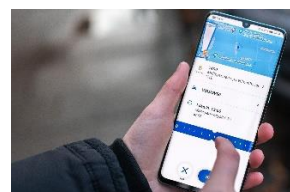




Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken

Oppfølging av Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029

Høringsutkast 10. juni 2022



Innhold

1. Om prosjektet	3
2. Parkeringspolitikk som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet og bidrag til attraktive by- og tettstedssentre	4
3. Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken	7
3.1. Pendlerparkering	7
3.2. Senterparkering	10
3.3. Arbeidsplassparkering	13
3.4. Parkering ved egne virksomheter	16
3.5. Parkering ved idrettsanlegg	18
3.6. Boligparkering	19
3.7. Forvaltning	20
4. Oppfølging	23
5. Rapportering	23
Vedlegg	24
Dagens parkeringssituasjon i senterområder i Trondheimsområdet	24
Nyttig informasjon/veiledere	28
Referanseliste	29

1. Om prosjektet

Bestillingen - byvekstavtale for Trondheimsområdet 2019-2029

Kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal inngikk den 25.06.2019 en byvekstavtale. Byvekstavtalen har som mål å innfri nullvekstmålet som sier at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre skal avtalen også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

I Byvekstavtalen ble partene enig om at det skal utarbeides en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet innen 2021.

Målet med prosjektet er å få et omforent politisk vedtak om en samordnet parkeringspolitikk i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal som støtter opp under nullvekstmålet.

Den samordnede parkeringspolitikken tar høyde for den store variasjonen i bosettingsmønster prosjektet rommer. Prosjektet har ikke som mål å utarbeide en standard for alle parkeringsplasser i de aktuelle kommunene, men å ha en mer gradert tilnærming hvor en tar hensyn til om innbyggere er avhengig av bil, eller om de har et alternativ til bilen.

Gjennom «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» vedtas mål og strategier for de ulike tema som skal legges til grunn i arealutvikling og arbeidet med parkering i avtaleområdet.

Tema som inngår er pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering ved egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering og forvaltning. For hvert tema er det utformet strategier for både sykkelparkering, bilparkering og øvrige tiltak.

Prosess

En prosjektgruppe hvor alle partene er representert har utarbeidet et høringsutkast til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken». Arbeidsutvalget i Miljøpakken har fungert som styringsgruppe.

Det har blitt arrangert medvirkningsseminarer med næringsaktør i kommunesentrene i Stjørdal og Melhus kommune.

Det finnes mange forskningsrapporter og flere storbyregioner i Norge har samordning av parkeringspolitikk på den politiske agendaen. Kunnskap fra forskning og de andre storbyregionene har vært et nyttig kunnskapsgrunnlag.

For å tilpasse parkeringspolitikken til den lokale situasjonen i Trondheimsområdet er det samlet inn lokale fakta.

Forslag til samordnet parkeringspolitikk sendes på høring. Først en ekstern høring med **høringsfrist 02.09.2022**. Deretter sendes høringsforslaget med innkomne høringsuttalelser til partene i Miljøpakken. Til slutt skal «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» vedtas i Kontaktutvalget i Miljøpakken.

2. Parkeringspolitikk som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet og bidrag til attraktive by- og tettstedssentre

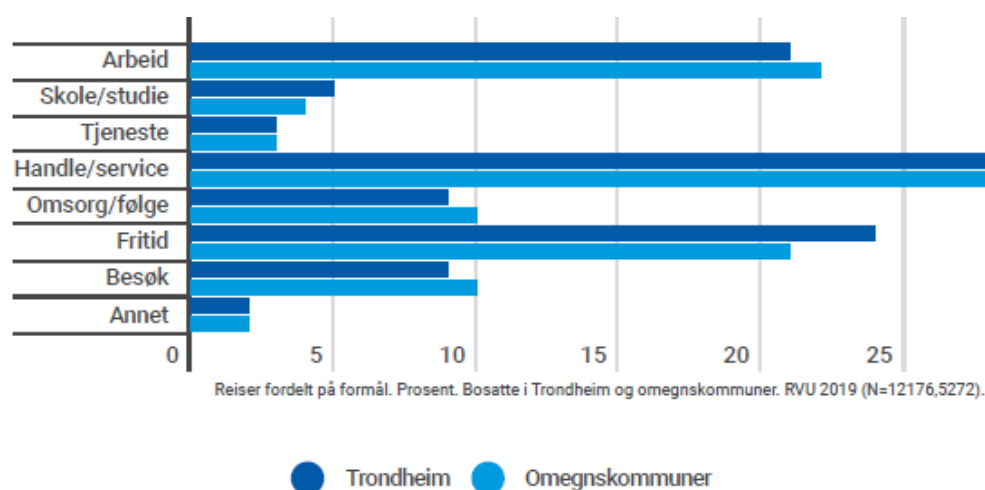
En samordnet areal- og transportutvikling er en premiss¹ for å legge til rette for at innbyggere kan velge miljøvennlig transportmiddel for ulike reisemål.

Parkering er et av flere virkemidler som kan tas i bruk for å endre transportmiddelbruken i retning av mindre bilbruk og mer bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Analyser av virkemiddelbruk i norske byområder viser at omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på bilbruken dersom denne satsingen ikke kombineres med restriksjoner på bilbruken i form av økte kostnader, redusert fremkommelighet eller begrensning av antallet parkeringsplasser. En restriktiv parkeringspolitikk handler ikke bare om antall plasser og hvilken avgift de har, men også hvor plassene er lokalisert.

Felles for alle restriktive parkeringstiltak er at de bør gjennomføres i områder hvor det finnes et reelt alternativ til bilen².

På hvilke type reiser og i hvilke områder har tiltak mest effekt

Reisevaneundersøkelsene i Trondheimsregionen³ viser at størst andel av reisene er arbeidsreiser, handel-/servicereiser og fritidsreiser. Hvis en større andel av disse reisene foretas med miljøvennlig transport, vil det ha stor effekt på nullvekstmålet.



