



BYDELSANALYSE DEL 2



Resultat per bydel

i Trondheim 2025

1	Innledning.....	3
2	Resultater for bydeler i Sentrum.....	6
2.1	Buran/Rosendal	6
2.2	Lademoen	15
2.3	Lerkendal/Tempe	24
2.4	Midtbyen.....	33
2.5	Moholt.....	42
2.6	Møllenberg.....	51
2.7	Nardo	60
2.8	Rosenborg	69
2.9	Singsaker	78
2.10	Solsiden/Nyhavna	87
2.11	Tyholt	96
2.12	Øya/Gløshaugen	105
3	Resultater for bydeler i Øst	115
3.1	Charlottenlund	115
3.2	Dragvoll/Angelltrøa.....	124
3.3	Grillstad/Rotvoll	133
3.4	Lade/Lilleby	142
3.5	Leangen/Strindheim	151
3.6	Persaunet	160
3.7	Ranheim	169
3.8	Reppe/Vikåsen	178
3.9	Tunga.....	187
3.10	Valentinlyst	196
3.11	Østmarka.....	205
4	Resultater for bydeler i Sør-Øst.....	214
4.1	Bratsberg/Jonsvatnet.....	214
4.2	Fossegrenda/Risvollan	223
4.3	Othilienborg	232
5	Resultater for bydeler i Vest.....	241
5.1	Buenget/Hallset	241

5.2	Ila/Trolla	250
5.3	Munkvoll	259
5.4	Nedre Byåsen/Sverresborg	268
5.5	Romolslia/Selsbakk	277
5.6	Stavset/Dalgård.....	286
5.7	Ugla	295
6	Resultater for bydeler i Sør-Vest	304
6.1	Byneset.....	304
6.2	Flatåsen	313
6.3	Heimdal	322
6.4	Leinstrand	331
6.5	Ringvål.....	340
6.6	Saupstad.....	349
7	Resultater for bydeler i Sør	358
7.1	Klæbu	358
7.2	Sjetnmarka	368
7.3	Tiller	377

1 Innledning

Dette dokumentet går detaljert gjennom alle 42 bydeler i Trondheim kommune, og dekker følgende punkter for hver bydel:

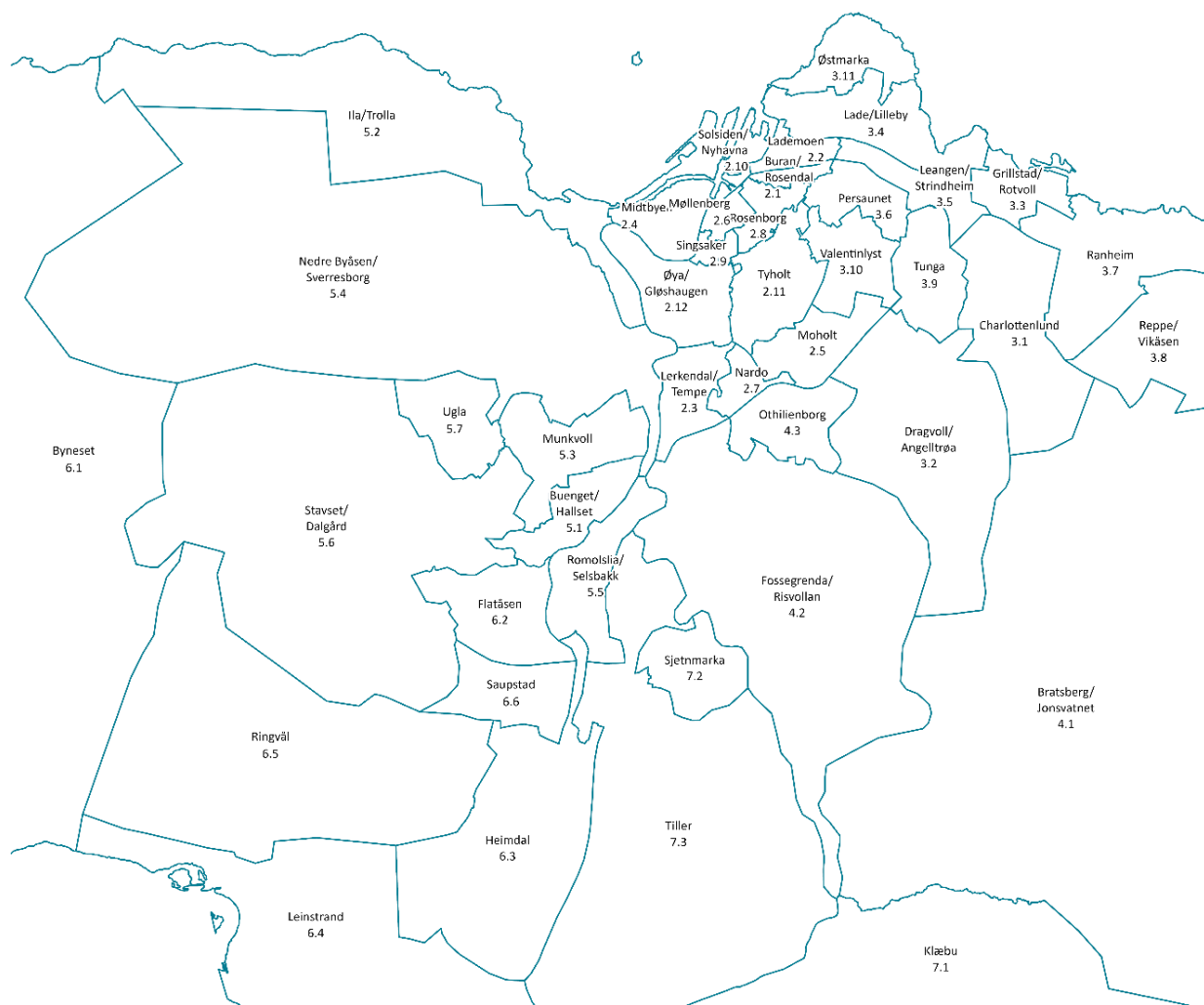
- Fakta om bydelen
- Resultatene av bydelsanalysen for bydelen for vurderingsfaktorer og relevant bakgrunnsinformasjon
- Kundetilfredshet
- Bruk av dagens kollektivtilbud (buss/trikk)
- Oppsummering

For å få forståelse av alle verdier, vurderingsfaktorer og evaluering bør *Bydelsanalyse 2025 – Del 1* leses. I tillegg finnes definisjoner og forklaringer i dokumentet *Bydelsanalyse 2025 – Vedlegg 1* Ordliste og tabeller. Data benyttet i analysen er hentet ut i mars-april 2025. Flere av kildene har data som endres jevnlig, og kan ha innvirkning på resultatet. Dette er versjon 1 av analysen, ferdigstilt i september 2025.

Dokumentet er strukturert etter områdeinndelingen for Trondheim kommune, dermed er det laget en kartvisning som viser kapittelnummerering for hver bydel og en tabell med en alfabetisk oversikt over bydeler med lenker til tilhørende delkapitler.

Data benyttet i analysen er hentet ut i mars - mai 2025. Flere av kildene har data som endres jevnlig, og kan ha innvirkning på resultatet. Dette er versjon 1 av analysen, ferdigstilt i august 2025.

Bruk av data fra presentasjonen krediteres "AtB Bydelsanalyse august 2025", og avtales med AtB.



Alfabetisk oversikt over bydeler med lenken til tilhørende kapittel

Bydelsnavn	Kapittelnummer	Byområdet
Bratsberg/Jonsvatnet	4.1	Sør-Øst
Buenget/Hallset	5.1	Vest
Buran/Rosendal	2.1	Sentrum
Byneset	6.1	Sør-Vest
Charlottenlund	3.1	Øst
Dragvoll/Angelltrøa	3.2	Øst
Flatåsen	6.2	Sør-Vest
Fossegrenda/Risvolla	4.2	Sør-Øst
Grillstad/Rotvoll	3.3	Øst
Heimdal	6.3	Sør-Vest
Ila/Trolla	5.2	Vest
Klæbu	7.1	Sør
Lade/Lilleby	3.4	Øst
Lademoen	2.2	Sentrum
Leangen/Strindheim	3.5	Øst
Leinstrand	6.4	Sør-Vest
Lerkendal/Tempe	2.3	Sentrum
Midtbyen	2.4	Sentrum
Moholt	2.5	Sentrum
Munkvoll	5.3	Vest
Møllenberg	2.6	Sentrum
Nardo	2.7	Sentrum
Nedre Byåsen/ Sverresborg	5.4	Vest
Othilienborg	4.3	Sør-Øst
Persaunet	3.6	Øst
Ranheim	3.7	Øst
Reppe/Vikåsen	3.8	Øst
Ringvål	6.5	Sør-Vest
Romolslia/Selsbakk	5.5	Vest
Rosenborg	2.8	Sentrum
Saupstad	6.6	Sør-Vest
Singsaker	2.9	Sentrum
Sjetnmarka	7.2	Sør
Solsiden/Nyhavna	2.10	Sentrum
Stavset/Dalgård	5.6	Vest
Tiller	7.3	Sør
Tunga	3.9	Øst
Tyholt	2.11	Sentrum
Ugla	5.7	Vest
Valentinlyst	3.10	Øst
Østmarka	3.11	Øst
Øya/Gløshaugen	2.12	Sentrum

2 Resultater for bydeler i Sentrum

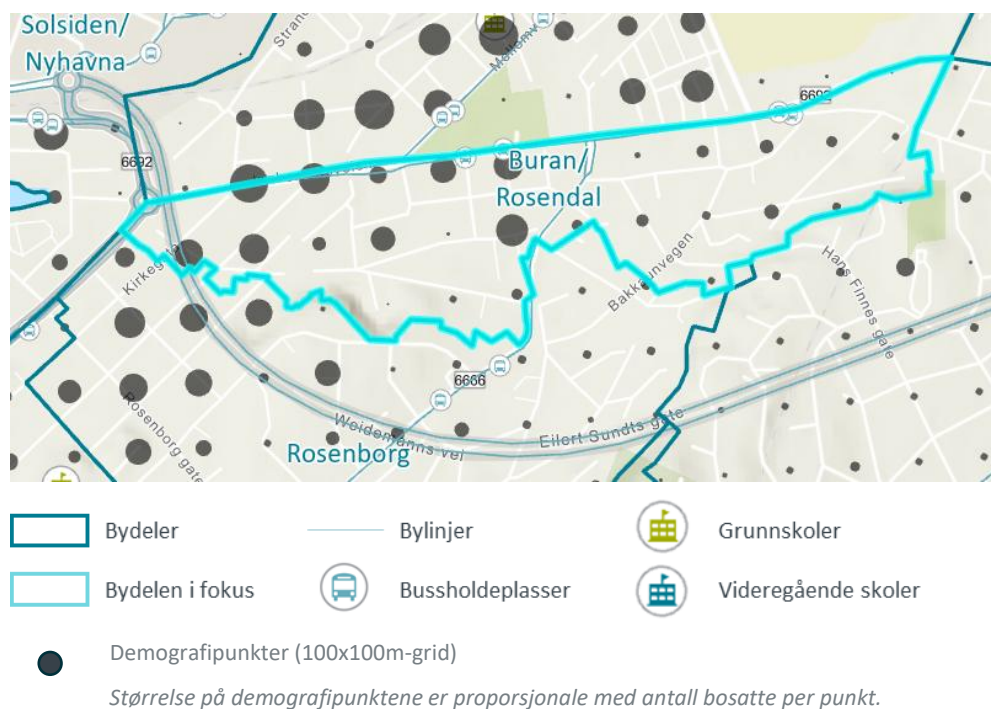
2.1 Buran/Rosendal

2.1.1 Fakta om bydelen

Buran/Rosendal 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. Omstigningspunktet Buran ligger her, noe som gjør at det er en del bytter mellom linjer i bydelen.

Kart 1: Buran/Rosendal

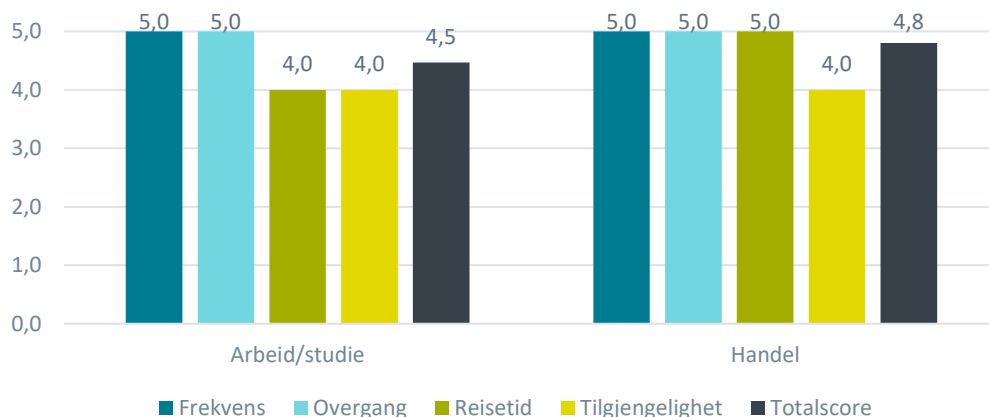


Tabell 1: Demografiske nøkkeltall for Buran/Rosendal

Demografi	Buran/Rosendal
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Blokk/Bygård
Befolkningstetthet	8 461
Antall bosatte 2024	2 099
Vekst i antall bosatte innen 2035	148
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte 2025	116
Bompenger	Nei

2.1.2 Resultatene av bydelsanalysen for Buran/Rosendal

Figur 1: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Buran/Rosendal



Buran/Rosendal har et svært godt kollektivtilbud for alle typer reiser. For arbeid/studie er frekvens og overgang vurdert som svært bra, mens reisetid og tilgjengelighet er vurdert som bra. Det gir en totalscore for arbeid/studie på 4,5. For handel er frekvens, overgang og reisetid vurdert som svært bra, og tilgjengelighet som bra, slik at totalscore blir 4,8. Med en gjennomsnittlig totalscore for arbeid og handel på 4,6 er Buran på tredje plass blant alle bydelene i Trondheim.

2.1.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Buran/Rosendal har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.1.2.2.

2.1.2.2 Linjetilgang og frekvens

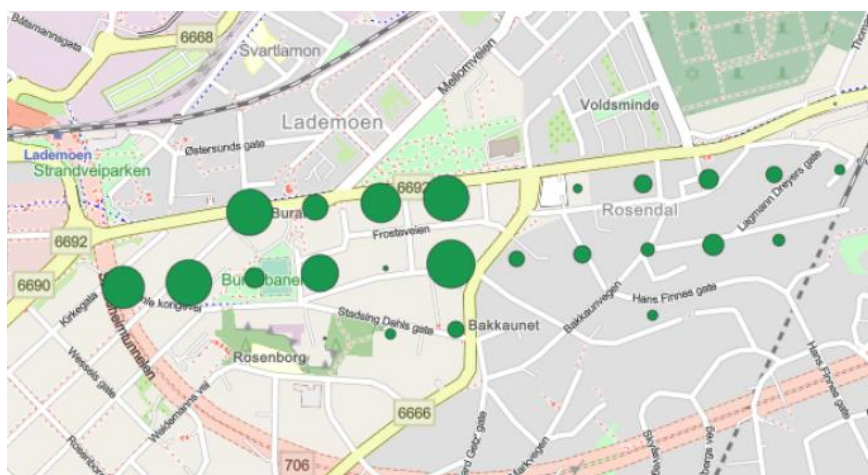
Befolkningen på Buran/Rosendal har tilgang til følgende linjer:

Tabell 2: Linjeoversikt Buran/Rosendal

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
1	100 %	25	13
10	100 %	17	13
12	100 %	12	12
22	100 %	13	13
70	100 %	8	0
28	90 %	13	0
25	66 %	13	6
71	26 %	11	4
2	17 %	22	12
20	17 %	4	3
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		97	54
Score		5	5

Buran/Rosendal er en av de sentrumsnære bydelene, og har god tilgang på flere linjer. Alle innbyggerne i bydelen har tilgang på linje 1, 10, 12, 22, og 70, og flere av disse har mange avganger i timen. Alle linjene dekker arbeids- og studiereisene, og de fleste har et tilbud også på handelsreisene.

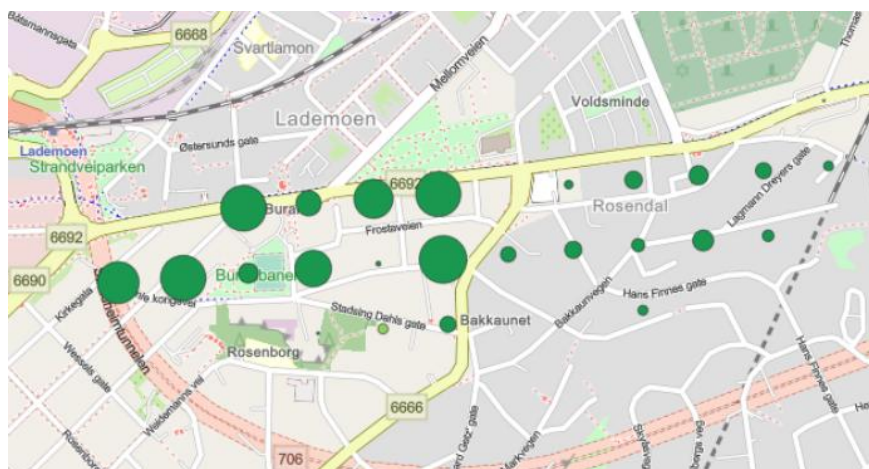
Kart 2: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Buran/Rosendal for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 3: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Buran/Rosendal for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.1.2.3 Reisestrømmer

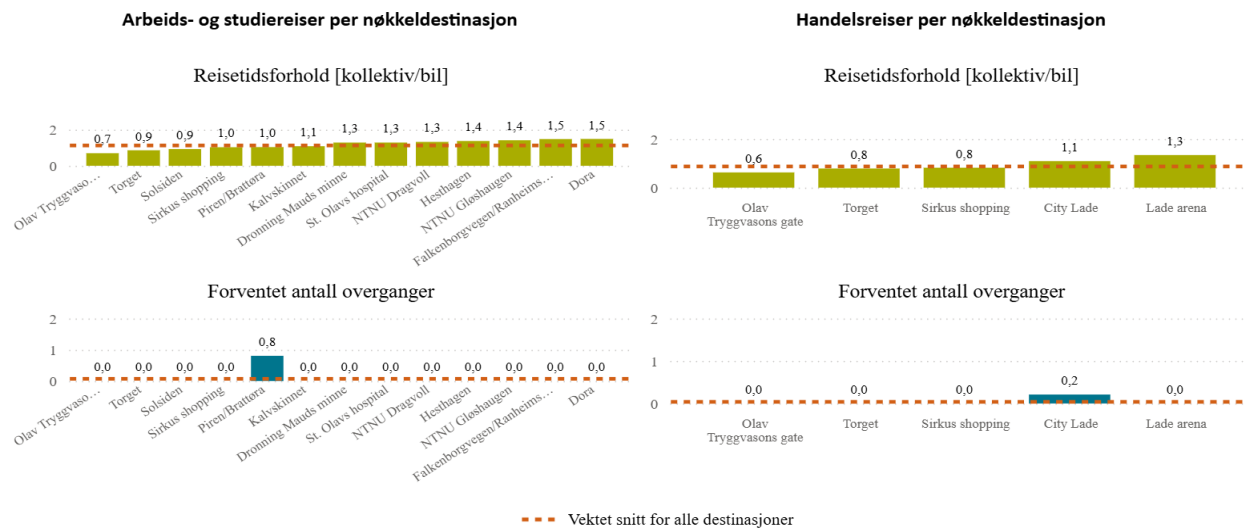
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Buran/Rosendal:

Tabell 3: Nøkkeldestinasjoner for Buran/Rosendal

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	42 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	39 %
	Solsiden/Nyhavna	Solsiden, Dora	12 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping, Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, Dronning Mauds minne	4 %
	Dragvoll/Angelltrøa	NTNU Dragvoll	4 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

2.1.2.4 Reisetid og overganger

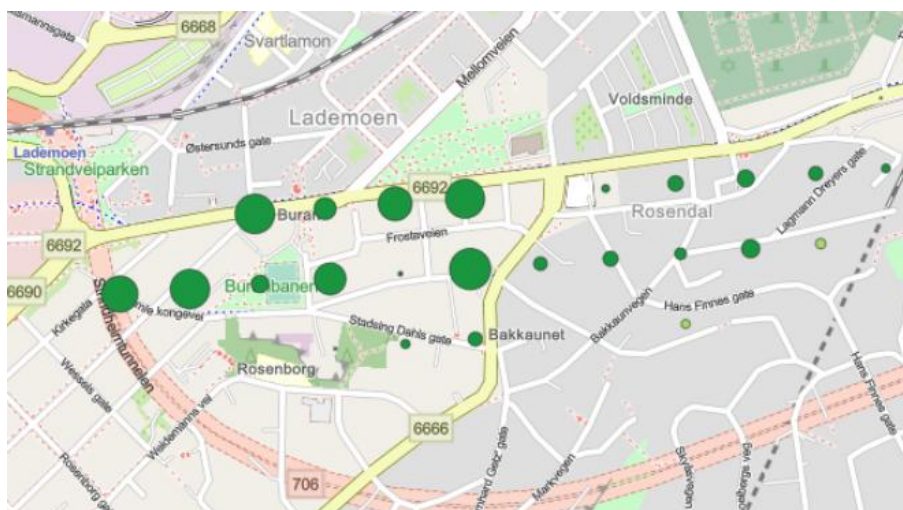
Figur 2: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Buran/Rosendal



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Buran/Rosendal har gunstige reisetidsforhold (1,5 og lavere) til alle nøkkeldestinasjonene. Det betyr at kollektivtransporten er konkurransedyktig med bilen. Reisene til sentrum, Solsiden og Sirkus Shopping går raskere med kollektivtransport. De som reiser kollektivt fra Buran/Rosendal har direkterute til alle nøkkeldestinasjoner med unntak av Piren/Brattøra.

Kart 4: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Buran/Rosendal for arbeids- og studiereiser

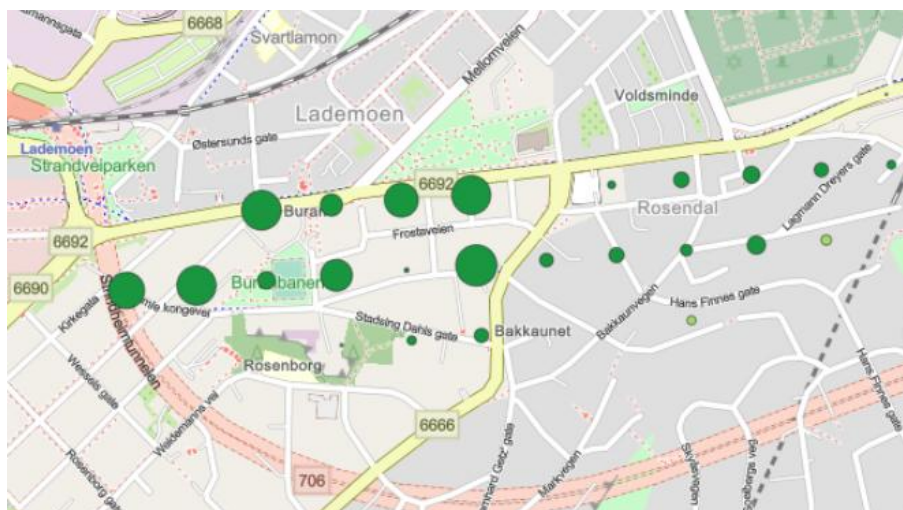


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 5: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Buran/Rosendal for handelsreiser

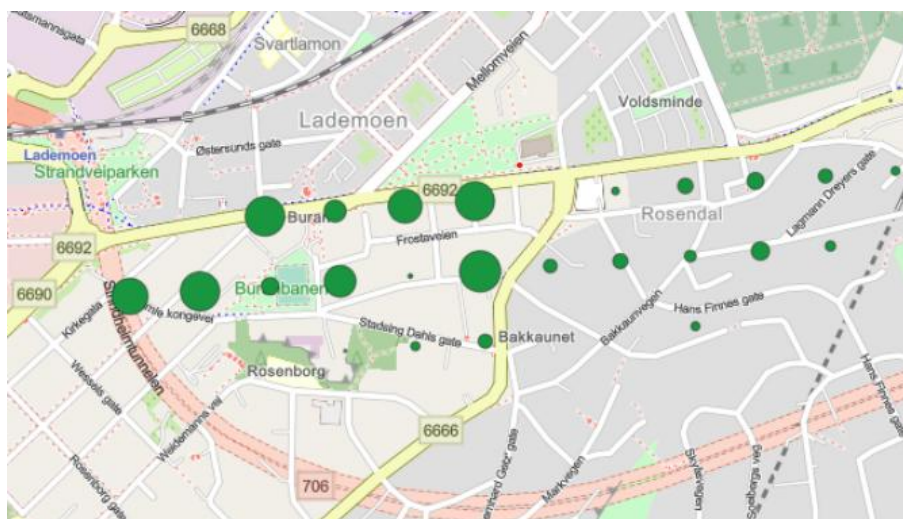


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 6: Forventet andel reiser med overgang for Buran/Rosendal for arbeids- og studiereiser

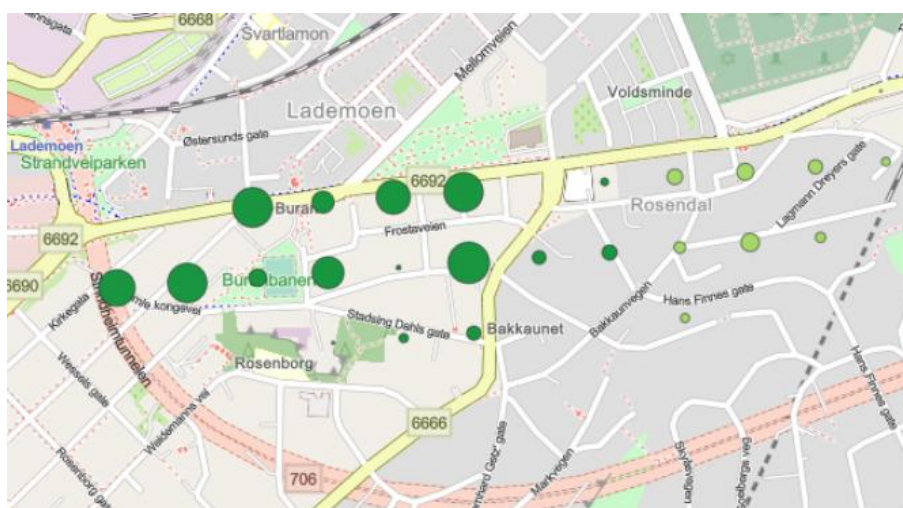


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 7: Forventet andel reiser med overgang for Buran/Rosendal for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

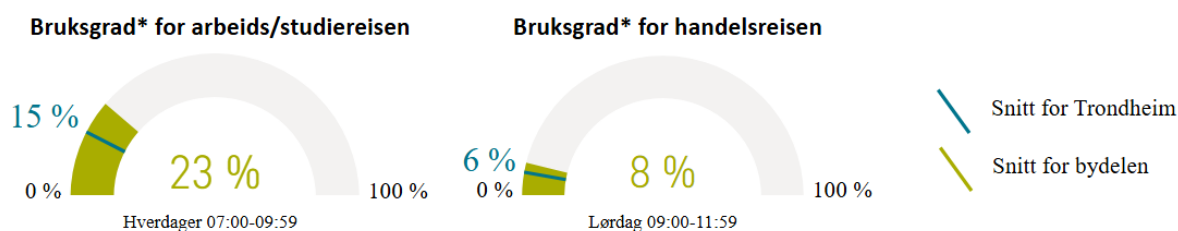
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.1.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Buran er 81 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=112). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.1.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 3: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Buran/Rosendal

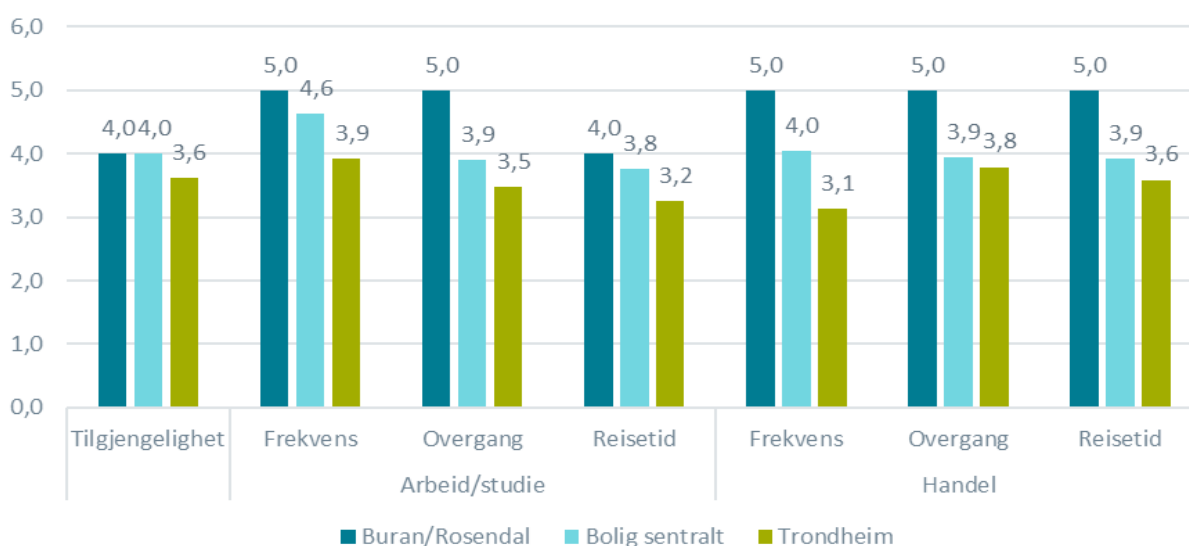


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 23 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 8 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.1.3 Oppsummering

Figur 4: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Buran/Rosendal



Kundetilfredsheten (KTI) for Buran/Rosendal er 81. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Buran/Rosendal, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 23 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 8 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Svært godt tilbud med konkurransedyktige reisetider for kollektiv sammenlignet med bil til alle nøkkeldestinasjoner
- Kort avstand til holdeplass i hele bydelen
- Svært høy KTI og høy bruksgrad
- Direkterute til alle nøkkeldestinasjoner unntatt Piren/Brattøra

Utfordringer:

- Ingen spesielle utfordringer

2.2 Lademoen

2.2.1 Fakta om bydelen

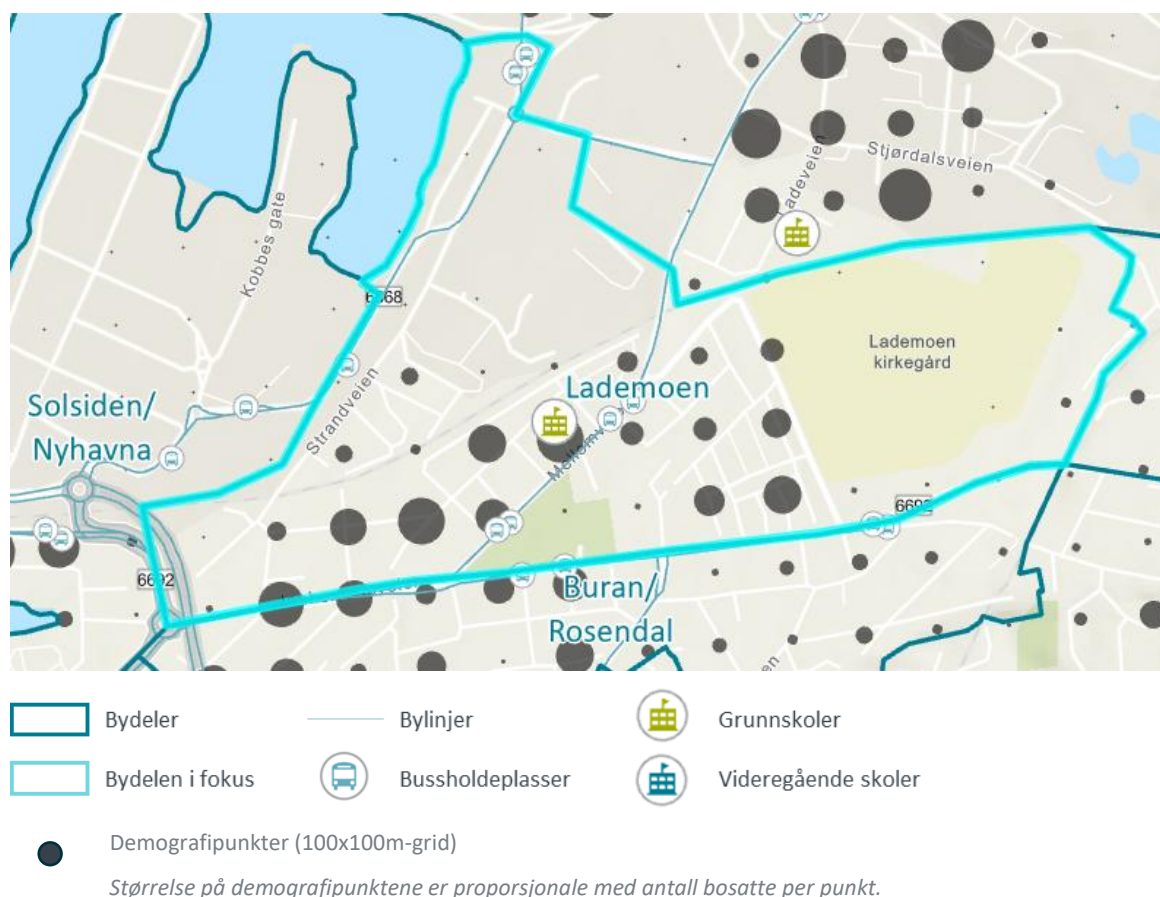
Lademoen ligger på nordsiden av Innherredsveien, mellom Midtbyen og Lade, og karakteriseres som et sentralt boligområde. Områdene Nyhavna, Reina og Svartlamoen inngår også i bydelen. På Nyhavna er det bygget mange nye leiligheter de siste årene, og området Reina/Nyhavna skal videreutvikles fram mot 2050.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

Lademoen-området deles i to av jernbanestrekningen Nordlandsbanen som har to lokale togstopp i bydelen: Lademoen og Lilleby. Det finnes underganger under jernbanen, men forbindelsen mellom nord- og sørsiden av bydelen er svak og kan oppleves som utrygg. Busslinje 20 går nord for jernbanen. Lademoen har viktige forbindelseslinjer som Innherredsveien og Mellomveien, og har god kollektivdekning med blant annet to metrobusslinjer.

Bydelen har enkelte nærbutikker, mens det er betydelig handel i tilgrensende bydeler. Knutepunktet Buran ligger i bydelen.

Bebyggelsen består hovedsakelig av blokker og bygårder, og det er få tilgjengelige parkeringsplasser. Det er gangavstand til sentrum, samt sykkelveier i alle retninger. Området har i hovedsak en befolkning bestående av unge voksne og nyetablerte.

Kart 8: Lademoen

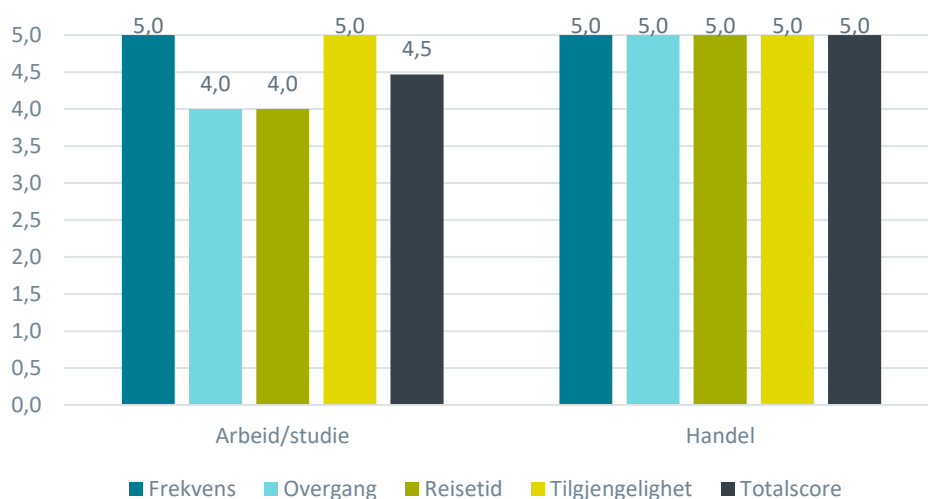


Tabell 4: Demografiske nøkkeltall for Lademoen

Demografi	Lademoen
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	5 719
Antall bosatte 2024	2 924
Vekst i antall bosatte innen 2035	879
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	937
Bompenger til sentrum	Nei

2.2.2 Resultatene av bydelsanalysen for Lademoen

Figur 5: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Lademoen



Lademoen har et svært godt kollektivtilbud, både for arbeid/studie og handel. For arbeid og studier får frekvens og tilgjengelighet toppscore. Overgang og reisetid vurderes som bra, slik at totalscoren for arbeid/studie er 4,5. Når det gjelder handel, får Lademoen svært bra score på samtlige vurderingskriterier, og oppnår dermed en totalscore på 5,0. Med gjennomsnittlig totalscore for arbeid og handel på 4,7 er Lademoen på andreplass blant alle bydelene i Trondheim.

2.2.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Lademoen har eksepsjonelt bra tilgjengelighet, 98 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.2.2.2.

2.2.2.2 Linjetilgang og frekvens på Lademoen

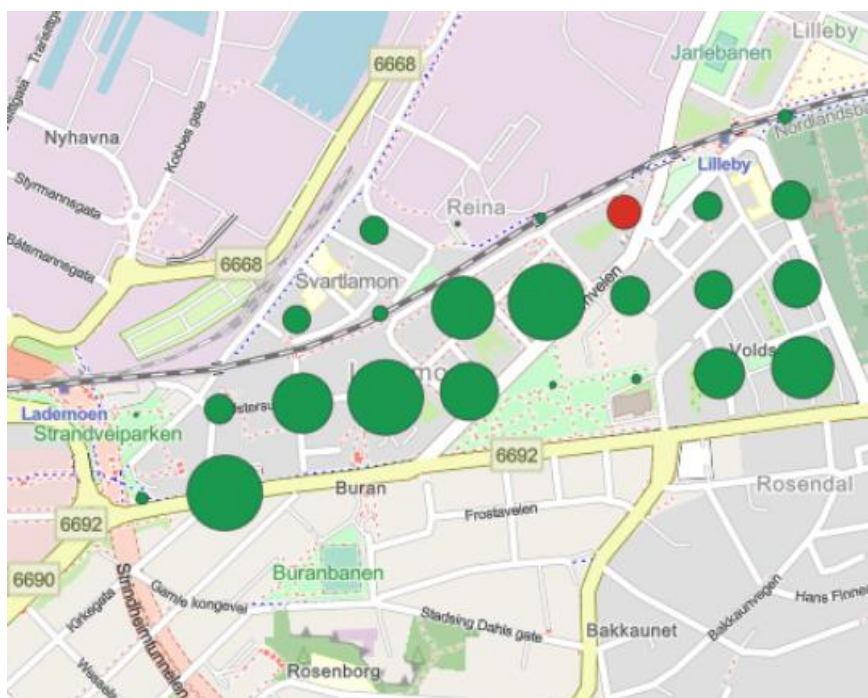
Befolkningen på Lademoen har tilgang til følgende linjer:

Tabell 5: Linjeoversikt Lademoen

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
10	93 %	17	13
1	93 %	25	13
12	93 %	12	12
22	93 %	13	13
70	93 %	8	0
28	89 %	13	0
2	49 %	22	12
20	49 %	8	6
25	39 %	13	6
71	35 %	11	4
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		98	55
Score		5	5

De aller fleste innbyggerne på Lademoen har tilgang på linje 1, 10, 12, 22, 28 og 70, og de fleste linjene har høy frekvens. Linje 70 og 28 har kun avganger som passer med arbeidsreisene, mens de øvrige linjene har avganger i forbindelse med både arbeids- og handelsreisene. Mellom en tredel og halvparten av innbyggerne har også nærhet til linje 2, 20, 25 og 71. Tilbudet scorer godt totalt sett på både arbeidsreisene og handelsreisene.

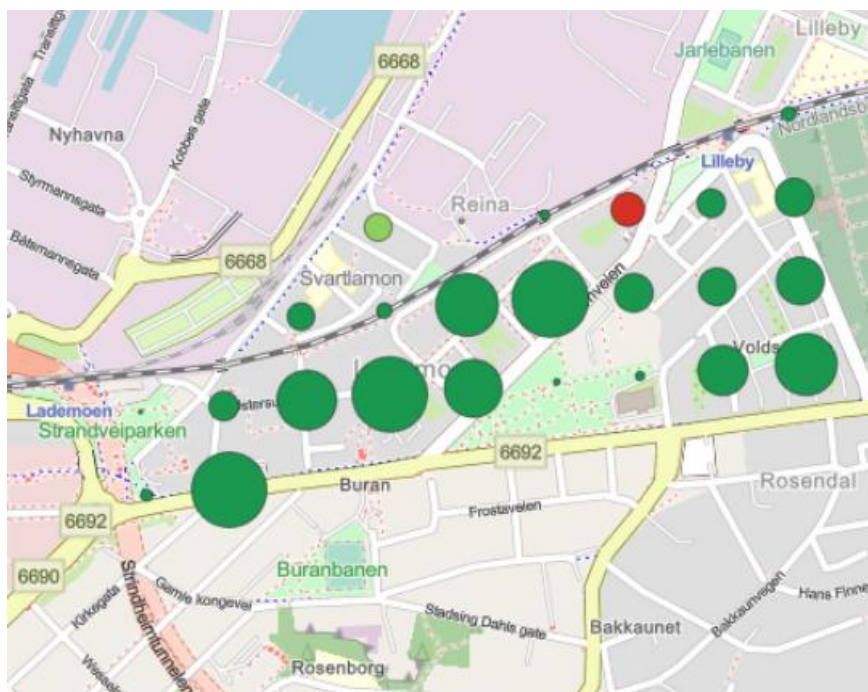
Kart 9: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Lademoen for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 10: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Lademoen for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.2.2.3 Reisestrømmer

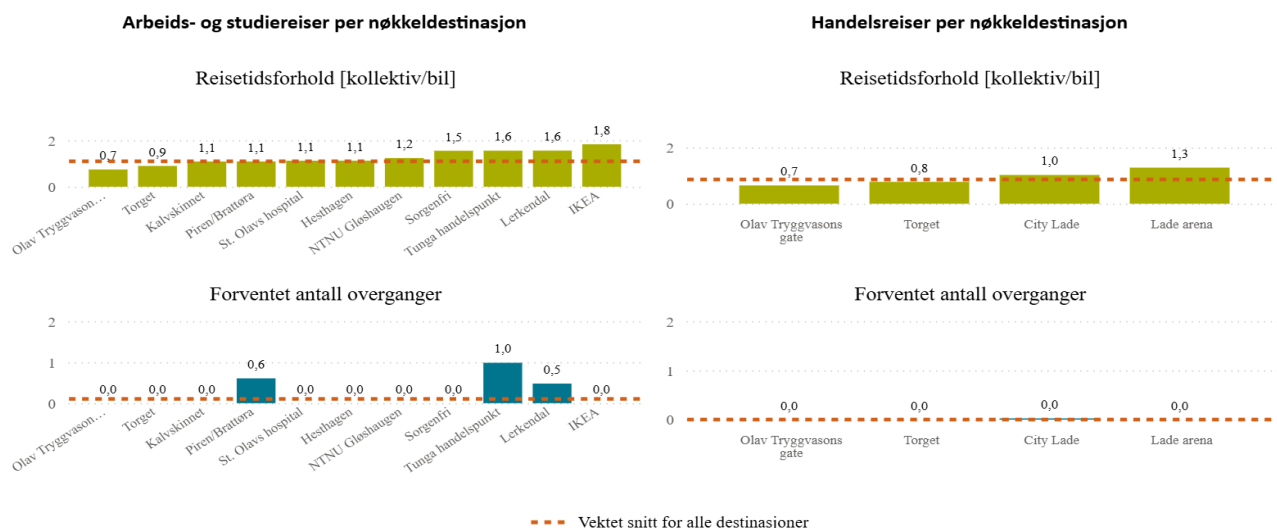
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Lademoen:

Tabell 6: Nøkkeldestinasjoner for Lademoen

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	53 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	35 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	8 %
	Tunga	IKEA, Tunga handelspunkt	4 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	54 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	46 %

2.2.2.4 Reisetid og overganger

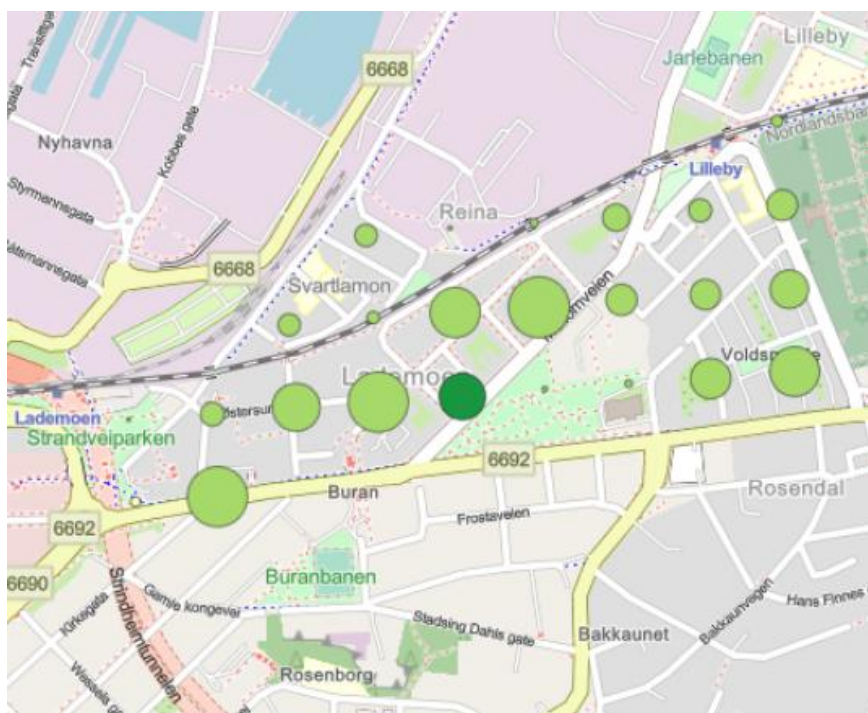
Figur 6: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Lademoen



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Lademoen har gode reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjonene. Reisene til sentrum går raskere med kollektivtransport enn med bil. Sorgenfri, Tunga, Lerkendal og IKEA er destinasjoner med reisetidsforhold over 1,5, noe som betyr at mange vil bli fristet til å benytte bil. Alle de mest attraktive handelsdestinasjonene har gode eller akseptable reisetidsforhold. Kollektivreisene til Piren/Brattøra, Tunga, Lerkendal og IKEA har overgang for deler av befolkningen i bydelen, mens resten av reisene kan foretas med direkterute.

Kart 11: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Lademoen for arbeids- og studiereiser

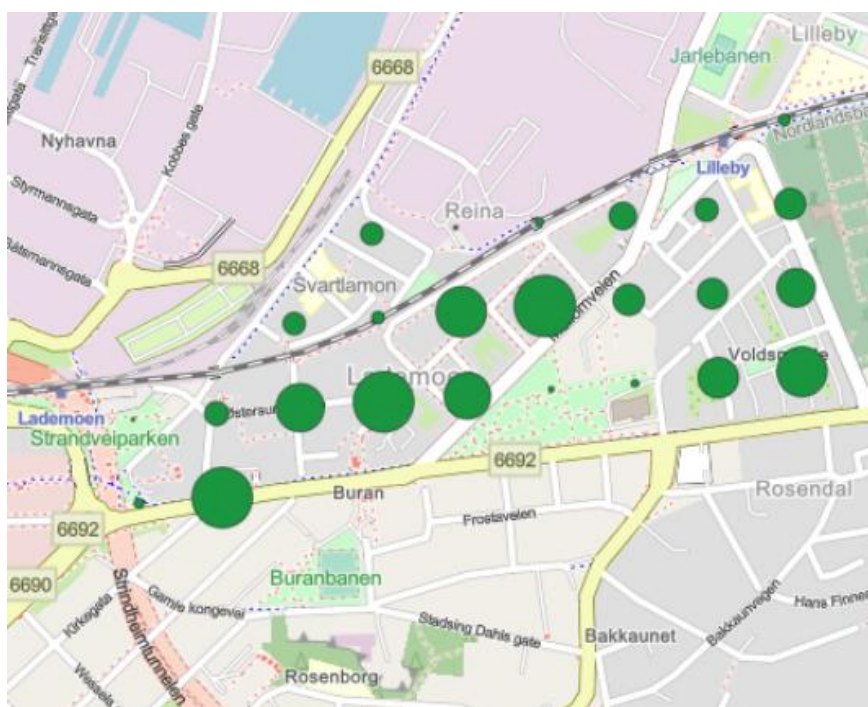


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 12: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Lademoen for handelsreiser

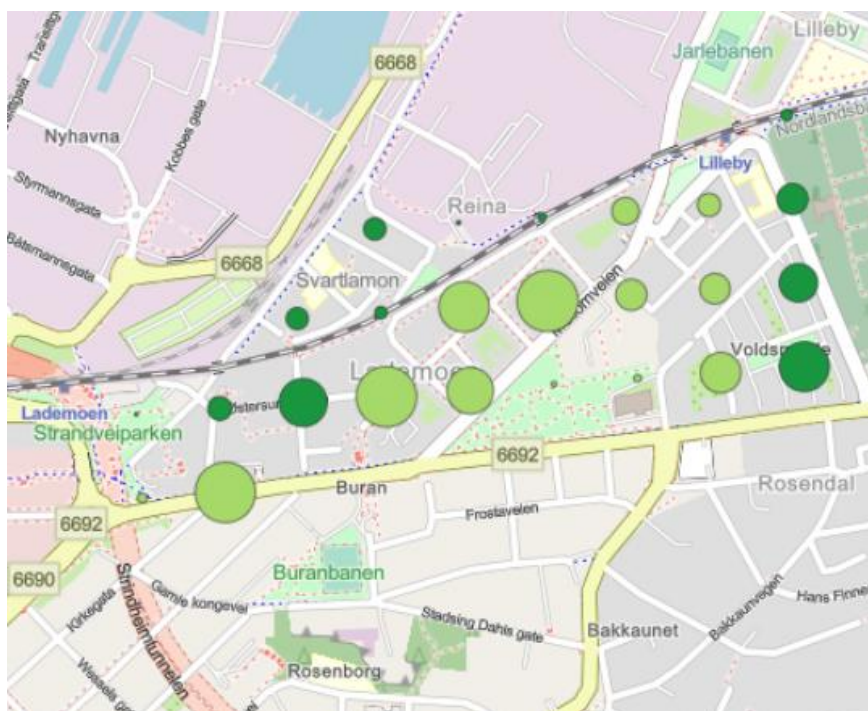


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

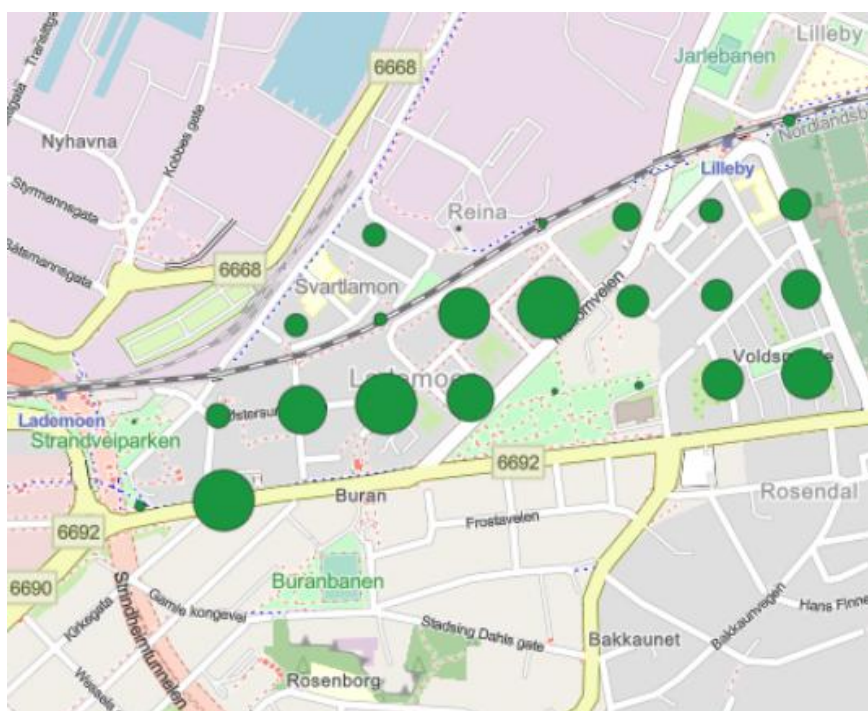
- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 13: Forventet andel reiser med overgang for Lademoen for arbeids- og studiereiser



Kart 14: Forventet andel reiser med overgang for Lademoen for handelsreiser

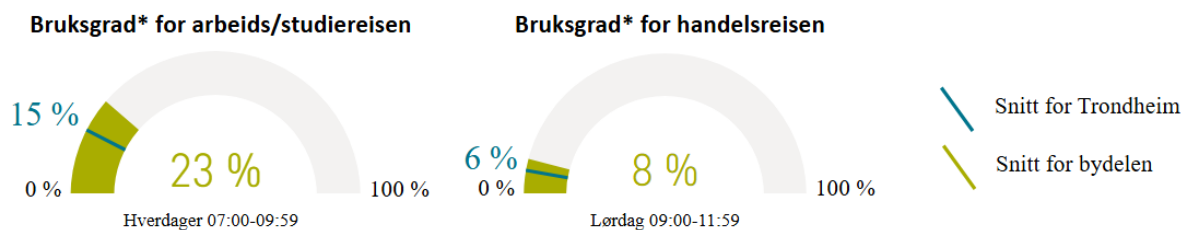


2.2.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Lademoen er 77 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=129). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.2.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 7: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Lademoen

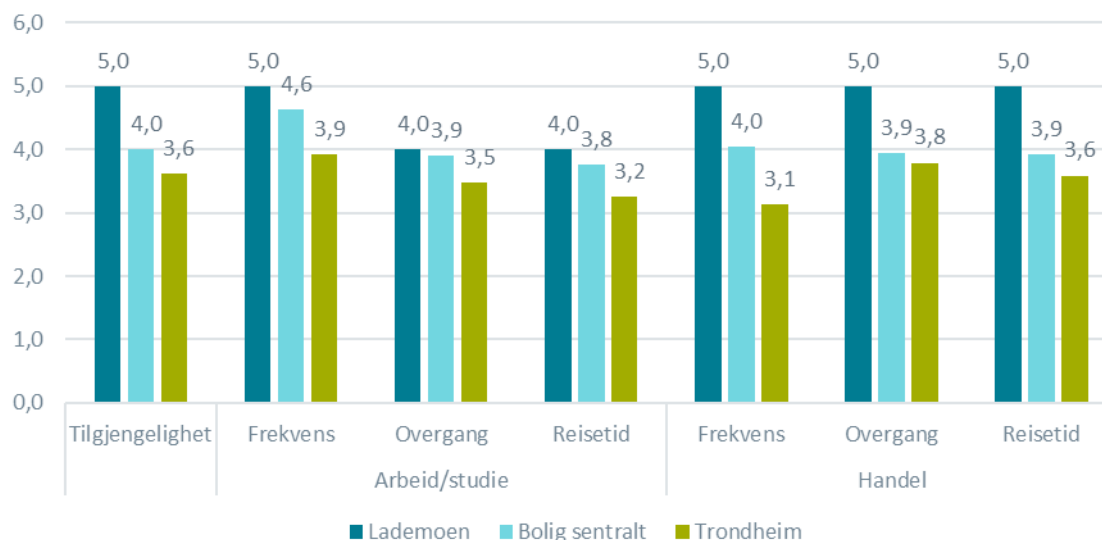


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 23 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 8 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.2.3 Oppsummering

Figur 8: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Lademoen



Kundetilfredsheten (KTI) for Lademoen er 77. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Lademoen, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 23 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 8 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Svært god tilgjengelighet
- Høy frekvens
- Konkurransedyktig reisetid. Reiser til Midtbyen er raskere med kollektiv enn med bil
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- Et lite område i nord-øst har lav tilgjengelighet og frekvens
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

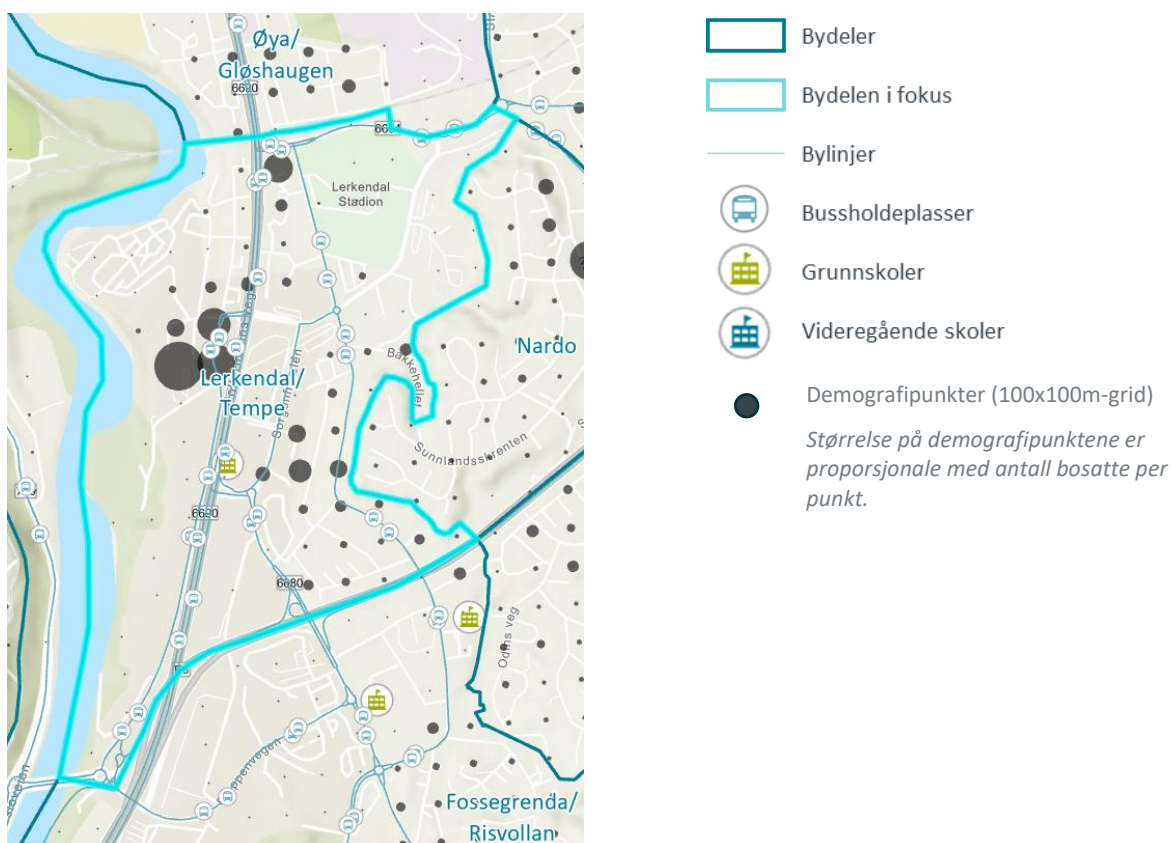
2.3 Lerkendal/Tempe

2.3.1 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.

Kart 15: Lerkendal/Tempe

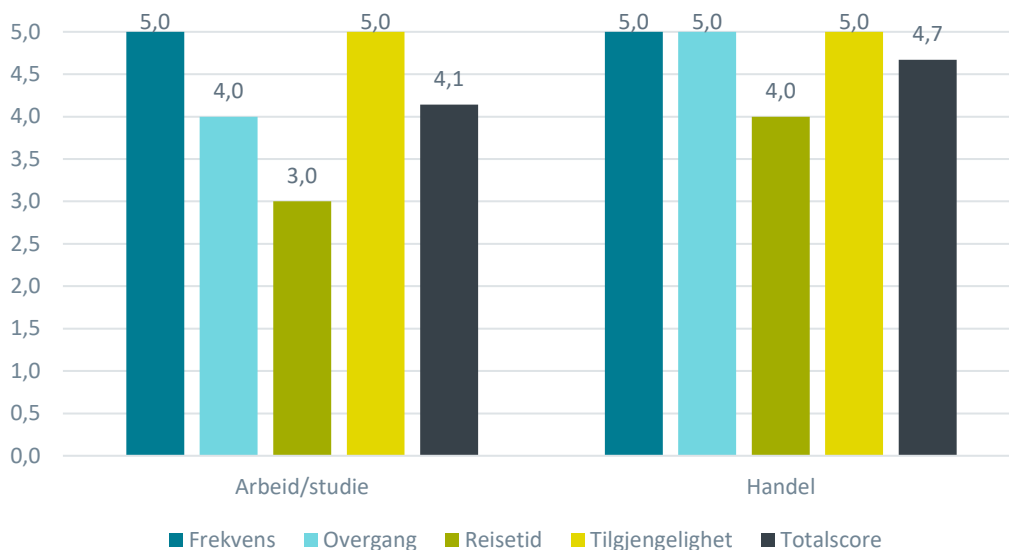


Tabell 7: Demografiske nøkkeltall for Lerkendal/Tempe

Demografi	Lerkendal/Tempe
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 657
Antall bosatte 2024	3 311
Vekst i antall bosatte innen 2035	2 037
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	213
Antall ansatte	5 024
Bompenger til sentrum	Nei

2.3.2 Resultatene av bydelsanalysen for Lerkendal/Tempe

Figur 9: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Lerkendal/Tempe



Lerkendal/Tempe har et veldig godt kollektivtilbud totalt sett, spesielt i forbindelse med handelsreisene. På arbeid/studie får bydelen svært bra score på både frekvens og tilgjengelighet. Overgang vurderes som bra, mens scoren på reisetid er middels. Dette gjør at totalscoren for arbeid/studie er 4,1. For handelsreiser er tilbudet enda bedre, med svært bra score på frekvens, overgang og tilgjengelighet, og bra score på reisetid. Totalscore for handel er 4,7, som er blant de høyeste blant alle bydelene.

2.3.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Lerkendal/Tempe har eksepsjonelt bra tilgjengelighet, 99 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.3.2.2.

2.3.2.2 Linjetilgang og frekvens

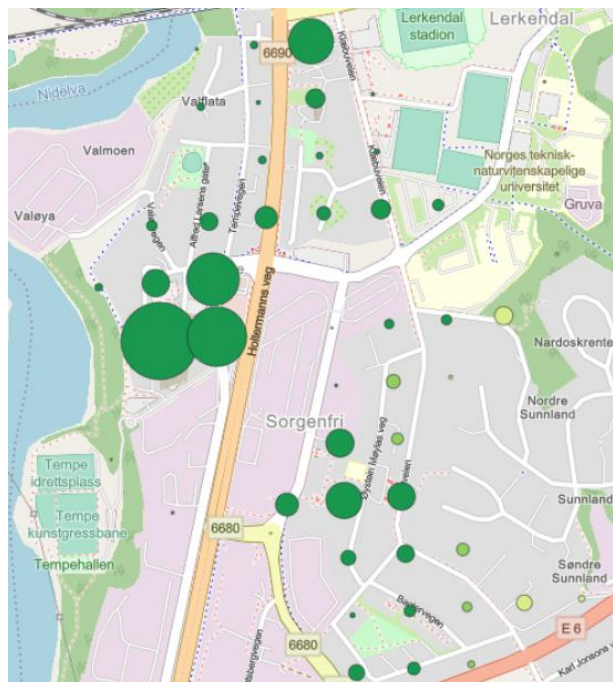
Befolkningen på Lerkendal/Tempe har tilgang til følgende linjer:

Tabell 8: Linjeoversikt Lerkendal/Tempe

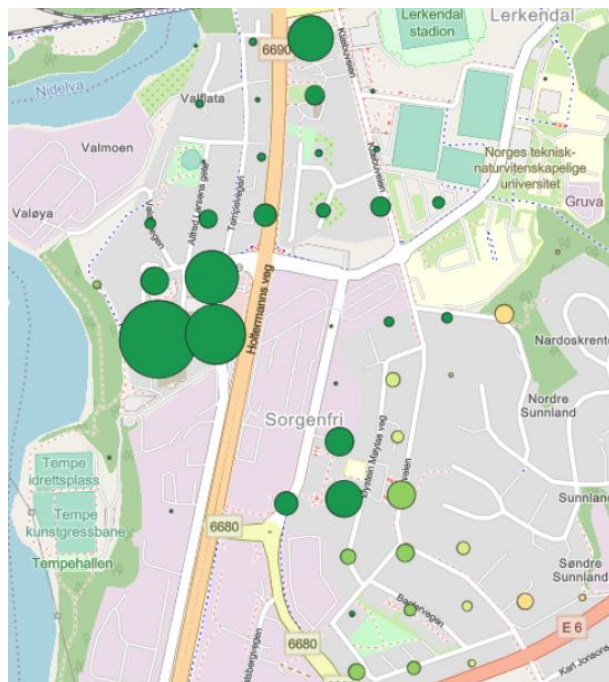
Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
10	94 %	17	14
79	87 %	4	0
73	85 %	4	0
74	85 %	4	2
18	77 %	14	7
14	74 %	13	7
1	74 %	26	12
2	74 %	22	13
20	74 %	5	2
311	74 %	12	2
71	74 %	13	4
72	73 %	5	0
310	56 %	12	2
340	56 %	3	0
410	50 %	3	1
11	23 %	16	12
13	23 %	12	8
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		110	50
Score		5	5

Lerkendal er et av de største kollektivknutepunktene i Trondheim, og betjenes av et stort antall by- og regionlinjer. Dette gjør at de som reiser fra og via Lerkendal/Tempe kan velge mellom mange linjer og avganger de kan benytte på både arbeids- og handelsreisene. Tilgjengeligheten er også høy for de fleste av linjene.

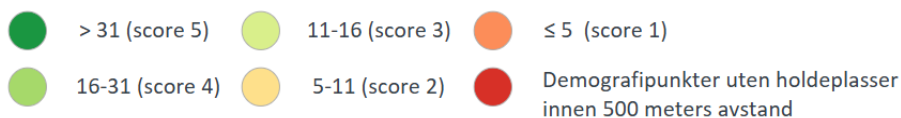
Kart 16: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Lerkendal/Tempe for arbeids- og studiereiser



Kart 17: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Lerkendal/Tempe for handelsreiser



Frekvens: score og verdier



2.3.2.3 Reisestrømmer

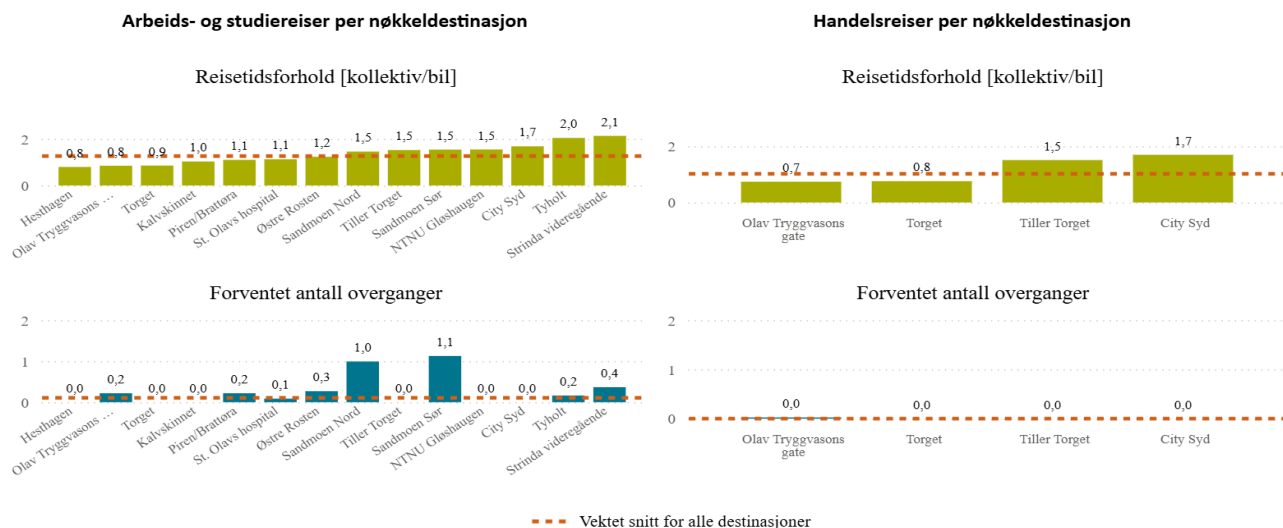
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Lerkendal/Tempe:

Tabell 9: Nøkkeldestinasjoner for Lerkendal/Tempe

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	57 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	26 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	9 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	9 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

2.3.2.4 Reisetid og overganger

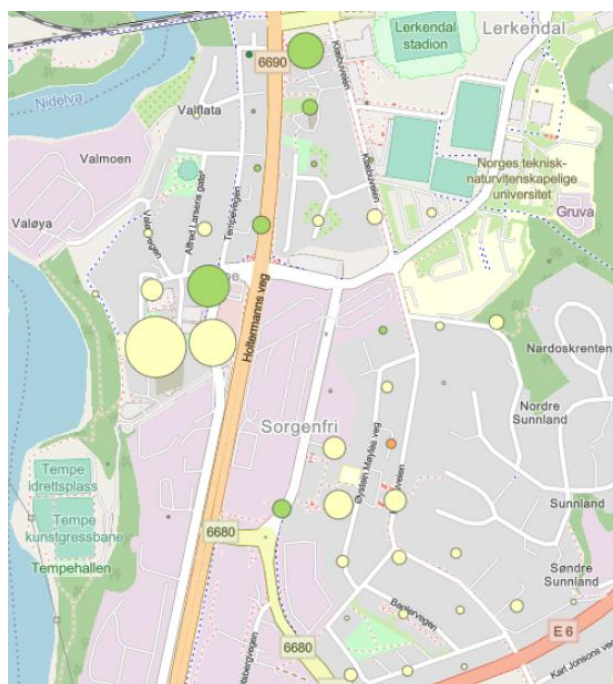
Figur 10: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Lerkendal/Tempe



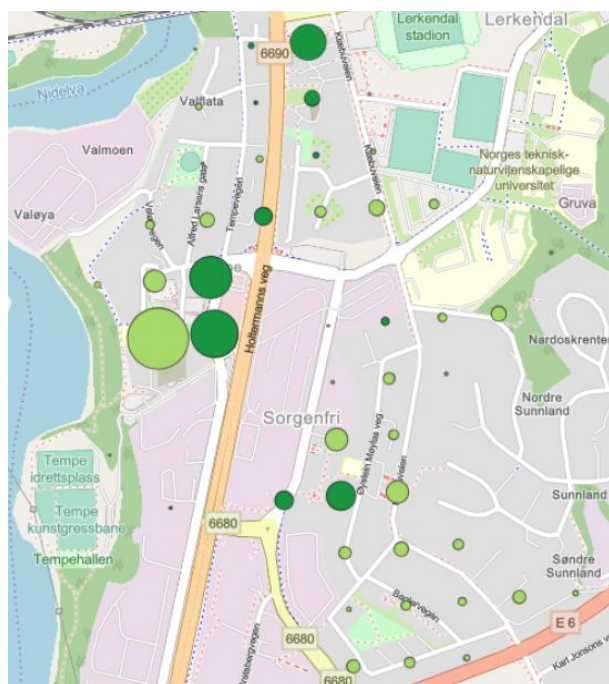
(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Det er stort spenn i reisetidsforholdene for Lerkendal/Tempe-området, men de fleste destinasjonene har reisetidsforhold på godt eller akseptabelt nivå. Reisene til destinasjoner i sentrum går raskere med kollektiv enn med bil. I den andre enden av skalaen er reisene til City Syd, Tyholt og Strinda videregående, som alle har reisetidsforhold som inngår i kategorien «lite attraktiv». For arbeids- og studiereisene er det nødvendig med overgang til flere av nøkkeldestinasjonene, men alle de mest populære handelsdestinasjonene i sentrum og på Tiller kan nås med direkterute.

Kart 18: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Lerkendal/Tempe for arbeids- og studiereiser



Kart 19: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Lerkendal/Tempe for handelsreiser

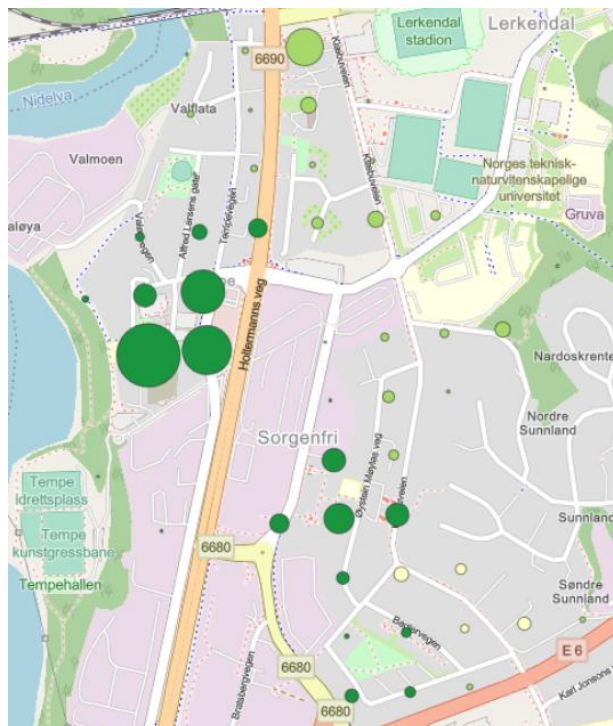


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

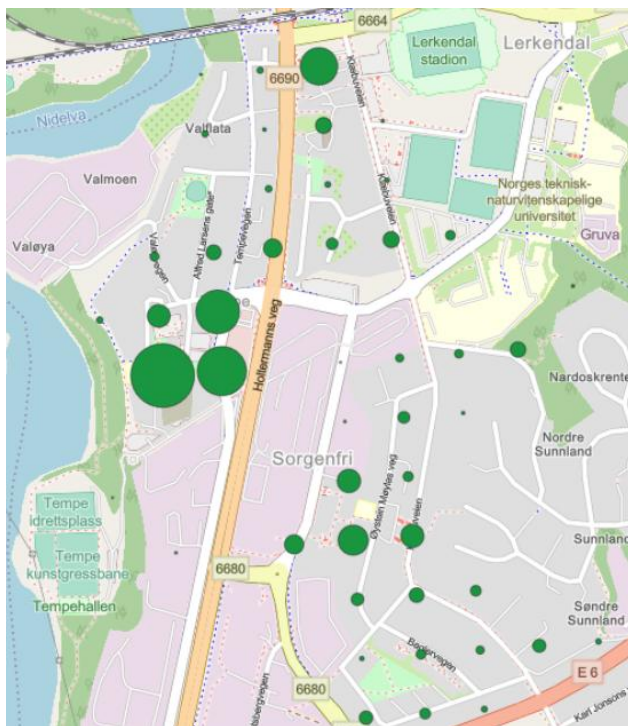
- <1 (score 5) ● 1,25-1,5 (score 3) ● ≥ 1,75 (score 1)
- 1-1,25 (score 4) ● 1,5-1,75 (score 2)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

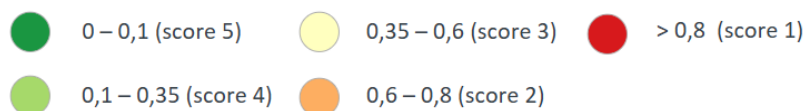
Kart 20: Forventet andel reiser med overgang for Lerkendal/Tempe for arbeids- og studiereiser



Kart 21: Forventet andel reiser med overgang for Lerkendal/Tempe for handelsreiser



Overganger: score og verdier



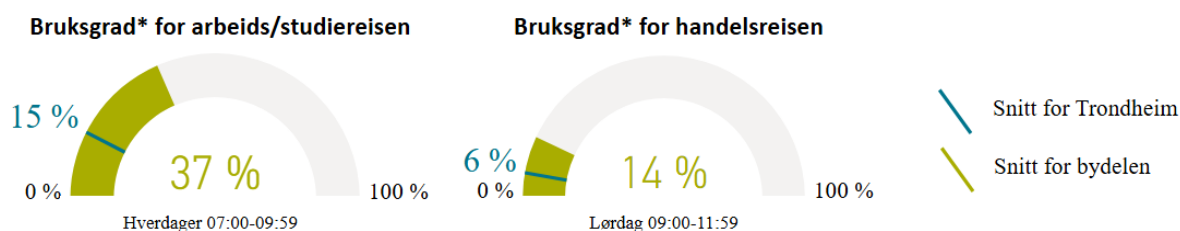
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.3.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Lerkendal/Tempe er 78 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=173). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.3.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 11: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Lerkendal/Tempe

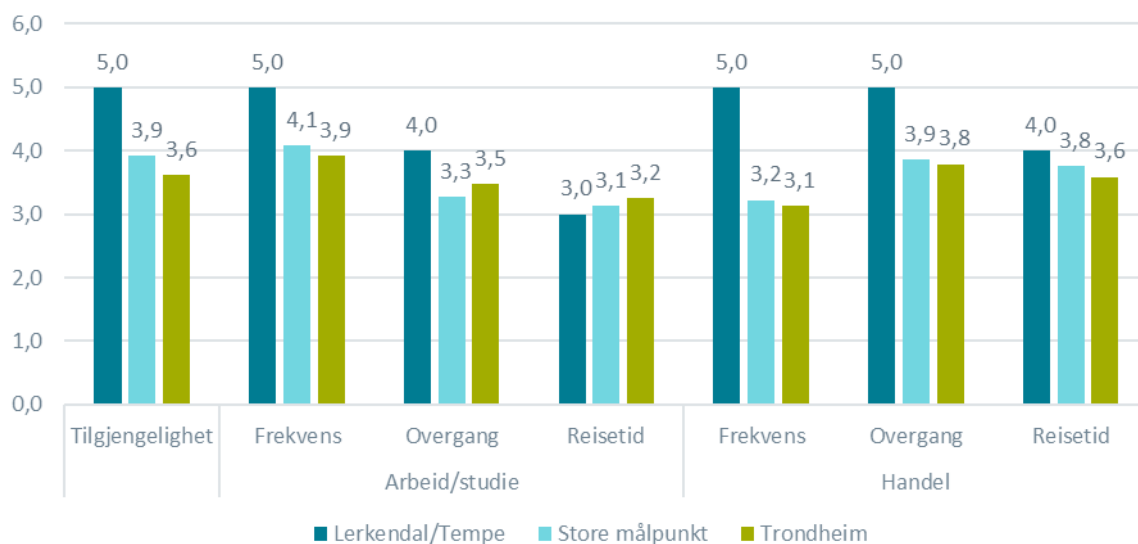


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 37 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 14 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.3.3 Oppsummering

Figur 12: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Lerkendal/Tempe



Kundetilfredsheten (KTI) for Lerkendal/Tempe er 78. Innenfor bydelstypen «store målpoint» er Fossegrenda/Risvolla den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Lerkendal/Tempe, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 37 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Tunga 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 14 % (Trondheim 6 %, Leangen/Strindheim 22 %, Fossegrenda/Risvollan 3 %)

Styrker:

- Høy kundetilfredshet i bydelen
- Høy frekvens og god tilgjengelighet for hele bydelen

Utfordringer:

- Lang reisetid med kollektivtransport til reisemålene City Syd, Tyholt og Strinda videregående skole
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

2.4 Midtbyen

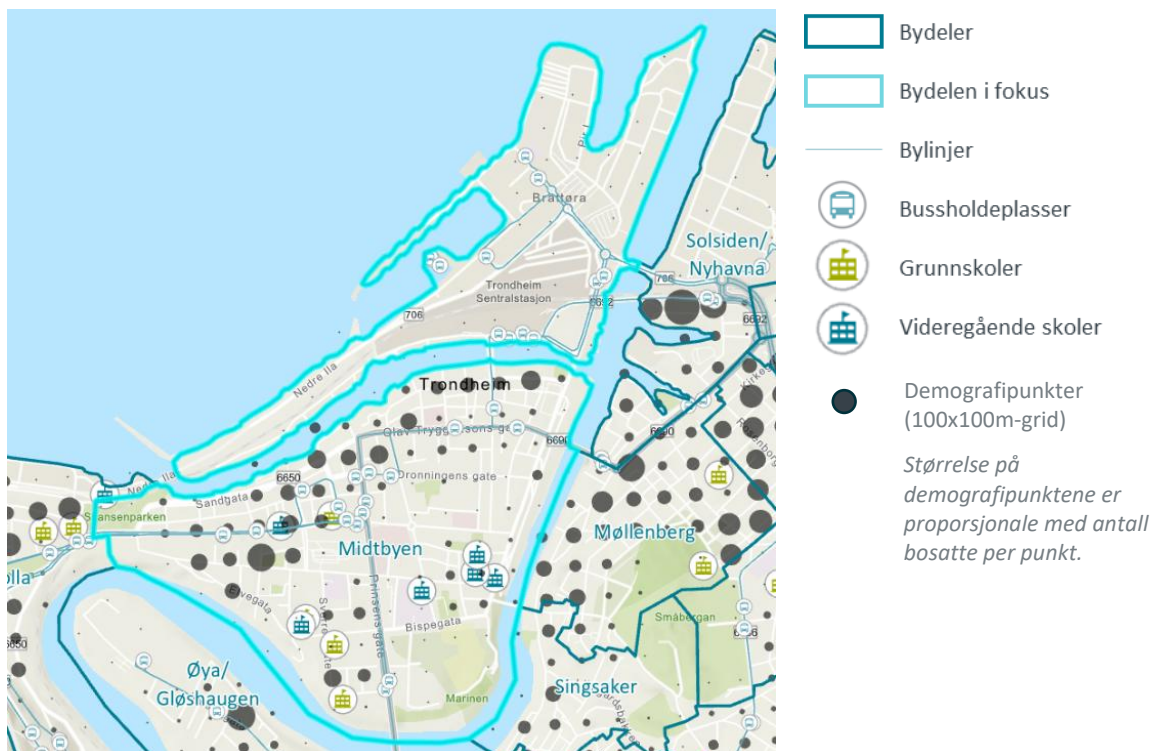
2.4.1 Fakta om bydelen

Bydelen Midtbyen, Trondheims sentrum, strekker seg fra Skansen i vest og avgrenses av Nidelva i sør og øst. Brattøra inngår også i området. Midtbyen er det største målpunktet i fylket for formål som arbeid, utdanning, handel, kultur, turisme, helse og fritid. Den høye andelen restauranter og utesteder gjør bydelen til et reisemål hele døgnet.

Totalt er det registrert 6 760 elever og studenter i bydelen, fordelt på flere videregående skoler og høyskoler/universitet. I tillegg finnes det over 23 000 arbeidsplasser i Midtbyen. Beboerne i området bor hovedsakelig i bygårder, og parkeringsmulighetene er regulerte og kostbare.

I Midtbyen ligger viktige knutepunkter som Prinsenkrysset og Trondheim sentralstasjon. Brattøra er et stort næringsområde, og fungerer også som godsterminal og havn for hurtigbåt, Hurtigruten og cruisebåter. Ansatte på Brattøra har god tilgang til parkering. Brattøra er noe adskilt fra resten av Midtbyen av jernbanespor og kanal, men gangavstanden er kort via sentralstasjonen. Det går en bro over jernbanesporene som knytter Midtbyen og Brattøra sammen, og gjør Trondheim sentralstasjon tilgjengelig som knutepunkt for arbeids- og studiereiser. Handelshøyskolen BI, med cirka 2 000 studenter, ligger i området.

