

Arealbruk - hvor står vi og hva kreves av kommunene

Knutepunktutvikling – fortetting og kvalitetsløft kollektivknutepunkt

Trondheim S



Melhus skysstasjon



Heimdal sentrum



Stjørdal stasjon



Hommelvik sentrum



Vikhammer sentrum



Måleindikatorer for arealutvikling - vedtatt august 2021

1. Boliger

- 1.1. *Boligenes gjennomsnittlig avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt*
- 1.2. Andel boliger innenfor gangavstand holdeplass med henholdsvis et godt eller et middels godt kollektivtilbud
- 1.3. Andel boliger med stor eller middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg
- 1.4. Andel boliger som ligger innenfor område for bymessig fortetting og transformasjon som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050
- 1.5. Andel boliger som ligger innenfor 500 m fra sentrumskjerner som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050

2. Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

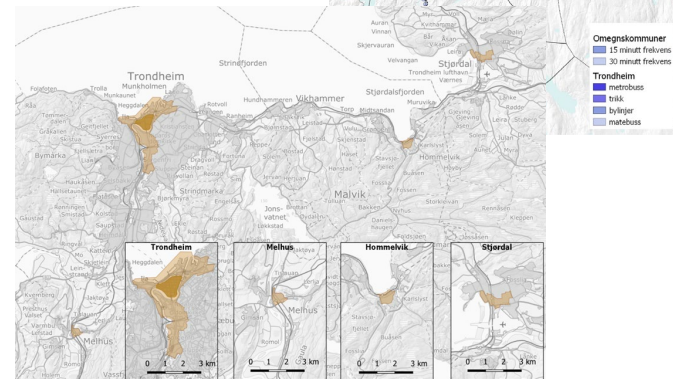
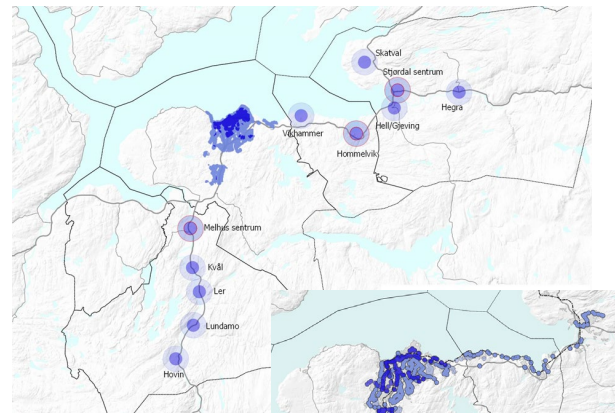
- 2.1. *Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassenes gjennomsnittlig avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt*
- 2.2. Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområdene

3. Besøksintensive virksomheter

- 3.1. Mangfold av besøksintensive etableringer i sentrale senterområdene

4. Parkering

- 4.1. *I parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder*
- 4.2. *Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter*
 - 4.2.1. *andel av disse som har begrenset tid (1-3 timer)*
 - 4.2.2. *andel av disse som har avgift*
- 4.3. Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområdene



Samordnet parkeringspolitikk for Trondheimsområdet

Tar sikte på høringsutkast i KU 10. juni, endelig vedtak desember 2022

«et omforent politisk vedtak om en samordnet parkeringspolitikk i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal som støtter opp under nullvekstmålet»



Utgangspunkt

- ❖ ta høyde for den store variasjonen i bosettingsmønster prosjektet rommer
- ❖ gradert tilnærming hvor en tar hensyn til om innbyggere er avhengig av bil, eller om de har et alternativ til bilen
- ❖ prioritering av parkeringsbehov for ulike brukergrupper
- ❖ muligheter for felles forvaltning for å lette innføring og administrasjonskostnader

Mål og strategier for

Pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering, forvaltning
Sykkelparkering er innarbeidet i hvert tema

