



BYDELSANALYSE DEL 2



Resultat per bydel i
Trondheim 2022

Innhold

1. Innledning.....	3
2. Resultater for Trondheims bydeler	4
2.1. Bratsberg/Jonsvatnet	4
2.2. Buenget/Hallset.....	9
2.3. Buran/Rosendal	13
2.4. Byneset	17
2.5. Charlottenlund	22
2.6. Dragvoll/Angelltrøa	27
2.7. Flatåsen	32
2.8. Fossegrenda/Risvollan.....	37
2.9. Grillstad/Rotvoll	42
2.10. Heimdal	47
2.11. Ila/Trolla	51
2.12. Klæbu.....	56
2.13. Lade/Lilleby	61
2.14. Lademoen.....	66
2.15. Leangen/Strindheim	70
2.16. Leinstrand.....	74
2.17. Lerkendal/Tempe	79
2.18. Midtbyen	84
2.19. Moholt	88
2.20. Munkvoll.....	93
2.21. Møllenberg	98
2.22. Nardo.....	102
2.23. Nedre Byåsen/Sverresborg.....	107
2.24. Othilienborg.....	112
2.25. Persaunet	117
2.26. Ranheim.....	121



2.27. Reppe/Vikåsen.....	125
2.28. Ringvål	129
2.29. Romolslia/Selsbakk.....	134
2.30. Rosenborg.....	139
2.31. Saupstad	143
2.32. Singsaker.....	147
2.33. Sjetnmarka	152
2.34. Solsiden/Nyhavna.....	156
2.35. Stavset/Dalgård	160
2.36. Tiller	164
2.37. Tunga	168
2.38. Tyholt.....	173
2.39. Uгла.....	178
2.40. Valentinlyst.....	183
2.41. Østmarka	187
2.42. Øya/Gløshaugen.....	191

1. Innledning

Dette dokumentet går detaljert gjennom alle 42 bydeler i Trondheim kommune, og beskriver:

- Fakta om bydelen
- Kundetilfredshet og reisestrømmer
- Tilbudet i dag
- Bruk av dagens kollektivtilbud (buss/trikk)
- Oppsummering

For å få forståelse av alle verdier, faktorer og evaluering bør *Bydelsanalyse Del 1* leses. I tillegg finnes definisjoner og forklaringer i dokumentet *Bydelsanalyse Vedlegg 1*.

Data benyttet i analysen er hentet ut i mars 2022. Flere av kildene har data som endres jevnlig, og kan ha innvirkning på resultatet. Dette er versjon 1 av analysen, ferdigstilt i september 2022.

2. Resultater for Trondheims bydeler

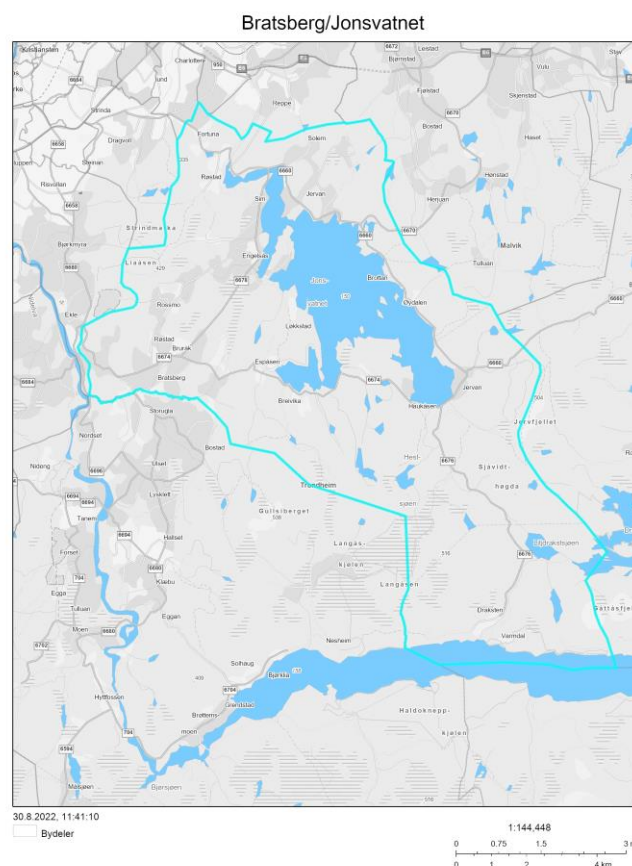
2.1. Bratsberg/Jonsvatnet

2.1.1. Fakta om bydelen

Bratsberg/Jonsvatnet ligger vest i Trondheim og strekker seg fra Fortunalia i nord til Selbusjøen og Draksten i sør. Byens drikkevannskilde Jonsvatnet ligger sentralt i bydelen. Bebyggelsen er spredt og består for det meste av eneboliger. I Fortunalia, det tettest bebygde området i bydelen, finnes det noen boligblokker. Området er landlig og kupert, og byr på gode tur- og fritidsmuligheter. Bydelen har også et par vintersportsanlegg – Stokkan skitrekke ved Fortunalia og Vassdalen skiarena øst for Jonsvatnet.

Bratsberg/Jonsvatnet ligger et godt stykke unna sentrale deler av Trondheim, og har lav befolkningstetthet med et snitt på 18 personer per kvadratkilometer. De fleste innbyggerne har bil, og parkering er lett tilgjengelig. Bydelen er definert som byregion.

Det ligger to barneskoler (1-7 kl.) i bydelen, Solbakken skole i nord og Bratsberg skole i nordvest. Elever fra Solbakken går videre til Markaplassen ungdomsskole på Vikåsen, mens Bratsberg går videre til Sunnland ungdomsskole, som midlertidig er lokalisert på Moholt.



Demografi	Bratsberg/Jonsvatnet
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	18
Antall bosatte og framtidig utvikling	2089 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	155
Bompenger til sentrum	Ja

2.1.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Bratsberg/Jonsvatnet er 29 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=7).

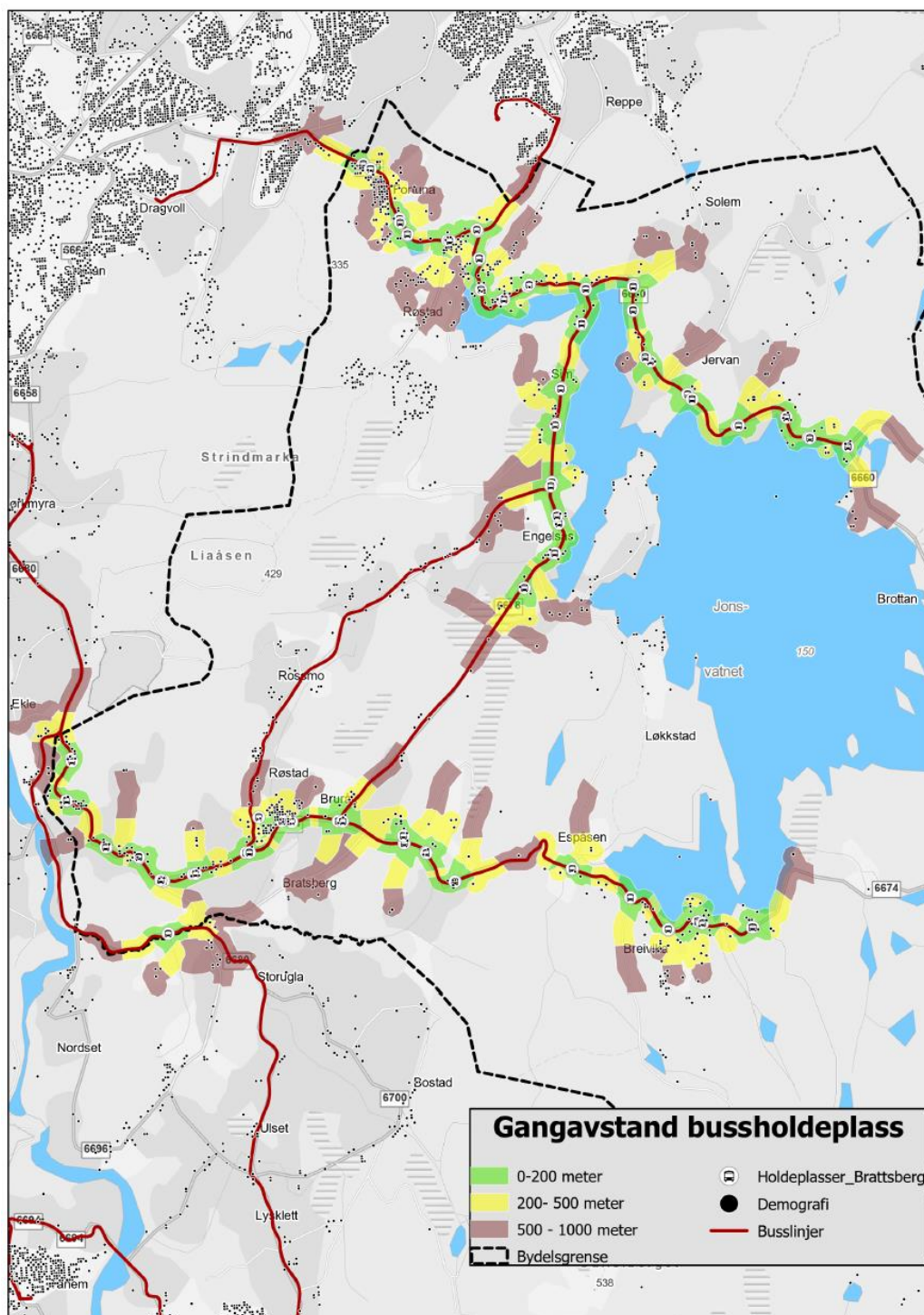
Den største reisestrømmen for jobb og skole, og den nest største for handel, går til Midtbyen. En del handel foregår også i Klæbu og på Tiller.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	41 %
Handel	Tiller	29 %
	Midtbyen	17 %
	Klæbu	17 %

2.1.3. Tilbudet i dag

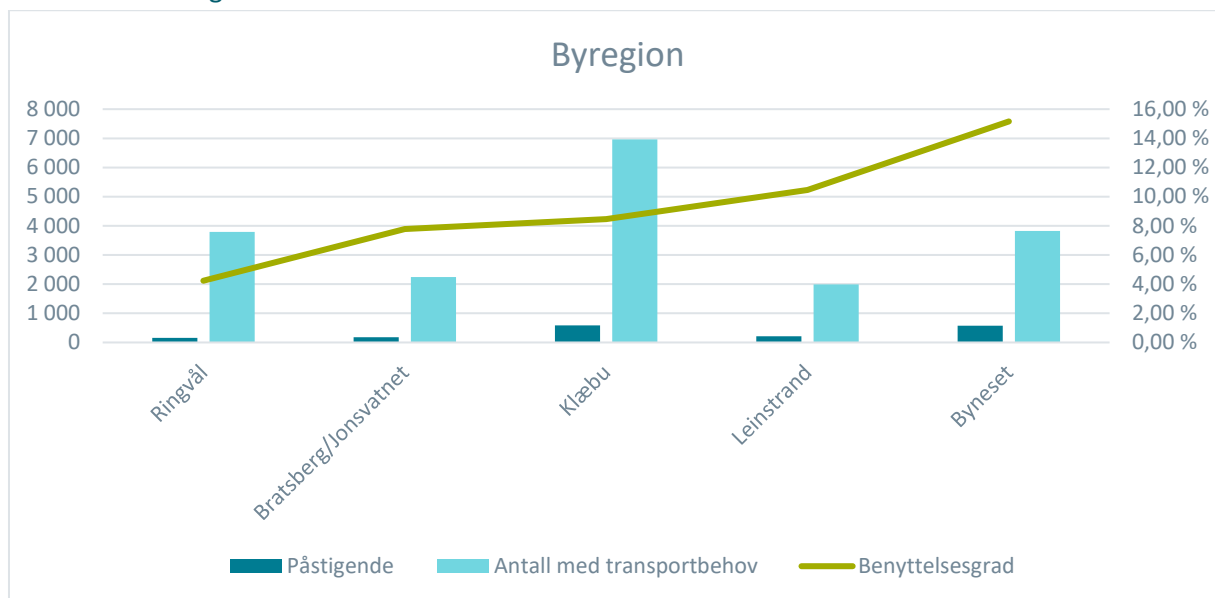
Bydelen betjenes i dag av linje 74, 80 og 81, i tillegg til linje 10 som kun dekker Fortunalia. De tre førstnevnte har lav frekvens, og krever overgang for reiser til sentrum. Kjøretidsforholdet går i favør av bilen grunnet lange avstander og god fremkommelighet. Avstand til holdeplass er lang for mange av innbyggerne. Kjøretidene for buss tar utgangspunkt i holdeplassen Bratsberg kirke.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	11, 18, 24
Linjer i bydelen	10, 74, 80, 81
Overganger til reisemål for jobb og handel	1 og 1,26
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,29 og 3,71
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	66 %



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.1.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av tilbudet i bydelen er 8 %. Sammenlignet med Trondheim totalt (24 %) er benyttelsesgraden lav. Sett opp mot de andre bydelene definert som *byregion* er Bratsberg/Jonsvatnet rett under snittet på 10 %.

2.1.5. Evaluering av dagens tilbud

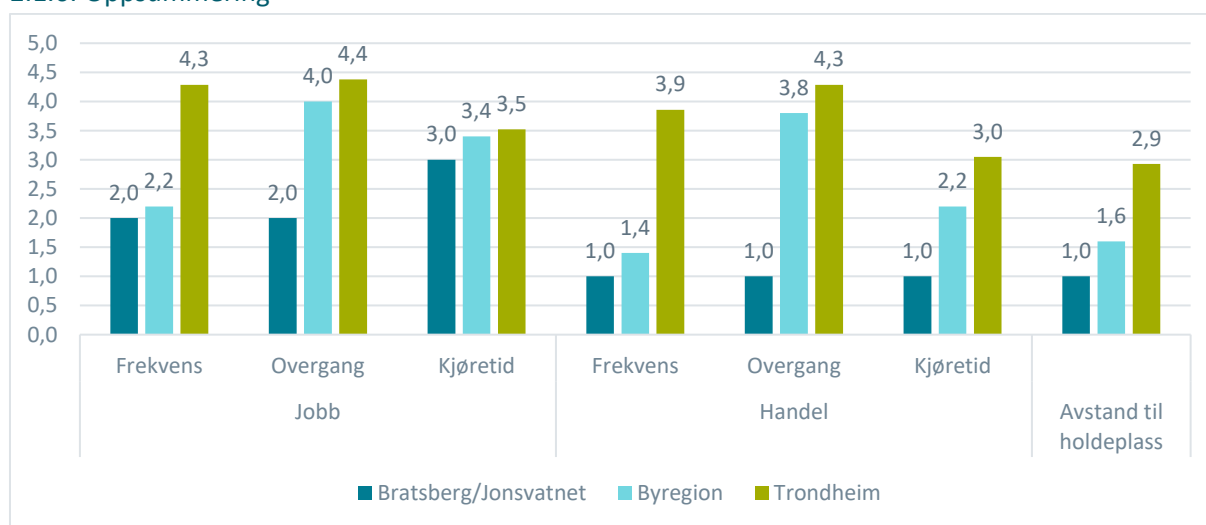
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	2	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	2,2	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	1	20 %
Frekvens	1	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	1	100 %

Samlet sett scorer Bratsberg/Jonsvatnet lavt på de fleste målekriterier, og handelsreisen får lavest mulige score på samtlige. Jobb- og skolereisen kommer mer positivt ut, med middels godt kjøretidsforhold for buss mot bil på de fleste større reisestrømmene.

Med få innbyggere og spredt bebyggelse er det naturlig at kollektivtilbudet, som i dag kun består av buss, ikke kan konkurrere med mer tettbefolkede områder av byen. Beboerne i bydelen vil bruke bil i til de fleste formål i hverdagen.

2.1.6. Oppsummering



KTI: 29 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 8 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Spredt bebyggelse, lang avstand til holdeplass og lav frekvens
- Vanskelig for kollektivtilbudet å være konkurransedyktig med bilen
- Lav tilfredshet og lav bruk i bydelen

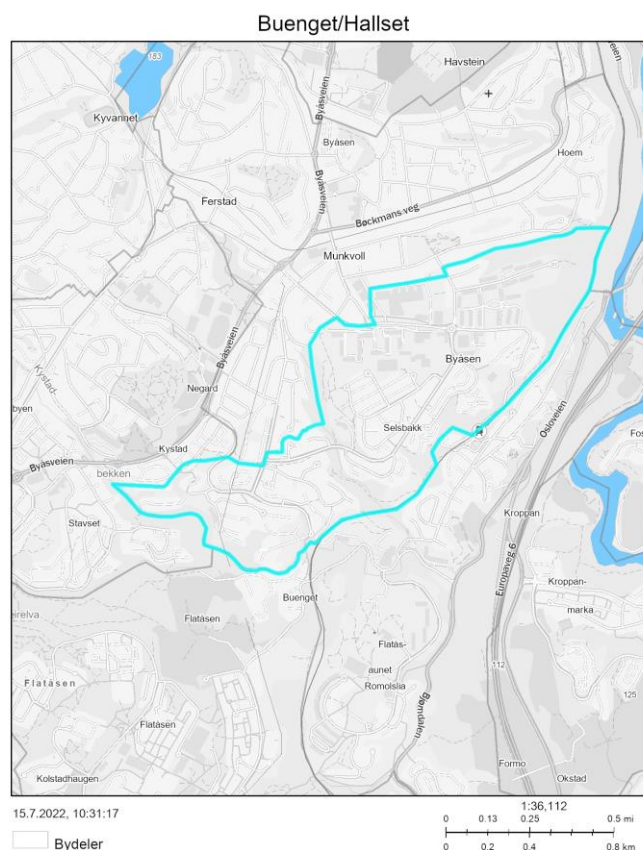
2.2. Buenget/Hallset

2.2.1. Fakta om bydelen

Buenget/Hallset grenser til Flatåsen og Romolslia i sør og sørøst, Munkvoll i nord og Stavset/Dalgård i vest. Det er en god del stigning både fra øvre del av Selsbakk og Buenget mot Hallset. På Hallset er en barne- og ungdomsskole og en videregående skole rett i nærheten av hverandre. Tilgang på nærbutikker, parkområde og startholdeplass for metrolinje 3 gjør Hallset til et naturlig lokalsentrum i bydelen.

Bebyggelsen på Selsbakk og Buenget består i hovedsak av eneboliger med god tilgang på parkering, mens det på Hallset er mest blokkleiligheter.

Bydelen er definert som *lite målpunkt, bolig*, grunnet Byåsen videregående, som er reisemål for om lag 1000 skoleelever fra ulike deler av byen. Her ligger også Byåsenhallen, som er et målpunkt for fritidsreiser.



Demografi	Buenget/Hallset
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3022
Antall bosatte og framtidig utvikling	4289 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	990
Antall ansatte	847
Bompenger til sentrum	Ja

2.2.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for bydelen er 68 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=48). Det er forskjeller mellom Buenget og Hallset, da Hallset har direkte rute (metrolinje) til sentrum med høy frekvens og Buenget har bydelsbuss med overgang til metrobuss på reisene til sentrum og de fleste andre reisemål.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	17 %
	Midtbyen	14 %
Handel	Midtbyen	47 %
	Tiller	19 %

2.2.3. Tilbudet i dag

Metrolinje 3 starter på Hallset, går langs Byåsveien og Kongens gate gjennom Midtbyen, videre over Gløshaugen før turen avsluttes på Dragvoll og Lohove. Linjen har høy frekvens, med avgang hvert 7. minutt i rush. Linje 42 er en kort matelinje som primært frakter reisende i området Buenget-Hallset til linje 3 mot sentrum. Linjen går hvert 20. minutt i rush.

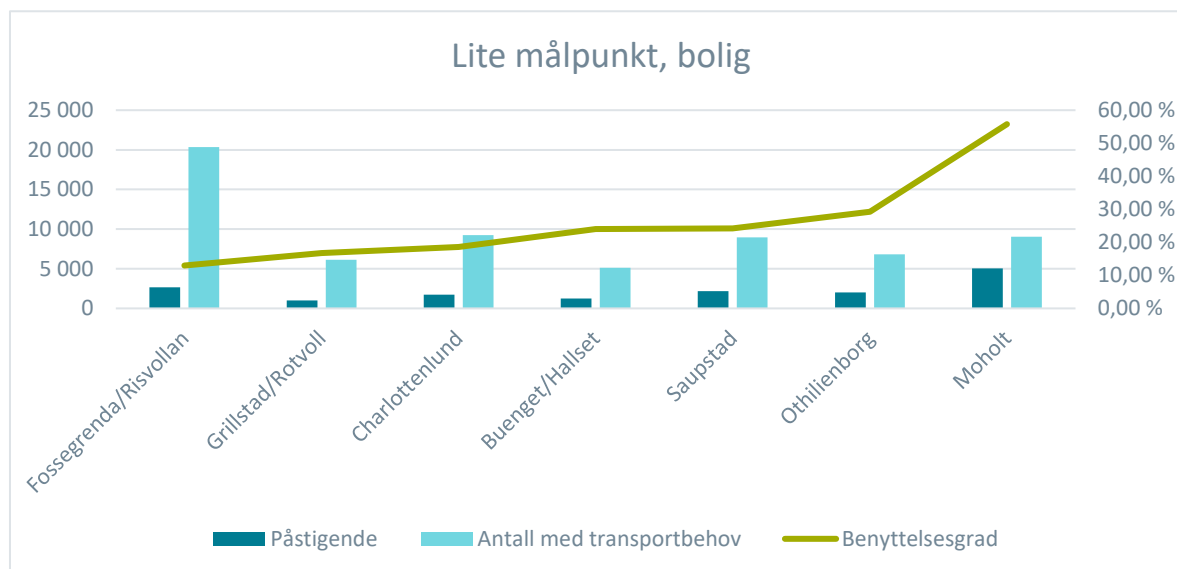
Skoleelevene på Byåsen videregående reiser i hovedsak med linje 3 eller linje 9 (trikken). Disse har et godt tilbud, tilsvarende som for bydelen Munkvoll. Reisende fra Hallset har direktebuss til de største reisemålene.

De fleste innbyggerne på Selsbakk har lang vei til holdeplass (over 500 m). Det er dessuten bratt stigning opp til holdeplassen på Hallset. Alternativt kan innbyggerne benytte linje 20 fra Romolslia, men det er lang vei også dit for de fleste.

Resultatene for kjøretid og overgang er basert på reiser fra Lillerydningen holdeplass, og gjelder i hovedsak for innbyggerne på Buenget. Før omleggingen til nettverksmodell i august 2019 startet daværende linje 5 (høyfrekvent) på Buenget og gikk direkte til sentrum. Innbyggerne mellom Buenget og Hallset fikk dermed lavere frekvens og overgang til metrolinje 3 etter omleggingen. Denne endringen kan ha påvirket innbyggernes opplevelse av tilbudet, og dermed også kundetilfredsheten.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	106, 195, 120
Linjer i bydelen	3, 23, 42, 53
Overganger til reisemål for jobb og handel	1,26 og 0,64
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,74 og 2,2
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	88 %

2.2.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud sett opp mot transportbehov var i mars 2022 24 %, noe som er litt lavere enn snittet for andre bydeler av samme type. Andre bydeler definert som *lite målpunkt, bolig* har i snitt en benyttelsesgrad på 26 %. Snittet dras kraftig opp av Moholt, som har mange studenter uten egen bil.

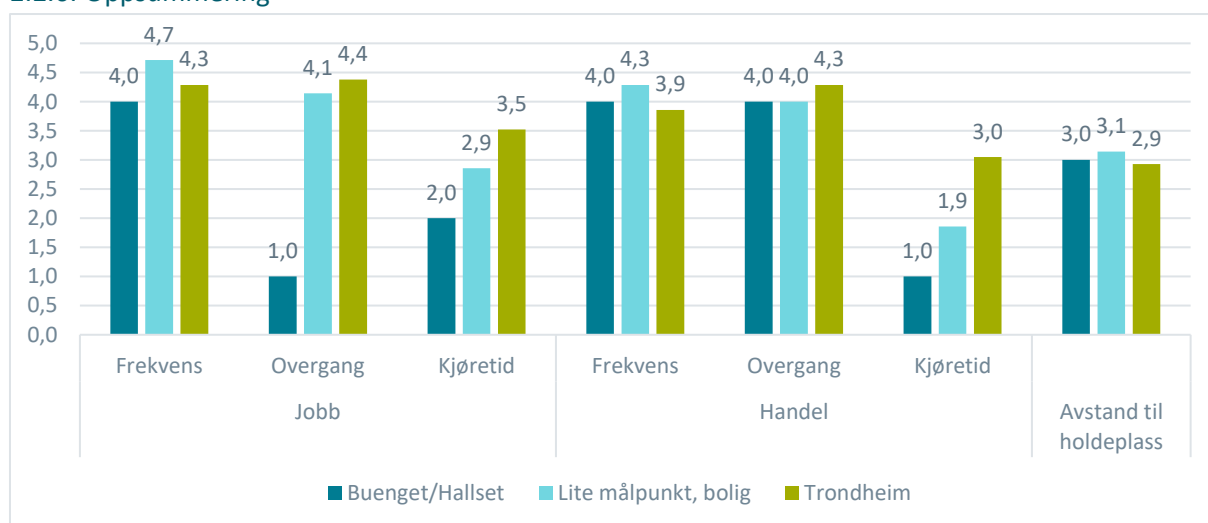
2.2.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	1	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	2,55	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	2,8	100 %

I og med at kjøretidene i analysen er basert på reisestrømmer fra Buenget/Rydningen, kommer bydelen dårligere ut enn den hadde gjort hvis Hallset hadde vært utgangspunktet. Overgang er nødvendig til alle reisemål unntatt Munkvoll på reisene fra Buenget og Rydningen. Kombinasjonen av lav frekvens på linje 42, behovet for overgang og god trafikkflyt for bil langs Byåsveien, gjør at total score for bydelen blir lav.

2.2.6. Oppsummering



KTI: 68 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 24 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Kjøretid er ikke konkurransedyktig mot bil
- Overgang til de fleste reisemål (Buenget)
- Avstand til holdeplass er for lang, særlig på Selsbakk

2.3. Buran/Rosendal

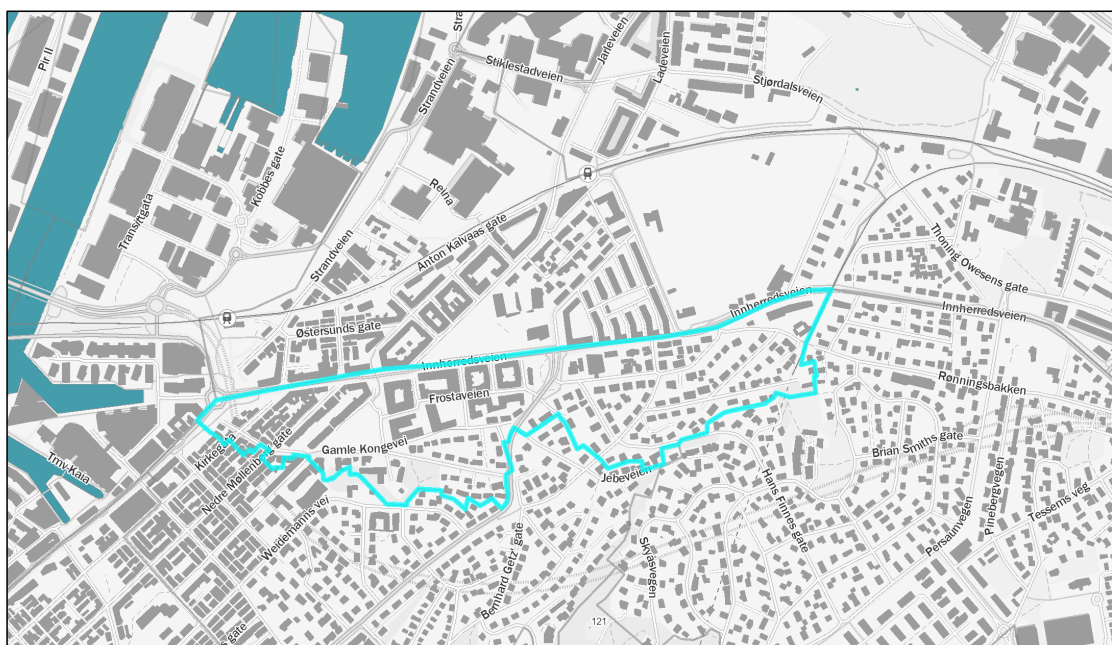
2.3.1. Fakta om bydelen

Bydelen Buran ligger sør for Innherredsveien, og omfatter området mellom Solsiden og Rønningsbakken. Området er flatt, med gang- og sykkelavstand til sentrum og flere større målpunkt som Gløshaugen, Dragvoll, Øya og Lade.

Vest i bydelen er det mange bygårder med studenter, unge enslige og par uten barn. Lenger øst ligger Rosendal, et mer familievennlig strøk med eneboliger og rekkehus. Bydelen er et boligområde, men ikke et målpunkt i seg selv. Knutepunktet Buran ligger her, noe som gjør at det er en del omstigning mellom linjer i bydelen.

Demografi	Buran/Rosendal
Type bydel og boliger	Bo, Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	8952
Antall bosatte og framtidig utvikling	2220 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	246
Bompenger til sentrum	Nei

Buran/Rosendal



2.5.2022, 10:07:41

Bydeler

1:18,048
0 0.05 0.1 0.2 mi
0 0.1 0.2 0.4 km

2.3.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Buran er 81 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=8). De som har svart på undersøkelsen oppgir Midtbyen og de store studiestedene som målpunkt for jobb- og skolereisen. For handel er Midtbyen det største reisemålet, etterfulgt av Solsiden.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	33 %
	Øya/Gløshaugen	20 %
	Dragvoll/Angelltrøa	13 %
Handel	Midtbyen	67 %
	Solsiden/Nyhavna	11 %

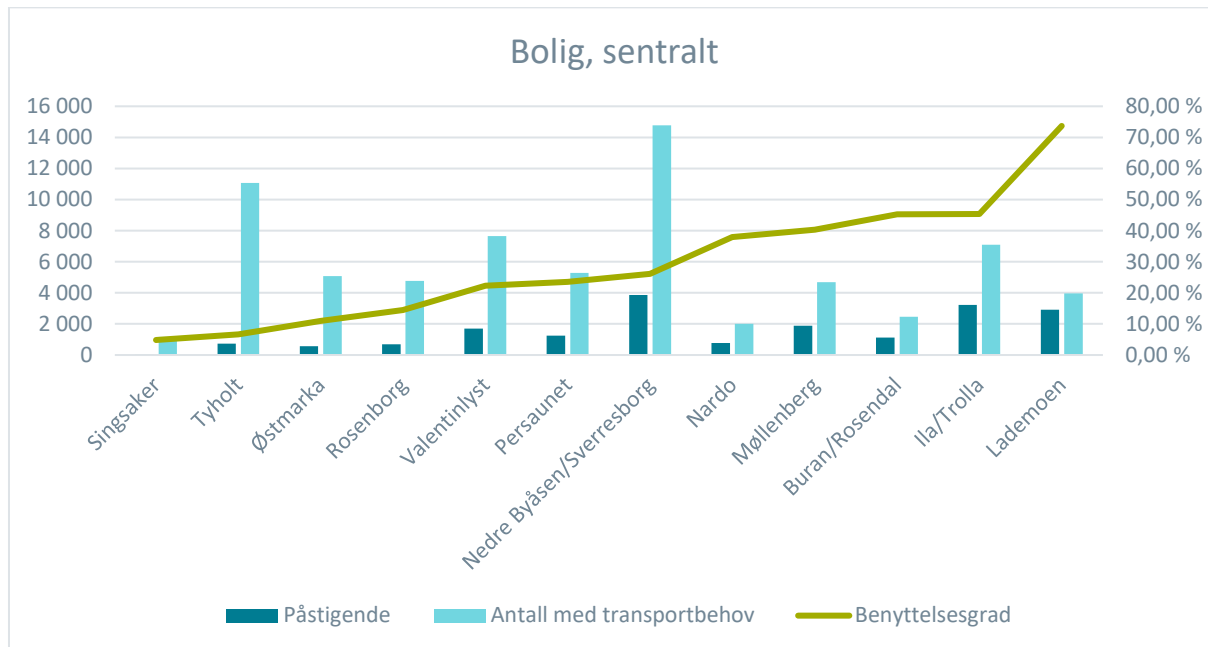
2.3.3. Tilbudet i dag

Siden knutepunktet Buran ligger sentralt i bydelen, har innbyggerne mange linjer og reisemuligheter. Tilbudet kommer godt ut på både kjøretid, overgang og frekvens.

Kjøretider for buss tar utgangspunkt i holdeplassene Buran 1 og Buran 2, avhengig av reisemålet for reisestrømmen.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	93, 205, 198
Linjer i bydelen	1, 10, 12, 22, 25, 28, 70
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,96 og 0,49
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	96 %

2.3.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Buran/Rosendal var 45 % i mars 2022. Andre bydeler definert som *bolig, sentralt* har i snitt en benyttelsesgrad på 28 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt.

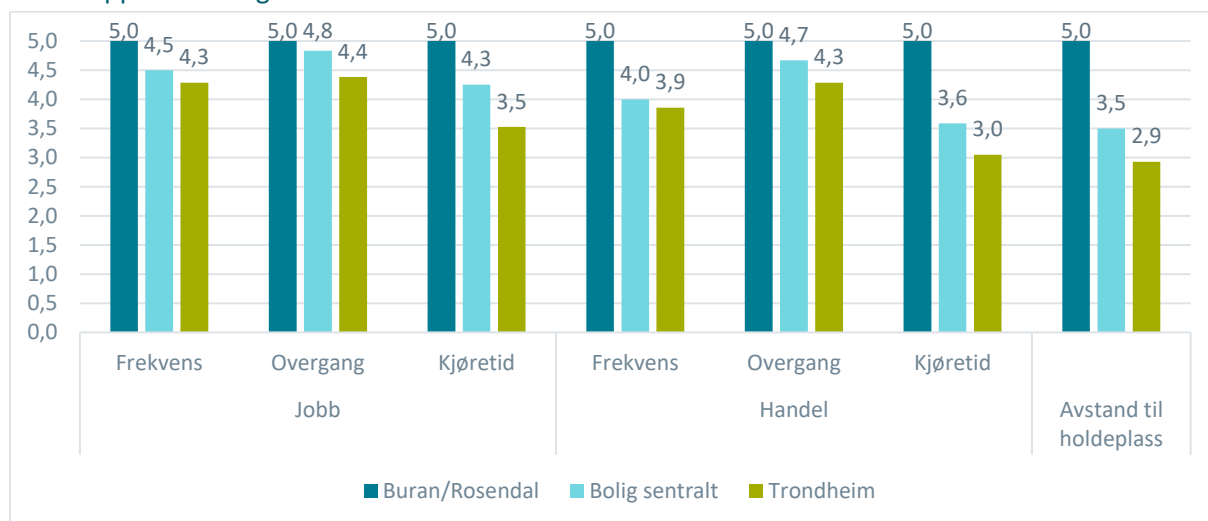
2.3.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	5	15 %
Sum	5	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	5	15 %
Sum	5	100 %

Buran får beste score i analysen, i likhet med nabobydelen Lademoen. Dagens tilbud på Buran dekker innbyggernes behov godt, med mange reisemuligheter og høy frekvens. Innbyggerne er fornøyde og benytter seg av tilbudet.

2.3.6. Oppsummering



KTI: 81 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 45 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Ingen utfordringer

2.4. Byneset

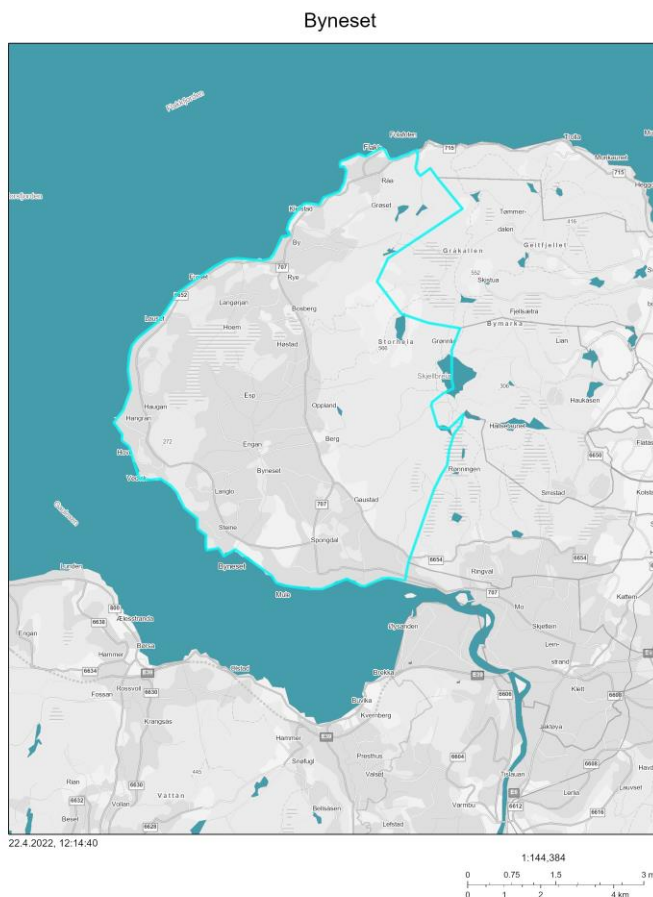
2.4.1. Fakta om bydelen

Byneset ligger vest for Trondheim, med veiforbindelse til Trolle/Ilva i nord og Heimdal i sør. Området er landlig og spredt bebygd, og defineres derfor som byregion. De fleste innbyggerne bor i tettstedene Spongdal og Rye, men det bor også en del langs hovedveien. Området er dominert av eneboliger.

Bydelen er godt egnet for tur- og fritidsaktiviteter, da deler av Bymarka (Bynesmarka) ligger her. I tillegg er det gode muligheter for aktivitet langs sjøen.

Det er barneskole på Rye og barne- og ungdomsskole på Spongdal. Byneshallen på Spongdal er dessuten et fritidsreisemål for mange. Begge tettstedene har nærbutikker. Avstanden til øvrige målpunkt i Trondheim er stor, og de fleste reiser foretas med bil.

Det er flere busslinjer i bydelen, og de fleste møtes på Spongdal med mulighet for omstigning. Flakk fergekai ligger i bydelen, noe som gjør at området får mye gjennomgangstrafikk fra reisende til og fra Fosen.



Demografi	Byneset
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	42
Antall bosatte og framtidig utvikling	3051 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	768
Bompenger til sentrum	Nei

2.4.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Byneset er 31 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=8). De fleste arbeidsreisene går til ulike deler av Trondheim, mens handelsreisene foretas like ofte mot Tiller som mot Lade/Lilleby.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	10 %
	Midtbyen	10 %
	Byneset	10 %
	Heimdal	10 %
	Tiller	10 %
Handel	Tiller	26 %
	Lade/Lilleby	26 %
	Midtbyen	22 %

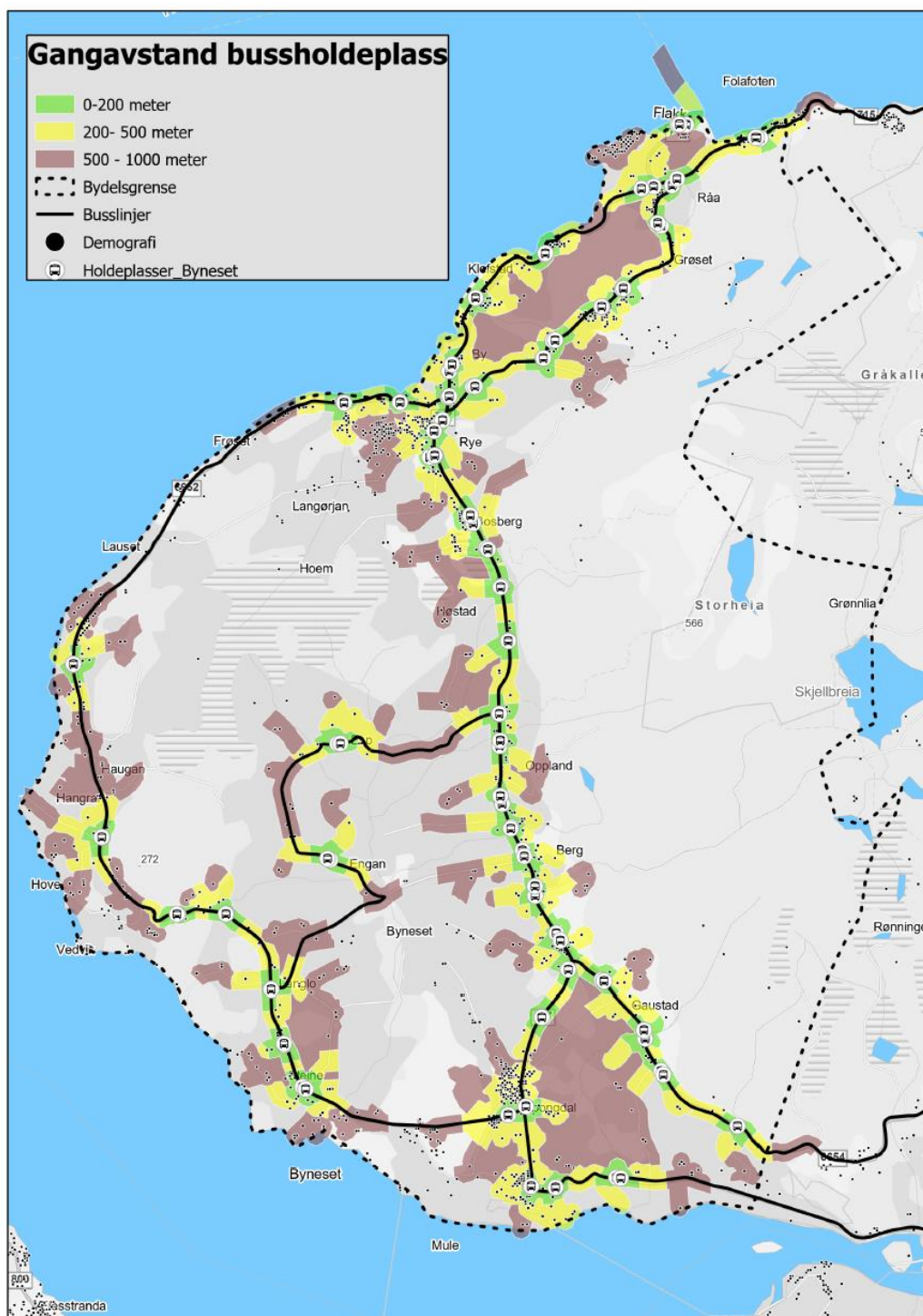
2.4.3. Tilbudet i dag

Byneset betjenes i dag av flere linjer. Linje 75 kjører til sentrum og linje 77 kjører til Heimdal, begge med relativt lav frekvens. De store avstandene i området gjør det vanskelig å få kollektivtilbudet til å være konkurransedyktig med bil på kjøretid. Fra Trolla er det heller ikke bompenger for innbyggerne. Videre har kun 73 % av innbyggerne i bydelen god avstand til holdeplass.

Avstandene i bydelen gjør at det er et større reisebehov for unge til fritidsaktiviteter på ettermiddag/kveld enn det er i mer tettbygde bydeler, der gange og sykkel er et mer reelt alternativ.

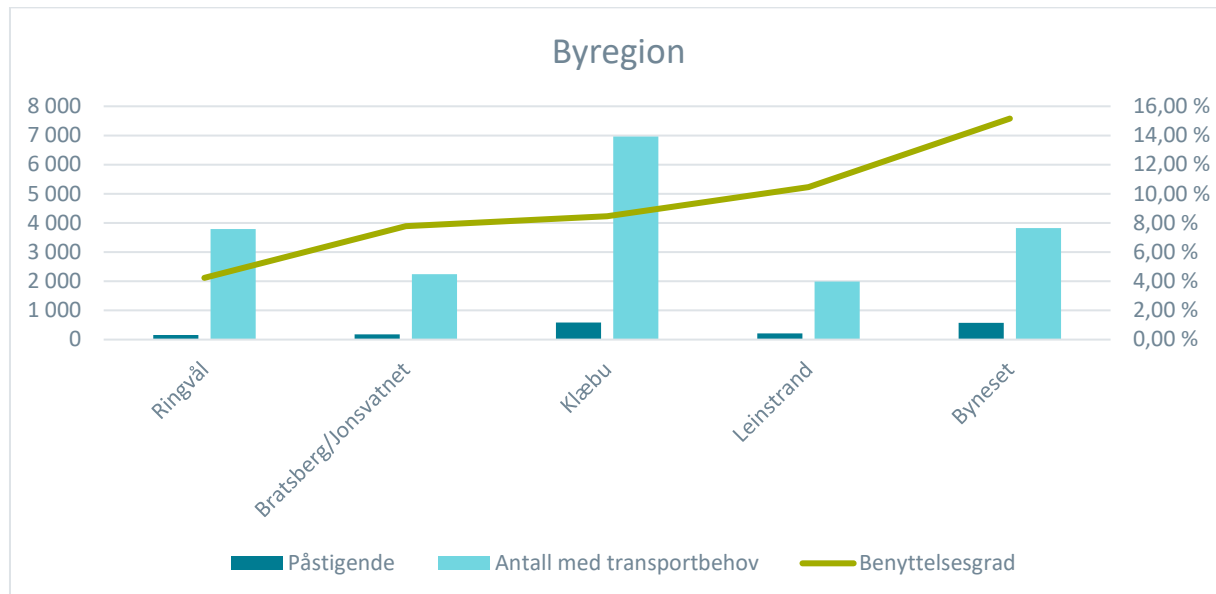
Reisestrømmene fra Byneset tar utgangspunkt i Spongdal holdeplass.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	19, 31, 36
Linjer i bydelen	75, 76, 77, 78
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,5 og 0,7
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,73 og 2,58
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	73 %



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.4.4. Bruk av dagens tilbud



Til tross for avstandene er Byneset den byregion-bydelen som har høyest bruk av tilbudet i dag, med 15 %. Gjennomsnittet for andre bydeler definert som *byregion* er 8 %.

2.4.5. Evaluering av dagens tilbud

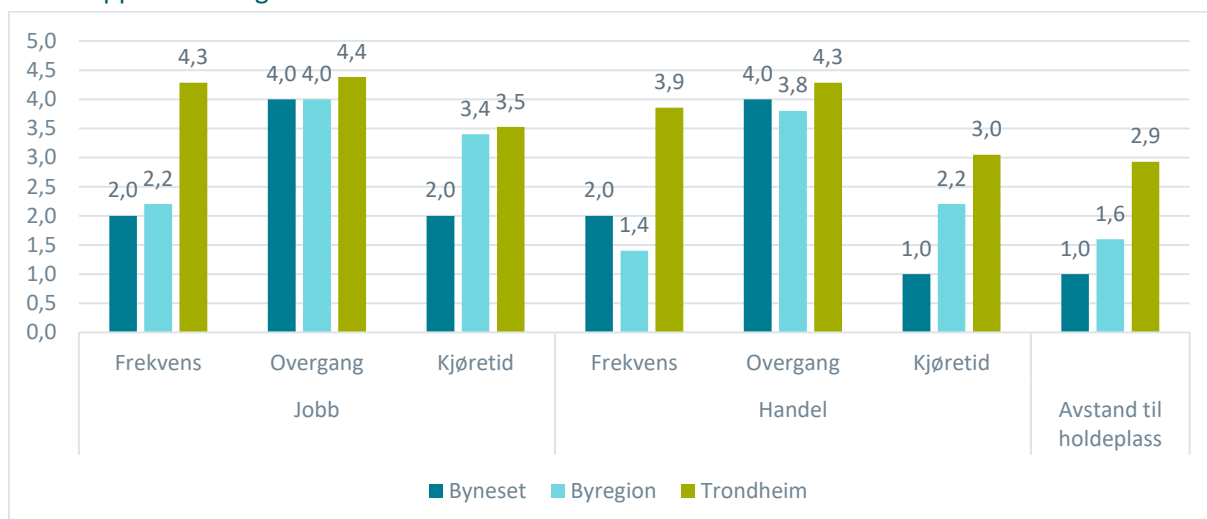
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	2,25	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	1,9	100 %

Blant de ulike evalueringskriteriene kommer kollektivtilbudet på Byneset best ut, med 4 i score. Det skyldes at det er direkteruter både til Midtbyen og Heimdal. På de øvrige kriteriene har bydelen en score på 1 eller 2.

Totalt sett får Byneset lav score i denne analysen. Det vil ikke være bærekraftig å ha like godt tilbud i byregion som i bynære og tettbygde strøk, der befolkningstettheten er høyere og avstandene mindre. Bruken av tilbudet er likevel høy sammenlignet med tilsvarende bydeler.

2.4.6. Oppsummering



KTI: 31 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 15 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Spredt bebyggelse med lange avstander til holdeplass
- Lav frekvens og høye kjøretider

2.5. Charlottenlund

2.5.1. Fakta om bydelen

Charlottenlund ligger på østsiden av byen, og strekker seg fra E6 opp mot Fortunalia. Bydelen inkluderer også deler av Brundalen. Fra E6 i retning mot Jonsvatnet er terrenget stigende. Det er noen nærbutikker i bydelen, men ingen handel ut over dette.

I bydelen er det både barneskole, ungdomsskole og videregående. Charlottenlund videregående skole som ligger i Brundalen har 1300 elever, og er med det den største videregående skolen i Trøndelag.

Charlottenlund idrettsanlegg ligger ved barne- og ungdomsskolen, og er et målpunkt for mange fritidsreiser i bydelen. Den videregående skolen har også en egen idrettshall.

I bydelen er det stort sett eneboliger og rekkehus, men også en del blokker øst for Jakobslivegen.

De fleste som bor i bydelen er barnefamilier og eldre, og det er gode muligheter for parkering.

Knutepunktet Skovgård ligger nederst i bydelen.

Brundalsforbindelsen, som nå er vedtatt av kommunen, vil gå fra rundkjøringen ved IKEA, via Hørlocks veg og videre opp til Brundalen. Dette kan få innvirkning på trafikkflyten i området.



Demografi	Charlottenlund
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolknings tetthet (pers pr. km ²)	2461
Antall bosatte og framtidig utvikling	6687 (1012 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	1300
Antall ansatte	1262
Bompenger til sentrum	Ja

2.5.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Charlottenlund er 54 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=36).

I mobilitetsundersøkelsen (2020) svarer en del av respondentene at de jobber eller går på skole i egen bydel, mens andre drar til Trondheim sentrum. For handel reiser de fleste til Midtbyen og Lade, med unntak av handelen som foregår i egen bydel.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	17 %
	Øya/Gløshaugen	14 %
	Charlottenlund	14 %
	Fossegrenda/Risvollan	14 %
Handel	Midtbyen	31 %
	Lade/Lilleby	29 %
	Charlottenlund	19 %

2.5.3. Tilbudet i dag

I dag kjører linje 14 Strindheim-Lerkendal gjennom Brundalen og Charlottenlund. Langs traséen er det mulighet for overgang til metrolinje og andre linjer med høy frekvens, på ulike knutepunkt. Linje 14 har også høy frekvens, med 10-minutters avganger i rush. Innbyggerne nordøst i bydelen har gangavstand til linje 70 og 25, som begge har relativt høy frekvens. Linje 10 går sør i bydelen med høy frekvens. Det er minst én overgang til alle større reisemål, som for eksempel Midtbyen og Lade.

Kjøretid for buss kommer dårlig ut sammenlignet med bil. Strindheimtunnelen er lett tilgjengelig og reduserer kjøretiden med bil mot sentrum.

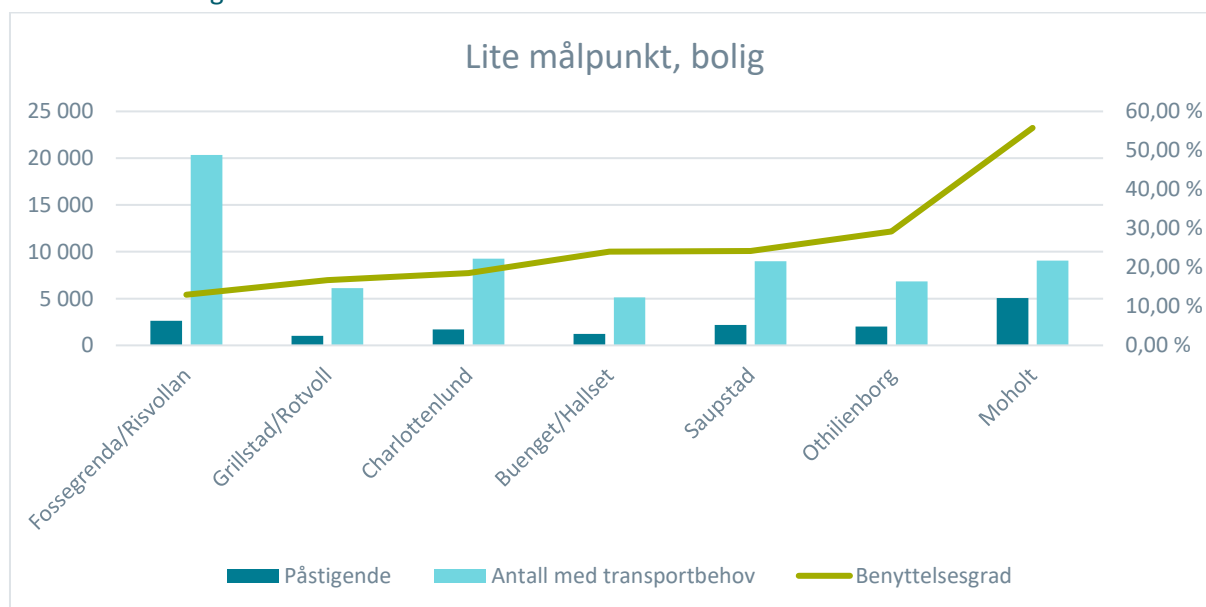
Linje 14 kjører Yrkesskolevegen om Brundalen på de fleste avganger, selv om behovet er størst i rushtida da mange reiser til og fra Charlottenlund videregående og arbeidsplassene i Brundalen. For de øvrige beboerne på Charlottenlund utgjør dette en omvei på ca. 10 minutter, som kan føre til at enkelte velger bil fremfor buss.

Siden bussen kjører gjennom de sentrale delene av bydelen, er det noen innbyggere øst for Jakobslivegen som har lang avstand til holdeplass. I Skovgårdkrysset er det i dag utfordringer med trafiksikkerhet for skoleelever og fremkommelighet for buss. Det er planlagt utbedringer i krysset mellom Hørlocks veg og Jakobslivegen, og i tillegg vil Brundalsforbindelsen lette trafikken i bydelen når den er ferdigstilt.

Reisestrømmene fra Charlottenlund tar utgangspunkt i holdeplassen Charlottenlund kirke.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	111, 224, 175
Linjer i bydelen	10, 14, 25, 54, 70, 80
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,68 og 1
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,85 og 2,02
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	90 %

2.5.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud sett opp mot transportbehov var i mars 2022 19 %, noe som er lavt sammenlignet med lignende bydeler. Andre bydeler definert som *lite målpunkt, bolig* har i snitt en benyttelsesgrad på 27 %, men snittet dras kraftig opp av Moholt.

2.5.5. Evaluering av dagens tilbud

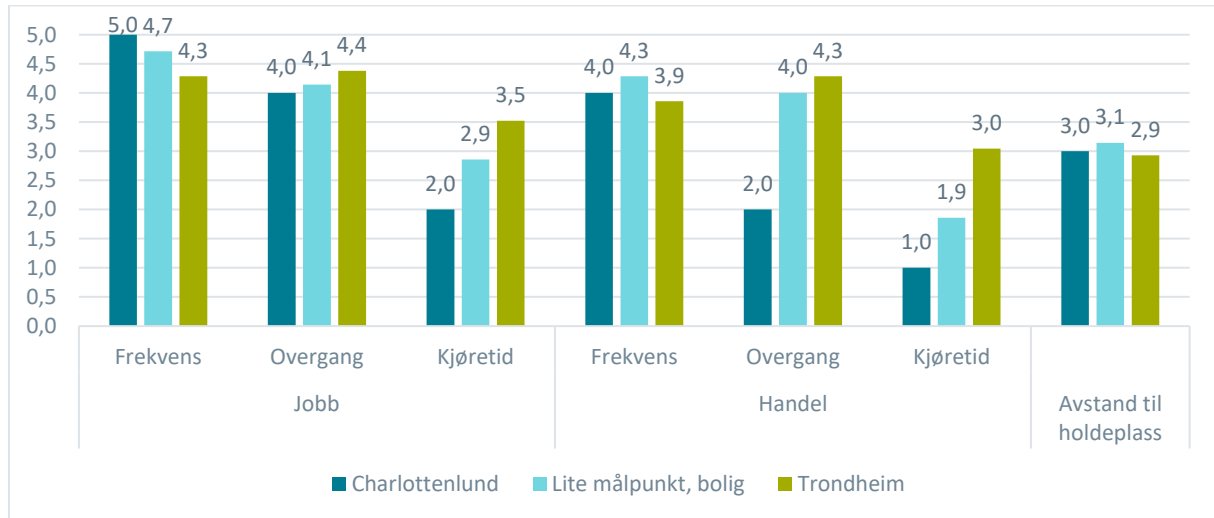
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	3,45	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	2	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	2,4	100 %

Kjøretid er den faktoren som drar Charlottenlunds totalscore mest ned, med 1 i score for rush og 2 for handel. Siden overgang er nødvendig til flere store reisemål, får bydelen 4 i score for rush og 2 for handel. Høy frekvens drar snittet noe opp, med score på henholdsvis 5 og 4 for jobb/skole og handel. Avstand til holdeplass får 3 i score fordi en del innbyggere bor et stykke unna traséen der bussen går.

Totalt sett ender Charlottenlund opp med middels høy score for rush, og lav score for handel på grunn av lang kjøretid og behov for overgang. Bruksandelen er lavere enn forventet, tatt i betraktning de mange linjene med høy frekvens og mengden elever på den videregående skolen som har reisebehov i bydelen.