Kart 22: Midtbyen

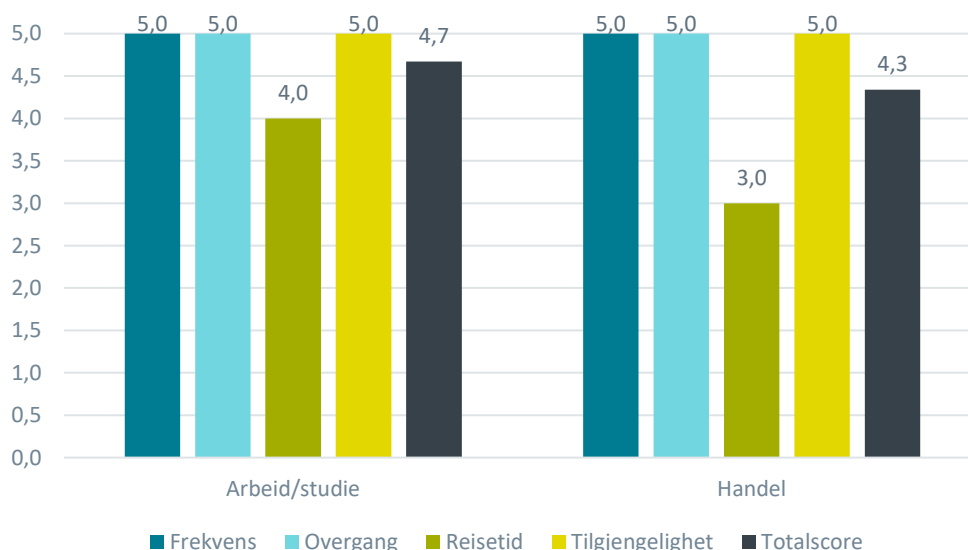


Tabell 10: Demografiske nøkkeltall for Midtbyen

Demografi	Midtbyen
Type bydel	Sentrum
Boligtyper	Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 806
Antall bosatte 2024	4 816
Vekst i antall bosatte innen 2035	488
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	7 228
Antall ansatte	24 306
Bompenger til sentrum	Nei

2.4.2 Resultatene av bydelsanalysen for Midtbyen

Figur 13: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Midtbyen



Midtbyen har et svært godt kollektivtilbud både for arbeid/studie og handel. For arbeid og studier vurderes frekvens, overgang og tilgjengelighet til toppscore, mens reisetiden er litt lavere, noe som gir en totalscore på 4,7. For handel får Midtbyen høyeste score på frekvens, overgang og tilgjengelighet. Reisetiden vurderes til middels. Det skyldes at handelsdestinasjonene er Lade og Tiller, handel internt i Midtbyen ikke er inkludert.

2.4.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Midtbyen har eksepsjonelt bra tilgjengelighet, 98 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.4.2.2.

2.4.2.2 Linjetilgang og frekvens

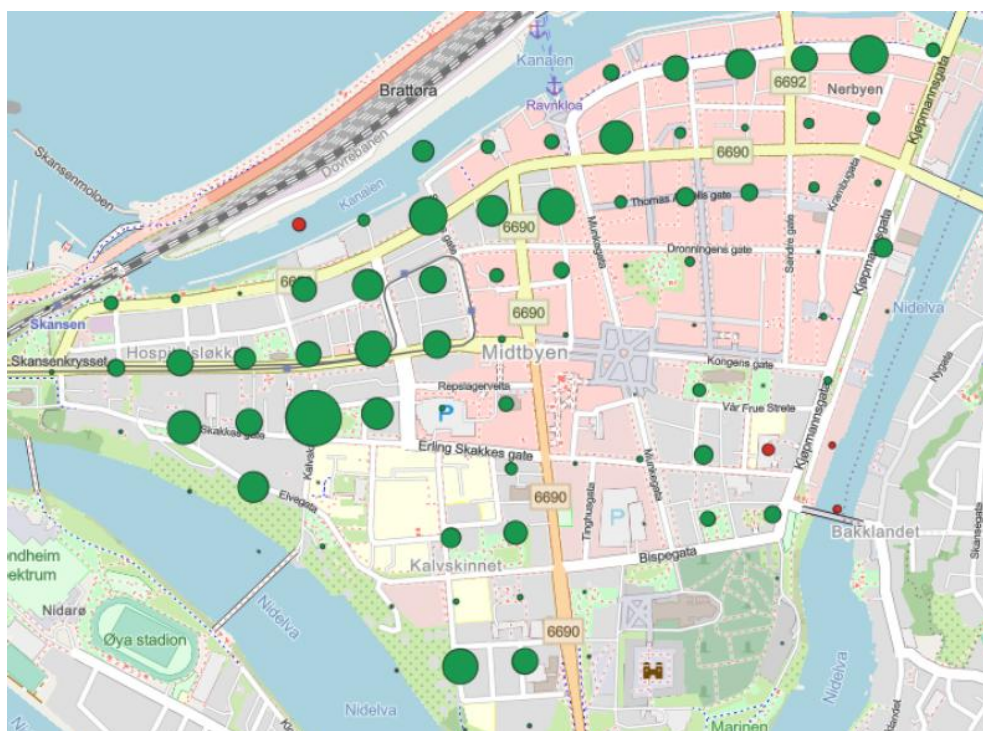
Befolkningen i Midtbyen har tilgang til følgende linjer:

Tabell 11: Linjeoversikt Midtbyen

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
21	89 %	5	5
75	89 %	4	2
76	89 %	1	0
12	84 %	13	13
1	83 %	26	12
10	83 %	18	14
2	83 %	22	14
20	83 %	9	7
22	83 %	13	13
23	83 %	13	6
25	83 %	13	7
70	83 %	12	6
71	83 %	13	5
72	82 %	4	0
79	81 %	5	0
28	81 %	13	0
11	77 %	16	14
18	77 %	14	7
3	77 %	22	13
9	67 %	8	8
310	64 %	13	2
311	64 %	13	2
340	64 %	4	0
350	64 %	2	0
410	62 %	4	1
430	60 %	1	0
440	14 %	0	1
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		203	110
Score		5	5

Midtbyen har det beste tilbudet av samtlige bydeler i Trondheim, med til sammen 27 by- og regionlinjer som betjener bydelen. Tilgjengeligheten er også høy i og med at store andeler av innbyggerne i Midtbyen har kort avstand til mange av linjene.

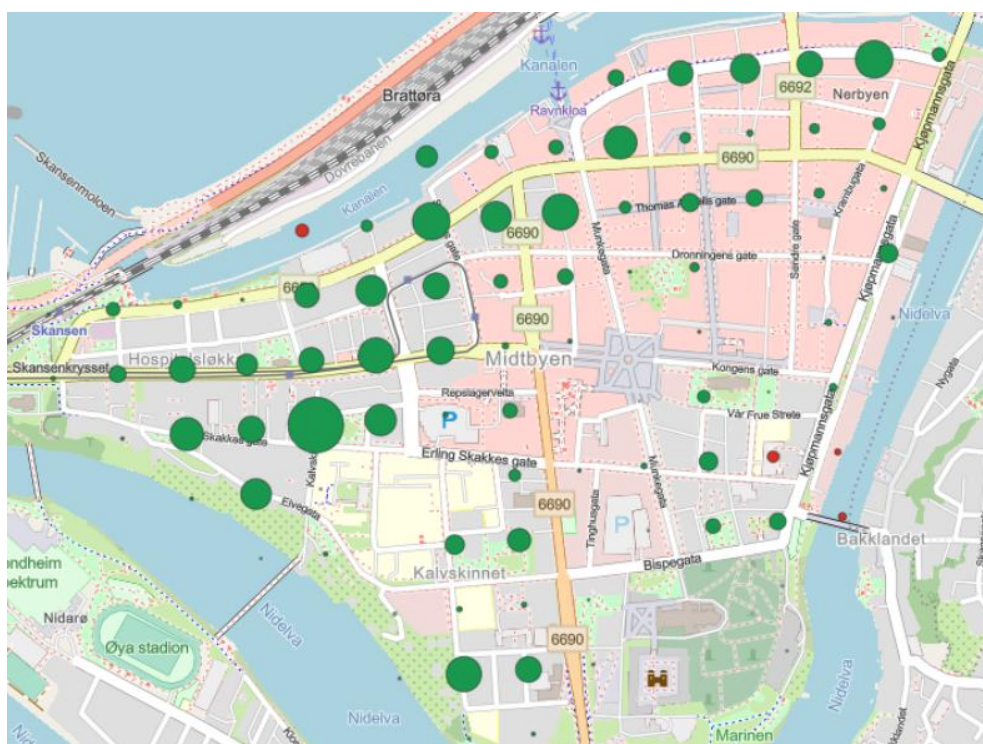
Kart 23: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Midtbyen for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 24: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Midtbyen for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.4.2.3 Reisestrømmer

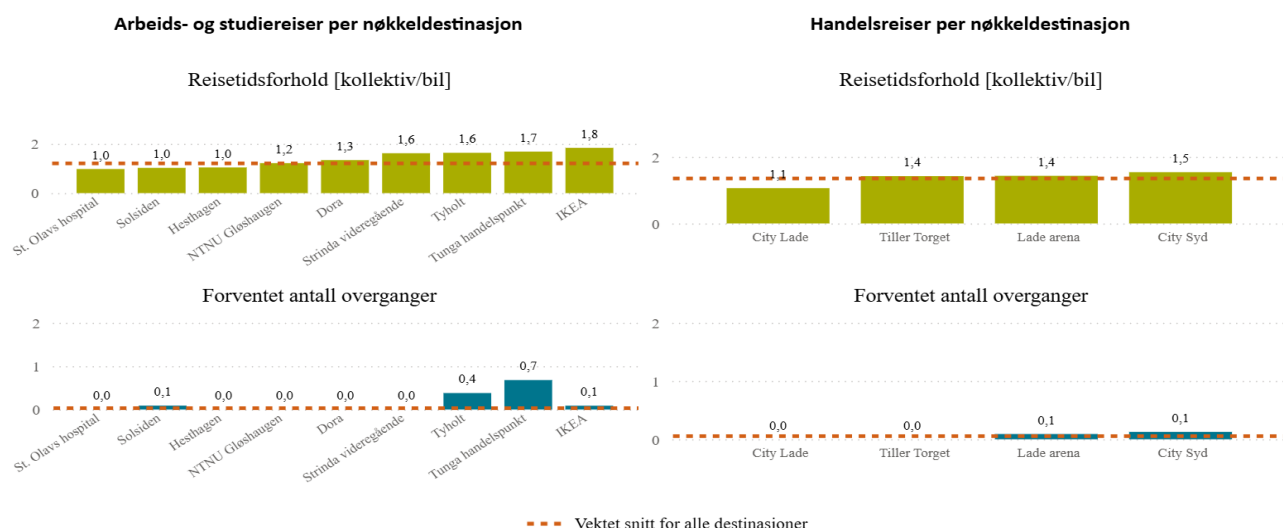
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Midtbyen:

Tabell 12: Nøkkeldestinasjoner for Midtbyen

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	73 %
	Solsiden/Nyhavna	Solsiden, Dora	16 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	8 %
	Tunga	IKEA, Tunga handelspunkt	4 %
Handel	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	52 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	48 %

2.4.2.4 Reisetid og overganger

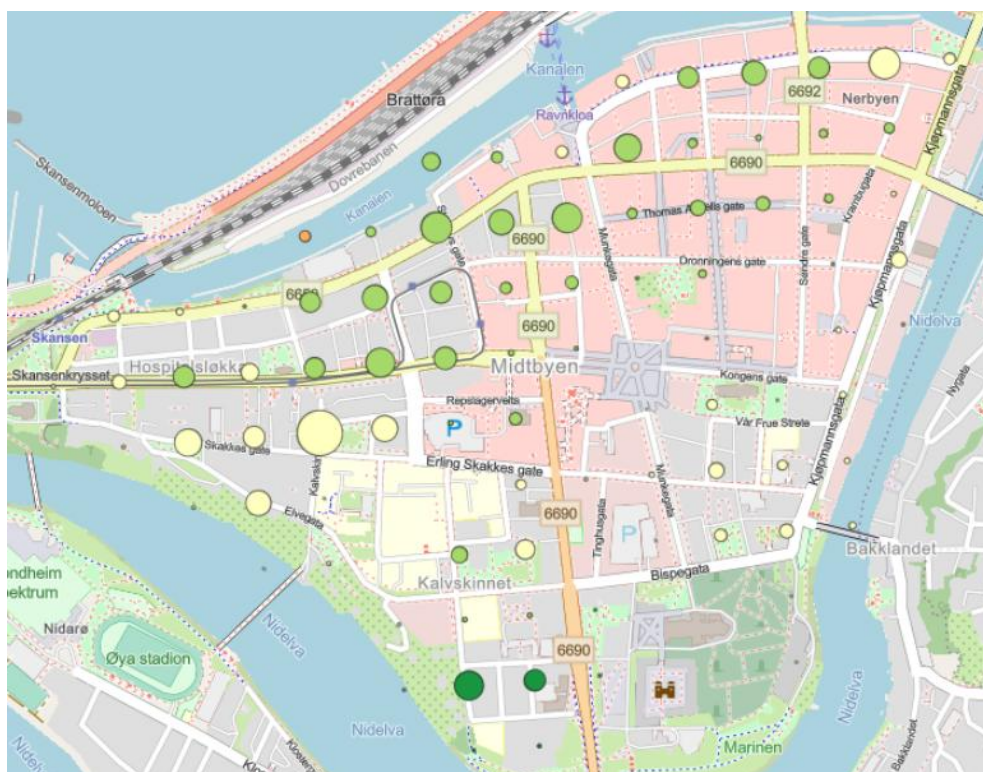
Figur 14: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Midtbyen



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Midtbyen har akseptable reisetidsforhold til de mest sentrumsnære destinasjonene, mens reisene ut av sentrumsområdet er mindre attraktive med kollektivtransport. Reisetidsforholdet til City Lade får defineres som godt, mens reisetidsforholdet til de øvrige handelsdestinasjonene karakteriseres som akseptabel. Det er direkterute til flere av nøkkeldestinasjonene for både arbeids- og handelsreisene, men reiser til Tyholt og Tunga har overgang for en del av de reisende fra Midtbyen.

Kart 25: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Midtbyen for arbeids- og studiereiser



Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 26: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Midtbyen for handelsreiser

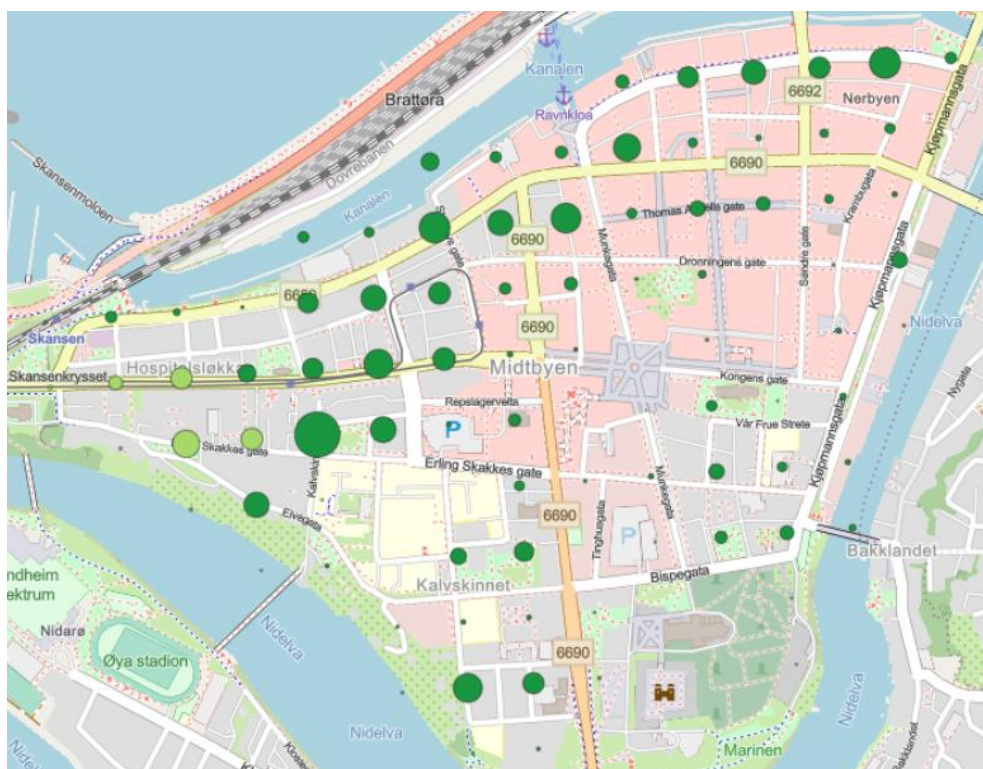


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 27: Forventet andel reiser med overgang for Midtbyen for arbeids- og studiereiser

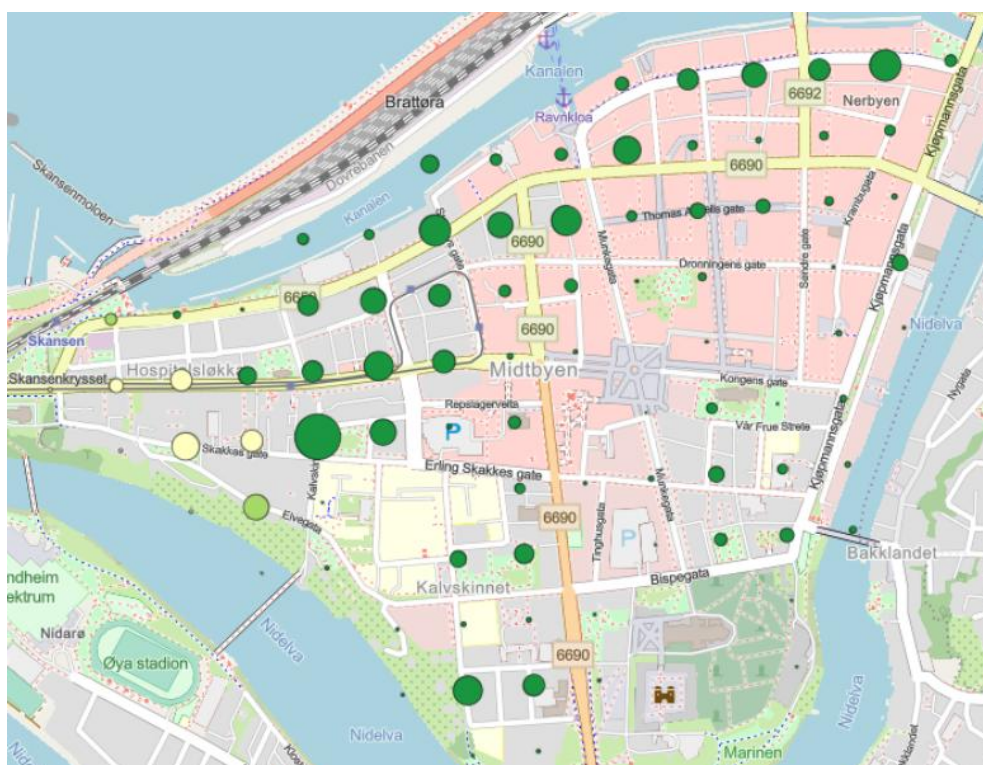


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 28: Forventet andel reiser med overgang for Midtbyen for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

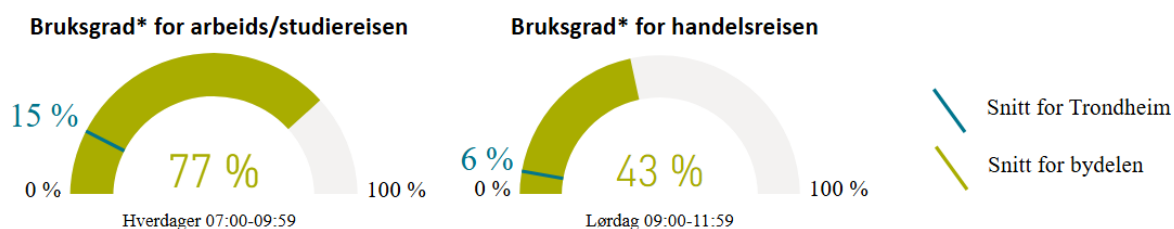
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.4.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Midtbyen er 81 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=312). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.4.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 15: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Midtbyen

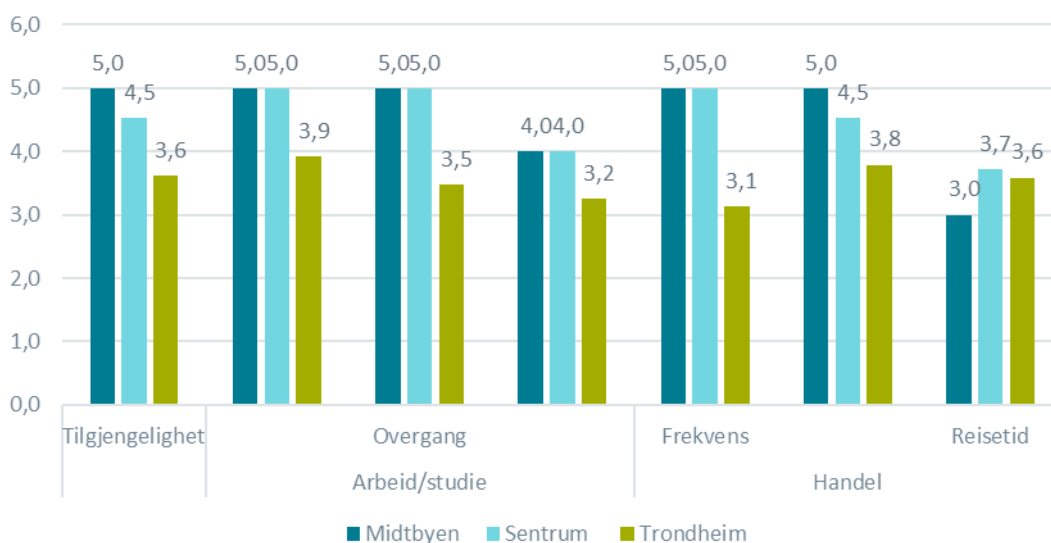


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 77 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 43 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.4.3 Oppsummering

Figur 16: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Midtbyen



Kundetilfredsheten (KTI) for Midtbyen er 81. Innenfor bydelstypen «sentrum» er Midtbyen selv den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Solsiden/Nyhavna har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 73. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Midtbyen, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 77 % (Trondheim 15 %, Midtbyen 77 %, Solsiden/Nyhavna 27 %)

Bruk av tilbudet (handel): 43 % (Trondheim 6 %, Midtbyen 43 %, Solsiden/Nyhavna 13 %)

Styrker:

- Svært god tilgjengelighet, frekvens og bruksgrad
- Meget høy kundetilfredshet
- Prinsenkrysset og Trondheim sentralstasjon er sterke knutepunkt som sikrer både lokal og regional tilgjengelighet med tog, buss og hurtigbåt

Utfordringer:

- Det finnes mange parkeringsplasser på Brattøra, noe som gjør bil til et attraktivt alternativ.
- Reiser til Tyholt og Tunga krever ofte bytte

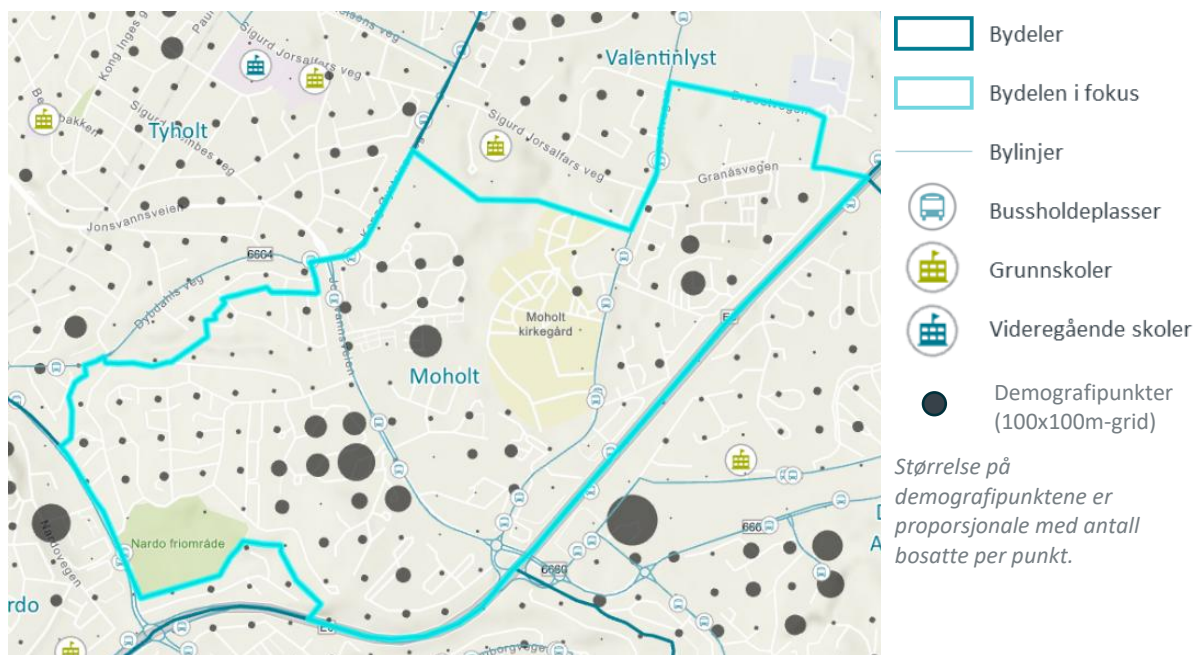
2.5 Moholt

2.5.1 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 også en campus på Moholt.

Kart 29: Moholt

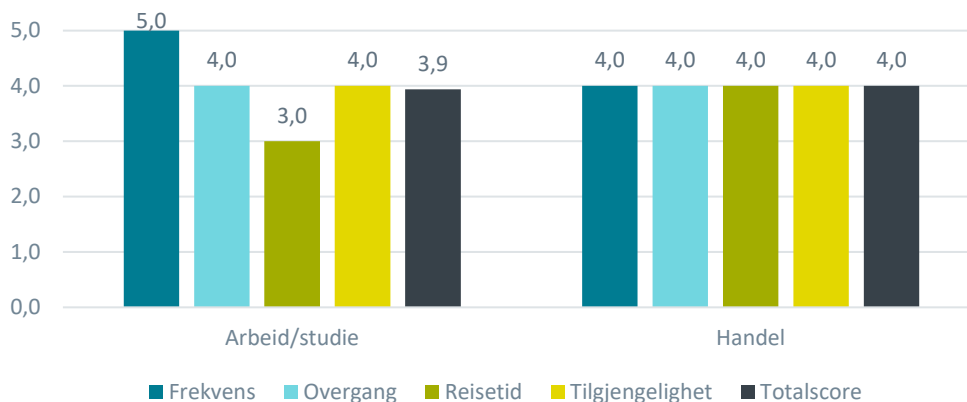


Tabell 13: Demografiske nøkkeltall for Moholt

Demografi	Moholt
Type bydel	Lite målpunkt, bolig
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 731
Antall bosatte 2024	5 338
Vekst i antall bosatte innen 2035	875
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	28
Antall ansatte	1 964
Bompenger til sentrum	Nei

2.5.2 Resultatene av bydelsanalysen for Moholt

Figur 17: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Moholt



For arbeids- og studiereisene vurderes frekvens til maksimal score, mens tilgjengelighet og overgang scores bra. Reisetid er vurdert til middels. Totalscoren for arbeid/studie er 3,9, som er høyt. For handel vurderes alle kriteriene like høyt, til en score på 4,0.

2.5.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Moholt har god tilgjengelighet, 92 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.5.2.2.

2.5.2.2 Linjetilgang og frekvens

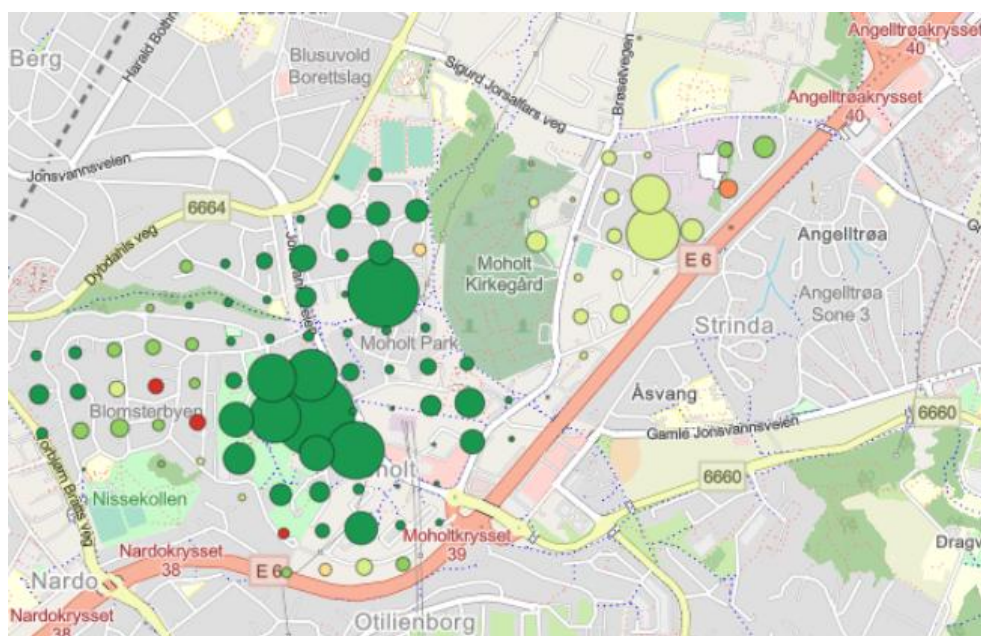
Befolkningen på Moholt har tilgang til følgende linjer:

Tabell 14: Linjeoversikt Moholt

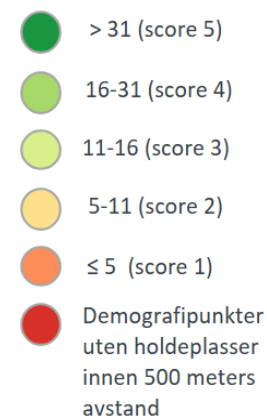
Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
14	71 %	14	6
3	71 %	22	12
12	39 %	13	13
13	31 %	13	8
11	9 %	15	13
22	9 %	12	12
15	8 %	6	4
43	3 %	6	2
10	2 %	16	12
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		34	21
Score		5	4

71 % av innbyggerne på Moholt har tilgang på linje 3 og 14, med avganger som betjener både arbeids- og handelsreisene. 30-40 % av innbyggerne har også tilgang på linje 12 og 13. Alle disse linjene har høy frekvens gjennom store deler av døgnet.

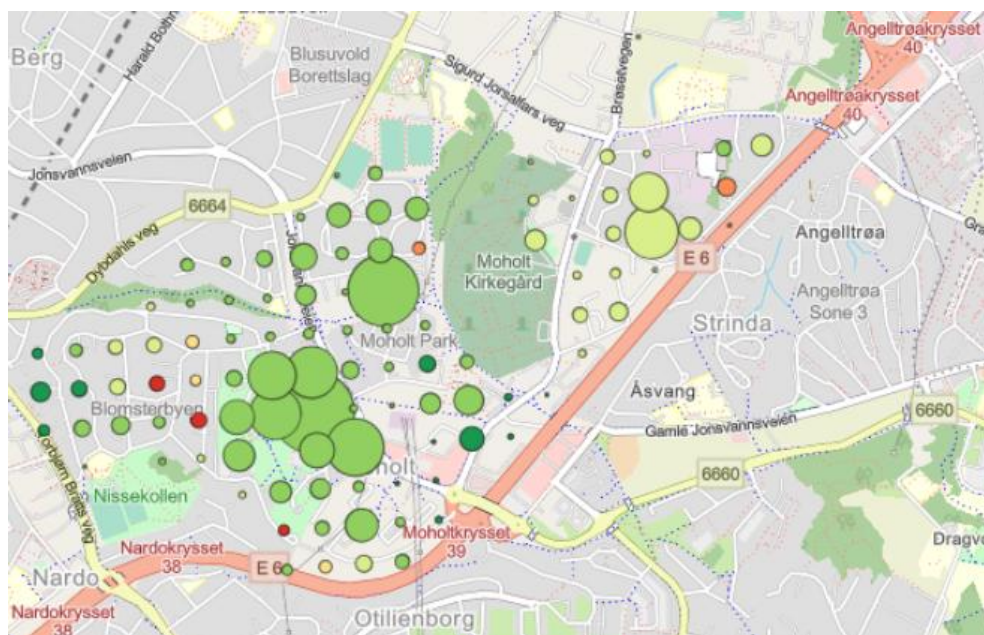
Kart 30: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Moholt for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier



Kart 31: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Moholt for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.5.2.3 Reisestrømmer

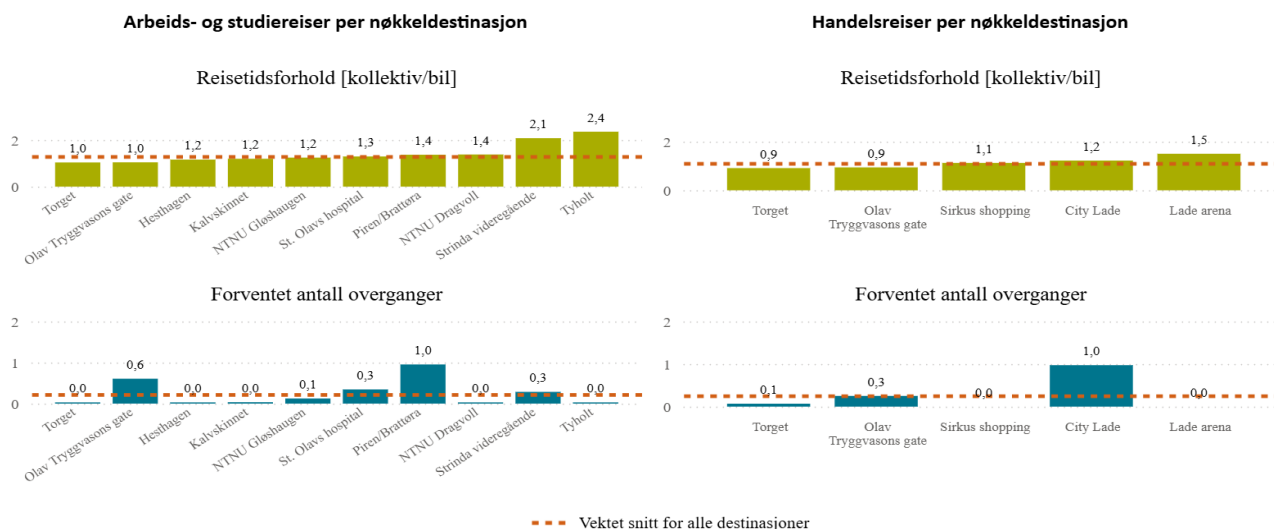
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Moholt:

Tabell 15: Nøkkeldestinasjoner for Moholt

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	68 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	18 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	7 %
	Dragvoll/Angelltrøa	NTNU Dragvoll	7 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

2.5.2.4 Reisetid og overganger

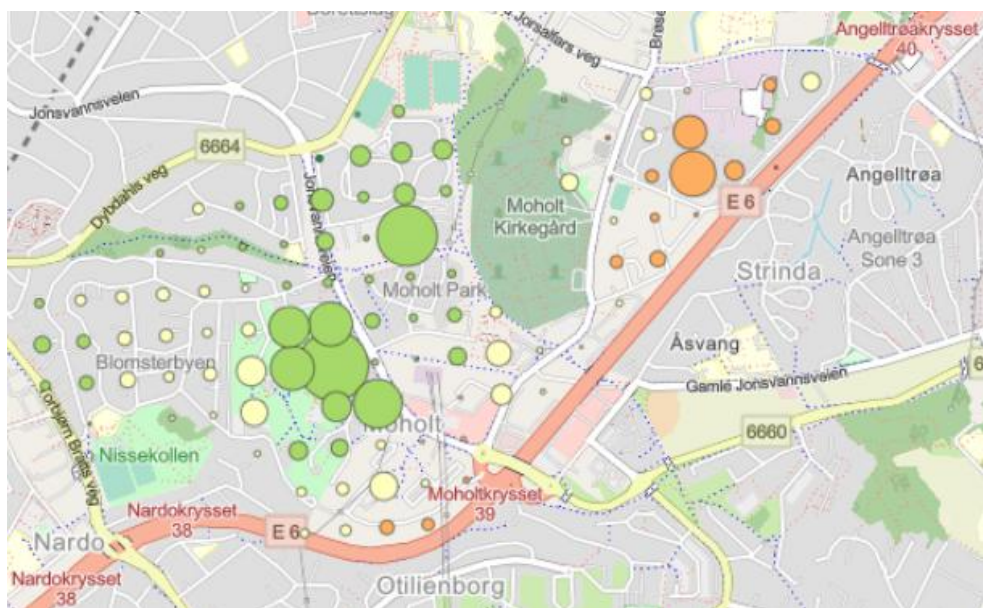
Figur 18: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Moholt



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Moholt har gode eller akseptable reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjonene. Arbeidsreisene til Strinda videregående og Tyholt betegnes som «Lite attraktive» med kollektivtransport. Det er godt til akseptabelt reisetidsforhold for alle handelsdestinasjonene, og reisene til Torget går raskere med kollektiv enn med bil. De reisende må bytte buss til noen av destinasjonene som Piren/Brattøra og City Lade.

Kart 32: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Moholt for arbeids- og studiereiser

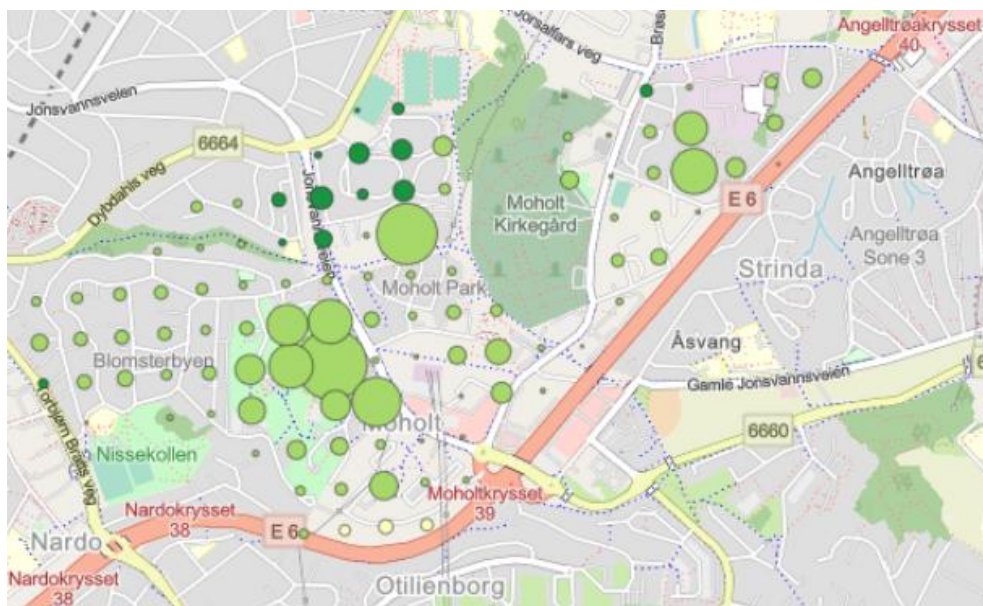


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 33: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Moholt for handelsreiser

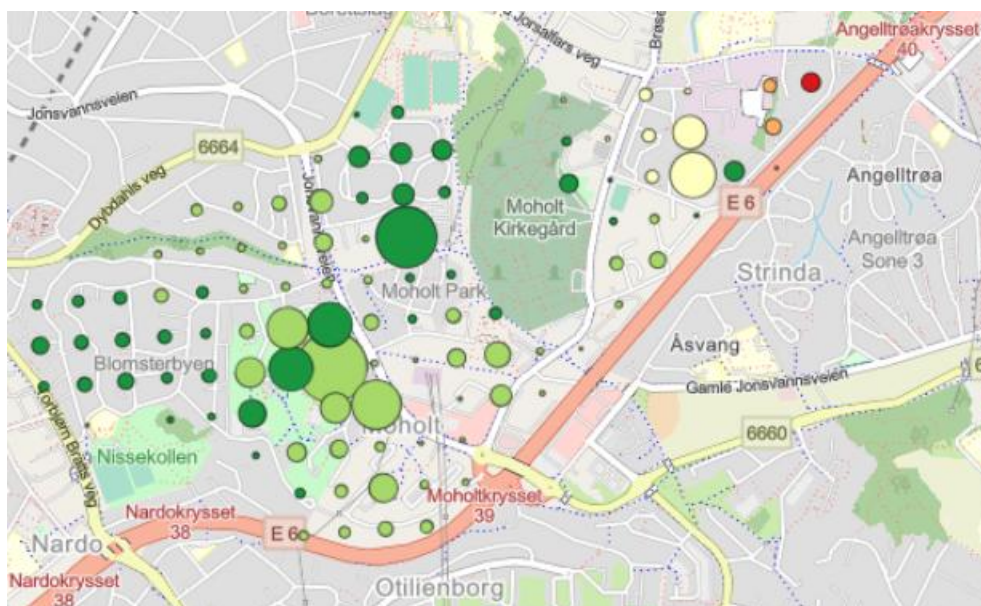


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 34: Forventet andel reiser med overgang for Moholt for arbeids- og studiereiser

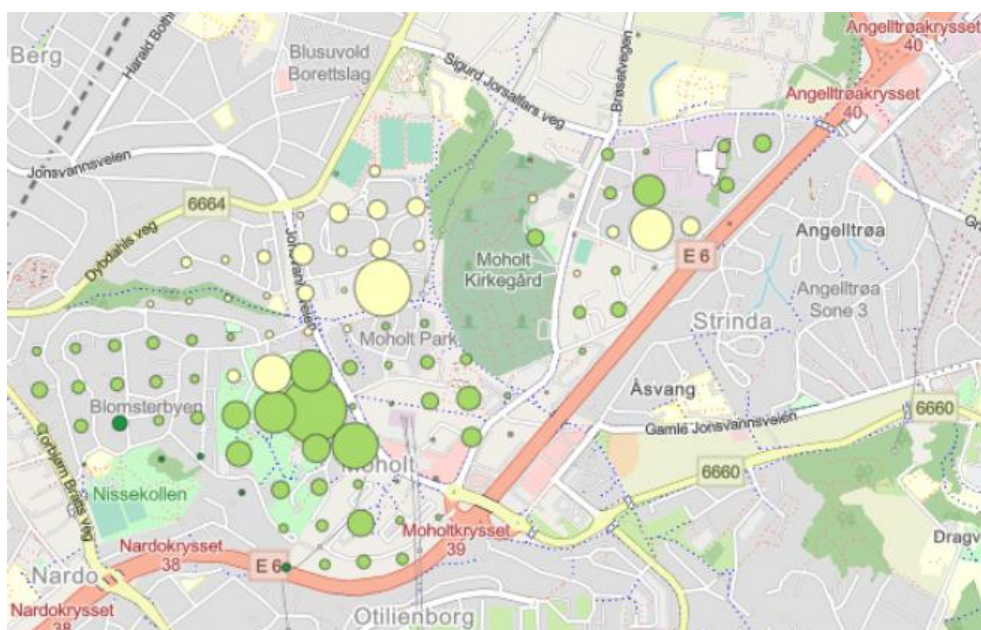


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 35: Forventet andel reiser med overgang for Moholt for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

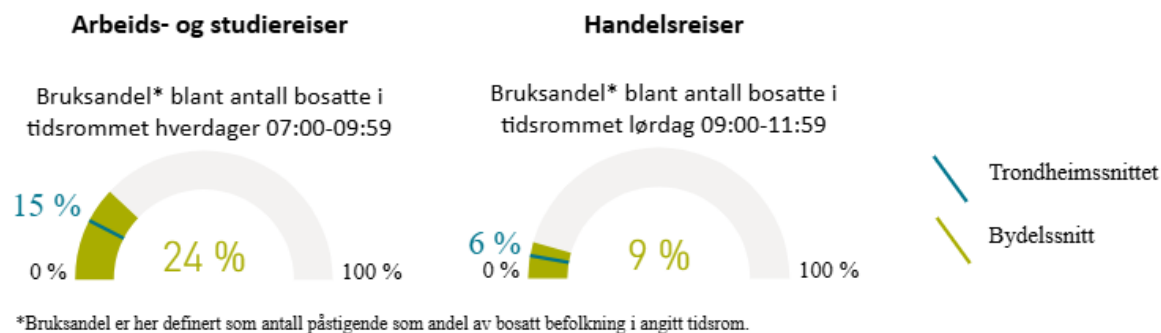
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.5.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Moholt er 73 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=344). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.5.2.6 Bruk av tilbudet

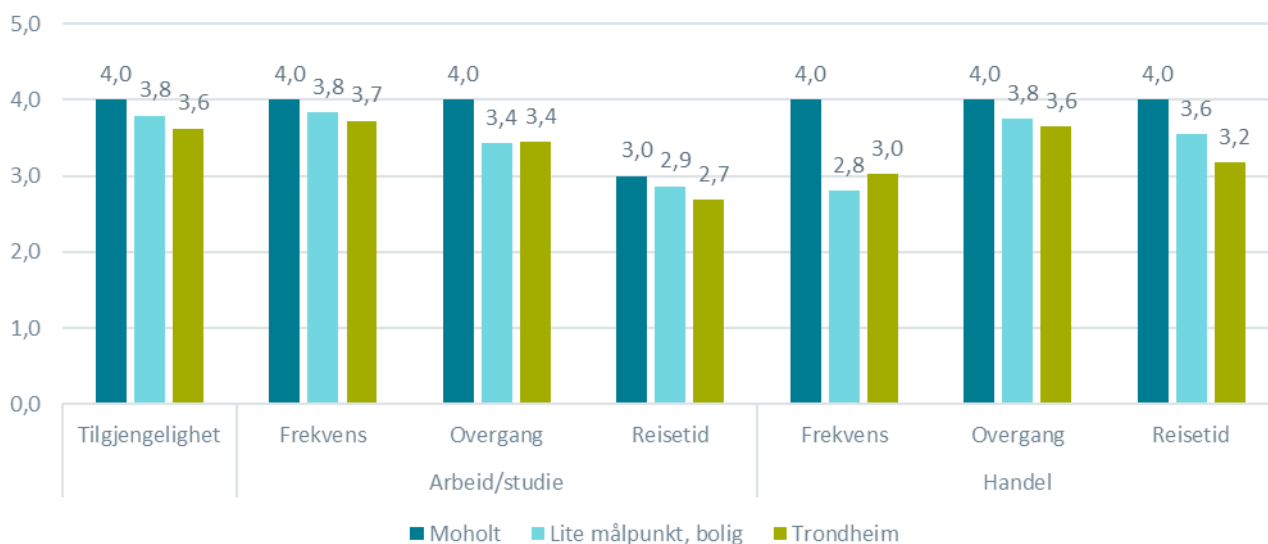
Figur 19: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Moholt



Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 24 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 9 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %. Denne bydelen har et betydelig antall studenter, noe som kan gjøre at bruksgraden blir noe høyere enn den reelt er fordi mange av studentene ikke har registrert bostedsadresse i bydelen.

2.5.3 Oppsummering

Figur 20: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Moholt



Kundetilfredsheten (KTI) for Moholt er 73. Innenfor bydelstypen «lite målpunkt, bolig» er Grillstad/Rotvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 85. Charlottenlund har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 54. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Moholt, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 24 % (Trondheim 15 %, Moholt 24 %, Charlottenlund 9 %)

Bruk av tilbudet (handel): 9 % (Trondheim 6 %, Moholt 9 %, Charlottenlund 3 %)

Styrker:

- Godt reisetidsforhold buss/bil til de fleste vanlige reisemål
- God tilgjengelighet og frekvens i store deler av bydelen

Utfordringer:

- Noen områder har lav tilgjengelighet. Dette gjelder deler av Blomsterbyen, et område som ikke er dimensjonert for busstrafikk
- Området som ligger helt nord-øst i bydelen krever ofte overgang til de vanligste reisemålene
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

2.6 Møllenberg

2.6.1 Fakta om bydelen

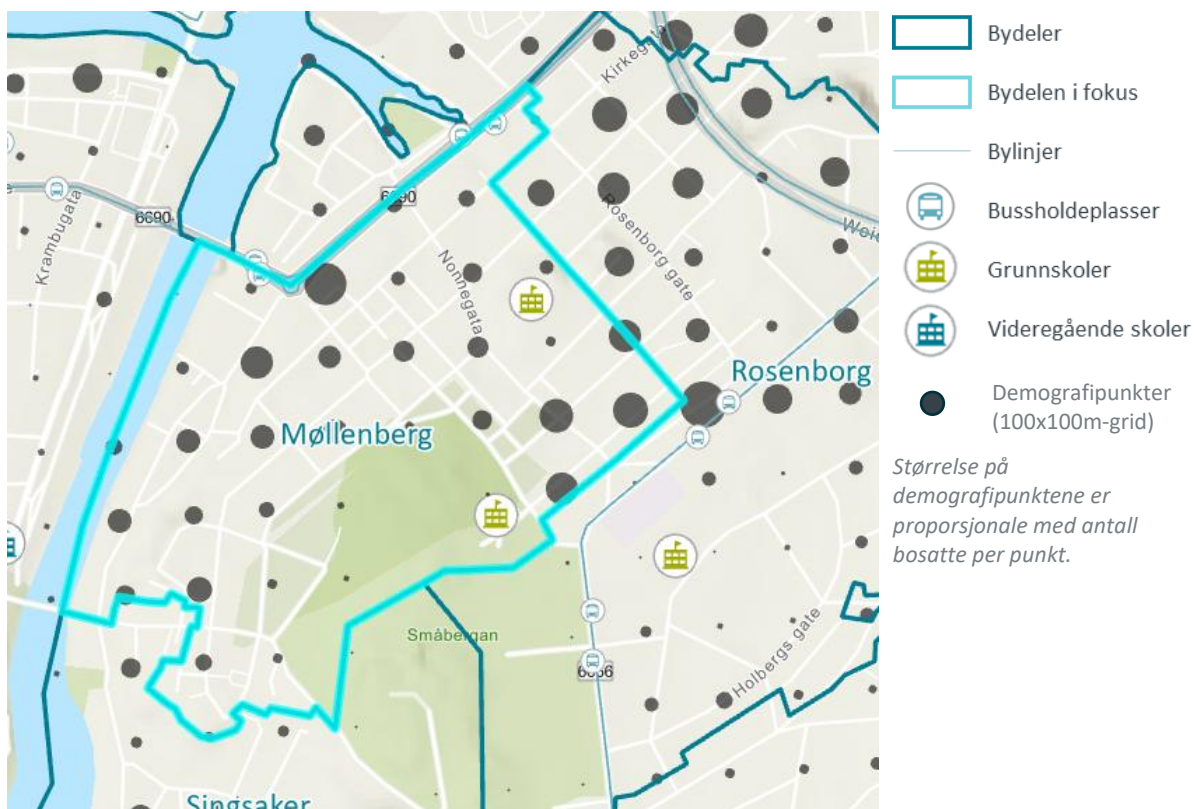
Området Møllenberg er i denne analysen delt i to. Den delen som i denne sammenhengen defineres som Møllenberg, omfatter den vestlige delen av området – fra Gyldenløves gate til Gamle Bybro. Deler av området rundt Kristiansten festning og Bakklandet er også inkludert i bydelen. Den nordlige delen av Møllenberg regnes i denne analysen som en del av bydelen Rosenborg, og omtales nærmere i det respektive avsnittet.

Bebyggelsen på Møllenberg består hovedsakelig av bygårder, samt enkelte eneboliger rett nedenfor festningen. Befolkningen i området utgjøres i stor grad av studenter, samt 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 den øvre delen av Møllenberg. Bydelen er relativt bratt i retning Stadsingeniør Dahls gate fra Solsiden. Området er vernet, og det foreligger ingen planlagt utbygging i overskuelig framtid.

Kart 36: Møllenberg

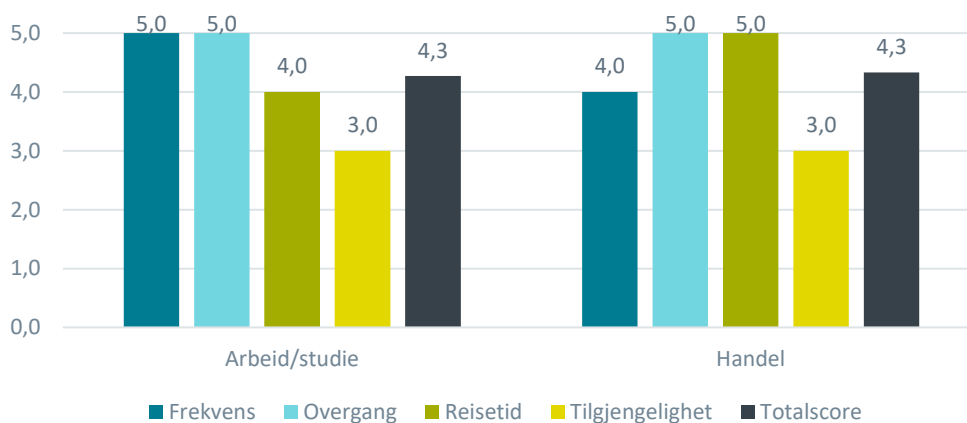


Tabell 16: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Møllenberg

Demografi	Møllenberg
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	8 774
Antall bosatte 2024	3 183
Vekst i antall bosatte innen 2035	-
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	810
Bompenger til sentrum	Nei

2.6.2 Resultatene av bydelsanalysen for Møllenberg

Figur 21: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Møllenberg



For arbeid og studier vurderes frekvens og overgang til svært bra, reisetid bra og tilgjengelighet får middels score. Totalscoren for arbeid/studie er 4,3, som er en god score. For handel vurderes overgang og reisetid til maksimal score, frekvens høyt og tilgjengelighet middels. Totalscoren for handel er 4,3.

2.6.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Møllenberg har akseptabel tilgjengelighet, 87 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.6.2.2

2.6.2.2 Linjetilgang og frekvens

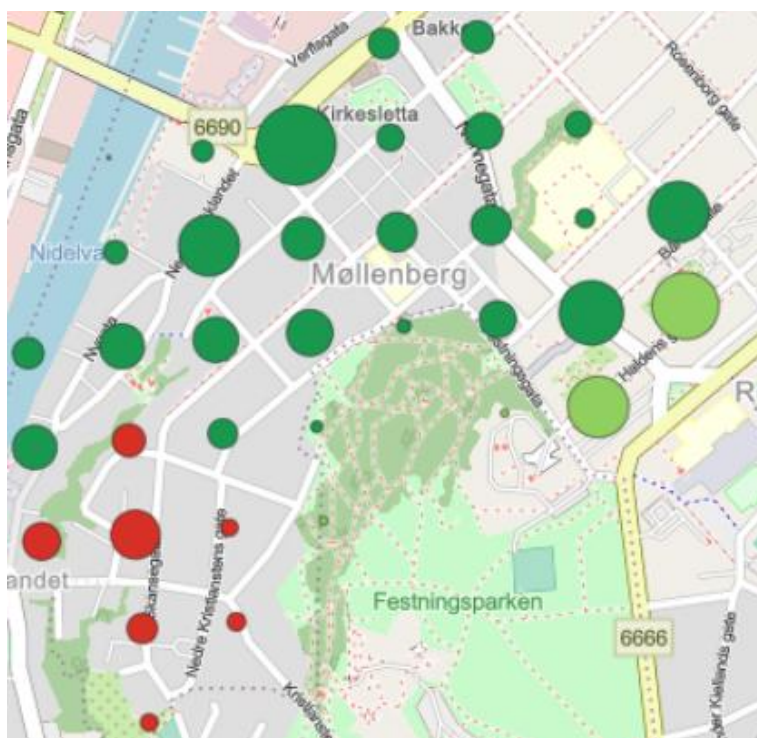
Befolkningen på Møllenberg har tilgang til følgende linjer:

Tabell 17: Linjeoversikt Møllenberg

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
1	73 %	26	13
12	73 %	13	13
22	73 %	13	13
71	73 %	13	4
25	41 %	13	6
28	39 %	12	0
70	37 %	8	3
10	2 %	8	6
2	2 %	10	6
20	2 %	4	3
21	2 %	3	2
23	2 %	6	3
72	2 %	4	0
75	2 %	2	1
76	2 %	1	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		57	31
Score		5	4

På Møllenberg har mer enn 70 % av innbyggerne tilgang på linje 1, 12, 22 og 71. Mange har også tilgang på linje 25, 28 og 70. De fleste av disse linjene har også mange avganger i timen. Sammen utgjør disse linjene et godt tilbud i forbindelse med både arbeids- og studiereisene.

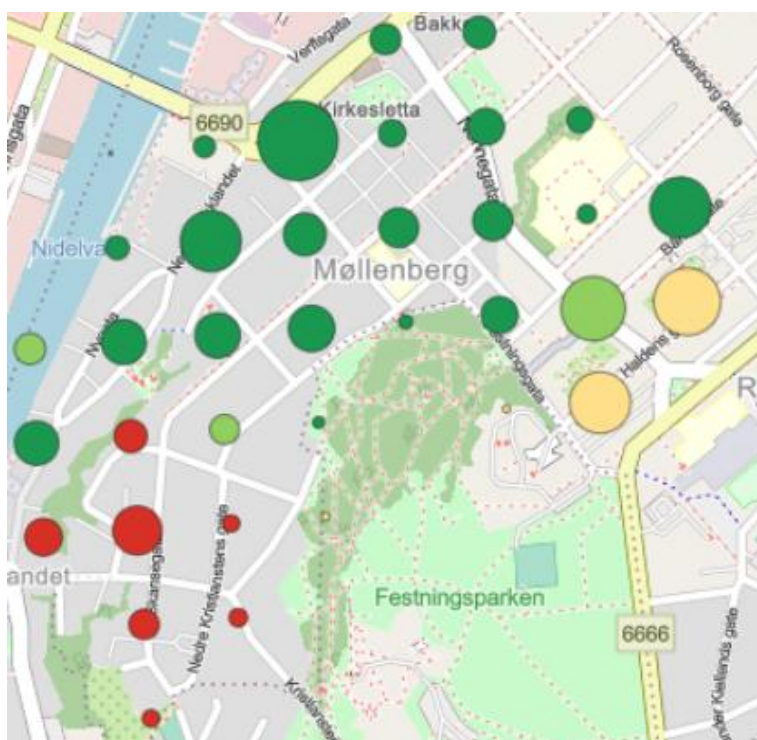
Kart 37: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Møllenberg for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 38: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Møllenberg for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.6.2.3 Reisestrømmer

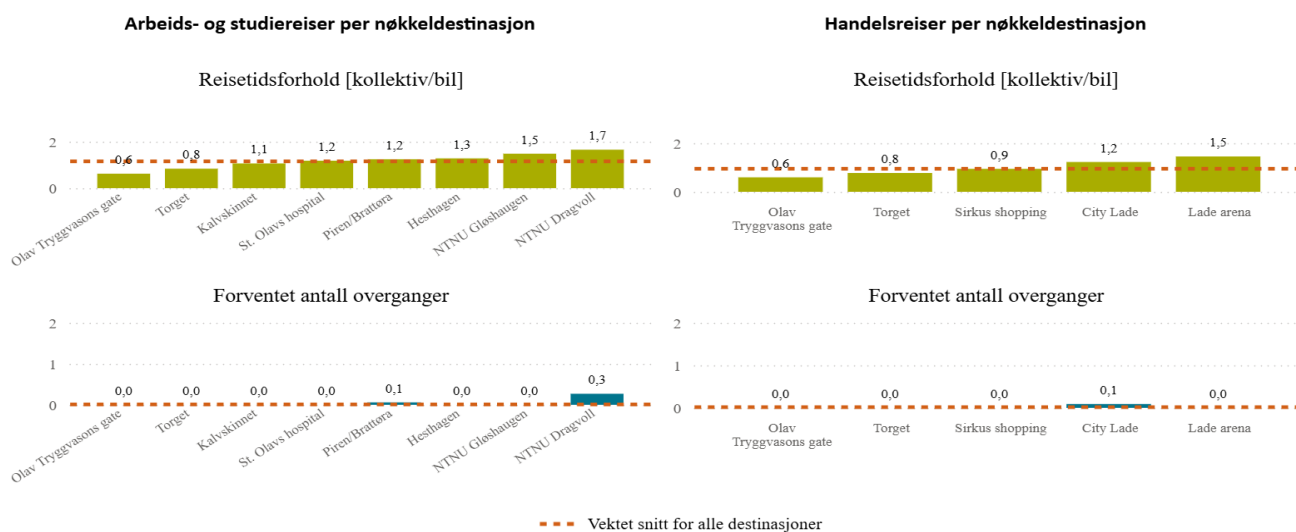
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Møllenberg:

Tabell 18: Nøkkeldestinasjoner for Møllenberg

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	57 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	42 %
	Dragvoll/Angelltrøa	NTNU Dragvoll	1 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

2.6.2.4 Reisetid og overganger

Figur 22: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Møllenberg



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Møllenberg har gode eller akseptable reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjoner. Reisene til Olav Tryggvasons gate og Torget går raskere kollektivt enn med bil. Reisene til NTNU Dragvoll har reisetidsforhold 1,7, som karakteriseres som «Lite attraktivt». Handelsreisene til sentrum og Sirkus Shopping går raskere enn med bil, mens reisene til Lade har gode til akseptable reisetidsforhold. Møllenberg har direkterute til nesten samtlige nøkkeldestinasjoner.

Kart 39: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Møllenberg for arbeids- og studiereiser

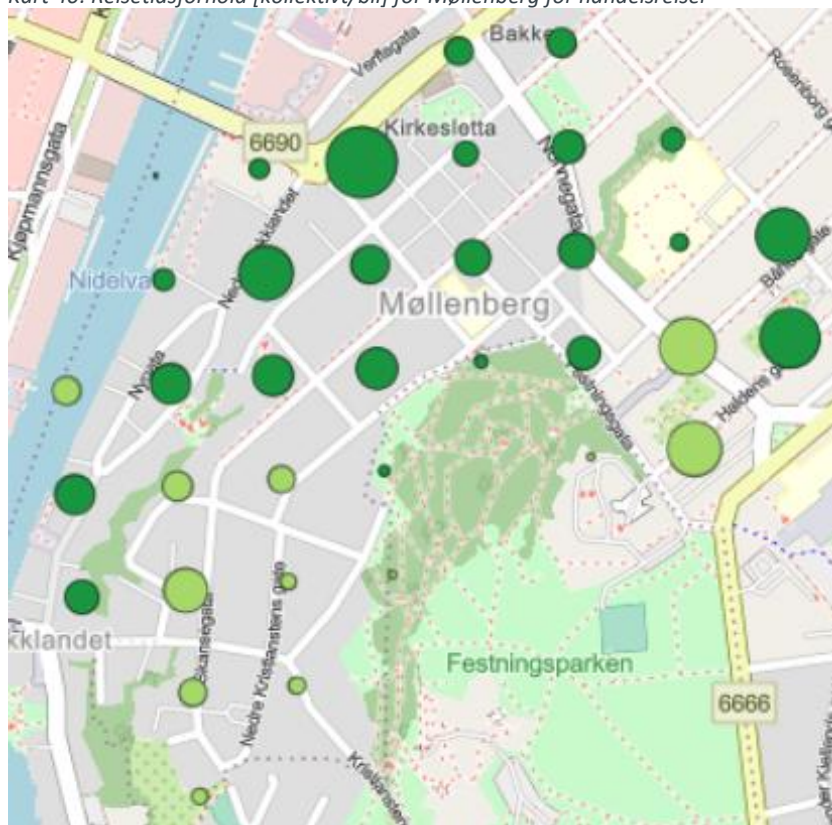


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 40: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Møllenberg for handelsreiser

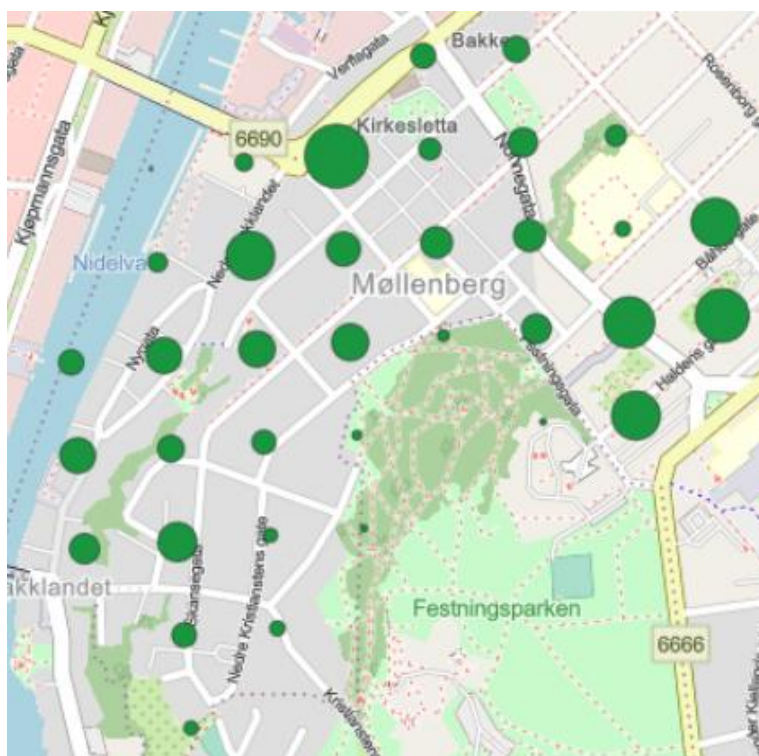


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 41: Forventet andel reiser med overgang for Møllenberg for arbeids- og studiereiser

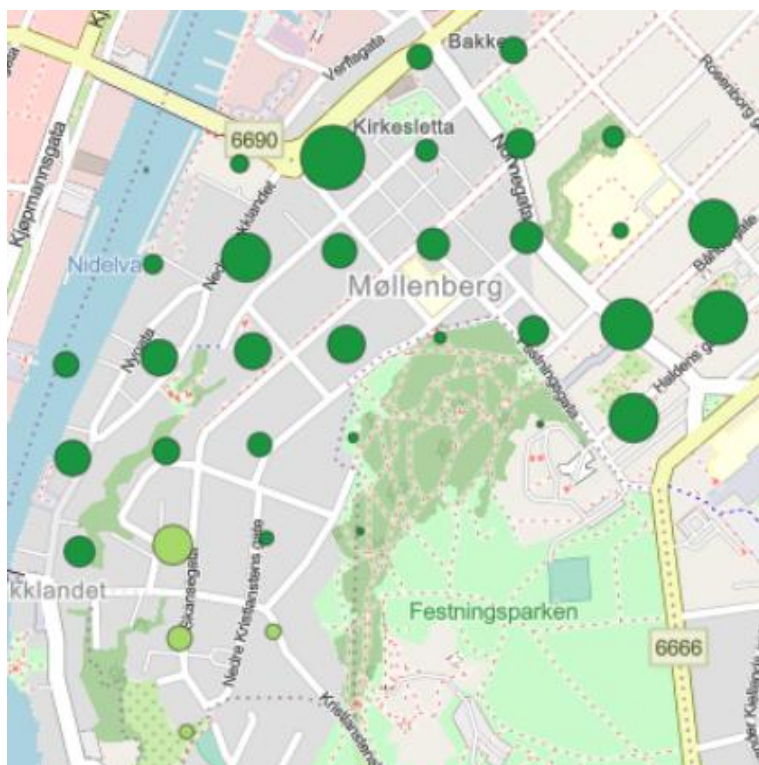


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 42: Forventet andel reiser med overgang for Møllenberg for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

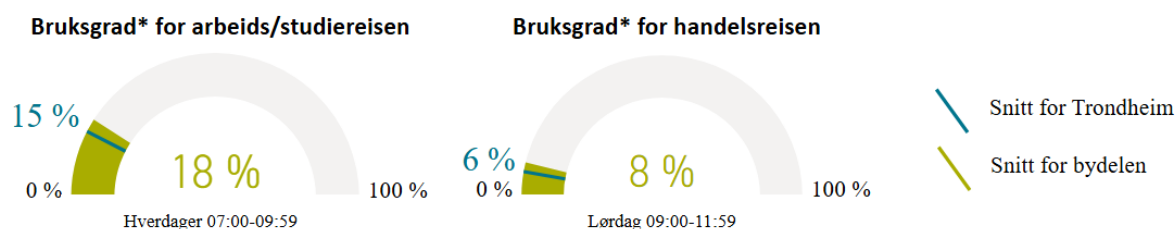
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.6.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Møllenberg er 72 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=163). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.6.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 23: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Møllenberg

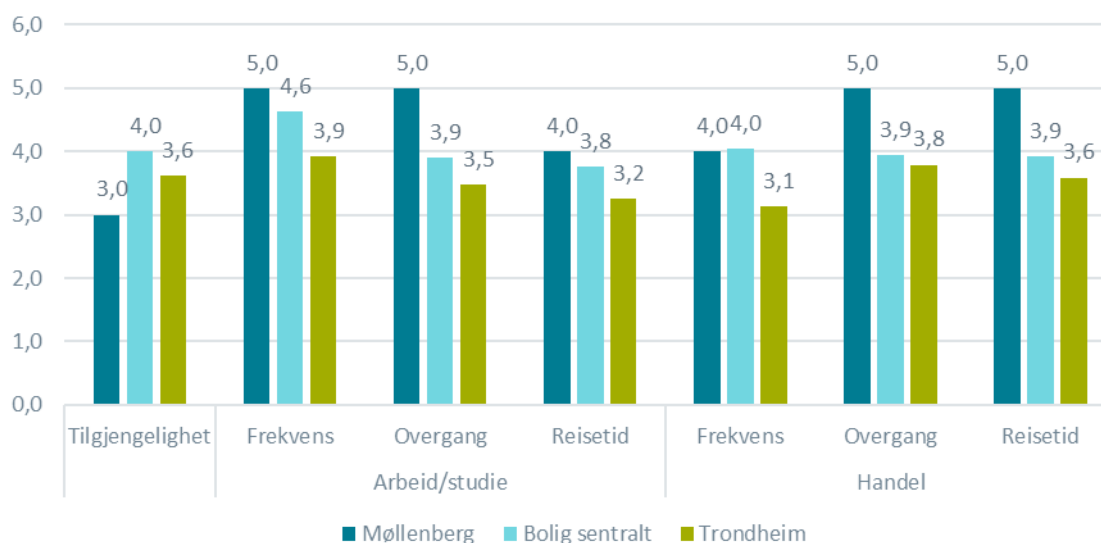


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 18 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 8 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.6.3 Oppsummering

Figur 24: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Møllenberg



Kundetilfredsheten (KTI) for Møllenberg er 72. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Møllenberg, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 18 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 8 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- God frekvens og tilgjengelighet
- Konkurransedyktig mot bil til alle nøkkeldestinasjoner
- Høy bruksgrad
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- En del av innbyggerne på øvre del av Bakklandet (Pappenheim) har lang avstand til holdeplass
- Lang reisetid til noen arbeids- og studiedestinasjoner

2.7 Nardo

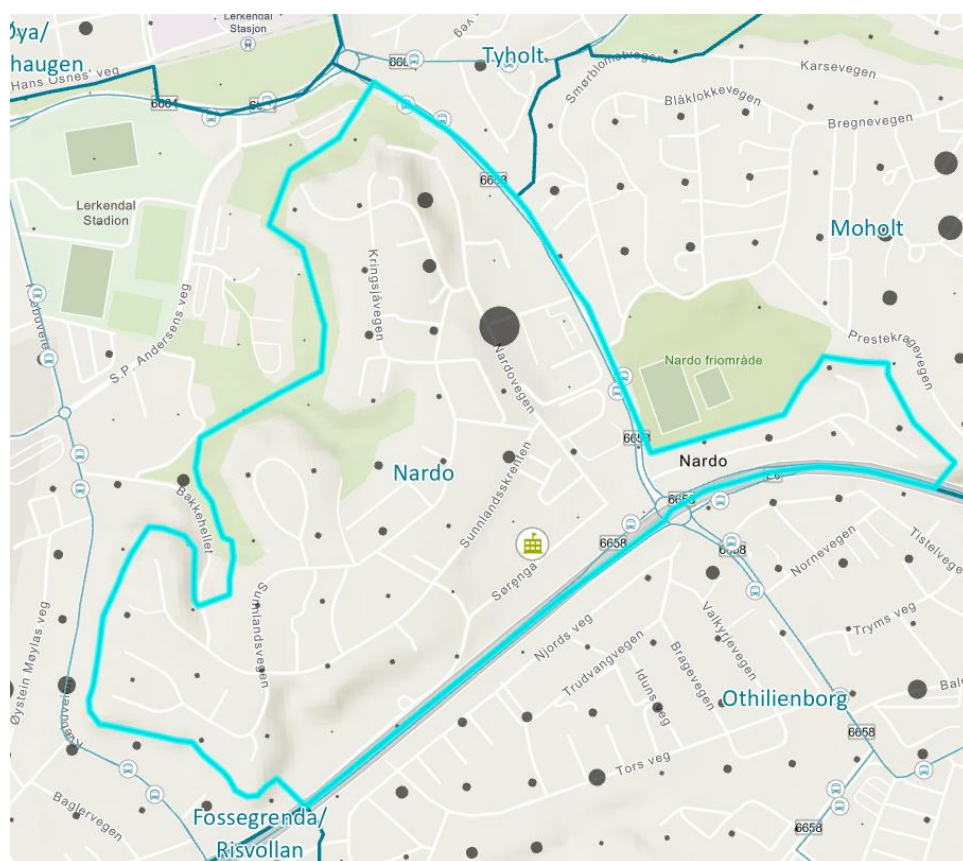
2.7.1 Fakta om bydelen

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. Innen 2027 skal de bygges 724 studentboliger i Nardovegen 12-14.

Kart 43: Nardo



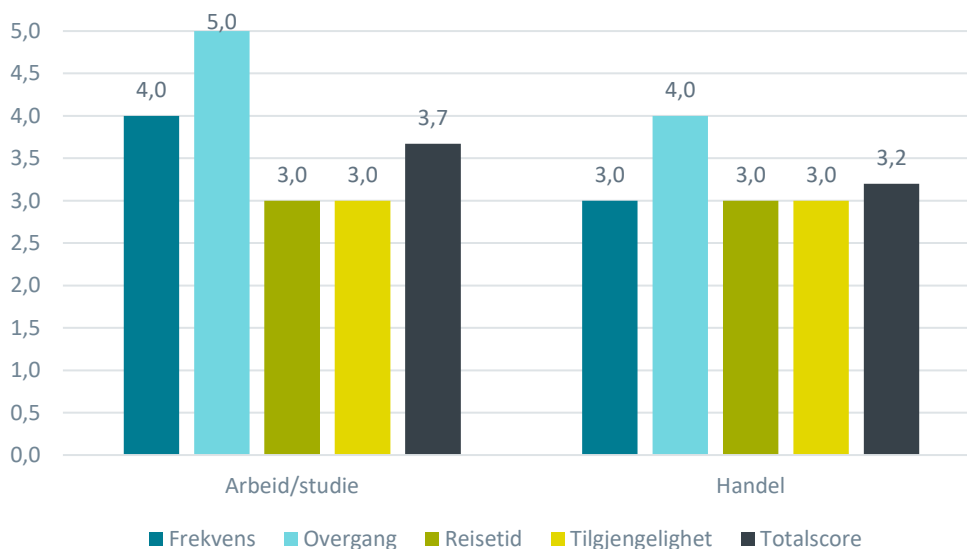
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 19: Demografiske nøkkeltall for Nardo

Demografi	Nardo
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 052
Antall bosatte 2024	1 704
Vekst i antall bosatte innen 2035	783
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	624
Bompenger til sentrum	Ja

2.7.2 Resultatene av bydelsanalysen for Nardo

Figur 25: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Nardo



For arbeids- og studiereisene fra Nardo får antall overganger høyeste score. Frekvens har høy score og reisetid og tilgjengelighet vurderes til middels. Det gir en totalscore på 3,7, som er middels høyt. For handel får overgang høy score, mens de andre vurderingskriteriene er middels, noe som gir totalscoren 3,2. Bydelen har dermed et balansert kollektivtilbud.

2.7.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Nardo har akseptabel tilgjengelighet, 88 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.7.2.2.

2.7.2.2 Linjetilgang og frekvens

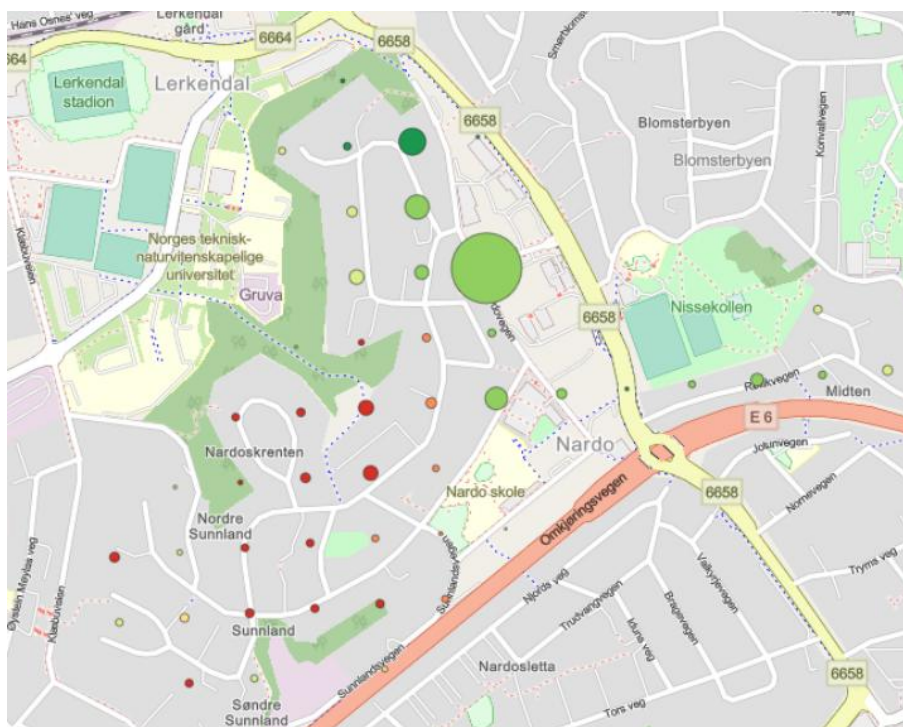
Befolkningen på Nardo har tilgang til følgende linjer:

Tabell 20: Linjeoversikt Nardo

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
11	60 %	15	13
22	60 %	12	12
15	40 %	6	4
13	9 %	12	8
14	9 %	13	6
3	9 %	20	12
18	7 %	13	6
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		18	16
Score		4	3

På Nardo er det linje 11, 22 og 15 som har størst tilgjengelighet. 60 % av innbyggerne har kort avstand til linje 11 og 22, som dekker både arbeids- og handelsreisene og har høy frekvens. 40 % av innbyggerne har også tilgang på linje 15, mens mindre deler av befolkningen også har et tilbud med linje 3, 13, 14 og 18.

Kart 44: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Nardo for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 45: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Nardo for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.7.2.3 Reisestrømmer

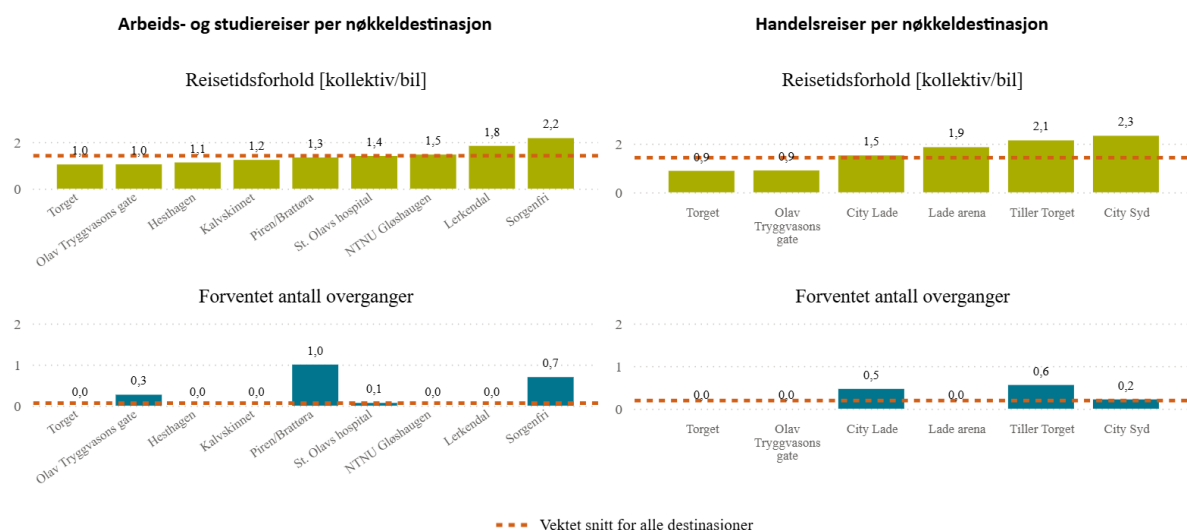
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Nardo:

Tabell 21: Nøkkeldestinasjoner for Nardo

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	88 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	7 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	5 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	38 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	32 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	30 %

2.7.2.4 Reisetid og overganger

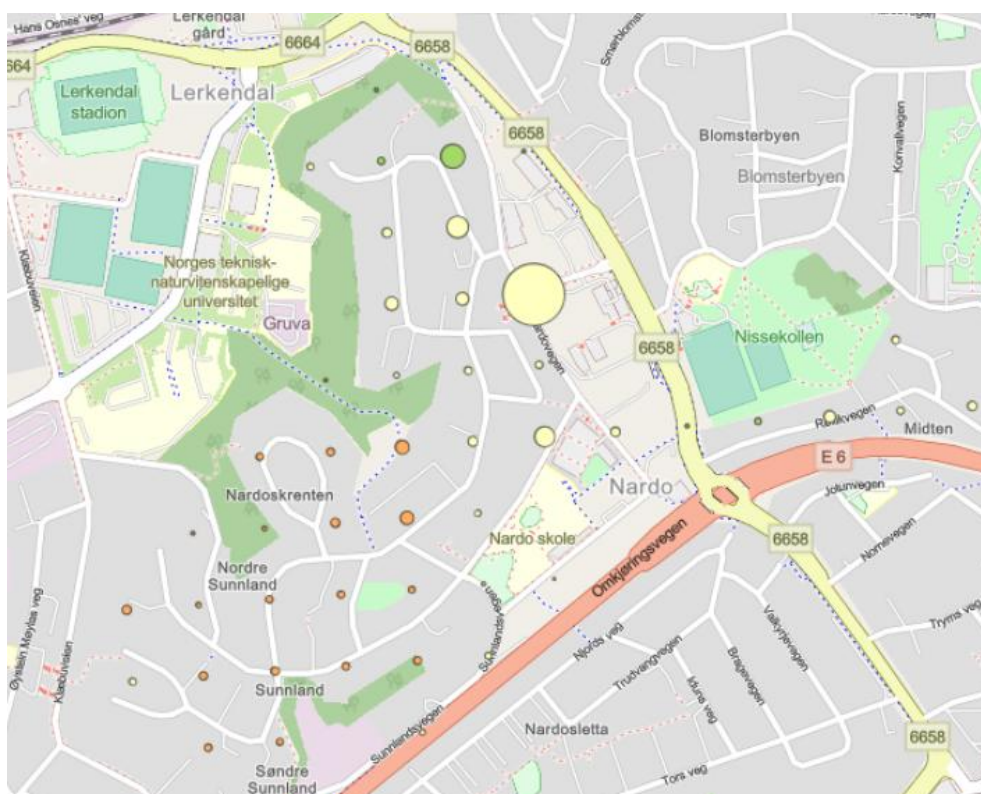
Figur 26: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Nardo



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Nardo har gode til akseptable reisetidsforhold på de fleste reiser til nøkkeldestinasjonene, men arbeidsreisene til Lerkendal og Sorgenfri samt handelsreisene til Lade Arena, Tiller Torget og City Syd er ikke konkurransedyktige med kollektiv. Det er direkterute til flere av destinasjonene, men målpunkt som Piren/Brattøra, Sorgenfri, City Lade og kjøpesentrene på Tiller krever overgang med kollektivtransport.

