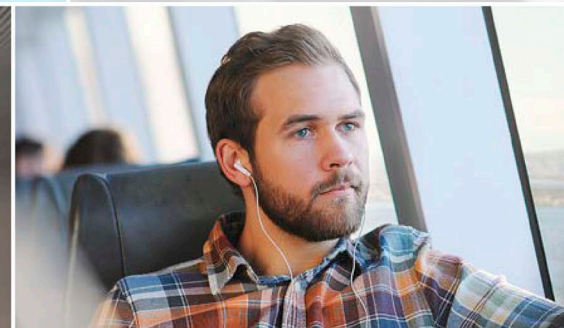




Hvilket mobilitetstilbud
har Trøndelag i 2028 – 2040?



Velkommen til workshop



Vårt samfunnsoppdrag

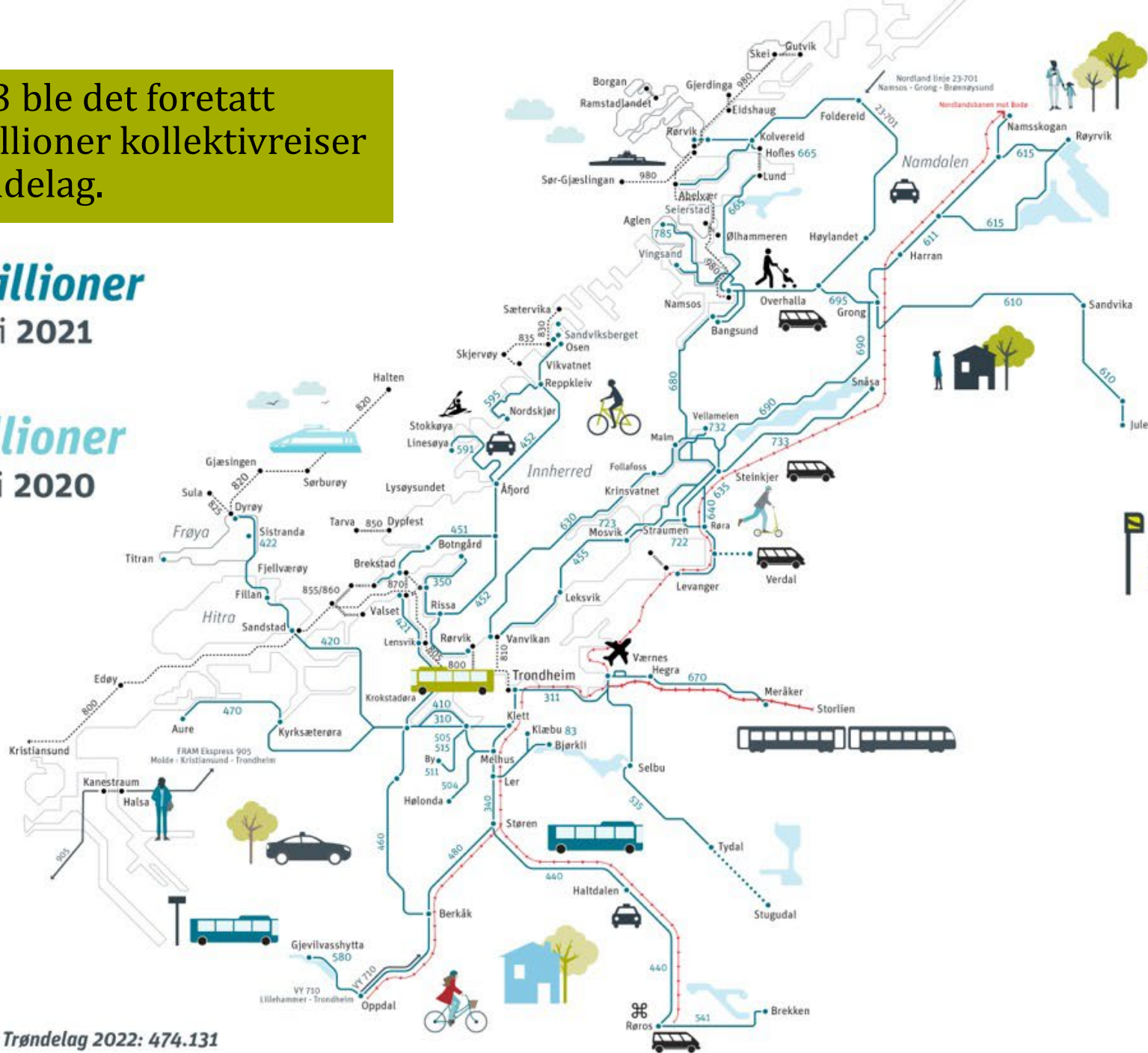
*AtB AS er et mobilitetsselskap som med utgangspunkt i det offentlige kollektivtilbudet har ansvar for å planlegge, anskaffe, drifte, utvikle og markedsføre et framtidsrettet mobilitetstilbud for hele Trøndelag **i tråd med eiers målsettinger.***



I 2023 ble det foretatt
51 millioner kollektivreiser
i Trøndelag.

36,8 millioner
reiser i 2021

32 millioner
reiser i 2020



41.000

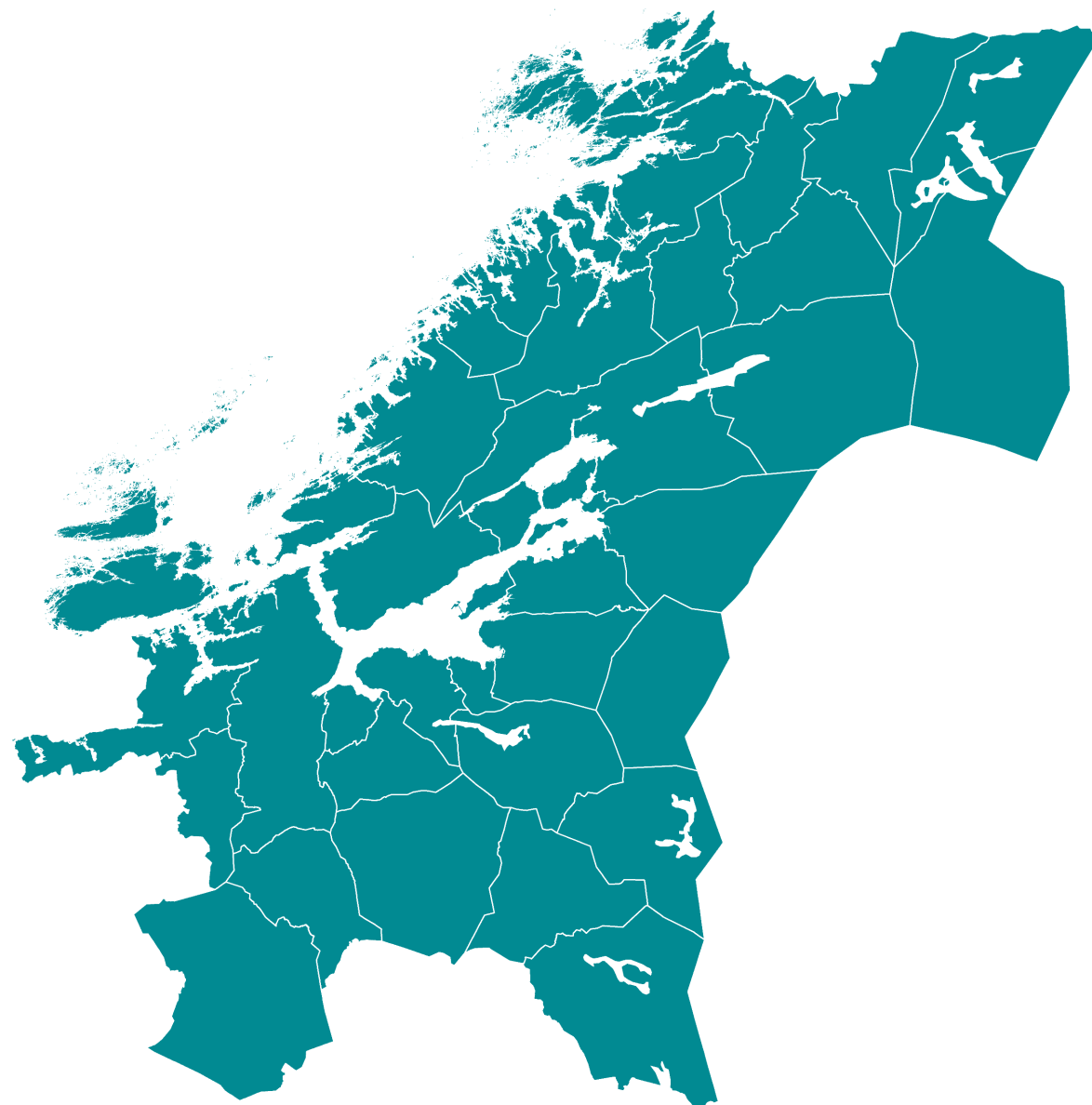
Kvadratkilometer-tenk
Danmark

478.470

Innbyggere

38

Kommuner



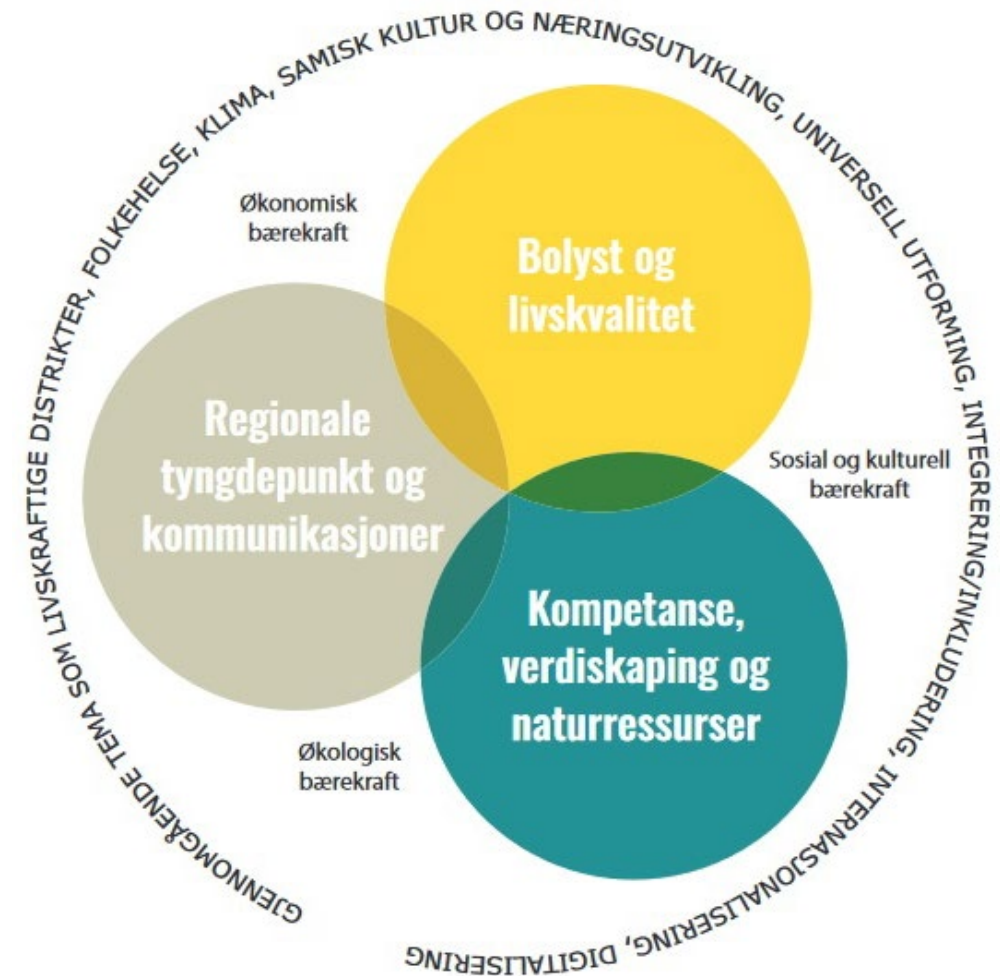
Trøndelagsplanen 2022- 2030

Transport/Mobilitetstilbudet er i 2030:

- klimanøytralt
- tilpasset lokale og regionale behov
- funksjonelt, f.eks båt og ferge henger godt sammen med buss og inkluderer andre mobilitetsformer
- en del av løsningen for bolyst og livskvalitet i hele Trøndelag



Trøndelag fylkeskommune
Tröndelagen fylhkentjielte



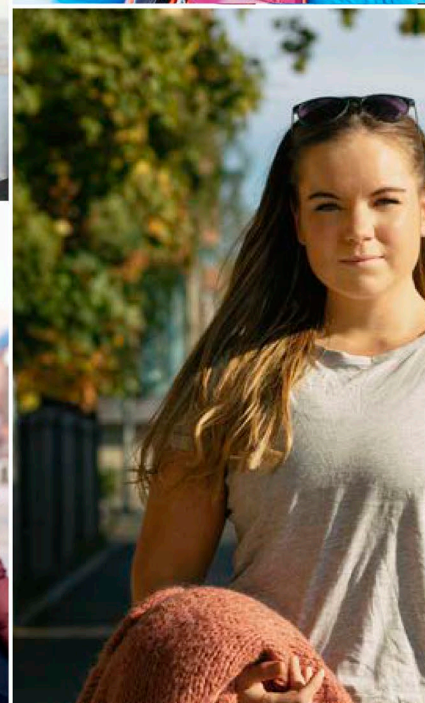
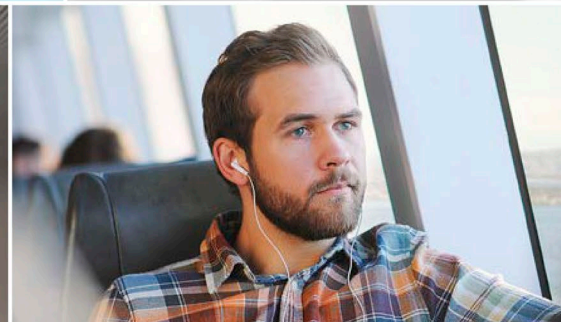
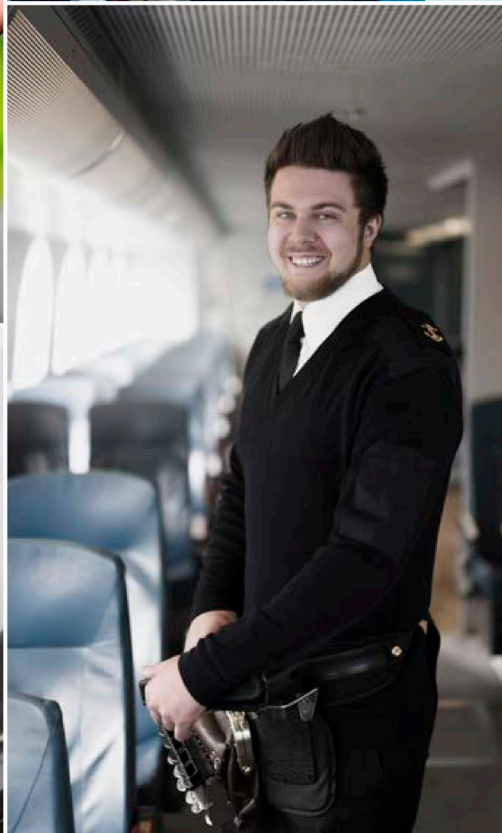


“ Enklere uten bil

AtB skal gjøre det enklere å klare seg uten egen bil – alltid for noen, oftere for mange



Hvilket mobilitetstilbud
har Trøndelag i 2028 – 2040?



