Pir II Arkitekter
v/Petter Paus

Trondheim 25/6-2014

Innspill fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen til konsekvensutredning for Nye Torvet p-hus

Sak om P-hus Torvet er blitt diskutert i Fagråd Handel og Fagråd Eiendom i Næringsforeningen. For næringslivet i Midtbyen er det avgjørende at det etableres nye parkeringsplasser. NiT innser at det vil være vanskelig å finne den ideelle inn- og utkjøringsløsningen, som ikke kommer i konflikt med hensyn til kollektivtrafikk, siktlinjer, verneverdig bebyggelse eller kulturminner i grunnen.

Behov for lett tilgjengelig parkering i Midtbyen
Bussbrukerundersøkelse fra 2010 og parkeringsundersøkelse fra 2008, utført av Norfakta Markedsanalyse, viser at det primære gjøremålet i Midtbyen er varehandel. I Handelsvaneundersøkelsen fra 2013 fremkommer det at kun 25% sier de ville kuttet bilen til fordel for kollektivbruk når de skal handle. Lett tilgjengelig parkering er da en forutsetning for at midtbyen skal opprettholde status som foretrukket handelssted i Trondheim. I Norfaktas parkeringsundersøkelse fra 2008 sier kun 30% at de synes det er akseptabelt å parkere mer enn 300 meter fra første handlested.

I prosjektet «Miljømessig god og økonomisk vital Midtby. Felles strategi mellom kommune og næringsliv for en satsing på Trondheim sentrum» som er et samarbeidsprosjekt mellom Trondheim kommune, Samarbeidsgruppen Midtby'n og Næringsforeningen i Trondheim er det i fellesskap satt målsetting om 25% vekst ut over prisstigning i løpet av fem år. I samme prosjekt ble det satt er overvåkningsmål om at «Den handlende som kommer med bil, skal oppleve at det er enkelt å komme seg inn til byen, og finne egnet parkeringsplass, for deretter ta seg til fots mellom gjøremålene». Avstand fra parkering til handelssted er viktig. Midtbyens handelsarealer vil aldri bli like konsentrert som de er i et stort kjøpesenter. Det er 900 meter fra Sandgata p-hus til Olavshallen. Sentralt plassert p-hus vil gjøre det enkelt å stikke innom bilen for å legge fra seg varer før en går videre til mer handle eller andre aktiviteter. Vi ser også at de mindre sentralt plasserte p-hus er mindre benyttet, eksempelvis Sandgata og Bakke p-hus.

Videre står det i prosjektrapporten at «Mange av Midtbyens brukere foretrekker å bruke bilen som transportmiddel i forbindelse med sitt besøk. I gjennomsnitt står det 5 biler per dag pr parkeringsplass i Midtbyen. Det står biler i gjennomsnitt 7,1 timer av 10 timer (mellom 08.00 – 18.00) per parkeringsplass. Dette er en dekningsandel på 71%. En parkeringsplass i Midtbyen representerer en gjennomsnittlig varehandelsverdi på 3105 kroner pr dag.» Sistnevnte tall er fra Parkeringsundersøkelsen 2008.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen, NiT • Besøksadresse: Dronningens gt. 12 •
Postadresse: Postboks 778 Sentrum, 7408 Trondheim
Telefon: 73 88 31 10 • Org.nr. 938547955
firmapost@trondheim-chamber.no • www.trondheim-chamber.no

Bussbrukerundersøkelsen fra 2010 viser at en bilbruker som parkerer og handler i snitt bruker kr. 1046 kroner pr handel. En bussbruker handler for kr.390,-pr handel. Vi har ingen data som tyder på at handlende som kommer med bil og skal parkere denne, handler dyrere varer enn øvrig handlende. Ergo kan vi anta at de handler flere varer, og da spredt på flere handelssteder i Midtbyen.

Det ble i prosjektet anbefalt at det skal gjennomføres et prosjekt for å skape enighet om en akseptabel og fornuftig fordeling av midtbybrukernes transportmiddelbruk til og fra Midtbyen, hvor det blant annet ønskes klarlagt hvor mange prosent kan/bør komme med bil, samt hvor mange parkeringsplasser må det være for å takle denne trafikken. Det ble også ønsket sett på hvordan bør trafikkavviklingen være på dagens gatenett for best mulig avvikle denne trafikken. Dette delprosjektet er ikke kommet i gang.

Bortfall av parkeringsplasser

NiT er uenig i at antall parkeringsplasser i sentrum skal være et fast tall, men mener slik det ble sagt i prosjektet at en skal ha en %-vis parkeringsdekning. Da byen vokser med ca 2000 mennesker i året vil det bety at det bør etableres flere parkeringsplasser i Midtbyen. Siden vedtak om gatebruksplan fra 2007 er det ifølge Trondheim Parkering forsvunnet 259 offentlige parkeringsplasser i Midtbyen. Av disse er 154 plasser i p-hus og 105 plasser på gateplan. Bortfalte plasser på gateplan skyldes blant annet nye sykkelfelt og omregulering til gågate i Thomas Angells gt (arbeid er påbegynt), samt ombygging av Prinsen kryss til kollektivknutepunkt. Ytterligere 146 offentlige parkeringsplasser vil forsvinne på gateplan når Leutenhaven bygges ut. I tillegg er det er pågående prøveprosjekt i regi av Miljøpakken hvor noen sykkelstativer formet som en bil plasseres ut på p-plass for bil. Antall private parkeringsplasser i Midtbyen er også redusert etter hvert som blant annet branntomter er blitt gjenbygd. Her har vi dessverre ikke konkrete tall. I sum utgjør dette minst 408 parkeringsplasser mindre i Midtbyen enn hva som er bestemt i eksisterende gatebruksplan fra 2007.

