



Gatebruksplan for Midtbyen:

Delrapport 6 | Parkering

Mål	3
1.1 Mål for gatebruksplanen	3
1.2 Føringer	3
1.3 Definisjoner	5
Overordnet grep og tiltak for parkering	6
2.1 Tiltak fram mot 2030	6
2.2 Tiltak fram mot 2050	7
2.3 Prinsipper for prioritering	8
2.4 Mulige premissendringer mot 2030 og 2050	8
3. Involvering og medvirkning	11
3.1 Evaluering av kortsiktig gatebruksplan	11
3.2 Innspill fra verksteder	11
3.3 Andre medvirkningsaktiviteter	12
Dagens situasjon	14
4.1 Tilbudet i dag	14
4.2 Utvikling siden 2007	15
4.3 Fordeling og bruk av parkeringstilbudet i Midtbyen	17
4.4 Parkering for forflytningshemmede	19
4.5 Parkeringstilbud for ladbare kjøretøy	20
Hovedprinsipper: anbefaling og alternativer	21
5.1 Parkeringsregnskap for Midtbyen	21
5.2 Pris- og reguleringsmessige tiltak	22
5.3 Oppgradering og nyetablering av parkeringsanlegg	23
5.4 Kombinert varelevering og parkering	25
5.6 Tiltak for å redusere arbeidsparkering	26
5.7 Trafikale tiltak med innvirkning på parkering	27
5.8 Handlingsplan	32
Overordnet kjøremønster og innvirkning på parkering	33

Denne delrapporten tar for seg temaet parkering. Delrapporten har hovedfokus på å avklare parkeringsstrategi og redusere arbeidsparkering i Midtbyen, i tråd med gatebruksplan for Midtbyens hovedmål. Rapporten beskriver mål, dagens situasjon, medvirkning, prinsipper og anbefalte tiltak.

Hovedkonklusjonene fra rapporten er gjengitt i hovedrapporten *Gatebruksplan for Midtbyen*.

Mål

1.1 Mål for gatebruksplanen

Langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Trondheim og Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig. Relevante delmål fra prosessplanen for Gatebruksplanen er:

- Sikre god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.
- Avklare parkeringsstrategi for Midtbyen.
- Redusere arbeidsparkering i Midtbyen.

Sykkelparkering er omhandlet i [delrapport 2: Sykkel](#).

Ut fra de vedtatte målene fra prosessplanen, har spesielt viktige deler av arbeidet vært å fokusere på hvordan arbeidsplassparkering kan reduseres, og hvordan balansen mellom parkeringsetterspørsmål på gategrunn og i parkeringsanlegg kan endres.

1.2 Føringer

Parkeringsforskriften

Parkeringstilbudet i Trondheim og i Midtbyen må oppfylle de formelle kravene som stilles gjennom [parkeringsforskriften](#)¹, vegtrafikkloven og skiltforskriften. For gatebruksplanen er kravene fra parkeringsforskriften til parkering for forflytningshemmede og krav om tilrettelegging for ladbare kjøretøy mest relevant:

- § 35 i parkeringsforskriften pålegger private og offentlige tilbydere av vilkårsparkering å legge til rette for lading av kjøretøy. Det skilles ikke mellom rene el-biler og ladbare hybrider. Forskriften krever at det i alminnelighet til enhver tid skal være ledig plass med lademulighet. Det stilles imidlertid ikke krav om å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av plassene totalt.
- Parkeringsforskriftens §§ 33, 61 og 63 legger føringer for parkeringsplasser som tilbys forflytningshemmede.

1

- § 33 fastslår at kommunale parkeringsplasser reservert forflytningshemmede skal ha betalingsfritak. Dette gjelder både for parkeringsplasser på gategrunn, åpne plasser og i lukkede anlegg. For innføring av betalingsfritak i lukkede anlegg, gjelder en overgangsordning fram til 2020. I tillegg har forflytningshemmede betalingsfritak på ordinære offentlig skiltede parkeringsplasser, med mindre det er spesifikt angitt at også forflytningshemmede har betalingsplikt.
- § 61 pålegger tilbyder av vilkårsparkeing å legge til rette for et tilstrekkelig antall plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass. På parkeringsområder med 50 plasser eller mer (som i Midtbyen), er virksomheten likevel ikke forpliktet til å reservere mer enn fire prosent av plassene til forflytningshemmede med parkeringstillatelse.
- § 63 beskriver kravene til utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede. Som hovedregel skal plassene ha dimensjoner på minst 4,5 x 6 meter. Plassene skal gis best mulig plassering på området sett i forhold til tilbudet plassene skal betjene. Det er altså ikke mulig å oppfylle kravet ved å legge til rette for at lite hensiktsmessig plasserte plasser dekker behovet.

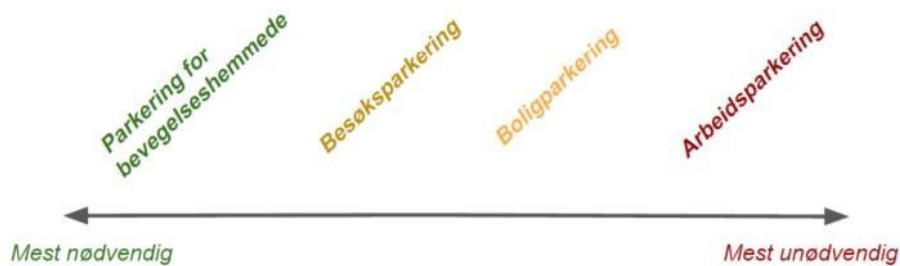
Kravene om tilrettelegging for ladeplasser og HC-plasser må ivaretas når det gjøres endringer som påvirker parkeringstilbudet. Minst like viktig som å oppfylle de formelle kravene til parkering, er at det er en kontinuerlig, god dialog med interesseforeninger som for eksempel Norges Handicapforbund (NHF) om hvordan tilbudet fungerer.

Parkeringsveileder for Trondheim

Parkeringsveilederen for Trondheim skal rulleres som del av arbeidet med Kommuneplanens arealdel. Veilederen vil gi egne krav til parkering for ulike typer virksomheter og boliger i Midtbyen. I arbeidet med veilederen går man ut fra en rangering av ulike typer parkeringstilbud, ut fra samfunnsmessig viktighet.

På en slik skala er parkeringstilbudet for bevegelsehemmede rangert som viktigst, siden det sikrer bevegelsesfrihet og mulighet for samfunnsdeltakelse for de som har nedsatt bevegelsesevne.

Arbeidsparkering regnes som den typen parkering som er minst viktig i områder som Midtbyen, siden de aller fleste arbeidstakerne her har mulighet til å benytte andre reisemidler som kollektivtrafikk, gange eller sykkel.



.....for å opprettholde *samfunnsfunksjoner*

Figur 58 Nødvendighetsgraden av bilparkering (Kilde: Kommunal parkeringspolitikk 2018)

Skala for vurdering av betydningen av ulike typer parkering

1.3 Definisjoner

I diskusjonen om tilgang på parkering, er det viktig å skille mellom ulike typer parkering, som dekker ulike behov og som i større eller mindre grad kan påvirkes av gatebruksplanen.

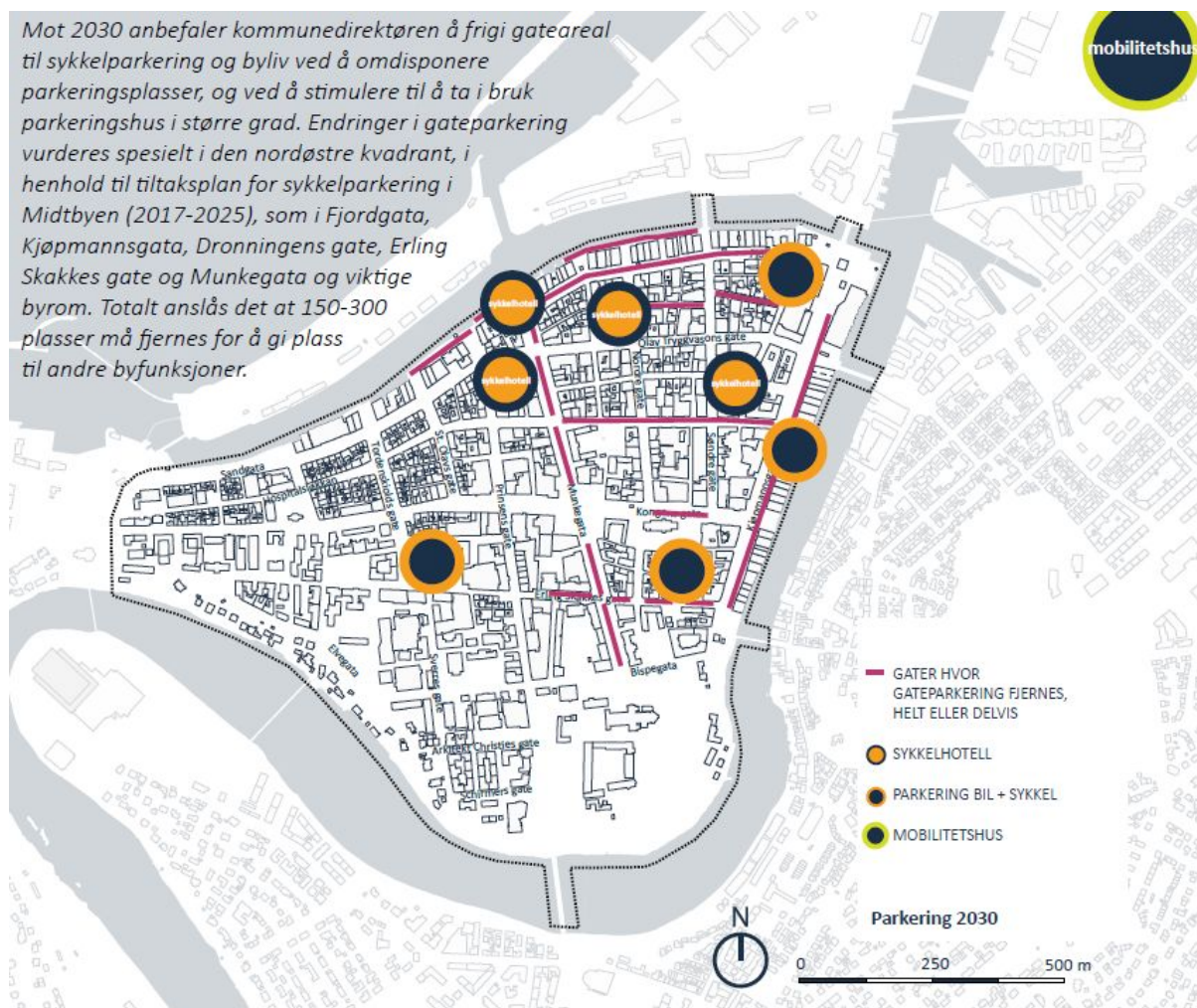
- **Boligsoneparkering:** Hensikten med ordninger for boligsoneparkering er å gi mulighet til å leie parkeringsplass for de som bor i et visst område, og ikke har mulighet til å parkere på egen grunn. Boligsoneplasser kan ligge på gategrunn, på åpne plasser utenfor gate eller i parkeringshus. Boligsoneparkering gir fleksibilitet for beboere, slik at man kan velge å ha parkeringsplass i faser der man har bil, og samtidig la være å ha plass når man ikke trenger denne.
- **Offentlig tilgjengelig avgiftsparkering:** Omfatter parkeringstilbud som forvaltes av Trondheim kommune på gategrunn, og tilbud i offentlig tilgjengelige parkeringshus. Parkering langs offentlig veg kan kun forvaltes av Trondheim kommune. Parkeringstilbud langs veg er avgiftsbelastet og tidsbegrenset for å sikre korte opphold, og at det skal bli tilgjengelige plasser for besøkende til Midtbyen. Avgift skal også stimulere til bruk av andre reisemidler. Parkeringshusene i Midtbyen har avgift, men ingen restriksjoner på parkeringstid. De største parkeringshusene i Midtbyen (Leüthenhaven, Torget og Sentralbadet) driftes av Trondheim parkering AS. Vilkår for bruk fastsettes gjennom dialog mellom eier og Trondheim parkering. Parkeringshusene Sandgata, Olavskvartalet og Ola Brun forvaltes av private. Ledig kapasitet i parkeringshusene leies ofte ut til beboere eller arbeidstakere gjennom langtidsavtaler.
- **Parkering for forflytningshemmede:** Kommunen og andre tilbydere av offentlig tilgjengelig parkering, er forpliktet til å tilby et tilstrekkelig antall plasser som er reservert for forflytningshemmede, HC-parkering. Parkeringsplassene skal ha plassering som er tilpasset målpunkt, og en utforming som er i henhold til krav i Parkeringsforskriften. Blant annet skal parkeringsplassene gjøre det mulig å betjene parkerte biler med side- eller bakmontert heis.

