

Kontakt økonomiredaksjonen:
okonomi@adresseavisen.no • Telefon 07200

Valuta

	14.07	15.07	
Aust. dollar	AUD 6,06	6,06	▲
Danske kr.	DKK 120,50	119,80	▼
Euro	EUR 8,99	8,94	▼
Jap. yen	JPY 6,61	6,58	▼
Kan. dollar	CAD 6,39	6,37	▼
Br. pund	GBP 12,69	12,69	▲
Sveit. francs	CHF 862,84	856,45	▼
Svenske kr.	SEK 95,58	95,55	▼
US Dollar	USD 8,15	8,12	▼

Oljepris siste år



Spotpris strøm



Frykter ikke å havne i gjeldsfelle

● Oslo: Åtte av ti sier de ikke er bekymret i det hele tatt for å havne i økonomisk uføre på grunn av høy gjeld, viser en undersøkelse som Ipsos MMI har utført for Dagbladet. 16 prosent av de spurte frykter at de kan havne i økonomisk uføre på grunn av høy gjeld. Det er folk under 40 år som i størst grad frykter å havne i pengeproblemer. Hver femte i alderen 18-29 år er redd for det, mens hver fjerde i alderen 30-39 år sier det samme. NTB



Analytikerne tror Det norske blir sittende igjen med svarteper om de går til rettssak.

Side 24



Frykter konsekvensene: Adm. dir Berit Rian i Næringsforeningen i Trondheim.



Vil ha levende Midtby: Yngve Brox, Høyres ordfører kandidat.



Ikke basere oss på bilisme: Jan Bojer VVndheim fra Miljøpartiet De Grønne.



Alltid plass: Selv om det kan ta litt tid å finne parkering i Midtbyen, finner vi oss alltid en plass tilslutt, sier Robert Mjøen (t.v.) og Vincent Johnsen, som har tatt turen fra Leksvik for å handle. Foto: KRISTINE LINDEBØ

– Betydningen av bilismen overdrives

Forskning fra utlandet viser at handelsstanden legger for mye vekt på de bilkjørende kundene. Det viktigste for å øke omsetningen i sentrum er å legge til rette for gående.

– Det som tydeligst kommer frem i forskningen på dette feltet er at det viktigste er tilrettelegging for gående. Ved å legge til rette for gående i sentrum øker både antallet folk som bruker sentrum og omsetningen for butikkene.

Det sier forskningsleder Aud Tennøy ved Transportøkonomisk institutt (TØI).

Hun understreker at det er gjort svært få norske studier på sammenhengen mellom bilisme og handel, men at de europeiske studiene viser en klar tendens: Handelsstanden overdriver gjerne betydningen av de bilkjørende kundene.

– Et mindretall av dem som handler i sentrum kommer dit med bil. De som driver butikk i sentrum tror at det er en større andel av kundene som kommer i bil enn hva som er de faktiske forholdene, sier Tennøy.

Hun sier at erfaringene man har fra norske byer også tilsier at de gående bør prioriteres i sentrum.

– Må tenke smartere

– Det som har fungert i Hamar, Drammen og Asker er å prioritere fotgjengere, innføre korttidsparkering med progressive takster, og legge langtidsparkeringen til parkeringshus. Man trenger ikke flere parkeringsplasser, bare å tenke smartere, mener hun.

I Næringsforeningens spørreundersøkelse svarte 47 pro-

sent av lokalpolitikere i Trondheim at maksimal parkeringstid på gateplan i sentrumsområdene bør reduseres til tre timer, fra dagens fem timer.

Mens representantene fra Høyre og Frp var mest kritiske til å redusere parkeringstiden, var det et flertall for forslaget om redusert parkeringstid i både Pensjonistpartiet, MDG, Rødt, KrF og Venstre.

Et flertall av de spurte i Ap og SV tok ikke stilling til saken.

– Sitter fast i 80-tallet

Mangelen på norske studier til å følge Tennøy i TØI ført til at det finnes en rekke seig-livede påstander på begge sider av diskusjonen om parkering og handel i sentrum.

I august skal Sentio, på oppdrag fra Miljøpakken i Trondheim, forsøke å komme til bunns i hvor mye de ulike trafikantgruppene handler for. De skal gjennomføre en undersøkelse blant handlende både i Midtbyen, på kjøpesentre og i dagligvarebutikker utenfor sentrum.

– Det er viktig å få nyansert bildet, fordi det virker som om at debatten i Trondheim sitter fast i 80-tallet, sier Hans Kringstad i Miljøpakken, som er en av de involverte i prosjektet.

– Å si at færre parkeringsplasser fører til mindre omsetning er en meget tvilsom påstand. Både forskning og faktiske tall fra Trondheim viser at de områdene som øker klart mest i omsetning, er de som ikke har gateparkering, slik som Nordre gate og deler av Thomas Angells gate, sier Kringstad.

Uenige om bilens fremtid i Midtbyen

Miljøpartiet De Grønne vil ha en mest mulig bilfri midtby. Både handelsstanden og Høyre frykter at det vil gå ut over omsetningen.

– Om jeg hadde bodd i Trondheim, så ville jeg nok ikke ha hatt bil, men heller brukt buss. Trafikken står jo ganske stille, sier Vincent Johnsen (21). Sammen med kameratene Robert Mjøen (20) og Hasse Aalberg (19) har han tatt turen fra Leksvik til Trondheim sentrum for å handle. De foretrekker å kjøre bil, selv om de har mulighet til å ta både hurtigbåt og buss.