Figur: Fordeling andel reiser etter formål – RVU 2019

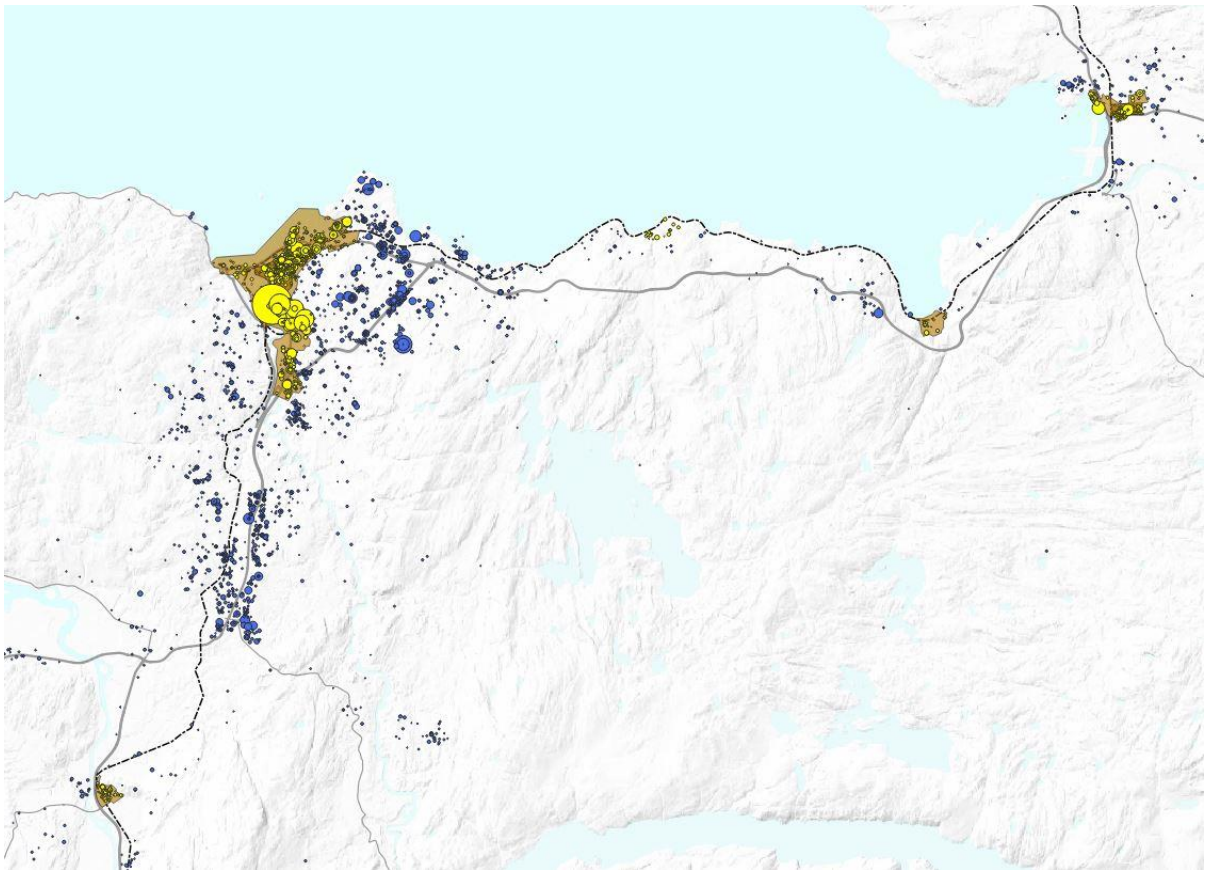
Arbeidsreiser

En stor del av arbeidsplassene i Trondheimsområdet er lokalisert sentralt i kommunene, med god tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange. Her er det stor potensiale for å få økt andel miljøvennlige arbeidsreiser. De sentralt beliggende virksomhetene har ofte mange besøkende. Også for de besøkende er det stor potensiale for økt andel miljøvennlige transportmiddelvalg.

¹ [SPR-BATP \(2014\)](#)

² TØI (2016). [Parkering – virkemidler og effekter](#)

³ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)



Kart: Arbeidsplasslokalisering - gule prikkene har sentral beliggenhet

Handel- og servicereiser

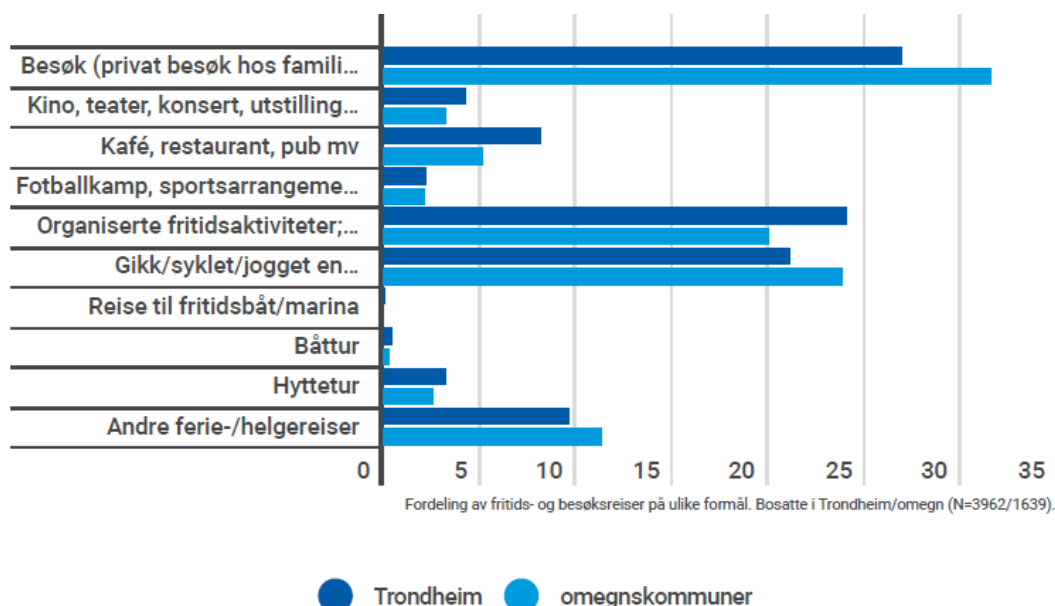
Med handel- og servicereiser menes innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, medisinske tjenester og ærend som besøk på bilverksted, frisør, postkontor, bak, o.l. Handels-/serviceområder er både etablert i kommunesentre, tettstedssentre, bydels-/lokale sentre, handelsområder og grendesentre. Kommunesentrene er områdene som har best tilgjengelighet for miljøvennlig transport. Her er det stor potensiale for økt andel kollektivreiser, sykkelreiser og gående av både besøkende og ansatte.

Handelsområdene rundt City Syd og City Lade har ikke like godt tilgjengelighet for miljøvennlig transport som Midtbyen. Likevel er det en potensiale for økt andel kollektivreisende, syklist og gående til disse handelsområdene. For de øvrige senterområdene i Trondheimsområdet er det i hovedsak potensiale for økt andel sykkel og gange.

Fritids- og besøksreiser

Rundt en tredjedel av alle reiser som foretas er fritids-/besøksreiser. Alle reiser som foretas på fritiden, f.eks. for å dra på kino, teater, konsert, delta eller se på idrett, inngår i denne kategorien. Avhengig av type reise kan transportmiddelvalg i større eller mindre grad påvirkes gjennom parkeringspolitikk. Parkeringspolitikk er lite relevant for transportmiddelvalg for f.eks. ferieturer, hytteturer eller gåturer. Transportmiddelvalg for besøk til venner og familie kan påvirkes gjennom politikk for boligparkering og besøksparkering i boligområder. Fritidsreiser til kino, teater, restaurant osv. er reiser til senterområder. Parkeringspolitikk for senterområder kan gi økt andel miljøvennlig transport for slike type fritidsreiser. Reiser til organiserte fritidsaktiviteter er f.eks. til kulturskole,

korps eller til idrettsanlegg. En del av disse aktivitetene er i senterområder eller knyttet til skole. Parkeringspolitikk for senterområder og parkeringspolitikk for egne virksomheter kan i disse tilfeller påvirke transportmiddelvalg. Idrettsanlegg har mange besøkende til et avgrenset område. Her kan parkeringspolitikk bidra til økt andel miljøvennlig transport. Særlig tilrettelegging for syklistar har stor potensiale fordi en god del av brukerne bor i nærområdet.



