



TRONDHEIM KOMMUNE

Mobilitets- og samferdselsenheten
Vedtatt 20.10.2022

Mobilitetsstrategi for Trondheim



Foto: Glen Musk



Foto: Glen Musk

Innhold

4 Mål for mobilitet

- 8 Trondheim i dag
- 10 Trondheim i 2030

14 Strategi for mobilitet

- 16 Gange som førstevalg
- 18 Attraktivt og sammenhengende sykkeltilbud
- 20 Effektivt kollektivtilbud
- 22 Trafikkdemping i bydelene
- 24 Aktiv parkeringspolitikk
- 26 Levende gater
- 28 Sømløse reiser og nye mobilitetstilbud

Mobilitet er evnen til å reise.

Mobilitetsstrategien viser hvordan Trondheim kommune skal jobbe med mobilitet for å nå vedtatte målsettinger.

Strategien består av to deler: mål og strategi.

- I måldelen konkretiseres overordnede mål for Trondheim kommune.
- I strategidelen vises det til hva Trondheim kommune skal gjøre for å nå målene.

Mobilitetsstrategien ble bestilt av bystyret i kommunal planstrategi for 2020-2023:

“[Mobilitetsstrategien skal] bidra til at folk forflytter seg gjennom byen på mer hensiktsmessige måter, med spesielt fokus på at flere reiser kollektivt”.

Strategien er en overordnet temaplan for mobilitetsarbeidet i Trondheim kommune. Det vil si at målene og handlingene som vises til i strategien skal legges til grunn for utarbeidelse av samfunnsplaner, arealplaner, innspill til kommunal planstrategi og handlings- og økonomiplaner, og samarbeid med andre aktører og myndigheter.

Strategien er avgrenset til å oppnå mål ved hjelp av handlinger knyttet til mobilitet. Det vil si at temaer som arealplanlegging, bevaring av natur og kultur og klima ikke er tatt med i strategien. For å lese mer om disse temaene henvises det til kommuneplanene, Byutviklingsstrategien, Kommunedelplan: energi og klima 2017-2030, samt kommunens øvrige samfunnsplaner².

Mål for mobilitet

Trondheim er en by i vekst. Flere personer betyr flere reiser. For å sikre at byveksten håndteres på en bærekraftig måte har Trondheim kommune sammen med partene i Miljøpakken forpliktet seg til at veksten i persontransporten skal skje med kollektiv, sykling og gange³. Trondheim kommune har i tillegg mål om at personbiltrafikken skal reduseres med 20 prosent fram mot 2025⁴.

I arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032⁵, kalt *Trondheimsløftet*, har kommunen fastsatt at samfunns- og arealplanleggingen skal bidra til en samfunnsomstilling i Trondheim, og tre hovedmål er satt for Trondheim kommune fram mot 2032.

Samfunnsomstillingen skal føre til et mer bærekraftig Trondheim, både miljømessig, sosialt og økonomisk. Kommuneplanens samfunnsdel ligger til grunn for Mobilitetsstrategien.

Basert på kommuneplanens tre hovedmål er det konkretisert seks delmål for mobilitetsarbeidet i Trondheim:



Kommuneplanens tre hovedmål

Trondheim skal ta ansvar for et grønnere og mer sirkulært samfunn.

- Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.
- Befolkningen har gode mobilitetstilbud.

Trondheim skal være en mangfoldig by med et sterkt fellesskap.

- Befolkningen har gode og trygge møteplasser.
- Trafikken skaper færre barrierer mellom boligområder, skoler og sentrumsområder.

Kunnskaps- og teknologihovedstaden Trondheim skal være et kraftsentrum for en bedre verden.

- Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig.
- Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og innovativ.

Trondheim skal ta ansvar for et grønnere og mer sirkulært samfunn.

1 Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim

Målet handler om at flere innbyggere skal ha reell mulighet til å bruke andre transportmidler enn personbilen, og velger ofte å benytte seg av tilbudet. Færre skal kjøre bil og flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Målet følger av nullvekstmålet, Trondheim kommunes mål om kutt i klimautslipp fra transport, kommuneplanens mål om at Trondheim tar ansvar for et grønnere samfunn, og Trondheim kommunes mål om 20 prosent reduksjon i biltrafikken.

Å endre reisevaner har erfaringsmessig vist seg å være utfordrende. Noe av grunnen til dette er at bilen har et stort konkurransefortrinn, både med tanke på fremkommelighet, fleksibilitet, komfort og å få hverdagen til å gå opp. For å nå målene som Trondheim kommune har innen mobilitet er det derfor viktig å både bedre tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende, og samtidig gjøre grep som begrenser konkurransefordelen til personbilen. I tillegg vil det være avgjørende at arealutviklingen skjer i sentrum, lokale sentra og langs viktige kollektivstrekninger.

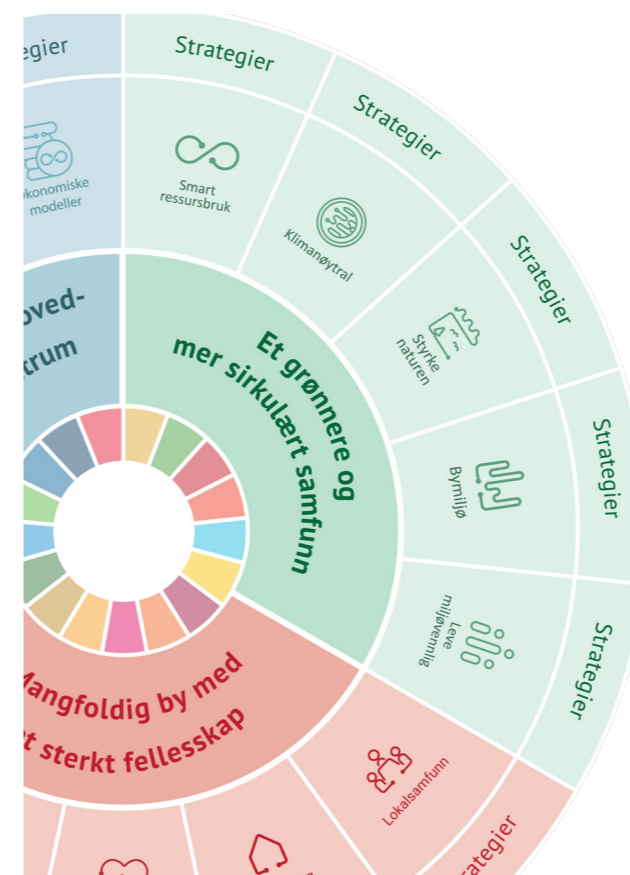
Befolkningen må også bidra ved å prøve ut andre former å transportere seg på enn ved bruk av bilen. Derfor er holdningsskapende arbeid fra kommunen, arbeidsgivere og andre aktører som skoler, barnehager, organisasjoner, foreninger, venner, familie og naboer også viktig.

2 Befolkningen har gode mobilitetstilbud

Mål 2 handler om viktigheten av kvaliteten på den fysiske utformingen av mobilitetstilbudene i Trondheim kommune. Dette gjelder både hvordan anleggene er utformet og hvor god driften og vedlikeholdet av anleggene er. Kommuneplanens samfunnsdel viser til at omgivelsene skal være tilrettelagt for deltakelse og aktivitet for alle⁵. Tilgjengelighet og universell utforming er derfor et viktig kriterium for å oppnå kvalitet i mobilitetsløsningene.

Kvalitet innenfor mobilitet handler også om at anleggene er sikre og gir en opplevelse av trygghet. Sikkerhet kan defineres som det faktiske antallet trafikkulykker, skadde eller risiko for ulykker, mens opplevelse av trygghet er følelsen av sikkerhet eller hvordan folk opplever risikoen for trafikkulykker⁶. Opplevelsen av trygghet handler derfor også om følelsen av kontroll for brukeren. Å sikre at flest mulig opplever anleggene som trygge er avhengig av god tilrettelegging som reduserer kompleksiteten i trafikkbildet.

Selv om løsningene er tilgjengelige, sikre og opplevd som trygge ved etablering, avhenger også kvaliteten av hvor godt tilbudet er over tid og at kvaliteten ikke reduseres av ytre forhold. Derfor er vedlikehold og drift også en del av kvalitetsmålet for mobilitetstilbudet.



Trondheim skal være en by med sterke fellesskap.

3 Befolkningen har gode og trygge møteplasser

Målet handler om at sentrumsområder, lokale sentrum og boligområder er attraktive steder å bo og oppholde seg i, og bidrar til en god folkehelse. Målet er i tråd med byutviklingsstrategien for Trondheim, som har som strategi at byen, og spesielt sentrumsområder og boområder, skal utvikles i øyehøyde, være attraktive og av god kvalitet. Møteplasser kan være små og store torg, parker, lekeplasser og noe så enkelt som benken på gatehjørnet. I disse områdene er det ofte knapt med arealer, og det må derfor gjennom planlegging velges løsninger som sikrer gode områder for opphold og fremkommelighet i ett og samme areal.

For mobilitet betyr dette at man blant annet må redusere trafikkstøy og luftforurensning i form av svevestøv. Støykartleggingen som ble gjennomført i 2017 viser at antall husholdninger som ligger i støysoner øker ⁷. Årsaken til dette er først og fremst at det bygges nybygg i støyutsatte områder, men kartleggingen viser også til at trafikken på lokale veier har økt siden kartlegging i 2012. Det er flere tiltak man kan gjøre for å avbøte på støy i et område. Likevel er det også viktig å se til selve kilden av trafikkstøy, nemlig trafikken. Med lavere fart, og færre biler gjennom sentrums- og boområder kan man både redusere støyen og samtidig unngå fordyrende kostnader på avbøtende tiltak.

4 Trafikken skaper færre barrierer mellom boligområder, skoler og sentrumsområder

Trondheim kommune skal satse enda mer på fortetting i og rundt sentrum og lokale sentrum. I dag bor omtrent 30 prosent av befolkningen innenfor 500 meter fra nærmeste sentrum eller lokalsentrum, og andelen vil øke. En av utfordringene i dag er at det ofte går mye trafikk gjennom slike områder, med veier som både er plasskrevende, støyende og som legger føringer for hvordan folk som bor i området kan ferdes til fots og på sykkel. Trafikken blir barrierer for å skape gode sentrum. Dette målet handler derfor om at innbyggerne i Trondheim skal ha en attraktiv og effektiv tilgang til sine målpunkt, der sentrumsområder, skoler og tilliggende boligområder ikke har barrierer mellom seg. Det kan gjennomføres tiltak som begrenser opplevelsen av veien som en barriere. Dette kan være gjennom å dempe hastigheten på trafikken, hindre eller redusere gjennomkjøring i bolig- og sentrumsområder eller gi gående og syklende høyere prioritet i sin fremkomst og kryssing.

