



TRONDHEIM KOMMUNE

Areal- og parkeringspolitikk i Trondheim

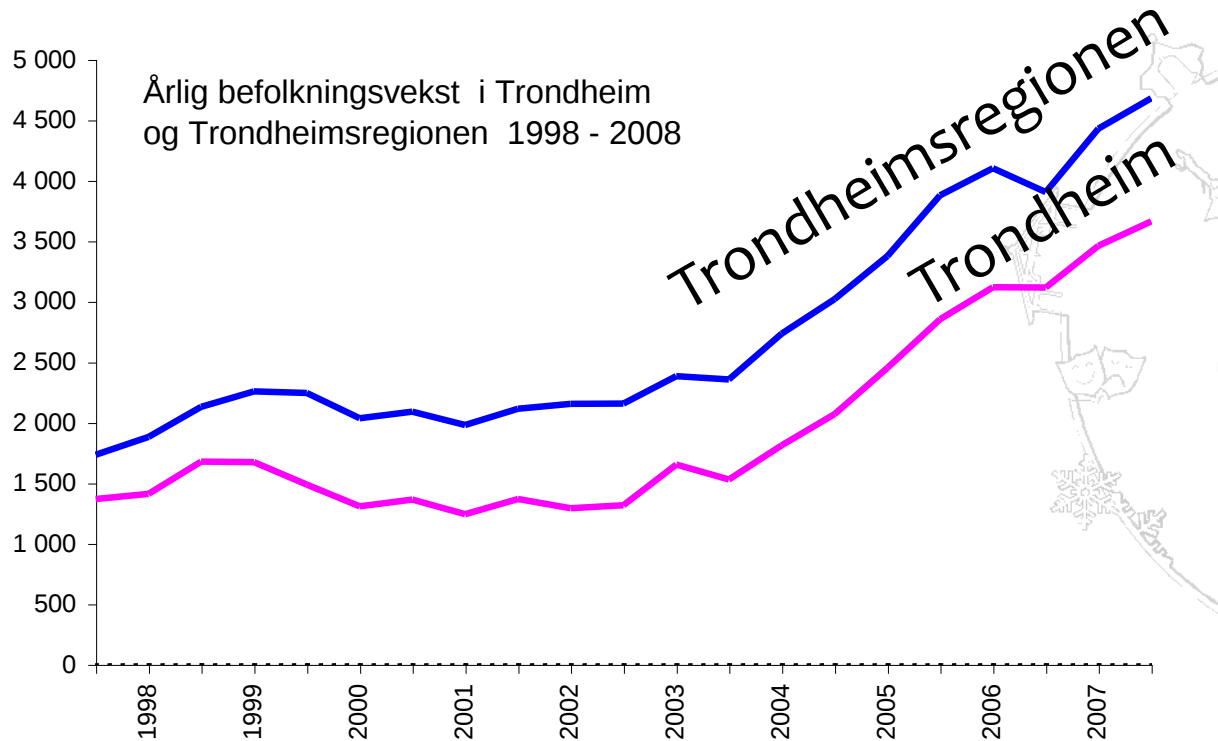


Foto: Jan Olav Jenssen



Trender:

- Byvekst
- Klimautfordringer





Nettoflytting til/fra Trondheim og regionen

Utlandet

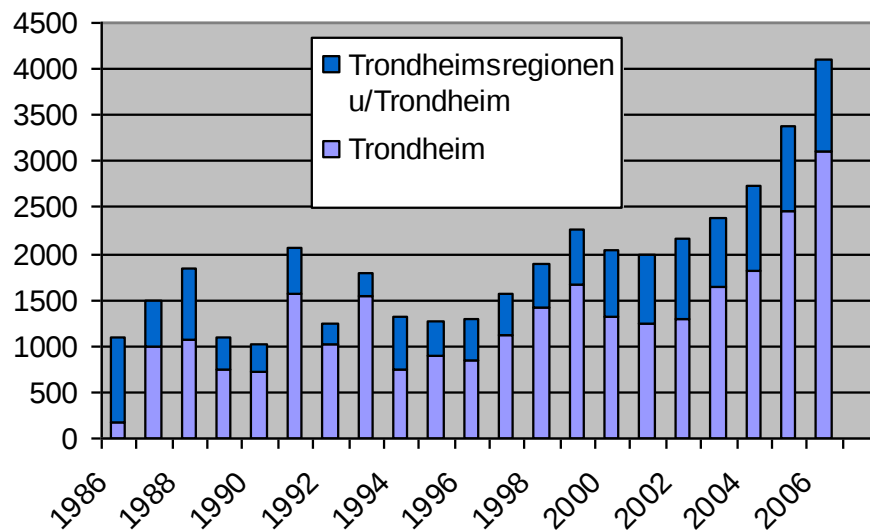
Resten av landet

Resten av Trøndelag

Ytre ring

Indre ring

Befolkningsendring i Trondheimsregionen 1986-2006





Areal- og parkeringspolitikk

MITT - programmet
Miljøvennlig transport i
Trondheim



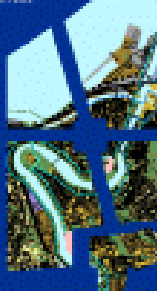
BYUTVIKLING BRATTØRA

1995

Program for
planlegging og
tilrettelegging
næringsareal
Handlingsprogram 20

Kommuneplanens arealdel
2001 - 2012

Desiderer



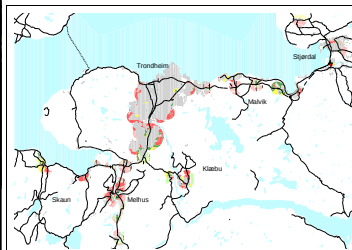
I samarbeid med

PLAN- OG BYUTVIKLINGSSEK
24. november 2004

SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE



Ny giv for Trondheimsregionen 2002 – 2011 (2030):
Fylkesdelplan for arealbruk og transport
– med retningslinjer for kommunal planlegging



Vedtatt av Sør-Trøndelag Fylkesting 27.02.2003

Trondheimsregionen har kommet langt med å avklare hvordan trafikkveksten kan reduseres gjennom **arealplanlegging og parkeringspolitikk**

Arealplanprinsipp:

- Fortetting
- Effektiv arealutnyttelse
- Rett virksomhet på rett sted

Forankret i retningslinjer og bestemmelser regionalt og lokalt



Målsetting:

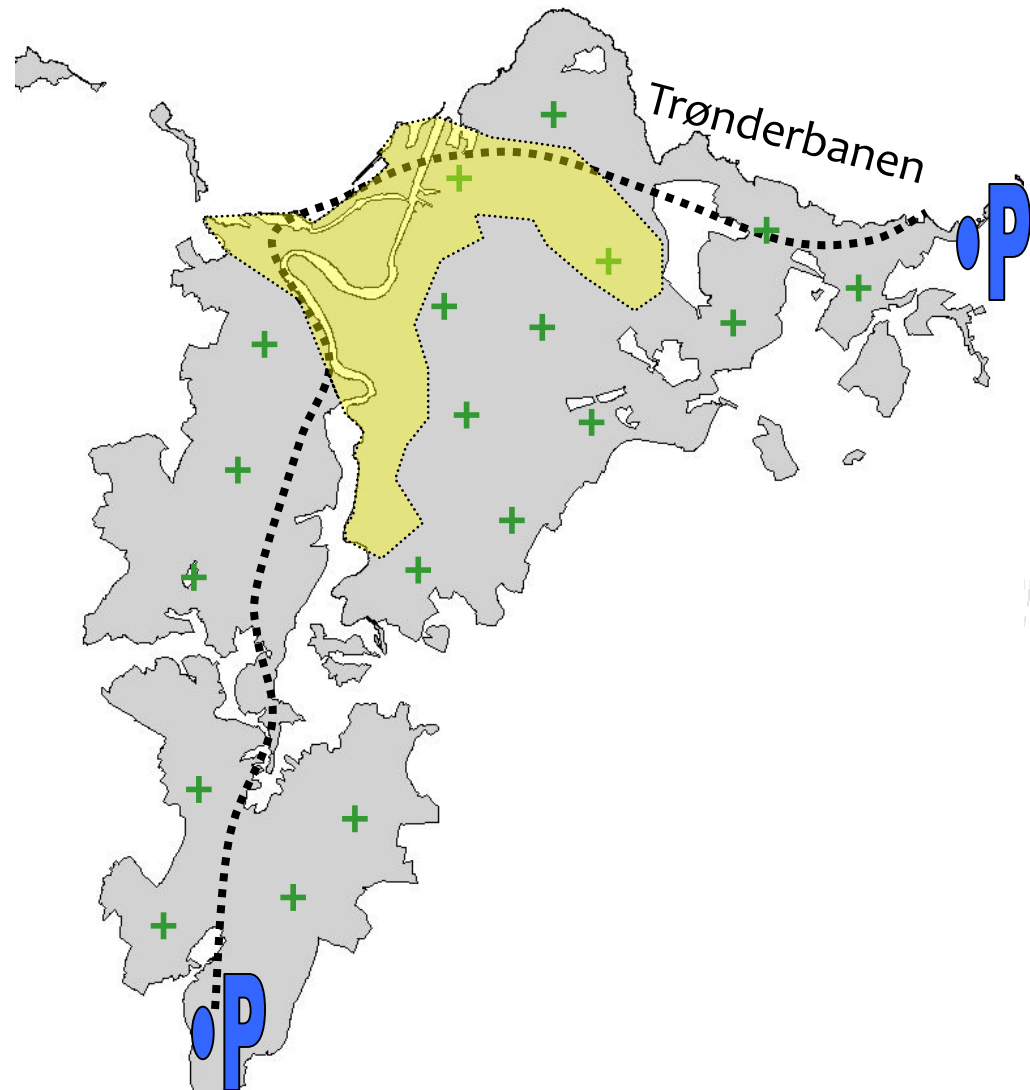
- y tetthet i alle



Rett virksomhet på rett sted

Målsetting:

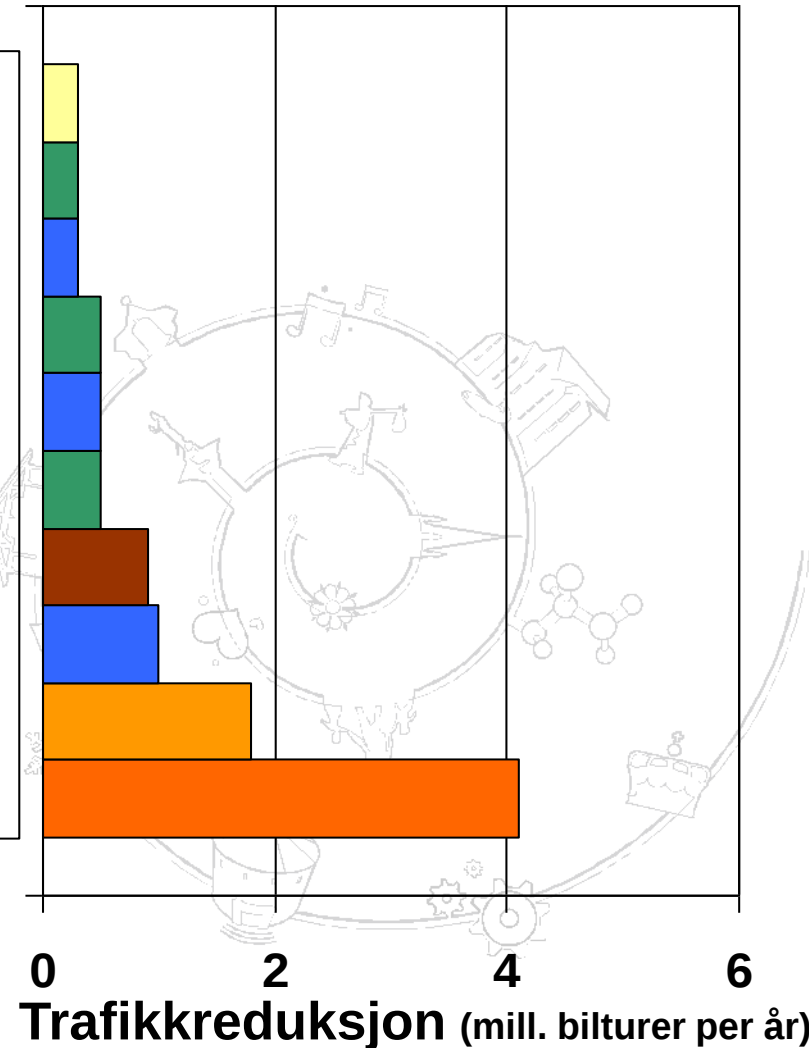
- 60 % av nye arbeidsintensive arbeidsplasser innenfor Kollektivbuen
- Retningslinjer til kommuneplanens arealdel