Gateparkering versus parkering i parkeringsanlegg

NiT er kritisk til kommunens målsetting om å fjerne gateparkering når disse erstattes av parkering i parkeringsanlegg. NiT mener at parkering i parkeringsanlegg ikke vil oppleves som likeverdige med parkeringsplasser på gateplan. God utforming av parkeringsanleggene, samt oversiktlige inn- og utkjøringer, vil kunne kompensere noe for dette. Parkeringsplasser på gateplan oppleves som mer tilgjengelige, og viktige for de som driver handel i Midtbyen. I vår dialog med handelsaktører i Midtbyen har vi ikke møtt en eneste en som vil ha bort parkeringsplass for bil fra gaten rett utenfor sin butikk. Hva eventuelt frigjort plass på gaten kan benyttes til er ikke godt diskutert i Næringsforeningen fagorganer. I Thomas Angells gt hvor parkeringsplasser fjernes til fordel for gågate vil en få frigjort mange m2 areal som NiT mener bør vurderes benyttet til handels- og serveringsvirksomhet. Det er mange trange uteserveringsområder i Midtbyen som skyldes krav til restbredde for fortau.

NÆRINGSFORENINGEN
I TRONDHEIMSREGIONEN

Inn og utkjøringsløsninger for P-anlegg under Torvet
Etablering av et såpass stort parkeringsanlegg som Nye Torvet P-hus vil kunne medføre utfordringer i forhold til trafikkavvikling ved inn- og utkjøring. Det er positivt at det i planen legges opp til å vurdere mange ulike alternativer og kombinasjonsløsninger for inn- og utkjøring. NiT mener det også må utredes løsninger som innebærer at det etableres flere inn- og utkjøring fra anlegget. All trafikk inn, og tilsvarende all trafikk ut, via et punkt vil kunne medføre trafikale utfordringer som ingen er tjent med.

Valg av inn- og utkjøringsløsninger bør baseres på trafikkstrømsanalyser og vurderes opp mot hvordan disse vil kunne påvirke opplevd attraktivitet for anlegget. Anlegget bør ideelt sett ha lett tilgjengelige og oversiktlige inn- og utkjøringer slik at anlegget oppleves som lett å finne frem til og enkelt å bruke. Tidligere undersøkelser antyder at dette er viktig for brukerne. Ideelt sett bør derfor inn- og utkjøringer etableres i det veinettet som går direkte inn mot Torvet – Kongens gate og Munkegaten, og ikke via lange kulverter.

Et parkeringsanlegg under Torvet kan ikke med letthet konverteres til annet formål. Inn- og utkjøringsløsning vil bli en varig del av bybildet og vil påvirke trafikkavvikling i sentrum i hele anleggets levetid. Kommende superbuss- eller bybanetrasé vil også være en slik varig struktur som vil påvirke inn- og utkjøringsløsning.

Innkjøring sørfra i Munkegaten mellom Torvet og E. Skakkes gate, og utkjøring i Kongens gate mot Prinsen kryss vil være et greit alternativ. Innkjøring i Munkegaten er lett tilgjengelig sør og vestfra via Bispegaten, men noe mer kronglete for de som kommer nord og østfra. Innkommende trafikk nord og østfra må kjøre sørover i Søndre gate, så østover i Kongens gate, sørover i Kjøpmannsgaten og vestover i E. Skakkes gate før en kommer inn i Munkegaten. NiT har ikke oversikt over hvordan nylig fattet vedtak om etablering av miljøgate i Olav Tryggvasons gate vil påvirke trafikksituasjonen i Midtbyen når Miljøgaten blir etablert, og ei heller om dette vil medføre en nødvendig tilpassing av dagens gatebruksplan.

Ideelt sett burde en kanskje også hatt utkjøring østover i Kongens gate mot Vår Frue kirke for den trafikk som skal nord og østover. Når Olav Tryggvasons gate blir miljøgate og dermed stengt for biltrafikk vil en få mye mer trafikk i Fjordgaten. Utkjøring østover i Kongensgt vil kunne få hoveddelen av den trafikk som skal nord og østover via Kjøpmannsgaten. Bybroen vil også kunne ta en del utgående trafikk fra anlegget hvis utkjøring østover etableres.

Det vil være en god ide å koble de to parkeringsanleggene sammen, slik at en kan ha alternative inn- og utkjøringer. Dette vil sikre at en kan ha åpent dager i året.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen, NiT • Besøksadresse: Dronningens gt. 12 •
Postadresse: Postboks 778 Sentrum, 7408 Trondheim
Telefon: 73 88 31 10 • Org.nr. 938547955
firmapost@trondheim-chamber.no • www.trondheim-chamber.no

Med hilsen
Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Børge Beisvåg
Næringspolitisk leder

Næringsforeningen i Trondheimsregionen, NiT • Besøksadresse: Dronningens gt. 12 •
Postadresse: Postboks 778 Sentrum, 7408 Trondheim
Telefon: 73 88 31 10 • Org.nr. 938547955
firmapost@trondheim-chamber.no • www.trondheim-chamber.no