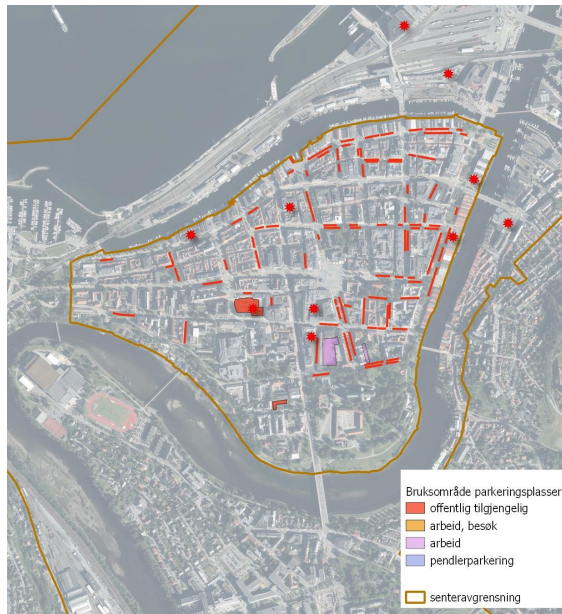


Parkeringsplasser

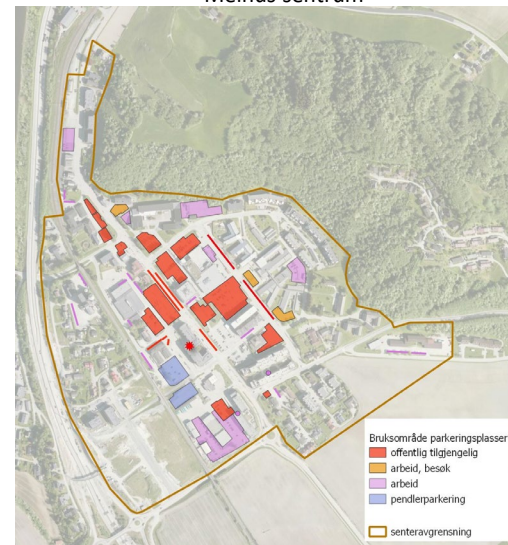
Hommelvik



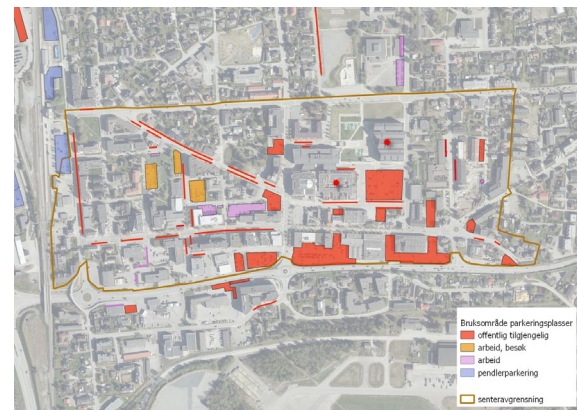
Midtbyen



Melhus sentrum



Stjørdal sentrum



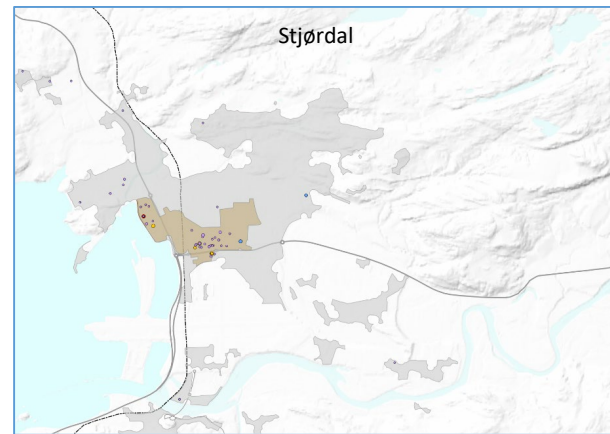
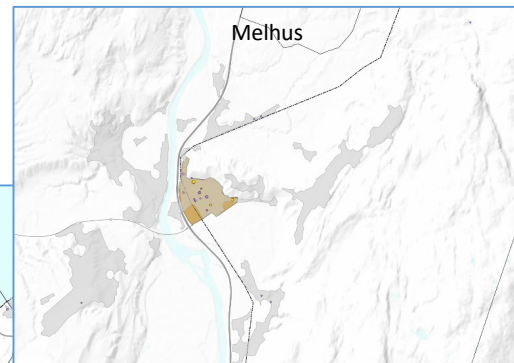