- **Privat reservert parkering:** Private reserverte parkeringsplasser omfatter blant annet tilbud i bakgårder, private parkeringskjellere, og større eller mindre åpne arealer utenfor offentlig veg som ikke er tilgjengelige for allmennheten. Eksempler på større arealer som brukes til privat parkering i Midtbyen, er deler av kanalfronten i Fjordgata (Frostakaia). Private plasser kan være reservert for blant annet beboere, arbeidstakere eller besøkende til enkeltvirksomheter. Kommunen har ikke myndighet til å regulere bruken av eksisterende private parkeringsplasser, men på lengre sikt kan det totale omfanget av privat parkeringstilbud endres gjennom reguleringsbestemmelser knyttet til nye planer.
- **Mobilitetshus:** En samling av flere mobilitetstilbud på samme sted, hovedsakelig for urban mobilitet, som sykkel, kollektiv og sparkesykkel. Den kan også inneholde bilpool/billeie, bydelsparkeringshus og vareleveringshub. Trondheimsmodellen av mobilitetshus er under arbeid, der det skal defineres nærmere hvilke tilbud slike hus skal ha.

Overordnet grep og tiltak for parkering

2.1 Tiltak fram mot 2030

Mot 2030 anbefaler kommunedirektøren å frigi gateareal til sykkelparkering og byliv ved å omdisponere parkeringsplasser, og ved å stimulere til å ta i bruk parkeringshus i større grad. Endringer i gateparkering vurderes spesielt i den nordøstre kvadrant, i henhold til tiltaksplan for sykkelparkering i Midtbyen (2017-2025), som i Fjordgata, Kjøpmannsgata, Dronningens gate, Erling Skakkes gate og Munkegata og viktige byrom. Totalt anslås det at 150-300 plasser må fjernes for å gi plass til andre byfunksjoner.



Endret gateparkering: Kartet viser gater der dagens parkeringstilbud påvirkes av foreslåtte tiltak.

Viktige grep som foreslås prioritert i perioden fram mot 2030 er:

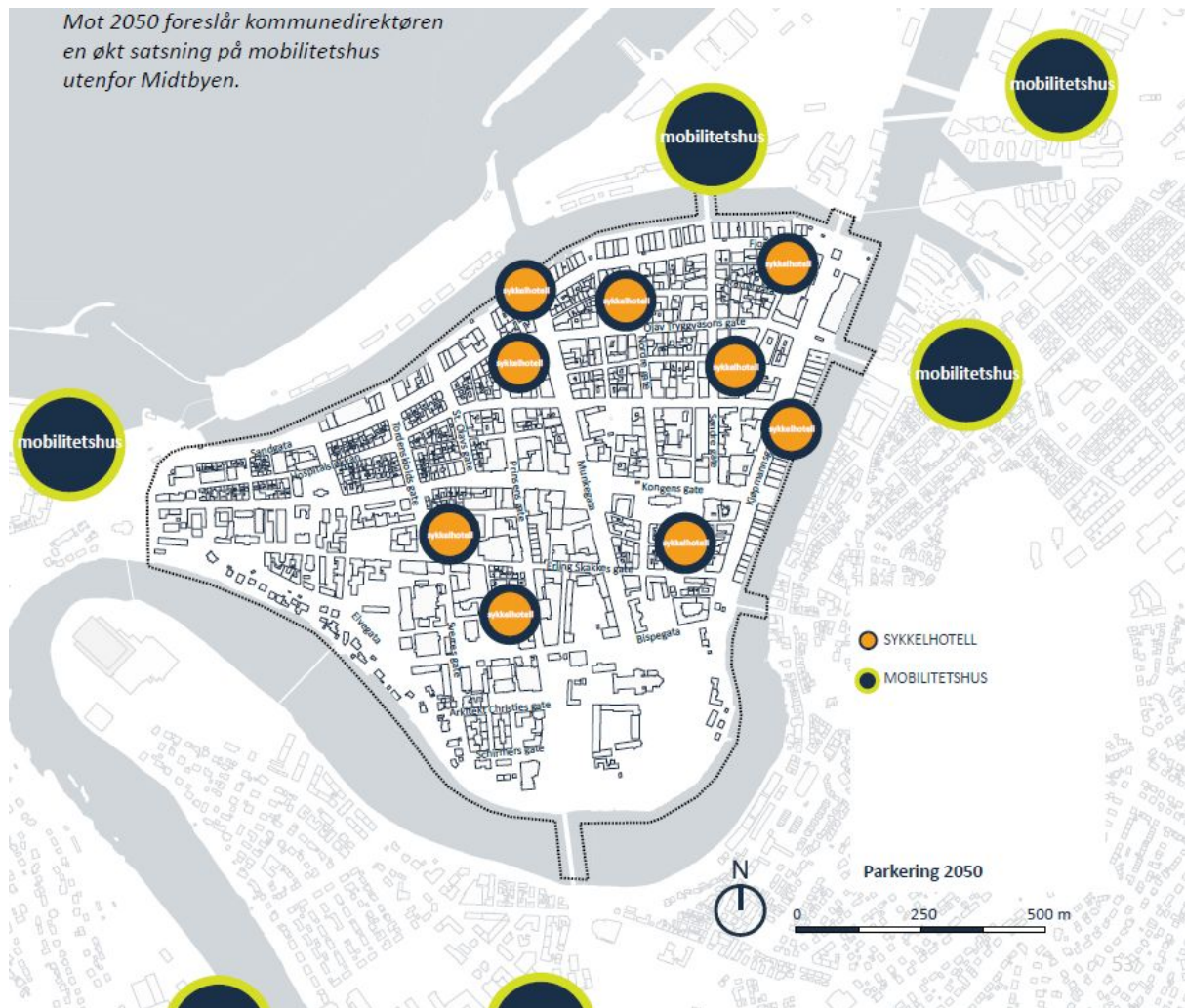
- Jobbe for å flytte parkering fra gate til parkeringsanlegg under tak i størst mulig grad. Etablere mobilitetshus i nær tilknytning til Midtbyen.
- Endre parkeringstilbud i utvalgte gater for å gi plass til gående, syklist og byliv.
- Utforme, oppruste og tilpasse eksisterende parkeringsanlegg til dagens forventninger og behov. Trondheim kommune bør spille en aktiv rolle for å sikre at parkeringstilbudet ved blant annet Trondheim stasjonsenter og Nyhavna tilgjengeliggjøres for allmennheten i form av offentlige mobilitetshus.
- Utvikle et oppgradert system for dynamisk visning til parkeringstilbud/-anlegg.
- Kontinuerlig vurdere behov, plassering og utforming av HC-parkeringsplasser gjennom kartlegging av bruk, og dialog med interesseforeninger.

- Drive aktiv parkeringspolitikk med bruk av prissetting og tidsbegrensning som virkemidler. Systematisk kartlegge hvordan parkeringstilbudet brukes. Dette skal blant annet sikre at parkeringsplasser på gategrunn prioriteres for besøkende til Midtbyen.
- Stedvis omdisponere gateparkering for privatbiler til delebilparkering og sykkelparkering. Omdisponering til delebilparkering er først og fremst aktuelt i eksisterende boligsoner, der god tilgang på delerbiler kan være et alternativ til leie av boligsoneplass.
- Gå i dialog med Trondheim Havn om et prøveprosjekt for Nordre gates allmenning og deler av kaifronten mot kanalen. Prøveprosjektet vil være en anledning for uttesting alternativ bruk av kaifronten til bylivsaktiviteter og tilrettelegging for opphold.

2.2 Tiltak fram mot 2050



Mot 2050 foreslår kommunedirektøren en økt satsning på mobilitetshus utenfor Midtbyen.



Mobilitetshus: Forslag til prinsipp for lokalisering av mobilitetshus nært Midtbyen

Fram mot 2050 er det sannsynlig at flere faktorer vil bidra til å påvirke parkeringstilbudet i Midtbyen. Det er svært store usikkerheter knyttet til framtidens parkeringsetterspørsmål, ikke minst hvordan framtidens kjøretøypark vil påvirke parkeringsbehovet. Planer og forpliktelser peker imidlertid ut mulig utviklingsretning på noen områder. Viktige grep i et perspektiv sett mot 2050 vil være å:

- Fortsette satsning på nye mobilitetshus med nærhet og god tilknytning til Midtbyen. Mobilitetshus skal i tillegg til parkering fungere som knutepunkt for andre transportformer, som Metrobuss, bysykkel og sykkelparkering. Mobilitetshusene vil også være egnet for lokalisering av delebilplasser, og mulige autonome transporttilbud av ulik type.
- Fortsette å utvide øvrige tiltak som foreslås fram mot 2030, som også er relevante i perspektivet mot 2050.
- Jobbe for å redusere privatbilbruk og overgang til gange, sykkel og kollektivreiser som kan gi mulighet for økt omdisponering av gategrunn fra parkering til andre formål; blant annet utvidet gågatenett og økt sykkeltilrettelegging.

2.3 Prinsipper for prioritering

- Prioritere parkering for bevegelseshemmede på gateplan.
- Tilby noe korttidsparkering for besøkende til Midtbyen på gateplan.
- Slutte med gateparkering foran fredede bygninger og i viktige byrom.
- Kartlegge etterspørselen etter parkering i Midtbyen jevnlig. Bruke pris og tidsavgrensing til å styre etterspørselsnivået.
- Legge fram endringstiltak politisk og begrunne endringsbehov. Enkelttiltak må ses i sammenheng, ut fra påvirkning på tilgjengeligheten til Midtbyen sett under ett.

2.4 Mulige premissendringer mot 2030 og 2050

Både i perspektivet mot 2030 og mot 2050 kan endringer i reisevaner og aktivitetsnivå i Midtbyen bidra til endret etterspørsel etter parkering.

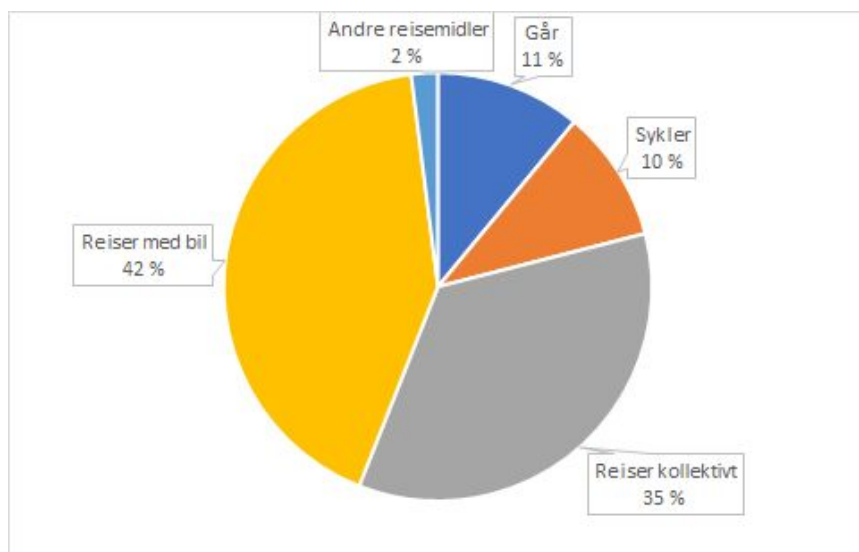
Endring i reisevaner

Føringene som gis fra nullvekstmålet i Byveksttalen (25.6.2019) er at transportarbeidet med bil ikke skal øke, på tross av befolkningsveksten i Trondheim. Utviklingen i Midtbyen etter 2007 tilsier at en stadig større andel av reisene som har Midtbyen som målpunkt skjer med gange, sykkel eller kollektivtrafikk. Dersom det skal lykkes å oppfylle nullvekstmålet, må denne utviklingen fortsette.

Nullvekstmålet gjelder for Trondheim sett under ett. En bilreise til Midtbyen vil for en del gi mindre transportarbeid enn å kjøre til et alternativt målpunkt. Midtbyen har imidlertid forutsetninger som gjør det mulig å reise hit på en enkel måte med kollektiv, gange eller sykkel for mange. Det er viktig å bygge opp under disse transportformene, samtidig som det fortsatt skal være mulig å bruke bil til Midtbyen for de som har behov for dette.

