

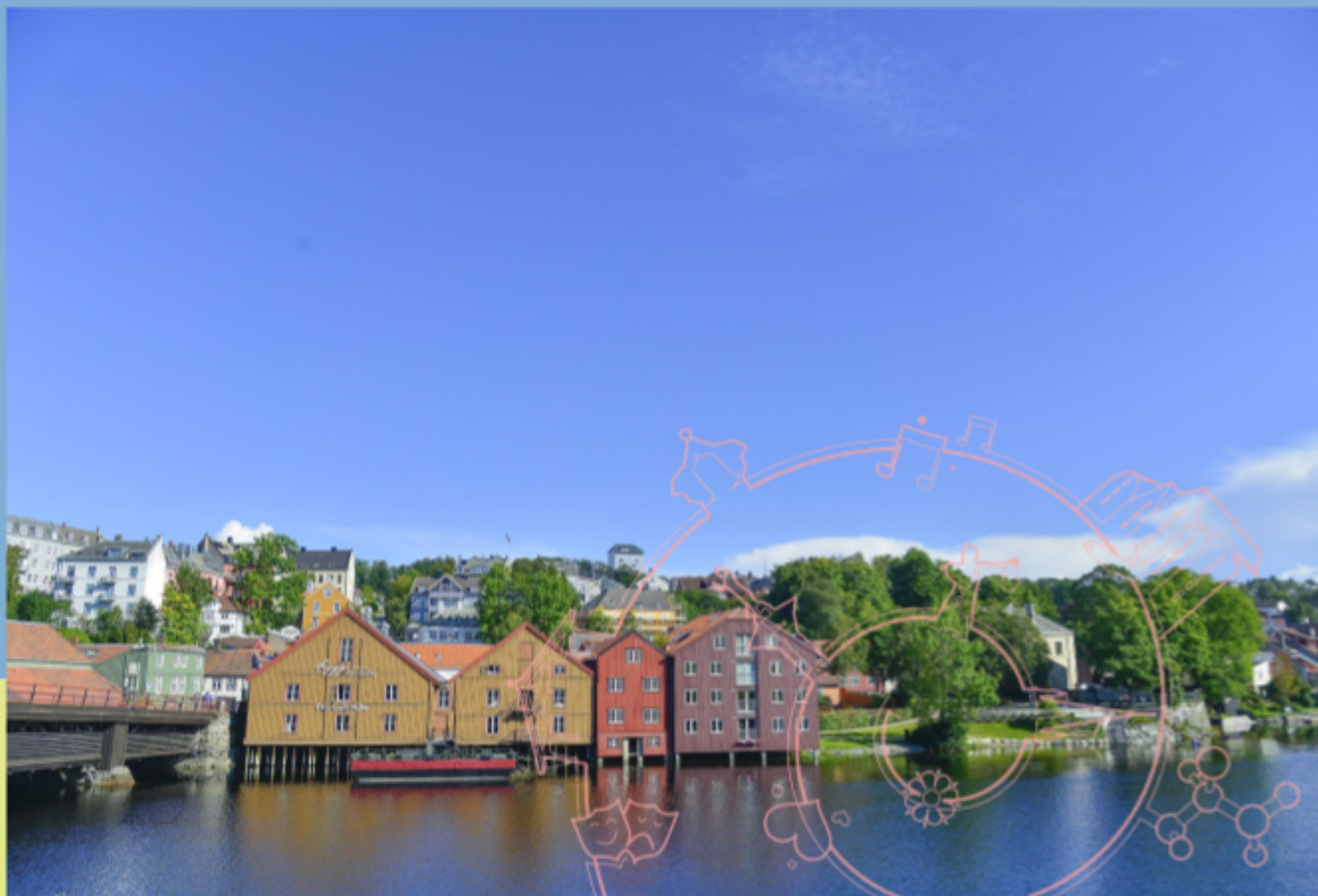


TRONDHEIM KOMMUNE

Mobilitets- og samferdselsenheten

HjemJobbHjem

En strategi for
reisevaneendring blant ansatte
i Trondheim kommune



Strategi for reisevaneendring blant kommunens ansatte

1. Innledning	3
1.1 HjemJobbHjem	3
1.1 Arbeidsgruppe	3
1.2 Politiske beslutninger som ligger bak strategien	4
1.3 Gratis parkering stimulerer til bilkjøring	5
2. Reisevaner blant kommunalt ansatte	6
2.1 Reisemiddelfordeling	6
2.2 Holdninger til parkering	8
3. Kommunale enheter i HjemJobbHjem	9
3.1 Enheter og avdelinger som omfattes av HjemJobbHjem	9
3.2 Parkeringsavgift	12
3.3 Villparkering i nærområdene	12
4. Infrastrukturtiltak: sykkelparkering og garderober	13
4.1 Sykkelparkering	13
4.2 Garderobe	14
5. Finansiering av HjemJobbHjem	14
5.1 Parkeringsinntekter	14
6. Medvirkning i arbeidet med strategien	15
7. Konklusjon	15
8. Referanseliste	17

1. Innledning

Trondheim kommune har mål om å være en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig (Trondheim kommune, 2017). Dette er en strategi for hvordan flere av kommunens ansatte skal oppmuntres til å gå, sykle og reise kollektivt, ved hjelp av bedre sykkelparkering, deltakelse i Miljøpakkens HjemJobbHjem-prosjekt og regulering av enhetenes parkeringsareal. Denne strategien gjelder kommunale enheter med sentral beliggenhet (sone 1) og høy parkeringsdekning. Det kan bli aktuelt å utvide prosjektet til andre deler av kommunen (sone 2, 3 og 4) i fremtiden. Det estimeres at strategien vil føre til 175.000 færre bilreiser mellom 2022 og 2026.

1.1 HjemJobbHjem

HjemJobbHjem er et mobilitetsprosjekt i regi av Miljøpakken og AtB bestående av tiltak som bidrar til at ansatte i større grad velger å gå, sykle og reise kollektivt til og fra jobb. Både offentlige og private virksomheter kan delta i prosjektet. For å kvalifisere for deltakelse må virksomheten gjøre en innstramming på gjeldende parkeringsordning. Parallelt med regulering av parkeringsarealene etableres sykkelparkering og de ansatte får tilbud om følgende HjemJobbHjem-tiltak:

- Mulighet til å kjøpe HjemJobbHjem-billetten i ett år. For en måned koster billetten nå 650 kroner, mot ordinær pris på 890 kroner¹.
- Tilbud om bysykkelabonnement til sterkt redusert pris i ett år. Bysyklene er tilgjengelige fra april og ut november.
- Tilbud om lån og utprøving av elsykler ved enheten.
- Avtale om leasing og kjøp av elsykkel for ansatte. Syklene har en gjennomsnittlig kjøpsrabatt på sju prosent. Avtalen inneholder gode servicevilkår. Hver ansatt kan lease/kjøpe inntil to elsykler gjennom avtalen.
- Gratis sykkelservice, utdeling av piggdekk til sykkel, motivasjons- og aktivitetsskampanjer ved enhetene.

