

Anbefaling fra arbeidsgruppe om indikatorer for arealbruk og parkering i byvekstavgiftene – Høringssvar fra Tromsø

Det vises til oversendelser fra KDD datert 17. september 2025 og 14. oktober 2025.

Uttalelsen er utarbeidet i fellesskap av partene i byvekstsamarbeidet (Statsforvalter i Troms og Finnmark, Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune), og uttalelsen er behandlet i Tenk Tromsø (Administrativ koordineringsgruppe og Styringsgruppen).

Partene er positive til foreslåtte endringer for indikatorer areal og parkering. Det er argumentert godt for endringene i dokumentet Faglig anbefaling.

Partene har følgende innspill til indikatorene:

1. Areal

O1: Indikator for bolig:

- Tromsø støtter foreslått endring av rapporteringen.

O2: Indikator for arbeidsplasser:

- Tromsø støtter foreslått endring av rapporteringen. Vi oppfatter at det er besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som skal rapporteres.
- Det er i dag krevende å rapportere på antall arbeidsplasser, kommunen har begrensede data på dette. For å sikre likhet og kvalitet på rapporteringen bør det utarbeides en felles metodikk for dette.

2. Parkering:

O3: Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkering

- Tromsø støtter at denne indikatoren videreføres.

O4: Gjeldende parkeringsnorm

- En kvalitativ beskrivelse av hvordan byområdet bruker parkeringsvirkemidlene for å påvirke transportomfanget med bil er et godt innspill som vil være nyttig i arbeidet med byvekstavgiftene. Vi går ut fra at byområdene ikke må besvare alle spørsmål som er vist i tabell 3. Rapporteringen kan gjerne settes opp med enkle punkter.

O5: Andel og antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i større sentra

- Ved rapportering for Tromsø i 2024 var arbeidsmengden stor, som følge av mye registreringsarbeid. Dette er også omtalt i arbeidsgruppas forslag. Det bør vurderes en felles tilnærming til innhenting av parkeringsdata for byene.
- Vi registrerer at det anbefales å bruke de samme avgrensningene som for indikatoren for areal.

Drøfting av nye indikatorer som måler sannsynlig arealutvikling basert på oppfølging av kommunale arealplaner.

Anbefales ikke – Tromsø støtter dette.

Drøftinger av andre oppfølgingsindikatorer for måloppnåelse i byvekstavgiftene

Anbefales ikke – Tromsø støtter dette

3. Kartavgrensning for Tromsø

Tromsø er det eneste byområdet som har eller er aktuell for byvekstavgift som kun består av én kommune. Tromsø har jobbet mye med nullvekstmålet i revisjon av kommuneplanens arealdel. I dette arbeidet har vi vektlagt lokalisering av bolig og næring. Det er vesentlig å ha med seg at Statens vegvesen har innsigelse på kommuneplanens arealdel basert på nullvekstmålet, herunder: «Utilstrekkelig bruk av virkemidler, samt utilstrekkelig system for styring av arealbruken i tråd med skissert 50/40/10 fordeling av boligreserven.» Det er videre viktig å ha med seg at Statsforvalteren enda ikke har avgitt sin høringsuttalelse til KPA-arbeidet, men i et foreløpig innspill til kommune har problematisert hvorvidt planforslaget svarer ut nullvekst på en tilstrekkelig måte.

Som utgangspunkt for vurderingene i KPA har vi bl.a. benyttet data fra RVU, generell forskning samt utarbeidet ABC-kart for Tromsø.

Bolig

(se kart på neste side)

Byområdet er delt inn i «indre byområde» og «ytre byområde» for bolig, der det er satt mål for andel boligbygging i KPA-perioden.

Indre byområde er avgrenset ved en avstand fra sentrum på ca 3 km (langs gatenettet). I RVU for Tromsø framgår at gangandelen fortsatt er høy opp til 3 km.