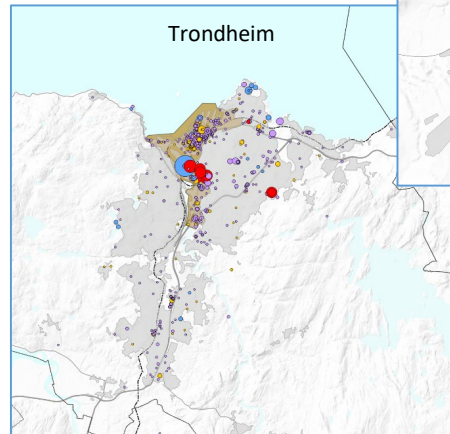
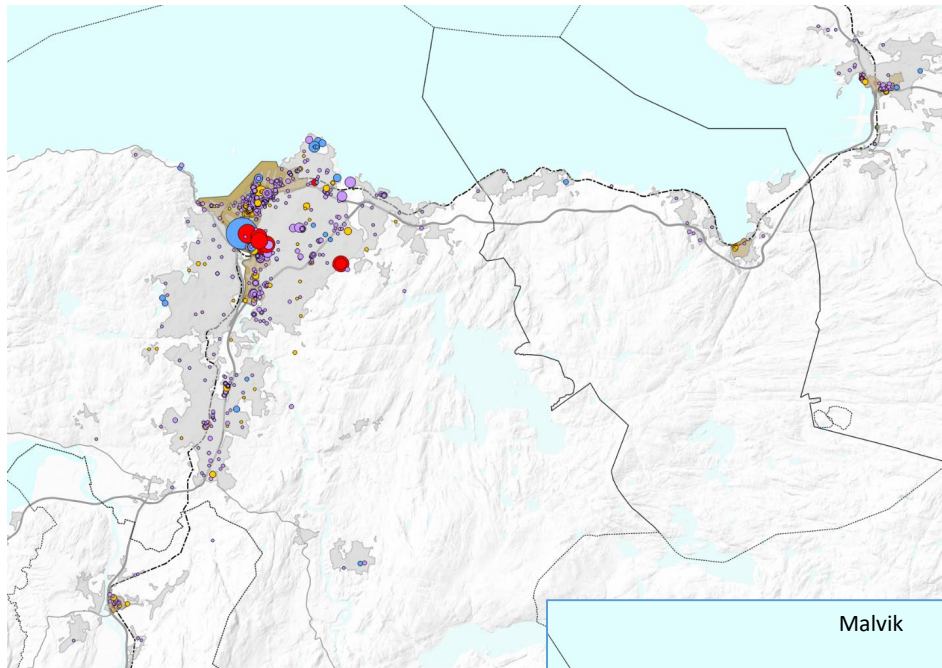
Areal til parkering på bakkeplan

Område	Dekar	Andel areal	Endring ift 2019
Trondheim - Midtbyen	20	2,0 %	- 0,1 %
Melhus sentrum	32	8,1 %	- 0,4 %
Hommelvik sentrum	12	2,5 %	Ingen endring