Denne strategien gjelder for 15 sentrumsnære enheter i kommunen. Enhetene som er aktuelle for deltakelse har i dag en relativt høy andel gratis parkeringsplasser for ansatte. Det foreslås at parkeringsplassene reguleres. Dette innebærer at det innføres avgift på 60 kr/dag ved de fleste parkeringsplassene fra 08.00 til 14.30 på hverdager. 15 prosent av de ansatte vil ha tilgang til behovsprøvd parkeringsplass, og vil kun betale 30 kr/dag. Samtlige parkeringsplasser vil være avgiftsfri på kveld, natt, helg og helligdag. Dette er fordi kollektivtilbudet på disse tidspunktene er dårligere. HC-plasser og tjenestebiler vil være unntatt ordningen, og vil være avgiftsfri.

Målet med denne strategien er at flere ansatte skal gå, sykle eller reise kollektivt til jobb. Dette vil bidra til færre biler på veiene, mindre kø, støy og støv. Hvis flere går, sykler og reiser kollektivt blir parkeringsplassene tilgjengelige for de som av ulike grunner *må* kjøre.

1.1 Arbeidsgruppe

For å sikre god kjennskap til rammebetingelsene, har arbeidsgruppa bestått av nærings-, miljø- og

¹ Prisen er til enhver tid 27 prosent rimeligere enn ordinær månedspris.

samferdselsdirektør Kristian Dahlberg Hauge, finansdirektør Olaf Løberg, byutviklingsdirektør Einar Aassved Hansen, og representanter fra Mobilitets- og samferdselsenheten, Byplankontoret, Trondheim parkering, Trondheim eiendom, Eierskapsenheten, Miljøenheten og Kommunedirektørens fagstab. To representanter fra 10er-gruppa har også deltatt i arbeidet. Det ble avholdt fire arbeidsgruppemøter, samt avklaringsmøter i mindre grupper for å sikre fremdrift underveis.

1.2 Politiske beslutninger som ligger bak strategien

Trondheim kommunes klimaplan (Trondheim kommune, 2017) stadfester ti målsettinger som til sammen skal bidra til at Trondheim reduserer sine klimagassutslipp med 80 prosent innen 2030, sammenlignet med 1991. Omtrent 30 prosent av Trondheims utslipp stammer fra vegtransport, og da hovedsakelig persontransport. Det er et uttalt mål at utslippene fra transport skal reduseres med 85 prosent innen 2030. Kommunen skal være et forbilde som feier for egen dør, og to bidrag er særlig viktige: 1) det gjøres tiltak med kommunens kjøretøypark, både ved innfasing av fossilfrie- og utslippsfrie kjøretøy og ved å redusere transportmengden i kommunal regi, og 2) det legges til rette for miljøvennlige transportformer til og fra jobb for kommunens egne ansatte. Dette vil bidra til reduserte utslipp og støtte opp om målsettingen om Trondheim kommune som en nullutslippsvirksomhet innen 2030.

I 2019 erklærte bystyret i Trondheim en natur- og klimakrise (Trondheim kommune, 2019). For å redusere klimagassutslippene og tap av naturmangfold ble det vedtatt 19 punkt, blant annet et delmål om 30 prosent reduksjon i utslipp av klimagasser innen 2023, for å sikre framdrift mot det overordnede målet i 2030. I tillegg ble det vedtatt at alle enheter skal utarbeide egne planer som bidrar til å nå kommunens klimamål. Planene skal vise konkrete tiltak og effekten av disse. For transportområdet poengterte bystyret at nullvekstmålet for biltrafikk må følges opp, samtidig som det må gjøres ytterligere grep for å redusere utslipp fra transport, inkludert næringstransport. I tillegg skal målet sikres ved gjennomføring av bilrestriktive tiltak, blant annet ved aktiv bruk av parkeringspolitikken som ble vedtatt i 2018 (Trondheim kommune, 2018).

Gjennom byvekstavtalen er avtalepartene gjensidig forpliktet til å sikre et godt miljø, bedre fremkommelighet og en integrert areal- og transportpolitikk i perioden 2019-2029 (Samferdselsdepartementet, 2019). Gjennom avtalen har Trondheim kommune forpliktet seg til å utarbeide en samordnet parkeringspolitikk sammen med nabokommunene Malvik, Melhus og Stjørdal. Den samordnede parkeringspolitikken vil omfatte mål, strategier og virkemidler for parkeringspolitikk for egen virksomhet, besøks- og arbeidsplassparkering i viktige sentrumsområder, parkering ved knutepunkt, pendlerparkering og sykkelparkering, samt muligheter for felles forvaltning. Det skal bestemmes overordnede føringer for alle kommunene som helhet, mens mer konkrete krav vil utarbeides for hver enkelt kommune for seg.

Trøndelag fylkeskommune skal følge den avtalte helhetlige parkeringspolitikken ved etablering og relokalisering av fylkeskommunale virksomheter. Tilrettelegging for parkering ved statlige arbeidsplasser skal følge samme prinsipper som parkeringspolitikken i avtaleområdet. Den samordnede parkeringspolitikken skal gjelde for sentrumparkering, arbeidsplassparkering sentralt i byene, pendlerparkering, sykkelparkering, forvaltning av parkering og parkering for egne

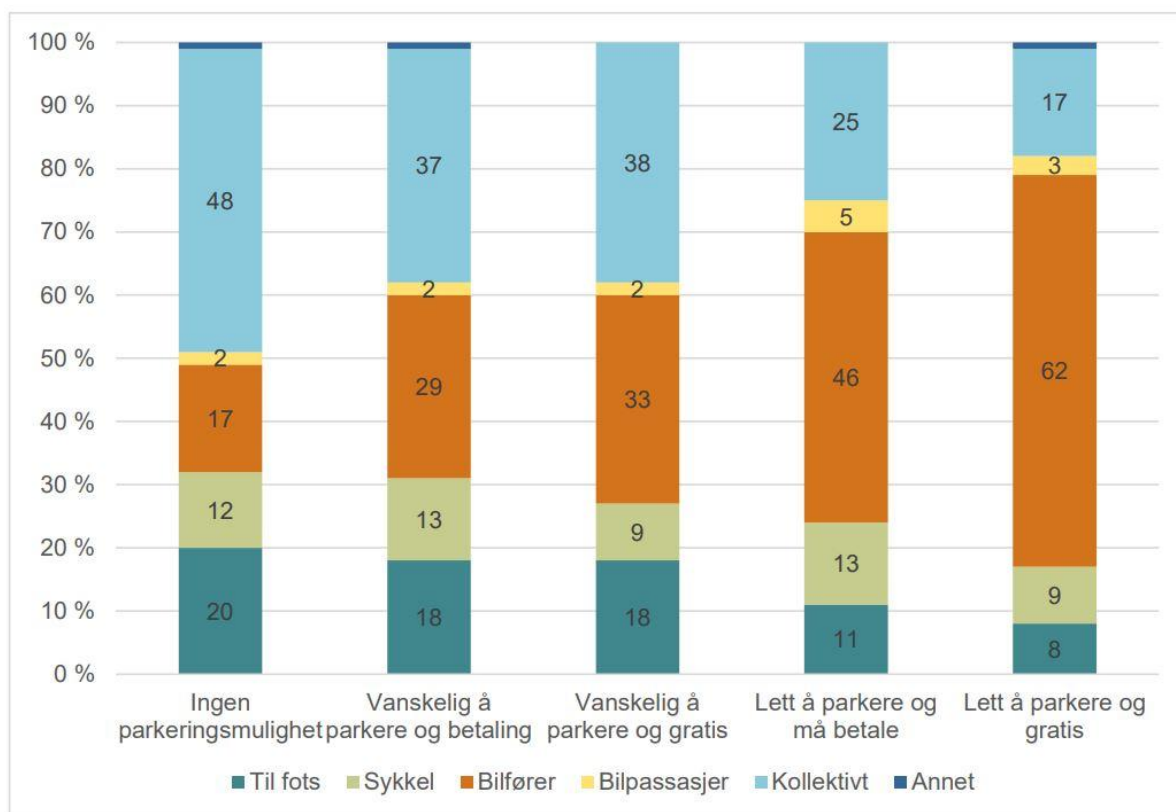
virksomheter. Arbeidet med samordnet parkeringspolitikk startet høsten 2021. Samordnet parkeringspolitikk og HjemJobbHjem samkjøres i så stor grad som mulig.