Figur: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål – RVU 2019

Restriktive bilparkeringstiltak kan bidra til attraktive by- og tettstedssentre

Mye areal går til parkeringsplasser. Dette er areal som kan ha en alternativ bruk. I senterområder er det en god del parkering på store flater i dag. Ved å fjerne parkering fra bakkeplan inn i parkeringskjellere eller parkeringshus i utkant av senterområder, frigjøres areal til både fortetting og kvalitetsløft av det offentlig rom. Fjerning av parkeringsplasser fra bakkeplan og sentrale byrom har i tillegg positiv effekt på trafiksikkerhet. Restriktive tiltak for bilparkering på bakkeplan i senterområder kan dermed ha stor positiv effekt på attraktivitet av senterområder.



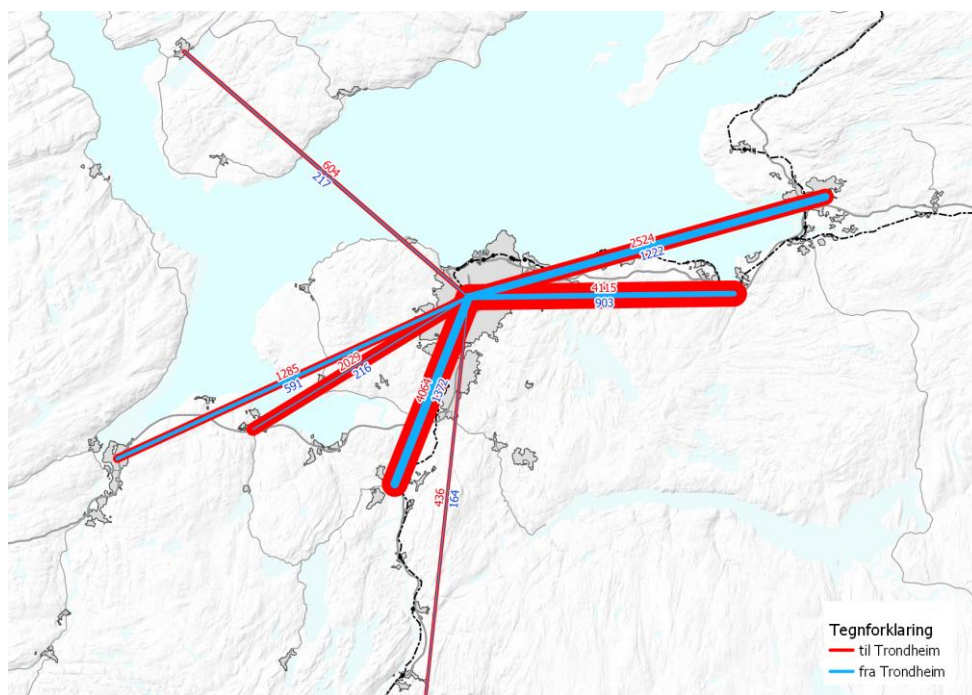
Bilde: Flateparkering på bakkeplan i Stjørdal sentrum

3. Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken

3.1. Pendlerparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Trondheimsregionen er et felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er store pendlerstrømmer til Trondheim og i økende grad pendling fra Trondheim til omegnskommuner. I tillegg er det en del pendling mellom omegnskommunene.



Kart: Pendlerstrømmer til/fra Trondheim 2020

I store deler av Trondheimsområdet er det begrenset med kollektivtilbud. Mange innbyggere er avhengig av bil for reiser innenfor regionen. Likevel er det også her potensiale for å få økt andel kollektivreiser, ved å legge til rette for pendlerparkering i tilknytning til det regionale kollektivtilbudet.



Bilde: Pendlerparkering Brubakken i Melhus

Utfordringer som bør løses

Samordning mellom aktører

Ved kollektivknutepunkt med flere pendlerparkeringsanlegg fra forskjellige aktører mangler samordning.

Rett brukergruppe

Kunnskap om bruk av dagens pendlerparkeringsplasser er mangelfull. Det er lite innsikt om belegg på forskjellige dager og tidspunkt, og hvor brukerne av pendlerparkeringsplassene bor og hvor de reiser til med kollektivtransport. Forskning i andre byregioner⁴ og kommunens registrering ved Stjørdal stasjon for noen år siden, viser at en del av brukerne bor i gangavstand, sykkelavstand eller har et godt kollektivtilbud i rush som alternativ til bruk av pendlerparkeringen.

På pendlerparkeringsplasser i direkte tilknytning til senterområder er det en fare for at pendlerparkeringsplasser blir brukt av de som har jobb i eller besøker senterområdet. Kun skilting er ikke tilstrekkelig, det bør også innføres et system som gjør det mulig og enkelt å håndheve.



Bilde: Pilotprosjekt pendlerparkering med adgangskontroll Melhus skyssstasjon 2015-2017

Tilrettelegging for syklist

Kvalitet på sykkelparkering og trygge sykkelforbindelser til kollektivtilbudet har stor forbedringspotensial.



Bilde: Sykkelparkering Melhus skyssstasjon – dårlig Sykkelparkering Stjørdal stasjon – god, ikke nok

⁴ TØI (2014) [Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere](#)

3.1.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Sikre tilstrekkelig og trygg sykkelparkering under tak.
- Ved større kollektivknutepunkt skal det i tillegg vurderes å tilby sykkelskap og/eller sykkelhotell mot begrenset avgift.
- Sykkelparkering skal lokaliseres med god adkomst fra sykkelvegnettet, utenfor viktige gangforbindelser, og nær plattformene.

Bilparkering

- Sikre tilstrekkelig kapasitet på pendlerparkeringsplassene både i tilknytning til regionalt busstilbud og ved jernbanestasjonene, tilpasset potensiale for miljøvennlige transportmiddelvalg fra omlandet.
- Ved kollektivknutepunkt langs jernbanen skal pendlerparkeringsplassene være tilgjengelig for både de som reiser videre med tog og med buss.
- Pendlerparkeringsplassene bør i størst mulig grad ha direkte adkomst fra hovedvegnettet, være arealeffektiv/kompakt og lokaliseres utenfor viktige gangforbindelser.
- Vurdere å innføre begrenset avgift for å stimulere miljøvennlig transportmiddelvalg til holdeplass/kollektivknutepunkt for de som har alternativ for bil.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid.

➤ Sikre at pendlerparkeringsplassene brukes av de som skal reise videre med kollektivtransport - unngå at pendlerparkeringsplasser blir brukt av de som jobber i nærheten eller av besøkende til senterområdet