Midtbyregnskapet for 2019 viser denne reisemiddelfordelingen for reiser til Midtbyen:

- 11 prosent går
- 10 prosent sykler
- 35 prosent reiser kollektivt
- 42 prosent reiser med bil (som sjåfør eller passasjer)
- 2 prosent reiser med andre reisemidler.



COWI sin undersøkelse *By uten bil - utopi, urettferdig eller vidunderlig?* (2019) har kartlagt at folks viktigste formål med reisen, uavhengig av reisemiddel, er shopping. Undersøkelsen viser at cirka 65 prosent av privatbilistene (av de 24 prosent nevnt over) er villige til å bytte transportmiddel, til gange, sykkel eller kollektiv. Ettersom 24 prosent av de som besøker Midtbyen reiser med privatbil betyr det at cirka 8 prosent av alle reisende anser privatbil som det eneste aktuelle reisemiddelet til sentrum. Hyppigere avganger, kortere reisetid og stasjonsnærhet er de tre viktigste faktorene for at folk skal vurdere å endre transportmiddel.

Dersom funnene fra undersøkelsen stemmer, og den faktiske endringsviljen er like stor som i svarene, er det grunn til å tro at forbedringene for gående, syklende og kollektivreisende som gatebruksplanen anbefaler vil bidra til lavere andel bilreiser til Midtbyen. Dersom det skjer en generell økning i aktivitetsnivået i Midtbyen, kan imidlertid etterspørselen etter parkering øke selv om andelen som reiser til Midtbyen er lavere enn i dag.

Konsekvenser av endret aktivitetsnivå i Midtbyen

Det er et politisk ønske om at Midtbyens rolle som sentrum for handel, service, kultur og opplevelser skal styrkes i framtida. I tillegg ønskes det flere folk i sentrum, som beskrevet i arbeidet med *Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi*.

- En utvikling der Midtbyen får en forsterket rolle som regionens handels- og kultursentrum, kombinert med en økning i antall beboere, besøkende og ansatte, innebærer mer aktivitet, høyere tetthet av virksomheter og større press på blant annet systemet for bylogistikk. Det er sannsynlig at en større del av det samlede parkeringstilbudet langs gate må omdisponeres til bylogistikkformål for å dekke økt behov i framtida.

- Selv om utviklingstrekk tilsier at det kan forventes en lavere andel bilreiser i framtida, vil et større generelt aktivitetsnivå tilsi fortsatt etterspørsel etter besøksparkering. Forutsatt at det blir behov for å omdisponere en del av dagens gateparkeringstilbud til annen gatebruk, vil presset på gjenværende parkeringsplasser øke. Det er forventet en demografisk endring i form av flere eldre i samfunnet, som kan føre til økt behov for parkering for forflytningshemmede. Trolig må en større andel av det totale parkeringstilbudet langs gate omdisponeres til HC-parkeringsplasser i framtida for å dekke behovet for reservert parkering for forflytningshemmede. Dette tilsier at det bør gjøres grep som dreier etterspørselen etter besøksparkering bort fra gategrunn til parkeringshus.
- Selv om bilholdet i Midtbyen er lavere enn i andre deler av Trondheim, kan en økning i antall beboere i Midtbyen øke etterspørselen for boligparkering. Deler av dette behovet kan trolig dekkes med å legge til rette for bildelingsplasser (enten lokalisert på gategrunn eller i parkeringshus) og andre ordninger som dekker parkeringsbehovet for flere beboere med færre plasser.
- Det forventes et fortsatt behov for boligsoneparkering i Midtbyen også i framtida, men som for øvrig parkeringstilbud i Midtbyen bør omfanget og behovet kartlegges jevnlig². Frigjøring av areal som i dag benyttes til boligsoneparkering kan gi økt oppholdskvalitet i bolig gatene gjennom gatetun, beplantning eller bredere fortau.

² Presset på boligsoneparkering i Midtbyen øker trolig dersom det innføres boligsoneparkering i Ila. Trondheim parkering har dokumentert at mange av de som i dag parkerer i Ila, egentlig bor i Midtbyen. I dag er det mulig å søke om to parkeringstillatelser per boenhet. Bergen kommune har strammet dette inn til én. Et tilsvarende tiltak i Trondheim kan være hensiktsmessig.

3. Involvering og medvirkning

Under følger en oppsummering fra verksteder, anbefalinger fra evalueringen av kortsiktig gatebruksplan for Midtbyen, og andre innspill. For mer informasjon om prosess og medvirkningsaktiviteter, se delrapport 8 *Prosess og medvirkning*.

3.1 Evaluering av kortsiktig gatebruksplan

Parkerings situasjonen ble endret noe i den delen av sentrum som omfattes av kortsiktig gatebruksplan. Blant annet medførte nytt kjøremønster i Sandgata, sammen med behov for hensiktsmessige løsninger for renovasjon og varelevering, at noen parkeringsplasser på gategrunn falt bort. En del av disse plassene ble erstattet med nytt parkeringstilbud på vestsiden av Munkegata.

Løsningene for parkering har fungert godt, mens det fortsatt er noe behov for tilpasning av tiltak for varelevering og renovasjon.

3.2 Innspill fra verksteder

Verksted om parkering 1. oktober 2019

Den følgende tabellen oppsummerer svar på de enkelte spørsmål som ble stilt til deltakere i verkstedet, og som ble videreformidlet gjennom den videre medvirkningsprosessen.

Tabellen oppsummerer også Rådmannens vurdering av svarene og innspillene, og beskriver hvordan arbeidet planlegges fulgt opp i planen.

Tema	Oppsummerte innspill	Vurdering og oppfølging
Hva vil være positive konsekvenser av redusert gateparkering i Midtbyen?	Redusert gateparkering gir større plass til gående, syklende, sykkelparkering og grøntområder. Frigjøring av trafikkareal fra biltrafikk gir mulighet for flere gågateområder, mer aktivitet og en mer attraktiv Midtby.	Tiltak i planen som innebærer redusert gateparkering skal oppfylle prosessplanmålene om blant annet å legge til rette for myke trafikanter og øke omfang av bilfrie områder.
Hva vil være negative konsekvenser av redusert gateparkering i Midtbyen?	Redusert tilgjengelighet til Midtbyen for de som ikke har andre alternativ enn å bruke bil. Ikke bare handlende og brukere av tjenester og service, men også nødvendig kjøring i arbeid trenger parkering. Med dagens reise- og handlevaner vil omsetningen i Midtbyen gå ned.	Der det foreslås å redusere gateparkeringstilbudet i Midtbyen, er dette begrunnet i behov for endret gatebruk til andre formål. For større reduksjon i gateparkeringstilbudet enn det som foreslås i gatebruksplanen, trengs dokumentasjon på redusert etterspørsel, eller å etablere nye parkeringsanlegg.

	Redusert bilbasert handel i Midtbyen kan øke antall kjøretøykilometer samlet sett.	
Hvordan kan det legges til rette for at flere parkerer i eksisterende parkeringsanlegg framfor langs gate i Midtbyen?	<p>Bedre informasjon til bilistene som leder fram til ledige plasser i parkeringshus. Enkle kjøreruter mot parkeringshus.</p> <p>Utbedre eksisterende parkeringshus for å gjøre dem mer attraktive å bruke.</p> <p>Tilrettelegge for bedre tilgang til sentrale målpunkt fra parkeringshusene og sikre aktivitet langs gangrutene.</p>	<p>Gatebruksplanen beskriver hvordan både fysiske skilt og ulike elektroniske løsninger kan brukes for å informere om kapasitet, og å lede trafikanter fram til parkeringsanlegg.</p> <p>Trondheim kommune bør ta en veiledende rolle i å vise hvilke tiltak som er mulig for øke attraktivitet hos brukerne i eksisterende parkeringsanlegg.</p>
Hvordan kan private og offentlige parter legge til rette for flere parkeringsanlegg i eller nært Midtbyen?	Samarbeide tettere, og undersøke mulighet for privat bygging og offentlig drift.	Kartlegge dagens belegg i eksisterende parkeringshus. Evaluere hensiktsmessige plasseringer av eventuelle nye anlegg, og transformasjonspotensialet til eksisterende parkeringshus.

3.3 Andre medvirkningsaktiviteter

Fagmøter, koordineringsmøter og temamøter

Prosjektledelsen har arrangert flere temamøter om parkering i arbeidet med gatebruksplanen. Deltakere i disse temamøtene har vært blant andre Trondheim parkering, aktører fra ulike parkeringshus, Trondheim Havn, Norges Handikapforbund og Næringsforeningen i Trondheimsregionen. Møtene ble arrangert 13.03.2018, 25.04.2018 og 14.11.2019.

Noen tema som ble drøftet i møtene:

- Parkeringsregnskap og nivå for framtidig parkeringstilbud.
- Skilting til parkeringshus og sambruk av parkeringsplasser.
- Ny bruk av parkeringsarealer langs kanalen og bryggerekkene.
- Parkeringshus og økt attraktivitet.

Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi

Noen av anbefalingene for Midtbyen fra sentrumsstrategien er:

- Flere bilfrie områder.
- Utvikle Kongens gate og Munkegata til grønne praktgater.

- Lage et godt parkeringssystem i og rundt Midtbyen. Legge til rette for at parkeringstilbudet i områder med mye handel og service først og fremst brukes til korte opphold. Ta i bruk ny teknologi for å utnytte parkeringskapasiteten best mulig.
- Opparbeide flere lekeplasser og arenaer for barn og barnefamilier.
- Sikre sammenhengende områder uten trafikk.
- Lage gatebruksplan for Midtbyen, med et forutsigbart og klart prinsipp for kjøremønster i Midtbyen og i innfartsårene inn til sentrum, hvor blant annet bilfrie nabolagsgater utredes.

Innspillskart

Trondheim kommune har gitt mulighet for å gi innspill til pågående sentrumsplaner via kart som er lagt ut på [kommunens nettsider](#). Blant annet har det kommet flere innspill om forholdene i Munkegata og Fjordgata:

Om Munkegata:

- *“Munkegata som paradegate, ikke parkeringsplass.”*
- *“Munkegata sør for torget bør omdannes til lekeplass. All parkering og biltrafikk bør fjernes. All biltrafikk her er uansett relatert til parkering”*
- *“Dette er en viktig gate som knytter torvet sammen med Nidarosdomen denne gaten er den sentrale akse gjennom Trondheim og bør være en paradegate ikke en parkeringsplass”*
- *“Lag sykkelsti fra Nidarosdomen til torget i stedet for gateparkering”*

Om Fjordgata:

- *“Det var her miljøgata skulle vært. Ikke i pokkers Olav Tryggvason, den trengs som gjennomfartsåre, og kan uansett ikke reddes. Fjordgata har bedre solforhold og er mye triveligere, og er jo veien mellom Ravnkloa og Solsiden!”*
- *“Ikke fjern parkeringsplasser før det er etablert gode parkeringsmuligheter i parkeringskjellere eller parkeringshus.”*
- *“Fjerne parkeringsplasser for å gi plass til sykkelfelt.”*
- *“Lag sykkelsti i stedet for gateparkering”*
- *“Gateparkeringen skaper trange fortau og konflikter mellom gående og syklende. Her må gateparkeringen bort.”*

