

Trondheim kommune  
Eierskapsenheten  
[eierskap.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:eierskap.postmottak@trondheim.kommune.no) og  
[knut-johan.vik@trondheim.kommune.no](mailto:knut-johan.vik@trondheim.kommune.no)  
(sendes kun elektronisk)

Trondheim, 28. februar 2014

**Høringsuttalelse fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT)  
vedrørende gjennomgang av parkeringspolitikken i Trondheim kommune  
(ref. 12/15552//Q50//)**

Sak om gjennomgang av parkeringspolitikken i Trondheim kommune har vært behandlet i NiTs styre, Fagråd Eiendom og Fagråd Handel. Saken har videre vært drøftet med representanter fra styrene i Samarbeidsgruppen Midtby'n og Trondheim Gårdeierforening for å sikre gode og relevante innspill fra næringslivet til grunnlagsmaterialet for det kommende arbeid i denne sammenheng.

Samarbeidsgruppen Midtby'n og Trondheim Gårdeierforening slutter seg til det som står i denne høringsuttalelsen fra NiT.

Vi er alle opptatt av å ha en levende og attraktiv by som rommer et blomstrende næringsliv med variert handel og mange arbeidsplasser, attraktive boområder og gode kulturopplevelser. Det er svært positivt med et godt og omfattende faktagrunnlag for å få til en god diskusjon rundt parkeringspolitikken for hele byen før saken skal gjennomgås og fremlegges for beslutningstakerne. På mange områder knyttet til sentrumsutvikling er det et godt samarbeid mellom kommunen og NiT, og det er positivt at dette trekkes frem i faktagrunnlaget. Det er også positivt at faktagrunnlaget er omfattende, men det medfører samtidig at en del viktige, tidligere fattede vedtak og relevante poenger som beslutningstakerne bør bli gjort oppmerksomme på, ikke fremstår tydelig i dokumentet.

Grovt skissert ønsker Trondheim kommune å legge til rette for en miljøvennlig byutvikling hvor flere skal sette igjen bilen hjemme. Det er NiT enig i. For å oppnå dette ønsker man blant annet å legge til rette for handel over større deler av byen for å korte ned reisedistansene, og det iverksettes ulike tiltak for å oppnå dette, hvorav parkeringspolitikk er ett av mange tiltak. Samtidig ønsker kommunen å legge til rette for en positiv sentrumsutvikling gjennom å målfeste en ønsket økning i handel på 25% ut over prisstigning for Midtbyens del over en 5-års periode. De aller fleste restriktive tiltak mot bilisme innenfor bygrensen er innført inn mot Midtbyen, og undersøkelser viser at handelen her går ned. Dette burde kommet mye tydeligere frem i dokumenter som kontekst for utvikling av kommende parkeringspolitikk.

NiT ønsker videre å påpeke følgende:

- Sentrumsprosjektet/Framtidens byer, som bl.a. er vedtatt i sak nr. 48/12 av formannskapet i Trondheim kommune, burde inngått som en del av grunnlaget for prosjektet. Vår oppfatning er at dette dokumentet er viktig og meget relevant når vi vurderer parkeringspolitikken i Trondheim kommune. Sentrumsprosjektet er nevnt i gjennomgangen, men den bør også tas med under punkt 1.1 som grunnlag for prosjektet.

