

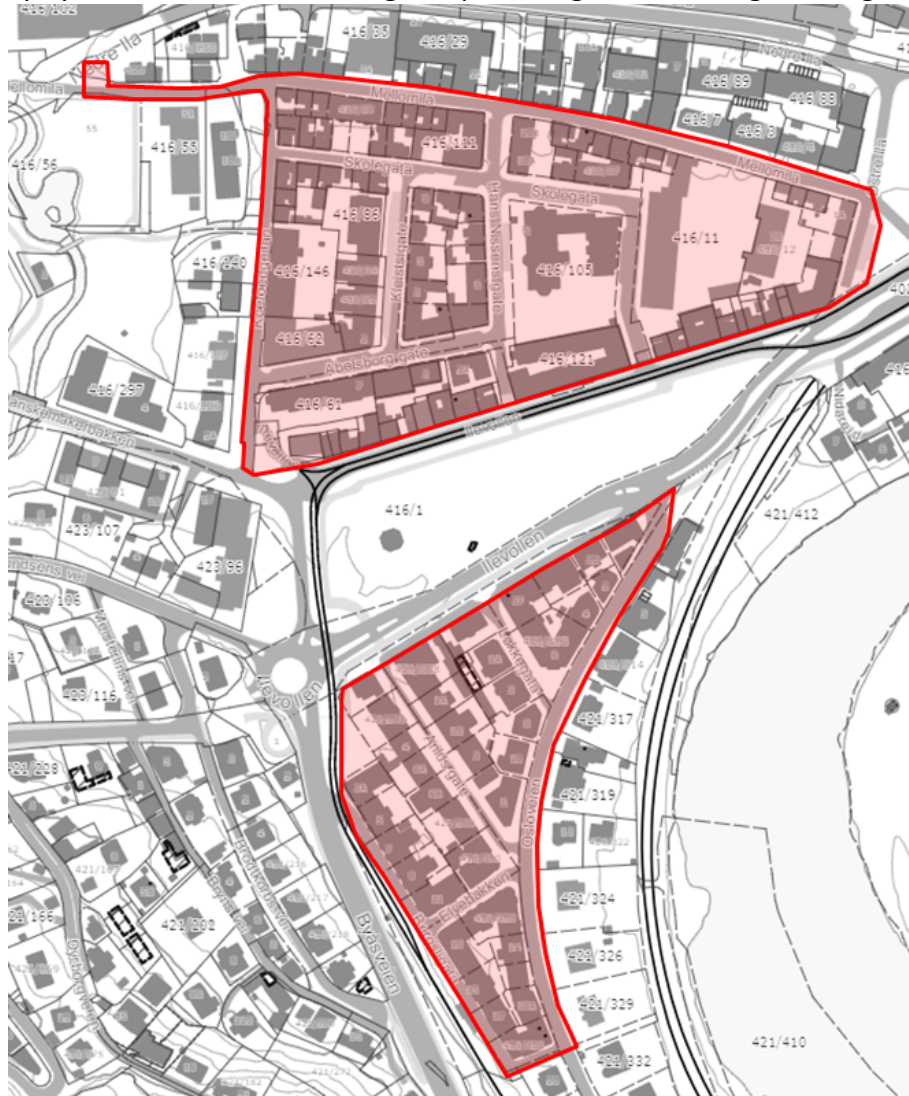
Saksfremlegg

Boligsoneparkering i Ila

Arkivsak 20/33471

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Bystyret vedtar å innføre boligsoneparkering i Ila, med avgrensning som vist i kartet under:



Vedtaket fattes i henhold til forskrift om avgiftsbelagt boligsoneparkering i Trondheim kommune § 3, og forskrift om vilkårsarkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer § 29.

Bakgrunn

Bydelen Ila ligger om lag 1 km vest for Trondheim sentrum, og det bor 1794 folkeregistrerte personer i totalt 1166 boenheter (per 1. januar 2020) i bydelen. Ila har en tett bystruktur med bebyggelse fremfor alt fra 1800-tallet og fremover.

Som hovedregel skal parkering dekkes på egen eiendom. I sentrumsnære områder som Ila med eldre, tett bebyggelse har imidlertid de fleste beboere ikke tilgang på parkeringsplass på egen eiendom, og har heller ikke mulighet til å opparbeide det. Det betyr at mange er avhengige av gateparkering langs offentlige gater dersom man ønsker å eie egen bil.

