time og 40 minutter. Forventet gjennomsnittlig parkeringstid i Stjørdal er på om lag samme nivå. Med friperiode på inntil 3 timer før avgift kreves, er det en risiko for at ordningen ikke vil være bærekraftig fordi det blir for lite inntekt per parkerende.

Kommunedirektøren anbefaler ikke en ordning med friperiode (se punkt 3 i vedlagt rapport fra Rambøll). Det anbefales derimot å benytte lav sats i en periode, for deretter å ta en høyere takst (progressive satser).

Kommunedirektøren anbefaler videre at ordningen med progressive satser ikke innføres utenfor trafikalt sentrum eller på kommunens private parkeringsplasser. På disse områdene anbefales det ordinær avgift.

Kommunedirektøren foreslår følgende ordning for soneinndeling:

Sone 1

Det foreslås en periode med lav pris i 30 minutter før full parkeringsavgift pålegges.

Sone 2

Det foreslås ingen friperiode i sone 2 eller på kommunens private parkeringsarealer. Ved parkering i sone 2 inntrer full avgift umiddelbart.

3. Tidsavgrensning

Det foreslås inntil 3 timer korttidsparkering i sentrum. Dette vil gi mer rullering på parkeringsplassene og bedre tilgjengeligheten på parkeringsplasser. Med en lengre tidsavgrensning enn 3 timer vil en risikere å hindre omløp hos parkerende, og dermed ikke gi ledige parkeringsplasser til de som vil benytte tilbud i sentrum.

Kommunedirektøren foreslår følgende ordning med tidsavgrensning:

Inntil 3 timer parkering i sone 1, og inntil 23 timer i sone 2.

4. Parkeringsavgift

I Budsjett og økonomiplan for 2025-2028 er det en forventet inntekt på parkeringsavgift på kr. 0,5 mill. for 2025 og en forventet inntekt på kr. 1,5. mill. i årene framover. På bakgrunn av dette foreslår kommunedirektøren følgende prinsipper for parkeringsavgift:

I sone 1 er det lav sats i de første 30 minutter, og deretter ordinær sats med inntil 3 timer tillatt parkeringstid. I sone 2 gjelder ordinær sats med inntil 23 timer tillatt parkeringstid.

Dette gjelder mandag til fredag kl. 08-16 og lørdag kl. 08-15.

Satsene fastsettes av kommunestyret i årlig gebyrvedtak.

5. Ansattparkering for kommunalt ansatte på kommunal grunn - kriterier for tildeling av dagoblat

På parkeringsareal som er offentlig gjelder reglene angitt i punkt 4.

Ordning for ansattparkering kan kun innføres på kommunal privat parkeringsplass som ikke er åpen for allmenn ferdsel. Kommunedirektøren anbefaler at det for disse plassene innføres en ordning med behovsprøvd tilgang til parkering gjennom en dagoblatordning. Ordningen administreres gjennom parkeringsappen. Det skal informeres om eventuell skattekonsekvens (skatt av fordel for ansatt). Kommunedirektøren anbefaler at de enkelte parkeringsplassene reguleres ut fra virksomhetens kjernetid slik at reservering for ansatte oppfattes som hensiktsmessig. Utenom definert kjernetid er parkeringsplassene tilgjengelig for offentligheten.

Kommunedirektøren foreslår følgende kriterier for dagoblat:

- Gangavstand mellom hjem og arbeidssted
Kriteriene for skoleskyssordningen legges til grunn hvor det er krav om 4 km avstand mellom hjem og skole for å få gratis skoleskyss. For dagoblat vil tilsvarende gjelde: Avstand mellom hjem og arbeidsplass må være minimum 4 km før man kan vurdere behov for dagoblat.
- Alternativ til bil
Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken legges til grunn hvor det ved vurdering av behov for dagoblat tar hensyn til om ansatte er avhengig av bil, eller om de har et reelt alternativ til bil.

Prising av dagoblat bestemmes av kommunestyret i årlig gebyrvedtak.

6. Servicebiler

Egne ordninger for kommunalt uniformerte tjenestebiler (f.eks hjemmetjenesten) og servicebedrifter fungerer godt i Trondheim kommune.