Dagens situasjon

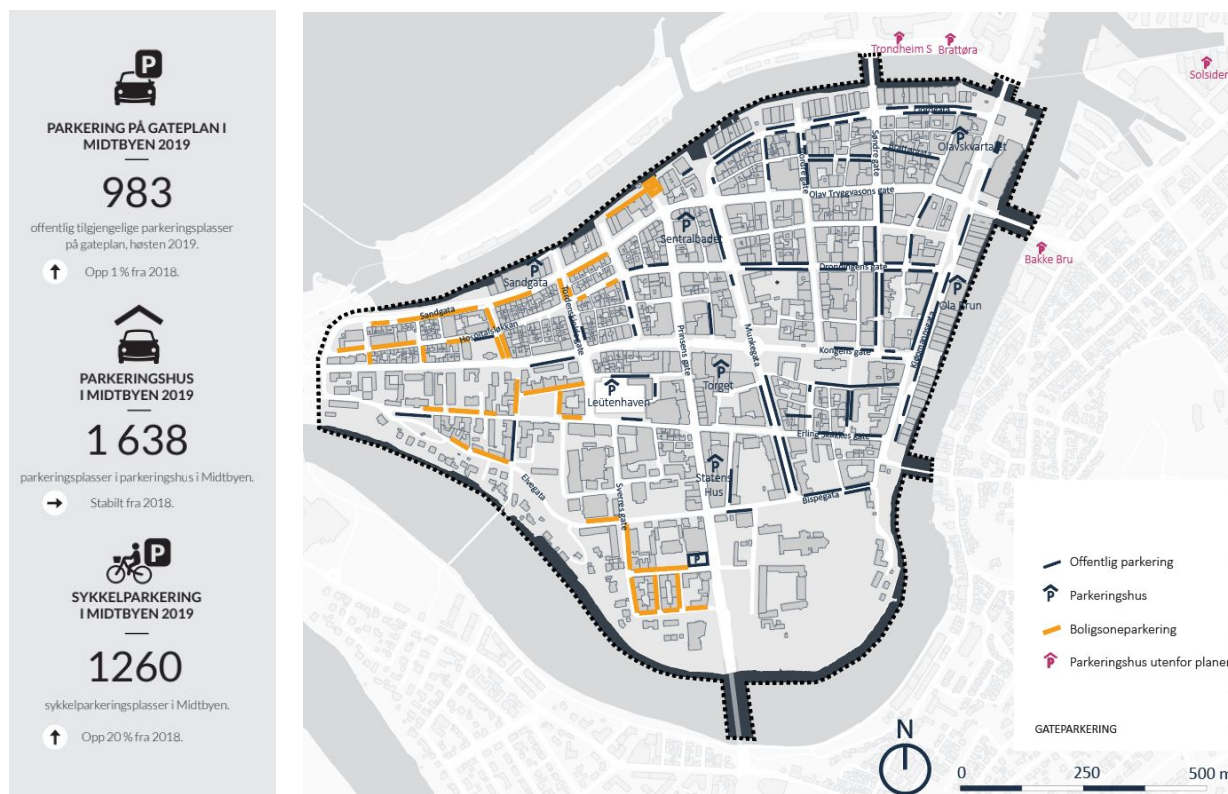
4.1 Tilbudet i dag

Parkeringstilbud for bil

Parkeringstilbudet i Midtbyen (innenfor elveslyngen) ble oppsummert som en del av arbeidet med Midtbyregnskapet i 2019. Situasjonen er i liten grad endret fram til 2020. I alt er det cirka 980 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for bil langs gate, og cirka 1 640 parkeringsplasser i parkeringshus i Midtbyen. Av de registrerte parkeringsplassene i parkeringshus, er et visst antall plasser til enhver tid leid ut til enkeltpersoner eller grupper av brukere. Antall allment tilgjengelige parkeringsplasser vil derfor være noe lavere enn det registrerte antallet.

Parkeringstilbud for sykkel

I 2020 er det i alt cirka 1 260 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for sykkel i Midtbyen, i tilrettelagte stativ med eller uten takoverbygning.



Dagens parkeringstilbud i Midtbyen: Kartet viser parkeringstilbud langs gate og i parkeringshus og status for parkering. Kilde statistikk: Midtbyregnskapet 2019

4.2 Utvikling siden 2007

Antallet parkeringsplasser innenfor elveslyngen har blitt redusert siden forrige gatebruksplan ble vedtatt i 2007. På vedtakstidspunktet var det cirka 3 000 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Midtbyen, fordelt på cirka 1 600 plasser i parkeringsanlegg og cirka 1 400 gateparkeringsplasser; det vil si at antallet har blitt redusert med cirka 400 plasser, eller cirka 15 % prosent.

Tiltak som har bidratt til å redusere parkeringstilbudet siden 2007 er blant annet knyttet til gjennomføring av gatebruksplanen fra 2007. Flere områder utenfor gategrunn som tidligere har blitt brukt til parkering, har også blitt bygget ned eller omdisponert til andre formål.

Eksempler på tiltak fra gatebruksplanen er:

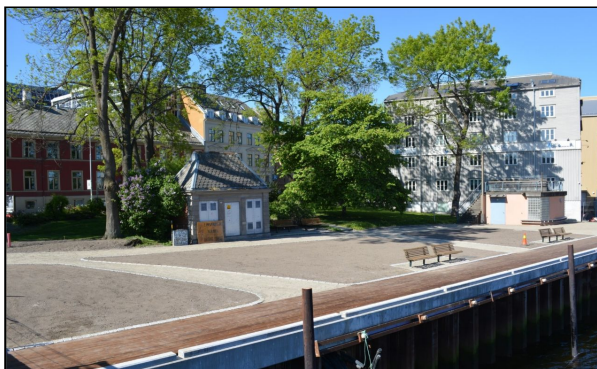
- Bygging av nye sykkelfelt i Erling Skakkes gate, Bispegata og Kjøpmannsgata.
- Etablering av nye gågateområder, Thomas Angells gate og østlig del av Kongens gate, mellom Torvet og Nordre gate.
- Etablering av flere laste- og lossesoner for varelevering og renovasjon.



Østre del av Kongens gate, mellom Torvet og Nordre gate, der gatebruksplanen anbefaler å fjerne parkeringsplasser.

Andre tiltak på eller utenfor gategrunn:

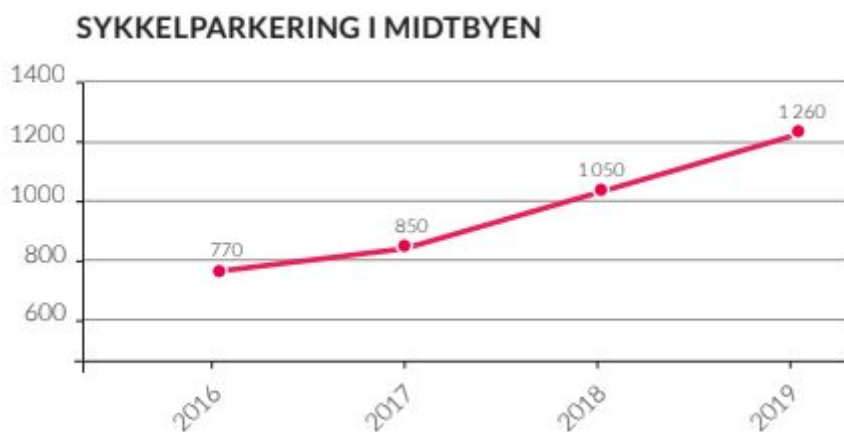
- Endret bruk eller fortetting av åpne områder, blant annet Lusparken, Peter Egges plass og Munkhaugveita.
- Omdisponering av bilparkeringsplasser til parkering for sykkel, MC/scooter, som følge av økt behov og for å oppfylle kommunens og Miljøpakkens sykkelsatsingstrategi.
- Etablering av nye vareleveringsoner og utvidelse eksisterende soner, for å imøtekomme næringslivets behov for varelevering ut over gatebruksplan fra 2007.



Endret bruk av åpne parkeringsområder: Lusparken, som tidligere ble brukt til parkering (til venstre), og nye boliger på tidligere parkeringsareal i Munkhaugveita (til høyre).

Parkeringsplasser for sykkel

I gatebruksplanen fra 2007 ble ikke antallet sykkelparkeringsplasser i Midtbyen kartlagt. I tiden etter 2007, og spesielt i de siste årene, har det vært en betydelig satsing på sykkelparkering - blant annet gjennom vedtak av *Tiltaksplan for sykkelparkering*, som følges opp av Miljøpakken. For mer om sykkelparkering, se delrapport 2: Sykkel.

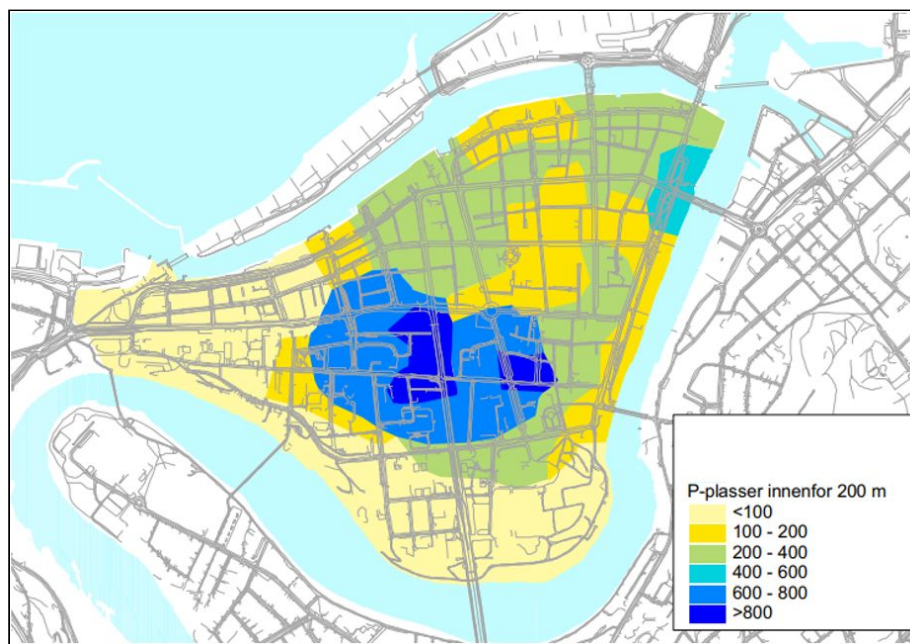


Graf fra Midtbyregnskap 2019, som viser vekst i sykkelparkeringsplasser.

4.3 Fordeling og bruk av parkeringstilbudet i Midtbyen

Parkeringstilbudet i parkeringsanlegg er ujevnt fordelt i Midtbyen, og det er stor variasjon i gangavstand til nærmeste parkeringsanlegg i ulike områder. Leüthenhaven og Torget parkeringshus tilbyr til sammen cirka 780 parkeringsplasser innen 300 meter gangavstand fra Torvet og Nordre gate.

Fra den nordøstre delen av Midtbyen er avstanden til større parkeringsanlegg innenfor Midtbyen lengre, og foruten tilbudet i Olavskvartalet er det offentlig tilgjengelige parkeringstilbudet først og fremst i form av gateparkering. Dette bildet har ikke endret seg i særlig grad siden forrige gatebruksplan ble vedtatt i 2007.

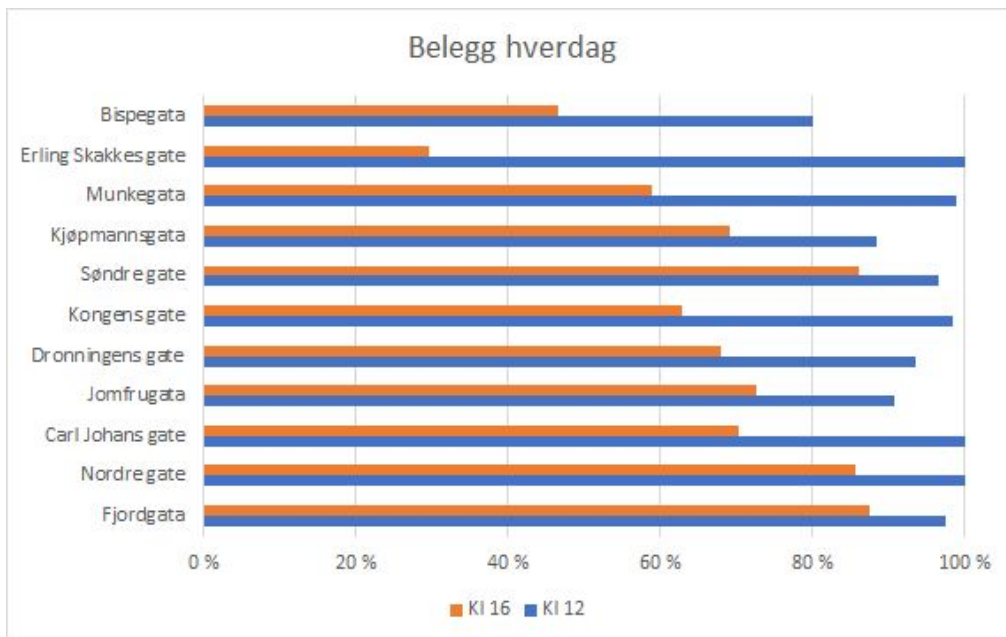


Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på gategrunn eller i parkeringshus innen 200 meter gangavstand i Midtbyen Kilde: Gatebruksplanen fra 2007

