



Innhold

Bakgrunn for prioritering	2
Kundegrupper og deres behov	2
Kundegrupper	3
Barn.....	3
Unge.....	3
Studenter	3
Voksne	4
Voksne med barn.....	4
Unge pensjonister.....	5
Innbyggere med redusert mulighet for mobilitet	5
Turister/tilreisende.....	5
Reisetidspunkt	5
Reisebehov	10
Geografisk inndeling	11
Demografi	12
Metode for prioritering	14
Anbefalt prioritering.....	15
Hvordan bruke prioriteringstabellen?.....	15
Resultat	16

Bakgrunn for prioritering

For å kunne planlegge et mobilitetstilbud som dekker de viktigste reisebehovene i ulike deler av Trøndelag, er det nyttig med en prioritering av reisebehov og kundegrupper. Målet med prioriteringen er å gjøre det tydelig hvilke reisemål som absolutt må dekkes og hvilke som må vurderes i omfang der hvor ikke alle reisebehov kan dekkes med offentlig transport.

Skal vi gjøre gode prioriteringer må vi ta hensyn til strategier og mål på nasjonalt og lokalt nivå, slik at mobilitetstilbudet kan bidra til å nå disse. Tema som går igjen i strategiene, og som må hensyntas ved prioritering, er blant annet klimagassutslipp, nullutslipp, bærekraftig transport, trafiksikkerhet, menneskers mulighet til bevegelsesfrihet, sosial bærekraft, bo- og blilyst, næringsutvikling, balansert utbyggings- og bosettingsmønster og tilgjengelige byer og tettsted. Hvilke mål som er viktigst, varierer i ulike deler av Trøndelag, ut ifra demografi, geografi, befolkningstetthet, næring, osv. Demografien utvikler seg over tid, og det vil kanskje i perioder være større eller mindre behov for spesifikke grupper, for eksempel for kommuner når gruppen eldre blir større.

I noen områder har vi mål om nullvekstmål og det vil være viktigst å prioritere et tilbud som bidrar til å nå dette målet. I andre områder kan det være mål om bo- og blilyst som setter føringer for hvilke reisebehov som må prioriteres. Enkelte kundegrupper har liten eller ingen mulighet til å få dekket sine reisebehov hvis de ikke har et kollektivtilbud, da kan det i mange tilfeller være viktig å prioritere disse kundegruppene.

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave som reguleres av Lov om grunnskolen og den videregående opplæringa, opplæringsloven, av 17. juli 1998 nr. 61 med tilhørende forskrifter.¹ Dette er altså et tilbud som må være tilgjengelig for skoleelever som har krav på dette og som derfor må prioriteres over alle andre reisebehov.

Kundegrupper og deres behov

Det er ikke kollektivreisen i seg selv som er kundenes behov, men målet med reisen. Dette kan være lokal handel, komme seg til jobb eller skole eller overgang til andre transportmidler som bringer dem videre til et annet reisemål. Ulike kundegrupper har ulike reisemål og ønsker å reise til forskjellige tidspunkt.

Kundegrupper	Barn, unge, studenter, voksne, voksne med hjemmeboende barn, unge pensjonister, innbyggere med redusert mulighet for mobilitet, turister/tilreisende
Reisebehov	Skole, fritid, kultur, handel, studie og arbeid (lokalt, dagpendling, ukependling), offentlige service- og tjenestetilbud, helseforetak, besøk, reiseliv/turisme/arrangement, marka

Tabell 1 beskrivelse av kundegrupper og reisebehov.

¹ <https://www.skoleskyss.no/index.php/om-skoleskyss/retningslinjer>

Det er mange ulike faktorer som påvirker de valgene befolkningen tar, og trender og utvikling i samfunnet generelt er i stor grad med på å påvirke kundenes transportbehov. Livssituasjonen befolkningen befinner seg i er med å styre grad av forventning og holdninger til tjenestene som leveres. Urbanisering, aldrende befolkning og et arbeidsmarked i endring gir kollektivtrafikken i Trøndelag nye kundebehov frem mot 2040. I tillegg knytter den teknologiske utviklingen stadig grenser for hva som er mulig. Dette kapittelet gir en beskrivelse av ulike kundegrupper og hvilke typiske reisemål de har.

Kundegrupper

Det totale markedet kan deles inn i ulike kundegrupper, og vi beskriver kort de største gruppene under. Livssituasjon påvirker både behov, adferd og holdninger. Befolkningssammensetningen i de ulike regionene vil påvirke hvordan transporttilbud og tjenester må tilpasses.

Barn

Kundegruppen barn defineres som de yngste barna som er avhengige av å reise sammen med en voksen fordi de ikke er selvstendige nok til å kunne foreta en kollektivreise alene. Barns reisebehov hvor de kan foreta reisen alene er kun skoleskyss. Utenom skoleskyss beskrives behovene i gruppen «voksne med barn».

Unge

Unge er i overgangen mellom barn og voksen. I 10-12-års alderen begynner mange barn å bli mer selvstendige og kan i større grad reise uten følge med voksne. De er vant til å benytte digitale tjenester, har lite frykt for ny utvikling og er digitalt tilpasningsdyktige. De forventer individuelt tilpassede løsninger og ønsker å kunne gjøre det de vil når det passer dem.