Næring / parkering

(se kart på neste side)

I KPA er det lagt inn retningslinjer om lokalisering av næring:

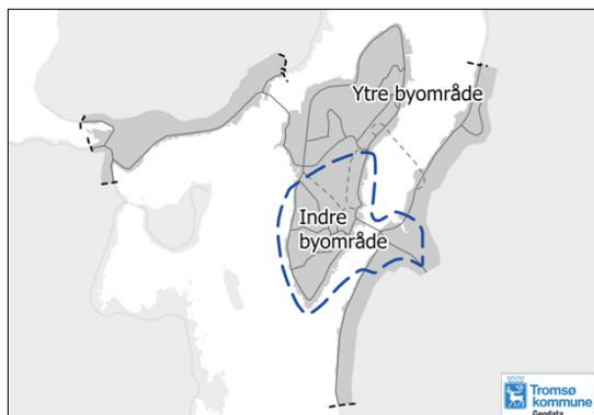
Besøks- og arbeidsintensive virksomheter bør lokaliseres i A- og B-områder i henhold til figur 3 under veiledningen i del 2. Det bør ikke etableres besøksintensive virksomheter eller parkeringsplasser for besøkende i C- og D-områder. Unntak er dagligvareforretninger opp til 1 500 m² beregnet for et lokalt marked

For reviderte parkeringsbestemmelser har vi lagt ABC-kartet til grunn for inndeling av byområdet.

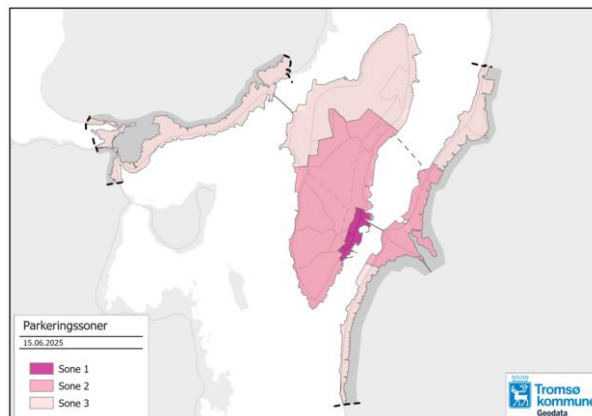
A-området tilsvarer sone 1 i parkeringskartet, B-området tilsvarer sone 2.

I de reviderte parkeringsbestemmelsene følges ABC opp ved at antall parkeringsplasser som tillates ved forretning, kontor og annen virksomhet (næring / tjenesteyting) er høyest i sone 2, og

lavere i sone 3 (der det ikke anbefales etablering av besøksintensiv eller arbeidsplassintensiv næring¹).