I tillegg til fysiske barrierer er det også mange som opplever økonomiske barrierer når det kommer til å reise. Lav pris på kollektivtransport og ordninger som gjør innkjøp av sykkel og elsykkel mulig for flere er viktig for å gi alle tilgang på rimelig mobilitet.

Kunnskaps- og teknologihovedstaden Trondheim skal være et kraftsentrum for en bedre verden.

5 Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig

Kommuneplanens samfunnsdel og byutviklingsstrategien viser at Trondheim kommune skal arbeide for å lokalisere rett virksomhet på rett sted. Dette betyr at bedrifter som i mindre grad har behov for store industriarealer, eller som ikke er støy- eller støvproduserende, bør lokaliseres nærmere sentrumsområder.

Dette vil for det første gjøre det enklere for ansatte og kunder å gå, sykle og reise kollektivt til næringen.

For det andre vil en sentralisering av næring til sentrumsområder redusere behovet for antallet parkeringsplasser. Dette er både arealeffektivt og besparende økonomisk for utvikling og drift av den enkelte næringsseiendom.

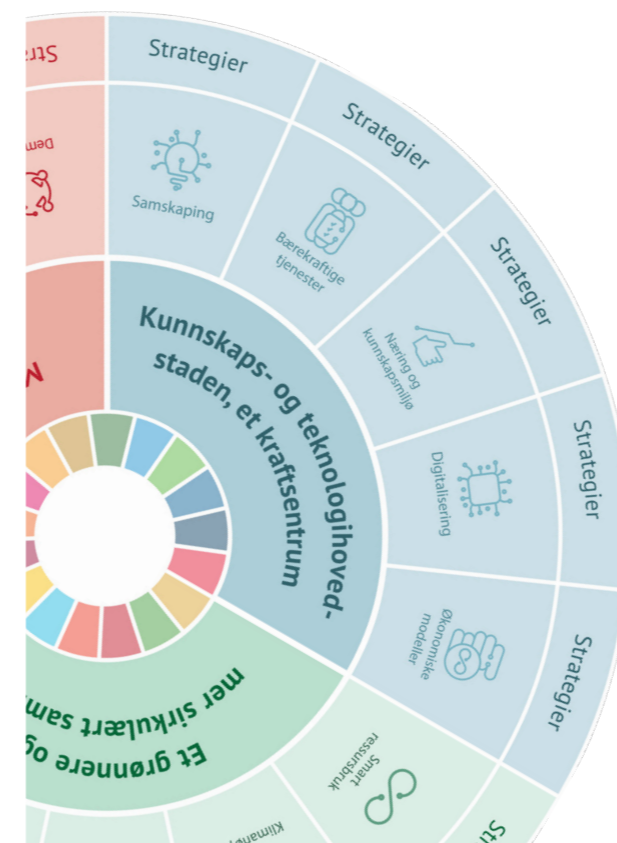
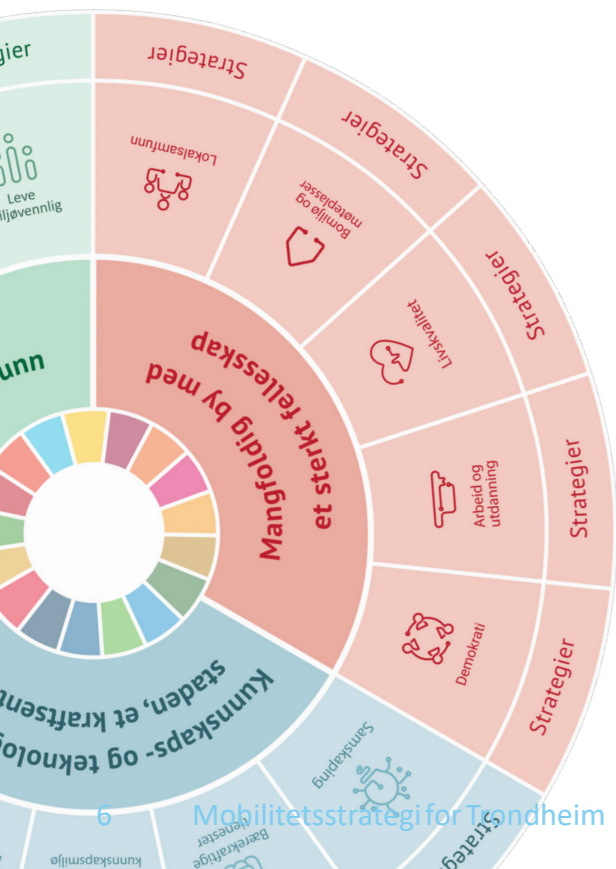
For det tredje er det en kjent sammenheng mellom sykefravær blant ansatte og fysisk utfoldelse ⁸. Om flere ansatte har mulighet til å gå eller sykle på hele eller deler av arbeidsreisen, vil dette være positivt for den enkelte bedrift.

6 Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og innovativ

Trondheim har et mangfold av næringer og kompetansemiljø som gir gode forutsetninger for å tenke nytt innenfor næringstransport. Næringsaktørene i Trondheim har allerede tatt flere steg mot en mer miljøvennlig transport, blant annet gjennom å skifte til nullutslippskjøretøy. De største aktørene har kommet lengst, men nullutslippskjøretøy er i ferd med å bli tilgjengelig for flere. Trondheim kommune skal være med på å støtte en slik utvikling.

For å gjøre næringstransporten i Trondheim miljøvennlig og framtidrettet er det viktig at kommunen ser på løsninger som fremmer god bylogistikk. Næringsaktører som driver med varelevering sier selv at noe av utfordringen er at det er for få og små lastesoner og for få felles varemottak. Dette kan føre til letekjøring, kø og konflikter med andre trafikanter ⁹. Spesielt er dette en utfordring i sentrumsområder der arealene er knappe.

Aktuelle løsninger kan være mer sambruk av areal, flere felles varemottak og å frigi areal fra personbil til næringstransporten. I tillegg er det også viktig å se på hva som skal til for at flere næringsaktører kan gå over til å bruke mindre kjøretøy i sin næringstransport, og eventuelt mer bruk av varesykler i sentrumsområder. Med mindre kjøretøy og andre transportmidler er det også behov for mindre areal i trange gatesnitt, men det krever gode omlastingsfasiliteter.



Trondheim i dag

Siden 2010 har:

- befolkningen økt med 17 %
- bilbruken vært stabil
- kollektivbruken økt med ca 65 %
- sykling til og fra Midtbyen økt med ca 50 %
- gåing til og fra Midtbyen økt med nærmere 40 %



Bystruktur med mange muligheter

Trondheim har en relativt kompakt og sammenhengende bystruktur som gjør at det ofte finnes mange reisemuligheter og alternativer mellom ulike bydeler. Byen har imidlertid noen naturgitte barrierer som fungerer som naturlige avbrekk mellom bebyggelsen, som Nidelva og skråninger som er for bratte for storstilt utvikling. Den sammenhengende bystrukturen gir mange muligheter for en effektiv og bærekraftig mobilitet, både til Midtbyen og til de lokale sentrene som finnes spredt utover byen. Det finnes også unntak som Byneset, Bratsberg og Klæbu som er adskilt fra resten av bystrukturen.



God tilgjengelighet og fremkommelighet med bil i Trondheim

Trondheim har god biltilgjengelighet til de fleste områder. Reisetiden er derfor relativt lav uansett om man skal til dagligvarebutikken, tilbudene i Midtbyen eller til kjøpesentrene i utkanten av bystrukturen. I tillegg kan man som regel benytte flere forskjellige ruter for å komme seg dit man skal. Dette gjør bilen til et attraktivt fremkomstmiddel i Trondheim.



God flatedekning og godt kollektivtilbud i rushtid

Trondheim har et godt kollektivtilbud. Om lag tre fjerdedeler av befolkningen har buss med 10-minutters frekvens i rush ved bolig. De fleste i Trondheim bor i nærheten av en kollektivholdeplass. Men selv om tilbudet på kollektivtransport er tilgjengelig for de fleste, opplyser 1 av 5 at de ikke har kjennskap til sitt nærmeste tilbud.

Størsteparten av rutene går til Midtbyen, inkludert tre metrobuslinjer som har ekstra stor kapasitet og som går svært hyppig. Det finnes også noen forbindelser som går på tvers av bydelene, eller som fungerer som matebusser til metrobuss. I rushtid har mange i Trondheim gode forbindelser til og fra arbeid. På ettermiddagen og i helg er det færre avganger, som gjør at spesielt de som skal bytte buss opplever lang reisetid.



Mange gode sykkelstrekninger, men behov for sammenhengende nett

Siden 2008 har Miljøpakken bygd omtrent 40 kilometer dedikerte sykkelanlegg og nesten 10 kilometer gang- og sykkelveg. Det er mange gode strekninger, men det er fortsatt delstrekninger som mangler og forbindelser der det oppleves utrygt å sykle. Trondheim har som mål å ha 180 kilometer sammenhengende sykkelvegnett. I Trondheim har omtrent 80 prosent tilgang på sykkel, 15 prosent av syklene er elsykler. Stadig flere velger elektriske lastesykler for å få dagen til å gå opp. Relativt høy pris er imidlertid en økonomisk barriere for mange.



Mange effektive gangforbindelser, men med varierende kvalitet

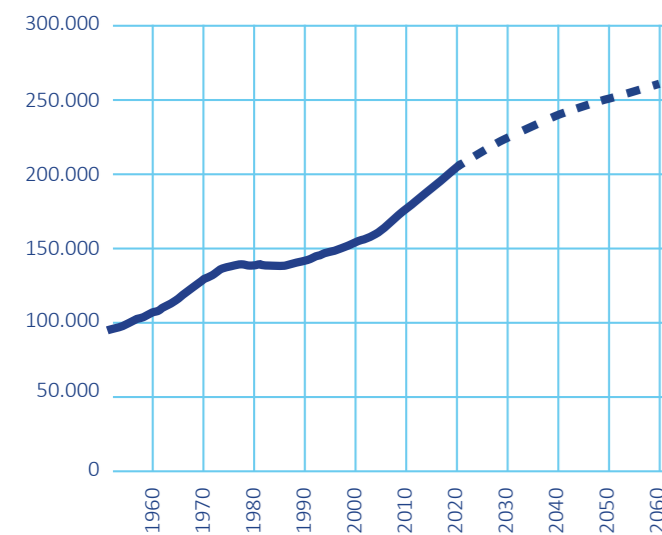
Trondheims gatestruktur gjør at det ofte er flere raske ruter å gå. Det er de siste årene bygd nesten hundre snarveier som skal gi korte avstander til skole, buss eller butikken. I tillegg er gange blitt den viktigste trafikantgruppen å tilrettelegge for i sentrumsområder og rundt skoler. Her er det blant annet utført trafiksikkerhetstiltak som har gjort skoleveien til flere barn bedre. Kvaliteten på det generelle gangnettet har imidlertid fortsatt mangler som gjør at gange kan være lite tilgjengelig og attraktivt. Støy- og støvforurensning og barrierevirkningen av høyt trafikkerte veier preger også deler av gangnettet.