I budsjett 2022 (Trondheim kommune, 2022) er det vedtatt at kommunen skal arbeide for redusert bruk av privat bil ved å redusere parkeringstilbudet på kommunale enheter samtidig som andre mobilitetstilbud styrkes. HjemJobbHjem-strategien imøtekommer dette vedtaket.

1.3 Gratis parkering stimulerer til bilkjøring

Klimaetaten i Oslo kommune og Transportøkonomisk institutt har gjennomført et prosjekt for å finne ut hvordan man effektivt får kommunalt ansatte til å reise mer klimavennlig til og fra jobb (Lunke, Skollerud, Christiansen, Julsrud og Mata, 2018). Deres funn viser til restriksjoner på parkering, tilrettelegging for sykkel, billigere kollektivbilletter og bedre vilkår for hjemmekontor, som effektive virkemidler. Tiltakene i HjemJobbHjem-strategien sammenfaller i stor grad med funnene fra Oslo kommune.

Valg av reisemiddel avhenger i stor grad av hvilket parkeringstilbud som finnes. Hvis det tar like lang tid å reise kollektivt som å kjøre bil, er sannsynligheten for å reise kollektivt nesten 80 prosent hvis man også må betale for å parkere, mot nær 40 prosent hvis parkeringen er gratis (Christiansen, Hanssen, Skartland og Fearnley, 2016). Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen nesten halveres hvis det er vanskelig å parkere ved arbeidsplassen. Innføring av avgift på parkering som har vært gratis, vil føre til reduksjon på nesten én tredel i bruk av bil. Daglig parkeringsavgift er mer effektivt for å redusere bilbruk enn månedsavgift, mens den største reduksjonen i antall bilreiser oppnås hvis det ikke er parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen (Christiansen, Engebretsen og Hanssen, 2015).



Figur 1.3: Valg av transportmiddel til arbeid påvirkes av mulighetene for å parkere (Christensen mfl., 2016: 4).

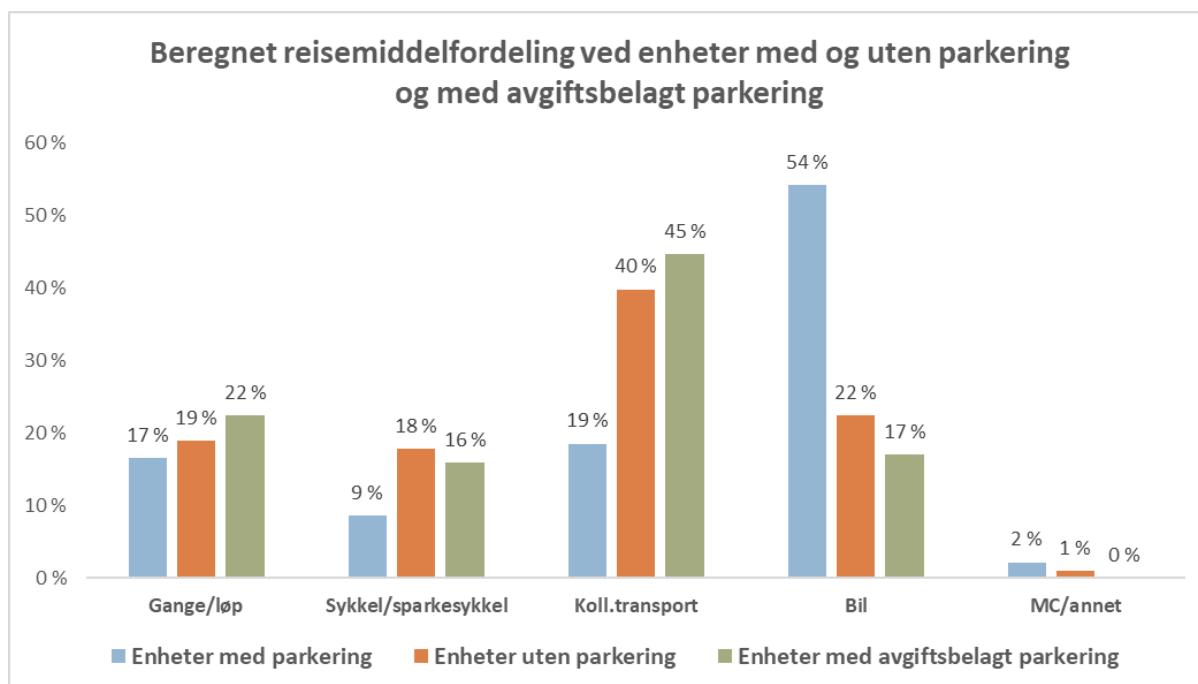
For å redusere bilandelen ved kommunale enheter i Trondheim er det nødvendig å regulere parkeringsarealene. Dette kan gjøres ved å redusere antall parkeringsplasser eller ved å innføre avgift. Målet er at de som lett kan gå over til å gå, sykle og reise kollektivt skal velge disse reisemidlene, men de som er avhengige av å kjøre bil til jobb skal kunne fortsette med det. Dette beskrives ytterligere i kapittel 2.

2. Reisevaner blant kommunalt ansatte

På generell basis har nye formålsbygg ingen eller få parkeringsplasser tilgjengelig for ansatte (Trondheim kommune, 2012). Gamle formålsbygg har i langt større grad tilgjengelig parkeringsareal og nesten utelukkende gratis parkering. Dette skaper en skjevhet som ikke er naturlig i henhold til moderne byutvikling. I tillegg leier Trondheim kommune bygg for en del enheter, men i disse byggene leier kommunen kun parkering nødvendig for tjenestebiler, og ikke for ansatte. For ansatte ved bygg uten parkeringsareal kan det oppleves urettferdig at andre formålsbygg tilbyr gratis parkering for ansatte. Denne strategien vil bidra til å utjevne forskjellene. Alle enheter i Trondheim kommune svarte på en kartleggingsundersøkelse i 2020. Denne undersøkelsen danner grunnlaget for arbeidet med strategien. Det ble senere gjennomført befaringer ved aktuelle enheter, og det ble funnet om lag 450 parkeringsplasser i tilknytning til disse enhetene.