Tiltak for å redusere biltrafikk: Arealbruk sammenlignet med andre virkemidler

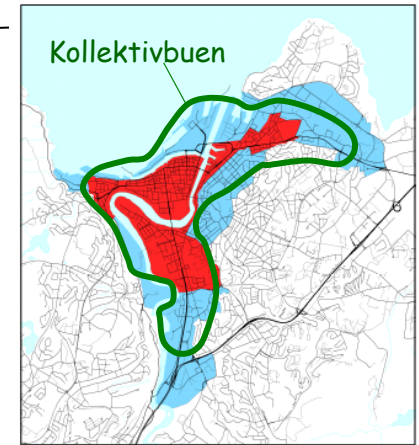
- Sambruksfelt langs innfartsårer
- Kollektivprioritering hovednett
- P-avgift større kjøpesenter (10 kr)
- Universelt utformet kollektivsystem
- Beskatning av P-plass på arbeid
- Utvidet kollektivtilbud (30 mill.kr/år)
- Sykkelvegnett (600 mill. kr)
- Vegprising i Kollektivbuen rushtid
- Mild styring arealbruk/fortetting
- Fast styring arealbruk/fortetting



Kilde: NTP 2006-15
Storbyomtale Trondheim

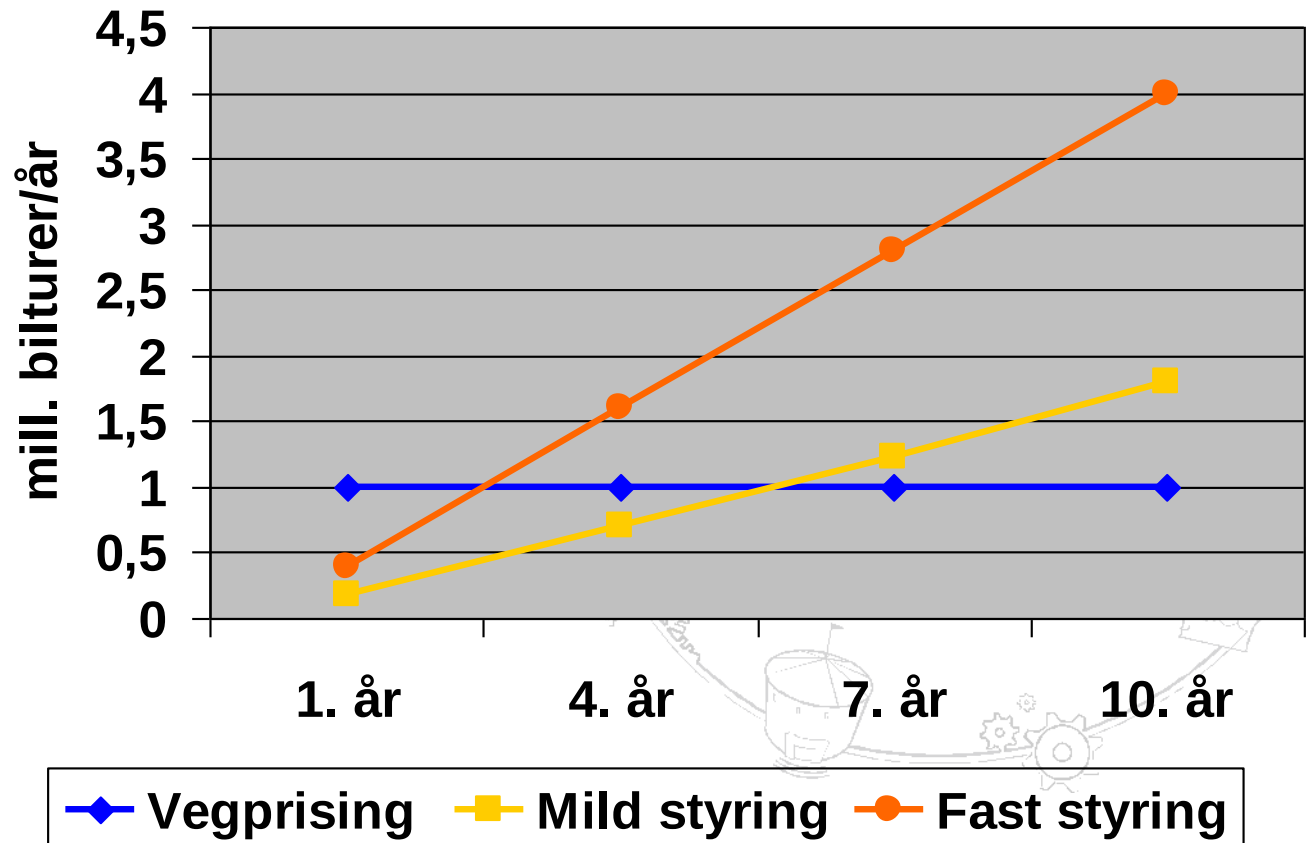


Hvorfor arealbruks-politikken gir så stor effekt



Arealbruks-
effektene
summeres år
for år

Årlig reduksjon i bilturer





Bestemmelse om handel

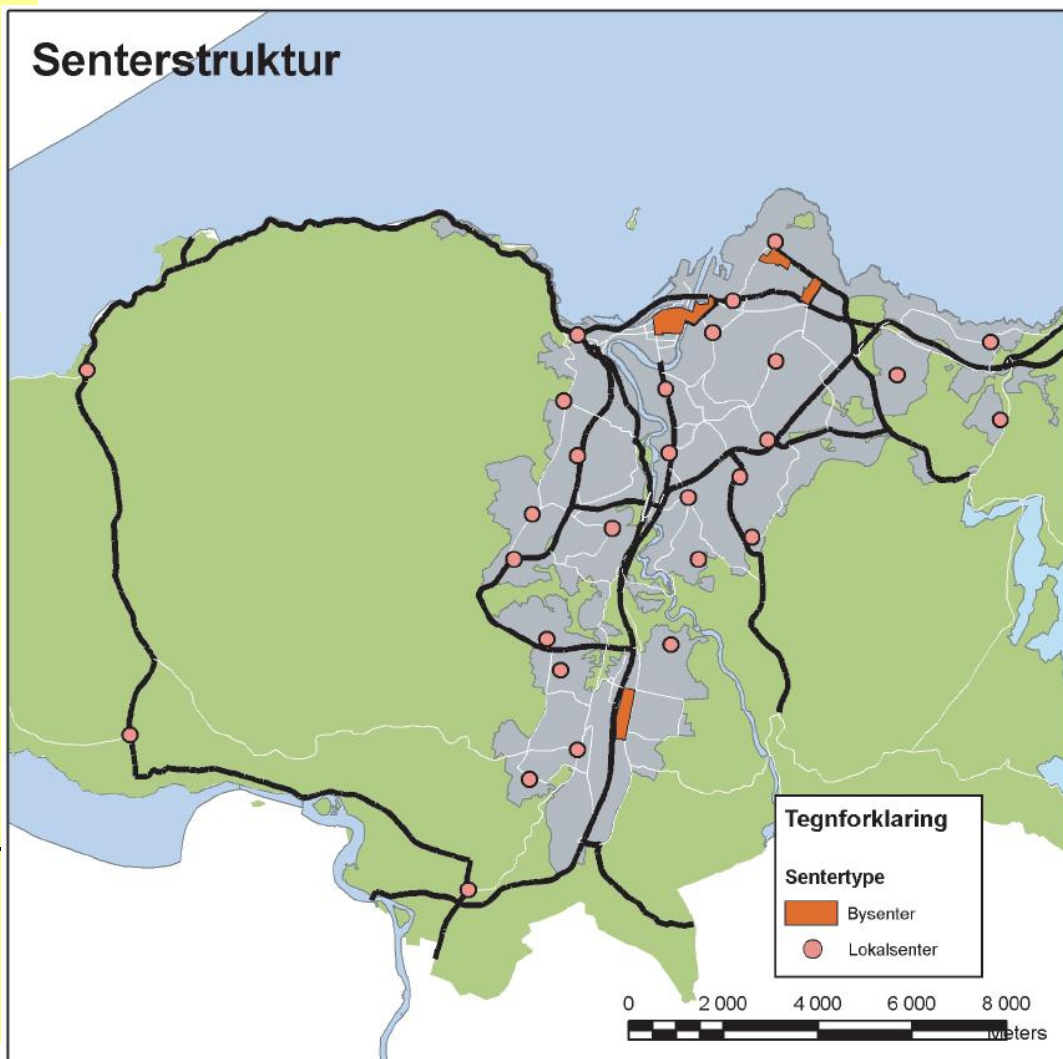
Erstatter tidligere rikspolitisk bestemmelse om kjøpesenterstopp

Omfatter:

- Kjøpesenter over 3000 m² – tillates bare i områder angitt med særskilt grense som bysenter.