Trondheim i 2030

Trondheim ventes fremover å vokse med ca. 2000 innbyggere i året. Det vil si at i 2030 er vi omtrent 225 000 personer, 15 000 flere enn i dag. I snitt reiser hver innbygger i Trondheim tre ganger daglig.

I 2030 skal Trondheim ha oppnådd nullvekstmålet og redusert bilbruken med 20 prosent, med 2019⁹ som startår. For å oppnå det har vi undersøkt hvilke reisemidler vi må bruke mer, og vurdert hva potensialet er i de ulike bydelene. Dette gir grunnlag for å være mer målrettet i prioritering av tiltak, og det viser retningen vi forventer at utviklingen i reisevaner bør ha ulike steder i byen.

Utredningen er basert på reisevaneundersøkelsen for Trondheim i 2019¹⁰ og Trondheim kommunes befolkningsprognose¹¹. Resultatene som

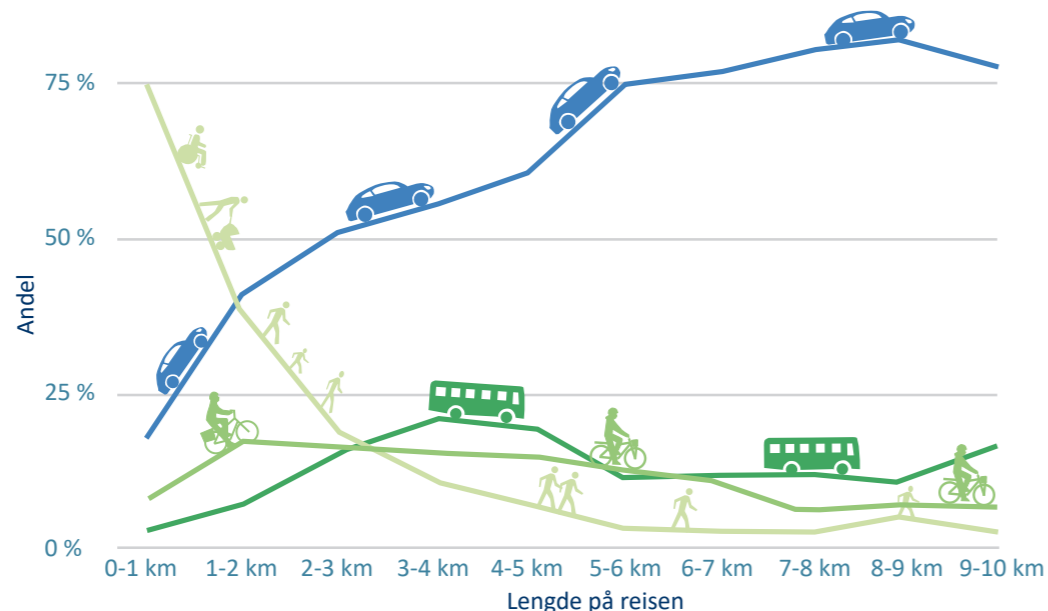


Estimert befolkningsutvikling i Trondheim.

presenteres her indikerer retningen som er sannsynlig for å nå målene. Befolkningsutvikling og reisevaner har alltid en viss usikkerhet ved seg, og det gjelder også denne utredningen.

Reisevaneundersøkelsen fra 2019 er benyttet fremfor reisevaneundersøkelsene for 2020 og 2021, på grunn av koronapandemiens påvirkning på reisevanene. Det er i strategien ikke tatt høyde for langvarige vesentlige endringer av befolkningens reisevaner på grunn av koronapandemien.

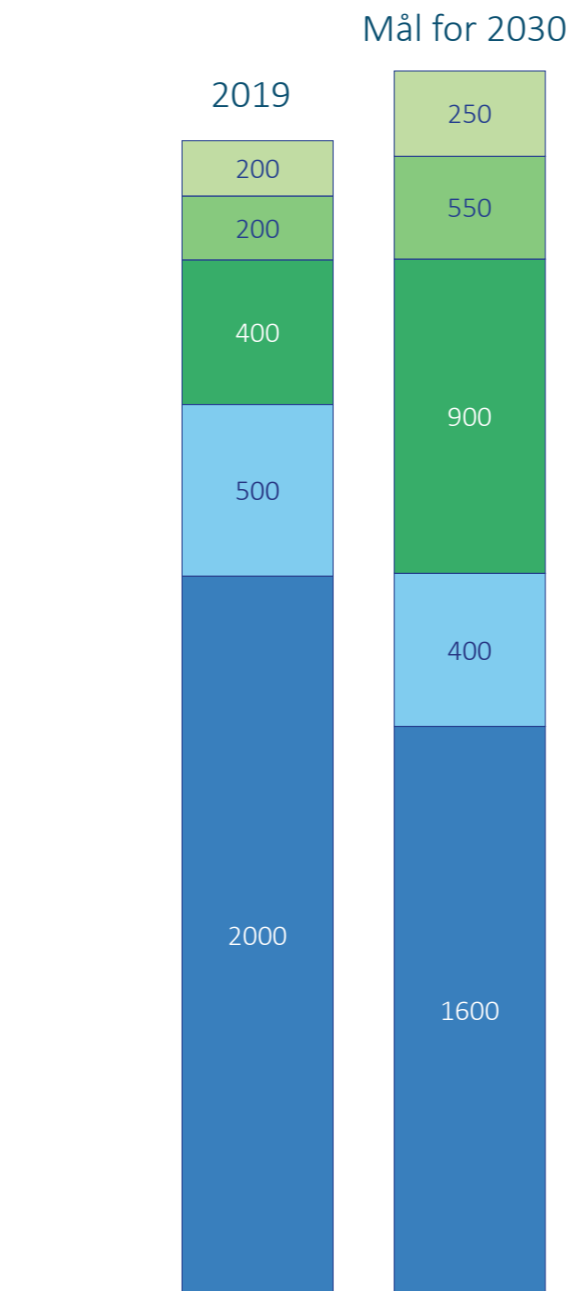
Reisevanene fra 2019 viser at vi reiste flest kilometer med bil hver dag (2 millioner km). Selv om vi hadde mange gåturer, var hver av de relativt korte, og de tilsvarte bare en tidel av distansen til de daglige bilturene (200 000 km).



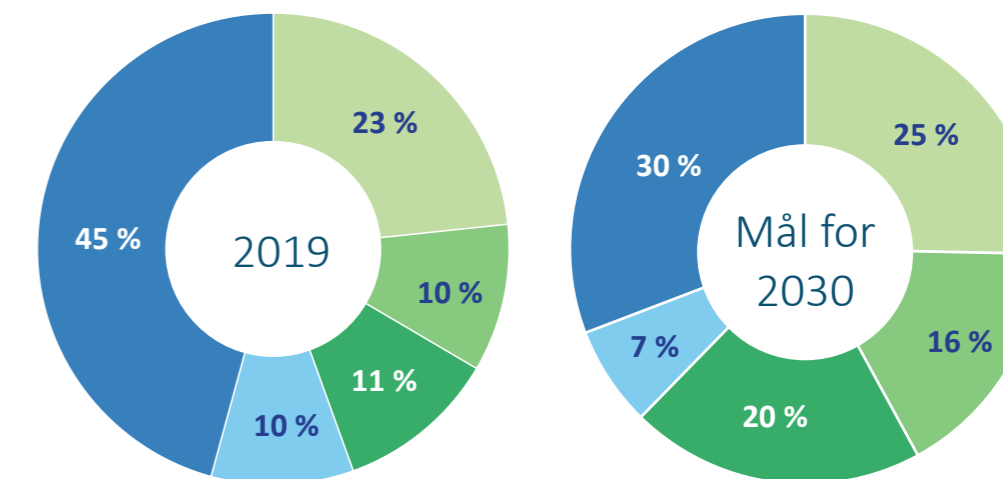
Slik reiste innbyggerne i Trondheim i 2019, sortert etter reisens lengde.

For sykkel (200 000 km) og kollektivt (400 000 km) var reisene lengre, men andelen reisende var lavere (10 prosent og 11 prosent).

For 2030 forventer vi en befolkningsvekst som også gjør at vi kommer til å reise mer i Trondheim. For å nå målet om å redusere bilreiser med 20 prosent, må vi ta flere og lengre turer med gange, sykkel og kollektivt. Utredningen viser at kollektivreiser må erstatte flest bilreiser. Det betyr en dobling i bruken av kollektivtransport i Trondheim (900 000 km). Sykkel må også erstatte mange bilreiser, og fordi reisene på sykkel må bli lengre tilsvarer det nesten en tredobling i antall syklende kilometer (550 000 km). Gange kan ikke erstatte de lengste bilturene, men på de kortere distansene forventer vi en økning (250 000 km).



Reisemiddelfordeling for Trondheim
Tallene inkluderer reiser under hundre kilometer blant bosatte i Trondheim over 13 år.



■ Gange ■ Sykkel ■ Kollektivt ■ Bilpassasjer ■ Bilfører

Daglig transportarbeid i Trondheim
Samlet daglig reiselengde for ulike transportmidler i Trondheim. Tall i tusen kilometer.

For å nå målene må en stor andel av dagens bilbruk erstattes med miljøvennlige reisemidler. Potensialet for endring avhenger av hvor i byen reisene foregår, av reiselengde og av reisens formål.

Det er størst sjanse for at man går på de korte reisene. På de mellomlange reisene er sykkel et mye brukt transportmiddel, mens på de lengre reisene er kollektiv det mest sannsynlige alternativet til bil.