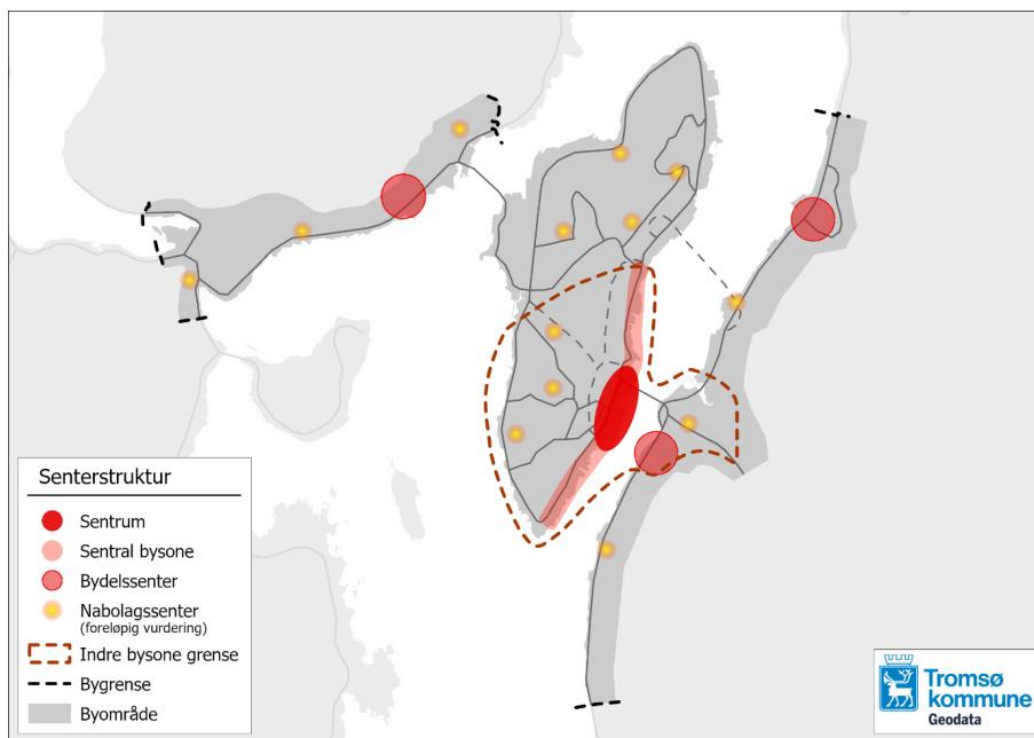
Bolig, fra forslag KPA



Virksomheter / parkering, fra forslag KPA

Som det framgår gir kartene for bolig og virksomheter ulike avgrensninger.

Struktur sentrum / bydelssentre i forslag KPA

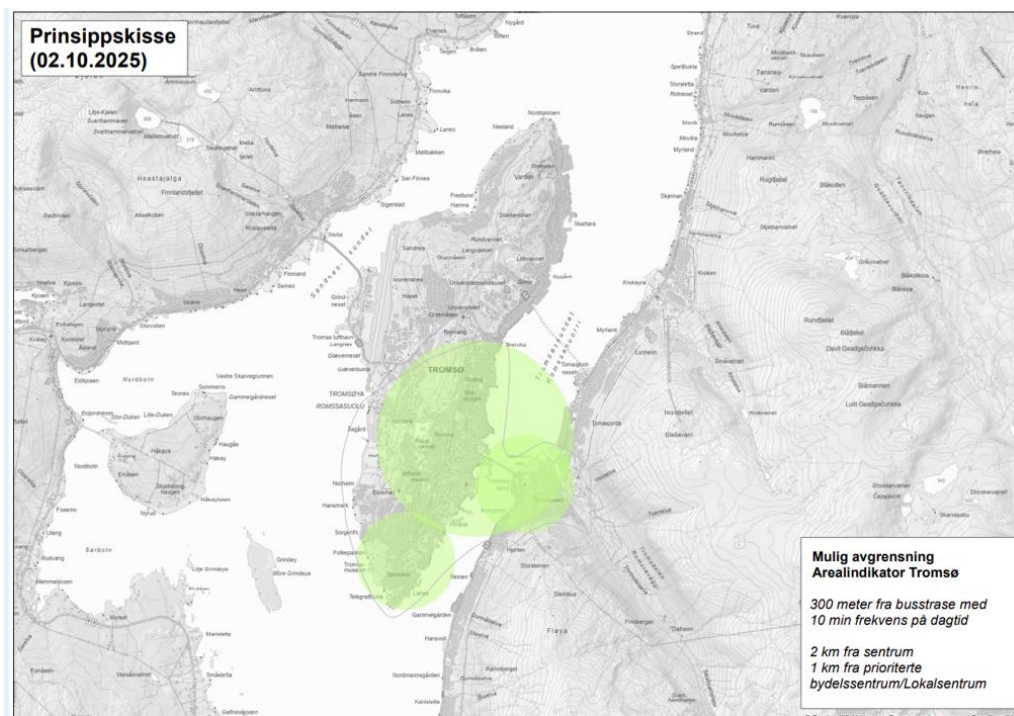


Kartet viser at det er identifisert tre bydelssentre i KPA, Tromsdalen, Kroken og Slettatorget. For bydelssentrene er det størst fokus på etablering av gode bydelsfunksjoner, ikke på økt antall boliger².

¹ For sentrum er tillatt parkering lav da det er et godt offentlig parkeringstilbud, og sentrum er mest tilgjengelig til fots, på sykkel eller med buss.