Unntak:

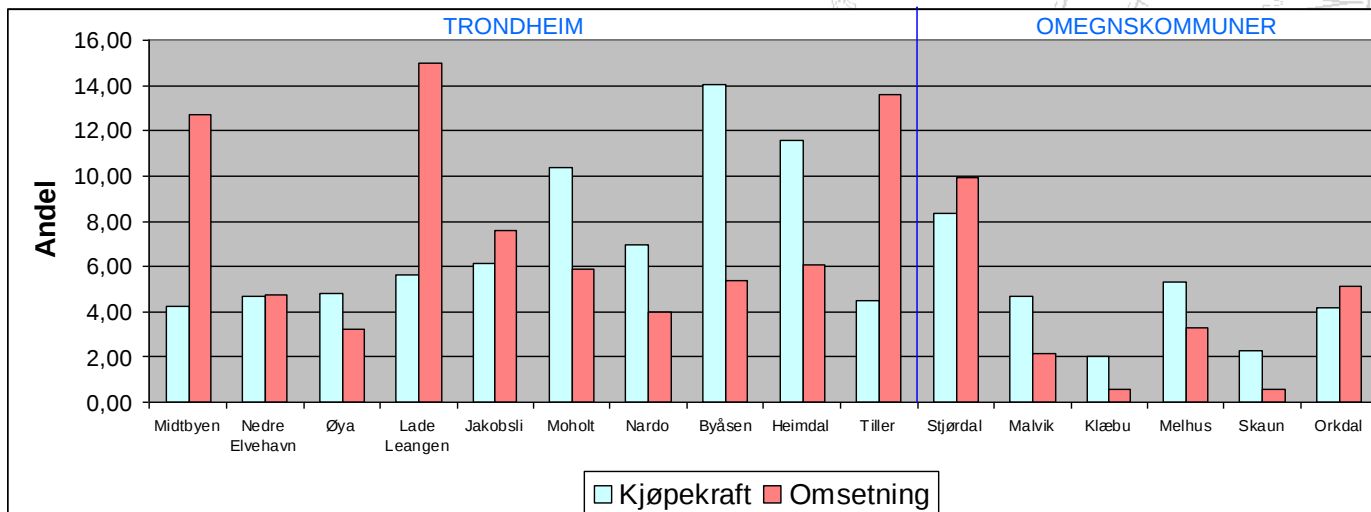
- Handel med plasskrevende varegrupper.
- Etableringer i lokalsenter (jf. temakart) dersom etableringer størrelse er tilpasset bydelssenterets størrelse, funksjon og handelsomland.





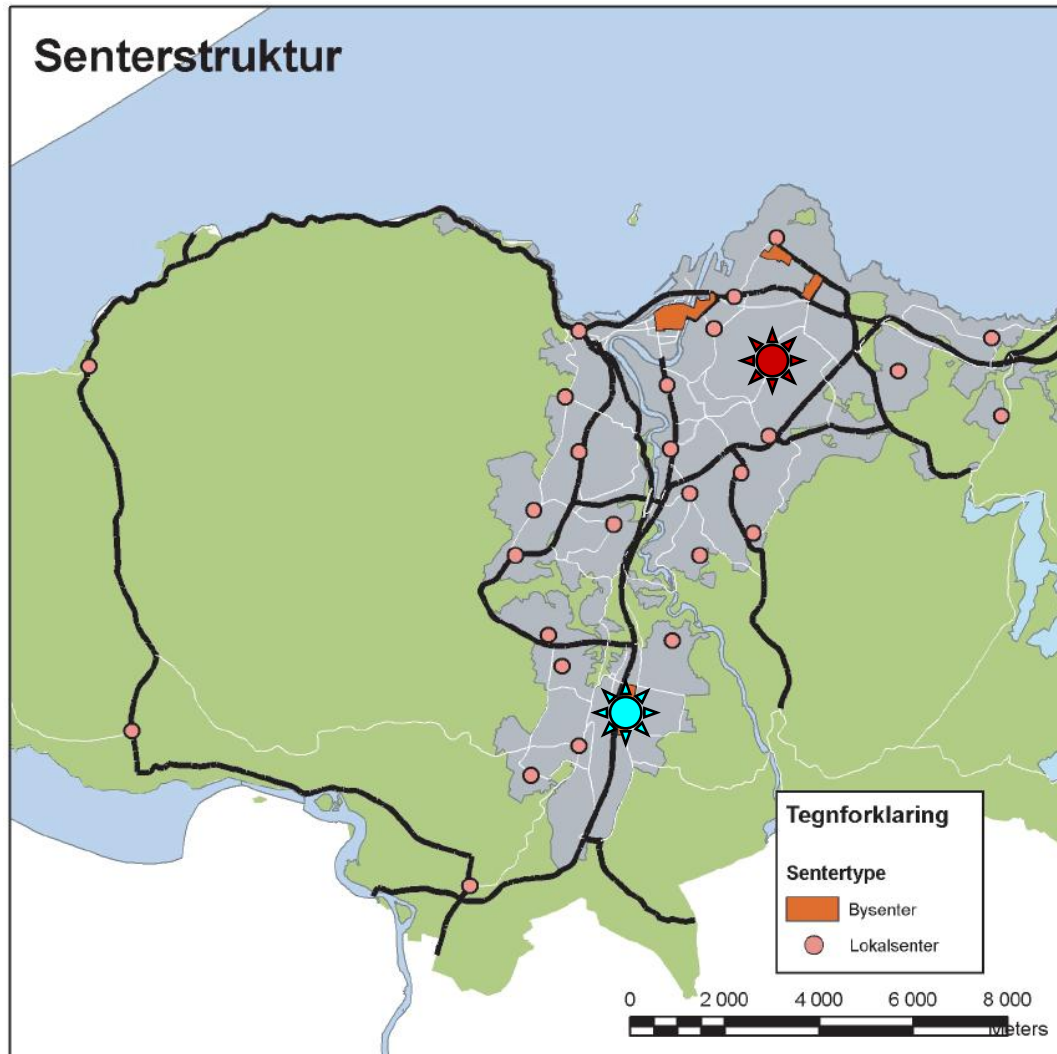
En ny politikk for avlastningscenter og kjøpesenter

- Balansert handelsutvikling i byen
- Tilrettelegging for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk
- Klimaregnskap
- Pilotkommune som prøver ut en rekke tiltak for å gjøre nærhandelen attraktiv





