

Transportforutsetninger, KVU Dragvoll

Notatet er utarbeidet av byplankontoret.

Det er en viktig politisk føring nasjonalt og lokalt, at fremtidig trafikkvekst i Trondheim i prinsippet skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Biltrafikkvekst skal i prinsippet forhindres, til tross for byvekst. Målene skal oppnås ved å legge til rette for bedre kollektivtilgjengelighet, bedre sykkeltilgjengelighet og bedre gangtilgjengelighet. Videre med en restriktiv parkeringspolitikk, hvor restriksjonene legges på arbeidsplassparkering for bil.

I sentrale strøk hvor det er god regulering av adgangen til bilparkering i tilstøtende offentlige gater, vil kommunen ikke kreve anlagt bilplasser for arbeidsplassparkering utover plasser for bevegelsehemmede. I perifere strøk, hvor det ikke er slik regulering, vil det enten bli satt minimumskrav til antall bilplasser, eller krevd tiltak for å forhindre fremmedparkering på offentlig veg. Det må gjøres en konkret vurdering av dette.

For institusjoner som universitetet er det ikke vedtatt noen parkeringsnorm. Det vil derfor være opp til institusjonen å foreslå en ønsket parkeringsdekning som kommunen da må vurdere opp mot den generelle politikken.

Dersom den samlede bilparkeringsmengden økes, slik at biltrafikken økes, vil dette imidlertid kunne belaste vegnettet på en slik måte at det vurderes som uakseptabelt. Det vil da enten bli satt maksimumskrav i reguleringsplan, eller det vil kreves etablering av tiltak på vegnettet for tillatelse til tiltak kan gis, dvs rekkefølgekrav til reguleringsplan.

Det er viktig at det settes av nok parkeringsplasser for sykkel, kommunen vil sette minimumskrav om dette etter en konkret vurdering av behov. Videre vil vi se på eventuelt behov for forsterking av sykkelnett og gangnett.

Når det gjelder både Gløshaugen og Dragvoll, er parkeringsdekningen for studenter og ansatte i dag så stor, at vi skulle tro at det ikke er grunn for staten til å øke denne, selv ved nybygg på Dragvoll eller flytting til Gløshaugen-området.

Bilparkering bør legges under bakken, i anlegg. Det er også ønskelig for hoveddelen av sykkelparkeringen. Det bør utarbeides en parkeringsplan for hele institusjonsområdet i forbindelse med planbehandling.