2.1 Reisemiddelfordeling

I januar 2022 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse blant alle enheter i sone 1. Funn fra undersøkelsen viser at 30 % av reisene til jobb ble foretatt med bil den siste arbeidsuka, inklusivt "reisene" til hjemmekontoret. Tas alle med hjemmekontor ut, var andelen bilreiser 40 %. Noen kan ha reist annerledes eller mindre enn de vanligvis gjør på denne tiden av året, blant annet på grunn av korona og hjemmekontor. Respondentene ble spurt om den måten de reiste på sist arbeidsuke er slik de vanligvis reiser, og hvis den ikke var det, hvordan de vanligvis reiser. Basert på svarene på disse spørsmålene er det beregnet en gjennomsnittlig bilandel på en "vanlig" tirsdag, onsdag og torsdag i januar. Totalt for alle enheter, er andelen bilreiser 34 %. 31 % reiser med kollektivtransport, 18 % går/løper og 14 % sykler til jobb. Forskjellen er stor blant enheter med og uten parkering. Der det ikke er gratis parkering velger flertallet å reise kollektivt, og vi finner også en signifikant større andel som sykler:



Figur 2.1: Den beregnede reisemiddelfordelingen er et gjennomsnitt av respondentenes registrering av hvordan de reiste tirsdag, onsdag og torsdag i den siste arbeidsuka, korrigert for de som pleier å reise på en annen måte. Enheter med parkering er enheter med over 10 % parkeringsdekning (N=455), mens enheter uten parkering (N=1139) er enheter uten egne parkeringsplasser. Det er kun én enhet som har avgiftsbelagt parkering (N=57).

28 % av kommunens ansatte ved sentrumsnære enheter, kjører aldri bil til jobb. Av de som kjører bil en gang i blant eller som oftest, parkerer 60 % gratis. Av disse er det 46 % som parkerer på arbeidsgivers område. 31 % betaler for parkering, 9 % av dem på arbeidsgivers område. 9 % parkerer på annen måte, for eksempel på innfartsparkering.

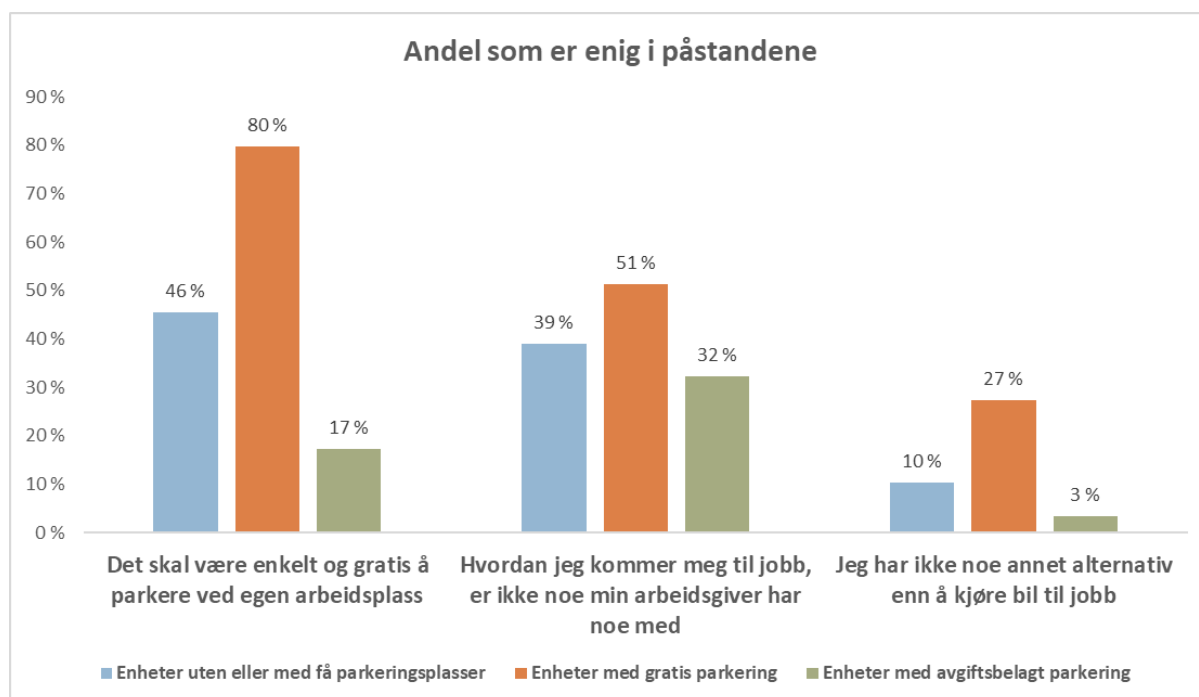


Figur 2.2: De som kjørte bil den siste arbeidsuka ble spurt om hvordan de parkerte bilen. De som ikke kjørte bil den siste arbeidsuka ble spurt hvordan de parkerer dersom de kjører bil til jobb. Svarene er lagt sammen. N=1725.

60 % av de som kjørte bil den siste arbeidsuka, valgte bilen fordi det er det raskeste alternativet. Covid-19, ærend på vei til/fra jobb, levering/henting av barn, at man arbeider skiftarbeid/turnus og at det er det billigste alternativet nevnes som årsaker av hver femte bilist.