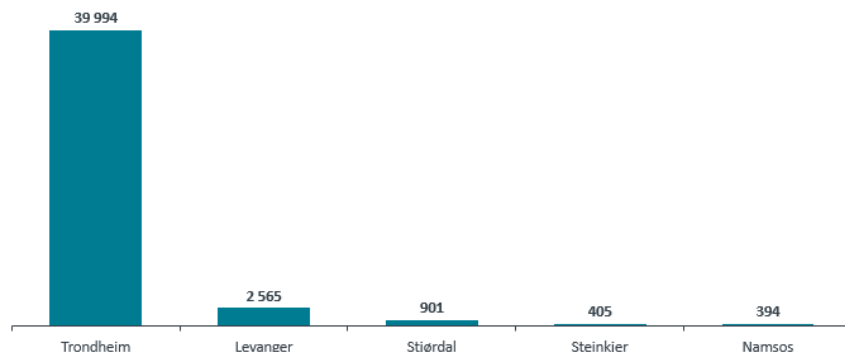
Unge kjører ikke bil, og de er avhengige av kollektivtilbud eller andres mulighet og vilje til å kjøre dem til deres reisemål. Tidligere var trenden at flere unge valgte å ikke ta førerkort for bil, men denne trenden ser ut til å ha snudd etter korona og de aller fleste ungdommer i Trøndelag planlegger for å kjøre opp til bil når de fyller 18 år ².

De unges reisebehov er skole og transport til fritidsaktiviteter, besøk, kultur, handel og helseforetak. Unges fritidsreiser, besøk og kultur foregår i tidsrommet etter skole og ut over kvelden ukedager (ca. kl. 15-21) og helg. Handel for unge er typisk kjøpesenter på lørdager. Blant de eldste i denne gruppen er det også flere med deltidsjobb, da etter skolen og i helg.

Studenter

Kundegruppen studenter defineres ved at de studerer ved universitet eller høyskole. Mange bor på hybel, mens andre fortsatt er hjemmeboende og de reiser daglig til og fra studiested. De aller fleste studentene i Trøndelag bor i Trondheim, men det er også noen i Levanger, Stjørdal, Steinkjer og Namsos.

² VGS-undersøkelsen, AtB, 2022.



Figur 1 antall studenter per kommune.

Reisebehov som er spesielt for studenter i denne sammenheng er reisen mellom bolig og studiested, samt eventuell ukependling. I tillegg har mange studenter deltidsjobber på ettermiddag og helg (og ofte dagtid). Etter skole/jobb har de aktive liv. Fritidsaktiviteter, sosiale arrangementer, kultur, trening, handel og besøk.

Voksne

Voksne definerer vi som de over 18 år som ikke faller under gruppen student. De fleste i gruppen er yrkesaktive, og man er i denne gruppen helt til man blir pensjonert. Nye arbeidsvaner og digital utvikling kan i fremtiden gjøre at reisemønsteret til denne gruppen vil endres, noe som vil ha stor betydning da en stor andel av reiser som gjennomføres er reiser til og fra jobb.

De voksne ønsker i større grad å ha bevis som forteller dem hva som er fordelene med de ulike valgene de tar, og de fleste velger enkleste og raskeste reisemåte. Voksne har oftest tilgang på en eller flere biler og deres reiser foretas ofte med bil.

Reisebehov for voksne er i hovedsak til arbeidssted, kultur, fritidsaktiviteter, handel, besøk, offentlig service- og tjenestetilbud og helseforetak.

Voksne med barn

Voksne med barn er opptatt av å kunne utnytte tiden på best mulig måte da det er mange hensyn å ta i en travel hverdag med henting/levering på skole, i barnehage og fritidsaktiviteter.

I en familiesituasjon skal ofte flere aktiviteter samkjøres og tid knyttet til transport og logistikk er viktig mht. transportvalg. Reisebehovet for voksne med barn er knyttet til reisene som foretas for å dekke barnas behov, hvor de er avhengige av følge med voksne. I likhet med *voksne* er dette en gruppe som oftest har tilgang på bil (gjærne to), og pga. tidsaspektet gjennomføres de fleste reisene også med bil.

Reisebehov for voksne med barn er reiser til fritidsaktiviteter, kultur, besøk og helseforetak. I tillegg har de voksne i familien som oftest også en jobbreise.



Unge pensjonister

Levealder og pensjonsalder øker i Norge, og gruppen som var «eldre før» vil ikke være «eldre» i framtiden. I dag har AtB aldersvennlig transport i Trondheim kommune for de over 67 år. I framtiden vil disse fortsatt være i arbeid. Derfor skiller vi i dette dokumentet de unge pensjonistene fra de med redusert mobilitet.

De unge pensjonistene har ikke lenger en jobbreise, men er fortsatt aktive, friske og mobile. De trenger ikke tilrettelagte tjenester, men har andre reisebehov enn voksne. Unge pensjonister, som andre pensjonister, reiser mye på dagtid, men også på ettermiddager og kvelder.

Innbyggere med redusert mulighet for mobilitet

Innbyggere med redusert mulighet for mobilitet pga. alder eller andre forhold, består i stor grad av eldre, men gjelder også mennesker i alle aldre som av ulike årsaker har redusert mobilitet. De i gruppen som er pensjonister, eller som ikke er i arbeid har andre reisebehov enn de i gruppen som er i arbeid.

De i gruppen som er yrkesaktive har de samme reisebehovene som voksne ellers, de med barn har samme reisebehov som voksne med barn og unge med redusert mobilitet har samme behov som andre unge. Det som skiller dem er behov for tilrettelegging og universell utforming, for å gjøre det mulig for dem å reise kollektivt. De har mange av de samme reisebehovene som alle andre, men har i tillegg noen andre fysiske behov eller informasjonsbehov.

De som er pensjonert eller ikke i arbeid i gruppen har også behov for tilrettelegging/universell utforming, men reisebehov som i større grad passer med unge pensjonister. De er en gruppe som ikke er like aktive/har like mange reiser, men reiser både på dagtid og ettermiddag.

Disse innbyggernes reisebehov er oftest reiser til handel, besøk, offentlige service- og tjenestetilbud, helseforetak og kultur. Men også flere i gruppen har jobb- og skolereiser.