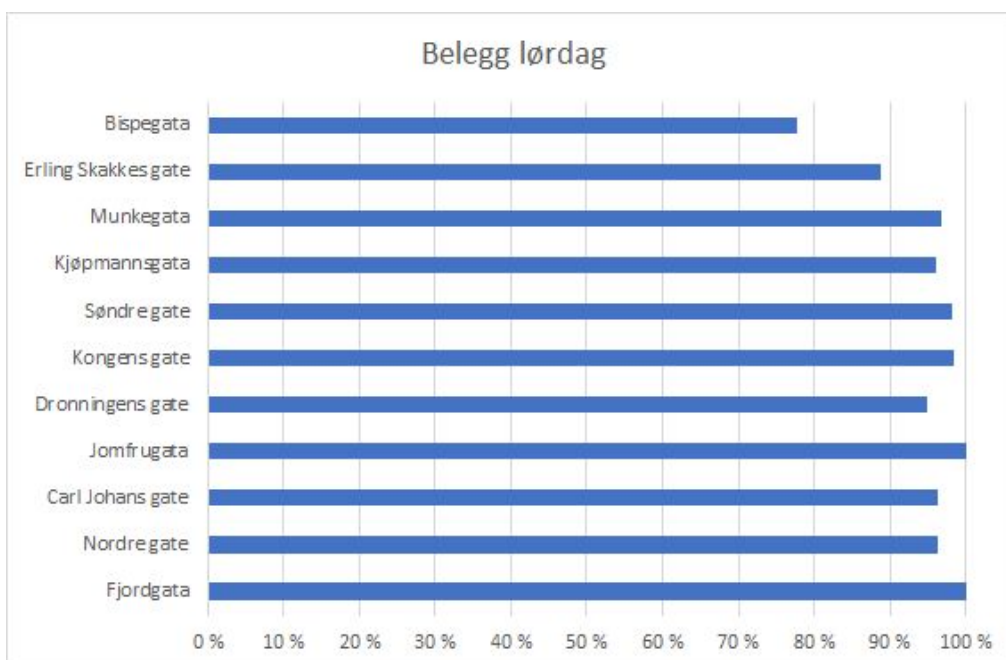
Det er stor forskjell på etterspørselen etter parkeringsplasser i parkeringshus og gateparkering i Midtbyen. Trondheim parkering AS, som er operatør for Leüthenhaven, Torget, Statens hus og Sentralbadet parkeringshus opplyser om at det nærmest til enhver tid er ledig kapasitet i disse anleggene. For anlegg drevet av andre aktører finnes det ikke informasjon om belegg per i dag.

Belegg på gateparkering

Det mangler systematiske registreringer av hvordan gateparkeringstilbudet i Midtbyen brukes. En enkel kartlegging gjennomført av Rambøll i 2016, supplert med nyere observasjoner fra Trondheim parkering, tilsier imidlertid at etterspørselen etter gateparkering er betydelig.



Resultat fra enkel kartlegging av parkeringsbelegg på hverdager 2016.



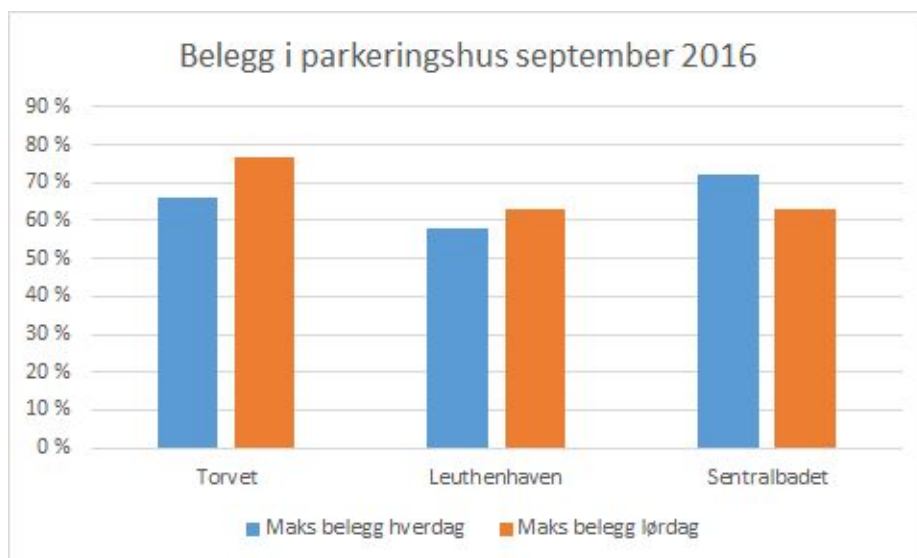
Resultat fra enkel kartlegging av parkeringsbelegg på lørdager 2016.

På hverdager har Fjordgata, Nordre gate og Søndre gate et belegg som overstiger 85 prosent både klokka 12.00 og klokka 16.00. For øvrige gatestrekninger er det større variasjon, men etterspørselen etter gateparkeringsplassene er generelt svært høy spesielt på formiddagen. På lørdag viser kartleggingen at etterspørselen er enda høyere enn på hverdag, og at alle områder utenom Bispegata hadde nærmere 90 prosent belegg.

Erfaringer fra både Norge og andre land³ tilsier at et det vil være vanskelig å både bruke og å oppdage ledige gateparkeringsplasser når belegget er høyere enn 85 prosent. Ved høyt parkeringsbelegg øker sannsynligheten for unødvendig letekjøring, og Midtbyen kan oppleves som mindre attraktiv for de som har behov for å parkere.

Belegg i parkeringshus

Belegget i parkeringshusene Torvet, Leüthenhaven og Sentralbadet ble kartlagt i september 2016. Kartleggingen viser at det maksimale belegget ikke oversteg 80 prosent i registreringsperiodene. Når etterspørselen etter parkering i parkeringshus og på gategrunn ses i sammenheng, er det tydelig at presset på gateparkering er langt høyere.



4.4 Parkering for forflytningshemmede

Trondheim kommune er som tilbyder av parkering for allmennheten ifølge [parkeringsforskriften](#) forpliktet til å tilby et tilstrekkelig antall parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede (HC- plasser). Dette krever et jevnlig vurderingsarbeid av HC-parkeringstilbudet, i dialog med aktuelle interessegrupper.

Ved gjennomføring av tiltak som påvirker parkeringstilbudet, må det forsikres at HC- plasser erstattes. Ved gjennomføring av tiltak i Midtbyen, er det viktig at det faktiske antallet HC- plasser opprettholdes. I noen områder i Midtbyen er det aktuelt å innføre korte tillatt parkeringstid for å sikre hyppig rullering av plasser. HC- plasser i slike områder bør ha lengre tillatt parkeringstid, siden blant annet inn- og utlasting av rullestol kan være tidkrevende.

³ San Francisco- modellen/ The high cost of free parking, Donald Schoup 2005

Selv om det er en målsetning å redusere arbeidsparkering i Midtbyen, er det viktig at arbeidsplasser tilbyr et tilstrekkelig antall HC- parkeringsplasser til de som er avhengige av dette i arbeidshverdagen.

Det generelle parkeringstilbudet er også viktig for innehavere av HC- bevis, siden dette også gir rettighet til parkering på ordinære plasser uten å betale avgift. Når det blir vanskelig å finne ordinær parkeringsplass, vil dette derfor også øke presset på HC- parkeringsplassene. Ved reduksjon av gateparkeringstilbudet i Midtbyen som følge av gjennomføring av tiltak knyttet til endret gatebruk, vil det sannsynligvis være nødvendig å øke antall HC- plasser for å imøtekomme behovet.

Den fysiske utformingen og plasseringen av HC-parkeringsplasser må være slik at plassene fungerer godt for brukerne. Det skal være enkelt å ta seg inn og ut av bil med sideheis eller bakrampe, uten at man blir utsatt for trafikkfare eller blokkerer øvrig trafikk.

I arbeidsfasen for gatebruksplanen har Norges handicapforbund (NHF) påpekt at en del av parkeringsplassene i Midtbyen ikke kan brukes slik som forutsatt. NHF har blant annet påpekt at det mangler tilstrekkelig lengde på en del parkeringsplasser, slik at bakrampe ikke kan senkes ned innenfor parkeringsarealet. Plassering av ulike gateinstallasjoner som benker, blomsterkasser, sykkelstativ med mer kan også hindre bruk av rullestolramper.



Eksempler på HC-parkeringsplasser som ikke gjør det mulig å bruke baklem.

Bystyret vedtok 1. februar 2018 (sak 6/18) at det skal utarbeides en helhetlig plan for HC-parkering for Trondheim kommune. I planen skulle det vurderes en økning av HC-plasser ved kulturinstitusjoner og idrettsanlegg, og lokalisering av HC-plasser skal vises via app-løsningen til Trondheim parkering. Arbeidet med oppfølging av vedtaket er per mai 2020 ikke ferdigstilt, men tilpasninger i parkeringstilbudet i Midtbyen som følge av gatebruksplanen må ses i sammenheng med den politiske bestillingen.

4.5 Parkeringstilbud for ladbare kjøretøy

Parkeringsforskriften pålegger tilbydere av allment tilgjengelig parkering å legge til rette for et tilstrekkelig antall ladeplasser for ladbare kjøretøy. Parkeringsforskriften skiller i denne sammenheng ikke mellom rene elektriske biler og ladbare hybridbiler.

Per januar 2020 er det i kommunal regi etablert offentlig tilgjengelige ladestasjoner på følgende steder i Midtbyen:

- Leüthenhaven (både på bakkeplan og i parkeringshus).
- I Munkegata (vis a vis Stiftsgården).
- I Søndre gate.

Trondheim kommune har per januar 2020 ikke innført fritak for parkeringsavgift for nullutslippskjøretøy. Det foreligger vedtak fra Stortinget på at nullutslippskjøretøy skal betale maksimalt halv pris for parkering på offentlig tilbudt parkeringsareal, men vedtaket er ikke enda omsatt i forskrift.

Hovedprinsipper: anbefaling og alternativer

5.1 Parkeringsregnskap for Midtbyen

Det anbefales at følgende prinsipper legges til grunn for det samlede parkeringstilbudet i Midtbyen:

- Parkeringstilbudet for bil bør ikke måles kun ut fra antall plasser samlet sett. Reelle bruk av parkeringstilbudet bør kartlegges jevnlig med registreringer, både for å vise hvor lenge de enkelte bilene står parkert og hvilke områder som opplever større eller mindre press.
- Med god kunnskap om reell parkeringsetterspørsel for bil, kan prissetting og tidsregulering av parkeringstilbudet brukes aktivt for å sikre at de mest etterspurte parkeringsplassene får tilstrekkelig rullering. Dette vil redusere omfanget av unødvendig letekjøring i Midtbyen.
- Trondheim kommune bør i så stor grad som mulig bidra til å gjøre parkeringstilbudet i eksisterende parkeringshus så tilgjengelig og attraktivt som mulig. Bedre utnyttelse av denne kapasiteten kan veie opp for redusert gateparkering.
- Det åpnes for bygging av nye parkeringsanlegg for bil over eller under bakken i eller nært Midtbyen. Slike prosjekt må reguleres og avklares spesifikt. Balansen mellom parkering på gategrunn og parkeringsplasser i nye parkeringsanlegg må vurderes fra sak til sak.
- I alle saker der det foreslås tiltak som reduserer parkering, må det begrunnes hvorfor tiltaket er nødvendig. Muligheten for å erstatte tapt parkeringstilbud i nærliggende område må vurderes, og gjennomføres i så stor grad som mulig.

I et tilleggsvedtak til forrige gatebruksplan for Midtbyen i 2007, ble det presisert et parkeringsregnskap som fastslo at det ikke skulle fjernes plasser for gateparkering for bil før nye plasser var etablert under bakken eller i parkeringshus. Siden 2007 har det allikevel forsvunnet cirka 400 plasser for offentlig gateparkering. I arbeidsprosessen for gatebruksplanen har noen parter tatt til orde for å opprettholde et slikt tallfestet mål for antall parkeringsplasser i Midtbyen.

Å låse parkeringstilbudet til et bestemt antall plasser ved vedtak av gatebruksplanen vil imidlertid være problematisk av flere grunner:

- Et låst antall offentlige parkeringsplasser vil være til hinder for å gjennomføre nødvendige omdisponeringer av gategrunn.
- Ved å låse parkeringstallet til dagens nivå, tas det ikke hensyn til at andelen besøkende som reiser til Midtbyen med kollektiv, gange og sykkel sannsynligvis vil øke med de øvrige tiltakene som ligger i gatebruksplanen.
- Selv om gatebruksplanen skal legge til rette for langsiktig forutsigbarhet i gatebruk, viser erfaringene med forrige gatebruksplan at det vil være nødvendig å revurdere enkeltelement og løsninger i planen i lys av nye, uforutsette utfordringer. Det må derfor sikres mulighet til å kunne gjennomføre nødvendige tiltak, selv om dette går ut over tilgangen til gateparkering.