Undersøkelse ved to kjøpesentre



To kjøpesentre
med ulik
beliggenhet og
størrelse



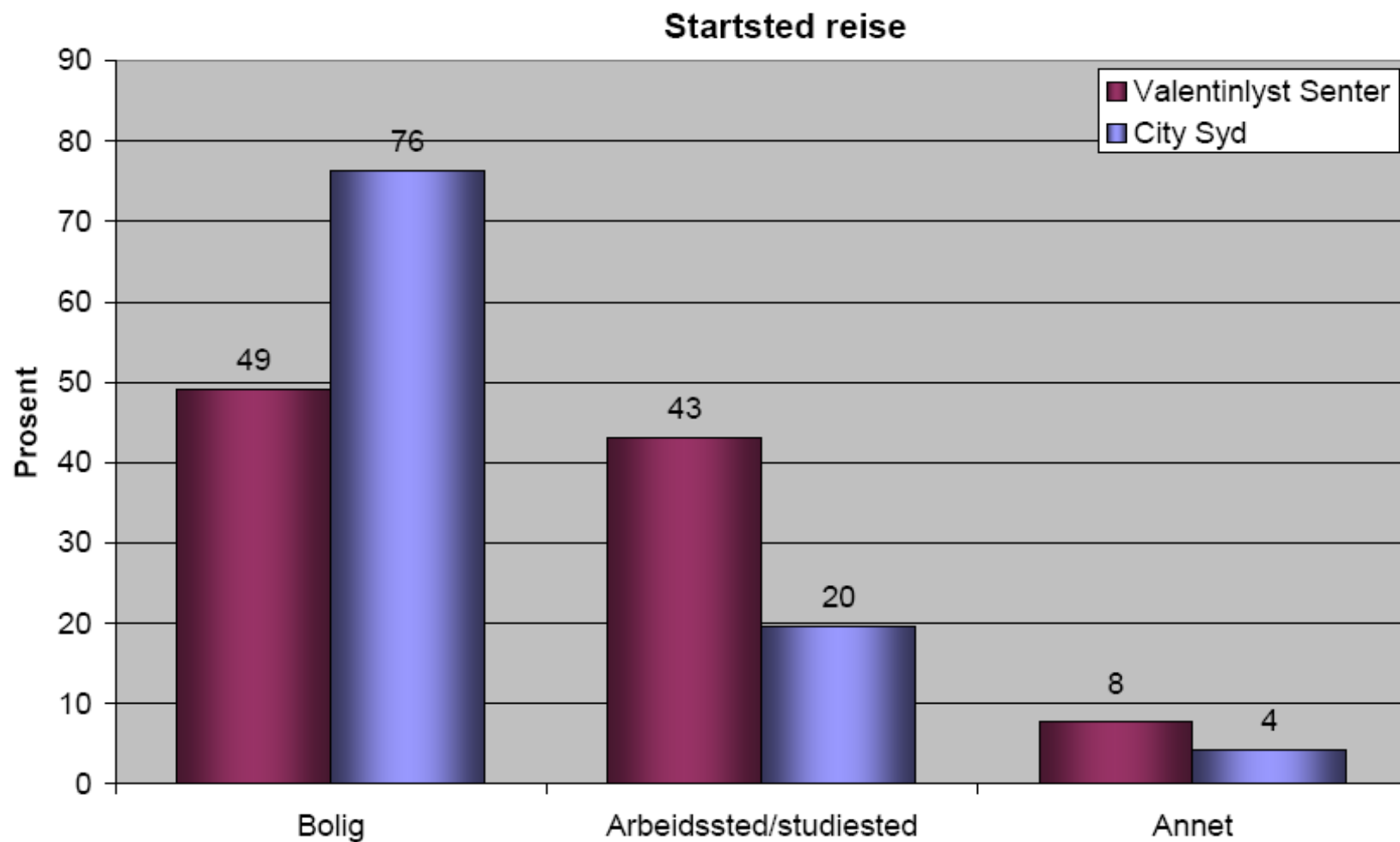
= Valentinlyst senter

= City Syd

Kilde: Øren og Rusten 2007



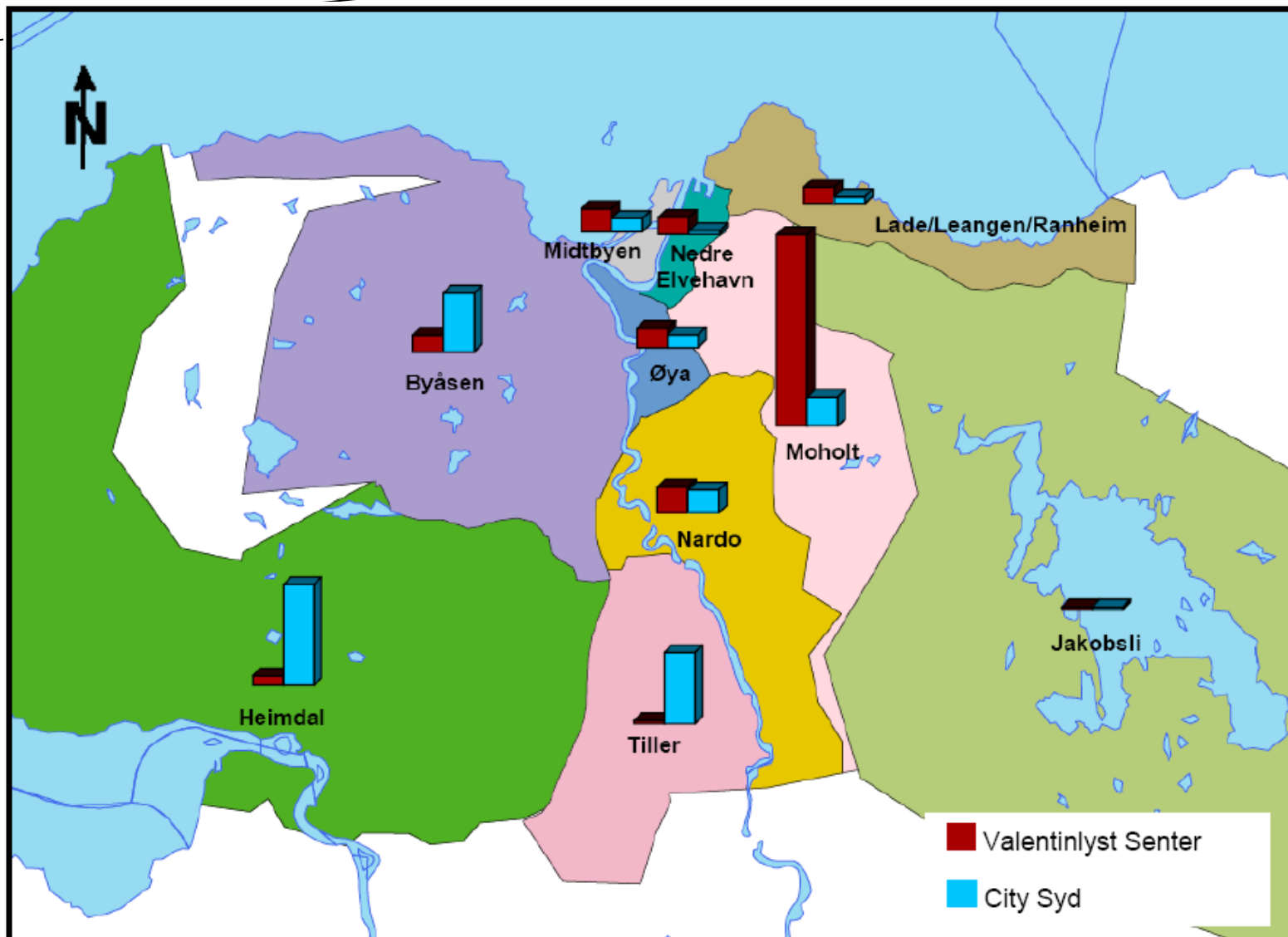
Avreisested





TRONDHEIM KOMMUNE

Influensomland



Kilde: Øren og Rusten 2007



Antall ærend

Tabell 6.7: Antall ærend

	Ett ærend	To ærend	Tre eller flere ærend
Valentinlyst senter	67 %	28 %	6 %
City Syd	53 %	35 %	12 %