2.5.6. Oppsummering



KTI: 54 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 18,6 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Kjøretid: opplevd omvei om Brundalen, Strindheimtunnelen lett tilgjengelig
- Overgang til hovedreisemål jobb og handel
- Ulike behov for fra- og tilreisende

2.6. Dragvoll/Angelltrøa

2.6.1. Fakta om bydelen

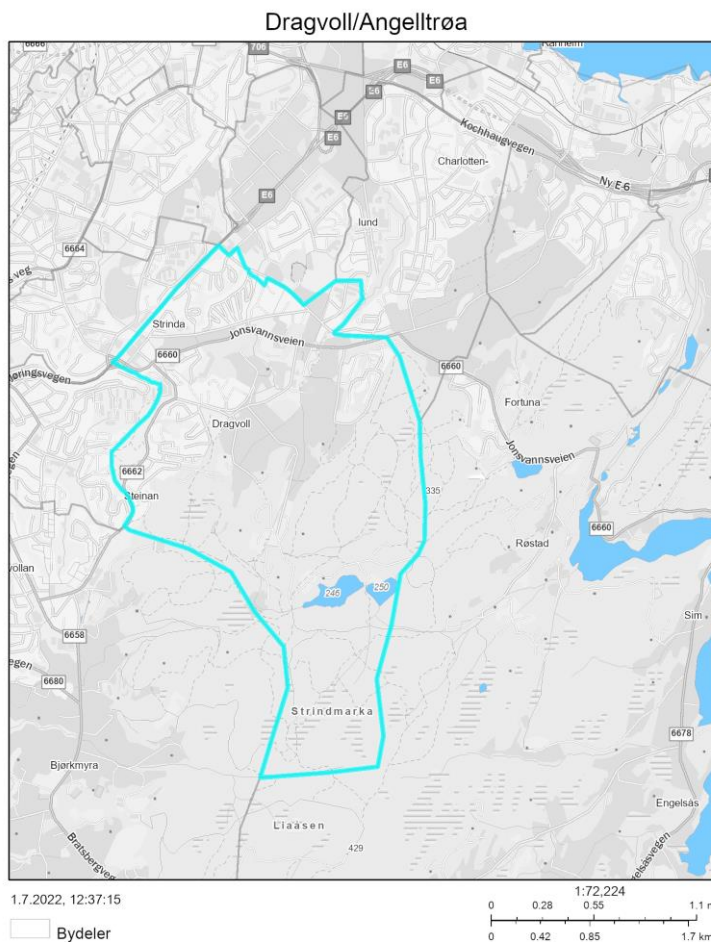
Dragvoll/Angelltrøa defineres som et stort målpunkt på grunn av NTNU Campus Dragvoll, som ligger i bydelen. Universitetet står for en stor del av arbeidsplassene i bydelen. Voll studentby ligger også her. Andre områder i bydelen er boligområder med for det meste eneboliger og rekkehus. Her bor det mange familier og eldre, og parkeringsmulighetene er gode. Åsvang skole ligger i bydelen.

Det er bratt terreng fra sentrum opp til Dragvoll/Angelltrøa.

Flyttingen av NTNU Campus Dragvoll til sentrum vil få store konsekvenser for reisebehovet i bydelen. Det er uvisst hvordan campusområdet skal benyttes i framtiden. Innbyggerne i bydelen nyter i dag godt av den høye frekvensen til og fra campusområdet.

Det er planlagt boligvekst i området Øvre Granåslia helt nord mot Tunga.

Estenstadmarka ligger i bydelen, og er et fritidsreisemål for mange gjennom hele året. Her finnes det lysløype som strekker seg fra Lohove/Fuglmyra over hele Estenstadmarka til Bratsberg/Jonsvatnet. I tillegg er det et lite alpinanlegg helt vest i bydelen, Steinan skitrek.



Demografi	Dragvoll/Angelltrøa
Type bydel og boliger	Kombi, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolknings tetthet (pers pr. km ²)	1096
Antall bosatte og framtidig utvikling	8095 (959 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	8400
Antall ansatte	1499
Bompenger til sentrum	Ja

2.6.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Dragvoll/Angelltrøa er 77 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=51). Målpunktene for jobb og skole er Midtbyen, Øya/Gløshaugen og Lade/Lilleby. I forbindelse med handel er Midtbyen, Lade/Lilleby og Moholt de mest foretrukne destinasjonene.

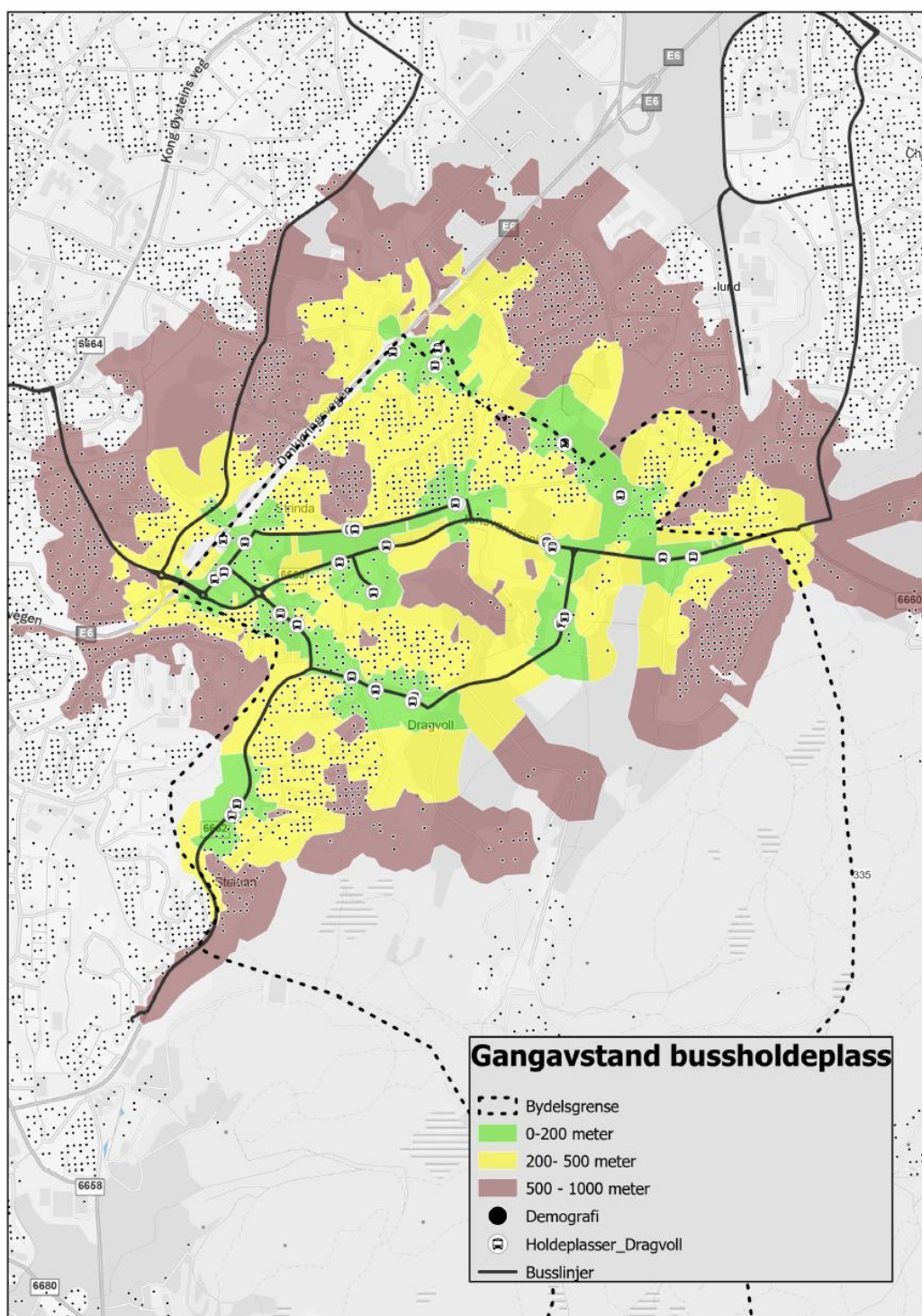
Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	13 %
	Øya/Gløshaugen	13 %
	Dragvoll/Angelltrøa	10 %
	Lade/Lilleby	10 %
Handel	Midtbyen	32 %
	Lade/Lilleby	28 %
	Moholt	19 %

2.6.3. Tilbudet i dag

Dagens tilbud omfatter metrolinje 3 og andre linjer med høy frekvens. Tilbudet er godt tilpasset reisende til NTNU Dragvoll. Dette fører til at bydelen totalt sett har høy frekvens. Både linje 3, 10 og 12 kjører via sentrum.

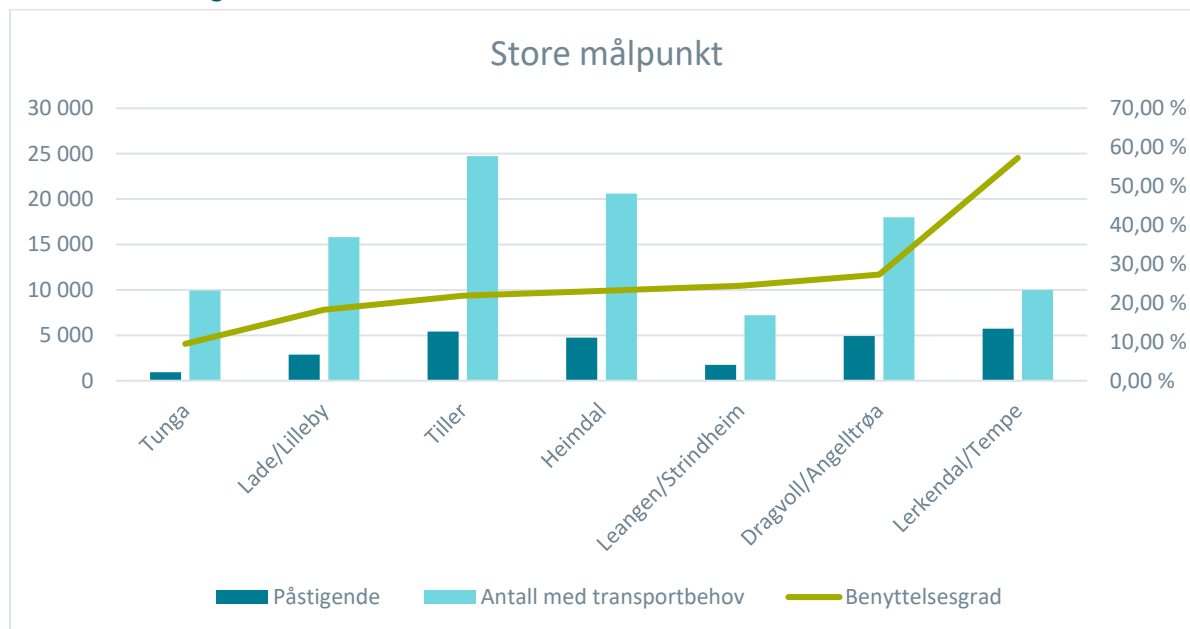
Innbyggerne på Angelltrøa og Stokkhaugen har lang avstand til sitt nærmeste tilbud, linje 10. Innbyggerne på Steinan helt sør i bydelen har linje 43, men må bytte på Voll eller Blakli for å komme seg til Midtbyen. Dette gjør at mange innbyggere har overgang når de skal til reisemålene sine. Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Bergheim.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	175, 384, 305
Linjer i bydelen	3, 10, 12, 14, 15, 43, 80
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,63 og 0,35
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,55 og 1,39
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	76 %



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.6.4. Bruk av dagens tilbud



Dragvoll/Angelltrøa kommer godt ut med tanke på benyttelsesgrad (27 %) sammenlignet med tilsvarende bydeler karakterisert som *store målpunkt* (snitt 26 %). Det store målpunktet i bydelen er NTNU Dragvoll. Kollektivtilbudet benyttes mest av tilreisende studenter, mens den øvrige delen av befolkningen i hovedsak trolig benytter bil på de fleste reisene. Det er gode parkeringsmuligheter i bydelen.

2.6.5. Evaluering av dagens tilbud

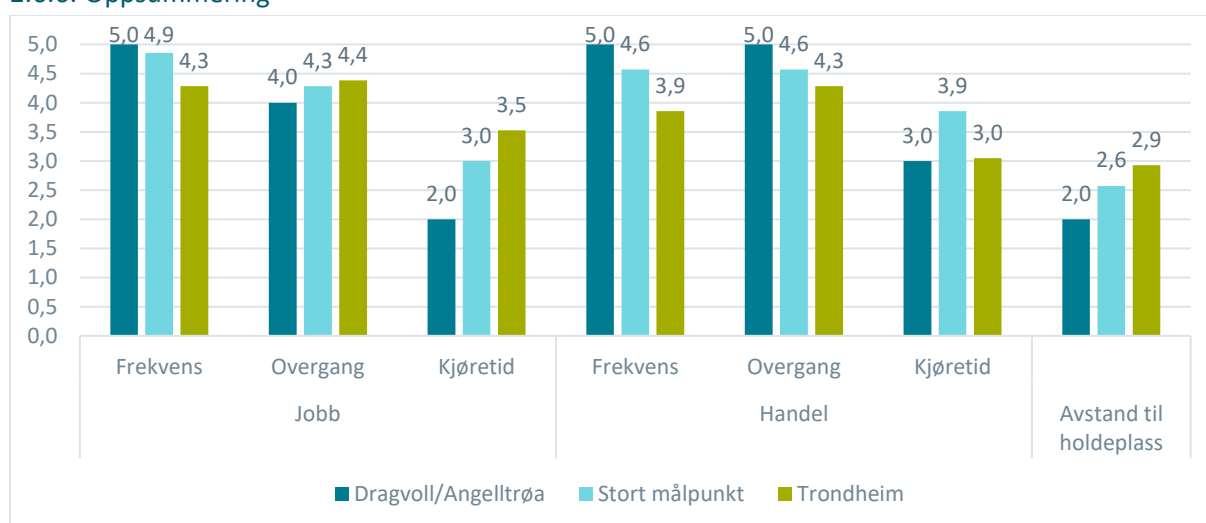
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3,3	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3,85	100 %

Kjøretidsscoren er 2 for jobb og 3 for handel, mens avstand til holdeplass får score 2. Dette drar totalscoren til bydelen ned. Det er spesielt på reisen til Lade/Lilleby at kjøretiden for buss er lite konkurransedyktig med bil. Scoren på avstand til holdeplass preges av at mange som bor i de store boligområdene har lang avstand til tilbudet.

Alt i alt er tilfredsheten med tilbudet god, og bruken er høy. Det tyder på at studentene er trofaste brukere av kollektivtilbudet, samtidig som innbyggerne med lang avstand til holdeplass synes det er greit å benytte bil.

2.6.6. Oppsummering



KTI: 77 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 27 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Tilbudet er tilrettelagt for tilreisende studenter til NTNU, og ikke like godt for alle innbyggerne
- Lang avstand til holdeplass for noen områder
- Kjøretid mot østsiden av byen er høy

2.7. Flatåsen

2.7.1. Fakta om bydelen

Bydelen Flatåsen ligger sørvest i Trondheim. Bebyggelsen er en blanding av eneboliger, rekkehus og blokkbebyggelse. Nedre Flatåsen, som ligger i vest, er et relativt flatt område med jevn stigning opp mot Flatåstoppen øverst bydelen. Nedre Flatåsen domineres av rekkehus og enkelte blokker, mens Flatåstoppen i stor grad har eneboliger. Det bor mange barnefamilier og en del eldre i området.

Flatåsen er en typisk bo-bydel, men det ligger også noen arbeidsplasser i området rundt Flatåsen senter. Bydelen er definert som en mindre sentral boligbydel. Parkeringsmulighetene er gode, så området er godt tilrettelagt for bileiere.

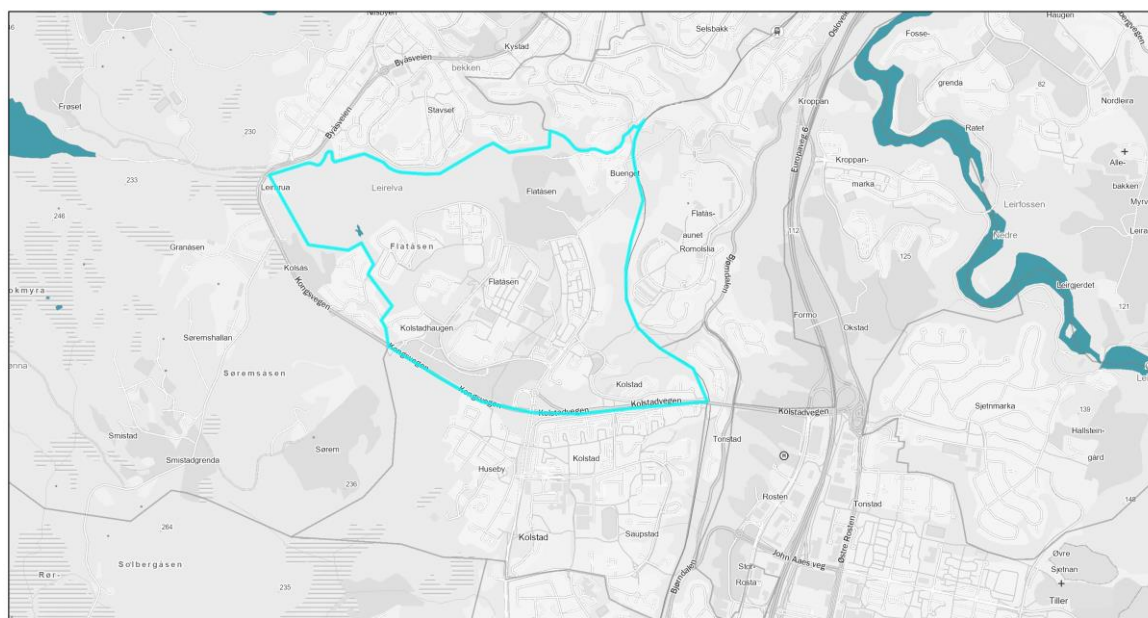
Flatåsen har en barne- og ungdomsskole, Flatåsen skole, med i overkant av 700 elever og 100 ansatte. Bydelen har også egen idrettshall, Flatåshallen.

Bydelen ligger rett vest for knutepunktet Tonstadkrysset. Mesteparten av kollektivtrafikken fra Flatåsen passerer gjennom knutepunktet.

Helt nord i bydelen er det planlagt et større boligfelt med i overkant av 500 nye boliger, og utbyggingen er igangsatt.

Demografi	Flatåsen
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2242
Antall bosatte og framtidig utvikling	5137 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1361
Bompenger til sentrum	Ja

Flatåsen



22.4.2022, 13:54:58

1:36.096
0 0.2 0.4 0.8 mi
0 0.33 0.65 1.3 km

2.7.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Flatåsen er 62 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=52).

De to største jobb- og skolareisestrømmene, Midtbyen og Øya/Gløshaugen, krever overgang på Tonstadkrysset. Siden Tonstadkrysset betjenes både av metrolinje 1 og 2 i retning sentrum, er kjøretiden til de to reisemålene gode sammenlignet med bil. Det største handelsreisemålet er Tiller, som kan nås med direktebuss.

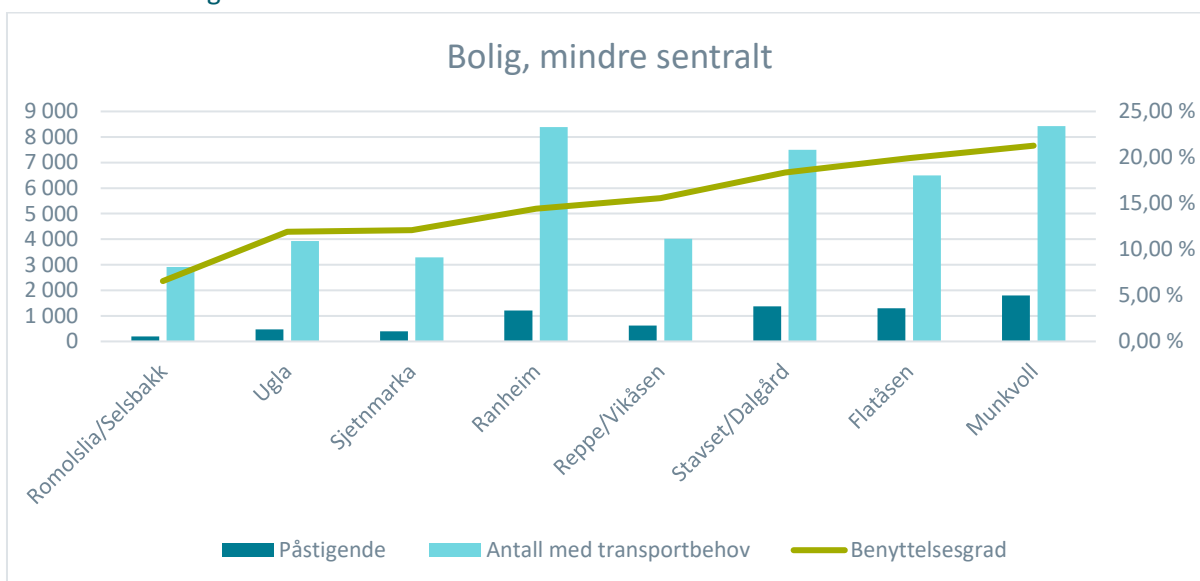
Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	24 %
	Øya/Gløshaugen	24 %
Handel	Tiller	45 %
	Midtbyen	26 %
	Flatåsen	17 %

2.7.3. Tilbudet i dag

Hovedtilbudet på Flatåsen er linje 40, som tar passasjerene fra Flatåstoppen via Flatåsen til Tonstadkrysset. De fleste linjene i bydelen kjører utenom Nordre Flatåsen, men noen av turene betjener området. Linje 23 stopper på Flatåsen senter uten å betjene øvrige deler av bydelen.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	133, 280, 257
Linjer i bydelen	2, 16, 23, 40, 50, 53
Overganger til reisemål for jobb og handel	1 og 0,36
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,88 og 1,31
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	92 %

2.7.4. Bruk av dagens tilbud



Flatåsen har høy benyttelsesgrad (20 %) sammenlignet med tilsvarende bydeler, i og med at gjennomsnittet for *bolig, mindre sentralt* er 14 %. Før omleggingen i 2019 hadde innbyggerne direktebuss til sentrum. I og med at de fleste i dag må bytte buss på Tonstadkrysset, har tilfredsheten med tilbudet blitt dårligere selv om kjøretiden med buss fortsatt er konkurransedyktig med bil.

Reisestrømmene fra Flatåsen tar utgangspunkt i holdeplassen Flatåsen senter.

2.7.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	2	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,25	100 %

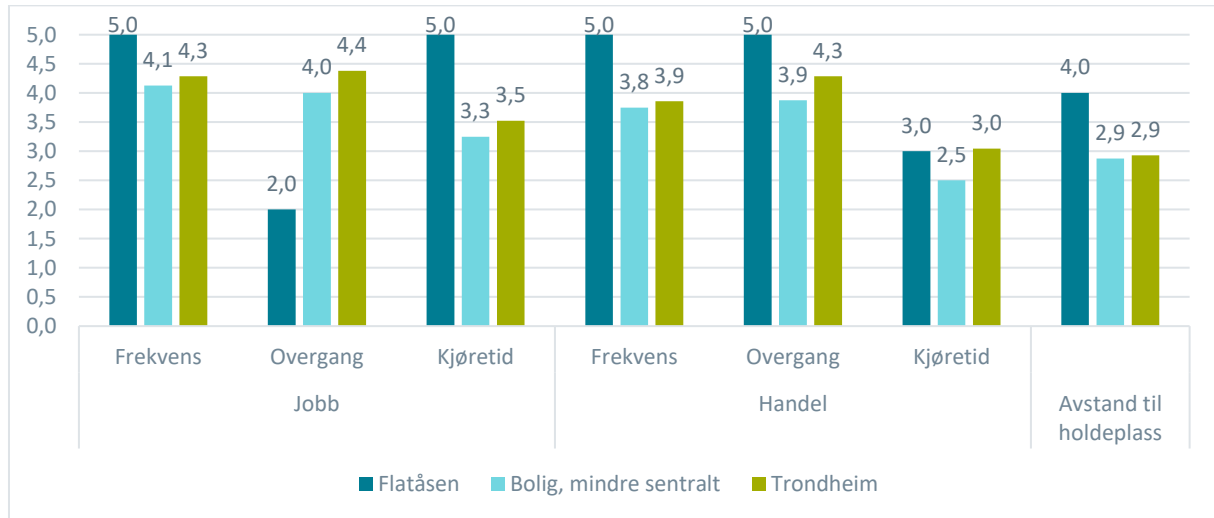
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,15	100 %

For jobbreisen til sentrum kommer bussen svært godt ut. Linje 40 i kombinasjon med metrolinjene 1 eller 2 på Tonstadkrysset er svært effektiv kjøretidsmessig. Sentrum er også den nest mest populære handelsdestinasjonen, men denne reisestrømmen er ikke fullt så effektiv som jobb- og skolereisen da frekvensen er lavere på lørdager. I tillegg er det smidigere trafikkmessig å kjøre bil mot sentrum på lørdag enn det er i morgenrushet på ukedagene.

Den største reisestrømmen for handel går til Tiller, som nås direkte med linje 23. Denne reisen er ikke like praktisk for de som ikke bor i nærheten av Flatåsen senter.

Til tross for at KTI ligger noe under ønsket nivå, viser resultatene for kjøretid at bussen er konkurransedyktig med bil på Flatåsen. Mye av grunnen til den dårlige KTI-scoren er sannsynligvis at innbyggerne som tidligere hadde direkte rute til sentrum må bytte buss på Tonstadkrysset. Det har beboerne vært tydelig på at de ikke ønsker. At Nordre Flatåsen ikke dekkes fullt så godt som Flatåstoppen og de sentrale delene av bydelen, kan også påvirke KTI-resultatene. Til tross for dette er benyttelsesgraden relativt god.

2.7.6. Oppsummering



KTI: 62 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 20 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Ulikt kollektivtilbud for øvre og nedre del av bydelen
- Overgang på de fleste reiser for jobb- og skolereisen, men kjøretiden er fortsatt svært god
- Lang kjøretid til Tiller for handel
- Lav tilfredshet til tross for godt tilbud og kort kjøretid jobb, kan tyde på lite kjennskap til tilbudet

2.8. Fossegrenda/Risvollan

2.8.1. Fakta om bydelen

Bydelen består av et stort og sammensatt område øst for Nidelva, og omfatter Sluppen i nord, Fossegrenda i vest, Bjørkmyr i sør og Risvollan i øst.

Sluppen er i hovedsak et område med mange arbeidsplasser. Fossegrenda har også en god del arbeidsplasser, i tillegg til at det er et boligområde for mange. Risvollan er først og fremst et boligområde med mye rekkehusbebyggelse og noen blokker. Bjørkmyr er et landlig område med spredt bebyggelse. Midt i bydelen, rett vest for Risvollan, ligger Stubban der det er mange eneboliger og enkelte rekkehus.

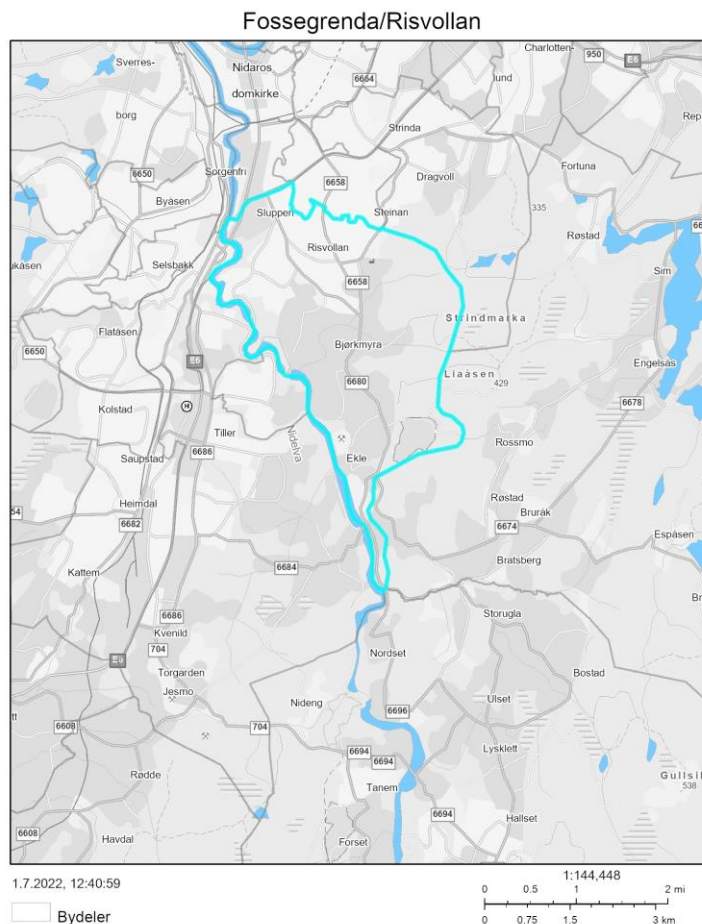
Terrenget i området er variert.

Sluppen, Bjørkmyr og Risvollan er flate områder, mens Fossegrenda er ganske kupert. Stubban heller bratt ned mot Bratsbergvegen fra Risvollan. I øst er Risvollan et fritidsreisemål for mange.

Bydelen har to barneskoler (Utleira og Nidarvoll), og Sunnland ungdomsskole. Gamle Nidarvoll skole er nå revet, og bygges i skrivende stund opp igjen på tomte til den gamle skolen. Lokalene til Sunnland ungdomsskole benyttes som barneskole for elevene som gikk på Nidarvoll i byggeperioden, mens Sunnland-elevene benytter midlertidige lokaler på Brøset. Sunnland vil samlokaliseres med Nidarvoll når de nye skolebyggene på Nidarvoller ferdige.

Når det gjelder sammensetningen av befolkningen i området, består områdene Nidarvoll/Stubban/Fossegrenda/Bjørkmyr av en god blanding barnefamilier og mer etablerte. Dette gjelder også Risvollan, her er befolkningen antakeligvis noe yngre enn i de øvrige områdene.

Utleira Idrettshall ligger på Bjørkmyr like ved Risvollan, og er et fritidsreisemål for mange.



Demografi	Fossegrenda/Risvolla
Type bydel og boliger	Kombi, Enebolig/Rekkehus
Befolknings tetthet (pers pr. km ²)	747
Antall bosatte og framtidig utvikling	10772 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	9571
Bompenger til sentrum	Ja

2.8.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Fossegrenda/Risvolla er 75 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=106). De største jobbreisestrømmene går til Midtbyen, som for det meste har et godt tilbud fra hele bydelen. Unntaket er Bjørkmyr, hvor de reisende er avhengig av overgang for å komme seg til sentrum. Bjørkmyr skiller seg fra resten av bydelen med lavere frekvens, noe som gjør området mer sammenlignbart med Bratsberg, sørøst for Bjørkmyr.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	24 %
	Øya/Gløshaugen	15 %
	Tiller	15 %
Handel	Tiller	32 %
	Midtbyen	25 %
	Heimdal	20 %

2.8.3. Tilbudet i dag

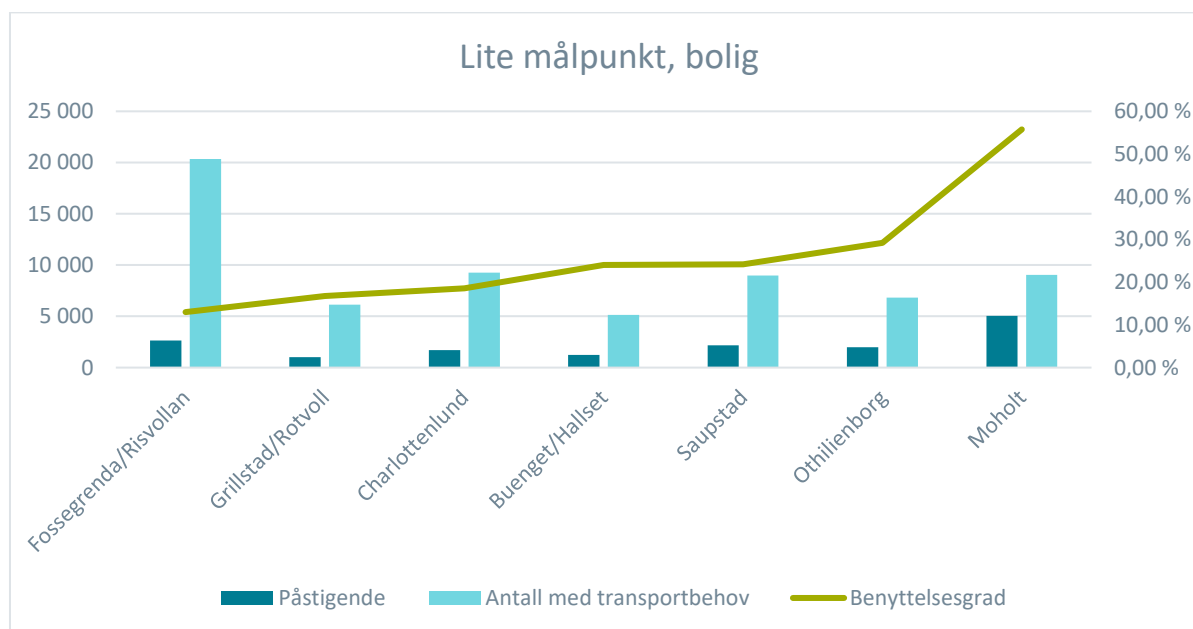
Tilbudet i bydelen er godt, og dekkes i hovedsak av bydelslinjer med høy frekvens. Unntaket er Bjørkmyr. Et lite område nord i bydelen har også tilgang på metrobuslinje.

Linje 11 betjener Risvolla og området nordøst i bydelen, mens linje 10 betjener Fossegrenda, Nidarvoll og Sluppen. På Stubban er linje 10 eller 11 tilgjengelig for beboerne, avhengig av om man bor på øst- eller vestsiden. Området midt på Stubban dekkes ikke like godt med dagens busstilbud da terrenget har dårlig framkommelighet med buss.

Linje 24 betjener deler av Fossegrenda, Nidarvoll og Klæbuveien. Linje 15 går fra Nidarvoll skole, og dekker reisestrømmer til Strindheim og Lade i ukedagene.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	174, 383, 426
Linjer i bydelen	1, 2, 10, 11, 15, 19, 24, 43, 53, 54, 71, 72, 73, 74, 79
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,27 og 0,67
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,34 og 1,94
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	0,906

2.8.4. Bruk av dagens tilbud



Bydelen har en benyttelsesgrad på 13 %, noe som er lavest sammenlignet med andre bydeler karakterisert som *lite målpunkt, bolig*, der snittet er 28 %. Snittet dras kraftig opp av Moholt.

2.8.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,15	100 %

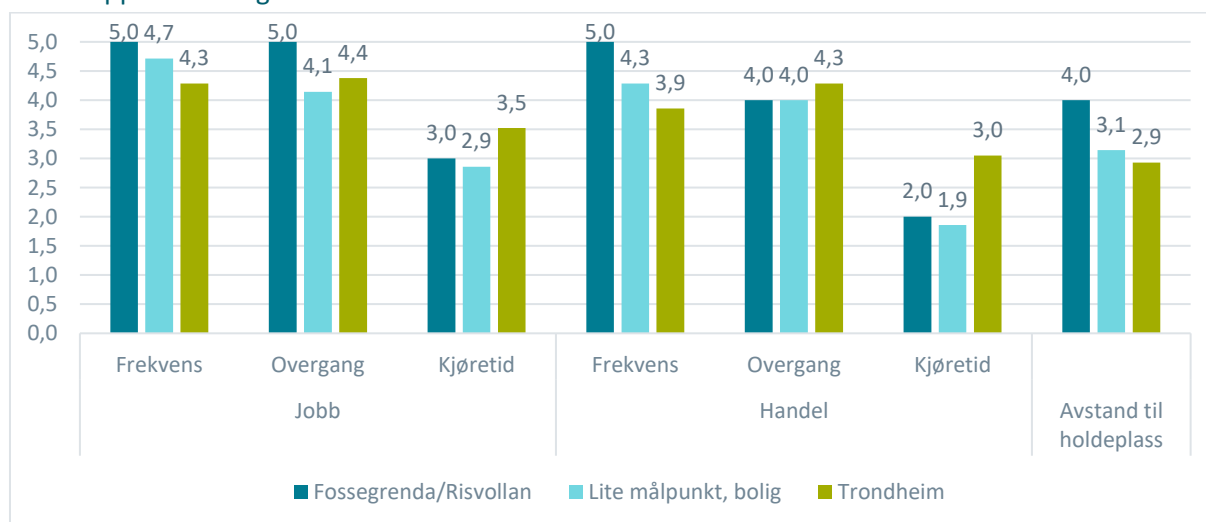
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	3,6	100 %

Kjøretidene i bydelen tar utgangspunkt i turer fra Risvollan senter. Dette påvirker kjøretidene for buss negativt, da overgang er nødvendig til de fleste reisemål. Dette gjelder også Fossegrenda. De som bor langt nord i bydelen har metrolinjer med høy frekvens (både linje 1 og 2) og direkte tilbud til de største reisemålene, gjelder bare en liten avdel av befolkningen i bydelen.

Avstanden til holdeplass er totalt sett vurdert som god. Områdene som har dårligere tilgang på holdeplasser er ikke like tett befolket som andre områder i bydelen, og gir derfor kun et lite trekk i score på avstand til holdeplass.

Bydelen er vanskelig å vurdere under ett, i og med at forskjellene mellom de ulike områdene er såpass store. Alt i alt er tilbudet godt for de fleste innbyggerne i bydelen.

2.8.6. Oppsummering



KTI: 75 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 13 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Svært variert bydel, med både landlige områder, boligområder og arbeidsområder
- Lav benyttelsesgrad sett opp mot sammenlignbare bydeler, kan være fordi mange i bydelen vil ha tilgang på egen bil
- Stubban er et vanskelig område å dekke, ikke optimale forhold for busser i området mellom Bratsbergvegen og Utleirvegen
- Kjøretid trekker ned bydelsscoren

2.9. Grillstad/Rotvoll

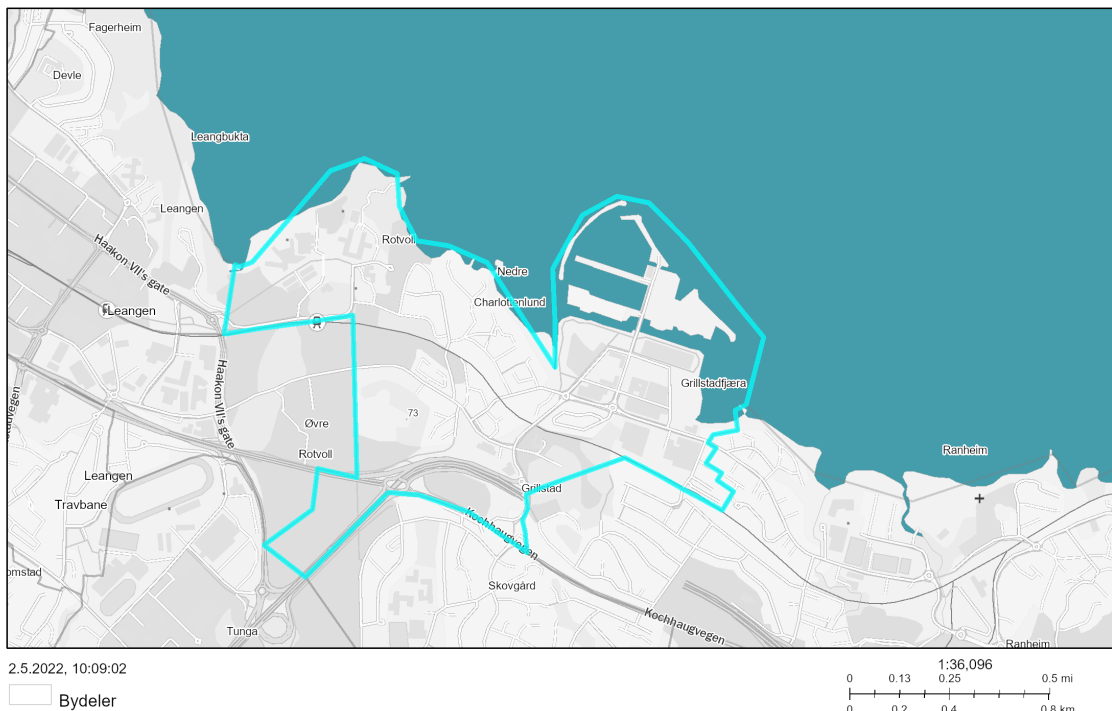
2.9.1. Fakta om bydelen

Bydelen omfatter nedre del av Rotvoll og Nedre Charlottenlund i vest, og strekker seg opp til Kochhaugveien i sør, Grilstad Marina i nord og Grilstad fabrikker i øst. Vest i bydelen ligger Rotvoll togstasjon.

Området deles i to av Grilstadvegen, der boligene i vest for det meste er eneboliger og firemannsboliger med mange barnefamilier. I området øst for Grilstadvegen er det i hovedsak nyoppførte boligblokker med mindre grad av barnefamilier - og området er fortsatt i utvikling. Skole- og idrettskrets er Ranheim. Det er mye næring og flere store arbeidsplasser både på Grillstad og Rotvoll, så bydelen har flere ansatte enn bosatte. Området er et populært utfartssted i sommerhalvåret.

Demografi	Grillstad/Rotvoll
Type bydel og boliger	Kombi, Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	1528
Antall bosatte og framtidig utvikling	2859 (816 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	3065
Bompenger til sentrum	Ja

Grillstad/Rotvoll



2.9.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Grillstad/Rotvoll er 82 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=32). Innbyggerne svarer at jobbreisene i hovedsak går til Midtbyen og sentrumsnære bydeler, og at de handler i Midtbyen, på Lade og Solsiden.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	29 %
	Solsiden/Nyhavna	18 %
	Lerkendal/Tempe	12 %
Handel	Midtbyen	39 %
	Lade/Lilleby	15 %
	Solsiden/Nyhavna	15 %

2.9.3. Tilbudet i dag

Linje 44 har endeholdeplass på Grillstad og knytter bydelen sammen med Væretrøa/Ranheim. Metrolinje 1 starter på Ranheim, passerer gjennom Grillstad og går videre til Midtbyen via Skovgård og Innherredsveien. Linje 20 starter på Grillstad, kjører gjennom Nedre Charlottenlund og Rotvoll og

videre til Lade og Romolslia via Midtbyen. Linje 1 og 20 dekker dermed alle de største reisestrømmene for beboerne og de tilreisende til bydelen.

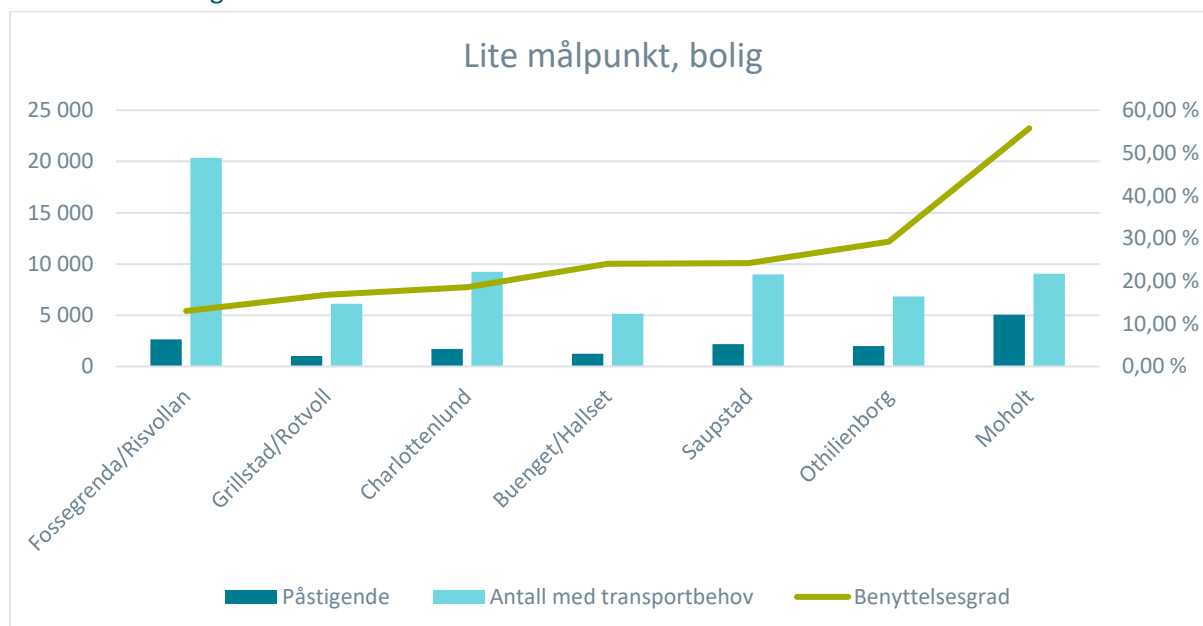
Kjøretidsforholdet mellom bil og buss er akseptabelt. Grunnet god adkomst og rask reise gjennom Strindheimtunnelen med bil, bruker bussen lenger tid. Kjøretiden for buss kan likevel karakteriseres som god. Bussen er dermed et godt alternativ for innbyggerne.

En del innbyggere, i hovedsak på Nedre Charlottenlund, har lengre avstand til holdeplass enn 500 meter. De fleste ansatte på Rotvoll har lang avstand til holdeplass. Dette i kombinasjon med gode parkeringsmuligheter gjør bussen til et lite reelt alternativ til bil i området.

Reisende som skal videre med tog fra Ranheim stasjon kan bytte til buss mot togstasjonen ved Ranheim kirke. Reisestrømmene fra denne bydelen starter på holdeplass Grilstadkleiva.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	131, 271, 191
Linjer i bydelen	1, 14, 20, 25, 44, 54, 70
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,21
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,33 og 1,4
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	91 %
Tilgang til tog	Rotvoll stasjon

2.9.4. Bruk av dagens tilbud



Med en benyttelsesgrad på 17 % kommer bydelen dårlig ut mot andre bydeler av type *lite målpunkt, bolig*, som i snitt har en benyttelsesgrad på 30 %. Kun Fossegrenda/Risvolla er dårligere, med en benyttelsesgrad på 13 %.

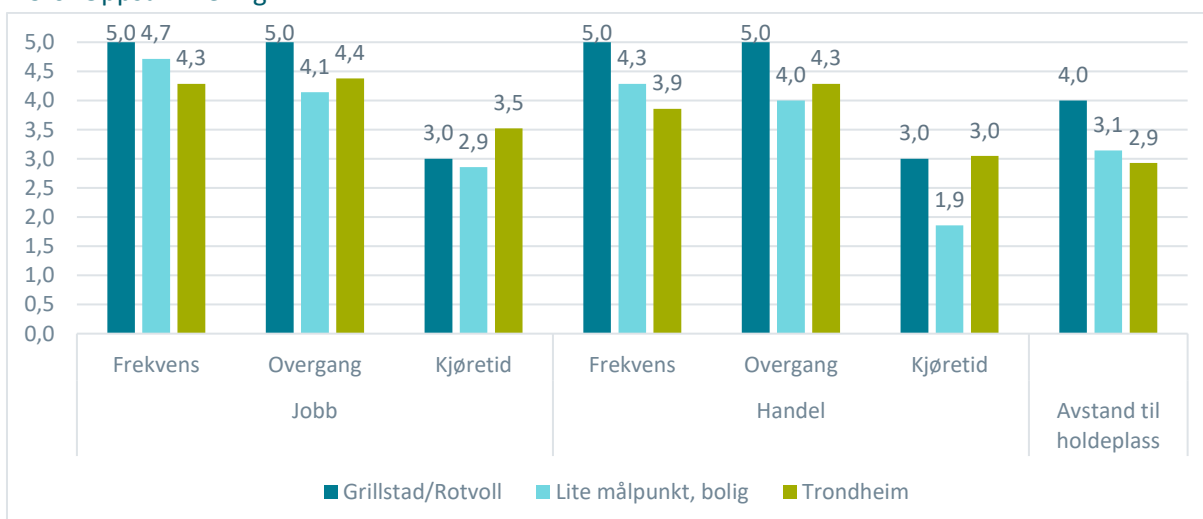
2.9.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,15	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,15	100 %

Kjøretid og avstand til holdeplass får score på henholdsvis 3 og 4, og trekker med det totalscoren ned. Kjøretid får 3 i score fordi noen av reisestrømmene går en del raskere og smidigere med bil. Frekvens og overgang får score 5.

2.9.6. Oppsummering



KTI: 82 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 17 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Vanskelig å konkurrere med bilen på kjøretid, Strindheimtunnelen sørger for at bilene kommer raskt fram

2.10. Heimdal

2.10.1. Fakta om bydelen

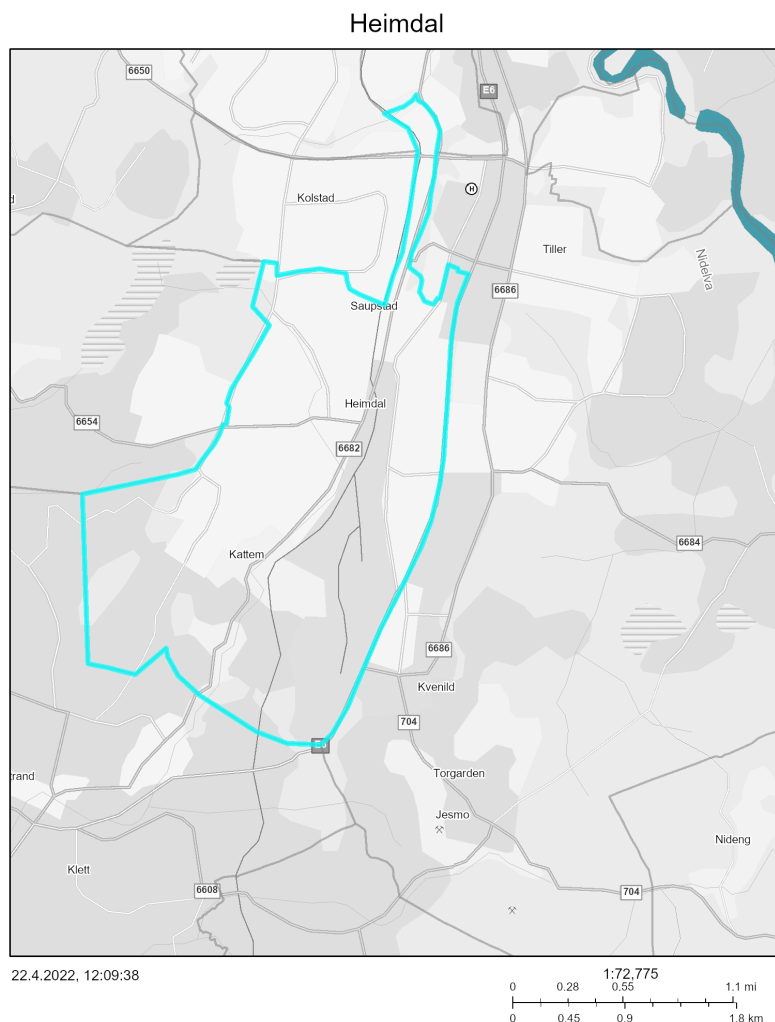
Heimdal er et stort område som ligger sør for Trondheim, på vestsiden av E6. Bebyggelsen består hovedsakelig av eneboliger, men med noe innslag av blokker på Kattem lengst sørvest i bydelen. I Heimdal sentrum er det igangsatt bygging av blokker.

Bydelen er relativt flat. Mellom Heimdal stasjon og E6 ligger et område som i dag ikke er særlig godt dekket av kollektivtilbudet. Lengst sør er industriområdet Heggstadmoen, og i nord er det et boligområde.

Midt i bydelen ligger Heimdal stasjon, der flere busslinjer møtes. Toget stopper også her. Stasjonen har også sykkelhotell.

Bydelen har flere barne- og ungdomsskoler, i tillegg til handel og nærbutikker som dekker de fleste behov. Heimdal sentrum er en av de største lokale sentrene i Trondheim utenfor Midtbyen, noe som gjør at bydelen defineres som et *stort målpunkt*. Bydelen har også en idrettshall, Heimdalshallen og et skianlegg på Saupstad.

Befolkningen er sammensatt av familier og eldre uten barn. Kattem skiller seg noe ut med en større andel nyetablerte. Det er god plass for parkering, og de fleste har tilgang på bil.



Demografi	Heimdal
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolknings tetthet (pers pr. km ²)	1642
Antall bosatte og framtidig utvikling	12285 (3272 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	8325
Bompenger til sentrum	Ja

2.10.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Heimdal er 81 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=97). Flere av reisestrømmene går internt i egen bydel, noe som underbygger at Heimdal er et bysentrum som innbyggerne benytter. Andre reisestrømmer går til Midtbyen i forbindelse med jobb, samt Tiller og Midtbyen for handel.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Heimdal	22 %
	Midtbyen	15 %
Handel	Tiller	41 %
	Heimdal	28 %
	Midtbyen	26 %

2.10.3. Tilbudet i dag

Store deler av bydelen dekkes av metrolinje 1 og 2 som har endeholdeplass rett vest for bydelen, på Lundåsen. Lengst vest i bydelen går linje 16 og i østre del går linje 46. Med det har østre og vestre del noe lavere frekvens enn det sentrale området rundt Heimdal stasjon. En del reisende fra de østre og vestre delene av Heimdal må bytte buss underveis.

De to metrolinjene gjør at den totale frekvensen for bydelen blir høy. De fleste har direkterute til de største reisemålene, og kjøretiden med buss er god.

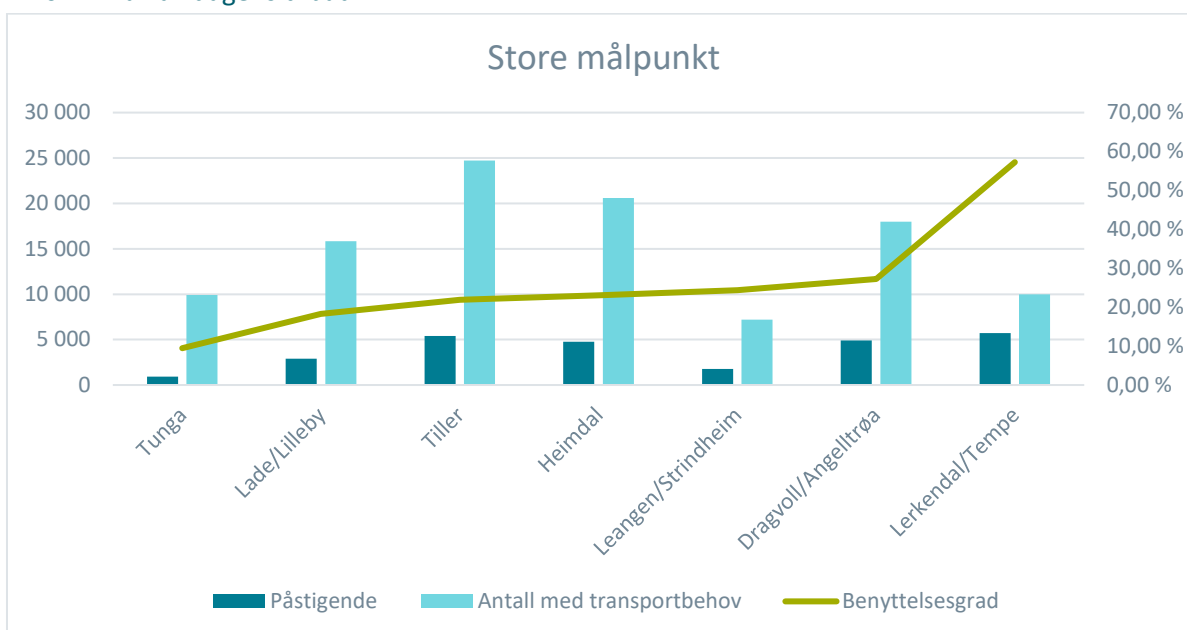
Avstanden til holdeplass er stor i deler av bydelen, spesielt lengst sør i bydelen og øst for området mellom Søbstadvegen og Kongsvegen.

Området mellom E6 og Heimdal stasjon hadde før ruteomleggingen i 2019 høyere frekvens og direkterute, noe som har ført til misnøye med dagens tilbud. Deler av beboerne øst i bydelen kan benytte holdeplasser på E6, der flere regions- og bydelsbusser er tilgjengelig.

Reisestrømmene fra bydel Heimdal tar utgangspunkt i holdeplassen Heimdal stasjon.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	129, 296, 289
Linjer i bydelen	1, 2, 16, 46, 50, 53, 71, 72, 77, 78
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,14 og 1,15
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	87 %
Tilgang til tog	Heimdal stasjon

2.10.4. Bruk av dagens tilbud



Andelen påstigende sett opp mot antallet med transportbehov viser en benyttelsesgrad for bydelen på 23 % (mars 2022). Snittet for andre *store målpunkt* i Trondheim er 26 %. Den høye bilandelen i området gjør at mange av reisene internt i bydelen og til Tiller foretas med bil i stedet for buss.

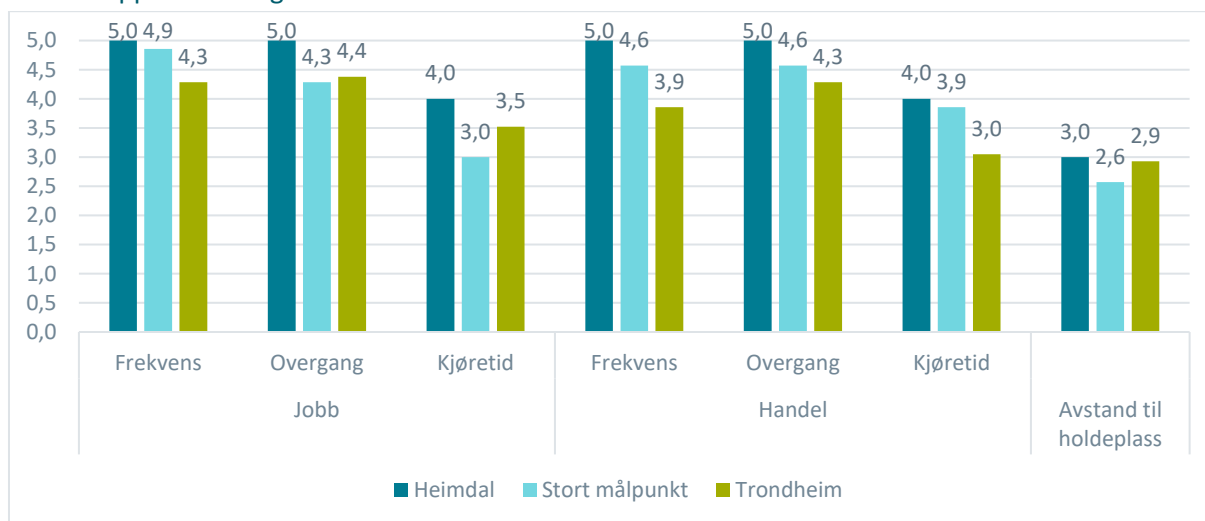
2.10.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4,35	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4,35	100 %

Kriteriet som trekker totalscoren for Heimdal mest opp er avstand til holdeplass. Bydelen får 4 i score på kjøretid sammenlignet med bil, i hovedsak grunnet kjøretiden til Midtbyen. Totalt sett er tilbudet i bydelen godt for de fleste som bor i sentrale områder. For bydeler av en slik størrelse som Heimdal vil det uansett være områder som kommer dårligere ut enn andre.