I Ila finnes det rundt 300 parkeringsplasser på offentlig gategrunn. Offentlige gater uten parkeringsregulering vil være åpen for alle, og Ila er et sentrumsnært område der de fleste gatene er uten parkeringsregulering. Dette medfører at det er attraktivt for andre enn de som har tilhørighet til området å parkere her, såkalt fremmedparkering. Det kan blant annet være personer som jobber i sentrumsområdet og som ikke har gratis parkering ved sin arbeidsplass, beboere i nærliggende områder der det finnes parkeringsregulering, eller besøkende til friområder og lignende i Ila eller til sentrumsområdet for øvrig. Dermed kan det til tider være utfordrende for de med tilhørighet til området å finne ledige parkeringsplasser i nærheten av sin bolig.

Det foregår i dag omfattende gateparkering i området, og det er gjort registreringer som viser at en stor andel av parkeringen er fremmedparkering. Boligsoneparkering er et virkemiddel som bidrar til å gi beboere i et område bedre tilgang til parkeringsplasser langs offentlige gater. Boligsoneparkering innføres i områder der gateparkering gir fremkommelighets- eller sikkerhetsmessige problemer, og spesielt der det er et stort innslag av fremmedparkering. Tiltaket er gjennomført i flere andre sentrumsnære områder i Trondheim hvor fremmedparkering har vært et problem. Trondheim kommune har i dag 14 boligsoner hvor det totalt tilbys 4051 boligsonetillatelser.

Boligsoneparkering i Ila har vært vurdert tidligere (senest i 2009), men prosessen har stoppet før politisk behandling. Kommunedirektøren mener tiltaket igjen er aktuelt sett i lys av kommunens overordnede mål om nullvekst i biltrafikk og reduksjon i klimagassutslipp.

Tidligere vedtak i saken

Formannskapet ble 26.11.2019, i sak PS 0275/19, orientert om innføring av boligsoneparkering i Ila. Kommunedirektørens vurdering og konklusjon i saken var at innføring av boligsoneparkering i Ila vurderes å ha positiv effekt på relevante kommunale mål, som nullvekst- og klimagassutslippsmål, og er i tråd med gjeldende byvekstavgift.

Innføring av boligsoner vil også medføre økte inntekter til kommunen. I orienterings-saken ble det imidlertid feilaktig estimert med 700 parkeringsplasser, noe som er langt høyere enn det faktiske antallet offentlige parkeringsplasser i området. I dagens situasjon finnes det rundt 300 offentlige parkeringsplasser. En oppdatert beregning av forslaget økonomiske konsekvenser ligger under kapittelet "Vurdering" i dette saksframlegget.

Overordnede målsetninger

Trondheim kommune og staten inngikk i 2019 en byvekstavgift som har som mål at veksten i persontransporten i Trondheimsområdet skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Boligsoneparkering i Ila vurderes å ha en positiv effekt i så måte ved at fremmedparkering,

blant annet arbeidsparkering, blir redusert og området i større grad blir forbeholdt parkering for beboerne. Muligheten til arbeidsparkering påvirker hvor mange som velger å kjøre bil til jobb, og er det vanskelig å parkere ved arbeidsplassen synker andelen som kjører bil betydelig.

I bystyrevedtak 06/18 som behandlet parkeringspolitikk ble det vedtatt at det kan innføres parkeringsregulering på offentlig gategrunn og tilgjengelige parkeringsarealer i Trondheim kommune etter en konkret vurdering om det er hensiktsmessig for å redusere fremmedparkering og for å oppnå nullvekstmålet.

Fakta

Dagens situasjon

Boligparkering

Det ble i 2004 registrert 226 parkeringsplasser på privat grunn (inkludert garasjer) innenfor den aktuelle soneavgrensningen. Beboere uten mulighet til å parkere på egen eiendom kan i dag benytte seg av de rundt 300 parkeringsplassene langs offentlige gater. I tillegg tilbyr Trondheim Parkering AS 100 parkeringsplasser til langtidsleie innendørs i Ila garasje i Koefoedgeilan.

Skoler, barnehager og næringsvirksomheter

Det finnes i dag regulerte parkeringsplasser til levering og henting av barn til Ila skole, Steinerskole- og barnehage og Ildalen barnehage. Disse plassene ligger i O. J. Høyems gate og Mellomila. Ila barnehage og Mellomila barnehage har parkeringsplass på egen grunn for levering og henting av barn. Det finnes flere næringsvirksomheter innenfor soneavgrensningen, det er imidlertid ingen av disse som har egen kundeparkering i dag.