2.2 Holdninger til parkering

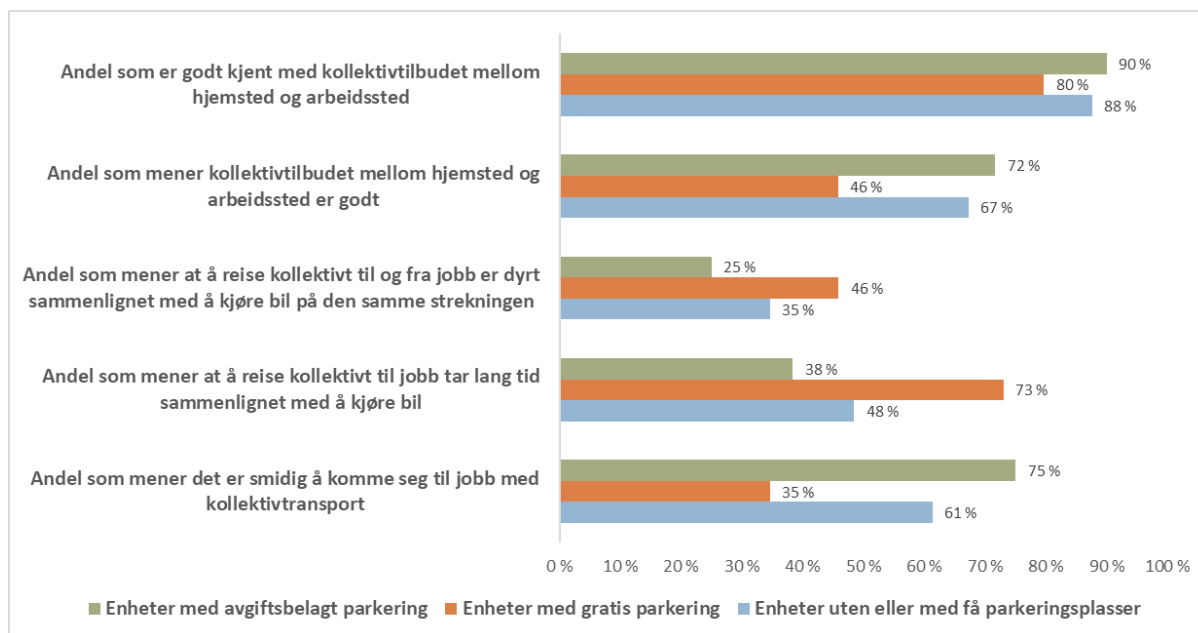
Holdningene til ansattparkering er svært forskjellig blant ansatte i enheter som har gratis parkering, avgiftsbelagt parkering og uten eller med få parkeringsplasser. Som figuren under viser, er det en klar holdning blant dem som har gratis parkering at det skal være enkelt og gratis å parkere ved egen arbeidsplass. De mener også i større grad at arbeidsgiver ikke har noe med hvordan ansatte kommer seg til jobb og at de ikke har noe annet alternativ enn å kjøre bil. Ansatte ved enheter uten eller med begrenset parkeringsmuligheter mener i mindre grad at det skal være enkelt og gratis å parkere ved arbeidsplassen. De er også i mindre grad enig i påstanden om at arbeidsgiver ikke har noe med hvordan ansatte kommer seg til jobb. Kun 10 % oppgir at de ikke har noe annet alternativ enn å kjøre bil. Det er likevel blant enhetene med avgiftsbelagt parkering vi finner den laveste andelen som mener ansattparkering skal være enkelt å finne og gratis. Det kan henge sammen med at kun 3 % oppgir at de ikke har noe alternativ til bil.



Figur 2.3: Andel fra enheter med og uten parkering og med avgiftsbelagt parkering, som er ganske eller helt enig i påstandene (N=1822).

Også når det kommer til holdninger til og vurderinger av kollektivtransporten i Trondheimsområdet, finner vi store forskjeller mellom ansatte i enheter med og uten parkering og med avgiftsbelagt parkering. Ansatte i enheter med gratis parkering mener det er mindre smidig å komme seg til og fra jobb med kollektivtransport. De mener i større grad at det tar lang tid å reise kollektivt enn å kjøre bil til og fra jobb og de mener i større grad det er dyrt sammenlignet med å kjøre bil. De er også av den oppfatning at kollektivtilbudet mellom hjemsted og arbeidssted er dårligere enn ansatte fra enheter

uten parkering og avgiftsbelagt parkering. De er samtidig i noe mindre grad kjent med kollektivtilbudet mellom hjemsted og arbeidssted.



Figur 2.5: N=1846

Reisevaneundersøkelsen fra januar 2022 viser at 10 prosent av respondentene er helt enig i at de ikke har noe annet alternativ enn å kjøre bil til jobb. 7 prosent er delvis enig i at de ikke har noe alternativ til bil. Basert på dette beregnes det at 15 prosent ved de aktuelle enhetene har behov for å kjøre, og disse vil tilbys behovsprøvd parkeringsplass, til en daglig avgift på 30 kroner.

3. Kommunale enheter i HjemJobbHjem

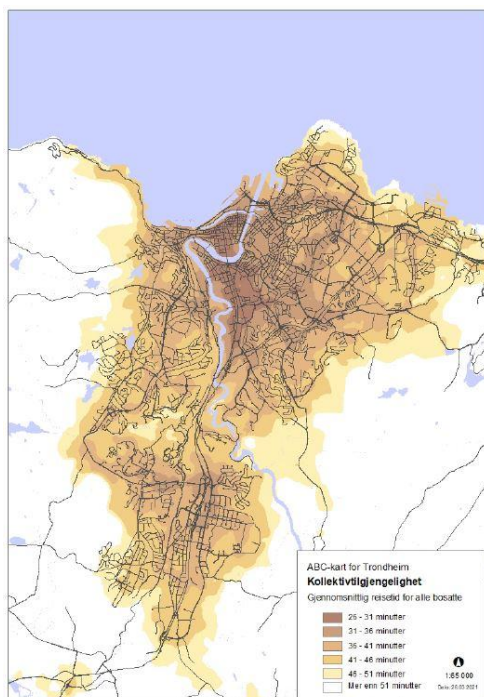
Både private og offentlige virksomheter deltar i HjemJobbHjem. Denne strategien beskriver kun de kommunale enhetene som er aktuelle for å delta. HjemJobbHjem har som mål å nå 30 arbeidsplasser i 2022, og deretter 64 arbeidsplasser hvert år til og med 2025. Fordelingen av kommunale enheter i forhold til øvrige virksomheter som behandles hvert år vil avhenge av rekrutteringen av private bedrifter, samt kapasitet hos Miljøpakkens mobilitetsrådgivere. HjemJobbHjem-strategien er et forslag som gjelder kommunale enheter, men deltakelse i programmet avhenger av årlige bevilgninger fra Miljøpakken.

3.1 Enheter og avdelinger som omfattes av HjemJobbHjem

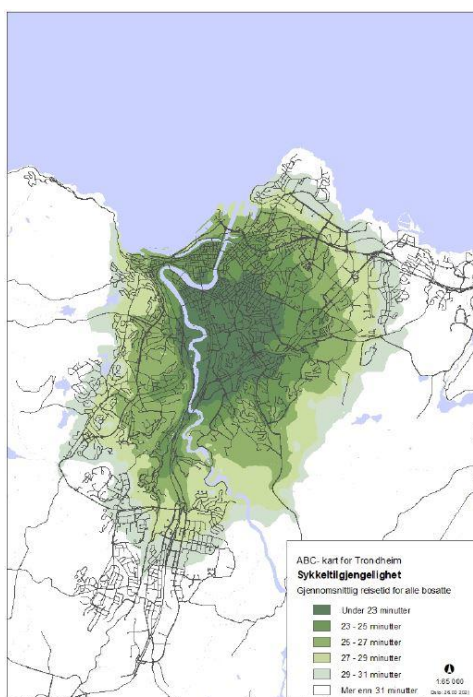
Trondheim kommune består av i underkant av 300 enheter, hver med en størrelse som kan variere mellom 4 og 500 ansatte. Noen av disse utgjør flere arbeidsplasser. HjemJobbHjem-prosjektet er orientert mot Trondheim sentrum og sentrumsnære bydeler.

Trondheim kommune utfører for tiden en ABC-kartlegging, som viser gjennomsnittlig reisetid for det tettbygde området med sykkel og buss. Inndelingen i avgiftssoner er basert på data om relativ tilgjengelighet. Gjennom kartleggingen er det beregnet gjennomsnittlig reisetid til punkter i

kommunen fra alle andre punkter, for henholdsvis sykkel og kollektivtransport. Figur 3.1 og 3.2 viser dette. Enhetene som nå inkluderes i HjemJobbHjem har god tilgjengelighet for kollektiv og sykkel, og ligger i det mest sentrumsnære området. Grovt sett omfatter dette området Ila, Elgeseter, Nardo, Tyholt og Buran.