Hva er et offentlig kollektivtilbud?

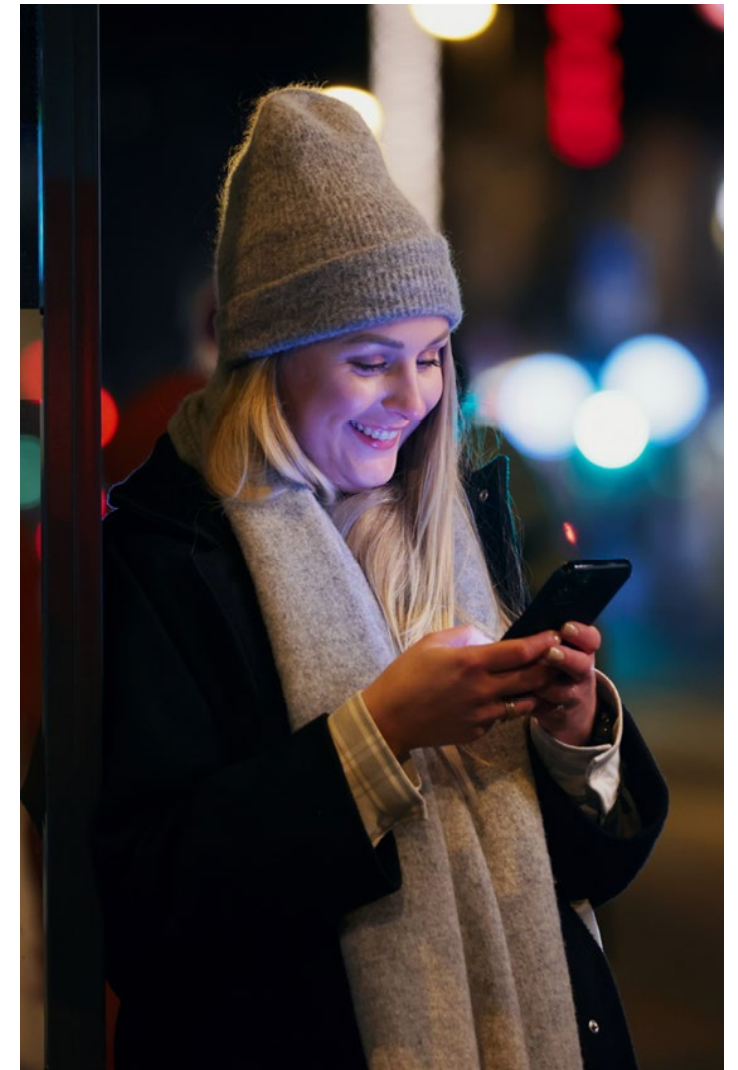


- Betalt av det offentlige, fellesskapets penger
 - Buss
 - Tog
 - Fly (enkelte ruter)
 - Ferger
 - Båter
 - Minibusser og taxi
 - Bysykler, el-sparkesykler
 - Tilrettelegging av sømløst bruk av private/kommersielle mobilitetsløsninger som kan være
 - El-sparkesykler
 - Bildeling
 - Buss (Flybussen)
 - Taxi

**Til sammen
blir dette et
mobilitets-
tilbud**

Hvilke behov
har vi for
kollektivtilbud?

Vi må ha dialog
med brukerne



atb.no/mit2840



Mobilitetstilbud i Trøndelag 2028-2040

Prosjektet arbeider med å utvikle et helhetlig, fremtidsrettet mobilitetstilbud for hele Trøndelag.



Om prosjektet

Finn informasjon om bakgrunn og gjennomføring av prosjektet.



For leverandører

Vi søker dialog med leverandører. Finn ut hvordan du involverer deg.



For brukere

Vi kartlegger behov. Finn ut hvordan og hva vi trenger.



For beslutningstakere

Finn kunnskap og informasjon som kan benyttes til beslutninger.

Aktuelt om nytt mobilitetstilbud 2028/29



Takk til Stjørdal, Malvik og Melhus

Brukergrupper og representanter fra kommunene møttes til prosjektets første idéugnad. Her kartla vi behov for fremtidens mobilitetstilbud i Trøndelag.



Arbeidet med Trøndelags mobilitetstilbud fra 2028/2029 er i gang!

AtB er i gang med arbeidet for å planlegge det helhetlige mobilitetstilbudet i Trøndelag. Dagens kontrakter går ut i 2028/2029.



22,4 millioner til pilotprosjekt på elektrisk vei

Nå er test av elektrisk vei for lading av elbusser i Trondheim et stort skritt nærmere.

Alle kan komme med innspill, forslag og ideer



Slik involverer vi brukergrupper

Vi arrangerer [idédugnader](#) i samarbeid med kommuner og regionråd. Målet er å kartlegge behov hos ulike brukergrupper.

Dugnadene er for spesielt inviterte i samråd med kommunene.



Kom med innspill!

Alle i Trøndelag, uansett hvor du bor, og uansett om du er en flittig bruker av kollektivtilbudet eller ikke, kan gi innspill til hvordan et kundevennlig, fremtidsrettet mobilitetstilbud bør være.

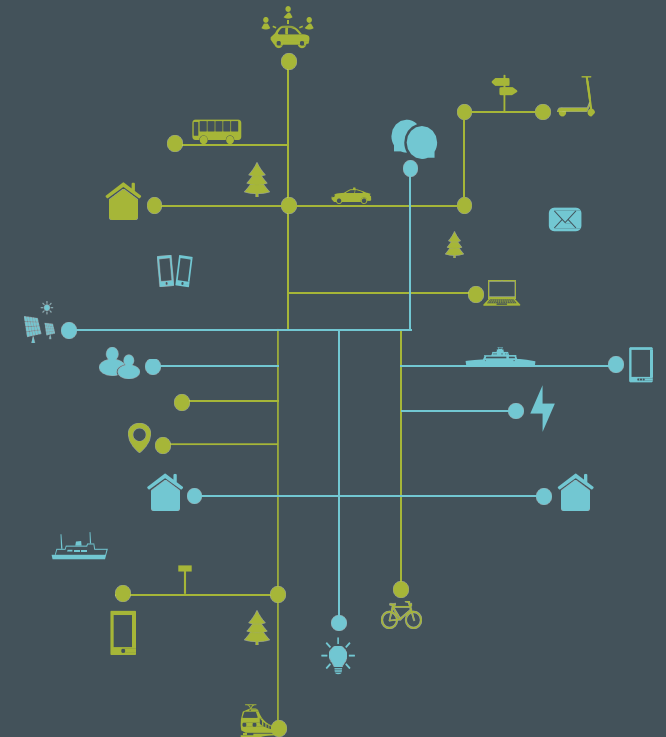
Vi spør om innspill og ideer som vi kan legge til grunn for utvikling av fremtidens løsninger og tilbud.

[Gi innspill](#)