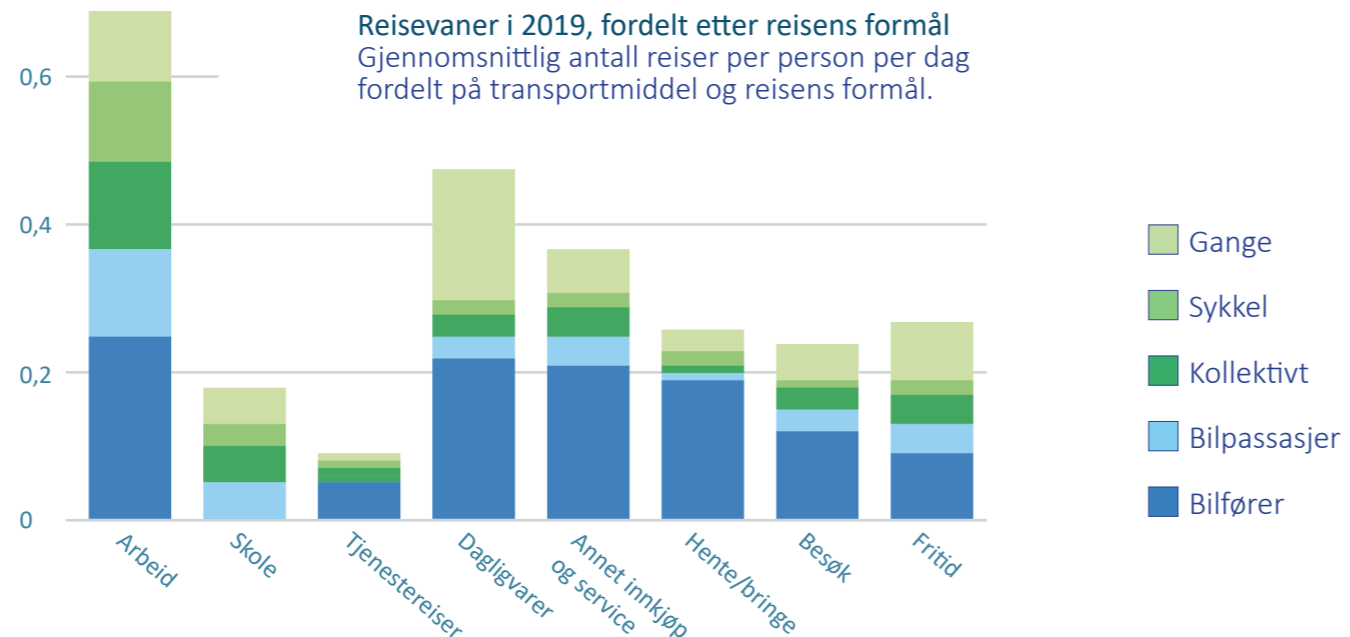
Våre daglige reiser kan deles inn i tre hovedkategorier med omtrent like stor andel av de totale reisene.

- Arbeidsreiser (arbeid, skole og tjenestereiser)
- Handelsreiser (dagligvarer, annet innkjøp og service)
- Fritidsreiser (hente/bringe, besøk og fritid)

Mange av arbeidsreisene foregår i rush, til Trondheim sentrum og de andre store arbeidsplasskonsentrasjonene.

Handelsreisene foregår i større grad på ettermiddag, og går både til nærbutikken, lokale sentra, Trondheim sentrum og de større kjøpesentrene på Tiller og Lade.

Fritidsreisene foregår i stor grad på ettermiddag og helg. Disse reisene er mer spredt, men Trondheim sentrum og tilbudene i de lokale sentrene er de mest populære reisemålene.



Bydeler med størst potensial for reduksjon i bilførerandel

Bydelene lenger unna sentrum har størst bilførerandel, og dermed størst potensial for endring til miljøvennlige transportmidler. Utredningen viser hvor det er gode alternativ til bil og hvor det bør forbedres. I bygdene som ikke er en del av den sammenhengende bystrukturen; Bratsberg, Byneset og Klæbu, legges det ikke opp til en større reduksjon i bilførerandelen.

Bydeler med størst potensial for økning i kollektivandel

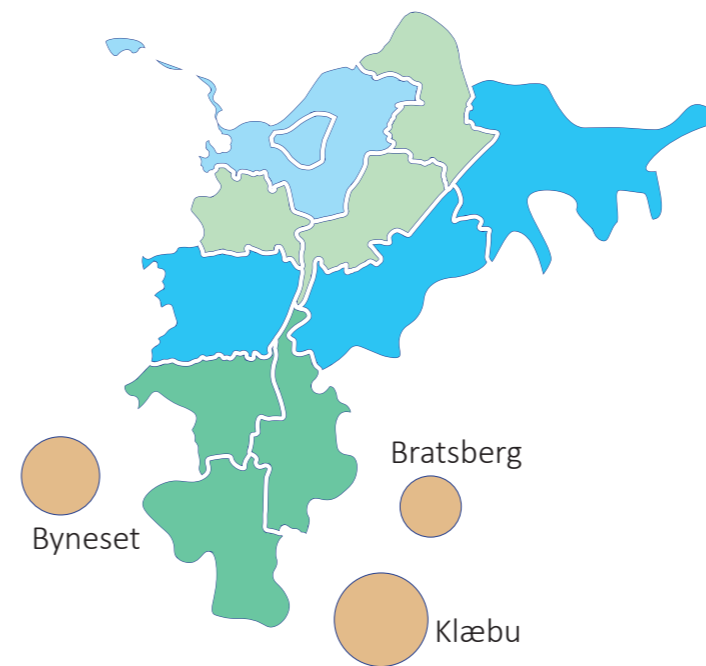
På de lengste reisene er kollektiv det viktigste alternativet til bil, så potensialet for kollektiv er særlig stort i områder som ligger i ytre bydeler og i sørbyen.

Bydeler med størst potensial for økning i sykkelandel

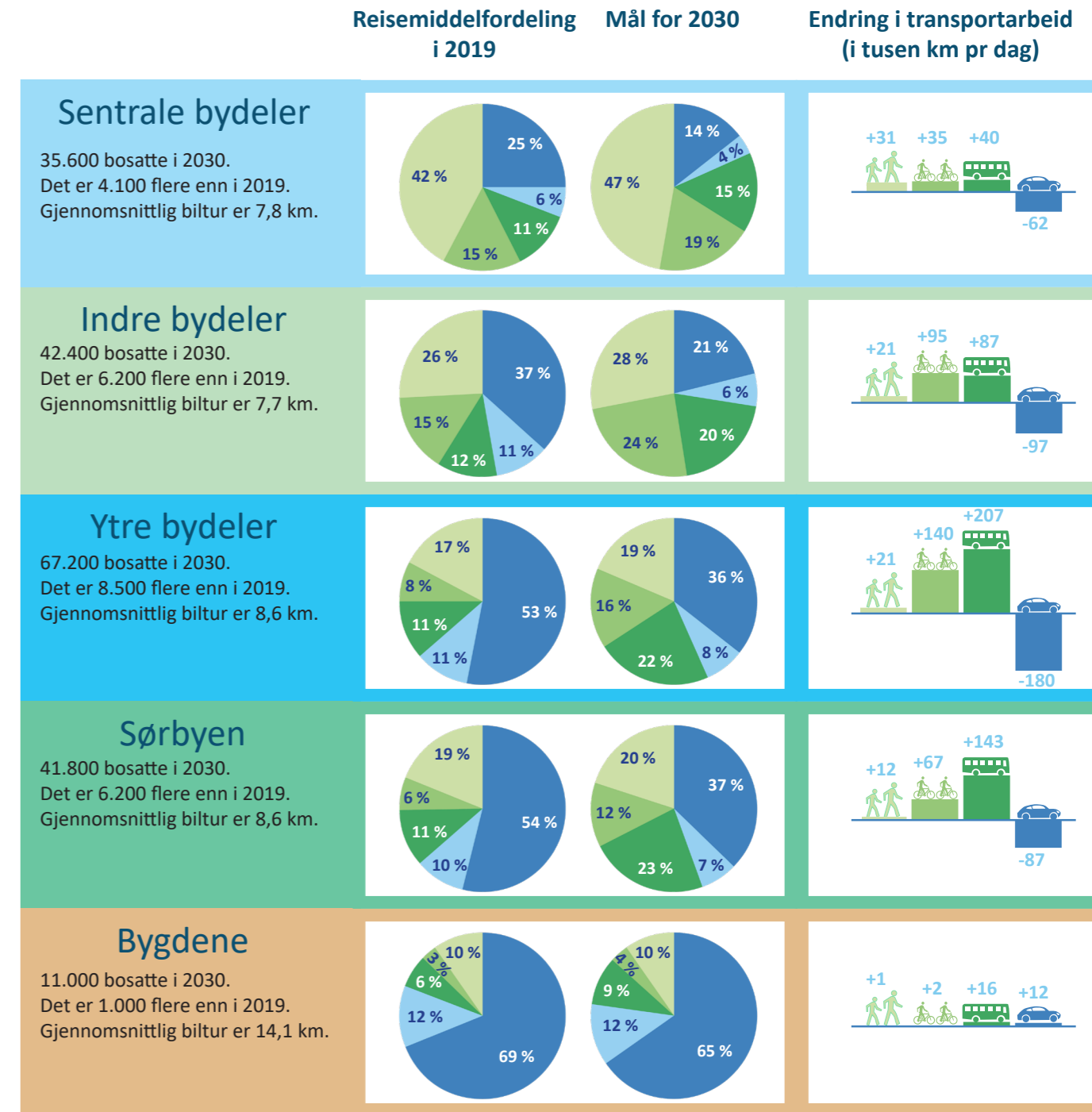
Sykkelandelen er erfaringsmessig høy på korte og mellomlange reiser, så bydelene rundt sentrum har et stort potensial for økt sykling. Topografien med lange og bratte bakker er en utfordring for sykling i deler av Trondheim, men med elsykkel blir dette enklere.

Bydeler med størst potensial for økning i gangandel

Gange er viktig på de korte reisene. Med utvikling av lokale sentre forventer vi at flere kan gå i alle bydeler. I de sentrumsnære bydelene er potensialet ekstra høyt, siden det her er korte avstander til et mangfold av tilbud.



Bydelene i Trondheim
Sentrale, indre og ytre bydeler.
Sørbyen og bygdene.