Kart 46: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Nardo for arbeids- og studiereiser

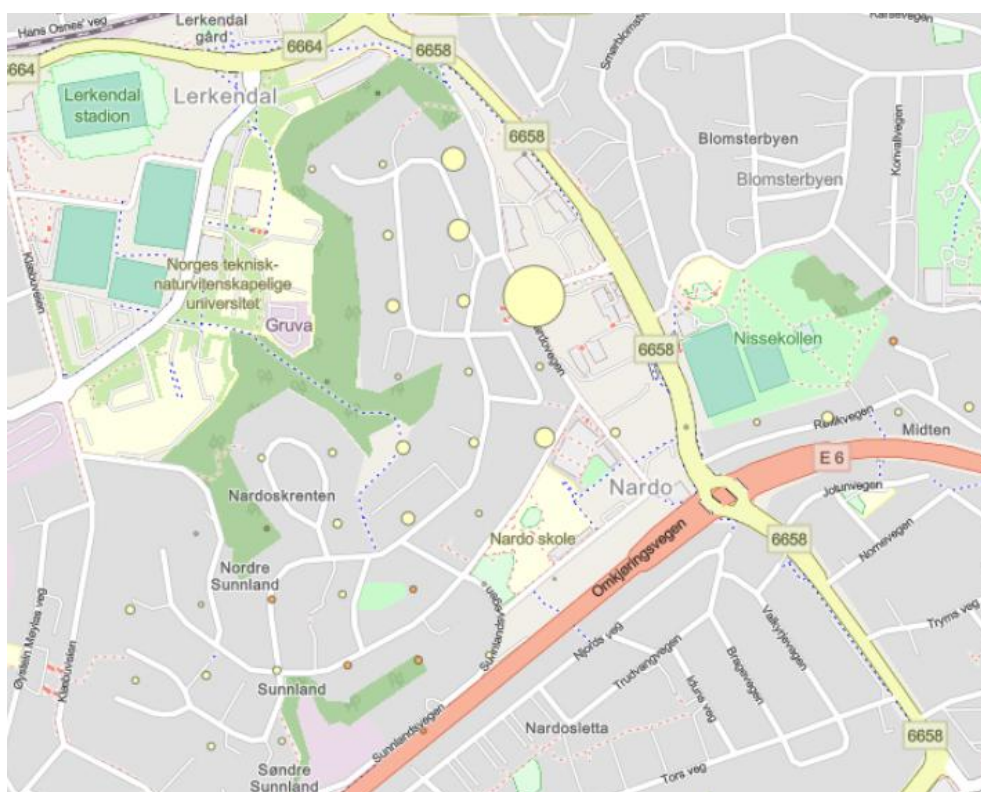


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 47: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Nardo for handelsreiser

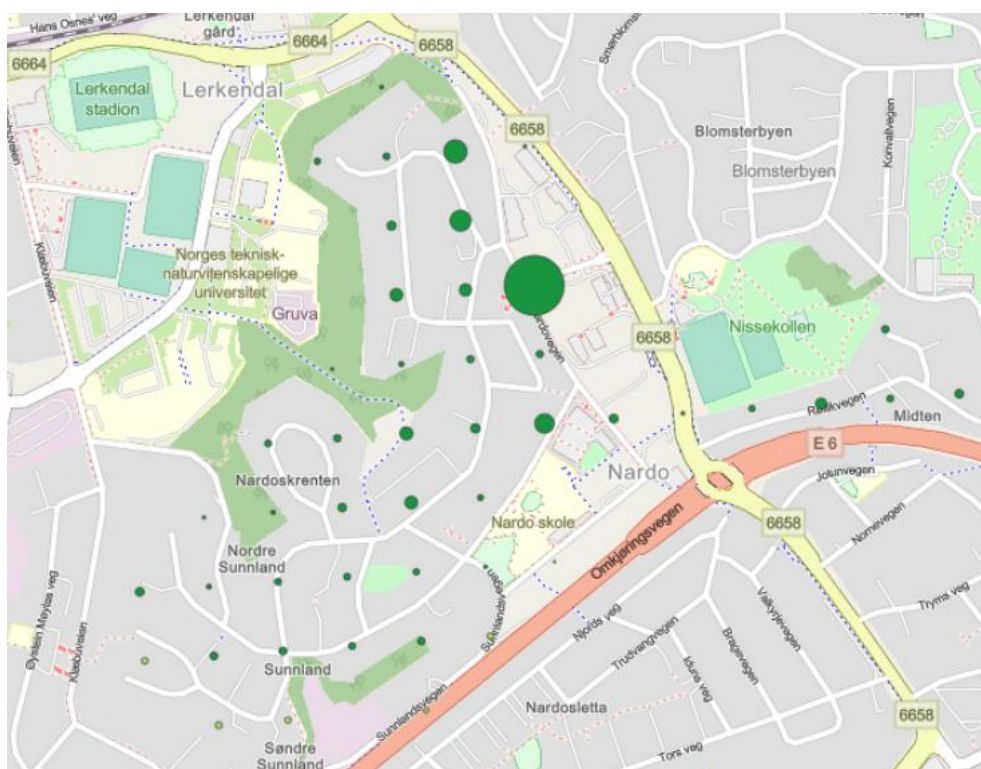


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 48: Forventet andel reiser med overgang for Nardo for arbeids- og studiereiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 49: Forventet andel reiser med overgang for Nardo for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

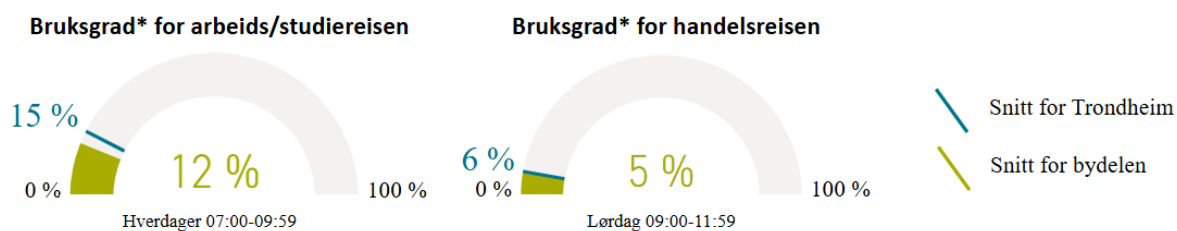
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.7.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Nardo er 76 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=351). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.7.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 27: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Nardo

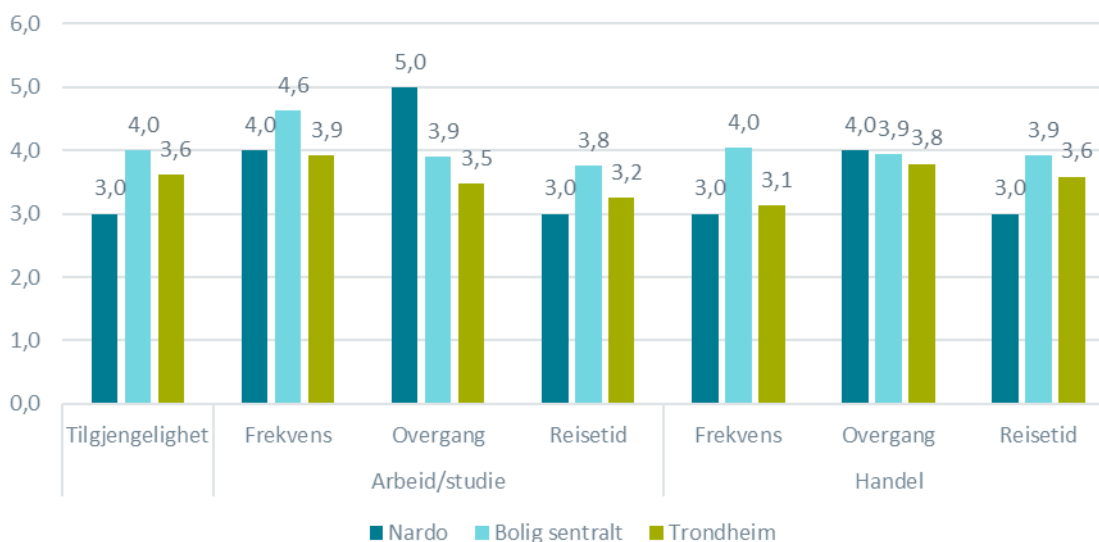


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 12 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 5 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %. Denne bydelen har et betydelig antall studenter, noe som kan gjøre at bruksgraden blir noe høyere enn den reelt er fordi mange av studentene ikke har registrert bostedsadresse i bydelen.

2.7.3 Oppsummering

Figur 28: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Nardo



Kundetilfredsheten (KTI) for Nardo er 76. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Nardo, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 12 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 5 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Direkterute til de fleste reisemålene som benyttes oftest i bydelen
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- Tilgjengelighet en utfordring på Nardoskrenten, som ligger vest i bydelen
- Relativt lav bruksgrad til tross for mange studenter, men bydelen ligger tett på Gløshaugen og Lerkendal og nås effektivt til fots om man vil
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

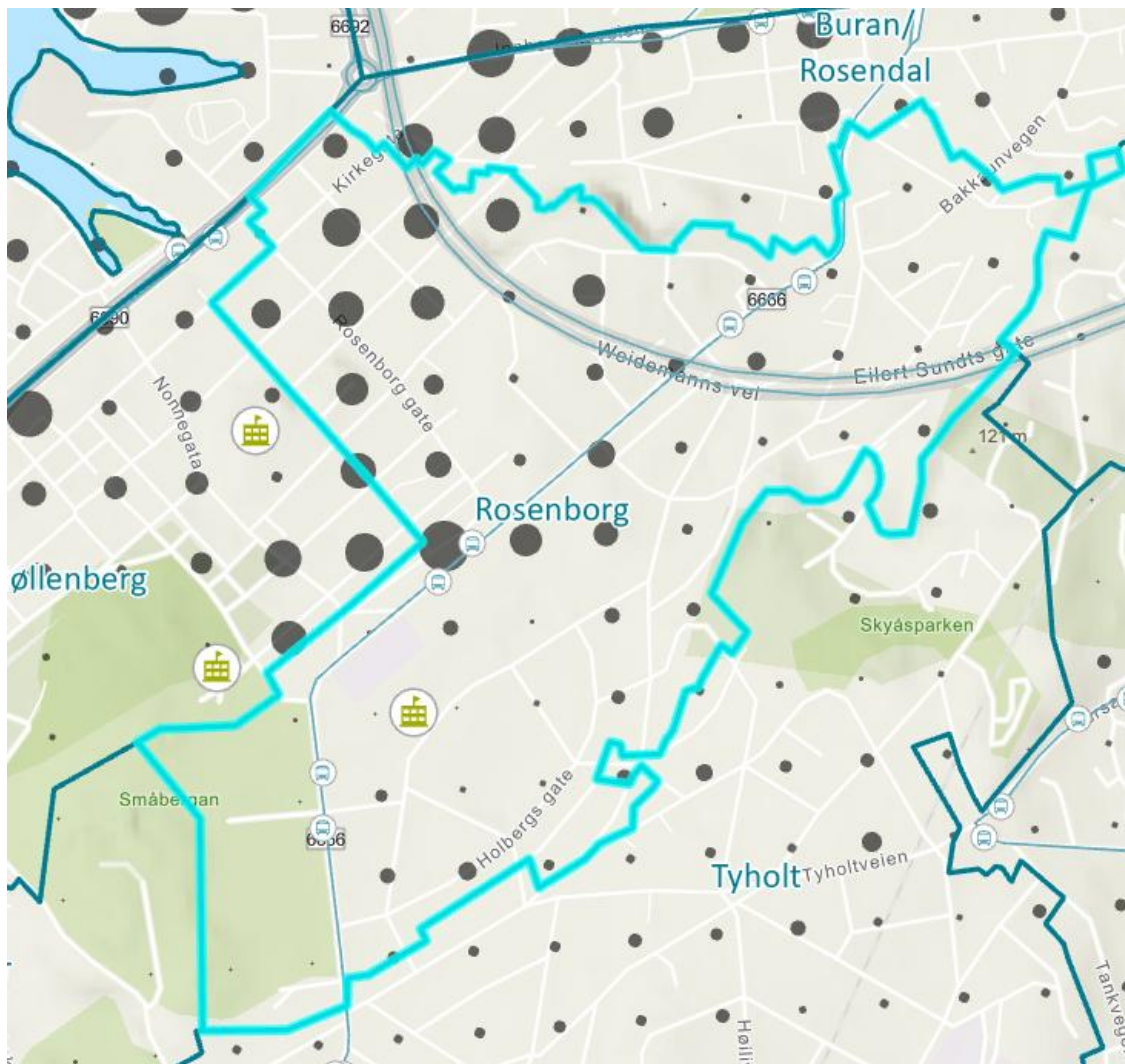
2.8 Rosenborg

2.8.1 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 i terrenget sammenlignet med den nederste delen.

Kart 50: Rosenborg



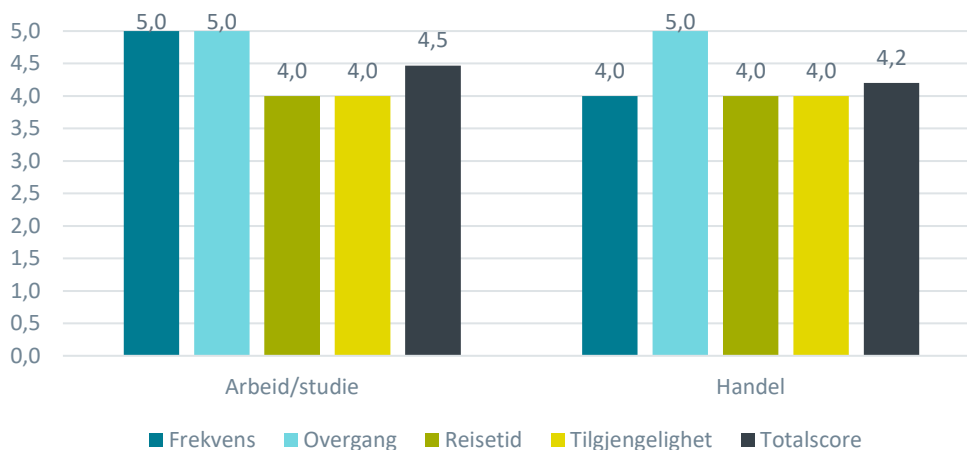
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 22: Demografiske nøkkeltall for Rosenborg

Demografi	Rosenborg
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Blokk/Bygård/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	6 886
Antall bosatte 2024	4 306
Vekst i antall bosatte innen 2035	5
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	379
Bompenger til sentrum	Nei

2.8.2 Resultatene av bydelsanalysen for Rosenborg

Figur 29: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Rosenborg



Rosenborg har et godt kollektivtilbud til de fleste formål. Arbeid og studier vurderes til svært bra på frekvens og overgang, mens reisetid og tilgjengelighet får god score. Totalscore for arbeids- og studiereisene er 4,5, som er høyt. For handel får overgang høyeste score, mens de øvrige kriteriene er vurdert som bra. Totalscore for handel er 4,2.

2.8.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen har god tilgjengelighet, 92 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.8.2.2.

2.8.2.2 Linjetilgang og frekvens

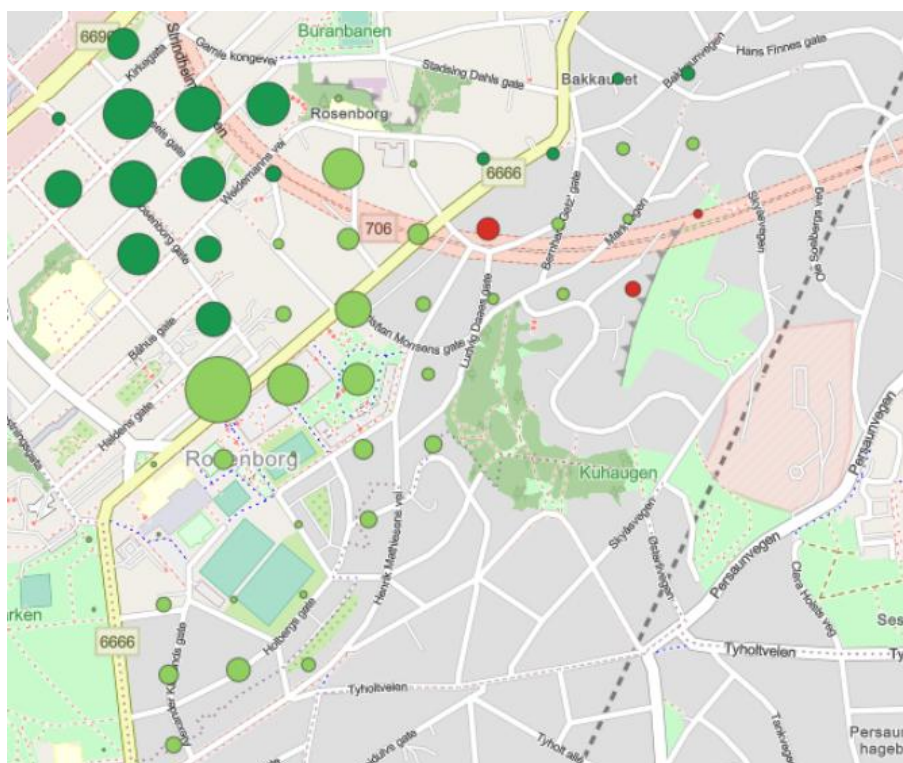
Befolkningen på Rosenborg har tilgang til følgende linjer:

Tabell 23: Linjeoversikt Rosenborg

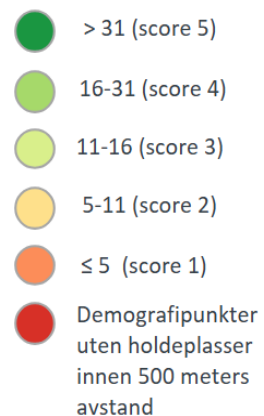
Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
28	88 %	13	0
25	79 %	14	6
1	44 %	26	13
12	44 %	13	13
22	44 %	13	13
70	44 %	8	0
71	40 %	13	4
10	13 %	16	12
2	9 %	22	12
20	3 %	4	3
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		51	23
Score		5	4

På Rosenborg har linje 25 og 28 høyest dekningsgrad med hhv 88 % og 79 %. Begge linjene dekker arbeidsreisene, mens linje 25 også har et tilbud i forbindelse med handel. Om lag 40 % av befolkningen har også kort avstand til line 1, 12, 22, 70 og 71. De fleste linjene har høy frekvens.

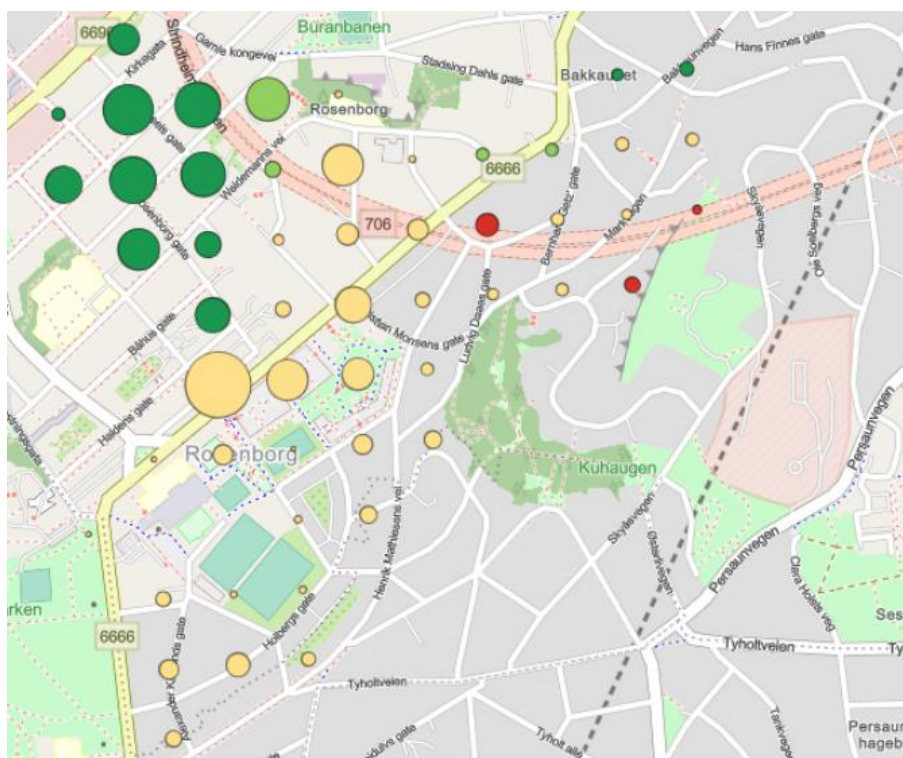
Kart 51: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Rosenberg for arbeids- og studiereiser



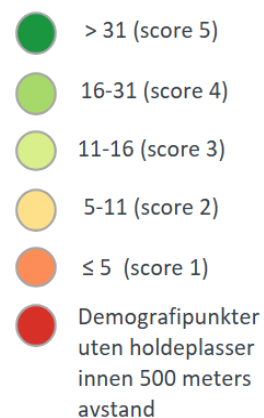
Frekvens: score og verdier



Kart 52: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Rosenberg for handelsreiser



Frekvens: score og verdier



2.8.2.3 Reisestrømmer

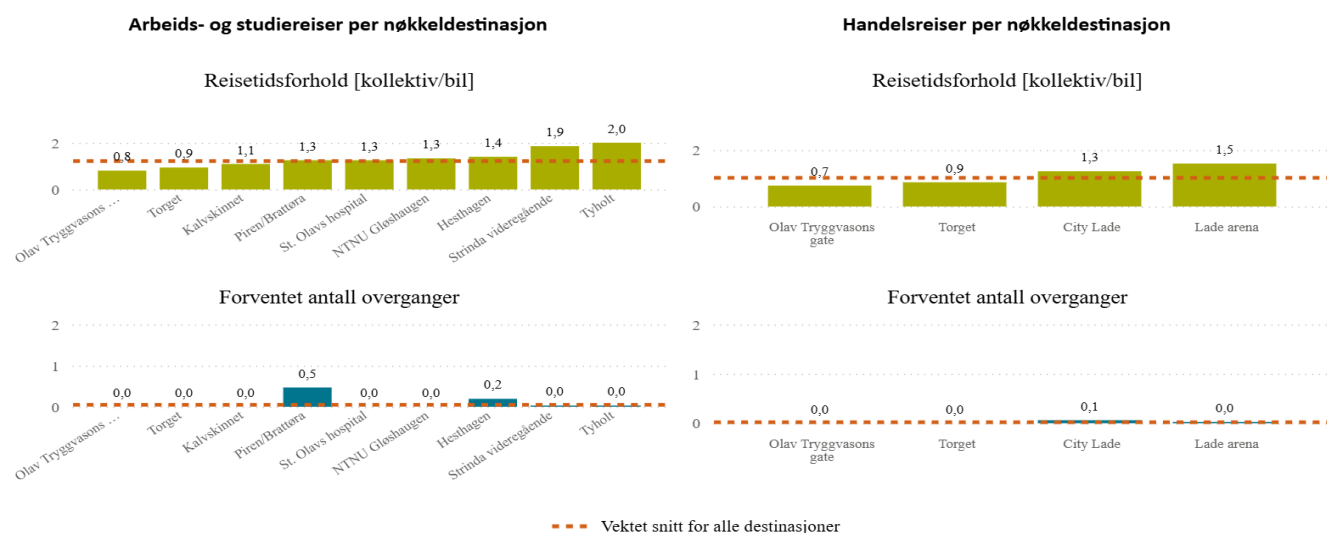
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Rosenborg:

Tabell 24: Nøkkeldestinasjoner for Rosenborg

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	54 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	37 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	9 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	54 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	46 %

2.8.2.4 Reisetid og overganger

Figur 30: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Rosenborg



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Rosenborg har reisetidsforhold under 1,0 til sentrum, noe som betyr at det går raskere med kollektivtransport enn med bil. Det er også gode til akseptable reiseforhold til andre sentrumsnære nøkkeldestinasjoner, men reisene til Strinda videregående og Tyholt er ikke konkurransedyktige mot bil med kollektivtransport. Det er også gode til akseptable reisetidsforhold til alle de mest populære handelsdestinasjonene. Det er direkte rute til alle nøkkeldestinasjoner med unntak av Piren/Brattøra for noen av innbyggerne.

Kart 53: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Rosenberg for arbeids- og studiereiser

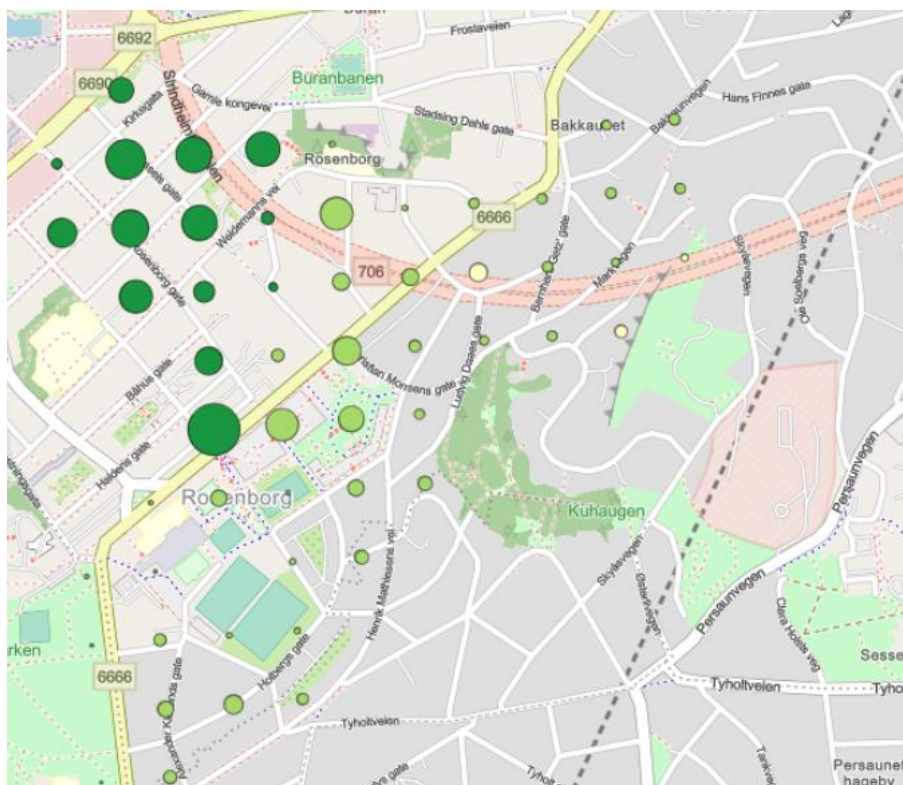


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 54: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Rosenberg for handelsreiser

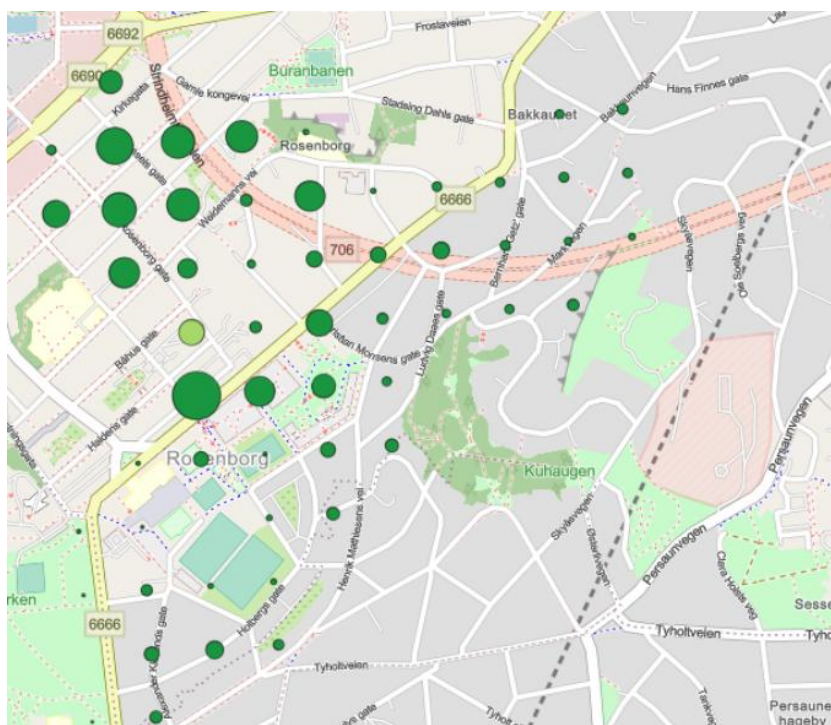


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 55: Forventet andel reiser med overgang for Rosenberg for arbeids- og studiereiser

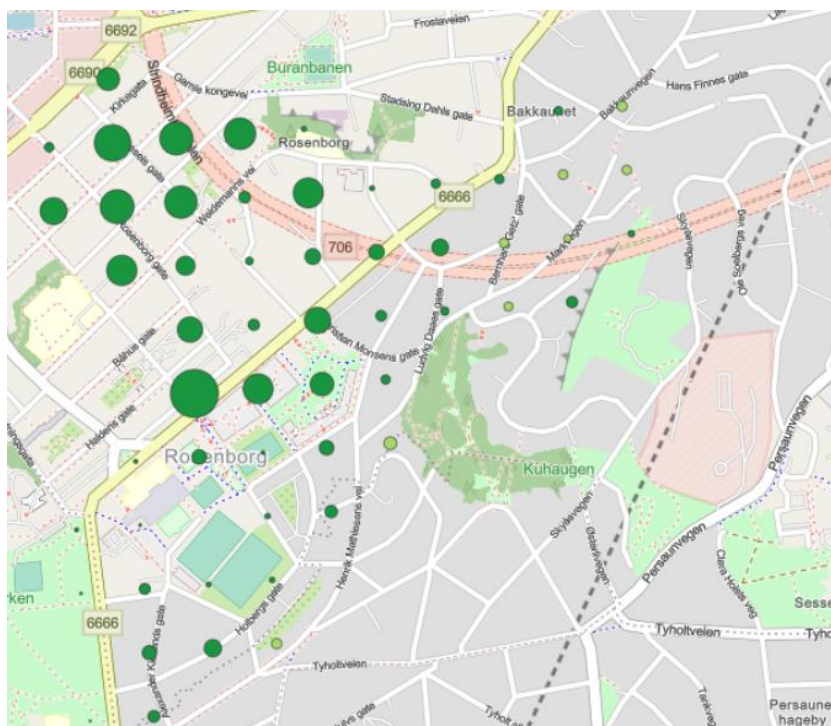


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 56: Forventet andel reiser med overgang for Rosenberg for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

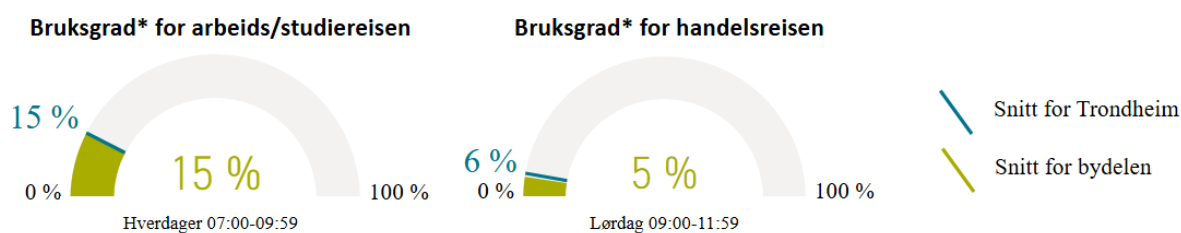
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.8.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Rosenborg er 74 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=199). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.8.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 31: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Nardo

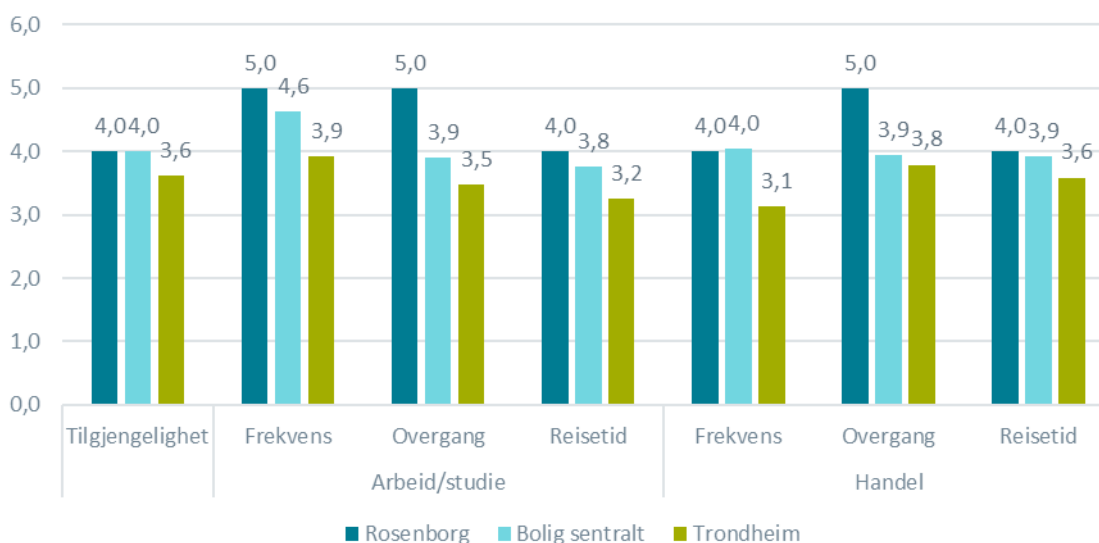


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 15 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 5 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.8.3 Oppsummering

Figur 32: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Rosenborg



Kundetilfredsheten (KTI) for Rosenborg er 74. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Rosenborg, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 15 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 5 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Godt kollektivtilbud med høy score på de fleste elementer av tilbudet
- Reisetiden med kollektiv er konkurransedyktig med bil til de fleste nøkkeldestinasjonene
- Svært lite overgang
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- Lang reisetid med kollektiv til Tyholt og Strinda videregående

2.9 Singsaker

2.9.1 Fakta om bydelen

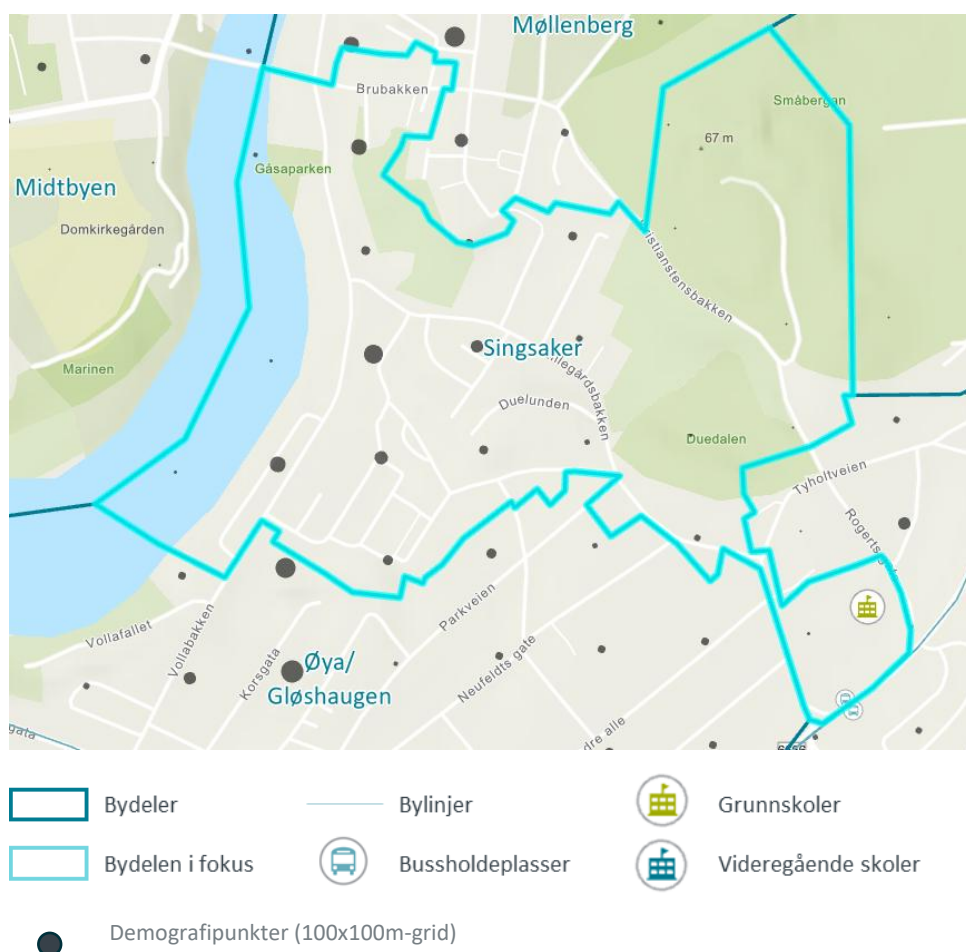
Singsaker ligger mellom Nidelva i vest og Festningen i øst. Området er lite og består hovedsakelig av eneboliger og bygårder. Mange av bygårdene er gjort om til studentboliger, og området er spesielt populært blant studenter ved NTNU Gløshaugen. Singsaker Studentterhjem ligger her og har plass til rundt 110 studenter.

Det er viktig å vite at mange studenter ikke er registrert som bosatt i Singsaker, fordi de har folkeregistrert adresse et annet sted. Derfor kan den offisielle befolkningsstatistikken gi et misvisende bilde av hvor mange som faktisk bor i bydelen.

Innbyggerne i Singsaker er en blanding av studenter, barnefamilier, eldre og par uten barn. Det er kun én bussholdeplass i området – Jonsvannsveien – men det er gangavstand til sentrum og Studentersamfundet. Terrenget stiger fra elva opp mot Festningen, og det er gode muligheter for parkering.

Singsaker er definert som et sentrumsnært boligområde, og har kort vei til byliv og studiesteder.

Kart 57: Singsaker



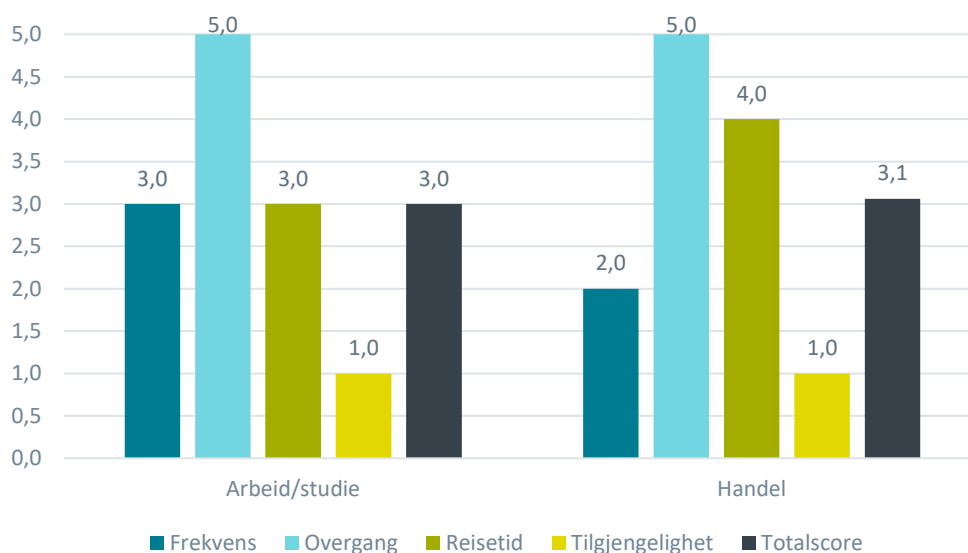
Størrelse på dem.punktene er proporsjonale med antall bosatte per dem.pkt

Tabell 25: Demografiske nøkkeltall for Singsaker

Demografi	Singsaker
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 766
Antall bosatte 2024	969
Vekst i antall bosatte innen 2035	-
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	23
Bompenger til sentrum	Nei

2.9.2 Resultatene av bydelsanalysen for Singsaker

Figur 33: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Singsaker



Arbeids- og studiereisene får høyeste score på overgang, middels score på frekvens og reisetid, men tilgjengeligheten er lav. Totalscoren for arbeid/studie er 3,0, som er en ganske lav score. For handel vurderes overgang som svært bra og reisetid som bra, mens både frekvensen og tilgjengeligheten er lav. Totalscoren på handelsreisen er 3,1.

2.9.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Singsaker har lav tilgjengelighet, 58 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.9.2.2.

2.9.2.2 Linjetilgang og frekvens

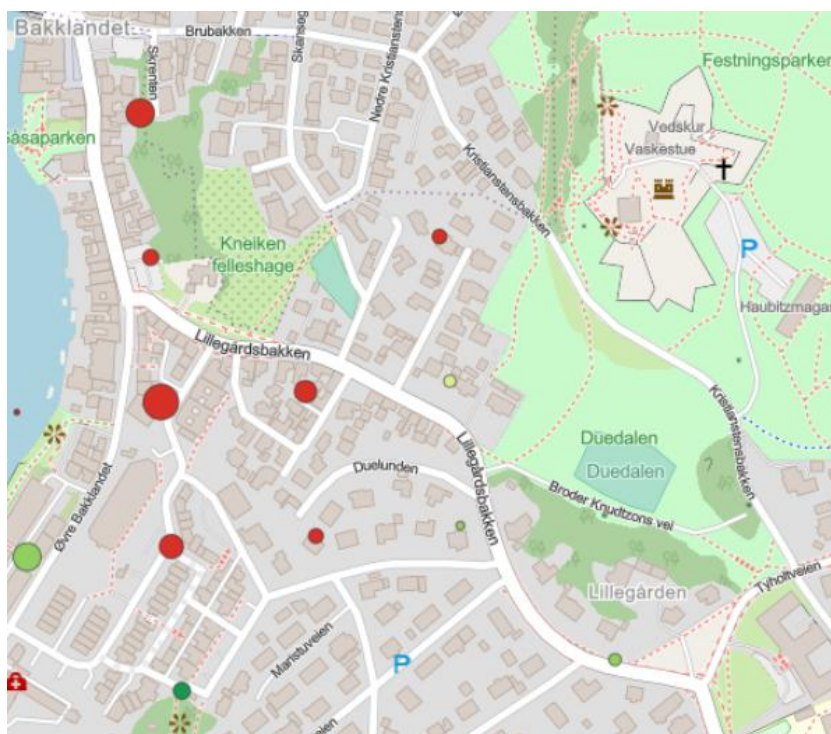
Befolkningen på Singsaker har tilgang til følgende linjer:

Tabell 26: Linjeoversikt Singsaker

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
25	35 %	14	6
28	35 %	13	0
22	19 %	12	12
3	19 %	20	12
1	1 %	24	12
10	1 %	16	12
11	1 %	15	12
12	1 %	12	12
18	1 %	12	6
2	1 %	21	12
20	1 %	8	6
23	1 %	13	6
70	1 %	10	6
71	1 %	12	4
72	1 %	4	0
79	1 %	4	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		13	6
Score		3	2

Singsaker betjenes av mange busslinjer, men tilgjengeligheten er lav. Linje 25 og 28 har høyest tilgjengelighet, men bare 35 % av innbyggerne har kort avstand til disse. 19 % av innbyggerne har også kort avstand til linje 3 og 22. Det er kun ett holdeplasspar, som ligger helt øst i bydelen. Nærmeste holdeplasser utenfor bydelen er Samfundet, Nidarosdomen og Bakkegata.

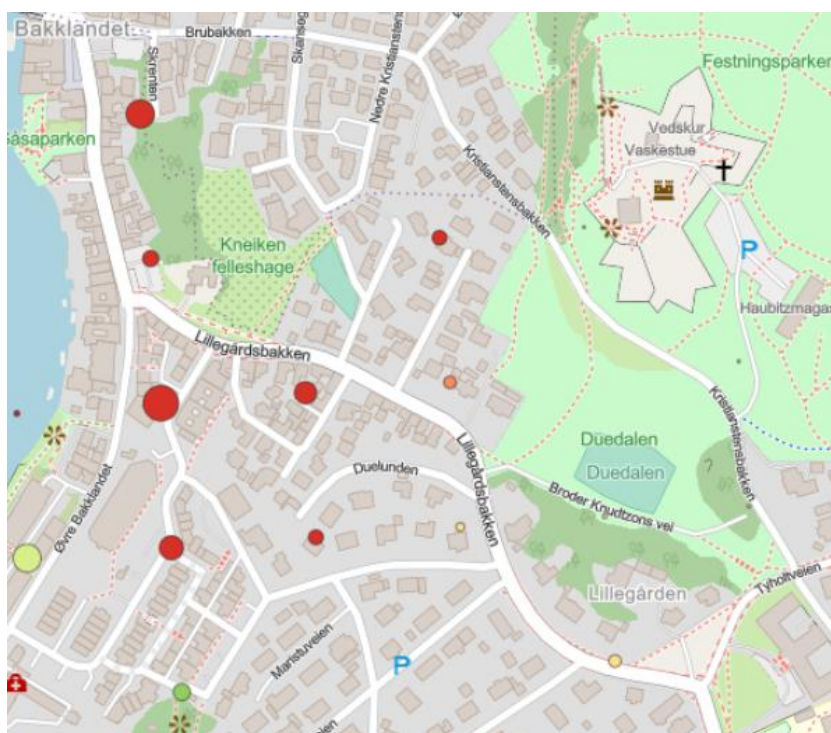
Kart 58: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Singsaker for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 59: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Singsaker for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.9.2.3 Reisestrømmer

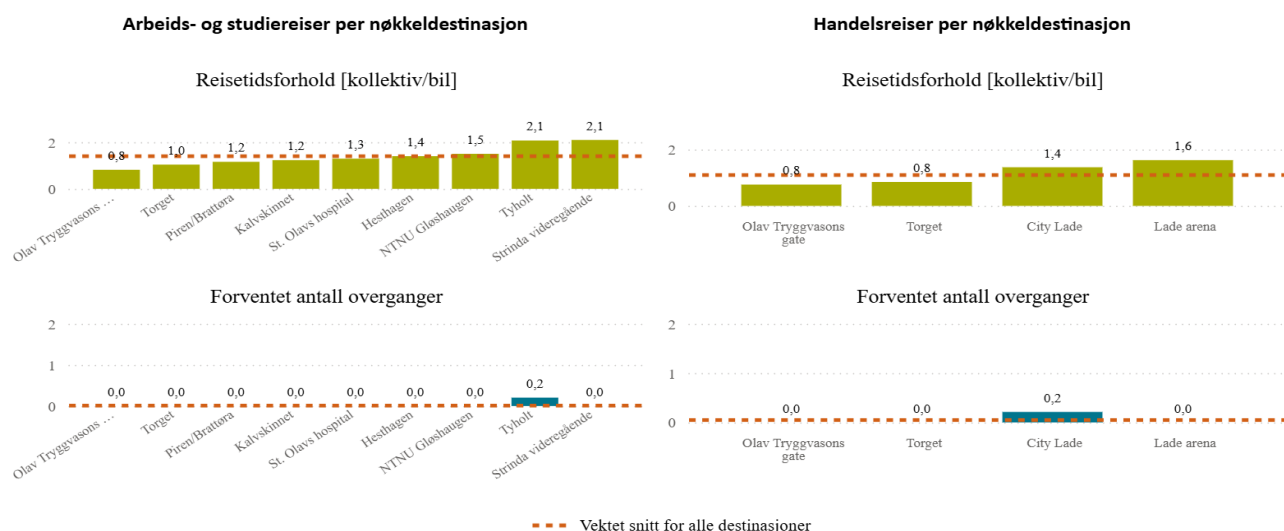
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Singsaker:

Tabell 27: Nøkkeldestinasjoner for Singsaker

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	63 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	22 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	15 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	54 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	46 %

2.9.2.4 Reisetid og overganger

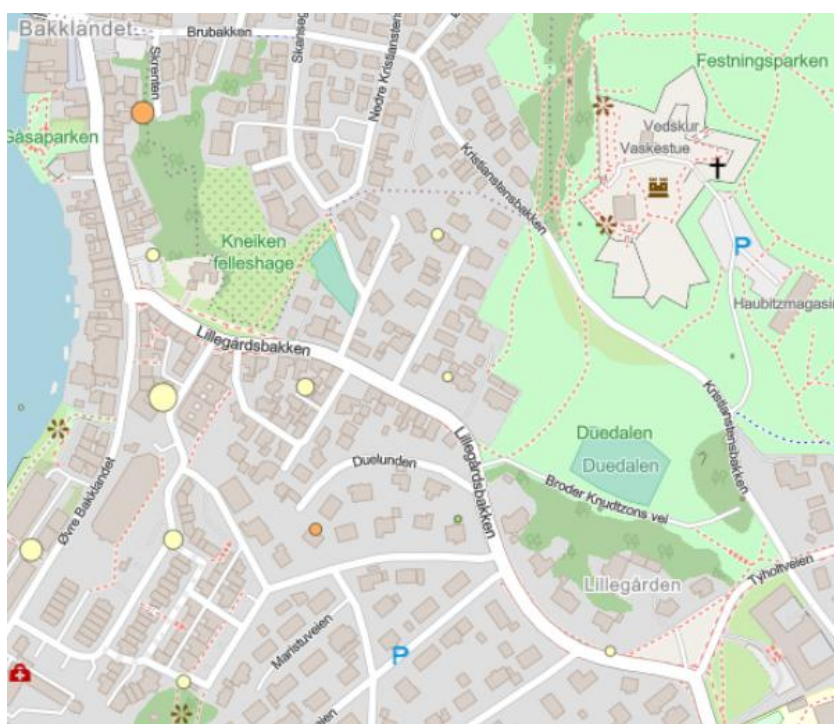
Figur 34: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Singsaker



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Reisene fra Singsaker til sentrum går raskere med kollektiv enn med bil. Flere andre sentrumsnære nøkkeldestinasjoner har også gode til akseptable reisetidsforhold. Arbeids- og studiereisene til Tyholt og Strinda videregående er ikke konkurransedyktige med kollektiv. Av handelsreisene er det bare Lade arena som har et reisetidsforhold som anses som mindre akseptabelt. Det er direkte rute til så godt som alle nøkkeldestinasjonene for arbeid og handel.

Kart 60: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Singsaker for arbeids- og studiereiser

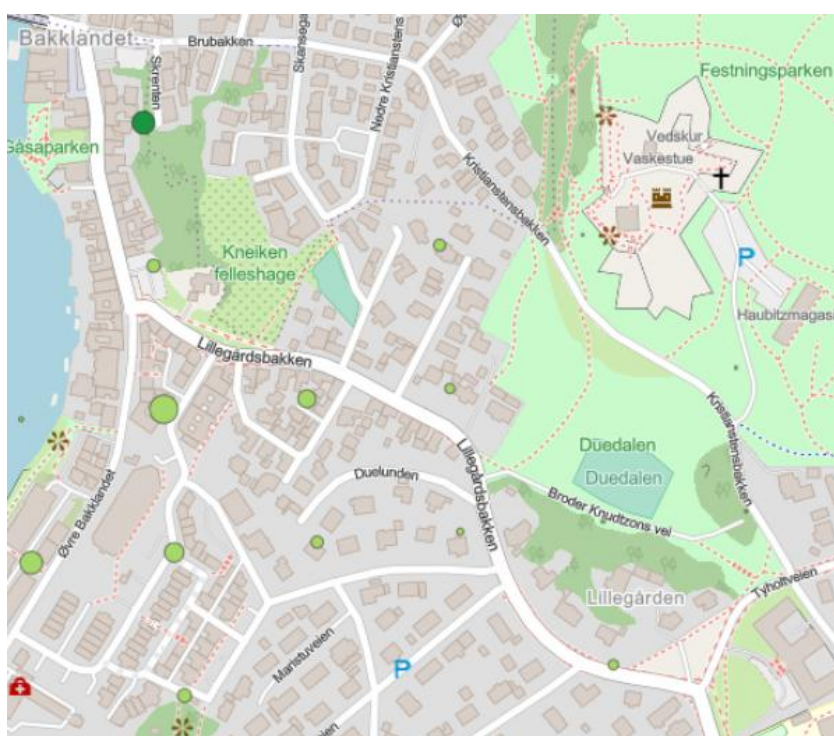


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 61: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Singsaker for handelsreiser

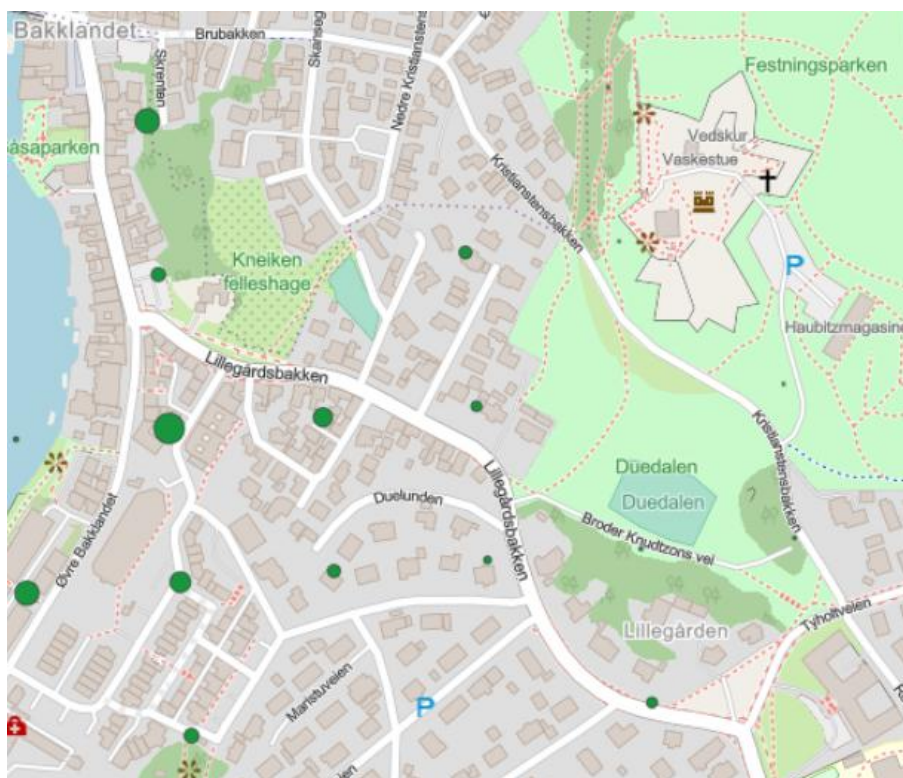


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 62: Forventet andel reiser med overgang for Singsaker for arbeids- og studiereiser

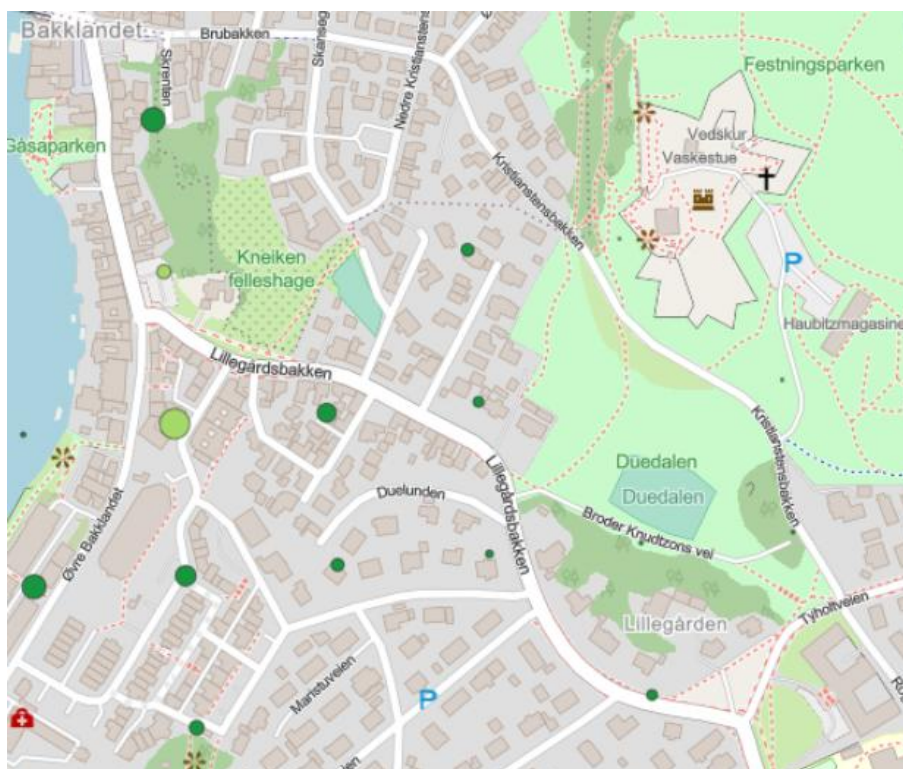


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 63: Forventet andel reiser med overgang for Singsaker for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

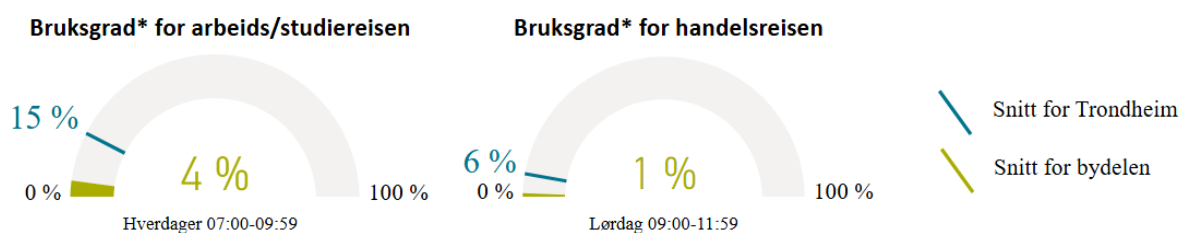
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.9.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Singsaker er 73 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=32). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.9.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 35: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Singsaker

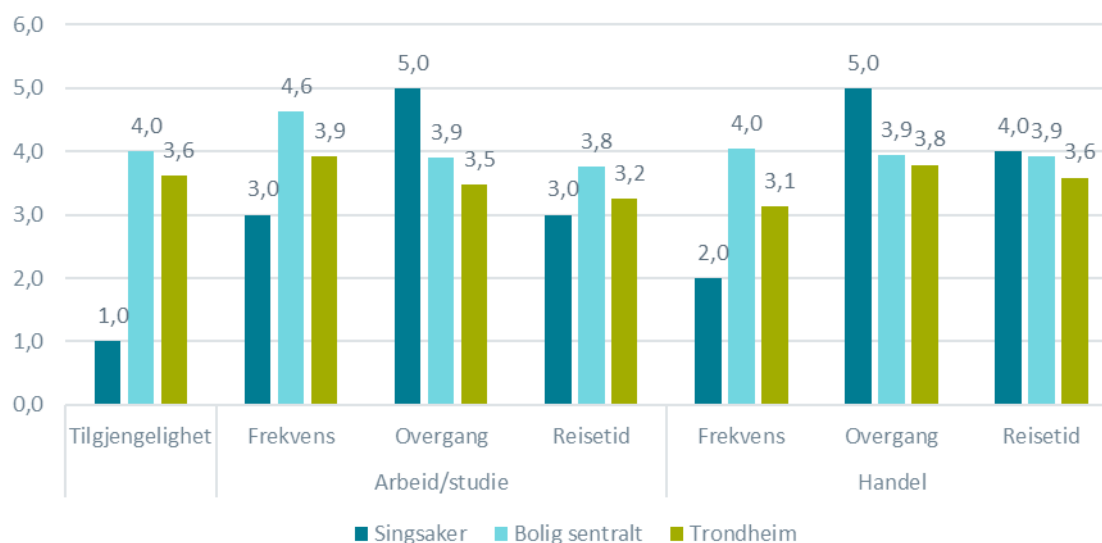


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 4 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 1 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.9.3 Oppsummering

Figur 36: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Singsaker



Kundetilfredsheten (KTI) for Singsaker er 73. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal bydelen som har høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025

Bruk av tilbudet for Singsaker, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 4 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 1 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig tilbud på reiser til Midtbyen
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- På grunn av bydelens topografi og beliggenhet vil kollektivtransport ikke være et naturlig valg fremfor gange og sykkel
- Lav tilgjengelighet og bruksgrad
- Lav frekvens, selv om flere busslinjer passerer gjennom bydelen er det få innbyggere med kort avstand til holdeplass
- Lang reisetid med kollektiv til Tyholt og Strinda videregående

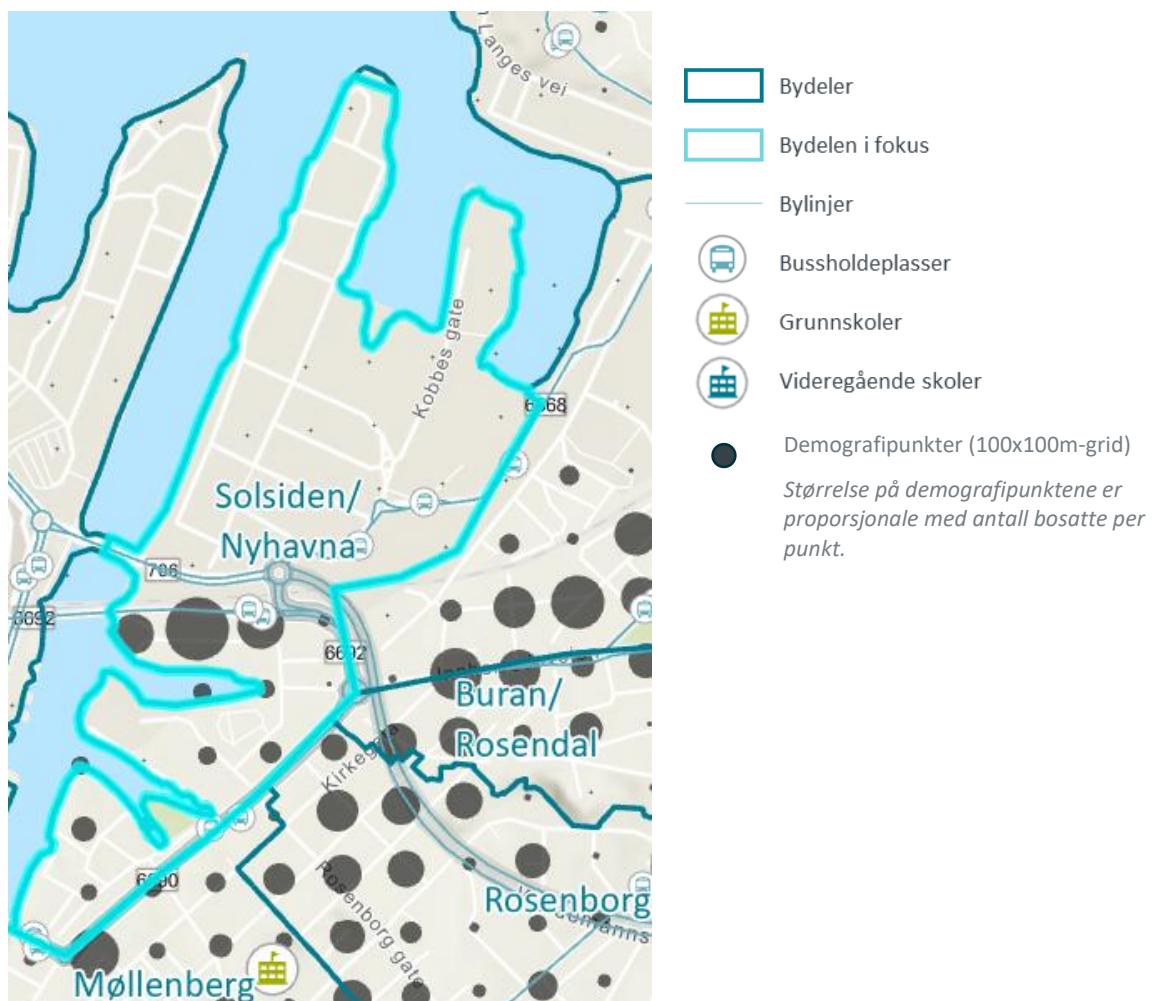
2.10 Solsiden/Nyhavna

2.10.1 Fakta om bydelen

Solsiden/Nyhavna omfatter området fra Bakke bro i sørvest til Nyhavna/Dora i nordøst. Området har mange arbeidsplasser, industriområder, kjøpesenter og flere store boligblokker. Fram mot 2050 skal Nyhavna omreguleres fra næringsareal til boligformål og utvikles med stort fokus på bærekraft og miljø. Blokkene i bydelen har hovedsakelig par uten barn, enslige og unge voksne.

Solsiden har to kjøpesentre og en rekke utesteder og restauranter som gjør området til et populært reisemål på kveld og helg hele året. Parkering i området skjer hovedsakelig i parkeringshus, både for innbyggere og tilreisende.

Kart 64: Solsiden/Nyhavna

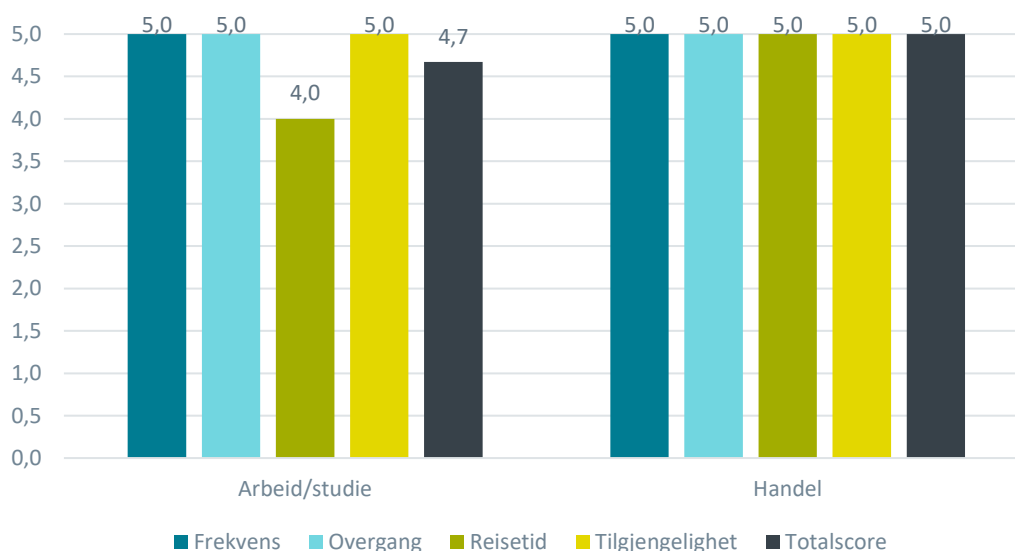


Tabell 28: Demografiske nøkkeltall for Solsiden/Nyhavna

Demografi	Solsiden/Nyhavna
Type bydel	Sentrum
Boligtyper	Næring/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 669
Antall bosatte 2024	1 528
Vekst i antall bosatte innen 2035	925
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	104
Antall ansatte	5 297
Bompenger til sentrum	Nei

2.10.2 Resultatene av bydelsanalysen for Solsiden/Nyhavna

Figur 37: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Solsiden/Nyhavna



Solsiden/Nyhavna får maksimal score på samtlige vurderingskriterier, med unntak av reisetid for arbeids- og studiereisene som får god score. Dette gir totalscorer for arbeid/studie og handel på henholdsvis 4,7 og 5,0. Med gjennomsnittlig totalscore for arbeid/studie og handel på 4,8 er Solsiden/Nyhavna best blant alle bydelene i Trondheim.

2.10.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Solsiden/Nyhavna har eksepsjonelt bra tilgjengelighet, 100 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.10.2.2.

2.10.2.2 Linjetilgang og frekvens

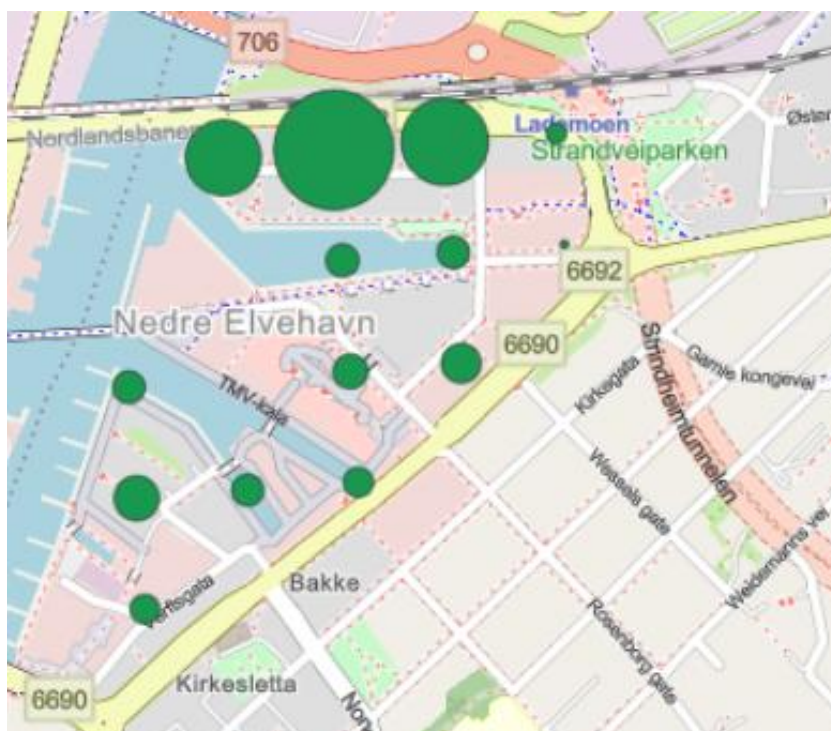
Befolkningen på Solsiden/Nyhavna har tilgang til følgende linjer:

Tabell 29: Linjeoversikt Solsiden/Nyhavna

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
71	88 %	13	4
1	87 %	26	13
12	87 %	13	13
22	87 %	13	13
2	78 %	22	12
10	78 %	16	12
28	78 %	13	0
70	73 %	10	6
20	68 %	9	7
21	47 %	3	4
23	47 %	11	6
25	47 %	12	6
311	47 %	12	2
79	33 %	4	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		121	68
Score		5	5

Solsiden/Nyhavna betjenes av mange ulike linjer, og tilgjengeligheten de fleste av disse er også høy. Mellom 68 % og 88 % av befolkningen har kort avstand til linje 1, 2, 10, 12, 20, 22, 28, 70 og 71. Nær halvparten av innbyggerne har også kort avstand til linje 21, 23, 25 og 311, mens linje 79 betjener en tredel av innbyggerne i bydelen.

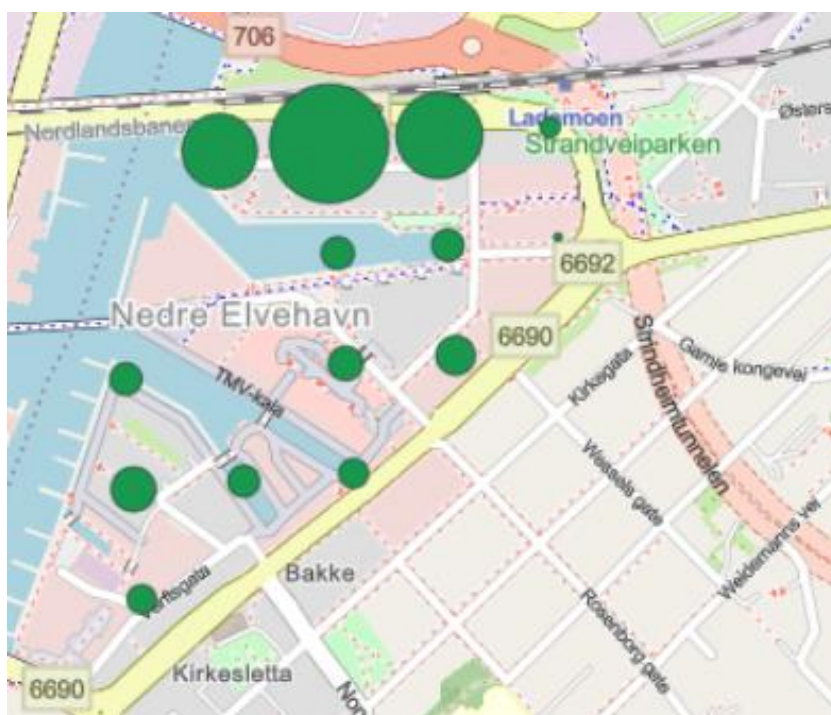
Kart 65: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Solsiden/Nyhavna for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 66: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Solsiden/Nyhavna for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.10.2.3 Reisestrømmer

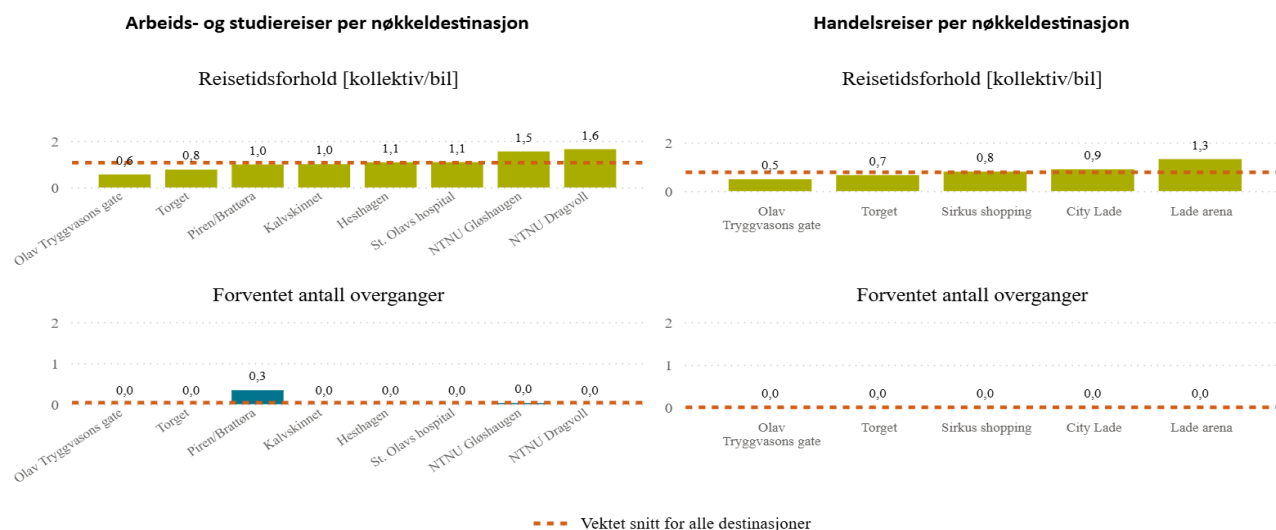
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Solsiden/Nyhavna:

Tabell 30: Nøkkeldestinasjoner for Solsiden/Nyhavna

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnnet, Piren/Brattøra	53 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	44 %
	Dragvoll/Angelltrøa	NTNU Dragvoll	3 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

2.10.2.4 Reisetid og overganger

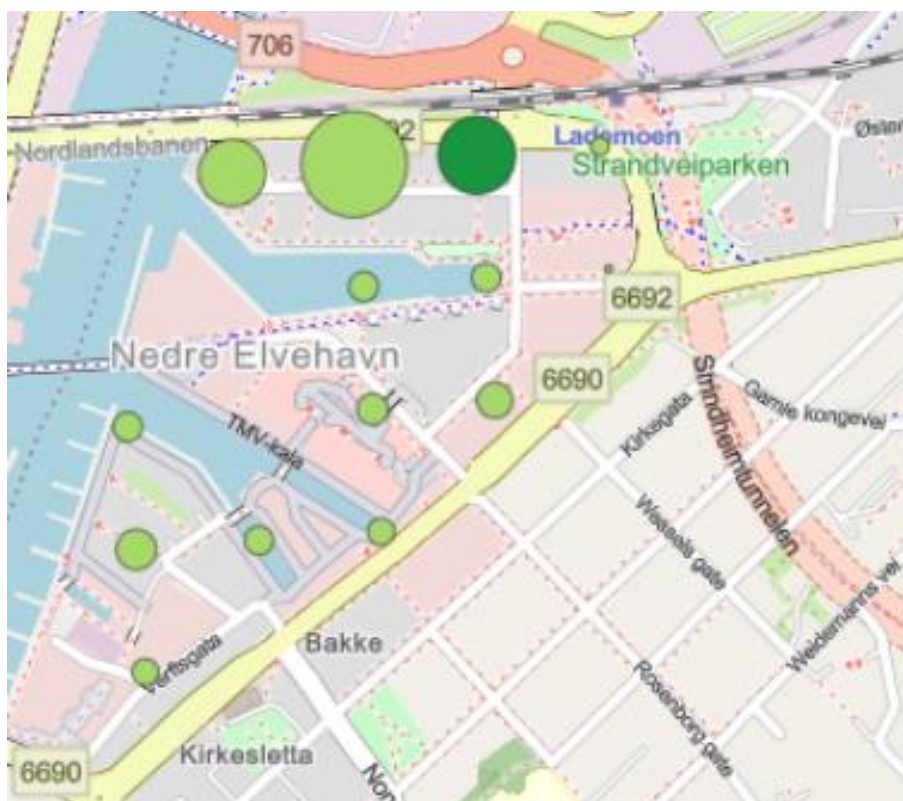
Figur 38: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Solsiden/Nyhavna



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Solsiden/Nyhavna har gunstige reisetidsforhold til nøkkeldestinasjonene. Reisene til sentrum går raskere kollektivt enn med bil. Arbeidsreisene til Dragvoll har et reisetidsforhold på mindre akseptabelt nivå, men kan likevel godt gjennomføres kollektivt. Det er direkte rute til alle nøkkeldestinasjoner for arbeid og handel i hele bydelen.

Kart 67: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Solsiden/Nyhavna for arbeids- og studiereiser



Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 68: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Solsiden/Nyhavna for handelsreiser

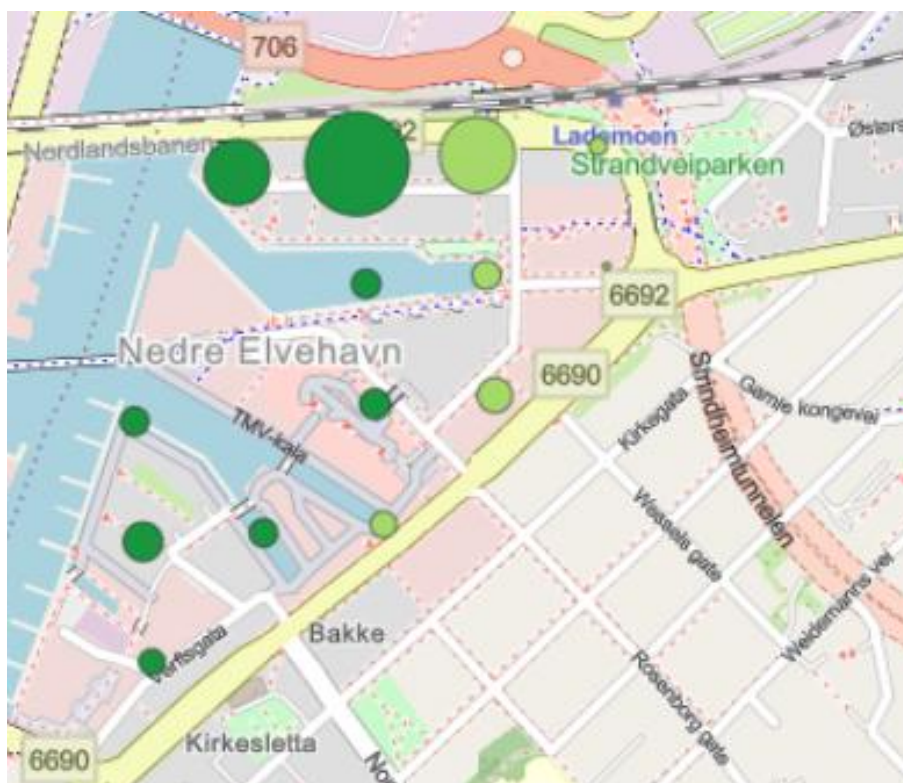


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 69: Forventet andel reiser med overgang for Solsiden/Nyhavna for arbeids- og studiereiser

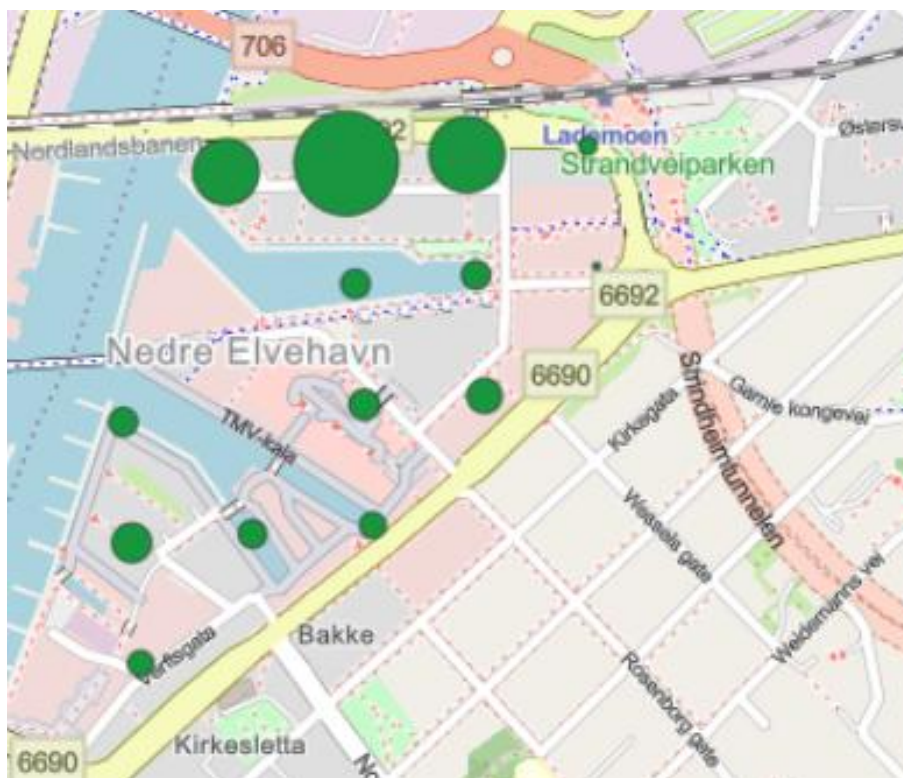


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 70: Forventet andel reiser med overgang for Solsiden/Nyhavna for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

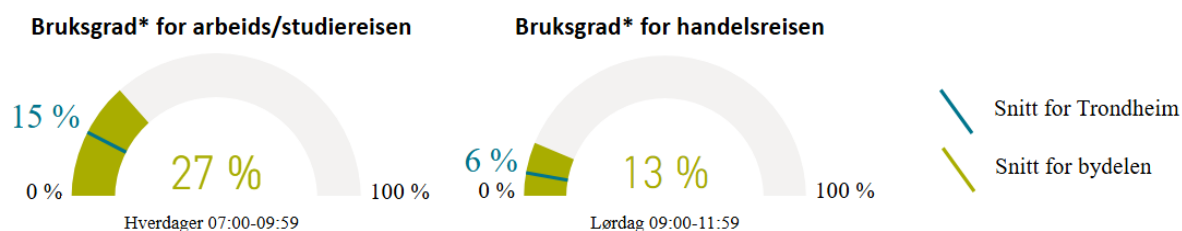
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.10.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Solsiden/Nyhavna er 73 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=74). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.10.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 39: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Solsiden/Nyhavna

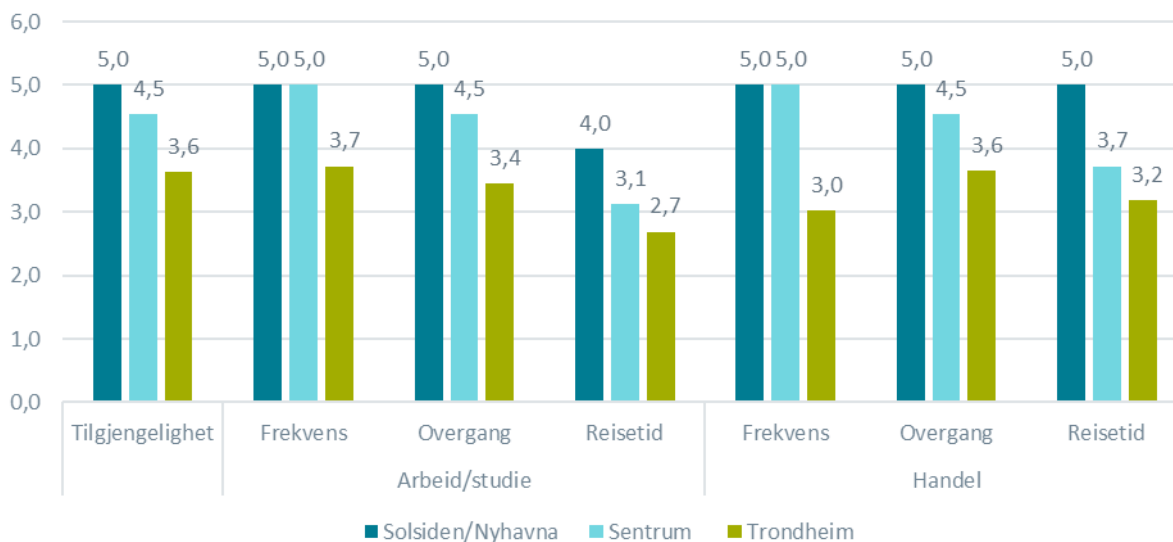


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 27 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 13 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.10.3 Oppsummering

Figur 40: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Solsiden/Nyhavna



Kundetilfredsheten (KTI) for Solsiden/Nyhavna er 73. Innenfor bydelstypen «sentrum» er Midtbyen bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Solsiden/Nyhavna har selv den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 73. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Solsiden/Nyhavna, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 27 % (Trondheim 15 %, Midtbyen 77 %, Solsiden/Nyhavna 27 %)

Bruk av tilbudet (handel): 13 % (Trondheim 6 %, Midtbyen 43 %, Solsiden/Nyhavna 13 %)

Styrker:

- Svært høy tilgjengelighet og god frekvens både for handelsreiser og arbeids-/studiereiser
- Svært høy bruksgrad
- Direkteruter til alle nøkkeldestinasjoner
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- Ikke konkurransedyktig tilbud til destinasjoner som NTNU Gløshaugen, NTNU Dragvoll og Lade Arena
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

2.11 Tyholt

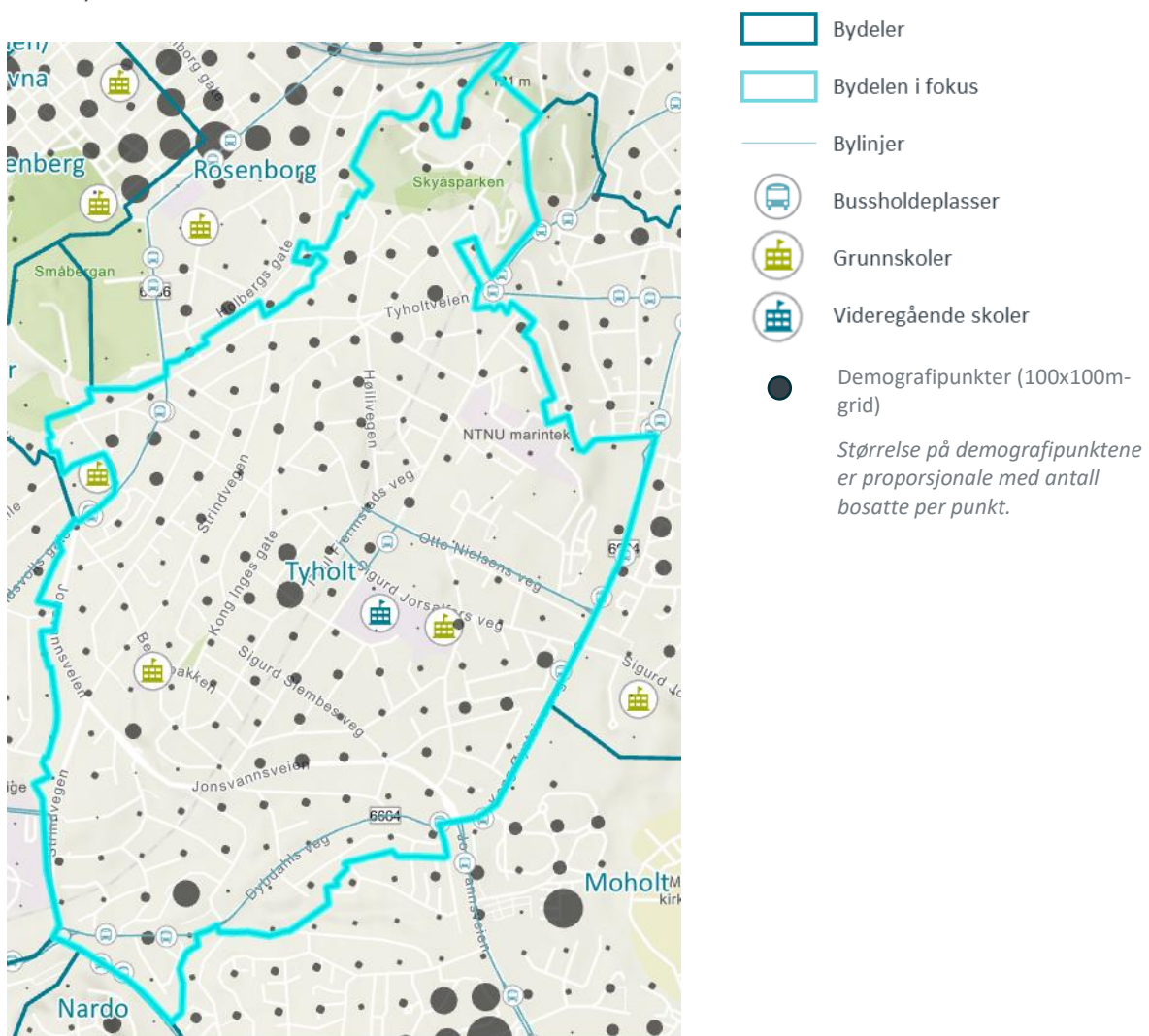
2.11.1 Fakta om bydelen

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

Bydelen domineres av eneboliger, i tillegg til blokkbebyggelse langs Kong Øysteins veg og noen områder med rekkehus. Innbyggerne består i hovedsak av etablerte og familier med barn. Parkering er lett tilgjengelig, og bilandelen er høy.