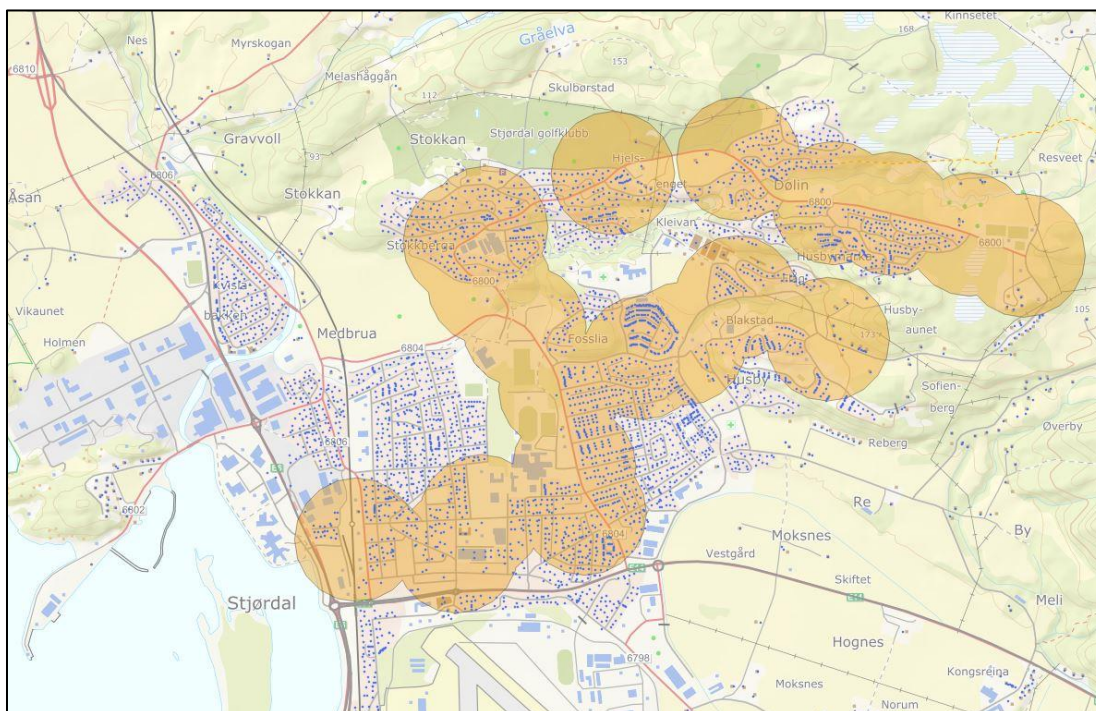
Bilparkering

- Vurdere å innføre adgangskontroll som sikrer at kun de som har gyldig tog- eller bussbillett har mulighet til å bruke pendlerparkeringsplassene.
- Vurdere å innføre begrenset avgift.

3.2.Senterparkering

Hvorfor relevant tema

Handel-/servicereiser utgjør 28 % av alle reiser i Trondheimsregionen (RVU 2019)⁵. I Trondheim er 41% av disse reisene med miljøvennlig transportmiddel (kollektivtransport, sykkel eller til fots), mens i omegnskommunene det kun er 15 %. Mange innbyggere bor i gang-/sykkelavstand fra enten et kommunesenter, tettstedssenter/lokalsenter eller grendesenter. Kommunesentrene har i tillegg god tilgjengelighet med kollektivtransport. Å stramme inn på parkering i senterområder er en effektiv virkemiddel for å få de som har alternativ for bil over på miljøvennlig transportmiddel.



Kart: Ca 35 % av alle boliger i Stjørdal kommune ligger innenfor gangavstand fra en Bybussholdeplass

Parkeringstiltak som stimulerer miljøvennlige reiser til senterområder kan samtidig ha positiv effekt på oppholdskvalitet, trafiksikkerhet og arealbruk.



Bilde: Fra parkeringsflate til attraktivt uterom i Stjørdal sentrum

⁵ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

Utfordringer som bør løses

Tilrettelegging for syklist

Det er mange som bor i sykkelavstand fra et senterområde, men sykkelforbindelser er mangelfull og det er stor forbedringspotensial i tilbud av trygg sykkelparkering i senterområder.

Fortetting – boligparkering, arbeidsplassparkering, besøksparkering, varelevering

Det fortettes i senterområdene, som er positivt i forhold til miljøvennlig transport og effektiv arealbruk. utfordringen er at både boligene, arbeidsplassene og sentrumsfunksjoner har behov for parkeringsplasser. I tillegg skal varelevering gis plass.

Rett brukergruppe

I senterområder er det mange arbeidsplasser. Der det ikke er tidsbegrensning på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser eller manglende håndheving, blir disse av noen brukt som arbeidsplassparkering. I senterområdene ved et kollektivknutepunkt brukes offentlig tilgjengelige parkeringsplasser uten tidsbegrensning dels av de som reiser videre med kollektivtransport.

Kvalitet parkeringshus

En del av parkeringshusene oppleves som for trang. Både når det gjelder manøvreringsareal og bredde på parkeringsplassene. For å få flere til å parkere i parkeringshus i stedet for på bakkeplan, bør det oppleves som trygt å parkere i p-hus.

Enklere å velge parkering på bakkeplan enn i parkeringshus. Det mangler informasjon om antall ledige parkeringsplasser for de fleste parkeringshus. For å trekke besøkende til senterområder til parkeringshusene istedenfor parkeringsplasser på bakkeplan, bør det plasseres informasjonstavler langs innfartsårer til sentrum om antall ledige plasser i de ulike parkeringshusene i senterområdet.



Bilde: Parkeringshus Sirkus shopping - vinneren i test Adresseavisen 2022

Konkurranse mellom senterområder

Når det innføres restriksjoner for parkering i et senterområde kan det føre til at noen velger å besøke et senterområde uten begrensninger eller med mindre restriktive tiltak.

Manglende samordning

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser av ulike aktører i senterområder kan ha ulikt forvaltningsregime. Besøkende velger gjerne den parkeringsplassen med minst restriksjoner.

3.2.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel besøkende som reiser med miljøvennlig transportmiddel til senterområder

Sykkelparkering

- Hovedsykkelnettet i kommunene bør bli sammenhengende og av høy kvalitet.
- God sykkeltilgjengelighet til senterområdene skal prioriteres.
- Det skal legges til rette for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering.
- Sykkelparkering skal lokaliseres nær inngangene og sentralt i senterområdene.
- Det bør vurderes å etablere et større overvåket sykkelparkeringsanlegg i tillegg til flere mindre anlegg nær inngangene (*eventuelt som et midlertidig anlegg om sommeren*).

Bilparkering

- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i senterområder skal begrenses ut fra tilgjengeligheten med miljøvennlige transportmidler fra omlandet.
- Det skal innføres tidsbegrensning for å sikre omløp, eventuell i kombinasjon med avgift.
- Parkeringshus skal utformes på en slik måte at det er enkelt og trygt å parkere.
- For å øke attraktiviteten av parkeringshus, kan det suppleres med flere gjøremål og tjenester i bygningen og tilbys flere mobilitetsløsninger (Mobilitetspunkt).

Øvrig

- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre reisevaner av besøkende til senterområder (HjemShopHjem).
- Det bør stimuleres til at butikkene i senterområder tilby løsninger for å gjøre det enkelt å handle for kundene som reiser med miljøvennlig transportmiddel.
- Det lokale kollektivtilbudet til kommunesentrene bør styrkes.

➤ Attraktive og trafiksikre senterområder

Bilparkering

- Parkeringsplassene bør i størst mulig grad ha direkte adkomst fra hovedvegnettet og lokaliseres i utkant av senterområdet. Det bør vurderes å avsette areal til tilbydere av mikromobilitet.
- Areal til parkering på bakkeplan skal begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.
- Parkeringsplasser på bakkeplan skal lokaliseres utenfor viktige gangforbindelser.
- Parkeringsplasser på bakkeplan bør kun dekke behovet for korttidsparkering, HC-parkering og tjenesteyting.