Tilgrensende områder

Tilgrensende områder som Bynesveien, Steinberget, Osloveien og tilliggende gater til Byåsveien som Nyveibakken og Gamle Åsvei har alle parkeringsregulering. Fra Ila mot sentrum møter man boligsoner både i Sanden og på Kalvskinnet. Ved innføring av boligsoner i Ila er det derfor relativt liten risiko for at fremmedparkering flytter seg til tilgrensende områder.

Kollektivtilbud i området

Kollektivtilbudet i Ila er godt. I Ilevollen ligger det to bussholdeplasser som betjenes av metrobusslinje 3. I tillegg betjener flere andre ruter minst én av disse holdeplassene. Trikken går også gjennom området med tre holdeplasser ved soneavgrensningen til boligsonen. I tillegg ligger togstasjonen "Skansen" i gåavstand til soneavgrensningen.

Registreringer av gateparkeringens omfang

For å avdekke omfanget av gateparkering i området ble det gjennomført flere registreringer i slutten av januar og begynnelsen av februar 2020. Registreringene ble foretatt på flere forskjellige tidspunkt og ukedager. Foruten å registrere antallet parkerte biler, ble opplysninger om folkeregistrert eiere samlet inn for å kunne slå fast hvilke biler som har tilhørighet til området, og hvilke som ikke har det.

Det ble gjort registreringer i følgende gater:

TRONDHEIM KOMMUNE

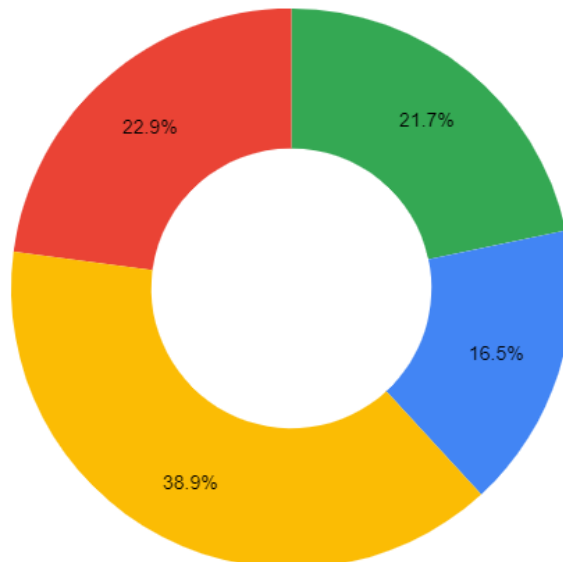
- Abelsborg gate
- Arilds gate
- Bergsligata
- Elvebakken
- Hans Nissens gate
- Kleists gate
- Koefoedgeilan
- Løkkegata
- Mellomila
- O. J. Høyems gate
- Osloveien
- Skolegata
- Østre Ila

Tabellen under viser fordelingen av registrert gateparkering på de forskjellige tidspunktene, mens diagrammet viser den totale fordelingen:

Tidspunkt	Parkert i egen gate	Fra annen gate innenfor soneavgrænsningen	Fra annet sted i Trondheim kommune	Fra sted utenfor Trondheim kommune	Totalt antall parkerte biler
Tirsdag 28.1.2020 Kl. 10.00 - 11.30	51	32	134	57	274
	18,6 %	11,7 %	48,9 %	20,8 %	
Torsdag 30.1.2020 Kl. 20.00 - 21.30	65	52	79	65	261
	24,9 %	19,9 %	30,3 %	24,9 %	
Søndag 2.2.2020 Kl. 12.00 - 13.00	64	45	61	64	234
	27,4 %	19,2 %	26,0 %	27,4 %	
Tirsdag 4.2.2020 Kl. 10.30 - 11.30	49	45	137	56	287
	17,1 %	15,7 %	47,7 %	19,5 %	

Total alle tellinger

● Parkert i egen gate
 ● Fra annen gate i planområdet
 ● Fra annet sted i Trondheim kommune
 ● Fra sted utenfor Trondheim



Registreringene viser at ca. 23 % av alle parkerte biler i området kommer fra steder utenfor Trondheim kommune. Studenter eller øvrige beboere i Ila som er folkeregistrert andre steder i landet kan være noe av forklaringen på dette.