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

Kart 71: Tyholt

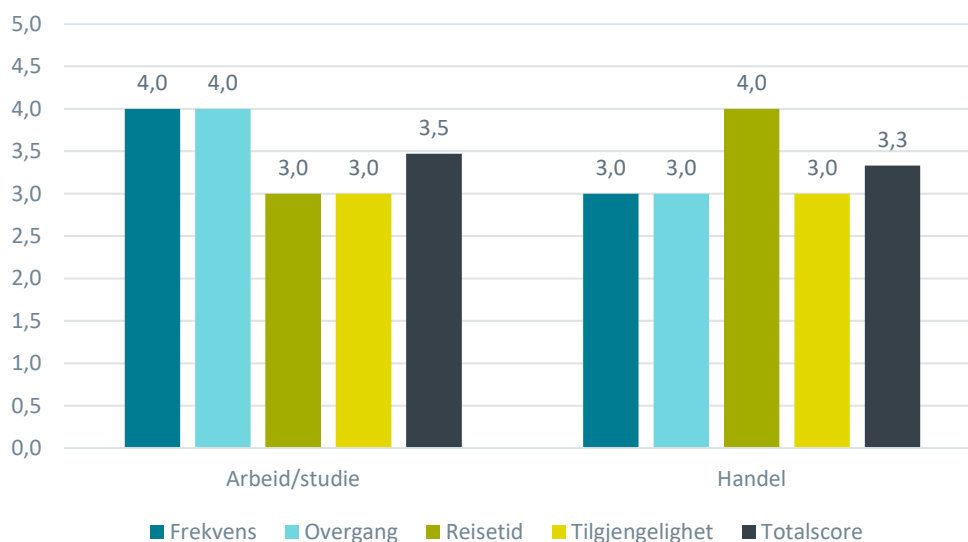


Tabell 31: Demografiske nøkkeltall for Tyholt

Demografi	Tyholt
Type bydel	Lite målpunkt, bolig
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 590
Antall bosatte 2024	6 817
Vekst i antall bosatte innen 2035	398
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	1 577
Antall ansatte	2 160
Bompenger til sentrum	Nei

2.11.2 Resultatene av bydelsanalysen for Tyholt

Figur 41: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Tyholt



For arbeid og studier vurderes frekvens og antall overganger som bra, mens reisetid og tilgjengelighet er middels. Totalscoren er 3,5, som er middels. For handel vurderes reisetiden som bra mens de øvrige kriteriene scorer middels. Totalscore for handel er 3,3.

2.11.2.1 Tilgjengelighet

Tyholt har akseptabel tilgjengelighet, 87 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Deler av boligområdene på Berg og ved Kvilhaugen gård har lang avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.11.2.2.

2.11.2.2 Linjetilgang og frekvens

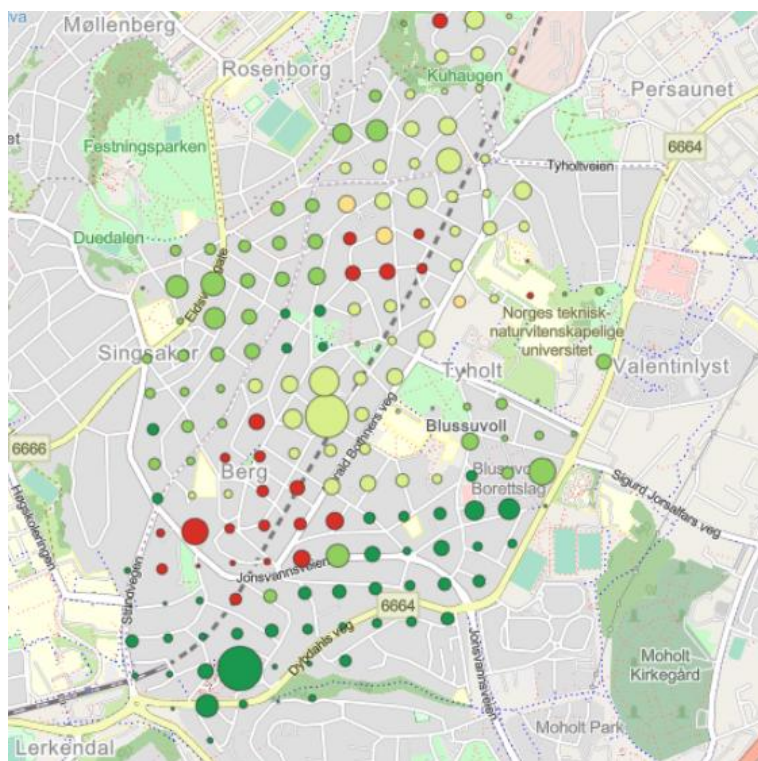
Befolkningen på Tyholt har tilgang til følgende linjer:

Tabell 32: Linjeoversikt Tyholt

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
22	53 %	14	13
13	30 %	14	8
25	25 %	14	6
3	25 %	22	13
28	24 %	13	0
14	24 %	14	6
11	7 %	15	13
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		23	14
Score		4	3

Tyholt betjenes av 7 linjer med god frekvens, men tilgjengeligheten er relativt lav. Litt over halvparten av innbyggerne har kort avstand til linje 22. I tillegg har mellom 24 % og 30 % tilgang på linje 3, 13, 14, 25 og 28. Disse linjene gir et tilbud for både arbeidsreisene og handelsreisene.

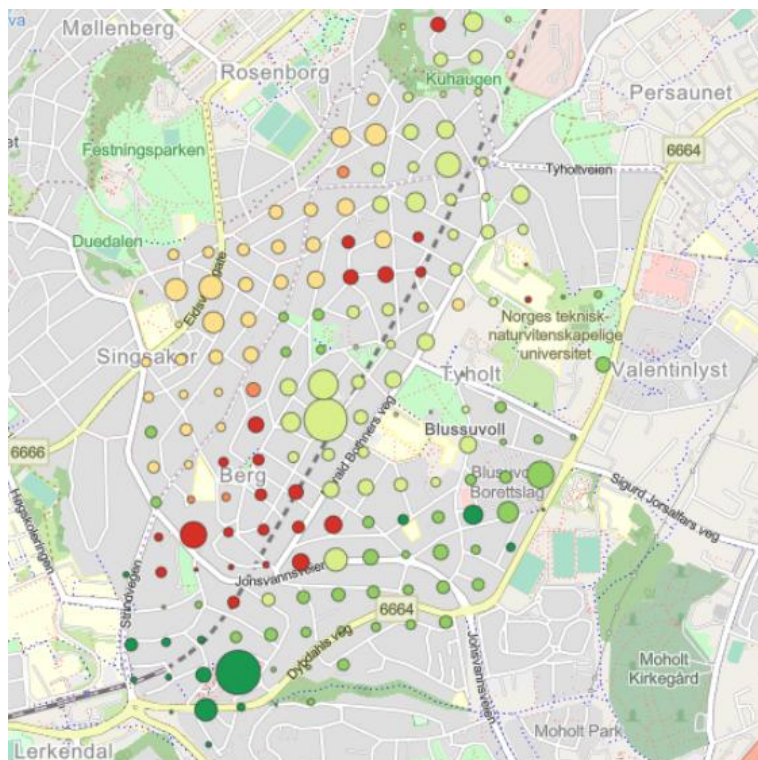
Kart 72: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Tyholt for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 73: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Tyholt for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.11.2.3 Reisestrømmer

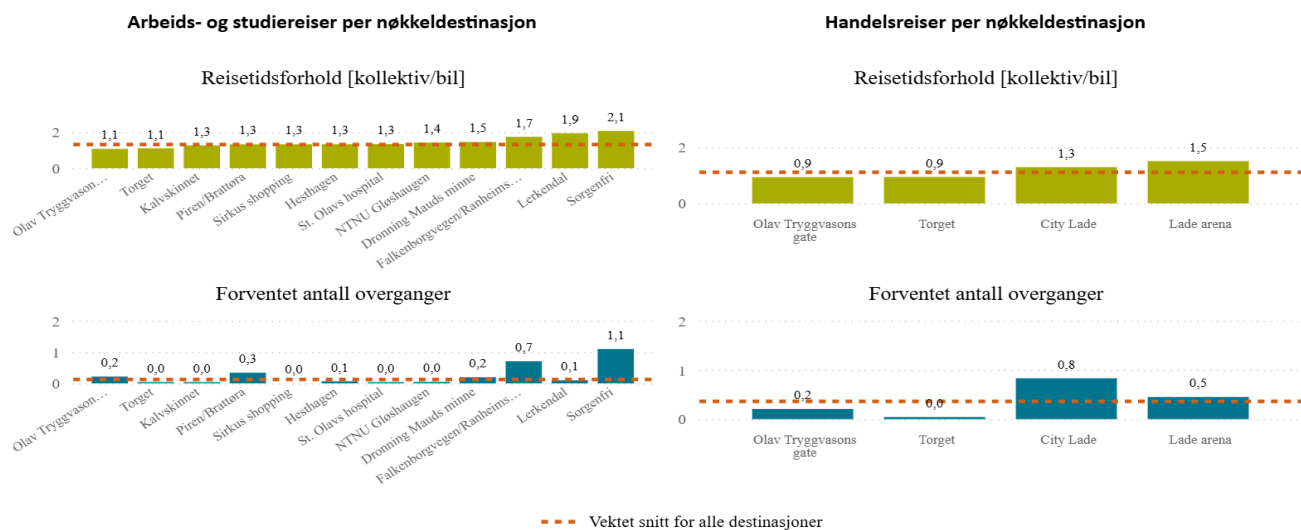
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Tyholt:

Tabell 33: Nøkkeldestinasjoner for Tyholt

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	53 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	39 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	6 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping, Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, Dronning Mauds minne	2 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	54 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	46 %

2.11.2.4 Reisetid og overganger

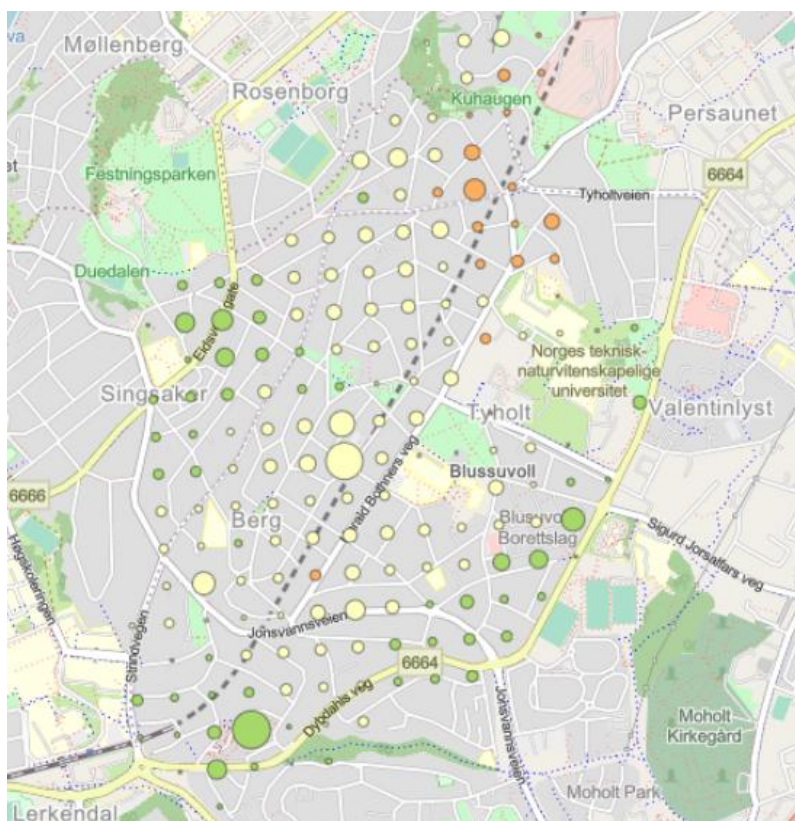
Figur 42: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Tyholt



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Fra Tyholt er det gunstige reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjonene for både arbeidsreiser og handelsreiser, som betyr at kollektiv er konkurransedyktig med bil. Det er bare arbeidsreisene til Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, Lerkendal og Sorgenfri som gir reisetidsforhold som karakteriseres som mindre akseptable eller lite attraktive. Det er direkterute med kollektiv til de fleste destinasjoner for arbeids- og studiereiser, men de reisende må regne med overgang til Falkenborgvegen/Ranheimsvegen og Sorgenfri. For handelsreisene er det direkterute til sentrum og overgang til kjøpesentrene på Lade.

Kart 74: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Tyholt for arbeids- og studiereiser

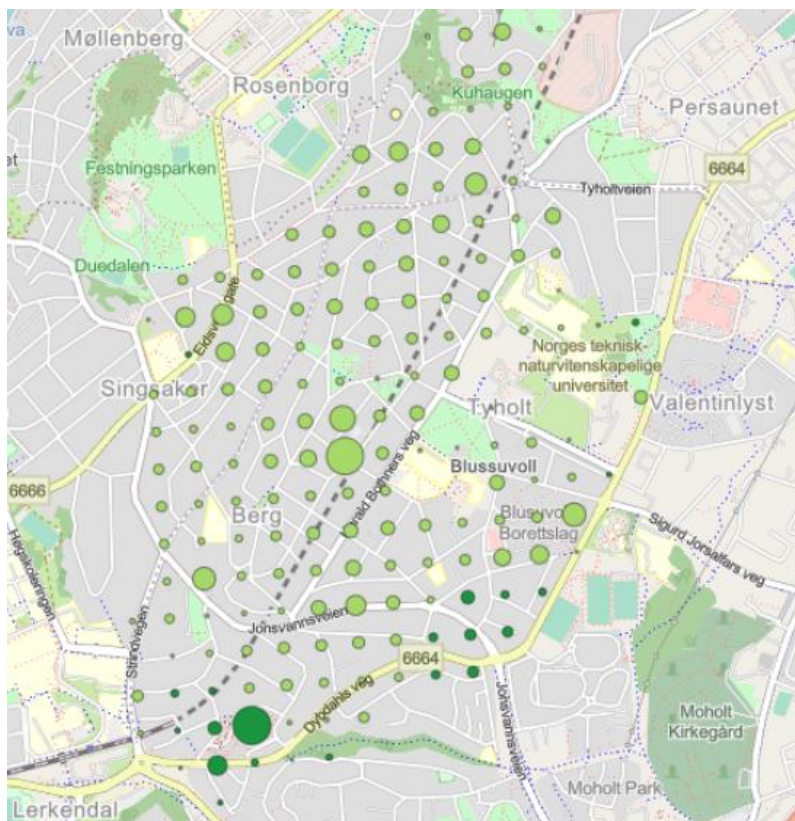


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 75: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Tyholt for handelsreiser

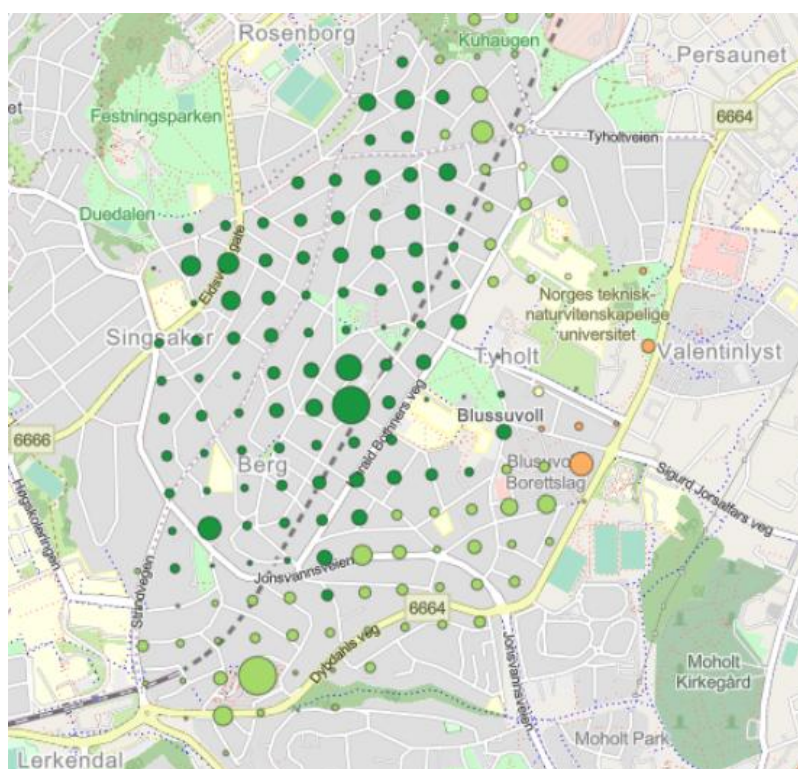


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 76: Forventet andel reiser med overgang for Tyholt for arbeids- og studiereiser

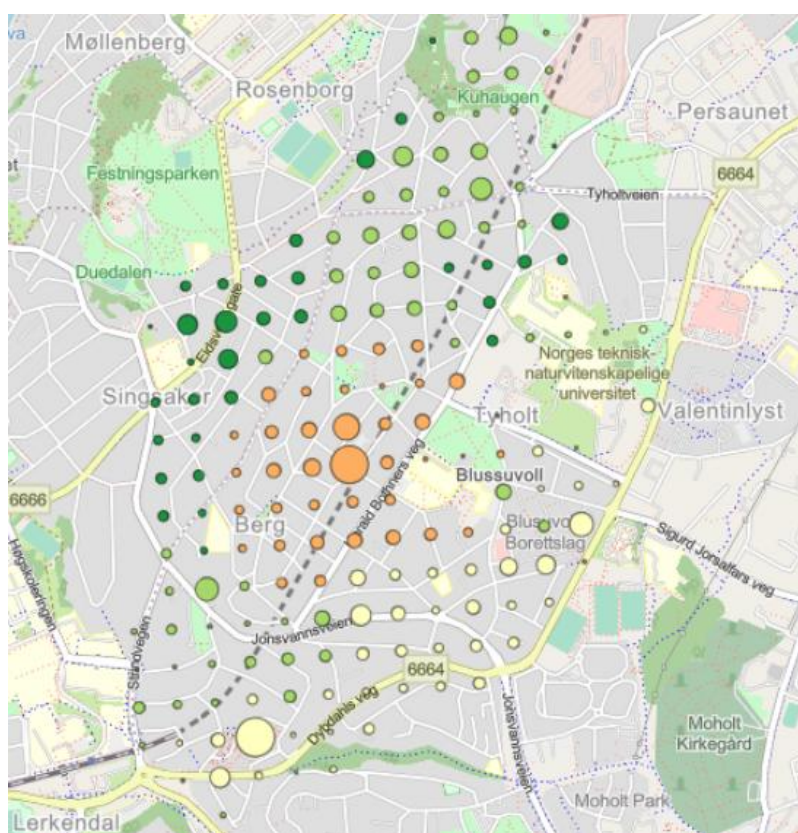


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 77: Forventet andel reiser med overgang for Tyholt for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

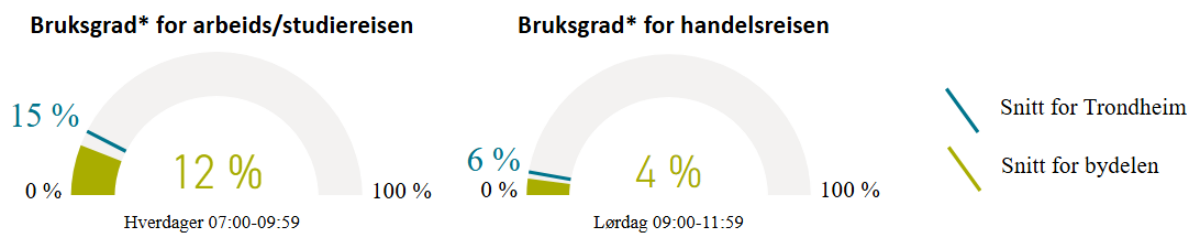
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

2.11.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Tyholt er 65 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=125). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.11.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 43: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Tyholt

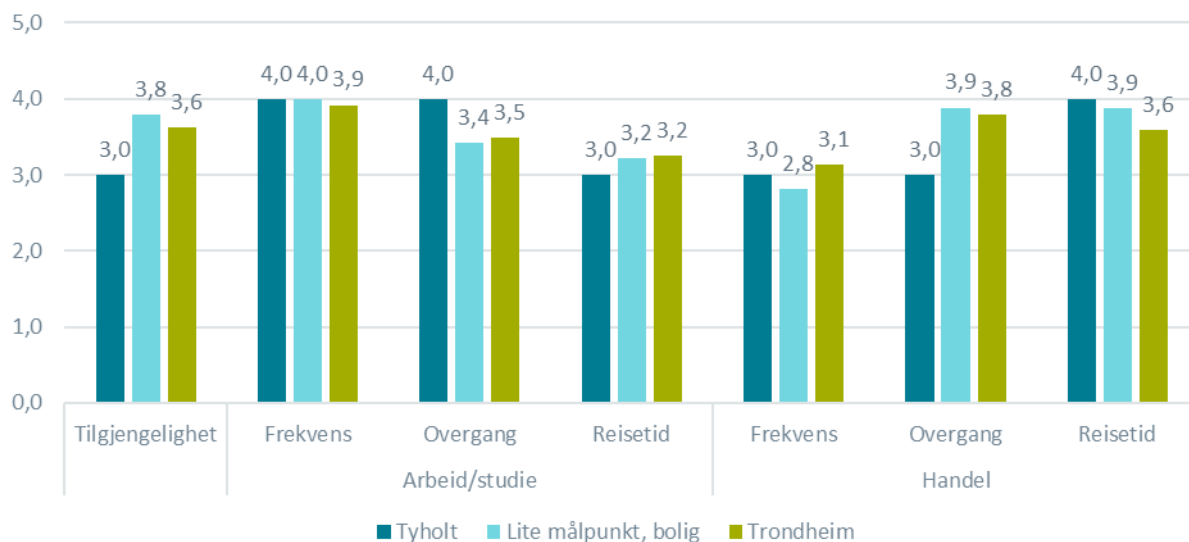


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 12 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 4 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.11.3 Oppsummering

Figur 44: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Tyholt



Kundetilfredsheten (KTI) for Tyholt er 65. Innenfor bydelstypen «lite målpunkt, bolig» er Grillstad/Rotvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 85. Charlottenlund har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 54. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Tyholt, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 12 % (Trondheim 15 %, Moholt 24 %, Charlottenlund 9 %)

Bruk av tilbudet (handel): 4 % (Trondheim 6 %, Moholt 9 %, Charlottenlund 3 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid og direkterute til de fleste nøkkeldestinasjonene

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass for en del av innbyggerne
- Lav kundetilfredshet
- Lite konkurransedyktig reisetid med kollektiv til Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, Lerkendal og Sorgenfri

2.12 Øya/Gløshaugen

2.12.1 Fakta om bydelen

Øya/Gløshaugen omfatter området Øya–St. Olavs hospital–Studentsamfundet–Gløshaugen, og grenser til Lerkendal i sør. Bydelen har flere store arbeidsplasser og studiesteder. Bebyggelsen består av en rekke bygårder og eneboliger, samt boligblokker langs Elgeseter gate. I tillegg er det flere studentboligkompleks her - Klostergata 56 (108 leieobjekter), Nedre Singsakerslette studentby (416 leieobjekter) og Campus Living 360 (228 leieobjekter). Det er verdt å merke seg at studenter ofte ikke medregnes i den offisielle befolkningsstatistikken, da de ofte er registrert med bostedsadresse på hjemstedet sitt.

Trondheim Spektrum ligger i bydelen og er et viktig fritidsmål i forbindelse med ulike arrangementer. Omstigningspunktet Studentsamfundet 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 arbeid og utdanning i Trondheim.

Campus Gløshaugen vil gjennomgå omfattende endringer i årene fremover, da hele NTNU skal sentraliseres og flyttes hit. I tillegg er det betydelig trafikk på kveldstid og i helg, særlig av studenter til og fra Studentsamfundet og ansatte ved St. Olavs hospital.

Kart 78: Øya/Gløshaugen

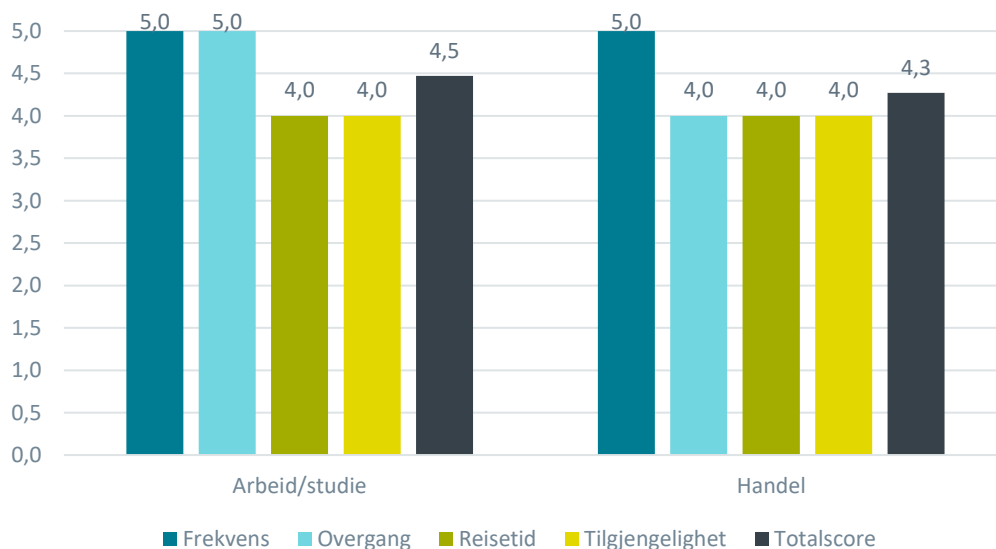


Tabell 34: Demografiske nøkkeltall for Øya/Gløshaugen

Demografi	Øya/Gløshaugen
Type bydel	Sentrum
Boligtyper	Næring/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 827
Antall bosatte 2024	5 525
Vekst i antall bosatte innen 2035	95
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	23 540
Antall ansatte	14 431
Bompenger til sentrum	Nei

2.12.2 Resultatene av bydelsanalysen for Øya/Gløshaugen

Figur 45: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Øya/Gløshaugen



For arbeid og studier vurderes frekvens og overgang til maksimal score, og reisetid og tilgjengelighet som bra. Totalscoren på arbeid/studie er 4,5, som er høyt. For handel vurderes frekvens som svært bra, og øvrige kriterier som bra. Totalscoren for handel er 4,3.

2.12.2.1 Tilgjengelighet

Øya/Gløshaugen har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 2.12.2.2.

2.12.2.2 Linjetilgang og frekvens

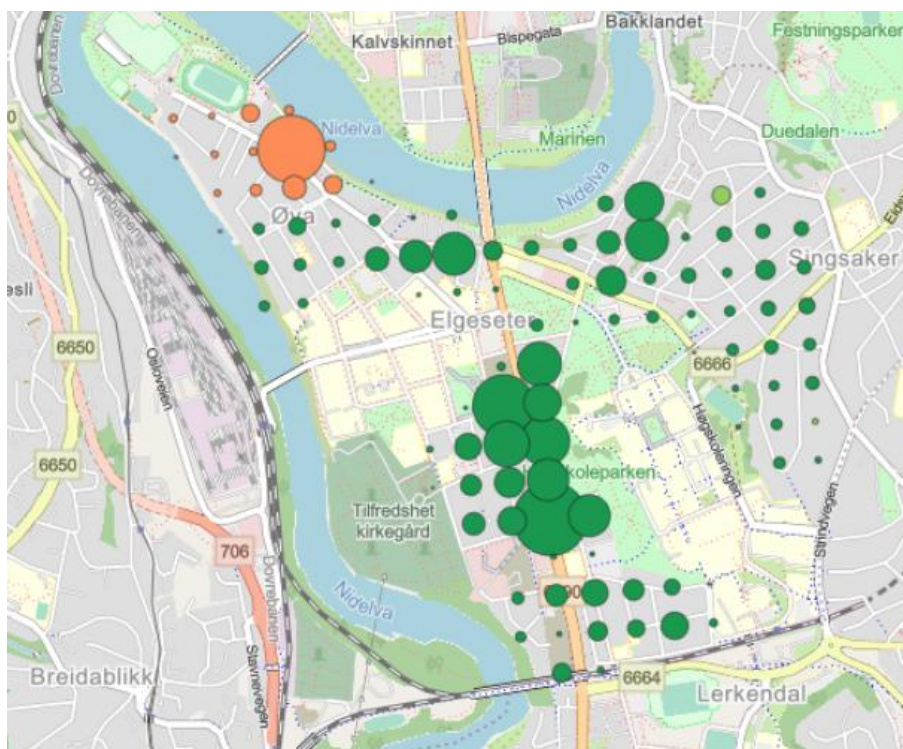
Befolkningen på Øya/Gløshaugen har tilgang til følgende linjer:

Tabell 35: Linjeoversikt Øya/Gløshaugen

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
20	73 %	8	6
11	69 %	16	12
18	68 %	13	6
1	68 %	26	14
10	68 %	18	12
2	68 %	22	12
71	68 %	13	4
72	68 %	4	0
13	61 %	14	10
79	61 %	4	0
22	54 %	13	13
3	54 %	21	13
12	54 %	13	13
310	52 %	11	2
311	52 %	12	2
340	52 %	3	0
410	51 %	3	1
25	51 %	14	6
28	47 %	13	0
23	43 %	13	7
70	43 %	10	7
430	26 %	1	0
14	12 %	13	7
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		139	74
Score		5	5

Øya/Gløshaugen betjenes av to metrolinjer og flere andre linjer med høy frekvens. I og med at mer enn halvparten av innbyggerne har kort avstand til de fleste av disse linjene, er tilgjengeligheten til tilbudet god. Bydelen har også holdeplass for regionlinjene.

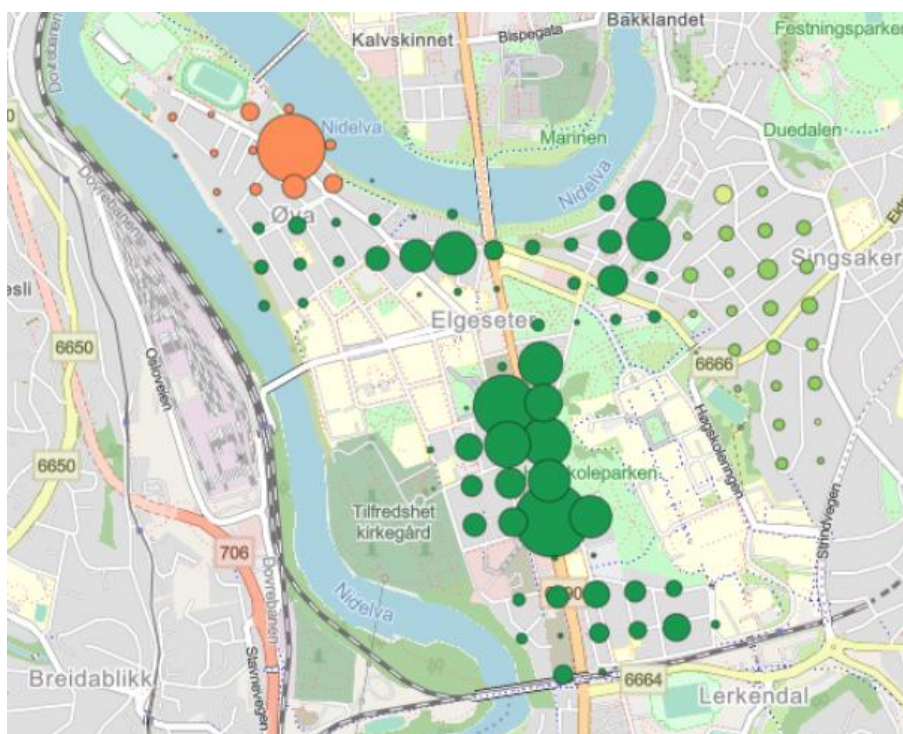
Kart 79: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Øya/Gløshaugen for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 80: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Øya/Gløshaugen for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

2.12.2.3 Reisestrømmer

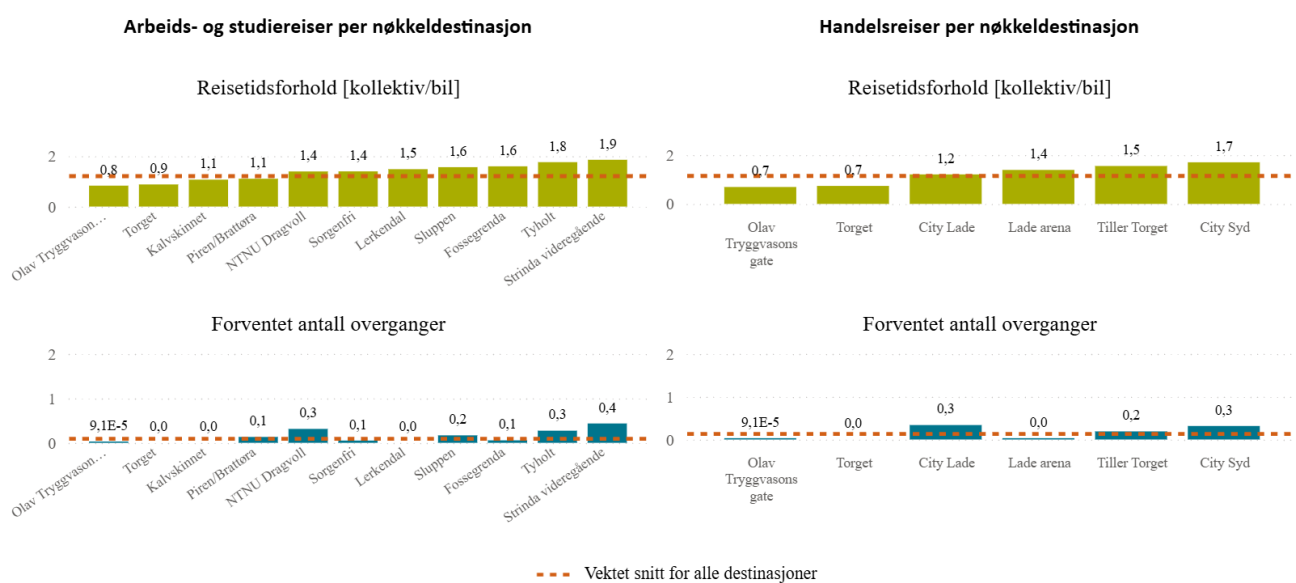
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Øya/Gløshaugen:

Tabell 36: Nøkkeldestinasjoner for Øya/Gløshaugen

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	48 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	27 %
	Dragvoll/Angelltrøa	NTNU Dragvoll	9 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	8 %
	Fossegrenda/Risvolla	Fossegrenda, Sluppen	8 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	48 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	38 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	32 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	30 %

2.12.2.4 Reisetid og overganger

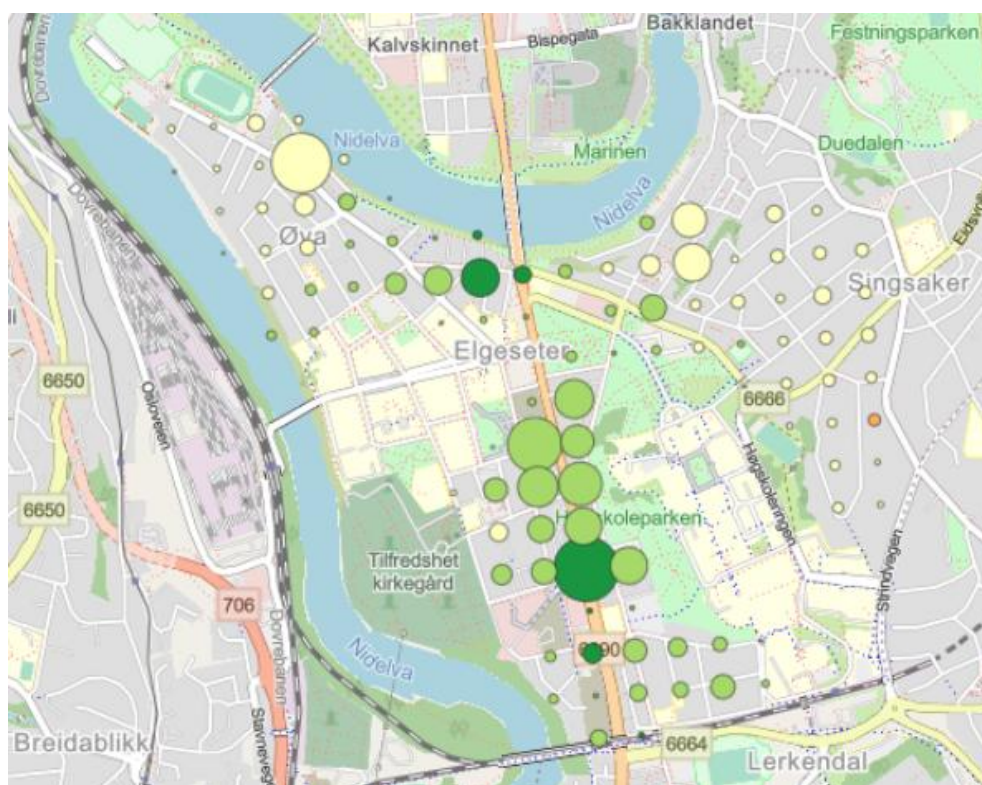
Figur 46: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Øya/Gløshaugen



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Øya/Gløshaugen har stort sett gode reisetidsforhold for kollektivtransport. Reisene til sentrum går raskere enn med bil. Tilbudet for arbeids- og studiereisene til Tyholt og Strinda videregående er ikke konkurransedyktig, mens handelsreisen til City Syd anses som mindre akseptabel. Samtlige nøkkeldestinasjoner for arbeid/studie og handel har lite behov for omstigning mellom linjer.

Kart 81: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Øya/Gløshaugen for arbeids- og studiereiser

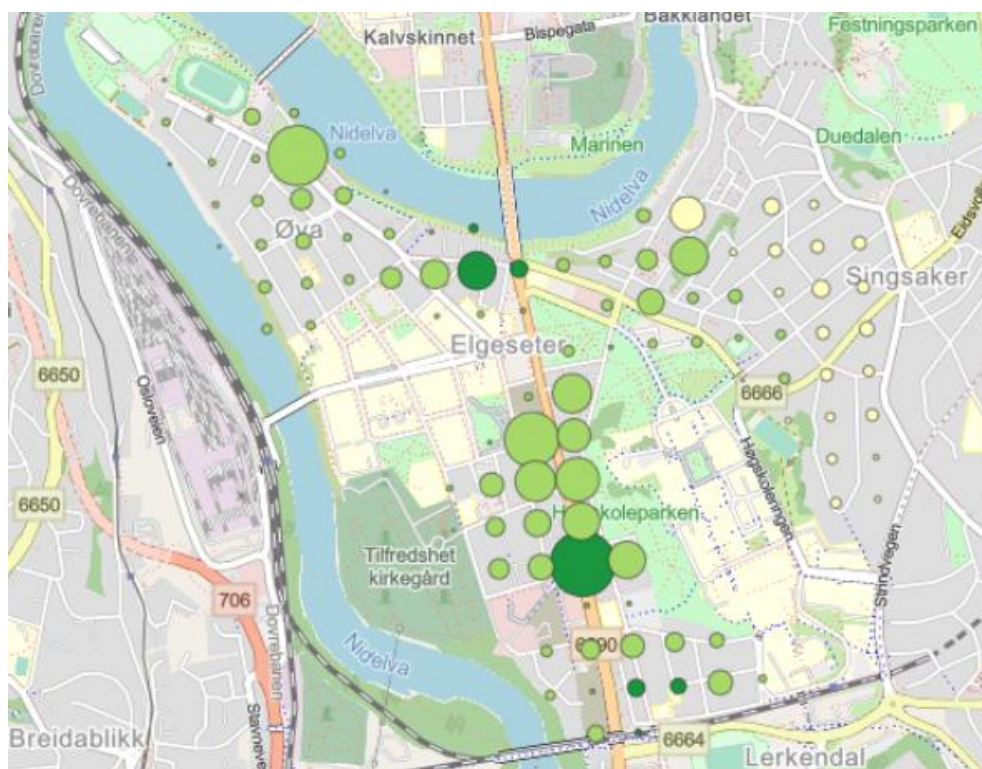


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 82: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Øya/Gløshaugen for handelsreiser

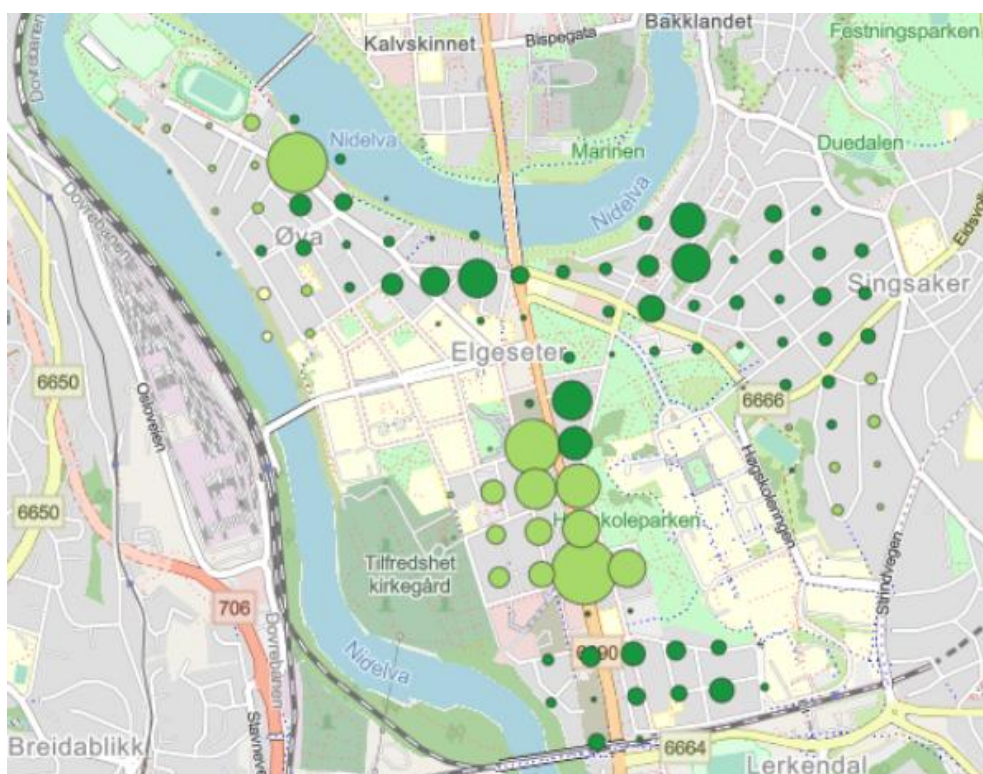


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

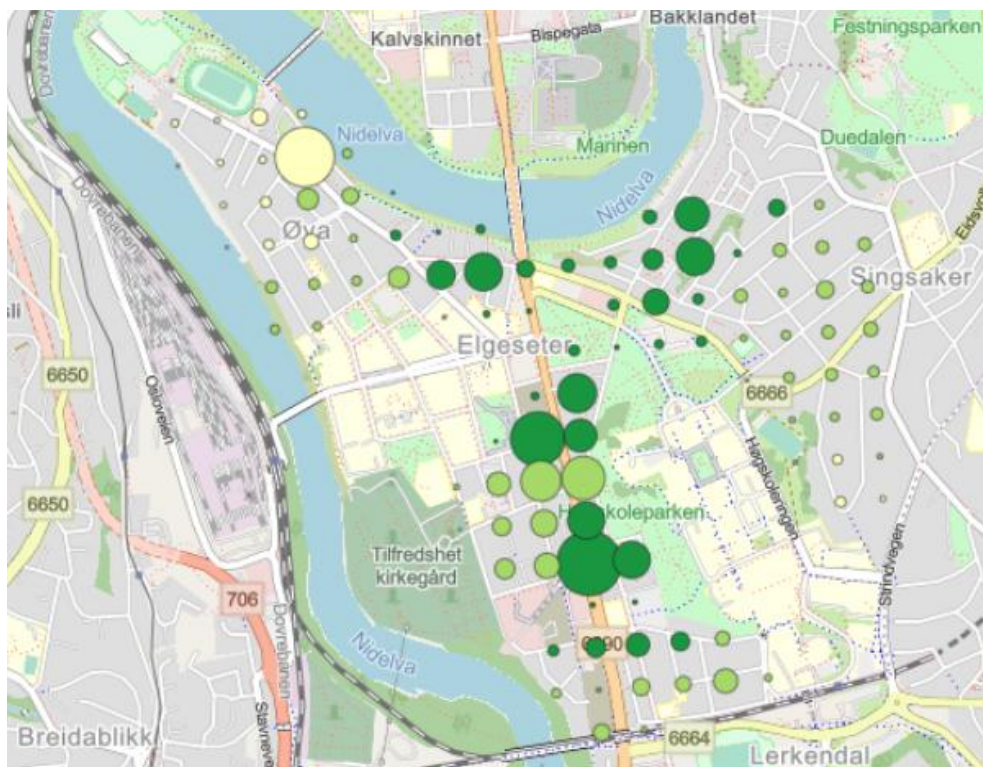
- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 83: Forventet andel reiser med overgang for Øya/Gløshaugen for arbeids- og studiereiser



Kart 84: Forventet andel reiser med overgang for Øya/Gløshaugen for handelsreiser

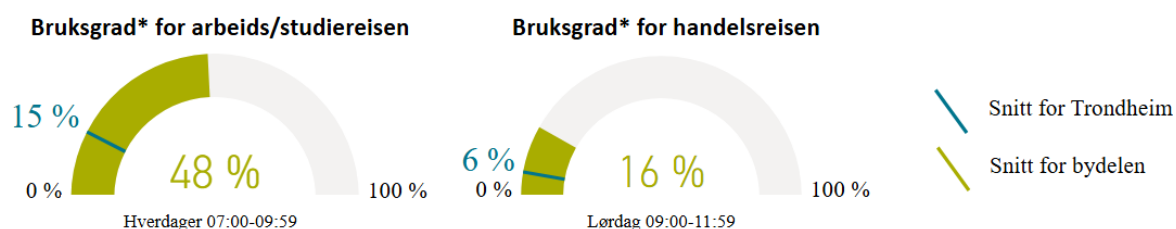


2.12.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Øya/Gløshaugen er 79 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=231). Tall for januar 2024-juni 2025.

2.12.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 47: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Øya/Gløshaugen

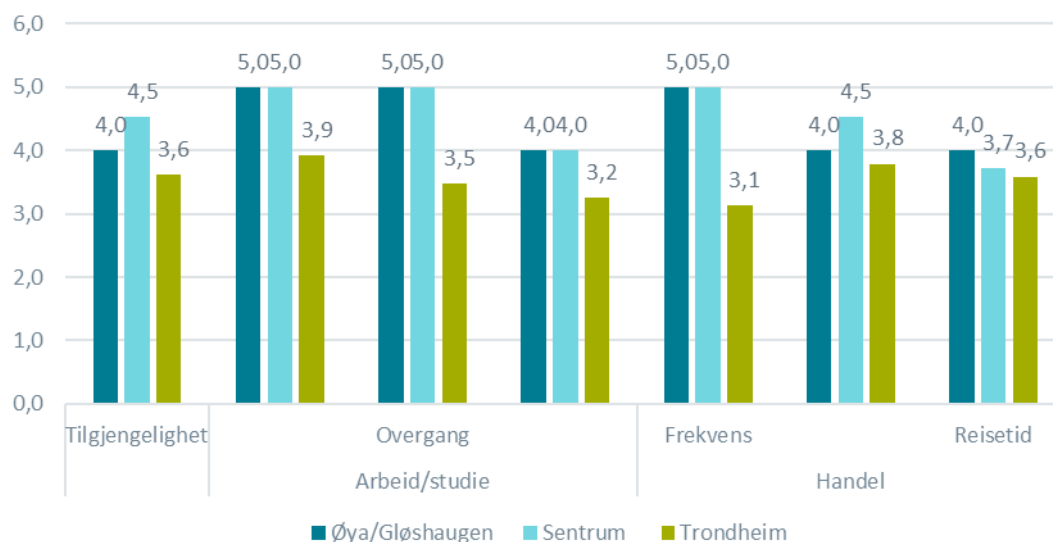


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 48 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 16 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

2.12.3 Oppsummering

Figur 48: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Øya/Gløshaugen



Kundetilfredsheten (KTI) for Øya/Gløshaugen er 79. Innenfor bydelstypen «sentrum» har Midtbyen høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Solsiden/Nyhavna har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 73. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Øya/Gløshaugen, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 48 % (Trondheim 15 %, Midtbyen 77 %, Solsiden/Nyhavna 27 %)

Bruk av tilbudet (handel): 16 % (Trondheim 6 %, Midtbyen 43 %, Solsiden/Nyhavna 13 %)

Styrker:

- God tilgjengelighet
- Bydelen betjenes av mange linjer med høy frekvens
- Svært høy bruksandel og høykundetilfredshet
- Direktelinjer til de fleste målpunkt

Utfordringer:

- Lang reisetid på arbeids- og studiereiser til Tyholt og Strinda videregående skole
- Innbyggere på vestsiden av Øya har ikke like høy frekvens som resten av bydelen

3 Resultater for bydeler i Øst

3.1 Charlottenlund

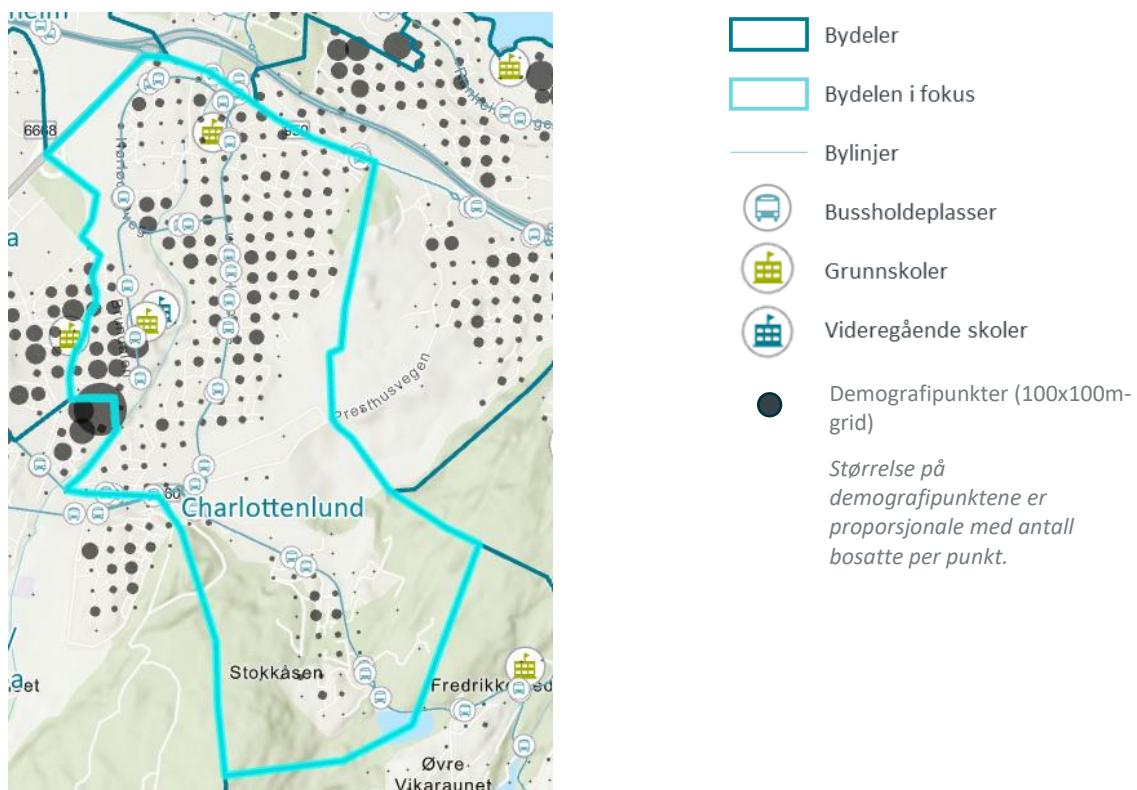
3.1.1 Fakta om bydelen

Charlottenlund ligger på østsiden av byen, og strekker seg fra E6 opp mot Jonsvatnet, og omfatter også Fortunalia/Stokkåsen. 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 Jakobslyvegen. 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.

Kart 85: Charlottenlund

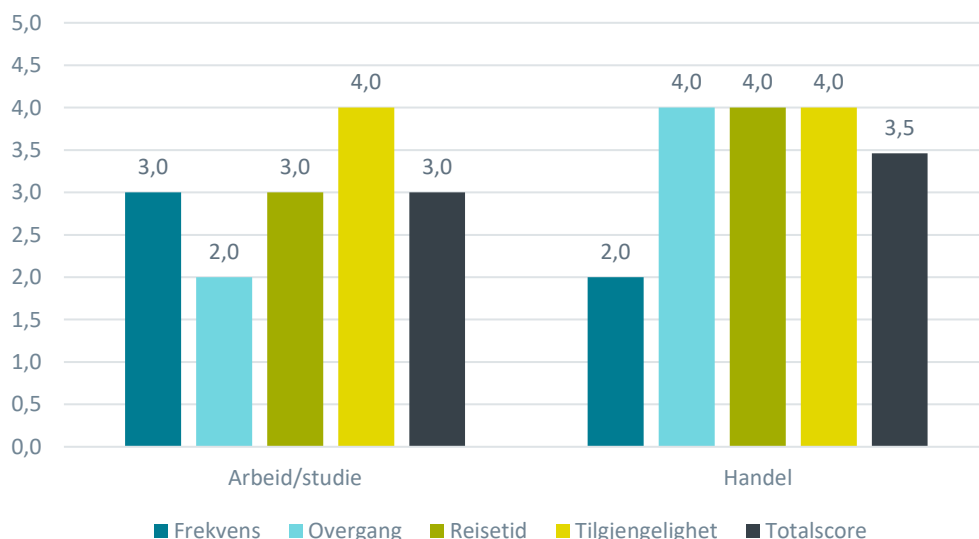


Tabell 37: Demografiske nøkkeltall for Charlottenlund

Demografi	Charlottenlund
Type bydel	Lite målpunkt, bolig
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 744
Antall bosatte 2024	7 272
Vekst i antall bosatte innen 2035	680
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	1 163
Antall ansatte	1 290
Bompenger til sentrum	Ja

3.1.2 Resultatene av bydelsanalysen for Charlottenlund

Figur 49: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Charlottenlund



For arbeid og studier vurderes tilgjengeligheten som god, mens reisetid og frekvens er middels. Charlottenlund scorer lavt på antall overganger. Totalscoren er 3,0, som er i det nedre sjiktet av middels. For handel er reisetid, tilgjengelighet og antall overganger bra, men frekvensen er lav. Totalscoren på 3,5 viser at området scorer noe bedre for handelsreisene enn for arbeid/studie.

3.1.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Charlottenlund har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Med unntak av noen områder i nord-vest, er det god tilgjengelighet på Charlottenlund.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.1.2.2.

3.1.2.2 Linjetilgang og frekvens

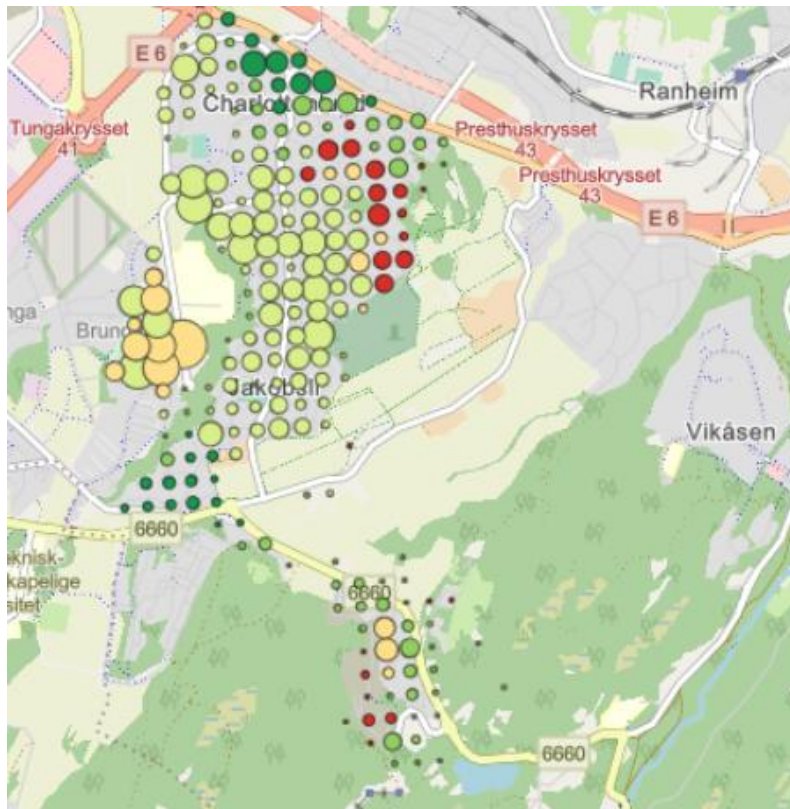
Befolkningen på Charlottenlund har tilgang til følgende linjer:

Tabell 38: Linjeoversikt Charlottenlund

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
14	77 %	16	7
25	14 %	12	6
70	14 %	7	0
10	12 %	18	12
80	12 %	4	0
1	7 %	11	12
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		16	7
Score		3	2

På Charlottenlund er linje 14 ryggraden i kollektivtilbudet, med mange avganger i timen og kort avstand til holdeplass for 77 % av befolkningen. Andre linjer som linje 1, 10, 25, 70 og 80 betjener også bydelen, men med lav tilgjengelighet.

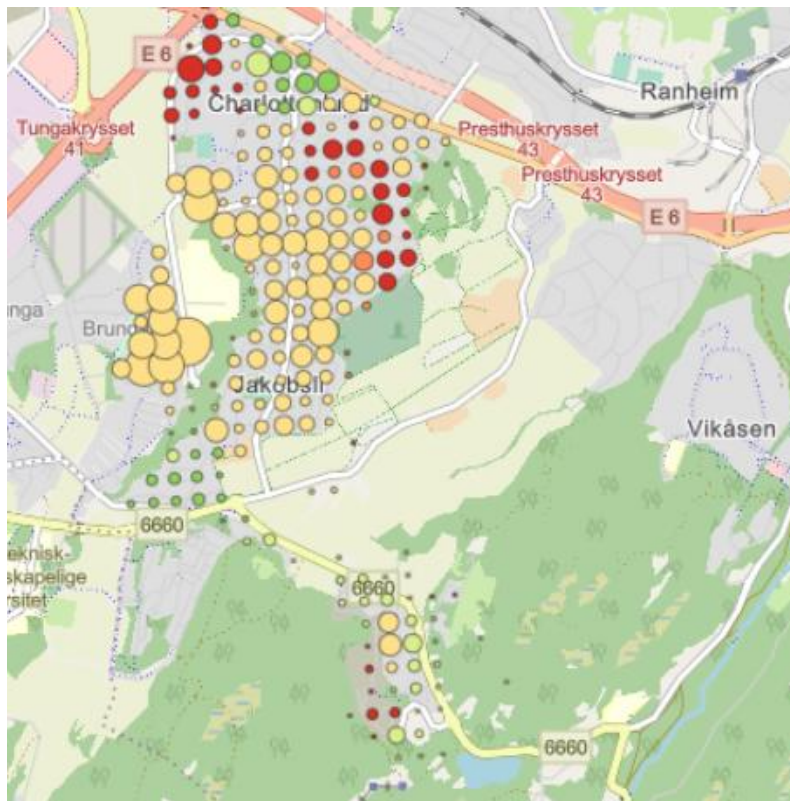
Kart 86: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Charlottenlund for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 87: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Charlottenlund for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.1.2.3 Reisestrømmer

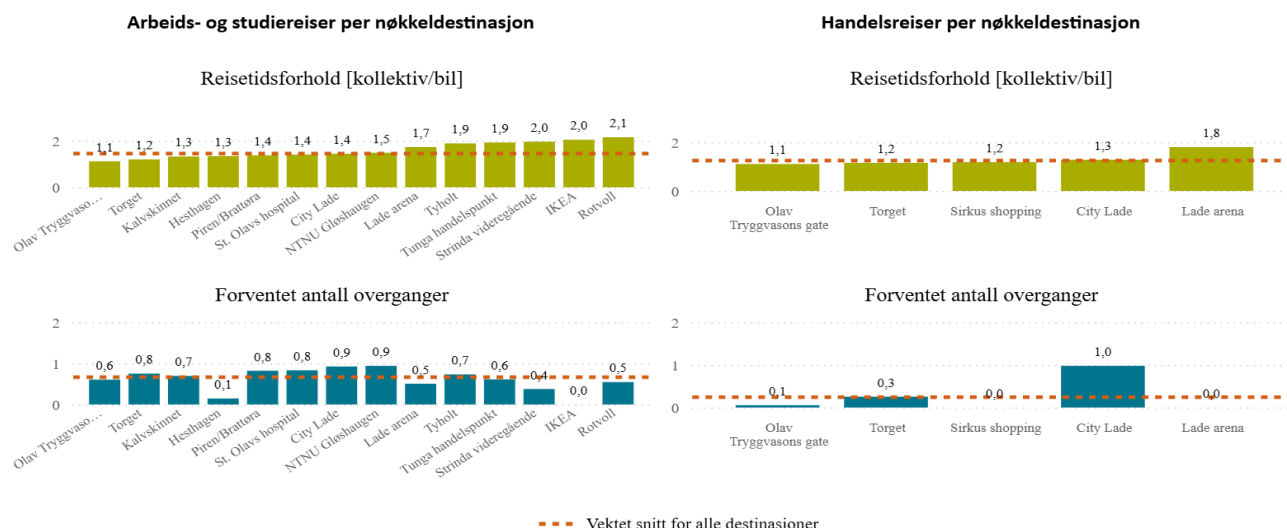
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Charlottenlund:

Tabell 39: Nøkkeldestinasjoner for Charlottenlund

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	38 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	30 %
	Tunga	IKEA, Tunga handelspunkt	18 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	8 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena, Rotvoll	7 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.1.2.4 Reisetid og overganger

Figur 50: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Charlottenlund



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Charlottenlund har gode til akseptable reisetidsforhold på de fleste arbeidsreisene til sentrum og Lade. Det samme gjelder for handelsreisene til sentrum, Sirkus Shopping og City Lade. På arbeidsreisene til Tyholt, Tunga, Strinda videregående, IKEA og Rotvoll er kollektivtransport ikke konkurransedyktig med bil. Det samme gjelder for handelsreisene til Lade Arena. De reisende fra Charlottenlund må foreta overgang på de fleste kollektivreisene, noe som gjør at mange velger å bruke bil. Reisene til IKEA, Sirkus Shopping og Lade Arena kan foretas med direkterute.

Kart 88: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Charlottenlund for arbeids- og studiereiser

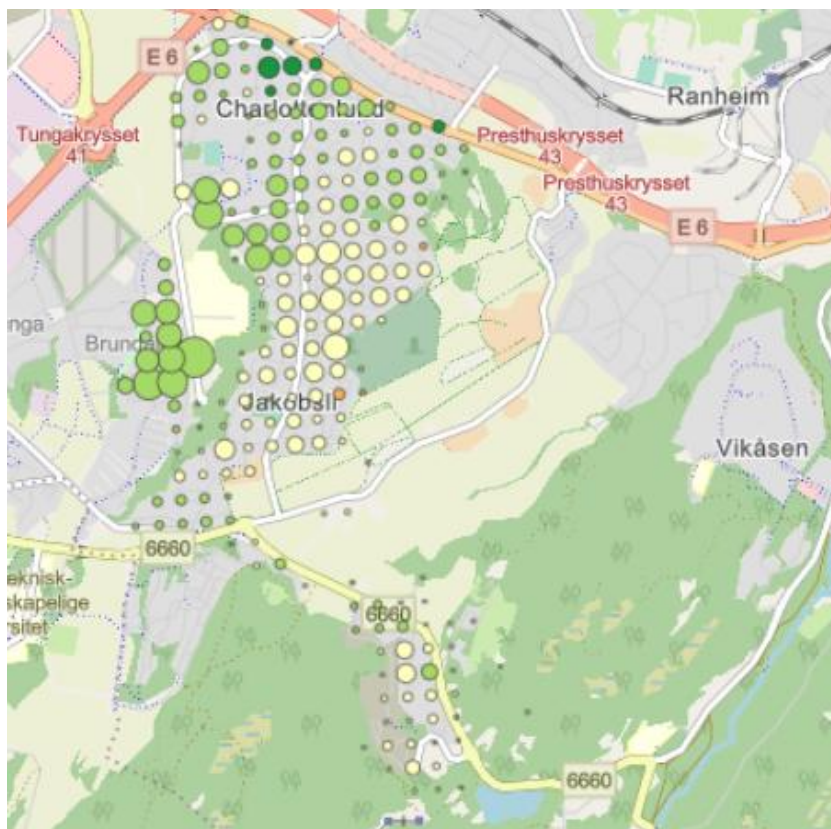


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 89: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Charlottenlund for handelsreiser

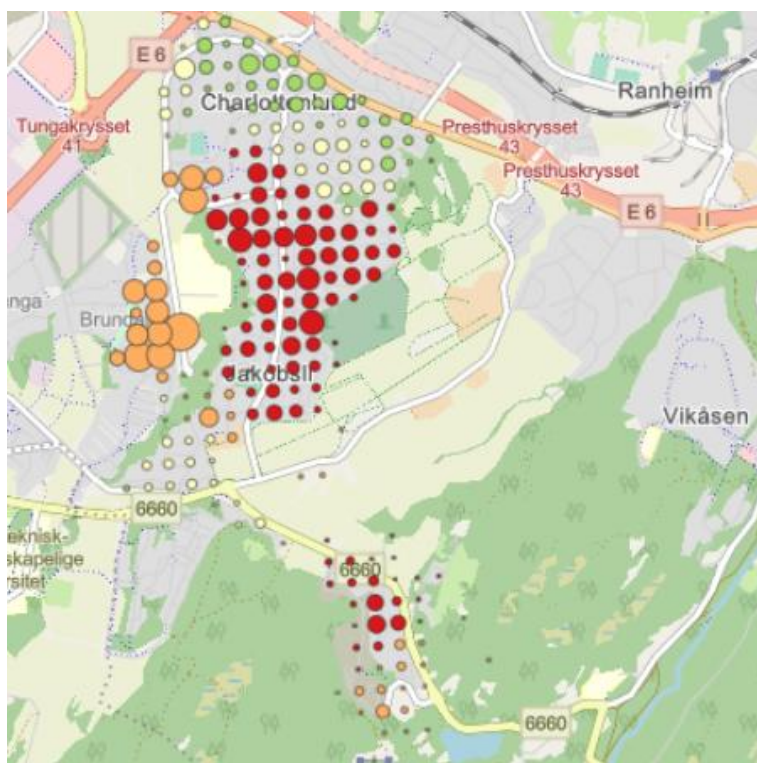


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 90: Forventet andel reiser med overgang for Charlottenlund for arbeids- og studiereiser

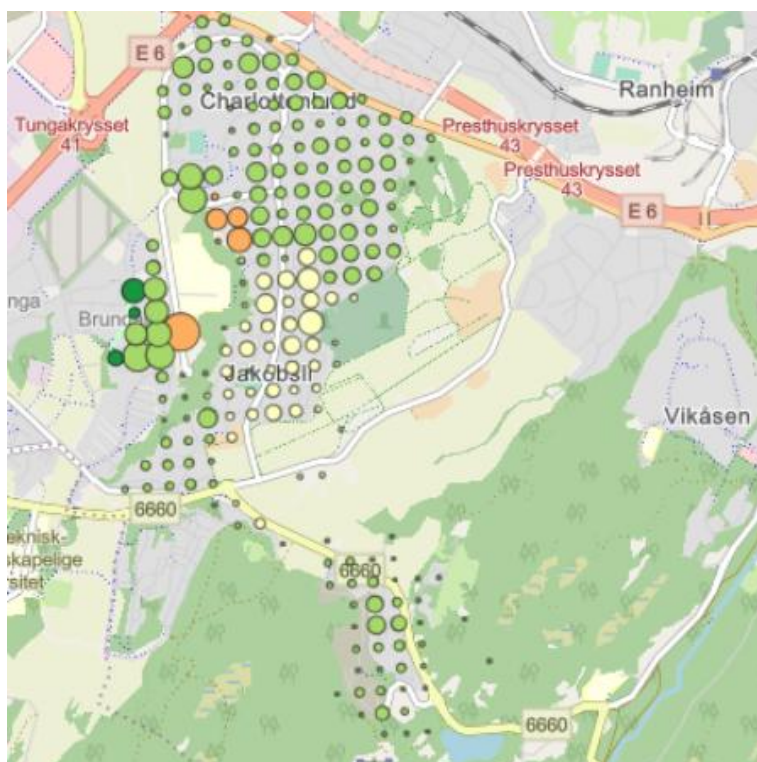


Overganger: score og verdier

- 0–0,1 (score 5)
- 0,1–0,35 (score 4)
- 0,35–0,6 (score 3)
- 0,6–0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 91: Forventet andel reiser med overgang for Charlottenlund for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0–0,1 (score 5)
- 0,1–0,35 (score 4)
- 0,35–0,6 (score 3)
- 0,6–0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

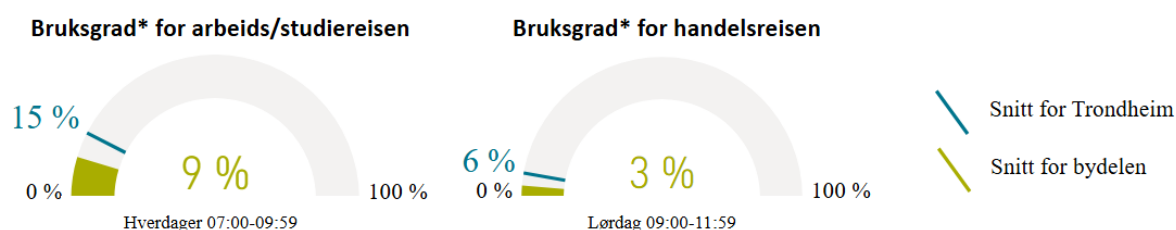
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.1.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Charlottenlund er 54 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=159). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.1.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 51: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Charlottenlund

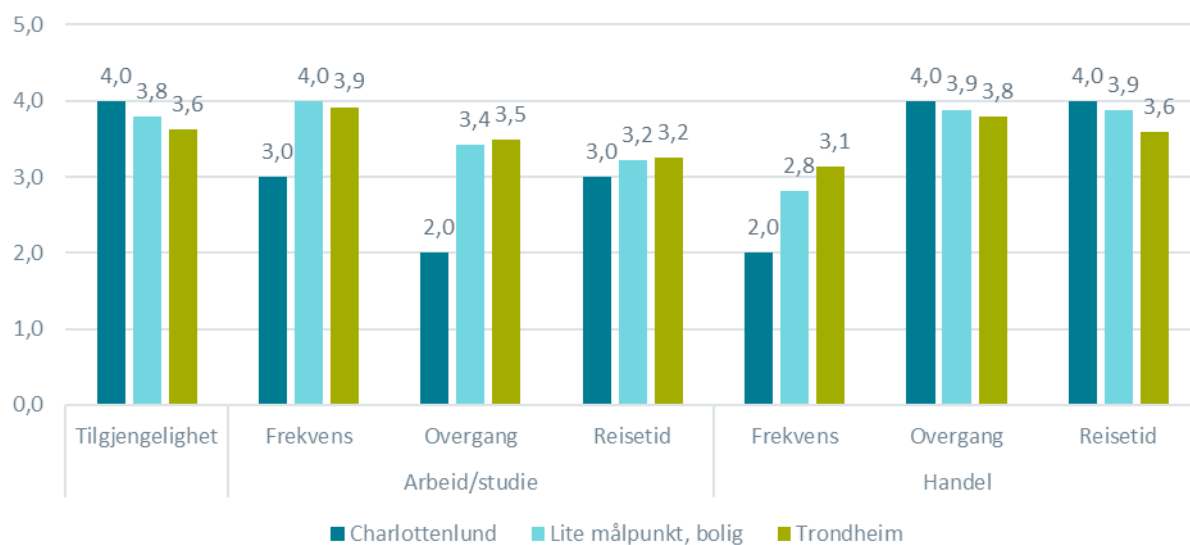


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 9 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.1.3 Oppsummering

Figur 52: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Charlottenlund



Kundetilfredsheten (KTI) for Charlottenlund er 54. Innenfor bydelstypen «lite målpunkt, bolig» er Grillstad/Rotvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 85. Charlottenlund selv har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 54. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Charlottenlund, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 9 % (Trondheim 15 %, Moholt: 23 %, Grillstad/Rotvoll 9 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Moholt: 9 %, Charlottenlund 3 %)

Styrker:

- Høy score på reisetid og overgang på handelsreisen
- Konkurransedyktig reisetid til sentrumsnære destinasjoner

Utfordringer:

- Overgang på de fleste arbeids- og studiereiser
- Lang reisetid med buss til mange formål
- Lav frekvens for handelsreisen
- Meget lav kundetilfredshet
- Lav bruksgrad
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

3.2 Dragvoll/Angelltrøa

3.2.1 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 (714 leieobjekter). Øvrige deler av 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.

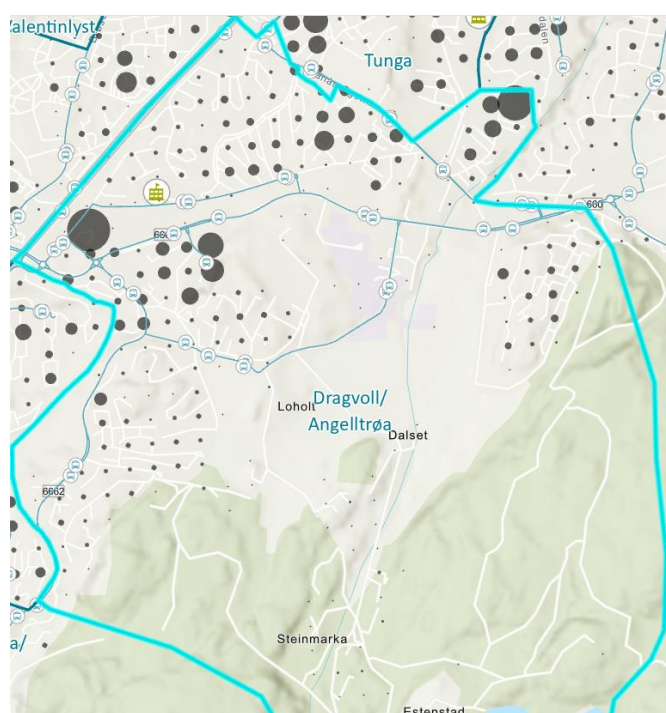
Det er bratt terreng fra sentrum opp til Dragvoll/Angelltrøa.

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.

Kart 92: Dragvoll/Angelltrøa

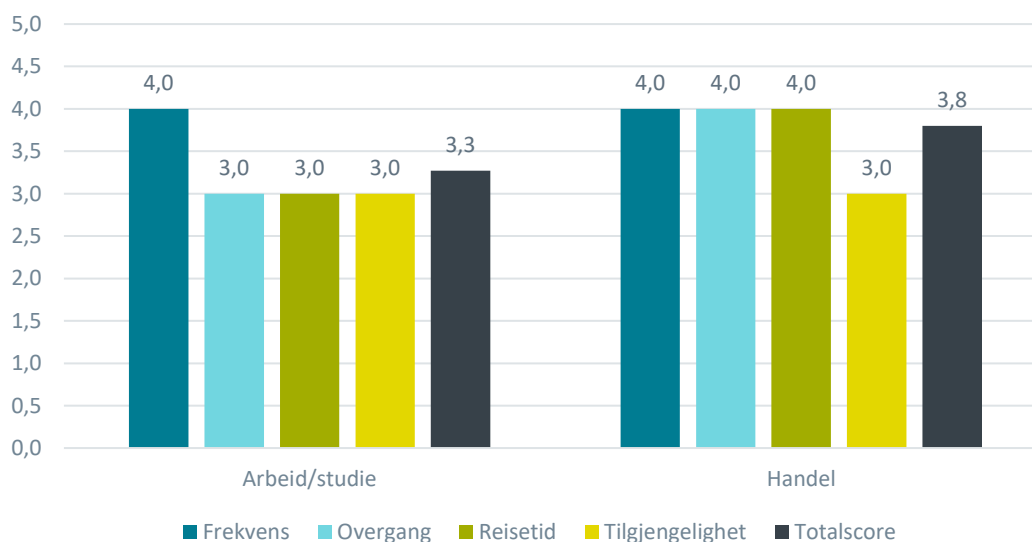


Tabell 40: Demografiske nøkkeltall for Dragvoll/Angelltrøa

Demografi	Dragvoll/Angelltrøa
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 114
Antall bosatte 2024	8 234
Vekst i antall bosatte innen 2035	204
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	8 360
Antall ansatte	2 005
Bompenger til sentrum	Ja

3.2.2 Resultatene av bydelsanalysen for Dragvoll/Angelltrøa

Figur 53: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Dragvoll/Angelltrøa



Arbeids- og studiereiser får middels score på reisetid, overgang og tilgjengelighet, men frekvensen vurderes som god. Dette gir en totalscore for arbeid/studie på 3,3, som er middels. For handel vurderes frekvens, reisetid og overgang som bra, mens tilgjengeligheten er middels. Totalscoren på 3,8 viser at området er bedre tilrettelagt for handel enn for pendling.

3.2.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Dragvoll/Angelltrøa har akseptabel tilgjengelighet, 89 % av befolkningen har under 500 meter til nærmeste holdeplass. Unntaket er Stokkanhaugen øst i bydelen og Steinan i vest, hvor det er noe lengre gangavstand til holdeplassene enn for resten av bydelen.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.2.2.2.