Figur 3.1: Kart over relativ tilgjengelighet med kollektivtransport.



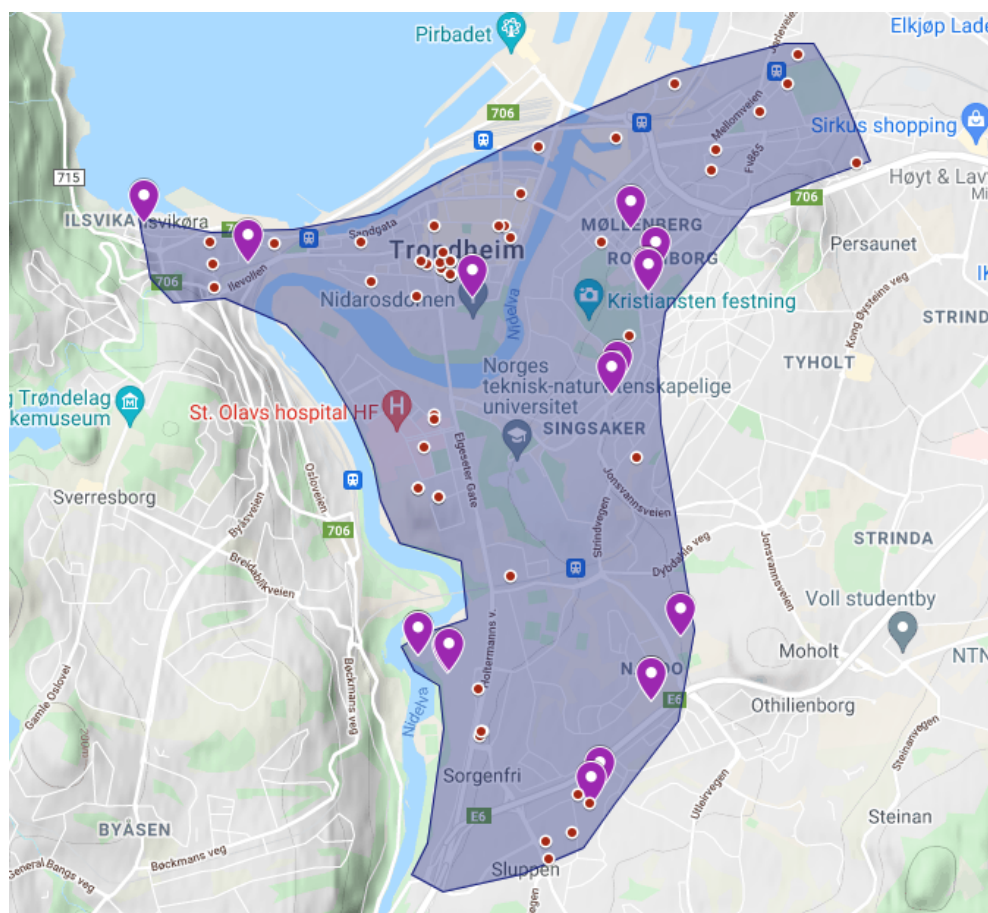
Figur 3.2: kart over relativ tilgjengelighet med sykkel.

Innenfor dette området har kommunen minst 70 enheter, og av disse er det 29 som disponerer egne parkeringsplasser på kommunal grunn. Virksomheter uten parkeringsplasser for ansatte kan ikke delta i HjemJobbHjem, og det er derfor en del enheter som er uaktuelle for deltakelse. Enhetene i tabell 3 er valgt ut basert på parkeringsdekning og potensial for måloppnåelse. Noen enheter har avdelinger som holder til på ulike lokasjoner, med ulik parkeringsdekning, men det er ikke ønskelig å ta med kun avdelinger av enheter. Enhetene ble invitert til medvirkningsmøter. Innfasingen av enhetene vil skje gradvis fra høsten 2022.

Tabell 3.1: Oversikt over enheter som omfattes av HjemJobbHjem-programmet.

*Enheterne var ikke med i første utkast av strategien. Grensene for sone 1 ble justert etter innspill fra medvirkningsmøter med enheter innen oppvekst- og utdanningsområdet, da disse enhetene var plassert nær sone 1 og dermed har god tilgjengelighet med sykkel og kollektiv.

Aktivitetstilbud for hjemmeboende	Nidarvoll og Sunnland barnehager
Bakklandet Menighets Omsorgssenter*	Nissekollen barnehager
Bispehaugen skole	Rosenborg skole
Festningen barnehager*	Singsaker skole*
Hjemmehjelpstjenesten	Tempe helse- og velferdssenter
Håndverksgruppa Trondheim eiendom	Trondheim bydrift
Illevollen og Ilsvika helse- og velferdssenter	Trondheim rådhus
Nardo skole	



Figur 3.1: Oversikt over kommunale enheter innenfor området som omfattes av strategien (sone 1). Fiolette merker viser kommunale enheter og avdelinger hvor HjemJobbHjem-tiltak skal implementeres fra 2022. Røde prikker er øvrige kommunale enheter.

3.2 Parkeringsavgift

Parkering er et viktig virkemiddel for å oppnå overordnede og kommunale mål innenfor samferdsel. Særlig gjelder dette i form av å begrense bilbruk, utnytte arealer på en mest effektiv måte, og sikre attraktive områder for gående og syklende. Urbanet Analyses (2018) rapport om bilrestriktive tiltak i Trondheim viser at parkering er et av de viktigste virkemidlene for å begrense bilbruk, sammen med andre økonomiske virkemidler som bompenger. Etablering av nye formålsbygg er underlagt parkeringsnormene i KPA, som nå er under rullering. Disse gjelder ikke for eldre bygg, og det er til dels stor parkeringsdekning ved byggene. Gjennom HjemJobbHjem-strategien foreslås det at det innføres parkeringsavgift ved sentralt beliggende enheter med høy parkeringsandel.

Det foreslås at avgiftsnivået ved de kommunale enhetene skal være likt for alle enheter beliggende i samme sone. Det foreslåtte nivået er lavere enn avgiftsnivået i gater og parkeringshus i sentrum og sentrumsnære områder. Den gjennomsnittlige månedsprisen i byens resterende parkeringshus som tilbyr månedsleie er 2455 kroner. Timepris for parkering i gater i sentrum og sentrumsnære områder ligger mellom 27 og 37 kroner (216/296 kroner for 8 timer). Det er dessuten tidsbegrensning på 3 timer flere steder. Det foreslås at aktuelle enheter i Trondheim kommune avgiftsbelegges med 60 kroner per dag. Behovsprøvd plasser vil ha en avgift på 30 kroner dagen. Endelig avgiftsnivå vil fastsettes gjennom politisk behandling.