Det er imidlertid registrert en større forekomst av parkerte biler fra andre steder innad i Trondheim kommune, ca. 39 %. Dette vil i større grad være biler som ikke har tilhørighet til området og som kan regnes som fremmedparkering. Dette kan antyde at området er attraktivt å parkere i for personer som jobber i sentrumsområdene, som følge av Ila sin sentrale beliggenhet og med den store mengden med uregulerte gateparkeringsplasser. I dette tallet ligger trolig også besøksparkering til beboere og næring og arbeidsparkering til virksomheter i området.

Beskrivelse av forslaget

Boligsoneparkering

Avgrensningen til boligsonen er oppdelt i to mindre soner nord og sør for Ilevollen/Ilaparken. Utstedte boligsonetillatelse vil være gyldig i begge soner. Den nye boligsonen vil få nummer 15, skiltplanene ligger vedlagt saksframlegget (vedlegg 2).

Følgende gater vil i sin helhet, eller en strekning av, inngå i boligsonen:

Nord:

- Abelsborg gate
- Hans Nissens gate
- Kleists gate
- Koefoedgeilan
- Mellomila
- O. J. Høyems gate
- Arilds gate
- Bergsligata

Sør:

- Elvebakken
- Løkkegata
- Osloveien
- Skolegata
- Østre Ila

Tildeling av parkeringstillatelse forutsetter at søker er bosatt i boligsonen. Kjøretøyet må være registrert på søker i motorvognregisteret. Det kan også tildeles parkeringstillatelse dersom søker dokumenterer at kjøretøyet disponeres til privat bruk. Parkeringstillatelse tildeles kun biler med en vekt på inntil 3500 kg. Det utstedes ikke parkeringstillatelse til campingvogner, tilhengere og tyngre kjøretøy. Biler med HC-bevis kan parkere gratis i boligsoner uten parkeringstillatelse, dette gjelder også tohjuls motorsykler og mopeder. Det vil ikke innvilges flere parkeringstillatelse i en boligsonen enn det er reservert parkeringsplasser i sonen. Privat parkering på egen eiendom fysisk adskilt fra offentlig vei vil ikke bli berørt av en boligsonen.

Det kan utstedes inntil tre parkeringstillatelse per boenhet. Et boligsonekort koster i 2020 510 kr per måned for én bil, 957 kr og 1375 kr for eventuelle andre og tredje biler. Næringsdrivende kan også kjøpe parkeringstillatelse, med en pris på 1740 kr per måned per bil.

Det innføres parkering forbudt innerst i Arilds gate for å ivareta en snuplass. Det betyr at åtte av dagens parkeringsplasser må fjernes. I tillegg ryddes det noe opp i dagens situasjon i Arilds gate ned mot krysset med Osloveien, samt foran inngangspartier.

Besøksparkering

Besøkende i området vil kunne parkere på alle parkeringsplasser i boligsonen mot parkeringsavgift. Betalingsløsninger vil være via mobilappen SmartPark eller i betalingsautomater.

Midlertidige parkeringstillatelser kan tildeles besøkende i en boligzone. Dette gjelder også for næringsdrivende og offentlig tjenesteytende som har et tidsbegrenset behov for transport og parkering i boligsonen.

Skoler, barnehager og næringsvirksomheter

De offentlig regulerte parkeringsplassene ved skoler og barnehager i forbindelse med levering og henting vil bli ivaretatt ved innføring av boligzone. På parkeringsplasser i boligsonen vil det dessuten være tillatt med kortest mulig stans for av- og påstigning. Det vil være mulig for næringsvirksomhetenes kunder å parkere med gyldig boligsonetillatelse eller mot avgift på gateparkeringsplassene.

Tidsavgrensning

Boligsoneparkering og avgiftsparkering i boligsonen vil gjelde alle dager og gjennom hele døgnet.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

I Trondheim kommunes handlings- og økonomiplan for 2020-2023 er det vurdert som aktuelt å utvide dagens ordning for boligsoneparkering. Dersom det innføres boligsoneparkering i Ila, vil det med utgangspunkt i nåværende satser på 6120 kr per år per plass (510 kr per måned), tilsi økte inntekter for Trondheim parkering på ca. 1,9 millioner kroner i året. Dette forutsetter at endelige utredninger er i tråd med estimatet på 300 plasser. Beløpet det første året, vil avhenge av når i 2021 boligsonen kan implementeres. Det vil legges frem en egen politisk sak om takster og satser i desember 2020, det er derfor dagens satser som er lagt til grunn i tallene over.