3.2.2.2 Linjetilgang og frekvens

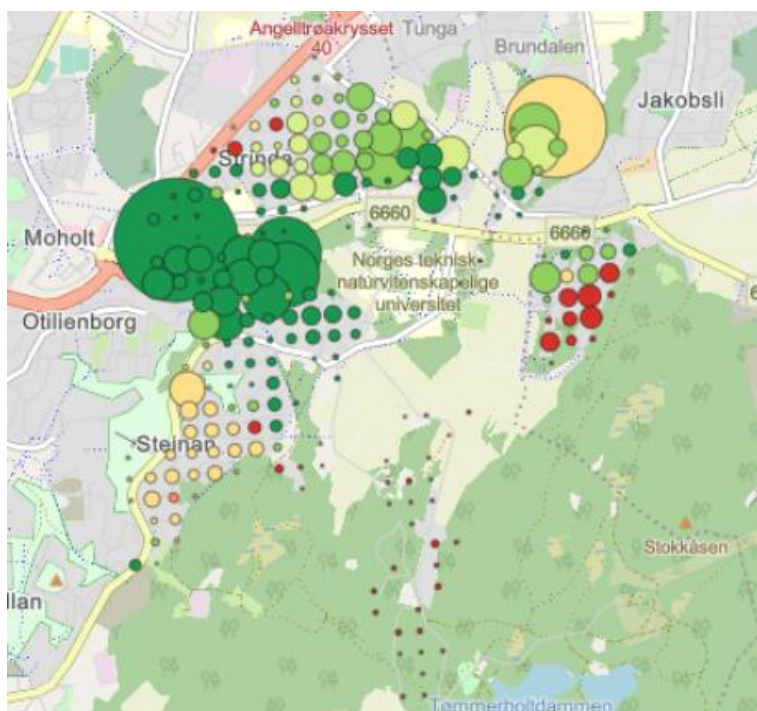
Befolkningen på Dragvoll/Angelltrøa har tilgang til følgende linjer:

Tabell 41: Linjeoversikt Dragvoll/Angelltrøa

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
14	63 %	15	7
3	43 %	21	13
43	35 %	6	2
10	33 %	16	14
12	32 %	13	13
80	17 %	4	0
15	12 %	6	4
22	5 %	12	12
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		29	18
Score		4	4

Rundt halvparten av innbyggerne på Dragvoll/Angelltrøa har kort avstand til linje 14 og linje 3. Begge disse linjene har høy frekvens. De øvrige linjene har er kun tilgjengelig for en tredel av befolkningen eller mindre. Det betyr at tilgjengeligheten på kollektivtilbudet som helhet er litt lav i bydelen. Tilbudet dekker imidlertid både arbeids- og handelsreisene.

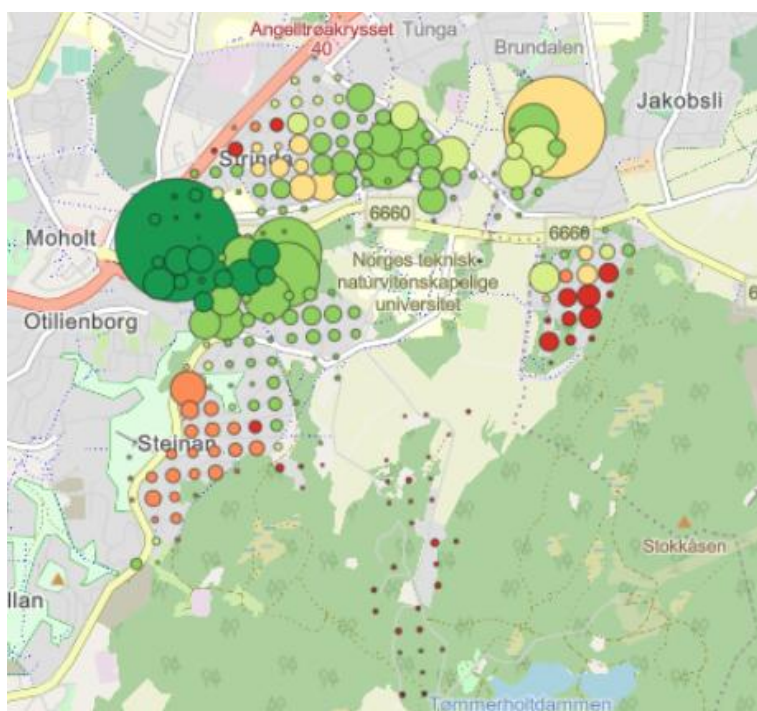
Kart 93: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Dragvoll/Angelltrøa for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 94: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Dragvoll/Angelltrøa for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.2.2.3 Reisestrømmer

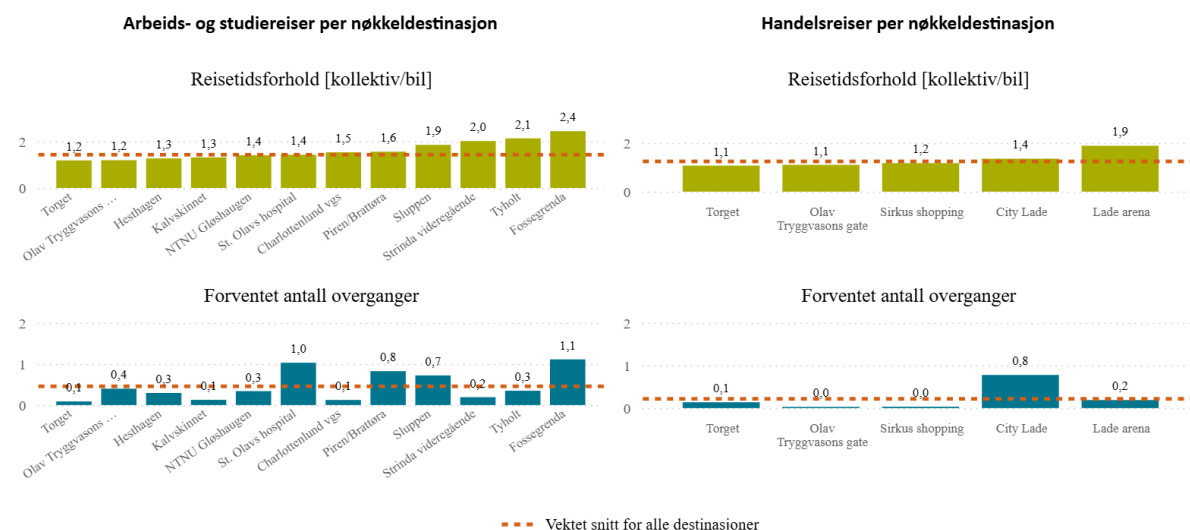
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Dragvoll/Angelltrøa:

Tabell 42: Nøkkeldestinasjoner for Dragvoll/Angelltrøa

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	53 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	28 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	10 %
	Charlottenlund	Charlottenlund vgs.	5 %
	Fossegrenda/Risvollan	Fossegrenda, Sluppen	4 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.2.2.4 Reisetid og overganger

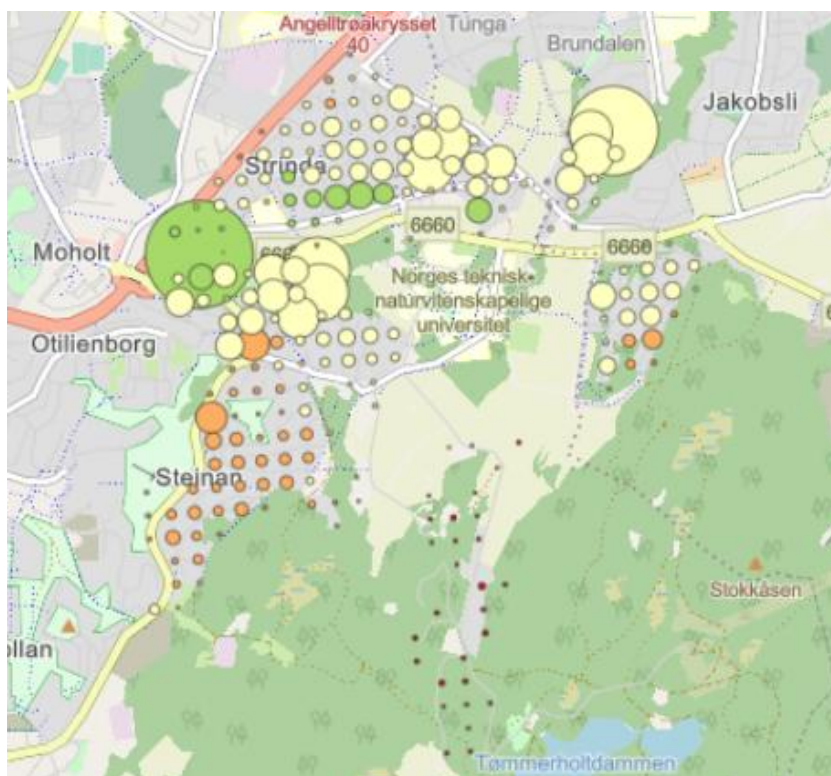
Figur 54: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Dragvoll/Angelltrøa



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Dragvoll/Angelltrøa har akseptable reisetidsforhold for buss til de fleste nøkkeldestinasjonene, men på arbeidsreisene til Sluppen, Strinda videregående, Tyholt og Fossegrenda har kollektiv mindre konkurransekraft mot bil. Handelsreisene til Lade Arena er også lite attraktive å foreta kollektivt. De reisende må regne med overgang på mange av reisene fra bydelen. Handelsreisene til sentrum og Sirkus Shopping kan foretas med direkterute.

Kart 95: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Dragvoll/Angelltrøa for arbeids- og studiereiser

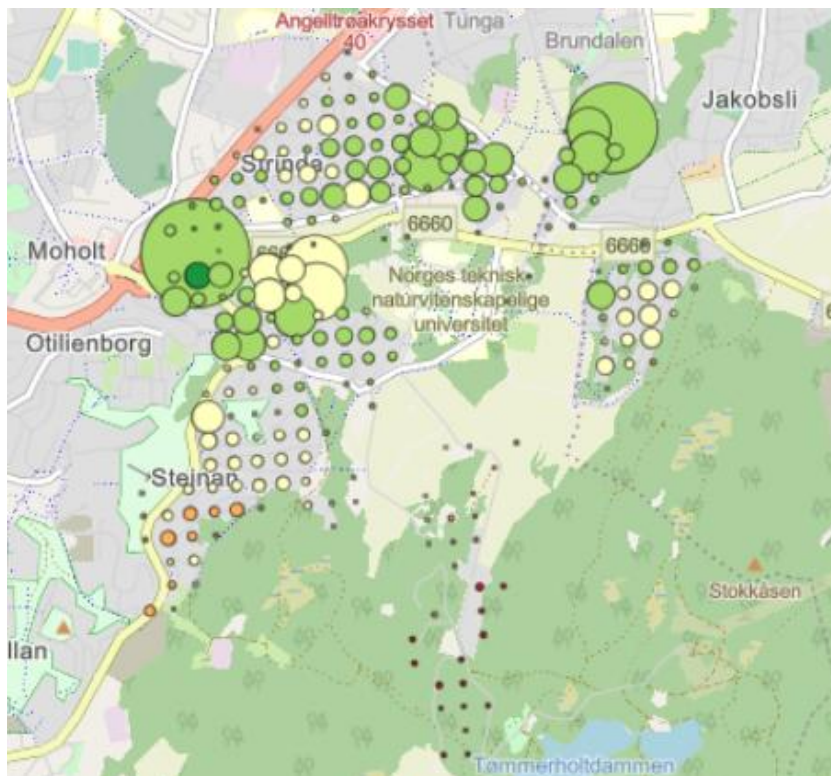


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 96: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Dragvoll/Angelltrøa for handelsreiser

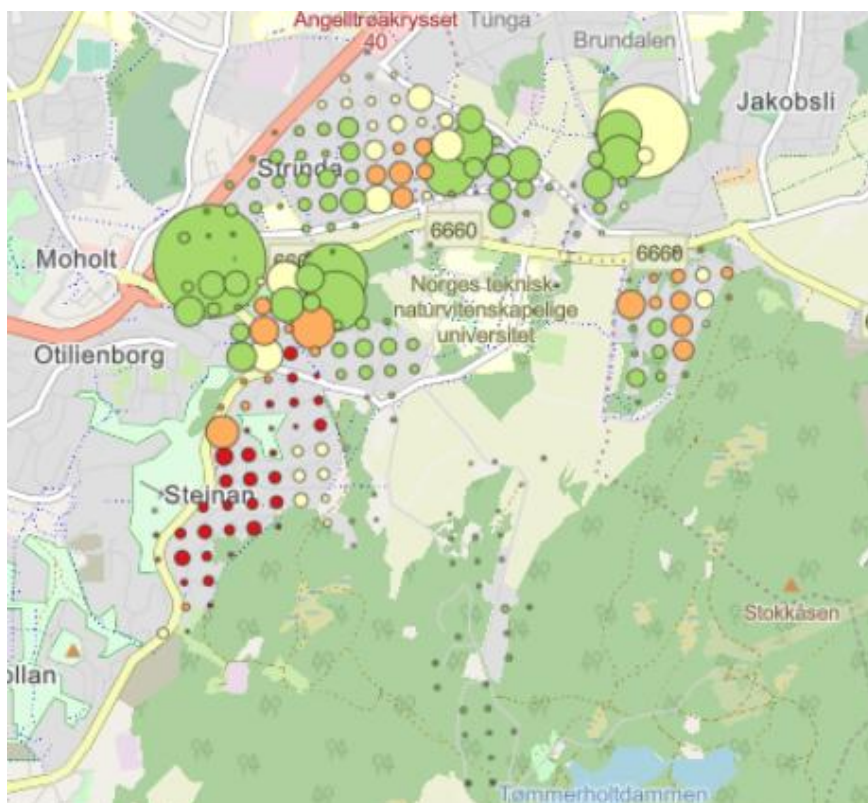


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 97: Forventet andel reiser med overgang for Dragvoll/Angelltrøa for arbeids- og studiereiser

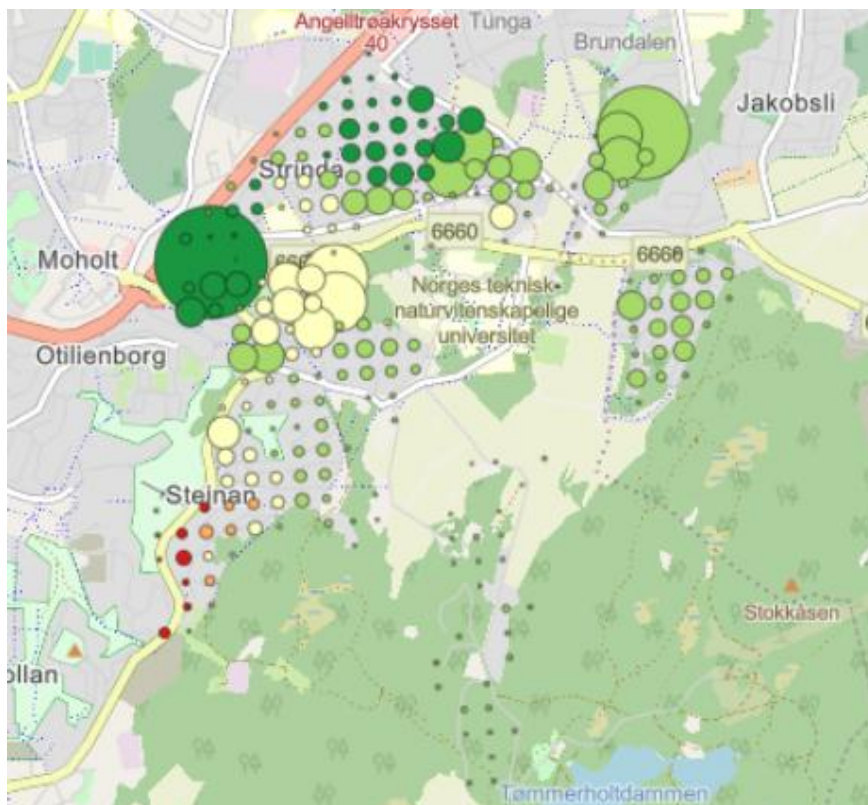


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 98: Forventet andel reiser med overgang for Dragvoll/Angelltrøa for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

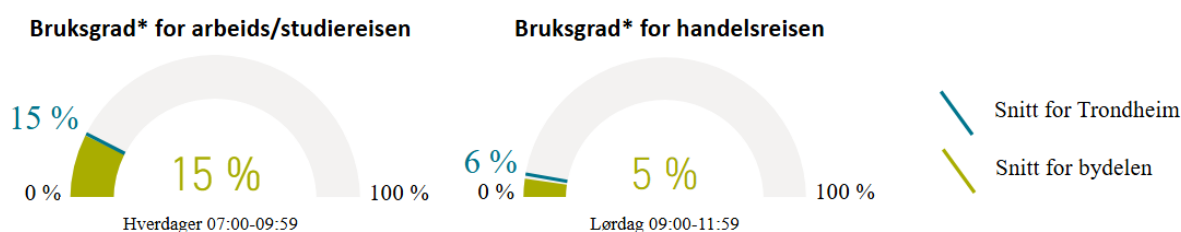
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.2.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Dragvoll/Angelltrøa er 78 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=268). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.2.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 55: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Dragvoll/Angelltrøa

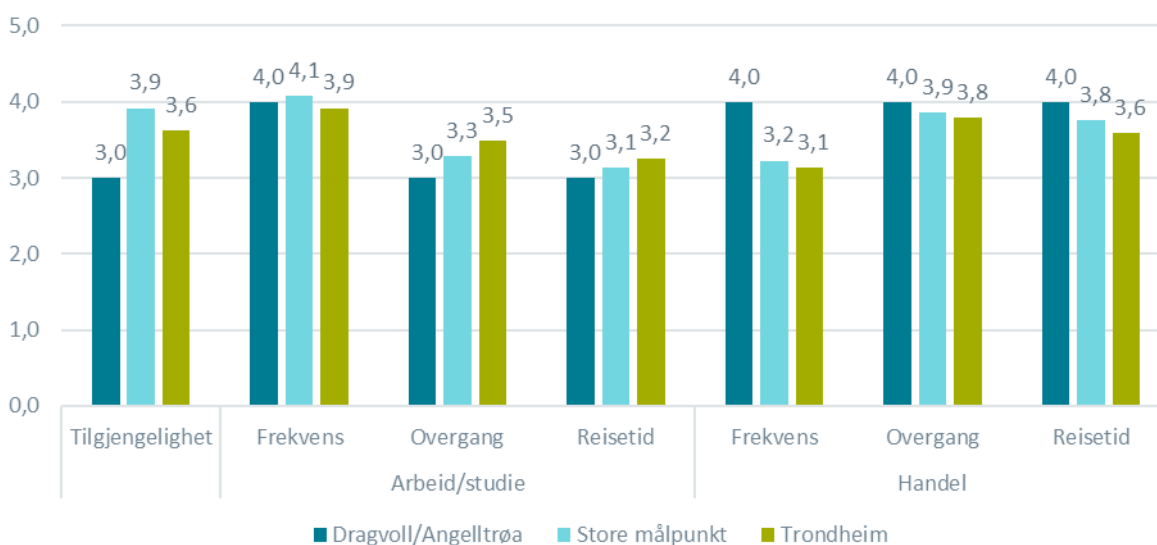


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 15 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 5 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.2.3 Oppsummering

Figur 56: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Dragvoll/Angelltrøa



Kundetilfredsheten (KTI) for Dragvoll/Angelltrøa er 78. Innenfor bydelstypen «store målpunkt» er Fossegrenda/Risvolla den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Leangen/Strindheim har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 68. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Dragvoll/Angelltrøa, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 15 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Tunga 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 5 % (Trondheim 6%, Leangen/Strindheim 22%, Fossegrenda/Risvollan 3 %)

Styrker:

- Svært godt tilbud sentralt i bydelen på grunn av NTNU Dragvoll
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- Boligområdene i øst (Stokkanhaugen) og vest (Steinan) har lav tilgjengelighet
- Mye bilkjøring til Bekken parkering for tilgang på Estenstadmarka
- Lite konkurransedyktig på reisetid til flere arbeids- og studiedestinasjoner
- Flyttingen av NTNU Campus Dragvoll til sentrum vil endre reisebehovet i bydelene betydelig

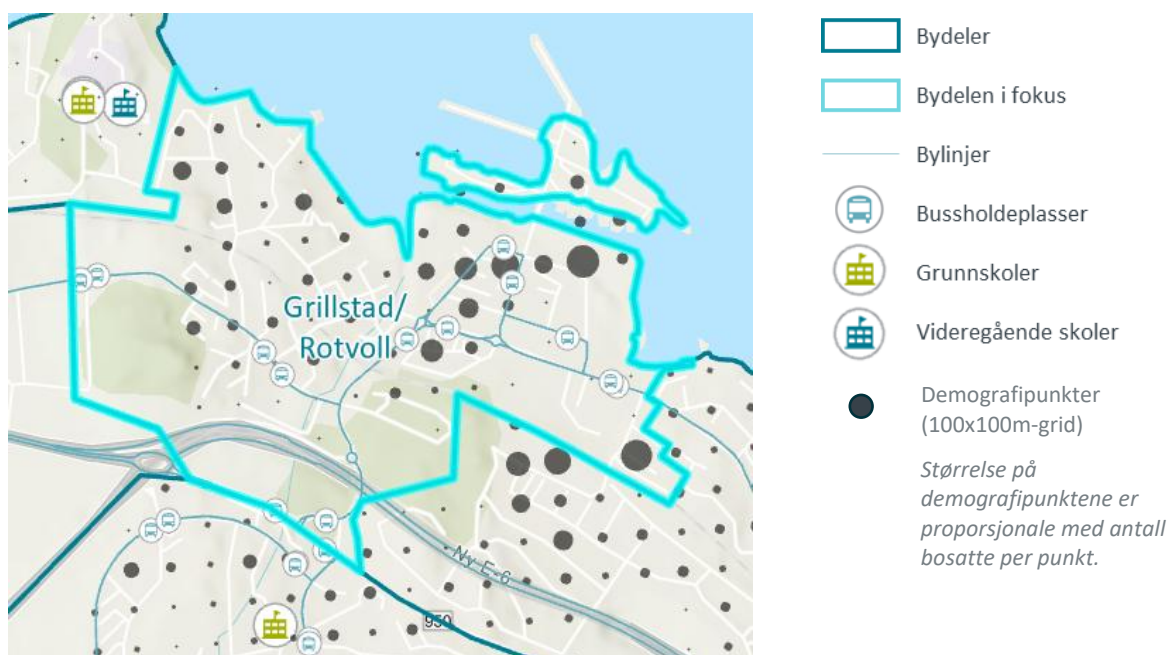
3.3 Grillstad/Rotvoll

3.3.1 Fakta om bydelen

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

Området deles i to av Grillstadvegen, der boligene i vest for det meste er eneboliger og firemannsboliger med mange barnefamilier. I området øst for Grillstadvegen er det i hovedsak nyoppførte boligblokker og 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. Området er et populært utfartssted i sommerhalvåret.

Kart 99: Grillstad/Rotvoll

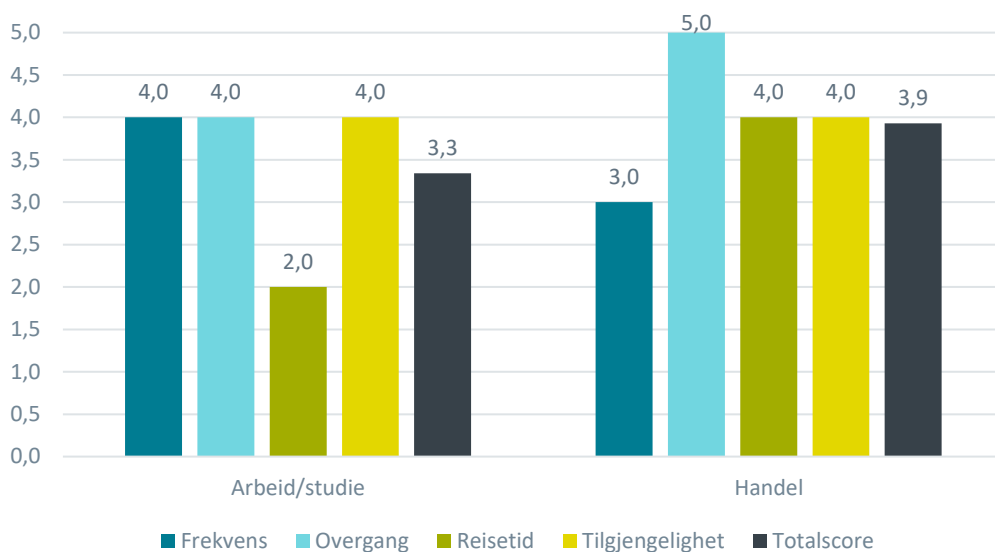


Tabell 43: Demografiske nøkkeltall for Grillstad/Rotvoll

Demografi	Grillstad/Rotvoll
Type bydel	Lite målpunkt, bolig
Boligtyper	Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 778
Antall bosatte 2024	3 084
Vekst i antall bosatte innen 2035	65
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 987
Bompenger til sentrum	Ja

3.3.2 Resultatene av bydelsanalysen for Grillstad/Rotvoll

Figur 57: Linjeoversikt Grillstad/Rotvoll



For arbeid/studie vurderes frekvens, overgang og tilgjengelighet som bra, men reisetid får lav score. Totalscoren er 3,3. For handel får antall overganger maksimal score, mens reisetid og tilgjengelighet er bra. Frekvensen for handelsreisene er middels. Totalscore på 3,9 viser at området er godt egnet for handelsreiser med kollektivtransport.

3.3.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Grillstad/Rotvoll har god tilgjengelighet, 91 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Lengst nordvest i bydelen er det områder med redusert tilgjengelighet til kollektivtilbudet.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.3.2.2.

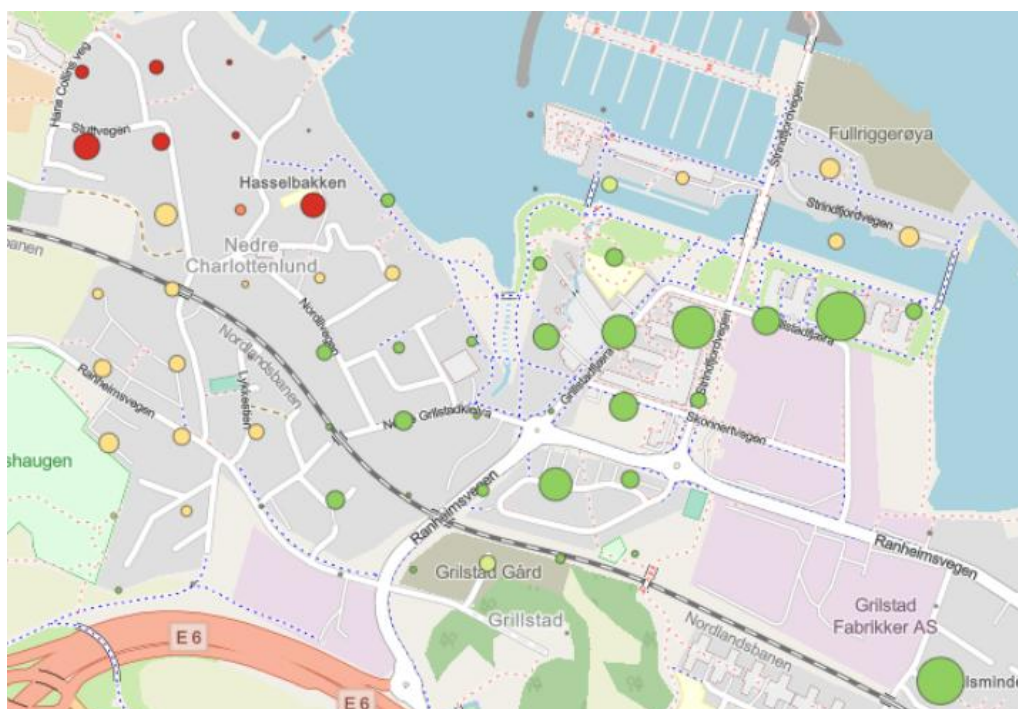
3.3.2.2 Linjetilgang og frekvens

Tabell 44: Befolkningen på Grillstad/Rotvoll har tilgang til følgende linjer:

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
20	88 %	8	7
1	60 %	12	12
44	41 %	4	4
14	1 %	15	6
25	1 %	12	6
70	1 %	6	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		17	14
Score		4	3

På Grillstad/Rotvoll har de aller fleste innbyggerne kort avstand til linje 20, og mer enn halvparten har også metrolinje 1 innen rekkevidde. Linje 44 fungerer i stor grad som matelinje til metro for videre reiser. Basert på frekvens og tilgjengelighet for disse linjene får tilbudet på Grillstad/Rotvoll score 4 for arbeids- og studiereisene, og 3 for handelsreisene.

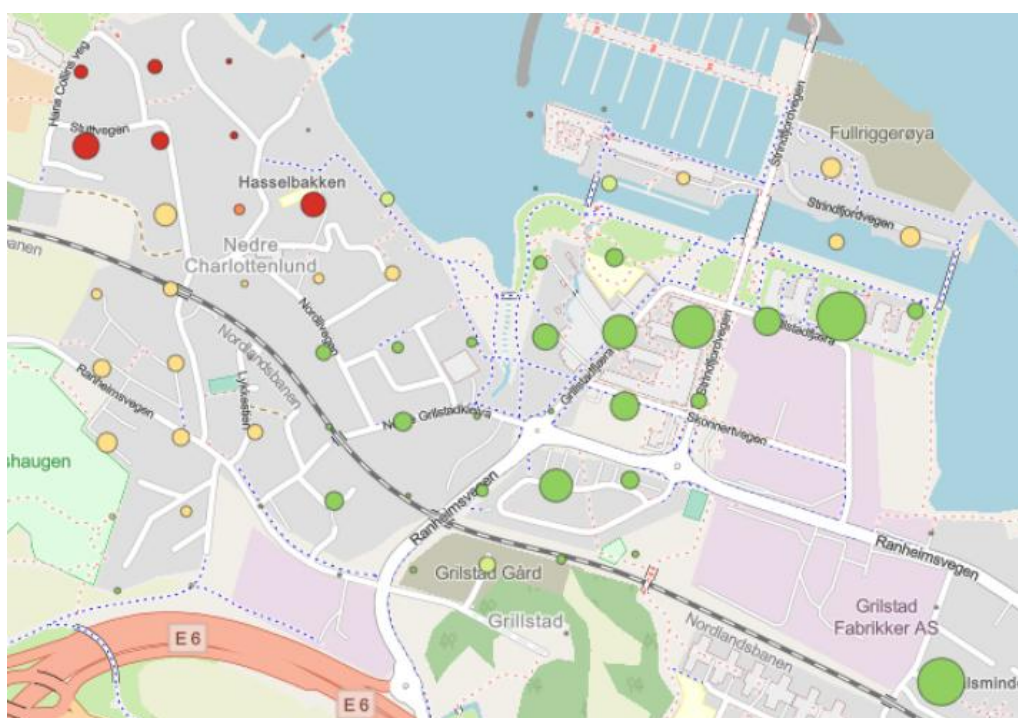
Kart 100: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Grillstad/Rotvoll for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 101: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Grillstad/Rotvoll for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.3.2.3 Reisestrømmer

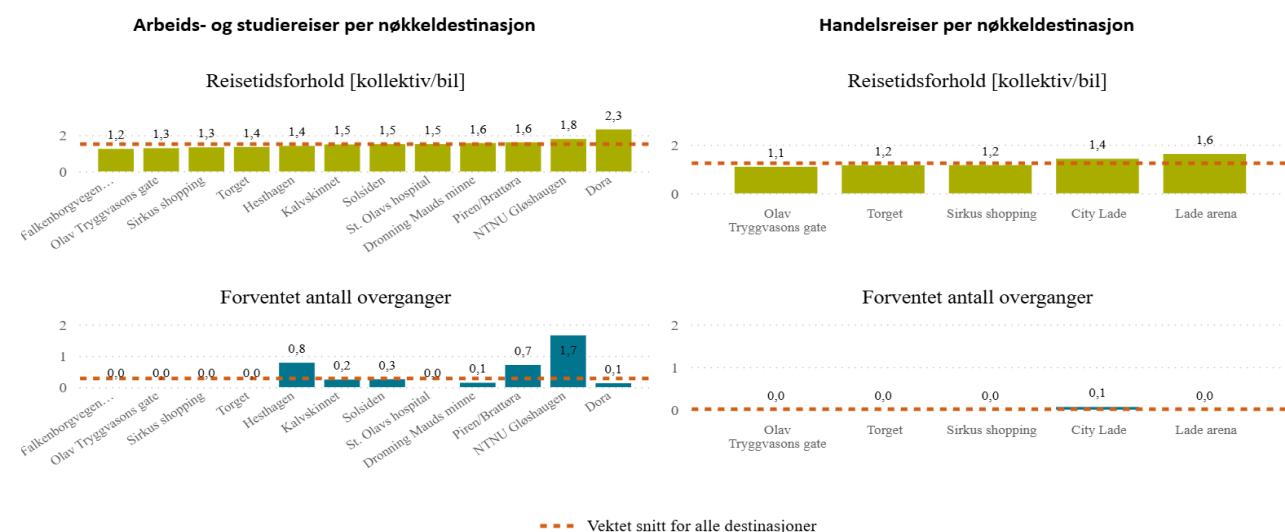
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Grillstad/Rotvoll:

Tabell 45: Nøkkeldestinasjoner for Grillstad/Rotvoll

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	56 %
	Solsiden/Nyhavna	Solsiden, Dora	19 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping, Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, Dronning Mauds minne	13 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	12 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.3.2.4 Reisetid og overganger

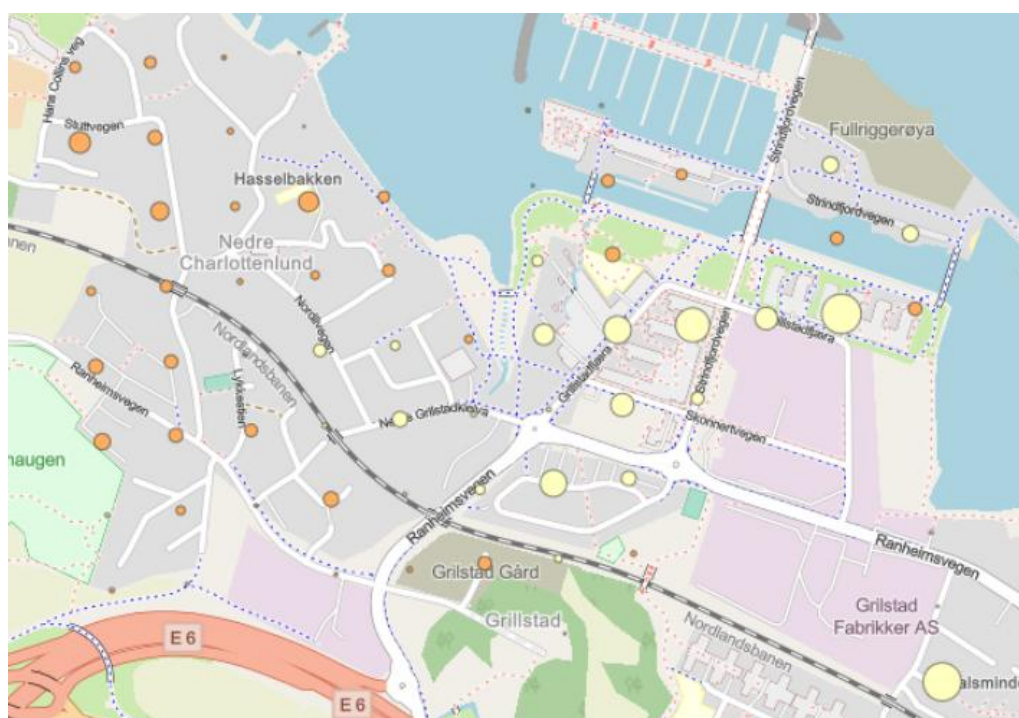
Figur 58: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Grillstad/Rotvoll



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Grillstad/Rotvoll har gode til akseptable reisetidsforhold på de fleste reiser i forbindelse med arbeid/studie og handel. Unntaket er reisene til Dronning Mauds Minne, Piren/Brattøra, Gløshaugen, Dora og Lade Arena, som har reisetidsforhold som gjør kollektiv til et mindre konkurransedyktig alternativ enn bil. Bydelen har direkterute til omtrent halvparten av nøkkeldestinasjonene for arbeid/studie, og til alle de mest brukte destinasjonene for handel.

Kart 102: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Grillstad/Rotvoll for arbeids- og studiereiser

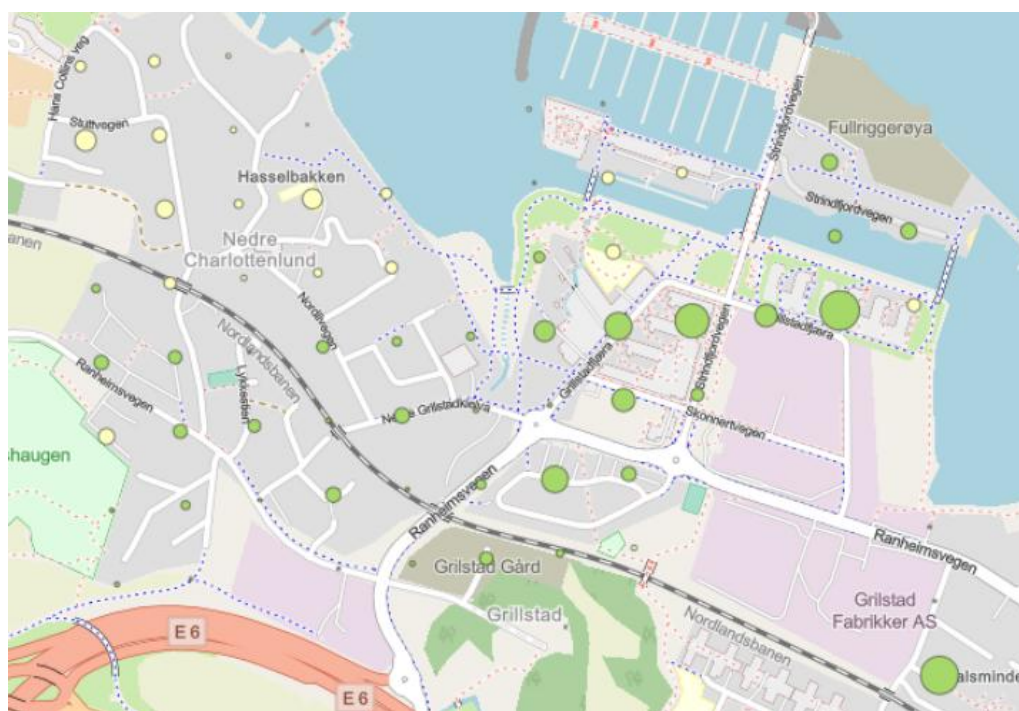


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 103: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Grillstad/Rotvoll for handelsreiser

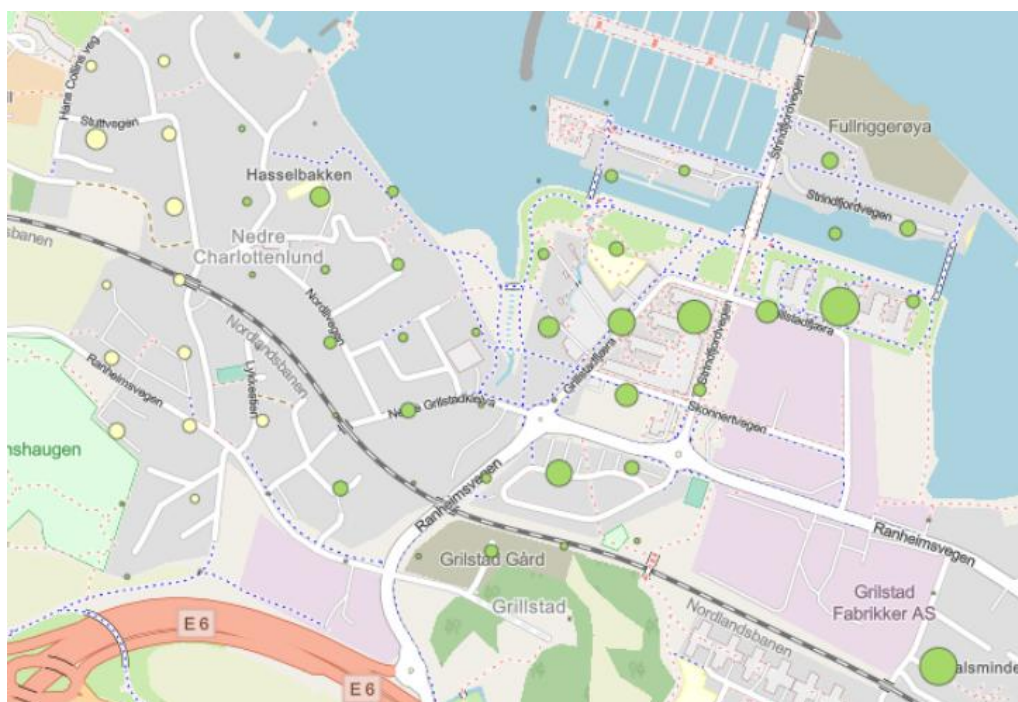


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

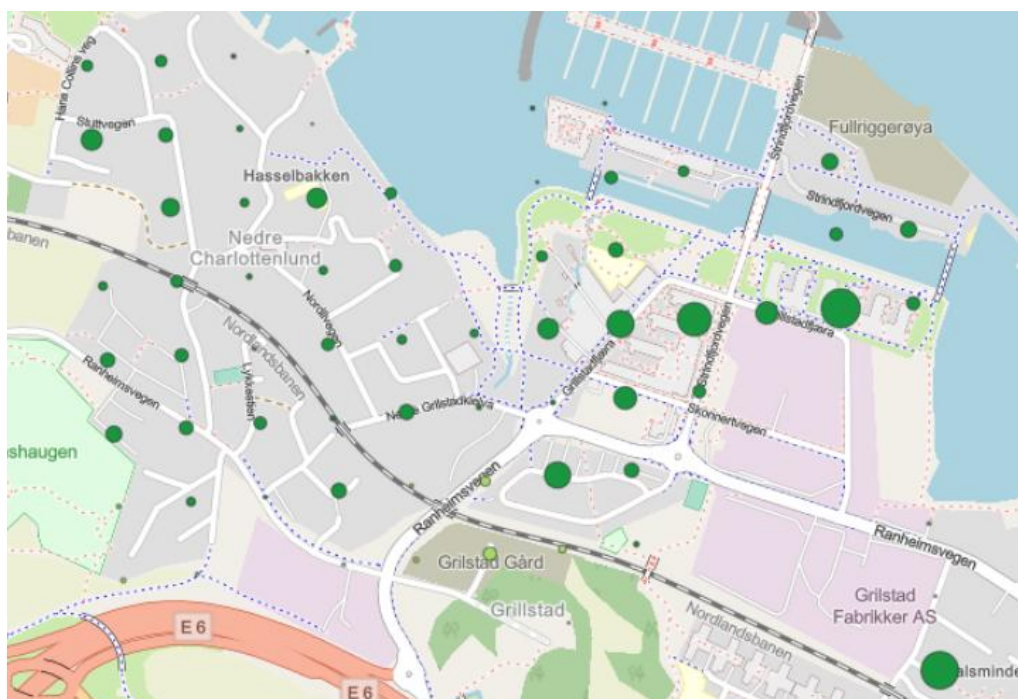
- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 104: Forventet andel reiser med overgang for Grillstad/Rotvoll for arbeids- og studiereiser



Kart 105: Forventet andel reiser med overgang for Grillstad/Rotvoll for handelsreiser

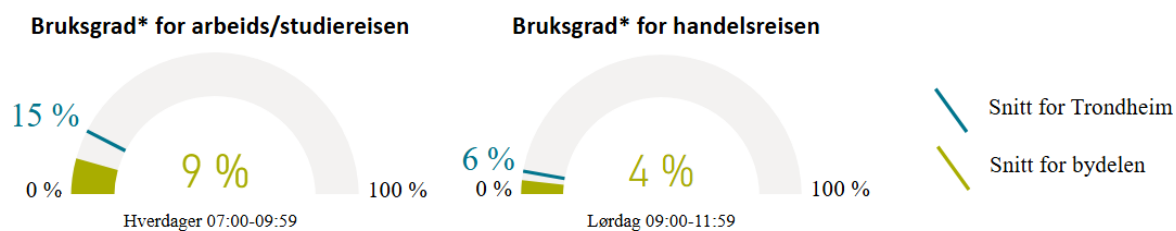


3.3.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Grillstad/Rotvoll er 85 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=58). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.3.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 59: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Grillstad/Rotvoll

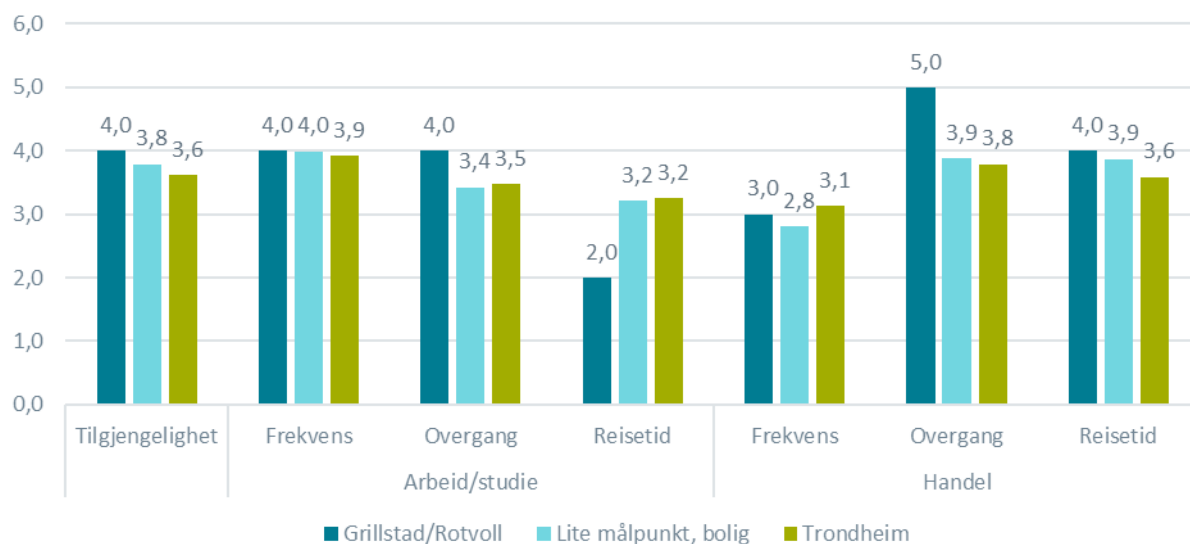


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 9 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 4 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.3.3 Oppsummering

Figur 60: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Grillstad/Rotvoll



Kundetilfredsheten (KTI) for Grillstad/Rotvoll er 85. Innenfor bydelstypen «lite målpunkt, bolig» er Grillstad/Rotvoll selv den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 85. Charlottenlund har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 54. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Grillstad/Rotvoll, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 9 % (Trondheim 15 %, Moholt 24 %, Grillstad/Rotvoll 9 %)

Bruk av tilbudet (handel): 4 % (Trondheim 6 %, Moholt 9 %, Charlottenlund 3 %)

Styrker:

- Svært høy kundetilfredshet med en score på 85
- Konkurransedyktig reisetid uten behov for overgang til flere reisemål, inkludert alle handelsreisemålene Midtbyen, Sirkus Shopping og Lade

Utfordringer:

- Bruksgraden av tilbudet er lav
- Lang reisetid til enkelte reisemål som Dora, Gløshaugen og Piren/Brattøra

3.4 Lade/Lilleby

3.4.1 Fakta om bydelen

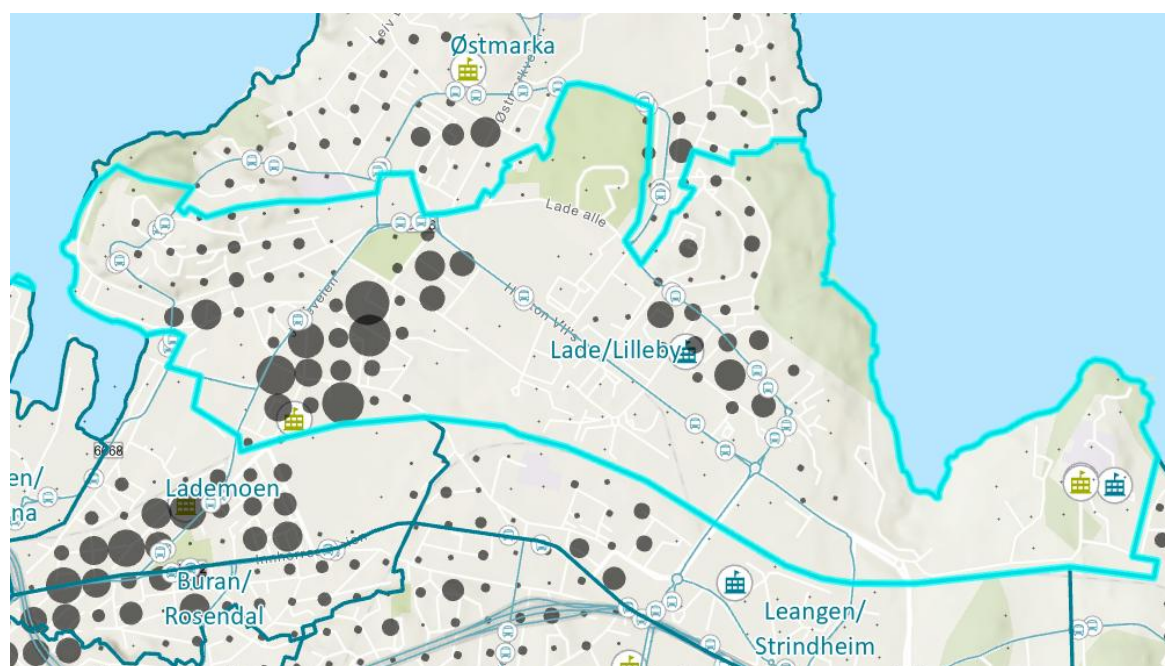
Bydelen Lade/Lilleby omfatter området mellom Ladehammeren i vest, Leangen i øst, Lilleby stasjon i sør og Ringve botaniske hage i nord. Bydelen har en sammensatt struktur med både boliger, næringsvirksomhet og handel. Området har de siste årene hatt betydelig vekst i antall boliger, og preges i stor grad av blokkbebyggelse. Det er planlagt ytterligere utbygging av boligblokker, og innbyggertallet forventes å øke betydelig fram mot 2029.

Dagens blokkbebyggelse er i hovedsak konsentrert rundt Lilleby triangel og Øvre Nyhavna i sør, samt langs Haakon VII gate og Lade allé. City Lade, Lade Arena og øvrige butikker i området fungerer som viktige handelsmål for store deler av byen. Området er også populært for fritidsreiser, med tilbud som Lade idrettsanlegg, flere treningssentre, turområdet langs Ladestien og attraktive badestrender.

Det finnes også mange arbeidsplasser i bydelen, særlig i nærheten av Haakon VII gate. Bydelen har gode parkeringsmuligheter for tilreisende, både ved kjøpesentre og arbeidsplasser.

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

Kart 106: Lade/Lilleby

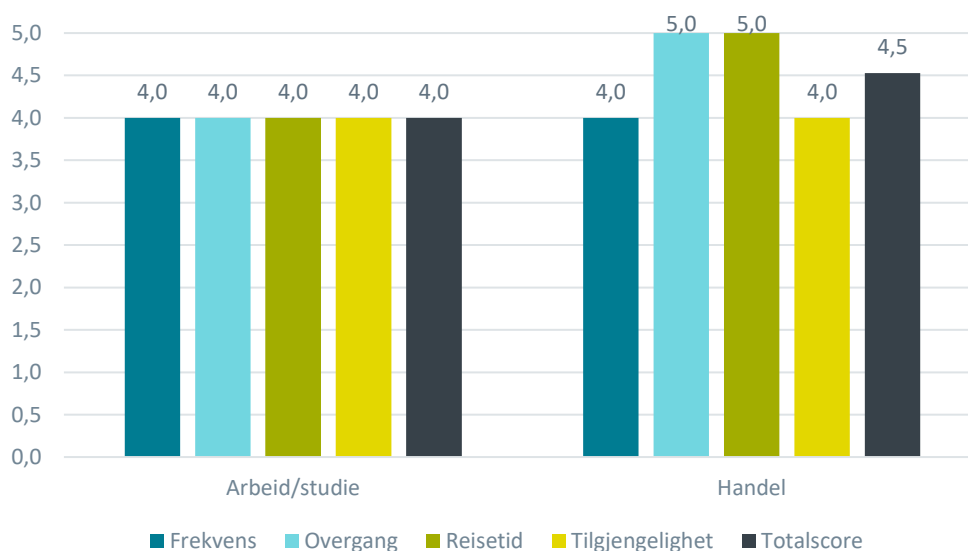


Tabell 46: Demografiske nøkkeltall for Lade/Lilleby

Demografi	Lade/Lilleby
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Næring/Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 810
Antall bosatte 2024	6 884
Vekst i antall bosatte innen 2035	2 290
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	8 048
Bompenger til sentrum	Nei

3.4.2 Resultatene av bydelsanalysen for Lade/Lilleby

Figur 61: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Lade/Lilleby



Lade/Lilleby har et solid kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid og studier vurderes alle kriterier – frekvens, overgang, reisetid og tilgjengelighet – som jevnt gode med en score på 4,0, noe som gir en totalscore på 4,0. Dette tyder på et balansert og effektivt tilbud for pendlere. For handel er tilbudet enda sterkere, med toppscore på både reisetid og overgang, og god score på frekvens og tilgjengelighet. Totalscoren for handel er 4,5, som plasserer bydelen blant bydelene i Trondheim med best kollektivtilbud.

3.4.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Lade/Lilleby har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.4.2.2.

3.4.2.2 Linjetilgang og frekvens

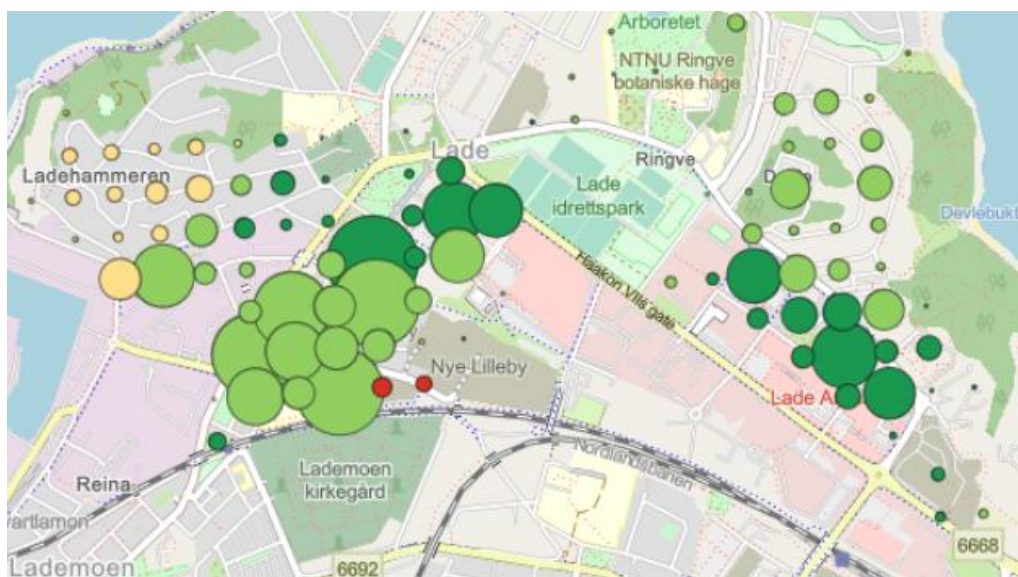
Befolkningen på Lade/Lilleby har tilgang til følgende linjer:

Tabell 47: Linjeoversikt Lade/Lilleby

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
2	74 %	22	12
20	69 %	9	6
15	43 %	6	4
13	33 %	14	8
1	1 %	24	12
10	1 %	16	12
12	1 %	12	12
22	1 %	13	12
25	1 %	13	6
70	1 %	8	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		28	17
Score		4	4

På Lade/Lilleby har metrolinje 2 høyest tilgjengelighet (77 % av befolkningen), og dekker både arbeidsreisene og handelsreisene med mange avganger i timen. Dette gjør at bydelen allerede har et godt tilbud. I tillegg har linje 20 høy tilgjengelighet, mens linje 13 og 15 er tilgjengelig for litt under halvparten av befolkningen i bydelen.

Kart 107: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Lade/Lilleby for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 108: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Lade/Lilleby for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.4.2.3 Reisestrømmer

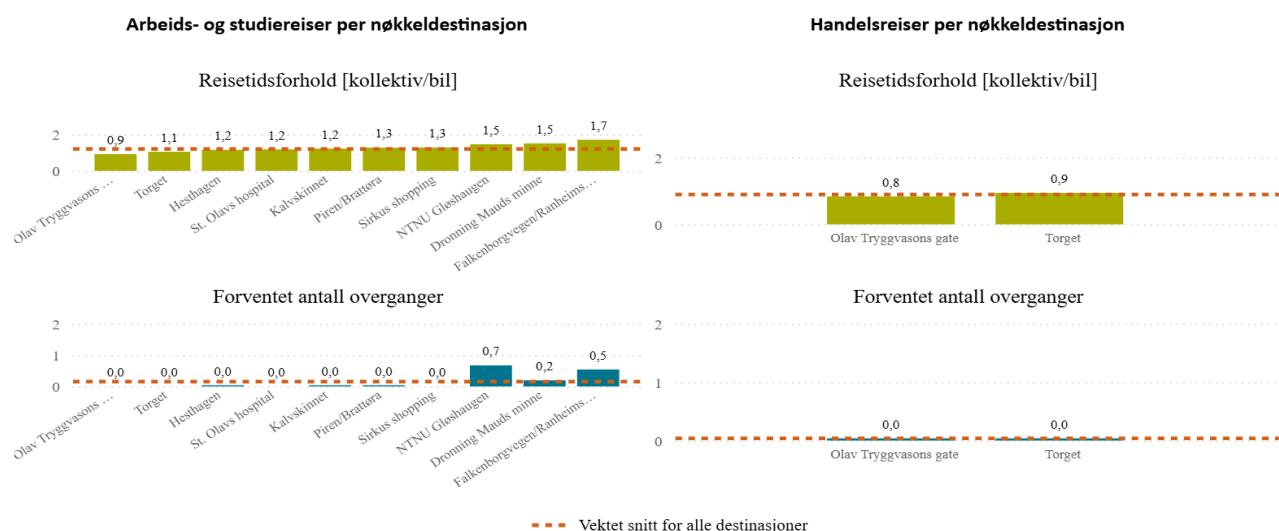
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Lade/Lilleby:

Tabell 48: Nøkkeldestinasjoner for Lade/Lilleby

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	59 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	34 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping, Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, Dronning Mauds minne	8 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	100 %

3.4.2.4 Reisetid og overganger

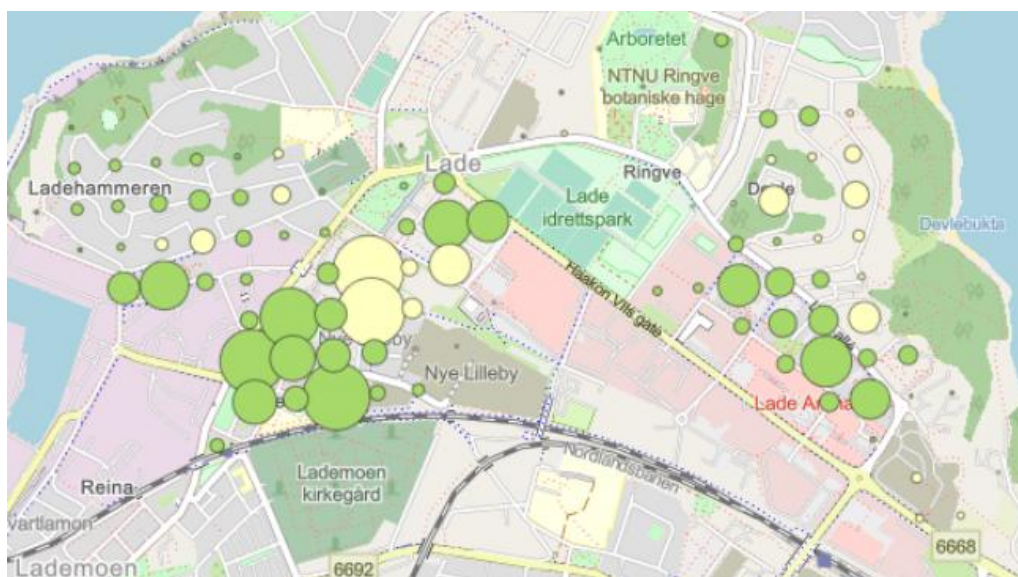
Figur 62: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Lade/Lilleby



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Lade/Lilleby har gode til akseptable reisetidsforhold på de fleste reisene både innen arbeid og handel. Reisene til sentrum går raskere kollektivt enn med bil. Unntaket er reisene til Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, som fremstår som lite attraktive å gjennomføre kollektivt. Det er direkterute til de fleste destinasjoner, men noen som reiser fra Lade/Lilleby må bytte buss på reisene til Gløshaugen og Falkenborgvegen/Ranheimsvegen.

Kart 109: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Lade/Lilleby for arbeids- og studiereiser

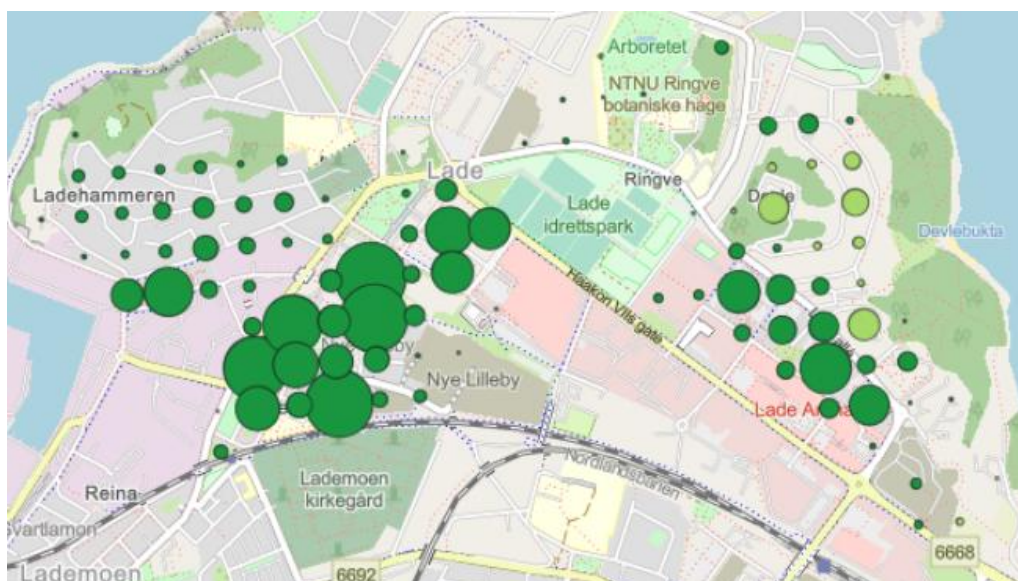


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 110: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Lade/Lilleby for handelsreiser



Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 111: Forventet andel reiser med overgang for Lade/Lilleby for arbeids- og studiereiser

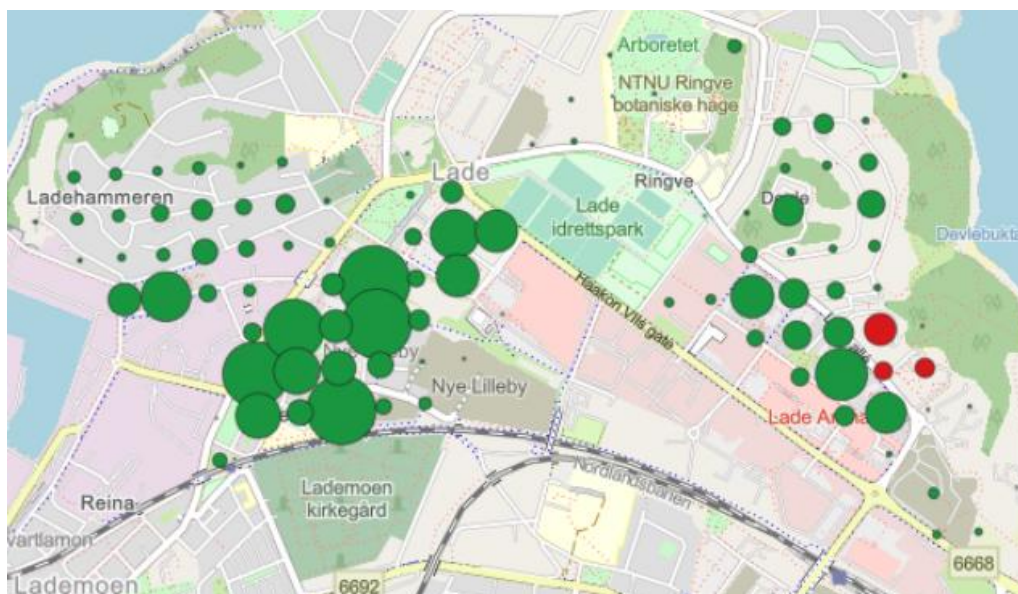


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 112: Forventet andel reiser med overgang for Lade/for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

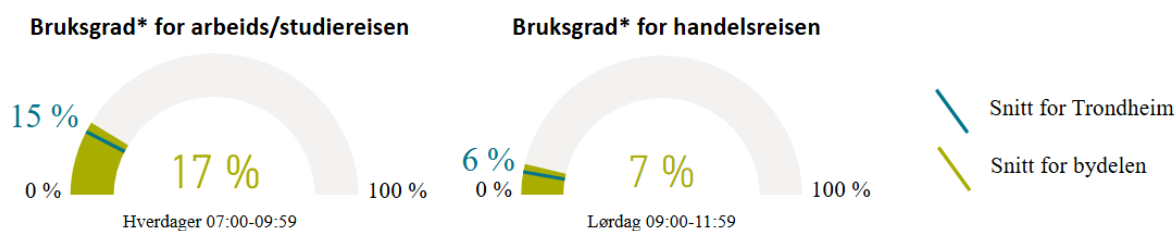
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.4.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Lade/Lilleby er 72 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=185). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.4.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 63: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Lade/Lilleby

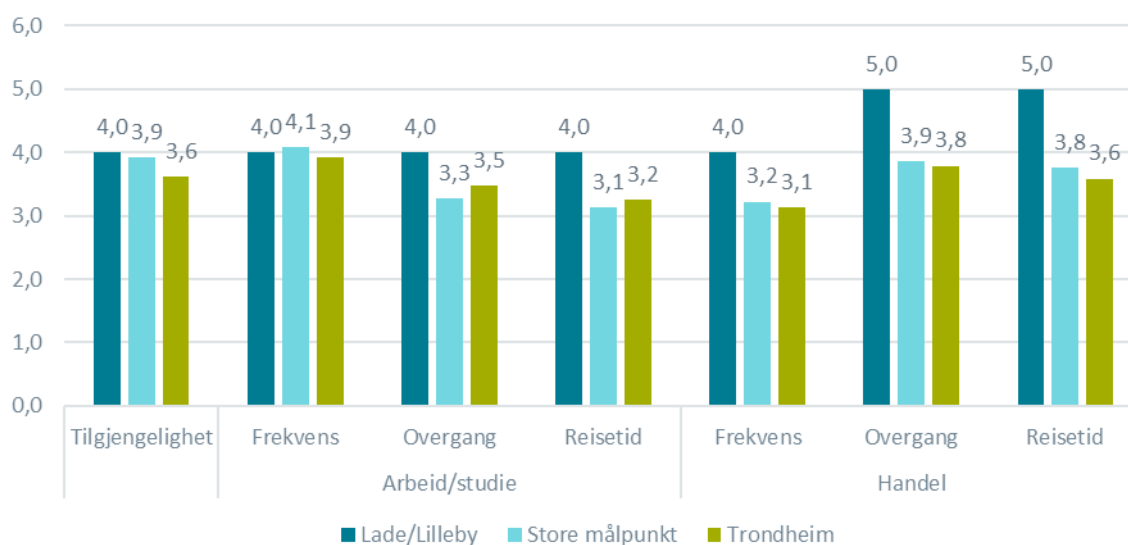


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 17 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 7 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.4.3 Oppsummering

Figur 64: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Lade/Lilleby



Kundetilfredsheten (KTI) for Lade/Lilleby er 72. Innenfor bydelstypen «store målpunkt» er Fossegrenda/Risvolla den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Leangen/Strindheim har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 68. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Lade/Lilleby, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 17 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Fossegrenda/Risvollan 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 7 % (Trondheim 6 %, Leangen/Strindheim 22 %, Fossegrenda/Risvollan 3 %)

Styrker:

- God tilgjengelighet
- Sterkt kollektivtilbud for både handel og arbeid/studie
- Høy frekvens og bruksgrad
- God kundetilfredshet med score på 72

Utfordringer:

- Det er mye boligutbygging på Lade, og allerede høy fyllingsgrad på bussen
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

3.5 Leangen/Strindheim

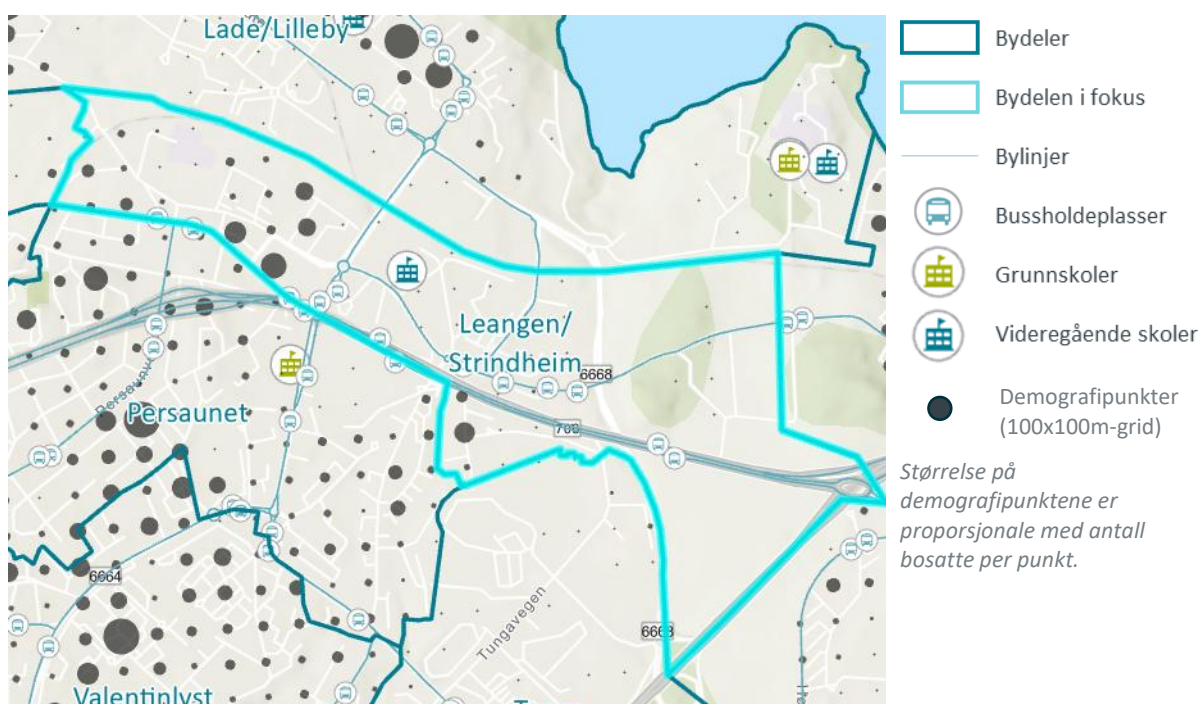
3.5.1 Fakta om bydelen

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 et hotell i bydelen, og Cissi Klein videregående skole sto ferdig og klar til bruk på Strindheim høsten 2025 (dataperioden for uttrekk av kjøretider med buss til denne analysen var mars-mai 2025, da lå skolen midlertidig på Saupstad).

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.

Kart 113: Leangen/Strindheim

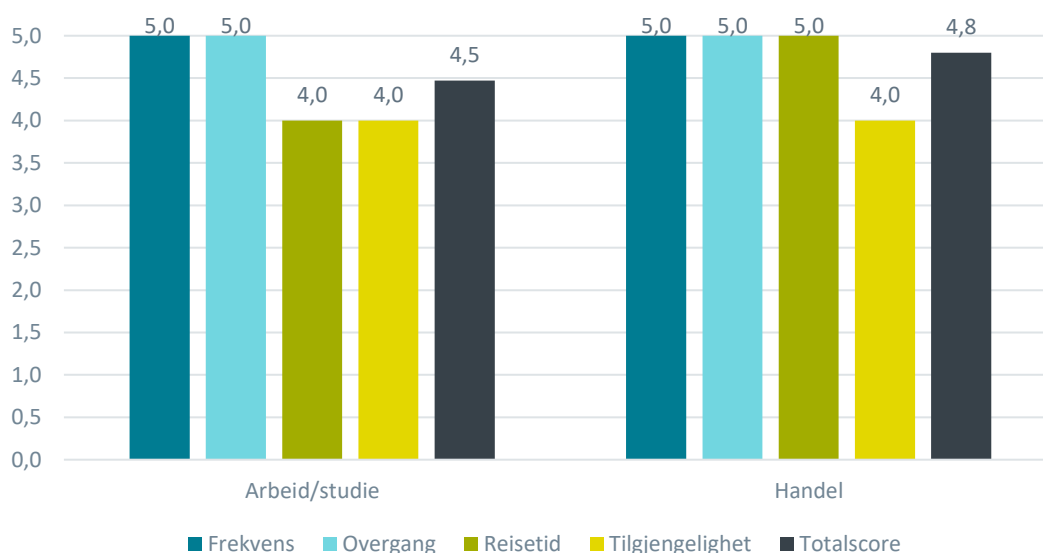


Tabell 49: Demografiske nøkkeltall for Leangen/Strindheim

Demografi	Leangen/Strindheim
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Blokk/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 131
Antall bosatte 2024	1 264
Vekst i antall bosatte innen 2035	626
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	889
Antall ansatte	4 051
Bompenger til sentrum	Nei

3.5.2 Resultatene av bydelsanalysen for Leangen/Strindheim

Figur 65: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Leangen/Strindheim



Leangen/Strindheim har et svært godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid og studier vurderes frekvens og overgang til toppscore, mens reisetid og tilgjengelighet også er god. Totalscoren for arbeid/studie er 4,5, noe som plasserer bydelen blant de beste i byen for pendlerne. For handel får frekvens, overgang og reisetid maksimal score, mens tilgjengeligheten vurderes som god. Dette gir en totalscore på 4,8, som er blant de høyeste i Trondheim.

3.5.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Leangen/Strindheim har god tilgjengelighet, 91 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.5.2.2.

3.5.2.2 Linjetilgang og frekvens

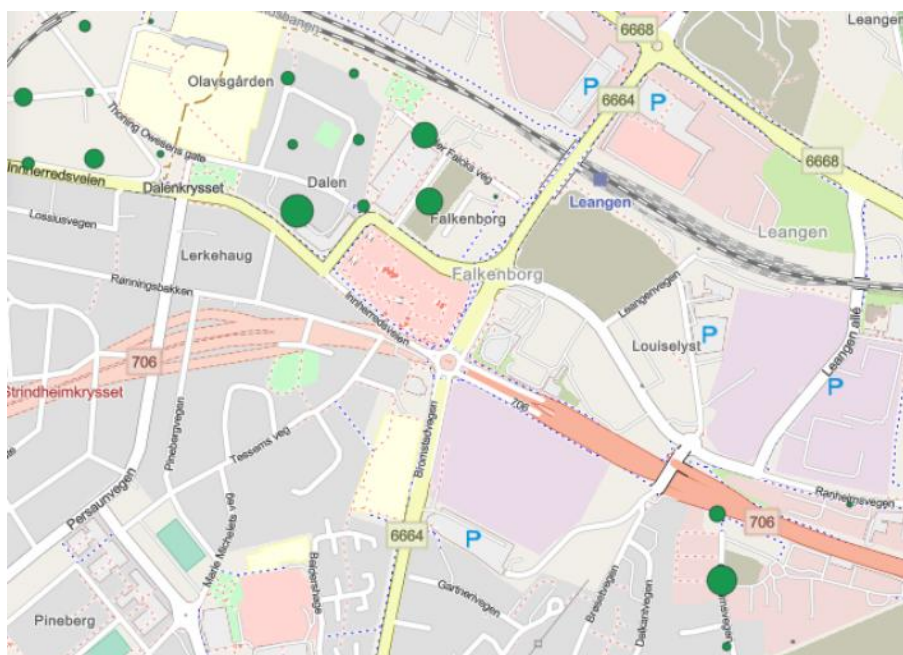
Befolkningen på Leangen/Strindheim har tilgang til følgende linjer:

Tabell 50: Linjeoversikt Leangen/Strindheim

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
1	98 %	26	12
25	98 %	14	7
10	77 %	18	13
12	77 %	13	13
22	67 %	13	12
20	62 %	9	7
14	60 %	13	6
79	60 %	6	4
70	60 %	10	6
13	39 %	13	8
15	39 %	6	4
2	39 %	22	12
311	22 %	11	2
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		102	63
Score		5	5

Leangen/Strindheim har et av de største kollektivknutepunktene i Trondheim, og har derfor et svært godt tilbud med mange linjer og avganger å velge mellom. De fleste innbyggerne har også kort avstand til store deler av tilbudet. Det er derfor gode forutsetninger til å reise kollektivt på både arbeidsreisene og handelsreisene.

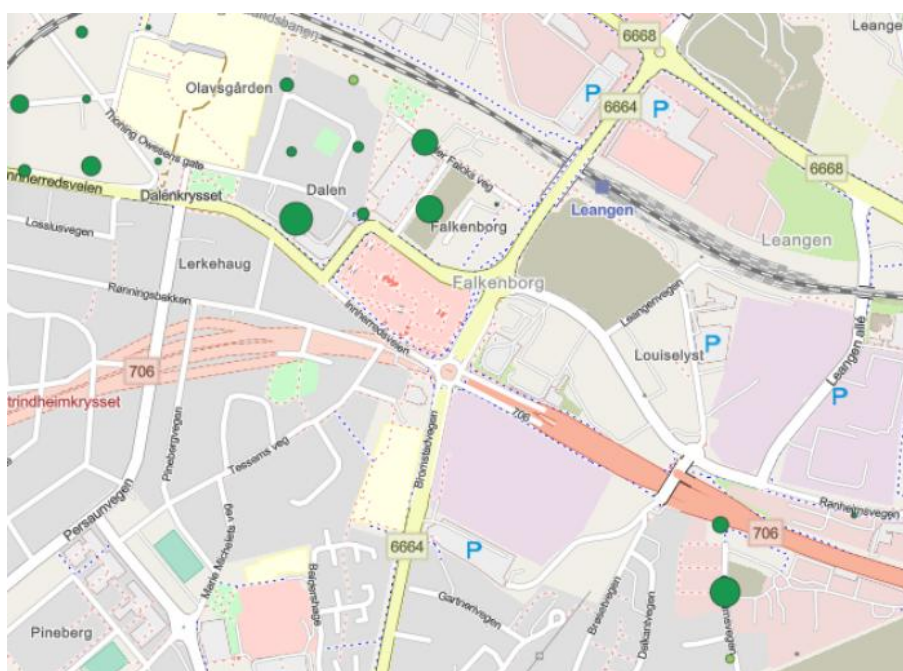
Kart 114: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Leangen/Strindheim for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 115: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Leangen/Strindheim for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.5.2.3 Reisestrømmer

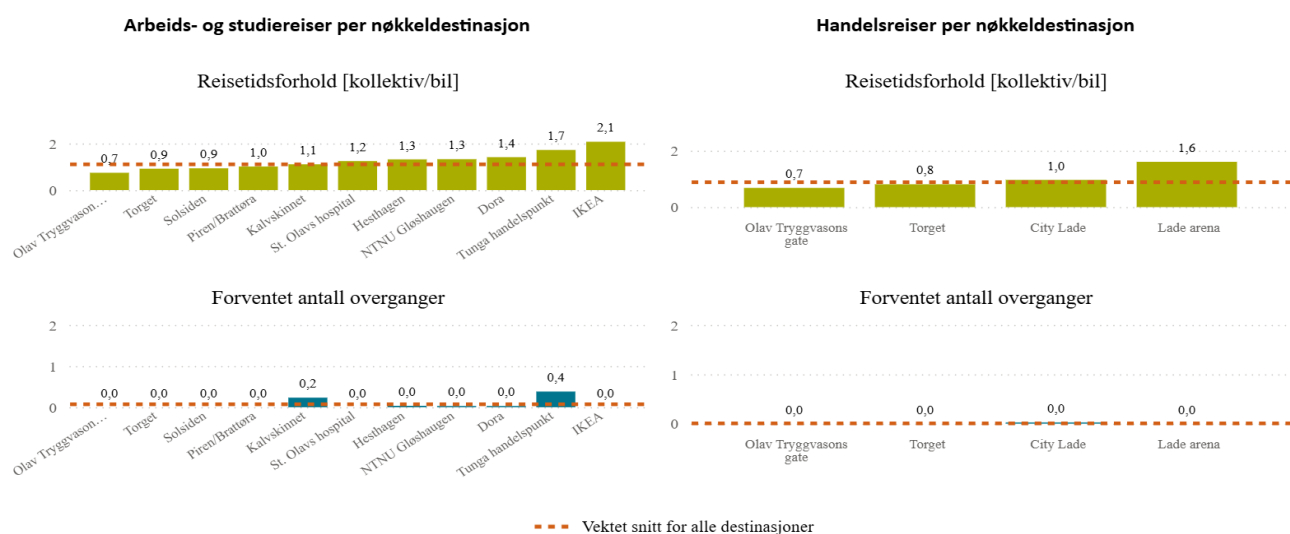
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Leangen/Strindheim:

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	52 %
	Tunga	IKEA, Tunga handelspunkt	17 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	15 %
	Solsiden/Nyhavna	Solsiden, Dora	15 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	54 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	46 %

Tabell 51: Nøkkeldestinasjoner for Leangen/Strindheim

3.5.2.4 Reisetid og overganger

Figur 66: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Leangen/Strindheim



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

På Leangen/Strindheim har kollektiv god konkurransekraft mot bil på de fleste reiser. Unntaket er arbeidsreisene til Tunga og IKEA, og handelsreisene til Lade Arena. Reisene til sentrum, Solsiden, Piren/Brattøra og City Lade går raskere eller like raskt kollektivt som med bil. Med svært få unntak er det direkte rute til alle nøkkeldestinasjonene innen arbeid og handel.