➤ Arealeffektivitet

Bilparkering

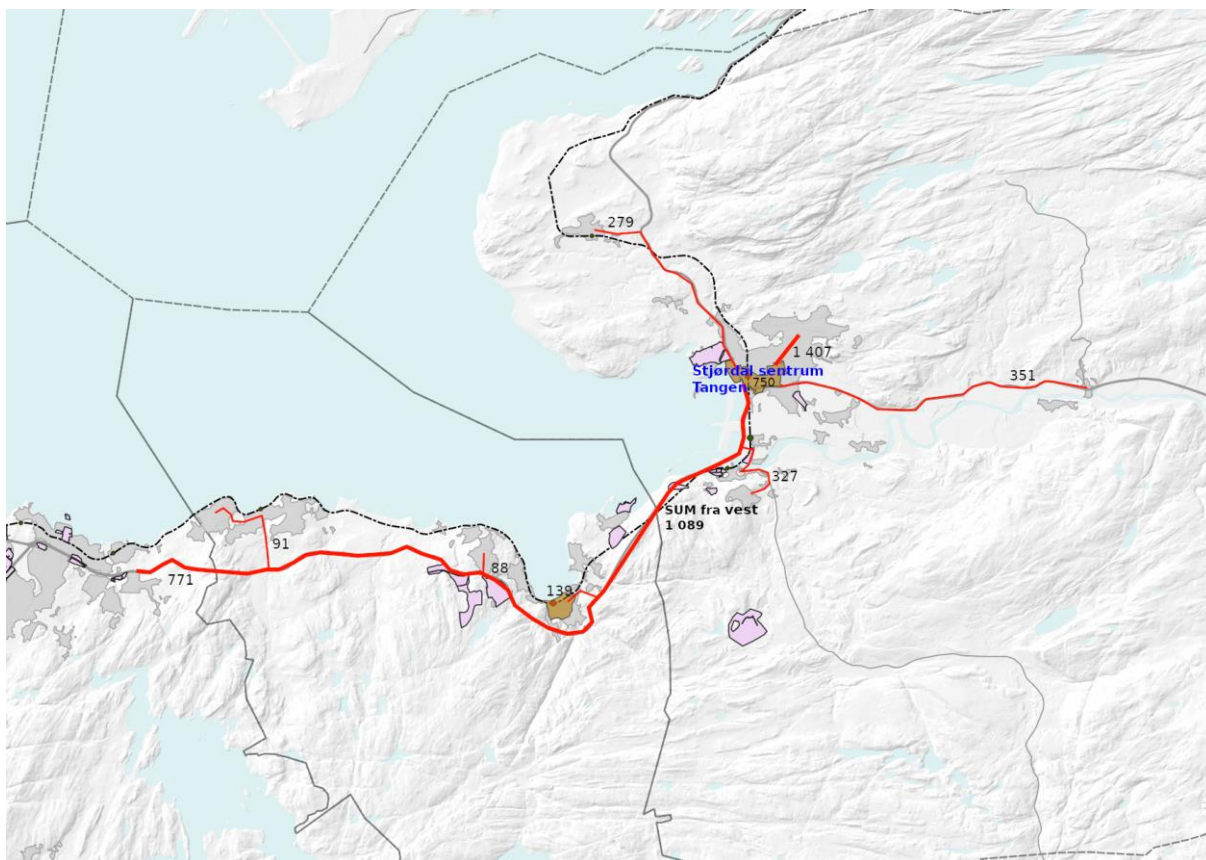
- Areal til parkering på bakkeplan skal begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.
- Det skal innføres tidsbegrensning for å sikre omløp.
- Sambruk av offentlig tilgjengelig gateparkering og varelevering bør vurderes.

3.3.Arbeidsplassparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Trondheimsregionen er en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er store pendlerstrømmer til Trondheim og i økende grad av pendling fra Trondheim til omegnskommuner. I tillegg er det en del pendling mellom omegnskommunene.

I forbindelse med utarbeidelsen av «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken», er det kartlagt mer detaljert pendlerstrømmer til arbeidsplassområdene i Trondheimsområdet. Kartleggingen viser at de største pendlerstrømmer er til arbeidsplasser som er sentral lokalisert i kommunene (sentrale senterområder). Disse områdene har også best tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange. Tiltak for å øke andel miljøvennlige pendling til disse sentrale senterområder har potensiell størst effekt.



Kart: Pendlerstrømmer fra Trondheim, Malvik og Stjørdal til Stjørdal sentrum og Tangen

Sentralt i Trondheim er det mange arbeidsplasser som har strammet inn parkeringstilbudet til sine ansatte. Dette, i kombinasjon med andre tiltak i Trondheim kommune, har ført til en stor økning i andel miljøvennlig transport til arbeidsplassene. Fra 2010 til 2019 har andel bilførerandelen sunket fra 58 prosent til 41 prosent⁶.

⁶ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

Utfordringer som bør løses

Gratis parkering

RVU 2019 viser at personer med bosted og arbeidssted i Trondheim kommune har tilgang til gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver på 60 prosent av arbeidsreisene. Hvor høy andelen arbeidsplassreiser det er med gratis parkering i Melhus, Malvik og Stjørdal er ikke kjent (for få respondenter), men det er sannsynligvis 100 prosent eller nær 100 prosent.

Tilrettelegging for syklist

Det er et stort forbedringspotensial i tilrettelegging for syklist ved arbeidsplasser – trygg sykkelparkering og tilgang til garderobe/dusj.

Det mangler sammenheng i sykkelnettet og attraktive sykkelforbindelser til områder med mange arbeidsplasser.



Bilder: Trygg sykkelparkering i Stjørdal rådhus, garderobe/dusjanlegg ansatte Trondheim kommune

Fremmedparkering i nærområde

Når det er restriksjoner for parkering ved en arbeidsplass, mens det er tilgang til parkeringsplasser uten begrensninger i områdene rundt, kan det føre til at ansatte parkerer i nærområdet. Dette kan skape konflikter i nabolaget og svekke effekten av de restriktive tiltakene på arbeidsplassen.

3.3.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel ansatte som reiser med miljøvennlig transportmiddel til jobb

Sykkelparkering

- Hovedsykkelnettet i kommunene bør bli sammenhengende og av høy kvalitet.
- God sykkeltilgjengelighet til sentrale senterområder skal prioriteres.
- Det skal legges til rette for tilstrekkelig sykkelparkering av høy kvalitet for ansatte.
- I tilknytning til sykkelparkeringsanlegget bør det være tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter.

Bilparkering

- Antall parkeringsplasser til ansatte bør begrenses ut fra virksomhetens tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler.
(Sentralt beliggende virksomheter med god kollektivtilgjengelighet skal være mer restriktiv enn virksomheter i områder med dårligere kollektivtilgjengelighet).
- Virksomheter som har god tilgjengelighet til miljøvennlig transport bør vurdere å innføre avgift på parkeringsplasser for ansatte.
- Det bør vurderes å innføre oblatordning gjennom behovsprøving, som sikrer at kun ansatte som ikke har alternativ for bil har fast tilgang til en parkeringsplass. Øvrige ansatte gis mulighet å reservere parkeringsplass i kortere perioder.

Øvrig

- Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres i områdene som er godt tilgjengelig med miljøvennlige transportmidler.
- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner.
- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å redusere arbeidsgivers opplevde ansvar for å tilby parkering som et ansattgode.

3.4. Parkering ved egne virksomheter

Hvorfor relevant tema

Offentlige etater skal gå foran.

Effektiv arealbruk ved offentlige virksomheter, samtidig sikre at det er tilstrekkelig parkering for ansatte, tjenestebiler og besøkende.

Utfordringer som bør løses

Bydels-/tettstedsfunksjon

Mange offentlige virksomheter er rettet mot innbyggere i bydeler-/tettsteder. Disse virksomhetene må være lokalisert der de har en funksjon, ikke i den delen av kommunen som er best tilgjengelig med miljøvennlig transportmiddel.