Kostnader ved etablering av skilting m.m. forventes å ligge på ca. 350 000 kr. I tillegg vil det flyttes parkeringsautomater fra Midtbyen til Ila, noe som forventes å koste ca. 50 000 kr per automat, med en årlig driftskostnad på ca. 5000 kr. Det vurderes ikke at innføring av boligsoneparkering vil medføre noen særlig grad av økte kostnader til drift og vedlikehold, slik som brøyting og vårrengjøring, da dette også gjøres i dag.

Kommunedirektørens vurdering

Avveining av konsekvenser

Innføring av boligzone medfører flere fordeler. Det gir beboerne bedre tilgang til parkering. Når tilbudet for andre begrenses ved hjelp av boligzone, blir det mindre lettekjøring og fremmedparkering. Beboerne kan redusere sin bilbruk fordi ordningen tillater at bilen kan stå parkert på gaten nær boligen hele dagen. Dette gir et bedre lokalmiljø. Innføring av en boligzone kan også påvirke reisemiddelvalget på arbeidsreiser. Studier har vist at antallet som velger bil for arbeidsreiser minsker betydelig hvis parkeringen er avgiftsbelagt. Dette gjør at boligzone er et viktig verktøy for bedre bymiljø. Boligsoneparkering kan også være et virkemiddel for å frigjøre gateareal til annen bruk enn parkering.

Boligzone innebærer at parkering som tidligere vært avgiftsfri blir avgiftsbelagt. Dette medfører en økt utgift for husstandene innenfor en boligzone, og det kan føre til redusert bilhold i husstander som ikke har lett tilgang til alternative parkeringsmuligheter eller ressurser til å dekke kostnadene.

En annen ulempe med innføring av boligsoner kan være at parkeringsbelastningen kan forskyves til andre områder utenfor boligsonen der parkeringen er gratis og ikke regulert. Tilgrensende områder har i all hovedsak parkeringsregulering i dag. Ved innføring av boligsoner i Ila vurderes det at det er liten risiko for at fremmedparkering flytter seg til tilgrensende områder.

Interesse motsetninger

Det er en overvekt av innkomne merknader som stiller seg negativt til forslaget om å innføre boligsoneparkering. Temaene mange av disse er opptatt av er følgende:

1. Boligsoneparkering vil få økonomiske konsekvenser for beboerne.
2. Om det er nok parkeringsplasser i forhold til antall beboere i området.
3. Mange hevder det alltid finnes ledig parkering i området i dag.
4. Boligsoneparkering vil være en ulempe for besøkende.

Kommunedirektørens vurdering:

1. Det er riktig at innføring av boligsoneparkering vil få økonomiske konsekvenser for beboerne. Et boligsonekort koster i dag 510 kr i måneden, eller 6120 kr i året, for en bil. Prisen øker per bil dersom en husstand har behov for flere boligsonekort. Avgiftsnivået for boligsoneparkering i Trondheim kommune er fastsatt av bystyret. Selv om det vil oppleves som en ulempe for beboerne å betale for parkering som man har tilgjengelig uten kostnad i dag, så vil tilgangen på ledige parkeringsplasser øke som følge av at fremmedparkeringen i området vil reduseres. Samtidig vil en boligsoner gjøre parkeringssituasjonen enklere og mer oversiktlig for beboerne i området. Dette er forhold som kommunedirektøren vurderer også vil være til fordel for beboerne og må veies opp mot de økonomiske konsekvensene boligsoneparkering vil medføre.
2. Det ville ikke vært nok parkeringsplasser langs offentlige gater i Ila dersom alle beboerne i området var avhengig av gateparkering. Innenfor de foreslåtte sonavgrensningene er det imidlertid mange som har tilgang på parkeringsplass på egen eiendom, eller som leier plass i et parkeringsanlegg. Eksempelvis har Ila garasje ved Koføedgelan 100 parkeringsplasser til utleie. 59 av plassene er utleid per oktober 2020, og prisen ligger på 1110 kr i måneden. Parkeringsgarasjen eies av Trondheim parkering AS.