atb.no/mit2840

MiT 2028 2040

Mobilitet i Trøndelag 2028 2040



Plan for møtet



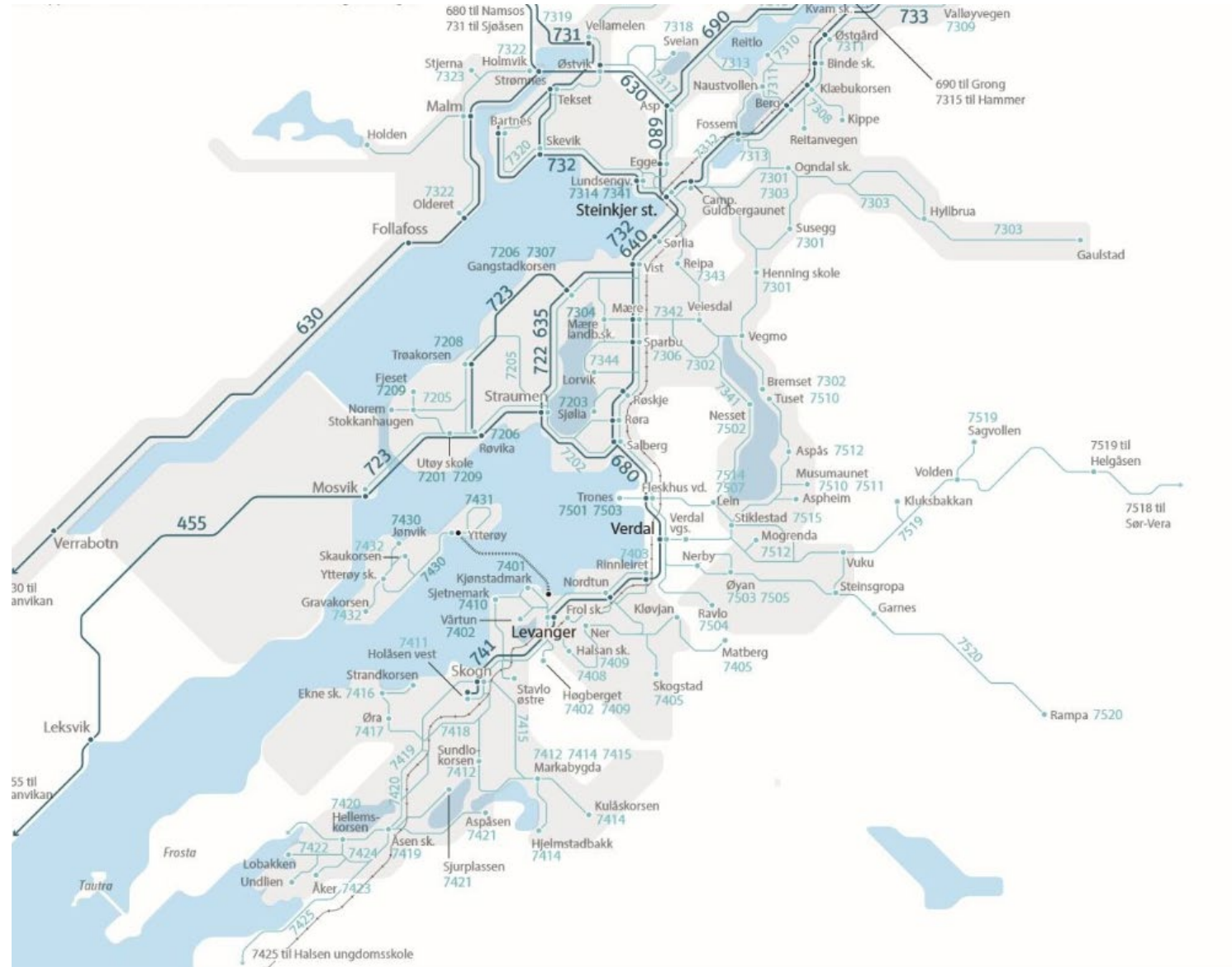
PRESENTASJONSRUNDE



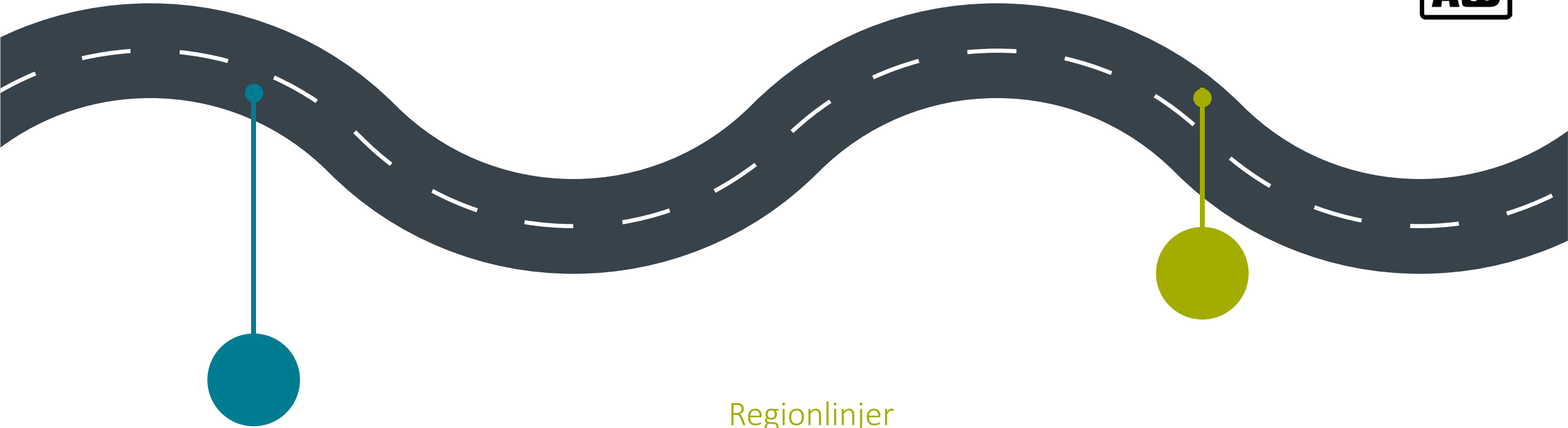
INFORMASJON OM MOBILITETSTILBUDET I INNHERREDSREGIONEN



Rutenett Innherred



Tilbudet i Snåsa kommune



Lokallinjer

5 linjer med avgang på skoledager

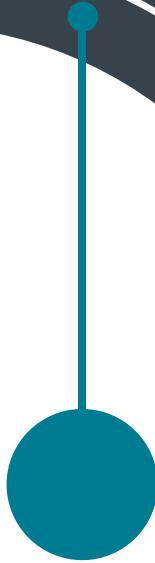
Regionlinjer

612 *Snåsa - Grong*

690 *Grong – Steinkjer*

733 *Snåsa - Steinkjer - Snåsa*

Tilbudet i Steinkjer kommune



Lokallinjer

27 linjer med avgang på skoledager



Regionlinjer

455 Vanvikan – Leksvik - Inderøy - Steinkjer

490 Osen – Fossli vegdele

630 Vanvikan – Follafooss – Steinkjer

640 Levanger – Verdal – Steinkjer

680 Levanger – Steinkjer – Namsos

690 Grong – Steinkjer

722 Straumen – Steinkjer

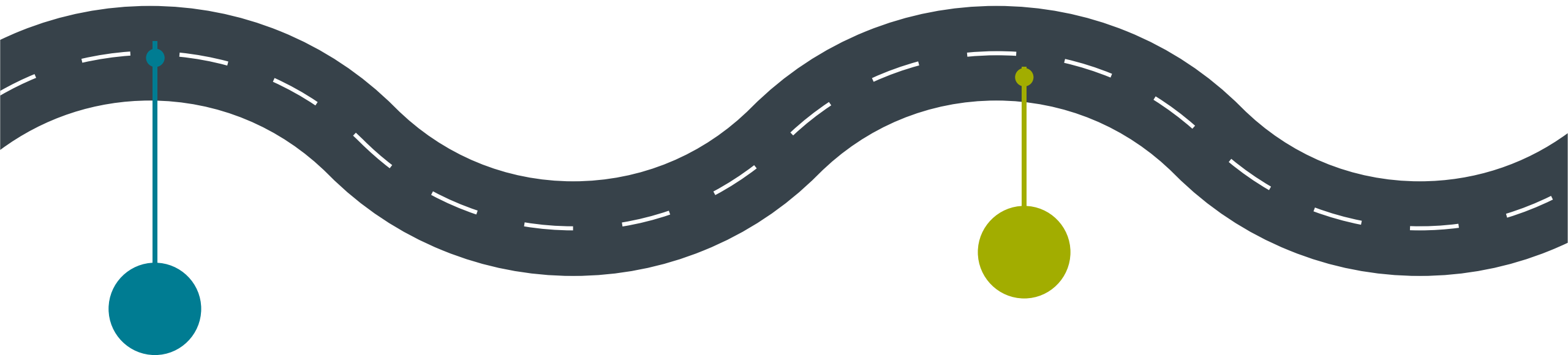
723 Mosvik - Inderøy - Steinkjer

731 Sjøåsen - Namdalseid – Steinkjer

732 Steinkjer - Søndre Egge – Bartnes – Steinkjer

733 Snåsa - Steinkjer - Snåsa

Tilbudet i Inderøy kommune



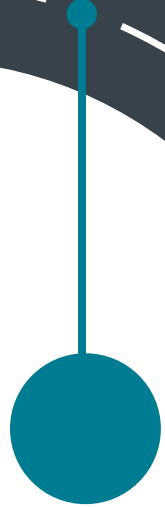
Lokallinjer

14 linjer med avgang på skoledager

Regionlinjer

455 Vanvikan – Leksvik - Inderøy - Steinkjer
635 (Frosta) - Levanger – Verdal
640 Levanger – Verdal – Steinkjer
680 Levanger – Steinkjer – Namsos
722 Straumen – Steinkjer
723 Mosvik - Inderøy - Steinkjer

Tilbudet i Verdal kommune



Lokallinjer

19 linjer med avgang på skoledager



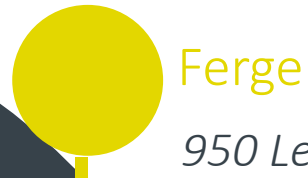
Regionlinjer

635 (Frosta) - Levanger – Verdal

640 Levanger – Verdal – Steinkjer

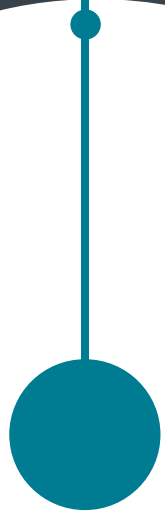
680 Levanger – Steinkjer - Namsos

Tilbudet i Levanger kommune



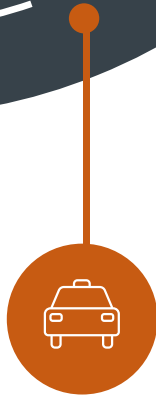
Ferge

950 Levanger-Hokstad



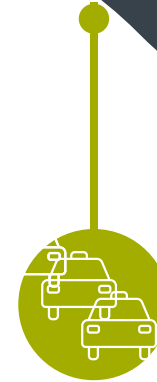
Lokallinjer

25 linjer med avgang på skoledager



Bylinje

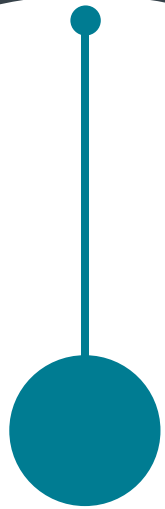
604 – Momarka - Høgberget - Magneten –
Levanger sentrum – Nord univ.



Regionlinjer

635 (Frosta) - Levanger – Verdal
640 Levanger – Verdal – Steinkjer
680 Levanger – Steinkjer – Namsos
741 Levanger - Holåsen vest

Tilbudet i Frosta kommune



Lokallinjer

3 linjer med avgang på skoledager



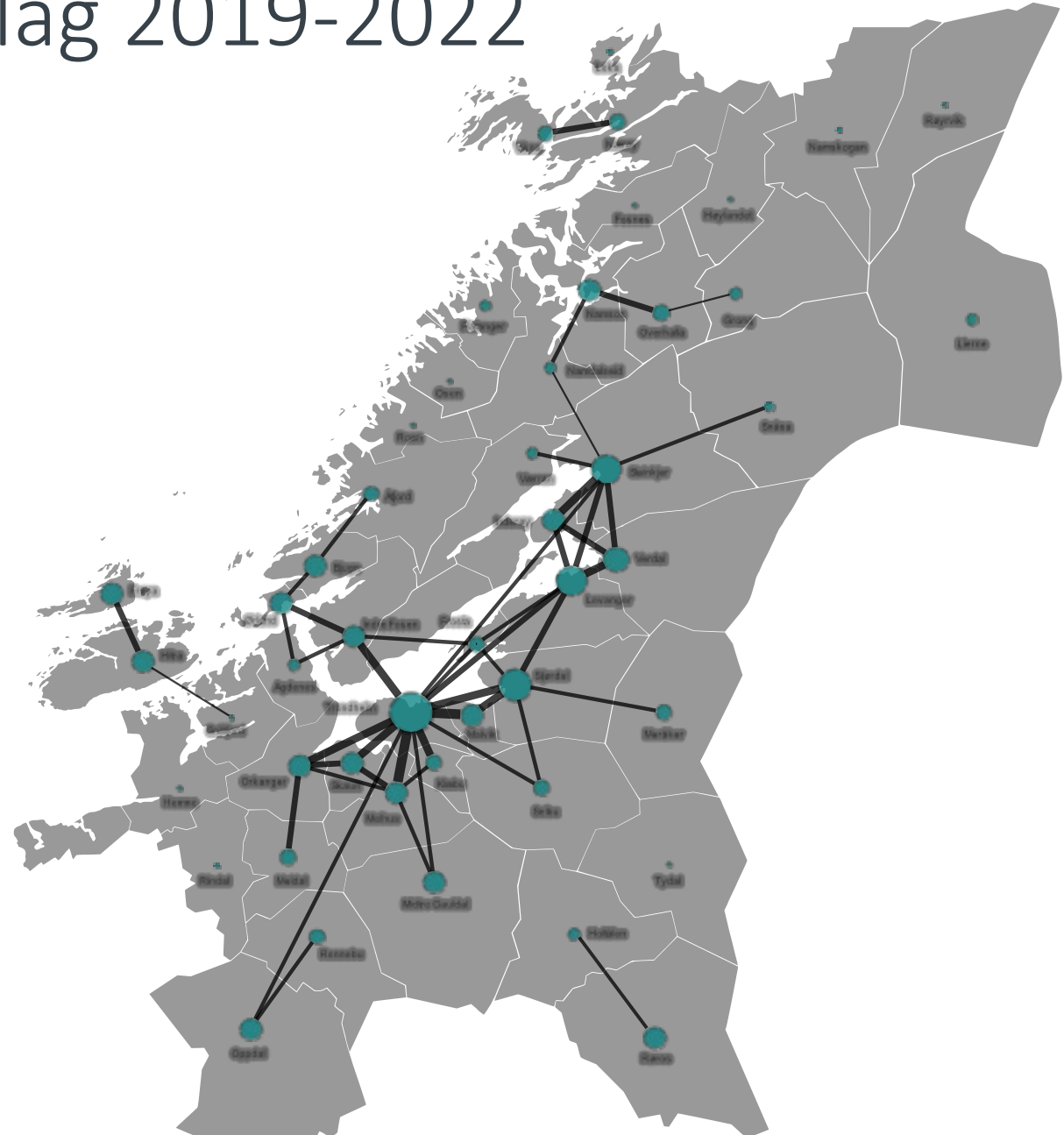
Regionlinjer

635 (Frosta) - Levanger – Verdal

Reisestrømmer Trøndelag 2019-2022



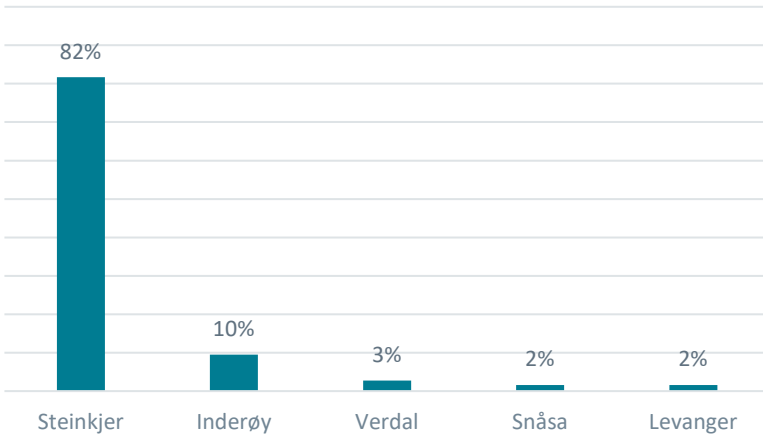
- Dataperiode fra 01.01.2019 til 08.09.2022
- Alle reiser i Trøndelag – uansett transportmiddel brukt
- Grunnlaget består av mobildata fra Telia, estimert for den totale befolkningen
- Estimert 895 669 reiser hver dag, ca. 1,9 tur per innbygger per dag



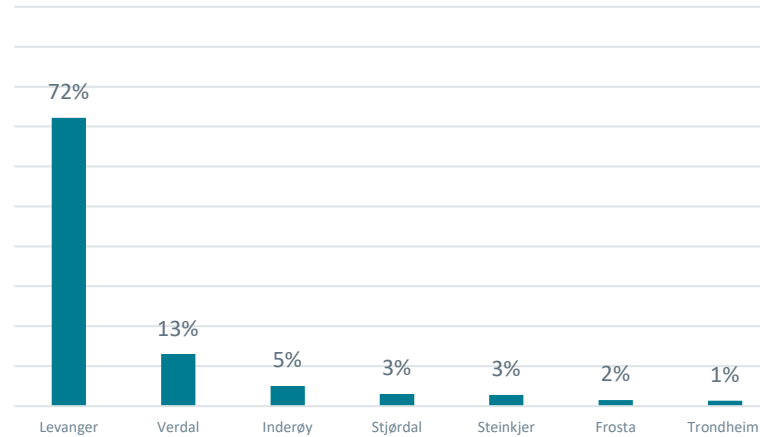
Reisestrømmer per kommune



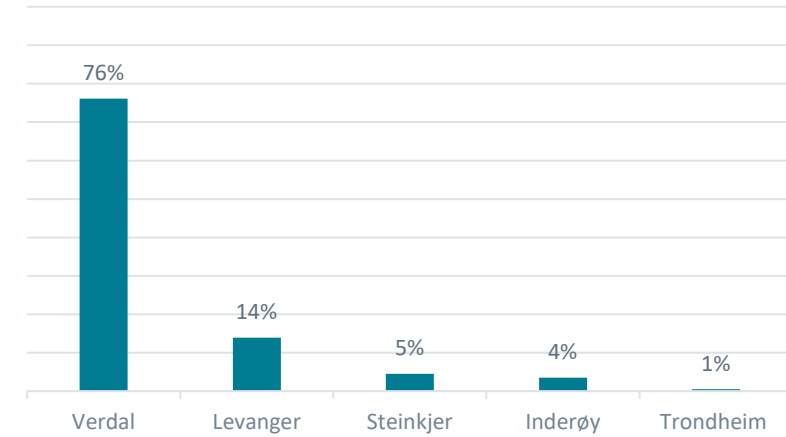
Reiser fra Steinkjer



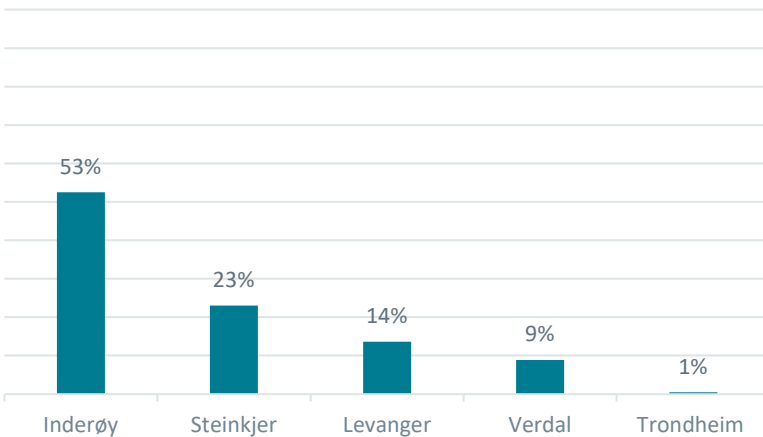
Reiser fra Levanger



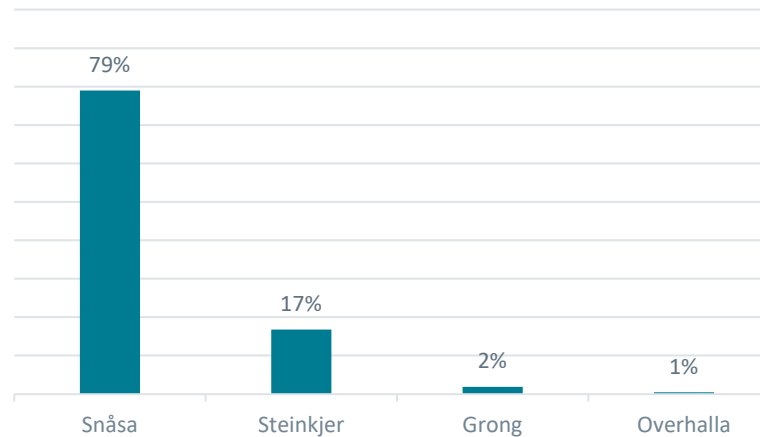
Reiser fra Verdal



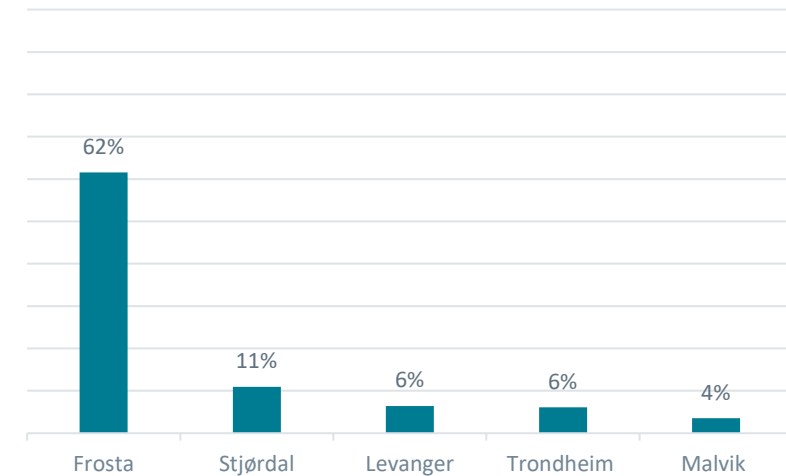
Reiser fra Inderøy



Reiser fra Snåsa



Reiser fra Frosta



Utfordringer:

- Spredt utbygging som skaper utfordringer for et godt kollektivtilbud
- Reisevaner med høy andel bilbruk, og lav kollektivandel

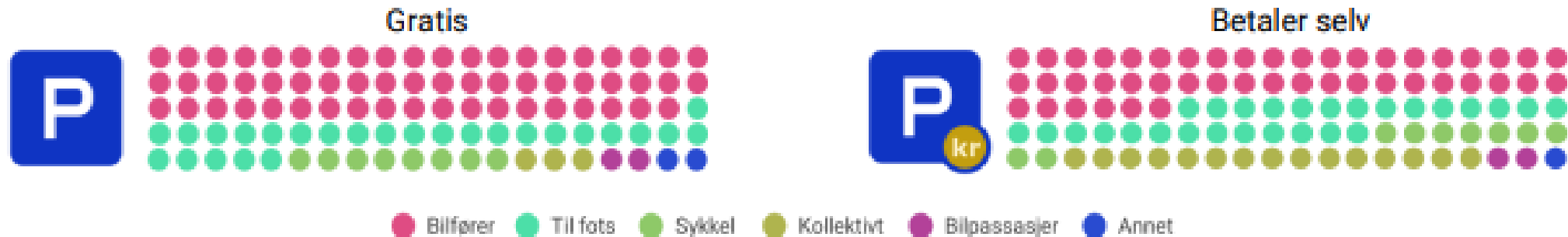


Strategi og muligheter:

- Knytte kommunene sammen med hverandre. Gjennomgående linjer, god korrespondanse, god takting til/fra tog, gode knutepunkt.
- Bedring av infrastruktur. Trafikksikre holdeplasser, gang – og sykkelstier

Transportsystemet på Innherred er basert på god tilrettelegging for bilbruk. God tilrettelegging for kollektivtransport er avgjørende for å øke volumet på andelen som reiser kollektivt.

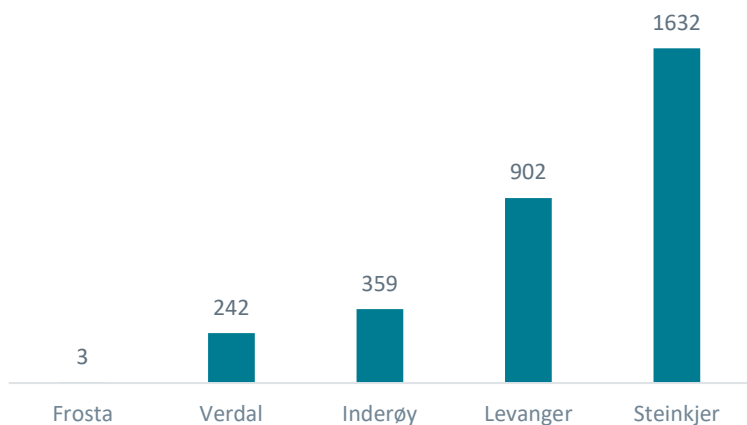
De som må betale for å parkere på arbeidsplassen kjører mindre til jobb