2.10.6. Oppsummering



KTI: 81 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 23 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Avstand til holdeplass i enkelte områder
- Vanskelig å konkurrere med bil til Midtbyen
- Høy bilandel

2.11. Ila/Trolla

2.11.1. Fakta om bydelen

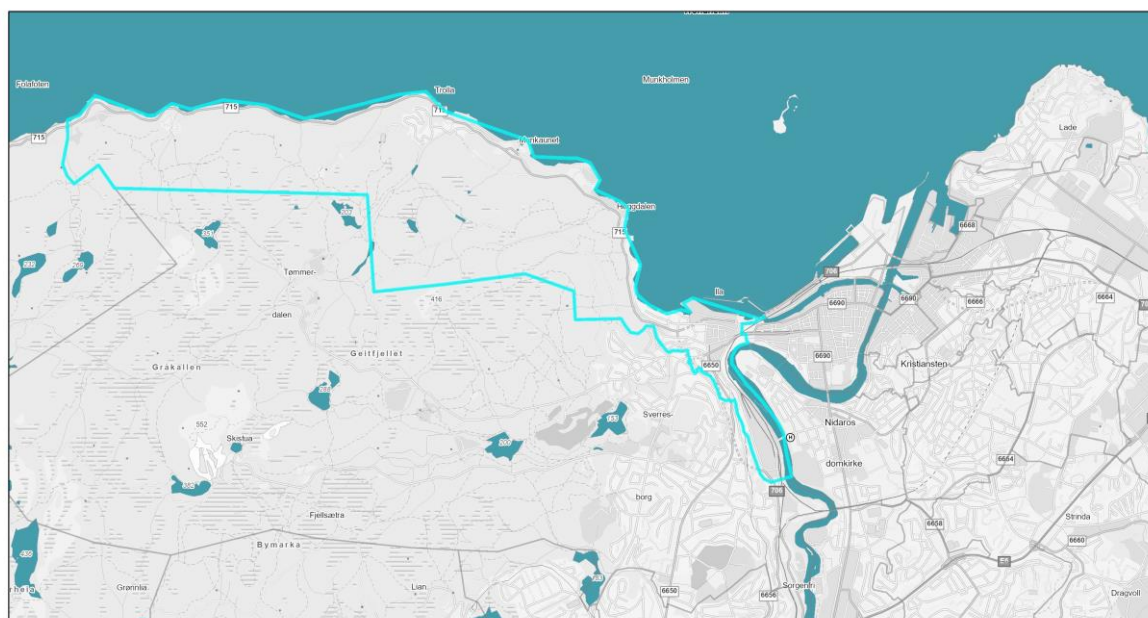
Ila/Trolla ligger rett vest for Midtbyen og omfatter området mellom Trolla og Ila i vest, samt et lite område sørover langs Nidelva til Marienborg. Bydelen er todelt, med sentrumsnære og urbane Ila i øst og spredtbebygde Trolla i vest. I analysen vil Ila veie tyngst, da det bor langt flere i Ila enn i området utover mot Trolla. Bydelen er definert som et *sentralt boligområde*.

I Ila ligger det en barneskole, Ila skole. Bebyggelsen i Ila består i hovedsak av bygårder, mens det i Trolla er eneboliger. Fra Ila til Midtbyen er det flatt terreng og gangavstand. Trolla ligger lenger unna sentrum, og er et avsidesliggende boligområde ved grensen til Bymarka. Det er bratt stigning til boligfeltet fra hovedveien Bynesveien, og på grunn av de store avstandene til sentrum og andre servicefunksjoner er det upraktisk å bo i området uten tilgang på bil.

Befolkningen i bydelen er sammensatt, med høy andel unge og studenter i Ila og barnefamilier i Trolla. Det er gode parkeringsmuligheter for beboerne i bydelen. I Ila er det boligsoneparkering, noe som gir beboerne god tilgang på parkering. I Ila ligger Skansen togstasjon, mens Marienborg togstasjon ligger i det sørlige området av bydelen.

Demografi	Ila/Trolla
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	505
Antall bosatte og framtidig utvikling	4730 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	2299
Bompenger til sentrum	Nei

Ila/Trolla



22.4.2022, 12:16:11

2.11.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Ila/Trolla er 71 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=57), men det er interne forskjeller mellom Trolla og Ila. Innbyggerne svarer at jobb- og skolereisene går til store studiesteder og til Midtbyen. Handelsreisene går i svært stor grad til Midtbyen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	28 %
	Midtbyen	23 %
	Dragvoll/Angelltrøa	10 %
Handel	Midtbyen	50 %
	Lade/Lilleby	19 %
	Ila/Trolla	17 %

2.11.3. Tilbudet i dag

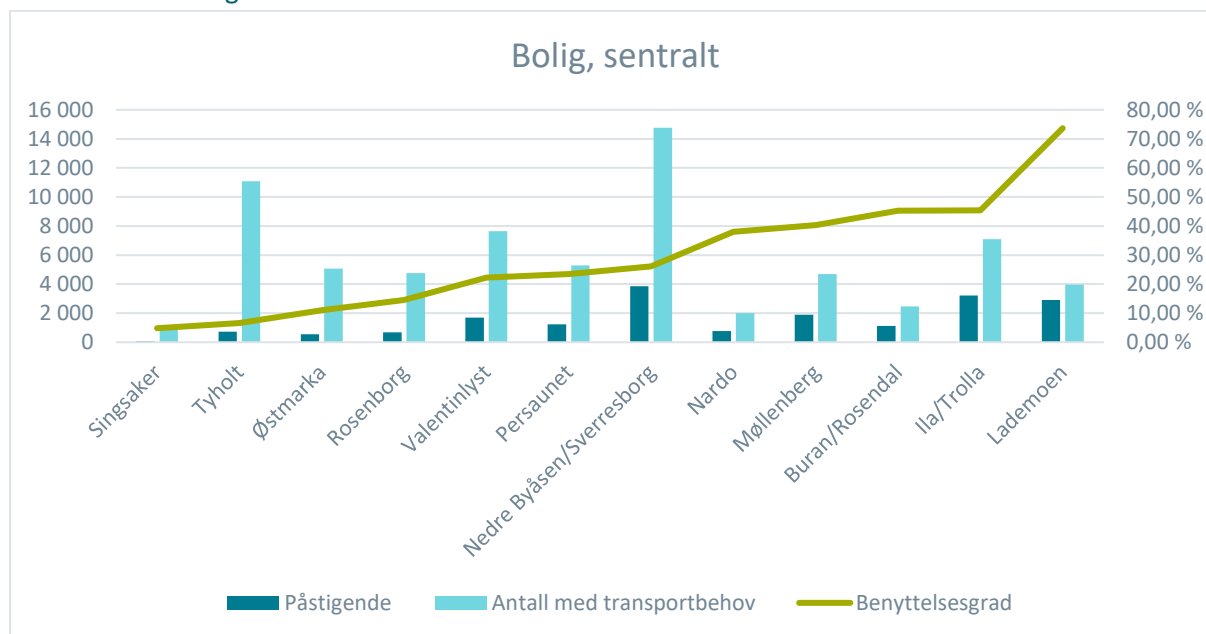
Holdeplassen Ila er et knutepunkt hvor linjer fra Byåsen og Trolla møtes på vei mot sentrum. Dette gir tilbud med høy frekvens for de fleste. Innbyggerne i Trolla har to linjer de kan benytte i dag, linje 21 og 76.

Kjøretiden for buss fra Ila til Midtbyen kommer godt ut i forhold til bilen, da det er kollektivfelt på denne strekningen.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplass Ila.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	187, 385, 384
Linjer i bydelen	3, 9, 11, 12, 13, 21, 23, 26, 28, 53, 70, 75, 76
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,27
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,94 og 1,26
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	95 %
Tilgang til tog	Marienburg og Skansen stasjon

2.11.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud i Ila/Trolla var i mars 2022 45 %. Andre bydeler definert som *bolig sentralt* har i snitt en benyttelsesgrad på 28 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt.

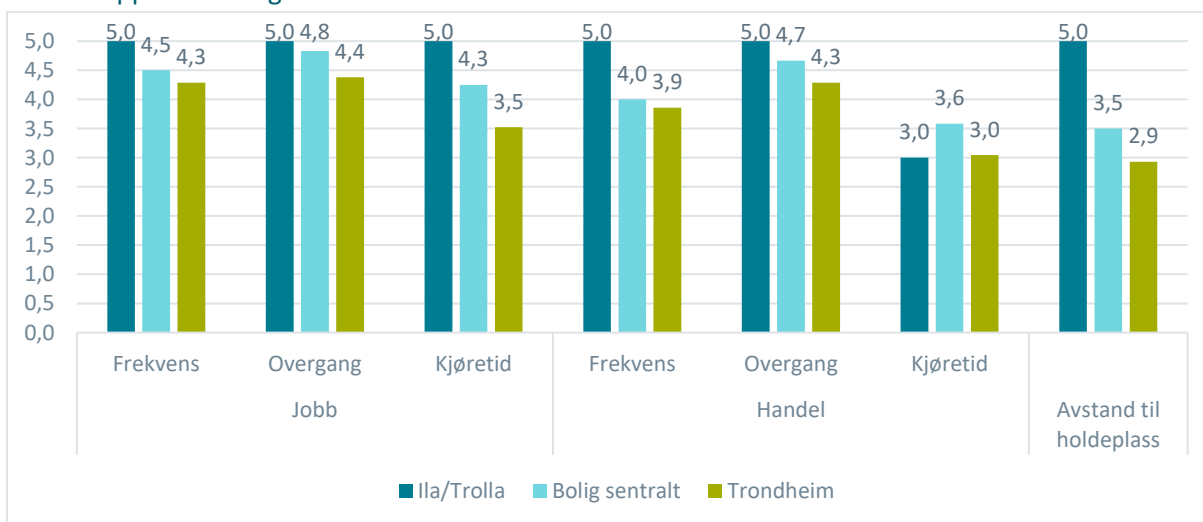
2.11.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	5	15 %
Sum	5	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	5	15 %
Sum	4,3	100 %

Ila/Trolla får score 5 på alle faktorer, med unntak av kjøretid for handel, som får score 3. Dette skyldes at reisestrømmen til Lade/Lilleby har overgang med dagens tilbud. Kollektivtilbudet i Ila dekker i stor grad innbyggernes behov, med god frekvens og kjøretid. Tilbudet til Trolla er dårligere, og kommer derfor ut med lavere score.

2.11.6. Oppsummering



KTI: 71 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 45 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

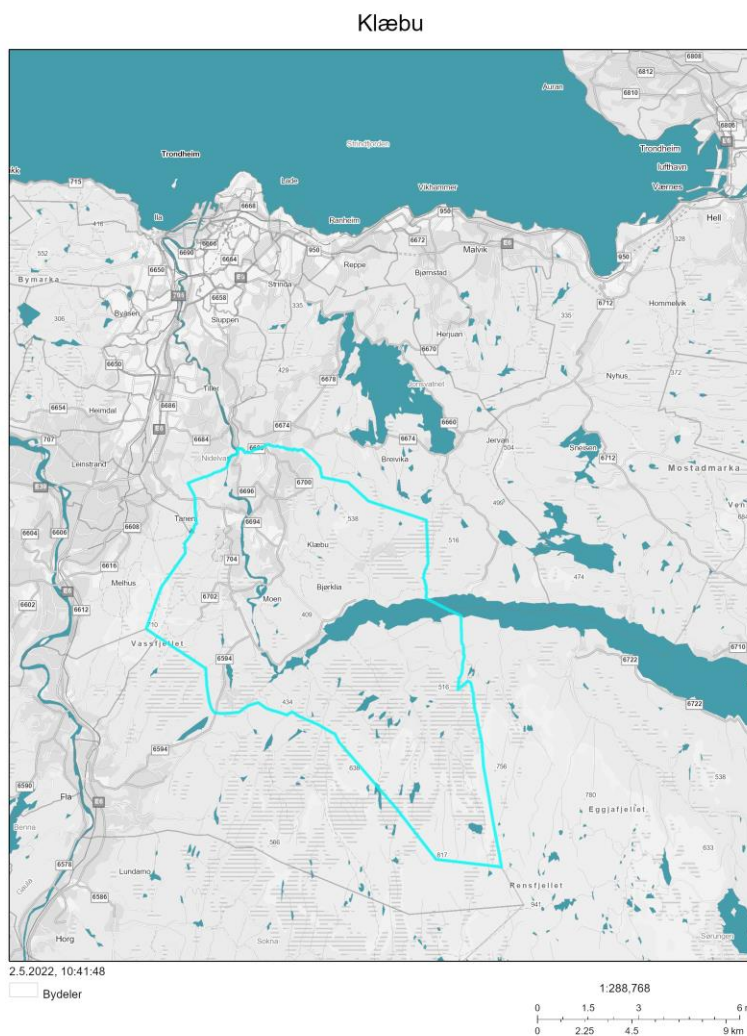
- Trolla drar KTI ned, da tilbudet i Trolla og Ila er svært ulikt
- Kjøretid dras ned av reisestrømmen til Lade

2.12. Klæbu

2.12.1. Fakta om bydelen

Klæbu ble i januar 2020 en del av Trondheim kommune. Området ligger sørøst for Trondheim som en egen satellitt. Klæbu består av fire deler - Klæbu sentrum, Tanem, Klæbu sør (Brøttem, Målsjøen og Hyttfossen) og Klæbu nord (Rønningen, Nordset og Bostad).

Bebyggelsen i bydelen er dominert av eneboliger og rekkehus, men andelen leilighetsbygg har økt de siste årene. Området er familievennlig og har innbyggere i alle aldre. Bydelen har flere turområder, blant annet Langmyra og Gjenvollhytta. Vassfjellet skisenter er et populært turområde og målpunkt for tilreisende på vinteren.



Selli rehabiliteringssenter ligger i Klæbu sentrum, og er et reisemål for tilreisende fra hele landet.

Klæbuhallen ligger ved Sørborgen skole, og i det samme området ligger også en barne- og ungdomsskole. Hallen er fritidsreisemål for mange i bydelen.

Fra Klæbu sentrum er det ca. 11-12 km til Tiller og 18-20 km til Midtbyen. Klæbu er i denne analysen definert som *byregion*.

Demografi	Klæbu
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolknings tetthet (pers pr. km ²)	34
Antall bosatte og framtidig utvikling	6061 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	899
Bompenger til sentrum	Ja

2.12.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Klæbu er 55 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=33). Når innbyggerne reiser ut fra egen bydel, går de største reisestrømmene til Midtbyen og Tiller for både handel, skole og arbeid. Disse reisene dekkes godt av dagens tilbud.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	19 %
	Klæbu	17 %
	Tiller	13 %
Handel	Tiller	62 %
	Midtbyen	18 %
	Klæbu	15 %

2.12.3. Tilbudet i dag

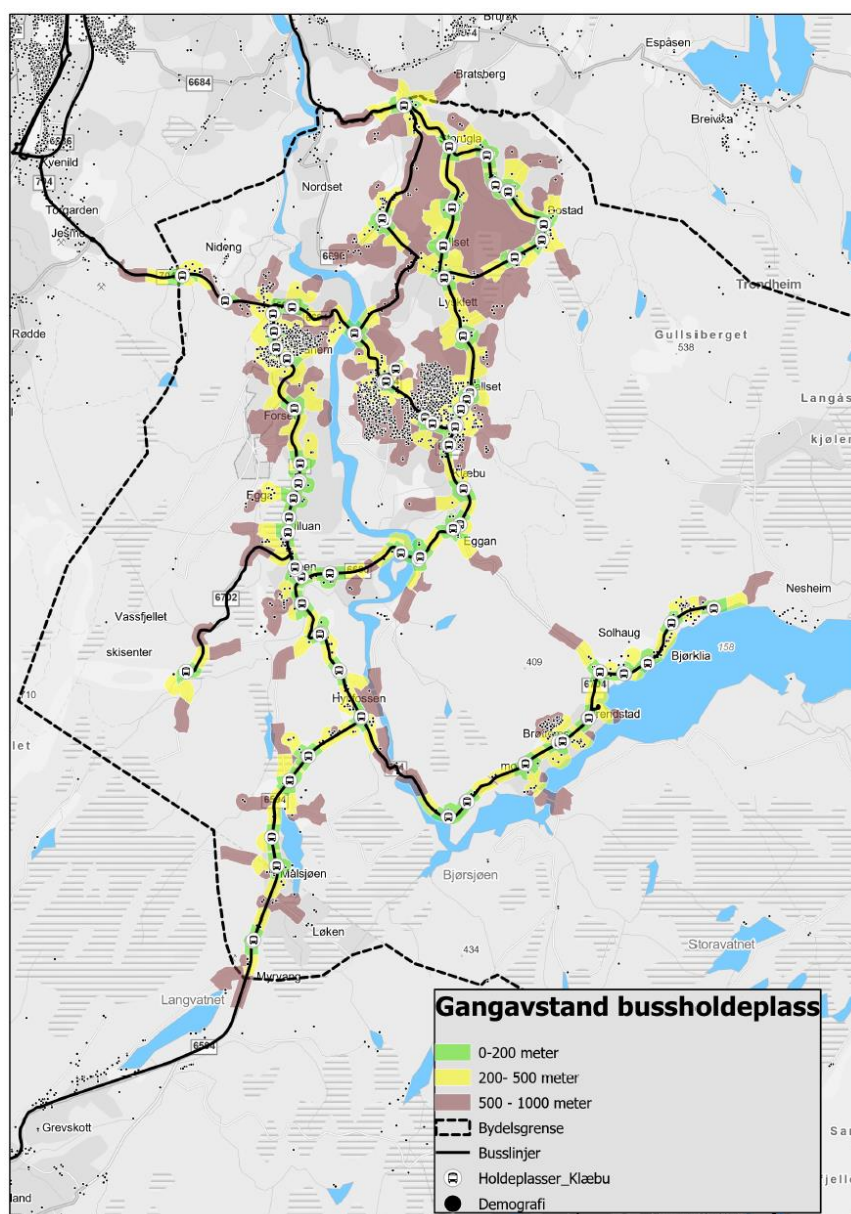
I dag har Klæbu direkteavganger til Trondheim sentrum i rush, og ellers tilbud til Tiller med linje 72, samt til Sluppen via Bratsbergvegen med linje 73. Linje 83, som også betjener bydelen, er en matebuss som kjører mellom Bjørkli sør for Klæbu og Klæbu sentrum. Linje 72 kjører en sløyfe innom Tanem på vei mot Tiller.

I rush er det direktebuss til Midtbyen, noe som gir god score både på overgang og kjøretid for jobb- og skolereisen. For handelsreisen må innbyggerne bytte buss. Dette gjør at kjøretiden blir lengre, og privatbilen fremstår som et bedre alternativ.

Reisestrømmene fra Klæbu tar utgangspunkt i holdeplassen Klæbu sentrum.

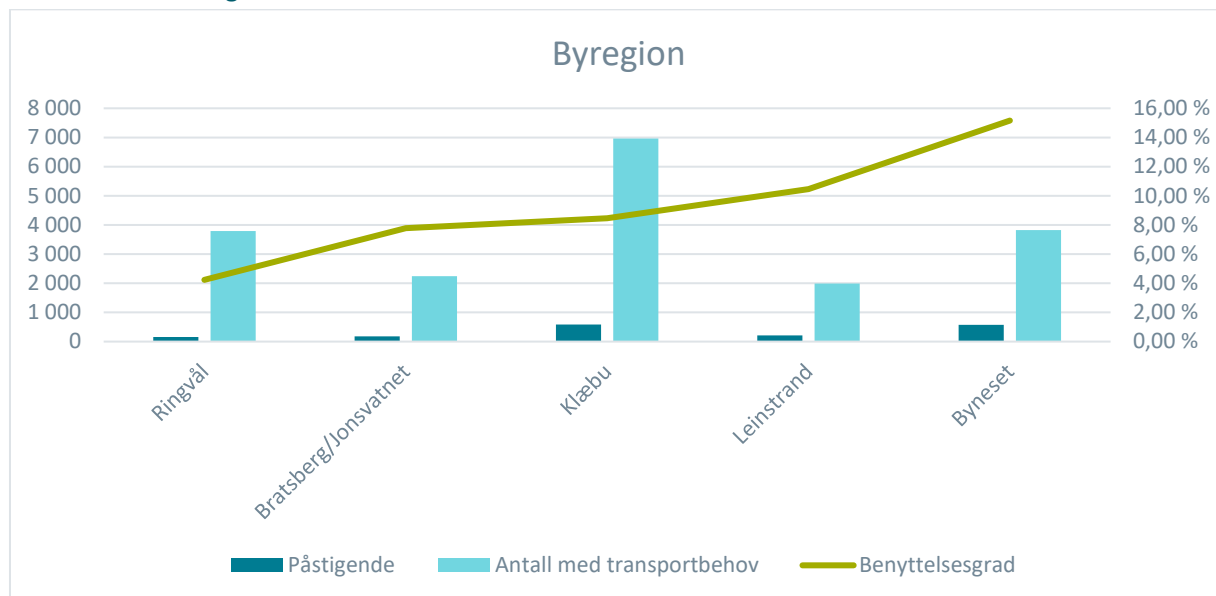
Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	6, 18, 18
Linjer i bydelen	72, 73, 83
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,22
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,39 og 1,52
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	72 %

I Klæbu har 72 % av respondentene god avstand til holdeplass, altså mindre enn 500 meter. Områdene nord og sør for Klæbu har noe lengre avstand til holdeplass og lav frekvens, noe som favoriserer bilen som framkomstmiddel. I tillegg er det store områder i sentrum av Klæbu med lang avstand til holdeplass.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.12.4. Bruk av dagens tilbud



Når det gjelder bruk av dagens tilbud ligger Klæbu på snittet for andre bydeler definert som *byregion*, med 9 %. Dette til tross for direktebuss i rush og et tilbud som dekker bydelen godt.

2.12.5. Evaluering av dagens tilbud

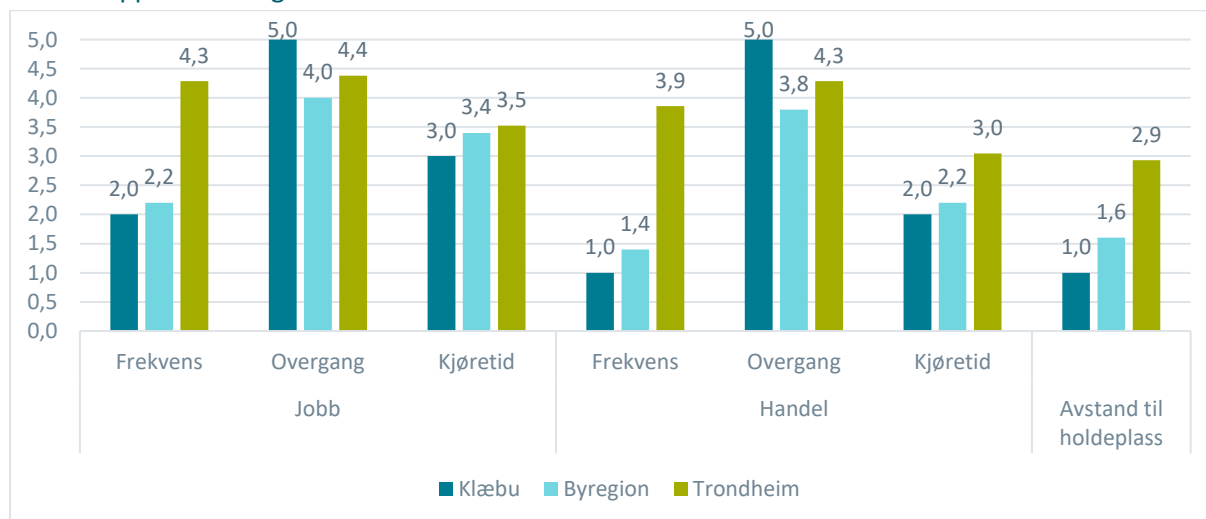
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	2,8	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	1	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	2,15	100 %

Med hensyn på kriteriene for evaluering av tilbudet, kommer Klæbu best ut på overgang i og med at det er direkte rute til Trondheim sentrum i rush. For jobb- og skolereisen får kjøretid score 3, og frekvens får 2. For handelsreisen får kjøretid score 2 og frekvens 1, mens avstand til holdeplass får 1. Dette gjør at Klæbu får en lav totalscore for både jobb/skole- og handelsreiser.

Innbyggerne i Klæbu er ikke fornøyde med tilbudet, og dette gjenspeiles i resultatene av KTI-undersøkelsen. Enkelte områder har lang avstand til holdeplass, og frekvensen er lav. På grunn av de lange avstandene er det vanskelig for bussen å konkurrere på kjøretid. Scoren for kjøretid dras også noe ned av at linje 72 kjører en sløyfe innom Tanem.

2.12.6. Oppsummering



KTI: 55 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 8 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lange avstander gjør det vanskelig for bussen å være konkurransedyktig på kjøretid mot bilen, som er lett tilgjengelig for de fleste i bydelen
- Lav frekvens
- Noen områder har lange avstander til holdeplass

2.13. Lade/Lilleby

2.13.1. Fakta om bydelen

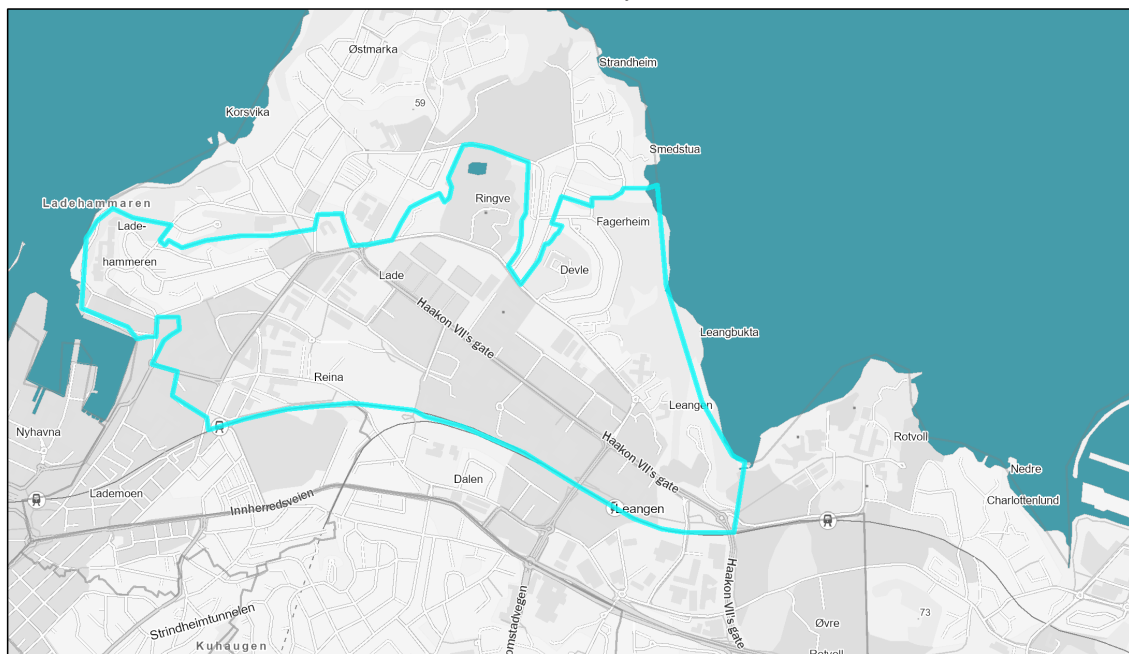
Bydelen Lade/Lilleby omfatter området mellom Ladehammeren i vest, Leangen i øst, Lilleby stasjon i sør og Ringve Botaniske Hage i nord. Bydelen er sammensatt, med både boliger, næringsvirksomhet og handel. Området har de siste årene hatt stor vekst i antall boliger, og preges i stor grad av blokkbebyggelse. Det er planlagt utbygging av flere blokker, så innbyggertallet vil øke mye fram mot 2029. Dagens blokkbebyggelse ligger i stor grad ved Lilleby triangel og Øvre Nyhavna i sør, og langs Haakon VII gate og Lade allé.

City Lade, Lade arena og andre butikker i området er målpunkt for handel for store deler av byen. Området er også populært for fritidsreiser, med blant annet Lade idrettsanlegg, flere treningsentre og turområdet langs Ladestien. Det er også mange arbeidsplasser i bydelen, de fleste i nærheten av Haakon VII gate. Bydelen har gode parkeringsmuligheter for tilreisende i tilknytning til kjøpesentre og arbeidsplasser.

Området er flatt, med gode gang og sykkelveier til og fra Midtbyen og østover.

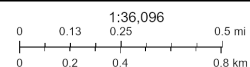
Demografi	Lade/Lilleby
Type bydel og boliger	Kombi - Jobb/skole, Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2386
Antall bosatte og framtidig utvikling	4931 (6878 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	10893
Bompenger til sentrum	Nei

Lade/Lilleby



2.5.2022, 10:09:53

Bydeler



2.13.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Lade/Lilleby er 80 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=59). Reisemålene for jobb- og skolereisene er Midtbyen, Øya/Gløshaugen og Tiller. De fleste som reiser ut av bydelen for handel oppgir Midtbyen som destinasjon.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	19 %
	Øya/Gløshaugen	10 %
	Tiller	13 %
Handel	Lade/Lilleby	54 %
	Midtbyen	26 %

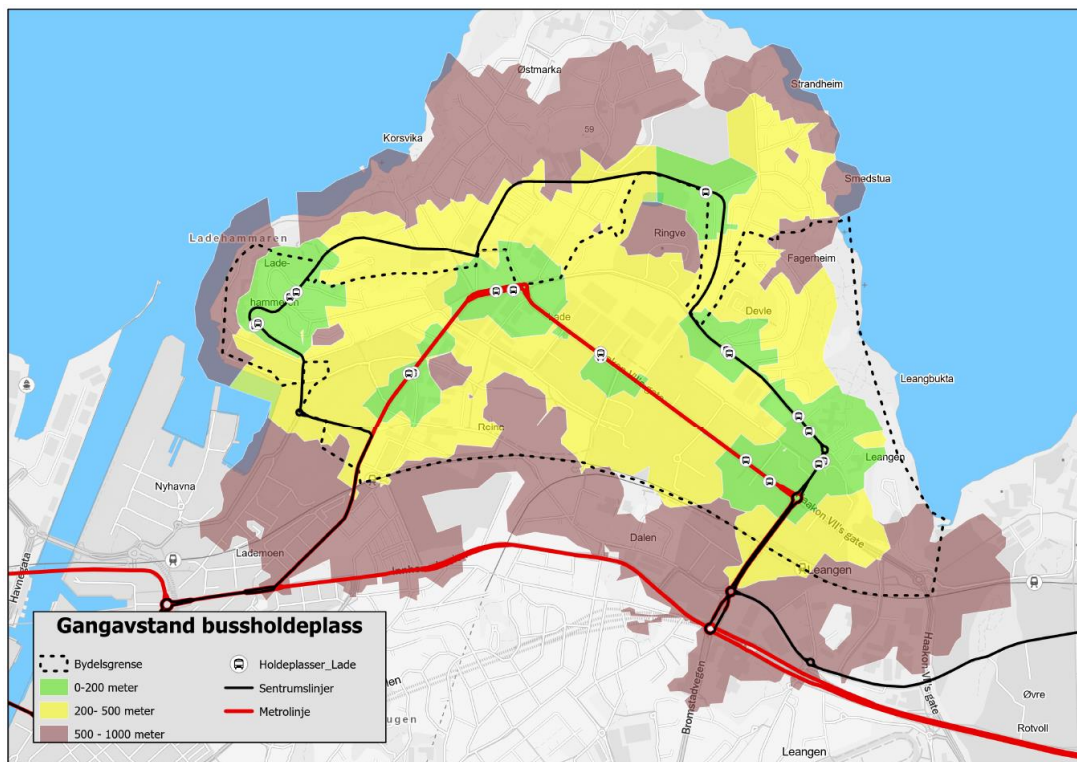
2.13.3. Tilbudet i dag

I dag er det metrolinje 2 som utgjør hovedtilbudet for innbyggerne, i tillegg til linje 20 for de som bor lengst nord i bydelen mot Østmarka. Linje 13 gir direktetilbud til Byåsen uten reise via sentrum, mens linje 15 går til Tunga og Tiller. Tilbudet skal dekke reisebehovet til både innbyggerne i bydelen og alle de tilreisende. Linje 13 og 15 er først og fremst arbeidslinjer for de som reiser til bydelen.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Lade idrettsanlegg.

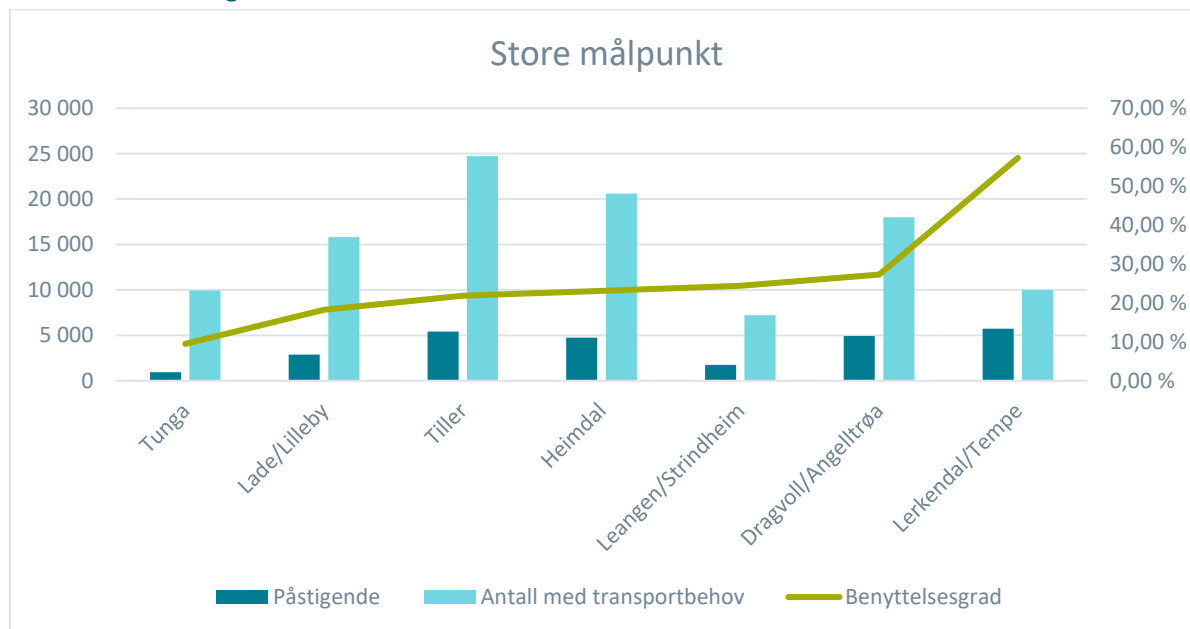
Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	93, 167, 162
Linjer i bydelen	2, 20, 54, 13, 15
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,56 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,83 og 0,96
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	74 %

Lade/Lilleby kommer ikke særlig godt ut på avstand til holdeplass, med 74 %. Kartet viser at det ikke er så mange innbyggere med over 500 meter til nærmeste holdeplass. Samtidig er det svært få som har kort avstand til holdeplass (mindre enn 200 meter).



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.13.4. Bruk av dagens tilbud



Lade/Lilleby kommer ikke så godt ut på benyttelsesgrad (18 %) sammenlignet med gjennomsnittet for andre bydeler definert som *store målpunkt* (27 %). Reisene til bydelen omfatter alt fra jobb og handel til fritidsreiser. Gode muligheter for gratis parkering i området er en plausibel forklaring på den lave benyttelsesgraden av tilbudet.

2.13.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	3,15	100 %

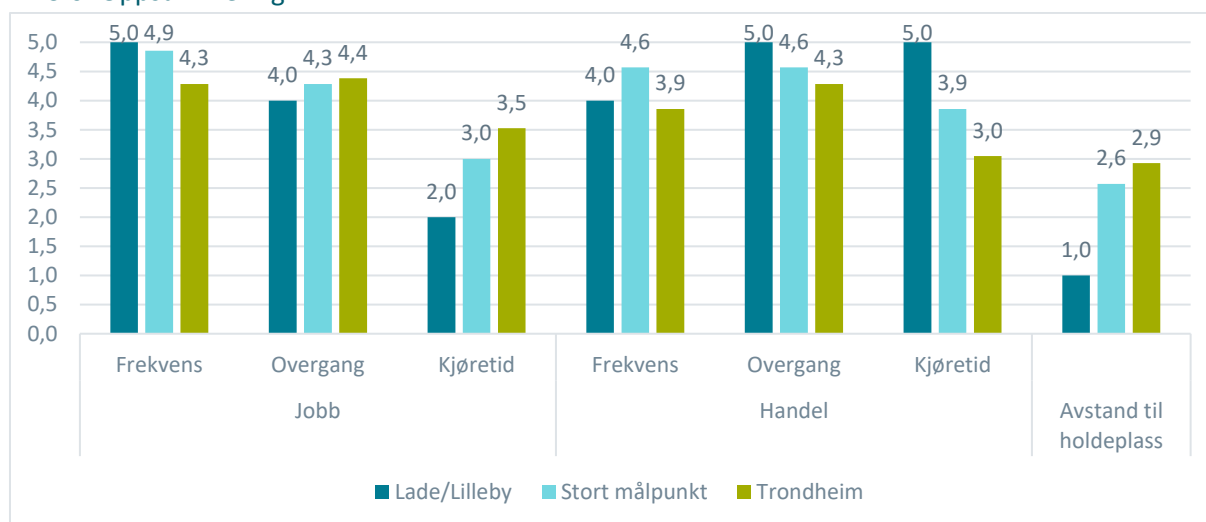
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	4,1	100 %

Kjøretid i rush er målekriteriet som drar scoren for jobbreisen mest ned (2 i score). Dette gjelder i hovedsak reisene til Tiller. Avstand til holdeplass (1 i score) bidrar også til reduksjon av tilbudets samlede score. Ellers kommer Lade/Lilleby godt ut med scorer på 5 og 4.

Lade/Lilleby er preget av boligblokker, handel og arbeidspendling. Dette bærer tilbudet preg av, da det er flere arbeidsbusser som kjører til Lade fra andre bydeler. Området har hatt stor vekst de siste årene, og vil vokse enda mer i tiden framover.

Langs Haakon VII gate er det mye trafikk på lørdager på grunn av de mange tilreisende for handel. Disse nyter også godt av de gode parkeringsmulighetene rundt kjøpesentrene.

2.13.6. Oppsummering



KTI: 80 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 18 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Mye gratis parkering i området, lett tilgjengelighet for bil
- Lang kjøretid til noen områder
- Områder med lang avstand til holdeplass

2.14. Lademoen

2.14.1. Fakta om bydelen

Lademoen ligger på nordsiden av Innherredsveien mellom Midtbyen og Lade, og er her karakterisert som et sentralt boligområde. Områdene Nyhavna, Reina og Svartlamoen ligger også i bydelen. På Nyhavna er det blitt bygget mange nye leiligheter de siste årene, og området Reina/Nyhavna skal videreutvikles fram til 2050. I forbindelse med utbyggingen er det forventet nesten en dobling av dagens innbyggertall i bydelen.

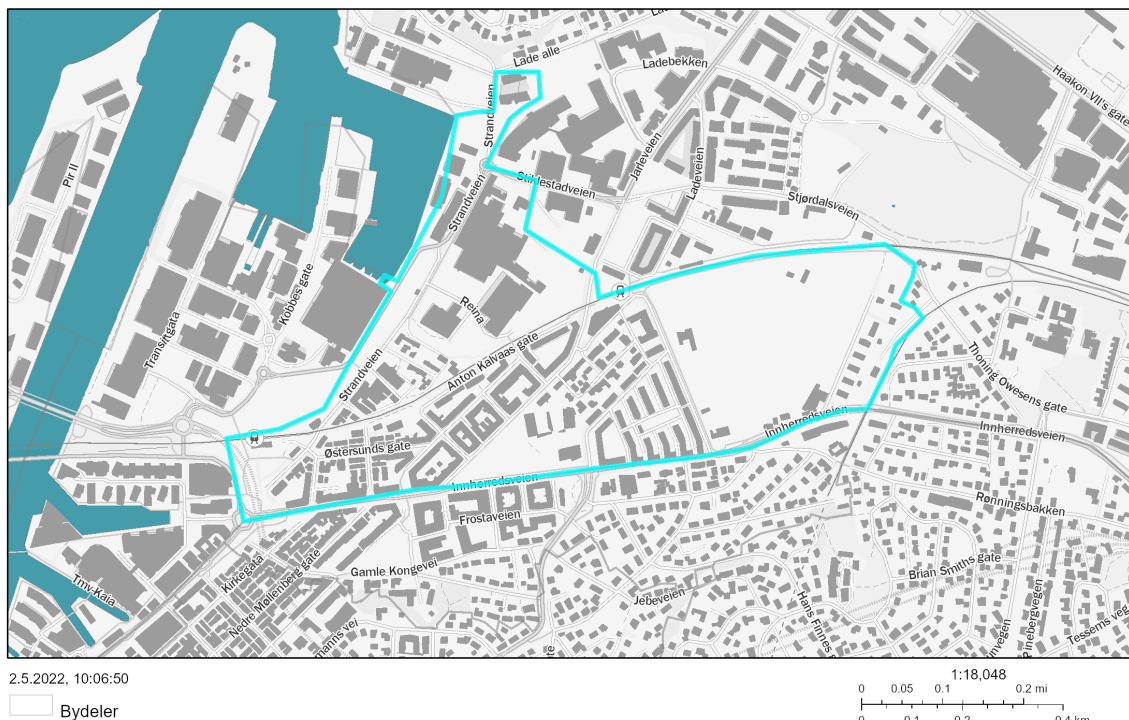
Lademoen deles i to av togskinnene, og bydelen har to togstasjoner, Lademoen og Lilleby. Linje 20 går vanligvis nord for togskinnene, men kjører i dag langs Mellomveien på sørsiden. Det er undergang under togskinnene, men sammenkoblingen av nord- og sørsiden av bydelen er ikke god og kan oppleves som utrygg.

Bydelen har noen nærbutikker, og det er mye handel i tilgrensende bydeler. Knutepunktet Buran ligger i bydelen.

Bebyggelsen består for det meste av blokker og bygårder, og det er få tilgjengelige parkeringsplasser. Det er gangavstand til sentrum, samt sykkelveier i alle retninger. I hovedsak bor det unge voksne og nyetablerte i området.

Demografi	Lademoen
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	5540
Antall bosatte og framtidig utvikling	2841 (2130 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1115
Bompenger til sentrum	Nei

Lademoen



2.14.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Lademoen er 91 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=24).

Det er gangavstand på de fleste reisestrømmene med unntak av reisene til Tiller. Tilbudet i bydelen dekker de fleste behov godt.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	23 %
	Tiller	15 %
Handel	Midtbyen	47 %
	Lade/Lilleby	33 %
	Solsiden/Nyhavna	20 %

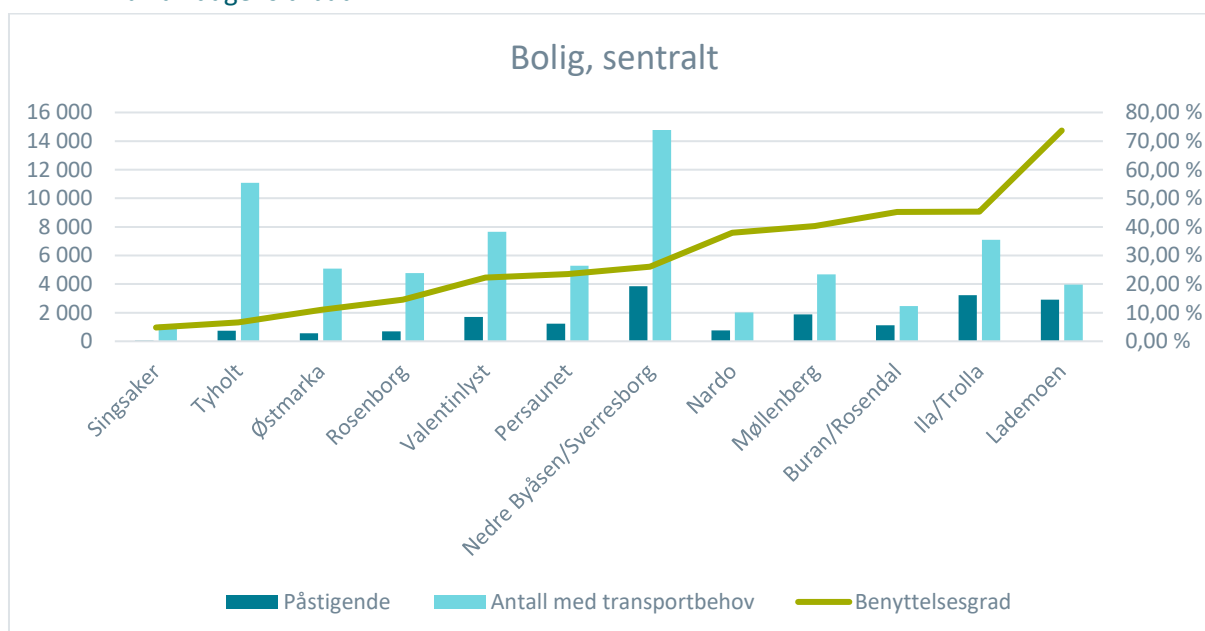
2.14.3. Tilbudet i dag

Lademoen betjenes av mange linjer som sammen gir direktetilbud til de fleste deler av byen. De fleste linjene går via Buran, som ligger helt sør i bydelen. Kjøretiden for buss er kortere enn for bilen for mange av reisemålene. For beboerne på nordsiden av togskinnene oppleves tilbudet som dårligere, da gangavstanden til Buran er lang for enkelte av beboerne.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassene Buran 1 eller Anders Buens gate.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	166, 335, 318
Linjer i bydelen	1, 2, 10, 12, 20, 22, 25, 28, 54, 70
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,99 og 0,71
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	96 %
Tilgang til tog	Lademoen og Lilleby stasjon

2.14.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud sett opp mot transportbehov var i mars 2022 74 %. Dette er den høyeste benyttelsesgraden for samtlige bydeler i Trondheim. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt benyttelsesgrad på 25 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt.

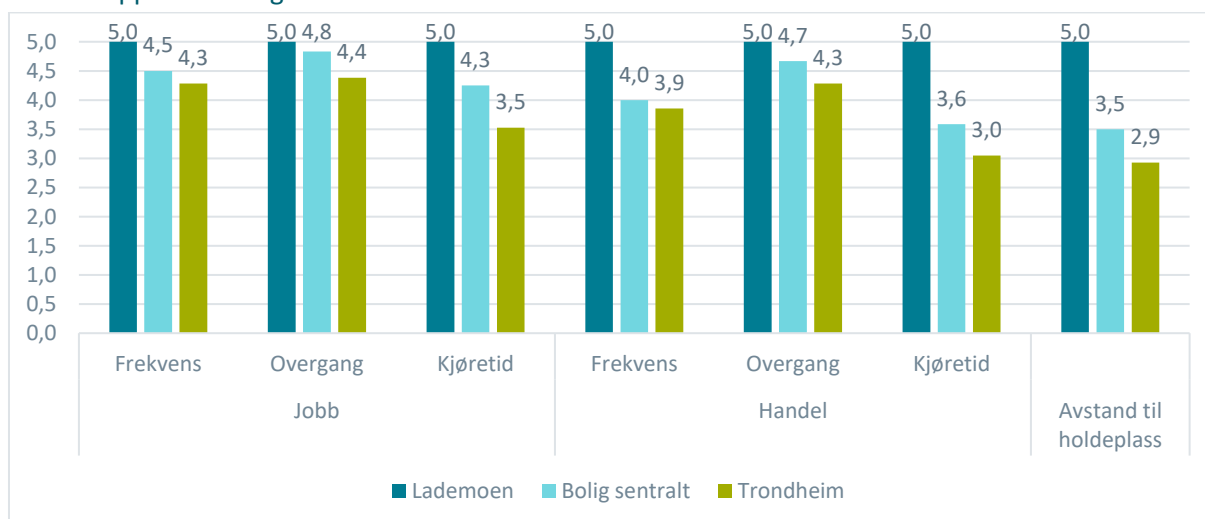
2.14.5. Evaluering av dagens tilbud

Evalueringskriterium	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	5	15 %
Sum	5	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	5	15 %
Sum	5	100 %

Lademoen får 5 i score på alle faktorer, og kommer best ut blant alle bydeler i analysen sammen med nabobydelen Buran/Rosendal. Lademoen har høyest mulige score på alle evalueringskriteriene, høyest KTI og høyest benyttelsesgrad. Resultatet gjelder først og fremst for de som bor på sørsiden av togsjakkene. Den framtidige veksten i bydelen vil skje på nordsiden, og det er også der de fleste arbeidsplassene ligger.

2.14.6. Oppsummering



KTI: 91 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 74 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Framtidig utbygging i området er planlagt på nordsiden av togsjakkene, hvor tilbudet ikke er like godt i dag

2.15. Leangen/Strindheim

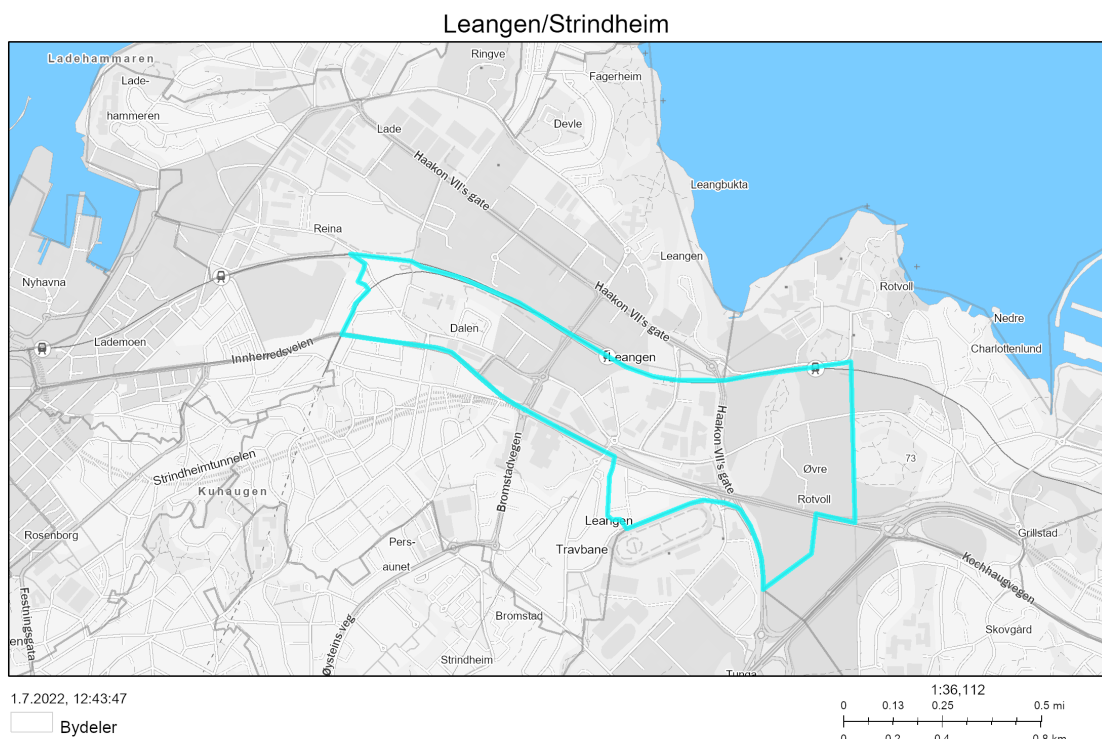
2.15.1. Fakta om bydelen

Leangen/Strindheim strekker seg fra Dronning Mauds Minne Høgskole (DMMH) i vest til Leangen i øst. Sirkus Shopping og knutepunktet Strindheim ligger midt i bydelen, som også har egen togstasjon. Øst i bydelen er det mest næring og arbeidsplasser, mens vestsiden er dominert av boliger og handel.

Rett øst for Strindheim er det planlagt utbygging av boliger fram mot 2026. Det er også planer om ny videregående skole og hotell.

I området rundt DMMH er det noen studentboliger, og ved Sirkus Shopping er det blokkbebyggelse. Befolkningen i bydelen er i stor grad sammensatt av studenter, unge med og uten barn og eldre.

Demografi	Leangen/Strindheim
Type bydel og boliger	Jobb/skole, Næring/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	1286
Antall bosatte og framtidig utvikling	1283 (812 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	1350
Antall ansatte	4567
Bompenger til sentrum	Nei



2.15.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Leangen/Strindheim er 78 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=19).

Reisestrømmene for jobb og skole går i hovedsak til Øya/Gløshaugen, Charlottenlund og Tiller. For handel går de største reisestrømmene til Midtbyen, Lade/Lilleby og Solsiden/Nyhavna.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	33 %
	Charlottenlund	17 %
	Tiller	17 %
Handel	Midtbyen	41 %
	Lade/Lilleby	29 %
	Solsiden/Nyhavna	20 %

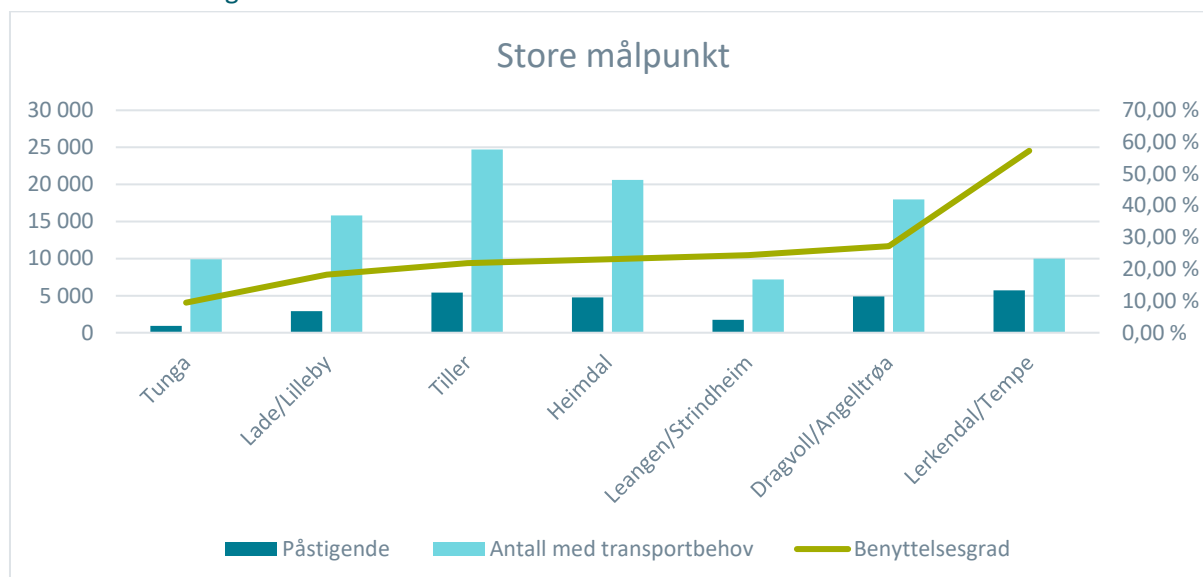
2.15.3. Tilbudet i dag

Knutepunktet Strindheim, som benyttes av mange linjer med høy frekvens, gjør at tilbudet i bydelen er godt. Herfra er det mulig å reise direkte til de fleste steder i byen. Kjøretidsforholdet er godt for handelsreisene, men noe dårligere for jobbreisene.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassene Strindheim 1, 3 og 4.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	324, 646, 557
Linjer i bydelen	1, 2, 10, 12, 13, 14, 15, 20, 22, 25, 54, 70, 79
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,57 og 0,87
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	90 %
Tilgang til tog	Leangen Stasjon

2.15.4. Bruk av dagens tilbud



Bruken av tilbudet i bydelen er relativt god. Benyttelsesgraden er 24 %, mens snittet for andre bydeler definert som *store målpunkt* er 26 %. Lerkendal/Tempe trekkersnittet opp med en benyttelsesgrad på 57 %.

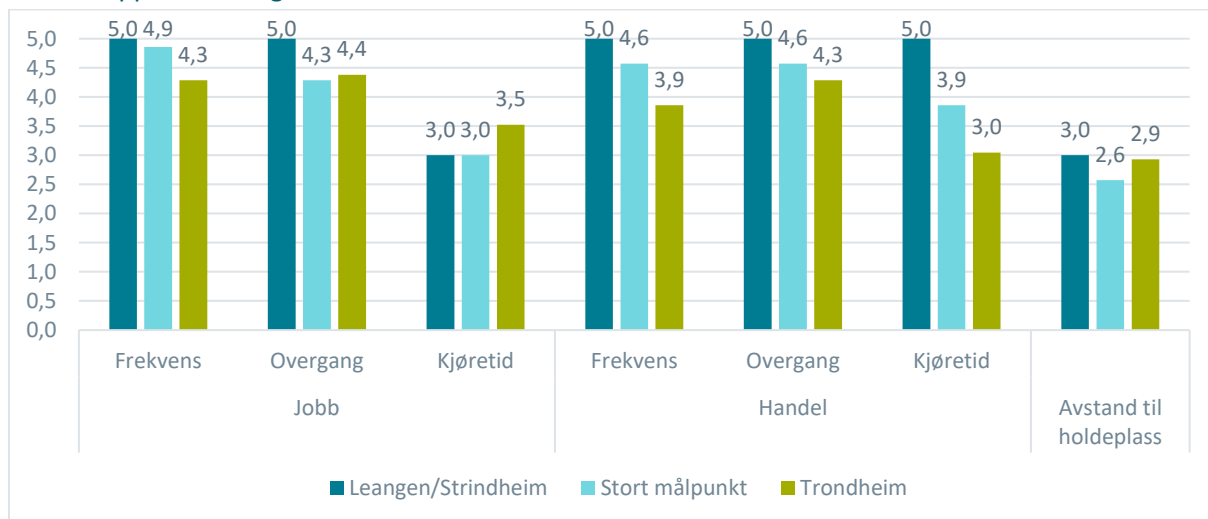
2.15.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4,7	100 %

Totalscoren for Leangen/Strindheim reduseres av kjøretid til jobb og skole, samt avstand til holdeplass. Totalt sett kommer tilbudet i bydelen ut med høy score på både jobb/skole- og handelsreisene.