Tiltak som foreslås som en del av gatebruksplanen fram mot 2030, innebærer at ca 150 av dagens gateparkeringsplasser forsvinner. Selv om det vil forsøkes å erstatte disse i så stor grad som mulig, vil det samlede parkeringstilbudet blir redusert; ihvertfall fram til et nytt parkeringsanlegg i eller tett på Midtbyen er etablert. Deler av de næringsdrivende i Midtbyen er bekymret for hvordan redusert parkeringstilbud vil påvirke varehandelen og tilgjengeligheten til Midtbyen.

Et låst parkeringstall for Midtbyen ville kunnet motivere til raskere realisering av et nytt parkeringsanlegg. Erfaringene fra forrige gatebruksplanperiode tilsier imidlertid at det ikke har vært realistisk å få realisert et slikt anlegg med gjeldende forutsetninger. Hvis antallet på nytt skal låses, er det en fare for at det ikke blir mulig å gjennomføre viktige tiltak for Midtbyen på veggrunn som i dag brukes til parkering innen overskuelig framtid.

5.2 Pris- og reguleringsmessige tiltak

Registreringer og observasjoner fra Trondheim parkering viser at gateparkeringstilbudet har større etterspørsel og press enn tilbudet som ligger i parkeringshus. Et tiltak som vil virke inn på etterspørselen etter bilparkering, er avgiftsnivået på parkeringstilbudet på gate, sett opp mot avgift i parkeringshus, i tillegg til maksimal tillatt parkeringstid.

Per 2020 er taksten for å parkere i Torvet, Leüthenhaven og Sentralbadet parkeringshus 29 kroner per time. For offentlig gateparkering i Midtbyen er maks parkeringstid tre timer, og

taksten er progressiv: Avgiften er 36 kroner for første time, 79 kroner for to timer og 131 kroner for tre timers parkering. Med system for elektronisk betaling via smarttelefon, er det lett å omgå den progressive taksten. Ved å dele opp betalingen til flere korte transaksjoner, kan man unngå den progressive prisøkningen. Gjennomsnittlig parkeringstid på gateparkeringsplassene i Midtbyen er ca 80 minutter.

For å vri etterspørselen etter parkering fra gategrunn, der presset på tilbudet er stort, til parkeringshusene der presset er langt mindre, anbefales det at Trondheim kommune i større grad bruker prissetting som virkemiddel. Med dagens takster er det relativt liten differanse mellom parkering i parkeringshus og på gategrunn; spesielt når man tar med i vurderingen at det er lett å omgå prisøkning på gate som følge av dynamisk prising.

Prissetting kan også med fordel kombineres med tidsregulering, slik at de aller mest etterspurte plassene får en kombinasjon av relativt høy pris og kort tillatt parkeringstid. Slik regulering er allerede innført ved Trondheim sentralstasjon, i Ravnkloa og på Beddingen. Her er det maks parkeringstid på 30 minutter, med pris på 33 kr. Gjennomsnittlig parkeringstid på disse korttidsparkeringsplassene er ca 20 minutter.

Vurderingen av hva som er riktig prisnivå og tidsregulering av parkeringsplassene i Midtbyen bør gjøres ut fra kunnskap om den reelle bruken av parkeringstilbudet. Dette krever at det gjennomføres jevnlig kartlegginger av etterspørselen etter parkering langs gater og i parkeringshus.

5.3 Oppgradering og nyetablering av parkeringsanlegg

Oppgradering av eksisterende parkeringsanlegg

En del av forklaringen på at parkeringsanleggene i Midtbyen brukes lite per i dag, er knyttet til fysisk utforming og tilgjengelighet til anleggene. Fysisk oppgradering og tilpasning av eksisterende parkeringshus kan bidra til å gjøre det mer attraktivt å benytte tilbudene, og bidra til at Midtbyen oppfattes som mer tilgjengelig for handlende og besøkende som bruker bil. Gjennom Trondheim parkering AS forvalter Trondheim kommune parkeringstilbudet i parkeringsanleggene Leüthenhaven, Torget og Sentralbadet. Anleggene eies imidlertid av private, og alle tiltak for utbedring og tilpasning må derfor finansieres og godkjennes av eier.

De følgende mulighetene for tilpasningstiltak er derfor prinsipper som anbefales, men som ikke kan forutsettes gjennomført uten enighet og avklaring mot eier. Trondheim kommune bør stille seg til disposisjon til drøfting av løsninger, for å kunne virke som katalysator for å oppnå ønskede endringer.

Tilpasning av parkeringsplassbredde

Parkeringsplassene i blant andre Leüthenhaven og Torget parkeringshus er til dels smale, og kan være vanskelige å benytte. Søyleplasseringen i parkeringshusene gir stedvis breddebegrensninger som det i praksis ikke er mulig å utbedre, men for en del av parkeringsplassene er det mulig å utvide breddene med endret oppmerking. Slike tiltak vil medføre reduksjon i antall parkeringsplasser, men reduksjonen må veies opp mot den økte attraktiviteten og mulig økningen i belegg som dette kan gi.

Bedre belysning og skiltvisning

God belysning er viktig både for reell og opplevd trygghet i parkeringsanlegg. Spesielt er det viktig at soner for fotgjengertrafikk blir godt opplyst. God belysning sikrer både at fotgjengere er godt synlige, og leder brukere av parkeringsanlegg mellom parkeringsområdene og inn- og utgangene på en tydelig måte. Belysningen i de eksisterende anleggene i Midtbyen er i før-situasjonen mangelfull på flere områder, og bør forbedres.

Spesielt for de som er ukjente og nye brukere av parkeringsanlegg er god visning mot inn- og utganger, og god og tydelig markering av ulike parkeringsplassområder, viktig. God skilting, gjerne med internt belyste skilt, og fargekoding av parkeringsområder internt i parkeringsanlegg er eksempler på tiltak som kan bidra til forbedring.

Dynamisk visning av parkeringstilbud

Dynamisk visning av ledig kapasitet i parkeringshus, både via nettbaserte løsninger, skilt i gate og internt i parkeringshusene, kan bidra til redusert letekjøring og et mer brukervennlig tilbud.

Dynamisk visning fra gate er per 2020 installert ved Torget og Leüthenhaven parkeringshus, og ved innfarten til Midtbyen fra sør i Elgeseter gate og i Klostergata.

Visningsløsninger basert på skilting langs gate må godkjennes av vegmyndighet, som for hovedvegene i Midtbyen og inn mot Midtbyen er Trøndelag fylkeskommune. Slik skilting kan komme i konflikt med øvrig nødvendig vegskilting, og må derfor vurderes med hensyn til den samlede mengden informasjon som er rettet mot biltrafikken.

Både bedre skilting og informasjon via nettbaserte løsninger vil imidlertid være gunstig for trafikksituasjonen i Midtbyen, da dette vil bidra til mindre letekjøring, og stimulere til økt bruk av kapasiteten i parkeringshus.

Forbedret tilgang til parkeringshus for gående

En svakhet ved flere av de eksisterende parkeringsanleggene i Midtbyen, er at adkomstløsningene for gående ikke er optimale. Dersom det er mulig å forbedre adkomstløsninger slik at de framstår som trygge, lett tilgjengelige og at de gir direkte adkomst mot målpunkt, kan dette bidra til å øke attraktiviteten til parkeringshusene.

Nye eller utvidede parkeringsanlegg

Bygging av nye parkeringsanlegg under bakken eller i parkeringshus i og nært Midtbyen vil gi mulighet for større reduksjon av gateparkeringstilbudet. Tilsvarende vil en utvidelse av eksisterende parkeringsanlegg ha samme virkning.

Trondheim stasjonssenter

Reguleringsplanen for Trondheim stasjonssenter, som ble vedtatt 27.3.2019, åpner for bygging av i alt 526 parkeringsplasser i parkeringskjeller under ny bebyggelse og Gryta. En betydelig del av disse parkeringsplassene vil være reservert for å dekke parkeringsbehovet for ny bebyggelse, men planen åpner for at 246 plasser kan gjøres offentlig tilgjengelige.



Nye parkeringsplasser: Skissert planløsning for parkeringskjeller under Trondheim stasjonssenter.

Byggingen av stasjonssenteret vil medføre at eksisterende parkeringstilbud på taket til bussterminalen og på bakkeplan (cirka 190 plasser), faller bort. Samlet tilvekst av offentlig tilgjengelig parkering er estimert til cirka 35 parkeringsplasser, når plasser med svært kort tillatt parkeringstid trekkes fra. Forutsatt at parkeringsanlegget får tilgang for gående nært Jernbanebrua, vil tilveksten av parkeringsplasser her kunne veie opp noe for bortfallet av parkeringsplasser i Fjordgata.

Olav Tryggvasons gate

Det er regulert et nytt parkeringsanlegg under Olav Tryggvasons gate, med innkjøring fra øst og vest. Anlegget er planlagt for å gi plass til rundt 500 biler, og det vil gi en betydelig økning i innendørs parkeringstilbud i den delen av Midtbyen som har minst tilgang på dette i før-situasjonen.

Reguleringsplanen er ikke formelt vedtatt, siden det foreligger en innsigelse fra Riksantikvaren knyttet til arkeologiske verdier i østlig ende. Rådmannen jobber for å få gjennomført de nødvendige tilleggsutredningene som skal til for å slette innsigelsen. Per 2019 er det ikke signalisert vilje til finansiering av parkeringsanlegget, og gjennomføringen vil være teknisk og trafikalt utfordrende. Det er derfor usikkert når og om parkeringsanlegget kan bli realisert.

Leüthenhaven parkeringsanlegg

Reguleringsplanen for området som omfatter eksisterende parkeringsanlegg på Leüthenhaven, åpner for nybygg med parkeringsanlegg med ytterligere en etasje. Antallet parkeringsplasser i reguleringsplanen er noe lavere enn dagens antall. Dette tiltaket vil

innebære at hele anlegget bygges på nytt, med en standard som må forventes å gjøre anlegget langt mer attraktivt enn i dag. Tilbakemeldinger fra eier (KLP) og Trondheim parkering AS, som drifter det eksisterende anlegget, tilsier at kommunalt tilskudd til prosjektet er nødvendig for at det skal kunne realiseres. Ettersom tilskuddet ennå ikke har kommet på plass, vurderes det som mest realistisk på kort sikt at eksisterende anlegg pusses opp.

Trondheim katedralskole

Trøndelag fylkeskommune planlegger utbygging av skolegården til Trondheim katedralskole. Her har det tidligere blitt vurdert og funnet mulig å bygge en underjordisk treningshall. Det kan derfor være mulig å bygge et nytt underjordisk parkeringsanlegg her. Selv om dette er en teoretisk mulighet, vil det være nødvendig å vurdere et slikt tiltak i detalj for å få et bedre bilde av konsekvenser, blant annet med tanke på trafikale virkninger og tilgjengelighet til Midtbyen sett under ett.

5.4 Kombinert varelevering og parkering

Flere steder i Midtbyen er det spilt inn konkrete behov for å forbedre tilbudet for varelevering og renovasjon (se egen delrapport). Etablering av nye vareleverings- og renovasjonssoner på gategrunn vil være et aktuelt tiltak for å imøtekomme disse innspillene, men dette vil flere steder komme i konflikt med eksisterende parkeringstilbud.

Et tiltak som kan opprettholde gateparkeringstilbudet og samtidig forbedre mulighetene for effektiv varelevering og renovasjon, kan være å innføre kombinert regulering. Med en slik løsning vil plasser kunne disponeres av ulike grupper i løpet av døgnet; noe som vil være hensiktsmessig, siden behovet for parkering og varelevering/renovasjon ofte ikke er sammenfallende tidsmessig.

Selv om en slik løsning prinsipielt kan fungere godt, er det utfordrende å opplyse brukere om ordningen på en lettfattelig måte. Erfaringsmessig er det vanskelig for trafikanter å forstå og respektere skilting som har flere enn to variabler i reguleringen. I første omgang anbefales det at å gå videre med et forsøksprosjekt for å prøve ut slike løsninger på noen utvalgte steder i Midtbyen.

Tiltak i regi av handelsnæringen i Midtbyen

Handelsnæringen har gjort flere tiltak i egen regi for å gjøre det enklere å handle også større varer i Midtbyen uten egen bil. Slike tilbud får større utbredelse i bysentrum internasjonalt, og kan eksempelvis basere seg på at butikklokalene i sentrum fungerer som visningsrom for produkter, som etter kjøp leveres hjem til kundene fra eksternt lager.