Turister/tilreisende

Turister eller tilreisende skiller seg fra innbyggernes behov, selv om behovene varierer i stor grad. Turister og tilreisende er ikke like interesserte i å laste ned lokale apper og kjenner ikke mobilitetstilbudet og geografien på samme måte som de lokale.

Behovene varierer noe etter om det er jobbreiser som er formålet, da det i større grad vil være som alle andre jobbreiser. Turister reiser i større grad hele dagen og til andre reisemål. Marka, mellom tettsteder/byer og kultur/arrangement er vanlige reisemål.

Reisetidspunkt

Et viktig element ved planleggingen er ikke bare *hva* behovet er, men *når* og *hvor* det er. Tidspunkt for de ulike behovene varierer noe, men noen er «typisk» i enkelte tidsrom.

Vi kan dele døgnet inn i grupper som i tabellen under, og uka kan deles i hverdager og ukedager. For eksempel er skolereisen stort sett i tidsrommet morgen og middag på alle hverdager. Andre formål varierer mer.

Tid på døgnet	Tidlig morgen (5-7) Morgen (7-9) Formiddag (9-14) Middag (14-17) Ettermiddag (17-19) Tidlig kveld (19-21) Kveld (21-23) Natt (23-05)
Tid i uka	Hverdager: mandag, tirsdag, onsdag, torsdag og fredag Helg: fredag, lørdag og søndag

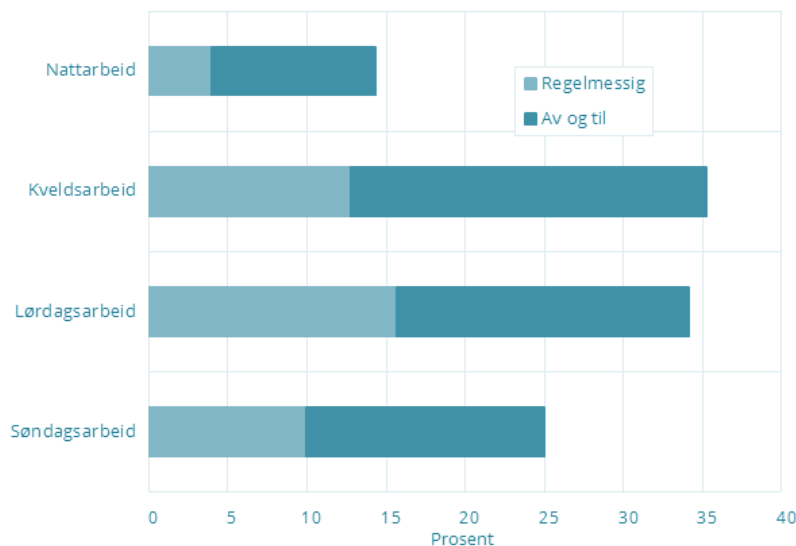
Tabell 2 beskrivelse av typiske reisetidspunkt i døgnet.

Jobbreisen er mye mer kompleks enn skolereisen da omtrent to tredjedeler av yrkesaktive jobber i det som kan omtales som «ordinær arbeidstid» (SSB definerer dette som mandag-fredag kl. 06-18), men hele en tredjedel av den yrkesaktive befolkningen jobber utenfor disse tidspunktene ³. Dette er for eksempel bransjer som helse og omsorg, industri, service og restaurant, fabrikker og lignende. Disse kan ha en kombinasjon av ordinær arbeidstid og ettermiddag, helg og natt, andre jobber stort sett ettermiddag, helg og natt. Ungdom og studenter jobber i større grad ettermiddag og kveld i kombinasjon med skole/utdanning.

5 % flere kvinner enn menn jobber utenom dagtid. I 2016 jobbet 10 prosent av de ansatte regelmessig på søndager, det vil si minst to søndager i løpet av en fireukersperiode. I tillegg jobbet 15 prosent på søndager av og til. Andelen som jobber søndager enten regelmessig eller av og til har vært stabil rundt 25 prosent de siste ti årene. Ca.15 % jobber lørdager regelmessig, og ca. 20 % jobber lørdag av og til. Halvparten av ungdom jobber utenfor dagtid.

³ [Hver tiende ansatt jobber søndag, SSB, 2016.](#)

Figur 1. Andel ansatte (15-74 år) som jobber natt, kveld, lørdag og/eller søndag i hovedjobben, etter regularitet



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur 2 andel ansatte som jobber utenfor normal arbeidstid, SSB.

Når vi ser på aktivitetsnivået i befolkningen, hvor mange som er i bevegelse i befolkningen ved ulike tidspunkt i døgnet, ser vi tydelig når det største reisebehovet er ⁴. For hverdager ser vi at de vanligste tidspunktene for jobb og skole skiller seg ekstra ut, og mer jevn aktivitet midt på dagen. På ettermiddag går aktivitetsnivået sakte nedover fra kl. 17-18 og ut over kvelden. I helgene er aktivitetsnivået totalt sett lavere, og toppen er mye senere på dagen, rundt kl. 13-16. Dette forteller oss noe om volum av reiser gjennom døgnet.

⁴ Crowd Insights, Telia, 2023.