Strategi for mobilitet

Strategidelen er delt i seks temaer. I temaene vises det til strategier og handlinger for hvordan Trondheim kommune skal arbeide for å nå målene innenfor mobilitet. Målene for mobilitet i Trondheim er sterke og har et kort tidsperspektiv. Derfor er også strategiene og handlingene utformet for å skape endring.

Strategidelen må ses i sin helhet. For å oppnå målene for mobilitet er vi avhengige av både handlinger som gjør gang-, sykkel- og kollektivtilbudet bedre, at flere bolig- og sentrumsområder blir skjermet for trafikk, at gatene blir mer attraktive og levende, at det er behov for mindre areal til parkering og at konkurransefordelen til personbilen går ned.

De tematiske inndelingene må altså ikke ses på som separate satsinger, men at de sammen danner en oppskrift, der alle ingrediensene er nødvendig for å oppnå det ønskede resultatet.

Handlingene i strategidelen er tiltak som kommunen kan iverksette innenfor sin myndighet og ved å samarbeide med andre. På noen av handlingene er kommunen avhengig av forankring fra andre myndigheter. Dette gjelder blant annet på veier og gater som eies av fylkeskommunen og staten, på busstilbudet hvor fylkeskommunen har ansvar, og på statlige føringer som begrenser kommunens handlingsrom innenfor mobilitet.

Når de foreslåtte handlingene er avhengig av andre myndigheter vises det i mobilitetsstrategien derfor ikke til en konkret handling som Trondheim kommune kan vedta selv, men handlinger som kommunen skal samarbeide med ansvarlig myndighet for å få gjennomført.



Hovedgrepene i strategien

Gange som førstevalg

- Flere skal få kortere gangavstander mellom viktige reisemål.
- Anlegg for gående skal ha attraktive fysiske omgivelser.
- Det skal tilrettelegges for god framkommelighet for gående.
- Befolkningen skal bevisstgjøres på at det er bra å gå både for miljøet, byen og egen helse.

Attraktivt og sammenhengende sykkeltilbud

- Sykkelprosjekter i områder med stort potensial for økt andel syklende skal prioriteres.
- Trondheim skal bygge et sammenhengende sykkeltilbud som er trygt og enkelt å bruke.
- Trondheim kommune skal ha en ansvarlig satsing på innovative mobilitetsløsninger.
- Befolkningen skal bevisstgjøres på at det er bra å sykle både for miljøet, byen og egen helse.

Effektivt kollektivtilbud

- Øke andelen kollektivreisende i bydeler med størst potensial for vekst.
- Senke terskelen for å bruke kollektivtrafikk. Flere skal bli kjent med kollektivtilbudet sitt og reise mer kollektivt.
- Holdeplasser og omstigningspunkt i tettbebygde strøk skal være tilgjengelige, attraktive og trafikksikre.
- Bedre framkommelighet og reisetid for buss på steder med risiko for kødannelse
- Satse på innovative løsninger som øker kollektivandelen.

Trafikkdemping i bydelene

- Personbiltrafikken skal samles på færre veier.
- Sentrumsområder, lokale sentrum og boligområder skal skjermes for høy trafikkmengde og gjennomkjøring.
- Utvikle vegnettet for å nå nullvisjonen; null drepte og hardt skadde.
- Støy- og luftforurensning skal reduseres kraftig.

Aktiv parkeringspolitikk

- Bruke parkering som virkemiddel for at færre skal kjøre til jobb.
- Bruke parkering som virkemiddel for å redusere bilbruk og bilhold.
- Sikre tilstrekkelig med parkering for de med behov.
- Felles parkeringsløsninger skal prioriteres fremfor gateparkering.

Levende gater

- Skape attraktive, trygge og tilgjengelige sentrum.
- Sikre en effektiv og grønn mobilitet for varer og tjenester i Trondheim.
- Gatens utforming og materialbruk skal styrke stedets identitet.
- Sikre areal til vegetasjon og overvannsløsninger i gatesnittet.

Gange som førstevalg

Trondheim vil fremover ha en befolkningsvekst på ca. 2000 innbyggere årlig. Når byen utvikles og fortettes er det viktig at gåing er det mest naturlige og enkle reisemiddelet for korte distanser i hverdagen.

Gåing er et viktig middel for å få ned bilbruk på korte distanser. Gåing reduserer belastning på vegnettet og gjør behovet for å bygge ut et arealkrevende vegnett mindre. Dette er igjen med på å ta vare på naturen, kutte klimagassutslipp, samt øke menneskets livskvaliteten og folkehelse. Gåing er dessuten gratis og tar liten plass.

De aller fleste synes det er greit å gå i 30 minutter til skole og arbeid. Det vil si i 2-3 km. Men det er mange som likevel benytter seg av bilen på disse korte turene. Potensialet for å øke andel gående er derfor stort når avstanden mellom reisemål er relativt korte.

De 10 siste årene er det blitt bygget mange tiltak for gående i Trondheim. Snarveier, turveger, fortau og sykkelveger med fortau. Selv om prosentandelen for gående er relativt stabil, har antall gåturer gått opp fordi innbyggertallet øker. Dersom prosentandel gående skal øke i årene fremover er det behov for økt innsats.

I Trondheim ligger mange boligområder relativt langt fra hverdagens reisemål. Når avstanden mellom hjem og reisemål oppleves som lang er det mange som velger bil isteden. En god mulighet for å endre dette er å utvikle Trondheim i tråd med byutviklingsstrategien. I strategien legges det vekt på fortetting og utvikling av lokale sentra.

Dersom en lykkes med å få flere folk til alle sentrum, tilrettelegge for en by i øyehøyde og sikre universell utforming der det er mulig, vil det bli kortere og mer attraktivt for mange flere folk å gå.

Dette oppnår vi

Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.



Befolkningen har gode mobilitetstilbud



Befolkningen har gode og trygge møteplasser



Trafikken skaper færre barrierer mellom boområder, skoler og sentrumsområder



Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig



Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og effektiv



Dette skal vi gjøre

- Flere skal få kortere gangavstander mellom viktige reisemål.
- Anlegg for gående skal ha attraktive fysiske omgivelser.
- Det skal tilrettelegges for god framkommelighet for gående.
- Befolkningen skal bevisstgjøres på at det er bra å gå både for miljøet, byen og egen helse.
- Redusere miljøproblemet som støv fra grusveier utgjør i noen boligområder.

Slik gjør vi det

I sentrumsområder, lokale sentrum, rundt skoler og ved anlegg som benyttes av barn og unge skal planlegging og prosjektering skje på de gåendes premisser. Gange skal være det naturlige førstevalget.

Utarbeide en egen plan for belysning langs viktige gangstrekninger.

Planlegge, bygge og styrke strekninger som forbinder viktige reisemål med områder der potensialet for økt andel gående er høyt.

Legging av fast dekke skal prioriteres høyere som en del av tilretteleggingen for fotgjengere og sikring av trygg skoleveg.

Dette fortsetter vi med

Universell utforming skal ligge til grunn for alle gangprosjekter, der dette lar seg gjøre. Der det ikke er mulig skal det vurderes kompensierende tiltak.

Planlegge og bygge et finmasket og sammenhengende nett for gående som er trygt, attraktivt og enkelt å orientere seg i.

Gangtiltak skal formidles enda bredere ut til befolkningen, slik at enda flere velger gange som førstevalg.

Her gjør vi det

- Kommuneplanens arealdel
- Revisjon av Gåstrategi for Trondheim

• Utarbeide en plan for belysning

• Prioritering av innspill til prosjekter i Miljøpakkens budsjett

- Reguleringsplaner
- Samferdselsprosjekter

• Helhetlig plan for universell utforming for Miljøpakkeprosjekter

• Revisjon av Gåstrategi for Trondheim

• Kommuneplanens arealdel

• Miljøpakkens kommunikasjonsstrategi

Attraktivt og sammenhengende sykkeltilbud

Trondheim kommune har et mål om at innen 2025 skal 15 prosent av reisene i Trondheim tas med sykkel. Sykling er ikke et mål i seg selv, men et middel for å oppnå god helse og gode opplevelser for den enkelte, en triveligere by, et bedre miljø og bedre økonomi for samfunnet. Jo flere som sykler eller går, jo mindre belastning blir det på vegnett og på kollektivtrafikken. Flere syklistene gir bedre folkehelse, mindre sykefravær, mindre støy, bedre byluft, lavere utslipp av klimagasser, bedre plass og kortere bilkøer. Ved høy sykkelandel vil også trafikksikkerheten bli bedre. En sykkelby er derfor en god by¹².

I løpet av årene som kommer blir det gradvis bedre å sykle i byen. Flere tydelige og sammenhengende ruter vil gjøre det lettere å orientere seg, og raskere og sikrere å komme frem. Og når man er fremme ved sitt målpunkt er det enkelt og sikkert å parkere sykkel i tilpassede anlegg eller stativ. Oppgraderingen av sykkelnettet, god sykkelparkering, holdningsskapende arbeid, kampanjer og sikrere skoleveier har hatt en effekt, da andelen syklistene har økt siden 2010 med 3,5 prosent. Reisevaneundersøkelsen fra 2019 viser at dagens sykkelandel er på 10 prosent¹⁰. Som følge av el-sykkelenes inntog kan bruk av sykkel på de lengre reisene være mer aktuelt, men reisevaneundersøkelsene hittil har vist at sykkelandelen er størst på de korte og mellomlange reisene.

De siste årene har vi sett et inntog av mikromobilitet i norske byer. Mikromobilitet referer til en rekke små, lette kjøretøy som kjører i hastigheter under 25 kilometer i timen og kjøres av brukerne personlig. Den mest populære

formen for mikromobilitet er el-sparkesykler. Her har det vært store utfordringer knyttet til feilparkering, vill-kjøring og konflikter med andre trafikanter. Mikromobilitet kan i fremtiden bidra til at flere velger å benytte andre transportformer enn personbilen. Fremover vil det derfor være viktig å se på hvordan mikromobilitet både kan fremmes og reguleres slik at den forventede veksten håndteres på en ansvarlig måte.

Dette oppnår vi

Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.



Befolkningen har gode mobilitetstilbud



Befolkningen har gode og trygge møteplasser



Trafikken skaper færre barrierer mellom boområder, skoler og sentrumsområder



Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig



Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og effektiv



Dette skal vi gjøre

- Sykkelprosjekter i områder med stort potensial for økt andel syklende skal prioriteres.
- Trondheim skal bygge et sammenhengende sykkeltilbud som er trygt og enkelt å bruke.
- Trondheim kommune skal ha en ansvarlig satsing på innovative mobilitetsløsninger.
- Befolkningen skal bevisstgjøres på at det er bra å sykle både for miljøet, byen og egen helse.