- Det bør komme tydeligere frem i faktagrunnlaget at det til dels er motsats mellom kommunens mange målsetninger og at ulike vedtak som fattes trekker i hver sine retninger, fremfor i felles retning. Et eksempel på dette er vedtaket om at handel i Midtbyen ønskes opp med 25% ut over prisstigning over 5 år. Målinger i regi av Midtbyen Management viser at det i 2013 er en nedgang i omsetningen på 6,7% blant sammenlignbare butikker. Parkering og tilkomst til Midtbyen med bil er viktige virkemidler som vi må inkludere i strategien for å nå målsettingen.
- Trondheim har det desidert laveste antall parkeringsplasser totalt i sentrum sett i forhold til sammenlignbare byer. I dokumentet sies at det å ha få parkeringsplasser er å ha *lyktes i utforming av en transportpolitikk som begrenser muligheter for å kjøre inn til og parkere i sentrum*. Dette er ikke forenlig med målsettingen om å legge til rette for økt handel i Midtbyen.
- I Miljøpakken er målet at bilandelen for hele byen skal være 50%. Bilførerandelen i Midtbyen oppgis å være 21%. Dette viser at mål for området er innfridd og at ytterligere tiltak for miljøhensyn ikke er påkrevd for Midtbyens del – med mindre det er fastsatt andre mål for bilførerandelen i Midtbyen enn i resten av Trondheim kommune. Det fremgår i så fall ikke av dokumentet.
- I Sentrumsprosjektet påpekes at CO<sub>2</sub>-utslipp relatert til handel med bilreiser ikke går ned dersom det innføres bilrestriksjoner i Midtbyen og ikke i de andre handelssentra. Da flyttes bare den bilbaserte handelen til de andre sentra. Hvordan dette påvirker utslippene for Trondheim som helhet bør fremkomme i faktagrunnlaget. Hvis en slik kartlegging ikke finnes, burde det fremgå i dokumentet at vi ikke kjenner til totalbildet for CO<sub>2</sub>-utslipp for byen som helhet.
- Valg av transportmiddel for handel påvirker hvor mye og hvor ofte det handles, noe som også fremkommer i faktagrunnlaget. Det å i hovedsak legge restriksjoner på handlende med bil til Midtbyen, har store konsekvenser for handelsomsetningen i dette området. Å påstå at *konkurransesituasjonen balanseres også (delvis) gjennom vesentlig bedre gang-/sykkel- og kollektivtilbud til Midtbyen* virker underlig hvis det ikke samtidig kan dokumenteres at andelen handlende i Midtbyen totalt sett øker betydelig mer enn i øvrige områder.
- Det henvises til kartlegging av at det er relativt mange ledige parkeringsplasser i Midtbyen for handlende. Informasjon om antall og plassering av disse bør med, slik at man har et bedre grunnlag for å vurdere om parkeringsplassene er hensiktsmessig plassert i forhold til hvor handel i Midtbyen gjøres, jamfør undersøkelsen det refereres til i dokumentet angående at avstand fra parkering til første handlested er av betydning for hvor folk velger å handle.
- Hvis parkeringstiltak er under vurdering eller igangsatt i etterkant av at målinger ble gjennomført, f. eks mer offensiv skilting av ledige plasser som NiT tidligere har foreslått, bør dette fremkomme tydelig i faktagrunnlaget.
- Det må ryddes opp i faktagrunnlaget slik at det blir enkelt for leseren å se historisk utvikling av antall parkeringsplasser i de ulike kategorier i forhold til antall plasser på vedtakstidspunkt, ref. vedtak fra 1985 og 2008. At tabell angående samme tema viser antall parkeringsplasser i 1991 målt mot 2011, bidrar ikke til å tydeliggjøre situasjonen for leseren.
- I punkt 3.2.1 står det at det er uttalt eller vedtatt en målsetting om reduksjon i antall parkeringsplasser på gategrunn. Det bør i faktagrunnlaget vises til

konkret vedtak hvor dette fremkommer (jfr. det som står om dette på side 7 i dokumentet).

- Kommentar knyttet til tabell 3.10 er for så vidt korrekt; at andel som synes parkeringsmuligheter for valg av handlested er svært viktig har gått ned. Når det samtidig unnlates å kommentere at andelen som synes det er viktig eller svært viktig totalt sett har gått opp, virker kommentaren på toppen av tabellen om at det er *verd å merke seg at andelen som mener dette er svært viktig har gått ned* noe underlig.

NiT er klar over at dette er en høring på faktagrunnlaget for det kommende arbeid, men da det i dokumentet stedvis nevnes mulige tiltak ønsker vi å benytte anledningen til å påpeke flere mulige tiltak for parkeringssituasjonen i Midtbyen som vi allerede diskuterer:

- Det antas at el-biler i noen grad benytter gateparkering til arbeidsplassparkering. Vi ønsker at dette utredes nærmere, for å kunne avgjøre om tiltak bør iverksettes for å sikre god nok tilgjengelighet for handelsparkerende.
- Det er i Sentrumsprosjektet lansert tanken om å evt. innføre differensierte takster, f.eks. en gratis tredje time. Dette vurderes å kunne stimulere handelen i Midtbyen. Uansett vil dette oppleves som et meget positiv signal ift at kjøpesentra utenom sentrum tilbyr gratis parkering.
- Infokampanje med offensiv skilting av ledig parkering er ønsket fra NiTs side. Dette vil kunne bidra til at befolkningens oppfatning av parkeringsmulighetene i sentrum endres. Det bør settes av tilstrekkelig finansiering av et slikt prosjekt.
- Opplevd mangel på parkering i Midtbyen fører til en vanskeligere konkurransesituasjon for Midtbyen. Vi er derfor meget positive til planene som kommunen nå legger for et mulig parkeringshus under Torvet. Signaleffekten ved at man tilrettelegger også for god parkering for kjørende vil virke positivt og bidra til å styrke Midtbyen som handlested. Vi håper videre på en snarlig avklaring ifht et mulig parkeringsanlegg under Olav Tryggvasons gate. Vi ber for øvrig om at en eventuell sanering av parkeringsplasser på gateplan i forbindelse med etablering av nye parkeringshus/underjordisk parkering planlegges i samarbeid med NiT.

Avslutningsvis vil NiT signalisere at vi forventer å bli invitert til å bidra inn i det kommende arbeidet for konstruktivt å bidra til å utvikle en god parkeringspolitikk for hele byen.

Med vennlig hilsen  
Næringsforeningen i Trondheimsregionen



Berit Rian  
Adm. direktør