Befolkningens aktivitetsnivå gjennom døgnet

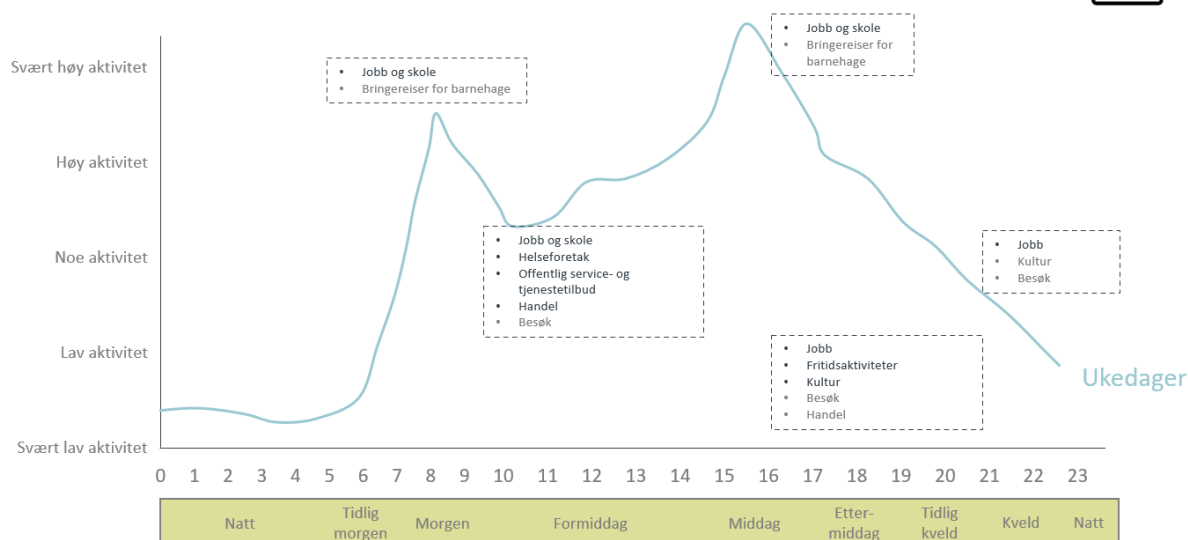


Figur 3 befolkningens aktivitetsnivå gjennom døgnet, Telia.

Hvis vi setter på teoretiske bokser på hvile typer reiser som foregår gjennom døgnet kan det bidra til å «forklare» aktivitetsnivåene. Det kan også hjelpe oss i planleggingen når vi må prioritere enkelte kundegrupper og deres behov.

Figuren under illustrerer også at det ofte foregår mange ulike aktiviteter samtidig for flere grupper. Er det et kollektivtilbud fra boligområder til lokalsenter i tidsrommet 18-20, vil dette også dekke enkelte jobbreisen, fritidsreisen og kulturreisen. Slik vil man ved å legge opp et tilbud i enkelte tidsrom dekke flere enn ett behov.

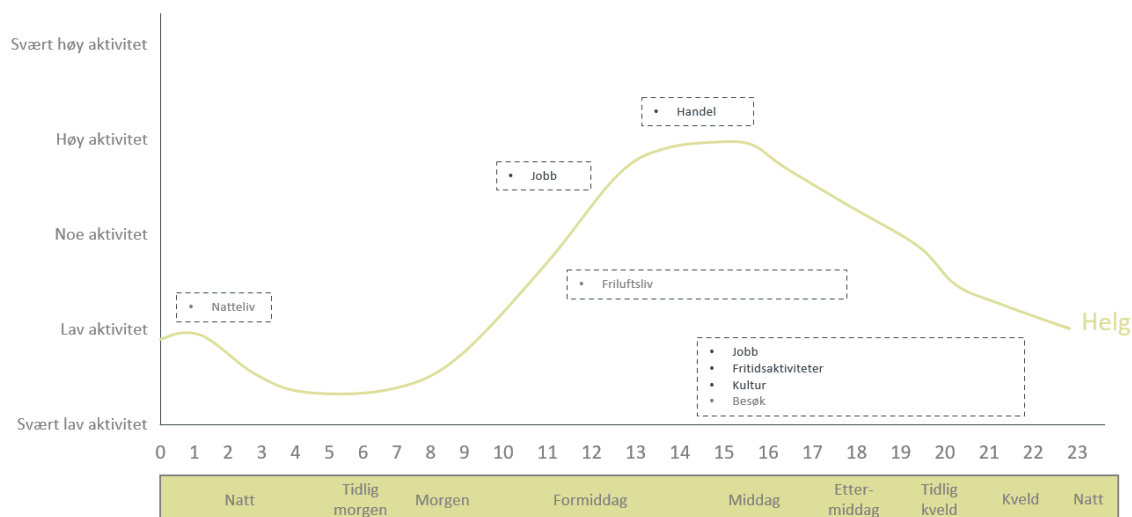
Befolkningens aktivitetsnivå gjennom døgnet



Figur 4 befolkningens aktivitetsnivå ukedager gjennom døgnet, med reisebehov ukedager.

I helgen er det også flere behov som foregår samtidig. Hvor av de som jobber i helg ofte har skift/turnus. Også her kan man dekke flere behov i samme tidsrom, med forbehold om at reisestrømmene er det samme. Det som er viktig å huske, er at de alle fleste reiser har en tur og en retur, det hjelper ikke at du kommer deg dit med buss, hvis du ikke kommer deg tilbake igjen.

Befolkningens aktivitetsnivå gjennom døgnet



Figur 5 befolkningens aktivitetsnivå helg gjennom døgnet, med reisebehov helg.

Reisebehov

Noen reisebehov er overlappende for gruppene, andre er unike. Mange har samme eller lignende behov, men de foregår på ulike tider eller ulike steder. Tabellen under kan være en veileder for typiske tidspunkt, men er ikke 100 % dekkende. Det vil være flere unntak, men mobilitetstilbudet bør planlegges for de typiske tidspunkt, ikke unntakene.