Kart 116: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Leangen/Strindheim for arbeids- og studiereiser

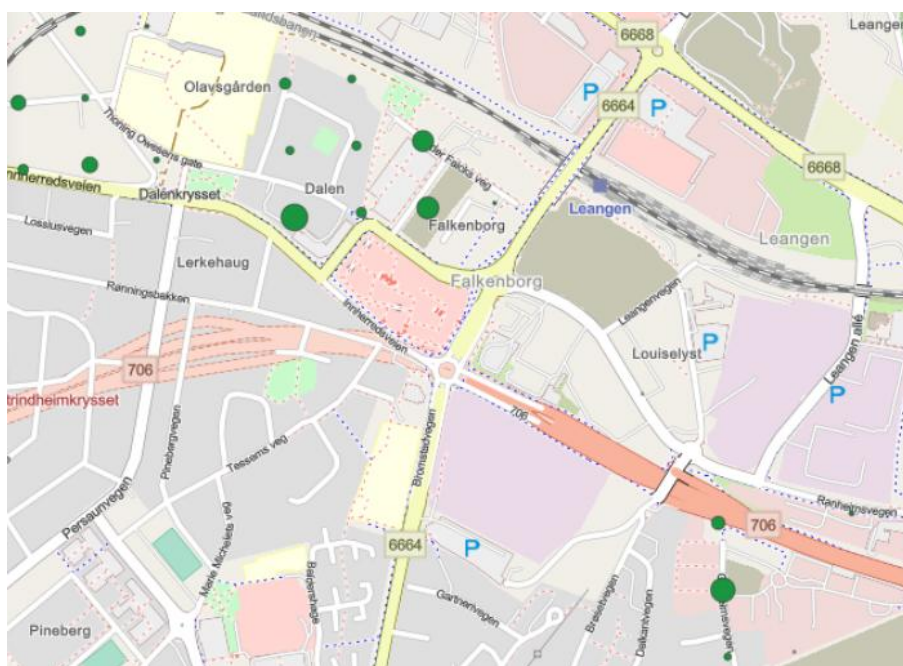


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 117: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Leangen/Strindheim for handelsreiser

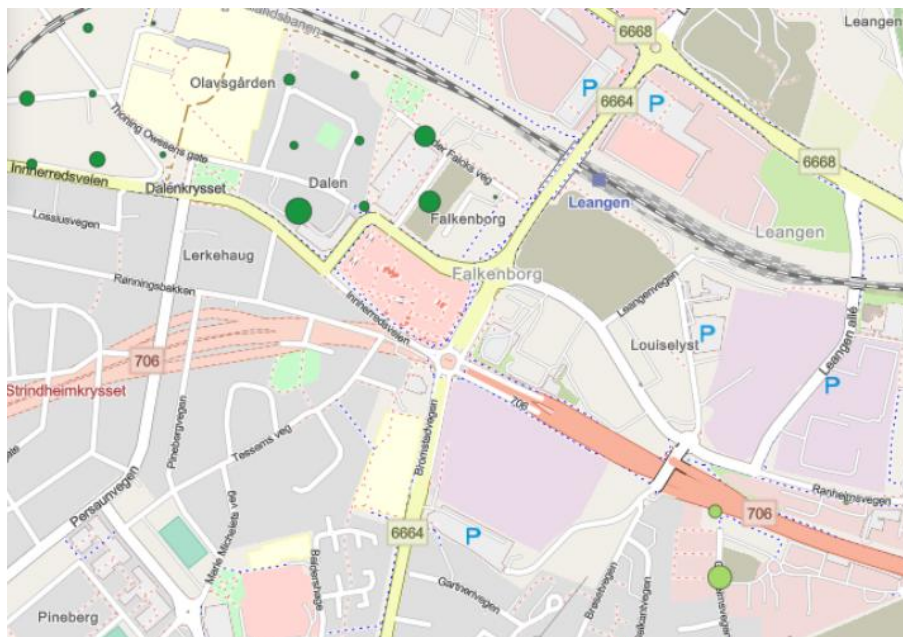


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 118: Forventet andel reiser med overgang for Leangen/Strindheim for arbeids- og studiereiser

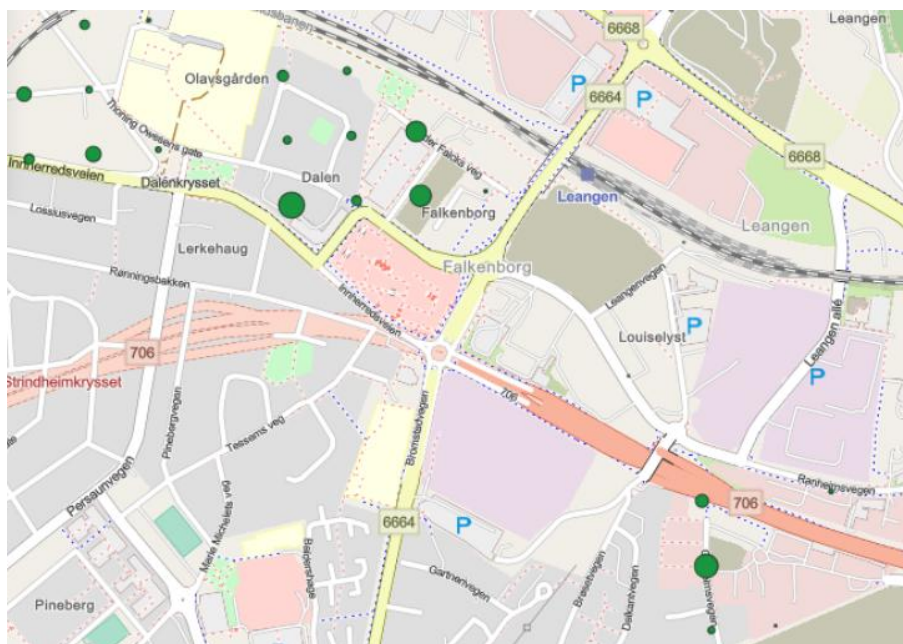


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 119: Forventet andel reiser med overgang for Leangen/Strindheim for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

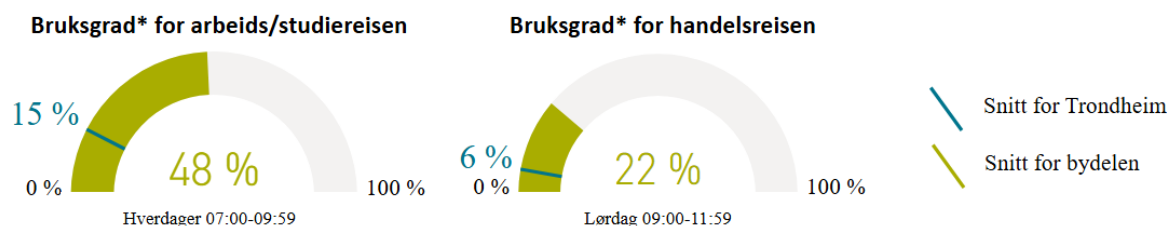
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.5.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Leangen/Strindheim er 81 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=161). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.5.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 67: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Leangen/Strindheim

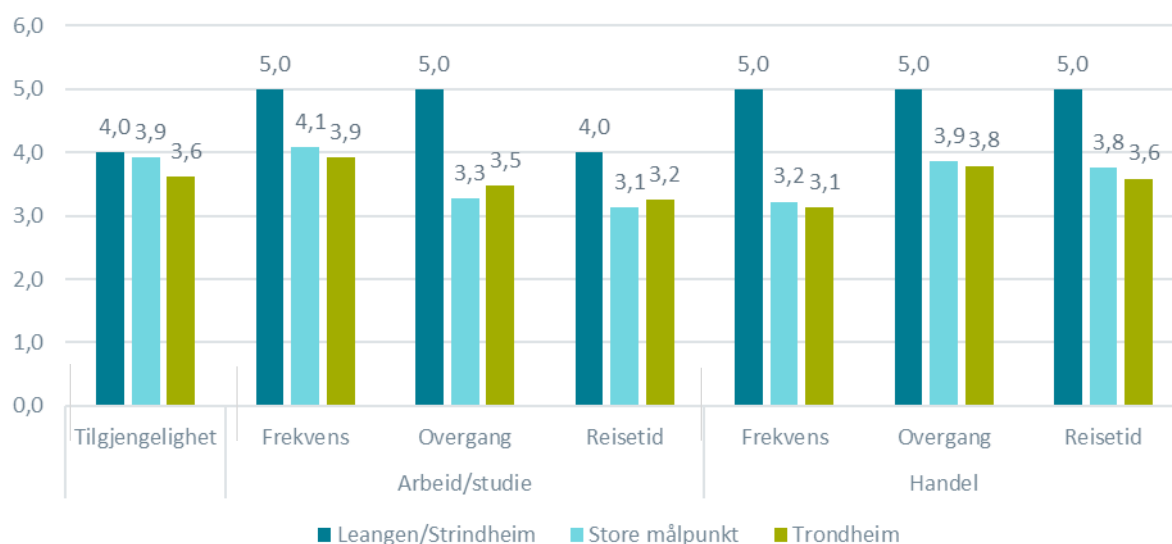


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 48 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 22 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.5.3 Oppsummering

Figur 68: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Leangen/Strindheim



Kundetilfredsheten (KTI) for Leangen/Strindheim er 81. Innenfor bydelstypen «store målpunkt» er Fossegrenda/Risvollan den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Leangen/Strindheim har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 68. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Leangen/Strindheim, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 48 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Tunga 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 22 % (Trondheim 6 %, Leangen/Strindheim 22 %, Fossegrenda/Risvollan 3 %)

Styrker:

- Godt, balansert tilbud
- Høy kundetilfredshet
- Høy bruksgrad

Utfordringer:

- Arbeids- og studiereisene til Tunga og IKEA, og handelsreisene til Lade Arena er ikke konkurransedyktig med buss
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

3.6 Persaunet

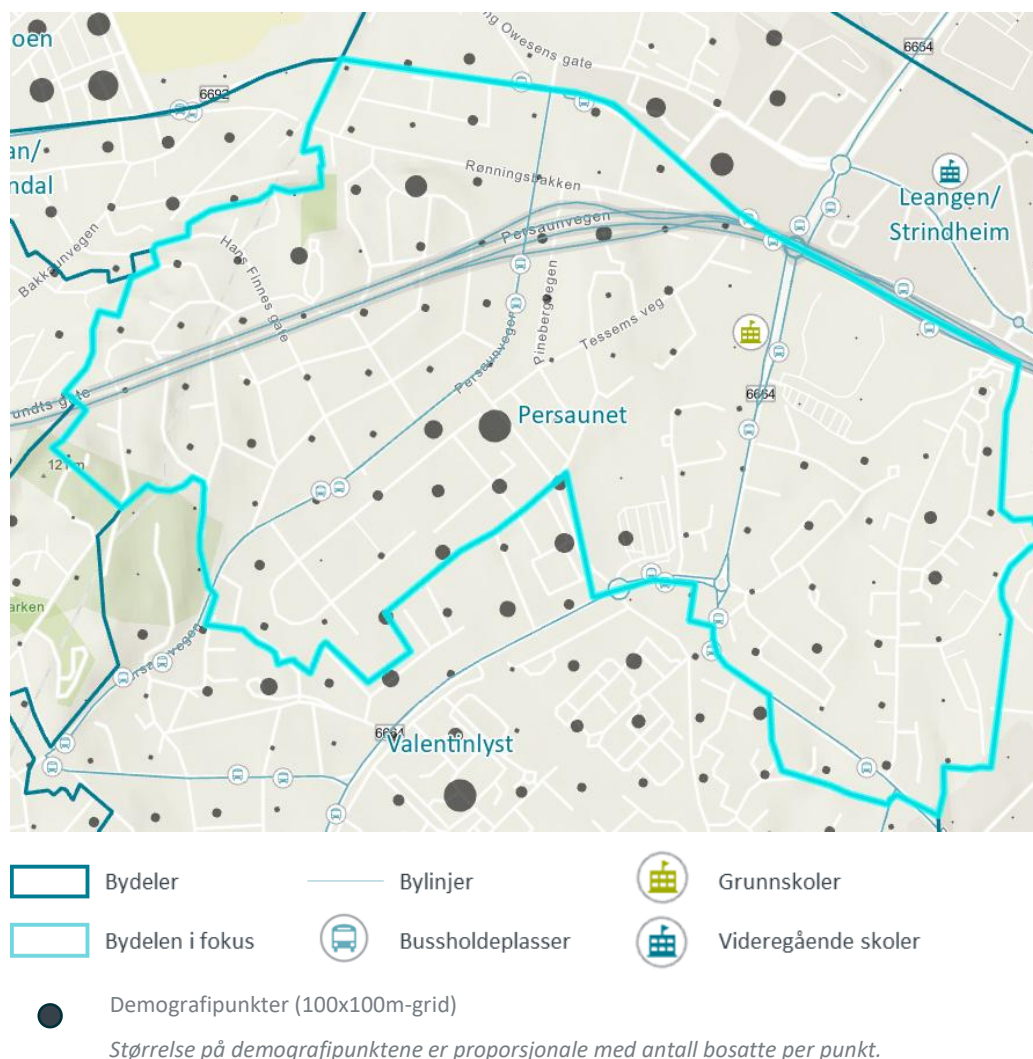
3.6.1 Fakta om bydelen

Bebyggelsen på Persaunet består i hovedsak av eneboliger og rekkehus, samt noen få blokker. Befolkningen er for det meste sammensatt 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.

Det er kort gang- og sykkelavstand til Midtbyen, men med en del høydemeter i forskjell. Bydelen er definert som et sentrumsnært boligområde. Innbyggerne i den nordøstlige delen av Persaunet har kort avstand til knutepunktet på Strindheim.

Kart 120: Persaunet

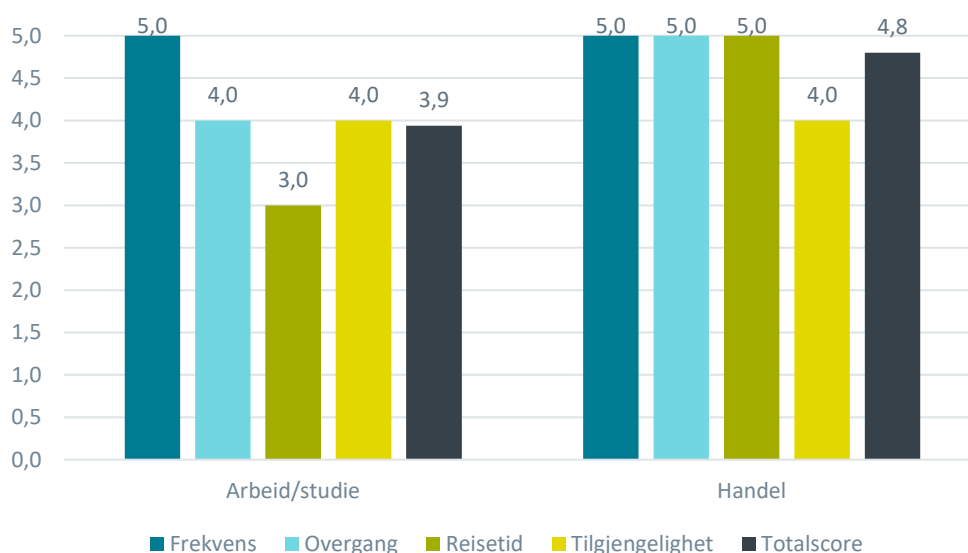


Tabell 52: Demografiske nøkkeltall for Persaunet

Demografi	Persaunet
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	4 204
Antall bosatte 2024	4 626
Vekst i antall bosatte innen 2035	-
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	151
Antall ansatte	1 588
Bompenger til sentrum	Nei

3.6.2 Resultatene av bydelsanalysen for Persaunet

Figur 69: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Persaunet



Persaunet har et godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid og studier får frekvens toppscore, mens overgang og tilgjengelighet får høye scorer. Reisetid er vurdert til middels. Totalscoren for arbeid/studie er 3,9, noe som indikerer et godt og balansert tilbud for pendlere. For handel får både frekvens, overgang og reisetid høyeste score, og tilgjengelighet får nest høyeste. Dette gir en totalscore for handel på 4,8, som plasserer Persaunet blant de best betjente bydelene kollektivt i Trondheim for handelsreisene.

3.6.2.1 Tilgjengelighet

Persaunet har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.6.2.2.

3.6.2.2 Linjetilgang og frekvens

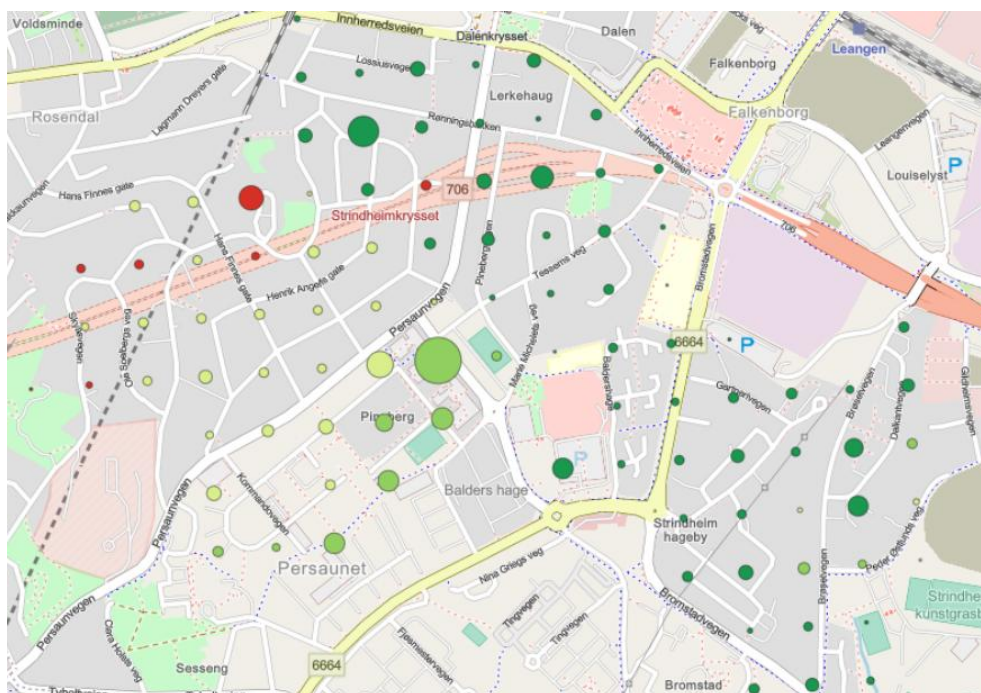
Befolkningen på Persaunet har tilgang til følgende linjer:

Tabell 53: Linjeoversikt Persaunet

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
22	61 %	13	13
10	53 %	18	13
12	53 %	13	13
13	46 %	12	9
25	41 %	14	7
1	39 %	26	12
15	38 %	6	4
70	26 %	10	6
14	23 %	13	6
79	23 %	6	4
20	19 %	8	6
2	15 %	21	12
311	14 %	11	2
28	2 %	6	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		53	36
Score		5	5

Persaunet betjenes av mange busslinjer som gir et godt tilbud til både arbeidsreisene og handelsreisene. Linje 22 har høyest tilgjengelighet (61 % av innbyggerne har kort avstand til holdeplass). Flere andre linjer er også tilgjengelig for rundt 40-50 % av innbyggerne. Flere av linjene som betjener bydelen har god frekvens.

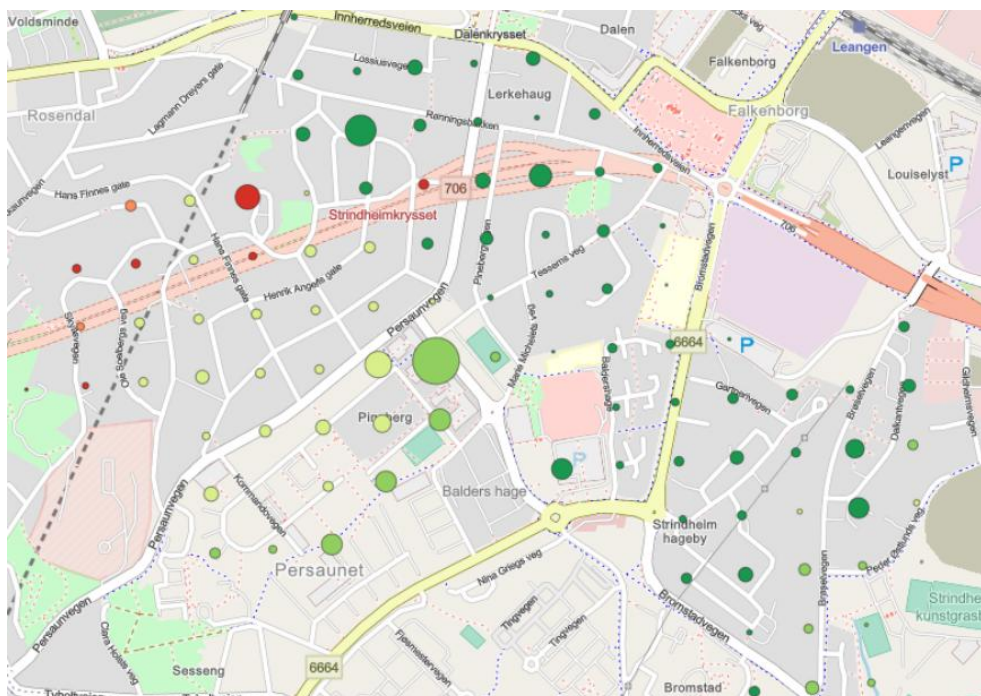
Kart 121: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Persaunet for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 122: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Persaunet for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.6.2.3 Reisestrømmer

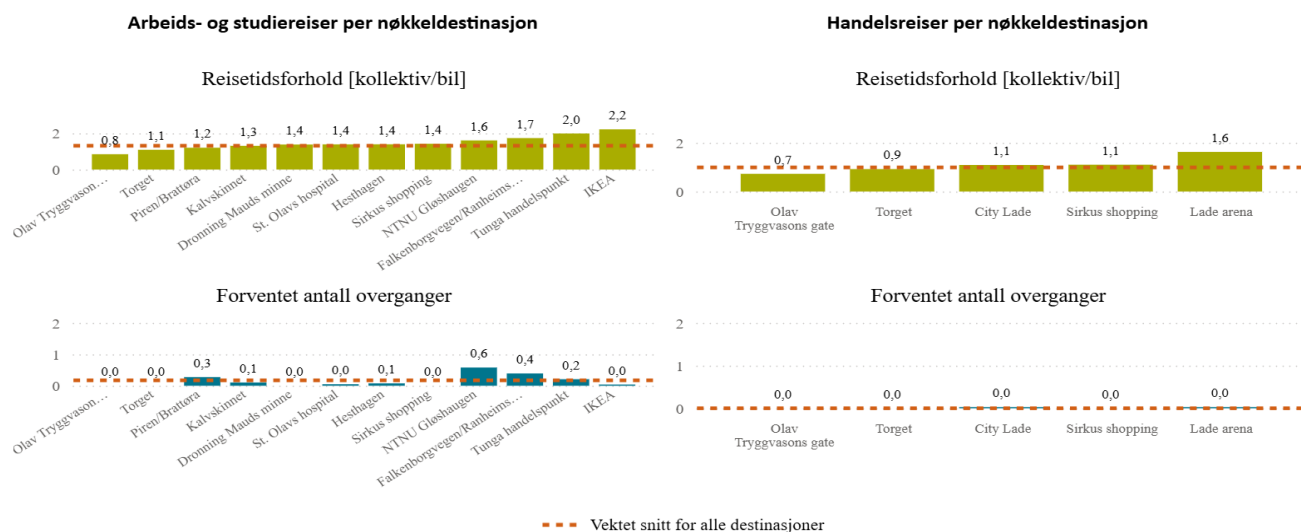
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Persaunet:

Tabell 54: Nøkkeldestinasjoner for Persaunet

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	52 %
	Tunga	IKEA, Tunga handelspunkt	17 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	15 %
	Solsiden/Nyhavna	Solsiden, Dora	15 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	54 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	46 %

3.6.2.4 Reisetid og overganger

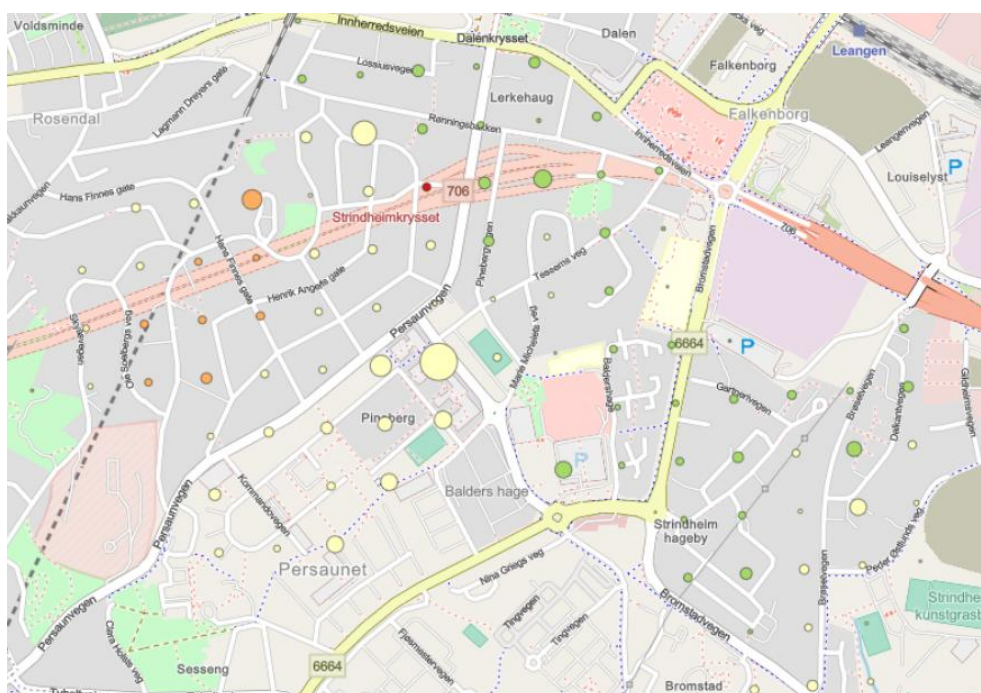
Figur 70: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Persaunet



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

På Persaunet er det gode reisetidsforhold for kollektiv mot bil. Reisene til sentrum går raskere kollektivt. Derimot fremstår det som lite attraktivt å reise kollektivt til Tunga og IKEA. Det er direkterute til de fleste destinasjonene, men i enkelte deler av bydelen må de reisende bytte buss til Gløshaugen og Falkenborgvegen/Ranheimsvegen.

Kart 123: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Persaunet for arbeids- og studiereiser

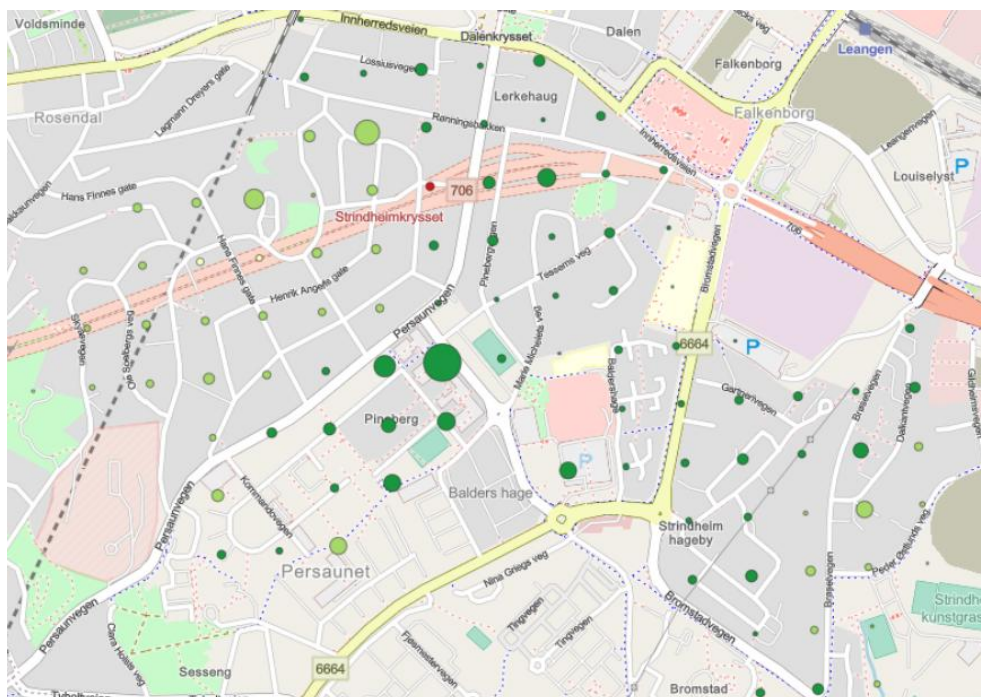


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 124: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Persaunet for handelsreiser

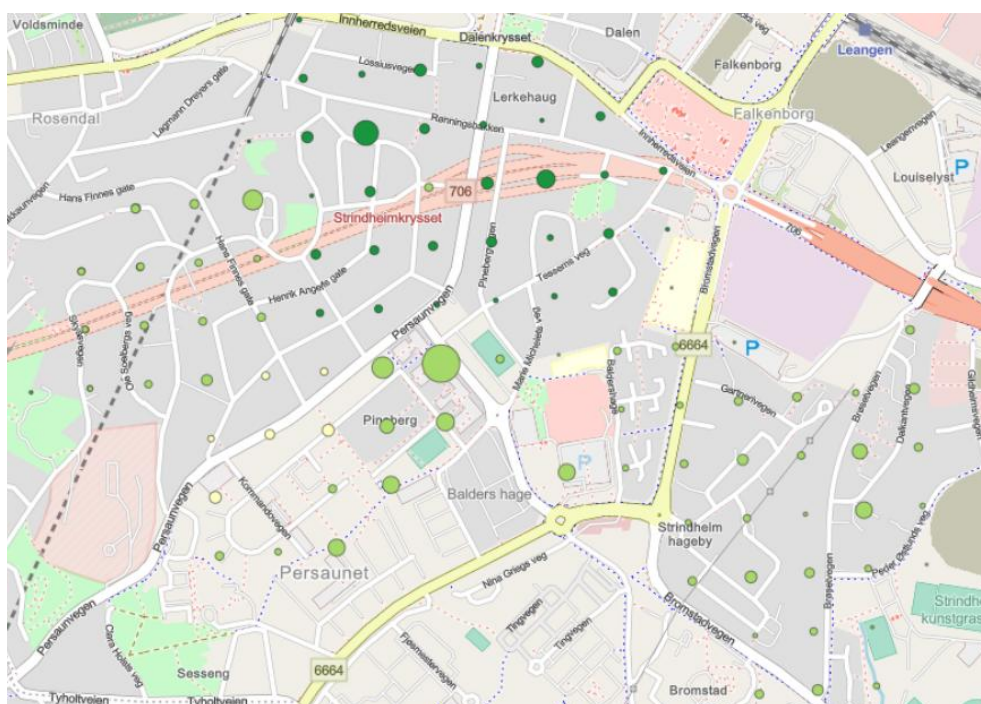


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 125: Forventet andel reiser med overgang for Persaunet for arbeids- og studiereiser

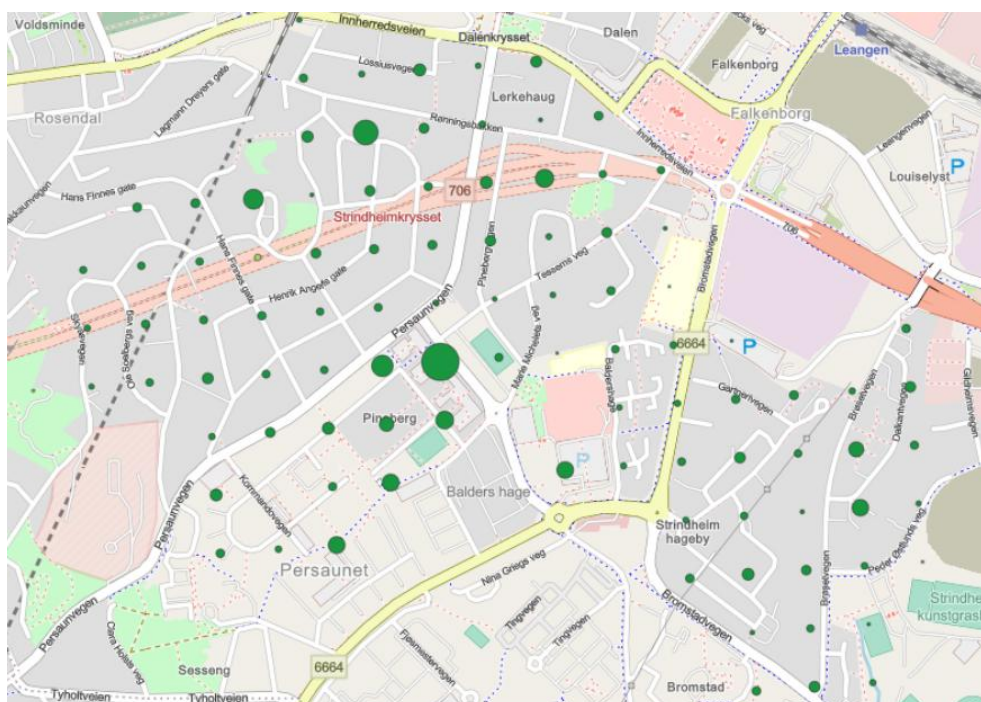


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 126: Forventet andel reiser med overgang for Persaunet for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

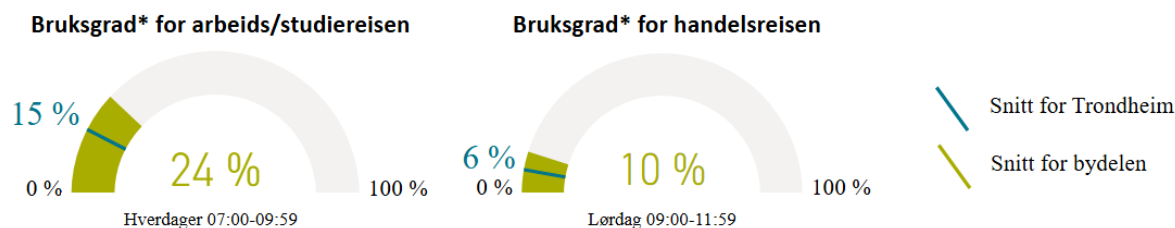
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.6.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Persaunet er 76 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=103). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.6.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 71: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Persaunet

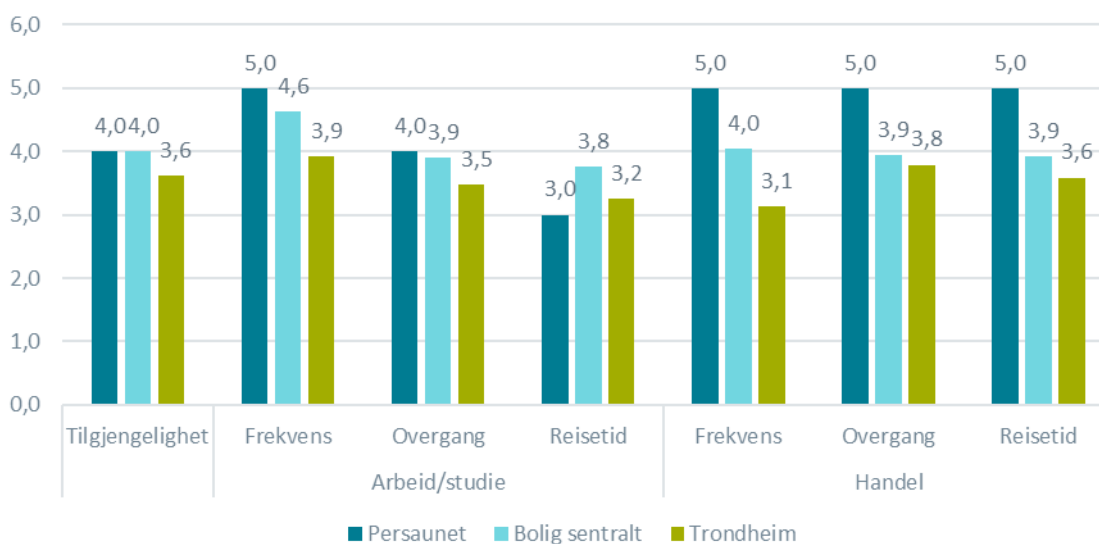


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 24 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 10 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.6.3 Oppsummering

Figur 72: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Persaunet



Kundetilfredsheten (KTI) for Persaunet er 76. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Persaunet, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 24 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 10 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Høy bruksgrad og kundetilfredshet
- Kort reisetid og direkterute til de fleste nøkkeldestinasjonene
- God tilgjengelighet

Utfordringer:

- Lav frekvens i sentrale områder vest i bydelen
- Arbeidsreisene til Tunga og IKEA er ikke konkurransedyktige med buss

3.7 Ranheim

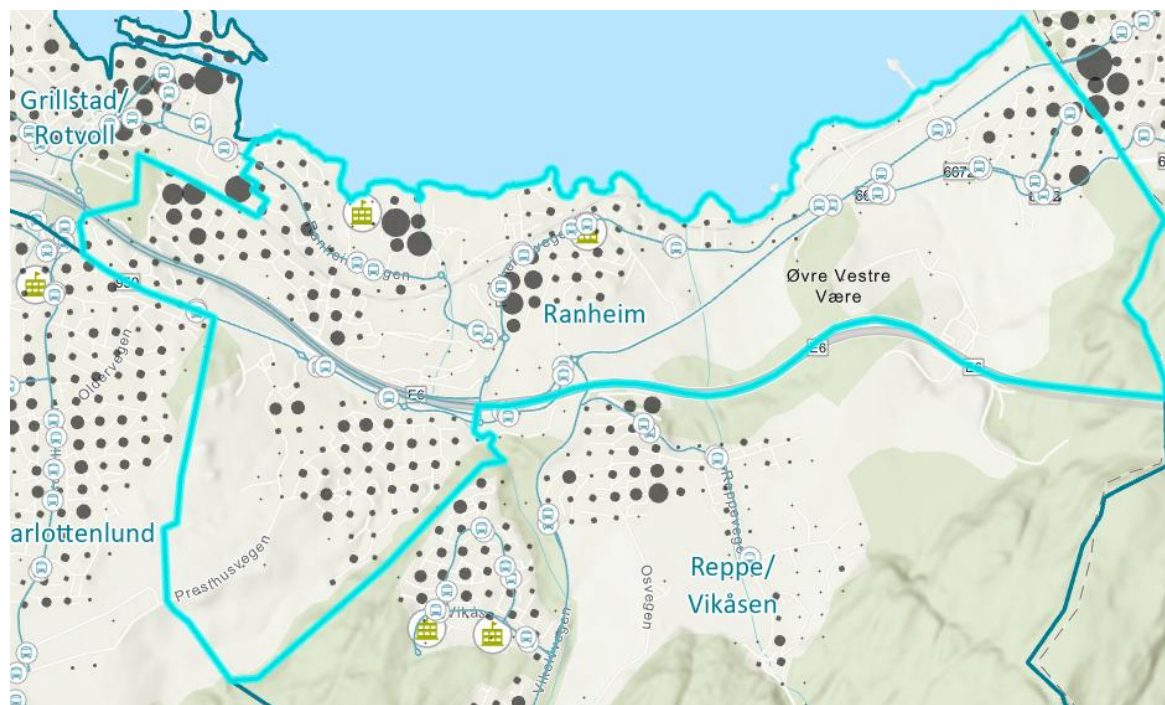
3.7.1 Fakta om bydelen

Ranheim bydel omfatter området mellom Grillstad i vest, Værestrøa i øst, 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 en blandet bebyggelse med både eneboliger, rekkehus og mange nybygde leiligheter. Det er størst andel barnefamilier. Olderdalen og Værestrøa består hovedsakelig av eneboliger.

Skolene Ranheim og Hansbakken 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. Noe næring finnes også i bydelen, blant annet Ranheim papirfabrikk.

Kart 127: Ranheim

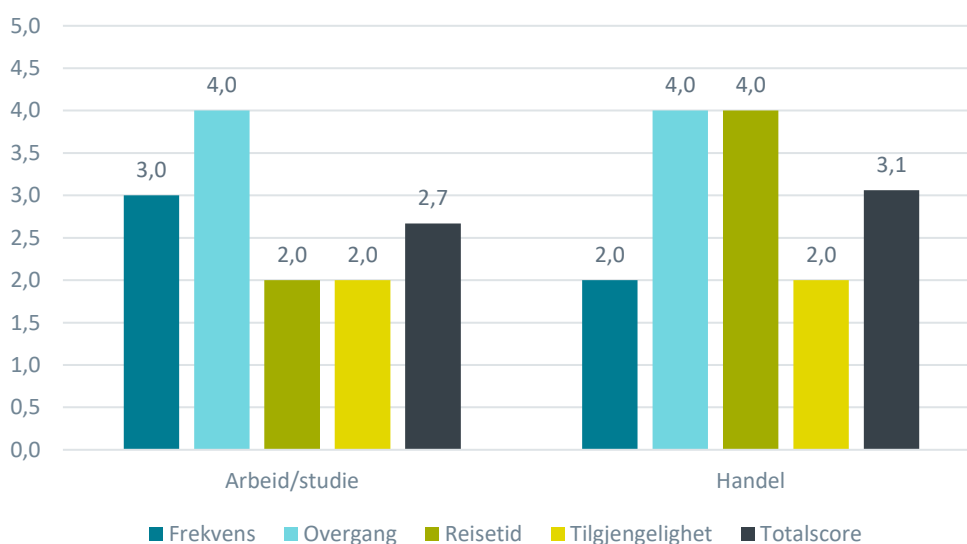


Tabell 55: Demografiske nøkkeltall for Ranheim

Demografi	Ranheim
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 332
Antall bosatte 2024	7 841
Vekst i antall bosatte innen 2035	1 263
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 912
Bompenger til sentrum	Ja

3.7.2 Resultatene av bydelsanalysen for Ranheim

Figur 73: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Ranheim



Ranheim har et noe ujevnt kollektivtilbud, spesielt for arbeid og studier. Frekvens vurderes som middels, mens scoren på overgang er god. Reisetid og tilgjengelighet scorer lavere. Dette gir en totalscore på 2,7, som er under middels og tyder på at bydelen har et forbedringspotensial for pendlere. For handel er bildet noe bedre, med høy score på overgang og reisetid, mens frekvens og tilgjengelighet fortsatt er lave. Totalscoren for handel er 3,1, som er nær middels.

3.7.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen har akseptabel tilgjengelighet – 85 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. I Olderdalen og lengst vest i bydelen er det områder med lang avstand til holdeplass. Langs traseen til linje 44 er det redusert tilgjengelighet på grunn av frekvensen til linja.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.7.2.2.

3.7.2.2 Linjetilgang og frekvens

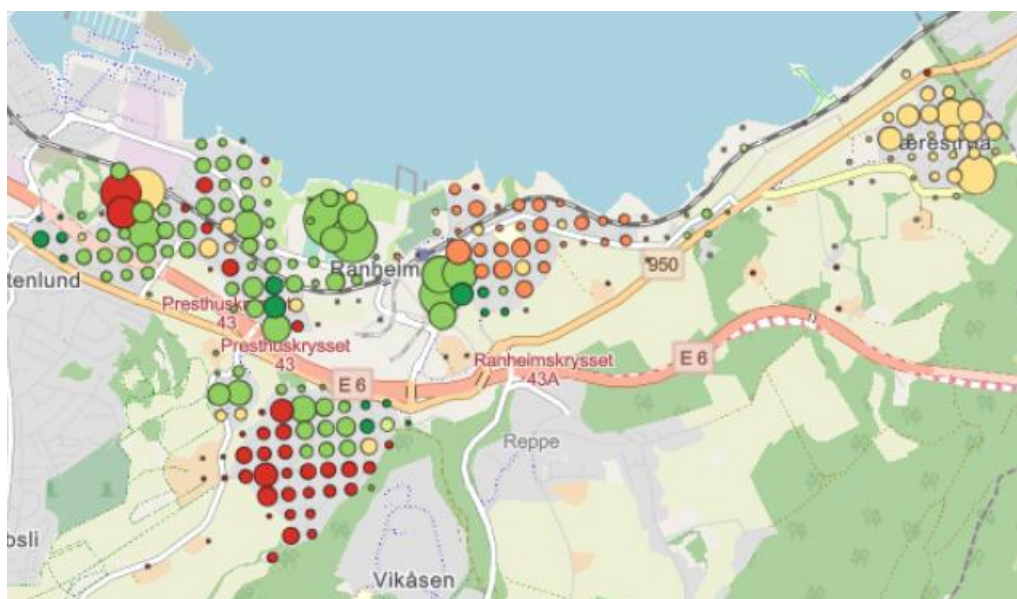
Befolkningen på Ranheim har tilgang til følgende linjer:

Tabell 56: Linjeoversikt Ranheim

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
44	58 %	4	5
1	34 %	12	12
25	27 %	12	7
70	24 %	9	7
79	16 %	6	5
41	9 %	9	7
311	3 %	7	1
20	2 %	8	6
14	1 %	15	6
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		14	10
Score		3	2

På Ranheim er det linje 44 som har høyest tilgjengelighet. Denne fungerer for de fleste som en matelinje til metrolinje 1 som tar de reisende videre. Matelinje har lav frekvens, og dette oppleves som en barriere for flere i bydelen når de vurderer om de skal reise kollektivt eller bruke bil. Metrolinje er kun tilgjengelig for en tredel av befolkningen, men representerer et høyfrekvent tilbud til både arbeid og handel. Linje 25, 70 og 79 er andre linjer som betjener Ranheim, men med lavere tilgjengelighet.

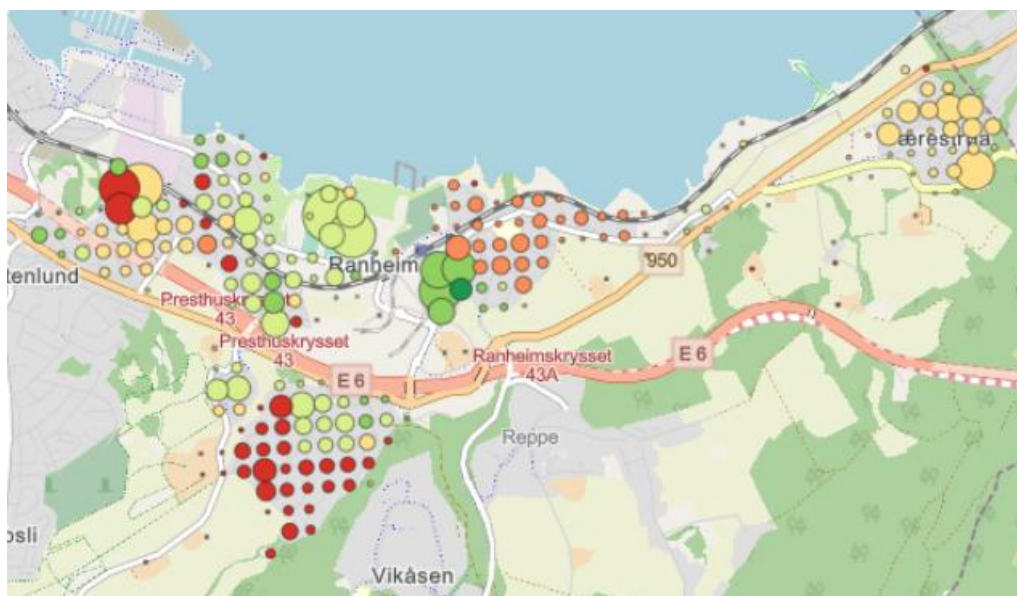
Kart 128: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Ranheim for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 129: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Ranheim for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.7.2.3 Reisestrømmer

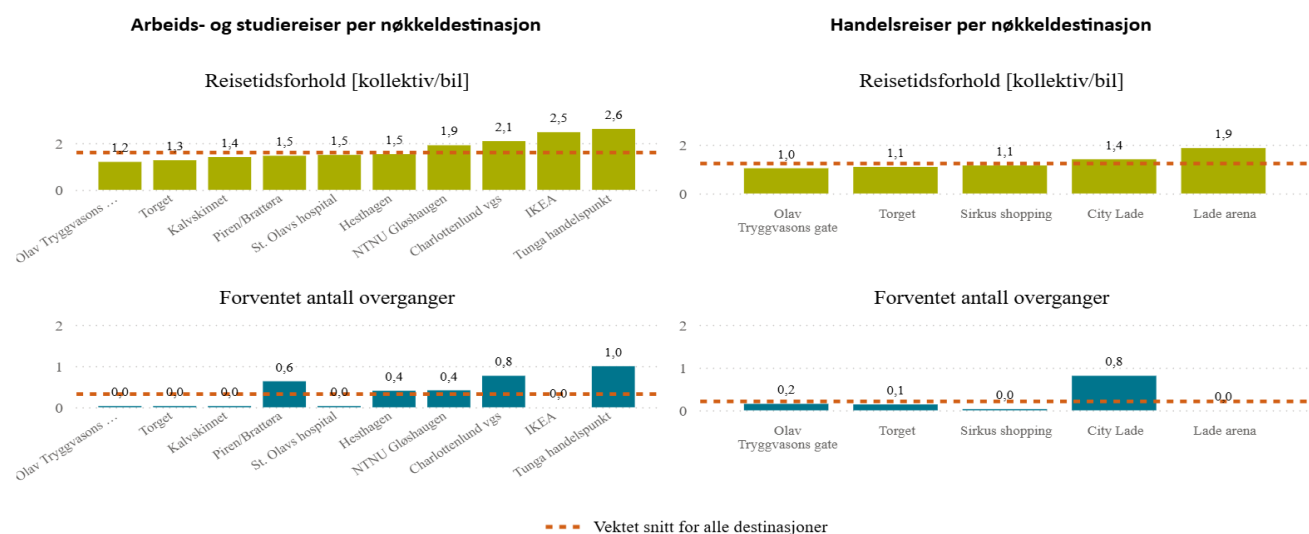
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Ranheim:

Tabell 57: Nøkkeldestinasjoner for Ranheim

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	52 %
	Tunga	IKEA, Tunga handelspunkt	18 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	17 %
	Charlottenlund	Charlottenlund vgs.	14 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.7.2.4 Reisetid og overganger

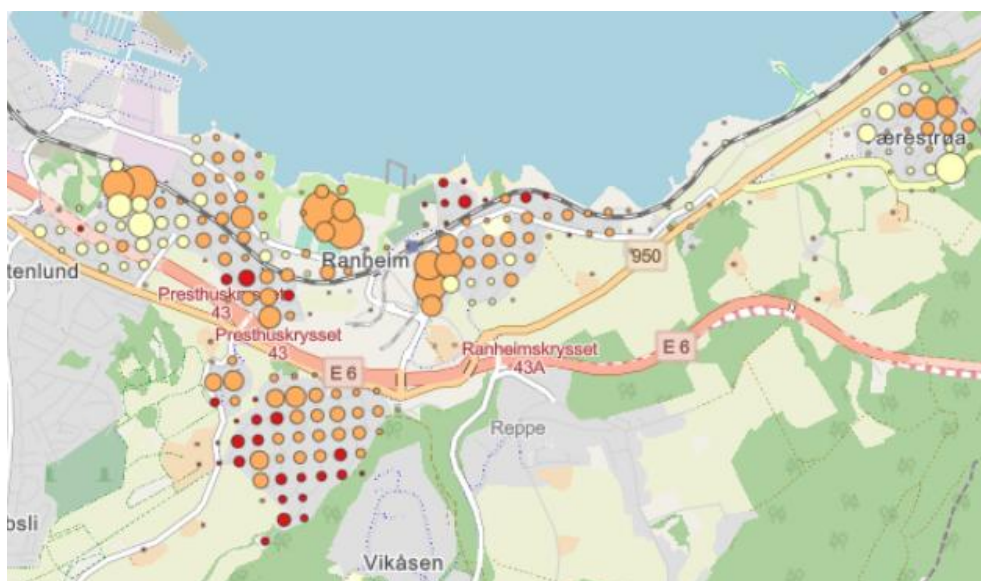
Figur 74: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Ranheim



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktivt)

På de fleste arbeids- og studiereisene fra Ranheim er reisetidsforholdet for kollektiv mot bil 1,5 eller høyere, noe som betyr at det fremstår lite attraktivt å reise med buss. Dette gjelder spesielt reisene til Gløshaugen, Charlottenlund videregående, IKEA og Tunga. Også handelsreisene til Lade Arena tar lang tid med buss sammenlignet med bil. På reisene fra Ranheim til sentrum er kollektivtransport konkurransedyktig med bil. Flere av kollektivreisene fra Ranheim krever overgang, noe som også gjør det mindre attraktivt å reise kollektivt.

Kart 130: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Ranheim for arbeids- og studiereiser

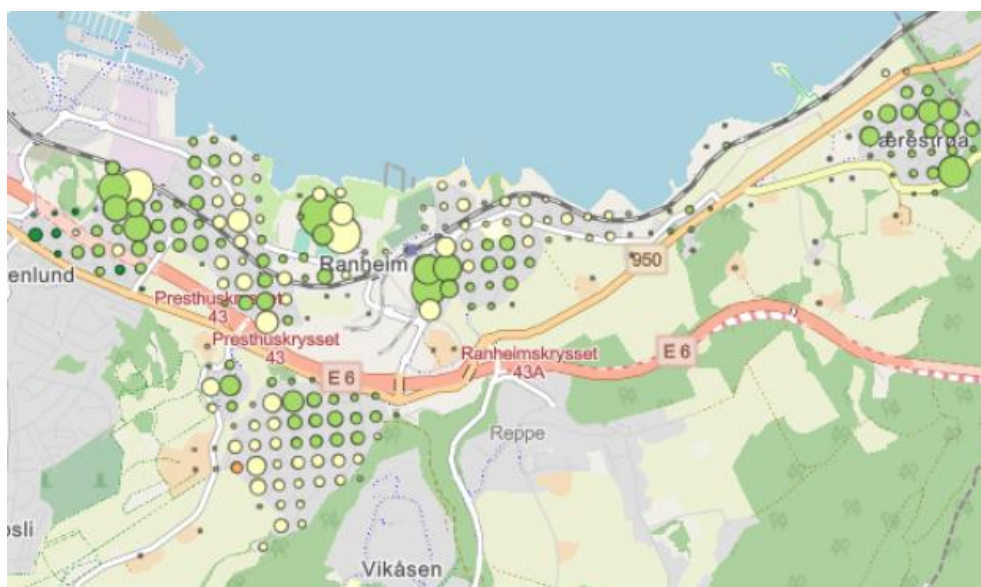


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 131: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Ranheim for handelsreiser

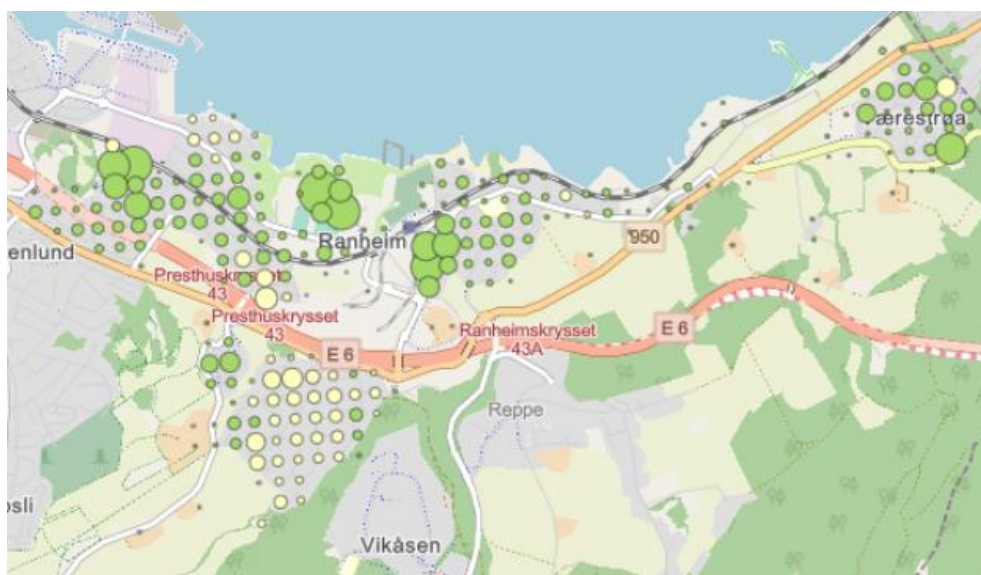


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 132: Forventet andel reiser med overgang for Ranheim for arbeids- og studiereiser

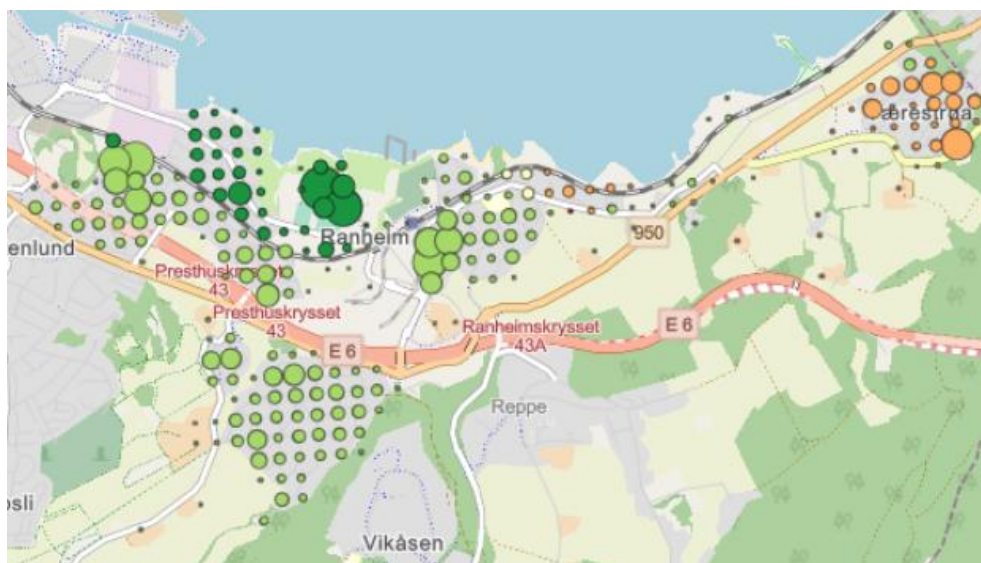


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 133: Forventet andel reiser med overgang for Ranheim for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

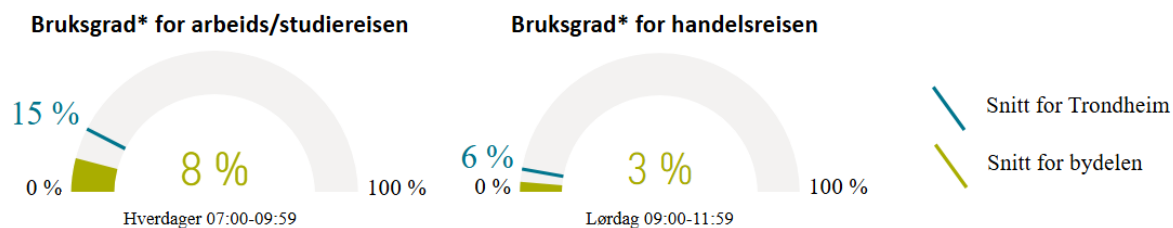
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.7.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Ranheim er 68 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=291). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.7.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 75: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Ranheim

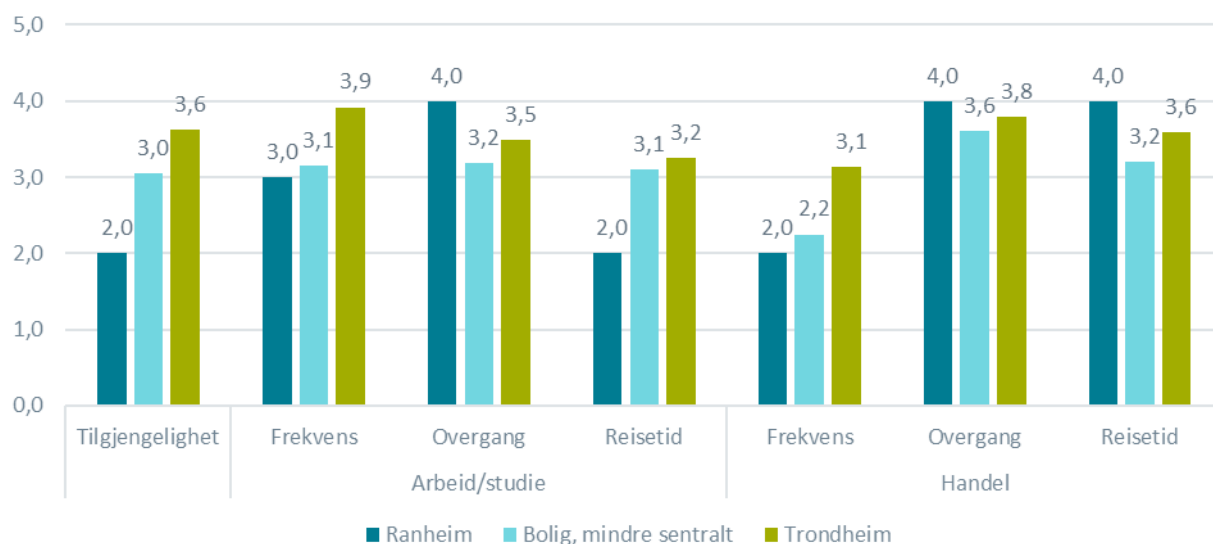


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 8 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.7.3 Oppsummering

Figur 76: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Ranheim



Kundetilfredsheten (KTI) for Ranheim er 68. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Ranheim, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 8 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til Midtbyen og Sirkus shopping
- Veldig godt kollektivtilbud for de som bor i nærheten av metrolinje 1

Utfordringer:

- Reisetid for kollektiv er lang til flere nøkkeldestinasjoner
- Lang avstand til holdeplass i store deler av bydelen
- Lav frekvens sentralt i bydelen
- Lav kundetilfredshet
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

3.8 Reppe/Vikåsen

3.8.1 Fakta om bydelen

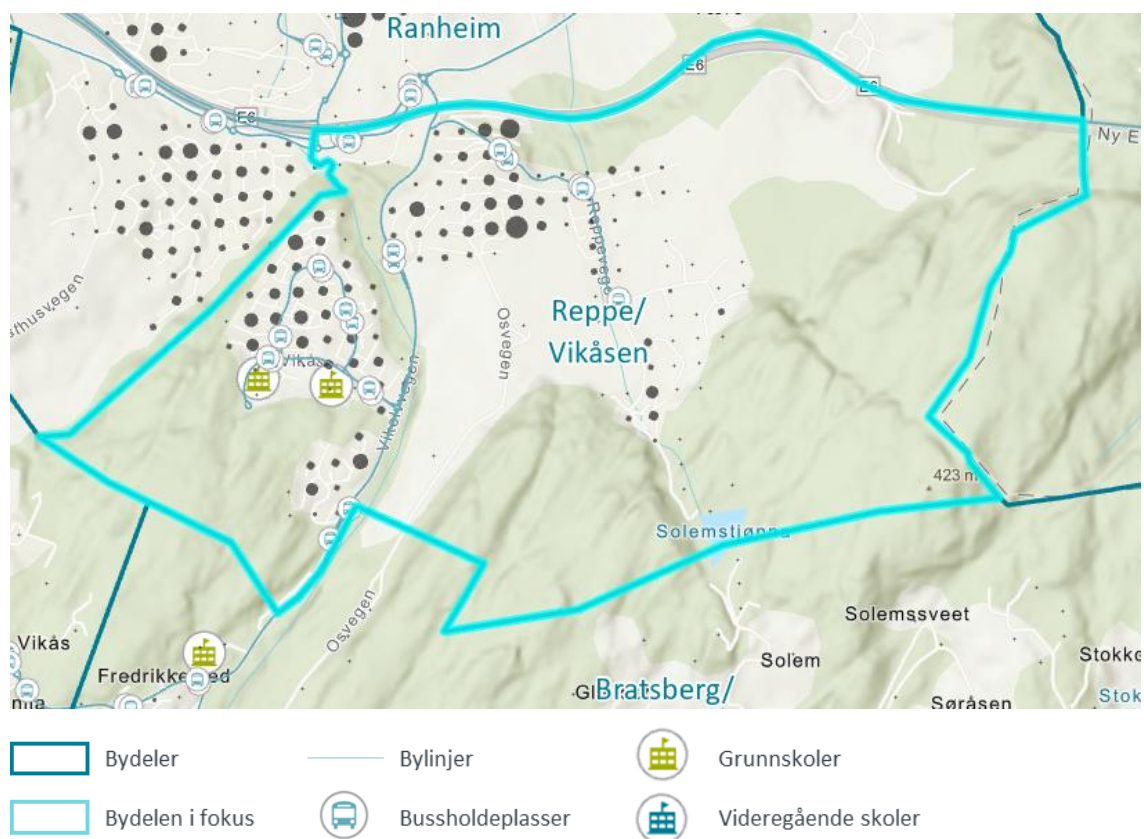
Området Reppe/Vikåsen ligger øst for byen. Det er primært et boligområde, men har også enkelte arbeidsplasser knyttet til skoler, barnehager og handel. Bydelen er derfor definert som et mindre sentralt boligområde. Bebyggelsen på Reppe og Vikåsen domineres av eneboliger og rekkehus, i tillegg til noen 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 og Jonsvatnet.

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

Miljøpakken skal fra høsten 2025 bygge 1150 meter gang- og sykkelvei med belysning, tre meter bred, inkludert veiskulder. Tiltaket skal gi gående og syklende en raskere og mer trafiksikker forbindelse mellom Reppe og Vikåsen, og vil samtidig utgjøre en viktig skolevei for barn bosatt på Reppe som går på Vikåsen skole. Gang- og sykkelveien vil gi vesentlig tidsbesparelse, anslått til cirka 10 minutter tidsbesparelse.

Kart 134: Reppe/Vikåsen



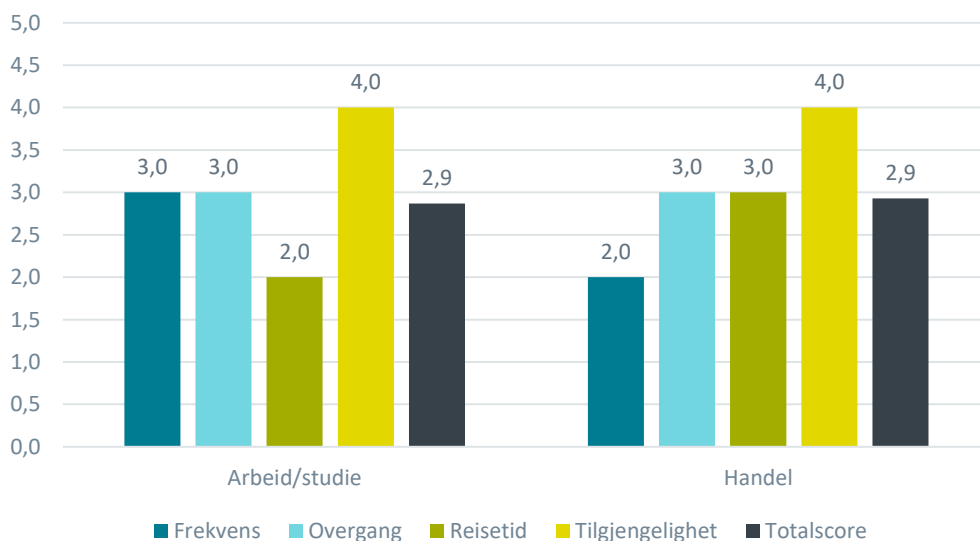
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 58: Demografiske nøkkeltall for Reppe/Vikåsen

Demografi	Reppe/Vikåsen
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	618
Antall bosatte 2024	3 701
Vekst i antall bosatte innen 2035	-
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	577
Bompenger til sentrum	Ja

3.8.2 Resultatene av bydelsanalysen for Reppe/Vikåsen

Figur 77: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Reppe/Vikåsen



Reppe/Vikåsen har et noe ujevnt kollektivtilbud. For arbeid og studier vurderes frekvens og overgang som middels, tilgjengeligheten som god, mens reisetid får noe lavere score. Totalscoren for arbeid/studie er 2,9, som er under middels. For handel vurderes overgang og reisetid som middels, frekvensen som lav og tilgjengeligheten som god. Totalscoren for handel er 2,9, som også er noe under middels. Bydelen har god tilgjengelighet, men reisetid for arbeid/studie og frekvens for handel trekker ned helhetsinntrykket.

3.8.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Reppe/Vikåsen har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.8.2.2.

3.8.2.2 Linjetilgang og frekvens

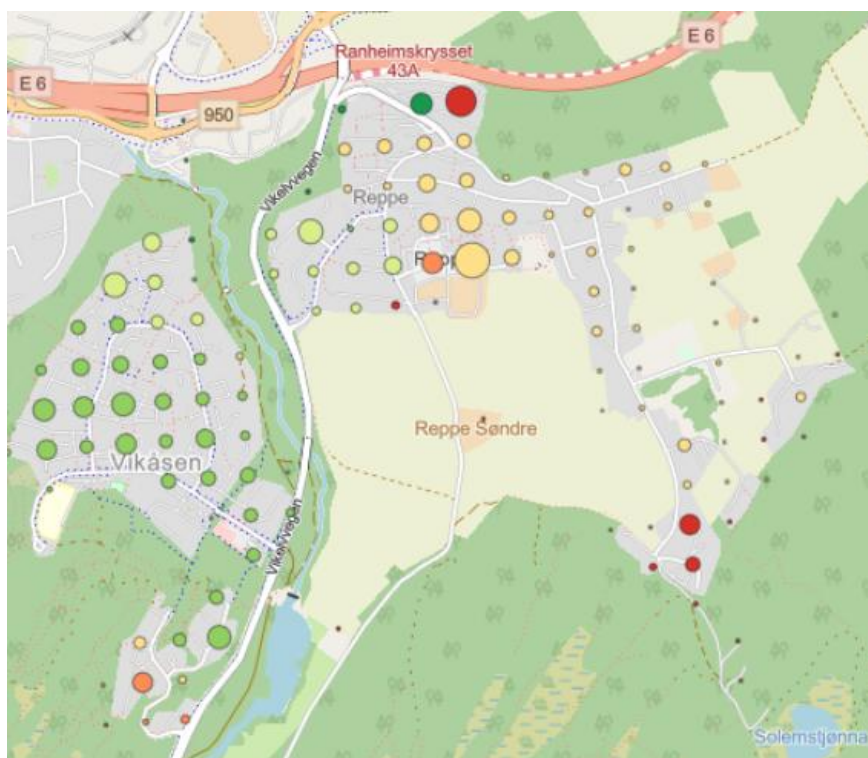
Befolkningen på Reppe/Vikåsen har tilgang til følgende linjer:

Tabell 59: Linjeoversikt Reppe/Vikåsen

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
25	57 %	14	6
80	40 %	2	0
10	39 %	1	0
41	38 %	9	6
70	3 %	9	6
79	3 %	6	4
311	3 %	10	2
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		14	6
Score		3	2

Linje 25 utgjør hoveddelen av kollektivtilbudet på Reppe/Vikåsen, men bare 57 % av befolkningen i bydelen har kort avstand til linja. De øvrige linjene som betjener Reppe/Vikåsen har både lav tilgjengelighet og frekvens, noe som gjør at kollektivtilbudet totalt sett kommer ut med lav score for både arbeidsreisene og handelsreisene.

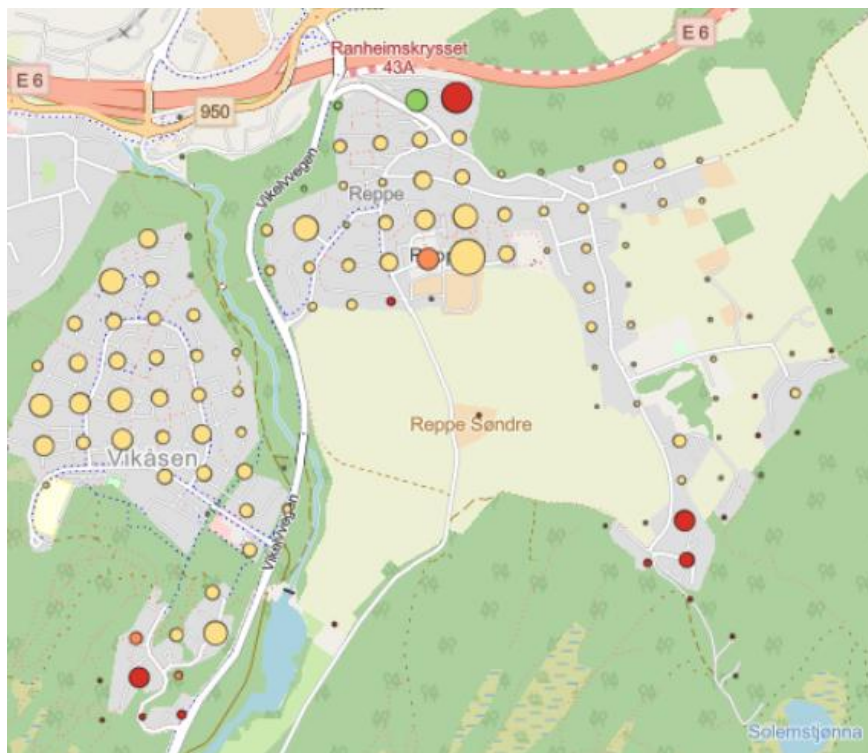
Kart 135: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Reppe/Vikåsen for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 136: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Reppe/Vikåsen for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.8.2.3 Reisestrømmer

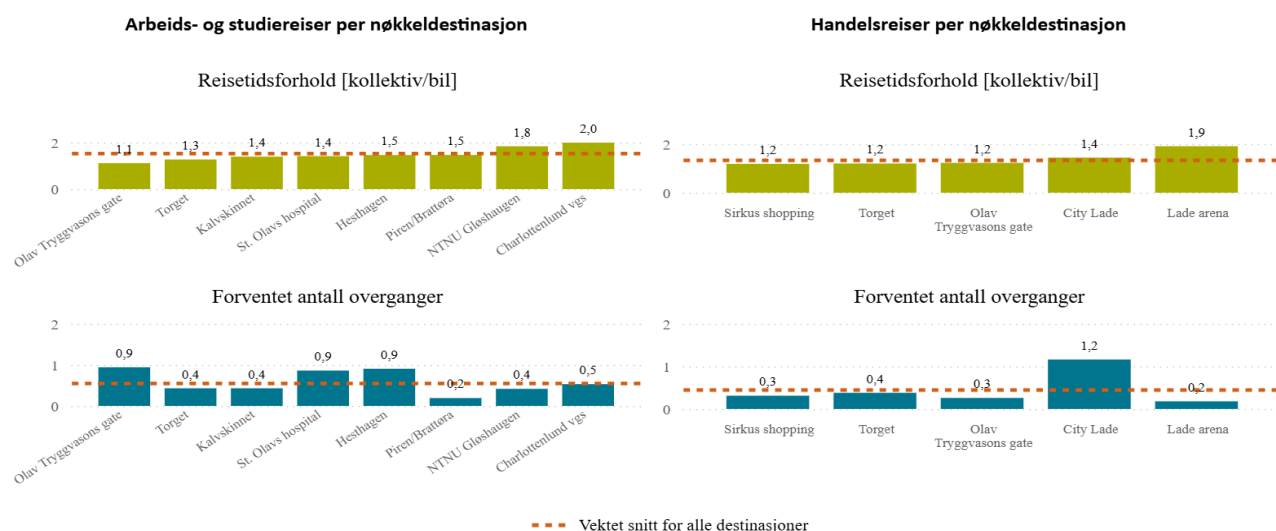
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Reppe/Vikåsen:

Tabell 60: Nøkkeldestinasjoner for Reppe/Vikåsen

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	47 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	31 %
	Charlottenlund	Charlottenlund vgs.	22 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.8.2.4 Reisetid og overganger

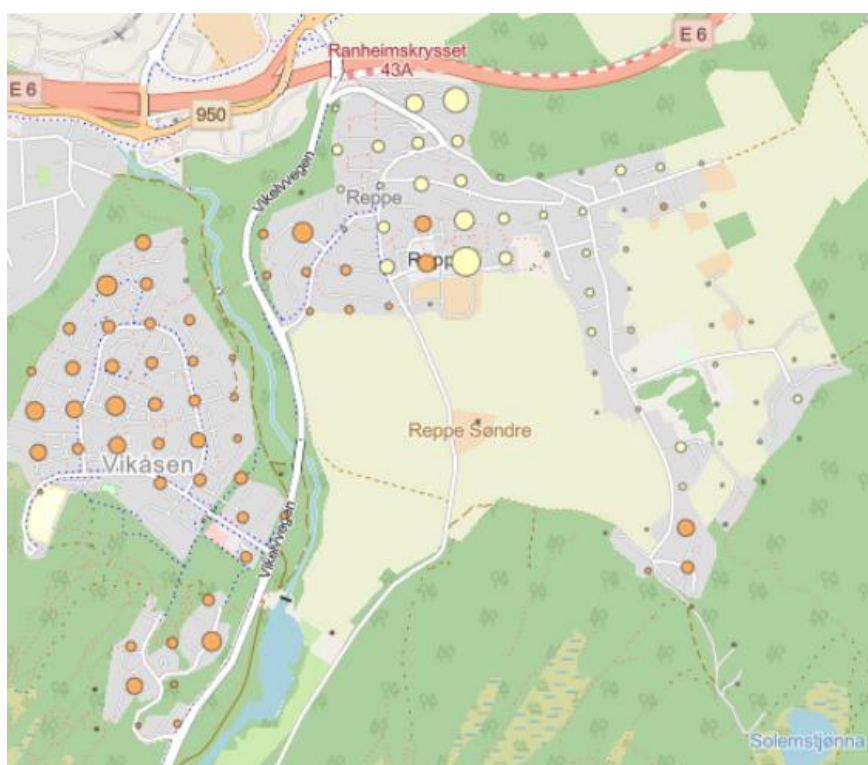
Figur 78: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Reppe/Vikåsen



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Reppe/Vikåsen har akseptable reisetidsforhold for buss på de fleste reisene innen arbeid og handel. Arbeids- og studiereisene til Gløshaugen og Charlottenlund videregående, samt handelsreisene til Lade Arena har reisetidsforhold over 1,5, noe som gjør det lite attraktivt å reise kollektivt for de som har tilgang på bil. Flere av de reisende fra Reppe/Vikåsen må bytte buss på de fleste reisene, spesielt i forbindelse med arbeid og studie.

Kart 137: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Reppe/Vikåsen for arbeids- og studiereiser

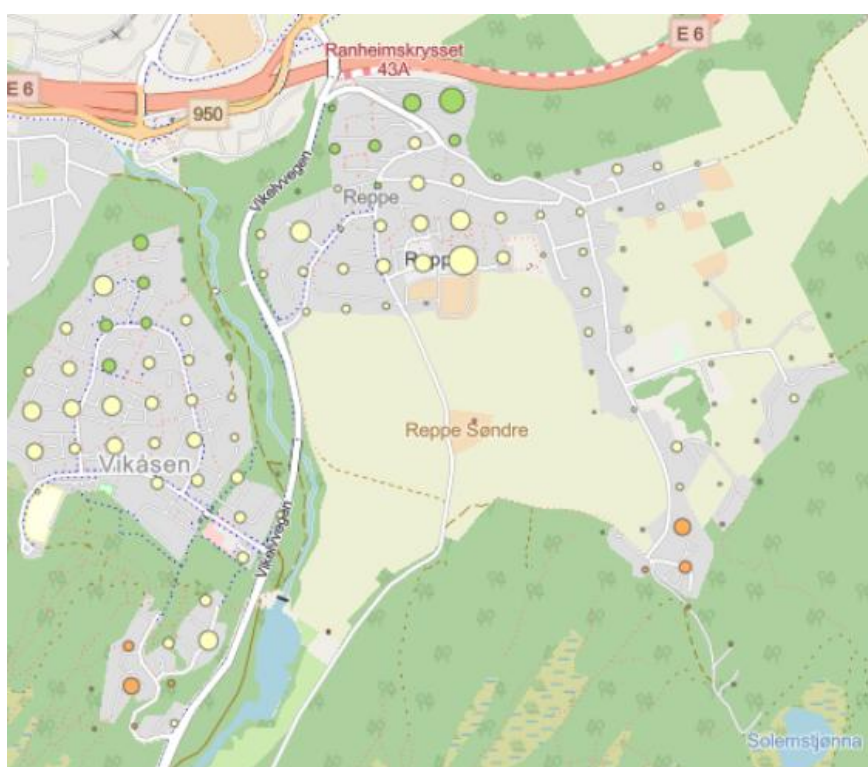


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 138: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Reppe/Vikåsen for handelsreiser

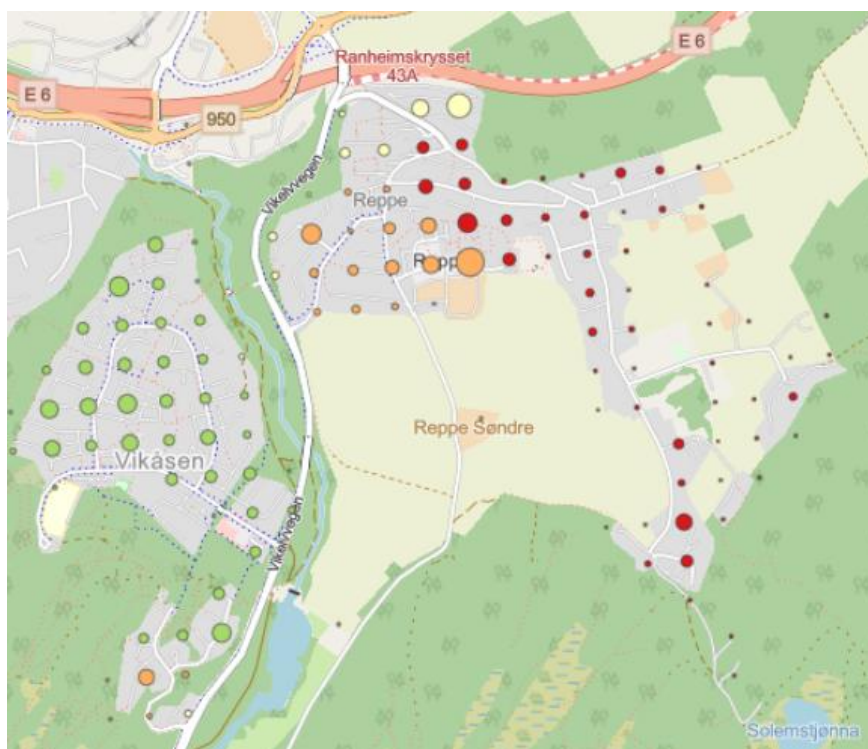


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 139: Forventet andel reiser med overgang for Reppe/Vikåsen for arbeids- og studiereiser

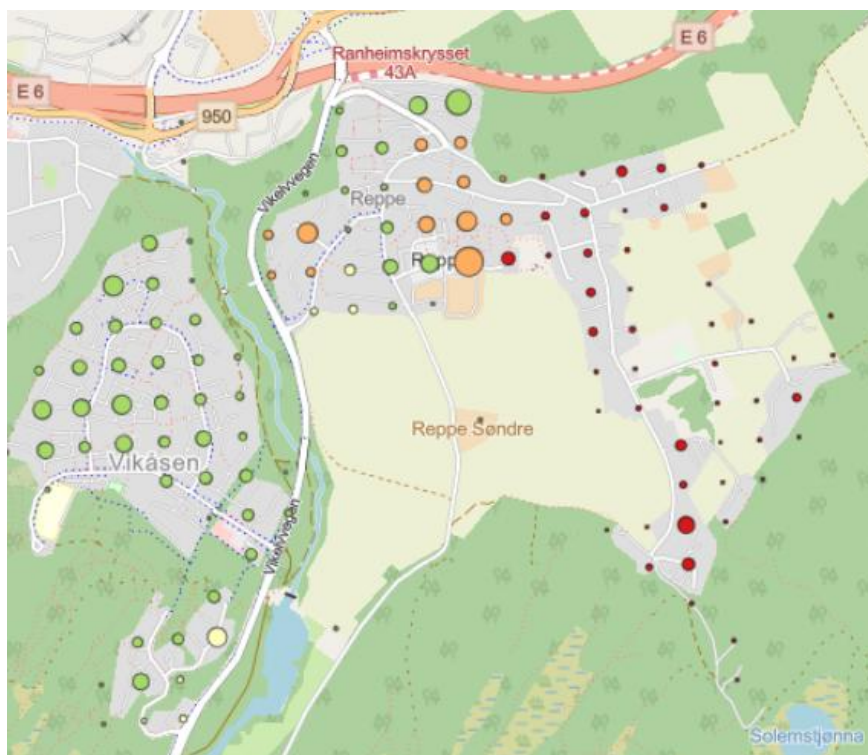


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 140: Forventet andel reiser med overgang for Reppe/Vikåsen for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

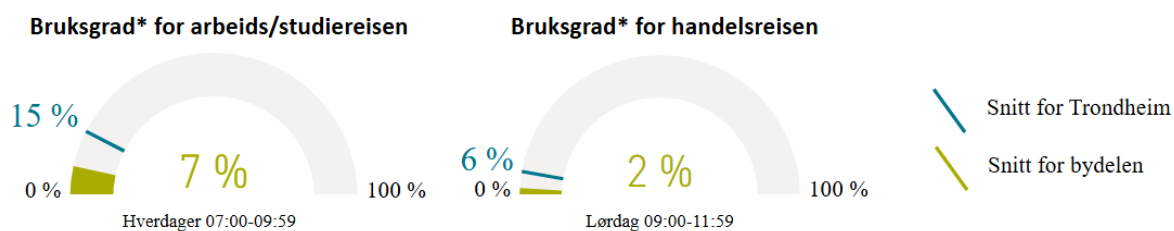
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.8.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Reppe/Vikåsen er 65 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=106). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.8.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 79: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Reppe/Vikåsen

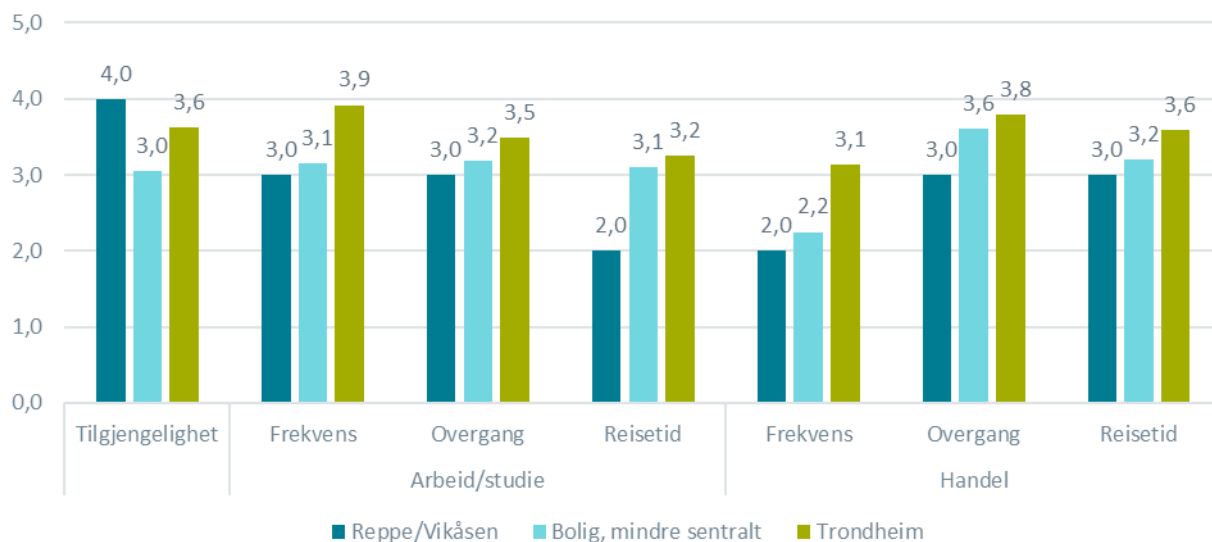


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 7 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 2 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.8.3 Oppsummering

Figur 80: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Reppe/Vikåsen



Kundetilfredsheten (KTI) for Reppe/Vikåsen er 65. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Reppe/Vikåsen, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 7 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 2 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til de fleste handelsreisemål

Utfordringer:

- Lav frekvens for handel
- Lav bruksgrad og kundetilfredshet
- Høy overgangsandel
- Lang reisetid til NTNU Gløshaugen, Charlottenlund videregående skole og Lade Arena.