– Med bil kan man kjøre ak-

kurat dit man skal, og man slipper å gå. Vi finner alltid en parkeringsplass til slutt, selv om det kan ta litt tid, sier Mjøen.

– Om det ikke hadde vært mulig å parkere i Midtbyen, så ville kanskje helgens handletur ha gått til Steinkjer i stedet, sier Vincent Johnsen.

Det er slike scenarier, hvor kundene velger å dra til andre steder eller kjøpesentre utenfor byen, som skremmer handels-

standen i Midtbyen. Derfor jobber de for å opprettholde antallet parkeringsplasser i sentrum.

– Mest mulig bilfri Midtby

Næringsforeningen i Trondheim (NIT), som representerer mange av bedriftene i Midtbyen, gjennomførte nylig en spørreundersøkelse blant lokalpolitikere i Trondheim, hvor tilgjengelighet og parkering i Midtbyen var blant temaene.

Av de 87 lokalpolitikere som deltok i undersøkelsen svarte 74 prosent «Ja» på spørsmålet «Ønsker du å ivareta tilgjengelighet til Midtbyen på minst samme nivå som i dag for både bil, kollektivtrafikk og syklende/

gående?». Det ble imidlertid lagt igjen 13 tilleggskommentarer til spørsmålet, hvor det i 12 av dem ble presisert at kollektiv transport, syklende og gående må prioriteres.

På spørsmålet om det bør legges til rette for flere parkeringsplasser i Midtbyen, svarte 55 prosent av de spurte lokalpolitikere «Ja», mens 34 prosent svarte «Nei». Det er særlig representanter fra SV, Miljøpartiet De Grønne (MDG), Rødt, Venstre og KrF som er kritiske til flere parkeringsplasser.

– Det må bygges opp et tilbud i Midtbyen som ikke baserer seg på bilisme. Om det blir bedre lagt til rette for syklistene og

gående vil det føre til at flere sykler og går. Vi vil arbeide for en mest mulig bilfri midtby, og på sikt fjerne all bruk av fossilbiler fra Midtbyen, sier Jan Bojer Vindheim, som er bystyrerepresentant for MDG og leder av byutviklingskomiteen.

Frykter et «dødt museum»

Administrerende direktør Berit Rian i Næringsforeningen i Trondheim tror på sin side at bilismen er svært viktig for handelen i sentrum, og frykter konsekvensene av å begrense bilkjøring og antallet parkeringsplasser.

– Noen partier ønsker mer eller mindre å stenge Midtbyen

for privatbilisme. Dette tror vi i Næringsforeningen vil bety ytterligere nedgang i omsetningen for butikker, restauranter og kulturtilbud i sentrum. Færre arbeidsplasser, mindre attraktive tilbud, tomme lokaler og næringsbygg som ikke blir vedlikeholdt, frykter vi blir resultatet av en slik politikk, sier Rian.

Høyres ordfører kandidat Yngve Brox deler frykten:

– Uten de som bruker bil, vil all handel i Midtbyen forsvinne. Da vil alle bli presset til å dra utenfor sentrum for å handle. Valget står mellom å ha en sterk handel i sentrum, og da akseptere bruk av bil, eller å presse all handel ut av sentrum til kjøpe-

sentre utenfor byen, sier Brox.

Ordfører kandidaten viser til en beregning utført på oppdrag av Trondheim parkering og Samarbeidsgruppen Midtby'n, som anslår at bilister handler for 30–40 prosent mer enn de uten bil.

– Å snu tingene på hodet

– Uten denne ekstra omsetningen ville ikke butikkene ha klart seg. Jeg vil ha en levende midtby, ikke et dødt museum. Midtbyen ble grunnlagt som et handelssted og vi politikere har et stort ansvar for å sørge for at det fremdeles kan være det i fremtiden, sier Brox.

Vindheim i MDG er uenig i at

bilister handler for mer penger. Han mener argumentet ikke tar i betraktning at kundene som ikke bruker bil handler oftere.

– Å si at de som kjører bil til butikken legger igjen mer penger enn andre, er å snu tingene på hodet. Om man vet at man skal handle flere eller større ting, så vil naturligvis mange velge bilen, slik at man får med seg det man har handlet. Og ved større innkjøp vil man naturligvis legge igjen større pengebeløp, sier Vindheim, og legger til:

– Midtbyens særpreg og kvaliteter avhenger av andre ting enn bilisme.

TRYGVE NORUM-LUNÅS 454 47 038
trygve.norum-lunas@adresseavisen.no

FAKTA

Dette er undersøkelsen fra Næringsforeningen

- Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NIT) har gjennomført en spørreundersøkelse blant listekandidatene fra partiene representert i Trondheim bystyre.
- 65 prosent støtter planen om bygging av parkeringsanlegg under Torvet.
- Totalt 183 politikere ble invitert til å delta i undersøkelsen, hvorav 87 deltok med fullstendige svarsett.
- Spørsmål relatert til parkering i Midtbyen viser at 55 prosent vil legge til rette for flere parkeringsplasser i Midtbyen.
- Undersøkelsen bestod av 50 spørsmål relatert til saker som NIT er opptatt av, deriblant tilgjengelighet og parkering i Midtbyen, skjenkepolitikk og sammenslåing av kommuner.
- 47 prosent mener at maksimal parkeringstid på gateplan i sentrumsområdene bør reduseres til tre timer.
- 67 prosent mener at elbiler ikke fortsatt bør gis gratis parkering på gateplan i Midtbyen.