REISEBEHOV	NÅR	HVOR
SKOLE	Morgen (7-9) og middag (14-17)	Skolene
FRITID	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra formiddag (9-14) til kveld (21-23)	Lokalsenter, andre lokalsenter, idrettsparker og skoler
KULTUR	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra middag (14-17) til kveld (21-23)	Lokalsenter, andre lokalsenter og skoler
HANDEL	Ukedager: middag (14-17) og ettermiddag (17-19) Helg: Fra formiddag (9-14, typisk fra kl. 10) til ettermiddag (14-17)	Lokalsenter, andre større lokalsenter, kjøpesenter, Trondheim
STUDIE (LOKALT, DAGPENDLING, UKEPENDLING)	Ukedager: Morgen (7-9) og middag (14-17). Ukependling: fredag rundt middag (14-17 og søndag store deler av dagen (14-21).	Studiesteder
ARBEID (LOKALT, DAGPENDLING, UKEPENDLING)	Ukedager: Hele døgnet avhengig av bransje. Mange morgen (7-9) og middag (14-17). Helsevesen typisk skift (7-15-21, eller tilsvarende). Butikk (10-18/21/22). Store variasjoner.	Lokalsenter, andre lokalsenter, helseforetak, større byer og industriområder

	Helg: helse og omsorg typisk skift (7-15-21, eller tilsvarende). Butikk (10-18/21/22). Store variasjoner. Ukependling: fredag rundt middag (14-17 og søndag store deler av dagen (14-21).	
OFFENTLIGE SERVICE- OG TJENESTETILBUD	I «normal arbeidstid», mellom morgen (7-9) og middag (14-17).	Lokalsenter, andre større byer
HELSEFORETAK	I «normal arbeidstid», mellom morgen (7-9) og middag (14-17).	Lokalsenter, sykehus, eller nærmeste større by
BESØK	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra middag (14-17) til kveld (21-23)	Bydel til bydel, nabolag til nabolag
REISELIV/TURISME/ARRANGEMENT	Ukedager: Fra middag (14-17) til kveld (21-23). Helg: Fra morgen (7-9) til kveld (21-23)	Turistattraksjoner, arrangementer, sentrum, holdeplass/stasjon/kai/flyplass
MARKA	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra morgen (7-9) til kveld (21-23)	Nasjonalparker, lokal utmark eller tilsvarende

Tabell 3 beskrivelse av typiske reisebehov, når og hvor de typisk foregår.

Geografisk inndeling

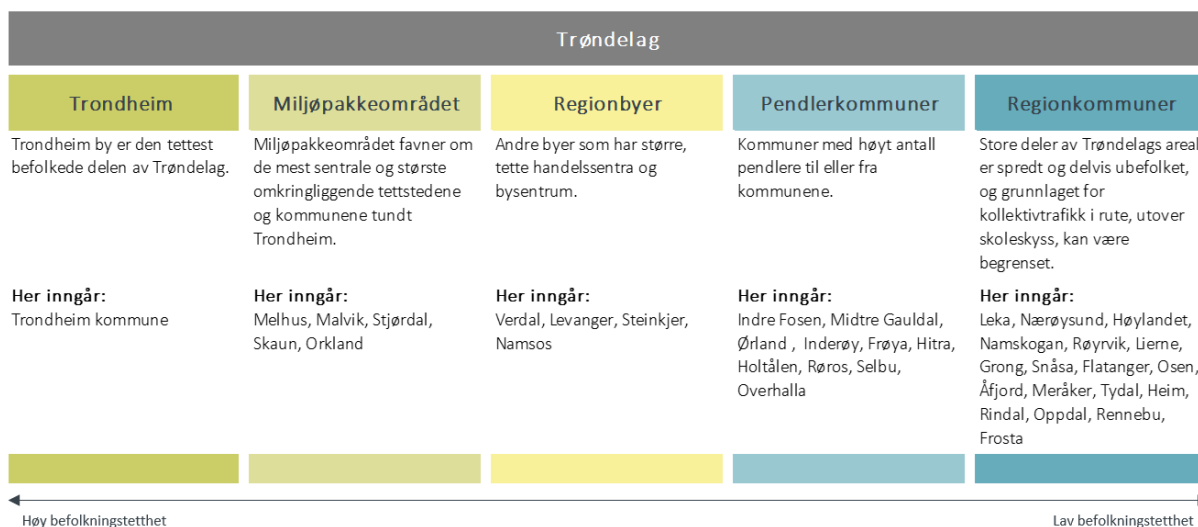
Trøndelag består av mange ulike områder med forskjellig demografi og samfunnsutvikling, med varierende forutsetninger for persontransport. Det er likevel mulig å se likhetstrekk mellom enkelte geografiske områder. Demografi og geografi har stor betydning for hvilke muligheter det er for å dekke de ulike behovene i de ulike områdene, og setter premisser for om det i det hele tatt er aktuelt å ha kollektivtilbud i området, men også for frekvens og materiell.

For å kunne beskrive de ulike områdene har vi delt Trøndelag inn i fem områder basert på befolkningstetthet, innbyggernes reisemønster og muligheten til kollektivtilbud innenfor disse, vist i figurene under. Disse områdene er brukt for å kunne sammenligne reisebehov i ulike typer kommuner. At to kommuner er i samme gruppe betyr ikke at de vil ha identiske reisemuligheter eller kollektivtilbud, lokale forhold spiller en stor rolle.