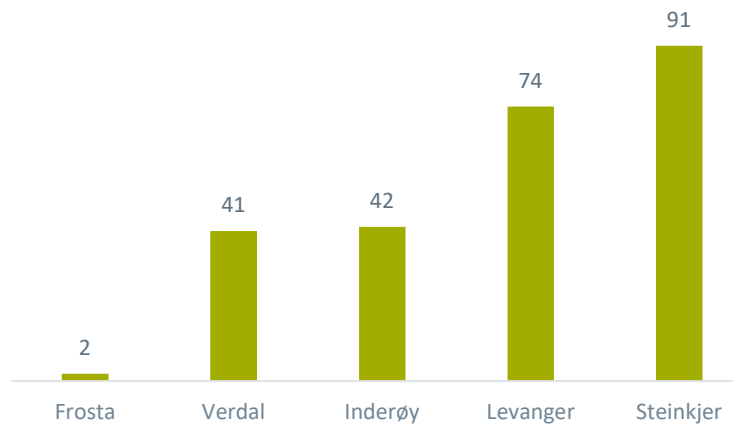
Reisestatistikk buss



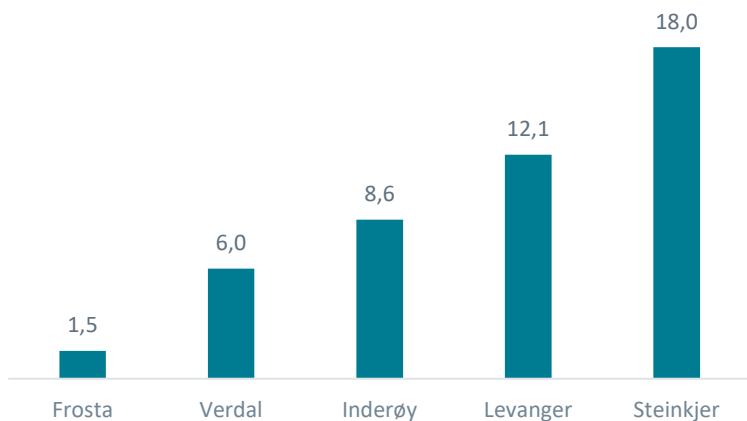
Påstigninger pr hverdag



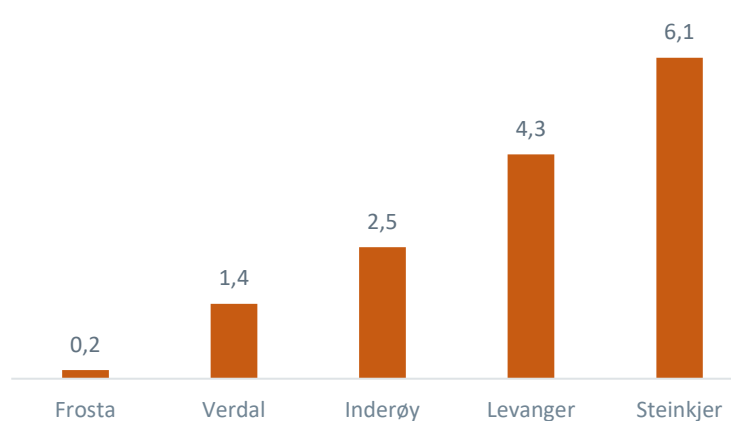
Avganger pr hverdag



Påstigninger pr avgang

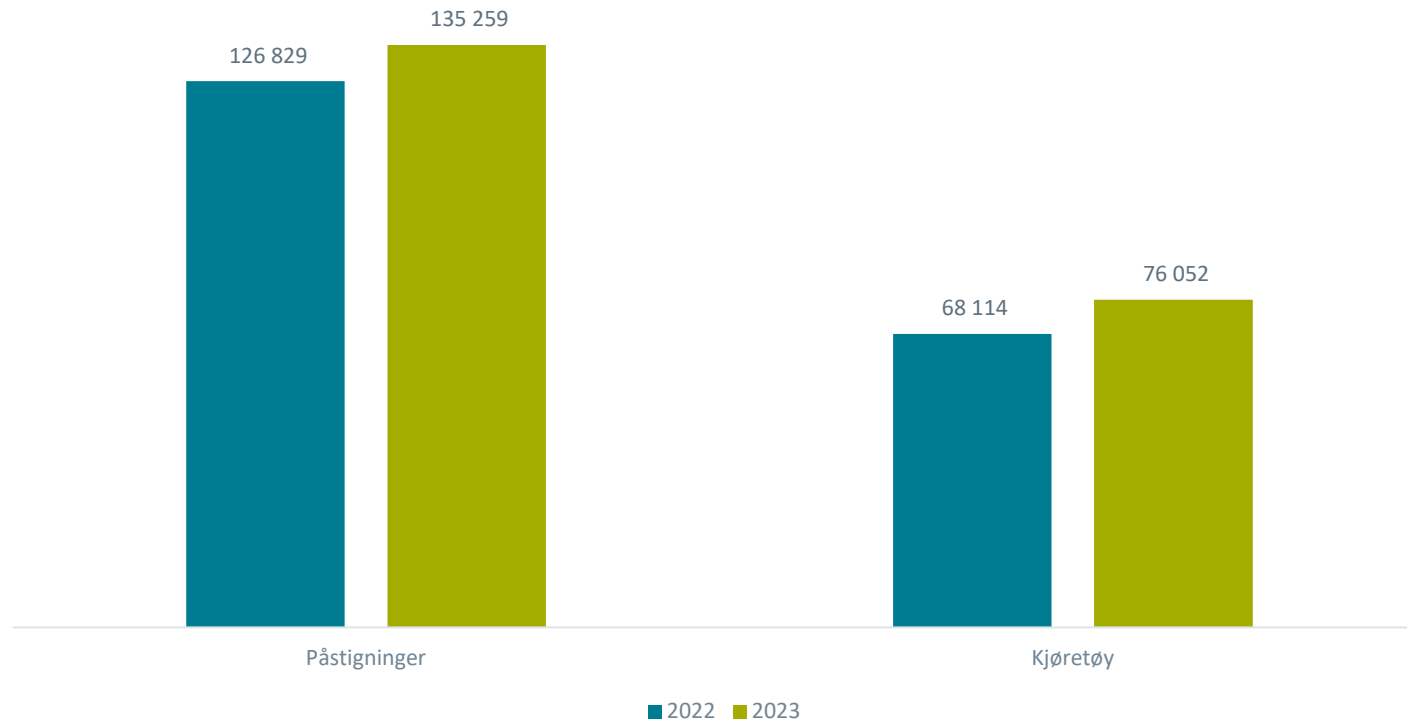


Påstigninger i 2023 pr innbygger

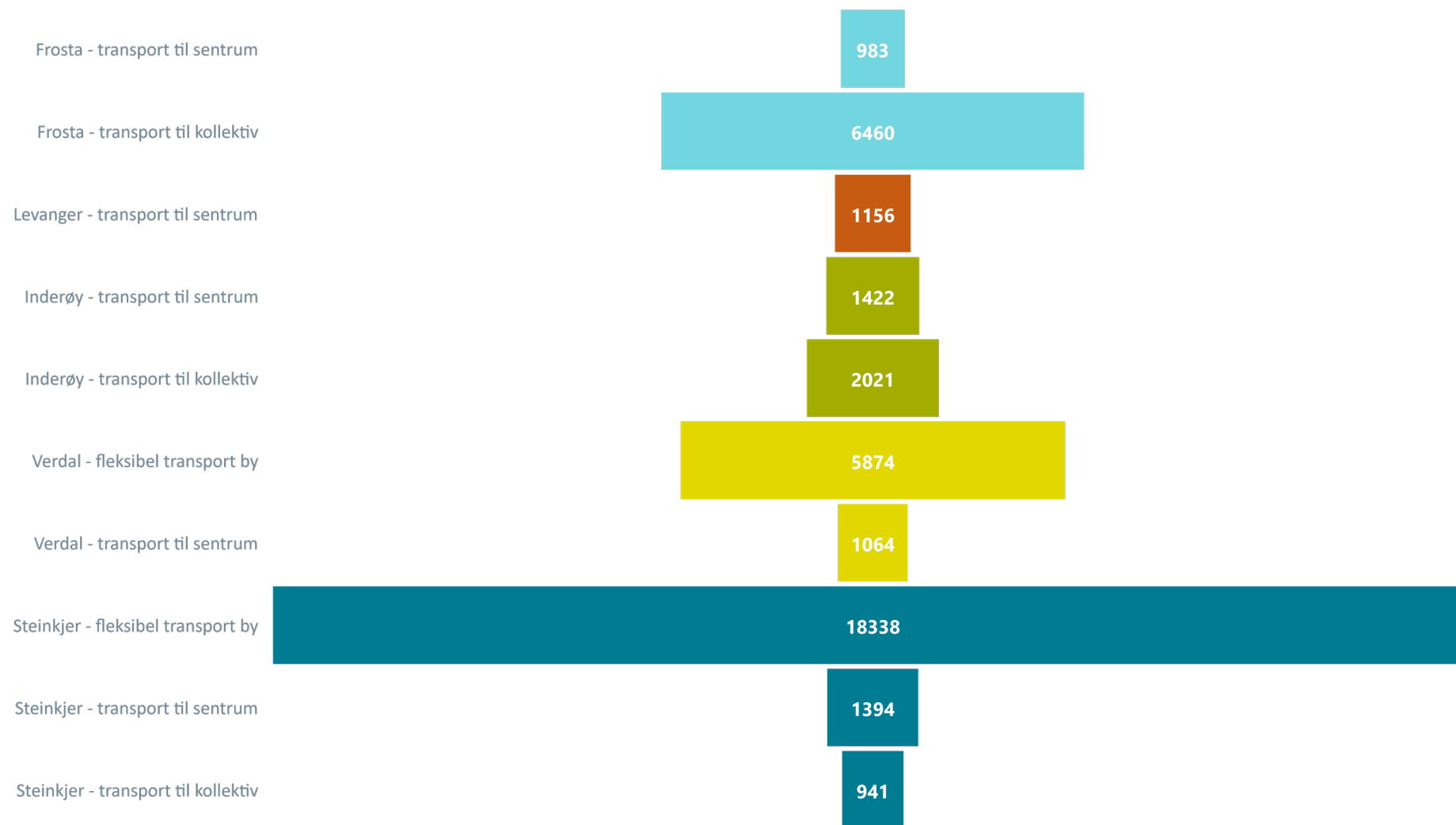


Data fra januar 2024. Data for skolelinjer er ikke inkludert

Reisestatistikk Levanger-Hokstad



Bestillingstransport antall reiser 2023





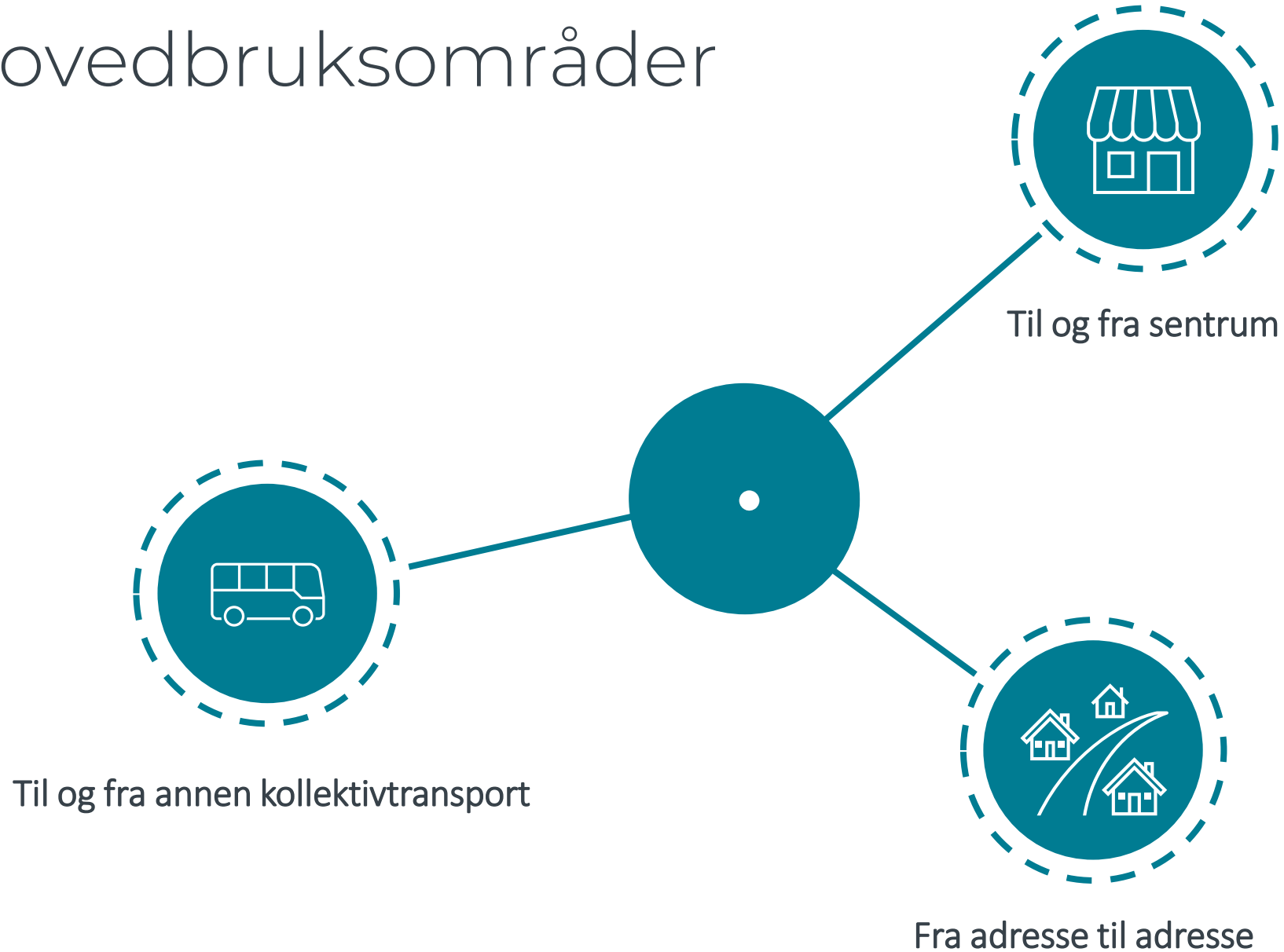
AtB Bestill er bestillingstransport for alle

Vi ønsker å gjøre det enklere for flest mulig å reise kollektivt, også utenfor rutenettet vårt.

Derfor samler vi fleksible transporttjenester i AtB Bestill, som et kollektivtilbud utenfor det vanlige rutenettet.



Tre hovedbruksområder



Til og fra annen kollektivtransport



Drosje frakter kunden til og fra bestemte avganger på rutegående tilbud (buss, tog, båt/ferge).

Dekker reisebehov for.

- Pendlere
- Studenter/skoleelever
- Reisende
- Knytter Trøndelag sammen

Til og fra sentrum



Drosje frakter kunden til og fra sentrum/
kommunesenter/bygdesenter på formiddag
eller ettermiddag.

Dekker reisebehov for:

- Eldre som bor hjemme
- Ungdom til fritidsaktiviteter

Fra adresse til adresse



En minibuss frakter kunden i sentrumsområder som et fleksibelt alternativ til bybuss.

Lang åpningstid og korte bestillingsfrister.

Dekker reisebehov for:

- Alle målgrupper

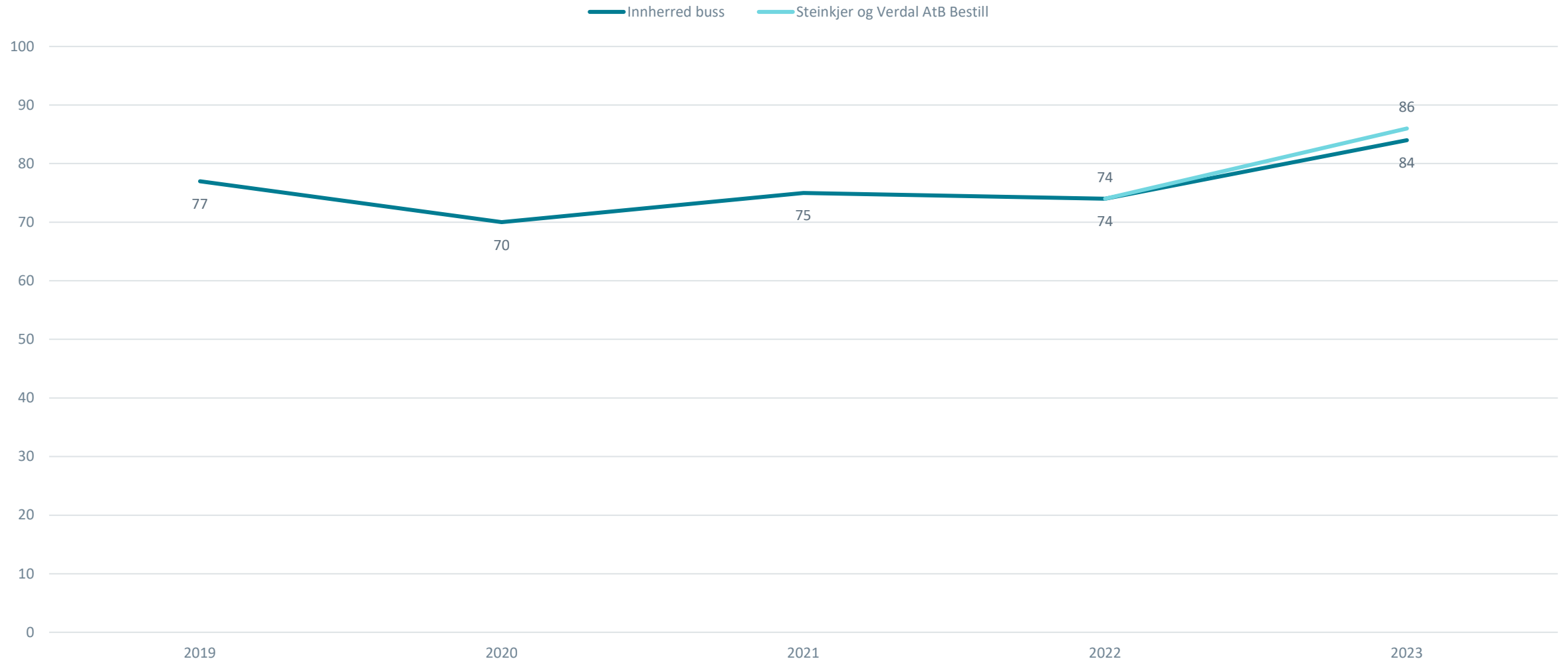
Soner AtB bestill



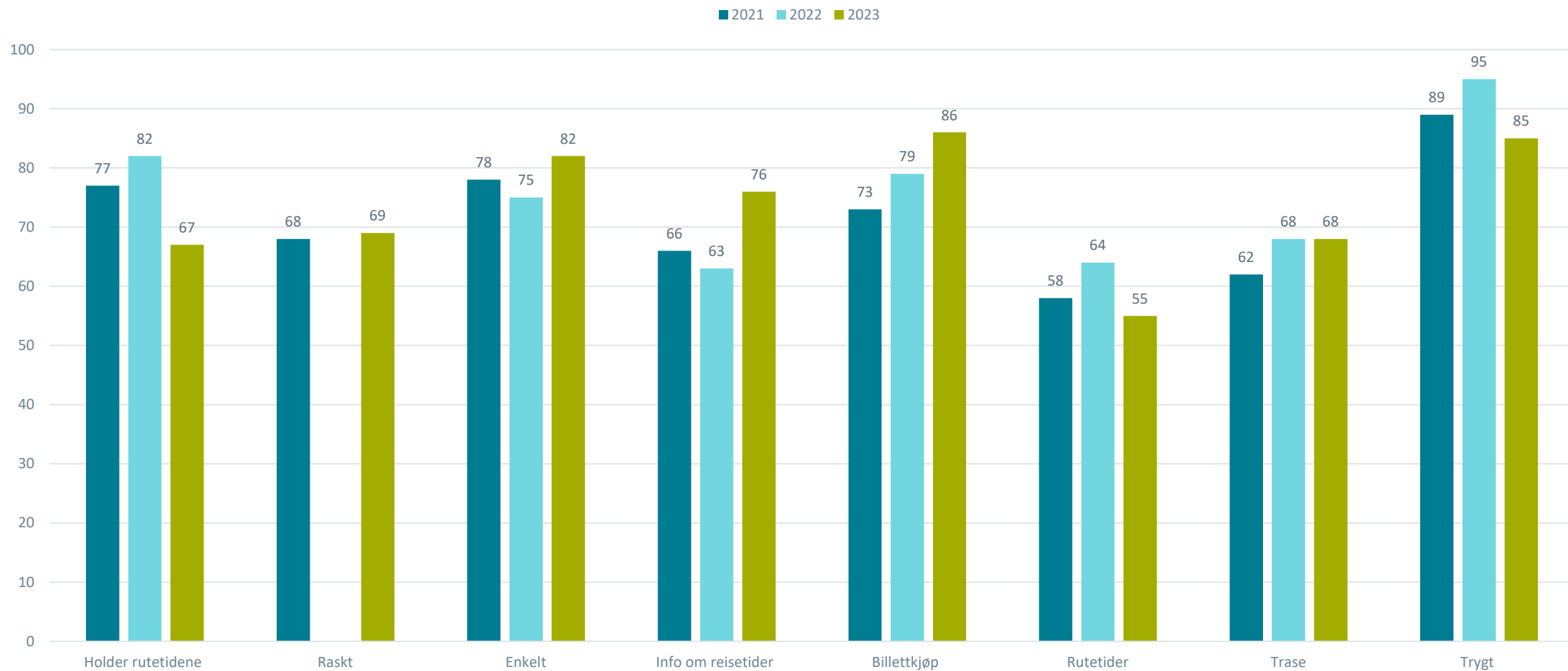
Soner AtB bestill



Utvikling tilfredshet for kundene



Tilfredshet blant kunder ved ulike elementer av tilbudet



INFORMASJON OM TOGETS TILBUD, NÅ OG FREMOVER

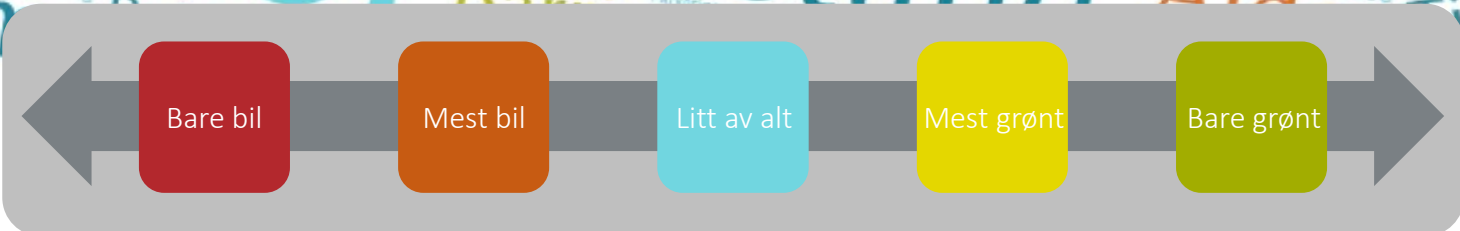


1. I HVOR STOR GRAD BENYTTER DU KOLLEKTIVTILBUD I HVERDAGEN (JOBB/SKOLE)?
2. I HVOR STOR GRAD BENYTTER DU KOLLEKTIVTILBUD PÅ FRITIDEN/KVELD?
3. SYNES DU AT DU BENYTTER KOLLEKTIVTILBUDET TILSTREKKELIG?
ER DU FORNØYD MED EGEN BRUK?