Turnusansatte

Kollektivtilbudet utenfor rush har i mange tilfeller lav frekvens eller finnes ikke i det hele tatt, det gjelder også for virksomheter som er sentral lokalisert.

Tjenestebiler

En del offentlige virksomheter har mange ansatte med tjenestebil som både brukes privat og i jobb sammenheng.

Ansattes hverdag må fungere - rekruttering

Parkeringstiltak bør tilpasses ansattes individuelle behov. Økt tidsbruk på arbeidsreise kan føre til at en ansatte søker seg jobb et annet sted.

Rett brukergruppe

Parkeringsplassene knyttet til virksomheter i senterområder er i all hovedsak offentlig tilgjengelig og kan brukes av alle som besøker senterområdet.



Bilde: Tjenestebiler og ansatteparkering ved offentlig virksomhet i Stjørdal kommune

3.4.1. Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

(I tillegg til ovennevnte strategier for arbeidsplassparkering)

➤ Øke andel ansatte som reiser med miljøvennlig transportmiddel til jobb

Sykkelparkering

- Ved virksomheter som har god sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet bør det vurderes å fjerne noen parkeringsplasser til fordel for et sykkelparkeringsanlegg under tak.
- I tilknytning til sykkelparkeringsanlegget bør det være tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter.

Bilparkering

- Virksomheter som er sentral lokalisert og har god kollektivtilgjengelighet skal prioriteres og være mer restriktiv.
- Ansatte bør tilbys mulighet til å benytte en tjenestebil og tjenestesykel til bruk i tjeneste.
- Som supplement kan det vurderes å gi tilgang til en delebil, som kan brukes til private reiser av ansatte.

Øvrig

- HjemJobbHjem-ordningen prioriteres for virksomhetene med sentral beliggenhet og kollektivtilgjengelighet. Deretter kan det beveges utover.

➤ Arealeffektivitet

Sykkelparkering

- Ved virksomheter som har god sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet bør det vurderes å fjerne noen parkeringsplasser til fordel for et sykkelparkeringsanlegg under tak.

Bilparkering

- Parkeringsplasser ved egne virksomheter skal kunne brukes som besøkparkering til arrangement utenfor arbeidstid.
- Ved nybygg bør det vurderes å etablere parkeringsplasser under bakken istedenfor på bakkeplan.

➤ Fremmedparkering – rett brukergruppe

Bilparkering

- Parkeringsregimet i form av tidsbegrensning/avgift på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser ved egne virksomheter i senterområder bør være det samme som i det omliggende senterområdet.

3.5. Parkering ved idrettsanlegg

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Reiser til organiserte fritidsaktiviteter utgjør 20-24 % av alle reiser til bosatte over 13 år i Trondheimsregionen⁷. Idrettsanlegg er steder som tiltrekker mange besøkende. Her kan lokalisering, restriktive tiltak for bilparkering og tilrettelegging for sykkelparkering påvirke reisemiddelvalg.

Utfordringer som bør løses

Lokalisering idrettsanlegg

Idrettsanlegg er lokalisert ut i bydeler/tettsteder, som ikke nødvendigvis er steder som er best tilgjengelig med miljøvennlig transportmiddel.

Stort omland

Idrettsanlegg har ikke kun en funksjon for de som bor i nærheten, men brukes av innbyggere fra et stort omland. Idrettsanlegg har i tillegg mange besøkende når det er kamp eller større arrangement.

3.5.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering.
- Det bør sikres god sykkeltilgjengelighet til idrettsanlegg fra boligområdene rundt.

Bilparkering

- Begrense parkeringsplasser ut fra potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg.
- Sambruk parkeringsplasser i nærområdet når det er et større arrangement.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid – stimulere at de som bor i gang-/sykkelavstand går eller sykler til idrettsanlegg (=positiv for folkehelse og god trening).

3.5.2.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Effektiv arealbruk

Bilparkering

- Det bør legges til rette for sambruk av parkeringsplasser i nærområdet når det er kamp eller et større arrangement.
- Ved større arrangement bør det vurderes å tilby matebuss fra en parkeringsplass i utkanten av tettstedet, i tilknytning til hovedvegnettet.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid – stimulere samkjøring.

⁷ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

3.6. Boligparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Det å ha egen parkeringsplass ved boligen, påvirker bilholdet og bilbruken⁸.



Bilde: Parkering nærmest inngangen

Utfordringer som bør løses

Lokalisering parkeringsplasser

Parkeringsplassene for bil er ofte lokalisert nærmere inngangen eller lettere å nå enn sykkelparkering og holdeplassen.

Hverdagen må gå i hop

Særlig for barnefamilier kan det være logistiske utfordringer når man velger bort bil som transportmiddel. Bil er ofte enklere og raskere enn sykkel eller kollektivtransport.

3.6.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Det skal innføres minimumsnormer for sykkelparkering ved boliger.
- Sykkelparkering bør være lett tilgjengelig.
- Sykkelparkering skal være trygg og under tak.
- Det skal etableres attraktive sykkelforbindelser mellom boligområder og viktige målpunkt.

Bilparkering

- I områder med stor potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg skal det innføres maksimumsnorm for parkeringsdekning ved boliger.
- I områder med høy tetthet bør det legges til rette for etablering av parkeringsplasser til bildeling.

Øvrig

- Det skal etableres trygge og attraktive gangforbindelser til holdeplasser i boligområder.
- Det skal legges til rette for sykkelparkering ved holdeplasser i boligområder.

⁸ TØI (2016). [Parkering – virkemidler og effekter](#)

3.7 Forvaltning

Utgangspunkt som legges til grunn er: «Lett for brukere – enkelt for håndhevere».

Forvaltning av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i senterområder

Offentlig grunn – privat grunn

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser kan være på offentlig grunn eller på privat grunn. Kommunene har per dagens dato kun myndighet og ansvar for forvaltning og håndheving av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på offentlig grunn. For parkering på privat grunn, kan kommunen kun sette parkeringsnorm for nybygg.

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på offentlig grunn finnes i all hovedsak i kommunesentrene. For å unngå konkurranse mellom senterområder og for å sikre helhetlig parkeringsregime i kommunesentrene, er det viktig at også næringsaktører følger opp den vedtatte parkeringspolitikken. Siden kommunen ikke kan pålegge parkeringsregime på privat grunn, bør det opprettes god dialog mellom kommunen og næringsaktørene.



Bilde: Parkering på privat grunn ved kjøpesentre

Parkeringsregime

I alle kommuner i Trondheimsområdet er det helt eller delvis tidsbegrensning på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunesentrene. Trondheim kommune er den eneste kommunen i Trondheimsområdet som i tillegg har innført parkeringsavgift i Midtbyen. Parkeringsregime i øvrige senterområder i kommunene varierer sterkt og er i stor grad etablert på privat grunn.

Parkering ved kollektivknutepunkt

Både fylkeskommune, Bane NOR eller kommune kan være den som har ansvar for forvaltning av parkeringsplasser ved kollektivknutepunkt, avhengig av hvem som eier tomten. I dag er det ulik

parkeringsregime, både innenfor et kollektivknutepunkt og mellom kollektivknutepunkt i Trondheimsområdet. For brukerne kan dette skape forvirring.