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser

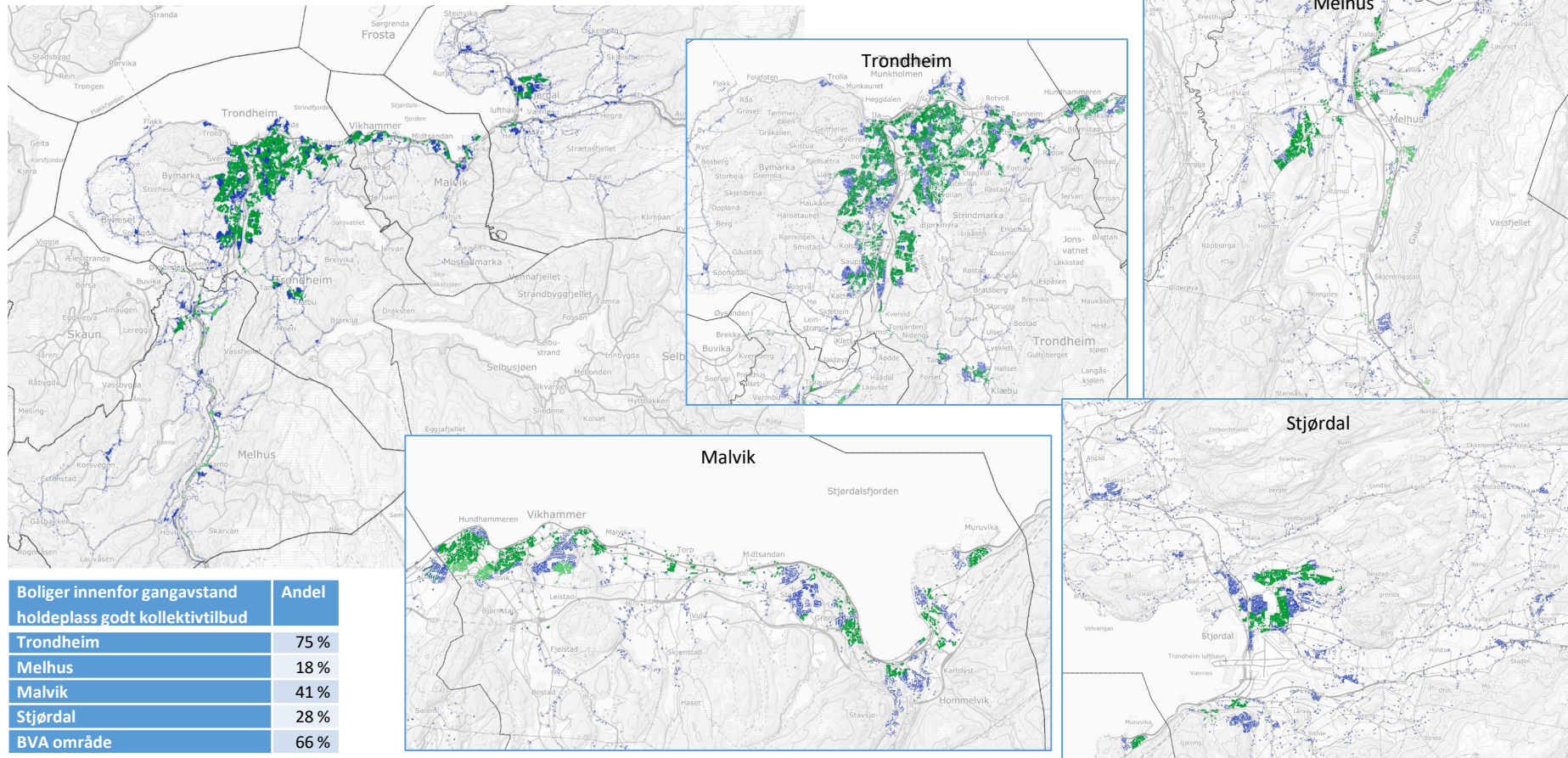
Område	Antall	Andel tidsbegrensning
Trondheim - Midtbyen	907	100 %
Melhus sentrum	803	61 %
Hommelvik sentrum	193	19 %
Stjørdal sentrum	1 726	53 %