Et annet tiltak som blant annet Byhaven i Trondheim har tilbudt, er å tilby hjemkjøring av varer som handles i kjøpesenteret samme dag. En videre utvikling av slike konsept kan også

inkludere parkeringshusene i Midtbyen, med levering av kjøpte varer her. Et annet aktuelt tiltak kan være å legge til rette for korttidsparkering på enkelte gateparkeringsplasser, slik at stans for rask henting og bringing av varer med personbil blir enklere.

5.6 Tiltak for å redusere arbeidsparkering

Den politisk vedtatte prosessplanen for arbeidet med gatebruksplanen inkluderer et mål om å redusere omfanget av arbeidsparkering i Midtbyen.

Virkemidlene for å redusere arbeidsparkering er begrenset, siden en stor del av arbeidsparkeringen skjer på privat grunn, blant annet i bakgårder og i private parkeringsanlegg. Det er imidlertid flere tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre for å redusere arbeidsparkeringen:

Kommunalt kjøp eller leie av grunn som brukes til parkering

Trondheim Havn IKS leier som grunneier ut flere arealer i Midtbyen til bruk for parkering. En stor del av arealet som leies ut brukes til arbeidsparkering. Flere av områdene som eies av Trondheim Havn, foreslås i gatebruksplanen omdisponert til bylivs- og gangområder. Som grunneier har Trondheim Havn per i dag inntekter fra utleie av sine areal, som må dekkes inn gjennom kjøp eller leie av areal, dersom annen arealbruk skal kunne realiseres.

Endring av kriterier for langtidsleie i parkeringshus

En betydelig andel av kapasiteten i parkeringshusene i Midtbyen leies ut på langtidskontrakter. Noen av plassene leies ut til beboere i Midtbyen, noen leies ut til bedrifter som har et reelt behov for parkering, for eksempel håndverksbedrifter, men en del plasser leies sannsynligvis ut til arbeidstakere som ikke har et reelt behov for arbeidsparkering.

Et grep som kan redusere antall arbeidsparkeringsplasser i Midtbyen, er å vurdere nye retningslinjer for utleie av parkeringsplasser til privatkunder som ikke har et dokumentert behov for parkering. Parkeringsplasser som leies ut til arbeidsparkering i parkeringshus eller på annen grunn vil ha større nytte for Midtbyen dersom de kan omdisponeres til korttids parkeringsplasser, og kan delvis erstatte parkeringsplasser som forsvinner fra gategrunn. Kommunen vil kun ha myndighet til å fastsette retningslinjer for parkeringsområder som tilhører kommunen, eller der kommunens avtale om forvaltning også omfatter fastsetting av vilkår.

Langsiktig reduksjon av arbeidsparkering

Midtbyen har lave maksimumstall for antall parkeringsplasser som kan bygges i forbindelse med nybygg eller bruksendring av næring- og kontorbebyggelse. Nye arbeidsplasser i Midtbyen vil ha lav parkeringsdekning for egne ansatte. Det må imidlertid sikres at det er

tilgjengelig tilrettelagt HC- parkering for dekker behovet til ansatte og besøkende for nye/endrede virksomheter.

Reiserådgivning og veiledning

Miljøpakken har et program for reiserådgivning og assistanse til bedrifter som ønsker å endre reisevanene for sine ansatte. Blant annet låner Miljøpakken ut el-sykler til bedrifter, slik at ansatte kan prøve dette transporttilbudet. Miljøpakken stiller også opp som foredragsholdere ved bedrifter, for å orientere om fordeler med å bruke andre reisemidler enn personbil på arbeidsreiser. Dette arbeidet er et bidrag til endring av reisevanene både i Midtbyen og ellers i Trondheim.

5.7 Trafikale tiltak med innvirkning på parkering

Flere av de trafikale tiltakene som inngår i gatebruksplanen, og som foreslås gjennomført fram mot 2030, vil ha innvirkning på eksisterende parkeringstilbud langs veg.

De foreslåtte tiltakene skal sikre at politisk vedtatte mål for gatebruksplanen innfris, og er avveid mot målet om å sikre god tilgjengelighet til Midtbyen for alle trafikantgrupper; inkludert parkeringstilbud for handlende og besøkende.

Tiltak som vil virke inn på parkeringstilbudet omfatter blant annet:

- Nye sykkeltilbud, som skal sikre et sammenhengende tett sykkelnett i Midtbyen, og bidra til å oppfylle mål om økt sykkeltrafikk.
- Erstatning av bilparkeringsplasser med parkering for sykkel og transportsykkel.
- Erstatning av bilparkeringsplasser med parkering for MC/scooter.
- Nye utvidede fortausareal og gågateområder som skal bidra til å oppfylle mål om økt omfang av bilfrie områder, og øke attraktiviteten til Midtbyen som handels- og opplevelsesområde.
- Nye vareleverings- og renovasjonssoner som skal bidra til forbedret bylogistikk.
- Opprusting av gater og områder med parkmessige tiltak, inkludert beplantning.
- Etablering av nye områder for aktivitet og byliv på steder som i før-situasjonen brukes til arbeidsparkering.
- En økt andel av parkeringsplasser langs gate omdisponeres til HC-parkering, for å ivareta fortsatt tilstrekkelig dekning.


Ved fjerning av gateparkering er det viktig å vurdere mulighetene for å finne erstatningsplasser på andre steder i nærheten. Denne vurderingen er spesielt viktig i områder der avstanden til parkeringsanlegg er relativt stor, og der attraktive parkeringsplasser forsvinner. Endring fra boligsone- til besøksparkering kan vurderes dersom det er dokumentert ledig kapasitet, og dersom tilpasning til besøksparkering ikke medfører negative lokale konsekvenser for boligmiljø.

Den følgende tabellen gir en oppsummering av ulike typer tiltak som foreslås gjennomført fram mot 2030 som en del av gatebruksplanen, og som innebærer bortfall av gateparkering. Gjennomføring av alle tiltakene i tabellen medfører bortfall av ca 300 parkeringsplasser på gategrunn. Dette er et maksantall, som innebærer at løsninger som krever fjerning av maksimalt antall parkeringsplasser per tiltak velges. Ca 150 av disse plassene ligger i Munkegata, der det må jobbes videre med å avklare framtidig gatebruk og -utforming, og eventuelt en trinnvis endring av gaten til gågate.

HVA/HVOR	Endring	Virkninger
<p>Etablering av sammenhengende sykkeltilbud på nordsiden av Fjordgata. Skråstilt gateparkering fjernes og erstattes av langsgående parkering.</p> 	<p>Cirka 30- 50 færre parkeringsplasser avhengig av detaljløsning.</p>	<p>Tiltaket gir et sammenhengende sykkeltilbud i den nordlige delen av Midtbyen i øst- vestlig retning. Gjennom arbeidet med gatebruksplanen er Fjordgata vurdert som den strekningen som gir minst konflikt mellom sykkeltrafikk og trafikkerte kryss. Traseen har potensiale til å fange opp trafikk fra Verftsbrua/ Blomsterbrua, Nidelv bru og Pirbrua på en enkel måte, og sikrer god tilgang med sykkel videre inn i Midtbyen.</p> <p>Tiltaket vil gi redusert parkeringstilbud i en del av sentrum som har få parkeringsplasser i anlegg, og stor etterspørsel etter gateparkering.</p>
<p>Forbedret sykkeltilbud i Dronningens gate mellom Munkegata og Kjøpmannsgata, med etablering av sykkelfelt for sykling mot kjøreretningen.</p> 	<p>Cirka 20 færre parkeringsplasser, forutsatt at én parkerings- rekke fjernes.</p> <p>Det kan også legges til rette for sykling uten fjerning av parkeringsplasser, men dette vil gi et relativt smalt tilbud for sykkeltrafikken på et strekk der det i før-situasjonen går busstrafikk.</p>	<p>Tiltaket gir bedre adkomst med sykkel til en del av sentrum som har mange arbeidsplasser og handels- og servicetilbud. Et tilbud i den østlige delen av Dronningens gate vil bli en del av sammenhengende sekundært sykkelvegnett mellom Ila-Kjøpmannsgata fram mot 2030, og kan på sikt rustes opp til å bli en del av hovedsykkelnettet.</p> <p>Løsning der en parkeringsrekke faller bort, vil redusere tilgang på parkering i en del av sentrum der gangavstanden til parkeringshus er relativt stor.</p>
<p>Utvidet gågatenett i Nordre gate, mellom Olav Tryggvasons gate og Carl Johans gate.</p>	<p>Cirka 14 færre ordinære parkeringsplasser, 2 HC-plasser samt</p>	<p>Tiltaket gir mulighet for mer byliv, handel og servering i direkte forlengelse av Nordre gate. Området kan oppgraderes til et</p>

	<p>2 felt med sesongparkering for MC/moped.</p>	<p>sammenhengende, terskelfritt byrom som binder sammen tilbudet på øst- og vestsiden av Nordre gate, og som gir en direkte kobling mot tilbudet i sørlig retning.</p> <p>Tiltaket medfører at Byhaven og andre målpunkt langs strekningen får lenger avstand til parkeringstilbud. Bortfall av HC-parkering gir behov for erstatning i umiddelbar nærhet.</p>
<p>Utvidet gågatenett eller utvidet fortausareal i Carl Johans gate.</p>  	<p>Cirka 25 færre parkeringsplasser, 2 HC- plasser og med full gågateløsning.</p> <p>Cirka 14 færre parkeringsplasser med fjerning av en enkelt parkerings- rekke.</p>	<p>En løsning med fjerning av en parkeringsrekke gjør det mulig å utvide fortausarealet, slik at gaten blir mer attraktiv for gående. Samtidig opprettholdes adkomstmuligheten til bakgårdsområdene som i før-situasjonen. Denne løsningen anbefales derfor på kort/mellomlang sikt.</p> <p>En full gågateløsning vil frigjøre mer areal til byliv og gange. Samtidig vil tiltaket redusere tilgjengeligheten til bakgårder i området og kan derfor være utfordrende å få realisert.</p> <p>Både med en full ombygging til gågate og med en utvidelse av fortausareal, med fjerning av én parkeringsrekke, vil man kunne oppnå en gate med mer byliv og mer grønt preg, med rom for beplantning og trær.</p>
<p>Utvidet gågatenett i Brattørgata</p> 	<p>Cirka 11 færre ordinære parkeringsplasser og 1 HC- plass.</p>	<p>Brattørgata kan bli en forlengelse av det eksisterende gågatenettet dersom Carl Johans gate blir gågate. Blågrønne strukturer inn i gata.</p> <p>Vurdere enklere tiltak, som å fjerne et par eller alle gateparkeringsplassene, for å etablere sykkelparkering, grønt og bredere fortau på solsiden.</p>

<p>Utvidet gågatenett i Kongens gate, mellom Nordre gate og Søndre gate</p> 	<p>Cirka 23 færre parkeringsplasser.</p>	<p>Tiltaket er foreslått i prosjektet <i>Barn i sentrum</i>. Flere innspill i verkstedene har også pekt på denne delen av Kongens gate som en bilfri gate, og behovet for tilrettelegging for barn et sentralt sted i Midtbyen.</p>
<p>Utvidet gågatenett i Munkegata, mellom Dronningens gate og Torvet</p> 	<p>Cirka 4 færre lade plasser for el-bil, 2 HC-plasser og et felt for MC-plasser, flytting av taxiholdeplass på lengre sikt.</p>	<p>Tiltaket innebærer utvidelse av gågatenettet fra Torvet og nordover til Dronningens gate. Tilrettelegging av en åpen forplass forbeholdt opphold og gående foran den nasjonale kongeboligen og det nasjonalt viktige trepaléet Stiftsgården. Flere av byens innbyggere har i innspillskartet pekt på dette arealet, både i sør og nord som et egnet område for opphold, lek og grønt. I planleggingen av tiltak må det ivaretas adkomst til eksisterende parkeringsanlegg under bebyggelse, samt til driftsport for Stiftsgårdsparken.</p>
<p>Økte muligheter for aktivitet og byliv langs Fjordgatas kaifront.</p> 	<p>Antall parkeringsplasser som forsvinner avhenger av tiltakets omfang.</p> <p>Det i alt ca 60 reserverte parkeringsplasser og noen vareleveringsplasser mellom Jomfrugatas allmenning og Jernbanebrua i dag.</p>	<p>Tiltaket gir mulighet for å etablere attraktive byrom for opphold og gange i et område som er lite tilgjengelig for almenheten.</p> <p>Grunneier og tilbyder av parkeringsplassene er Trondheim havn. Parkeringsplassene brukes i dag til reservert parkering for ansatte og besøkende, samt noe boligsoneparkering. Siden en stor del av parkeringsplassene langs kaifronten er utleid med langsiktige avtaler, vil en transformasjon av arealene måtte gjennomføres gradvis.</p> <p>Som et første skritt foreslås det at Trondheim kommune gå i dialog med Trondheim Havn om en plan for utvikling av Nordre gates allmenning.</p>
<p>Utarbeide egen plan for bylogistikk: Sikring av et godt tilbud for renovasjon og varelevering.</p>	<p>Usikkert, behovet må vurderes fortløpende ut fra behov og utvikling av næringslivet i</p>	<p>Varelevering og renovasjon fungerer erfaringsmessig godt i gågatenettet, med tillatelse for innkjøring i visse perioder. Kombinasjonen av varelevering, renovasjon og</p>