Tabell 3.2.: Oversikt over parkeringsavgift i sentrumsnære områder

Parkeringslokasjon	Månedspris	Dagspris
P-hus (gjennomsnitt)	2455	112
Gateparkering (gjennomsnitt)	5456	248
Kommunale enheter	1320/660	60/30

15 % av de ansatte vil kunne søke om behovsprøvd parkeringsplass. Til tross for at disse er avhengig av bil, er det ikke rimelig at plassene er avgiftsfri. Disse plassene vil ha en redusert avgift, som de ansatte kan søke om gjennom et Google skjema. Plassene tildeles av enhetsleder ut i fra kriterier som familiesituasjon, boligens avstand fra arbeidsplass, helseutfordringer, små barn og andre tungtveiende grunner. HC-plasser og parkeringsplasser for tjenestebiler vil være avgiftsfri. Det er kun aktuelt å regulere p-plasser ved enheter der ansatte parkerer på kommunal grunn. Parkeringsavgiften vil være gjeldende i tidsrommet 08.00-14.30. Ansatte som har uvanlig arbeidstid (f.eks. 02.00-11.00, grunnet blant annet brøyting) vil ha gratis parkering.

Det vil ikke bli innkrevd avgift på kveldstid, om natten, i helg eller på helligdager. Det estimeres at avgiftsregulering av disse plassene vil føre til om lag 150 000 færre bilreiser mellom 2022 og 2026.

3.3 Villparkering i nærområdene

Innføring av parkeringsavgift på et område fører ofte til villparkering i nærområdene. Hvis parkeringsreguleringen ved de aktuelle enhetene fører til stor grad av fremmedparkering, som er til

hinder for annen ferdsel, vil prosjektgruppa gå i dialog med Trondheim parkering om regulering av gatene. Enkelte områder omfattes av allerede planlagt boligsoneparkering.

4. Infrastrukturtiltak: sykkelparkering og garderober

Når flere begynner å gå og sykle til jobb vil det være behov for bedre sykkel- og garderobefasiliteter ved flere av enhetene. Basert på kartleggingsundersøkelsen fra 2020 og befaring ved enhetene har prosjektet god oversikt over behovet ved enhetene. Det antas at enhetene har behov for sykkelparkering for 50 prosent av sine ansatte. Dette innebærer et behov for å utbedre 307 sykkelparkeringsplasser i sentrumsnære soner. De fleste enhetene har enkle stativer utendørs, uten beskyttelse mot nedbør eller tyveri. Miljøpakken finansierer sykkelparkering for inntil 15 prosent av ansatte ved arbeidsplasser som blir med i HjemJobbHjem, og som forplikter seg til å holde på parkeringsrestriksjonene i minst tre år. Finansiering av sykkelparkering for de resterende 35 prosentene, vil måtte finansieres av Trondheim kommune og kan eventuelt bekostes av parkeringsinntektene.

4.1 Sykkelparkering

Prinsippet som styrer denne utbyggingen er at en ansatt trygt skal kunne parkere en dyr sykkel uten å frykte tyveri, og at sykkelen dessuten skal være beskyttet mot nedbør.



Det er mulig å ha ulike ambisjonsnivå for sykkelparkering. Det beste er hvis bygningsmassen har arealer innendørs som kan disponeres. Løsninger for øvrig omfatter låsbare skur, som kan bygges spesielt for enheten, eller som kan anskaffes som standardiserte moduler fra leverandør. For enheter med kun mindre behov for parkering vil det kunne være aktuelt med flyttbare bokser som boltes fast i underlaget. Løsningene må ta høyde for at folk har ulike typer sykler, også lastesykler.

For sykkelparkering under tak estimeres det en kostnad på 10 000 kroner per sykkel, pluss moms. For sentrumsnære enheter bør sykkelparkeringsdekningen være opp i mot 50 prosent. Sykkelparkering for inntil 15 prosent av de ansatte inngår i HjemJobbHjem og dekkes av Miljøpakken. Resterende sykkelparkering dekkes av Trondheim kommune, og kan eventuelt finansieres av parkeringsinntektene ved enhetene. Sykkelparkering planlegges og bygges ut i samarbeid med Trondheim eiendom.

Utbygging er kun aktuelt ved enheter som får sine parkeringsplasser regulert med avgift, og kun ved enheter som i dag bare har et tilbud som ikke er sikkert eller værbeskyttet. Prosjektet bygger kun

sykkelparkering for ansatte. Mange kommunale enheter har behov for sykkelparkering for brukere, særlig barnehager, men dette vil måtte tas gjennom separate prosjekter.

4.2 Garderobe

Ved enkelte enheter har ansatte ikke tilgang på garderobe med dusj. For mange er dette en forutsetning for at ansatte skal kunne sykle til jobb. I sentrum og sentrumsnære områder er det registrert at rundt 8 av de kommunale enhetene som skal parkeringsreguleres også mangler garderobe med dusj for ansatte. Prosjektet har som mål at garderober med dusj finansieres av parkeringsinntektene. Inntektsnivået vil være førende for om dette er mulig å gjennomføre.

5. Finansiering av HjemJobbHjem

Det anslås at de aktuelle enhetene blir med i HjemJobbHjem fra høsten 2022. Gjennom prosjektet finansieres deltakelse i HjemJobbHjem og sykkelparkering for 15 prosent av ansatte. Ved enheter med vaktordninger brukes antall personer som møter på dagvakt som grunnlag. De fleste enheter vil ha behov for sykkelparkering for mer enn 15 prosent av ansatte. Denne ekstraavgiften må bekostes av Trondheim kommune. Det foreslås at dette hentes fra inntektene av parkeringsavgiftene. Hvis sykkelparkering dekkes for inntil halvparten av ansatte ved enheter som omfattes av HjemJobbHjem, vil dette beløpet bli på om lag 3 millioner.

5.1 Parkeringsinntekter

Tabell 5.1 gir en oversikt over estimerte inntekter og kostnader i antall millioner kroner.

Forutsetningen er at HjemJobbHjem gradvis implementeres fra august 2022, med parkeringsregulering og utbygging av tilfredsstillende sykkelparkering for inntil 50 prosent av enhetens ansatte. Utgiftene for sykkelparkering deles mellom Trondheim kommune og Miljøpakken.

Prosjektet sendte ut en reisevaneundersøkelse til alle sentrumsnære kommunale enheter i januar 2022. På grunnlag av svarene på denne undersøkelsen, er det beregnet at ved enheter som tilbyr ansatte gratis parkering, er det en andel på omtrent 54 % som kjører. Når det gjelder kjøreandel hos enheter som tar betalt for parkering, er datagrunnlaget fra reisevaneundersøkelsen for svakt. Derfor brukes 29 %, basert på Christensen (mfl. 2016). Det antas at andelen ansatte som kjører gradvis reduseres i prosjektets levetid, etter hvert som de finner nye løsninger for arbeidsreisen. Parkeringsinntektene er derfor høyest de første årene. Det er engangsutgifter knyttet til etablering av parkeringsregulering gjennom Trondheim parkering, satt til 70 000 kroner per enhet. For sykkelparkering regnes det 12 500 kroner per ansatt, inkludert mva.