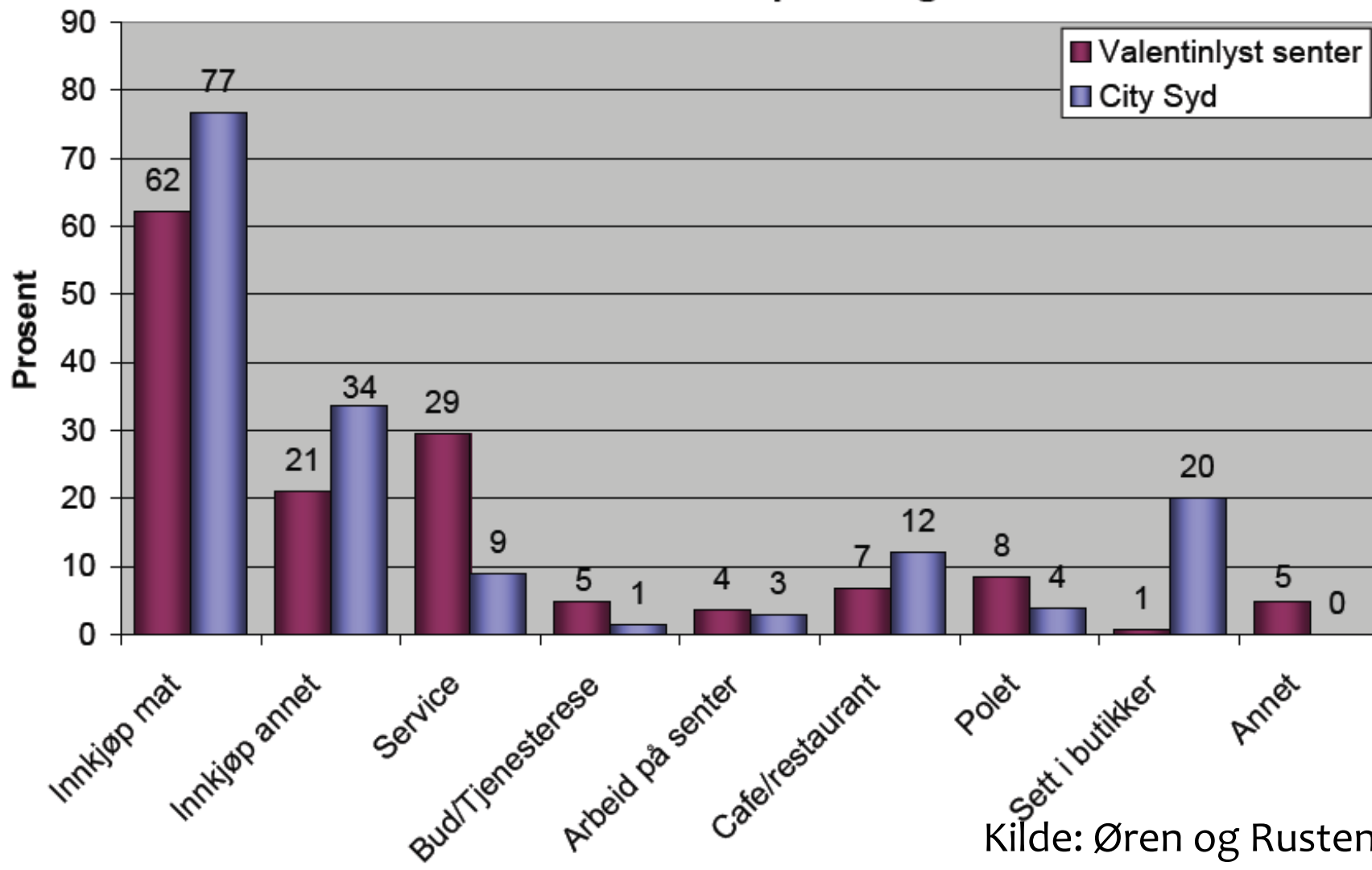
Kilde: Øren og Rusten 2007



TRONDHEIM KOMMUNE

Hensikt med parkering

Hensikt med parkering



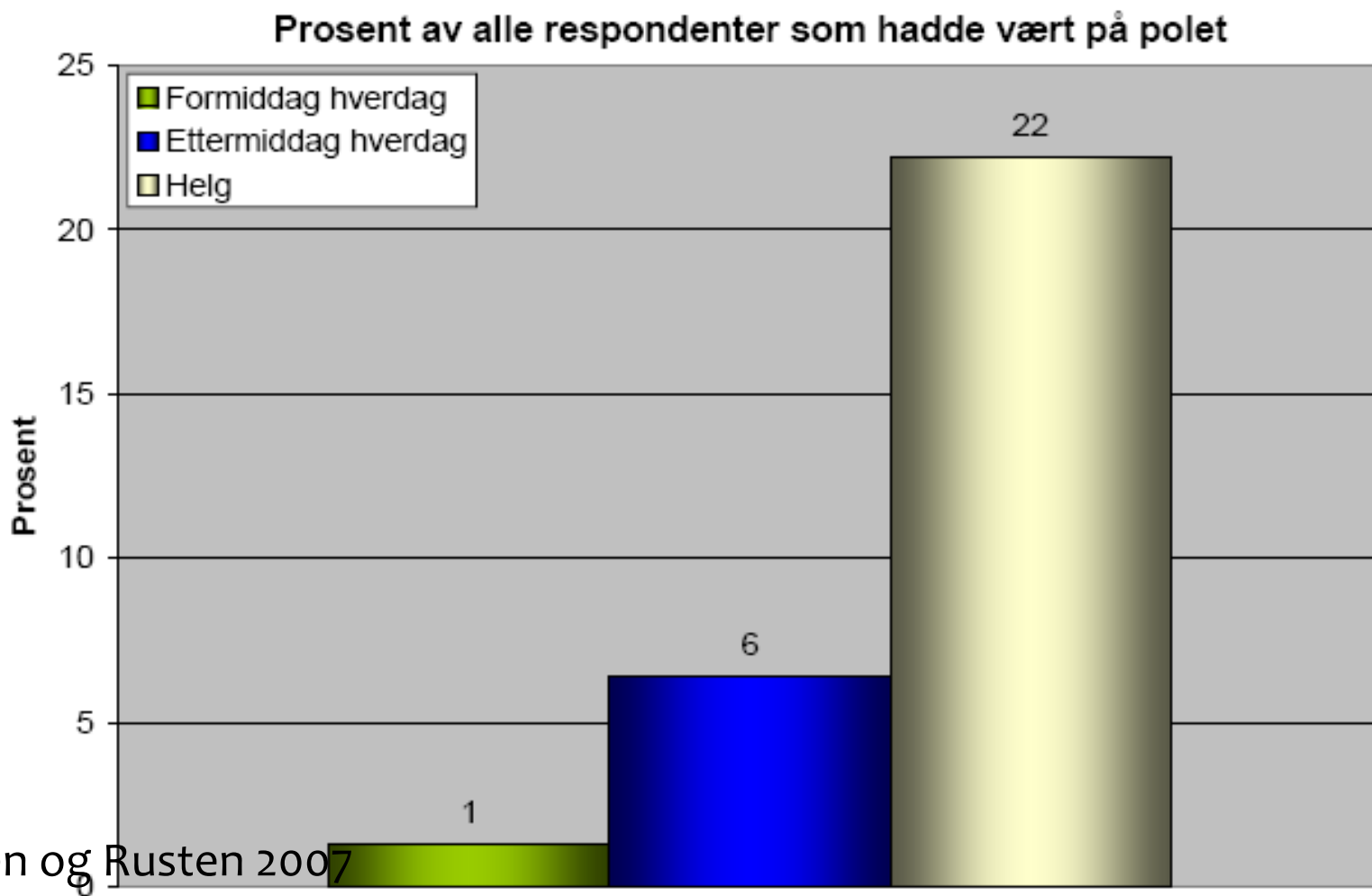
Kilde: Øren og Rusten 2007



TRONDHEIM KOMMUNE

Hensikt med parkering

Valentinlyst senter



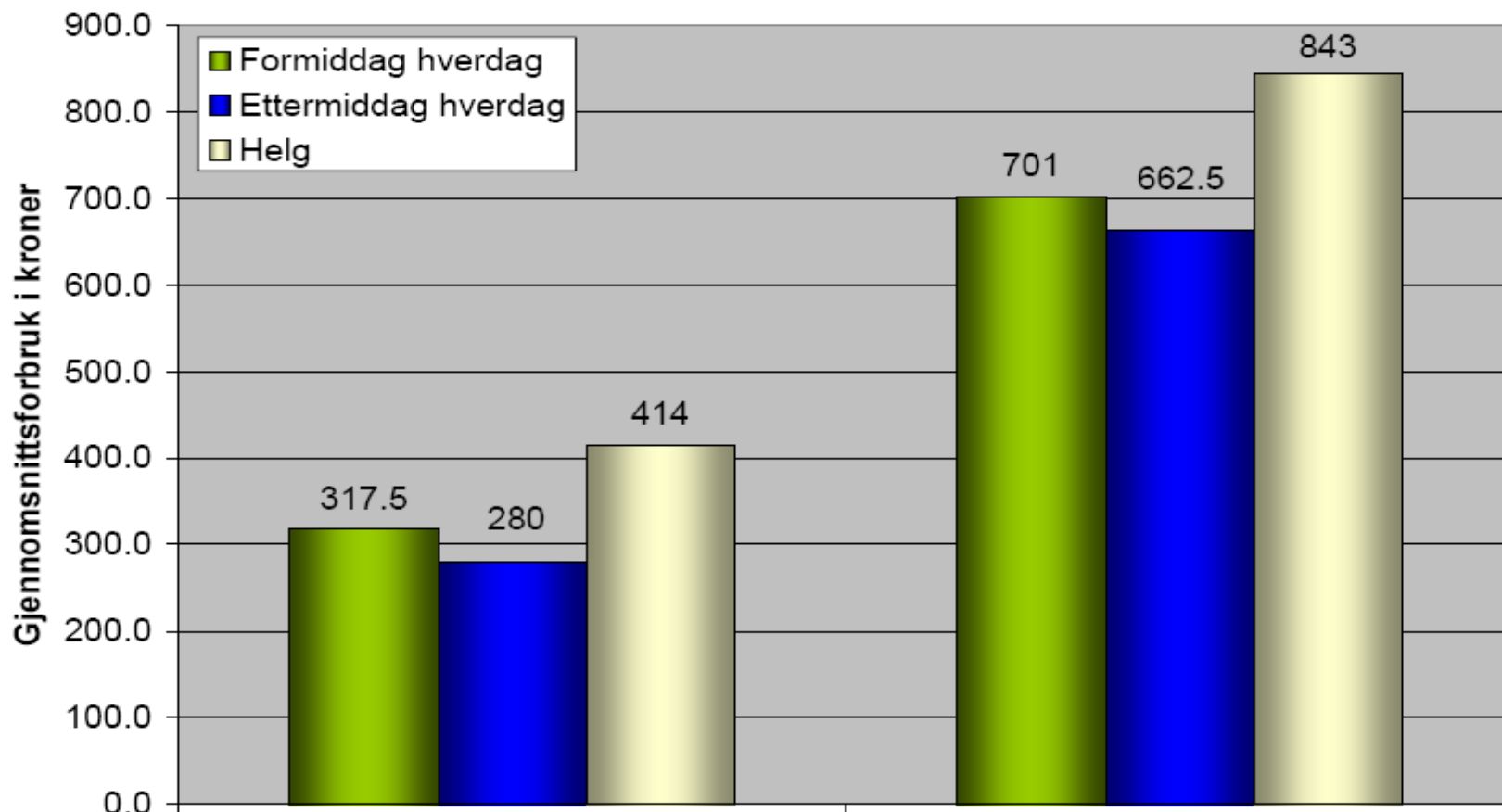


TRONDHEIM KOMMUNE

Pengeforbruk



Gjennomsnittlig pengeforbruk fordelt på dag



Kilde: Øren og Rusten 2007

Valentinstad

City Syd

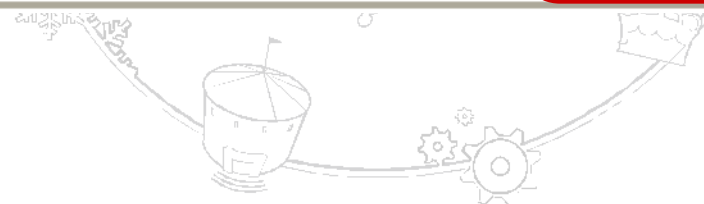


Parkeringstid



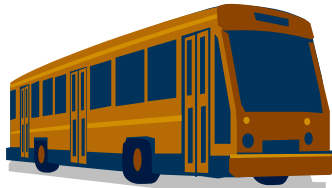
Tabell 6.9: Parkeringstid på sentrene. I minutter

	Valentinlyst			City Syd		
	Min.	Maks.	Gjennomsnitt	Min.	Maks.	Gjennomsnitt
Hverdag formiddag	5	90	21	5	180	56
Hverdag ettermiddag	5	120	18	6	510	51
Helg	5	120	22	7	180	50





Gang/sykkel eller kollektiv?



Mulighet for: Valentinlyst City Syd

Gå eller sykle

43 %

20 %

Kollektiv

11 %

6 %

- De yngste mest positive til gang/sykkel
- Halvparten av de som kunne bruke buss visste ikke hvilken rute

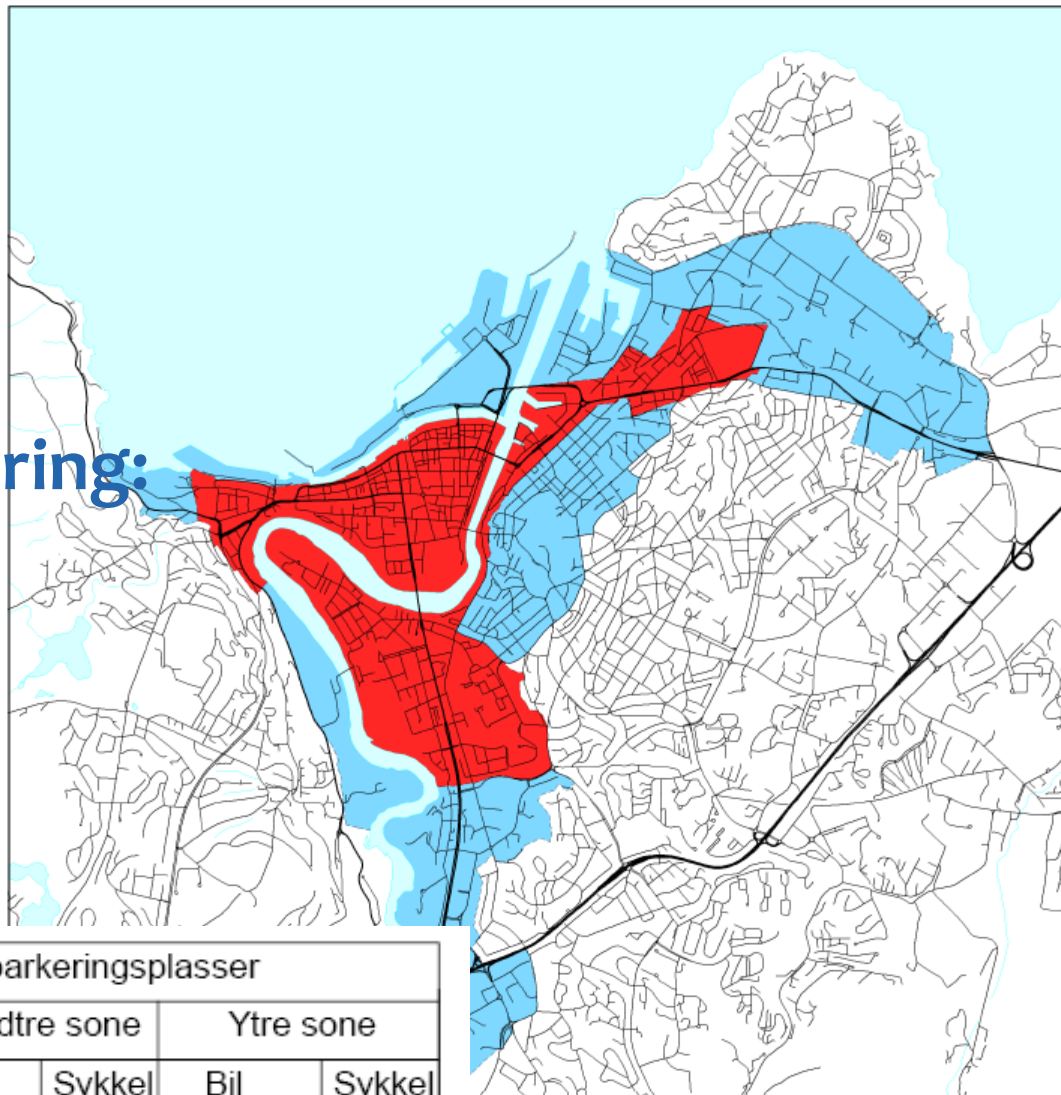




Parkering

Maks andel bakkeparkering:

- 15 % for kontor, undervisning og forskning
- 25 % for handels- og servicevirksomhet



Arealkategori	Grunnlag pr.	Antall parkeringsplasser					
		Indre sone		Midtre sone		Ytre sone	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Bolig	70m ² BRA eller boligenhet	Min 0,5	Min 1,5	Min 1,0	Min 1,5	Min 1,5	Min 2,0
Kontor	100m ² BRA	Maks 0,75	Min 1,0	Maks 1,0	Min 0,7	Min 1,5	Min 0,7
Forretning	100m ² BRA	Maks 2,0	Min 2,0	Maks 2,0	Min 1,0	Min-maks 2 - 4	Min 0,7



Trondheim kommune
Byplankontoret

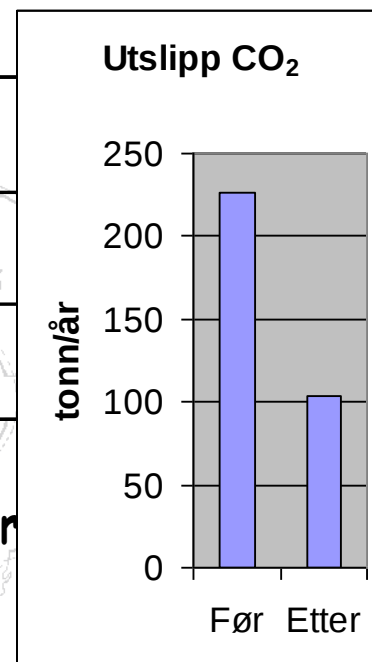
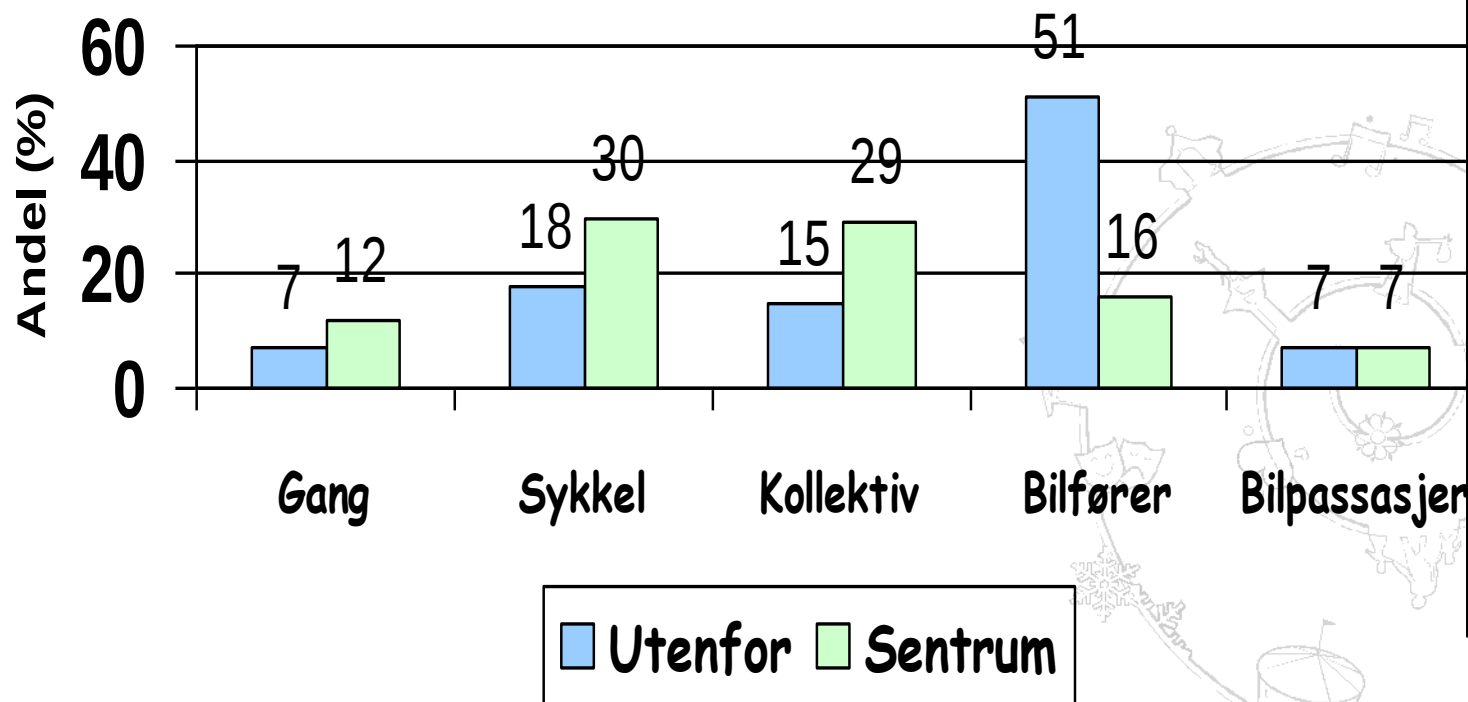
Soner for uterom og parkering