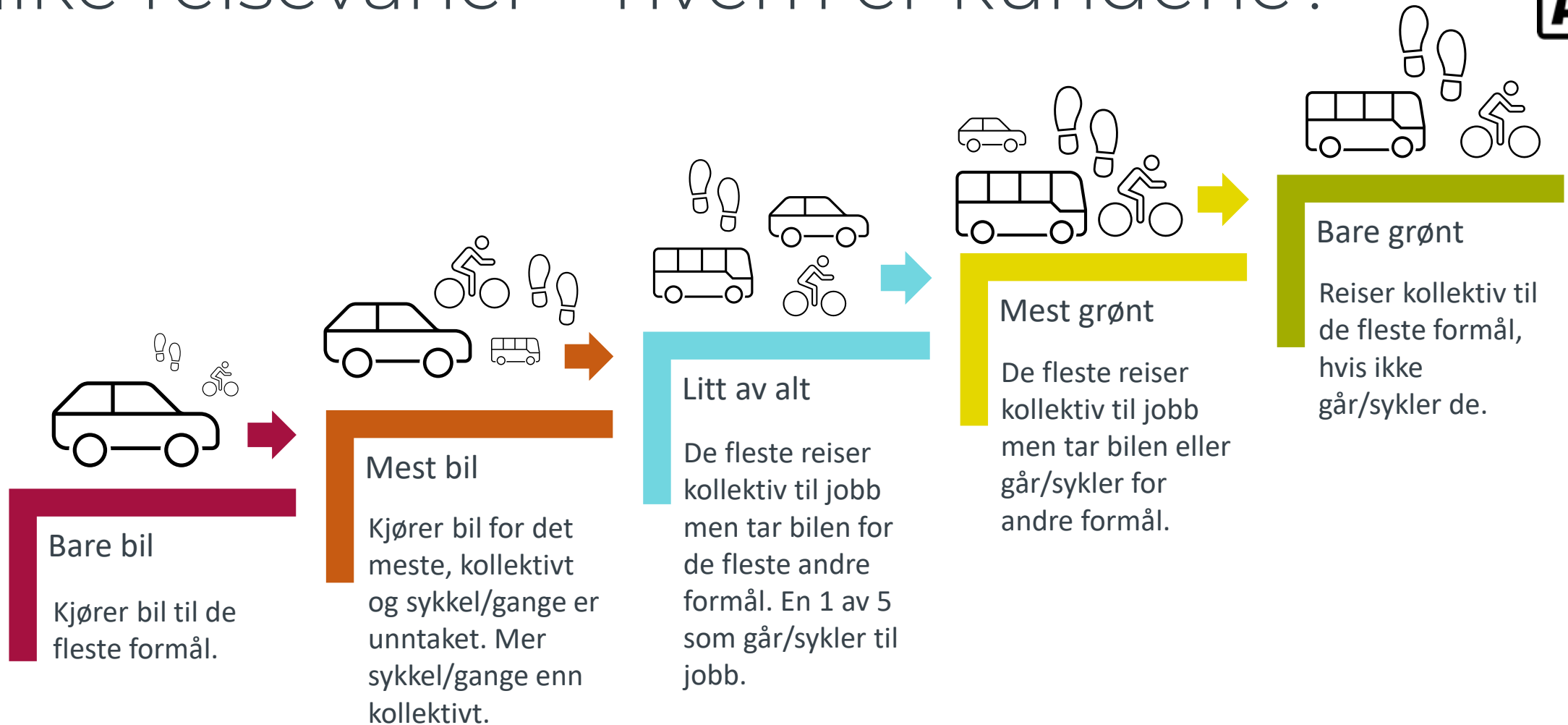
HVA VET VI OM FOLK **SOM BRUKER** MOBILITETSTILBUDET?

HVA VET VI OM FOLK **SOM IKKE BRUKER**
MOBILITETSTILBUDET?





Ulike reisevaner – hvem er kundene?



Urbanisering og valg av transportmiddel

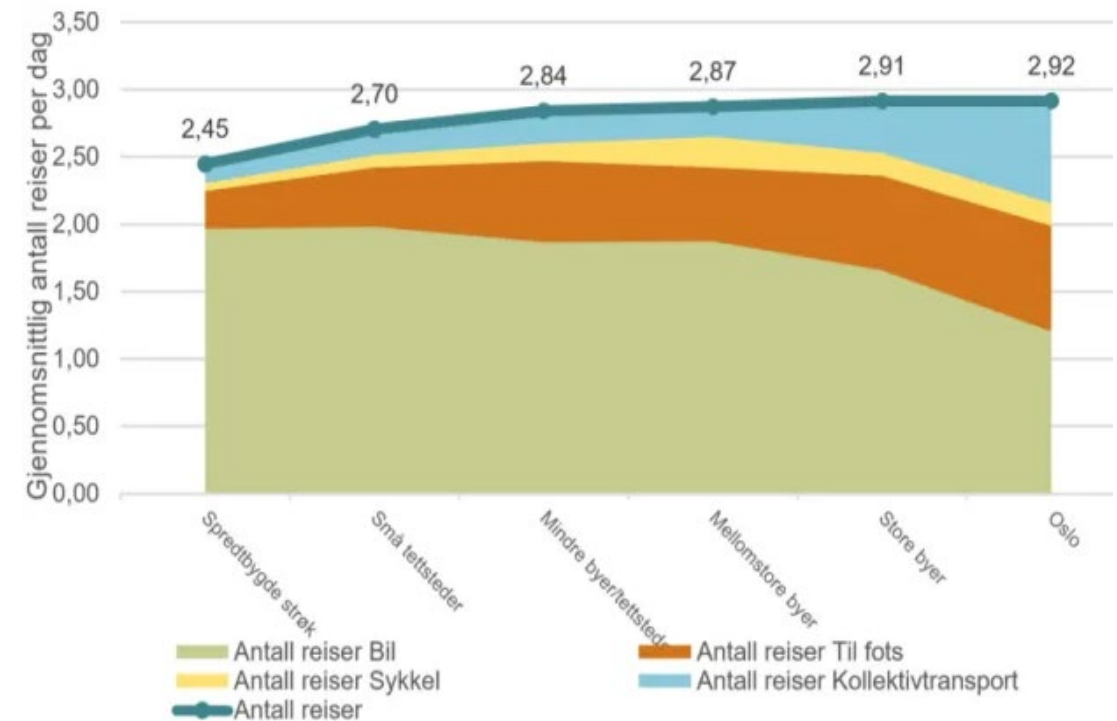


Bilreiser

Mann
Eldre
Har hjemmeboende barn
Lavere utdanning
Spredtbygd
Lite tettsted
Reiser til mindre tettsted
Få reiser

Grønne reiser

Kvinne
Ung
Har ikke hjemmeboende barn
Høy utdanning
Sentralt
Stort tettsted
Reiser til større tettsted
Mange reiser



Espen | Yrkesaktiv | Familiefar



Alder: 44 år

Bosted: Steinkjer sentrum

Arbeidssted: Verdal

Espen bor med familien i Steinkjer sentrum, og jobber på Verdal. Har kjører bil til alt, og tar bare tog av og til når han skal til Trondheim. Familien består av Espen, kone og tre barn. De har arvet et hus på Ytterøy, som de bruker som hytte, familien er på hytten nesten hver helg. Espen er en del av det lokale AmCar miljøet på Steinkjer. Familien har totalt tre biler.



Typiske trekk for segmentet

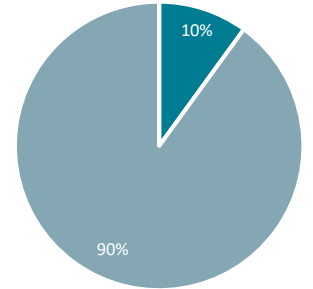
Bilen er det naturlige valget, det faller dem ikke inn å sjekke muligheten for kollektivt. De kjører barna på det meste, og er opptatt av fleksibilitet og friheten til å reise når de vil.

I region er det få bomringer, og dette gjør at pris ikke er en barriere for mange. De som har bil som hobby ønsker å kjøre bil, og er en vanskelig gruppe å få til å reise kollektivt. Denne gruppen anser ferge som en del av veien, og ikke kollektivtransport.



Reisebehov og en typisk uke

- Kjører til og fra jobb hver dag fra Steinkjer til Verdal
- Handler og kjører barn daglig på Verdal
- Er av og til på fotballkamp på Lerkendal i Trondheim med barna
- Reiser ofte på samlinger i AmCar miljøet rundt om i Norge
- På hytta på Ytterøy flere ganger i måneden, kjører da bil og ferge



- Kollektivt
- Sykkel
- Gange
- Bil
- Mikromobilitet



Tekniske ferdigheter



Travelhet



Miljøbevisst

Edith | Pensjonist | Ikke førerkort



Alder: 76 år

Bosted: Sørli, Steinkjer

Jobb: Pensjonert

Edith bor sammen med mann og to katter på Sørli. Hun er aktiv, går turer og møter venner på kafe i byen. Som regel blir hun kjørt av mannen, men ikke alltid. Hun reiser også ofte på besøk til barn og barnebarn som bor rundt om i området. Hvis ikke mannen kjører henne bruker hun AtB Bestill.



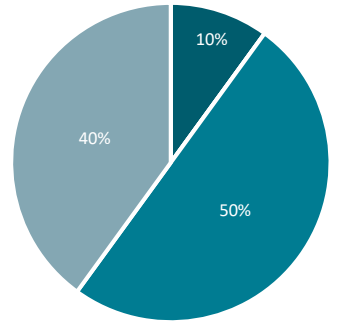
Typiske trekk for segmentet

Eldre i region reiser på dagtid, når de har tilbud og har god tid når de reiser. De er svært fornøyde med AtB bestill og prisen, men mange synes det er vanskelig med app og begrensningene i tilbudet er noe frustrerende. Bruker ofte mer kjente metoder for billettkjøp (t:kort, klippekort, SMS, om bord). De søker opp reisen på forhånd, og følger ikke med i appen underveis. Kjørestil og sitteplass er viktig. Opplever overganger som ekstra stressende.



Reisebehov og en typisk uke

- Møte venner i byen en dag i uken
- Handel på lokalbutikken to dager i uken
- Går tur i nærområdet og marka
- Besøke barn og barnebarn rundt om i området



- Kollektivt
- Sykkel
- Gange
- Bil
- Mikromobilitet



Tekniske ferdigheter



Travelhet



Miljøbevisst

Jonas | Elev | Skoleskyss



Alder: 16 år
Bosted: Vuku, Verdal
Skole: Verdal VGS

Jonas er aktiv og driver med flere idretter. Han går idrettslinja på Verdal VGS, og har skoleskyss fra Vuku. Han reiser også på treninger flere dager i uken, både lokalt og i Verdal. Jonas har også to andre aktive søsken, så foreldrene kjører mye bil. Siden han går på VGS i Verdal bor også de fleste av vennene hans der.



Typiske trekk for segmentet

Elever i region som bor utenfor byer har ofte ikke annet kollektivtilbud enn skoleskyss. De er avhengig av at foreldre kjører dem, med mindre de kjører moped fra 16 år.

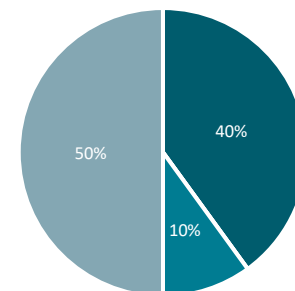
De har et aktivt liv, med mange reiser for fritids- og sosiale aktiviteter.

De med skoleskyss har ikke forhold til å kjøpe billett.



Reisebehov og en typisk uke

- Skole hver dag
- Treninger fem dager i uken, hvor 2 er i Vuku og 3 i Verdal
- Jonas er også hos venner i Verdal to dager i uken etter skolen
- Helger går ofte til turneringer, stevner eller kamper rundt om i Trøndelag



- Kollektivt
- Sykkel
- Gange
- Bil
- Mikromobilitet



Tekniske ferdigheter



Travelhet



Miljøbevisst

Frida | Pendler | Småbarnsmor



Alder: 37 år

Bosted: Levanger

Arbeidssted: Steinkjer

Frida er fra Trondheim, men er gift med en bonde på Levanger. Hun jobber i Steinkjer, men har hjemmekontor to dager i uken. Frida og mannen har to barn, som begge går på skole på Halsan (har skoleskyss). Frida besøker ofte familien sin i Trondheim. Før korona reiste Frida til Steinkjer fem dager i uken.



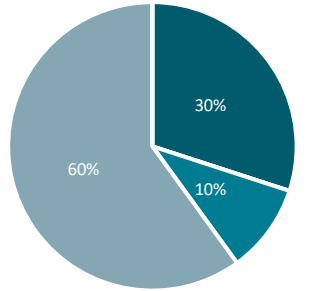
Typiske trekk for segmentet

De som pendler lange strekninger er opptatt av komfort og reisetid. Det å slippe å tenke på parkering og pris er viktige motivasjoner for denne gruppen. Yrkesaktive foreldre er mer opptatt av reisetid og punktlighet. Innbyggere i region er ofte fornøyde med tilbudet, men ønsker høyere frekvens for mer fleksibilitet.



Reisebehov og en typisk uke

- Pendler til Steinkjer fra Levanger med tog tre dager i uken
- Handler i Levanger
- Kjører barn på fritidsaktiviteter i nærområde
- Når mannen er med til Trondheim av og til, kjører de bil. Hvis Frida reiser alene med barna, reiser de med tog.