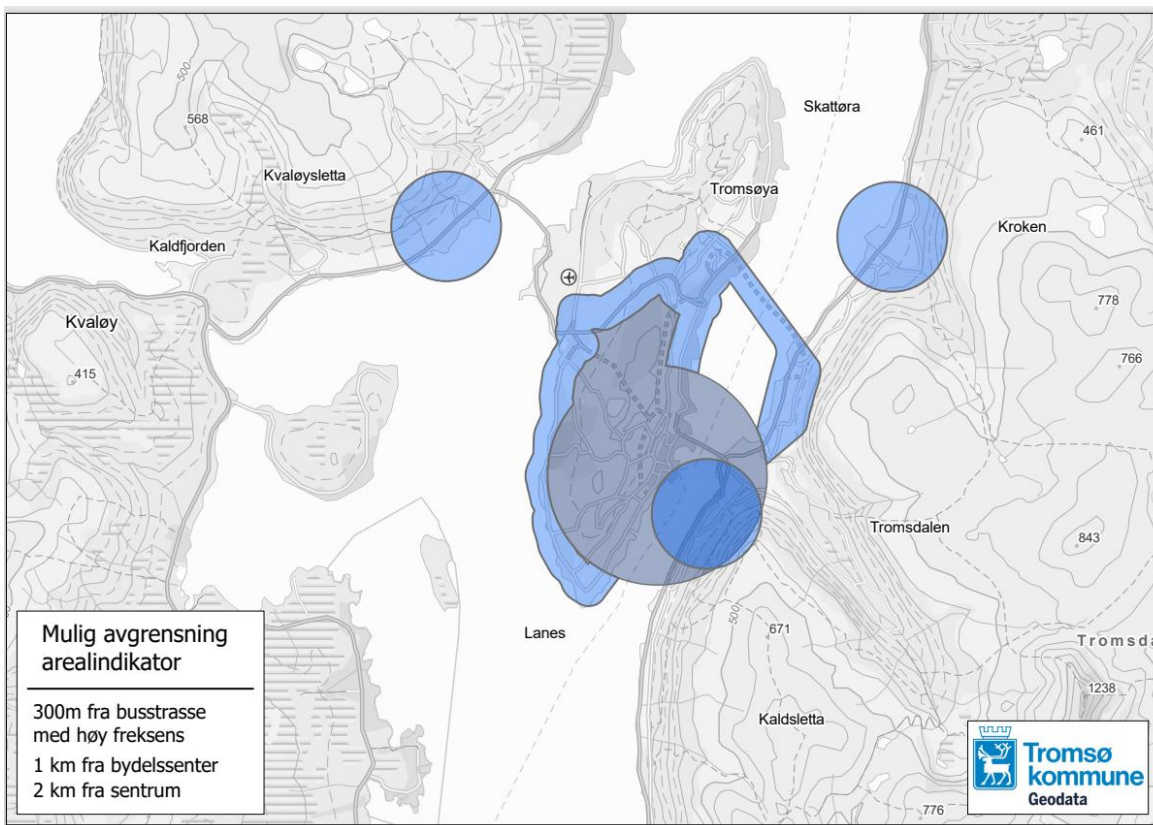
² For Slettaelva er det ønske om etablering av leiligheter i tilknytning til senteret, ca 200 boliger.

Forslag til kartavgrensning fra arbeidsgruppa



Forslag til ny kartavgrensning fra Tromsø

Partene i Tromsø har vurdert en justering av kartet for Tromsø, slik at det blir med i tråd med beskrevet metodikk og slik de er utarbeidet for de øvrige byområdene.



Forslag til ny avgrensning for Tromsø.

I figuren over har vi lagt inn de tre prioriterte bydelssentrene fra KPA, 2 km avstand til sentrum (pluss en tilpasning på Tromsøya), samt sentrale bybusslinjer med høy frekvens.

En avgrensning som tar med sentrale bybusslinjer gjør at kartgrunnlaget også passer bedre med ABC-kartet, som viser hvor det er gunstig å etablere arbeidspassintensive og/eller besøksintensive arbeidsplasser.

4. Oppsummering

- Partene er positive til foreslåtte endringer for indikatorer areal og parkering.
- For å sikre sammenlignbare tall mellom byområdene og forenkle rapporteringen, bør det etableres en felles metodikk for datainnhenting av arbeidsplasser. Vi ønsker også at det utarbeides en felles tilnærming til innhenting av parkeringsdata.
- Tromsø har foreslått et justert kartgrunnlag som er mer i tråd med beskrevet metodikk.
- Tromsø sin KPA er under merknadsbehandling, og det mangler enda høringsinnspill fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Med innsigelse fra Statens vegvesen på utilstrekkelig bruk av virkemidler, samt utilstrekkelig system for styring av arealbruken Det kan bli nødvendig å justere kartet når KPA er endelig vedtatt.