Kommunedirektøren foreslår følgende ordning for servicebiler:

- Kommunale uniformerte tjenestebiler
Kommunedirektøren anbefaler samme ordning som Trondheim parkering, se vedlegg 5 «Abonnementsløsning kommunale tjenestebiler».
- Servicebedrifter
Kommunedirektøren anbefaler samme ordning som i Trondheim hvor bedrifter kan kjøpe dagsbillett servicebil gjennom parkeringsapp. [SmartPark for bedrift - Trondheim parkering](#)

7. Reservering av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse
I tråd med parkeringsforskriften § 61 skal det avsettes et tilstrekkelig antall plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er en tilgjengelig plass forbeholdt forflytningshemmede. På parkeringsområder med 50 plasser eller mer, er virksomheten likevel ikke forpliktet til å reservere mer enn fire prosent av plassene til forflytningshemmede med parkeringstillatelse. På parkeringsområder med opptil 50 plasser, er virksomheten ikke forpliktet til å reservere mer enn to plasser.

Størrelse, utforming og plassering av plasser for forflytningshemmede skal være i tråd med krav gitt i parkeringsforskriften § 63. Hovedregelen tilsier størrelse på 4,5 x 6 meter.

Kommunedirektøren foreslår å se på sentrum som ett område som skal fylle krav om tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede.

8. Lademulighet

Lademulighet følger av parkeringsforskriften § 35: «På parkeringsområdet skal det tilbys lademulighet for ladbar motorvogn på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Virksomheten har likevel ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser.»

Kommunedirektøren foreslår å se på sentrum som ett område som skal fylle krav om tilstrekkelig antall parkeringsplasser med lademuligheter.

9. Betalingsautomat

Der det tilbys vilkårsparkering er det krav om at det skal tilbys en universelt utformet betalingsautomat, jf. parkeringsforskriften §32.

Kommunedirektøren foreslår å prøve ut en ordning med to betalingsautomater i sentrum.

10. Parkeringsforbud

Parkering forbys utenfor oppmerkede parkeringsplasser i gjennomfartsveier med høy ÅDT og stort behov for fremkommelighet/trafikksikkerhet.

Kommunedirektøren foreslår følgende områder med parkeringsforbud:

- Ole Vigs gate
- Skolegata
- Havnevegen
- Innherredsvegen
- Husbyvegen
- Yrkesvegen
- Breidablikkvegen
- Stokkanvegen
- Kjøpmannsgata
- Generelt ved sykkelfelt

11. Enkle ordninger

Kommunedirektøren foreslår følgende tiltak for å forenkle parkeringsordningen i Stjørdal kommune:

- Kommunedirektøren sørger for iverksettelse av bruk av app (applikasjon) for digital registrering av parkering, parkeringstid og betaling av parkering.
- Kommunedirektøren gjennomfører en forenklet og mest mulig harmonisert parkeringsordning i Stjørdal sentrum, der det er mest mulig like vilkår uansett hvor man velger å parkere. Dette ivaretar hensynet til enkel bruk samt enkel håndheving.

12. Innenfor sone 1 foreslår kommunedirektøren å gjennomføre årlig brukerråd om parkeringsordningen.

Salg av Shell-tomta

Kommunedirektøren foreslår følgende om salg av Shell-tomta:

Per nå har ikke kommunen utredet salget av Shell-tomta og den mest gunstige løsningen for å få høyest mulig uttelling ved en realisering. Kommunedirektøren kommer tilbake med en egen sak om salget og oppfølgingen av dette, slik at kommunestyret først kan behandle og vedta en parkeringsordning som gir forutsigbare rammer rundt et slik salg fra et økonomisk perspektiv.

Nivået på parkeringsgebyr i sone 1 og sone 2 bør avklares først slik at man kjenner den økonomiske verdien av bruken eller salget av denne eiendommen til parkeringsformål/parkeringshus. Saken av salget bør derfor komme etter at prinsippvedtaket om en parkeringsordning i Stjørdal kommune er vedtatt.