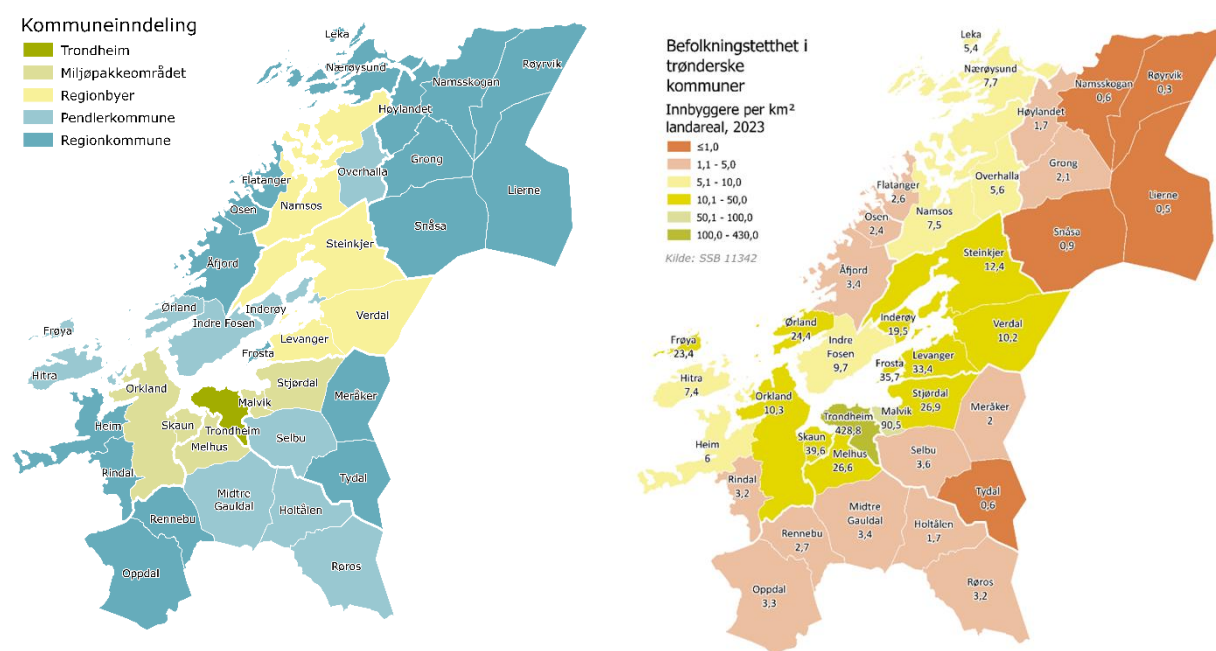
Pendlerkommunene har over 200 pendlere på samme strekningen ut av kommunens grenser. F.eks. er det flere enn 200 som pendler fra Fosen til Trondheim og over 200 fra Overhalla til Namsos. Dette er basert på SSB sine oversikt over hvor mange som har bostedsadresse i en kommune, og arbeidssted i en annen⁵.

Regionkommuner er definert som de kommunene i Trøndelag som ikke er by (regionby), ikke ligger i BVA (Miljøpakkeområdet) og ikke har noen like tydelige pendlerstrømmer ut av kommunen (pendlerkommune). Kommunene er ofte mer spredtbebygde. Det er store variasjoner i kommunene i gruppen, noen er små uten tettsteder, andre større med flere tettsteder.

⁵ SSB, tabell 03321, Q4 2023.



Figur 6 inndelingen i typer kommuner.

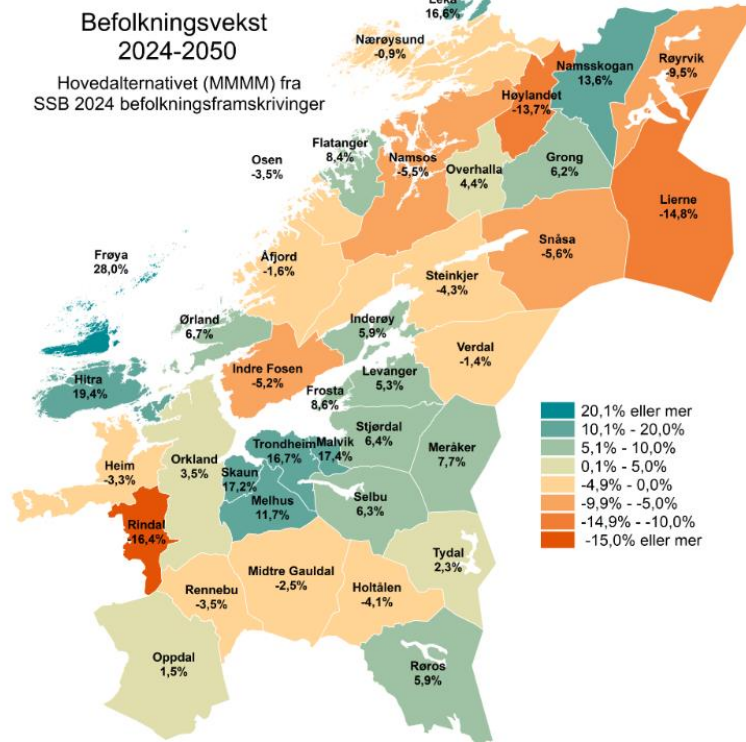


Figur 7 inndeling i typer kommuner (venstre) og befolkningstetthet (høyre, SSB).

Demografi

Trøndelags befolkning vokser ⁶; fra 2023 til 2030 med omtrent 21 000 mennesker (+4,4%) og fra 2030 til 2040 med 19 000 flere mennesker (+3,9%), ikke inkludert Trondheim.

Trondheim kommune skal alene ha en 6,3 % (13500 mennesker) vekst fra 2023 til 2030 og 6,8 % (15300 mennesker) fra 2030 til 2040. Utviklingen er ikke jevnt fordelt mellom kommunene, og det er Miljøpakkeområdet (uten Trondheim) som skal vokse mest. Det er også stor ending i befolknings sammensetningen, eldrebølgen blir en realitet for alle områdene. Andelen over 67 år skal stige; fra 16,6 % av befolkningen i Miljøpakkeområdet i 2023 til 22,5 % i 2040, i regionbyer fra 19,6 % til 25,5%, pendlerkommuner fra 19,9% til 24,7% og i regionkommuner fra 21,8% til 26,8%.



Figur 8 befolkningsutvikling, SSB prognoser 2024 visualisert av Trøndelag i tall.