2.15.6. Oppsummering



KTI: 78 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 24 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Den raske tilgangen på byen ved hjelp av Strindheimtunnelen gjør det vanskelig for bussen å konkurrere mot bilen kjøretidsmessig
- Noe avstand til holdeplass for deler av bydelen

2.16. Leinstrand

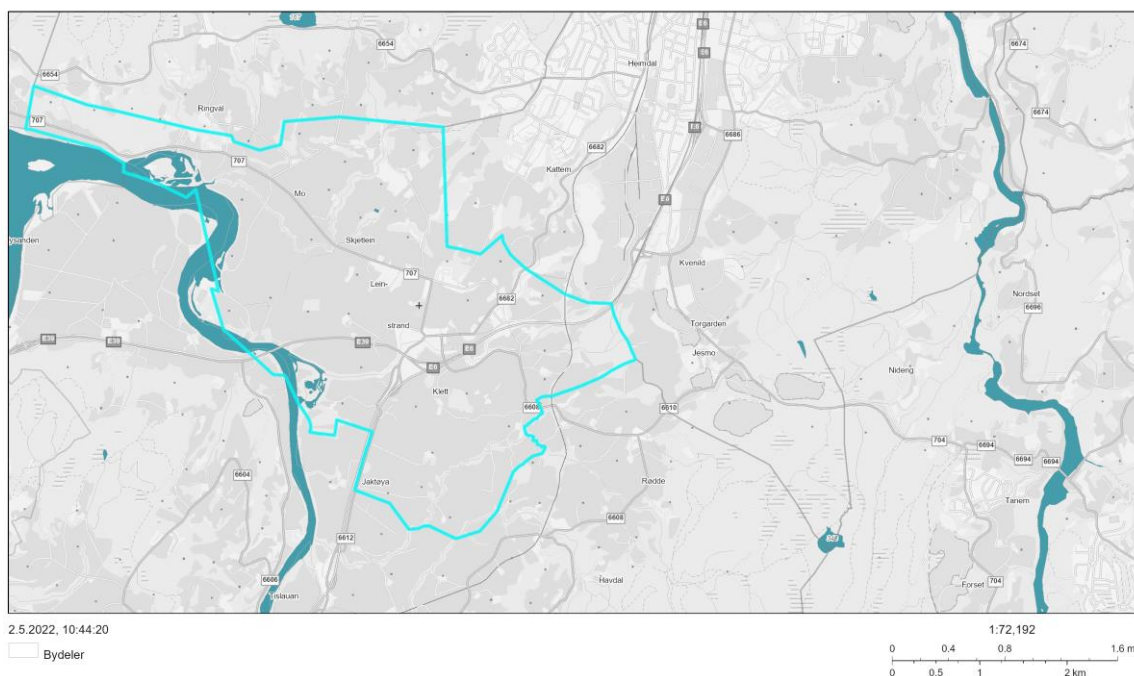
2.16.1. Fakta om bydelen

Leinstrand ligger sør for Trondheim, og grenser til Byneset i nordvest, Ringvål/Heimdal i nord og Gaula i vest. E6 passerer sentralt gjennom bydelen i nord-/sørgående retning. Området har for det meste et landlig preg og spredt bebyggelse. Like nord for Klettkrysset er det et boligområde. Bydelen er definert som byregion. I det nevnte boligområdet er det en blanding av eneboliger og rekkehus, og parkering er lett tilgjengelig. Leinstrand er småkupert, med stigning fra Klettkrysset i retning Heimdal.

Bydelen har en videregående skole på Skjetlein, samt Nypvang barneskole. Det er relativt lang avstand til de store målpunktene i Trondheim, og beboerne i området bruker som regel bil for å nå disse. Klettkrysset betjenes både av lokallinjer og regionlinjer.

Demografi	Leinstrand
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	82
Antall bosatte og framtidig utvikling	1193 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	340
Antall ansatte	453
Bompenger til sentrum	Ja

Leinstrand



2.16.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Leinstrand er 28 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=9). Den klart største reisestrømmen for jobb og skole går til Midtbyen, mens de største reisestrømmene for handel går til Melhus og Heimdal.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	50 %
	Øya/Gløshaugen	17 %
	Saupstad	17 %
	Melhus	17 %
Handel	Melhus	33 %
	Heimdal	33 %
	Tiller	22 %

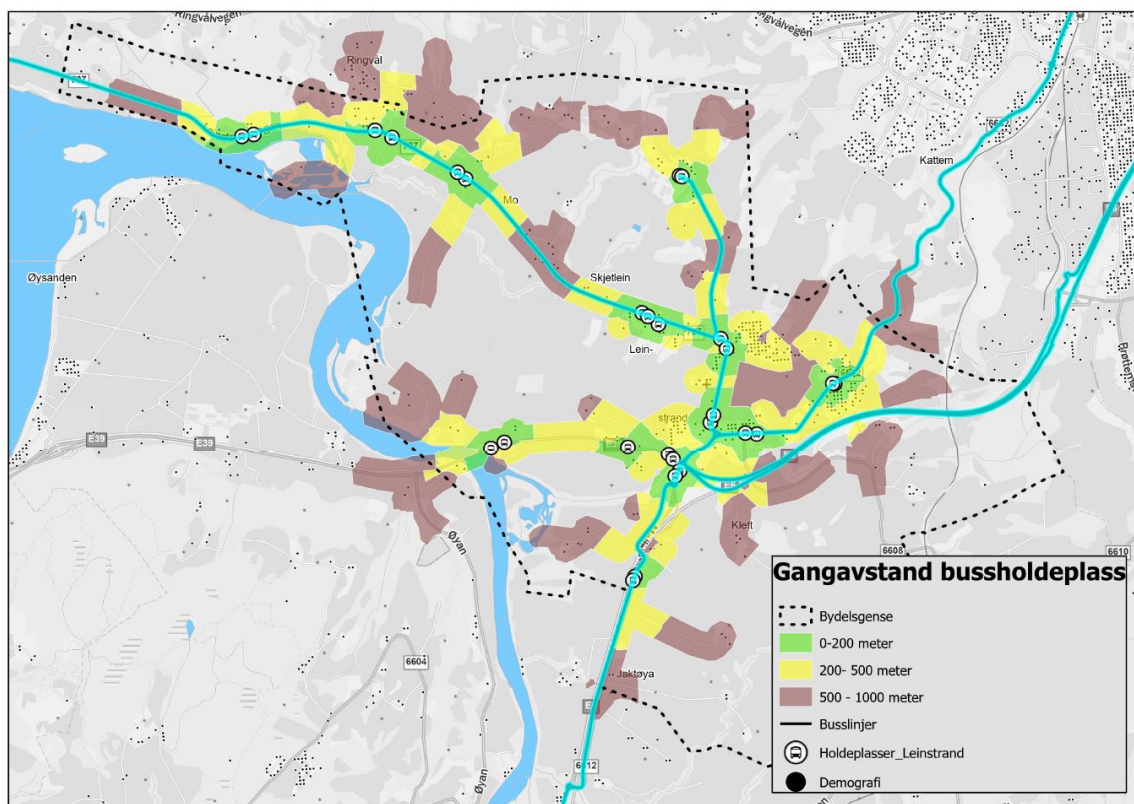
2.16.3. Tilbudet i dag

Linje 77 betjener boligområdet på Leinstrand. Det øvrige tilbudet er først og fremst tilrettelagt beboerne ved Klettkrysset, som kan benytte linje 71 og regionrutene 310 og 340 på reiser til og fra Trondheim sentrum. Ved Klettkrysset er det også en park and ride med muligheter for parkering til de som vil ta buss videre.

Kjøretidene er gode, og det er direktebuss til de fleste formål. Frekvensen er derimot lav, og avstand til holdeplass er en utfordring for en del av beboerne. Etter ombyggingen av E6 fikk flere Innbyggere lengre avstand til holdeplass, noe som har skapt stor misnøye.

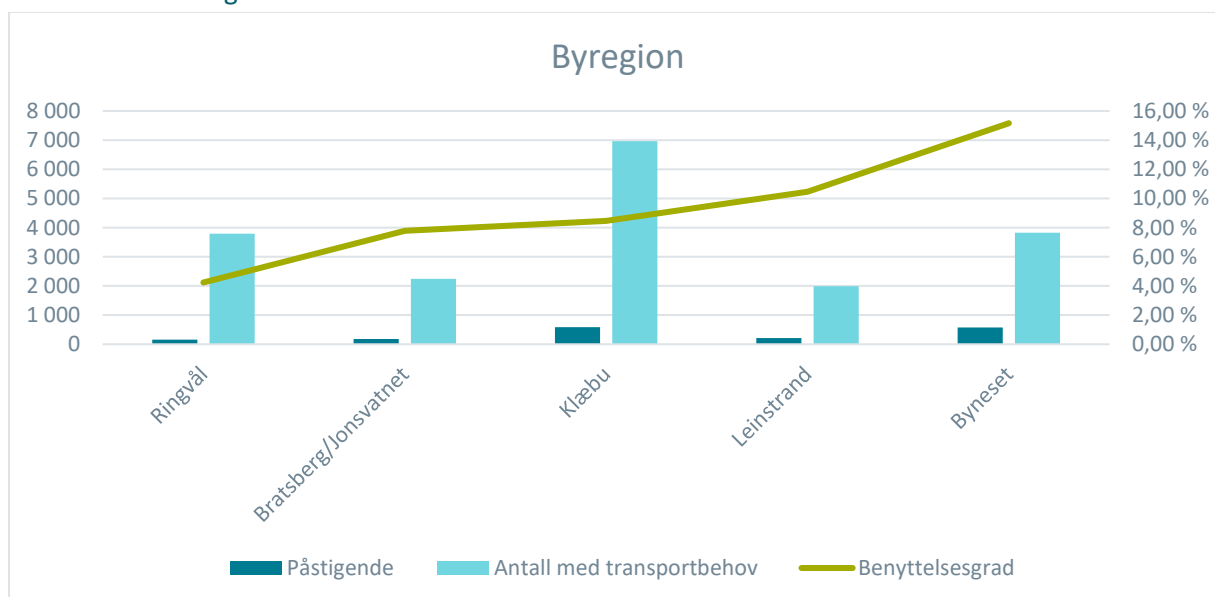
Holdeplassene Klettkrysset 3 og 4 er benyttet som utgangspunkt for reisestrømmene fra området.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	19, 32, 58
Linjer i bydelen	71, 77
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,16 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,9 og 1,01
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	82 %



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.16.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Leinstrand er 11 % (mars 2022). Gjennomsnittet for andre bydeler definert som *byregion* er på 9 %. Påstigningstallene inkluderer ikke regionbussene, som også er et attraktivt tilbud for flere i bydelen.

2.16.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	3	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3,95	100 %

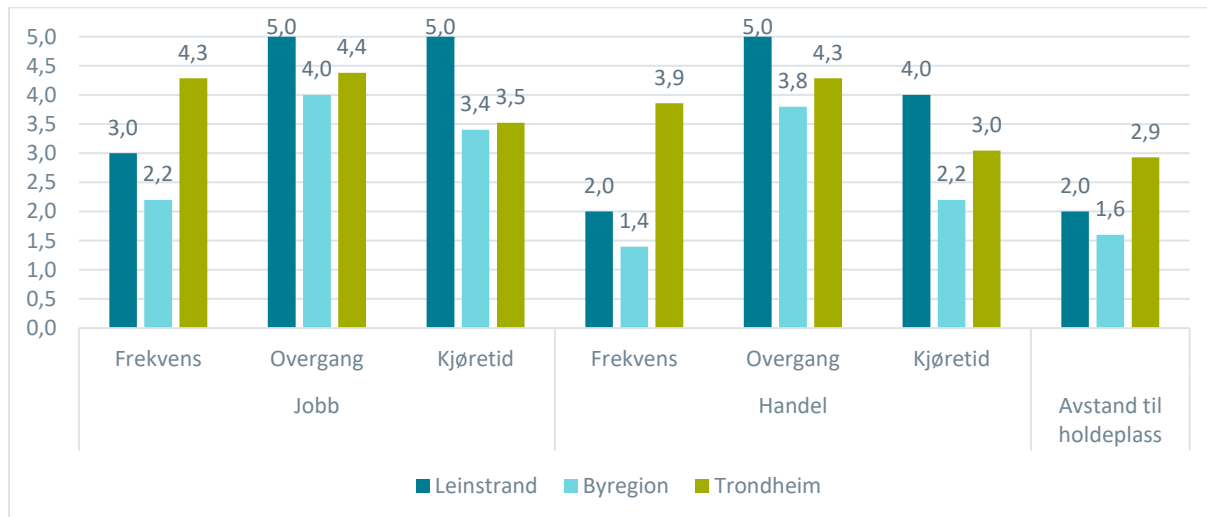
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3,3	100 %

Bydelen kommer godt ut med på kjøretid og overgang, da det er direktebuss til alle de største reisemålene. Unntaket er reisen til Saupstad, der de reisende må bytte buss på Heimdal stasjon. Scoren for frekvens er kunstig lav for bydelen som helhet, da det som nevnt tidligere er mulig å benytte regionruter fra Klettkrysset i tillegg til linje 71 og 77.

Det som i stor grad oppfattes som en utfordring med dagens tilbud, er at mange beboere har lang avstand til Klettkrysset der tilbudet er best. Før området rundt Klettkrysset ble endret til motorvei, var holdeplassen Storler tilgjengelig for beboerne i boligfeltet på Leinstrand via en undergang. Holdeplassen ble tatt bort i forbindelse med veiutbyggingen i området i november 2018.

Den lave KTI-scoren preges av at innbyggerne mener de har et vesentlig dårligere tilbud i dag enn de hadde tidligere.

2.16.6. Oppsummering



KTI: 28 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 11 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

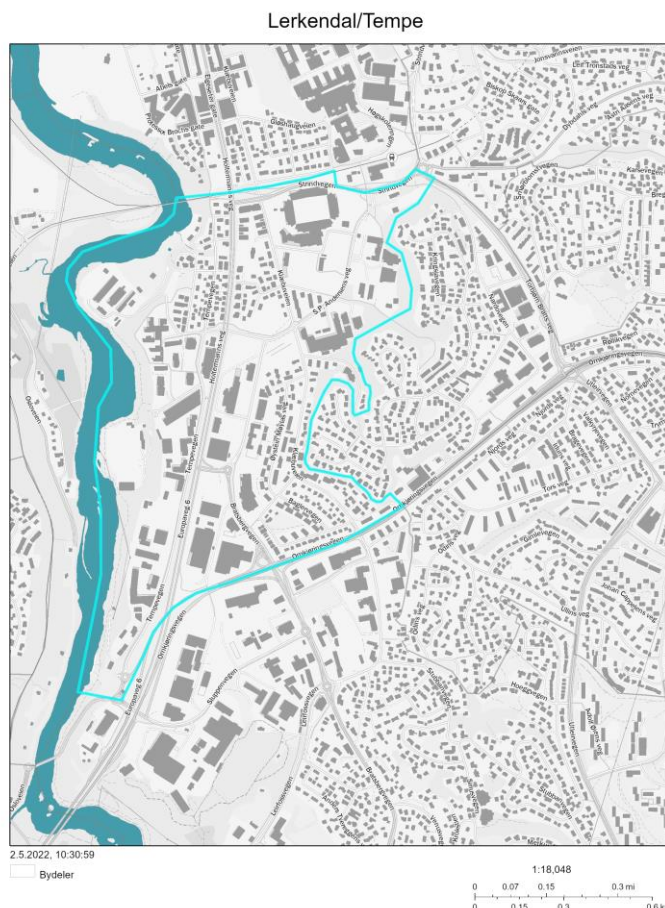
- Lang avstand til holdeplass
- Ombyggingen av E6 gjorde holdeplassene mindre tilgjengelig for innbyggerne
- Lav kundetilfredshet
- Lav frekvens på lett tilgjengelige holdeplasser

2.17. Lerkendal/Tempe

2.17.1. Fakta om bydelen

Lerkendal/Tempe ligger sentralt i Trondheim, rett sør for bykjernen. Området er dominert av bedrifter, med nesten 7000 ansatte. Størstedelen av befolkningen bor i blokker og bygårder. Det er også en del eneboliger i området, spesielt i nordvest. Andelen studenter i området er høy. Mange holder til på Lerkendal studentby, som har drøyt 600 hybler. Bydelen har kort avstand til Gløshaugen.

Nidelv idrettshall ligger vest i bydelen, og er et fritidsreisemål for mange. Lerkendal stadion trekker mye folk til området på kampdager. Bydelen har egen togstasjon like ved stadion.



Demografi	Lerkendal/Tempe
Type bydel og boliger	Jobb/skole, Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2240
Antall bosatte og framtidig utvikling	2790 (1257 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	240
Antall ansatte	6951
Bompenger til sentrum	Nei

2.17.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Lerkendal/Tempe er 87 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=32). For jobb og skole går den største reisestrømmen til Øya/Gløshaugen, mens handel i størst grad foregår i Midtbyen.

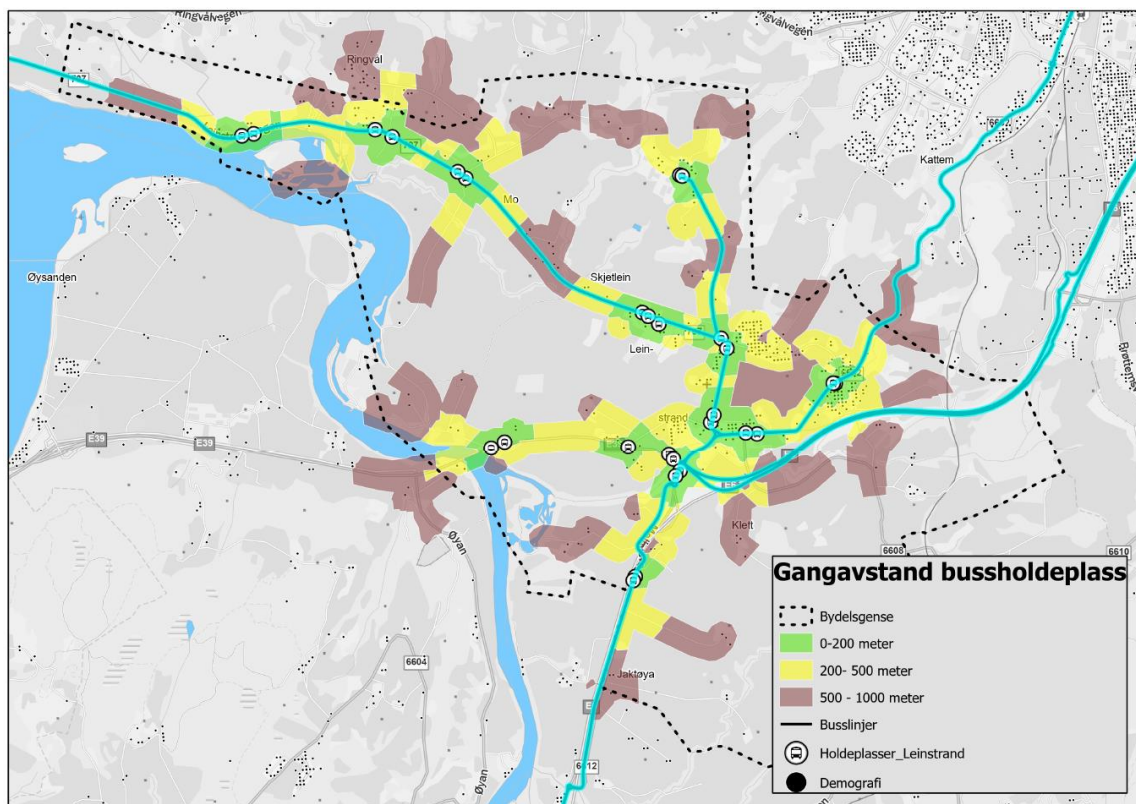
Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	46 %
Handel	Midtbyen	50 %
	Lade/Lilleby	15 %
	Tiller	15 %

2.17.3. Tilbudet i dag

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	305, 652, 676
Linjer i bydelen	1, 2, 10, 11, 13, 14, 15, 19, 20, 24, 53, 54, 71, 72, 73, 74, 79
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,78 og 1,01
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	92,8 %
Tilgang til tog	Lerkendal stasjon

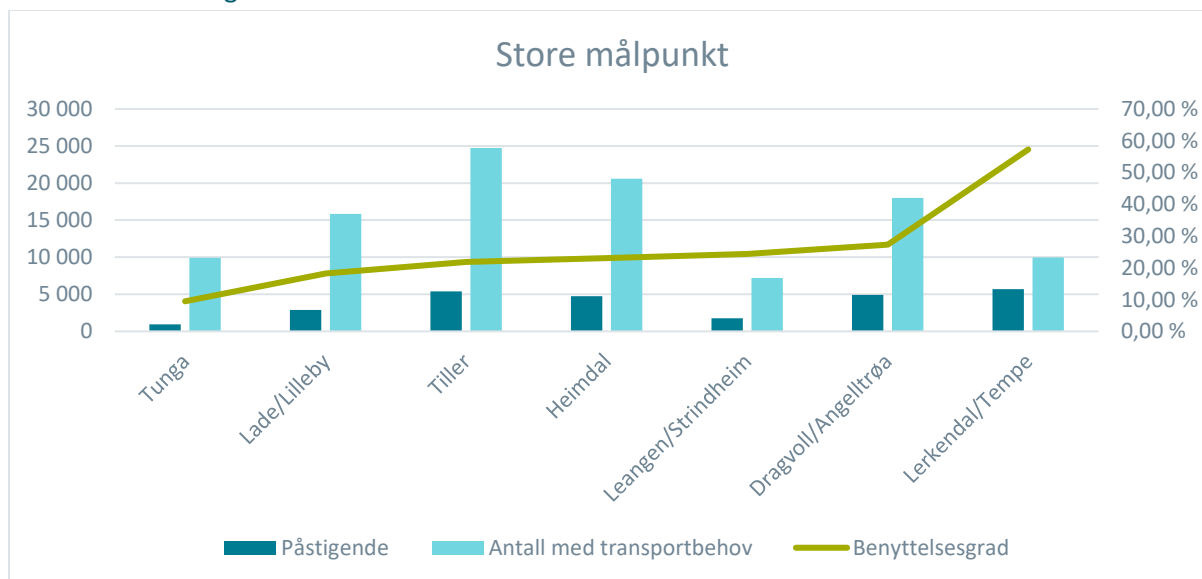
Det er mange linjer som passerer gjennom bydelen, da holdeplassene på Lerkendal er et av byens viktigste knutepunkt. Alle linjer som kommer fra sør passerer Lerkendal/Tempe inn mot sentrum. Tilbudet i bydelen er derfor svært godt. I vest i bydelen er det en del som har lengre avstand til holdeplass. Det er sannsynligvis grunnen til at bydelen ikke får perfekt score.

Reisestrømmene fra Lerkendal/Tempe tar utgangspunkt i holdeplassen Bratsbergvegen.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.17.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden for bydelen er størst av alle sammenlignbare bydeler. Med et snitt på 57 % er benyttelsesgraden 30 prosentpoeng høyere enn nest beste bydel i gruppen definert som *store målpunkt*, disse har i snitt en benyttelsesgrad på 21 %, når man ser bort fra Lerkendal/Tempe.

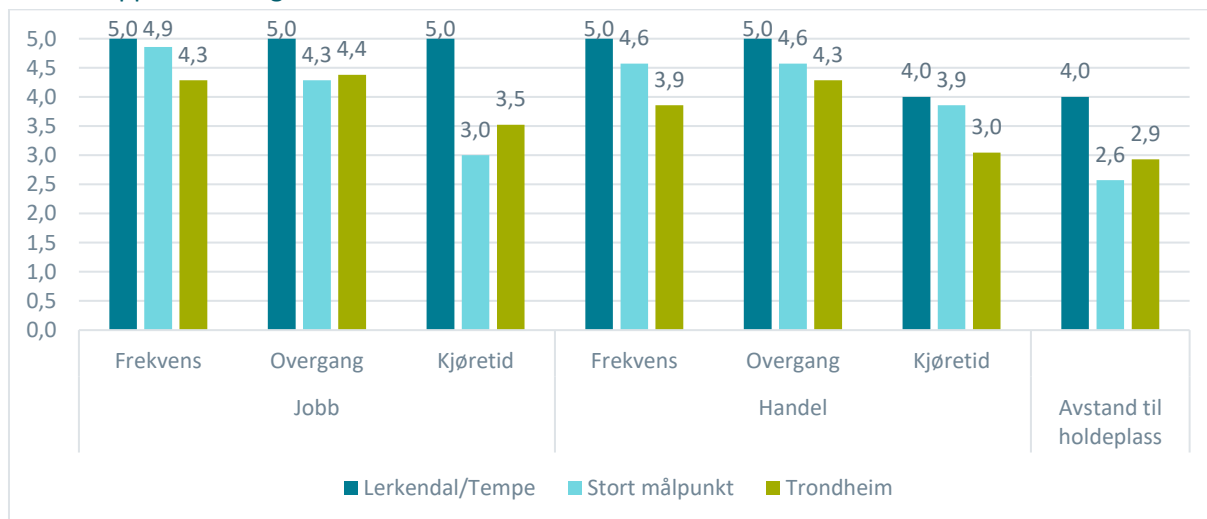
2.17.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,85	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,5	100 %

Lerkendal/Tempe har et svært godt tilbud. Mange linjer går gjennom bydelen, og gjør at de fleste store reisestrømmer er lett tilgjengelig for innbyggerne. Totalscoren trekkes noe ned av avstand til holdeplass i vestre del av bydelen, samt handelsreisene til Lade som ikke er konkurransedyktig på tid sammenlignet med bil.

2.17.6. Oppsummering



KTI: 87 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 57 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Noe lang avstand til holdeplass for enkelte beboere, men meget godt tilbud for de fleste i denne bydelen

2.18. Midtbyen

2.18.1. Fakta om bydelen

Bydelen Midtbyen går fra Skansen i vest og avgrenses av Nidelva i sør og øst. Brattøra er også en del av området. Midtbyen er det største målpunktet i fylket, til formål som jobb, skole, handel, kultur, turisme, helse og fritid. Den store andelen restauranter og utesteder gjør at bydelen er et reisemål hele døgnet.

Totalt er det 6760 registrerte elever og studenter i bydelen fordelt på flere videregående skoler og høyskoler/universitet. I tillegg er det over 23 000 arbeidsplasser i Midtbyen. De som bor i området bor hovedsakelig i bygårder, og parkeringsmulighetene er regulert og kostbart.

I Midtbyen er det store knutepunkter i Prinsenkrysset og Trondheim sentralstasjon. Brattøra er et stort næringsområde, samt godsterminal og havn for hurtigbåt, Hurtigruten og cruisebåter. Området er noe adskilt fra resten av Midtbyen med togskinner og kanal, men gangavstanden er kort via sentralstasjonen. De ansatte på Brattøra har god tilgang på parkering.



Demografi	Midtbyen
Type bydel og boliger	Jobb/skole, Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2586
Antall bosatte og framtidig utvikling	4599 (1044 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	6760
Antall ansatte	23221
Bompenger til sentrum	Nei

2.18.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Midtbyen er 77 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=37). Beboerne i Midtbyen har gangavstand til de fleste formål, og det er kort vei til de fleste store reisemål.

De aller fleste bydeler i Trondheim har Midtbyen som målpunkt for både jobb, skole og handel.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	33 %
	Midtbyen	27 %
Handel	Midtbyen	77 %
	Lade/Lilleby	11 %

2.18.3. Tilbudet i dag

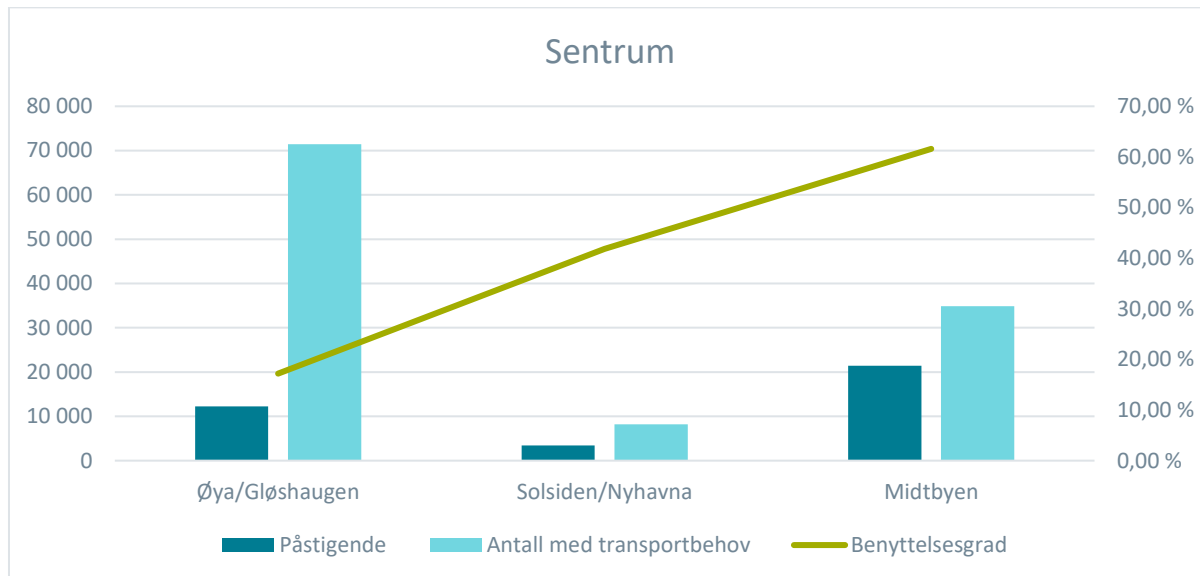
Fra Midtbyen er det godt tilbud til de øvrige delene av byen, med mange linjer og høy frekvens. På Brattøra har linje 25 og 23 høyest frekvens. De fleste tilreisende til Brattøra må benytte overgang med mindre de går fra sentralstasjonen eller Olav Tryggvasons gate. I tillegg går linje 21 og 28 til Pirbadet, men begge disse har lavere frekvens.

De fleste reiser fra Midtbyen kan foretas uten overgang og med god kjøretid. Enkelte områder har noe lengre avstand til holdeplass.

Reisestrømmene fra Midtbyen benytter holdeplassene Prinsens gate P1 og Prinsens gate P2.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	427, 902, 948
Linjer i bydelen	1, 2, 3, 9, 10, 11, 12, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 53, 54, 70, 71, 72, 75, 76
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,76 og 0,82
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	88 %
Tilgang til tog	Trondheim S

2.18.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden for Midtbyen (antall med transportbehov opp mot påstigende) er 62 %, Gjennomsnittet for andre bydeler definert som *sentrum* er 30 %. Det store antallet med transportbehov kombinert med godt tilbud og mangel på parkering medvirker til den høye benyttelsesgraden.

2.18.5. Evaluering av dagens tilbud

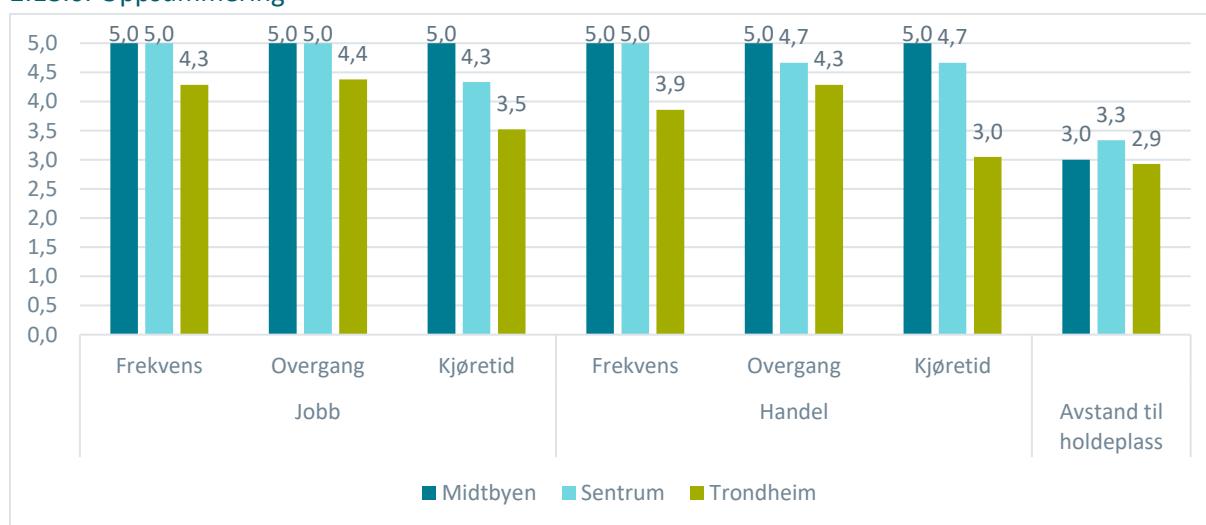
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4,7	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4,7	100 %

Alle faktorer får en score på 5, med unntak av avstand til holdeplass som får en score på 3. Totalt sett kommer bydelen svært godt ut i analysen.

Midtbyen er det største målpunktet i Trondheim, og har et godt tilbud med høy frekvens både for tilreisende og innbyggere. Brattøra er området som har dårligst tilgjengelighet, der god tilgang på parkering og kun et fåtall busslinjer i rute fører til stor bilbruk i området. Tilgjengeligheten med bil til Brattøra er svært god både fra øst og vest, så bussen vil ikke være konkurransedyktig med bil her.

2.18.6. Oppsummering



KTI: 77 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 62 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Brattøra et område med mange arbeidsplasser, men kollektivtilbudet vil ikke konkurrere like godt med bilen her, mange har parkering i området
- Noen innbyggere har lengre avstand til holdeplass
- Utfordrende framkommelighet for kollektivtrafikken

2.19. Moholt

2.19.1. Fakta om bydelen

Moholt er en flat bydel, med unntak av området Blomsterbyen som har relativt bratt stigning i retning Nardo. Bydelen grenser til E6/Omkjøringsveien langs hele den sør-sørvestlige aksen.

Bydelen består av en god blanding av eneboliger, rekkehus og blokker. Moholt studentby er den største studentbyen i Trondheim. Kjellerhyblene på Moholt er hyppig brukt på kveld/helg blant studenter i forbindelse med diverse sosiale arrangementer. NTNU har en campus på Moholt, og i tillegg er det en midlertidig skole på Brøset som benyttes mens andre skoler i byen er under oppussing.

Demografi	Moholt
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3740
Antall bosatte og framtidig utvikling	5348 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	900
Antall ansatte	2808
Bompenger til sentrum	Nei

Moholt



2.5.2022, 10:31:29

Bydeler

1:18,048

0 0.1 0.2 0.4 mi
0 0.15 0.3 0.6 km

2.19.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Moholt er 83 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=43).

De største reisestrømmene for jobb og skole går til Øya/Gløshaugen og Fossegrenda/Risvollan, mens mesteparten av handelen foregår på Lade/Lilleby og i Midtbyen.

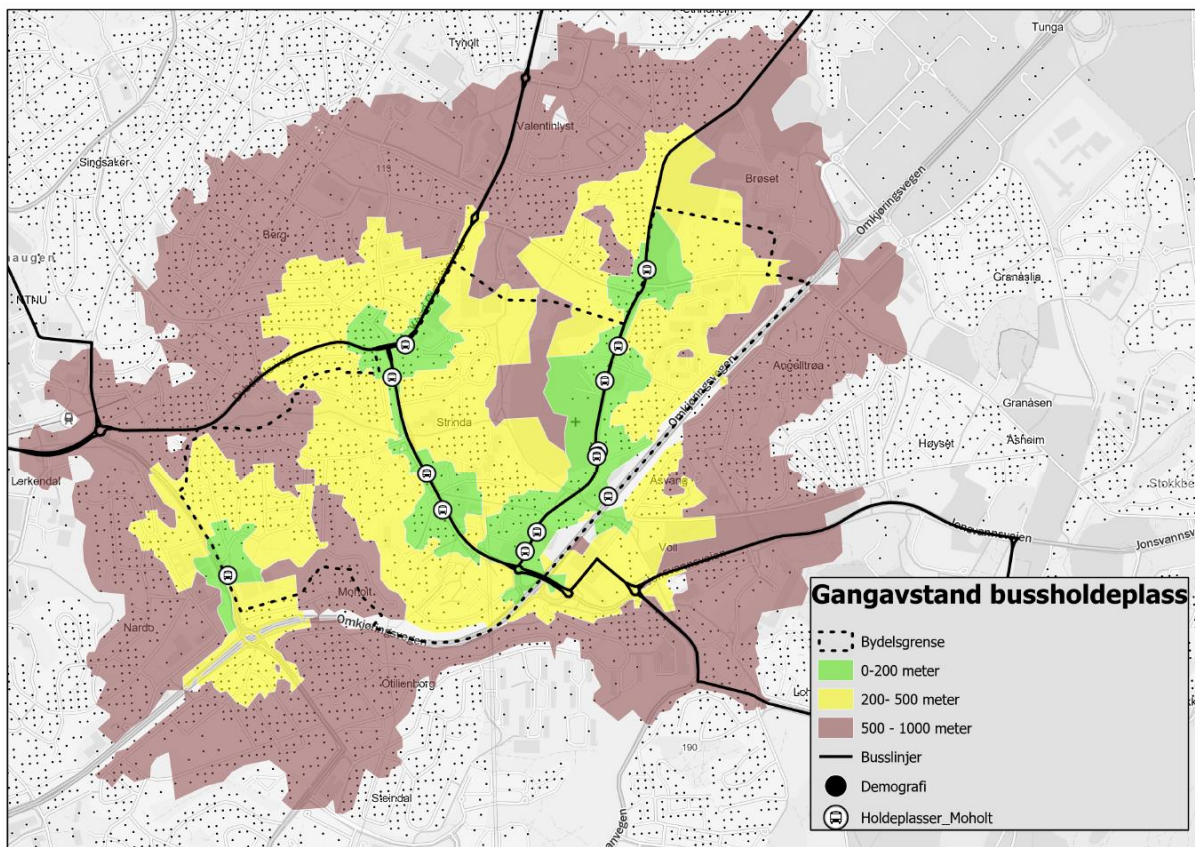
Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	14 %
	Fossegrenda/Risvollan	14 %
	Lade/Lilleby	10 %
	Lerkendal/Tempe	10 %
Handel	Lade/Lilleby	30 %
	Midtbyen	27 %
	Moholt	16 %

2.19.3. Tilbudet i dag

Tilbudet på Moholt må kunne karakteriseres som svært godt. Hele Moholtflata har hyppige avganger med linje 3 og 14 langs Jonsvannsveien og linje 12 langs Brøsetvegen. Store deler av Blomsterbyen dekkes av linje 11 og 22 som betjener holdeplassene Fiolsvingen og Dybdahls veg.

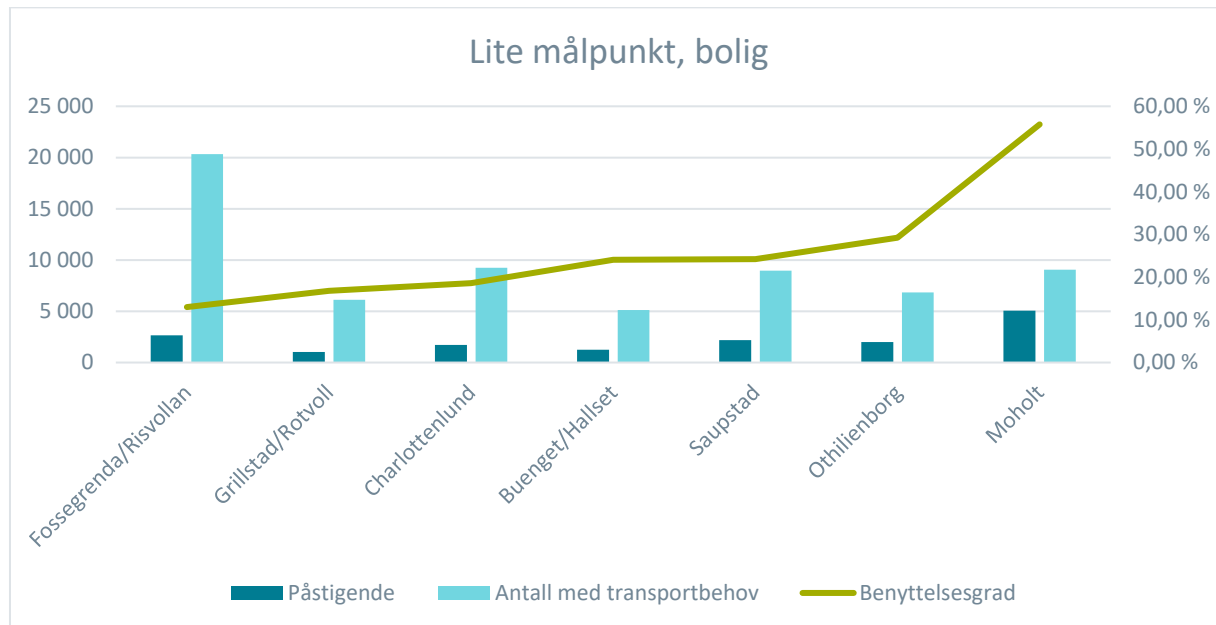
Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	194, 416, 333
Linjer i bydelen	3, 11, 12, 13, 14, 15, 22
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,7 og 0,52
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,89 og 1,78
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	81 %

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Moholt studentby.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.19.4. Bruk av dagens tilbud



Moholt er har klart høyest benyttelsesgrad av alle sammenlignbare bydeler. Benyttelsesgraden på Moholt er 56 %, mens gjennomsnittlig benyttelsesgrad for andre bydeler definert som *lite målpunkt, bolig* er 21 %.

2.19.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3,3	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3,3	100 %

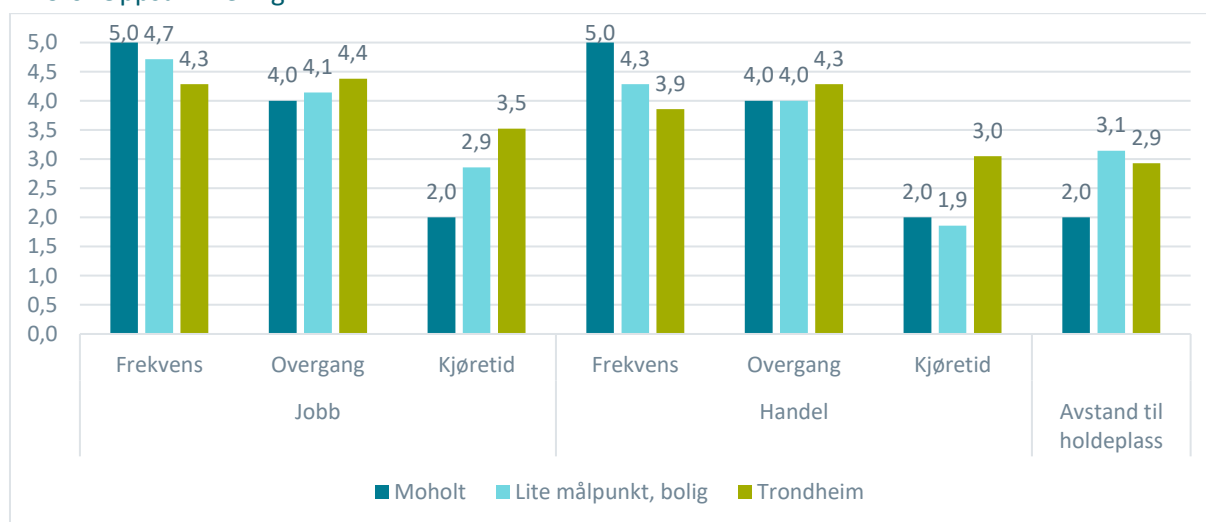
Kollektivtilbudet på Moholt kommer godt ut på reisestrømmene for jobb og skole til Øya/Gløshaugen, der kjøretid for buss er tilnærmet lik som for bil. På de andre reisestrømmene til jobb og skole er det nødvendig med omstigning, noe som påvirker kjøretidsforholdet mellom buss mot bil negativt.

Den største reisestrømmen for handel går til Lade/Lilleby, men det er nødvendig med bussbytte for å komme seg dit. Den nest største reisestrømmen er til Midtbyen, der det går direkte rute fra Moholt.

Avstand til holdeplass kan være noe lang i enkelte områder i bydelen, noe som drar totalscoren for bydelen ned. Dette gjelder i hovedsak for beboere vest i bydelen.

Tilbudet på Moholt dekker behovet til beboerne godt, men reisen kunne med fordel vært smidigere til Lade/Lilleby, som er destinasjon i forbindelse med både jobb, skole og handel. Kjøretiden for buss målt mot bil og avstand til holdeplass er de største utfordringene for kollektivtilbudet i bydelen.

2.19.6. Oppsummering



KTI: 83 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 56 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Overgang til flere av de største reisemålene
- Noe lang avstand til holdeplass for enkelte områder i bydelen

2.20. Munkvoll

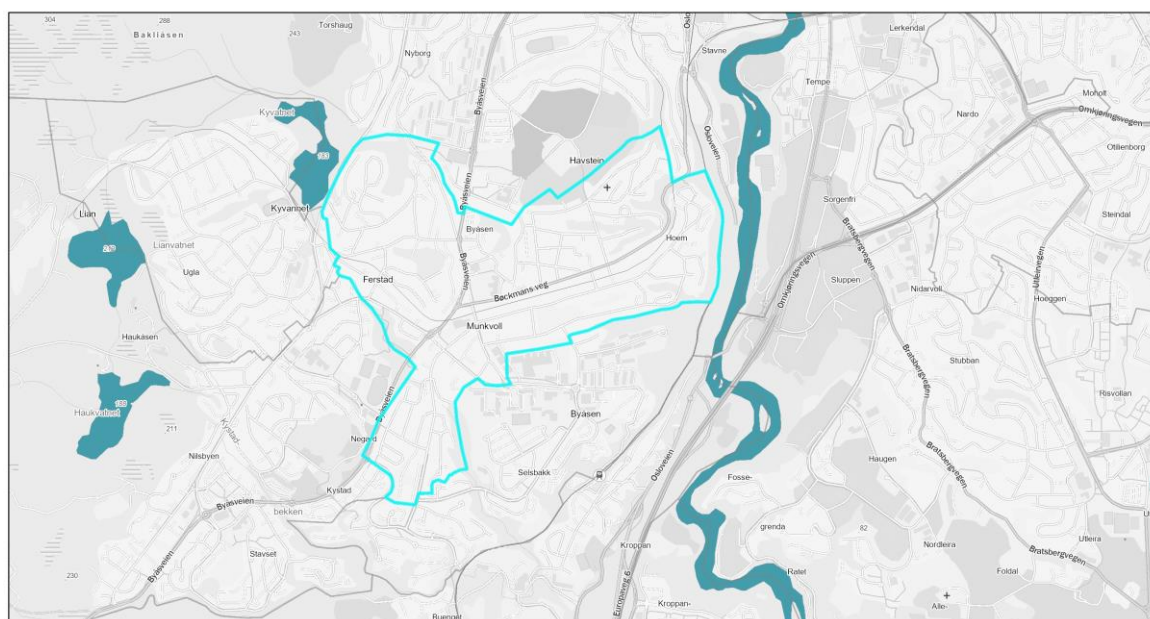
2.20.1. Fakta om bydelen

Munkvoll er en arealmessig stor bydel sørvest for Trondheim sentrum med adkomst langs Byåsveien og Bøckmans veg. Bebyggelsen består av eneboliger og rekkehus, og befolkningen er en blanding av eldre, unge og familier. På Munkvoll er det barne- og ungdomsskole, idrettshall og nærbutikk.

Arnt Smistads veg er det største knutepunktet i bydelen. Her møtes flere bydelslinjer og metrolinje 3.

Demografi	Munkvoll
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2944
Antall bosatte og framtidig utvikling	6733 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	796
Bompenger til sentrum	Ja

Munkvoll



22.4.2022, 13:51:13

2.20.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Munkvoll er 80 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=42). Reisestrømmene er hovedsakelig til Midtbyen og Øya/Gløshaugen for jobb og skole. For handel går de største reisestrømmene til Midtbyen, Tiller og internt i bydelen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	26 %
	Øya/Gløshaugen	16 %
Handel	Midtbyen	48 %
	Tiller	17 %
	Munkvoll	12 %

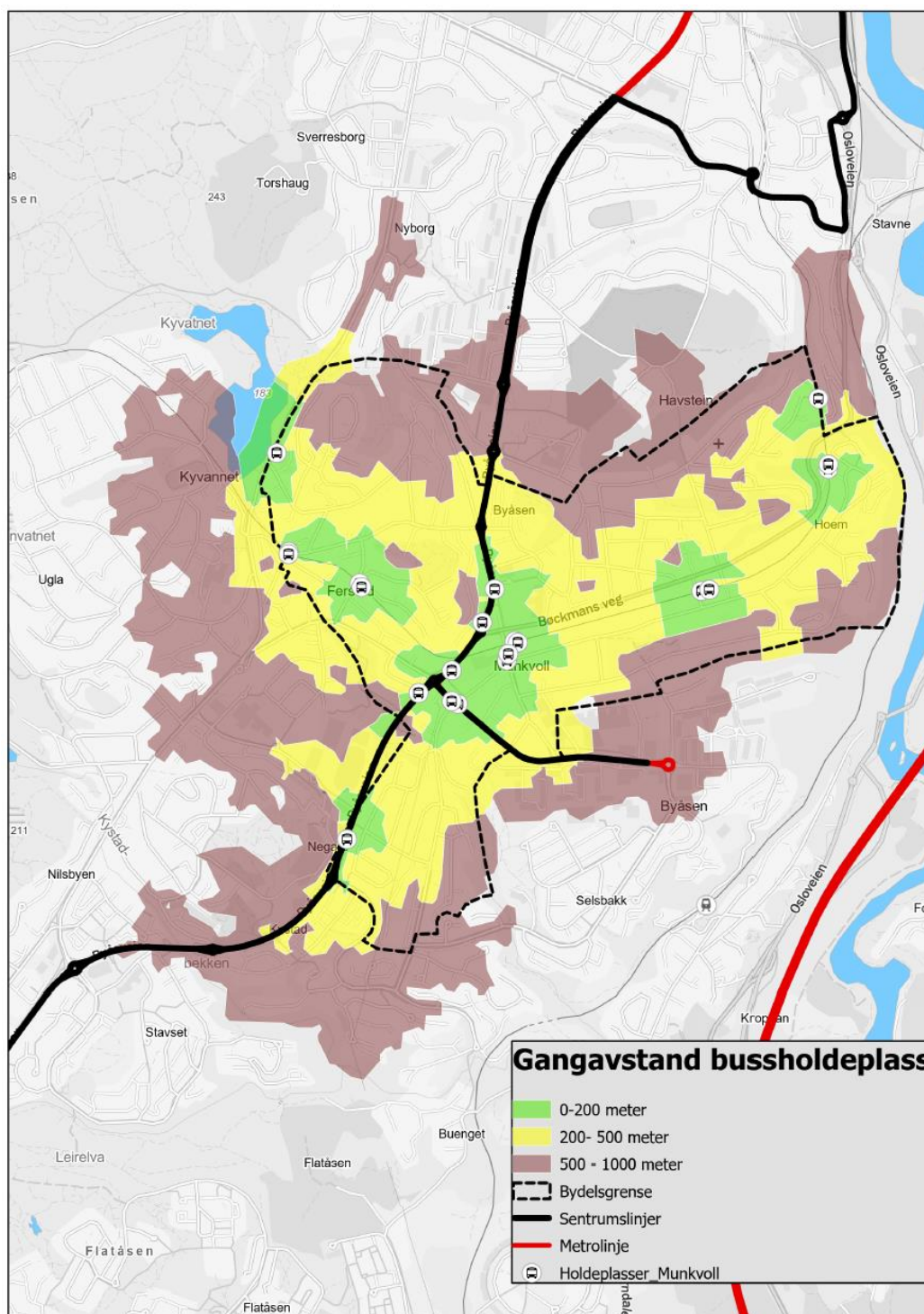
2.20.3. Tilbudet i dag

Kollektivtilbudet er ulikt i de forskjellige delene av bydelen. Den vestlige delen, langs Gamle Oslovei, betjenes av linje 11, mens den sentrale delen langs Byåsveien dekkes av metrolinje 3. Trikken betjener de østligste delene av bydelen. Det store antallet linjer gjør at frekvensen for bydelen samlet sett er god. Det er også direkterute på de fleste reiser.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	151, 291, 248
Linjer i bydelen	3, 9, 11, 23, 42, 50, 53
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,38 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,1 og 1,12
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	69 %

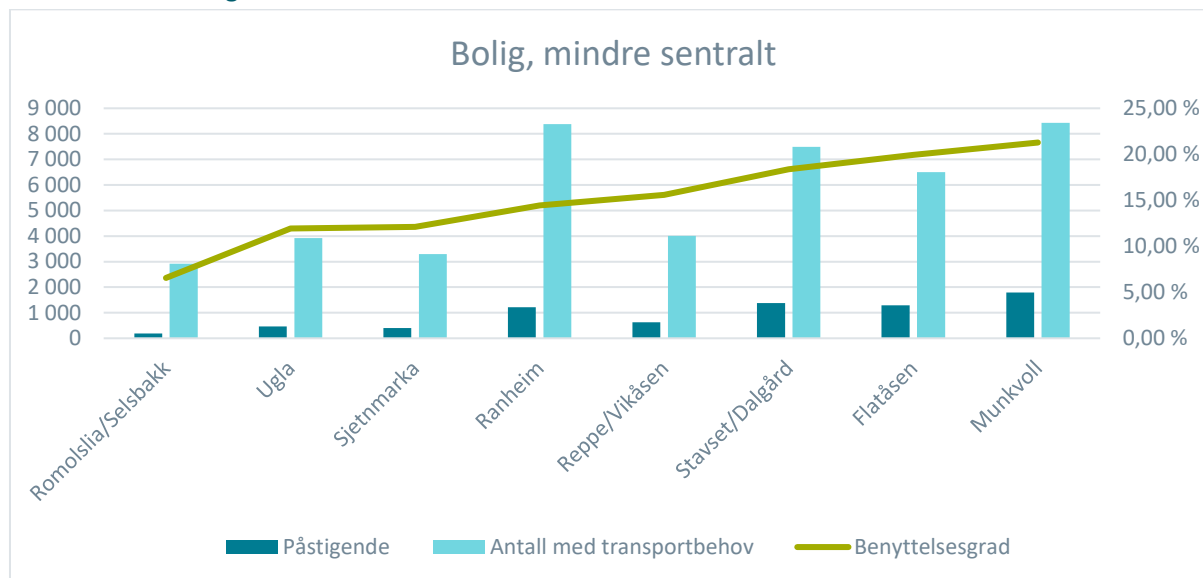
Avstand til holdeplass kommer svært dårlig ut, da bare 69 % av respondentene oppgir at de har kort avstand. Dette gjelder hovedsakelig de som bor mellom Gamle Oslovei og Byåsveien, samt nord for Bøckmans veg.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplass Arnt Smistads veg 1.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.20.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av kollektivtilbudet (transportbehov sett opp mot påstigende) for Munkvoll er 21 %. Gjennomsnittet for andre bydeler definert som *bolig, mindre sentralt* er på 14 %. Munkvoll kommer med det best ut i denne gruppen bydeler.

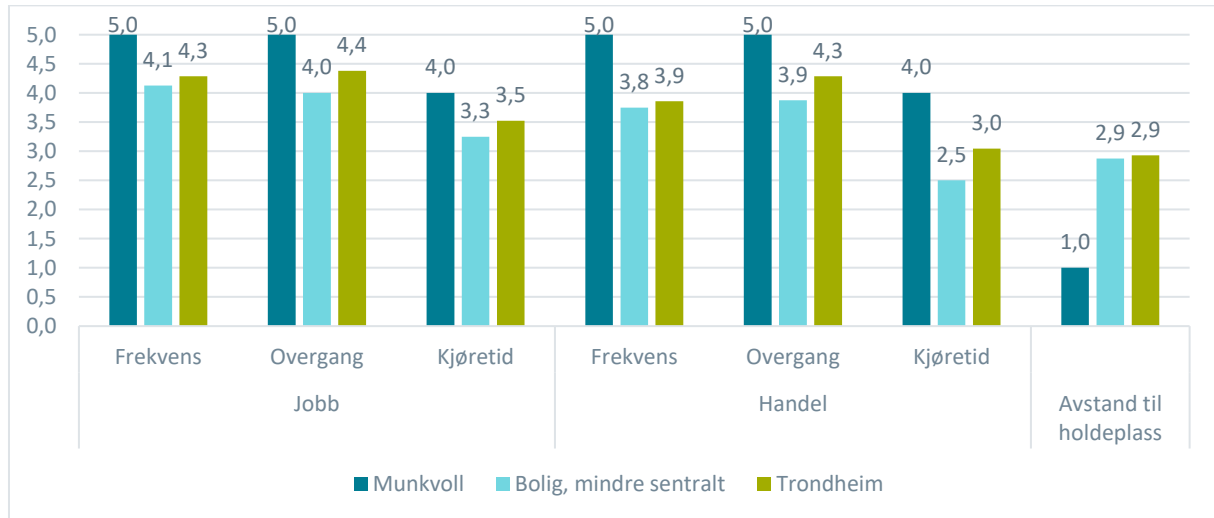
2.20.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	4,05	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	4,05	100 %

Totalt sett scorer Munkvoll høyt på alle målekriterier unntatt avstand til holdeplass. Innbyggerne er stort sett fornøyde, og benytter seg av tilbudet. Det er spesielt på reisene mot Tiller at tilbudet i dag ikke er konkurransedyktig mot bil.