Slik gjør vi det

Tiltak i geografiske soner som har stort potensial for å øke sykkelandelen prioriteres.

Øke opplevd trygghet i kryss og på strekninger, der måten sykkeltraseer utformes på bidrar til å øke attraktivitet for alle.

Ved bygging av sykkeltraseer skal tilliggende gater tilrettelegges for sykling til og fra traseen.

Utarbeide et grunnlag for hvordan Trondheim kommune både kan oppmuntre til og sikre en ansvarlig håndtering av mikromobilitet.

Utarbeide standarder for anleggsgjennomføring som sikrer trygghet, fremkommelighet og veivisning for syklende og gående i anleggsperioder

Her gjør vi det

- Innspill til prosjekter i Miljøpakkens budsjett

- Formingsveileder for hovedsykkelruter

- Endring i mandat for sykkelprosjekter

- Utarbeide plan for mikromobilitet.

- Utarbeidelse av felles arbeidsvarslingssystem for byvekstavtalens parter
- Forslag om veivisningsprosjekt i Miljøpakkens budsjett

Dette fortsetter vi med

Planlegge for og gjennomføre tiltak som sikrer sammenhengende sykkelruter.

- Kommuneplanens arealdel
- Revisjon av Sykkelstrategi
- Plan for hovedveier
- Oppfølging av Gatebruksplan for Midtbyen
- Gatebruksplaner for Heimdal, Tiller og Møllenberg

Sikre trygg sykkelparkering i sentrum, i lokale sentrum og ved bolig.

- Kommuneplanens arealdel
- Oppfølging av Gatebruksplan for Midtbyen
- Gatebruksplaner for Heimdal, Tiller og Møllenberg
- Tiltaksplan for sykkelparkering i Trondheim
- Innspill til prosjekter i Miljøpakkens budsjett

Trondheim kommune skal sammen med samarbeidspartnere sikre god informasjonsformidling som fremmer sykling.

- Miljøpakkens kommunikasjonsstrategi

Effektivt kollektivtilbud

Reisevaneundersøkelsen fra 2019 viser at 11 prosent av Trondheims befolkning reiser kollektivt daglig. For å nå målene om redusert personbiltrafikk må kollektivandelen øke frem til 2030.

For å øke andelen kollektivreiser må kollektivtransportens konkurranseforhold over bil økes. Dette kan gjøres ved at barrierene for å reise kollektivt senkes og holdningene til å reise kollektivt må endres, parallelt med innføring av flere bilrestriktive tiltak. Barrierene for å reise kollektivt varierer mellom ulike befolkningsgrupper.

En undersøkelse blant kollektivreisende i Trondheim viser at motivasjonen for å reise kollektivt i stor grad handler om reisetid, at det er enkelt, at det er kort avstand til holdeplass, at man slipper å tenke på parkering og hvordan tilbudet i området er¹³. Pris er også en viktig motivasjon, men den som er lavest rangert.

Den viktigste barrieren for aldersgruppen 30-44 år er transport av barn. Helse er en større barriere for de eldste, mens reisetid er mindre viktig for den eldste delen av befolkningen. For de yngste er pris den største barrieren. De som bor mest sentralt er mest fornøyd med kollektivtilbudet. Jo lenger innbyggerne bor unna sentrum, desto mindre fornøyd er de med tilbudet.

De viktigste motivasjonsfaktorene for at flere skal la bilen stå er reisetid, antall avganger, pris og ingen bytter. Deretter kommer avstand til holdeplass og punktlighet/pålitelighet.

Bussturens lengde og avgangenes frekvens er viktig for den opplevde reisetiden. Hvis det er tar mindre enn ti minutter mellom avgangene må passasjerene vente i snitt fem minutter. Dette opplever de fleste som akseptabelt¹⁴.

For å øke bussens konkurransefortrinn bør holdeplassene være lett tilgjengelig og universelt utformet. Normalt vil gangavstand til holdeplass være akseptabelt innenfor 300 meter. Hvis områdene er særlig attraktive kan akseptabel gangavstand være inntil 500 meter¹⁵. For å sikre god tilgjengelighet bør adkomsten til holdeplasser gjøres både tryggere og mer attraktive.

Dette oppnår vi

Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.



Befolkningen har gode mobilitetstilbud



Befolkningen har gode og trygge møteplasser



Trafikken skaper færre barrierer mellom boområder, skoler og sentrumsområder



Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig



Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og effektiv



Dette skal vi gjøre

- Øke andelen kollektivreisende i bydeler med størst potensial for vekst.
- Senke terskelen for å bruke kollektivtrafikk. Flere skal bli kjent med kollektivtilbudet sitt og reise mer kollektivt.
- Holdeplasser og omstigningspunkt i tettbebygde strøk skal være tilgjengelige, attraktive og trafiksikre.
- Bedre fremkommelighet og reisetid for buss på steder med risiko for kødannelse
- Satse på innovative løsninger som øker kollektivandelen.

Slik gjør vi det

Videreutvikle et godt og attraktivt kollektivnett som har god fremkommelighet og som er konkurransedyktig mot personbilen til og fra områder med stort potensial for økt andel kollektivreisende.

Arbeide for en utvidet rushtidsfrekvens på flere viktige ruter som går langs strekninger hvor potensialet for flere reisende er stort.

Der viktige kollektivruter går langs strekninger med høy andel biltrafikk bør kollektivtrafikk prioriteres. Det gjøres ved å søke bilrestriktive tiltak for å redusere arealinngrep og/eller anlegge egne kollektivfelt.

Kollektivfeltene bør skjermes fra annen trafikk enn samfunnsnyttig ferdsel, noe som innebærer at elbilen fjernes fra kollektivfeltet.

Videreutvikle skinnegående kollektivtransport som et attraktivt transportmiddel for daglige reiser. Dette inkluderer flere avganger, funksjonelle stasjonsområder og tilrettelagte løsninger for bytter mellom transportmidler.

Etablere og videreutvikle god infrastruktur og smidige ordninger for innfartsparkering, hvor tilreisende kan parkere bilen og enkelt reise videre med buss eller bane.

Arbeide for å fjerne fordelsbeskatning når arbeidsgiver dekker kollektivreiser med buss eller bane.

Arbeide systematisk for å sikre at vegstandarden og -vedlikeholdet er tilpasset bruken, spesielt langs kollektivtraseer og der det ferdes mye trafikk.

Dette fortsetter vi med

Trondheim kommune skal i samarbeid med andre bygge opp et godt og attraktivt kollektivnett ved å videreføre og videreutvikle konseptet “tenk bane, kjør buss”

Trondheim kommune skal fortsette å jevnlig kartlegge og sikre at holdeplasser oppfyller krav til universell utforming. Det skal også sikres god fremkommelighet og adkomst fra nærområdet.

Være en aktiv pådriver som tilrettelegger og utvikler nye løsninger som bidrar til økt kollektivandel gjennom videreutvikling av løsninger for delemobilitet, og søke økt samarbeid med kunnskapsmiljøer for innovasjon og en grønn utvikling av kollektivtransporten.

Prisene skal holdes lave for å sikre tilgjengelighet for så mange som mulig.

Her gjør vi det

- Plan for hovedveier
- Utredning av bybane i Trondheim

- Samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og AtB

- Plan for hovedveier
- Prioritering i planer og prosjekter

- Samarbeid med Trøndelag fylkeskommune i Miljøpakken

- Samarbeid med statlige myndigheter og Trøndelag fylkeskommune

- Samordnet parkeringspolitikk
- Samarbeid med partene i Miljøpakken

- Samarbeid med statlige myndigheter

- Økt ramme til drift og vedlikehold i handlings- og økonomiplanen
- Samarbeid med andre vegeiere

- Plan for hovedveier
- Samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og AtB

- Holdeplassprosjektet
- Helhetlig plan for universell utforming

- Samarbeid med NTNU og kunnskapsbedrifter
- Samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og AtB

- Samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og AtB

Trafikkdemping i bydelene

I dette temaet vises strategier og handlinger for vegnettet i Trondheim, og hvordan personbiltrafikkens konkurransekraft må reduseres for å oppnå målene for mobilitet.

Noe av årsaken til at bilførerandelen er høy i Trondheim er bilens konkurransefordel. Med dette menes det at tidsbruken på å bruke bil til relevante målpunkt er lavere enn ved å bruke andre transportformer.

Konkurransefordelen kan bedres ved realisering av enda bedre tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikk, men undersøkelser viser at det også er behov for å redusere insentivene for å benytte bil.

Det mest effektive tiltaket er å fjerne gjennomgangstrafikk i sentrumsområder og boligområder, som gir gange, sykkel og kollektiv en økt konkurransefordel. For å redusere konkurranseforholdet kan man i tillegg samle motoriserte kjøretøy på færre veger. Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen (del 1 og 2) og forlengelsen av Johan Tillers veg er sentrale for å øke fremkommeligheten for bussen, redusere biltrafikken i boligområder og gjøre forholdene for fotgjengere og syklistene bedre.

For at disse vegene og øvrige hovedveger skal være de foretrukne rutene å bruke for bilister må de ha en relativt god fremkommelighet og gjennomkjøringsmulighet, mens fremkommeligheten på alternative ruter må reduseres. Dette vil frigjøre areal på strekninger som i dag har mye trafikk som kan benyttes til andre transporttilbud eller byromstiltak. Dette vil også bidra til mindre støy, luftforurensning og

trafikkulykker i slike områder.

Andre tiltak som vil ha en virkning er blant annet økt bomavgift og innføring av veiprising, og reduksjon av parkeringstilbudet og økte parkeringsavgifter ¹⁶.

Dette oppnår vi

Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.



Befolkningen har gode mobilitetstilbud



Befolkningen har gode og trygge møteplasser



Trafikken skaper færre barrierer mellom boområder, skoler og sentrumsområder



Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig



Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og effektiv



Dette skal vi gjøre

- Personbiltrafikken skal samles på færre veger.
- Sentrumsområder, lokale sentrum og boligområder skal skjermes for høy trafikkmengde og gjennomkjøring.
- Utvikle vegnettet for å nå nullvisjonen; null drepte og hardt skadde.
- Støy- og luftforurensning skal reduseres kraftig.

Slik gjør vi det

Personbiltrafikken skal samles på færre veger. Det skal utarbeides et nett over strekninger hvor fremkommelighet og gjennomkjøring skal prioriteres i samarbeid med andre vegmyndigheter.