Arbeidsplasser – besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

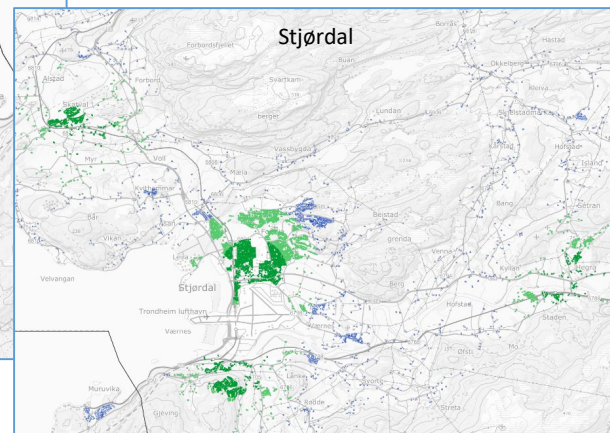
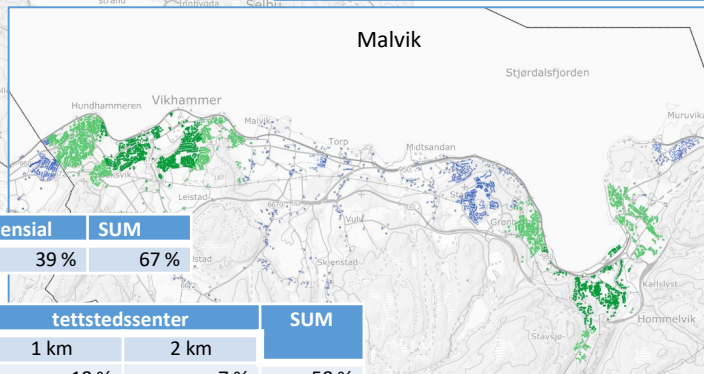
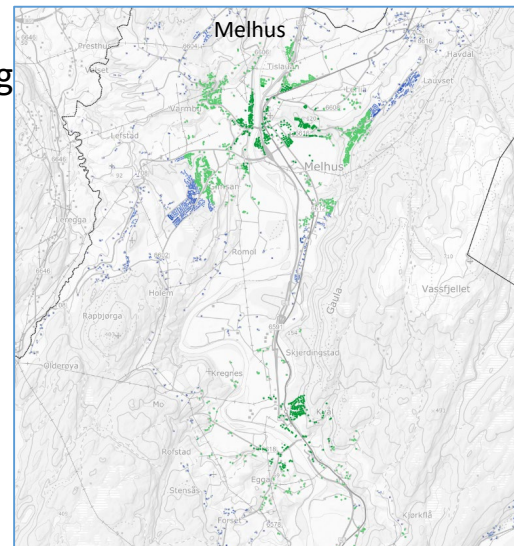
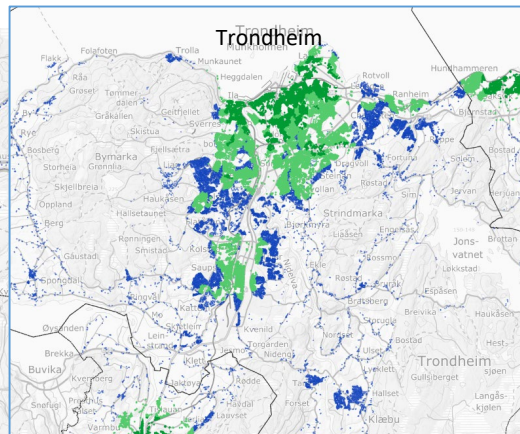
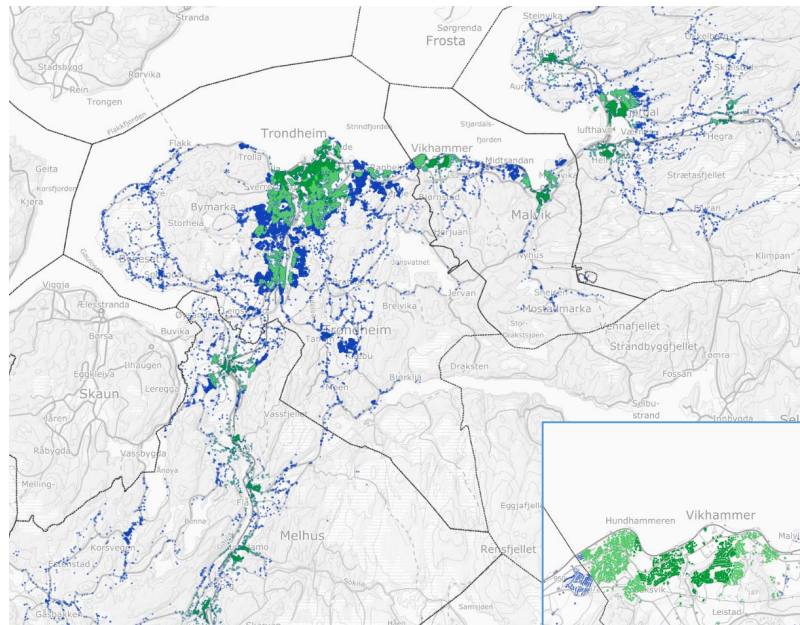


Kommune	Andel innenfor sentrale senterområdene	Endring ift referanseår
Trondheim	75 %	ingen endring
Melhus	89 %	+ 8 %
Malvik	56 %	- 5 %
Stjørdal	88 %	+ 12 %
BVA område	75 %	ingen endring

Boliger – kollektivtilbud



Boliger - gang-/sykkellavstand sentre/potensiale miljøvennlig transportmiddelvalg



Kommune	Stor potensial	Middels potensial	SUM
Trondheim	27 %	39 %	67 %

Kommune	kommunesenter		tettstedssenter		SUM
	1 km	2 km	1 km	2 km	
Melhus	15 %	16 %	18 %	7 %	58 %
Malvik	14 %	13 %	21 %	23 %	73 %
Stjørdal	27 %	22 %	6 %	4 %	67 %
Omegnskommunene	21 %	18 %	16 %	11 %	66 %