2.20.6. Oppsummering



KTI: 80 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 21 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Avstand til holdeplass i enkelte områder
- Vanskelig å konkurrere med bil til Tiller

2.21. Møllenberg

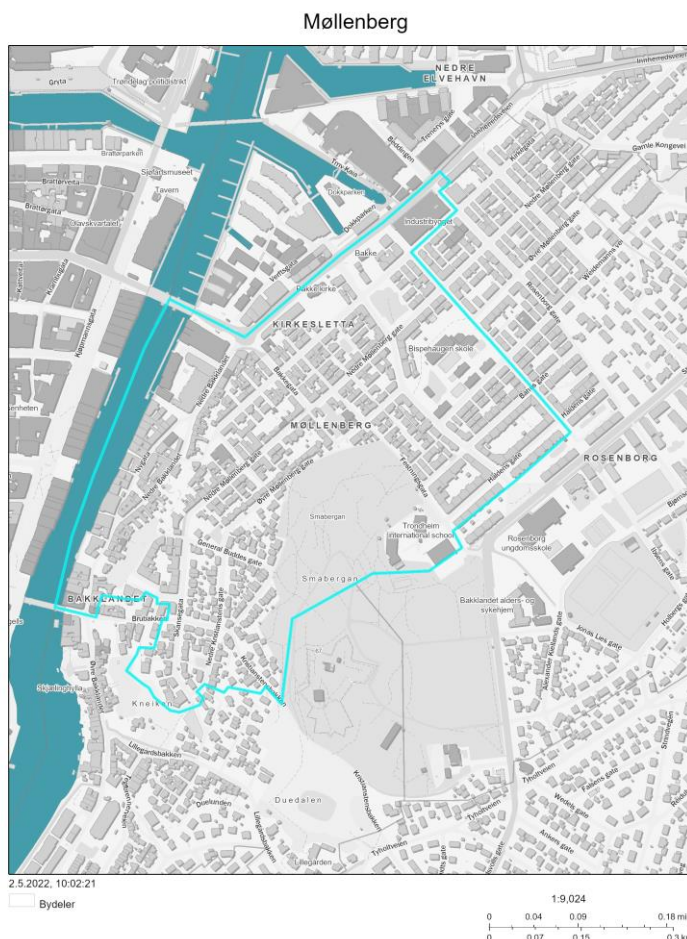
2.21.1. Fakta om bydelen

Området Møllenberg er i denne analysen delt i to. Bydelen definert som Møllenberg i denne analysen, omfatter vestre del av området fra Gyldenløves gate til Gamle Bybro. Deler av området rundt Kristiansten Festning og Bakklandet er også inkludert i bydelen. Nordre del av Møllenberg hører i denne analysen til bydelen Rosenborg, og diskuteres nærmere i det respektive avsnittet.

Bebyggelsen på Møllenberg består i hovedsak av bygårder, i tillegg til noen eneboliger rett nedenfor Festningen. De fleste som bor i området er studenter, i tillegg til enslige, par uten barn og noen familier.

I bydelen ligger Bispehaugen skole, noen nærbutikker og enkelte små bedrifter på Bakklandet. Det er gateparkering i området, men kun et fåtall av innbyggerne har bil.

Nederst i bydelen ligger holdeplassen Solsiden, mens holdeplassen Gyldenløves gate betjener øverste del av Møllenberg. Bydelen er relativt bratt i retning Stadsingeniør Dahls gate fra Solsiden. Området er vernet og har ingen planlagt utbygging i framtiden.



Demografi	Møllenberg
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	9312
Antall bosatte og framtidig utvikling	3378 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1306
Bompenger til sentrum	Nei

2.21.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Møllenberg er 78 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=16). I likhet med andre bydeler som har store andeler studenter og unge, går de største reisestrømmene til studiestedene og sentrum. For handel svarer innbyggerne at de reiser til Midtbyen, Lade/Lilleby og Solsiden.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	25 %
	Midtbyen	19 %
Handel	Midtbyen	54 %
	Lade/Lilleby	15 %
	Solsiden/Nyhavna	12 %

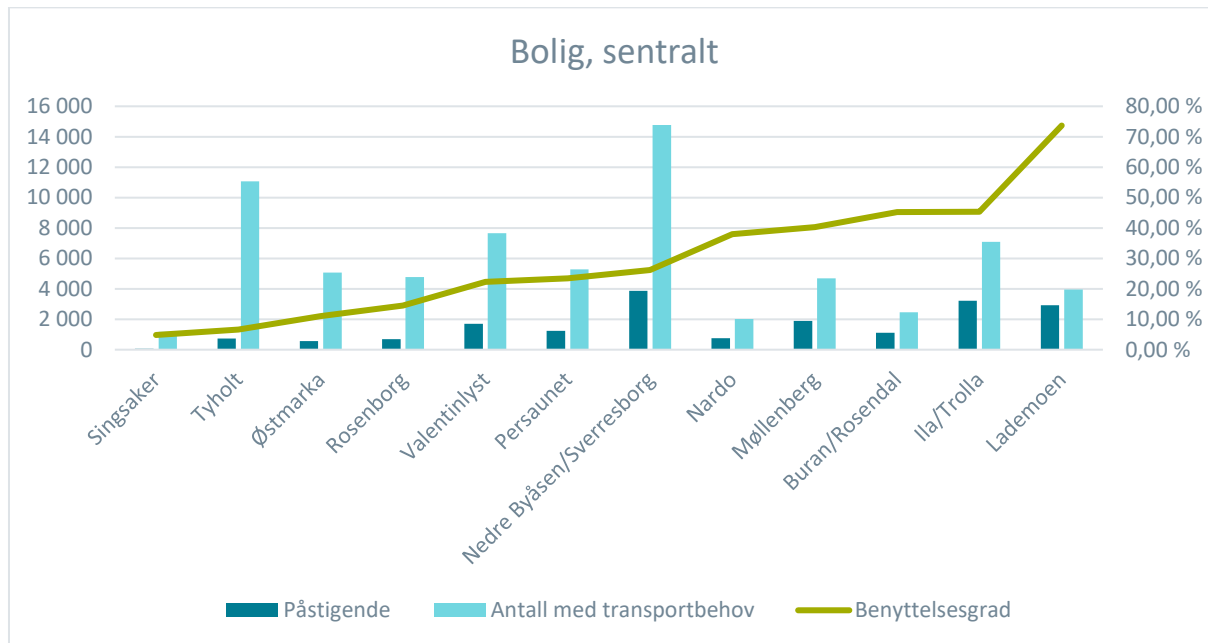
2.21.3. Tilbudet i dag

Siden holdeplassen Solsiden er en del av bydelen, kommer Møllenberg ut med et godt tilbud og gode reisemuligheter til de fleste destinasjoner. Det er derimot litt lengre avstand til holdeplass for de som bor ved Bakklandet og Festningen. Innbyggere på øvre del av Møllenberg har linje 25 og 28 som nærmeste tilbud, men mange av disse benytter heller tilbudet på Solsiden for å få flere reisemuligheter. Kjøretidsberegningene viser at bussen er raskere enn bil for de største reisestrømmene.

Reisestrømmene fra Møllenberg tar utgangspunkt i Solsiden holdeplass.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	113, 231, 238
Linjer i bydelen	1, 12, 20, 21, 22, 23, 25, 70, 71
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,21
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,9 og 0,87
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	92 %

2.21.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Møllenberg var 40 % i mars 2022. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt en benyttelsesgrad på 28 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt.

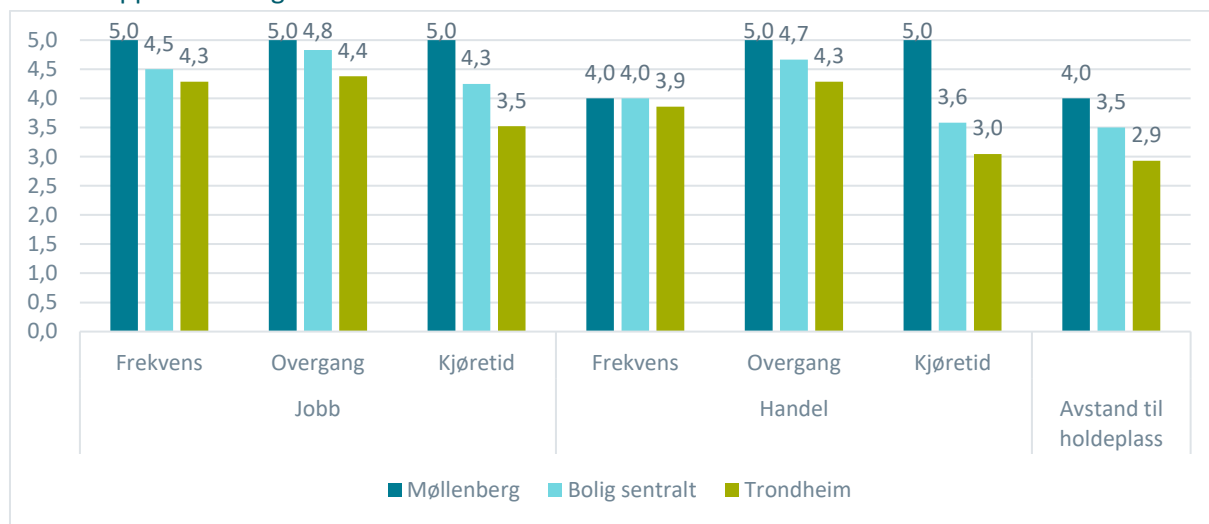
2.21.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,85	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,55	100 %

Møllenberg får høy score på de fleste målekriteriene, noe som gir bydelen en høy samlet score. Avstand til holdeplass og frekvens i helg får 4 i score, og trekker dermed totalen litt ned. Området har mange studenter og unge som bor tett sammen og med har kort vei til holdeplassene på Solsiden. De har et tilbud som dekker deres behov, og gir gode tilbakemeldinger.

2.21.6. Oppsummering



KTI: 78 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 40 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- En del av innbyggerne på Bakklandet har lang avstand til holdeplass
- Øvre del av Møllenberg har bratt terreng

2.22. Nardo

2.22.1. Fakta om bydelen

Nardo er en sentrumsnær bydel i området mellom Othilienborg i sør, Moholt i øst, og Lerkendal/Tempe i vest. Det er kort gang- og sykkelavstand til Midtbyen og Gløshaugen. Bydelen har to nærbutikker og en barneskole.

Området er kupert, og grenser til omkjøringsveien langs Nardoskrenten vest i bydelen. Røllikvegen, som ligger helt øst i bydelen, skiller seg ut fra resten av Nardo ved at beboerne må betale bompenger på reiser til Midtbyen.

Nardo er definert som et sentralt boligområde, og bebyggelsen består for det meste av eneboliger og rekkehus. Innbyggerne er i hovedsak barnefamilier, etablerte og studenter. Det er gode parkeringsmuligheter i bydelen. De siste årene er det blitt bygget en del studentboliger langs Torbjørn Bratts veg, noe som er naturlig med tanke på den korte avstanden til Gløshaugen.

Demografi	Nardo
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2641
Antall bosatte og framtidig utvikling	1474 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	534
Bompenger til sentrum	Ja

Nardo



22.4.2022, 14:06:46

1:18,048
 0 0.1 0.2 0.4 mi
 0 0.15 0.3 0.6 km

2.22.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Nardo er 75 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=5). Innbyggerne oppgir Øya/Gløshaugen og Midtbyen som viktigste reisemål i forbindelse med jobb- og studier, mens Lade/Lilleby og Midtbyen er de største handelsreisemålene.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	27 %
	Midtbyen	20 %
	Solsiden/Nyhavna	13 %
Handel	Lade/Lilleby	67 %
	Midtbyen	22 %

2.22.3. Tilbudet i dag

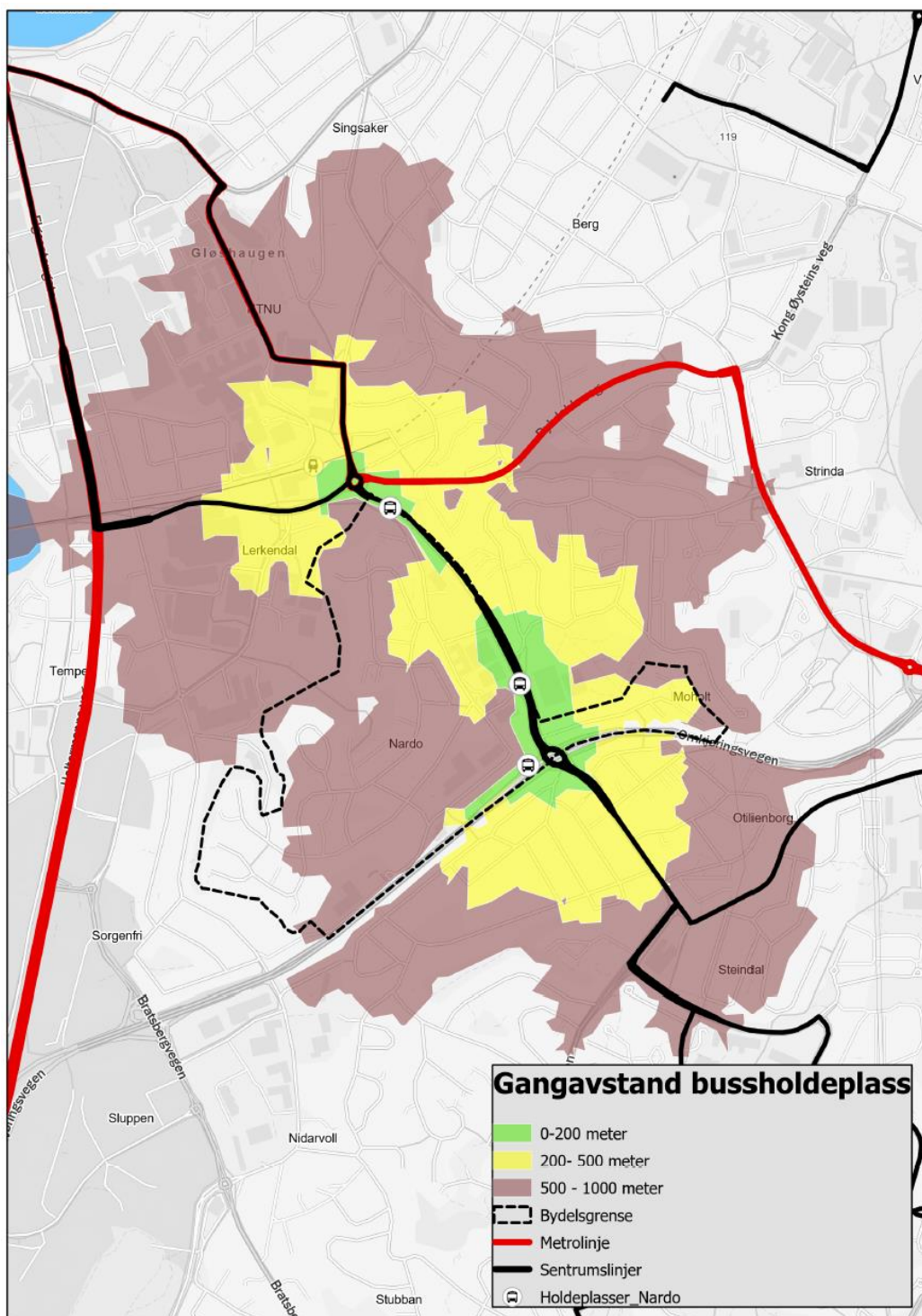
Tilbudet i bydelen må kunne karakteriseres som godt. Det er imidlertid noe utilgjengelig for de som bor i de vestligste delene av Nardoskrenten.

Området betjenes av linje 11 og 22, som begge har 10-minutters frekvens i rush. Begge linjene gir dessuten mulighet for overgang til metrobuss. Kjøretidsforholdet mellom bil og buss til jobb og studier er godt, da det er direktebuss til alle de største reisemålene. For handel kommer bussen noe dårligere ut da det er nødvendig med overgang til det største handelsreisemålet, Lade/Lilleby.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	73, 114, 129
Linjer i bydelen	11, 15, 22
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,75
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,15 og 1,47
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	61 %

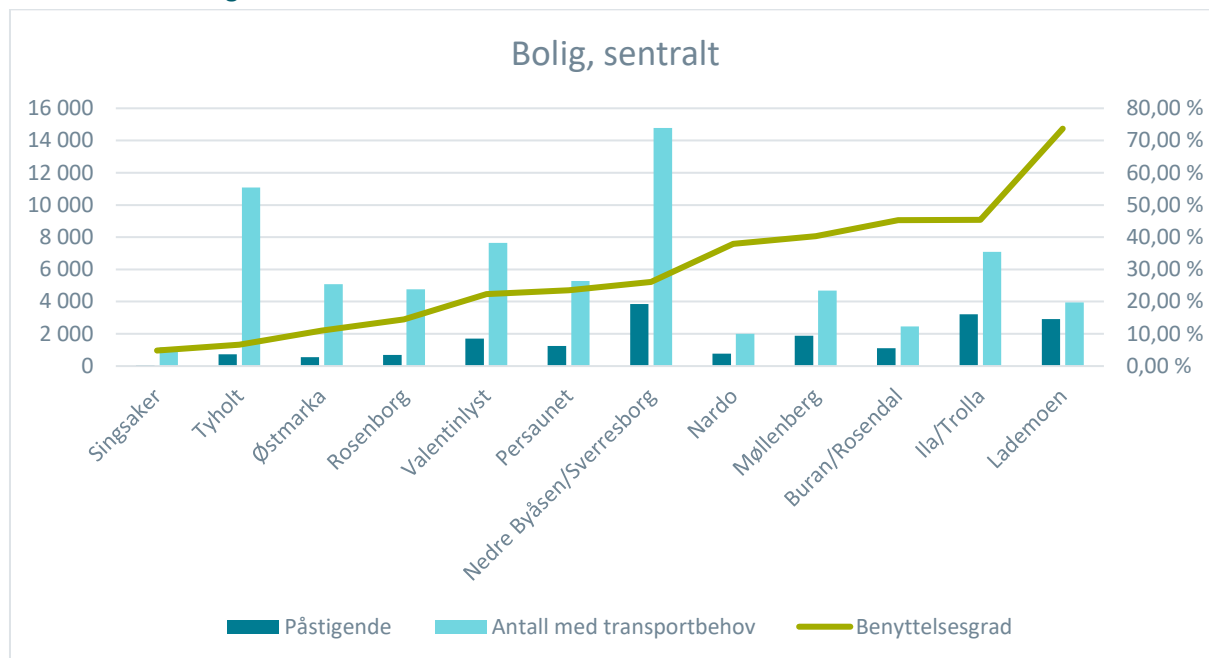
Avstand til holdeplass er ikke god for bydelen som helhet, med bare 61 %. Det er innbyggerne vest i bydelen som har lengst avstand til kollektivtilbudet.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Fiolsvingen.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.22.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Nardo var i mars 2022 38 %. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt benyttelsesgrad 28 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt.

2.22.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	3,75	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	3	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	2,9	100 %

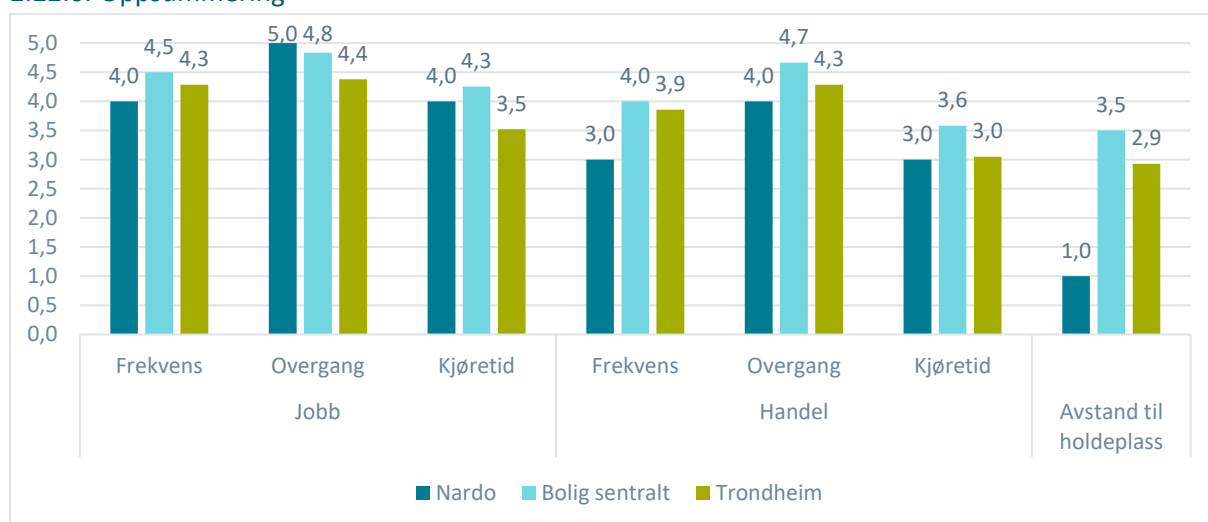
Avstand til holdeplass er faktoren som påvirker bydelens totalscore mest negativt. Holdeplassene ligger langs den østlige akse av bydelen, noe som gjør at de som bor lengst vest kanskje vurderer

avstanden til holdeplass som en barriere for å benytte buss. Siden mange av beboerne i dette området også har gode parkeringsmuligheter, kan det være vanskelig for bussen å konkurrere med bil.

Nardo er såpass nært de to største reisemålene for jobb og studier (Øya/Gløshaugen og Midtbyen) at gange og sykkel er gode alternativer på reisene hit.

Totalscorene er litt lave sammenlignet med andre bydeler av samme type. Totalt sett er dagens brukere fornøyde, og bruken av tilbudet er høy.

2.22.6. Oppsummering



KTI: 75 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 38 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Avstanden til holdeplass er lang for deler av bydelen
- Det er gode parkeringsmuligheter og ingen bompenger til Midtbyen

2.23. Nedre Byåsen/Sverresborg

2.23.1. Fakta om bydelen

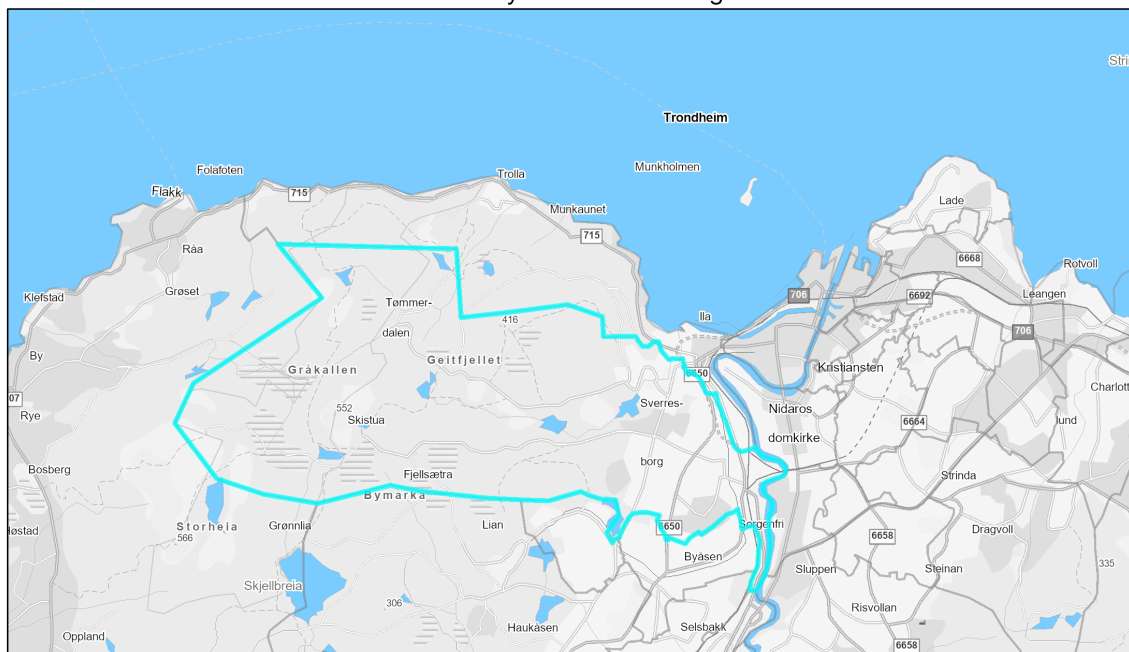
Nedre Byåsen/Sverresborg er en stor bydel som ligger sør for Ila på vestsiden av Nidelva. Bydelen avgrenses i sør av Havstein/Havstad-området. Store deler av Bymarka hører også til her, noe som trekker befolkningstettheten ned. Bydelen er definert som et sentralt boligområde. Bebyggelsen er dominert av eneboliger, men har også flere boligblokker og rekkehus. Bilandelen er noe høyere her enn i andre bydeler i samme kategori.

Bydelen har to barneskoler, ungdomsskole, idrettshall, kjøpesenter og mange nærbutikker. Området er først og fremst et boområde, men har også enkelte arbeidsplasser. Det er også mange tilreisende til bydelen siden Bymarka ligger her.

Åsveien skole og Byåsen butikkcenter er knutepunkter der flere linjer møtes. Det er noe høydeforskjell i forhold til Midtbyen, som kan gjøre at en del velger andre transportformer enn gange og sykkel. Det er imidlertid planlagt og igangsatt tiltak som skal gjøre sykling til og fra sentrum mer attraktivt for beboerne.

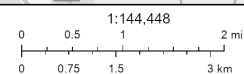
Demografi	Nyborg/Sverresborg/Åsveien
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	477
Antall bosatte og framtidig utvikling	12703 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	2070
Bompenger til sentrum	Nei

Nedre Byåsen/Sverresborg



1.7.2022, 12:48:17

Bydeler



2.23.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Nyborg/Sverresborg/Åsveien er 77 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=125).

Reisestrømmene for bydelen indikerer at de fleste jobb- og skolereisene går til Øya/Gløshaugen og Midtbyen. I forbindelse med handel reiser de fleste til Midtbyen, mens andre oppgir egen bydel og Lade/Lilleby som destinasjoner.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	30 %
	Midtbyen	27 %
Handel	Midtbyen	51 %
	Nedre Byåsen/Sverresborg	21 %
	Lade/Lilleby	15 %

2.23.3. Tilbudet i dag

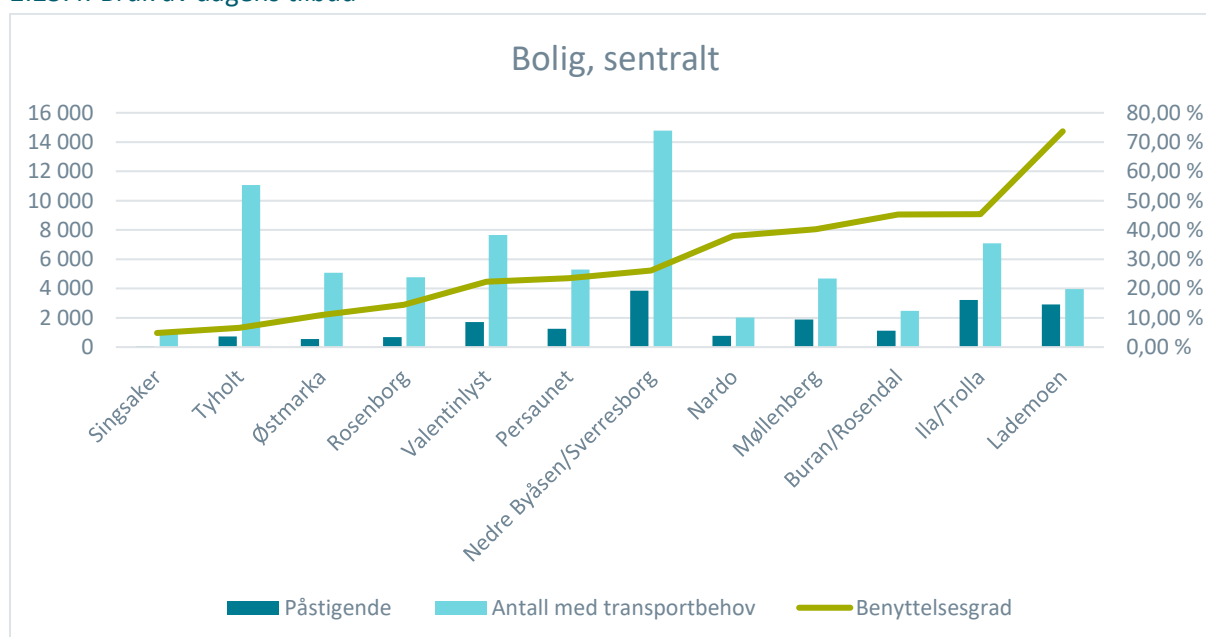
På grunn av bydelens størrelse er det flere parallelle traséer gjennom bydelen. Alle traséene gir reisemuligheter til sentrum. Bydelens vestligste del betjenes av linje 11 langs Gamle Oslovei og Roald Amundsens vei. Metrolinje 3 kjører Byåsveien og videre gjennom Midtbyen til Gløshaugen og Dragvoll. Linje 13, 23 og 9 betjener deler av Osloveien lengst øst i bydelen, og gir beboerne direkterute til St. Olavs hospital. Linje 12 og 70 har endeholdeplass på Marienborg, og linje 12 er direkterute fra Marienborg til Dragvoll via Samfundet.

De fleste linjene som betjener bydelen har høy frekvens. Det er overgang til noen formål, men flere av linjene kjører direkte til sentrum. Kjøretidsforholdene er også gode. Noen innbyggere har lengre avstand til holdeplass - disse bor i hovedsak på Havstein og i Fagerlia. Noen av de som bor mellom de tre hovedtraséene har også noe lengre avstand til holdeplass.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Havstadsenteret.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	145, 305, 304
Linjer i bydelen	3, 9, 11, 13, 23, 26, 50, 53
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,52 og 0,22
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,05 og 0,8
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	93 %

2.23.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Nedre Byåsen/Sverresborg var i mars 2022 26 %. Andre bydeler som defineres som *bolig*, *sentralt* har i snitt benyttelsesgrad på 30 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt.

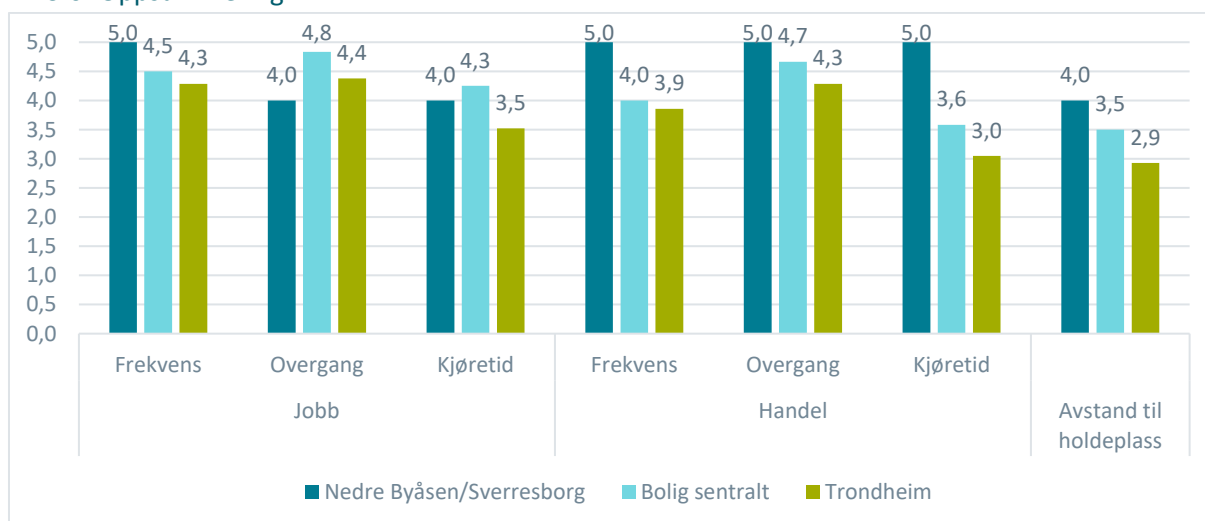
2.23.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,3	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,85	100 %

Kundetilfredsheten (KTI) for Nedre Byåsen/Sverresborg er god, og innbyggerne er totalt sett fornøyde med tilbudet. Bydelen kommer ut med høye scorer sammenlignet med lignende bydeler på flere faktorer.

2.23.6. Oppsummering



KTI: 77 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 26 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Noen områder med lang avstand til holdeplass
- Lav bruk sett opp mot tilbudet, og høy bilandel

2.24. Othilienborg

2.24.1. Fakta om bydelen

Othilienborg er en kupert bydel sørøst i Trondheim, på sørsida av Omkjøringsveien.

I området er det en blanding av eneboliger og blokker, og parkeringsmuligheten er gode. Det er godt tilrettelagt for bil med kort avstand til sentrum og Omkjøringsveien, som gir god adkomst til handelsområdene Lade og Tiller.

Bydelen er et godt etablert område med overvekt av barnefamilier og eldre.

Bydelen har barne- og ungdomsskole. Midt i bydelen ligger Nardosenteret, som er et naturlig reisemål for handel internt i bydelen.

Demografi	Othilienborg
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3821
Antall bosatte og framtidig utvikling	6454 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	378
Bompenger til sentrum	Ja

Othilienborg



22.4.2022, 14:07:07

1:18,048
 0 0.1 0.2 0.4 mi
 0 0.15 0.3 0.6 km

2.24.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Othilienborg er 84 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=89).

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	24 %
	Øya/Gløshaugen	21 %
Handel	Tiller	42 %
	Midtbyen	25 %

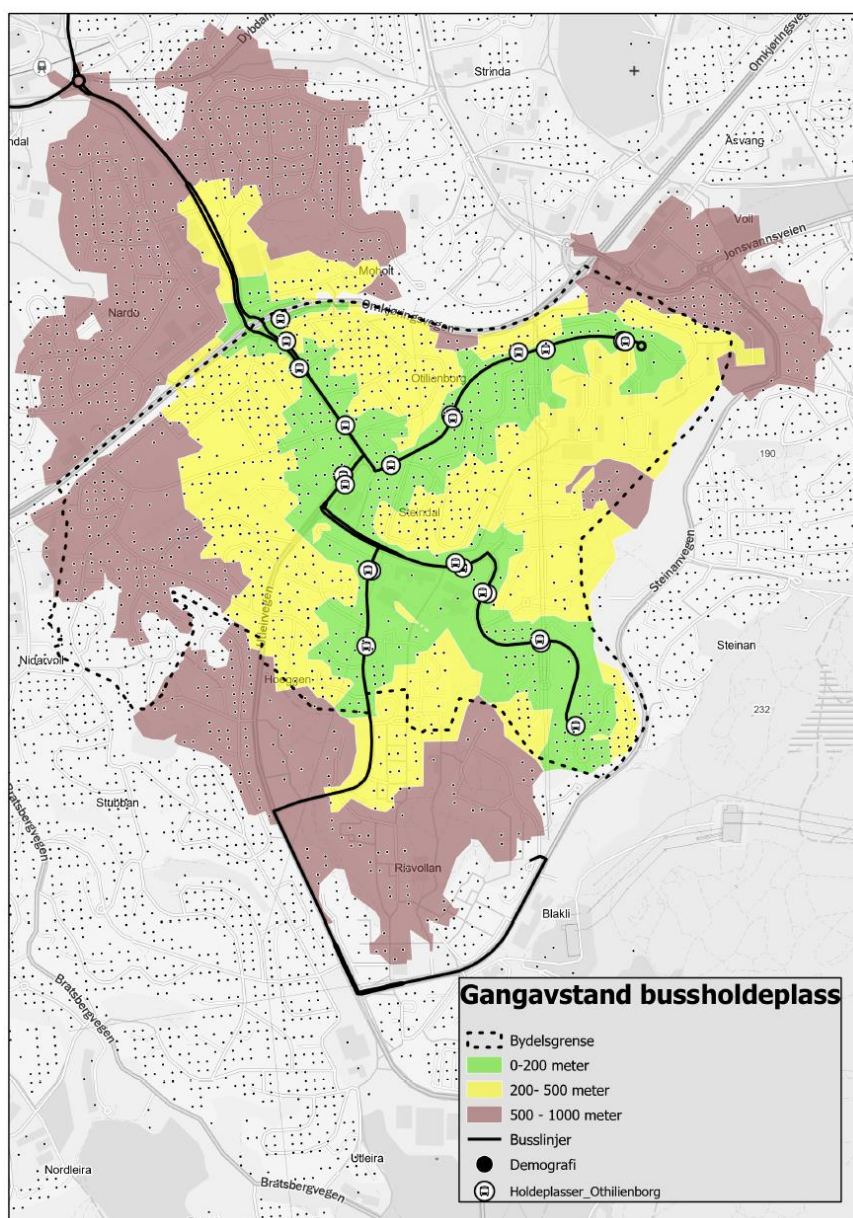
2.24.3. Tilbudet i dag

Linje 11 og 22 kjører i området, og har 10-minutters frekvens i rush. De færreste i bydelen har tilgang på begge linjer i retning sentrum. Vestsiden av bydelen har noe lengre avstand til holdeplass. Den største reisestrømmen for handel går til Tiller, så innbyggerne har reisebehov i den retningen i tillegg til mot sentrum.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Nardosenteret.

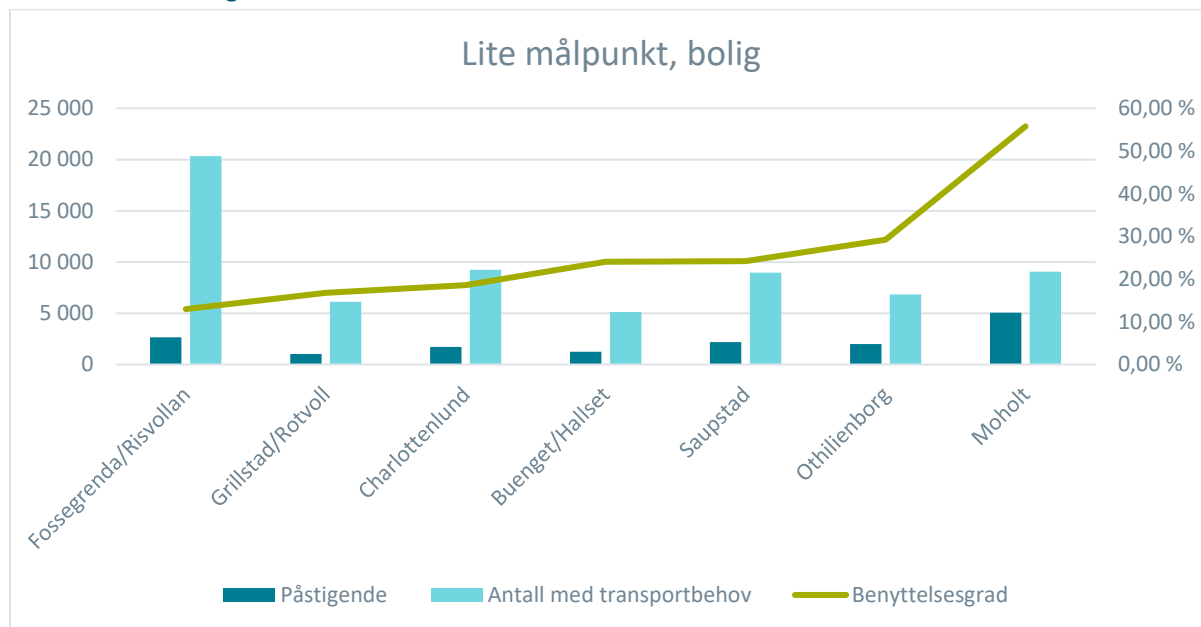
Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	74, 118, 133
Linjer i bydelen	11, 15, 22
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,62
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,84 og 1,55
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	78 %

De fleste innbyggerne har akseptabel avstand til kollektivtilbudet. Lengst vest i bydelen er det et stort område med over 500 meter til nærmeste holdeplass. Samtidig er det få innbyggere som har kort avstand til holdeplass.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.24.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden for tilbudet i bydelen er 29 %. Snittet for andre bydeler av samme type er 25 %.

2.24.5. Evaluering av dagens tilbud

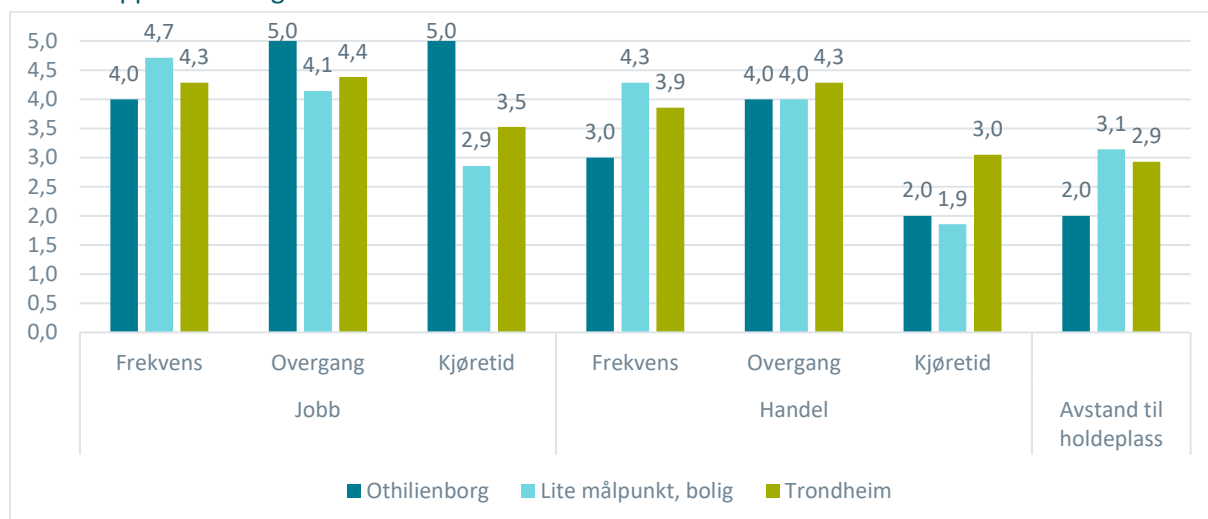
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	4,25	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	3	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	2,7	100 %

Avstand til holdeplass får en score på 2. For jobbreisen får kjøretid og overgang 5 i score, mens frekvens får score 4. Tilbudet i forbindelse med jobbreisen får relativt høy score. Handelsreisen

kommer lavere ut med kjøretidsscore på 4, overgang på 4 og frekvens på 3. De lave scorene for handel kommer av at innbyggerne må benytte seg av overgang til Tiller og Lade. Det er imidlertid direktebuss til Midtbyen.

2.24.6. Oppsummering



KTI: 84 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 29 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Noe lang reisetid for handelsreisen
- Vest i bydelen er avstand til holdeplass noe lang

2.25. Persaunet

2.25.1. Fakta om bydelen

Bebyggelsen på Persaunet består i hovedsak av eneboliger og rekkehus, samt noen få blokker. Befolkningen består i stor grad av barnefamilier og godt etablerte, og de fleste har tilgang på bil og parkeringsplasser.

Bydelen har en stor barneskole (Strindheim skole), flere nærbutikker og idrettshall.

Persaunet har kort gang- og sykkelavstand til Midtbyen, men med en del høydemeter i forskjell. Bydelen er definert som et sentrumsnært boligområde.

Det er ingen kollektivknutepunkt i bydelen, men beboerne som holder til i den nordøstlige delen av Persaunet har kort avstand til holdeplassene på Strindheim.

Demografi	Persaunet
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3523
Antall bosatte og framtidig utvikling	3867 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1420
Bompenger til sentrum	Nei

Persaunet



2.5.2022, 13:21:02

Bydeler

1:18,048

0 0.1 0.2 0.4 mi
0 0.15 0.3 0.6 km

2.25.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Persaunet er 85 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=31).

Den største reisestrømmen for jobb og skole fra bydelen går til Midtbyen, som også er det største handelsreisemålet. På andreplass i begge kategorier kommer Leangen/Strindheim.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	42 %
	Dragvoll/Angelltrøa	16 %
	Leangen/Strindheim	11 %
Handel	Midtbyen	27 %
	Leangen/Strindheim	23 %
	Lade/Lilleby	20 %

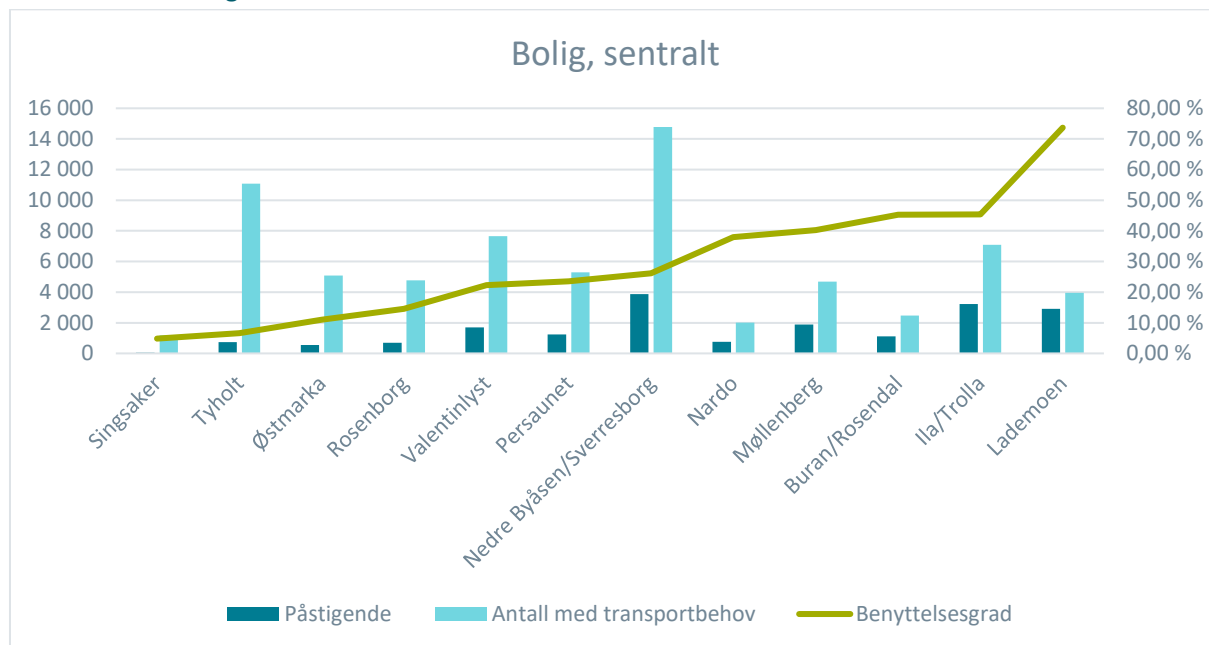
2.25.3. Tilbudet i dag

Linje 1 kjører langs nordaksen, og betjener de østlige delene av Persaunet. Linje 12 og 13 betjener også Persaunet øst, mens linje 22 kjører sentralt i bydelen. Alle de nevnte linjene har høy frekvens og betjener Midtbyen, det viktigste reisemålet både for jobb/skole og handel.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Persaunet leir.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	225, 446, 406
Linjer i bydelen	1, 10, 12, 13, 14, 15, 22, 25, 70, 79
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,39 og 0,61
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,37 og 1,33
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	94 %

2.25.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Persaunet var 23 % i mars 2022. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt en benyttelsesgrad på 30 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt.

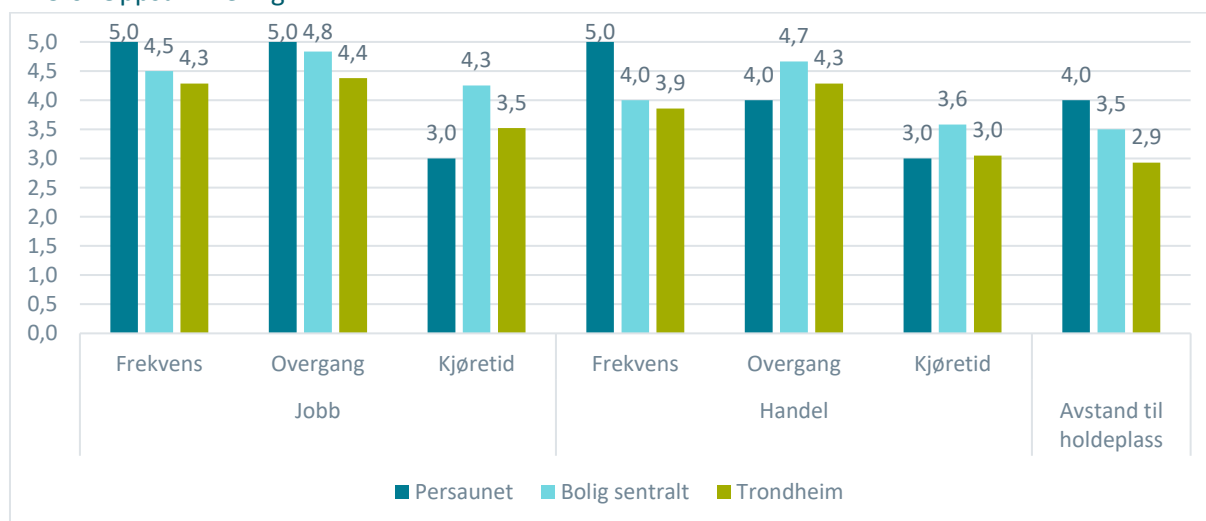
2.25.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,15	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	3,95	100 %

Persaunet kommer godt ut på omtrent alle vurderingskriterier, men trekkes noe ned på grunn av kjøretid i rush. Dette skyldes i hovedsak at overgang er nødvendig på reisene til Dragvoll og Lade/Lilleby. Enkelte velger derfor bort buss som framkomstmiddel til disse bydelene. Tilgangen på den østlige delen av Lade er blitt bedre etter forlengelsen av linje 13 til Østmarka. Reisene til Leangen/Strindheim utgjør tredje største jobb-/skolereise fra bydelen, og i tillegg nest største reisestrøm for handel. Mange velger nok andre framkomstmiddel enn bussen også hit. Sykkel og gange er sannsynligvis et mer reelt alternativ til Leangen/Strindheim enn til Lade/Lilleby og Dragvoll på grunn av kortere avstander mellom bydelene.

2.25.6. Oppsummering



KTI: 85 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 24 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Høy kjøretid grunnet overgang til flere reisemål
- Flere målepunkter ligger geografisk nærmere, som gjør at sykkel/gange i stor grad benyttes til disse stedene

2.26. Ranheim

2.26.1. Fakta om bydelen

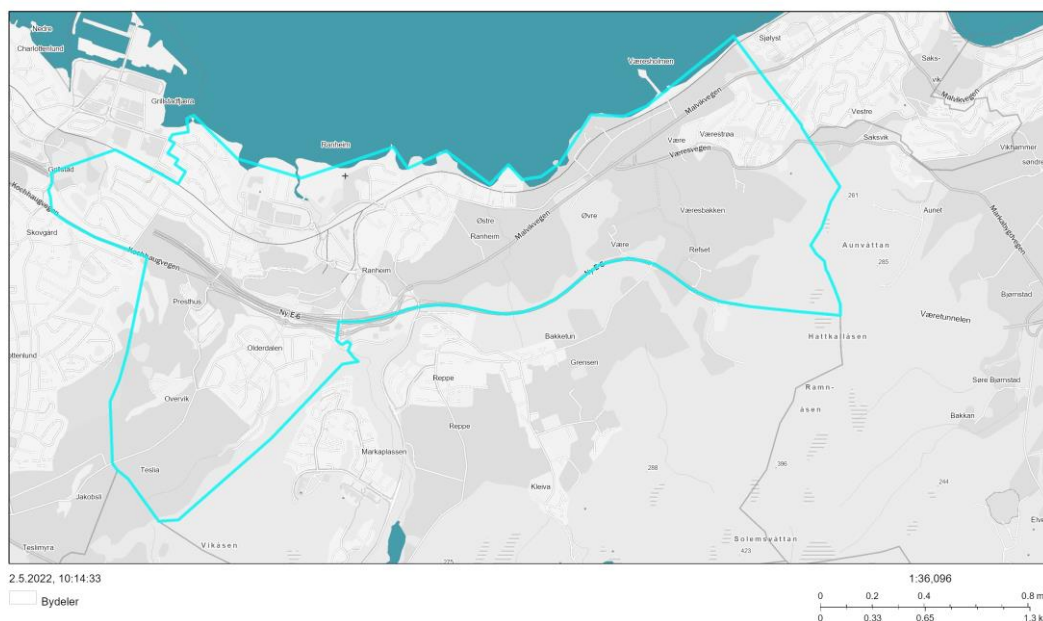
Ranheim bydel omfatter området mellom Grillstad i vest, Værestrøa i øst og strandlinjen i nord og E6 i sør. Olderdalen og Presthus/Overvik er også inkludert i bydelen. Det er stort sett flatt på Ranheim, med unntak av noe stigning fra strandlinjen til Olderdalen.

Ranheim har blandet bebyggelse med både eneboliger, rekkehus og mange nybygde leiligheter. Det er størst andel barnefamilier. Olderdalen og Værestrøa består hovedsakelig av eneboliger.

Ranheim skole og Jakobsli skole (midlertidig) ligger i bydelen. Det er i hovedsak de bosatte som har reisebehov til og fra bydelen. Det er også et eget idrettsanlegg sentralt i bydelen, som er et fritidsreisemål for mange. Ranheimsfjæra, Hansbakkfjæra og Være har gode bademuligheter.

Demografi	Ranheim
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	1184
Antall bosatte og framtidig utvikling	7008 (3408 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1378
Bompenger til sentrum	Ja

Ranheim



2.26.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Ranheim er 72 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=45). En grunn til at Ranheim har lavere KTI enn Trondheim totalt, er at Værestrøa og Ranheim øst hadde høyere frekvens og direktebuss til sentrum før ruteomlegginga i august 2019.

De største reisestrømmene for jobb og skole går til Midtbyen og Øya/Gløshaugen, mens handelsreisene går til Lade, Midtbyen og internt i bydelen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	24 %
	Øya/Gløshaugen	13 %
Handel	Lade/Lilleby	46 %
	Midtbyen	15 %
	Ranheim	14 %

2.26.3. Tilbudet i dag

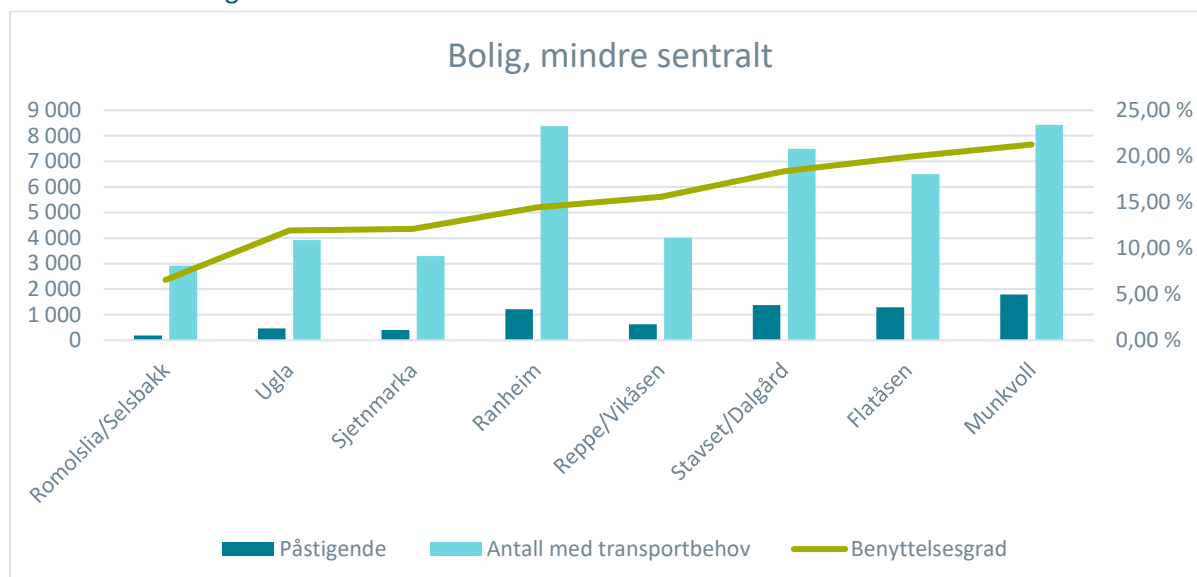
Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	159, 322, 237
Linjer i bydelen	1, 25, 41, 44, 54, 70, 79
Overganger til reisemål for jobb og handel	1 og 2,23
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,93 og 2,27
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	92 %
Tilgang til tog	Ranheim stasjon

Ranheim har et tredelt busstilbud for innbyggerne. Vest for Ranheim holdeplass går metrolinje 1 med høy frekvens via Grillstad mot Midtbyen og Heimdal. Linje 44 kjører fra Værestrøa via Ranheim øst til Grillstad, og møter metrolinje 1 på Ranheim. Hit kommer også linje 41 fra Reppe. Innbyggerne øst for Ranheim holdeplass har overgang til alle reisemål, unntatt de interne reisene i bydelen. Linje 25 fra Vikåsen betjener Olderdalen, og linje 70 fra Malvik kjører langs Kochhaugveien. Midt i bydelen ligger Ranheim stasjon med tilgang på tog.

De fleste i bydelen har akseptabel avstand til holdeplass, med unntak av Olderdalen der en del av innbyggerne bor et stykke unna kollektivtilbudet.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Klokkeplassen.

2.26.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden for Ranheim ligger på 14 %, rett under snittet for andre sammenlignbare bydeler som ligger på 15 %.