- Indre sone
- Midtre sone
- Ytre sone (kommunegrensen)



Transportkonsekvenser: Flytting av kommunale etater til Midtbyen

Reisemiddelbruk Trondheim kommune

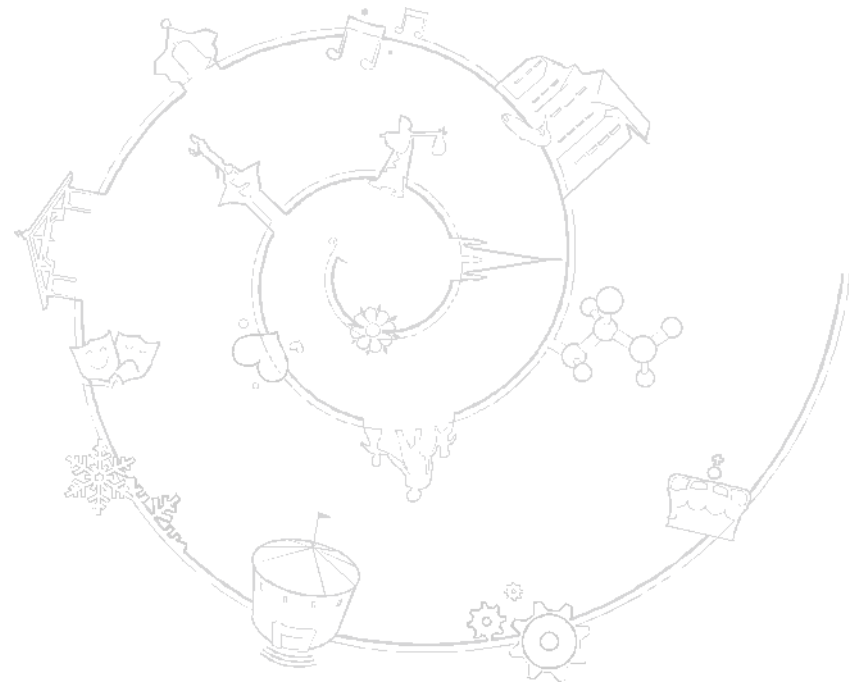


- Mindre transportbehov (kortere reiser)
- Større bruk av miljøvennlige transportmiddel

• Mindre
utslipp



TRONDHEIM KOMMUNE





Miljøpakke for transport: – en helhetlig pakke av tiltak

6 partier i Trondheim bystyre har underskrevet en avtale om:

- Trafikkbegrensende arealbruk
- Restriktiv parkeringspolitikk
- Et trafikkreduserende innkrevningssystem
- Avlastende hovedvegnett
- Utvidet og rimeligere kollektivtilbud
- Utbygging av gang- og sykkelvegnett
- Investeringer for bedre miljø og sikkerhet
- Tiltak for bruk av mer miljøvennlige kjøretøy
- Tett regionalt samarbeid





10 konkrete og etterprøvbare mål

1. **CO₂ utslipp** fra transport reduseres med minst 20 %
2. Andelen **reiser med privatbil** reduseres fra 58- til 50 %
3. Et helhetlig **gang- og sykkelvegnett** skal på plass (800 mill kr)
4. **Framkommelighet** for kollektivtransport bedres med 25 % (2010)
5. Alle nasjonale **forskrifter for lokale bymiljø** ivaretas
6. Antall personer som plages av **trafikkstøy** reduseres med 15 %
7. 80 % av nye **boliger** innenfor eksisterende tettstedsstruktur, 60 % av nye arbeidsintensive **arbeidsplasser** innenfor Kollektivbuen
8. Klimautslipp fra **transport i egen virksomhet** reduseres med 40 %
9. Kommunen skal jobbe for at **andre private og offentlige aktører** gjennomfører tilsvarende tiltak
10. Antall **trafikkulykker** reduseres med minst 20 % med Nullvisjonen som rettesnor



Investerings og drift

Miljø- sikkerhets- og kollektivtiltak

• Investeringer kollektivtrafikk	400 mill. kr
• Hovedvegnett sykkel	800 mill. kr
• Trafikksikkerhetstiltak	200 mill. kr
• Økt innsats mot trafikkstøy	200 mill. kr
• Gatebrukstiltak Midtbyen	100 mill. kr
• Miljø- og sikkerhetsmessig motiverte lokale/regionale veger	500 mill. kr

Kollektivdrift

• Økt årlig innsats	ca. 60 mill kr
---------------------	----------------

Vegprosjekter

• E6 sør	1500 mill. kr
• Osloveien/Sluppen bru	1200 mill. kr

50%
miljø
sikkerhet
kollektiv

50%
veg

Totalt: 4,9 mrd. kr i investering 0,9 mill. kr til kollektivdrift (15 år)



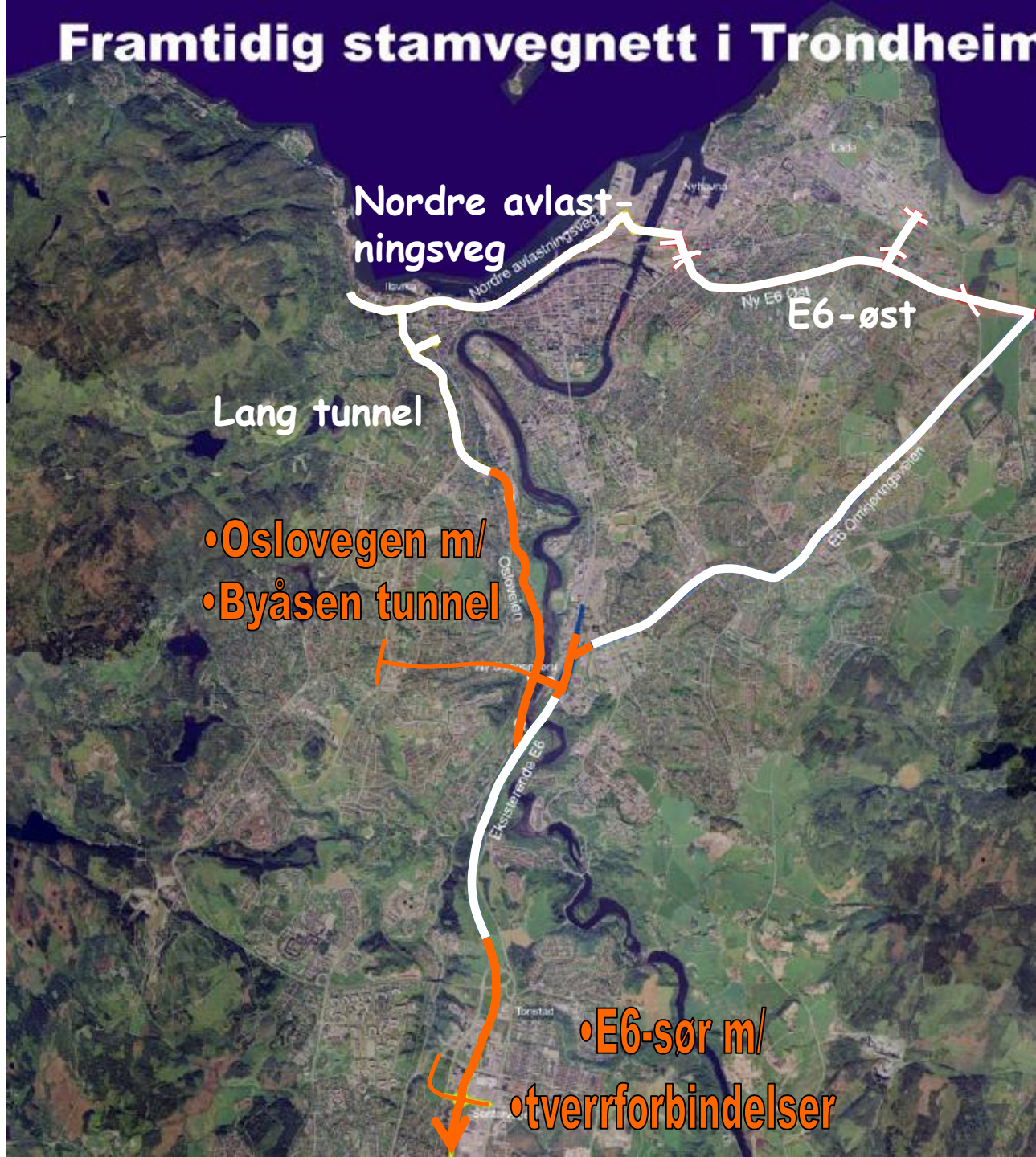
TRONDHEIM KOMMUNE

Fullføring av avlastende stamvegnett

Nye prosjekt er:

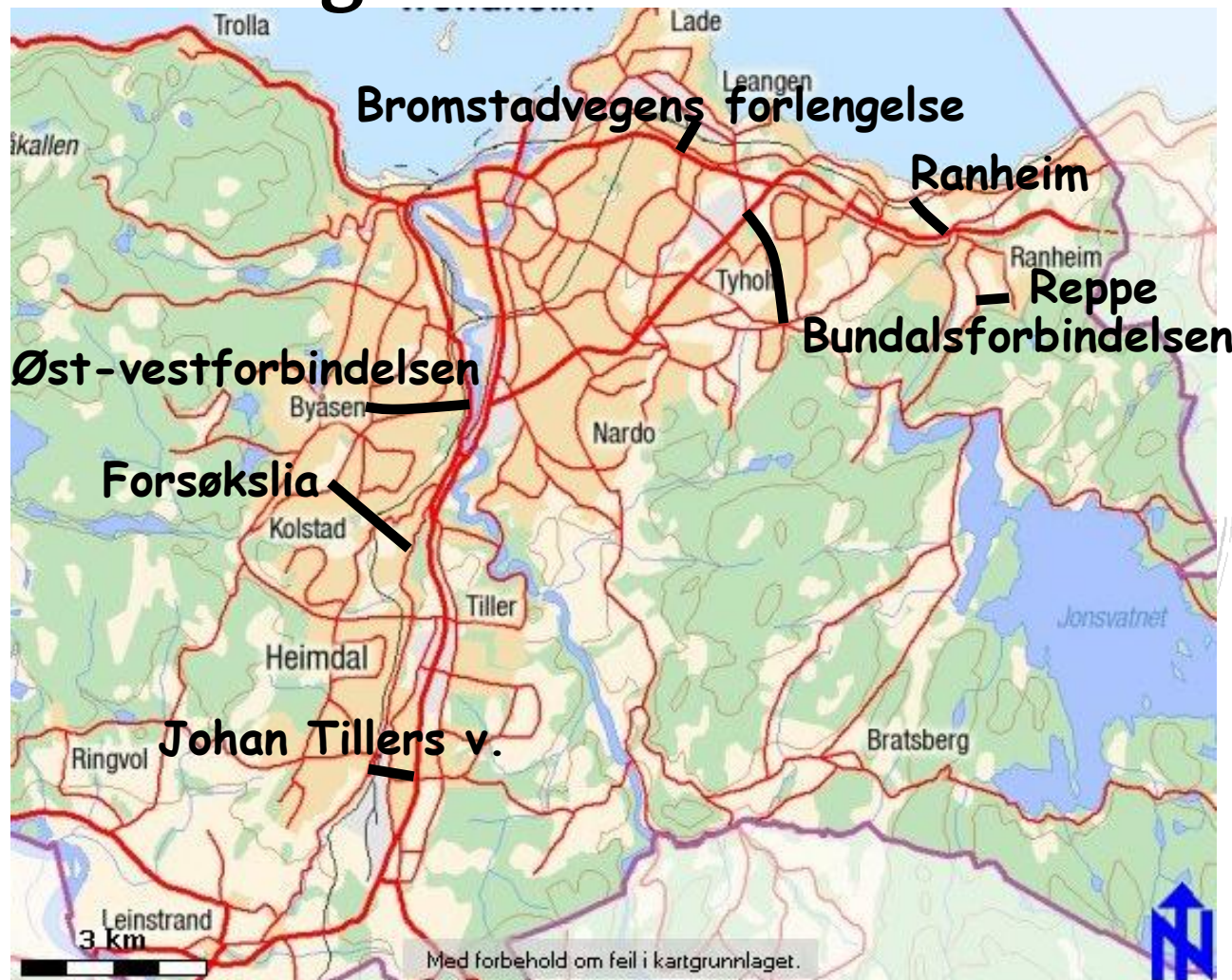
- Oslovegen m/tunnel til Byåsen
- E6-sør med tverrforbindelser

Framtidig stamvegnett i Trondheim





Lokale miljø- og sikkerhets-motiver hovedveger





Innkrevingsnitt og miljøavgift på drivstoff

Punktavgift



15 % trafikk-
reduksjon i snitt

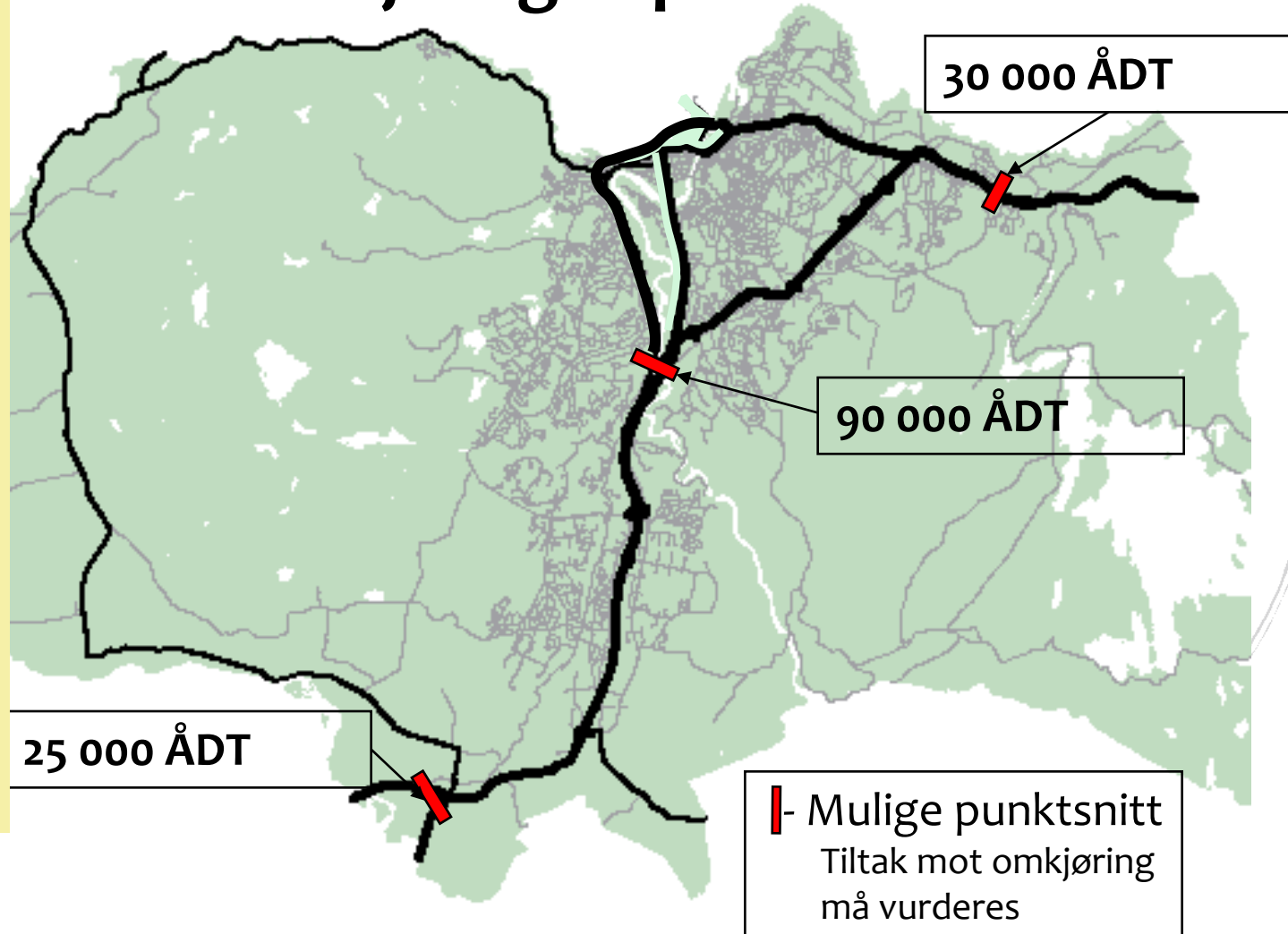
=

22 000 ÅDT i
redusert bil-trafikk
(7 % av bytrafikk)

Miljøavgift



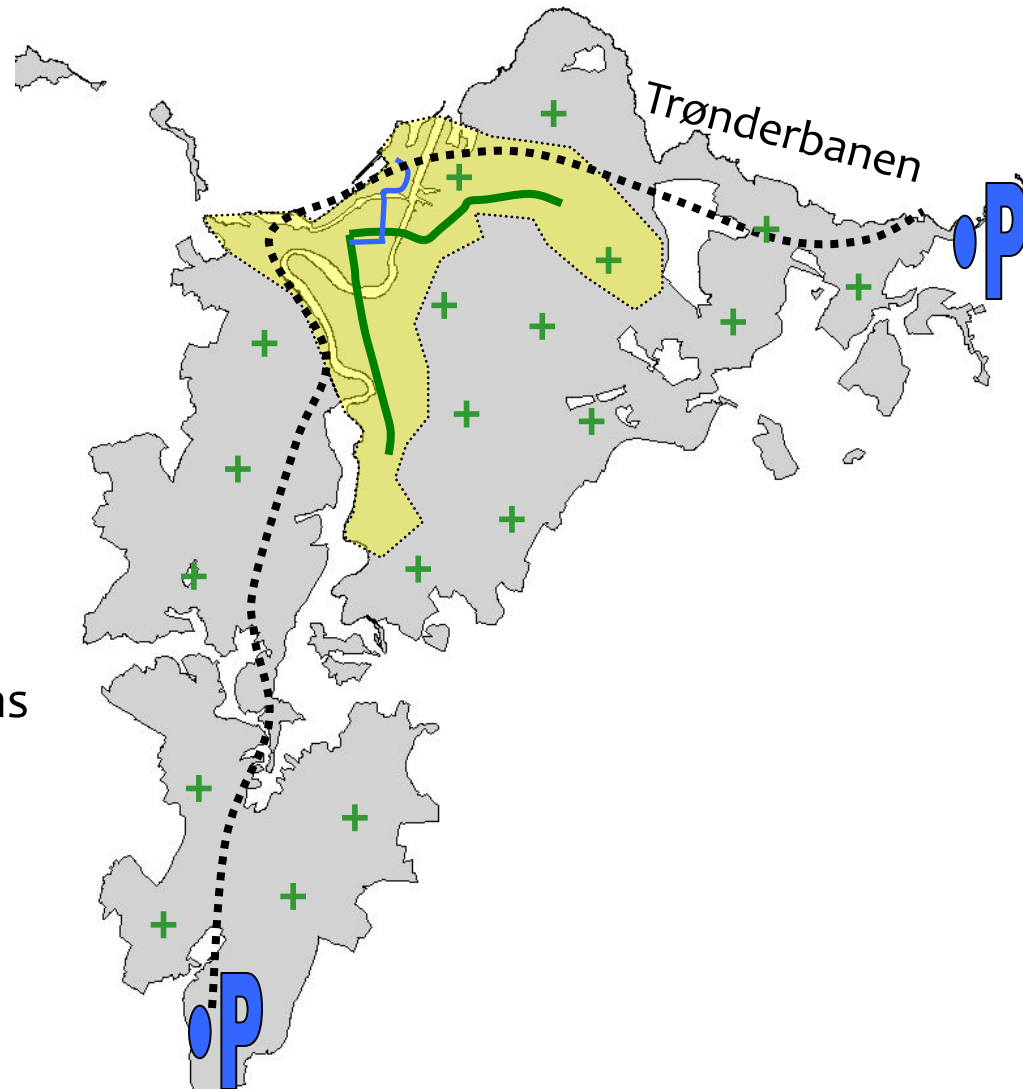
3 – 6 000 ÅDT i
redusert biltrafikk
(1-2 % av bytrafikk)





Sterk satsing på kollektivtrafikk

- ☐ Arbeidsplassintensiv virksomhet lokaliseres i Kollektivbuen
- ☐ Mer miljøvennlig busspark
- ☐ Kollektivfelt fra Tempe til Leangen + signalprioritering
- ☐ Trikkeforlengelse til Piren
- ☐ Innfartsparkering, gode omstigningsmuligheter og pendelruter for regionale reiser
- ☐ Utvidet rutetilbud og økt frekvens
- ☐ Lavere pris





TRONDHEIM KOMMUNE

PROGRAM FOR MILJØVENNLIG OG EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIKK I TRONDHEIMSREGIONEN

Sør-Trøndelag fylkeskommune

Fokus på:

- rutestruktur
- finansiering
- intelligente
transportsystem (ITS)