I tillegg er Bane NOR sine parkeringsplasser, for eksempel ved Stjørdal stasjon, kun tilgjengelig for de som reiser med tog. De som reiser med buss fra samme kollektivknutepunkt, har ikke tilgang til Bane NOR sine parkeringsplasser. Dette er ikke hensiktsmessig ut fra arealeffektivitet og upraktisk for kollektivreisende.

Håndheving

For å sikre at tidsbegrensning overholdes og eventuelle parkeringsavgift betales, er det viktig at det håndheves.

Trondheim kommune har en egen kommunal enhet som har ansvar for forvaltning *Trondheim parkering*. Stjørdal har 1 parkeringsvakt tilgjengelig. Melhus og Malvik har ingen egne ansatte med ansvar for håndheving.

Trondheim parkering tilbyr kjøp av tjenester til omegnskommunene. Melhus og Malvik har tatt i bruk tilbudet, men kun for et begrenset område i kommunen. Melhus har inngått avtale om håndheving på pendlerparkeringsplassen ved Melhus skysstasjon. Malvik har inngått en generell avtale om håndheving på forespørsel, som per dagens dato er tatt i bruk for håndheving ved Midsandtangens friluftsområde på travle dager.

Verktøy for forvaltning – teknologiske løsninger

Trondheim parkering i Trondheim kommune har kommet langt med utvikling av attraktive og effektive løsninger for forvaltning. Siden 2012 har Trondheim parkering utviklet SmartPark løsninger. Dette har blitt et godt verktøy for både innbyggerne og for håndheving.

Trøndelag fylkeskommune, Melhus kommune og Jernbanedirektoratet har gjennomført og evaluert pilotprosjektet «Melhus Park & Ride». Pilotprosjektet har vært et utviklingsprosjekt for å se på muligheten for reisende med kollektivtrafikk å reservere parkeringsplass på pendlerparkering. Fokus var på utvikling av enkle teknologiske løsninger for reisende, samt for adgangskontroll og kontinuerlig kontroll på hvem som er parkert på plassen. Prosjektet startet våren 2015 og ble avsluttet høsten 2017. Pilotprosjektet har vært veldig nyttig i forhold til å teste hva som fungerer, atferden til pendlere og hvordan en parkeringsløsning for denne brukergruppen må utformes og oppleves. Funn fra prosjektet og anbefalingene bør bygges videre på i valg av teknologiske løsninger ved pendlerparkeringsplasser.



Bilde: Pilotprosjekt «Melhus Park & Ride»

3.7.1 Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

- Effektivisering av forvaltning
 - Det offentlige skal fortsette å være pådriver for videre utvikling av teknologiske løsninger for parkeringsforvaltning.
 - Melhus, Malvik og Stjørdal anbefales å vurdere å inngå avtale med eksempelvis Trondheim parkering, om forvaltning av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på kommunal grunn i kommunesentrene.
- Enkelt for brukere
 - Valg av teknologiske løsninger for håndheving bør samordnes.
For eksempel ved å ta i bruk SmartPark applikasjonene fra Trondheim parkering
 - SmartPark Parkering for offentlig tilgjengelige parkeringsplasser
 - SmartPark/Smarte P-hus
 - Smart Mobilitet for sykkelhotell
 - SmartPark – bedrift

4. Oppfølging

Alle partene i Miljøpakken

- Partene skal legge «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» til grunn i utarbeidelse av parkeringspolitikk for egne virksomheter.
- Partene skal samarbeide om parkeringsløsninger og parkeringsregime ved kollektivknutepunkt i Trondheimsområdet.
- Partene skal jobbe aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner (HjemJobbHjem). Virksomheter som er sentral lokalisert og har god kollektivtilgjengelighet skal prioriteres og være mer restriktiv.

Kommunene

- «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» skal legges til grunn i all areal- og transportplanlegging i kommunene.
- Kommunene skal være pådriver for etablering av trygg sykkelparkering i senterområder.
- Mobilitetsrådgivere i Trondheim kommune skal jobbe aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner i alle kommuner innenfor avtaleområdet.
- Kommunene bør sette i gang holdningsskapende arbeid og gå i dialog med sentrumsnæringer for å finne gode løsninger for at flere besøkende velger å reise med miljøvennlig transportmiddel til senterområder (HjemShopHjem).
- Kommunene skal jobbe aktivt opp mot staten for å få myndighet til å kreve tidsbegrensning og avgift på private parkeringsplasser.

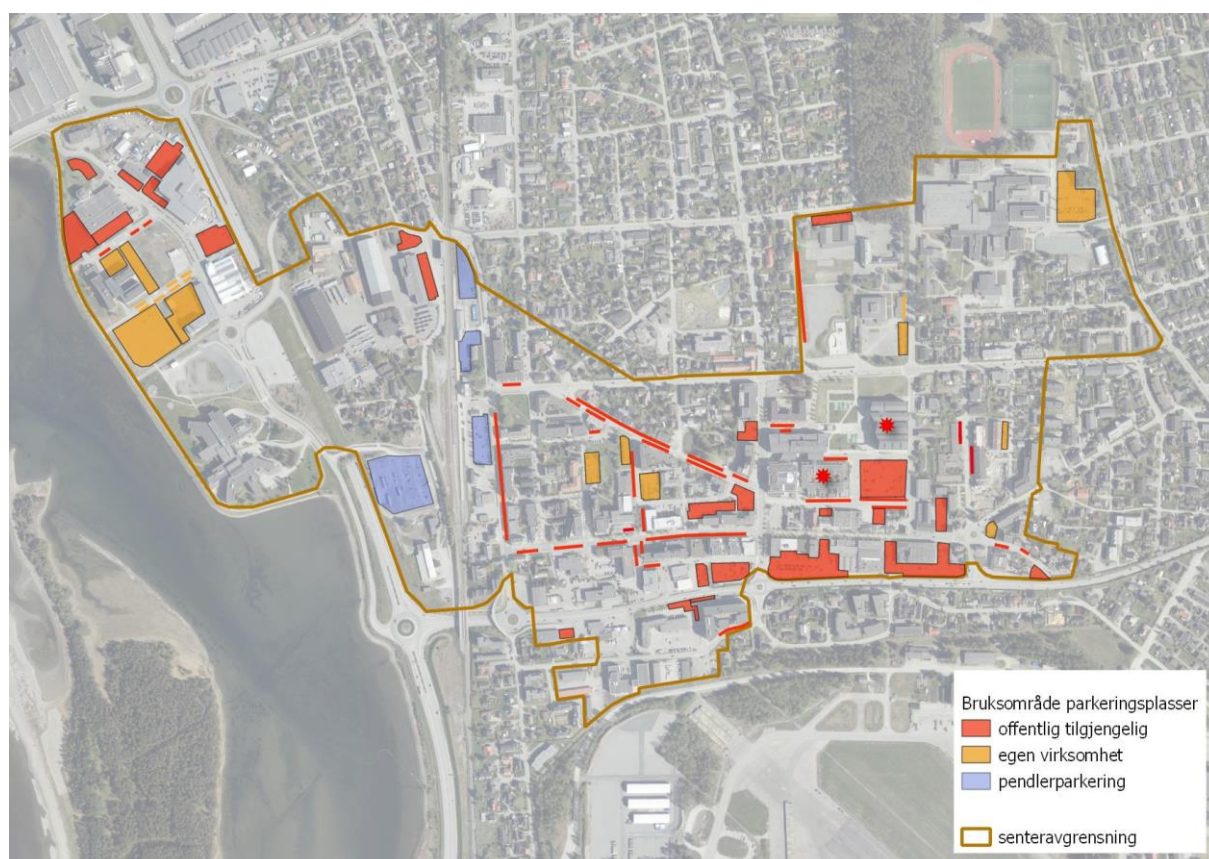
5. Rapportering

- Reisevaneundersøkelsen.
- Antall virksomheter som har deltatt i HjemJobbHjem – samt effekt av tiltaket.
- Måleindikatorer for arealutvikling i Trondheimsområdet – parkering.
- Lage *Midtbyregnskap og/eller Byromregistrering Midtbyen* også for Melhus sentrum, Vikhammer/Hommelvik sentrum og Stjørdal sentrum.