På veger som ikke inngår i nett hvor fremkommelighet og gjennomkjøring skal prioriteres skal det i samferdselsprosjekter og plan- og byggesaker vurderes tiltak som reduserer eller stopper gjennomkjøringstrafikk.

I tettbebygde områder, områder utsatt for støy og luftforurensning, og i områder hvor det er en konsentrasjon av trafikkulykker skal farten på motorisert trafikk reduseres.

Økonomiske avgifter på bruk av personbil økes. Dette kan være ved hjelp av økte bomavgifter eller innføring av veiprising. Forlengelse og økning av bompengeneinnkrevningen skal basere seg på at ordningen har legitimitet og støtte blant de som betaler.

Dette fortsetter vi med

Trondheim skal fortsette med systematisk kartlegging av luft- og støyforurensning og gjennomføre tiltak som skaper bedre bo- og levevilkår i tettbebygde områder.

Trondheim skal fortsette arbeidet med å systematisk kartlegge ulykkessituasjonen på vegnettet og gjennomføre tiltak for å oppnå nullvisjon for trafikkulykker.

Her gjør vi det

- Plan for hovedveier
- Kommuneplanens arealdel
- Samarbeid med andre vegmyndigheter

- Plan for hovedveier
- Oppfølging av Gatebruksplanen for Midtbyen
- Gatebruksplaner for Heimdal, Tiller og Møllenberg

- Plan for hovedveier
- Kommuneplanens arealdel
- Oppfølging av Gatebruksplan for Midtbyen
- Gatebruksplaner for Heimdal, Tiller og Møllenberg

- Samarbeid med statlige myndigheter
- Samarbeid med partene i Miljøpakken

- Strategisk støykartleggingsrapport
- Handlingsplan for renere luft i Trondheim

- Revisjon av Trafikksikkerhetsplan

Aktiv parkeringspolitikk

Parkering er et virkemiddel for å redusere bilbruk og redusere klimautslipp fra transport, men også for å prioritere parkering for utvalgte grupper, legge til rette for handel og sikre tilgjengelighet til byen ¹⁷.

De aller fleste i Trondheim har parkeringsmuligheter ved boligen. Ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen har 81 prosent av beboerne i Midtbyen egen parkeringsplass, mens andelen i områdene rundt Midtbyen varierer fra 90 til 96 prosent ¹⁸.

Boligsoneparkering i utkanten av sentrumsområdet kan være et viktig tiltak for å hindre at arbeidstakere og besøkende i sentrum parkerer der for å unngå parkeringsrestriksjonene i sentrum. Trondheim har hatt boligsoneparkering i sentrumsområder siden 80-tallet. Dette for å gi beboere som er avhengig av gateparkering et bedre parkeringstilbud, samt redusere fremmedparkering og den trafikken det medfører. Det er ikke etablert så mange nye boligsoner de siste årene, men i mars 2021 vedtok Bystyret at det skulle innføres boligsoneparkering i Ila ¹⁹, og det planlegges boligsoner på Lademoen og Lilleby i løpet av 2023.

Reisevaneundersøkelser viser at gratis og lett tilgjengelig parkering ved arbeidsplassen firedobler sannsynligheten for å velge bil sammenlignet med en situasjon uten parkeringsmulighet ²⁰. Ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen kan i underkant av 60 prosent av arbeidstakerne i Trondheim parkerer gratis på parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver ¹⁸. I budsjett 2022 er det vedtatt, gjennom prosjektet HjemJobbHjem,

at kommunen skal arbeide for redusert bruk av privat bil ved å redusere parkeringstilbudet ved kommunale enheter samtidig som andre mobilitetstilbud styrkes ⁴.

28 prosent av alle reiser som foretas i Trondheim er handels-/servicereiser, og over halvparten av disse reisene foretas som bilfører eller som bilpassasjer ¹⁰. Gratis parkering ved butikker, serveringssteder og kjøpesentre gjør det lettere å velge bilen på slike reiser. 26 prosent av handels-/servicereiser til sentrumsområdet av Trondheim tas som bilfører, mens andelen utenfor sentrumsområdet er 57 prosent eller høyere ¹⁰. Ved handelsområdene rundt City Syd, City Lade og Sirkus Shopping er det gratis og som regel

Dette oppnår vi

Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.



Befolkningen har gode mobilitetstilbud



Befolkningen har gode og trygge møteplasser



Trafikken skaper færre barrierer mellom boområder, skoler og sentrumsområder



Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig



Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og effektiv



enkelt å finne parkeringsplass. Disse områdene er tilgjengelig med kollektivtransport, men ikke i like stor grad som Midtbyen. Potensialet for økt andel miljøvennlige reiser er likevel stort.

Dette skal vi gjøre

- Bruke parkering som virkemiddel for at færre skal kjøre til jobb.
- Bruke parkering som virkemiddel for å redusere bilbruk og bilhold.
- Sikre tilstrekkelig med parkering for de med behov.
- Felles parkeringsløsninger skal prioriteres fremfor gateparkering.

Slik gjør vi det

Innføre parkeringsrestriksjoner på flere private og offentlige virksomheter.

Revidere Trondheim kommunes parkeringsnormer for å begrense tillatt mengde parkeringsplasser i byggeprosjekter. Sikre tilstrekkelig parkering for de med særskilte behov.

Innføre krav om felles parkeringsløsning atskilt fra boligene i større plan- og byggesaker.

Arbeide for å innføre fordelsbeskatning på arbeidsplassparkering.

Samarbeide med tjenestevirksomheter for å øke andelen besøkende som reiser med miljøvennlige transportmidler.

Arbeides for at kommunen kan innføre parkeringsavgift på privat grunn.

Utrede muligheten for innføring av behovsprøving av offentlige parkeringsplasser.

Gjøre parkeringstilbudet i allment tilgjengelige parkeringshus mer attraktivt, for å avlaste gateparkering.

Dette fortsetter vi med

Øke omfanget av parkeringsplasser for delebilsløsninger og parkeringsplasser med lademulighet.

Utvide boligsoneparkering som erstatning for gratis gateparkering.

Her gjør vi det

- HjemJobbHjem
- Plan for helhetlig parkeringspolitikk i Trondheim

- Kommuneplanens arealdel
- Helhetlig plan for HC-parkering

- Kommuneplanens arealdel

- Samarbeid med statlige myndigheter

- Foreslå nytt prosjektet i Miljøpakkens budsjett.

- Samarbeid med statlige myndigheter

- Helhetlig plan for parkeringspolitikk
- Starte opp pilotprosjekt i Trondheim kommune

- Helhetlig plan for parkeringspolitikk
- Utredning om attraktive p-hus i sentrum

- Kommuneplanens arealdel
- Gjennomføre pågående bildelingsprosjekt
- Gjennomføre pågående ladeinfrastrukturprosjekt
- Konseptrapport for mobilitetspunkt

- Helhetlig plan for parkeringspolitikk
- Økt ramme til boligsoneparkering i handlings- og økonomiplan

Levende gater

Det er en del elementer som går igjen i gater hvor folk liker å være. Gata rammes inn av bygninger på begge sider. Bygningene har aktive fasader, som publikumsrettede bedrifter, butikker og restauranter i de laveste etasjene. Fortauene er brede og gir plass for mange folk og både møbleringssoner og driftshensyn som snølagring. Skalaen og tempoet i gata er tilpasset mennesker i ganghastighet, og dette gir rom for å oppleve mer og varierte detaljer. Bilenes hastighet er lav, om ikke gata kan være bilfri. Lav kjørehastighet gir de myke trafikantene trygghet, med mindre fare for trafikkskader og støynivået blir lavere. I tillegg kan kjørebanelen nedskaleres, noe som gir kortere avstander for fotgjengere og gata blir i mindre grad en barriere i byrommet.

Et viktig virkemiddel for å skape levende gater er høykvalitets materialbruk og arkitektur, samt vegetasjon. Vegetasjon i gaterommet gir både prydverdi og bidrar til bedre miljø.

Trondheim kommune arbeider kontinuerlig med å skape byrom og gater som innbyr til mer aktivitet og folkeliv. Kommuneplanens arealdel og Byutviklingsstrategien er viktige overordnede planer og strategier i denne sammenhengen. Både byens gå- og sykkelstrategier og gatebruksplanens og designprogrammet for Midtbyen legger også føringer for arealbruk.

Den største utfordringen for å oppnå levende gater, er arealknapphet. I en kompleks by, er det mange hensyn å ta i byrommet og gatebredden er stort sett begrenset. For eksempel må man veie interessekonflikten mellom ulike trafikantgrupper, varelevering, renovasjon, beredskap, teknisk infrastruktur, vernehensyn,

trerøtter og trekroner, vegetasjon og miljøhensyn, møblering, overvannshåndtering og snølagring. Noen hensyn får mye plass, mens andre har kanskje behov for mer enn de får.

Flere eksisterende lokalsentra i Trondheim ligger tett inntil tungt trafikkerte veier og opplever at disse gir barrierevirkning i stedet for å fungere som vitale gaterom. Den nye veilederen for utforming av lokale sentrum, går nærmere inn på konkrete utfordringer for planlegging av bydeler og lokalsentra. Ved å inkludere temaet levende gater i mobilitetsstrategien, får Trondheim kommune en god mulighet til å skape en felles intern enighet om hvilken rolle mobilitet skal ha i arbeidet med å skape levende og gode bygater.

Dette oppnår vi

Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.



Befolkningen har gode mobilitetstilbud



Befolkningen har gode og trygge møteplasser



Trafikken skaper færre barrierer mellom boområder, skoler og sentrumsområder



Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig



Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og effektiv



Dette skal vi gjøre

- Skape attraktive, trygge og tilgjengelige sentrum.
- Sikre en effektiv og grønn mobilitet for varer og tjenester i Trondheim.
- Gatens utforming og materialbruk skal styrke stedets identitet.
- Sikre areal til vegetasjon og overvannsløsninger i gatesnittet.

Slik gjør vi det

Det utarbeides en gateveileder som skal sikre en gateutforming tilpasset Trondheims kontekst som by.

Flere gater skal omgjøres til gågater eller bylivsgater/samlegater, hvor aktivitet og opphold prioriteres over fremkommelighet og gjennomkjøring.

Vedlikehold og drift av samferdselsanlegg for gående, syklende og kollektivtrafikk skal prioriteres.

Utarbeide tiltak for å fremme bruken av mindre transportmidler til varelevering og renovasjon i sentrums- og boligområder.