	<p>Midtbyen.</p>	<p>sykkelløsninger fungerer ikke, siden all stans av motorkjøretøy er forbudt i sykkelfelt og sykkelveier.</p> <p>Sambruk mellom gateparkering og tidsregulert varelevering og renovasjon bør vurderes.</p> <p>For å sikre et godt, helhetlig vareleverings- og renovasjonstilbud, vil det i en del tilfeller være behov for å omdisponere areal som brukes til gateparkering i før-situasjonen.</p>
<p>Forsterking av Munkegata som paradegate</p> 	<p>Antall parkeringsplasser som forsvinner avhenger av detaljutføring av tiltak. Maks antall parkeringsplasser som kan forsvinne er estimert til:</p> <p>Bispegate - Erling Skakkes gate: ca 70 plasser.</p> <p>Erling Skakkes gate - Torget: ca 55 plasser.</p> <p>Torget - Ravnkloa: Ca 25 parkeringsplasser for bil, MC-plasser og ca 12 taxiplasser.</p>	<p>Munkegata er et av de mest synlige og tydelige kulturminnene i Midtbyen, men den domineres i dag av parkering og biltrafikk.</p> <p>Omdisponering av gateareal kan gi bedre plass for aktivitet, byliv, fotgjengere og syklistene, og sikre at særpreget ved gata kommer bedre fram.</p> <p>Det er nødvendig med detaljplanlegging av tiltak, og gjennomføring kan skje etappevis. I detaljplanlegging av tiltak må muligheten for flytting av parkeringsplasser til andre nærliggende gater vurderes. Det må sikres erstatning av parkeringsplasser for HC, varelevering og taxioppstilling.</p>

5.8 Handlingsplan

Den følgende tabellen oppsummerer gatebruksplanens tiltak som skal virke inn på parkeringstilbudet i Midtbyen. Tabellen skiller mellom tiltak som foreslås gjennomført mot 2030, og tiltak som kan være mulige i et mer langsiktig perspektiv mot 2050.

Tiltak	Beskrivelse	Mot 2030	Mot 2050
Endre prisforhold mellom gateparkering og parkering i parkeringsanlegg	Prismekanisme bør brukes for å endre balansen i etterspørselen mellom gateparkering og parkering i anlegg i større grad. Dersom etterspørselen etter gateparkering reduseres, vil gjennomføring av nødvendige trafikale tiltak som reduserer parkeringstilbudet bli mindre problematiske. I før-situasjonen er det relativt liten forskjell på prisen for parkering på gate og i anlegg. Ved å endre balansen, kan presset på gateparkeringstilbudet reduseres, og gi redusert letetekjøring, og opplevd enklere tilgang på parkering.	X	X
Omdisponere areal som brukes til arbeidsparkering langs kanalfronten.	Parkeringsplassene langs kanalfronten brukes i stor grad til parkering for arbeidstakere i Midtbyen. Igangsette pilotprosjekt i samarbeid med Trondheim Havn som første skritt i arbeidet.	X	X
Etablere flere plasser for delebiler og bilringordninger i Midtbyen. Dette kan sammen med øvrige tiltak for å tilrettelegge for andre transportformer bidra til redusert etterspørsel etter boligsoneparkering.	Plasser for boligsoneparkering bruker mye areal i en del gater i Midtbyen. Delebilordninger kan være et alternativ for mange som per i dag leier boligsoneplass, og ikke trenger bil til daglig bruk. Forbedringer i kollektiv- og sykkeltilbud kan på sikt redusere etterspørselen etter boligsoneparkering. Ved redusert etterspørsel etter boligsoneplasser kan gategrunn brukt til parkering frigis til andre formål.	X	X
Erstatte deler av boligsoneparkering i Midtbyen med delebilplasser og besøksparkering.	Sentrumsbeboere har størst tilgang på kollektivtilbud av byens beboere. Delebilplasser og besøksparkering i Midtbyen bør prioriteres over boligsoneparkering. Som kompensierende tiltak bør det etableres delebilordninger lokalt. Dette kan samtidig nyttes av andre bybrukere ved behov for frakt av varer hjem fra Midtbyen.	X	X
Erstatte parkeringsplasser til besøksparkering med parkering for transportsykel, bysykkel/leiesykel, sparkesykler og til private sykler, samt oppstilling for turistbusser.	Sykkelparkeringsstrategien åpner for å erstatte gateparkeringsplasser for bil med sykkelparkering dersom det er behov for dette. Med fortsatt økende sykkelandel øker kravet til gode sykkelparkeringsplasser, og et godt sykkelparkeringstilbud gjør det mer attraktivt å sykle. Trolig vil innslaget av dyre sykler, som el- sykler, fortsatt øke. Dette stiller større krav til sikre parkeringsløsninger. Mulighet for å parkere store sykler må sikres i større grad enn i dag. Prioritere dette nære handelsområder som i Munkegata.	X	X

Overordnet kjøremønster og innvirkning på parkering

De ulike kjøremønstrene som er beskrevet og modellert for Midtbyen vil ha ulik innvirkning på hvordan parkeringstilbudet i Midtbyen brukes. Kjøremønstrene vil i større eller mindre grad bidra til å oppnå prosessmål knyttet til redusert kjøring i Midtbyen og at Midtbyen er tilgjengelig for alle trafikantgrupper.

De prinsipielle kjøremønstrene som er vurdert er:

- Enveis kjøring.
- Toveis kjøring (ulike varianter, inkludert enveisregulering av Erling Skakkes gate).
- Toveis kjøring med enveiskjørt Erling Skakkes gate.
- Lukket løsning.

Den følgende tabellen gir en enkel beskrivelse av kjøremønstervariantene, og oppsummerer hvordan de ulike kjøremønstrene virker inn på parkeringssituasjonen.

Variant	Virkninger på parkeringssituasjonen	Fordeler og ulemper
Enveis ring	<p>Et system basert på enveis ring har som fordel at det gir god kapasitet og at kjøresystemet blir lett lesbart. Enkel lesbarhet vil spesielt være en fordel for de som er ukjente i Trondheim.</p> <p>For bilister som leter etter gateparkering i et bestemt område, vil et enveis kjøresystem gi økt kjørearbeid for å komme tilbake til leteområdet.</p> <p>Bilister som er på vei til å parkere i parkeringshus, vil kunne oppleve at enveisringsystemet pålegger dem ekstra kjøreavstand for å komme til parkeringsanlegg med ledig kapasitet.</p> <p>For eksempel vil bilister som kommer mot sentrum fra vest, og som ønsker å parkere i Sentralbadet parkeringshus, bli påtvunget å kjøre rundt hele Midtbyen for å komme til målpunktet.</p> <p>Tilsvarende vil bilister fra vest som har parkert i Leüthenhaven parkeringshus, pålegges en ekstra runde i sentrum for å kunne kjøre tilbake mot utgangspunktet.</p>	<p>Fordeler: Parkeringsanleggene i Midtbyen ligger relativt godt plassert for å kunne nås fra en ytre, enveisregulert kjøring. Dette tilsier at systemet vil kunne være lett lesbart, og at det kan bli relativt enkelt å finne fram til parkeringshusene.</p> <p>Ulemper: Trafikkberegningene viser at enveis kjøring gir økt kjørearbeid. En del av det økte kjørearbeidet vil komme av behovet for ekstra kjørerunder på vei til eller fra gateparkeringsplass eller parkeringsanlegg, som kjøremønsteret medfører.</p>
Toveis ring	Systemet med toveis ring har mange likheter med kjøremønsteret i før-situasjonen.	<p>Fordeler: En toveis ring har som fordel at den</p>

	<p>Systemet innebærer at gater enten er åpne for toveis trafikk, eller at nærliggende gater er parvis motsatt enveisregulerte. Dette gir et system med stor fleksibilitet, og at det er mulighet for flere retningsvalg i Midtbyen fra alle innfarer.</p>	<p>gir stor fleksibilitet for trafikken, og biltrafikk som kommer inn til sentrum kan kjøre til flere mulige parkeringsanlegg uten store omveier.</p> <p>Ved letekjøring etter parkeringsplass, vil et toveis system gi mindre behov for lange ekstra runder for å komme tilbake til området der man ønsker å parkere. Dette bidrar til at alternativet har lavest samlet transportarbeid.</p> <p>Ulemper: Med toveis løsning blir det behov for å ivareta flere svingebevegelsesmuligheter i kryssområder. Med flere svingebevegelser vil kryssområder være mer følsomme for økning i trafikk som følge av letekjøring for å finne parkering; og dette kan igjen gå ut over blant annet framkommelighet for kollektivtrafikk.</p>
<p>Toveis kjøring med enveiskjørt Erling Skakkens gate</p>	<p>Alternativet innebærer at trafikk som kommer fra sør, og har Leüthenhaven parkeringshus som målpunkt, må kjøre en betydelig omvei sammenlignet med førsituasjonen. Denne pålagte ekstra kjørerunden kan gi ekstra press på parkeringstilbudet langs gate.</p>	<p>Fordeler: Kjøremønsteret vil ha omtrent de samme virkningene med tanke på parkeringstilgjengelighet som alternativ med toveis kjøring.</p> <p>Ulemper: Unntaket er først og fremst at trafikk fra sør blir pålagt en ekstra runde på vei mot Leüthenhaven parkeringshus.</p> <p>I tillegg vil bilister som har prøvd å parkere i Torget parkeringshus miste muligheten for å kjøre direkte videre mot vest, til parkeringshuset på Leuthenhaven. Dette kan også bidra til å gjøre parkeringshusene i sørenden av Midtbyen mindre konkurransedyktige.</p>
<p>Lukket løsning</p>	<p>I alternativet deles Midtbyen i ulike sektorer. De ulike sonene er kun tilgjengelige for inn- og utkjøring fra bestemte innfarer, og det er ikke mulig å kjøre mellom sektorene.</p>	<p>Fordeler: Et lukket system som sektoriserer Midtbyen kan føre til at flere velger å benytte tilbud i parkeringshus. Dette betinger at det er parkeringshus med tilstrekkelig kapasitet i hver av sektorene som Midtbyen deles i.</p> <p>En lukket løsning vil gi lite trafikk på en del veger innenfor hver enkelt sektor. Dette kan gi grunnlag for å</p>

		<p>opprettholde et større antall gateparkeringsplasser, siden behovet for særskilt tilrettelegging for blant annet sykkel blir mindre.</p> <p>Ulemper: Med dagens vegsystem i og nært Midtbyen, vil eventuell letekjøring etter parkering på tvers av sektorer belaste en stor del av det omkringliggende vegsystemet.</p> <p>Dagens parkeringshustilbud gir en underdekning i den nordøstlige delen av Midtbyen. Det vil derfor kunne bli mye letekjøring etter parkering spesielt i denne sektoren.</p>
<p>Trøndelag fylkeskommunes innspill: Livskraftig by</p>	<p>Tiltaket innebærer at all gjennomgangstrafikk legger under eller utenom Midtbyen via nye tunneler og vegforbindelser. Eksisterende og nye parkeringsanlegg får direkte adkomst fra nytt vegsystem.</p>	<p>Fordeler: Tiltaket vil gi god trafikkavlastning av gatene i Midtbyen. Den gode tilgangen til eksisterende og nye parkeringsanlegg gjør at overflateparkering kan fjernes i stort omfang, uten at det går ut over tilgjengelighet til Midtbyen for besøksparkering/handel.</p> <p>Ulemper: Tiltakene som inngår i forslaget vil være svært kostbare å gjennomføre. Det må gjøres nærmere vurdering av hvordan den gode tilgangen til Midtbyen med bil påvirker konkurranseforholdet med buss, sykkel og gange, og slik også mulighetene for å oppfylle nullvekstmålet.</p>