3.9 Tunga

3.9.1 Fakta om bydelen

Tunga strekker seg fra travbaneområdet på Leangen i nord til Granåslia i sør. E6 går tvers gjennom bydelen og 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.

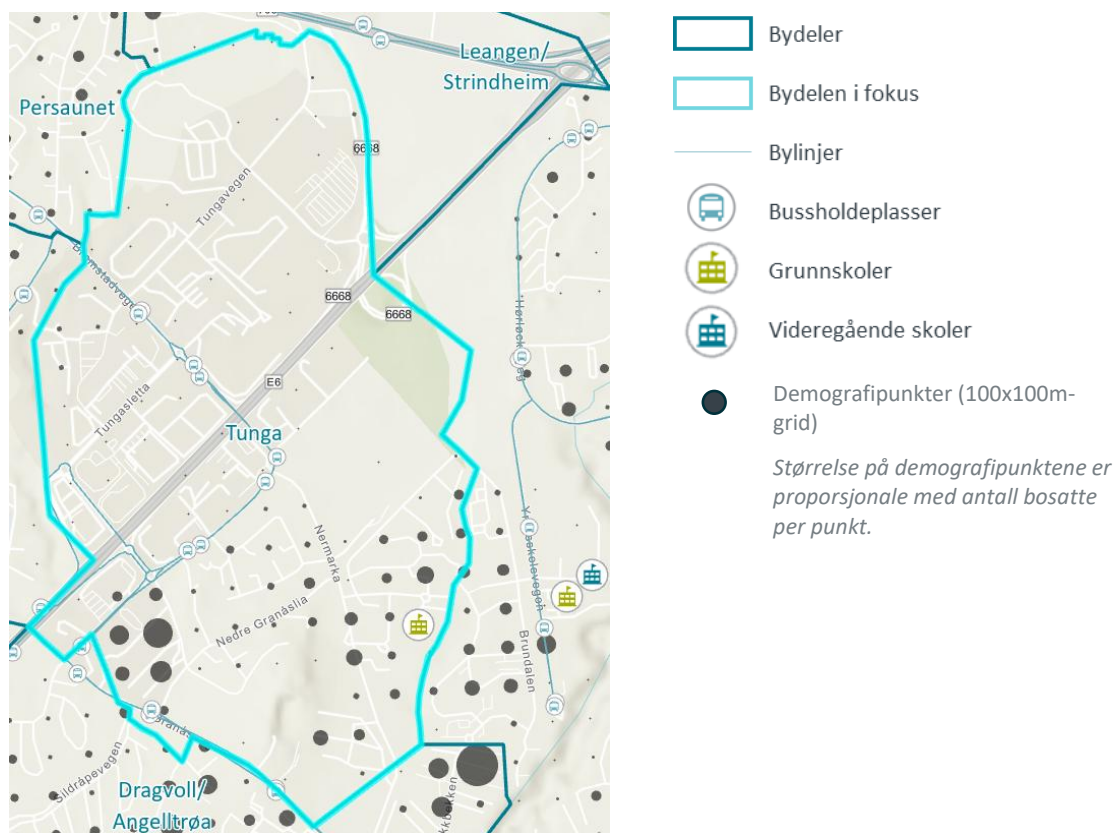
Travbaneområdet skal i perioden 2023 til 2036 bygges om til et stort boligområde med blokker, nærbutikker og andre fasiliteter. I tillegg er det planlagt boligbygging på Granåsen Gård sør i bydelen. Disse store utbyggingene vil etter planen føre til en dobling av antall innbyggere i bydelen frem mot 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 stiging fra E6 opp mot øvre Granåslia.

Både de ansatte og beboerne i bydelen har gode parkeringsmuligheter.

Kart 141: Tunga

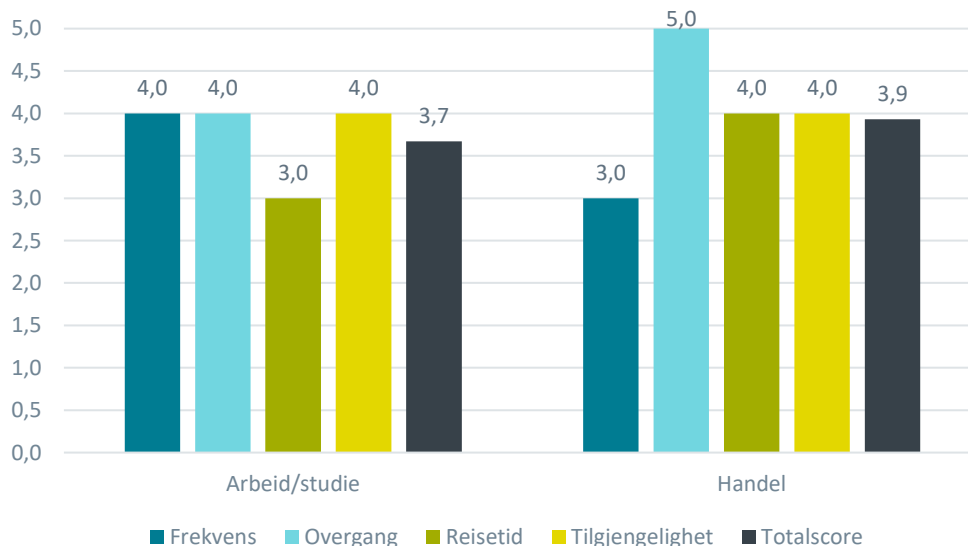


Tabell 61: Demografiske nøkkeltall for Tunga

Demografi	Tunga
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Næring/Blokk/Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 723
Antall bosatte 2024	2 804
Vekst i antall bosatte innen 2035	1 537
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	5 578
Bompenger til sentrum	Ja

3.9.2 Resultatene av bydelsanalysen for Tunga

Figur 81: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Tunga



Tunga har et godt og balansert kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid og studier vurderes frekvens, overgang og tilgjengelighet som god, mens reisetiden er middels. Totalscoren for arbeid/studie er 3,7, som indikerer et godt tilbud for pendlere. For handel vurderes overgang som svært bra, reisetid og tilgjengelighet som bra, og frekvens som middels. Totalscoren for handel er 3,9, som er høy. Samlet sett fremstår Tunga som en bydel med et pålitelig og effektivt kollektivsystem for ulike reiseformål.

3.9.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Tunga har god tilgjengelighet, 90 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Deler av boligområdet i Brundalen har lang avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.9.2.2.

3.9.2.2 Linjetilgang og frekvens

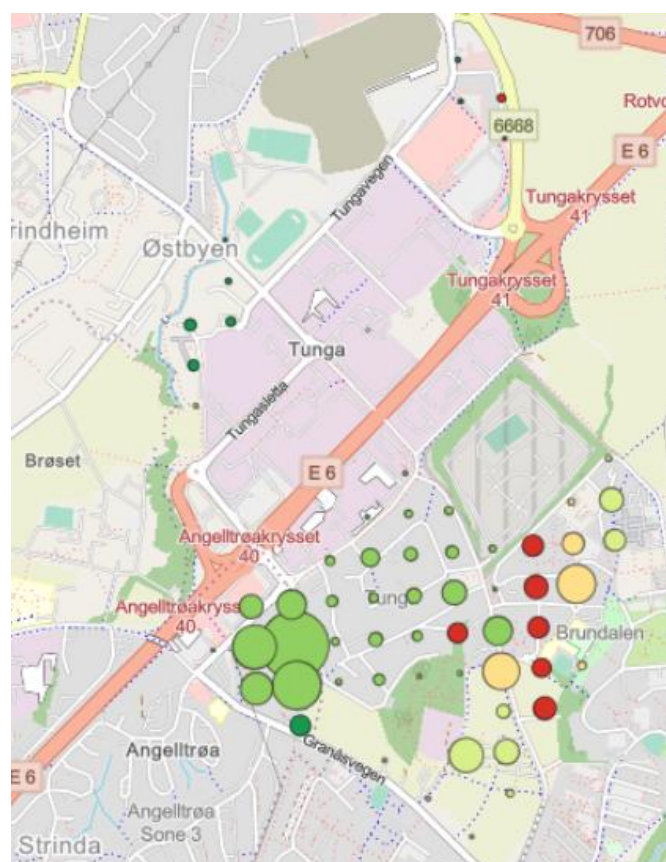
Befolkningen på Tunga har tilgang til følgende linjer:

Tabell 62: Linjeoversikt Tunga

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
10	71 %	18	14
15	57 %	6	4
14	16 %	14	7
12	4 %	12	13
1	1 %	12	12
20	1 %	8	6
25	1 %	12	6
311	1 %	11	2
70	1 %	10	6
79	1 %	6	4
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		17	12
Score		4	3

På Tunga er det linje 10 som utgjør hoveddelen av busstilbudet, med både høy tilgjengelighet og mange avganger i timen. Linje 15 har også høy tilgjengelighet, men lav frekvens. Linje 14 har høy frekvens, men er bare tilgjengelig for en liten andel av befolkningen. Dette gjør at Tunga får middels høye totalscorer for kollektivtilbudet med score 4 på arbeids- og studiereisene og score 3 på handelsreisene.

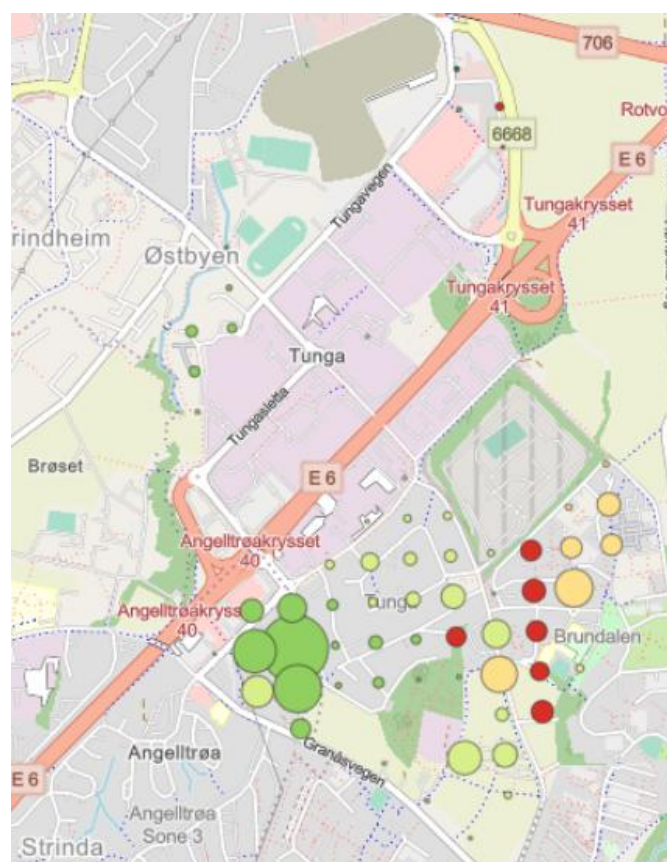
Kart 142: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Tunga for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 11-16 (score 3)
- ≤ 5 (score 1)
- 16-31 (score 4)
- 5-11 (score 2)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 143: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Tunga for handelsreiser



3.9.2.3 Reisestrømmer

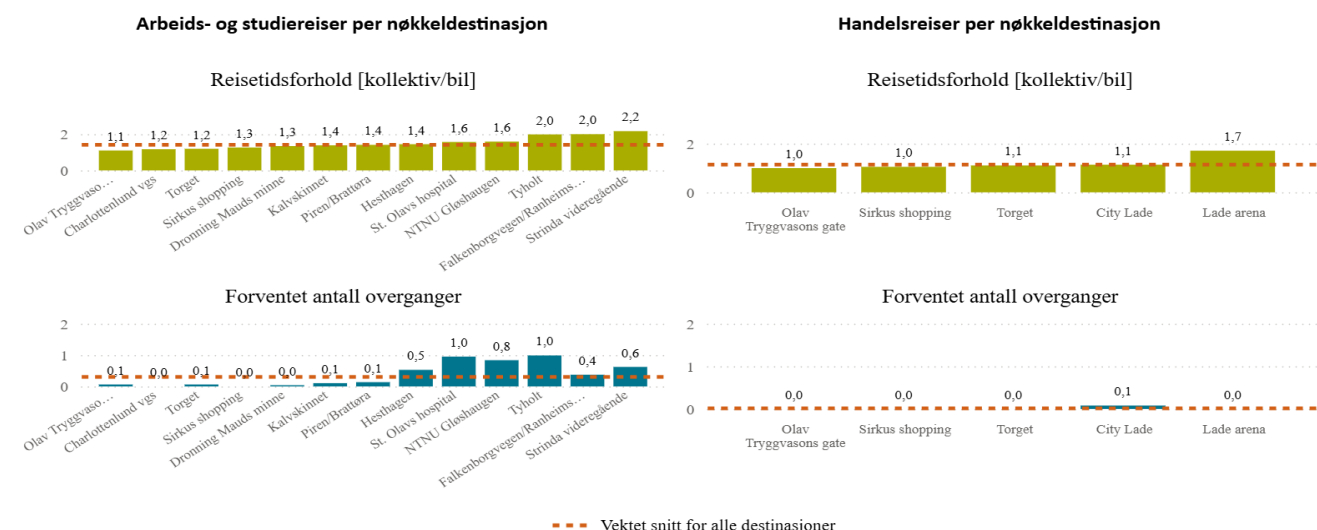
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Tunga:

Tabell 63: Nøkkeldestinasjoner for Tunga

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	44 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	19 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping, Falkenborgvegen/Ranheimsvegen, Dronning Mauds minne	18 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	10 %
	Charlottenlund	Charlottenlund vgs.	10 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.9.2.4 Reisetid og overganger

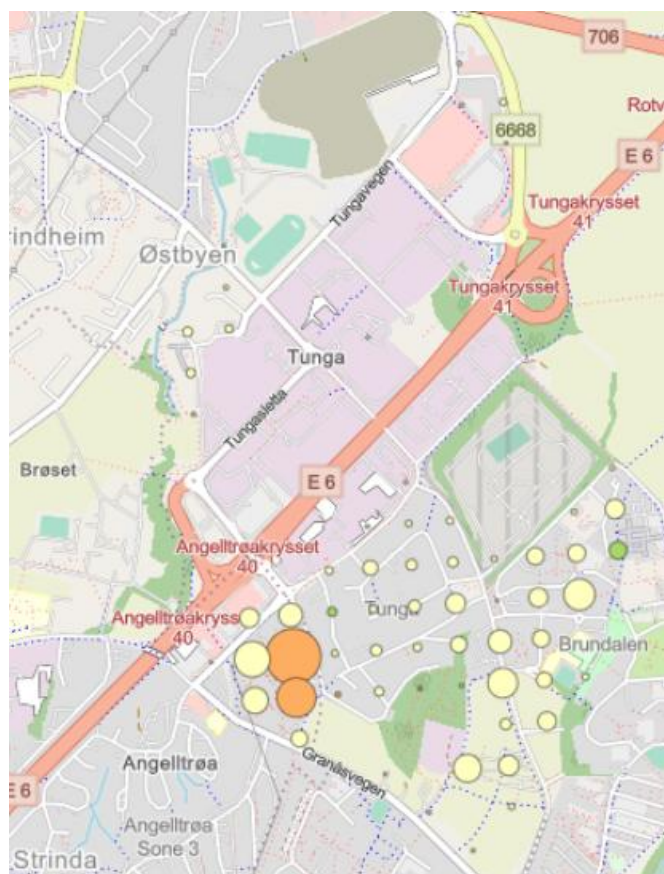
Figur 82: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Tunga



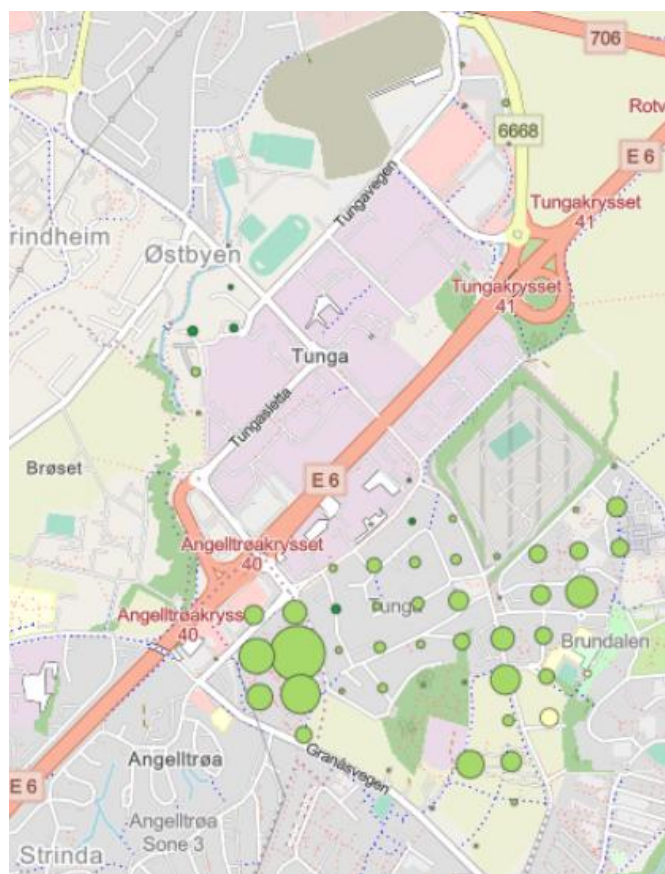
(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Tunga har godt til akseptabelt reiseforhold for kollektiv på flere reiser, men reiser til destinasjoner som Tyholt, Falkenborgvegen/Ranheimsvegen og Strinda videregående fremstår som lite attraktive med kollektivtransport. Det samme gjelder handelsreisene til Lade Arena. Til de øvrige handelsdestinasjonene har kollektivtrafikken god konkurransekraft mot bil. De reisende må regne med overgang på en del av reisene i forbindelse med arbeid og studie, mens de mest benyttede handelsdestinasjonene kan nås med direkterute fra Tunga.

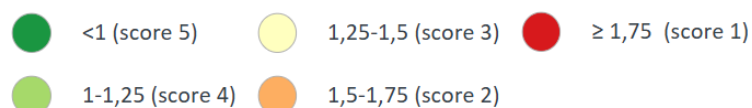
Kart 144: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Tunga for arbeids- og studiereiser



Kart 145: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Tunga for handelsreiser

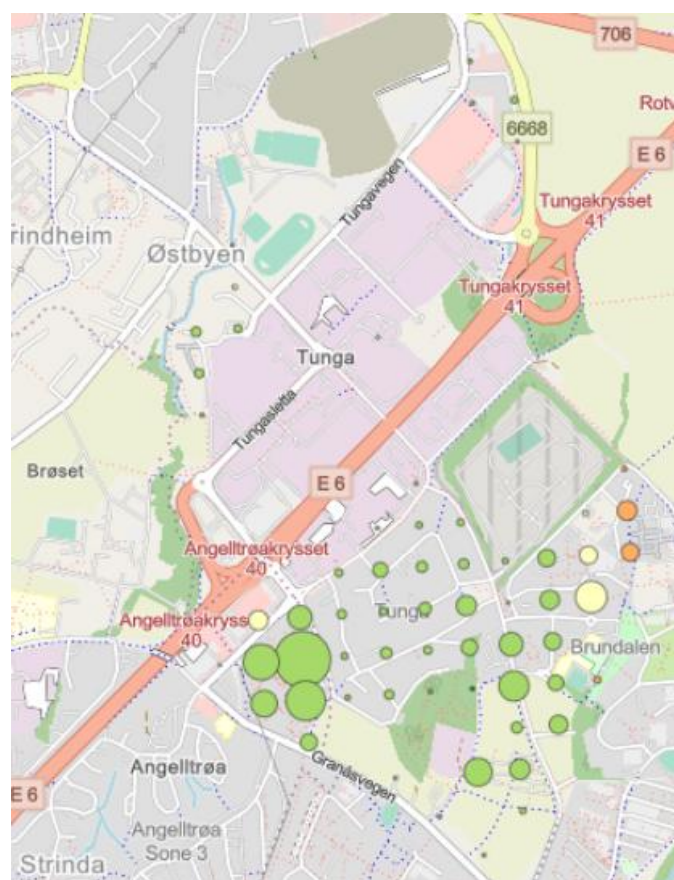


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

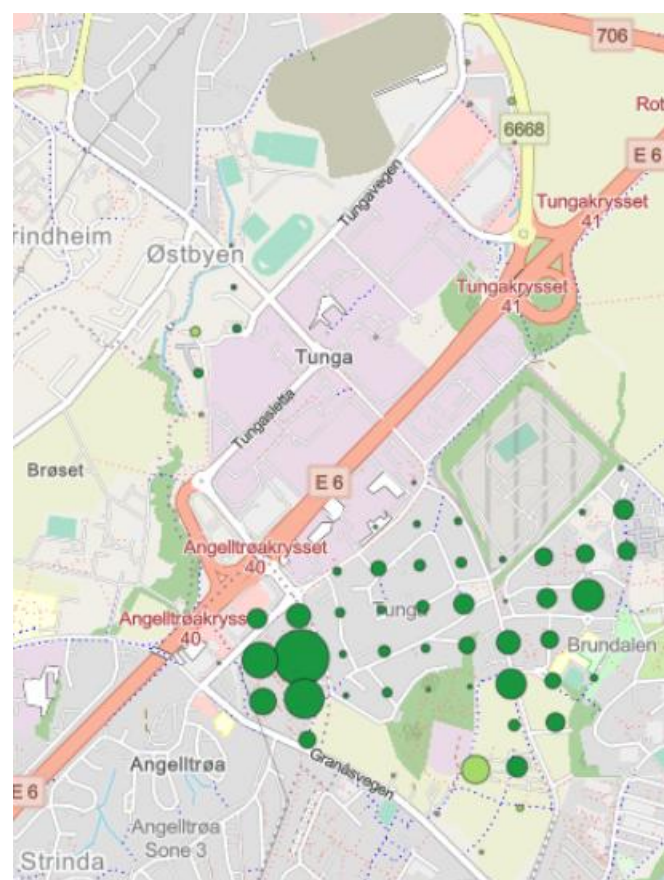


Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 146: Forventet andel reiser med overgang for Tunga for arbeids- og studiereiser



Kart 147: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Tunga for handelsreiser



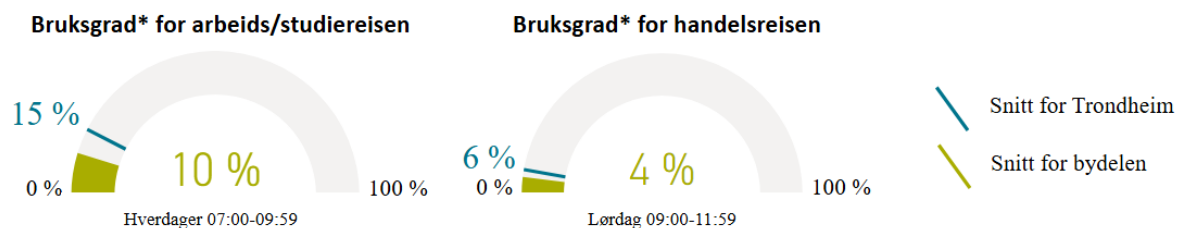
Overganger: score og verdier

- | | | |
|--|--|--|
| ● 0 – 0,1 (score 5) | ● 0,35 – 0,6 (score 3) | ● > 0,8 (score 1) |
| ● 0,1 – 0,35 (score 4) | ● 0,6 – 0,8 (score 2) | |

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.9.2.5 Bruk av tilbudet

Figur 83: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Tunga



*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

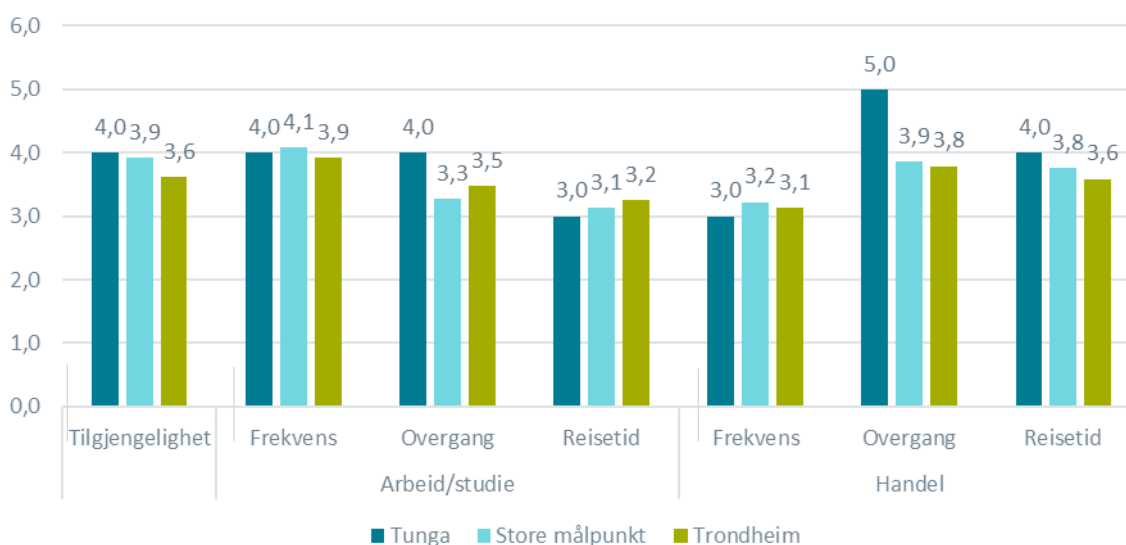
Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 10 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 4 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.9.2.6 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Tunga er 69 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=67). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.9.3 Oppsummering

Figur 84: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Tunga



Kundetilfredsheten (KTI) for Tunga er 69. Innenfor bydelstypen «store målpunkt» er Fossegrenda/Risvolla den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Leangen/Strindheim har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 68. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Tunga, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 10 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Tunga 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 4 % (Trondheim 6 %, Leangen/Strindheim 22 %, Fossegrenda/Risvollan 3 %)

Styrker:

- Jevnt og godt kollektivtilbud for både arbeids- og handelsreiser uten spesielle svakheter
- Konkurransedyktig reisetid med kollektiv mot bil til de fleste reisemål
- Direkterute til halvparten av nøkkeldestinasjonene for arbeid og studie, og til alle handelsreisemål i sentrum, Sirkus Shopping og Lade
- Godt kollektivtilbud for både arbeids- og handelsreiser

Utfordringer:

- Lav kundetilfredshet
- Lav bruksgrad
- Lite konkurransedyktig reisetid til destinasjoner som Tyholt, Falkenborgvegen/Ranheimsvegensveien og Strinda videregående
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

3.10 Valentinlyst

3.10.1 Fakta om bydelen

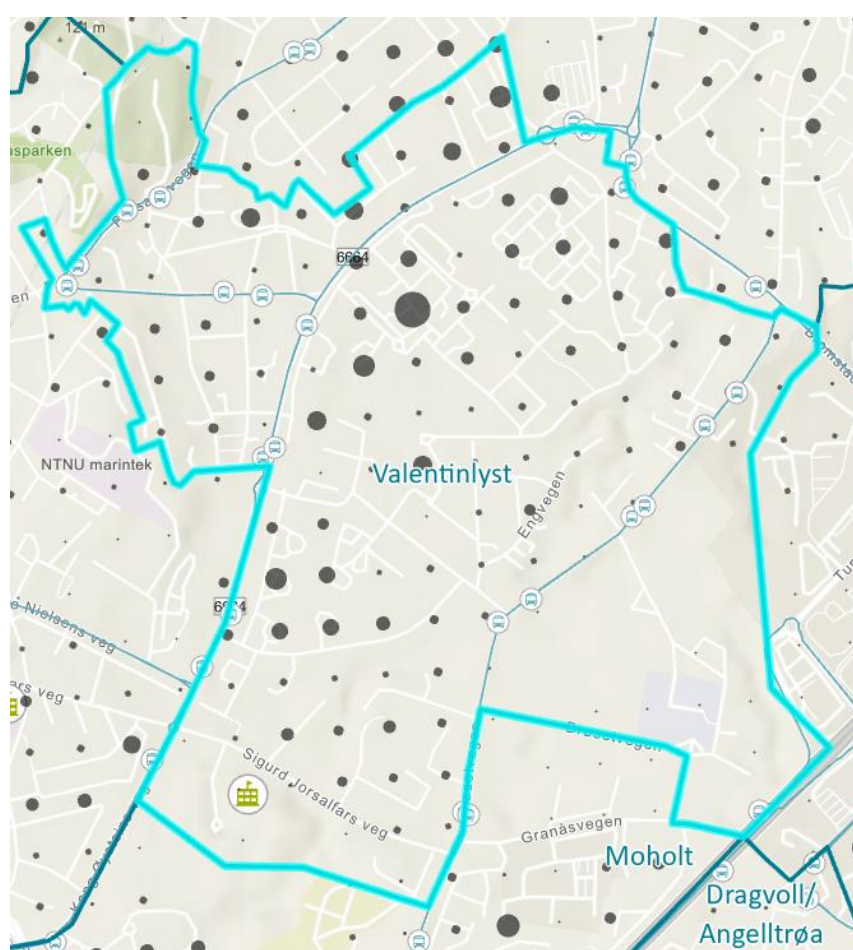
Valentinlyst ligger øst i byen, og bebyggelsen domineres av eneboliger og rekkehus. I tillegg er det en del blokker i området. Bydelen er relativt flat, med unntak av området Kuhaugen i nordvest.

Parkering er lett tilgjengelig. I bydelen ligger Valentinlyst senter, som har nærbutikk og annen handel.

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

Framtidig utvikling i området vil i hovedsak foregå på Brøsetflata.

Kart 148: Valentinlyst



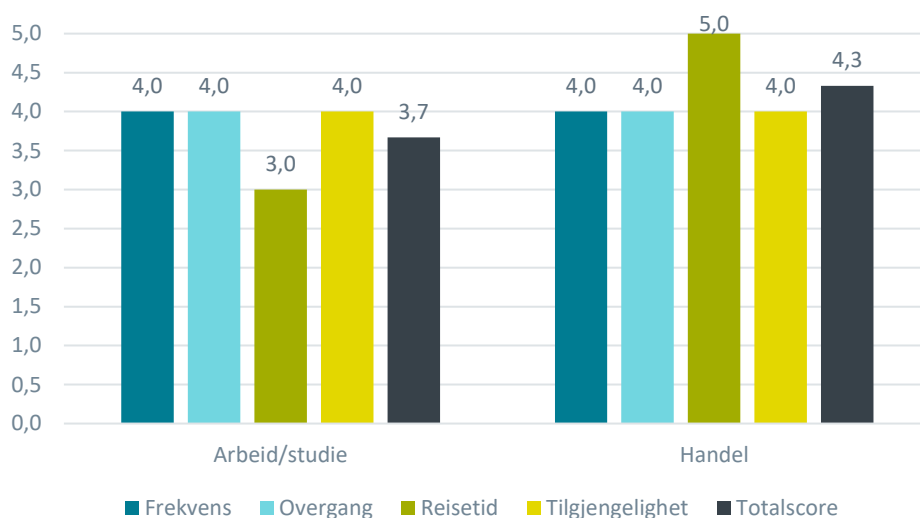
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 64: Demografiske nøkkeltall for Valentinlyst

Demografi	Valentinlyst
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 697
Antall bosatte 2024	5 601
Vekst i antall bosatte innen 2035	970
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 642
Bompenger til sentrum	Nei

3.10.2 Resultatene av bydelsanalysen for Valentinlyst

Figur 85: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Valentinlyst



Valentinlyst har et godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie scorer området høyt på tilgjengelighet, frekvens og overgang, og middels på reisetid, noe som gir en totalscore på 3,7. Når det gjelder handel, er både tilgjengelighet, antall overganger og frekvens vurdert som god, mens reisetiden er svært god. Dette gir en totalscore på 4,3 for handel. Dette tyder på at Valentinlyst er spesielt godt egnet for handelsreiser, men også et konkurransedyktig alternativ for daglige arbeids- og studieformål.

3.10.2.1 Tilgjengelighet

Valentinlyst har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.10.2.2.

3.10.2.2 Linjetilgang og frekvens

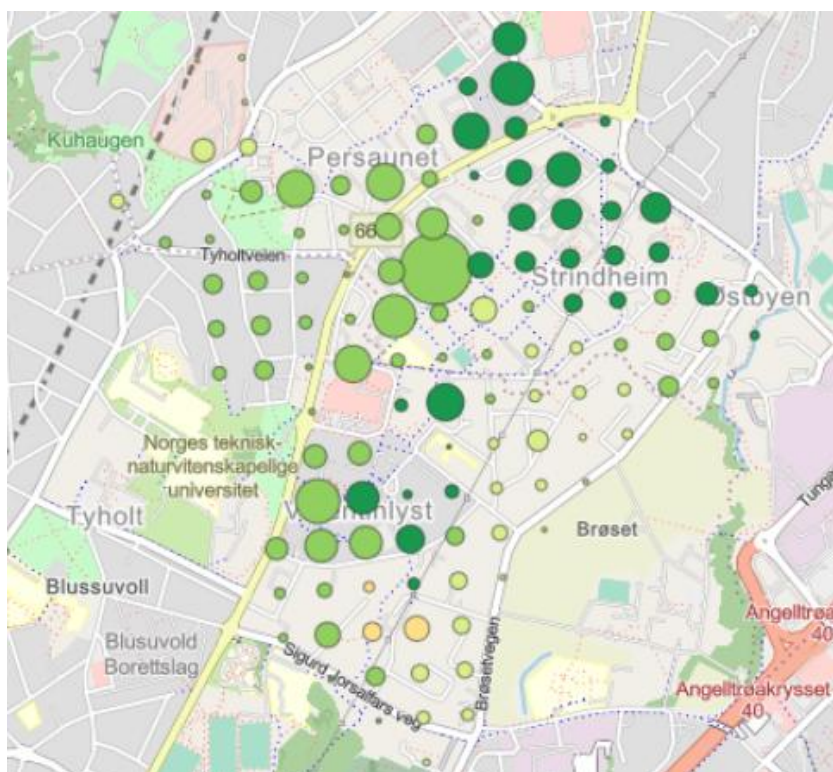
Befolkningen på Valentinlyst har tilgang til følgende linjer:

Tabell 65: Linjeoversikt Valentinlyst

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
13	75 %	13	9
22	61 %	12	13
12	55 %	13	13
10	30 %	16	12
15	30 %	6	4
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		27	23
Score		4	4

Linjene som betjener Valentinlyst har god tilgjengelighet og god frekvens. Linje 13 er tilgjengelig for tre fjerdedeler av befolkningen, mens linje 12 og 22 også har kort avstand til holdeplass for over halvparten av innbyggerne. Linje 10 og 15 er tilgjengelig for omtrent en tredel av befolkningen.

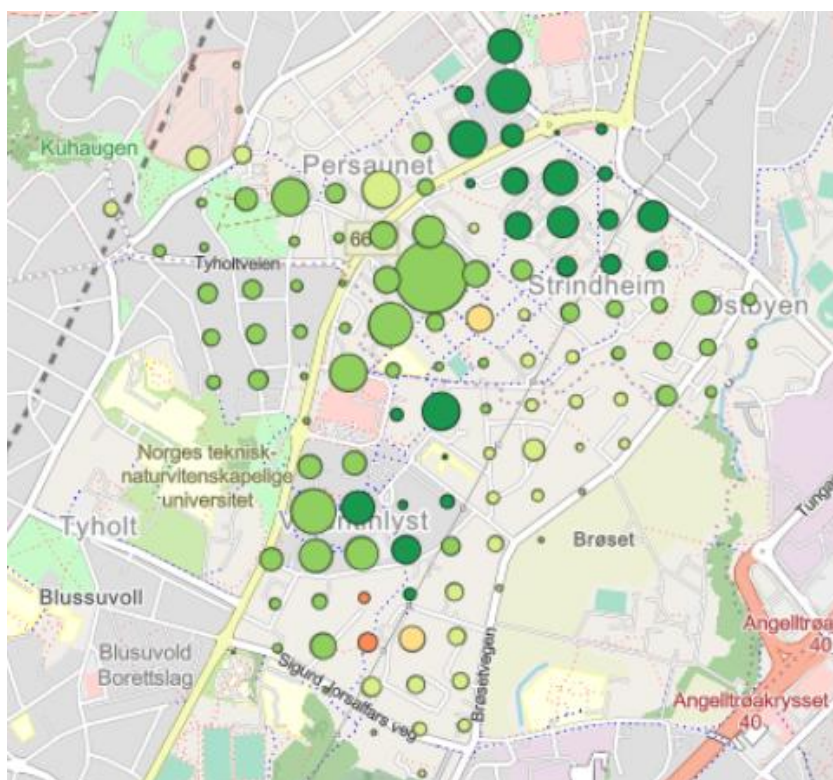
Kart 149: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Valentinlyst for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 150: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Valentinlyst for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.10.2.3 Reisestrømmer

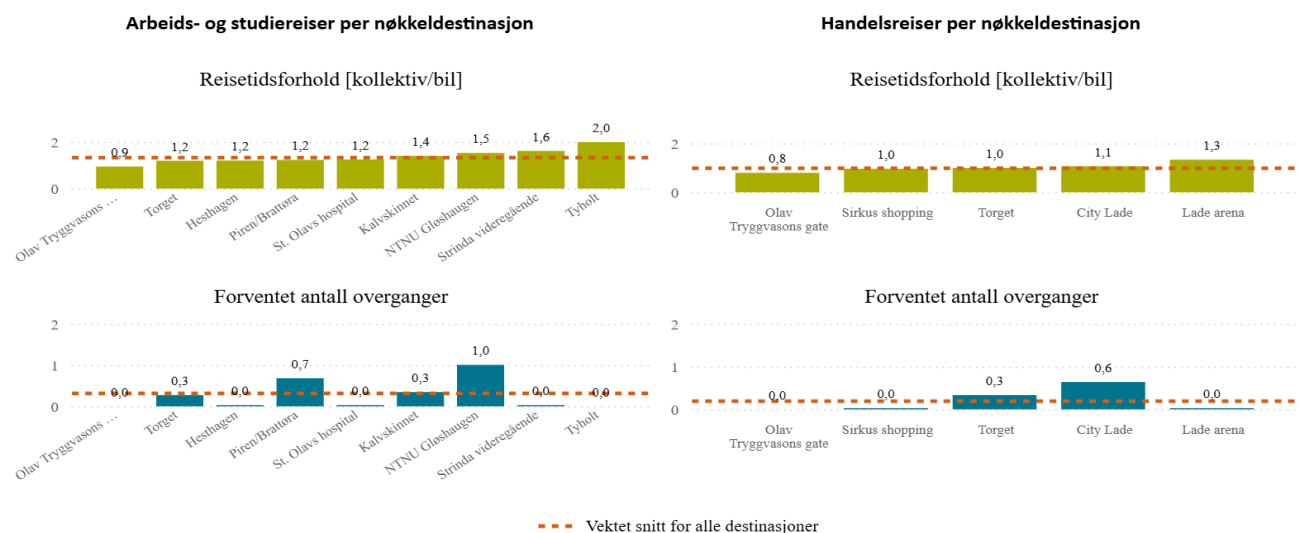
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Valentinlyst:

Tabell 66: Nøkkeldestinasjoner for Valentinlyst

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	42 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	31 %
	Tyholt	Strinda videregående, Tyholt	27 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.10.2.4 Reisetid og overganger

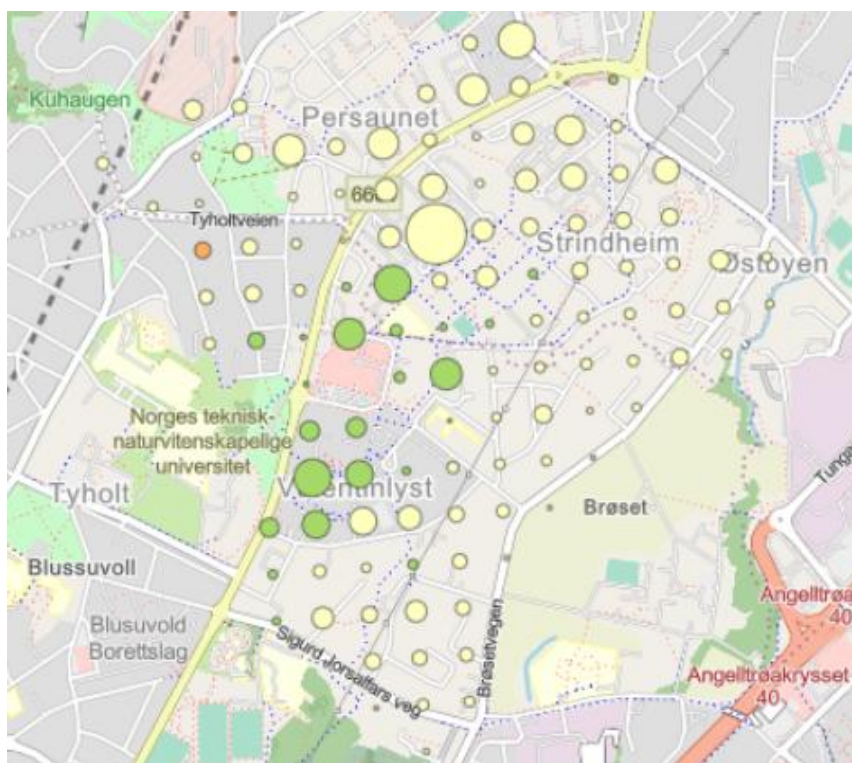
Figur 86: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Valentinlyst



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

På Valentinlyst har kollektivtrafikken gode til akseptable reisetidsforhold til de fleste destinasjonene. Kun arbeidsreisene til Strinda videregående og Tyholt har reisetidsforhold under akseptabelt nivå. Til alle de mest brukte handelsdestinasjonene utenfor bydelen konkurrerer kollektivtransporten godt med bilen. De som reiser kollektivt har overgang på omtrent halvparten av reisene til arbeid og studie. I forbindelse med handelsreisene er det direkterute til Olav Tryggvasons gate, Sirkus Shopping og Lade Arena, og overgang til Torget og City Lade.

Kart 151: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Valentinlyst for arbeids- og studiereiser

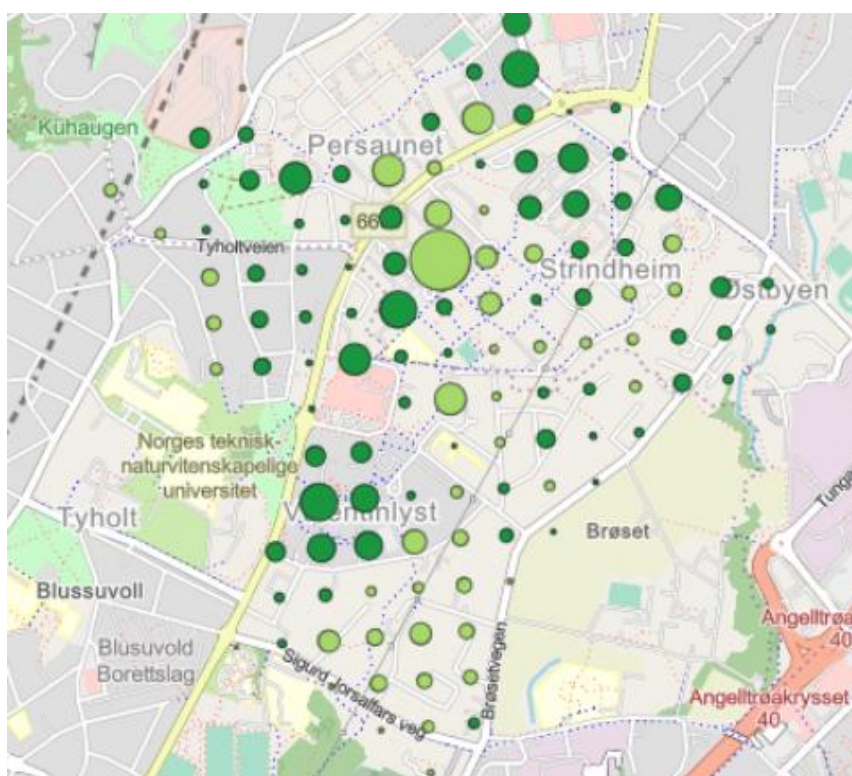


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 152: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Valentinlyst for handelsreiser

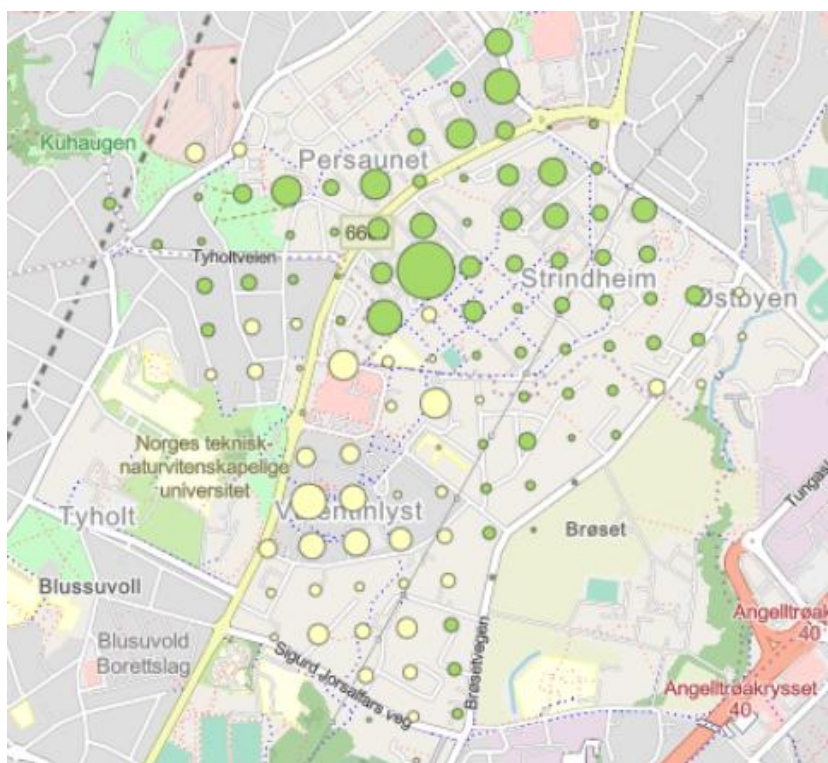


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 153: Forventet andel reiser med overgang for Valentinlyst for arbeids- og studiereiser

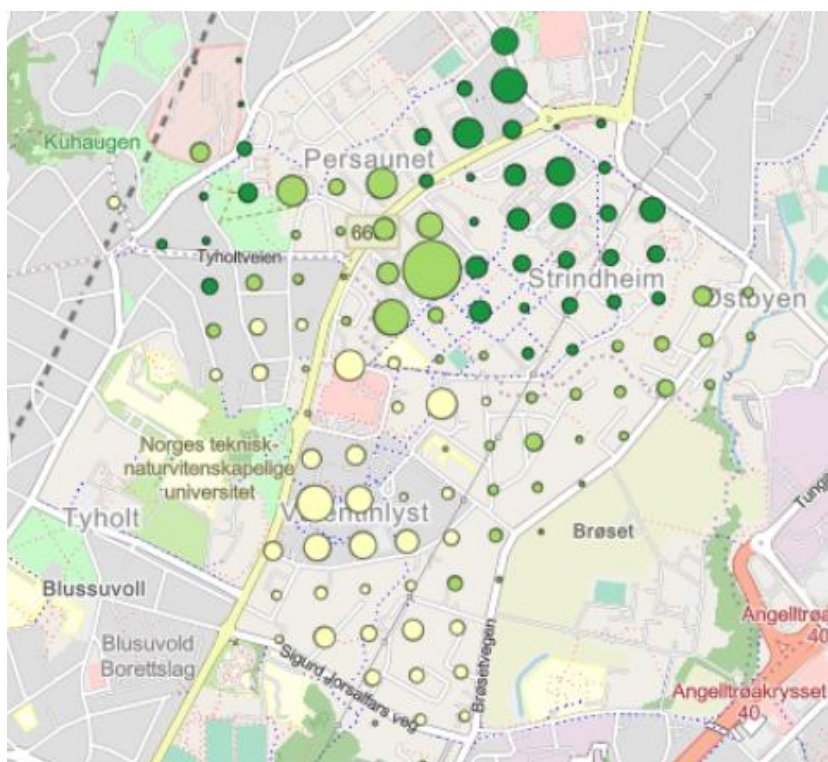


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 154: Forventet andel reiser med overgang for Valentinlyst for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

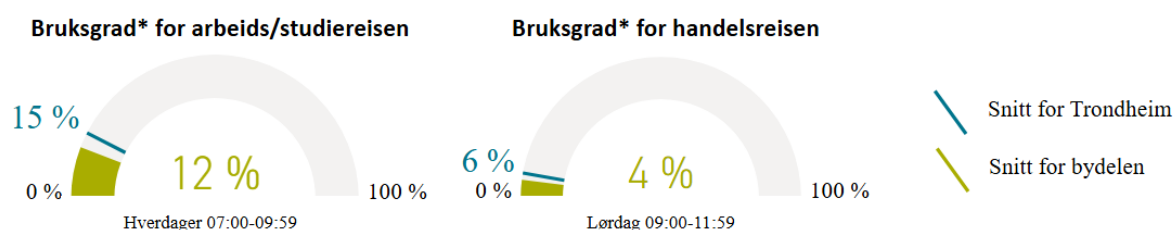
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.10.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Valentinlyst er 77 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=148). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.10.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 87: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Valentinlyst

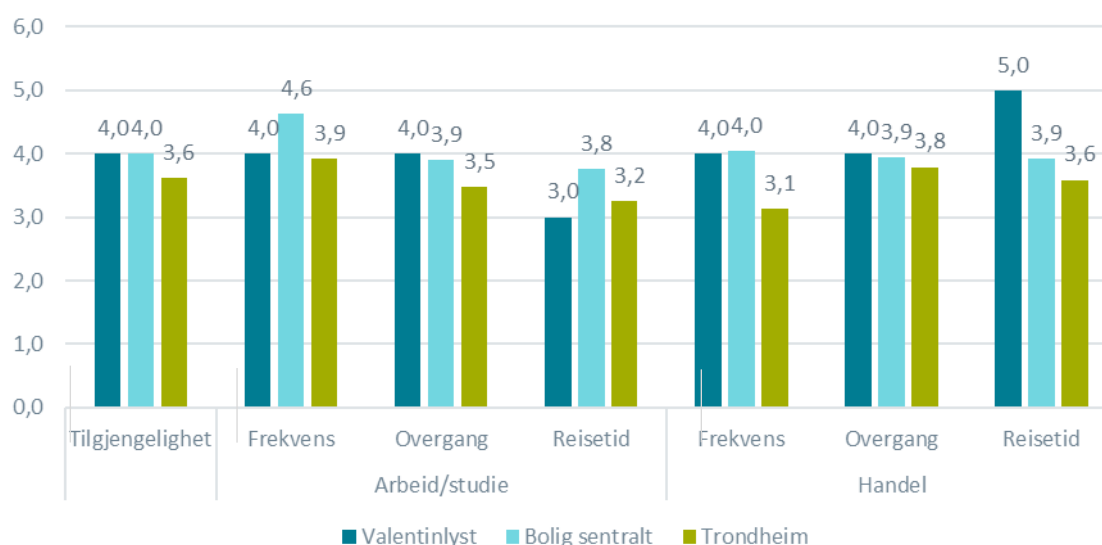


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 12 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 4 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.10.3 Oppsummering

Figur 88: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Valentinlyst



Kundetilfredsheten (KTI) for Valentinlyst er 77. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Valentinlyst, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 12 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 4 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Godt kollektivtilbud for både arbeids-/studiereisene og handelsreisene
- Konkurransedyktig reisetid til de fleste nøkkeldestinasjonene
- Kort avstand til holdeplass for de fleste
- Høy frekvens

Utfordringer:

- Lav kundetilfredshet

3.11 Østmarka

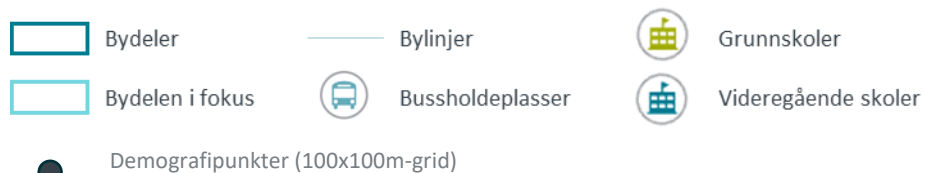
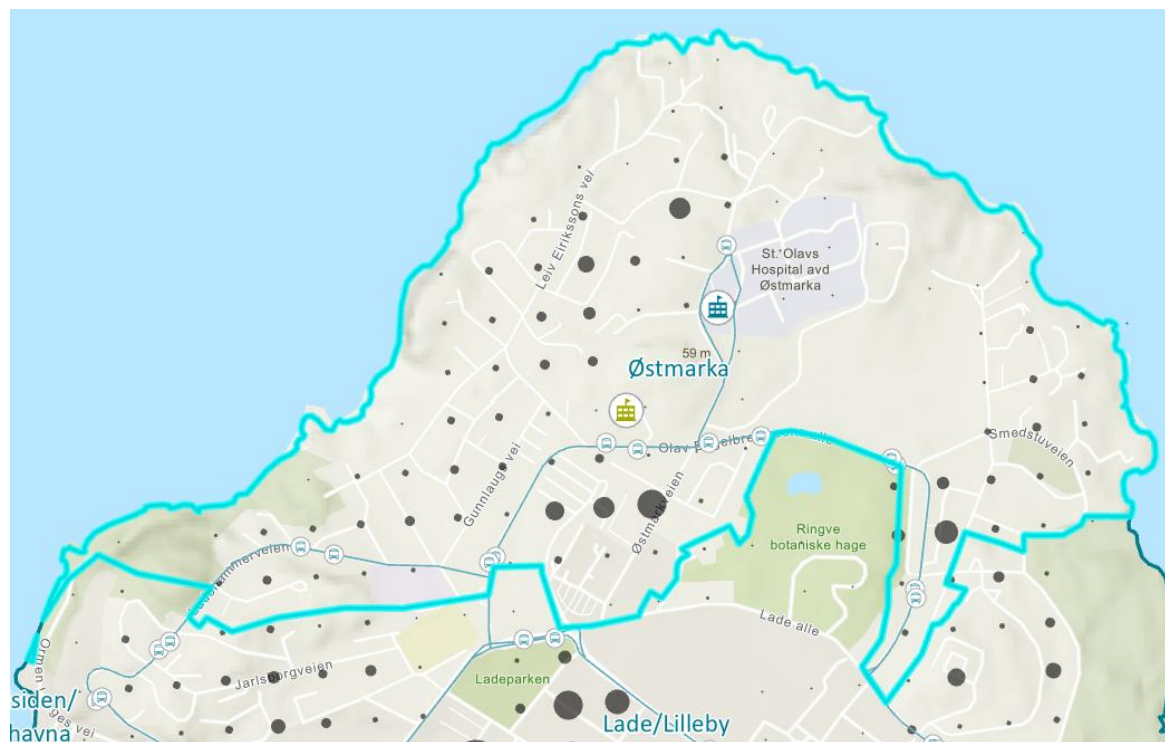
3.11.1 Fakta om bydelen

Østmarka ligger nord for Lade og strekker seg fra Ladehammeren til Ringve. Bydelen er et familievennlig område med både blokker, eneboliger og rekkehus. Parkering er 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. Lade stien går langs ytterkanten av Østmarka. Det er flere badeplasser i området som er populære om sommeren. Ladekaia er en populær restaurant og kafé der det også arrangeres konserter hele året.

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.

Kart 155: Østmarka



Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt

Tabell 67: Demografiske nøkkeltall for Østmarka

Demografi	Østmarka
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 466
Antall bosatte 2024	3 514
Vekst i antall bosatte innen 2035	130
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 569
Bompenger til sentrum	Nei

3.11.2 Resultatene av bydelsanalysen for Østmarka

Figur 89: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Østmarka



Østmarka har et godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie scorer bydelen bra på alle kriteriene, noe som gir en totalscore på 4,0. Når det gjelder handel, er reisetid og overgang vurdert som svært bra, tilgjengelighet som bra, og frekvens som middels, med en totalscore på 4,3. Dette gjør Østmarka til en attraktiv bydel for begge formål.

3.11.2.1 Tilgjengelighet

Østmarka har god tilgjengelighet, 92 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Ved Ringvebukta lengst øst i bydelen er det et område med lang avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 3.11.2.2.

3.11.2.2 Linjetilgang og frekvens

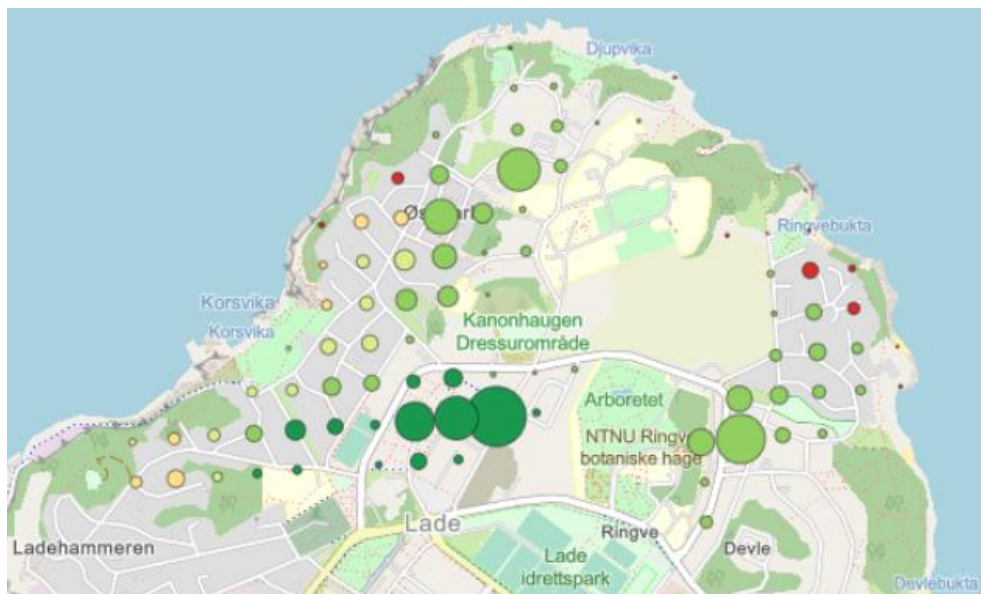
Befolkningen på Østmarka har tilgang til følgende linjer:

Tabell 68: Linjeoversikt Østmarka

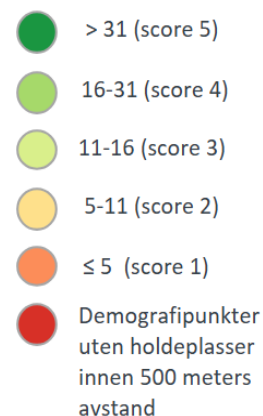
Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
20	77 %	9	6
15	69 %	7	4
13	66 %	12	8
2	29 %	22	12
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		23	15
Score		4	3

De fleste innbyggerne i Østmarka har kort avstand til tilbudet med både linje 20, 15 og 13. Frekvensen på linjene kunne imidlertid vært høyere. I underkant av en tredel av befolkningen har kort avstand til metrolinje 2, som har høy frekvens. Alle linjene som betjener Østmarka har tilbud som passer med både arbeidsreisene og handelsreisene.

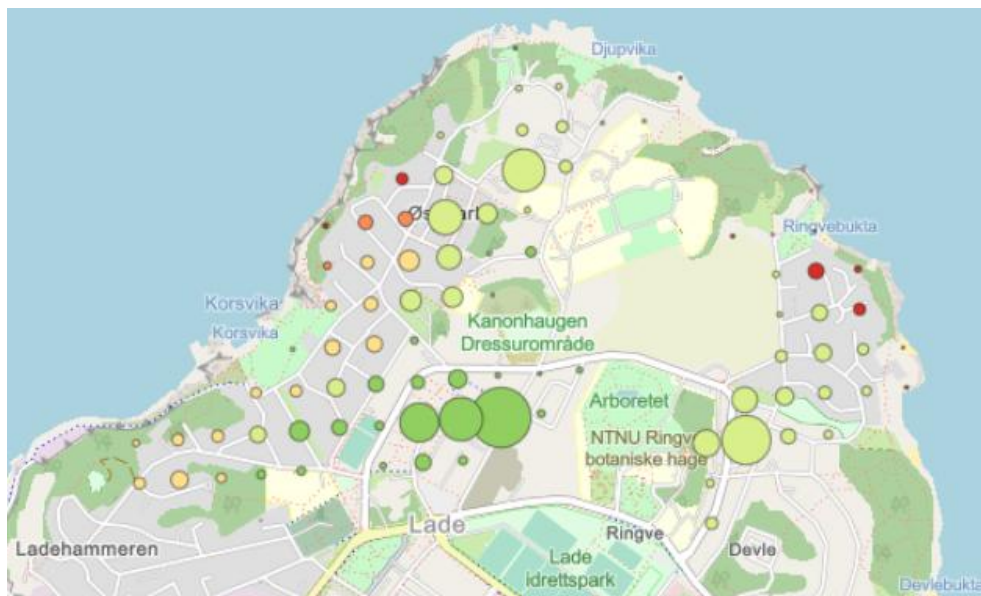
Kart 156: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Østmarka for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier



Kart 157: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Østmarka for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

3.11.2.3 Reisestrømmer

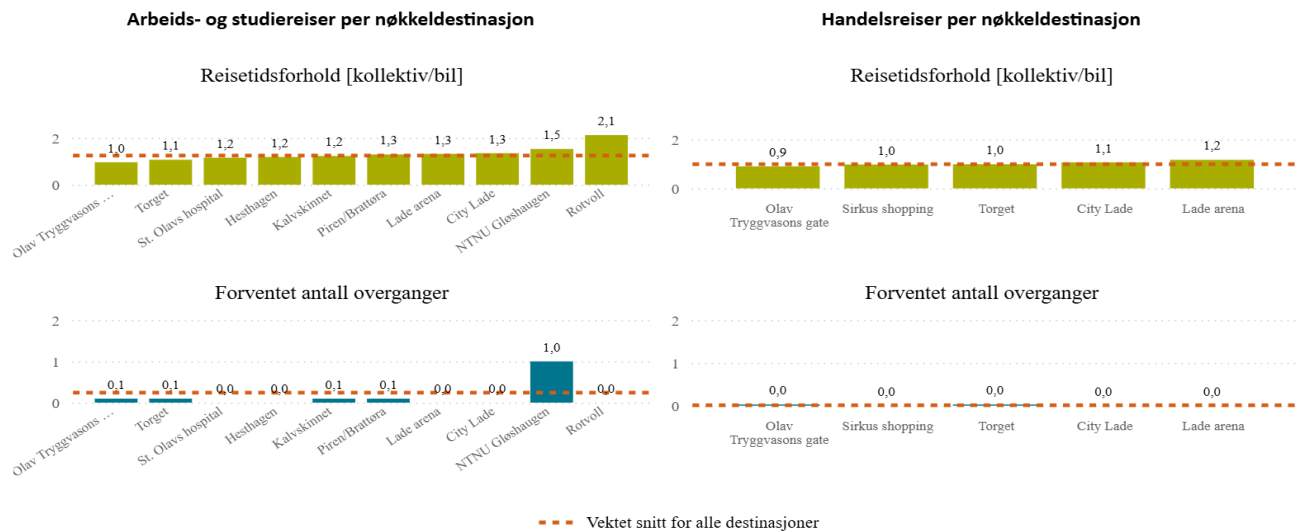
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Østmarka:

Tabell 69: Nøkkeldestinasjoner for Østmarka

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	48 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	34 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena, Rotvoll	18 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	43 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	36 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	21 %

3.11.2.4 Reisetid og overganger

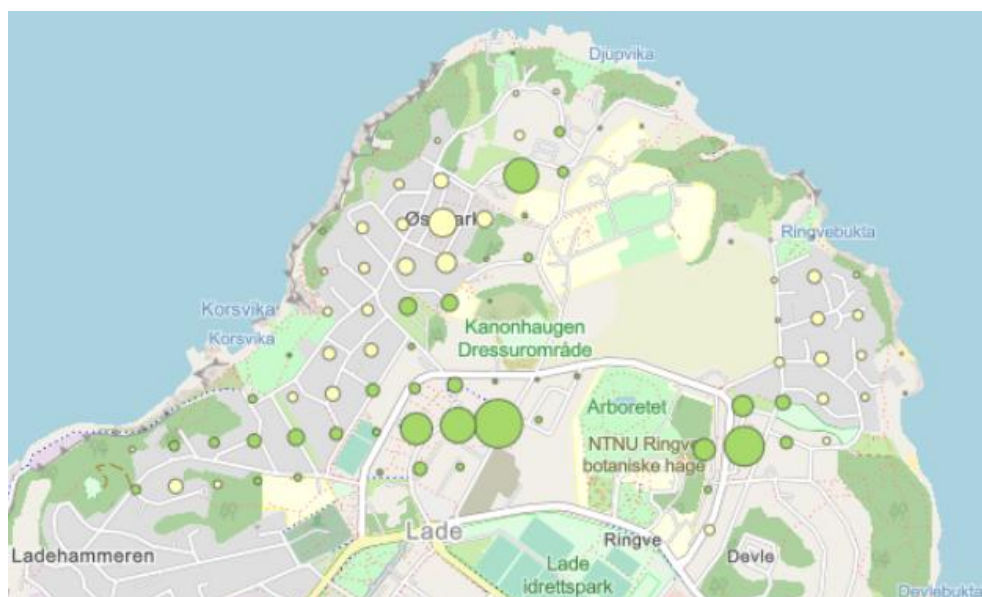
Figur 90: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Østmarka



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Østmarka har gode til akseptable reisetidsforhold for kollektiv på de fleste reisene, både i forbindelse med arbeid/studie og handel. Det er kun arbeidsreisene til Gløshaugen og Rotvoll som har reisetidsforhold over 1,5, som betyr at det å reise kollektivt fremstår som mindre attraktivt. I forbindelse med handel har kollektiv god konkurransekraft mot bil til alle nøkkeldestinasjonene, med reisetidsforhold mellom 0,9 og 1,2.

Kart 158: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Østmarka for arbeids- og studiereiser

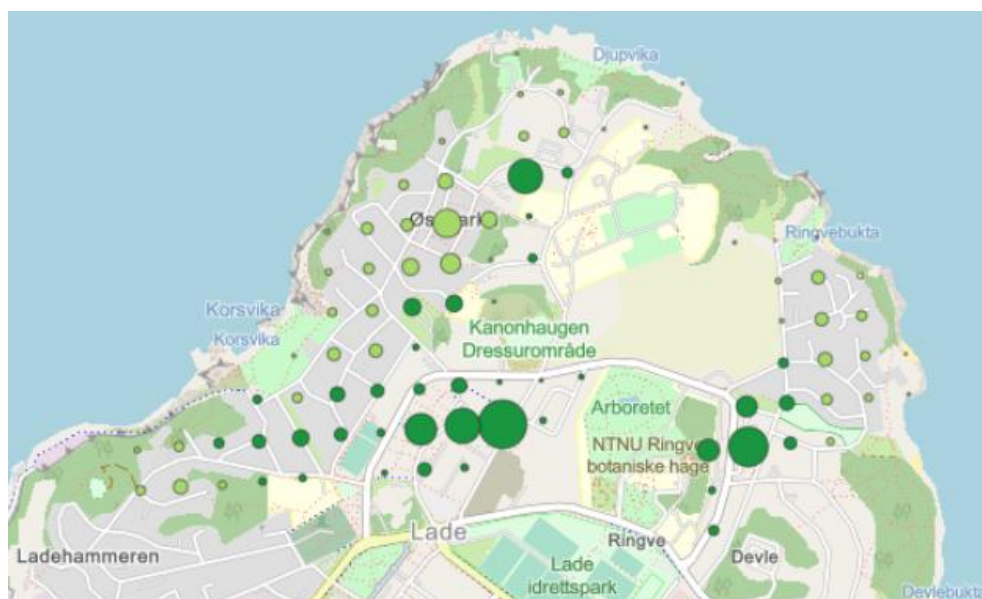


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 159: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Østmarka for handelsreiser

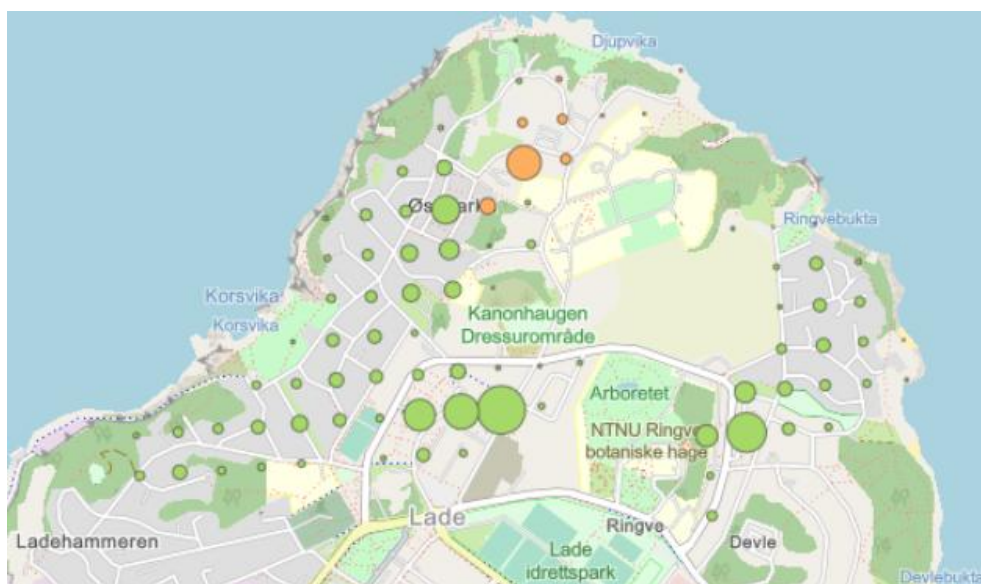


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 160: Forventet andel reiser med overgang for Østmarka for arbeids- og studiereiser

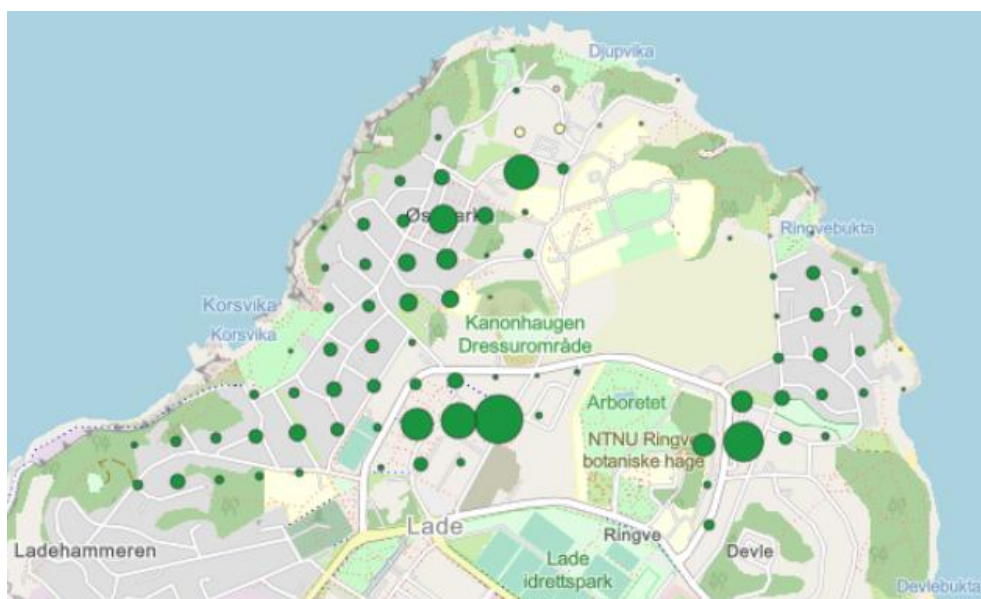


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 161: Forventet andel reiser med overgang for Østmarka for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

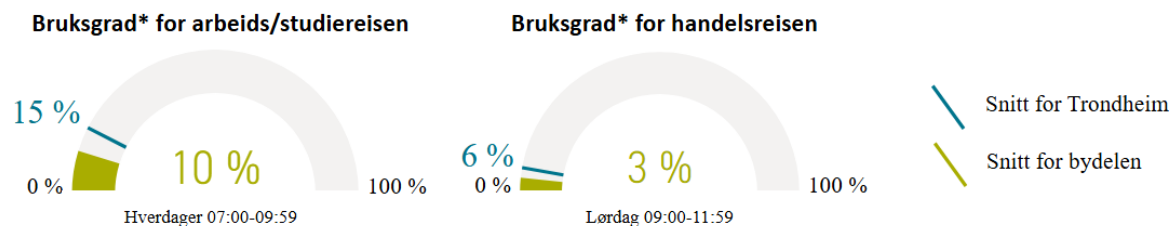
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

3.11.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Østmarka er 76 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=87). Tall for januar 2024-juni 2025.

3.11.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 91: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Østmarka

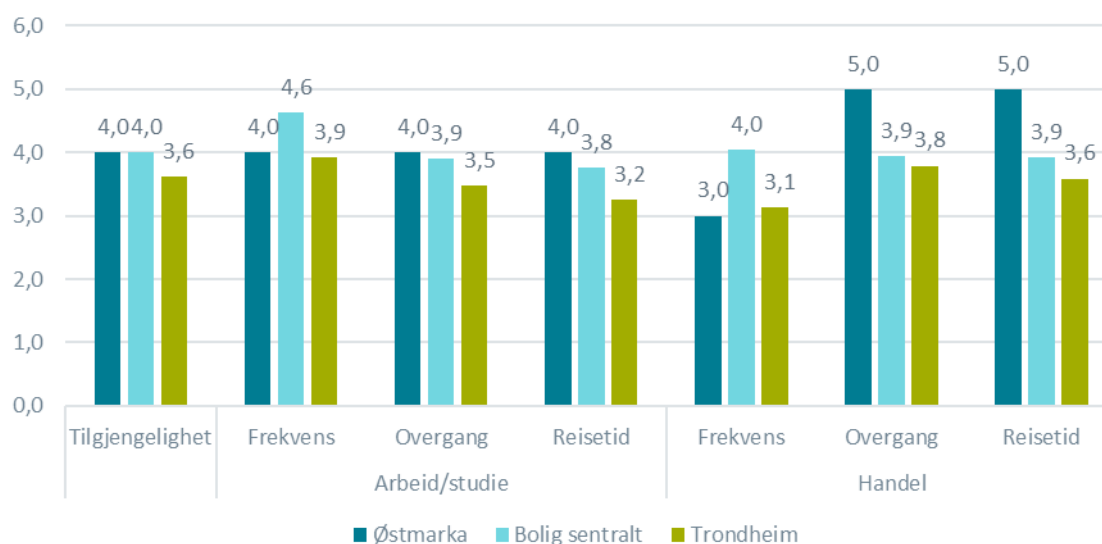


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 10 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

3.11.3 Oppsummering

Figur 92: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Østmarka



Kundetilfredsheten (KTI) for Østmarka er 76. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Østmarka, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 10 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til de fleste nøkkeldestinasjonene
- God frekvens, tilgjengelighet og tilgang på direkterute
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- Lav bruksgrad
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

4 Resultater for bydeler i Sør-Øst

4.1 Bratsberg/Jonsvatnet

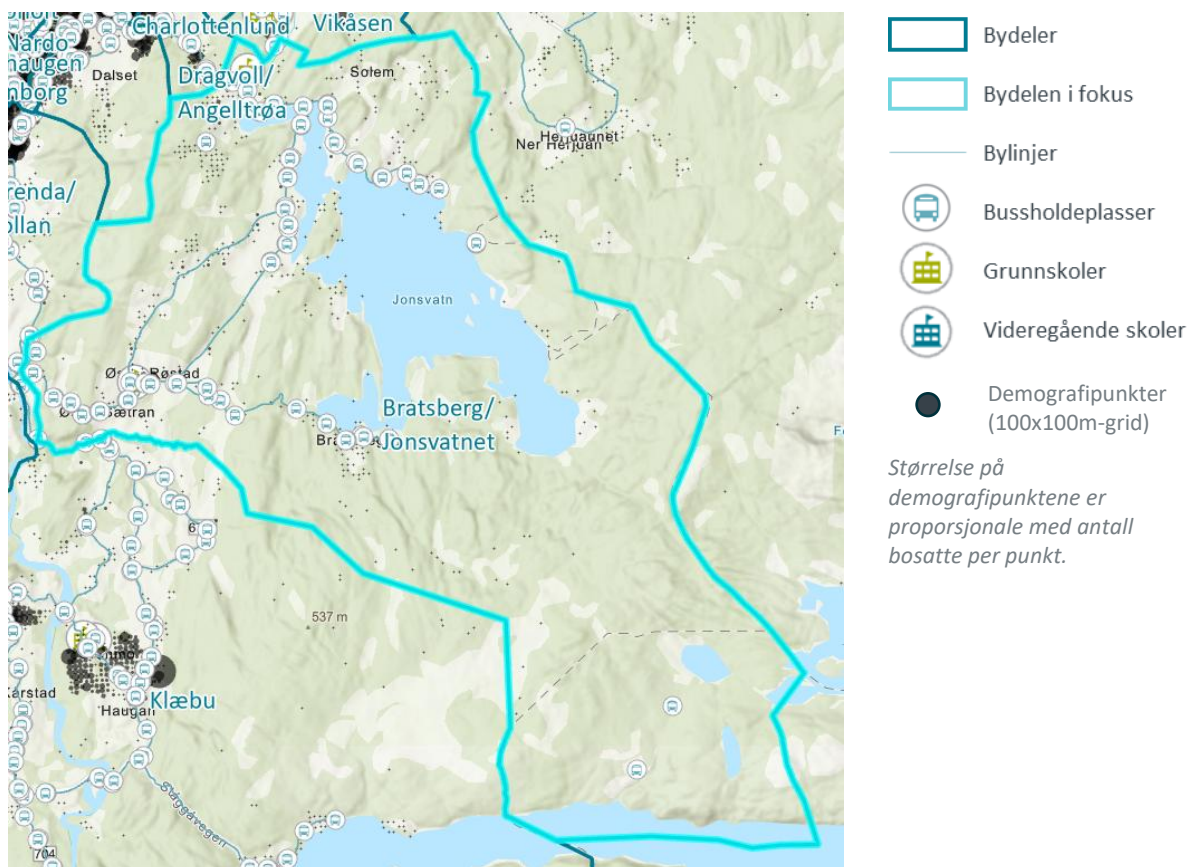
4.1.1 Fakta om bydelen

Bratsberg/Jonsvatnet ligger vest i Trondheim og strekker seg fra Solbakken 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. Området er landlig og kupert, og byr på gode tur- og fritidsmuligheter. Bydelen har også et vintersportsanlegg – 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 de som er bosatt i Bratsberg går videre til nye Sunnland ungdomsskole som nå er samlokalisert med Nidarvoll barneskole på Nidarvoll.

Kart 162: Bratsberg/Jonsvatnet

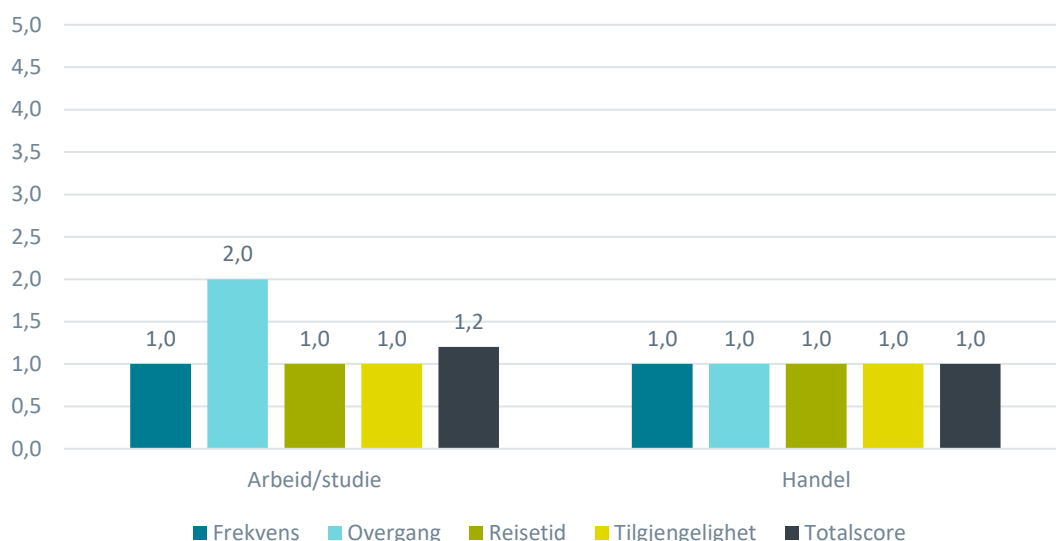


Tabell 70: Demografiske nøkkeltall for Bratsberg/Jonsvatnet

Demografi	Bratsberg/Jonsvatnet
Type bydel	Byregion
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	14
Antall bosatte 2024	1 580
Vekst i antall bosatte innen 2035	30
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	181
Bompenger til sentrum	Ja

4.1.2 Resultatene av bydelsanalysen for Bratsberg/Jonsvatnet

Figur 93: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Bratsberg/Jonsvatnet



Kollektivtilbudet på Bratsberg/Jonsvatnet får lave scorere for på alle parametre for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er frekvens, reisetid og tilgjengelighet vurdert laveste score, mens antall overganger får nest laveste. Det gir en totalscore på 1,2. For handel er samtlige kriterier gitt laveste score, slik at totalscoren også ender på 1,0. Gjennomsnittlig totalscore for arbeid og handel på 1,1 for Bratsberg/Jonsvatnet er lavest blant alle bydelene i Trondheim.