Bygge opp under timinuttersbyen ved å sikre tjenester folk trenger i prioriterte lokalsenter som vedtatt i byutviklingsstrategien.

Dette fortsetter vi med

Det skal utarbeides en plan for bylogistikk, som følger opp behovet for areal som bidrar til det grønne skiftet. Det skal også arbeides for arealeffektive fellesløsninger i områder hvor det forventes en konsentrasjon av vekst.

Gjennomføring av tiltak som sikrer en god bylogistikk, der næringstransporten i Trondheim støtter opp om det grønne skiftet.

Alle reisemåter skal tilrettelegges med universell utforming ved nyetablering, oppgradering og tilrettelegging av gater. Dette skal gjennomsyre arbeidet med mobilitet.

Høy estetisk, funksjonell og miljømessig kvalitet skal prioriteres ved oppgradering eller nyetablering av gater.

Bevaring og foredling av vegetasjon og overvann bør sikres som en synlig del av gaten ved oppgradering eller nyetablering av gater. Ved behov for sanering bør det sikres erstatningsareal med lik eller bedre funksjon i umiddelbar nærhet.

Her gjør vi det

- Starte opp nytt prosjekt i Trondheim kommune

- Plan for hovedveier
- Oppfølging av Gatebruksplan for Midtbyen
- Gatebruksplaner for Heimdal, Tiller og Møllenberg

- Økt ramme til drift og vedlikehold i handlings- og økonomiplanen
- Økt budsjettramme i Miljøpakkens budsjett

- Helhetlig plan for bylogistikk og tjenestemobilitet
- Prosjekt for nullutslippssoner

- Plan for hovedveier
- Kommuneplanens areladel

- Helhetlig plan for bylogistikk og tjenestemobilitet
- Oppfølging av Gatebruksplan for Midtbyen

- Arbeid med ladestrategi og energistasjoner.
- Prosjekt for tilrettelegging for grønn infrastruktur i næringstransporten

- Kommuneplanens arealdel
- Helhetlig plan for universell utforming for Miljøpakkeprosjekter

- Designprogram for Trondheim
- Oppfølging av designprogram for Midtbyen

- Kommuneplanens arealdel
- Prinsipp for prosjekter og planer

Sømløse reiser og nye mobilitetstilbud

Det er lettere å leve uten bil i hverdagen hvis man har et mangfold av andre transporttilbud. Satsingen på gange, sykling, mikromobilitet og kollektivtrafikk utfyller og styrker hverandre. Satsingen på sømløse reiser har til hensikt å gjøre det enklere å bytte mellom ulike reisemidler etter hva som passer best til ulike tider og formål. I tillegg har den nye økningen av delebiler gjort at flere velger å ikke eie egen bil, men leier bil når de har behov.

Nye mobilitetstilbud øker befolkningens evne til å reise, samtidig som det for mange husstander er økonomisk gunstig å kunne klare seg helt uten egen bil, eller uten bil nummer to.

Disse nye mobilitetsløsningene er spesielt et godt supplement til et effektivt kollektivsystem. Det å samle tilbud, både geografisk og digitalt, kan gjøre det enklere for befolkningen å bytte mellom ulike reisemidler.



Dette oppnår vi

Det er lett å reise miljøvennlig i Trondheim.



Befolkningen har gode mobilitetstilbud



Befolkningen har gode og trygge møteplasser



Trafikken skaper færre barrierer mellom boområder, skoler og sentrumsområder



Mobilitetstilbudet i Trondheim gjør næringslivet grønnere og mer konkurransedyktig



Næringstransporten i Trondheim er miljøvennlig og effektiv



Slik gjør vi det

- Bruke HjemJobbHjem-satsingen som testarena for nye mobilitetsløsninger i samarbeid med AtB.
- Samarbeide med mobilitetsaktører og innbyggere for å se hvor det er viktigst å prioritere tilrettelegging for mobilitetspunkt med tilbud om delebiler, varemottak og mikromobilitet.
- Bidra til å finne nye løsninger for effektiv lading av kollektivtransporten.

Her gjør vi det

- Utvikling av digitale løsninger, som Mobee
- Utvikling av mobilitetspunkt
- Utvikling av mobilitetspunkt
- Samarbeid i mobilitetsprosjekter
- Samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og AtB

Dette fortsetter vi med

Bidra til å øke tilbudet av delebiler og mikromobilitet ved å sette av offentlig areal til formålet.

- Samarbeide med offentlige og private aktører

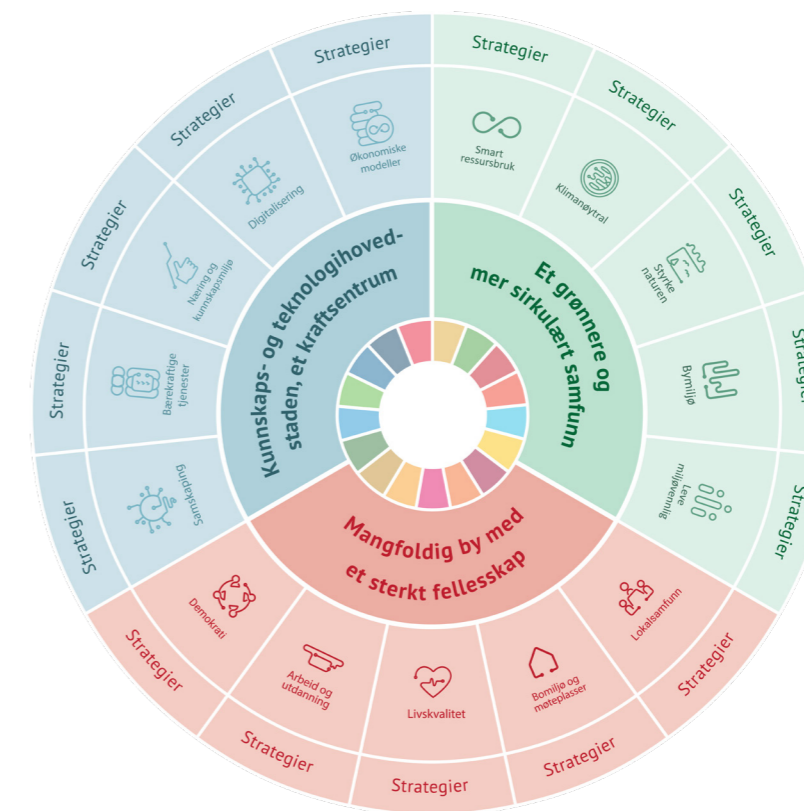
Bidra til å fremme nye mobilitetsløsninger gjennom samarbeid med næringslivet og bidra i eksisterende satsinger gjennom Miljøpakken.

- Utvikling av digitale løsninger, som Mobee
- Samarbeide med offentlige og private aktører

Referanser

1. Trondheim kommune (2021, 20. mai) Planstrategi for Trondheim kommune 2020-2023. [44/21](#)
2. Trondheim kommune (2022, 22. juni). Alle planer. URL: <https://www.trondheim.kommune.no/tema/politikk-og-planer/samfunns-areal-transportplaner/planer/#temaplaner>
3. Regjeringen (2019) Byvekstavtale mellom kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal, Trøndelag fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. URL: <https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/byvekstavtale-trondheimsområdet.pdf>
4. Trondheim kommune (2021, 16. desember) Handlings- og økonomiplan 2022-2025, budsjett 2022. [198/21](#)
5. Trondheim kommune (2022) Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032. URL: <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/kommuneplanen/samfunnsdelen>
6. Moslemi M. & Sørensen M. (2009) Subjective and objective safety: the effect of road safety measures on subjective safety among vulnerable road users. (TØI-rapport 1009/2009). Transportøkonomisk institutt. URL: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=11739>
7. Trondheim kommune (2017) Strategisk støykartlegging 2017 - Trondheim. URL: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/miljoenheten/miljoettet-helsevern/stoy/stoysituasjon-og-stoysonekart-for-trondheim/strategisk-stoykartlegging-2017-notat-til-fylkesmann-juli-2017.pdf>
8. Flügel S., Ramjerdi F. & Veisten K. (2010) Den norske verdsettingsstudien: Helseeffekter - gevinster ved økt sykling og gange. (TØI-rapport 1053F/2010). Transportøkonomisk institutt. URL: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=16071>
9. Trondheim kommune (2021) Gatebruksplanen for Midtbyen - delrapport 5: Varelevering og renovasjon URL: <https://drive.google.com/file/d/1p5ZpfGtZaB U4kJ9pwRiGt9V8fyIT5Yrs/view>
10. Miljøpakken (2021) Reisevaner i 2019: Trondheimsregionen. URL: <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2021/04/RVU-Trondheimsregionen-2019.pdf>
11. Trondheim kommune (2022) Befolkningsprognoser. URL: <https://www.trondheim.kommune.no/befolkningsprognose/>
12. Miljøpakken (2014) Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025. URL: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/temaplaner/sykkelstrategi-for-trondheim-2014-2025.pdf>
13. AtB (2022) Mobilitetskartlegging Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal (Ikke publisert)
14. Trondheim kommune (2020) Byutviklingsstrategi for Trondheim: Strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050. URL: https://drive.google.com/file/d/1P5Etc2O9fa2VvRSE551h1KbKQIIRd_WB/view
15. Hillnhütter, H. (2019) Gåing til/fra holdeplasser. Tiltakskatalog for transport og miljø. URL: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/gaing-til-fra-holdeplasser/>
16. Betanzo M., Ellis I.O. & Norheim B (2018) Analyse av restriktive tiltak i Trondheim (Urbanet Analyse 116/2018). Urbanet Analyse. URL: <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/1630074150/ua-rapport-116-2018-analyse-av-restriktive-tiltak-i-trondheim.pdf>

17. Krogstad, J.R., Leknes, E. & Bayer, S.B. (2022). Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Undersøkelser og analyser i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren (Norce-rapport 5-2022). Norwegian Research Centre AS. URL: <https://app.cristin.no/results/show.jsf?id=2003447>
18. Grue, B., Landa-Mata, I. & Flotve, B.L. (2021). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 Nøkkelrapport (TØI-rapport 1835/2021). Transportøkonomisk institutt. URL: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=71405>
19. Trondheim kommune (2021, 3. mars) Boligsoneparkering i Ila. [229/20](#)
20. Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E. G. & Fearnley, N. (2016). Parkering - virkemidler og effekter (TØI-rapport 1493/2016). Transportøkonomisk institutt. URL: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43774>





TRONDHEIM KOMMUNE

Mobilitets- og samferdselsenheten
2022