2.26.5. Evaluering av dagens tilbud

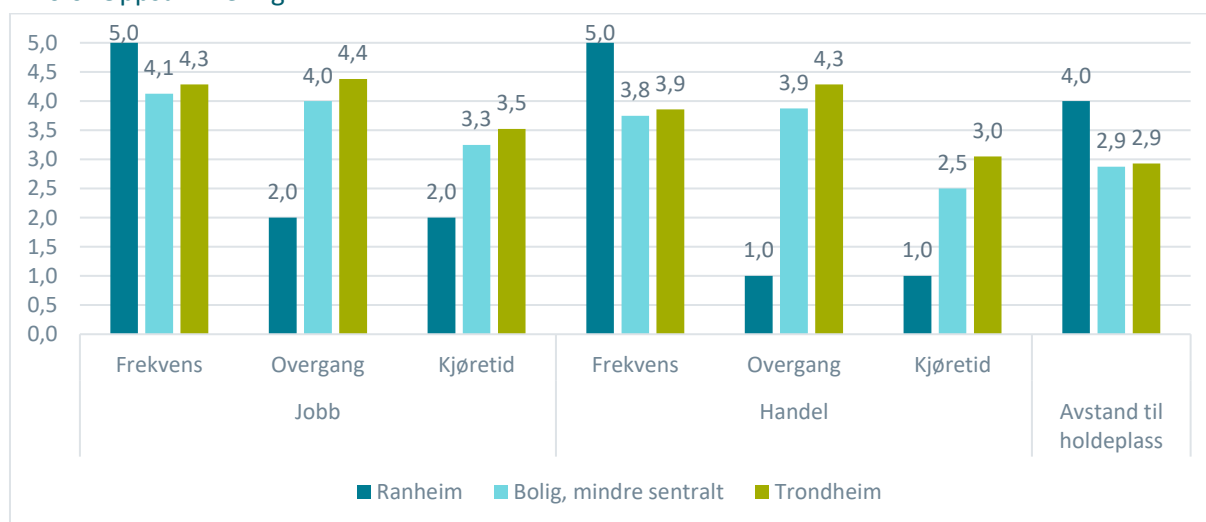
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	2	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	3,2	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	1	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	2,65	100 %

De fleste innbyggerne på Ranheim har tilgang på kollektivtransport med høy frekvens, men områdene Værestrøa og Ranheim øst har lavere frekvens (20 min i rush) med overgang til de fleste reisemål. Da analysen tar utgangspunkt i holdeplassen Klokkeplassen for kjøretid, får bydelen lav score både på kjøretid og overgang. Avstand til holdeplass får score 4 grunnet noe lengre avstand til holdeplass blant annet i Olderdalen.

Tilbudet for innbyggerne på Ranheim vest har høy frekvens med metrolinje 1, og kan i stor grad sammenlignes med tilbudet på Grillstad. På grunn av lavere frekvens og overgang fra Værestrøa og Ranheim øst blir total score for Ranheim lav sammenlignet med andre bydeler. Tilgang på Strindheimtunnelen med bil fører også til at det er mer effektivt å kjøre bil enn buss til sentrum.

2.26.6. Oppsummering



KTI: 72 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 14 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Kjøretider til de største reisemålene er lang sett opp mot bilen
- Bosatte i Olderdalen har litt lengre avstand til holdeplass enn resten av bydelen
- Bedre tilbud i vest sett mot øst i bydelen

2.27. Reppe/Vikåsen

2.27.1. Fakta om bydelen

Området Reppe/Vikåsen ligger øst for byen. Det er primært et boligområde, men har også noen arbeidsplasser knyttet til skoler, barnehager og handel. Bydelen er derfor definert som et mindre sentralt boligområde. Bebyggelsen på Reppe og Vikåsen er dominert av eneboliger og rekkehus, i tillegg til enkelte nybygde lavblokker på Reppe. Beboerne i området har gode parkeringsmuligheter, og det er rimelig å anta at de fleste som bor her disponerer egen bil.

Bydelen er kupert, med jevn og bratt stigning fra Ranheim, som grenser til bydelen i nord mot markagrensa/Jonsvatnet.

Markaplassen ungdomsskole dekker områdene Ranheim, Være, Vikåsen, Reppe og Solbakken. Bydelen sogner til Ranheim idrettslag/arena, men har egen idrettshall

Demografi	Reppe/Vikåsen
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	593
Antall bosatte og framtidig utvikling	3552 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	459
Bompenger til sentrum	Ja

Reppe/Vikåsen



2.27.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Reppe/Vikåsen er 71 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=26). Den største reisestrømmen for jobb og skole går til Øya/Gløshaugen, mens den største reisestrømmen for handel går til Lade/Lilleby.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	26 %
	Midtbyen	17 %
	Lade/Lilleby	13 %
Handel	Lade/Lilleby	41 %
	Midtbyen	22 %
	Leangen/Strindheim	15 %

2.27.3. Tilbudet i dag

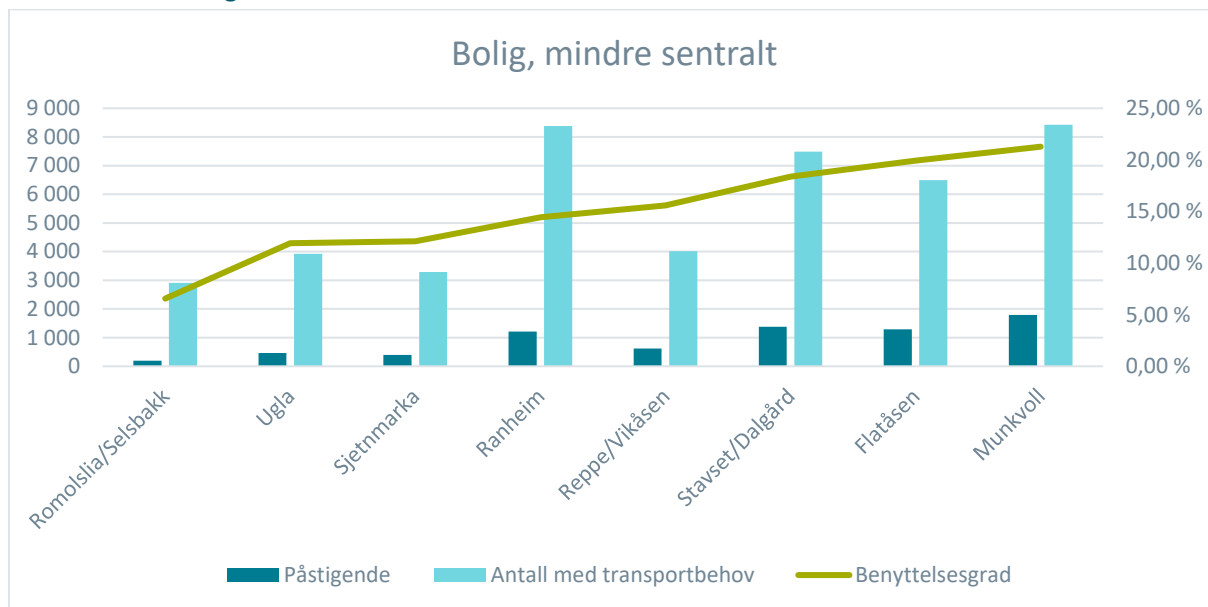
Tilbudet i bydelen er todelt. Fra Reppe går linje 41 til Ranheim, med mulighet for overgang til metrolinje og tog på Ranheim stasjon. Linje 41 betjener holdeplassen Vikelvveien, hvor også linje 25, 70, 79 og 311 passerer. Linje 70B, 79 og 311 kjører Strindheimtunnelen i rush. Overgang til en av disse linjene gir dermed raskeste vei til sentrum, Strindheim og Lade i disse periodene. Linje 41 har 10-minutters frekvens i rush. Noen av avgangene på linje 41 kjører til Ranheim idrettsarena på ettermiddag og kveld, og gir med det reisemuligheter for fritid og handel til beboerne på Reppe/vikåsen. Deler av Reppe har gangavstand til Vikelvveien og Dolpa, der linje 25 kan benyttes. For innbyggerne på Vikåsen er linje 80 og linje 25 tilgjengelig. Linje 25 går i retning sentrum via Vikelvveien, Strindheim, Moholt og Samfundet. Linje 80 går mot Fortunalia og Dragvoll, og binder Solbakken/Fortunalia sammen med Vikåsen med tanke på fritidsreiser for ungdom. Linje 25 har 10-minutters frekvens i rush.

Vikelvveien er et viktig omstigningspunkt for både Vikåsen og Reppe.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Markaplassen.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	103, 201, 146
Linjer i bydelen	10, 25, 41, 54, 70, 79, 80
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,69 og 0,52
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	2,04 og 1,6
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	87 %

2.27.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden på Reppe/Vikåsen var i mars 2022 16 %, noe som ligger på gjennomsnittet for andre bydeler definert som *bolig, mindre sentralt* (15 %).

2.27.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	2,8	100 %

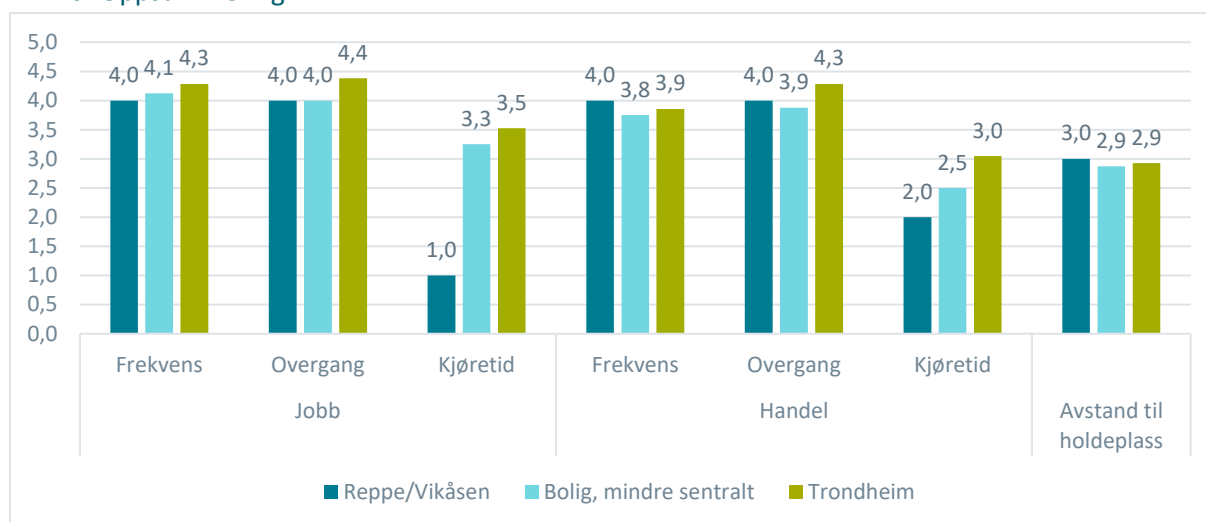
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	3,15	100 %

Det er bussens kjøretid i forhold til bil som trekker totalscoren for bydelen mest ned. På de største reisestrømmene er det langt mer effektivt å kjøre bil. Samtidig er det nødvendig med overgang med buss på disse reisestrømmene, noe som gjør at forholdet buss/bil blir ytterligere forverret. De østlige og sørlige delene av bydelen ligger dessuten et stykke unna busstilbudet, og er derfor mindre tilgjengelig for de som bor her.

Frekvensen i bydelen er god, med 10-minutters intervall i rushperiodene.

På de største reisestrømmene er busstilbudet ikke konkurransedyktig med bil for beboerne på Reppe/Vikåsen. Bilen har enklere og mer direkte tilgang til reisemålene.

2.27.6. Oppsummering



KTI: 71 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 16 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Høy kjøretid til flere reisemål, vanskelig å konkurrere med bilen når avstanden blir lang
- Lang avstand til holdeplass for deler av bydelen

2.28. Ringvål

2.28.1. Fakta om bydelen

Bydelen Ringvål består av en stor landlig del i vest, et lite sentrum midt i bydelen, og deler av Lundåsen. Holdeplassene på Lundåsen er ikke med i analysen. Østre Lund er endeholdeplass for metrolinje 1 og 2, og ville gitt Ringvål som bydel kunstig høye scorer om den hadde vært inkludert i tilbudet.

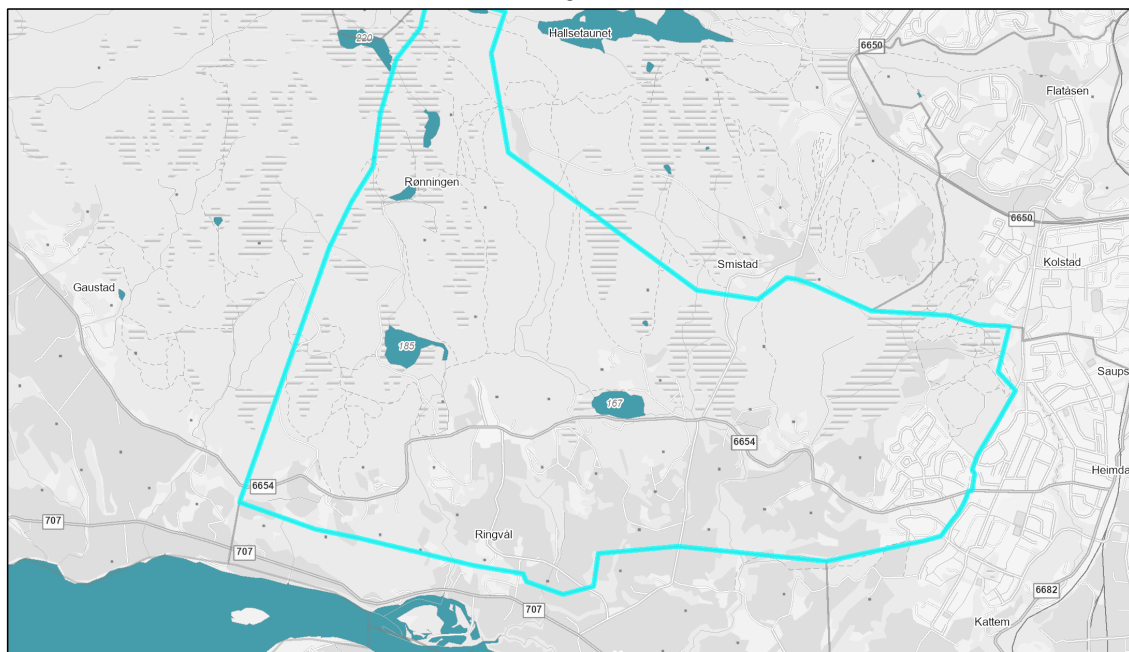
Fremtidig boligutviklingen i bydelen vil primært foregå på Lundåsen, der tilbudet i stor grad tilsvarer tilbudet på Heimdal.

Innbyggerne bor i hovedsak langs Ringvålveien og i tettstedet Ringvål. Bydelen består av gårder og eneboliger, og har variert topografi. De fleste har ikke gang- eller sykkelavstand til Heimdal, som er nærmeste lokalsentrum. Bydelen ligger godt til for turer til fots eller på ski i Bymarka.

Bydelen er definert som byregion grunnet store avstander og spredt bebyggelse. Ringvål er et område der de fleste innbyggerne er avhengige av bil.

Demografi	Ringvål
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	243
Antall bosatte og framtidig utvikling	3620 (2087 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	166
Bompenger til sentrum	Ja

Ringvål



22.4.2022, 12:13:35

1:72,192
0 0.28 0.56 1.1 mi
0 0.42 0.85 1.7 km

2.28.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Ringvål er 78 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=24). KTI er kunstig høy, da det er rimelig å anta at fleste respondentene bor på Lundåsen der tilbudet er en god del bedre enn på Ringvål.

Reisestrømmene viser at Heimdal er et viktig målpunkt for innbyggerne. I tillegg reiser de til Øya/Gløshaugen for skole og jobb, samt Tiller og Midtbyen for handel.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	24 %
	Heimdal	18 %
Handel	Heimdal	35 %
	Tiller	30 %
	Midtbyen	27 %

2.28.3. Tilbudet i dag

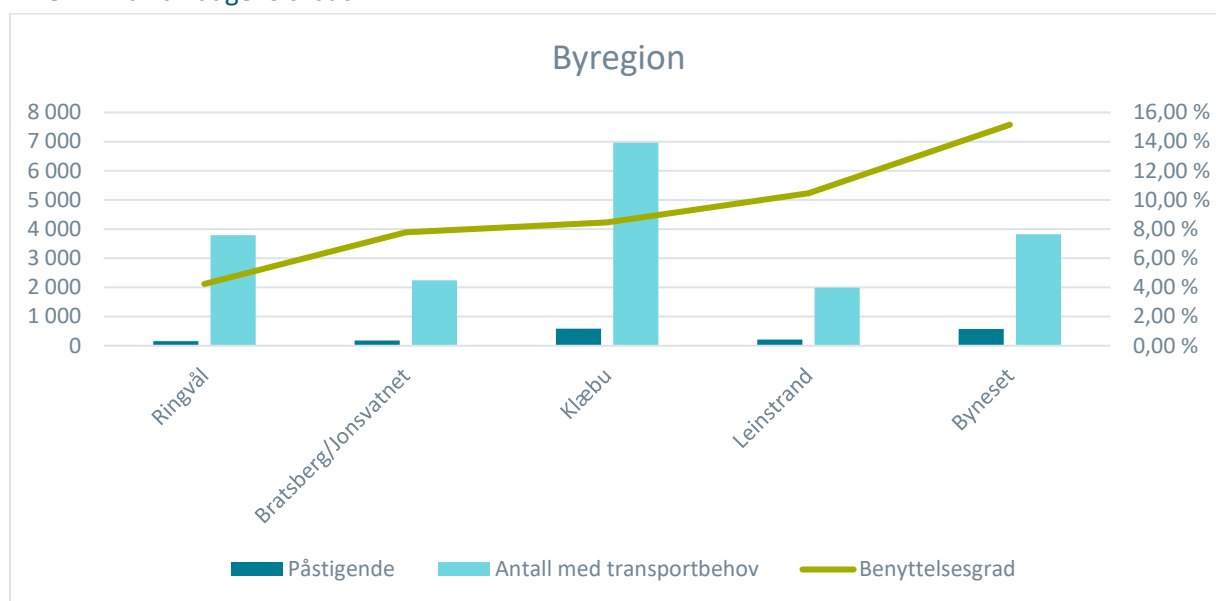
Tilbudet i bydelen omfatter kun linje 78. Linjen går til Heimdal, der det kreves overgang for å komme seg videre mot Tiller eller sentrum. Frekvensen på linja er lav.

På grunn av den spredte bebyggelsen er det flere som har lang avstand til holdeplass.

Reisestrømmene fra Ringvål tar utgangspunkt i holdeplassen Leinbakken.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	6, 12, 22
Linjer i bydelen	78
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,57 og 0,61
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,19 og 1,29
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	85 %

2.28.4. Bruk av dagens tilbud



Sammenlignet med de andre bydelene som er definert som *byregion* (gjennomsnitt på 10 %), kommer Ringvål dårligst ut med en benyttelsesgrad på 4 %. Lav frekvens, få reisemuligheter og lange avstander gjør det vanskelig for bussen å konkurrere med bil.

2.28.5. Evaluering av dagens tilbud

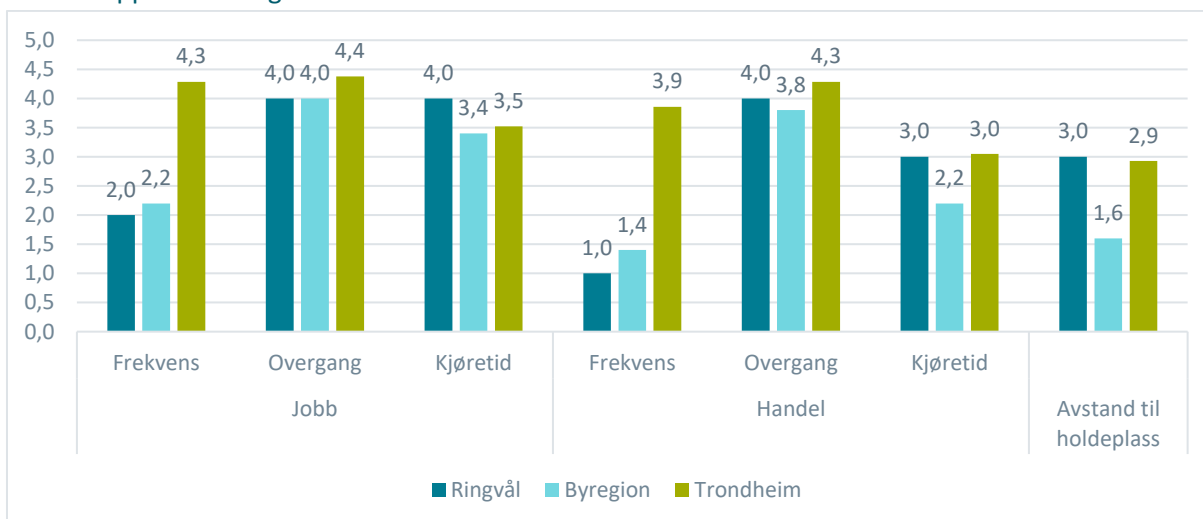
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	3,25	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	1	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	2,6	100 %

Ringvål kommer dårligst ut på frekvens, med 2 i score for jobb og 1 for handel. Avstand til holdeplass får score på 3 på grunn av de som bor lenger unna hovedveien der bussen går. Kjøretiden får score på henholdsvis 4 og 3 for jobb/skole og handel. Totalt sett kommer bydelen ut med lav score.

Bruken av tilbudet er lav, og vi antar at den reelle tilfredsheten er lavere enn det som kommer fram i undersøkelsen (grunnet respondentene på Lundåsen). Ringvål er et område hvor kollektivtrafikk ikke vil kunne konkurrere med bil.

2.28.6. Oppsummering



KTI: 78 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 4 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Spredt bebyggelse, lange avstander og overgang gjør at kollektivtilbudet ikke er konkurransedyktig med bilen
- De som ikke bor langs hovedveien, har lang avstand til holdeplass

2.29. Romolslia/Selsbakk

2.29.1. Fakta om bydelen

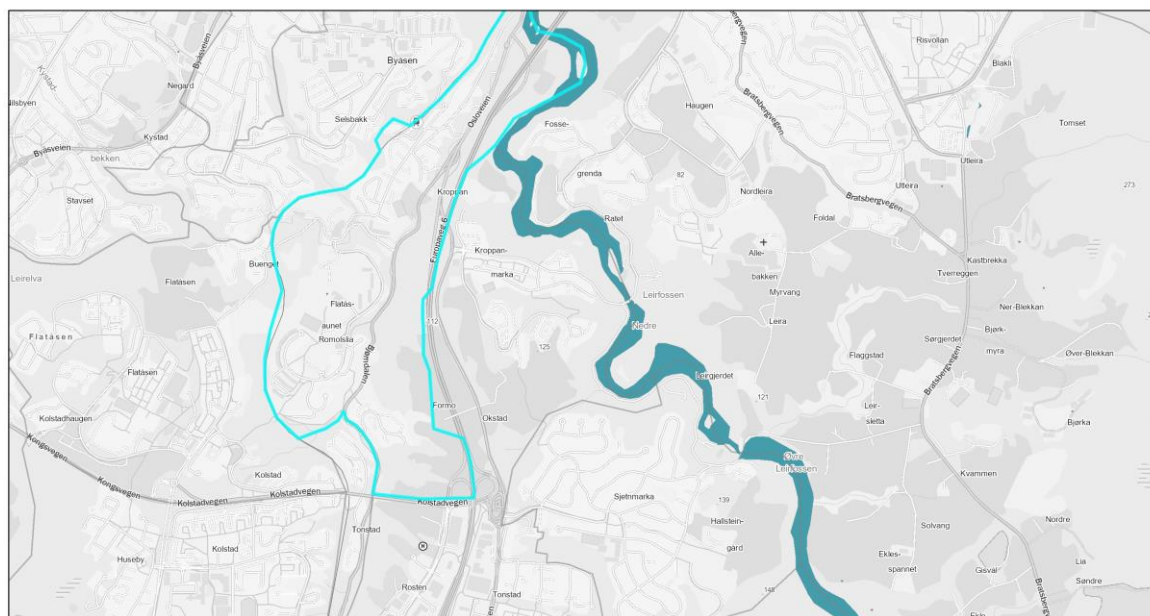
Romolslia/Selsbakk er området som ligger mellom toglinja, E6 og Nidelva, på sørsida av Trondheim sentrum. Området er litt adskilt fra de nærliggende bydelene. Romolslia ligger øverst i bydelen mens Selsbakk er nederst. Det er noe stigning fra Selsbakk mot Romolslia. På Selsbakk er det togstasjon som betjenes av lokaltoget.

Bebyggelsen på Selsbakk består for det meste av eneboliger med barnefamilier og eldre, mens Romolslia preges av blokker og rekkehus dominert av enslige og par uten barn. Bydelen er definert som et mindre sentralt boligområde.

Det er barneskole og nærbutikk i Romolslia. Parkeringsmulighetene i bydelen er gode.

Demografi	Romolslia/Selsbakk
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	1358
Antall bosatte og framtidig utvikling	2678 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	235
Bompenger til sentrum	Ja

Romolslia/Selsbakk



22.4.2022, 13:54:44

2.29.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Romolslia/Selsbakk er 62 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=20). Reisestrømmene i forbindelse med jobb i går i retning Midtbyen og østover. For handel er Tiller det største reisemålet, etterfulgt av Midtbyen og Lade/Lilleby.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	21 %
	Øya/Gløshaugen	16 %
	Leangen/Strindheim	11 %
Handel	Tiller	36 %
	Midtbyen	29 %
	Lade/Lilleby	11 %

2.29.3. Tilbudet i dag

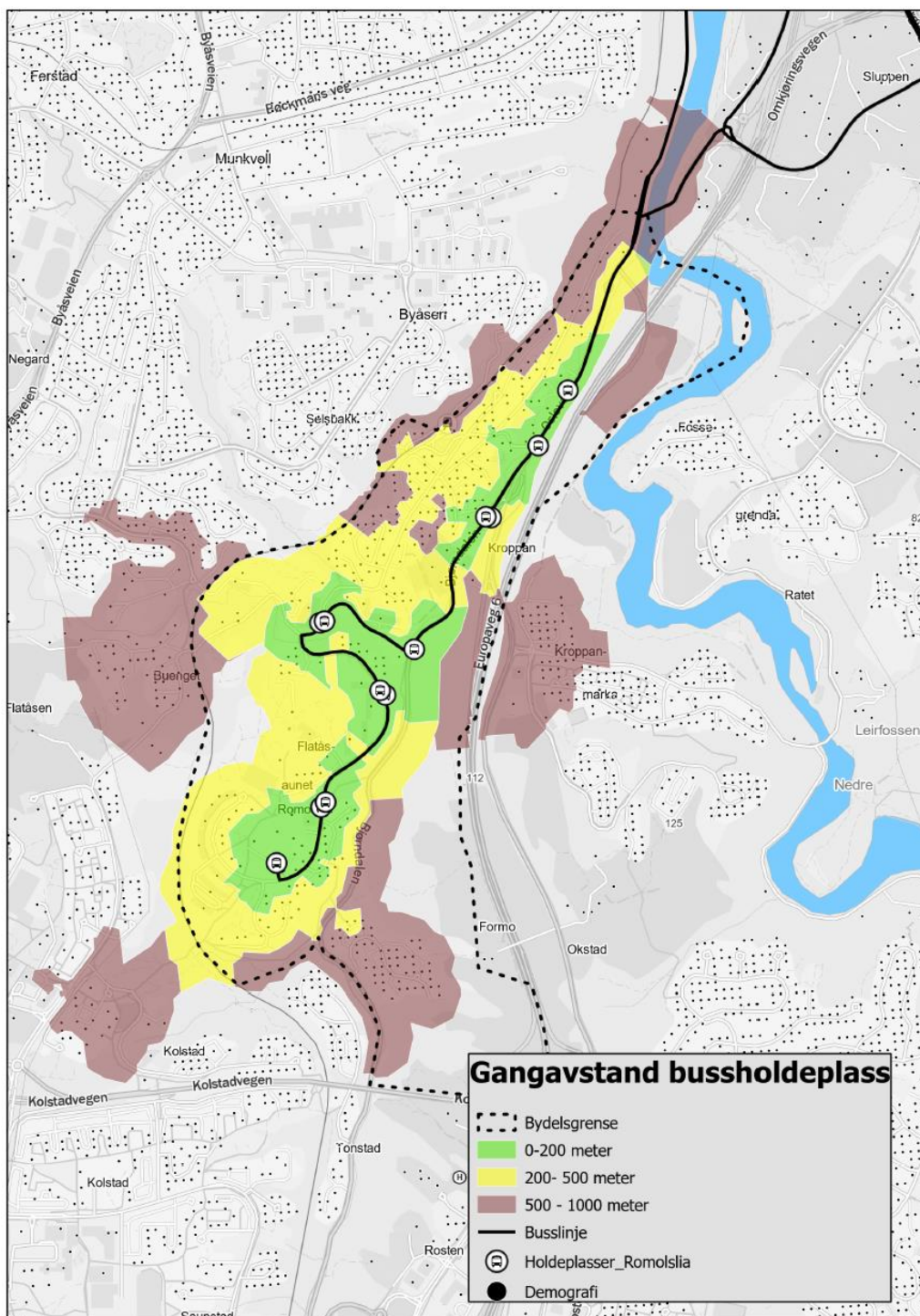
Linje 20 utgjør tilbudet i bydelen. Romolslia er endeholdeplass for linja, som kjører mot Grillstad via sentrum. Frekvensen er høy, og linja passerer flere store knutepunkter på traséen. I og med at linje 20 er det eneste reelle tilbudet, kommer bydelen som helhet ut med lav frekvens og få reisemuligheter.

Tilbudet mot Tiller er svakt da innbyggerne må reise et stykke i motsatt retning før de bytter buss. Dette fører til lang reisetid for handel.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Romolslia Øvre.

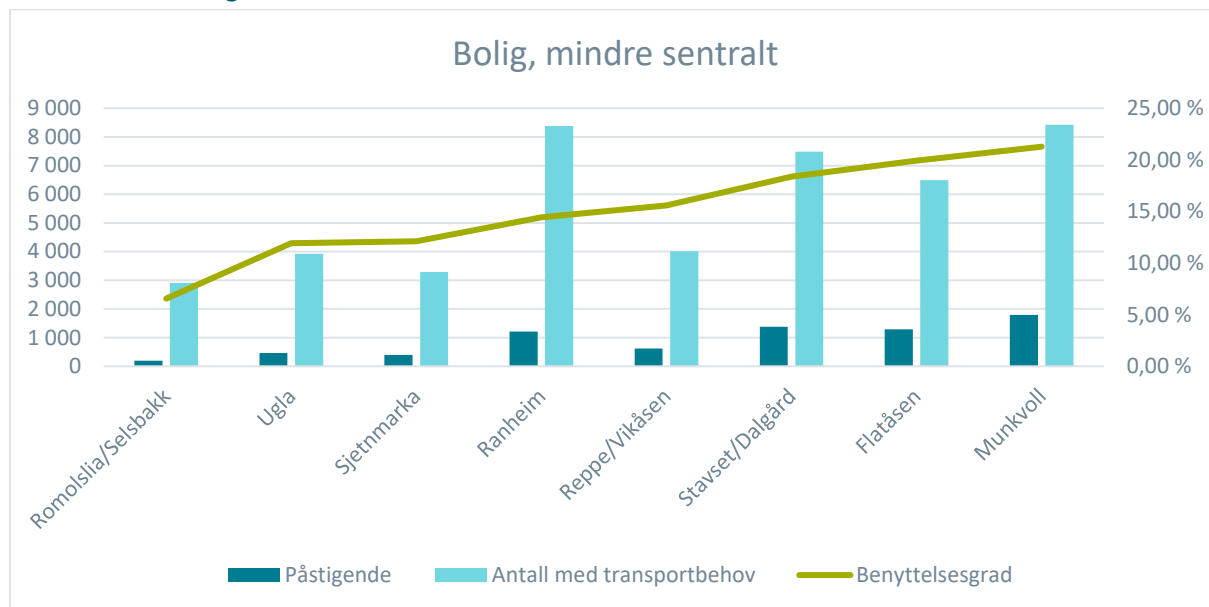
Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	27, 38, 38
Linjer i bydelen	20, 53, 54
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,61
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,26 og 2,07
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	80 %
Tilgang til tog	Selsbakk stasjon

Enkelte boligområder, som for eksempel deler av Selsbakk og Okstadøy, har lang avstand til holdeplass.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.29.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden for Romolslia/Selsbakk var i mars 2022 på 7 %, noe som er lavest sett opp mot andre bydeler karakterisert som *bolig, mindre sentralt* (gjennomsnitt 16 %).

2.29.5. Evaluering av dagens tilbud

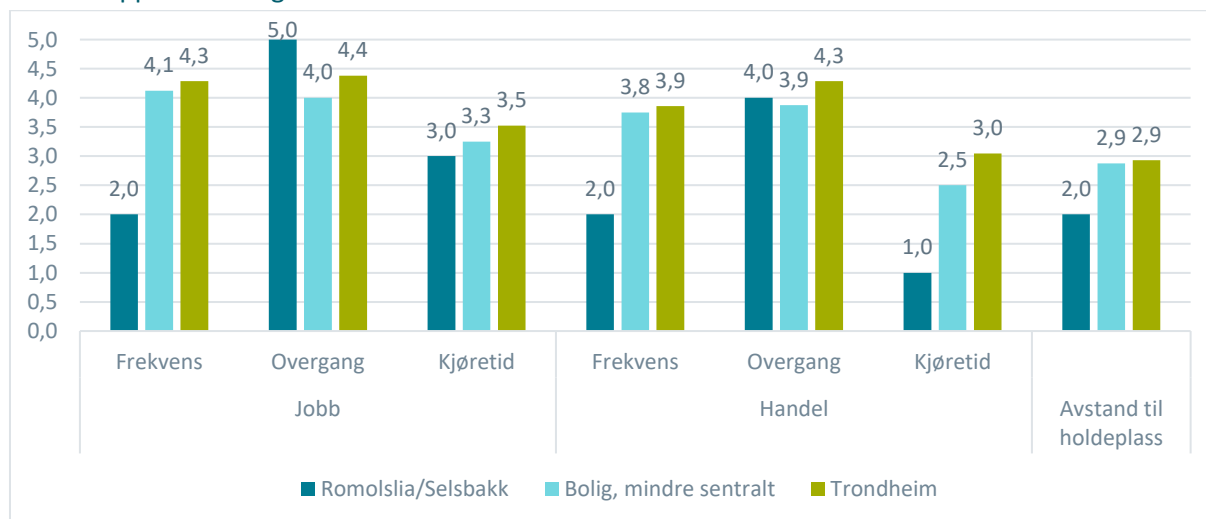
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	2,95	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	2,05	100 %

Romolslia/Selsbakk får score 2 på avstand til holdeplass og frekvens. Kjøretid får 3 for jobbreisen og 1 for handelsreisen. Dette skyldes at det er relativt god dekning mot sentrum for jobbreisen, mens dekningen mot Tiller for handel er mindre god. Overgang får henholdsvis 5 og 4 i score for jobb og handel av samme årsak.

Dagens tilbud dekker ikke innbyggernes behov mot Tiller i særlig grad, og det er områder med for lang avstand til holdeplass. I en periode ble det kjørt matebuss fra Romolslia til Tonstadkrysset på grunn av veiarbeid. Flere kunder ga tilbakemelding på at de var svært fornøyd med denne løsningen.

2.29.6. Oppsummering



KTI: 62 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 7 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lav tilfredshet og lav bruk sammenlignet med lignende bydeler
- Linjen i bydelen dekker behovet mot Midtbyen, men ikke sør mot Tiller. Må reise omvei med bytte for å komme seg til Tiller
- Lang avstand til holdeplass for noen

2.30. Rosenborg

2.30.1. Fakta om bydelen

Bydelen Rosenborg omfatter den nordøstlige delen av Møllenberg, og strekker seg langs Stadsingeniørs Dahls gate fra Bakkaunet til Festningen. I bydelen ligger Rosenborg ungdomsskole, nærbutikker og en idrettshall.

Møllenberg-området har hovedsakelig bygårder og eneboliger. Det er noe blokkbebyggelse rundt holdeplassen Gyldenløves gate. Øverste del av bydelen ligger relativt høyt sammenlignet med den nederste delen.

Demografi	Rosenborg
Type bydel og boliger	Bo, Blokk/Bygård/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	6626
Antall bosatte og framtidig utvikling	4141 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	624
Bompenger til sentrum	Nei



2.30.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Rosenborg er 81 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=36). De største reisemålene er Midtbyen og Øya/Gløshaugen for jobb og skole, og Midtbyen og Lade for handel.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	36 %
	Øya/Gløshaugen	25 %
Handel	Midtbyen	40 %
	Lade/Lilleby	23 %

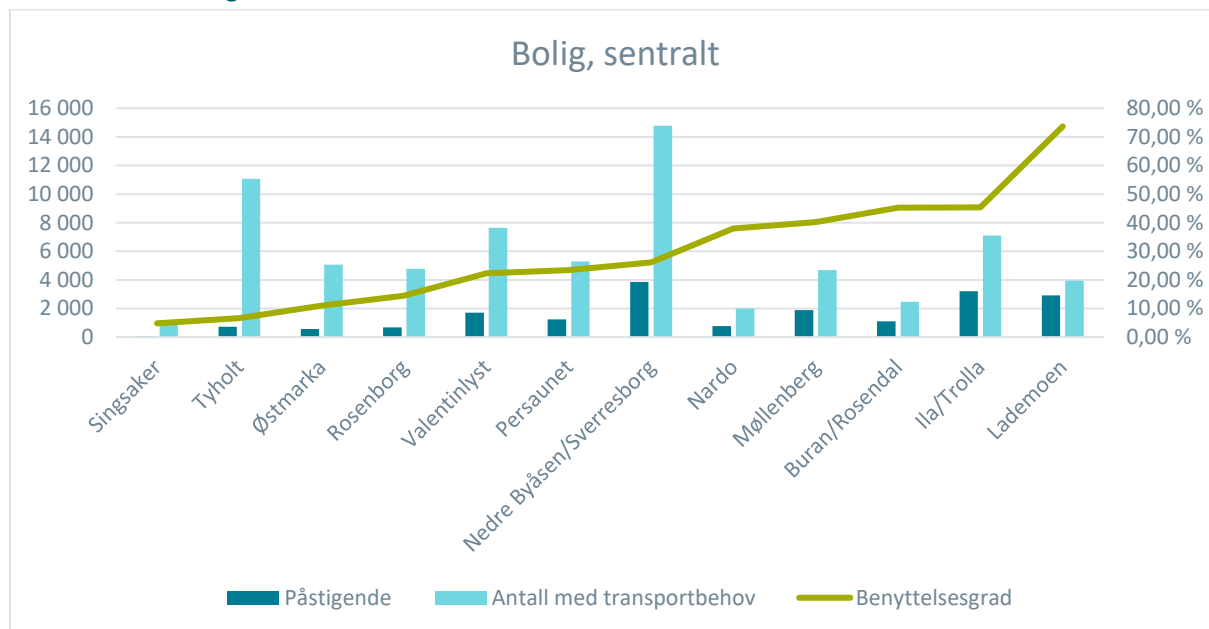
2.30.3. Tilbudet i dag

Beboerne i nedre del av bydelen benytter seg av busstilbudet fra Solsiden, mens den øvre delen har to linjer. Linje 25 har høy frekvens og er det mest benyttede tilbudet. Linja dekker behovet til Øya/Gløshaugen og Midtbyen. Linje 28 passerer også her, men har lavere frekvens og benyttes mindre enn linje 25. Noen av beboerne i bydelen har begrensede reisemuligheter ettersom de må velge mellom tilbudet fra Gyldenløves gate og tilbudet fra Solsiden. For enkelte kan gangavstanden til holdeplass være utfordrende, tatt i betraktning stigningen som er i området.

Reisestrømmene fra Rosenborg tar utgangspunkt i holdeplassen Gyldenløves gate.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	37, 100, 81
Linjer i bydelen	25, 28
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,4 og 0,36
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,16 og 1,28
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	95 %

2.30.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Rosenborg var i mars 2022 15 %. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt benyttelsesgrad på 31 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt. En forklaring på den lave bruken er at mange av innbyggerne benytter tilbudet i bydelen Solsiden, som gjør at tallene for tilbudet i bydelen er lavt sammenlignet med antall med transportbehov.

2.30.5. Evaluering av dagens tilbud

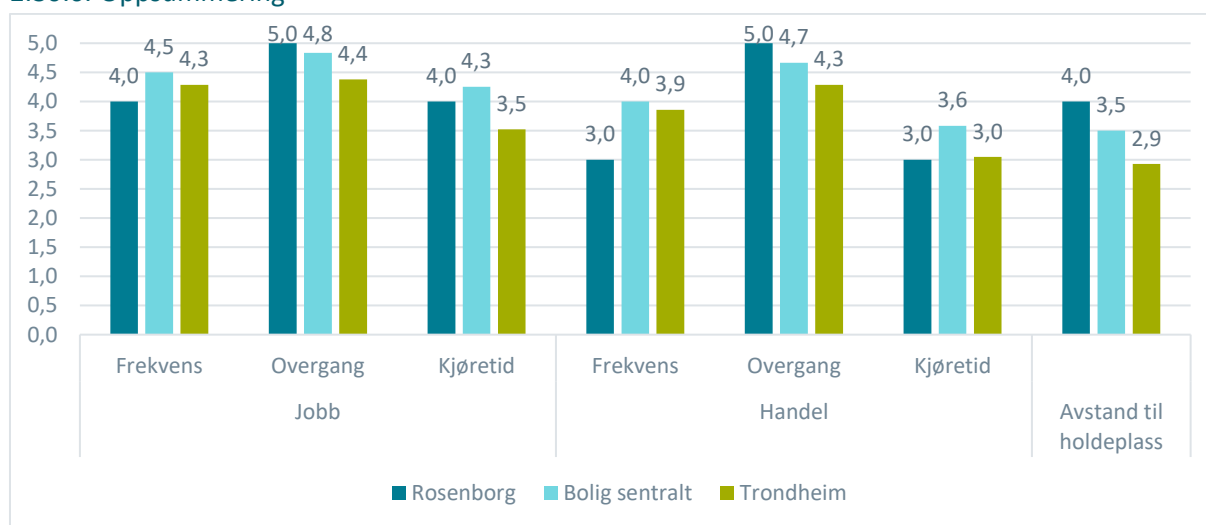
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,2	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	3	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	3,55	100 %

Kjøretid får score 4 på jobbreisen og 3 på handelsreisen. Grunnen til det kan være at linjene ikke kjører raskeste vei til alle målpunkt, og at noen av reisestrømmene har overgang. Scoren på overgang kommer derimot godt ut med score på 5. Frekvens får score 4 på jobbreisen og 3 på handelsreisen. Avstand til holdeplass får score 4. Totalt sett ender bydelen opp med en samlet score midt på treet.

Til tross for en middels god totalscore, er innbyggerne fornøyde med tilbudet sitt. Siden de har Solsiden i nærheten, velger mange å gå dit framfor linje 28/25 fra Gyldenløves gate.

2.30.6. Oppsummering



KTI: 81 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 15 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Bare én linje med høy frekvens i bydelen, og denne kjører en omvei til sentrum, som gir høy score på kjøretid
- Bratt stigning fra Solsiden hvor det er et bedre tilbud

2.31. Saupstad

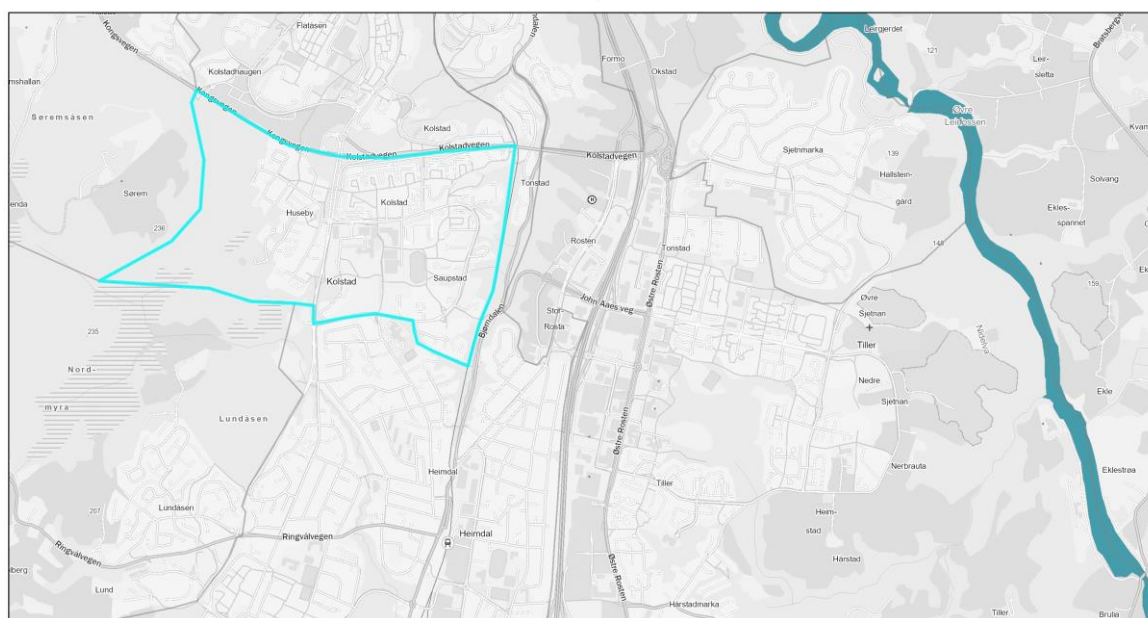
2.31.1. Fakta om bydelen

Bydelen Saupstad ligger sørvest i Trondheim, og består av blokker i øst og rekkehus i vest. Terrenget er svakt stigende fra øst mot vest i retning marka. Saupstad er i stor grad en bo-bydel, men det er også noen målpunkt for tilreisende her. Blant disse er de to videregående skolene Heimdal og Tiller. I tillegg ligger Huseby ungdomsskole og Saupstad barneskole i bydelen. Parkeringsmulighetene i området er gode, men ikke tilstrekkelig til å dekke behovet til alle beboere og tilreisende. Husebyhallen og Kolstad Arena er fritidsreisemål for mange.

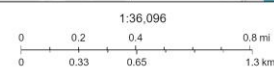
Saupstad er en bydel med relativt ung befolkning. Boligprisene har historisk vært lave sett opp mot andre deler av byen, noe som tiltrekker nyetablerte og unge til området.

Demografi	Saupstad
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3250
Antall bosatte og framtidig utvikling	5784 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1392
Bompenger til sentrum	Ja

Saupstad



22.4.2022, 14:02:48



2.31.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Saupstad er 85 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=22). Den største reisestrømmen i forbindelse med jobb og skole går til Midtbyen, mens Heimdal og Tiller er de største handelsreisemålene.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	21 %
	Øya/Gløshaugen	12 %
	Tiller	12 %
Handel	Heimdal	35 %
	Tiller	30 %
	Midtbyen	27 %

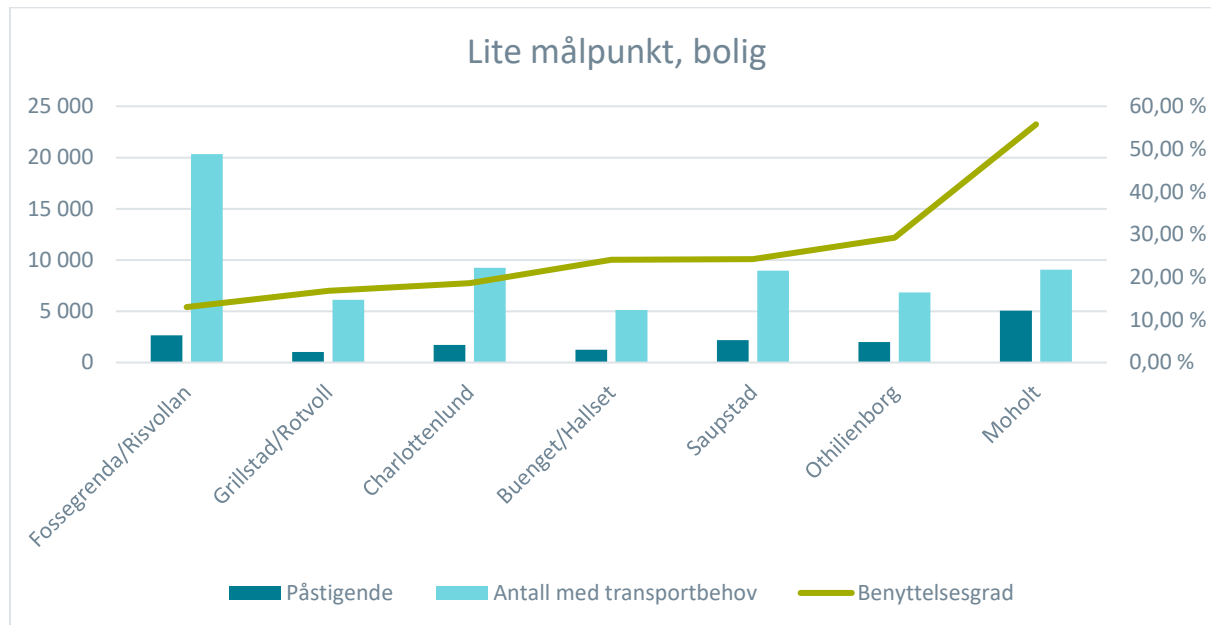
2.31.3. Tilbudet i dag

Bydelen har metrolinje 2 som betjener Midtbyen, Heimdal og Øya/Gløshaugen. I tillegg er det mulig å reise til Tiller direkte med linje 16 i deler av døgnet, eventuelt med overgang fra metrolinje 2 til metrolinje 1 når linje 16 ikke går.

Reisestrømmene fra Saupstad tar utgangspunkt i holdeplassen Casper Lundes veg.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	98, 208, 190
Linjer i bydelen	2, 16, 23, 40, 50, 53
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,26 og 0,32
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,34 og 1,61
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	0,92

2.31.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av tilbudet i mars 2022 for Saupstad ligger på 24 %, som er noe lavere enn gjennomsnittet for andre bydeler definert som *lite målpunkt, bolig* (26 %).

2.31.5. Evaluering av dagens tilbud

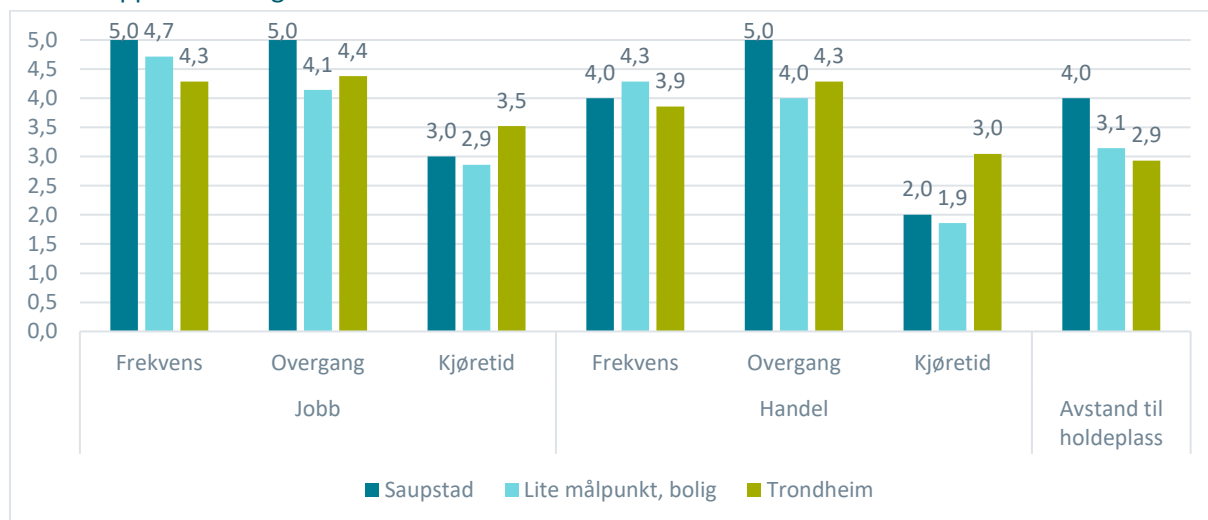
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,15	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	3,5	100 %

Det som trekker ned dagens tilbud for Saupstad, er kjøretiden til Tiller sammenlignet med bil. Tiller er lett tilgjengelig for bilbrukerne, mens de som reiser med buss må benytte overgang når linje 16 ikke går.

Innbyggere på Saupstad er fornøyde med tilbudet, og bruker det relativt mye til tross for noe lang kjøretid sammenlignet med bil.

2.31.6. Oppsummering



KTI: 85 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 24 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Deler av døgnet er kjøretiden til Tiller noe lengre og krever overgang

2.32. Singsaker

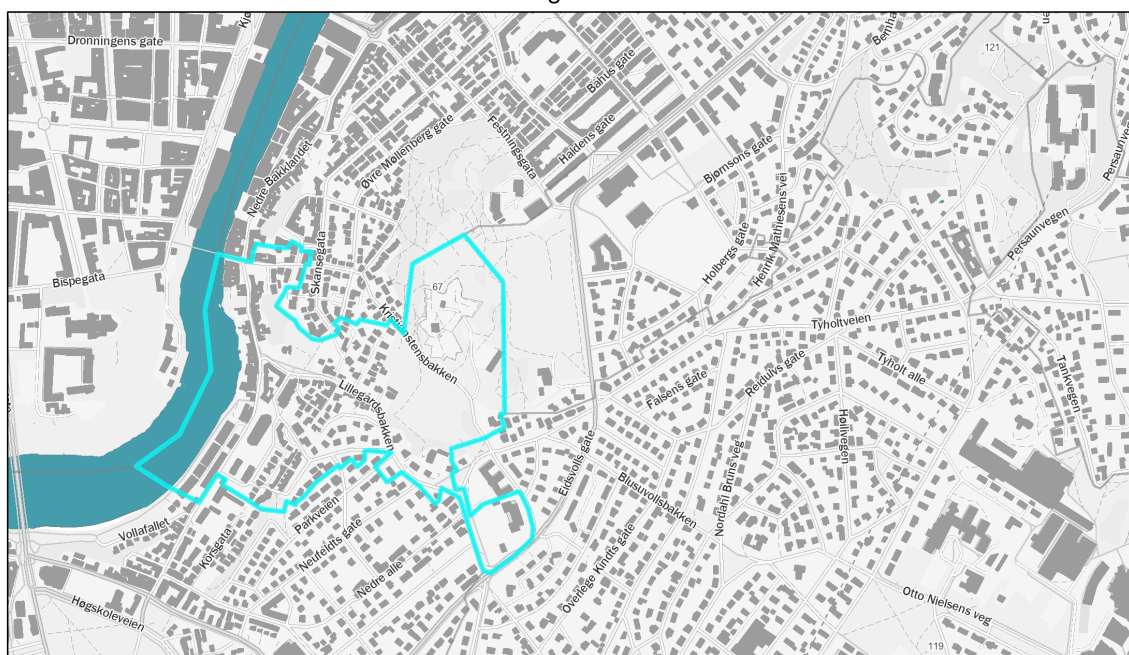
2.32.1. Fakta om bydelen

Singsaker omfatter området fra Nidelva i vest til Festningen i øst. Bydelen er liten, og bebyggelsen består av eneboliger og bygårder. Innbyggerne er for det meste par uten barn, familier og eldre. Bydelen har kun én bussholdeplass, Jonsvannsveien.

Det er stigning fra Nidelva opp mot Festningen. Beboerne har gangavstand til sentrum og til Studentersamfundet i sør. Parkeringsmulighetene er relativt gode. Bydelen er definert som et sentrumsnært boligområde.

Demografi	Singsaker
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3458
Antall bosatte og framtidig utvikling	889 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	281
Bompenger til sentrum	Nei

Singsaker



2.5.2022, 10:04:22

Bydeler

1:18,048
0 0.05 0.1 0.2 mi
0 0.1 0.2 0.4 km

2.32.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Singsaker er 76 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=33). Reisestrømmene er ulike, men de fleste har Midtbyen som reisemål for både jobb/skole og handel.

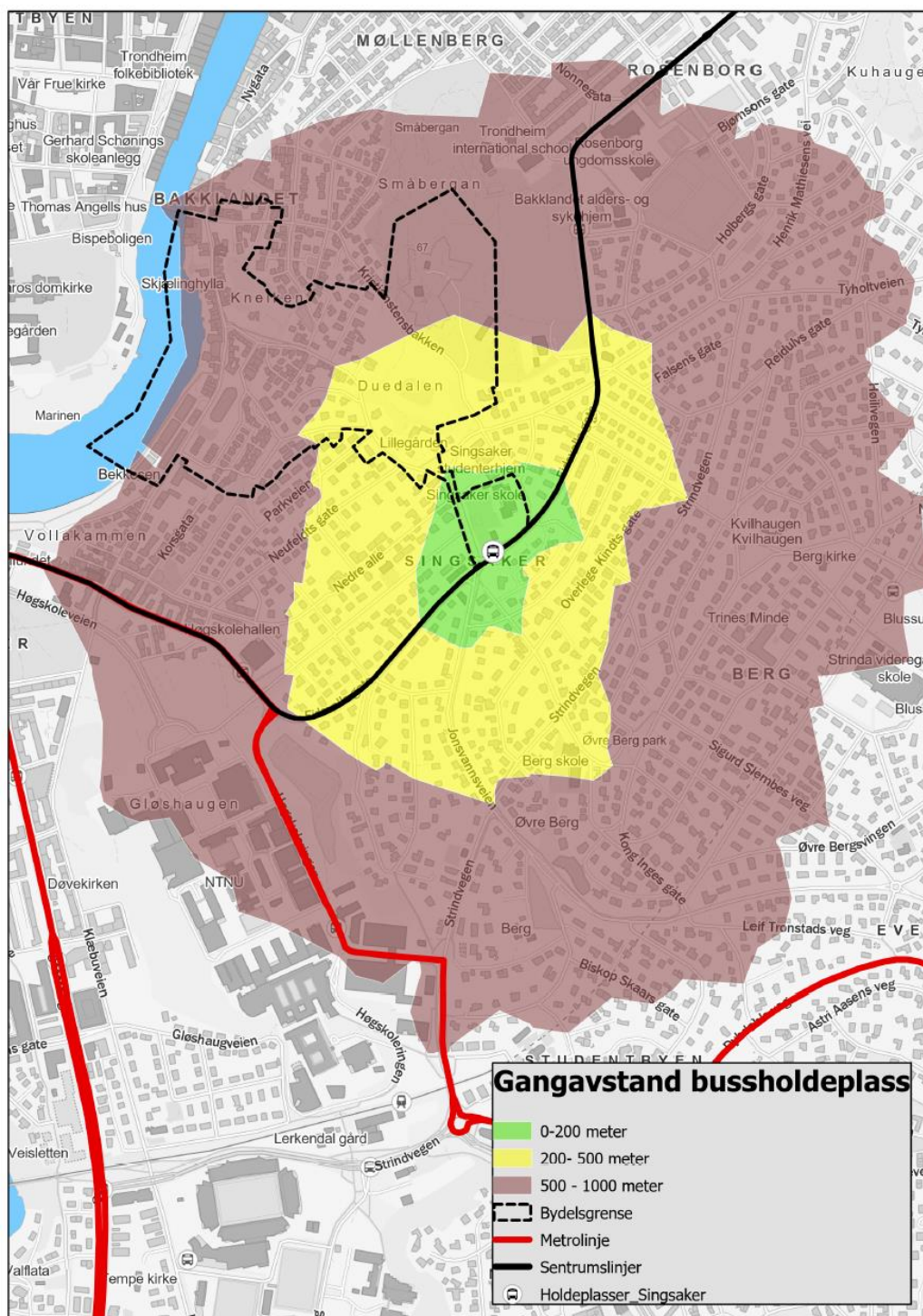
Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	50 %
	Øya/Gløshaugen	17 %
	Stavset/Dalgård	17 %
	Ranheim	17 %
Handel	Midtbyen	42 %
	Lade/Lilleby	17 %

2.32.3. Tilbudet i dag

Linje 25 og 28 betjener holdeplassen Jonsvannsveien. Linje 25 tar innbyggerne raskt til sentrum, men siden holdeplassen ligger helt i utkanten av bydelen, vil de fleste velge å gå eller sykle til Midtbyen. Alternativt kan de benytte knutepunktet Studentersamfundet, som gir flere reisemuligheter. Bare 50 % av innbyggerne har kort avstand til holdeplass. Dette er nok den største utfordringen for innbyggerne som vurderer å reise kollektivt.