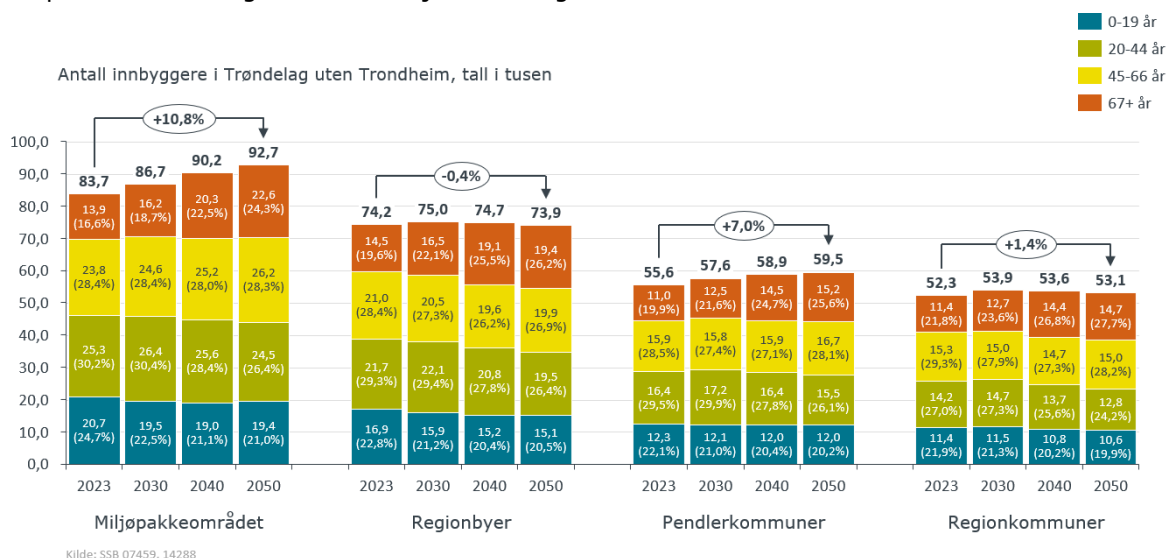
Hva betyr dette for planleggingen av mobilitetstilbudet, og prioriteringen av kundegrupper? Dette kan tolkes og brukes på flere ulike måter. Man kan velge å prioritere de eldres reisebehov høyere, da det vil være flere med de samme behovene. Men det er viktig å huske at de «eldre også blir yngre», da både pensjonsalder og forventet levetid går opp. Mange i denne gruppen vil være friske og aktive, og vil ikke ha behov for unike/spesialtilpassede tjenester før de blir en del eldre. Her er det behov for en viktig avklaring på hvor grensen mellom hvem og hva mobilitetstilbudet har ansvar for og hvem/når kommune/helseforetak har ansvar for de eldre.

På den andre siden kan man bruke mobilitetstilbudet som et virkemiddel for å skape bo- og blyst i regionen. Ved å prioritere barn, ungdom og studenter kan tilbudet være med å bidra til at det er mer attraktivt for denne gruppen å bo i regionen.

Den yrkesaktive gruppen (20-44 år og 45-66 år) vil vokse i Miljøpakkeområdet, synke i regionbyene og holde seg relativt stabilt i pendler- og regionkommuner. Tilbudet kan bidra inn i å forsterke eller minske befolkningsutviklingen i Trøndelag. For eksempel et godt pendlertilbud påvirke hvor folk kan og ønsker å bo. Hvor lett det er å reise internt og mellom tettsteder kan

⁶ Befolkningsprognoser, SSB, 2024.

påvirke hvor attraktivt det er for ungdom å bo i regionbyene, og at eldre kommer seg til sentrum kan påvirke hvor lenge de kan bo hjemme i regionkommuner.



Figur 9 befolknings- og aldersutvikling Trøndelag (uten Trondheim), fra 2023 til 2050.

Metode for prioritering

Ved prioritering av kundegrupper og reisebehov har vi tatt utgangspunkt i strategier og mål som er førende for mobilitetstilbudet, i tillegg til tilbakemeldinger i workshops gjennomført med kommunene i Trøndelag og Hovedutvalg for samferdsel i 2024.

Trondheim kommune er ikke en del av denne prioriteringen.

Kilder:

- FNs bærekraftsmål
- EUs mobilitetsstrategi
- Nasjonal transportplan 2050
- Trøndelagsplanen 2030
- Eierstrategi for AtB (Trfk)
- Leveranseavtale mellom AtB og Trfk
- Miljøpakken
- AtBs strategi 2023
- AtBs prosjektmandat MiT 2028 2029
- Utredningsmandat Mobilitetsanbudene i Trøndelag 2028 2029
- Workshoper med kommuner i Trøndelag og Hovedutvalg for samferdsel

Basert på disse har vi delt inn i 3 prioriteringsområder, vist i tabellen nedenfor. Skoleskys er lovpålagt og kommer derfor i tillegg til disse tre.

0 - Lovpålagt	Skoleskys - reisebehovet er lovpålagt og gis alltid høyeste prioritet
I - Miljø og bærekraft	Nullvekstmålet Nullutslipp/reduksjon av klimagassutslipp Reduksjon av luftforurensning og støy Miljøvennlig transportsektor/bærekraftig transport Balansert mobilitetstilbud
II - Samfunnsansvar	Trygt og tilgjengelig mobilitetstilbud Trafikksikkert Gi mennesker muligheter/bevegelsesfrihet Sosial bærekraft
III - Attraktive byer og tettsteder	Bo- og <u>blilyst</u> Næringsutvikling/arbeidsliv og lokal verdiskapning Balansert utbyggings- og bosettingsmønster Tilpasse regionale og lokale behov By og tettsted tilgjengelig

Tabell 4 prioriteringsområder, som resultat av mål.

Hvert reisebehov med tilhørende kundegruppe er vurdert basert på disse 3 prioriteringsområdene, og gitt poeng fra laveste prioritet 1, til høyeste prioritet 5. Det er deretter regnet et snitt for disse, som gir endelig anbefaling for prioritering.