Ila er også et sentrumsnært område der det er mulig og enkelt for mange å leve uten å ha behov for å eie egen bil. Det gode kollektivtilbudet er også bidragsytende til dette. Dette viser seg også i statistikk over bileiende husholdninger i Ila der det ifølge Statistisk sentralbyrå i 2011 var 372 husholdninger som hadde en bil eller flere, mens 602 husholdninger ikke eide bil.

3. Selv om mange mener det alltid er ledige parkeringsplasser i området, så har det samtidig kommet inn mange merknader som mener at det ofte er utfordrende å finne ledige parkeringsplasser. Registreringer viser at en stor andel av gateparkeringen er fremmedparkering uten tilhørighet til området. Kommunedirektøren vurderer derfor at en boligsoner vil øke tilgangen til parkeringsplasser for beboerne i området i nærheten av egen bolig.

4. Besøkende i området vil kunne parkere på alle parkeringsplasser i boligsonen mot parkeringsavgift. Dette er en prøveordning som testes ut i Ila, og som kan bli aktuell å innføre også i de øvrige boligsonene. En samordning gir bedre fleksibilitet og utnyttelse av parkeringstilbudet i boligsonen. Denne ordningen vurderes å være positiv for besøkende til området da det i utgangspunktet ikke vil være noen begrensninger for hvor de kan parkere. Det vil også være positivt for næringsvirksomheter da det normalt er mindre beboerparkering på dagtid.

Selv om besøkende, kunder, håndverkere og lignende må betale for å parkere i området, så vurderer kommunedirektøren at dette ikke vil medføre større ulemper enn for besøkende i andre sentrumsnære områder i byen. Redusert fremmedparkering vil trolig også føre til at det vil bli enklere å finne ledige parkeringsplasser i området.

Planlagt gjennomføring

Innføring av boligsoner kan tidligst skje i løpet av våren 2021. Etter politisk behandling og vedtak skal vedlagte skiltplan sendes ut på høring hos skiltmyndighetene før den kan sendes til vedtak. Etter godkjent skiltvedtak kan arbeidet med skiltingen og oppsetting av parkeringsautomater påbegynnes. Parallelt med den fysiske skiltingen vil betalingsløsningene oppdateres med den nye boligsonen.

Medvirkningsprosess

Forslaget om boligsoneparkering har vært ute på høring i to omganger, første gang 8.3-29.3.2020, og andre gang 9.7-16.8.2020. Berørte parter ble ved begge anledninger varslet direkte, mens øvrige interesserte har kunnet se forslaget på Trondheim kommunes nettside. Det var i tillegg planlagt et informasjonsmøte 19.3.2020, men dette ble utsatt på ubestemt tid som følge av koronasituasjonen i vår. Det ble senere vurdert at det heller ikke ville være forsvarlig med et folkemøte i løpet av sommeren etter at smittespredningen i samfunnet igjen økte, og informasjonsmøtet ble derfor avlyst. Det ble i stedet gjennomført en ny høringsrunde. Forslaget har dermed ligget til offentlig ettersyn i totalt 8 uker. Kommunedirektøren mener dermed at berørte parter har hatt tilstrekkelig med mulighet til å uttale seg til forslaget.

Det kom til sammen inn til sammen 77 merknader fra berørte parter eller øvrige interessenter. De mest omtalte temaene er beskrevet under avsnittet om interessekonflikter. En oppsummering av merknadene med kommunedirektørens kommentarer ligger vedlagt saksframlegget.

Følgende endringer av forslaget er gjort etter høringsperiodene:

- Det vil etter innspill fra beboere i Arilds gate skiltes parkering forbudt foran inngangspartier der parkering i dag medfører redusert fremkommelighet.
- Parkeringsplassene som i dag er reservert til lasteplass for lastebil (stans forbudt for øvrige kjøretøy) i Osloveien ved Trondheim sykkelservice (tidligere Joker), vil heller skiltes med parkering forbudt. Behovet for en dedikert lasteplass for lastebiler er redusert etter at matbutikken er borte. Parkering forbudt gjør at plassene blir mer fleksible ettersom det vil være tillatt å foreta korte stans for alle typer kjøretøy.

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler å innføre boligsoneparkering i Ila.

Kommunedirektøren i Trondheim, 1.11.2020

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Olaf Løberg
finansdirektør

Andreas Berggren Kjønsvik
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Vedlegg 1: Inkomne merknader med Kommunedirektørens kommentarer

Vedlegg 2: Skiltplan