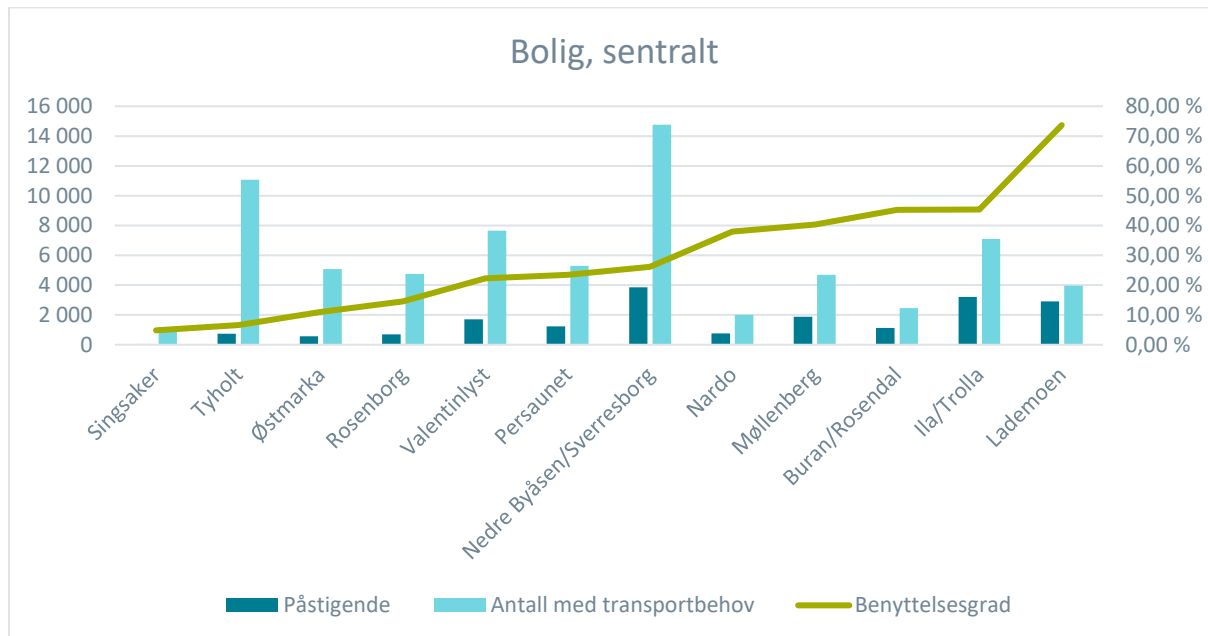
Reisestrømmene fra Singsaker tar utgangspunkt i holdeplassen Jonsvannsveien.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	20, 50, 40
Linjer i bydelen	25, 28
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,67 og 0,28
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,97 og 1,28
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	50 %



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.32.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Singsaker var i mars 2022 bare 5 %. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt benyttelsesgrad på 32 %, men snittet dras kraftig ned av Tyholt. Singsaker skiller seg dermed negativt ut blant lignende bydeler. Den korte avstanden til sentrum og Studentersamfundet fører til at svært få benytter den ene holdeplassen i bydelen. Vi kan anta at den lave prosenten skyldes at innbyggerne i hovedsak går, sykler eller benytter holdeplasser utenfor bydelen.

2.32.5. Evaluering av dagens tilbud

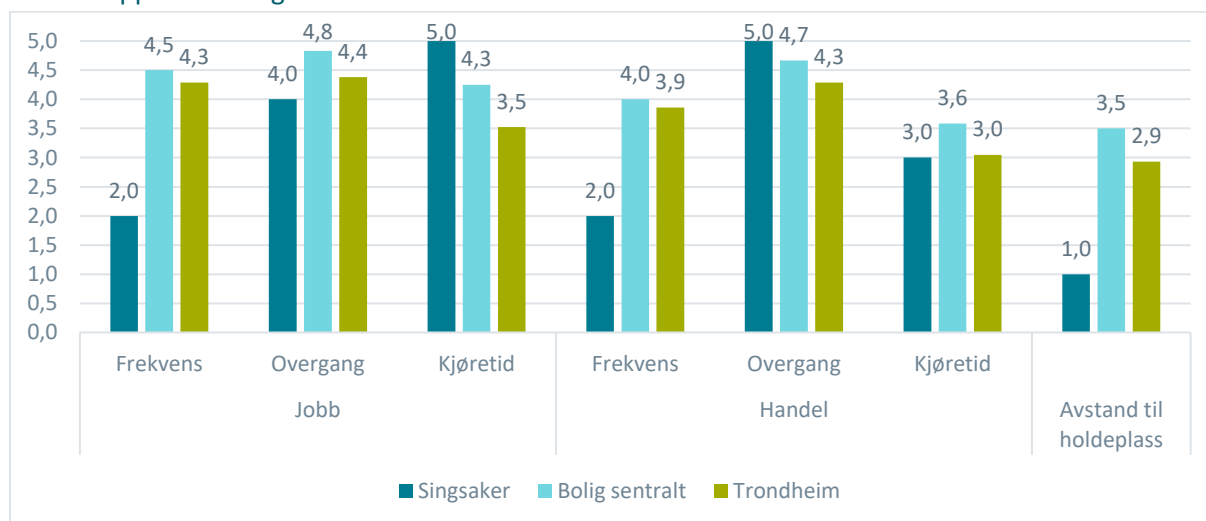
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	3,3	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	2,8	100 %

Siden linje 25 og 28 er de eneste linjene i bydelen, får Singsaker score 2 på frekvens til både jobb/skole og handel. I tillegg får bydelen 1 i score på avstand til holdeplass. Kjøretiden for jobb er god med en score på 5, mens kjøretid i forbindelse med handel får score 3. Overganger gir en score på henholdsvis 4 og 5 for jobb- og handelsreisene.

Singsaker kommer totalt sett ikke så godt ut selv om bydelen ligger sentralt i Trondheim. Det er hovedsakelig avstand til holdeplass og frekvens som drar scoren ned. Til tross for dette er innbyggerne relativt fornøyde med tilbudet. Det kan være fordi knutepunktet Studentersamfundet ligger i nærheten, selv om det er få innbyggere i bydelen som har under 500 meter dit. De fleste i bydelen velger nok gange og sykkel til Midtbyen. Et økt tilbud fra Jonsvannsveien holdeplass ville mest sannsynlig ikke gitt utslag i form av mange flere reisende, siden mange av innbyggerne har lang avstand til holdeplassen.

2.32.6. Oppsummering



KTI: 76 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 5 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass, lav frekvens og lang kjøretid
- På grunn av bydelenes topologi og beliggenhet vil ikke kollektiv være et naturlig valg framfor gange og sykkel

2.33. Sjetnmarka

2.33.1. Fakta om bydelen

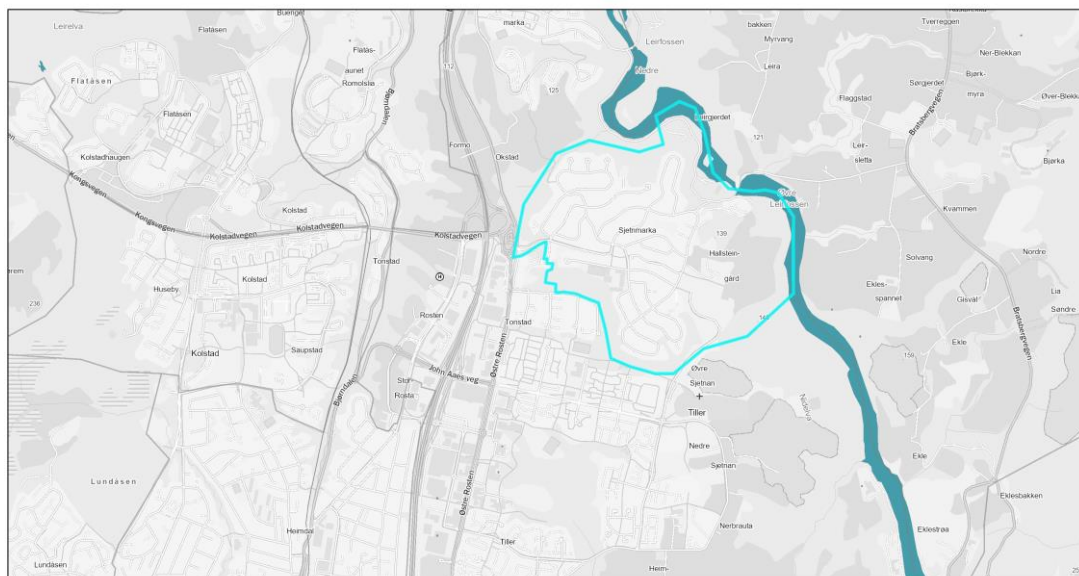
Sjetnmarka ligger sør for Trondheim sentrum og nord for Tiller, tett på E6. Bebyggelsen består av eneboliger og rekkehus, og de innbyggerne er familier og eldre uten barn. De fleste har bil og gode parkeringsmuligheter. Bydelen ligger adskilt fra andre områder med få veier inn og ut av området.

Selve bydelen er relativt flat, men det er stigning opp til knutepunktet Tonstadkrysset som ligger i nabobydelen Tiller. Mange linjer passerer gjennom Tonstadkrysset, der mange reisende foretar omstigning. Deler av Sjetnmarka ligger relativt nært Tiller, som er et viktig handelsreisemål for beboerne. Bydelen har barne- og ungdomsskole, nærbutikk og idrettshall.

Øvre del av Sjetnmarka er under utbygging, og innbyggertallet skal etter planen nesten dobles fram mot 2029.

Demografi	Sjetnmarka
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	1842
Antall bosatte og framtidig utvikling	3063 (2019 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	229
Bompenger til sentrum	Ja

Sjetnmarka



22.4.2022, 14:02:05

1:36,096
0 0.2 0.4 0.6 mi
0 0.33 0.65 1.3 km

2.33.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Sjetnmarka er 77 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=26). De viktigste reisemålene er Midtbyen, Øya/Gløshaugen og Tiller for jobb og skole. For handel er Tiller det største reisemålet, etterfulgt av Midtbyen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	21 %
	Øya/Gløshaugen	15 %
	Tiller	15 %
Handel	Tiller	63 %
	Midtbyen	28 %

2.33.3. Tilbudet i dag

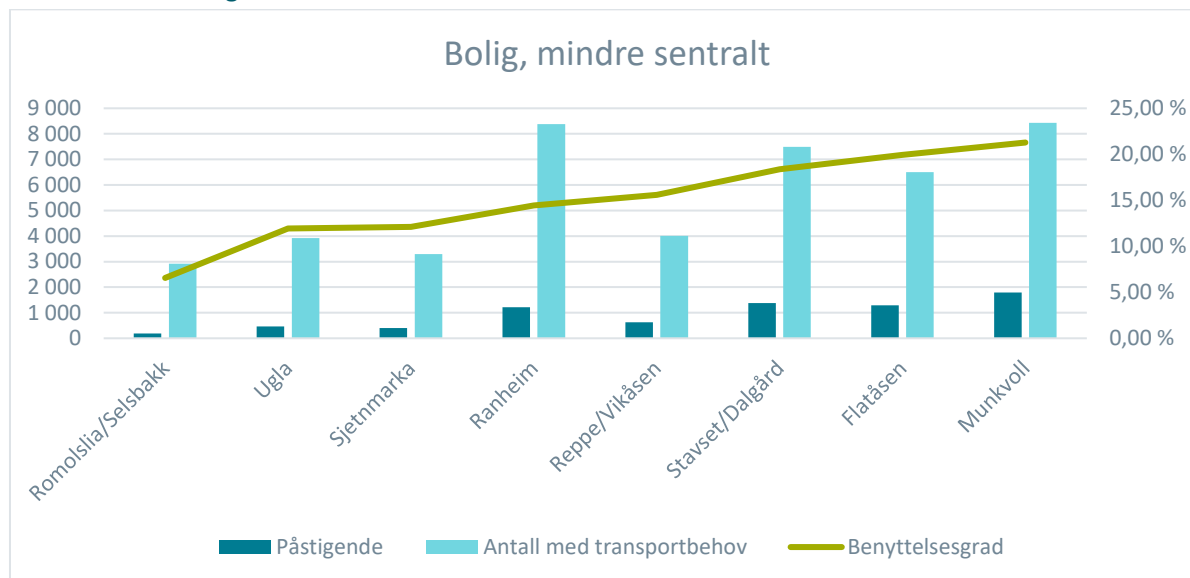
Det er tre linjer som trafikkerer bydelen. Linje 10 betjener Sjetnmarka kun på kveldstid, og kjører en omvei til sentrum. Linje 24 kjører til sentrum i første del av døgnet, men også denne kjører en omvei. Linje 10 og 24 dekker kun den vestlige delen av området.

Linje 45 er en lokallinje for Tiller-området, som kjører gjennom hele Sjetnmarka til Tonstadkrysset eller området rundt City Syd. Dette fører til at mange har overgang på sin reise, som gir lengre kjøretid med buss sammenlignet med bil.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Lykkmarka.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	63, 76, 64
Linjer i bydelen	10, 24, 45
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,7 og 1
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,44 og 1,3
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	92 %

2.33.4. Bruk av dagens tilbud



Bruken av tilbudet på Sjetnmarka er 12 % (mars 2022). Andre bydeler av samme type har et snitt på 15 %. Høy bilandel og lange kjøretider for buss er de viktigste årsakene til dette.

2.33.5. Evaluering av dagens tilbud

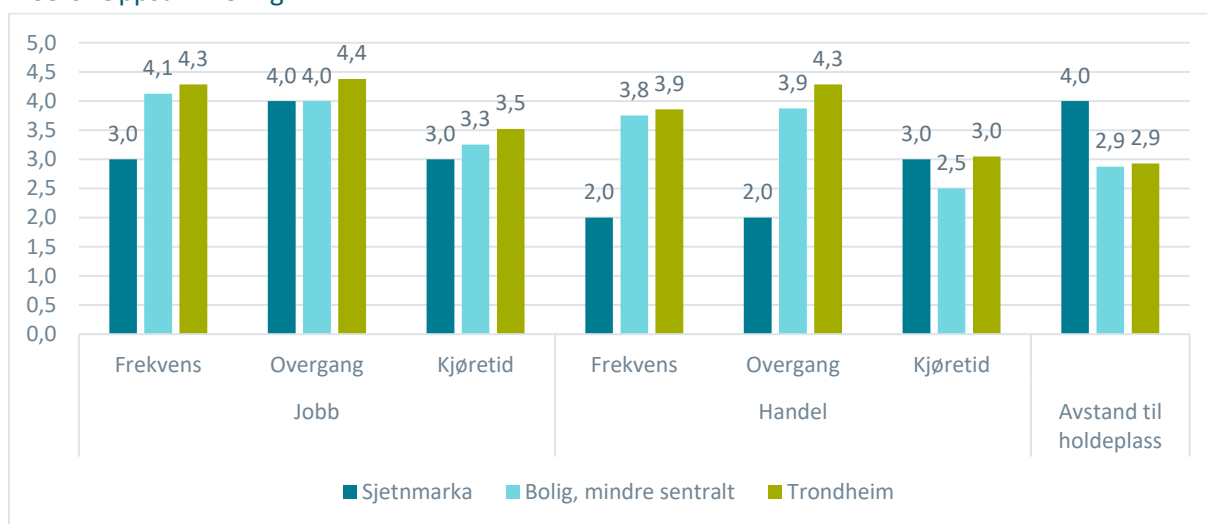
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	3	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	3,35	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	2	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	2,65	100 %

Kjøretidsscoren dras ned av at bussen kjører en omvei sammenlignet med bilen, som har kort avstand til E6. I tillegg er det overgang til de fleste formål. Frekvensen i bydelen får score 3 for jobb og 2 for handel.

Avstand til holdeplass får en score på 4, men i realiteten er det mange som har lengre avstand om de ønsker å bruke en annen linje enn linje 45.

2.33.6. Oppsummering



KTI: 77 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 12 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass hvis du ønsker å benytte andre linjer enn 45
- Lange kjøretider og overgang gjør det vanskelig å konkurrere med bilen

2.34. Solsiden/Nyhavna

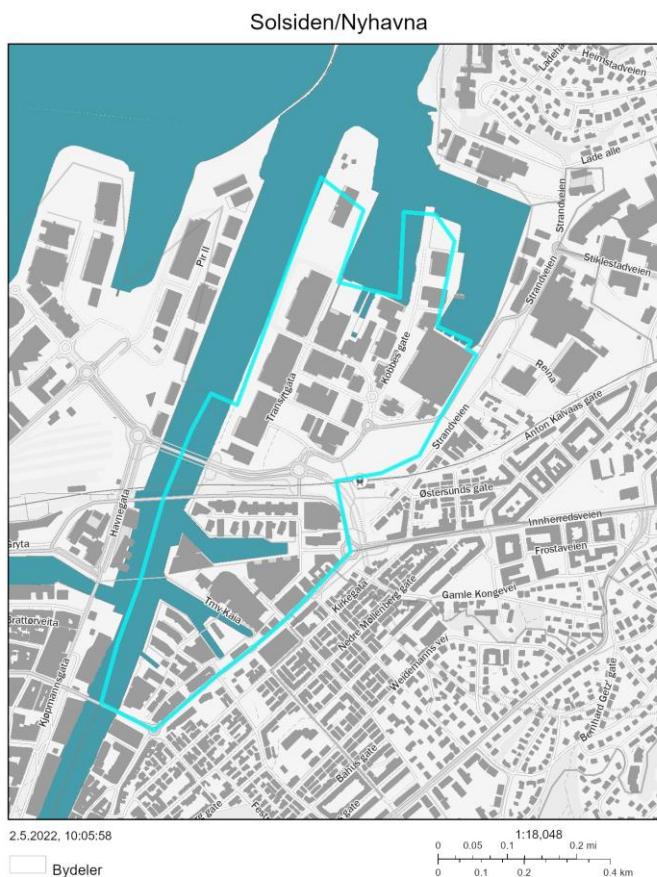
2.34.1. Fakta om bydelen

Bydelen Solsiden/Nyhavna omfatter området fra Bakke bro i sørvest, til Nyhavna/Dora i nordøst. Området har mange arbeidsplasser, industriområde, kjøpesenter og flere store blokker. Mot 2050 skal området på Nyhavna gjøres om fra næringsareal til boligområde. Nyhavna skal bli et område med stort fokus på bærekraft og miljø. I blokkene i bydelen bor det i hovedsak par uten barn, enslige og unge.

Bydelen er flat, og har forbindelse til Midtbyen ved hjelp av en rekke broer. I bydelen ligger kjøpesenteret Solsiden og knutepunktet med samme navn. Både knutepunktet og kjøpesenteret trekker til seg folk fra nærliggende bydeler.

Parkering i området foregår for det meste i parkeringshus, både for innbyggere og tilreisende.

Solsiden har en rekke utesteder og restauranter som gjør området til et populært reisemål på kveldstid og helg - spesielt om sommeren og på finværsdager.



Demografi	Solsiden/Nyhavna
Type bydel og boliger	Jobb/skole, Næring/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3173
Antall bosatte og framtidig utvikling	1472 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	150
Antall ansatte	6609
Bompenger til sentrum	Nei

2.34.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Solsiden er 77 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=17). Reisemålene for jobb og skole er Midtbyen og store studiesteder. Handel foregår for det meste i egen bydel, samt på Lade og i Midtbyen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	13 %
	Midtbyen	13 %
	Dragvoll/Angelltrøa	13 %
Handel	Solsiden/Nyhavna	50 %
	Lade/Lilleby	25 %
	Midtbyen	20 %

2.34.3. Tilbudet i dag

Mange av boligene i bydelen ligger i blokkene i Dyre Halses gate, ca. 500 meter unna Solsiden. Midt i bydelen kjørerlinje 2, 10, 70 og 79 via holdeplassen Dyre Halses gate. Det er likevel en del innbyggere som har lang avstand til holdeplass.

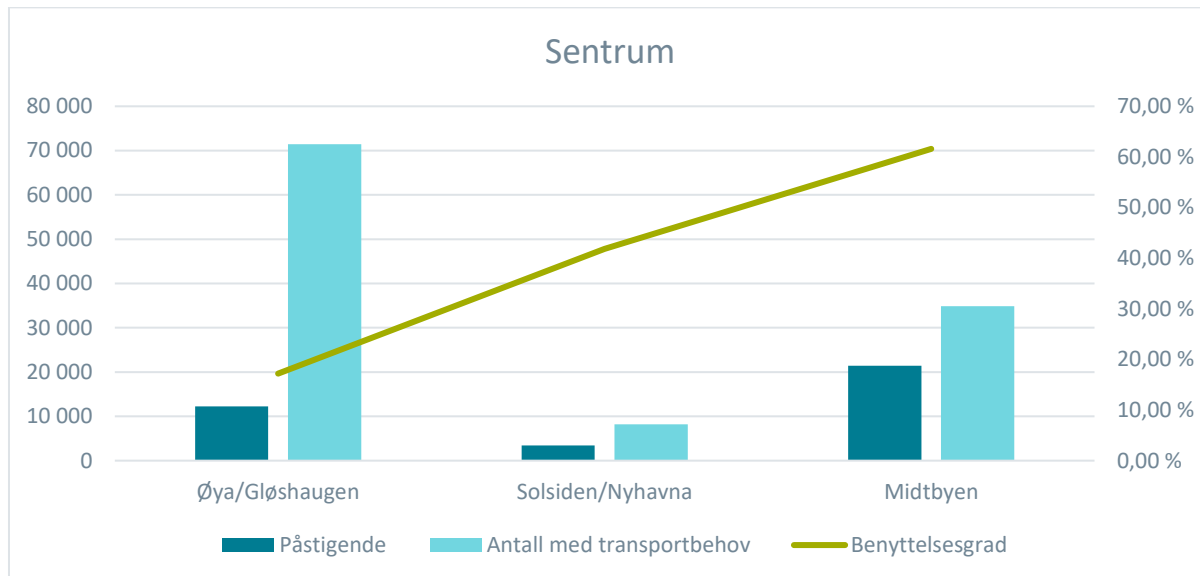
På grunn av et høyt antall linjer som betjener området, har bydelen et godt tilbud med blant annet to metrolinjer. Dette gir mange reisemuligheter, og mange har direkterute på sine reiser. Kjøretiden er også god.

Dekningen av industriområdet på Nyhavna er derimot dårligere. Det går få busser til området, og det er langt å gå til andre holdeplasser med bedre tilbud.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i Solsiden holdeplass.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	194, 376, 422
Linjer i bydelen	1, 2, 10, 12, 20, 21, 22, 23, 25, 54, 70, 71, 79
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,55
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,12 og 1,22
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	85 %

2.34.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden for Solsiden/Nyhavna er 42 %. Andre bydeler definert som *sentrum* har en benyttelsesgrad på 39 %. Det som trekker bruken i området opp er påstigninger i forbindelse med handel, samt brukere fra nærliggende bydeler.

2.34.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4,35	100 %

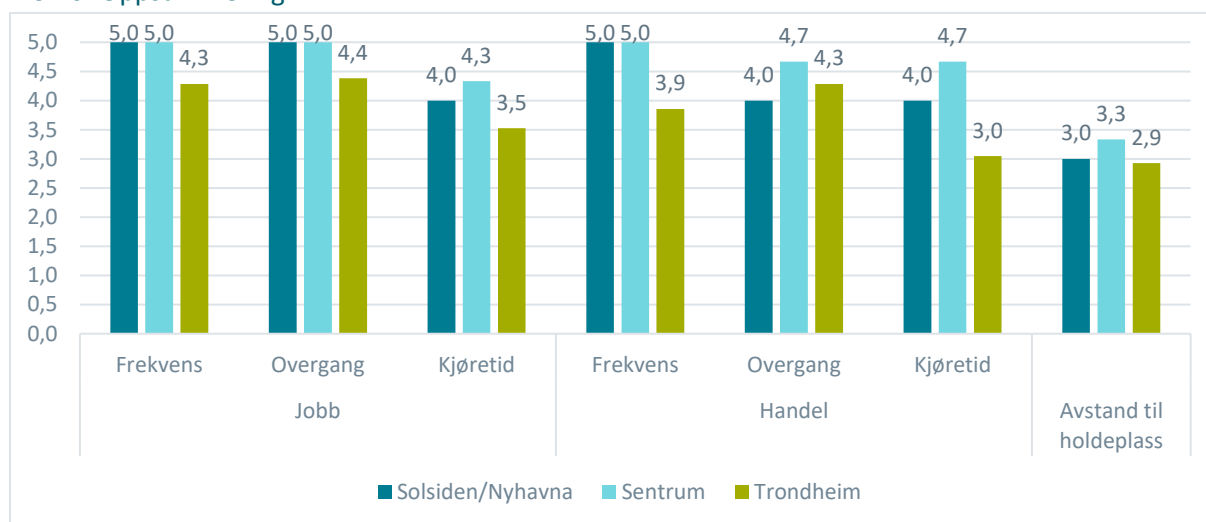
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	4,15	100 %

Den totale scoren for tilbudet på Solsiden er god, men dras ned av avstand til holdeplass, som får score 3. Det er i hovedsak Nyhavna-området og noen av blokkene som har lang vei til nærmeste holdeplass. spesielt i industriområdet på Nyhavna og noen av blokkene.

Solsiden er et sammensatt område med både bolig, næring og handel på samme sted. Tilbudet er godt, og dekker innbyggernes behov. Flere andre bydeler i nærheten har Solsiden som målpunkt for handel.

I forbindelse med framtidig planlegging av rutetilbudet, må det tas hensyn til de planlagte utbyggingene på Nyhavna og i nabobydelen Lademoen.

2.34.6. Oppsummering



KTI: 77 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 42 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass for noen
- Framtidig utvikling skjer der tilbudet ikke er godt i dag

2.35. Stavset/Dalgård

2.35.1. Fakta om bydelen

Bydelen Stavset/Dalgård består av områdene Stavset og Dalgård i nordvest og Granåsen i sør. Deler av bymarka hører også til her, noe som gjør bydelen til et attraktivt turområde.

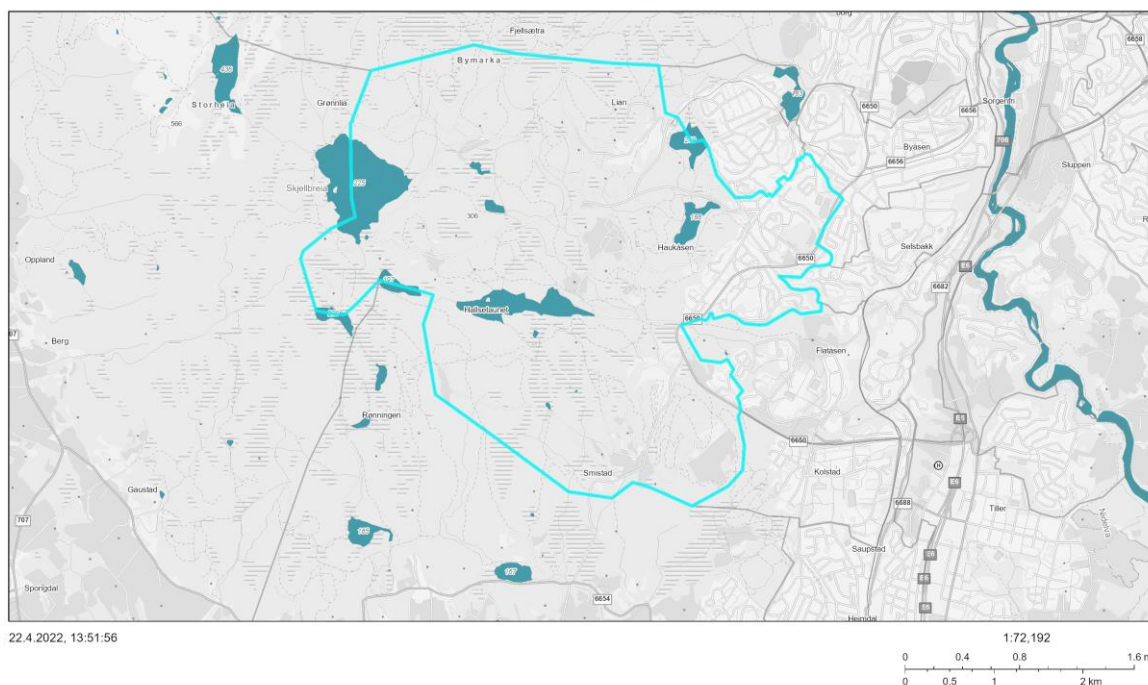
Terrenget er delvis kupert. Den østligste delen av området har stigning mot Stavset. Like ved Stavset senter ligger bydelens kollektivknutepunkt med samme navn. Bydelen har flere barne- og ungdomsskoler.

Området er godt etablert med for det meste eneboliger og rekkehus. Dette gjør at bilandelen er stor og parkering lett tilgjengelig.

Bymarka og Granåsen skaper mye tur- og fritidsaktivitet i området. Granåsen har er et stort idrettsanlegg, som også brukes i forbindelse med andre arrangementer som for eksempel konserter om sommeren. Ski-VM skal arrangeres her i 2025. I tillegg er det idrettsanlegg på Dalgård og skiskytterarena i Nilsbyen, med tilhørende sykkelanlegg som benyttes når området er snøfritt.

Demografi	Stavset/Dalgård
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	325
Antall bosatte og framtidig utvikling	6188 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1305
Bompenger til sentrum	Ja

Stavset/Dalgård



2.35.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Stavset/Dalgård er 74 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=36).

Innbyggerne reiser i hovedsak til Midtbyen og Øya/Gløshaugen for jobb og skole. For handel går de viktigste reisestrømmene til Midtbyen, Tiller og internt i bydelen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	27 %
	Øya/Gløshaugen	14 %
Handel	Midtbyen	47 %
	Tiller	22 %
	Stavset/Dalgård	18 %

2.35.3. Tilbudet i dag

Den nordøstlige delen har direktebuss til sentrum med linje 11, som har høy frekvens. Den sørlige delen av Byåsveien betjenes av linje 23, men linja betjener sentrum kun i rushperiodene.

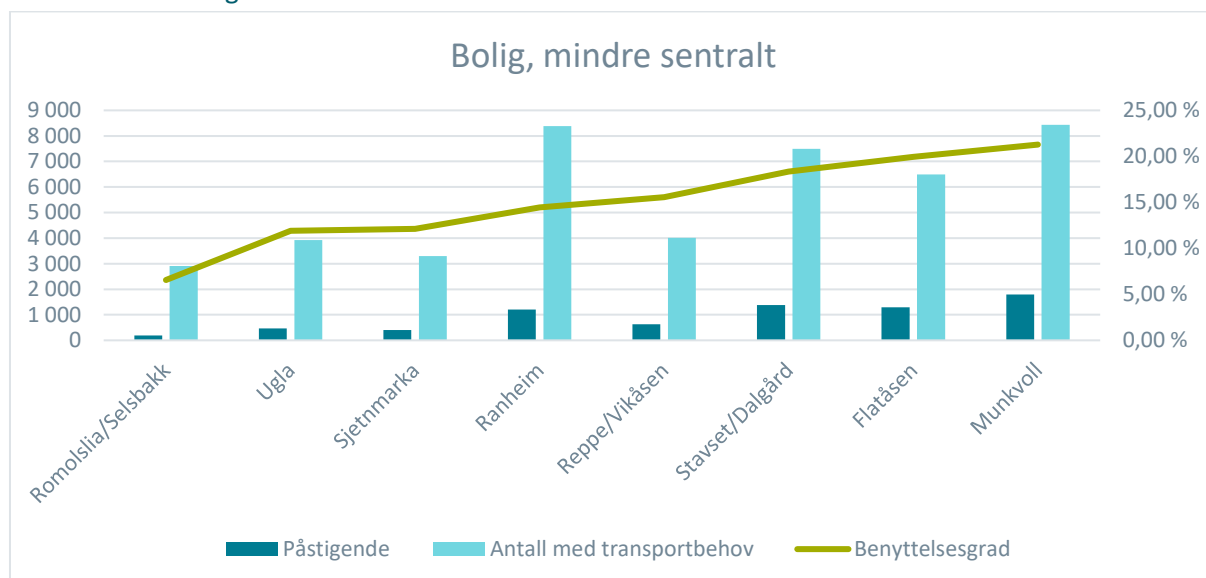
I retning Tiller er det også nødvendig med overgang deler av døgnet. Noen av beboerne nord i bydelen har også trikken tilgjengelig.

91 % har god avstand til holdeplass. Beboerne i områdene ved Bymarka mot Lian og Vådalen har lengre avstand til holdeplass.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Stavsetsvingen.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	96, 172, 164
Linjer i bydelen	9, 11, 23, 50, 53
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,31
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,3 og 1,57
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	91 %

2.35.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av kollektivtilbudet for Stavset/Dalgård er 19 %. Gjennomsnittet for andre bolig, mindre sentralt er 15 %.

2.35.5. Evaluering av dagens tilbud

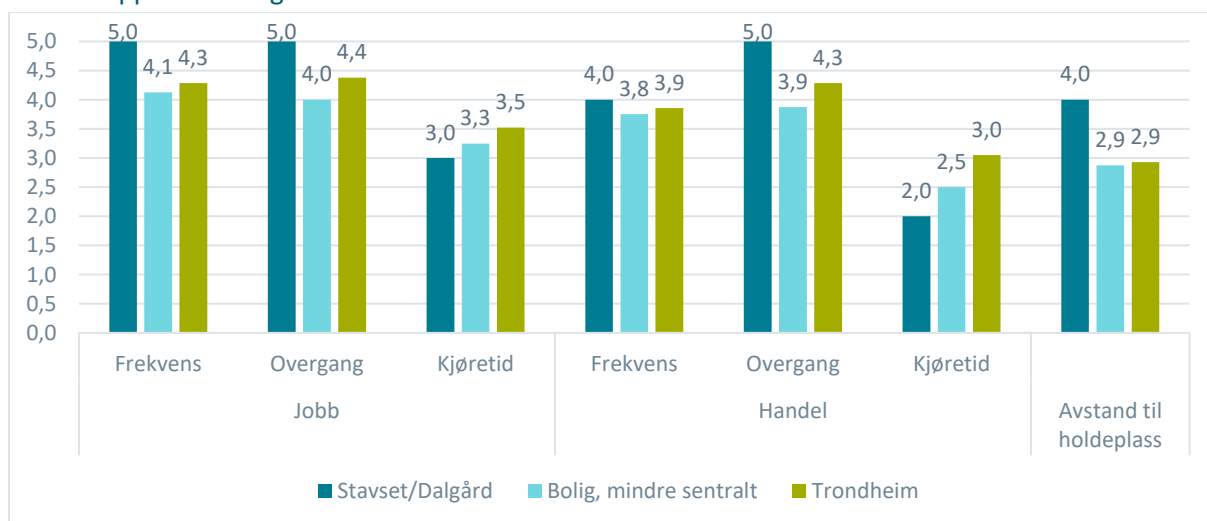
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,15	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	3,5	100 %

Stavset/Dalgård kommer godt ut på overgang og frekvens, men dras ned av kjøretid. Kjøretidene er dårligst sammenlignet med bil for handelsreisene til Tiller. Avstand til holdeplass får 4 i score, og trekkes først og fremst ned med tanke på innbyggerne på Lian/Våddan.

Til tross for enkelte lave scorer er brukerne stor sett fornøyde. Tilbudet er godt benyttet sammenlignet med tilsvarende bydeler.

2.35.6. Oppsummering



KTI: 74 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 19 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass for Lian/Våddan
- Lang kjøretid til Tiller

2.36. Tiller

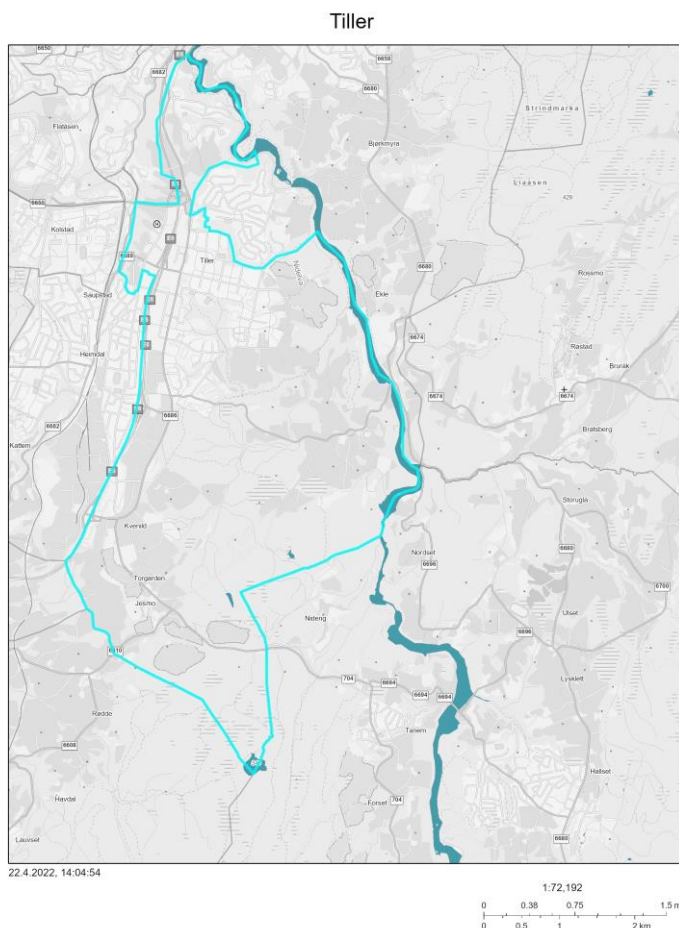
2.36.1. Fakta om bydelen

Bydelen Tiller har stor geografisk utstrekning og flatt terreng. Bebyggelsen domineres av rekkehus, med innslag av blokker og eneboliger. Området er familievennlig, men har et vidt spekter av innbyggere.

Bydelen er et stort målpunkt for handel og jobb, spesielt for bydeler sør for Trondheim sentrum.

Tiller har to store knutepunkter; Tonstadkrysset lengst nord og Tillerterminalen sentralt. De fleste boligene ligger ved området langs John Aes veg/Tillerringen/Ivar Skjånes veg, mens handels- og næringsvirksomheten ligger ved E6 i vest. Det er planlagt for boligvekst i området John Aes veg/Tillerringen/Ivar Skjånes veg i tida framover.

I bydelen ligger flere barne- og ungdomskoler, samt videregående skole og idrettshall.



Demografi	Tiller
Type bydel og boliger	Kombi, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	550
Antall bosatte og framtidig utvikling	11190 (4194 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	562
Antall ansatte	12976
Bompenger til sentrum	Ja

2.36.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Tiller er 67 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=109). Innbyggere oppgir at de skal til Midtbyen og Øya/Gløshaugen for jobb og skole. For handel reiser de som oftest internt i egen bydel eller til Midtbyen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	25 %
	Øya/Gløshaugen	20 %
Handel	Tiller	64 %
	Midtbyen	28 %

2.36.3. Tilbudet i dag

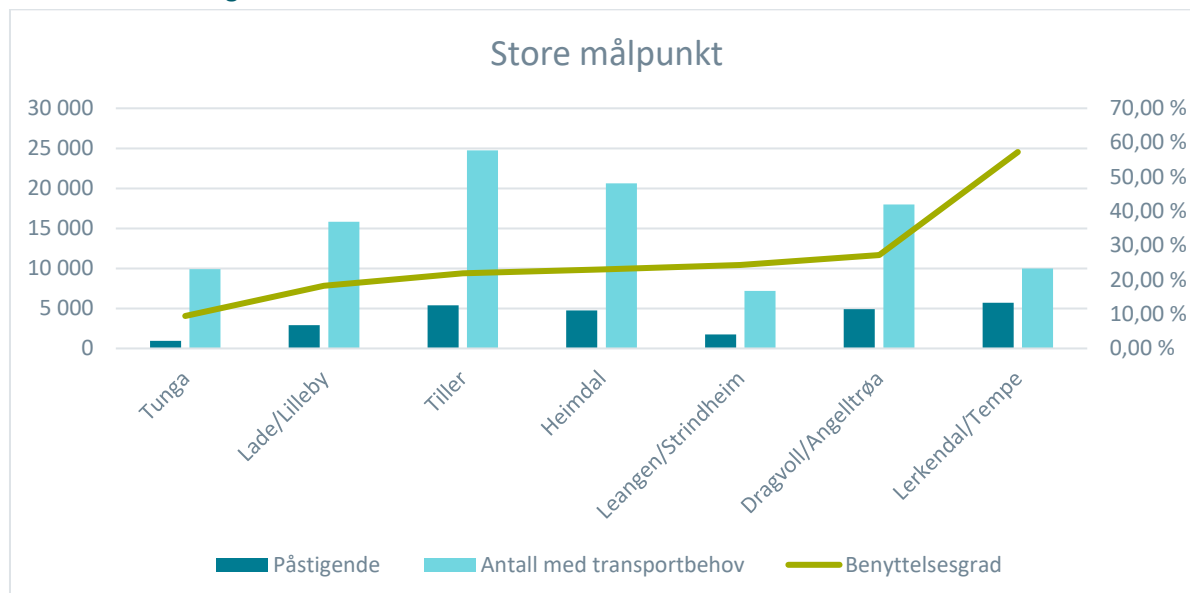
Langs hovedveien hvor knutepunktene ligger er det mange linjer med høy frekvens. Innbyggerne må imidlertid ha overgang fra lokallinjer på Tillerringen på ett av disse knutepunktene. Til tross for det er kjøretidene gode for jobb og skole.

Flere beboere i bydelen har lang avstand til holdeplass, spesielt i ytterkanten av Tillerringen.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Torvmyra.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	302, 626, 664
Linjer i bydelen	1, 2, 10, 15, 16, 23, 24, 40, 45, 46, 50, 53, 54, 71, 72
Overganger til reisemål for jobb og handel	1 og 1
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,02 og 1,38
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	86 %

2.36.4. Bruk av dagens tilbud



Tiller kommer litt dårligere ut på benyttelsesgrad (22 %) sammenlignet med andre bydeler definert som *store målpunkt*, som har et snitt på 27 %. Lett tilgjengelig parkering for tilreisende og innbyggere har nok en del å si for benyttelsesgraden i området.

2.36.5. Evaluering av dagens tilbud

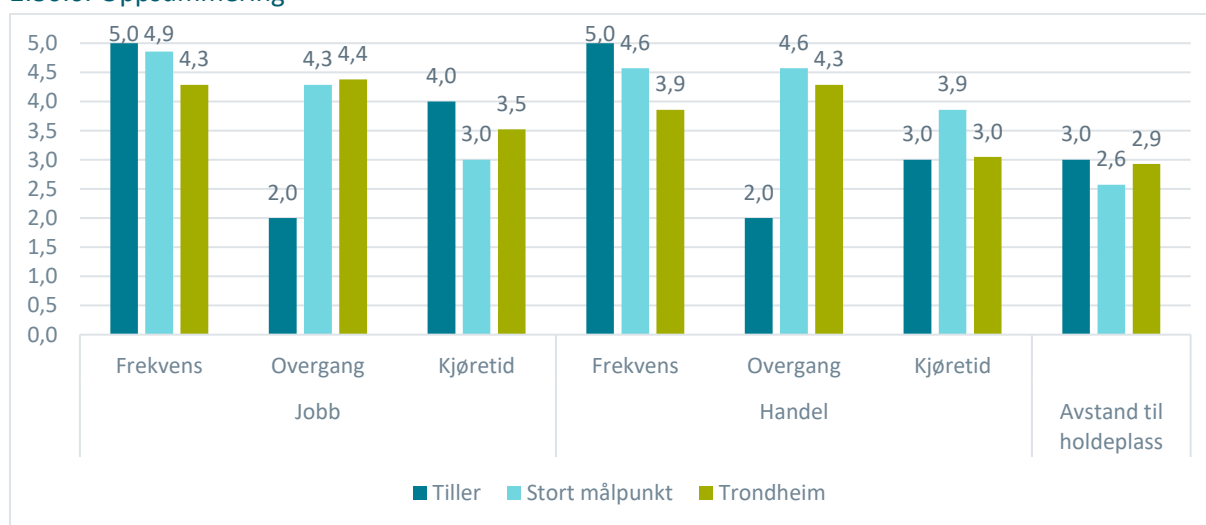
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	2	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	3,75	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	2	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	3,4	100 %

Det som drar bydelsscoren mest ned er overgang og avstand til holdeplass, som får score på henholdsvis 2 og 3. Kjøretidene kommer greit ut for jobb og skole, men noe dårligere for handel. Reisesrømmene internt på Tiller er ikke medregnet, men innbyggerne har direktebuss til handel i området med lokallinje.

KTI-score er lav med tanke på frekvensen i området, men for innbyggerne i bydelen er det trolig avstand til holdeplass og behovet for overgang på reisen som trekker tilfredsheten ned.

2.36.6. Oppsummering



KTI: 67 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 22 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass for enkelte områder
- Mange innbyggere har overgang til de store knutepunktene
- Tilbudet er mest tilrettelagt for reiser til handelsområdet på Tiller, og ikke for innbyggerne i området

2.37. Tunga

2.37.1. Fakta om bydelen

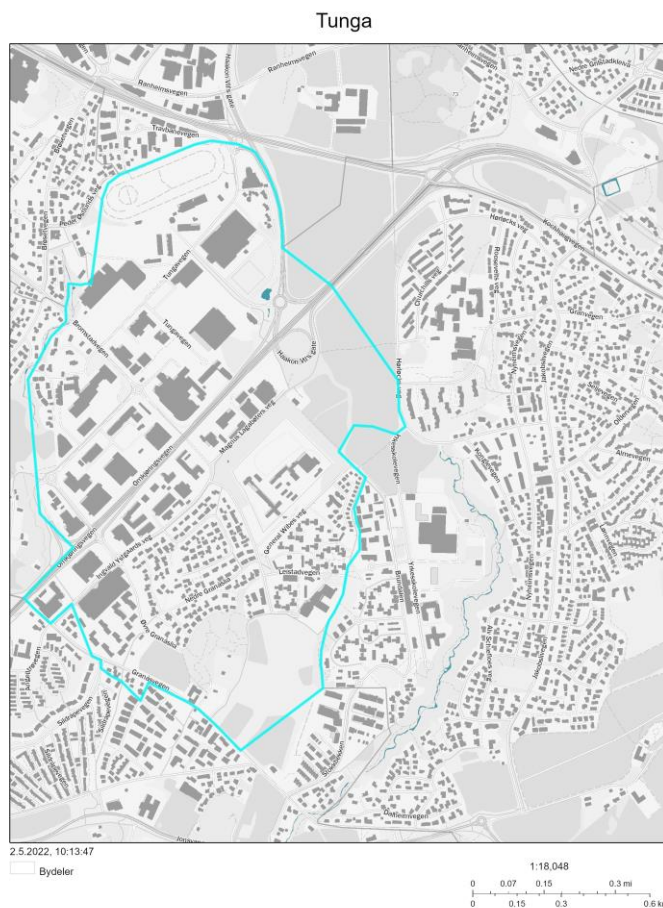
Tunga strekker seg fra travbanen i nord til Granåslia i sør. E6 går tvers gjennom bydelen, som kobles sammen av over- og underganger for gående og syklende. Det er mange arbeidsplasser i området. I bydelen ligger også Brundalen barneskole og Leangen Idrettspark. På grunn av det store antallet tilreisende er bydelen definert som et stort målpunkt.

Travbaneområdet skal i perioden 2023 til 2036 bygges om til et stort boligområde med blokker, nærbutikker og andre fasiliteter. I tillegg er det planlagt boligbygging på Granåsen Gård, sør i bydelen. Disse store utbyggingene vil etter planen føre til en dobling av antall innbyggere i bydelen mot 2029 og enda flere mot 2050 (ca. 1800 nye innbyggere).

I dag bor innbyggerne stort sett i området Granåslia, hvor det er en blanding av eneboliger og små blokker. Det meste av den planlagte bebyggelsen er blokker og rekkehus. Dette vil trolig føre til en endring i befolkningssammensetningen i tiden framover.

Terrenget i bydelen er i hovedsak flatt, men det er noe stigning fra E6 opp mot øvre Granåslia.

Både de ansatte og beboere i bydelen har gode parkeringsmuligheter.



Demografi	Tunga
Type bydel og boliger	Jobb/skole, Næring/Blokk/Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	1118
Antall bosatte og framtidig utvikling	1932 (3802 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	1600
Antall ansatte	6381
Bompenger til sentrum	Ja

2.37.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Tunga er 82 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=18). Jobb- og skolereisene går til forskjellige steder i byen. Tilreisende til Charlottenlund skal mest sannsynlig til Charlottenlund videregående, som ligger i gangavstand fra bydelen. For handel er det like mange som oppgir Midtbyen som Leangen/Strindheim som destinasjon.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	20 %
	Charlottenlund	20 %
	Øya/Gløshaugen	10 %
	Fossegrenda/Risvolla	10 %
	Tiller	10 %
Handel	Midtbyen	39 %
	Leangen/Strindheim	39 %
	Lade/Lilleby	23 %

2.37.3. Tilbudet i dag

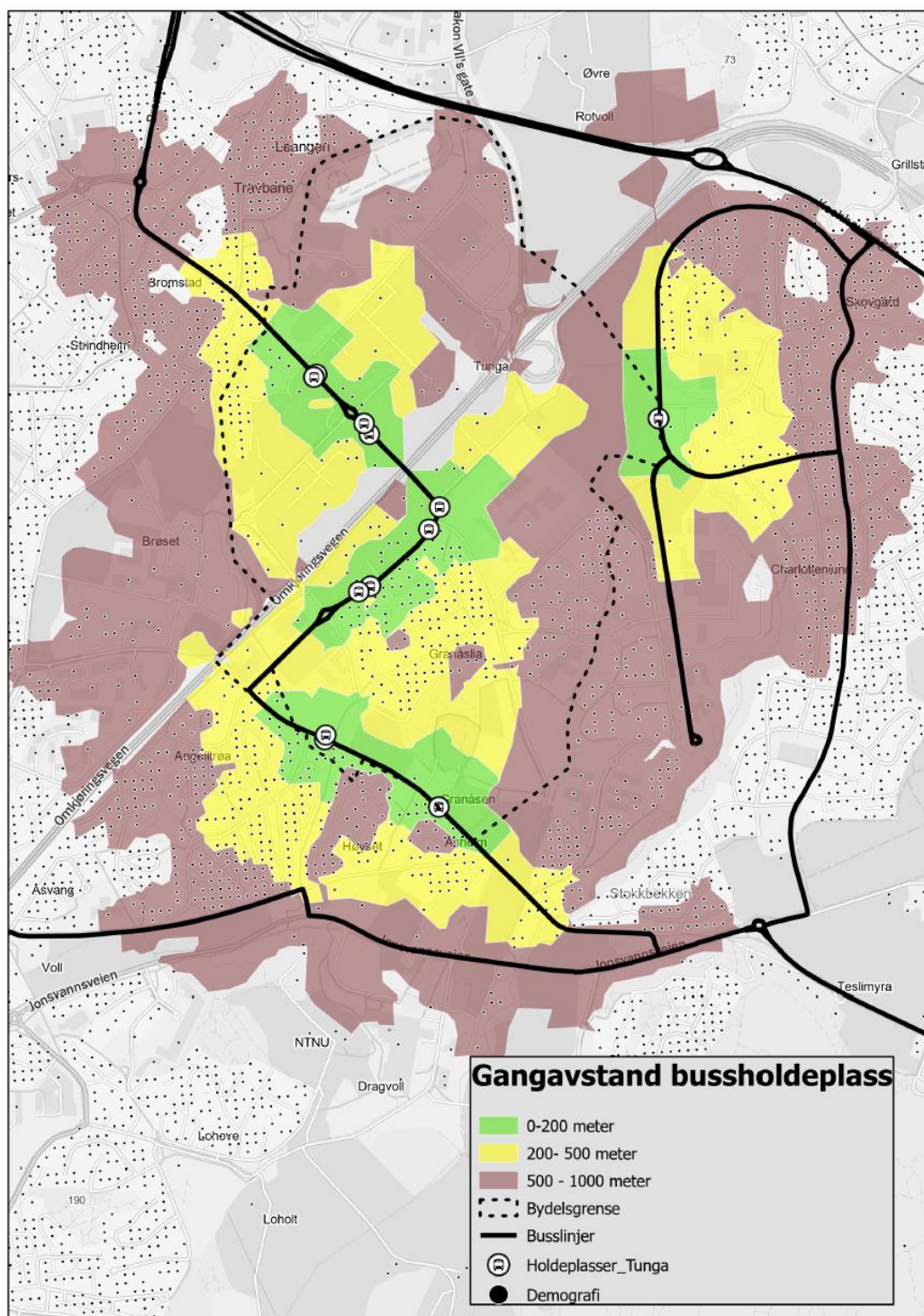
Det er tre linjer som trafikkerer bydelen. Linje 10 kjører gjennom nedre del av Tunga der de fleste arbeidsplassene ligger, men betjener ikke boligområdet. Linje 14 er et tilbud for de som bor helt øst i bydelen mot Brundalen. Linje 15 går via bydelen på veien mellom Østmarka, Strindheim og Tiller, men kjører kun i rush. Linje 10 er den eneste av linjene som går innom Midtbyen.

På grunn av spredte reisemål og overgang er kjøretiden for bydelen høy, mens de som kjører bil kan benytte Strindheimstunnelen.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	58, 104, 117
Linjer i bydelen	10, 14, 15
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,4 og 0,22
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	2,3 og 1,25
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	79 %

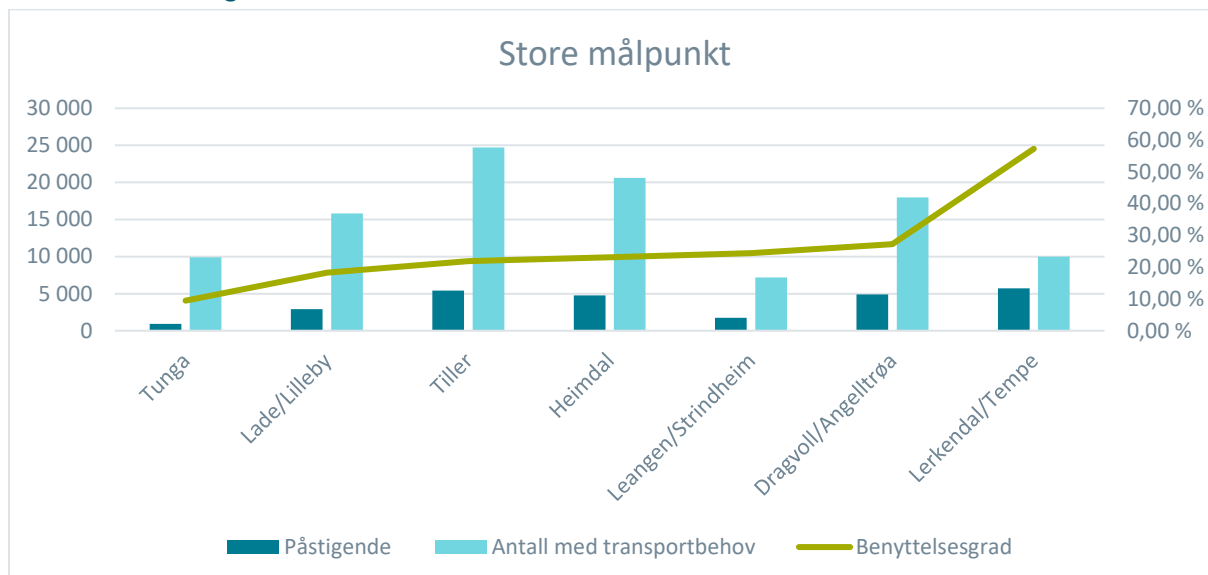
Enkelte beboere i bydelen har lang avstand til holdeplass. Disse bor i hovedsak øverst i Granåslia mot Charlottenlund.

Reisestrømmene fra Tunga tar utgangspunkt i holdeplassen Iskremfabrikken.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.37.4. Bruk av dagens tilbud



Med en benyttelsesgrad på kun 10 % kommer Tunga dårligst ut blant alle bydelene som er definert som *store målpunkt*. Gjennomsnittlig benyttelsesgrad for de øvrige stort målpunkt-bydelene er 29 %. Den lave bruken av tilbudet i området skyldes gode parkeringsmuligheter for de ansatte, og lang kjøretid for buss sammenlignet med bil. I tillegg er det få linjer som krysser bydelen, slik at mange må bytte buss for å komme seg til området.