Anbefalt prioritering

Hvordan bruke prioriteringstabellen?

Prioriteringstabellen skal være veiledende når man skal planlegge tilbudet, og ikke kan dekke alle behovene man ønsker. Graderingen illustrerer hvordan man, avhengig av type kommune, dekker ulike mengde behov, men at det vil være variasjoner mellom kommuner. Ambisjonsnivå og økonomi vil være styrende for hvilke behov og hvor mange som kan dekkes i de ulike områdene.

Det viktigste er hvilke behov som plasseres i samme prioriteringsnivå: høy, middels og lav. Behovene er ikke sortert i sitt prioriteringsnivå, så alle behov på middels prioritering er «like viktige», og andre forhold (geografi, kommunes ønsker o.l.) avgjør hvilke som prioriteres. Det betyr for eksempel at man ikke prioriterer behov på laveste nivå, før man har dekket behovene på høyere nivå.

Lokale forhold, kommunens ønsker/prioriteringer, geografi og lignende påvirker hvilke behov man prioriterer internt i en gruppering, f.eks. hvilke av behovene i *middels* man velger å prioritere i en kommune. For eksempel kan kommunene ha egne ønsker for hvilke behov som er viktigst for dem, eller det kan være geografi eller infrastruktur som gjør at et behov bør/kan prioriteres, og andre ikke. Prioriteringstabellen er ikke en fasit, men et verktøy/hjelpemiddel i planleggingen.

Resultat

Skoleskyss og dagpendling for studenter (i studentbyer) har høyeste prioritet. Ukependling for VGS og dagpendling (kommunekryssende) og ukependling for jobbreisen har høy prioritet. Dette betyr i praksis at skolereisen (elever, VGS og studenter i region), både daglige reiser og ukependling, prioriteres høyest. Deretter de som har lange jobbreisen på tvers av kommuner eller tettsteder (de største reisestrømmene) er neste prioritet. Dette betyr ikke at alle typer jobbreisen for alle skal dekkes, men at de store reisestrømmene med lange reiser skal prioriteres.

	Miljøpakkeområdet uten Trondheim	Regionbyer	Pendlerkommuner	Regionkommuner
Høyeste		Skoleskyss		
		Skole, dagpendling lokalt i studentbyer		
Høy		Ukependling skole for VGS og studenter		
		Jobb, dag- og ukependling		
Middels		Helse, offentlig service- og tjenestetilbud for alle kundegrupper		
		Fritidsaktiviteter og kultur for unge, studenter og små barn		
		Handel for eldre og de med redusert mobilitet, og unge og studenter (lørdager)		
		Kultur for unge, studenter, små barn, eldre og de med redusert mobilitet		
Lav		Besøk for unge, studenter, eldre og de med redusert mobilitet		
		Fritidsaktiviteter og kultur for voksne		
		Reiseliv/turisme/arrangement for alle kundegrupper		
Lavest		Handel for voksne		
		Besøk for voksne og små barn		
		Marka for alle kundegrupper		

Tabell 5 prioriteringstabellen.

På *middels* prioritering har vi reiser for unge, eldre og de med redusert mobilitet. Disse gruppene reiser gjerne på ulike tidspunkt og til ulike formål. Det er her beskrivelsen av hvordan man bruker prioriteringstabellen kommer inn, her vil det være individuelle og lokale vurderinger som ligger til grunn.

På middels nivå er det altså behov som kan grovt deles inn i tre tidspunkter:

1. «dagtid» for helse og offentlige service- og tjenestetilbud. Dette er viktig for alle grupper, men for unge pensjonister, eldre med redusert mobilitet og andre med redusert mobilitet kan det være ekstra viktig. Det er et viktig behov, men ikke det største i volum, samt at for mange vil disse være reiser fra hjemmet. Dette gjør at det kan være vanskelig å dekke behovene ved tradisjonell rutebuss, men bør heller ha en mer tilpasset tjeneste for eksempel bestillingstransport. Denne typen behov vil øke når det blir flere eldre.
2. «Etter jobb/skole» i ukedager dekker både kultur og fritid, for flere kundegrupper. Her er reisemålet oftest lokalsenter eller andre lokalsenter i nærheten.



3. «Helg» er populære tidspunkt for både fritid, kultur og handel. Handel i helg, spesielt for ungdom, er ofte kjøpesenter. Også her er «reisemålet» lokalsenter, nærliggende lokalsenter eller nærmeste by.

Handel som formål i ukedager er mer spredt på tidspunkt, men dekkes «implisitt» hvis dagtid og etter jobb/skole er dekket, da dette også er tidspunkt som er populære for handel, på dagtid for de eldre og ettermiddag for ungdom og yrkesaktive.

De voksnes behov kommer lavere fordi de har andre alternativer (bil). De som prioriteres først er de som ikke har andre alternativ og skolereisen. De lange jobbreisene prioriteres høyere fordi det er disse reisene hvor kollektivtransport kan være mer konkurransedyktig, og kan erstatte mange bilkilometer.

Den anbefalte prioriteringen legger opp til godt tilbud i rush for jobb og skole/studie, i tillegg til fredag og søndag for ukependling. Neste nivå om man har midler til det, er reiser midt på dagen (som oftest til lokalsenter) eller ettermiddag, kveld og helg (også som oftest til lokalsentrum, nærmeste by). Dette vil dekke mange behov for de eldre, de med redusert mobilitet og ungdommer.

Behov som kommer lagt ned på lista, og dermed ikke prioriteres utenfor regionbyene, er interne reiser i tettsteder, besøksreiser (fra et boligområde til et annet), marka og voksnes behov utenom jobbreise. I regionbyer og miljøpakkeområdet ønsker man å dekke interne reiser i byen med et lokaltilbud.