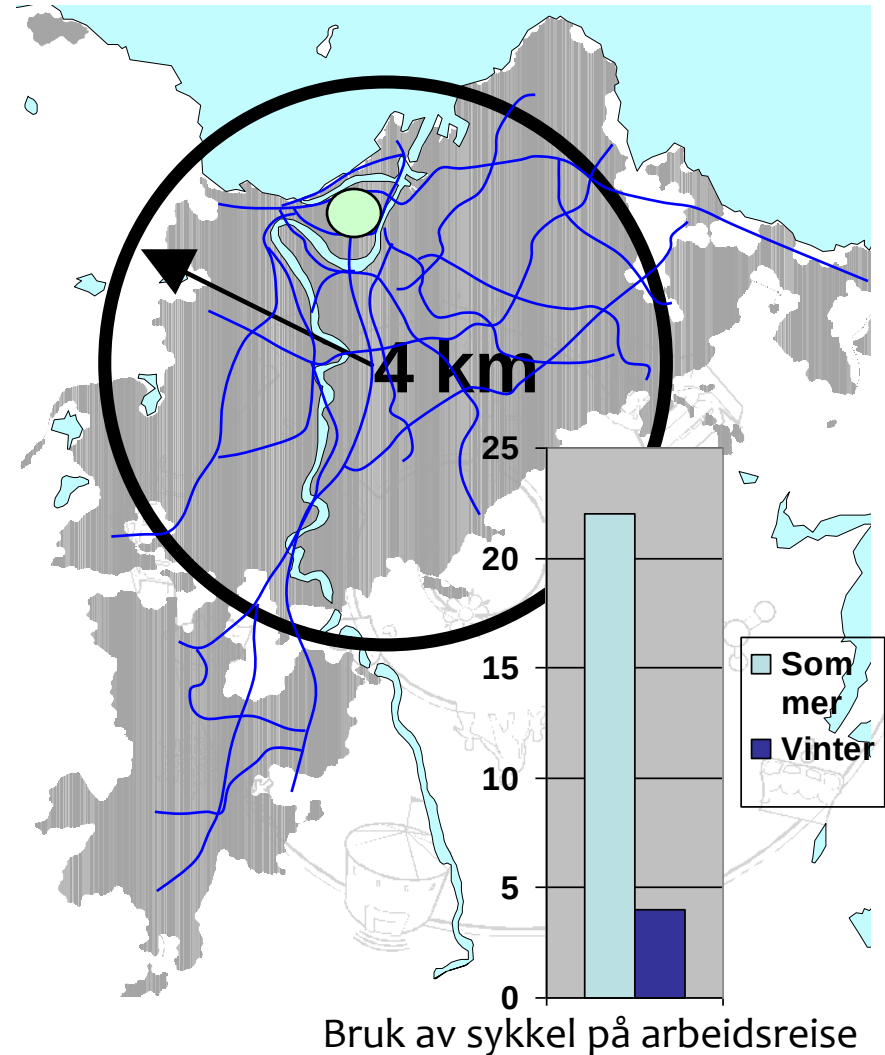


Styringsgruppa for prosjektet miljøvennlig og effektiv kollektivtrafikk i Trondheim og Trondheimsregionen.



Forbedret gang- og sykkeltilbud

- ❑ Fortetningspolitikken legger til rette for bruk av sykkel
- ❑ Hovednett for sykkel (800 mill.kr, stat 250)
- ❑ "Bilfri" bykjerne med utvidet gågatenett
- ❑ Trafikksikkerhetstiltak på skoleveg (100 mill.kr)
- ❑ Andre trafikksikkerhetstiltak (100 mill.kr)





TRONDHEIM KOMMUNE

Gatebruksplan for Midtbyen

Vedtatt 14.06.2007

Gjenvunnet vegareal:



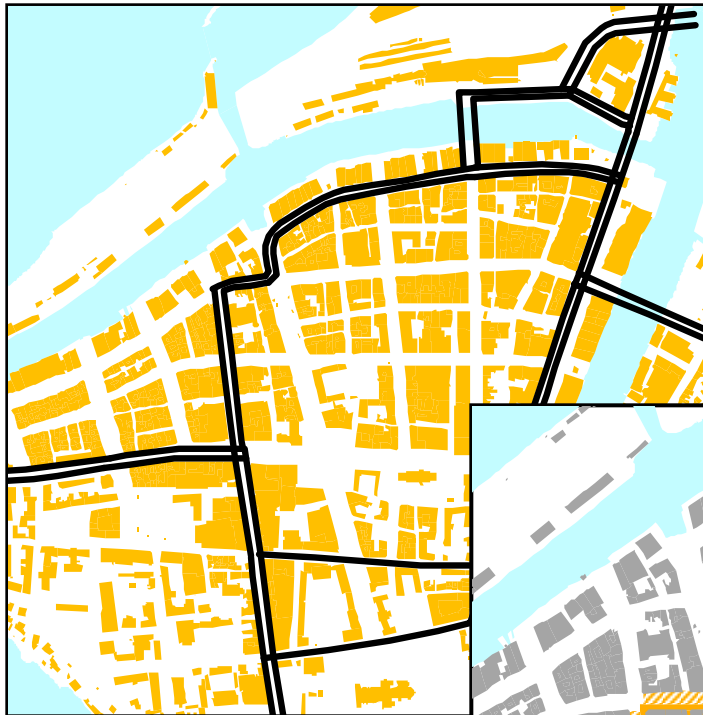
Olav Tryggvasons gt. som kollektiv- og sykkelgate



Sandgata som byens kanalpark

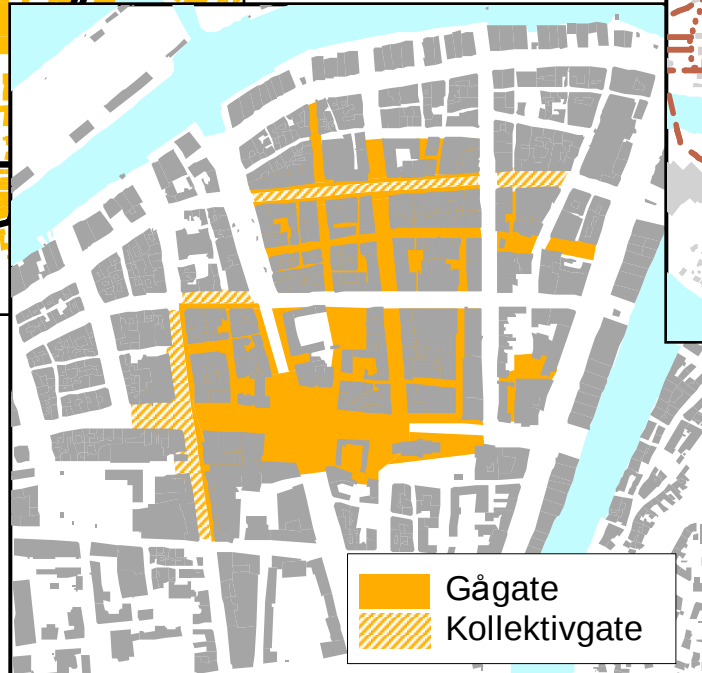


Gatebruksplan for Midtbyen



Hovedring for
biltrafikk

Bilfri
bykjerne



Atskilt gang- og
sykkeltrafikk



Reduksjon i biltrafikk og utslipp

Tiltak	Red. biltur	Red. CO ₂ (tonn/år)
Restriktive tiltak bil • Bomstasjoner, P-avgift • Drivstoffavgift	8-9 %	Ca 22 000
Bedre kollektivtilbud • Takstreduksjon • Frekvens, rutestruktur • Kollektivfelt, holdeplasser	Ca 2 %	Ca 3 000
Hovednett sykkel	Ca 1 %	Ca 1 000
Elbil/Hybrid/Biodrivstoff/	0 %	Ca 15-20 000
Sum	12 %	Ca 40 000 (ca 20 %)

- Arealpolitikk kan bidra til en reduksjon i biltrafikkveksten på 3 % og utslipp av CO₂ på ca 10 000 tonn etter 10 år
- Motorteknologi vil kunne bidra til en reduksjon i utslipp av CO₂ som oppveier forventet vekst i biltrafikk som følge av befolkningsvekst m.m. (15- 20 %)



Realistiske finansieringsmuligheter

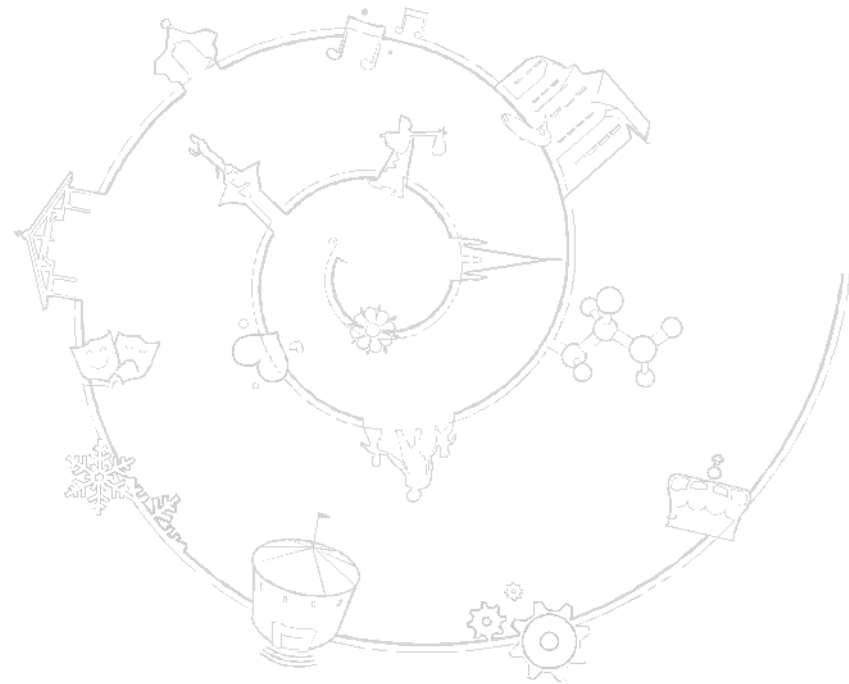
Finansieringseksempel:

• Miljøavgift drivstoff:	50 mill.kr/år
• Bominntekt E6 sør/Osloveg:	270 mill.kr/år
• Ekstra bom innfart øst:	30 mill.kr/år
Sum brukerfinansiering:	350 mill.kr/år
• Momskompensasjon drivstoff	10 mill.kr/år
• Belønningsmidler	60 mill.kr/år
• Statlige investeringsmidler	100 mill.kr/år
Sum statlig finansiering	170 mill.kr/år
TOTALT	520 mill.kr/år





TRONDHEIM KOMMUNE





TRO

Tabell 6.5: Parkerende fra Trondheim kommune fordelt på handelssoner

Avreisested	Valentinlyst senter	City Syd
Midtbyen	7 %	4 %
Nedre Elvehavn	5 %	1 %
Lade/Leangen/Ranheim	5 %	3 %
Tiller	1 %	22 %
Heimdal	3 %	31 %
Moholt	59 %	9 %
Byåsen	5 %	18 %
Nardo	8 %	7 %
Øya	6 %	4 %
Jakbobsli	1 %	1 %
Totalt	100 %	100 %

Fra Trondheim (av alle)

87%



77%



Arealbrukspolitikken

Fortetting:

- bedre utnyttelse av teknisk og sosial infrastruktur
- redusert forbruk av rekreasjons- og landbruksareal
- begrenser transportbehov og bilbruk
- energiøkonomisering og tilrettelegging for fjernvarme