- Kollektivt
- Sykkel
- Gange
- Bil
- Mikromobilitet



Tekniske ferdigheter



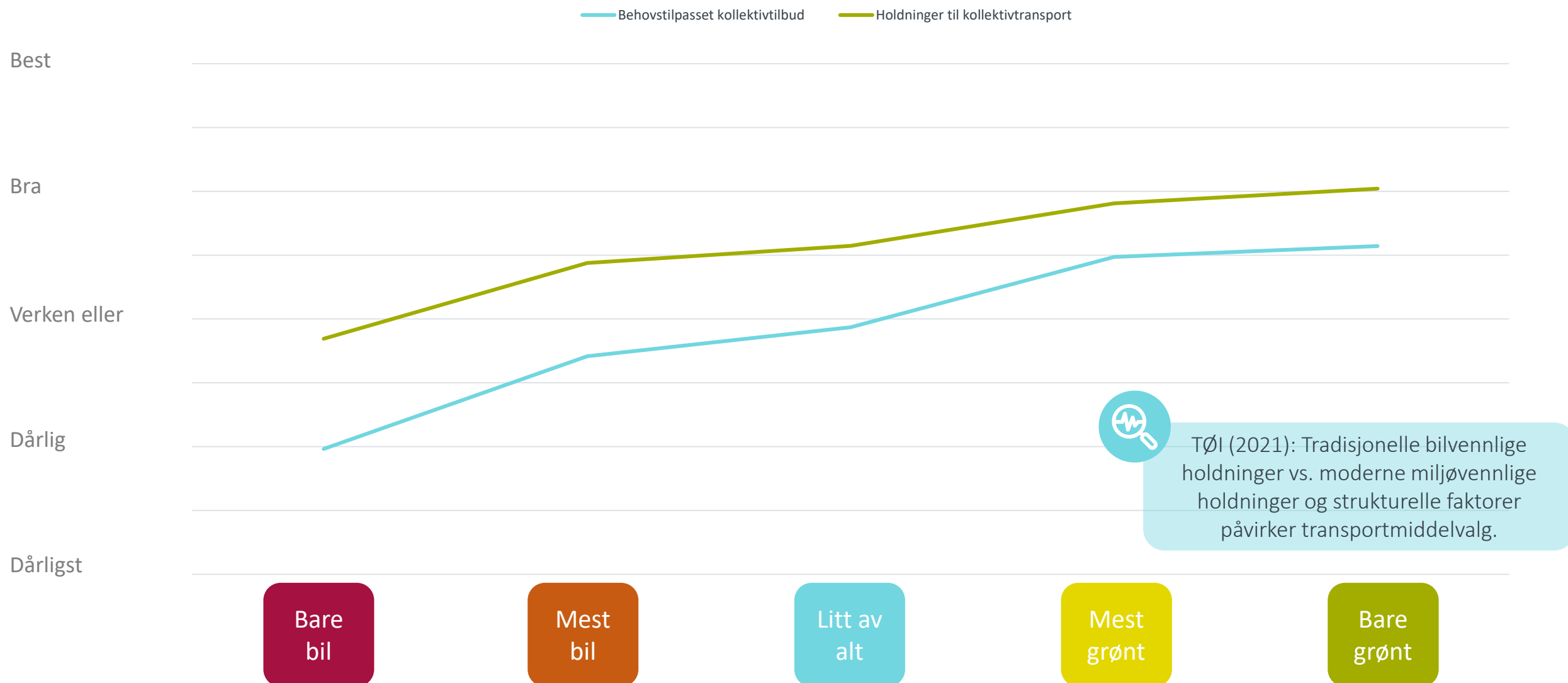
Travelhet



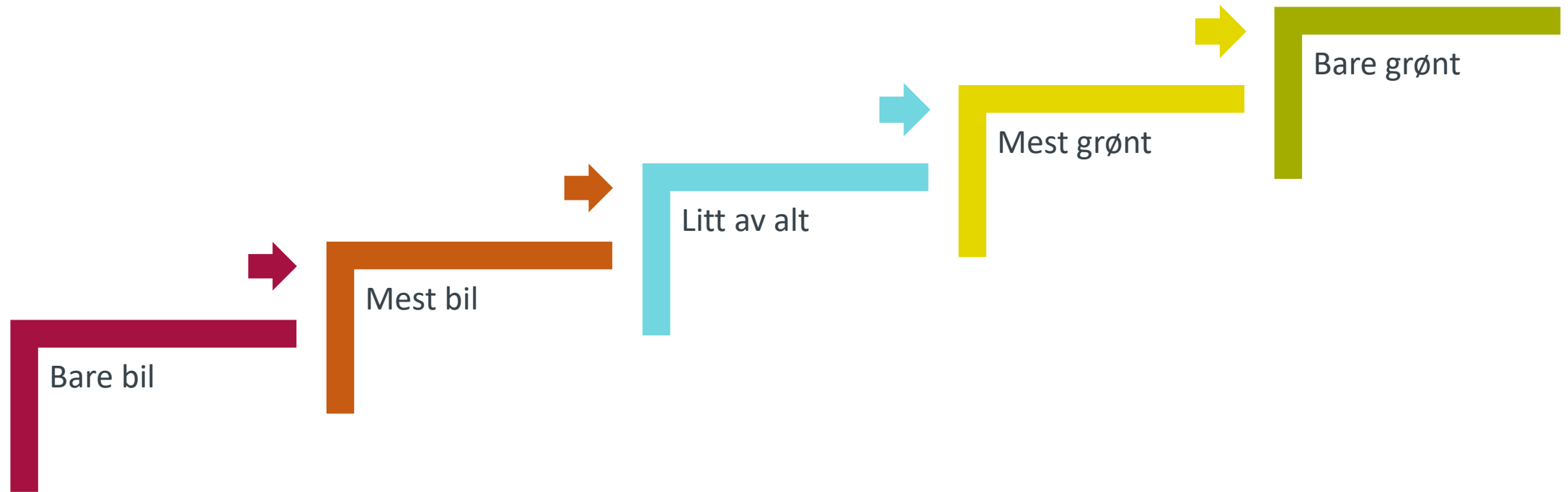
Miljøbevisst



Holdninger og opplevelse av tilbudet



Få endrer vanene over natten



Hva avgjør om vi reiser kollektivt?



«**Kan jeg**» er bare et av elementene ved valg av transportmiddel, men er også det AtB lettest kan påvirke. En grunnleggende faktor for å kunne, men det alene er ikke nok.

«**Bør jeg**» tar for seg folks holdninger. Holdningsendring er vanskelig, så heldigvis for AtB er de fleste enige i at det er viktig for miljøet. Problemet er ansvarsfraskrivelsen hos den enkelte på at de bare er en dråpe i havet. Sosialt akseptabelt å kjøre bil. Generelle vs. Spesifikke tiltak.

«**Vil jeg**» er en av de store utfordringene for AtB i dag. Komforten, vanen og preferansen for bil står sterkt, og er vanskelig å konkurrere med. Hvordan skal vi løse dette?



TØI (2021): Strukturelle/praktiske avgjørende for muligheten, men holdninger er det som avgjør om to personer med like muligheter velger ulikt.



Ulike formål har ulike behov

Hvilket behov skal mobilitet løse for kundene i ulike situasjoner?



De faste reisene

jevnlig, faste tider og steder

- Jobb
- Skole
- Faste avtaler

De fleksible reisene

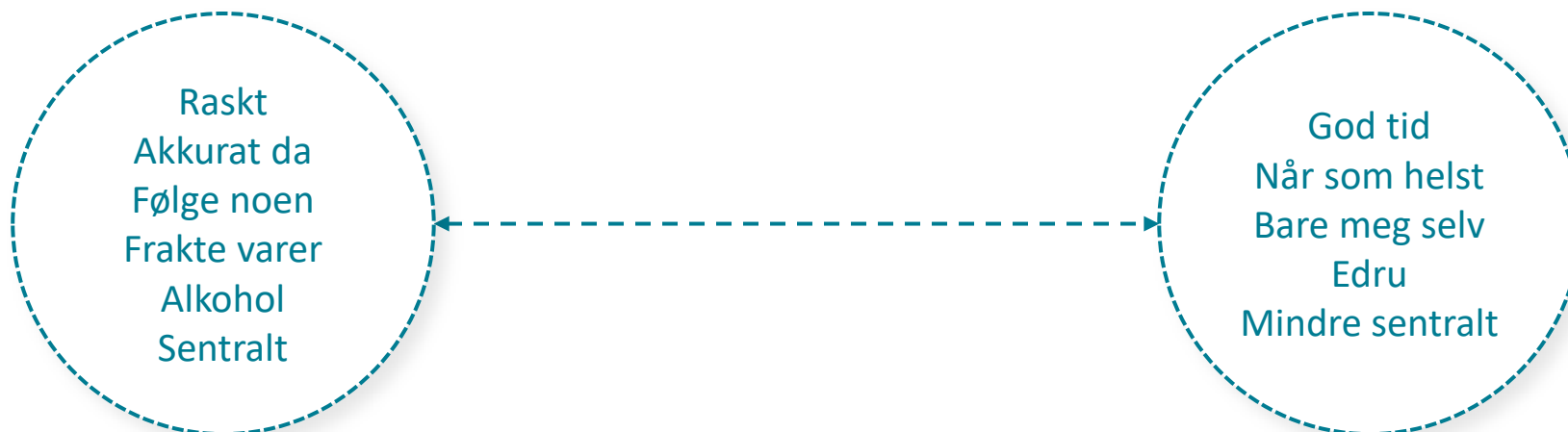
ettermiddagsaktiviteter som forekommer ofte men sporadisk og på spredte steder

- Fest
- Arrangementer
- Avtaler
- Kafe
- Besøk

Unntaksreisene

Skjer sjeldent men har noen ekstra behov i forhold til frakt og reiselengde osv.

- Hytta
- IKEA
- Turer o.l.



6 kjappe fokusområder



1

Reiser til Trondheim

Godt dekkende tilbud i dag, og ikke like attraktivt å ta med bilen helt inn til sentrum.

2

Barn og ungdoms fritidsreiser

Dekke behovet godt slik at alle barn og ungdom kan delta på fritidsaktiviteter.

3

Jobbreiser med god dekning

De som jobber i sentrale området og andre godt dekkede målpunkt, og som bor i områder og jobber «tradisjonelle tider».

4

Delingsmobilitet for å dekke unntaksbehov

Utvikle tjenester som gjør det lettere å greie seg uten egen bil, eller bil nr. 2.

5

Sosialt press, miljøgevinsten

De fleste enige i at viktig for miljøet, spille på hvor mye bilreisene (også med elbil) forurenses/hvor lite bussen gjør det. Hver reise utgjør en forskjell.

6

Bussens fleksibilitet

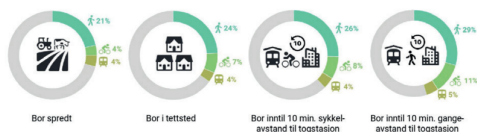
Få fram fleksibiliteten til bussen, hva kan du når du reiser kollektivt som du ikke kan med bil? Sove, lese, ta en spontan øl, ikke kø, ikke følge med når parkering går ut osv.

HVOR GODT DEKKER DAGENS MOBILITETSTILBUD BRUKERBEHOVENE?

SKRIV FORBEDRINGER PÅ ARKENE MED BRUKERGRUPPER, BEGRUNN (SKRIV HVORFOR).

LAG/SKRIV ANDRE BRUKERGRUPPER I TILLEGG HVIS DERE SYNES DET MANGLER NOEN.

reiseandel enn de som er bosatt i distriktskommunene. Det er imidlertid ikke bosteds-kommune som er avgjørende for hvor stor andel «grønne reiser» den enkelte har. Hvor sentralt i kommunen du bor har større betydning.



*Bostedets betydning for andel «grønne» reiser i Innherredsbyen.
Kilde RVU Innherredsbyen 2020.*

Særlig stor betydning har det om bostedet i kommunen er nær en togstasjon som kollektivknutepunkt. Spredtbodde er generelt mer bilavhengige enn de som er bosatt i tettsteder. Personer som har mindre enn 10 minutters gange- eller sykkelavstand til en togstasjon har en høyere «grønn» reiseandel enn de som bor lengre unna. Jo høyere antall service- og tjenestefunksjoner som ligger nært bosted, desto høyere er befolkningens «grønne» mobilitetsandel.

Funnene fra reisevaneundersøkelsen støttes av innspill i medvirkningsprosessen.

Mangelfullt kollektivtilbud:

Kollektivtilbudet på Innherred oppleves å være for dårlig, særlig i grendene og mellom byene. Togtilbudet er viktig, men må videreutvikles. Både innbyggere og næringsliv er veldig avhengig av bil. Det er for eksempel ikke noe tilpasset kollektivtilbud mellom Verdal stasjon og de store arbeidsplassene i industriområdene.

Det kollektivtilbudet som finnes er muligens lite kjent. Mye pendling tilsier at kollektivtilbudet burde vært bedre, særlig mellom stasjoner og arbeidsplasser. Det er ikke noe busstilbud til fritidsaktiviteter på kveldstid.

Trønderbanen er kjempeviktig, men en avgang i timen er lite fleksibelt, særlig med tanke på kortere reiser mellom byene. Det er dårlig korrespondanse mellom fly og Trønderbanen og manglende avganger på kveldstid fra Værnes og nordover. Enkelte togavganger er overfylte, andre tomme. Noen bussruter (for eksempel Levanger-Namsos) er også fulle, andre bussruter går ofte tomme.

Mobilitet er vanskelig for de som ikke disponerer egen bil – bestillingstransport og tilbringertjenester fungerer ikke godt over alt.

For Snåsa er manglende kollektivtilbud en stor utfordring. Pendleravganger til Snåsa og videre til Grong er viktig for kommunens attraktivitet.

Tilrettelegging for gående og syklende kan bli bedre:

Mange reiserelasjoner er korte, men det kan likevel være «umulig» å sykle på grunn av mangelfull tilrettelegging. Bedre infrastruktur for sykkel vil samtidig kunne være bra for folkehelsen. Andre steder er det gode muligheter for å sykle; for eksempel mellom Verdal og Levanger, og på strekningen Mære-Steinkjer.

- Det er flere barrierer mot å bruke sykkel i dag;
- Manglende sykkelparkering med diverse fasiliteter, dusj/garderobe på jobb.
- Vanskelig å kombinere sykkel og kollektivtransport (trygg sykkelparkering på stasjonen).
- Vanskelig eller kostbart å ta med sykkel på tog.
- Dårlig infrastruktur og vinterdrift gjør vintersykling vanskelig.

Mange har gratis parkeringsplass på arbeidsplass:

I dialogsamlinger har flere pekt på at bilene tar for stor plass i bybildet og at arealer heller kan brukes til andre former for møteplasser. Mange mener at bilen er for dominerende i forhold til andre transportmidler. «Så godt som alle har gratis-parkering ved jobb, dette fremmer bilbruk».

Reisevaneundersøkelsen bekrefter denne oppfatningen. Andelen bilførerereiser er 59% blant dem med gratis parkering og 46% blant dem med betalt parkering. Særlig



PAUSE



MÅL FOR FRAMTIDAS MOBILITETSTILBUD I INNHERREDSREGIONEN



Overordnet strategi for Innherredsbyen



Viktige strategiske grep for framtidig utvikling er:

1. Knytte sammen: Transportsystemet må utvikles i tråd med **mål for Innherredsbyen om å knytte kommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.**
2. Attraktive steder: Stedsutvikling bør særlig støtte opp om framtidige jernbaneinvesteringer og et bedre togtilbud. Byene og kommunesentrene bør utvikles til levende og attraktive steder med urbane kvaliteter som tiltrekker unge tilflyttere, «hjemflyttere» og bedrifter. Sterke byer og kommunesentre gir også et bedre grunnlag for levedyktige grender og bygder.
3. Effektive overganger til kollektivtransport: Knutepunkter av ulike typer og på ulike steder bør utvikles for å sikre at alle får **enkel tilgang til et regionalt kollektivtilbud** – med tog, buss eller båt. Særlig på lengre reiser mellom de største byene og tettstedene i Innherred og på reiser mellom Innherred og Trondheim kan **kollektivtransport være konkurransedyktig med privatbil.**
4. Enklere å gå, sykle og reise kollektivt: Bil vil også i fremtiden spille en viktig rolle i Innherredsbyen på strekninger der det ikke er tilgjengelig et godt kollektivtilbud. Det er imidlertid nødvendig å **utvikle strategier som reduserer bilavhengigheten og som gjør det enklere å velge å gå, sykle eller reise kollektivt.**

Mål Innherredsbyen



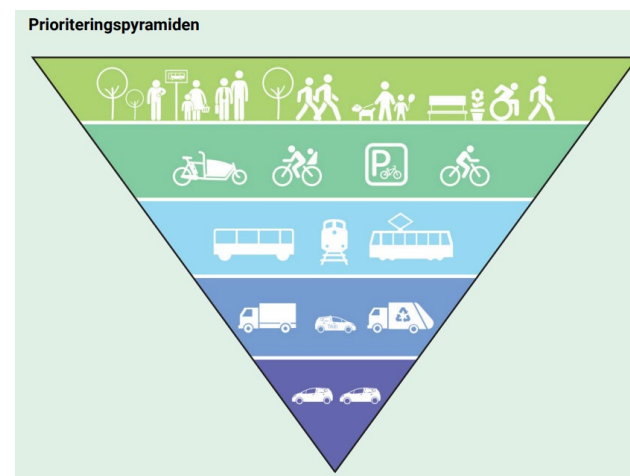
1.2 Mål

Hovedmål

Innherredsbyen ønsker å nå følgende hovedmål:

- Innherredsbyen utvikles til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.
- Regionen når nasjonale og regionale klima-, transport- og arealmål.
- By- og tettsteder utvikles til kompakte og levende sentrumsområder.
- Regionen oppnår økt konkurransekraft i nasjonale prioriteringer av samferdselsprosjekter (NTP).
- Sentrene har gode knutepunkt som sikrer enkle overganger og et sammenhengende («sømløst») transporttilbud.
- Sykling, gange og kollektivtransport gis konkurransefortrinn.