Vedlegg

Dagens parkeringssituasjon i senterområder i Trondheimsområdet

Gateparkering – flateparkering – parkeringshus



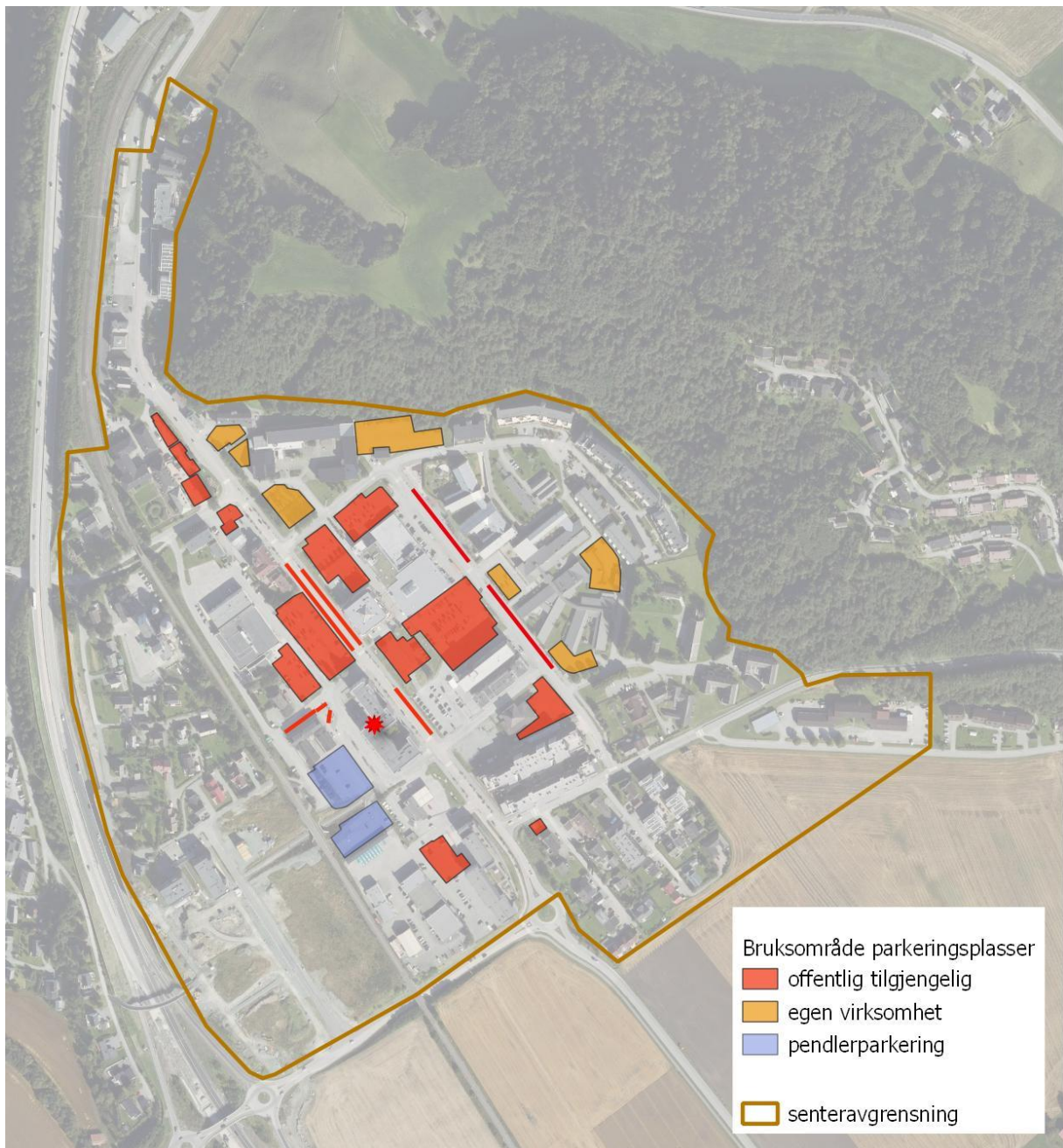
Kart: Stjørdal sentrum og Tangen



Kart: Hommelvik sentrum



Kart: Midtbyen



Kart: Melhus sentrum

Nyttig informasjon/veiledere

Parkering som virkemiddel

[Parkering – virkemidler og effekter](#), TØI-rapport 1493/2016

[Tiltak.no](#) – Tiltakskatalog for transport og miljø

Sykkelparkering

[Veileder for sykkelparkering](#) utarbeidet av Stavanger kommune - dimensjonering, lokalisering og utforming av sykkelparkeringsanlegg

Kollektivknutepunktutvikling

[Veileder for helhetlig knutepunktutvikling](#) utarbeidet av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS – ansvarsfordeling, prosess, lokalisering og utforming.

HjemJobbHjem

[Miljøpakkens HjemJobbHjem-prosjekt](#)

Referanseliste

Asplan Viak. (2017). *Melhus Park and Ride – Før- og etterundersøkelse*. Sør-Trøndelag fylkeskommune/Jernbanedirektoratet (ikke publisert).

Trøndelag fylkeskommune. (2018). *Sluttrapport Park & Ride Melhus*. Trøndelag fylkeskommune (ikke publisert).

Bane NOR. (2021). *Trønderbanen – Konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategien*. Bane NOR eiendom.

<https://www.banenor.no/contentassets/3a3630357184416584f44d1460de5250/parkeringsstrategi-tronderbanen.pdf>

SPR-BATP (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9d728e48e8a633b024dcd6b34c/sprbatp.pdf>

Miljøpakken. (2021). *Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen (RVU 2019)*.

<https://infogram.com/rvu-trondheimsregionen-2019-1h9j6qg7kjwpv4g?live>

Statens vegvesen/Jernbanedirektoratet/KS. (2018). *Veileder for helhetlig knutepunktutvikling*. Statens vegvesen Vegdirektoratet.

<https://www.ostsam.no/wp-content/uploads/2018/02/Veileder-for-helhetlig-knutepunktutvikling-2018.pdf>

Stavanger kommune (2020). *Sykkelparkeringsveileder – Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering*.

<https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-syssel/sykkelparkeringsveileder/>

Transportøkonomisk institutt (TØI). (november 2014). *Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere*. TØI.

<https://www.toi.no/publikasjoner/innfartsparkering-undersokelse-av-bruk-og-brukere-article32861-8.html>

Transportøkonomisk institutt (TØI). (juni 2016). *Parkering - virkemidler og effekter* (TØI-rapport 1493/2016). TØI.

<https://www.toi.no/publikasjoner/parkering-virkemidler-og-effekter-article33857-8.html>