2.37.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	2,85	100 %

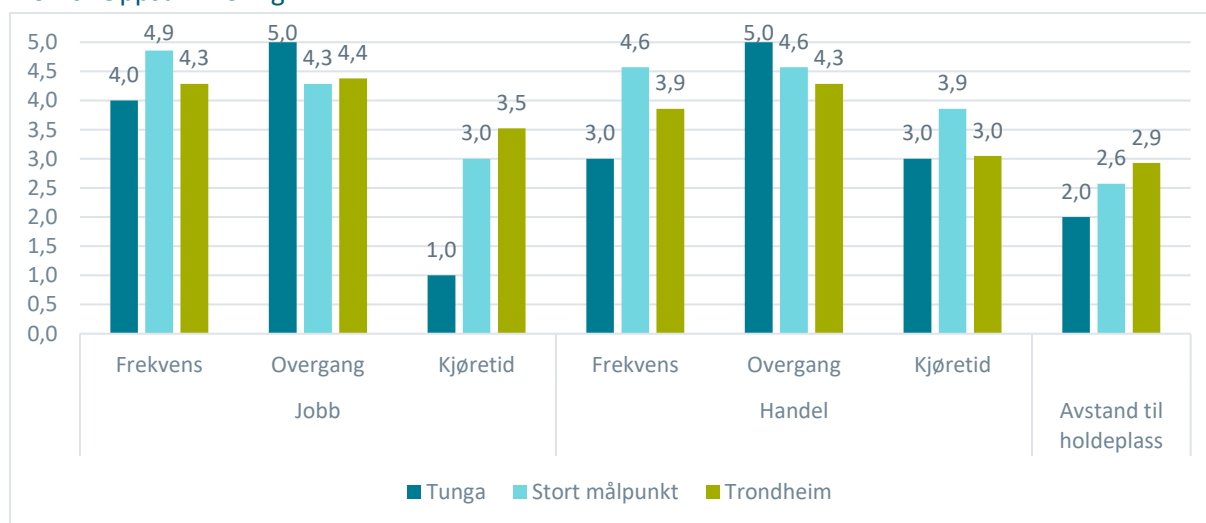
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	3	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3,25	100 %

På kjøretid får Tunga en score på 1 for jobb og 3 for handel. Overgang får score 5, i hovedsak fordi linje 10 kjører direkte til sentrum og flere andre store reisemål. Frekvens får henholdsvis 4 og 3 i score for jobb og handel. Scoren kan være kunstig høy da linje 14 har høy frekvens, men er kun et reelt tilbud for en liten andel av innbyggerne, og ikke de tilreisende. Avstand til holdeplass får score 2.

Lang kjøretid kombinert med gode parkeringsmuligheter i området fører til at tilbudet i dag er lite konkurransedyktig med bilen. Tilbudet til arbeidsplasser er bedre dekket, men arbeidsplassene har stort sett parkeringsplasser for de ansatte. Siden bydelen ligger ved Omkjøringsvegen, er det raskt å kjøre dit fra store deler av Trondheim.

Bruksandelen er lavere enn forventet i forhold til bydelens tilbud og mengden ansatte som har et reisebehov til bydelen i planleggingen av framtidig kollektivtilbud må det tas høyde for den store boligutviklingen i bydelen, samtidig som en legger til rette for både innbyggere og tilreisende for arbeid.

2.37.6. Oppsummering



KTI: 82 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 10 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Bussen er ikke konkurransedyktig mot bilen grunnet lange kjøretider for buss og overgang. God tilgjengelighet til Omkjøringsveien
- Avstanden til holdeplass er stor for flere deler av bydelen
- Høy tilfredshet for dagens kunder, men lav bruk
- Mye framtidig utvikling i bydelen

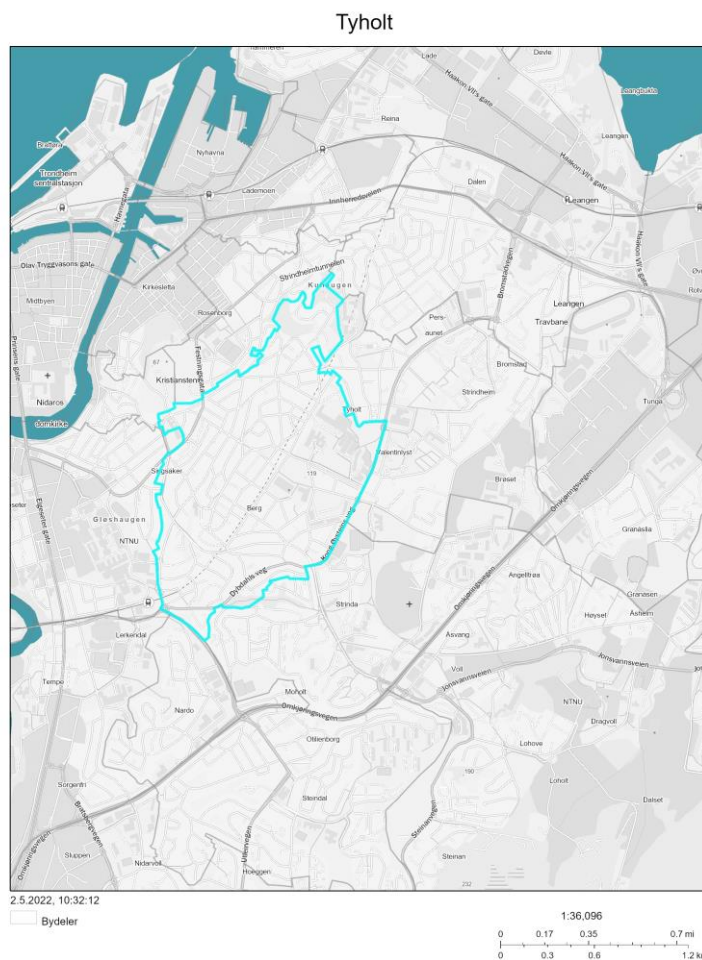
2.38. Tyholt

2.38.1. Fakta om bydelen

Tyholt er en sentrumsnær bydel øst for Midtbyen, og ligger på et høydedrag over bykjernen med kupert terreng. Bydelen er definert som et sentralt boligområde.

Bydelen domineres av eneboliger, men har i tillegg blokkbebyggelse langs Kong Øysteins veg og noen områder med samlinger av rekkehus. Bydelen har i hovedsak godt etablerte innbyggere, men det er også en del barnefamilier her. Parkering er lett tilgjengelig i bydelen, og bilandelen er høy.

I bydelen ligger Strinda videregående skole, Blussvoll ungdomsskole og Berg barneskole. Berg studentby ligger helt sør i bydelen ved Gløshaugen.



Demografi	Tyholt
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3457
Antall bosatte og framtidig utvikling	6561 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	1700
Antall ansatte	2814
Bompenger til sentrum	Nei

2.38.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Tyholt er 67 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=35).

De største reisestrømmene for jobb og skole går til Øya/Gløshaugen og Midtbyen. Lade/Lilleby er det største handelsreisemålet, etterfulgt av Midtbyen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	33 %
	Midtbyen	19 %
Handel	Lade/Lilleby	30 %
	Midtbyen	23 %
	Tyholt	13 %

2.38.3. Tilbudet i dag

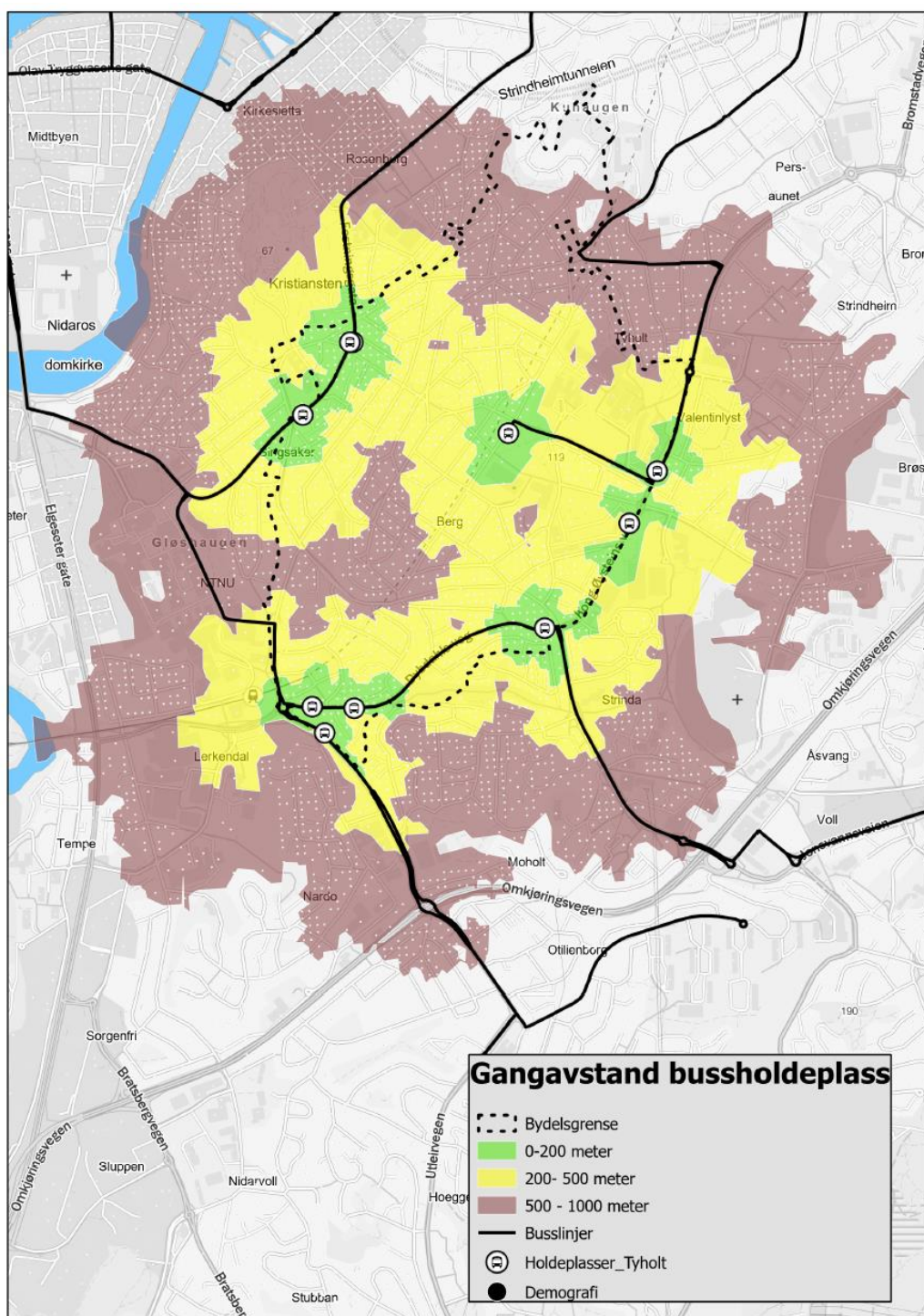
Strinda vgs. er den eneste holdeplassen som ligger sentralt i bydelen, og betjenes av linje 22. Det sentrale området dekkes altså ikke spesielt godt om man ser bort fra området i nærheten av den videregående skolen. Linje 25 og 28 betjener den vestlige akse i bydelen, mens linje 13 dekker den østlige.

Kjøretiden i forbindelse med handel er lang da reisen til Lade krever overgang, og bussen kjører en omvei sammenlignet med raskeste rute for bil.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	87, 187, 167
Linjer i bydelen	13, 22, 25, 28
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,65
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,23 og 1,79
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	80 %

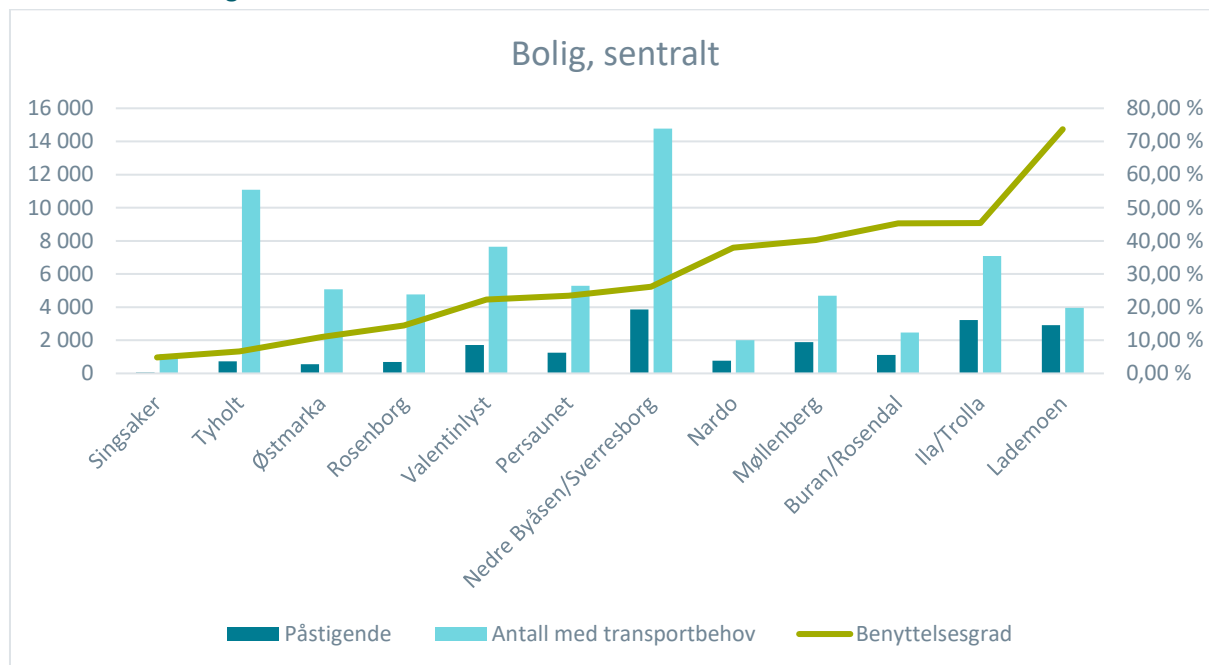
Det er kun 80 % av beboerne i bydelen som har god avstand til holdeplass. Lengst avstand til holdeplass er det for innbyggerne lengst nord i bydelen, samt sørvest mot Gløshaugen.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Magnus Berrføtts veg.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.38.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud var i mars 2022 bare 7 %. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt benyttelsesgrad på 31 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker. Tyholt skiller seg dermed negativt ut blant sammenlignbare bydeler. Høy bilandel kombinert med lang avstand til holdeplass bidrar til at kollektivtilbudet blir lite brukt.

2.38.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	4,2	100 %

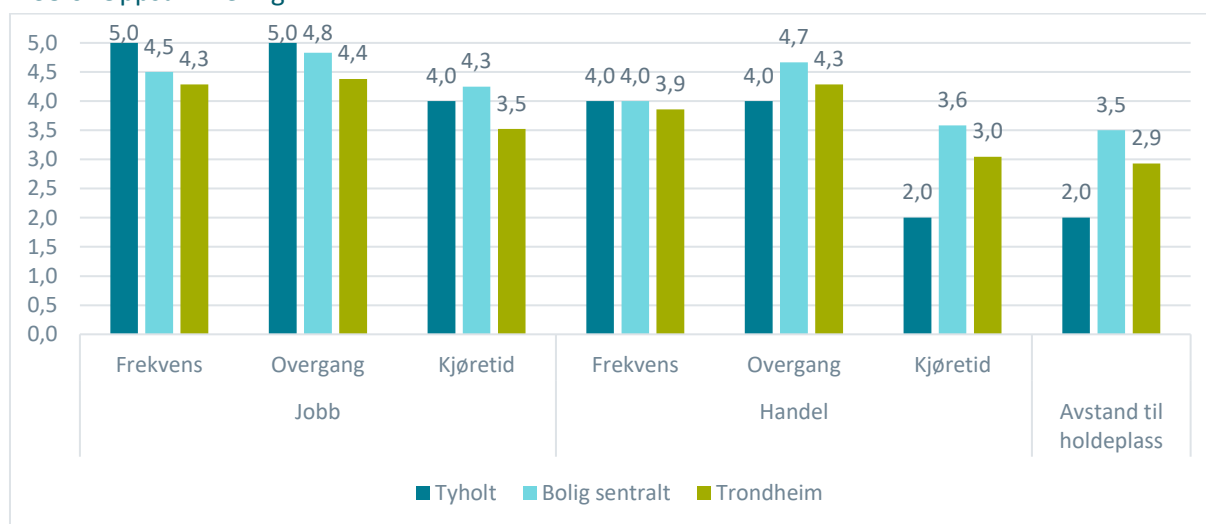
Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	2	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	2	15 %
Sum	3	100 %

Kjøretidsscore er 4 for jobb/skole, og 2 for handel. Den lave scoren for handel skyldes i stor grad reisestrømmen til Lade/Lilleby, som krever overgang. Frekvensen er i bydelen er god.

Avstand til holdeplass får en score på 2. Holdeplassen Strinda vgs. er den eneste holdeplassen som ligger sentralt i bydelen. Ellers ligger holdeplassene langs utkanten av bydelen.

Tilbudet er godt når man ser utelukkende på kjøretid og frekvens, men mangelen på holdeplasser sentralt på Tyholt gjør tilbudet mindre tilgjengelig for en del av beboerne.

2.38.6. Oppsummering



KTI: 67 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 7 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Bussen er ikke konkurransedyktig for handelsreiser til Lade/Lilleby
- Avstand til holdeplass er for lang for store deler av bydelen
- Lav tilfredshet og lav bruk

2.39. Uгла

2.39.1. Fakta om bydelen

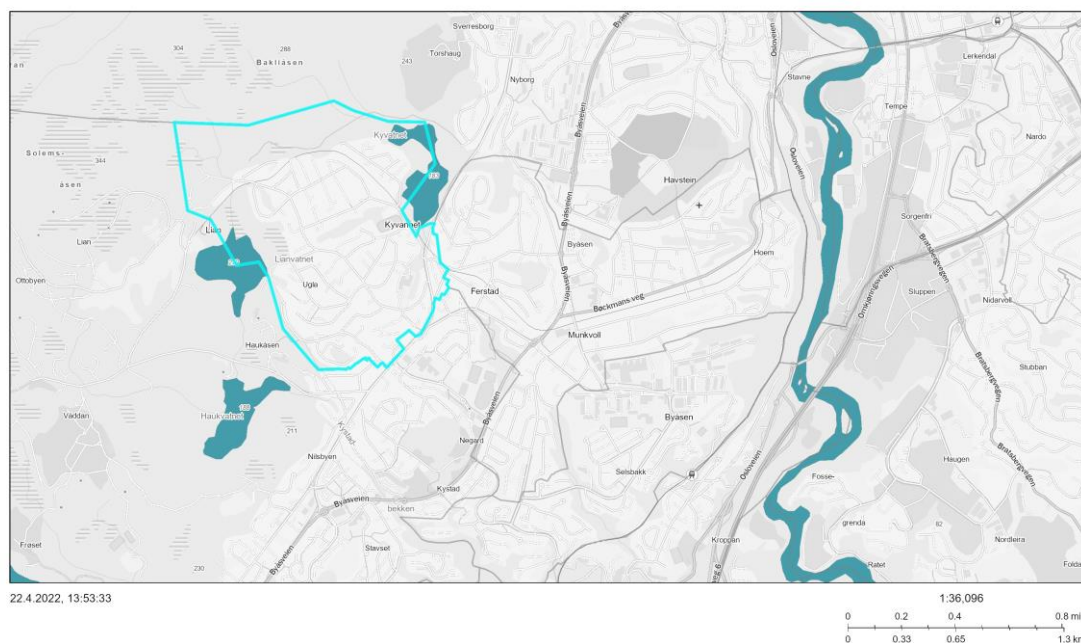
Uгла ligger lengst vest på Byåsen, i retning Bymarka. Bydelen er liten, består av eneboliger og rekkehus, og er omkranset av Bymarka på tre av fire kanter. Mange eneboliger i området gjør at de fleste har egen bil, og mange husstander har flere biler.

I bydelen ligger Uгла ungdomsskole. Bortsett fra noen nærbutikker er det ikke handel i bydelen. Trikken utgjør størstedelen av bydelens kollektivtilbud, mens nedre del av bydelen har busstilbud i nærheten.

I området rundt bydelen ligger flere populære fritidsreisemål som benyttes både sommer og vinter. Den gode tilgangen på Bymarka gjør bydelen til et målpunkt. Trikken brukes mye av de tilreisende til marka. Ny stor idrettshall ved Kyvannet er også under bygging, noe som vil øke mobilitetsbehovet til området.

Demografi	Uгла
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2166
Antall bosatte og framtidig utvikling	3771 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	155
Bompenger til sentrum	Ja

Uгла



2.39.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Ugla er 72 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=16). For jobb og skole skal de fleste mot sentrum, men i forbindelse med handel er det også en del som reiser mot Tiller.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Midtbyen	32 %
	Øya/Gløshaugen	11 %
Handel	Midtbyen	45 %
	Tiller	21 %
	Stavset/Dalgård	14 %

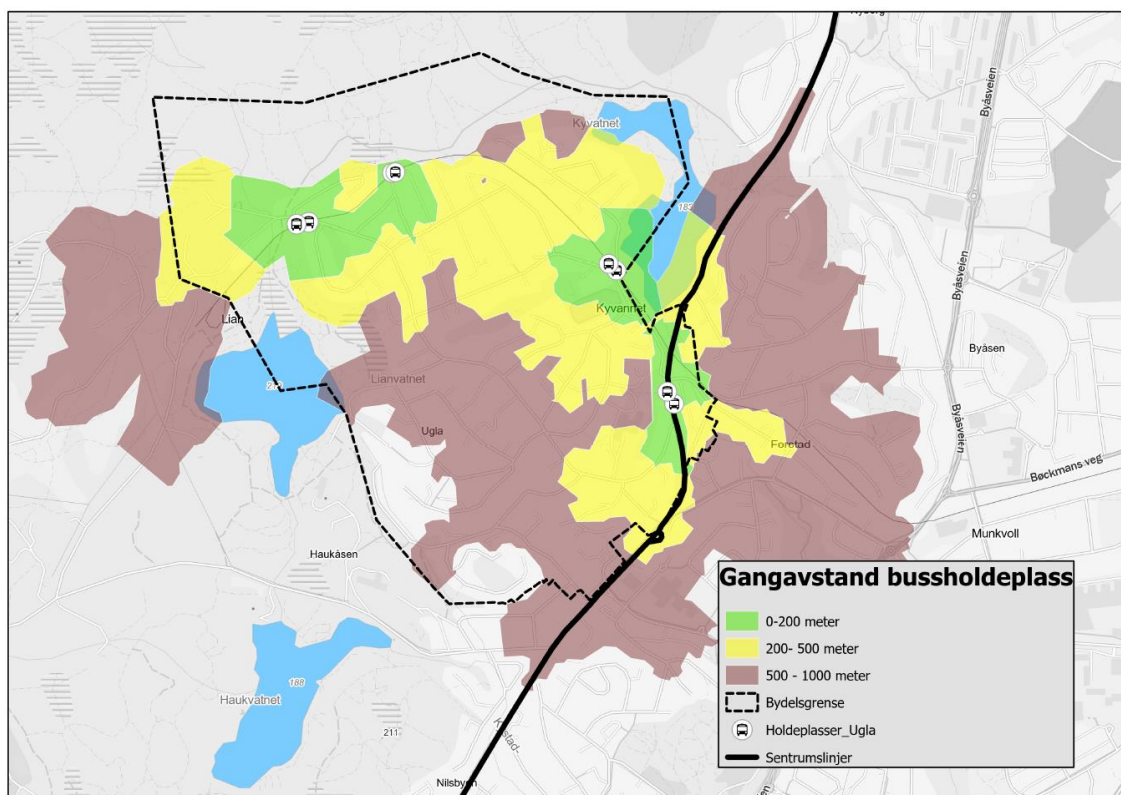
2.39.3. Tilbudet i dag

Helt nederst i bydelen går linje 11, som gir beboerne i området reisemuligheter både sentrum og til Stavset i motsatt retning. Reisetiden for jobb og skole er god, og det er direkterute til flere store reisemål. Handelsreisen til Tiller krever derimot overgang, og gir noe lengre reisetid. Til tross for dette er kjøretiden god.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Ugla.

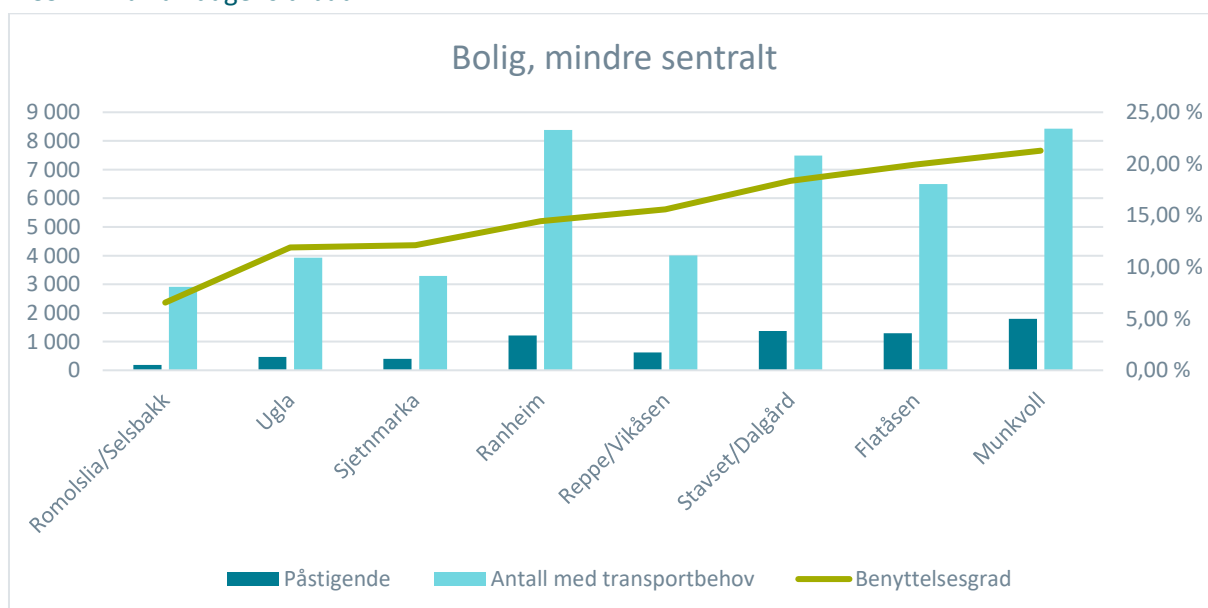
Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	60, 119, 107
Linjer i bydelen	9, 11, 50
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,26
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	0,96 og 1,19
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	57 %

Det største problemet for bydelen er avstand til holdeplass, der kun 57 % av beboerne i bydelen har god avstand til holdeplass. Langs trikkelinjen er det god dekning, men innbyggerne sør-vest i bydelen har lange avstander.



Gangavstand til bussholdeplasser som er definert innenfor bydelsgrensen (stiplet linje). Bare innbyggerne innenfor bydelsgrensen er med i utregningen.

2.39.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden på Uгла var i mars 2022 12 %, noe som er litt lavere enn andre bydeler som også er karakterisert som *bolig, mindre sentralt* (15 %).

2.39.5. Evaluering av dagens tilbud

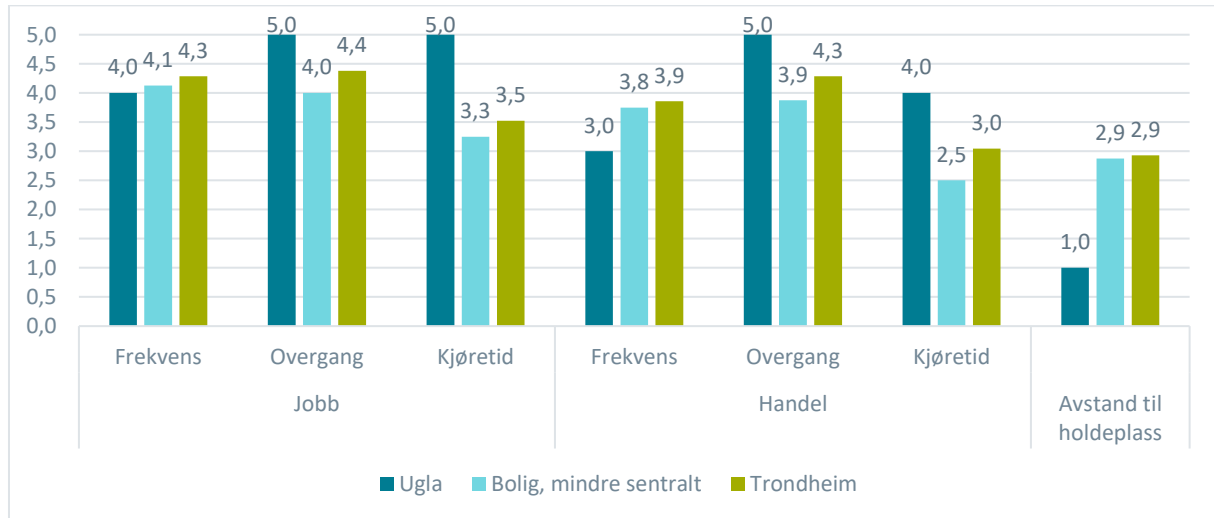
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	4,1	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	3	30 %
Avstand til holdeplass	1	15 %
Sum	3,45	100 %

Kjøretid og overganger er gode og får score 5 og 4. Frekvens får 4 for jobb og 3 for handel. Avstand til holdeplass får score på 1. Totalt blir scorene for bydelen gode, og avstand til holdeplass er det som drar bydelens totalscore mest ned. Dette forsterkes av at det er stor høydeforskjell mellom busstoppene langs Gamle Oslovei og den øvre delen av Uгла.

Uгла er et målpunkt på grunn av sin tilgang på Bymarka, og noe som fører til mange benytter trikken til fritidsreiser. Tilbudet er godt tilpasset innbyggernes behov, selv om mange beboere har et stykke til nærmeste holdeplass.

2.39.6. Oppsummering



KTI: 72 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 12 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass for mange i bydelen
- Lav bruk, midt på treet tilfredshet

2.40. Valentinlyst

2.40.1. Fakta om bydelen

Bydelen Valentinlyst ligger øst i byen, og bebyggelsen domineres av eneboliger og rekkehus. I tillegg er det en del blokker i området.

Bydelen er relativt flat, med unntak av området Kuhaugen i nordvest. Grunnet den store mengden bolighus er parkering lett tilgjengelig. I bydelen ligger Valentinlyst senter, som har noe handel samt nærbutikk.

Det er to skoler i området, Eberg barneskole og interimskolen på Brøset, som benyttes av skoler fra hele byen i perioder der andre skoler renoveres. I tillegg har luftkrigsskolen tilhold på Kuhaugen.

Framtidig utvikling i området skal skje på Brøsetflata.

Demografi	Valentinlyst
Type bydel og boliger	Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	3886
Antall bosatte og framtidig utvikling	5902 (2024 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1746
Bompenger til sentrum	Nei

Valentinlyst



2.5.2022, 10:39:42

Bydeler

1:18,048

0 0.1 0.2 0.4 mi
0 0.15 0.3 0.6 km

2.40.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Valentinlyst er 81 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=36). Den største reisestrømmen i forbindelse med jobb og skole går til Øya/Gløshaugen, som er tilgjengelig direkte fra bydelen med linje 13. Mye av handelen gjennomføres i området rundt Valentinlyst senter, men innbyggerne tar også turen til Midtbyen.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	28 %
	Midtbyen	21 %
Handel	Valentinlyst	26 %
	Midtbyen	24 %
	Leangen/Strindheim	19 %

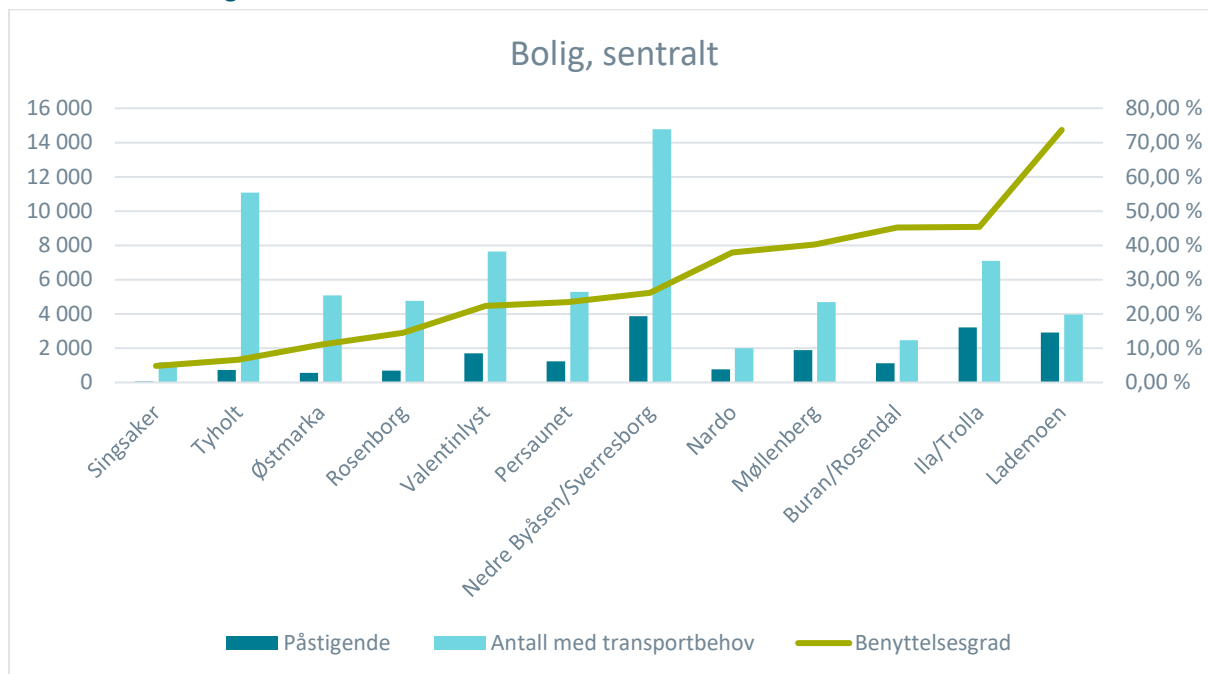
2.40.3. Tilbudet i dag

Kollektivtilbudet dekker bydelen godt ved at bussene kjører langs de to største veiene som krysser bydelen, Kong Øysteins veg (linje 13 og 22) og Brøsetvegen (linje 12). Alle linjene har høy frekvens, og de største reisestrømmene har direkterute til reisemålet.

Reisestrømmene fra bydelene tar utgangspunkt i holdeplassen Valentinlyst.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	128, 249, 217
Linjer i bydelen	10, 12, 13, 15, 22
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,1 og 0,94
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	91 %

2.40.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Valentinlyst var i mars 2022 22 %. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt benyttelsesgrad på 30 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt. Bruken i området er derfor lav i forhold til sammenlignbare bydeler.

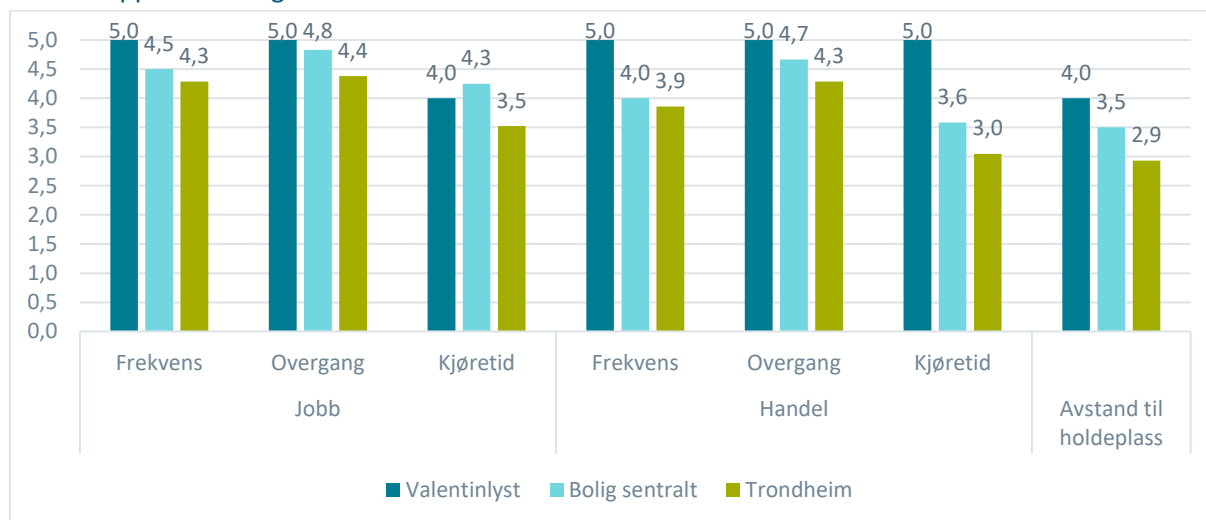
2.40.5. Evaluering av dagens tilbud

Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,5	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,85	100 %

Valentinlyst kommer veldig godt ut på de fleste målekriterier. Det som trekker ned bydelens score er kjøretiden med buss til Midtbyen sammenlignet med bil, og at noen av beboerne sentralt i området mellom Brøsetvegen og Kong Øysteins veg har lang avstand til holdeplass. Alt i alt er tilbudet godt, men bruken er lav.

2.40.6. Oppsummering



KTI: 81 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 22 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Noe lang kjøretid til Midtbyen med buss sammenlignet med bil
- Noen innbyggere har lang avstand til holdeplass
- Lav bruk med tanke på det gode tilbudet

2.41. Østmarka

2.41.1. Fakta om bydelen

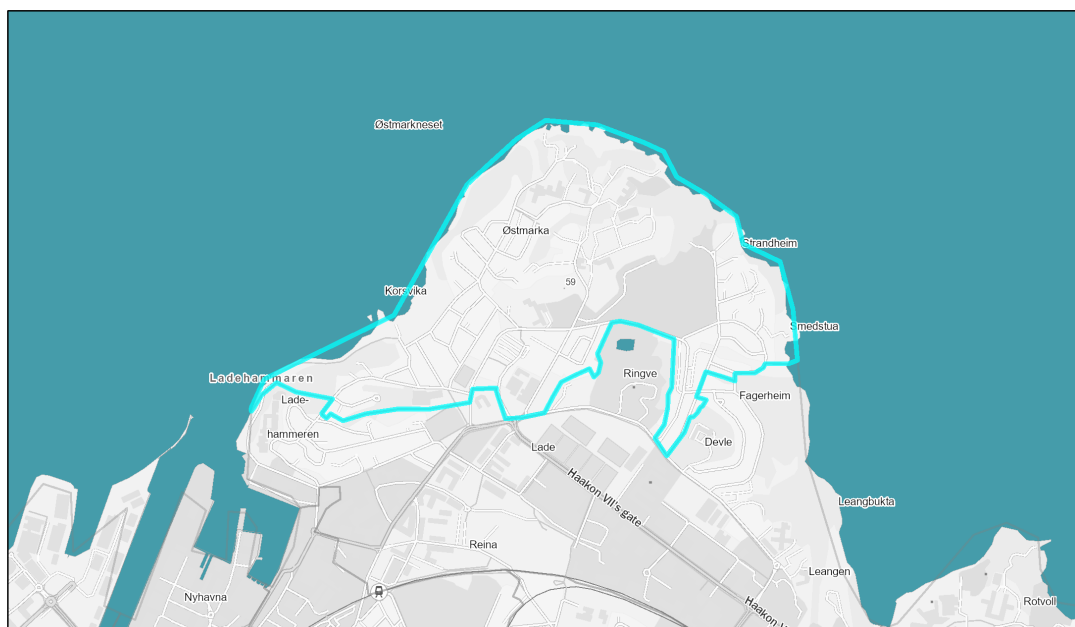
Østmarka ligger nord for Lade og strekker seg fra Ladehammeren til Ringve. Bydelen har både blokker, eneboliger og rekkehus, og er et familievennlig område. Grunnet den store mengden eneboliger og rekkehus, er parkering lett tilgjengelig i området.

I bydelen ligger Lade barne- og ungdomsskole, samt Østmarka sykehus. Ladetorget og noen andre småbutikker ligger også i området. I tillegg er det gangavstand til City Lade, som er et stort målpunkt for handel. Langs ytterkanten av Østmarka går Ladestien. Det er også flere badeplasser i området som er populære om sommeren.

Bydelen ligger relativt sentralt i Trondheim, og er definert som et sentralt boligområde. Området er imidlertid ikke like sentralt som andre bydeler av samme type, som for eksempel Møllenberg.

Demografi	Østmarka
Type bydel og boliger	Kombi - Bo, Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolknings tetthet (pers pr. km ²)	2181
Antall bosatte og framtidig utvikling	3246 (426 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	0
Antall ansatte	1830
Bompenger til sentrum	Nei

Østmarka



2.5.2022, 10:10:38

Bydeler

1:36,096
0 0.13 0.25 0.5 mi
0 0.2 0.4 0.8 km

2.41.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Østmarka er 71 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=23). Målingen ble gjort før bydelen fikk to ekstra linjer (13 og 15) våren 2022. Hovedsakelig oppgir innbyggerne på Østmarka at de skal til Øya/Gløshaugen, Midtbyen og Lade/Lilleby. Til Lade/Lilleby er det gangavstand for de fleste, mens det for noen brukergrupper er litt for langt.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	24 %
	Midtbyen	20 %
	Lade/Lilleby	15 %
Handel	Lade/Lilleby	56 %
	Midtbyen	37 %

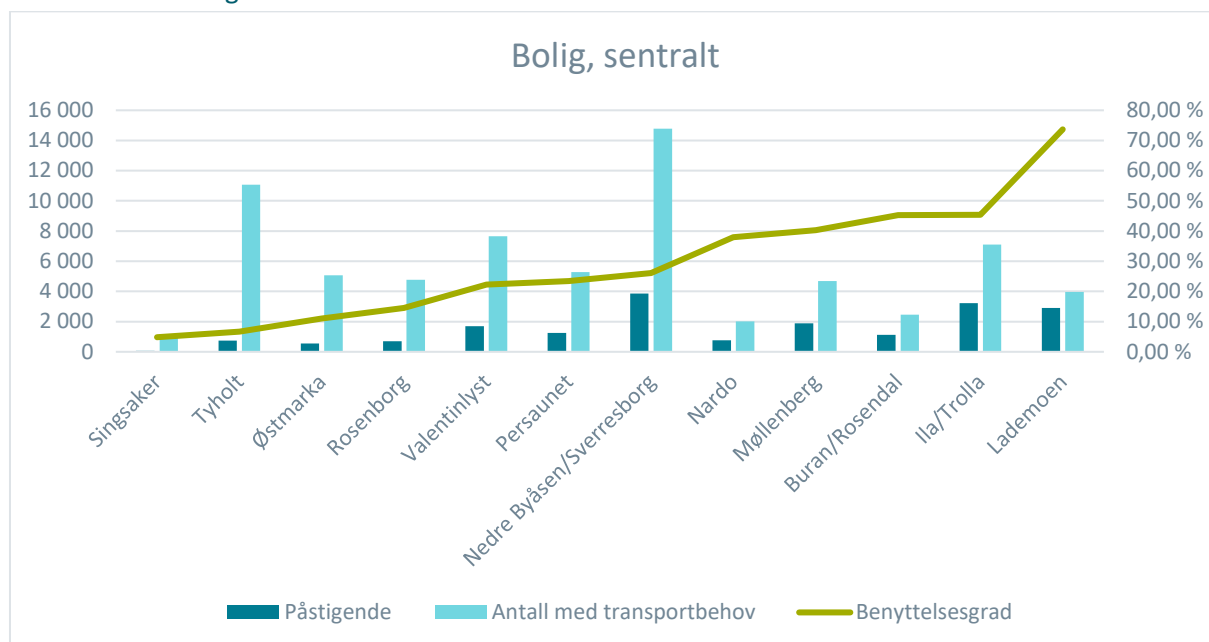
2.41.3. Tilbudet i dag

I dag har Østmarka linje 20 som kjører gjennom søndre del av bydelen, og linje 13 og 15 som stopper ved Østmarka sykehus. 87 % av beboerne har kort avstand til holdeplass. Linje 20 kjører via Ladehammeren til sentrum. Dette forlenger reisetiden. I tillegg er det upraktisk for innbyggerne på Østmarka å reise med buss for handel på City Lade. Bussforbindelsen er bedre til området rundt Lade Arena. For mange er det gangavstand til City Lade, men ikke for alle da avstanden er rundt 1 km fra ytterpunktene i bydelen. Det gjør at mange velger bilen, da det er gratis parkering på kjøpesenterområdet.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Østmarkveien.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	47, 68, 81
Linjer i bydelen	20, 54, 13, 15
Overganger til reisemål for jobb og handel	0 og 0,6
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,35 og 3,14
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	87 %

2.41.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden av dagens tilbud på Østmarka var i mars 2022 11 %. Andre bydeler som defineres som *bolig, sentralt* har i snitt benyttelsesgrad på 31 %, men snittet dras kraftig ned av Singsaker og Tyholt. Dette tyder på at bruken på Østmarka er relativt lav. En mulig forklaring kan være at noen velger å gå til linje 2 som kjører via Lade/Lilleby, samt at mange velger gange eller sykkel til målpunkt i nærheten.

2.41.5. Evaluering av dagens tilbud

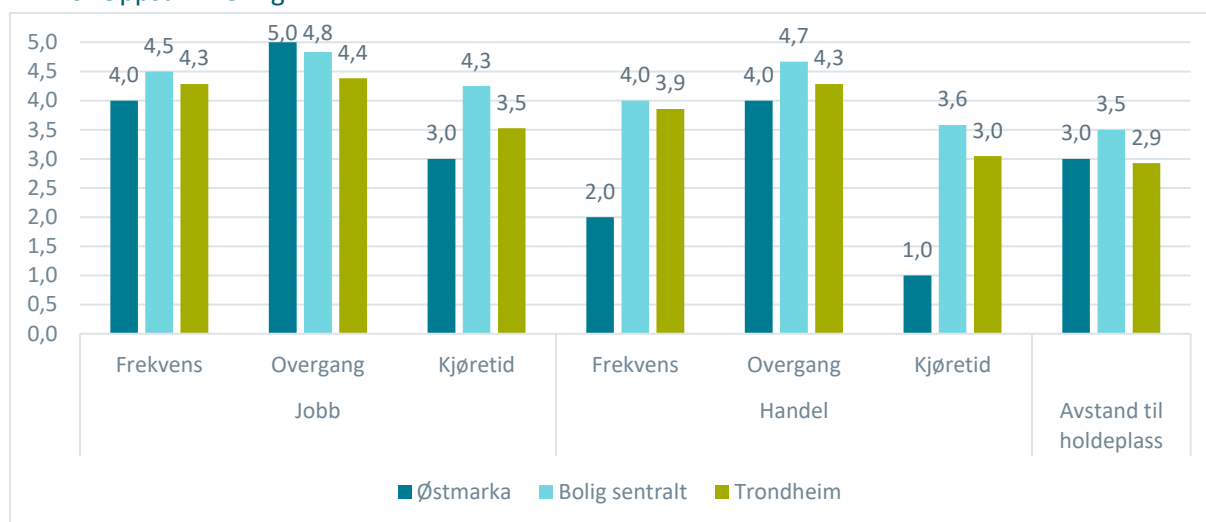
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	3	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	4	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	3,7	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	1	35 %
Overgang	4	20 %
Frekvens	2	30 %
Avstand til holdeplass	3	15 %
Sum	2,2	100 %

Østmarka ligger relativt sentralt i Trondheim, men tilbudet i dag kommer ikke spesielt godt ut. Handelsreisen har mye lavere score enn jobbreisen på grunn av at reisen til handelssenteret City Lade er upraktisk med buss sammenlignet med bil. I tillegg kjører bussen til sentrum en omvei for innbyggerne som bor lengst nord på Østmarka. En del av innbyggerne som bor lengst sør velger å benytte metrolinje 2 på Lade/Lilleby.

De to linjene som går til Østmarka sykehus dekker behovet til noen av de tilreisende, men de gode parkeringsmulighetene i området gjør at det for mange vil være fristende å kjøre bil.

2.41.6. Oppsummering



KTI: 71 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 11 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Bussen til sentrum kjører en liten omvei som øker reisetiden
- Noe lang avstand til holdeplass for noen
- Lav bruk av tilbudet (realistisk at den er noe høyere ved at de benytter tilbudet på Lade/Lilleby)

2.42. Øya/Gløshaugen

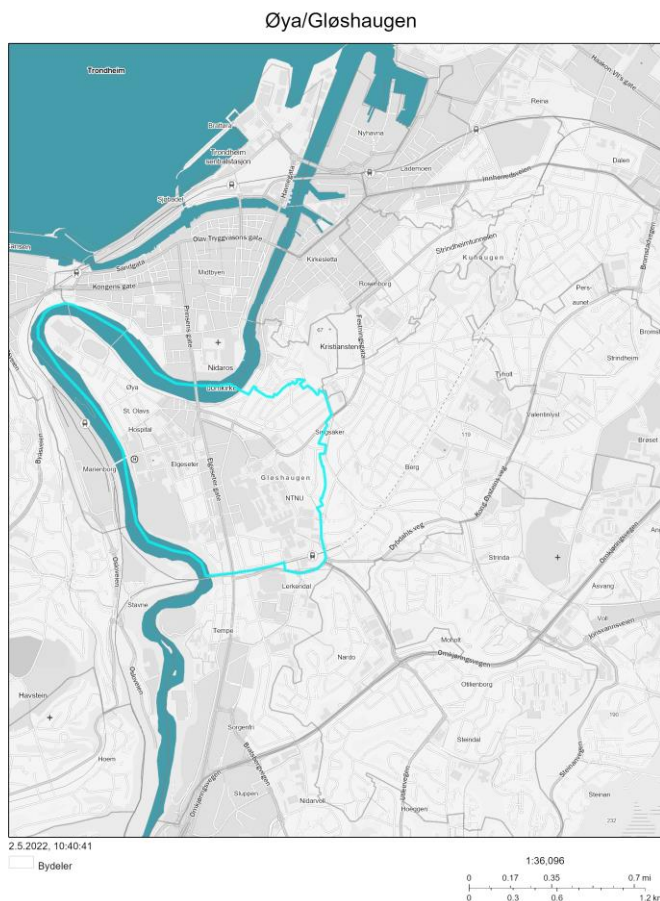
2.42.1. Fakta om bydelen

Bydelen dekker området Øya-St. Olavs hospital-Studentersamfundet-Gløshaugen, og grenser til Lerkendal i sør. Bydelen omfatter flere store arbeidsplasser og studiesteder. Det er en rekke bygårder og blokker langs Elgeseter gate, men også mange eneboliger.

Trondheim Spektrum ligger også i bydelen, og er et stort fritidsreisemål for mange i forbindelse med ulike arrangement.

Knutepunktet Studentersamfundet ligger nord i bydelen. Det er gang- og sykkelavstand til sentrum. Området er relativt flatt, med unntak av stigningen opp mot Gløshaugen. Bydelen er det største målpunktet for jobb og skole i Trondheim.

Campus Gløshaugen vil gjennomgå store endringer i årene framover, da sentralisering av NTNU er planlagt hit. I tillegg er det en god del trafikk på kveld og helg fra studenter til Studentersamfundet og ansatte på St. Olavs hospital.



Demografi	Øya/Gløshaugen
Type bydel og boliger	Jobb/skole, Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	2649
Antall bosatte og framtidig utvikling	5175 (0 nye 2029)
Studieplasser VGS og høyere utdanning	18650
Antall ansatte	47599
Bompenger til sentrum	Nei

2.42.2. KTI og reisestrømmer

Kundetilfredsheten (KTI) for Øya/Gløshaugen er 89 (Skala fra 0-100, hvor 75 er bra) (n=40). Den høye andelen studenter i bydelen gjenspeiles i reisestrømmene, hvor Gløshaugen og Dragvoll er hovedreisemål for jobb og skole. Midtbyen er også et stort målpunkt for jobb og handel.

Type reisestrøm	Reisestrømmer	Størrelse reisestrøm
Jobb	Øya/Gløshaugen	24 %
	Midtbyen	24 %
	Dragvoll/Angelltrøa	19 %
	Lerkendal/Tempe	10 %
Handel	Midtbyen	61 %
	Lade/Lilleby	12 %

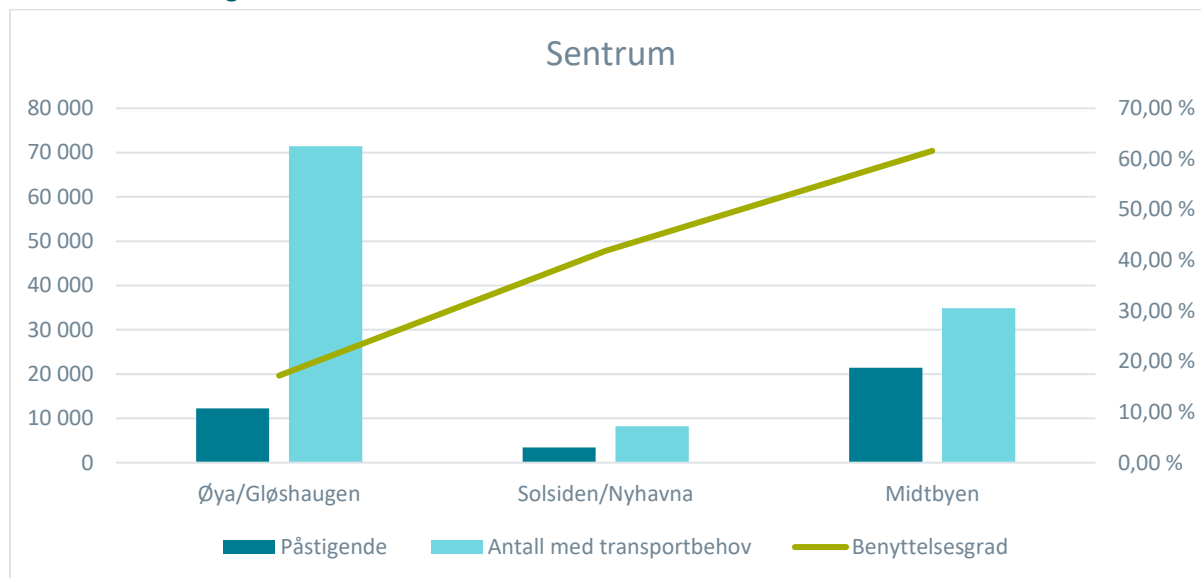
2.42.3. Tilbudet i dag

Bydelen har et meget godt kollektivtilbud med høy frekvens, mange linjer og mange reisemuligheter. I deler av bydelen er det noe lengre avstand til holdeplass.

Reisestrømmene fra bydelen tar utgangspunkt i holdeplassen Hesthagen.

Tilbudet	Bydel
Unike turer i Lav, Normal, Rush (begge retninger)	426, 902, 949
Linjer i bydelen	1, 2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 20, 22, 23, 24, 25, 28, 53, 54, 70, 71, 72, 79
Overganger til reisemål for jobb og handel	0,35 og 0
Kjøretidsforhold for reisemål jobb og handel	1,09 og 0,85
Andel av befolkningen som har god avstand til holdeplass	93 %

2.42.4. Bruk av dagens tilbud



Benyttelsesgraden for Øya/Gløshaugen er 17 %, noe som er mye lavere enn andre bydeler definert som *sentrum* (52 %). Det er det svært store antallet med transportbehov som gjør at benyttelsesgraden blir så lav. En forklaring kan være at mange av studentene på Gløshaugen har gang- og sykkelavstand fra hjemmet. I tillegg er det mange studenter som ikke er på campus hver dag.

2.42.5. Evaluering av dagens tilbud

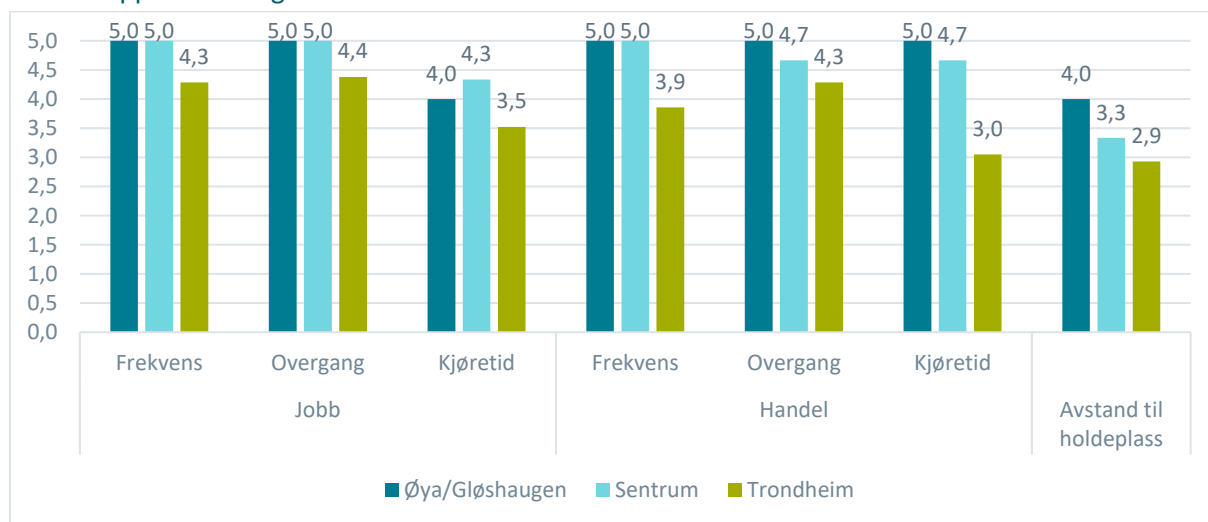
Evaluering jobbreisen	Score	Vekting
Kjøretid	4	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,5	100 %

Evaluering handelsreisen	Score	Vekting
Kjøretid	5	35 %
Overgang	5	20 %
Frekvens	5	30 %
Avstand til holdeplass	4	15 %
Sum	4,85	100 %

På grunn av det gode tilbudet får Øya/Gløshaugen score 5 på nesten alt, med unntak av kjøretid i rush og avstand til holdeplass, som får 2 i score. Kjøretiden i rush skyldes mye trafikk i området, samt at bussen på strekningen inn til byen har mange stopp med av- og påstigninger, mens bilen kjører samme trasé med få hindringer. Score for avstand til holdeplass trekkes ned av innbyggerne på Øya og Singsaker.

Øya/Gløshaugen er et stort målpunkt for mange i Trondheim, og de som bor i området nyter godt av det gode kollektivtilbudet i området. For de fleste vil gange og sykkel være et godt alternativ for reiser til Midtbyen. Bruksandelen er lavere enn forventet i forhold til bydelens tilbud og mengden studenter og ansatte som har et reisebehov til bydelen.

2.42.6. Oppsummering



KTI: 89 (Trondheim = 80, Lademoen 91, Leinstrand: 28)

Bruk av tilbudet: 17 % (Trondheim 24 %, Lademoen 74 %, Ringvål 4 %)

Utfordringer:

- Kort avstand til Midtbyen gjør det vanskelig for bussen å konkurrere med gange og sykkel
- Noen innbyggere på Øya og Singsaker har lang avstand til holdeplass