Målene til Innherredsbyen følger opp flere av FNs bærekraftsmål; Særlig relevante er målene 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn, 9: Industri, innovasjon og infrastruktur og 17: Samarbeid for å nå målene. Men også målene 3: God helse og livskvalitet, 4: God utdanning, 13: Stoppe klimaendringene, 14: Livet i havet og 15: Livet på land, blir berørt i Innherredsbyens arbeid med felles areal- og transportstrategi.



Skape sentrumsområder som er tilgjengelig for besøkende og handlende med alle typer transportmidler. Utvikle en mindre bilavhengig region. Vi må ikke fortrenge mer miljøvennlige transportmidler (sykkel, gange og kollektivtransport) som gir mindre støy, bedre luft og tryggere nærmiljø. Vi skal stimulere til å gå og sykle.



FNs BÆREKRAFTSMÅL



Bærekraftsmål 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle.



Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å få flere til å sette fra seg bilen og begynne å reise kollektivt. En helhetlig mobilitet som inkluderer bysykler, innfartsparkering, sparkesykler, buss, bildeling og holdeplassfasiliteter er alle elementer som vil bidra til økt attraktivitet for kollektivtransporten, og bidra til redusert trafikk på veiene. Å reise kollektivt betyr økt fysisk aktivitet, det betyr også redusert trafikk som medfører bedre luftkvalitet og lavere risiko for ulykker, og som igjen bygger positivt opp under helseaspektet.

Bærekraftsmål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst.



Kollektivtrafikkens bidrag til anstendig arbeid og økonomisk vekst handler om å gjøre utdanning og arbeidsliv tilgjengelig for alle innbyggere. God mobilitet bidrar til å skape velfungerende og miljøvennlige byer, verdiskapende næringsregioner og handel. Mobilitet bidrar til høyere produktivitet, innovasjon, økonomisk vekst, økt sysselsetting og mer likhet.

Bærekraftsmål 9: Innovasjon og infrastruktur



Innovasjon, infrastruktur og mobilitet henger tett sammen for å videreutvikle kollektivtrafikkens nullutslippsløsninger. Teknologiutvikling bidrar til enklere og mer fleksible reiser, gjennom eksempelvis reiseinformasjon i sanntid, eller system for bestillingstransport.

Bærekraftsmål 10: Mindre ulikhet



Økonomi, funksjonsnedsettelse, alder og bosted kan være til hinder for deltakelse i samfunnet. Kollektivtrafikken skal være tilgjengelig for alle, også reisende med funksjonsnedsettelse, ved universell tilrettelegging av tilbudet. God mobilitet til en lav og konkurransedyktig pris, bidrar også til at de uten egen bil har like muligheter til å delta i

samfunnet.

Bærekraftsmål 11: Bærekraftige byer og samfunn



Kollektivtrafikken er en pådriver for at utviklingen innen mobilitet bidrar til et bærekraftig samfunn, attraktive bo- og arbeidsregioner og bidrar til å binde byer og tettsteder sammen.

Trafikkproblemer gir redusert livskvalitet, utslipp og store negative økonomiske konsekvenser.

Mer og bedre kollektivtransport, at flere sykler og går og restriktive tiltak for bruk av personbil er viktige tiltak for å oppnå bærekraftige byer og samfunn.

Bærekraftsmål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon



Bærekraftig forbruk og produksjon handler om å gjøre mer med mindre ressurser, og dermed redusere miljøbelastning og klimagassutslipp knyttet til aktiviteter. Et bedre kollektivtilbud vil bidra til å redusere behovet for transport av en person pr. privatbil. Krav til økt gjenbruk og å inkludere sirkularitetskrav ved innkjøp, drift og avhending av materiell i sektoren er viktig i

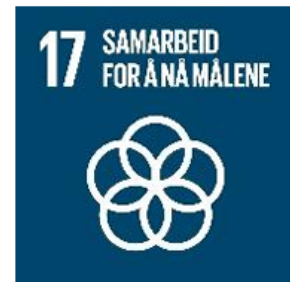
arbeidet mot det grønne skiftet, og er med på å endre transportsektoren.

Bærekraftsmål 13: Stoppe klimaendringene



Kollektivtrafikken er et viktig og populært bidrag til en sosialt rettferdig klimapolitikk. Klimautfordringer innebærer at utslipp må ned i alle sektorer. Som følge av teknologiske forbedringer har utslippsintensiteten per kjøretøy falt, men transportveksten har nullet ut gevinstene. At trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, bidrar til en bedre transportfordeling, mindre kø og et triveligere bymiljø. Kollektivbransjen jobber mot nullutslipp innen kollektivtransporten.

Bærekraftsmål 17: Samarbeid for å nå målene



For å lykkes med å nå bærekraftsmålene er det nødvendig med godt samarbeid mellom kollektivaktører, myndigheter, næringsliv, eiere, operatører og kunder, med felles mål om et bærekraftig samfunn. For å bidra til videre vekst i kollektivtrafikken, er man avhengig av samarbeid med andre, eksempelvis ved innføring av restriktiv bilpolitikk og fortettingsstrategi.

Hvilke **mål** kan/bør vi ha for mobilitetstilbudet i vår kommune/region? **Fra 2028 til 2040**

Eksempel på områder/tema det kan settes mål for:

- Mindre klimagassutslipp / miljømål
- Mer bruk av mobilitetstilbudet blant barn på fritida.
- Flere reiser kollektivt når de skal handle.
- Økt andel bruk av mobilitetstilbudet blant jobb-reisende.
- El-sparkesykler og elsykler blir en fast del av mobilitetstilbudet
- Bildelingsløsning er etablert i vår kommune og er økonomisk bærekraftig



MÅL – dette vil vi

- Utvikle et sømløst persontransportsystem med fokus på brukeren – som gir mer komplette og brukervennlige reisekjeder, og som er med og binder innherred sammen og mot verden.
- Utvikle et transportsystem som gjør det enklere å gå, sykle og reise kollektivt.

HVILKE MÅL SYNES DERE KOMMUNEN / REGIONEN DIN BØR HA FOR MOBILITETSTILBUDET?

VELG MÅL, ELLER SKRIV ANDRE MÅL (EV FOR KONKRETE (NYE) BRUKERGRUPPER), OG PRIORITÉR MÅLENE.

Det er i dag en kultur for bilbruk:

Folk på Innherred er vant til å ha det lett vint med bil og god parkeringsdekning. Det er en etablert kultur for å ha og bruke bil. Samkjøring er det lite av - folk kjører helst selv.

Mange kjører bil inn i byene selv på på korte turer. En reisevaneundersøkelse for Levanger viste at 50 % av de som kjørte inn i byen, bodde innen 2-3 km fra sentrum.



FREMTIDENS MOBILITET



Mobilitet i Trøndelag 2028 - 2040



Mikromobilitet

– elektriske sparkesykler og delte
elsykler



- ❖ Pilotprosjekter
 - ❖ 600 i Melhus, Malvik og Stjørdal fra august 2023
 - ❖ Orkland og Skaun 2024
- ❖ Kan slike tjenester være interessante for dere?

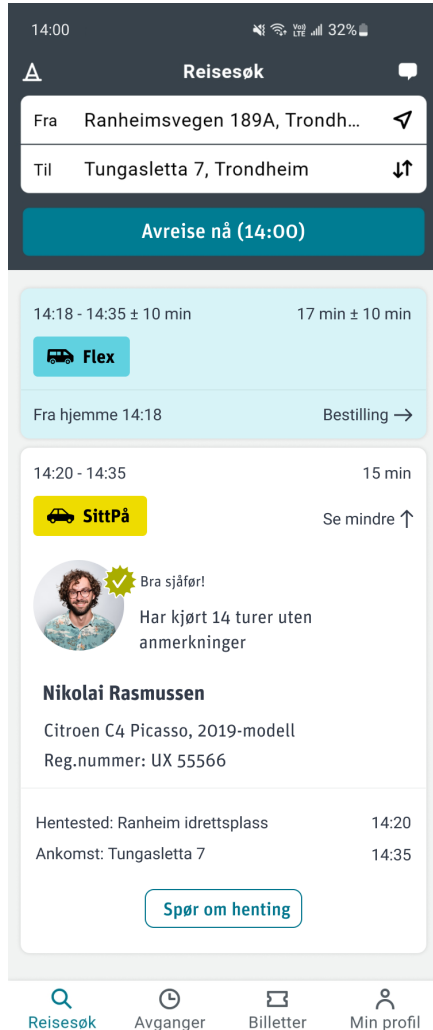
Bildeling



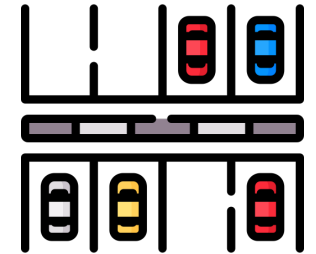
- ❖ Det er ikke så viktig å eie bil hvis du vet at du kan få tak i en når du virkelig trenger det
- ❖ Pilotprosjekt
 - ❖ 1 time gratis bildeling per måned for periodebillettbrukere
- ❖ Vil en slik løsningen kunne erstatte bil nr. 2 eller fungere for fritidskjøring

Samkjøring med garanti

- ❖ Matching av passasjerer og ledige seter i privatbil via app
- ❖ Kan kombineres med bestillingstransport
- ❖ Pilotprosjekt
 - ❖ Byneset - samkjøring & bestillingstransport, slik at du alltid får tur
- ❖ Er dette et alternativ for din kommune?



Fremtidens mobilitet



- ❖ ELEKTRISK
- ❖ AUTOMATISK
- ❖ DELT

Fremtidens sømløse reise

Målsetning om **sømløs reise** krever et **tilpasset** tilbud med god **informasjon** hele tiden

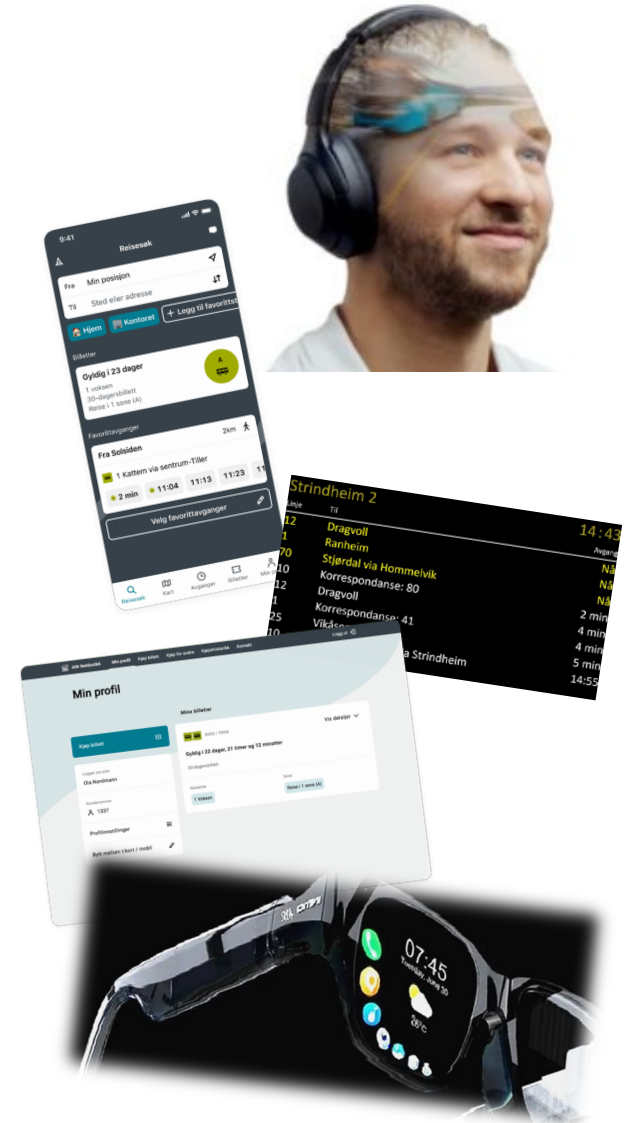
Trøndelag er stort og det er mange reisende og vi skal legge til rette for et **attraktivt og variert** tilbud til dere alle

Som **mobilitetsselskap** skal vi tilby både attraktive transportmidler og billetter som gjør at du kan sette igjen bilen noen ganger og/eller slippe å kjøpe bil nr. 2.

Informasjonsflater er viktige og hva trenger dere av **digitalt** og **analog informasjon** og hvor ønsker dere informasjonen

Hvilke ønsker har dere for fremtidens billett ?

Forstår behovet for **personlig** informasjon for å forenkle din reise



INNSPILL TIL MOBILITETSLØSNINGER
SOM BIDRAR TIL Å NÅ MÅLENE (OPPFYLLE STRATEGIER)
FOR INNHERREDSBYEN FRA 2028 – 2040.



HVORDAN HAR WORKSHOPEN VÆRT?

HVILKE FORVENTNINGER HAR DERE TIL
«FREMTIDENS MOBILITETSTILBUD»
I INNHERREDSREGIONEN?



TUSEN TAKK FOR BIDRAGET

VEL HJEM