Tabellen gir også en oversikt over hvilke tilskudd Miljøpakken tilbyr Trondheim kommune hvis prosjektet realiseres: midler til utbygging av 15 prosent dekning av sykkelparkering, samt midler til øvrige HjemJobbHjem-tiltak (sykkelservice, HjemJobbHjem-billetten, aktivitetskampanjer, m.m.).

Tabell 5.1.: Inntekter og kostnader beregnet for innføring av HjemJobbHjem i sone 1.
Alle pengeverdier angitt i MNOK.

	2022	2023	2024	2025	2026
Antall nye lokasjoner	8	5	0	0	0
Inntekt	0,9	2,1	2,3	2,1	1,9
Parkeringsregulering	-0,6	-0,4	0,0	0,0	0,0
Sykkelparkering	-1,9	-1,2	0,0	0,0	0,0
Kostnad	-2,5	-1,5	0,0	0,0	0,0
Balanse Trondheim kommune	-1,6	0,5	2,3	2,1	1,9
Sykkelparkering finansiert av Miljøpakken	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0
HjemJobbHjem finansiert av Miljøpakken	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0
Tilskudd fra Miljøpakken	1,1	0,7	0,0	0,0	0,0
Balanse inkl. tilskudd fra Miljøpakken	-0,4	1,2	2,3	2,1	1,9

Beregningen av budsjettet bygger på at enheter med samme adresse eller umiddelbar nærhet implementeres som lokasjoner. Det er 13 slike lokasjoner i sentrumsnær sone. I budsjettet beregnes det at andelen som kjører bil til jobb, og betaler for parkering, gradvis går ned i løpet av prosjektperioden. Prosjektet antar en kjøreandel på 54 % for enheter som ikke har parkeringsregulering i dag. Dette tallet bygger på reisevaneundersøkelsen nevnt i kapittel 2. Videre antas en endelig kjøreandel på 29 % etter fem år med HjemJobbHjem ved lokasjonen. Kostnadene for sykkelparkering er beregnet med et påslag på 13,2 %, basert på SSBs byggekostnadsindeks, for å ta høyde for prisstigningen i kjølvannet av koronapandemien.

6. Medvirkning i arbeidet med strategien

I mars 2020 ble det gjennomført medvirkningsmøter med representanter fra 18 enheter. Arbeidet var nylig startet, men prosjektgruppa så nytten av innspill i tidlig fase. Det ble senere gjennomført medvirkningsmøter med hovedverneombud, 10er-gruppa, underutvalg for byggesaker og Næringsforeningen i Trondheim. Høst og vinter 2021/2022 ble det gjennomført medvirkningsmøter med alle potensielle enheter i sone 1.

Prosjektgruppa har mottatt en rekke konstruktive innspill, og strategien har tatt hensyn til de aller fleste. Innspillene er oppsummert i en matrise som er vedlagt strategien.

7. Konklusjon

Tilrettelegging for miljøvennlige transportformer til og fra jobb for kommunens egne ansatte vil bidra til reduserte utslipp og støtte opp om målsettingen om Trondheim kommune som en nullutslippsvirksomhet innen 2030. Det bidrar også til at kommunen når målet om nullvekst i personbiltrafikk. Prosjektet foreslår en rekke virkemidler ved sentrumsnære kommunale enheter orientert rundt bygging av sykkelparkering og deltakelse i HjemJobbHjem. For å kvalifisere for deltakelse må gratis parkeringsplasser ved enhetene reguleres. Parallelt med parkeringsregulering vil

ansatte ved enhetene få tilbud om en rekke motiverende tiltak, som gjør det lettere å gå, sykle og reise kollektivt til jobb.

De ulike tiltakene som innføres gjennom HjemJobbHjem-strategien vil kunne påvirke arbeidsmiljøet på en rekke måter, både positivt og negativt. For ansatte som bor langt unna arbeidsplassen, eller som av andre grunner ikke lett kan bytte transportmiddel, vil arbeidsreisen ta lenger tid. For noen kan dette oppleves som et tap av fritid, mens andre vil se på dette som en praktisk måte å få frisk luft og aktivitet. Funn fra Transportøkonomisk institutt viser at arbeidstakere med aktive jobbreiser er de som i størst grad savner jobbreisen sin når de pålegges å jobbe hjemmefra. De som sykler og går har en bedre reiseopplevelse, og de rapporterer selv at de er i bedre humør og er mer produktive (Rørslett, 2020). Tilbakemeldinger fra ansatte gjennom Miljøpakkens prosjekt HjemJobbHjem viser også at mange ansatte opplever det som mindre stressende å gå, sykle eller reise kollektivt når den nye vanen først er etablert. Tiltakene i HjemJobbHjem vil bidra til at flere ansatte velger en aktiv jobbreise, hvilket igjen kan ha positiv betydning for helse og arbeidsmiljø.

8. Referanseliste

Arbeidsmiljøloven. (2017). *Arbeidsmiljøloven* (LOV-2005-06-17-62). Lovdata.

<http://arbeidsmiljolooven.com/article/%C2%A7-10-8-daglig-og-ukentlig-arbeidsfri/>

Christiansen, P., Engebretsen, Ø. & Usterud Hanssen, J. (2015) *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder* (TØI-rapport 1439/2015). Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php/1341581-1449649020/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2015/1439-2015/1439-2015-sam.pdf>

Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E. G. & Fearnley, N. (2016). *Parkering - virkemidler og effekter* (TØI-rapport 1493/2016). Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43774>

Lunke, E.B., Skollerud, K.H., Christiansen, P., Julsrud, T.E. & Mata, I.L. (2018) *Klimavennlige jobbreiser i Oslo kommune* (TØI-rapport 1632/2018). Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47869>

Rørslett, K. (2020) *Siste sykkel tur til jobben før hjemmekontoret*. www.nrk.no.

<https://www.nrk.no/norge/blir-palagt-hjemmekontor- -mange-savner-jobbreisen-1.15219898>

Samferdselsdepartementet (2019) "Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019-2029". Hentet fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/byvekstavtale-tro ndheimsområdet.pdf>

Trondheim kommune (2012) "Krav til parkering - veileder. Kommunedelens arealdel 2012-2024, vedlegg 15". Hentet fra:

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret /samferdsel/reisevaner/15_parkeringsveileder_web.pdf

Trondheim kommune (2017) "Kommunedelplan for energi og klima". Hentet fra:

<https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/miljoenheten/kl ima-og-energi/kommunedelplan-energi-og-klima130618.pdf>

Trondheim kommune (2018) "Parkeringspolitikk", sak 6/18, Trondheim bystyre.

Trondheim kommune (2019) "Erklær nødsituasjon - klimamålene må skjerpes", sak 140/19, Trondheim bystyre.

Trondheim kommune (2022) "Handlings- og økonomiplan 2022-2025, budsjett 2022", sak 0198/21, Trondheim bystyre.

Urbanet Analyse (2018) "Analyse av restriktive tiltak i Trondheim". Hentet fra:

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/70-admin/aktuelt/ua-rapport-116_2018_analyse-av-restriktive-tiltak-i-trondheim_endelig.pdf