4.1.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Bratsberg/Jonsvatnet har lite attraktiv tilgjengelighet på holdeplassene i bydelen. 73 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass, altså under 500 meter til nærmeste holdeplass. Bydelen har spredt bebyggelse og en landlig beliggenhet, noe som gjør at det er utfordrende å dekke alle innbyggernes behov med hensyn på tilgjengelighet på holdeplasser.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 4.1.2.2.

4.1.2.2 Linjetilgang og frekvens

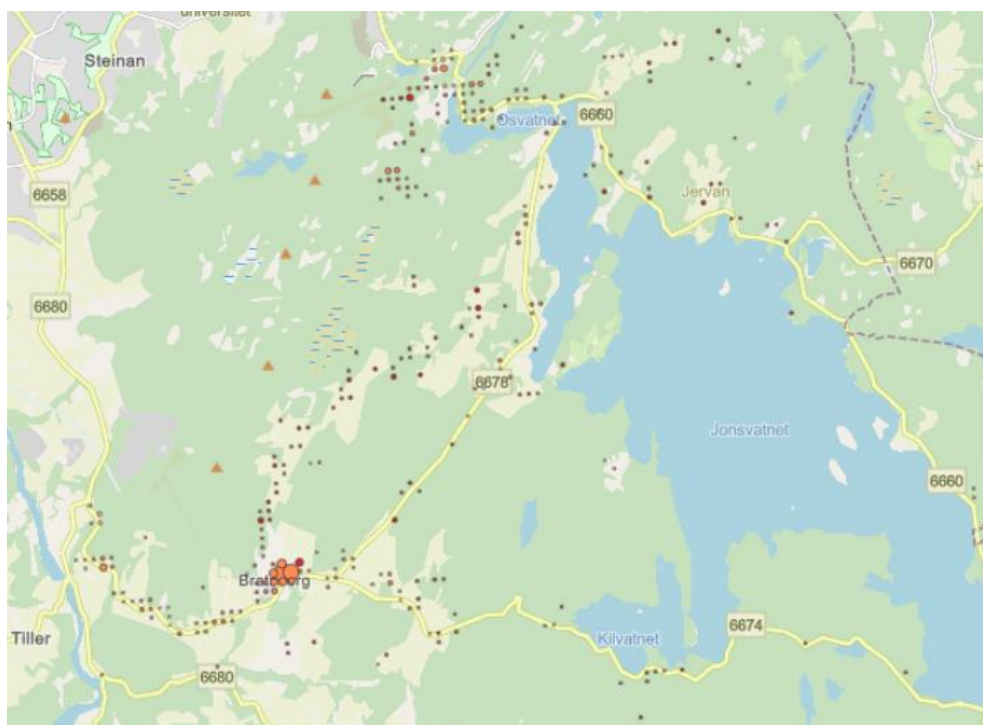
Befolkningen på Bratsberg/Jonsvatnet har tilgang til følgende linjer:

Tabell 71: Linjeoversikt Bratsberg/Jonsvatnet

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
74	35 %	4	2
81	26 %	1	0
80	21 %	4	0
10	3 %	16	12
73	2 %	4	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		2	1
Score		1	1

Med unntak av linje 10 betjenes Bratsberg/Jonsvatnet kun av lokallinjer som har lav frekvens. Linje 10 har høy frekvens og gir reisemuligheter i forbindelse med både arbeidsreisen og handelsreisen. Det er imidlertid bare 3 % av innbyggerne som har kort avstand til denne linja. De øvrige linjene har også lav tilgjengelighet, noe som betyr at mange innbyggere har lang avstand til kollektivtilbudet generelt sett.

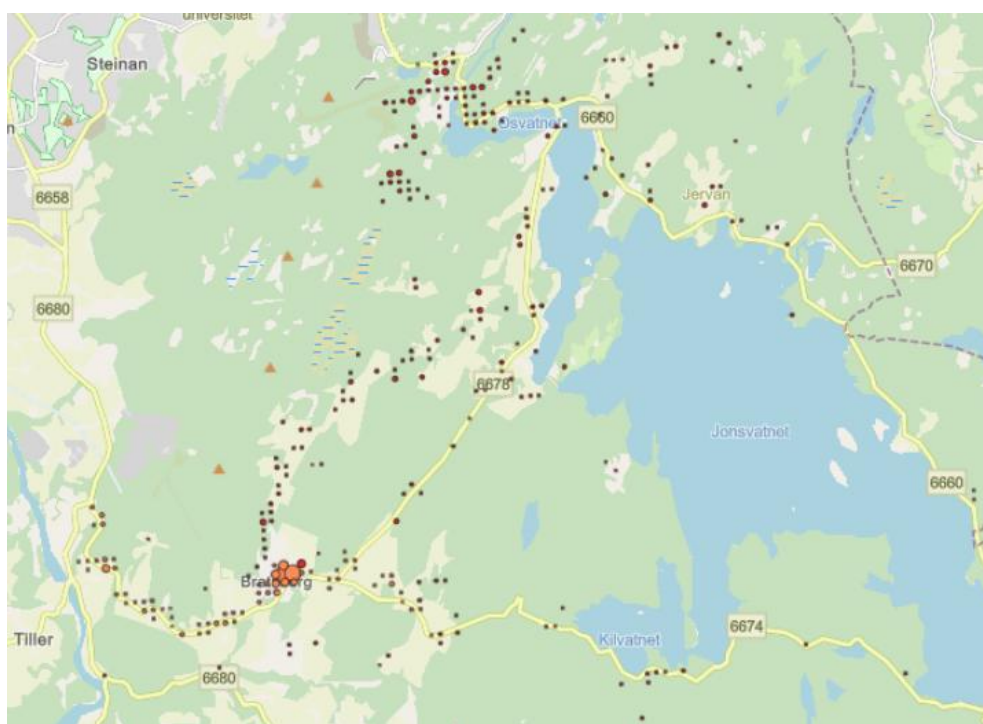
Kart 163: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Bratsberg/Jonsvatnet for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 164: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Bratsberg/Jonsvatnet for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

4.1.2.3 Reisestrømmer

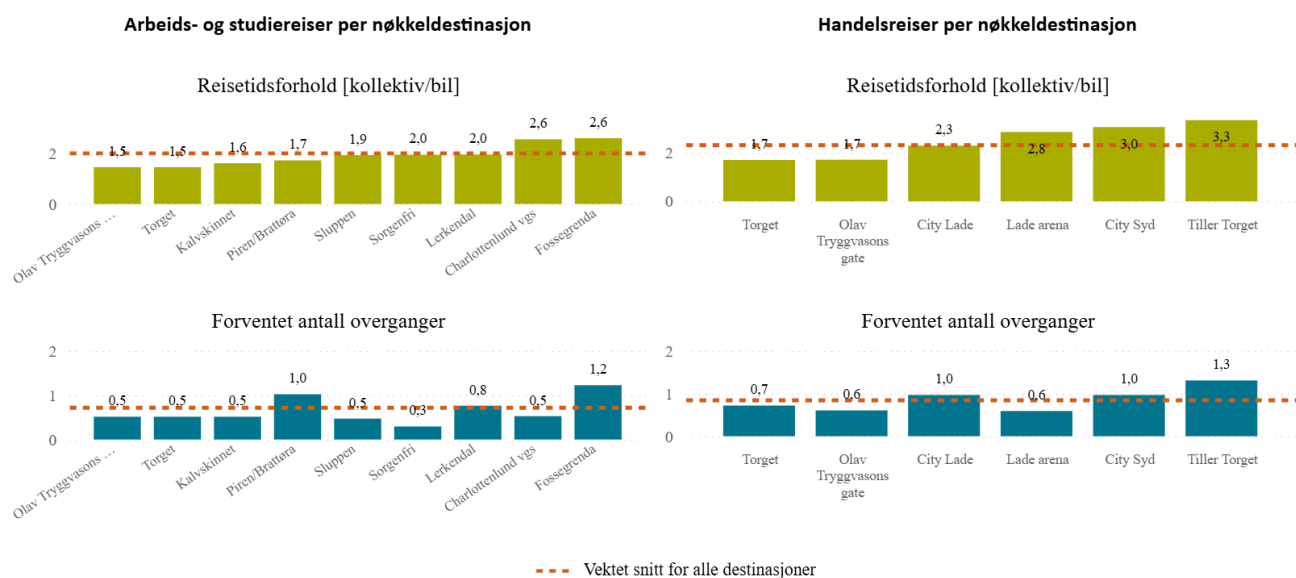
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Bratsberg/Jonsvatnet:

Tabell 72: Nøkkeldestinasjoner for Bratsberg/Jonsvatnet

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	41 %
	Fossegrenda/Risvolla	Fossegrenda, Sluppen	31 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	15 %
	Charlottenlund	Charlottenlund vgs.	13 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	38 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	32 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	30 %

4.1.2.4 Reisetid og overganger

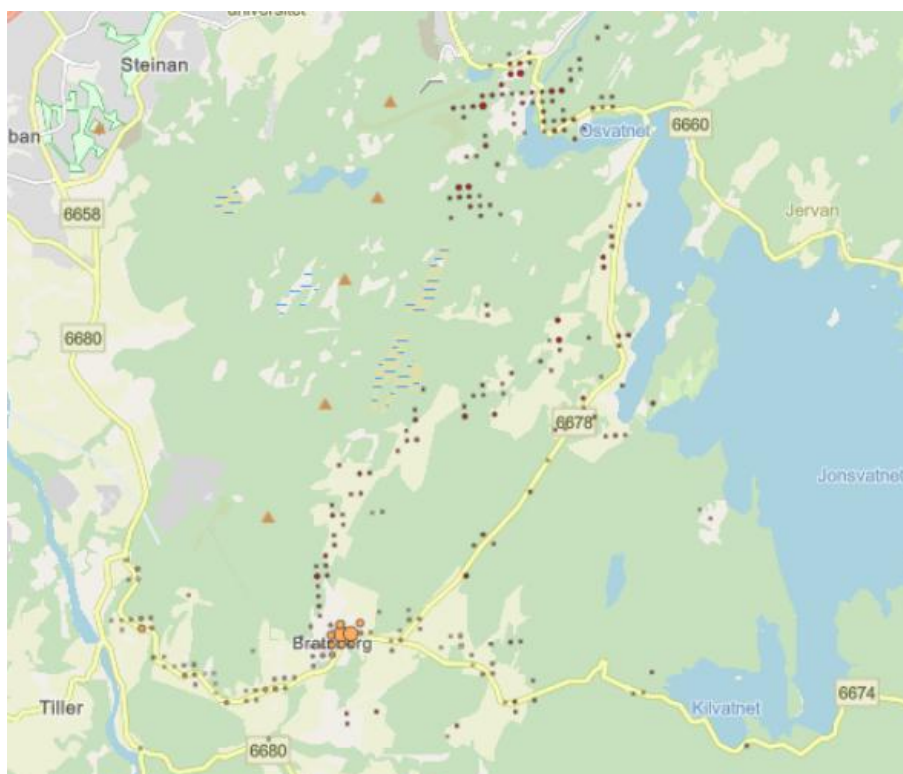
Figur 94: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Bratsberg/Jonsvatnet



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Bratsberg/Jonsvatnet har reisetidsforhold på 1,5 og oppover for samtlige destinasjoner. Det betyr at kollektivtransport er lite konkurransedyktig med bil. På reisene til sentrum er reisetidsforholdet akkurat innenfor akseptabelt nivå. For handelsreisene er reisetidsforholdene fra 1,7 og oppover. Det er overgang til alle nøkkeldestinasjoner – ikke for alle, men for noen av de som reiser fra bydelen.

Kart 165: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Bratsberg/Jonsvatnet for arbeids- og studiereiser

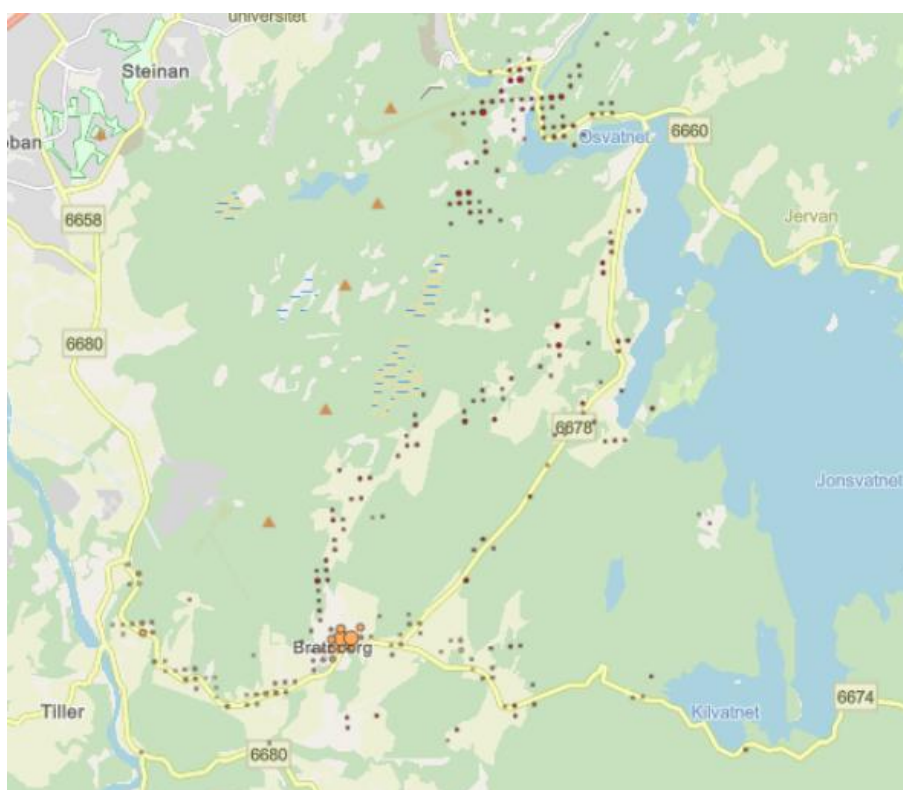


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 166: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Bratsberg/Jonsvatnet for handelsreiser

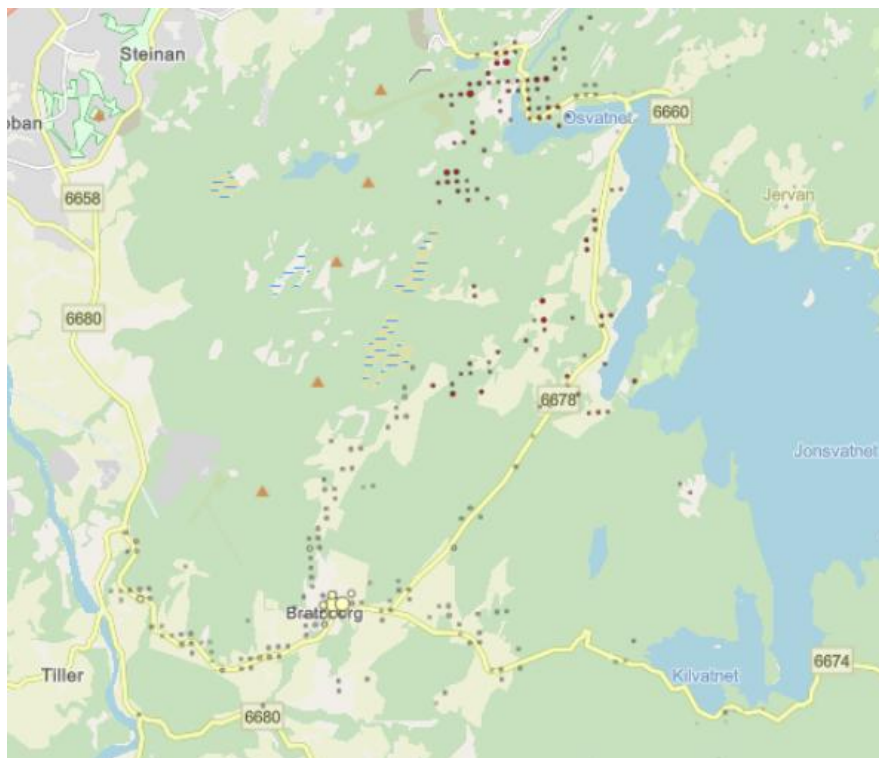


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 167: Forventet andel reiser med overgang for Bratsberg/Jonsvatnet for arbeids- og studiereiser

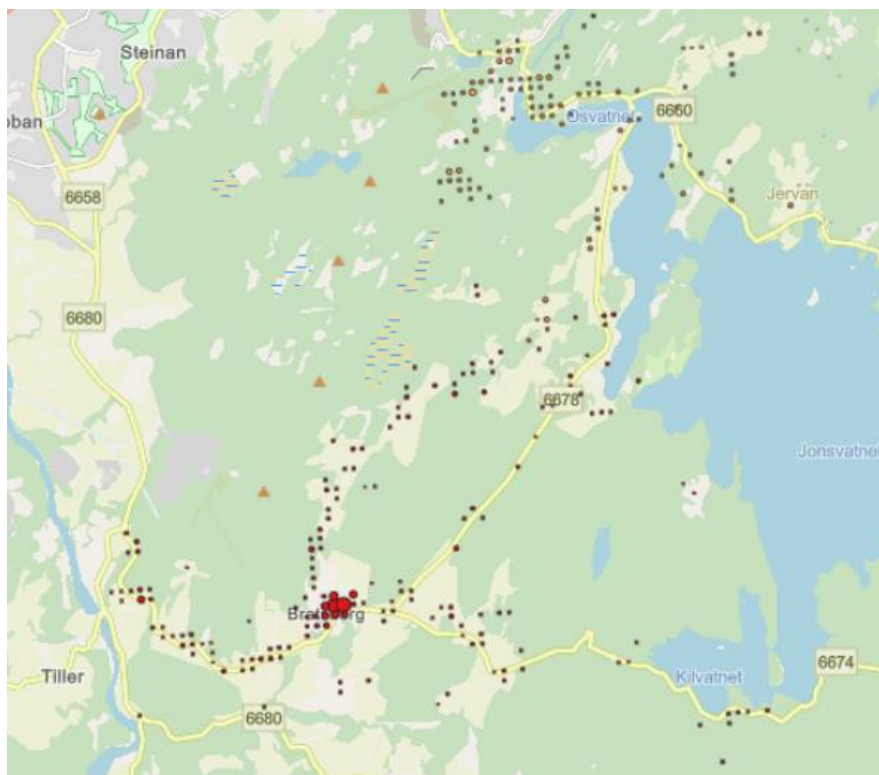


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 168: Forventet andel reiser med overgang for Bratsberg/Jonsvatnet for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

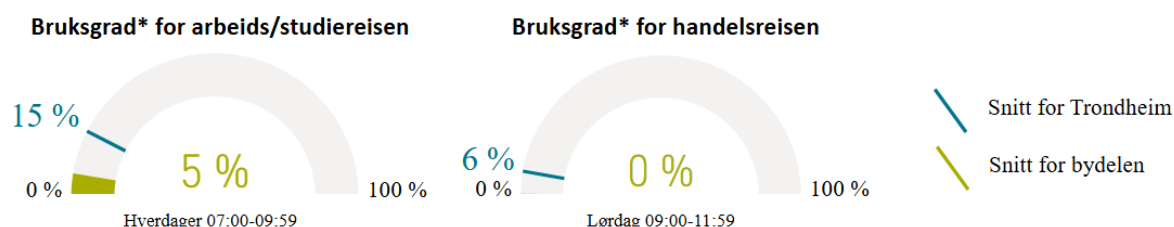
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

4.1.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Bratsberg/Jonsvatnet er 39 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=42). Tall for januar 2024-juni 2025.

4.1.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 95: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Bratsberg/Jonsvatnet

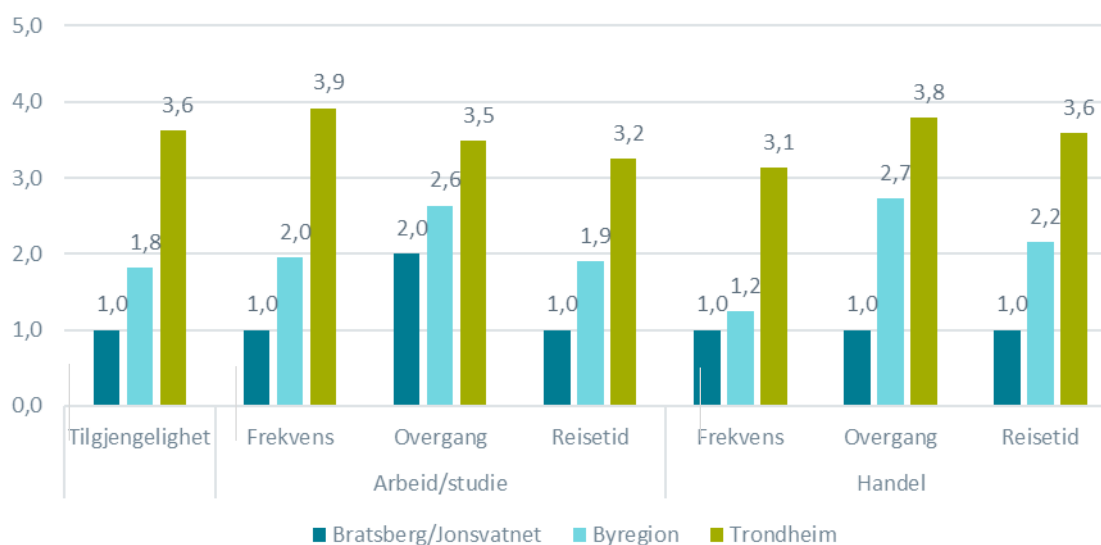


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 5 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 0 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

4.1.3 Oppsummering

Figur 96: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Bratsberg/Jonsvatnet



Kundetilfredsheten (KTI) for Bratsberg/Jonsvatnet er 39. Innenfor bydelstypen «byregion» er Ringvål den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 67. Bratsberg/Jonsvatnet selv har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 39. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Bratsberg/Jonsvatnet, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 5 % (Trondheim 15 %, Leinstrand 11 %, Byneset 3 %)

Bruk av tilbudet (handel): 0 % (Trondheim 6 %, Leinstrand 1 %, Bratsberg/Jonsvatnet 0 %)

Styrker:

- Greit reisetidsforhold til noen reisemål i sentrum

Utfordringer:

- Spredt bebyggelse i en stor bydel gjør det vanskelig å levere et tilbud som dekker alles behov
- Lav frekvens og lang avstand til holdeplass for store deler av befolkningen
- Meget lav kundetilfredshet og bruksgrad
- Alternativer til buss som kan gi bedre flatedekning kan vurderes

4.2 Fossegrenda/Risvolla

4.2.1 Fakta om bydelen

Fossegrenda/Risvolla er en bydel som ligger øst for Nidelva og består av områdene Sluppen i nord, Fossegrenda i vest, Risvolla i øst og Bjørkmyr i sør.

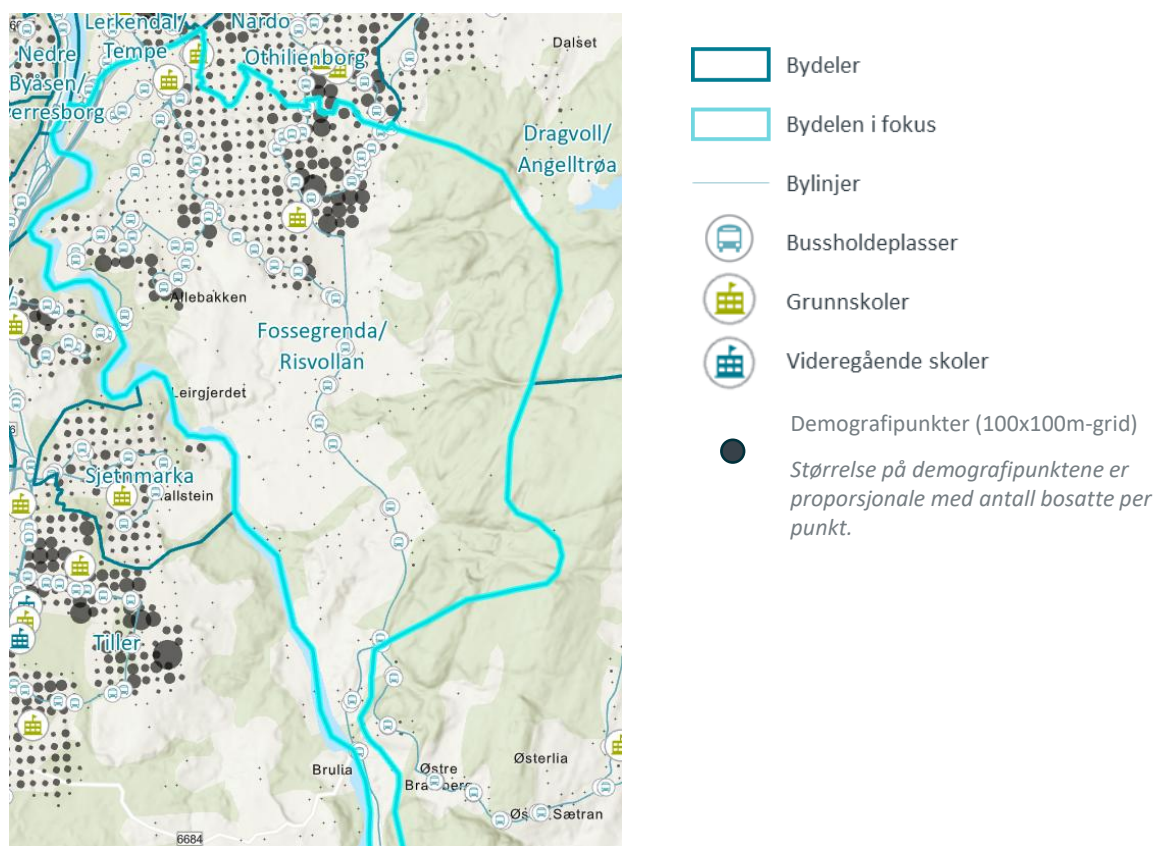
Områdene som utgjør Fossegrenda/Risvolla er svært ulike med hensyn på geografi og sammensetning av boliger og næring. På Sluppen er det først og fremst mange arbeidsplasser. Fossegrenda har både arbeidsplasser og boliger. Risvolla er et boligområde med mange rekkehus og noen blokker. Bjørkmyr har spredt bebyggelse og et mer landlig preg. Mellom Risvolla og Fossegrenda ligger Stubban med mange eneboliger og noen rekkehus. Befolkningen i bydelen er sammensatt av både barnefamilier og mer etablerte innbyggere.

Terrenget i bydelen er variert. Sluppen, Bjørkmyr og Risvolla er flate områder, mens Fossegrenda er mer kupert. Stubban heller bratt ned mot Bratsbergvegen. Øst i Risvolla er det et populært område for fritidsaktiviteter.

Området har to barneskoler: Utleira og Nidarvoll. Ungdomsskolen Sunnland er nå samlokalisert med Nidarvoll skole, på samme sted som den gamle Nidarvoll skole lå.

Utleira Idrettshall ligger på Bjørkmyr nær Risvolla, og brukes mye til fritidsaktiviteter.

Kart 169: Fossegrenda/Risvolla

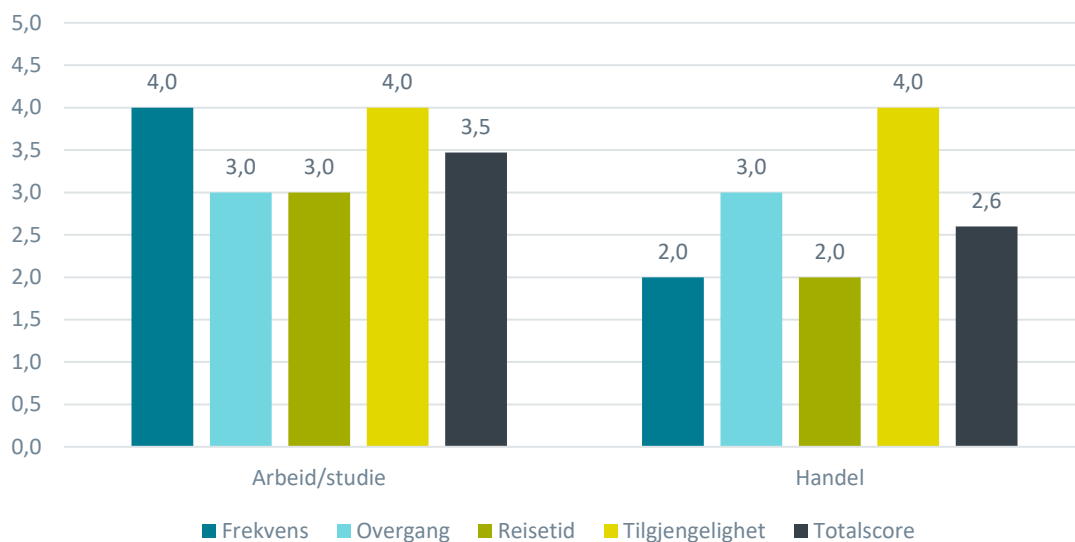


Tabell 73: Demografiske nøkkeltall for Fossegrenda/Risvolla

Demografi	Fossegrenda/Risvolla
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Næring/Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	765
Antall bosatte 2024	11 040
Vekst i antall bosatte innen 2035	1 570
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	7 953
Bompenger til sentrum	Ja

4.2.2 Resultatene av bydelsanalysen for Fossegrenda/Risvolla

Figur 97: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Fossegrenda/Risvolla



Fossegrenda/Risvolla har varierende kvalitet på kollektivtilbudet, avhengig av formålet med reisen. For arbeid/studie er både frekvens og tilgjengelighet vurdert som bra, mens overgang og reisetid er middels, noe som gir en totalscore på 3,5. For handel er tilgjengeligheten også bra, men både frekvens og reisetid er vurdert til lavere score, og overgang til middels. Det gir en totalscore på 2,6. Dette tyder på at området fungerer bedre for arbeids- og studieformål enn for handelsreiser.

4.2.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Fossegrenda/Risvolla har god tilgjengelighet, 94 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 4.2.2.2

4.2.2.2 Linjetilgang og frekvens

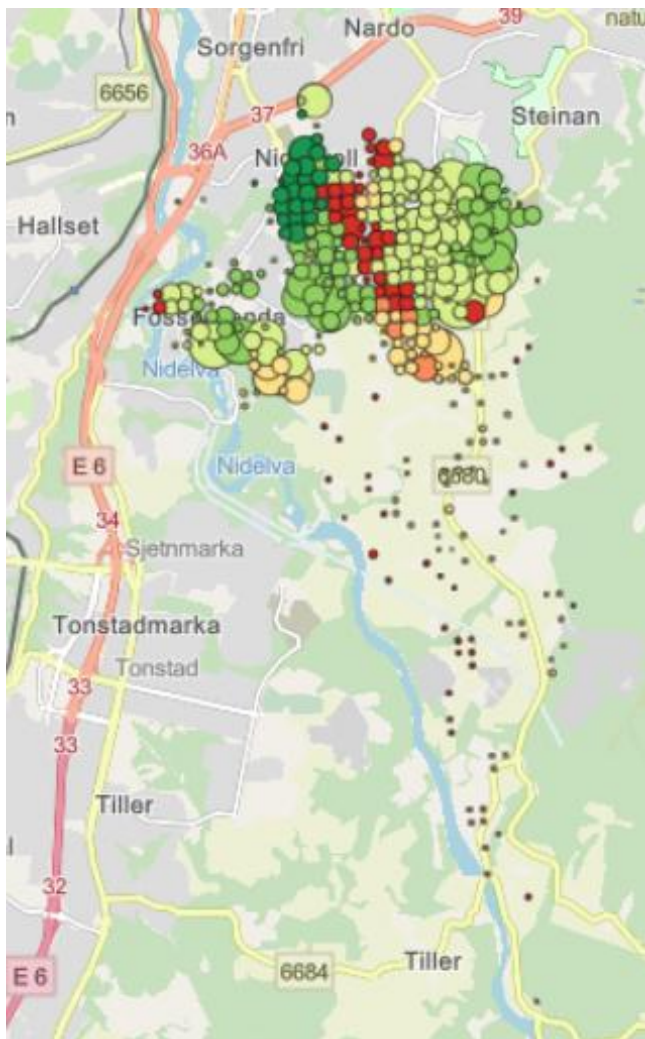
Befolkningen i Fossegrenda/Risvollan har tilgang til følgende linjer:

Tabell 74: Linjeoversikt Fossegrenda/Risvollan

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
11	42 %	16	12
10	34 %	17	13
73	30 %	4	0
74	30 %	4	2
18	18 %	13	7
43	10 %	6	2
15	1 %	6	4
22	1 %	12	13
79	1 %	4	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		16	11
Score		4	2

Fossegrenda/Risvollan har et godt tilbud i forbindelse med arbeidsreisene, mens tilbudet på handelsreisene er mindre attraktivt. Tilgjengeligheten i bydelen som helhet er høy, der 94 % av befolkningen har kort avstand til nærmeste holdeplass. Hver av de ulike linjene har lav tilgjengelighet, henholdsvis 42 % og 34 % av innbyggerne har kort avstand til linje 11 og 10 som har best dekning. Det betyr at de ulike linjene som betjener bydelen betjener ulike delområder.

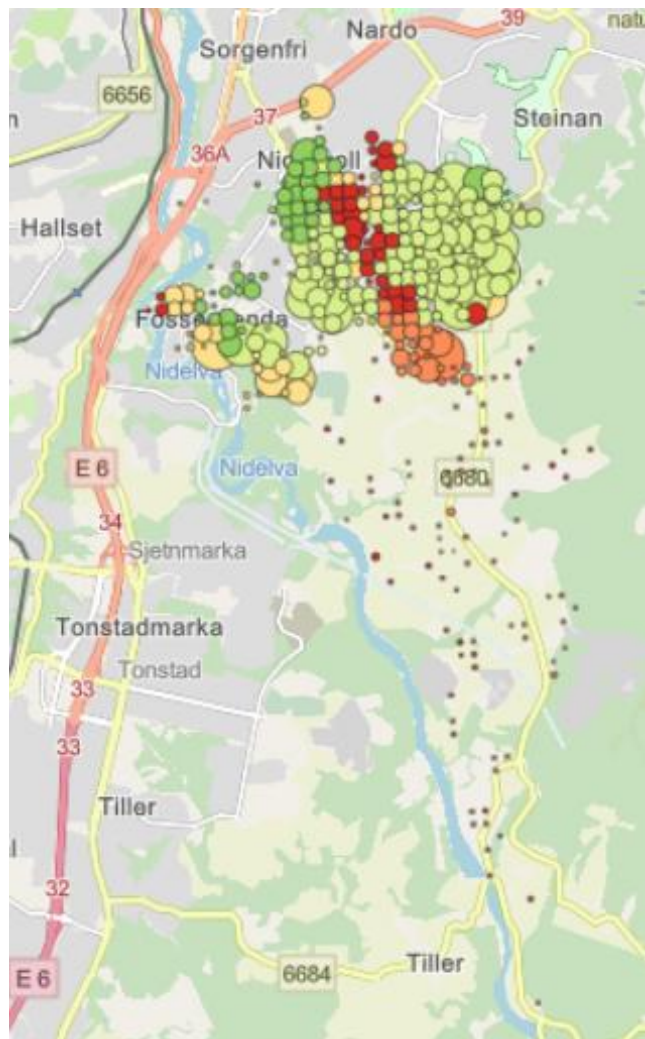
Kart 170: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Fossegrenda/Risvolla for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 11-16 (score 3)
- ≤ 5 (score 1)
- 16-31 (score 4)
- 5-11 (score 2)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 171: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Fossegrenda/Risvolla for handelsreiser



4.2.2.3 Reisestrømmer

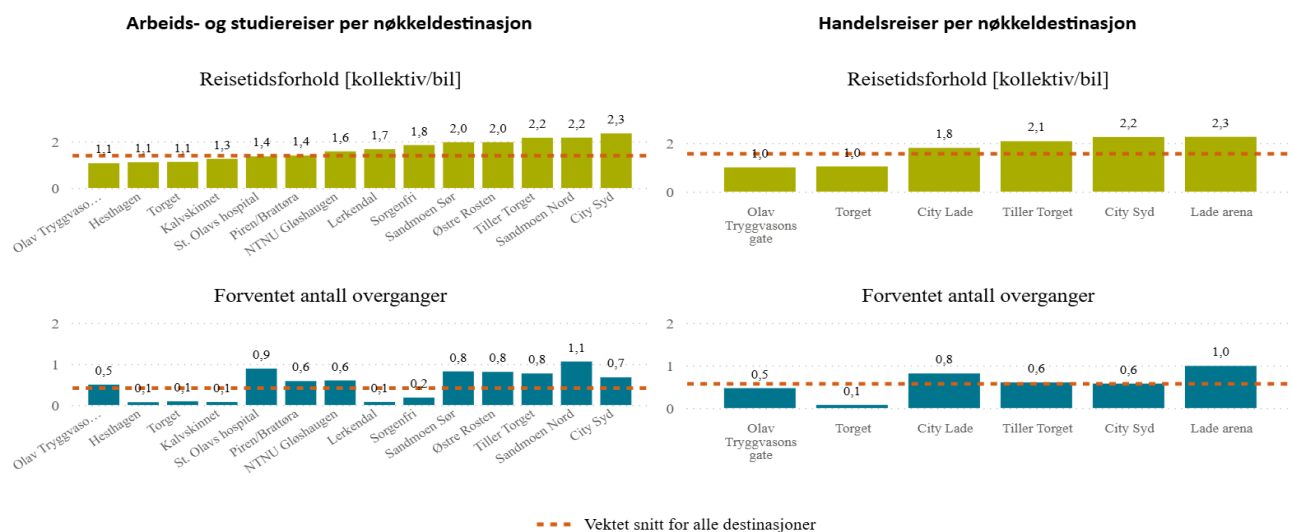
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Fossegrenda/Risvollan:

Tabell 75: Nøkkeldestinasjoner for Fossegrenda/Risvollan

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	39 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	35 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	21 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	5 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	38 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	32 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	30 %

4.2.2.4 Reisetid og overganger

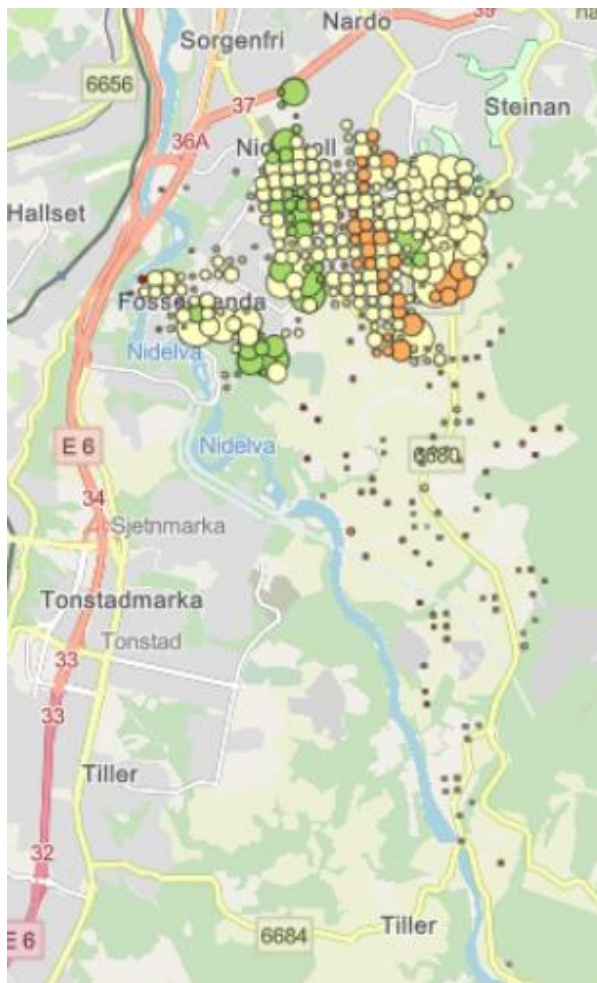
Figur 98: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Fossegrenda/Risvollan



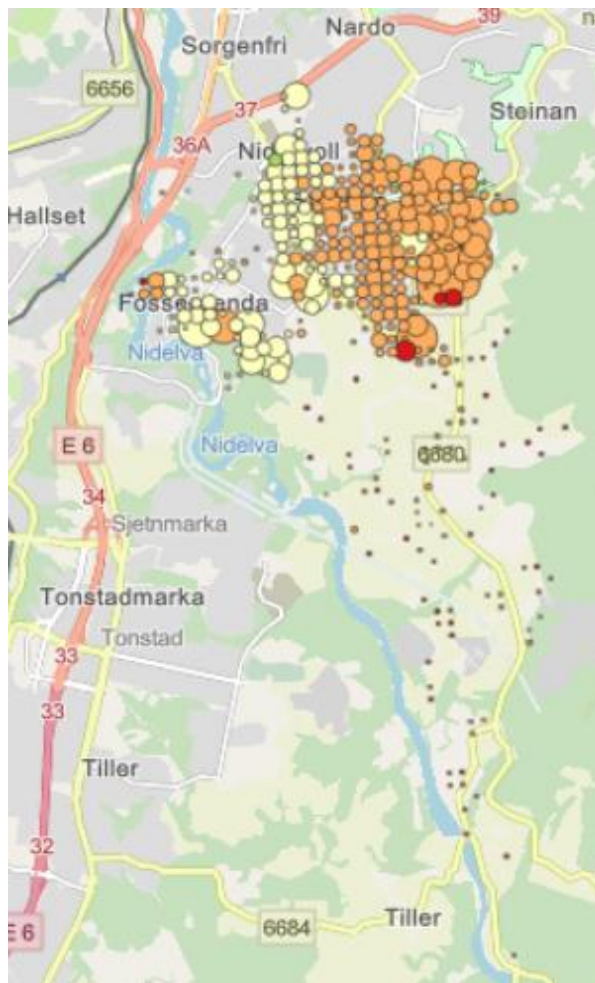
(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Fossegrenda/Risvollan har stor spredning i reisetidsforhold til de ulike nøkkeldestinasjonene. På reiser til de mest sentrumsnære målpunktene er kollektiv konkurransedyktig med bil, mens destinasjoner som Sandmoen, Tiller og Lade er best å reise til med bil. Handelsreisene til sentrum kan med fordel foretas kollektivt. De som skal til Lade og Tiller for å handle, reiser langt mer effektivt med bil. Med unntak av reiser til enkelte sentrumsnære nøkkeldestinasjoner må de som reiser kollektivt fra Fossegrenda/Risvollan bytte buss underveis.

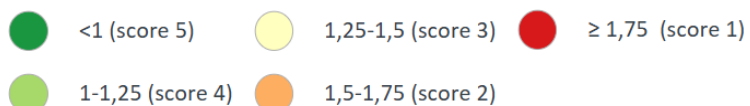
Kart 172: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Fossegrenda/Risvollan for arbeids- og studiereiser



Kart 173: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Fossegrenda/Risvollan for handelsreiser

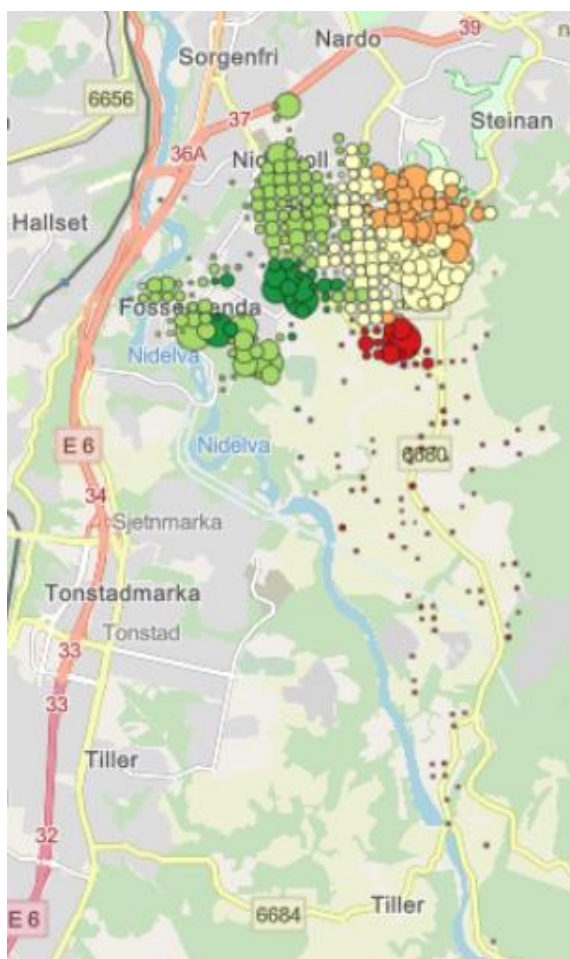


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

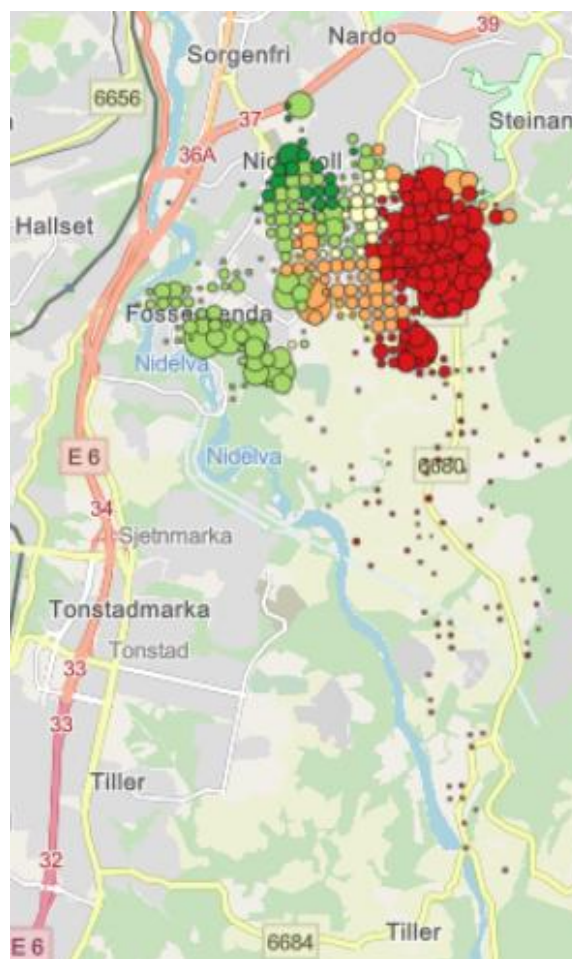


Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

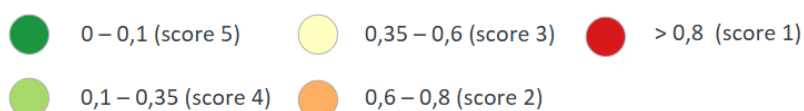
Kart 174: Forventet andel reiser med overgang for Fossegrenda/Risvollan for arbeids- og studiereiser



Kart 175: Forventet andel reiser med overgang for Fossegrenda/Risvollan for handelsreiser



Overganger: score og verdier



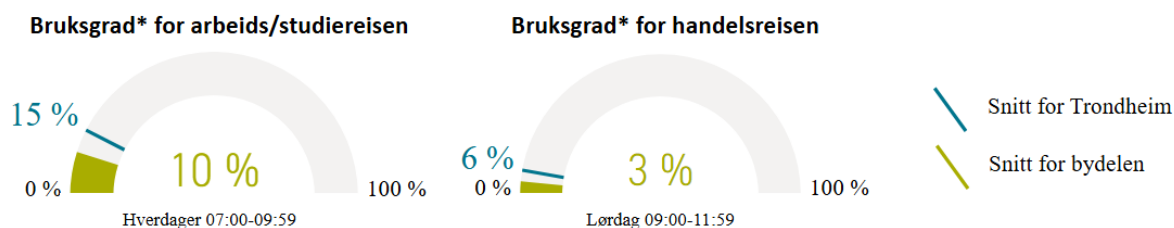
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

4.2.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Fossegrenda/Risvollan er 68 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=273). Tall for januar 2024-juni 2025.

4.2.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 99: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Fossegrenda/Risvolla

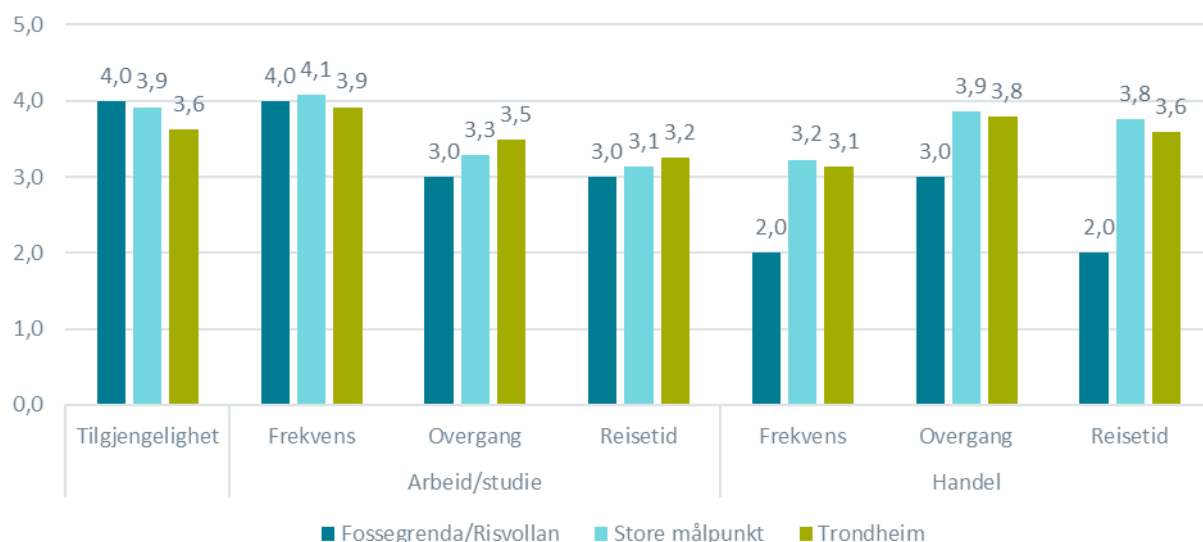


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 10 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

4.2.3 Oppsummering

Figur 100: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Fossegrenda/Risvolla



Kundetilfredsheten (KTI) for Fossegrenda/Risvolla er 68. Dette er lavest score av alle bydeler karakterisert som «store målpunkt». Leangen/Strindheim har høyest tilfredshet med en KTI på 81. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Fossegrenda/Risvolla, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 10 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Fossegrenda/Risvolla 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Leangen/Strindheim 22 %, Fossegrenda/Risvolla 3 %)

Styrker:

- Godt reisetidsforhold til sentrumsmål

Utfordringer:

- Lav bruksgrad
- Lav frekvens og lang reisetid til flere nøkkeldestinasjoner
- Stubban er vanskelig å dekke godt med buss, bratt terreng
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

4.3 Othilienborg

4.3.1 Fakta om bydelen

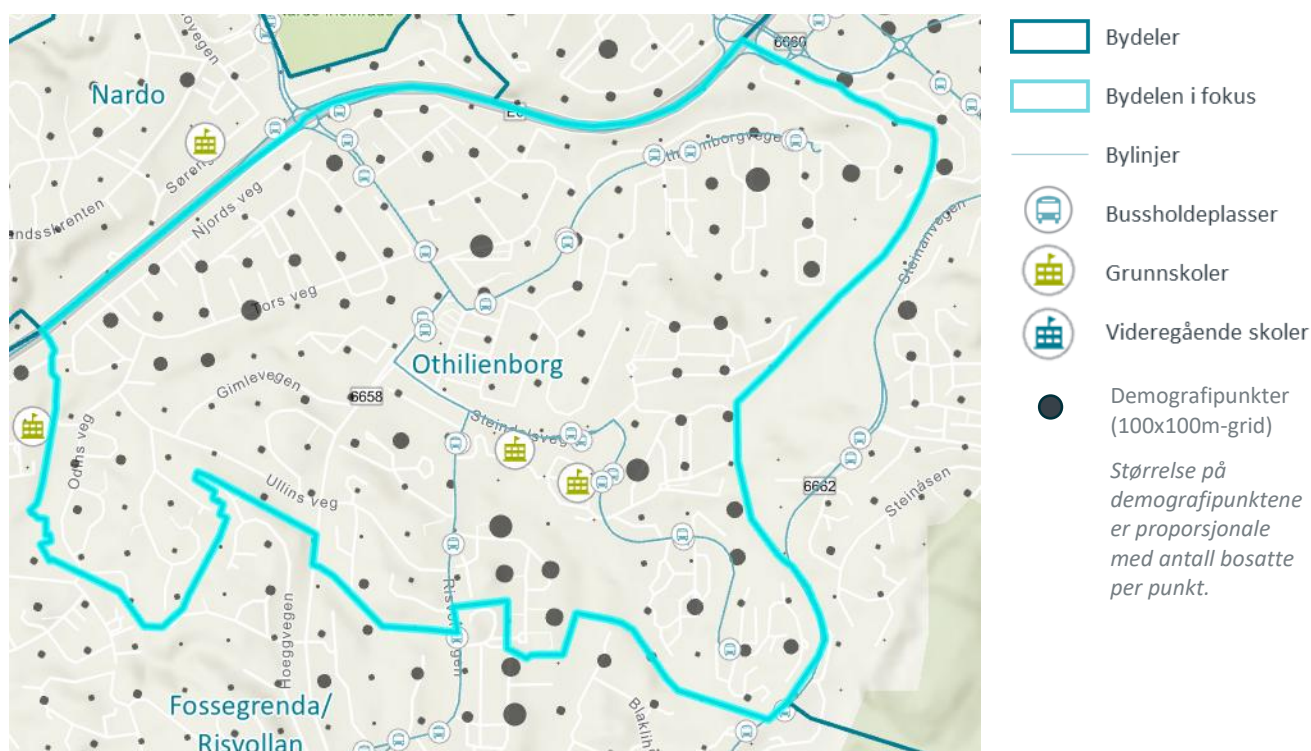
Othilienborg er en kupert bydel sørøst i Trondheim, på sørsida av Omkjøringsveien.

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 Steindal og Hoeggen barne- og ungdomsskoler.

Kart 176: Othilienborg



Tabell 76: Demografiske nøkkeltall for Othilienborg

Demografi	Othilienborg
Type bydel og boliger	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 984
Antall bosatte 2024	6 732
Vekst i antall bosatte innen 2035	278
Studieplasser VGS og høyere utdanning	-
Antall ansatte	-
Bompenger til sentrum	Ja

4.3.2 Resultatene av bydelsanalysen for Othilienborg

Figur 101: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Othilienborg



Othilienborg har godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er alle kriteriene vurdert med god score, noe som gir en totalscore på 4,0. Når det gjelder handel, er frekvens og tilgjengelighet vurdert som bra, mens reisetid og overgang er middels, noe som gir en totalscore på 3,5. Dette gjør kollektiv på Othilienborg til et jevnt godt alternativ for begge formål, med noe sterkere tilbud for arbeid og studier enn for handel.

4.3.2.1 Tilgjengelighet

Othilienborg har god tilgjengelighet: 93 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Vestsiden av bydelen som grenser mot Nidarvoll har noe lengre avstand til holdeplass enn resten av bydelen.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 4.3.2.2.

4.3.2.2 Linjetilgang og frekvens

Linje 11 og 22 er kjernelinjene for området, og har henholdsvis 7,5- og 10-minutters frekvens i rush. De færreste i bydelen har tilgang på begge linjer i retning sentrum.

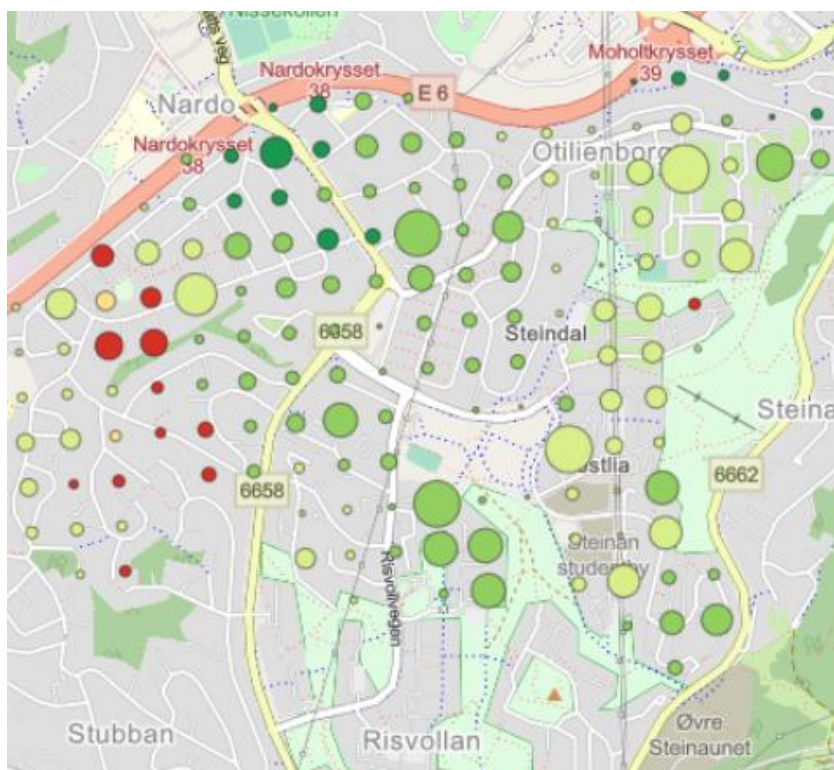
Befolkningen på Othilienborg har tilgang til følgende linjer:

Tabell 77: Linjeoversikt Othilienborg

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
22	82 %	13	14
11	50 %	16	13
43	14 %	6	2
15	14 %	6	4
18	8 %	13	7
12	4 %	11	12
14	2 %	14	6
3	2 %	20	12
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen		20	18
Score		4	4

Mesteparten av befolkningen på Othilienborg har tilgang på linje 22 som har god frekvens, særlig i rushtiden. De som har tilgang til både linje 22 og 11 mellom Nardosenteret og Nardokrysset samt befolkningen ved Moholtkrysset som tilgang til linjer 3, 12 og 14 har den beste tilgjengeligheten. Den laveste tilgjengeligheten finner vi på vestsiden av Othilienborg som grenser mot Nardoskrenten hvor befolkningen ikke har tilgjengelige holdeplasser innen 500 m avstand.

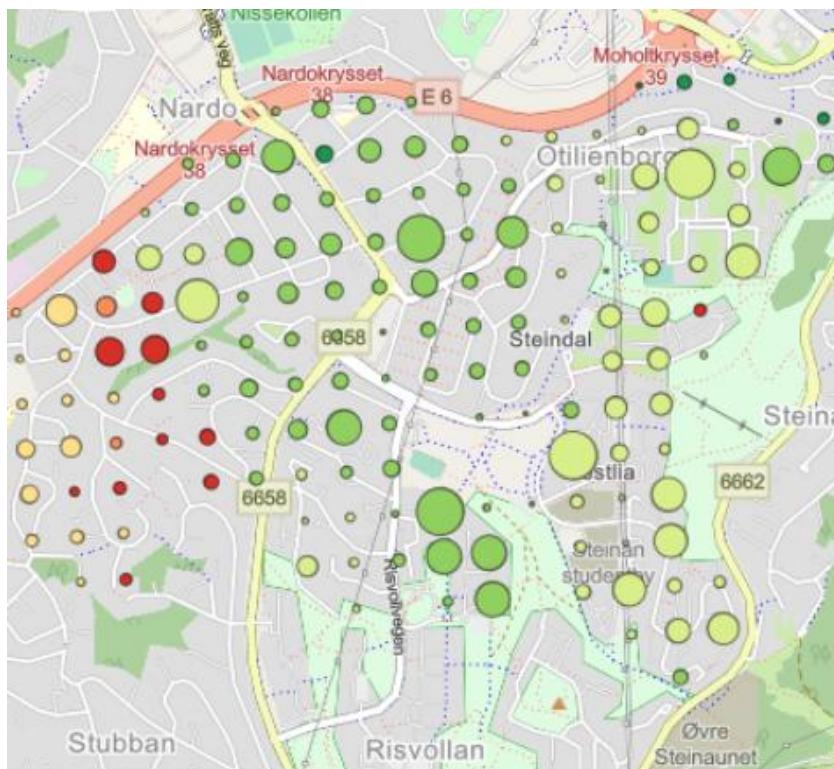
Kart 177: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Othilienborg for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 178: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkter (bosatte) på Othilienborg for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

4.3.2.3 Reisestrømmer

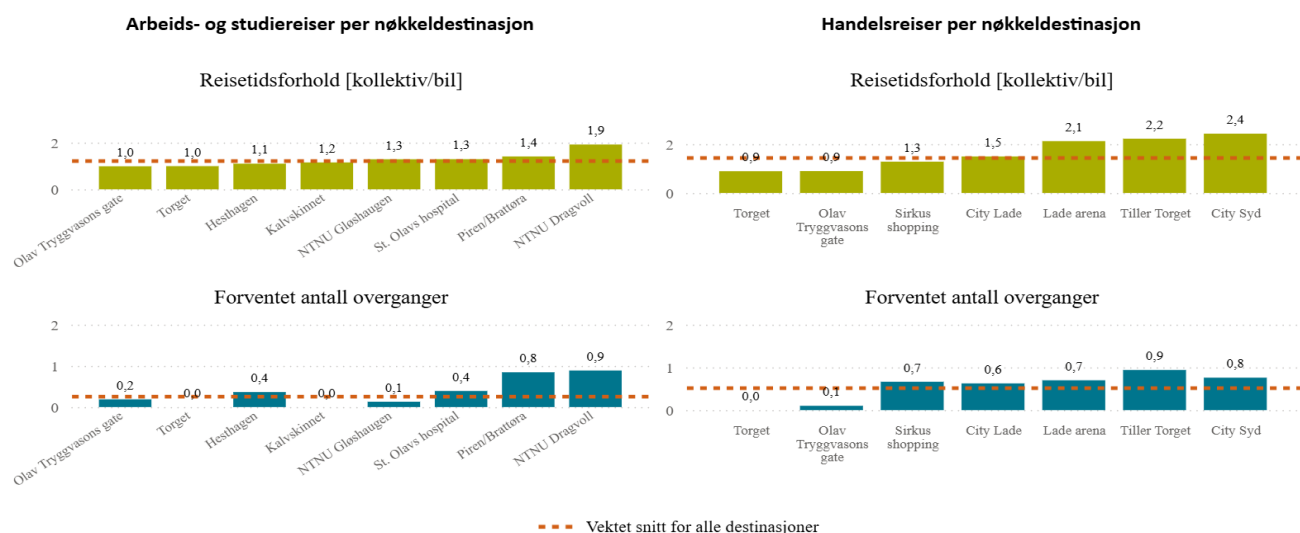
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for bydelen:

Tabell 78: Nøkkeldestinasjoner for Othilienborg

Reiseformål	Destinasjons-bydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	60 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	37 %
	Dragvoll/Angelltrøa	NTNU Dragvoll	3 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	32 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	27 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	25 %
	Leangen/Strindheim	Sirkus Shopping	16 %

4.3.2.4 Reisetid og overganger

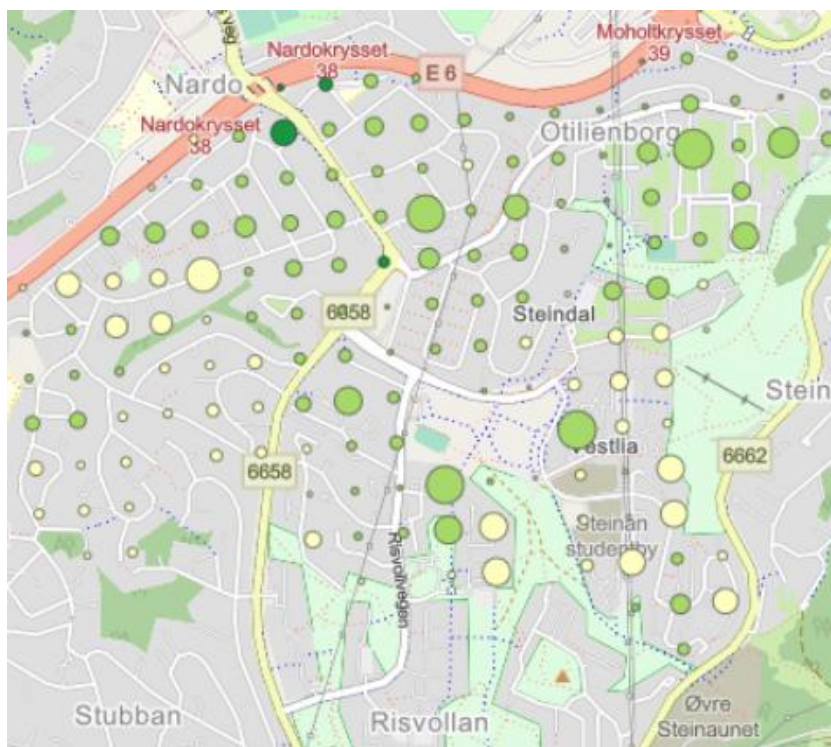
Figur 102: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Othilienborg



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Othilienborg har gunstige reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjonene, spesielt i forbindelse med arbeids- og studiereisene. Dragvoll er eneste arbeidsdestinasjon som gir et reisetidsforhold som er lite attraktivt for kollektiv. I forbindelse med handel er kollektiv konkurransedyktig med bil til sentrum, Sirkus Shopping og City Lade. Handelsreisene til Lade Arena, Tiller Torget og City Syd er lite attraktive med bruksgrad av kollektivtransport.

Kart 179: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Othilienborg for arbeids- og studiereiser

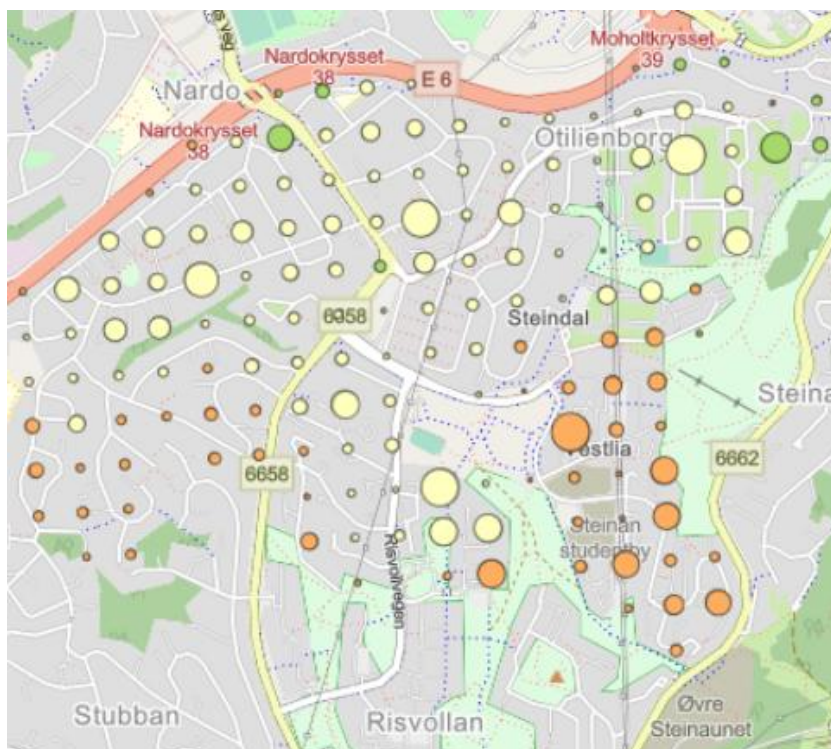


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 180: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Othilienborg for handelsreiser

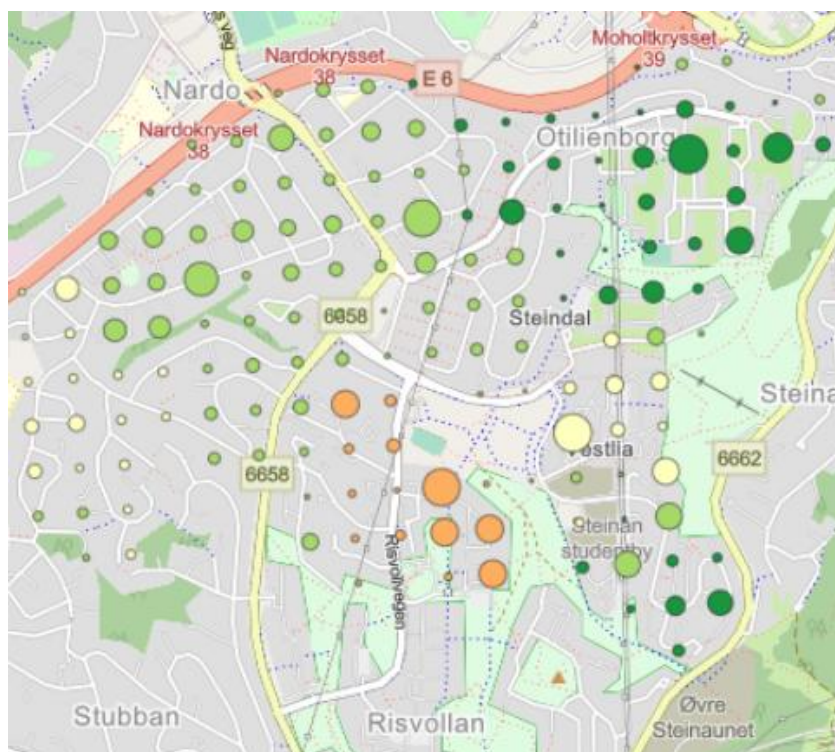


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 181: Forventet andel reiser med overgang for Othilienborg for arbeids- og studiereiser

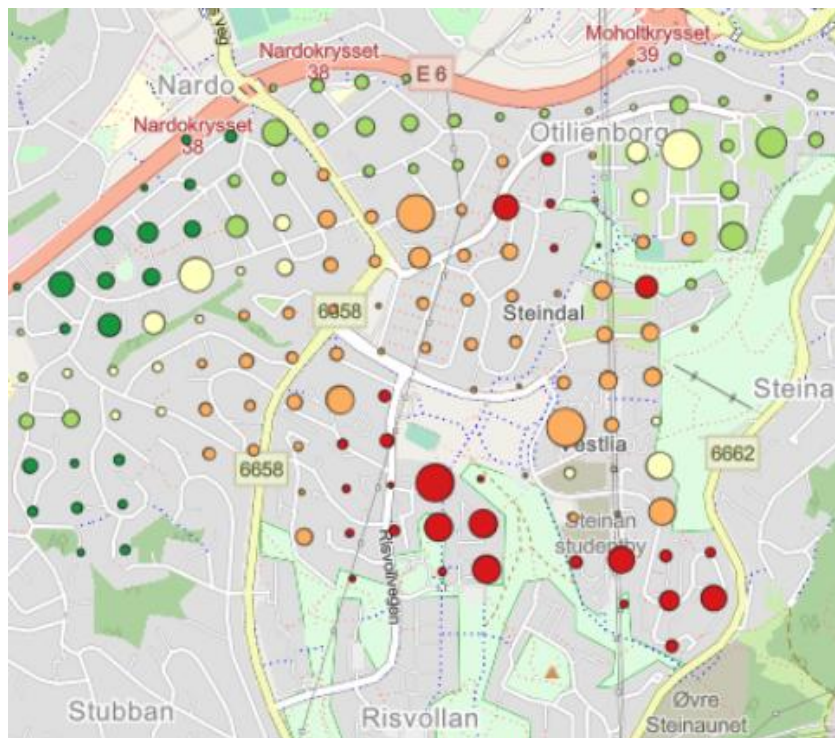


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 182: Forventet andel reiser med overgang for Othilienborg for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

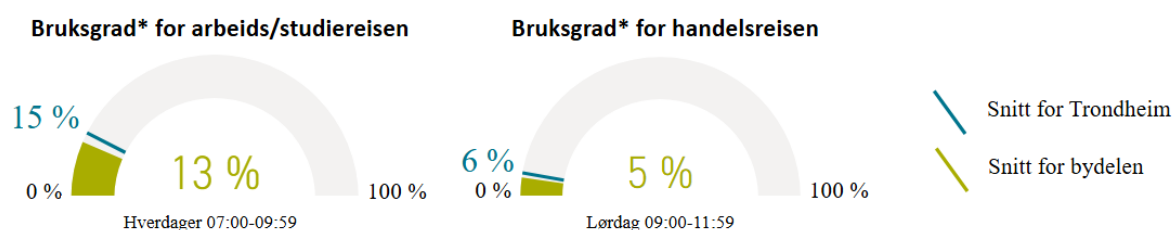
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

4.3.2.5 KTI: Hvor fornøyd man er fornøyd med tilbudet i bydelen

Kundetilfredsheten (KTI) for Othilienborg er 71 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=212). Tall for januar 2024-juni 2025.

4.3.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 103: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Othilienborg

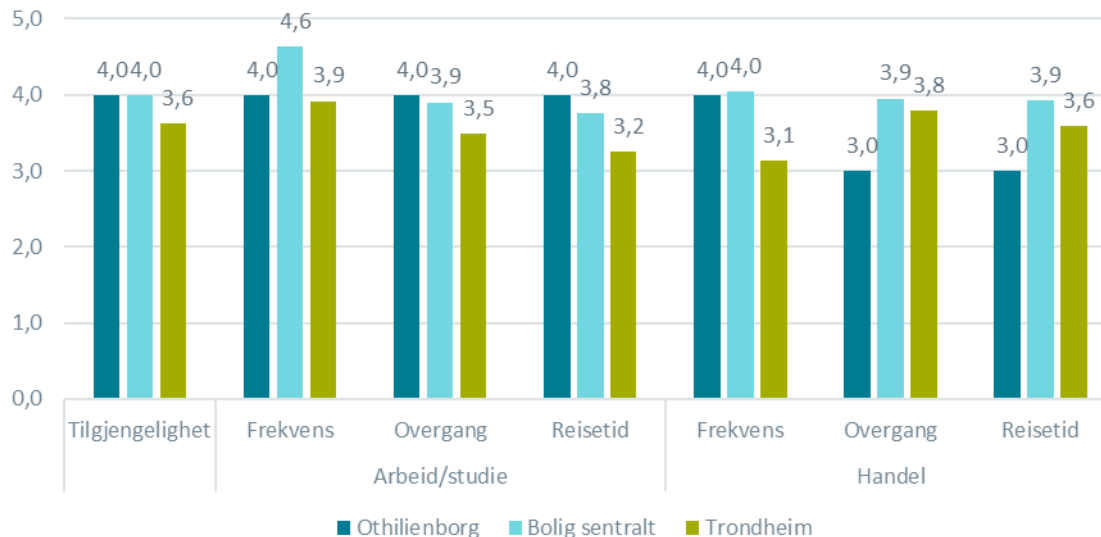


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 13 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 5 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

4.3.3 Oppsummering

Figur 104: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Othilienborg



Kundetilfredsheten (KTI) for Othilienborg er 71. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Othilienborg, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 13 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 5 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- God tilgjengelighet i mesteparten av bydelen
- God reisetid, frekvens og overganger for arbeids- og studiereiser til de fleste nøkkeldestinasjonene

Utfordringer:

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

5 Resultater for bydeler i Vest

5.1 Buenget/Hallset

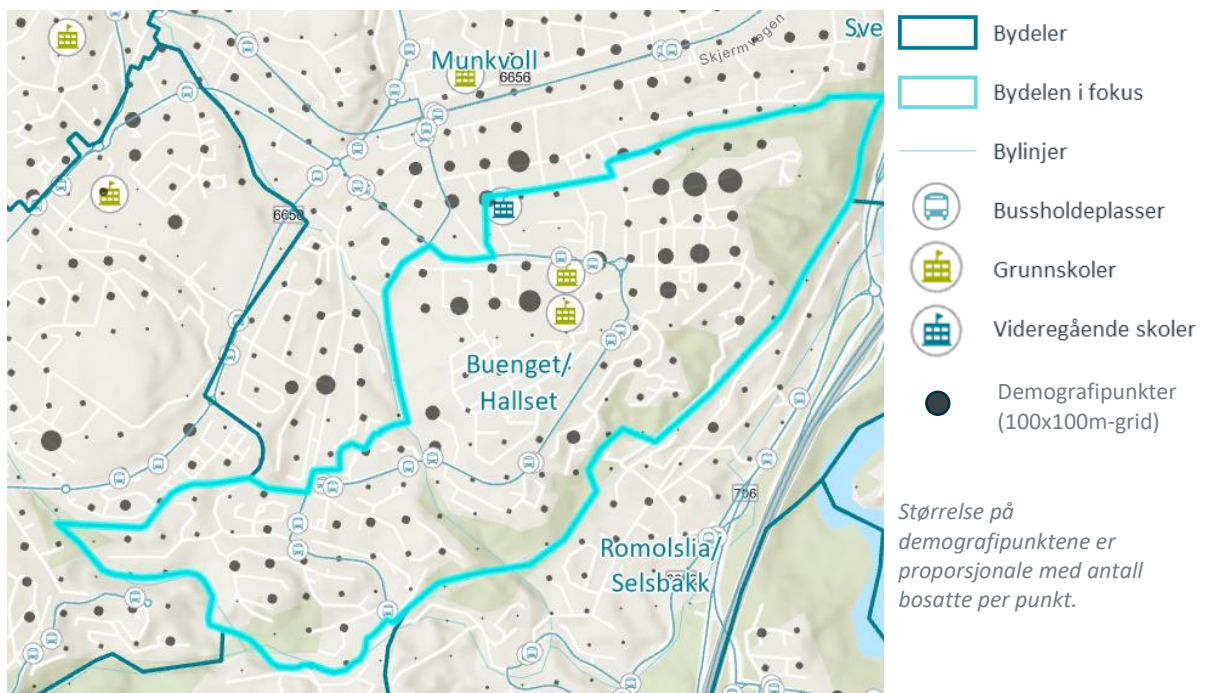
5.1.1 Fakta om bydelen

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 opp mot Hallset fra øvre del av Selsbakk og Buenget. På Hallset ligger 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.

Kart 183: Buenget/Hallset

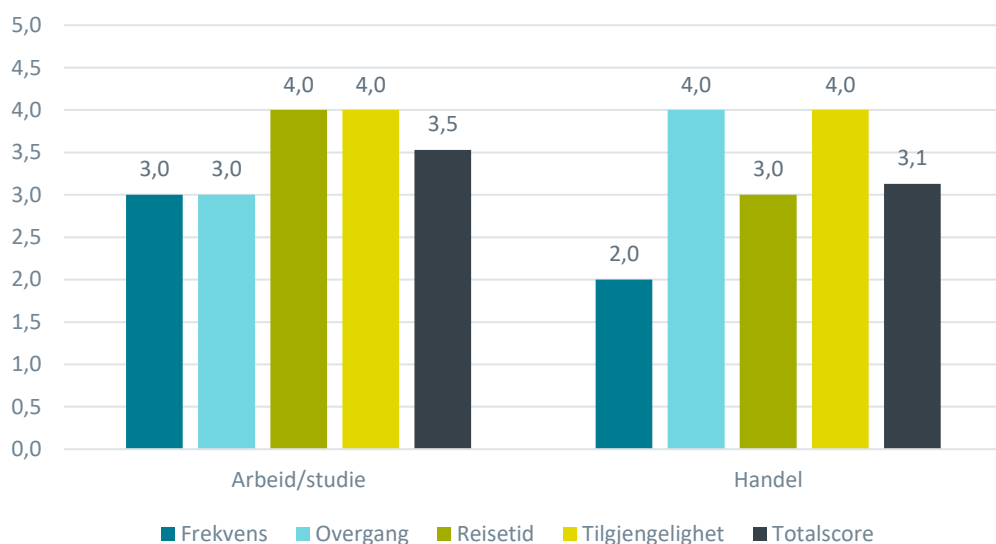


Tabell 79: Demografiske nøkkeltall for Buenget/Hallset

Demografi	Buenget/Hallset
Type bydel	Lite målpunkt, bolig
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 958
Antall bosatte 2024	4 200
Vekst i antall bosatte innen 2035	108
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	950
Antall ansatte	1 038
Bompenger til sentrum	Ja

5.1.2 Resultatene av bydelsanalysen for Buenget/Hallset

Figur 105: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Buenget/Hallset



Buenget/Hallset har et godt kollektivtilbud for arbeid og studier, og noe svakere for handel. For arbeid/studie er tilgjengelighet og reisetid vurdert som bra, mens frekvens og overgang er middels, noe som gir en totalscore på 3,5. For handel er tilgjengelighet og overgang vurdert som bra, reisetid som middels mens frekvensen er lav. Det gir en totalscore for handel på 3,1.

5.1.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Buenget/Hallset har god tilgjengelighet, 91 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Unntaket er lengst øst i bydelen, der det er lang gangavstand til startholdeplass for metrolinje 3 på Hallset. Selsbakkveien ned mot Sluppen er så bratt og svingete at det ikke er kollektivtilbud langs veien.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 5.1.2.2.

5.1.2.2 Linjetilgang og frekvens

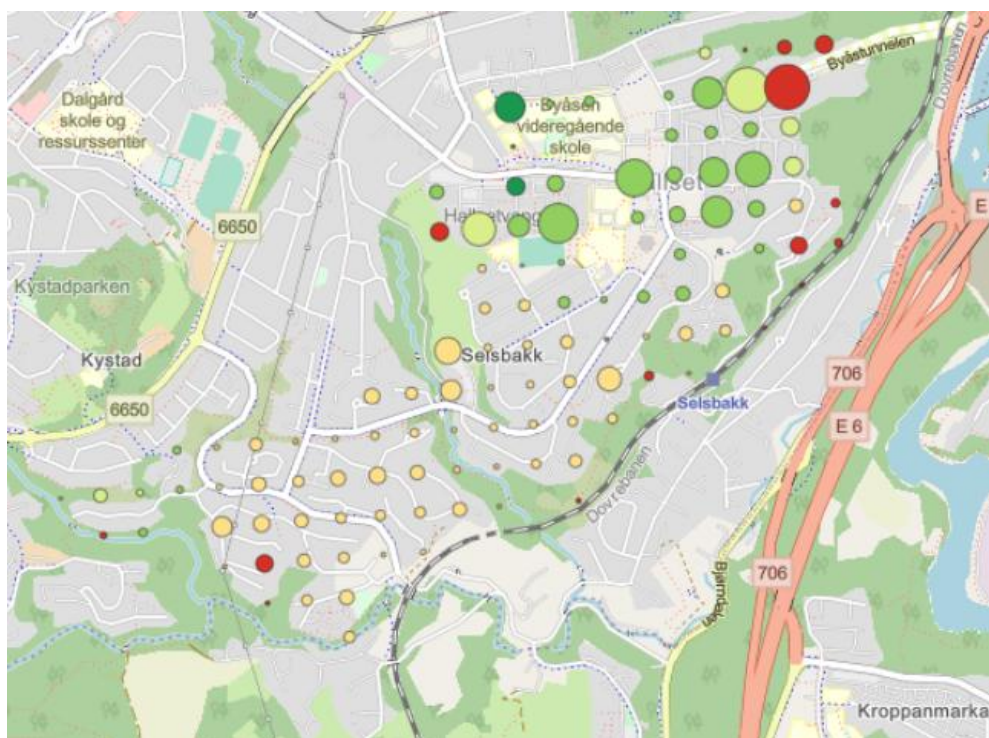
Befolkningen på Buenget/Hallset har tilgang til følgende linjer:

Tabell 80: Linjeoversikt Buenget/Hallset

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
42	87 %	8	7
3	45 %	20	13
23	24 %	15	6
9	4 %	8	8
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		16	10
Score		3	2

På Buenget/Hallset er det linje 42 som har høyest tilgjengelighet, men dette er først og fremst en matelinje til metrolinje 3 for reiser videre. I underkant av halvparten av innbyggerne har kort avstand til linje 3, med mange avganger som dekker både arbeidsreisene og studiereisene. En fjerdedel av innbyggerne har også tilgang til linje 23. Totalscorene på tilbudet på Buenget/Hallset er lave, noe som i stor grad skyldes lav frekvens på matelinja og behov for overgang til metrolinje for mange av de som bor i bydelen.

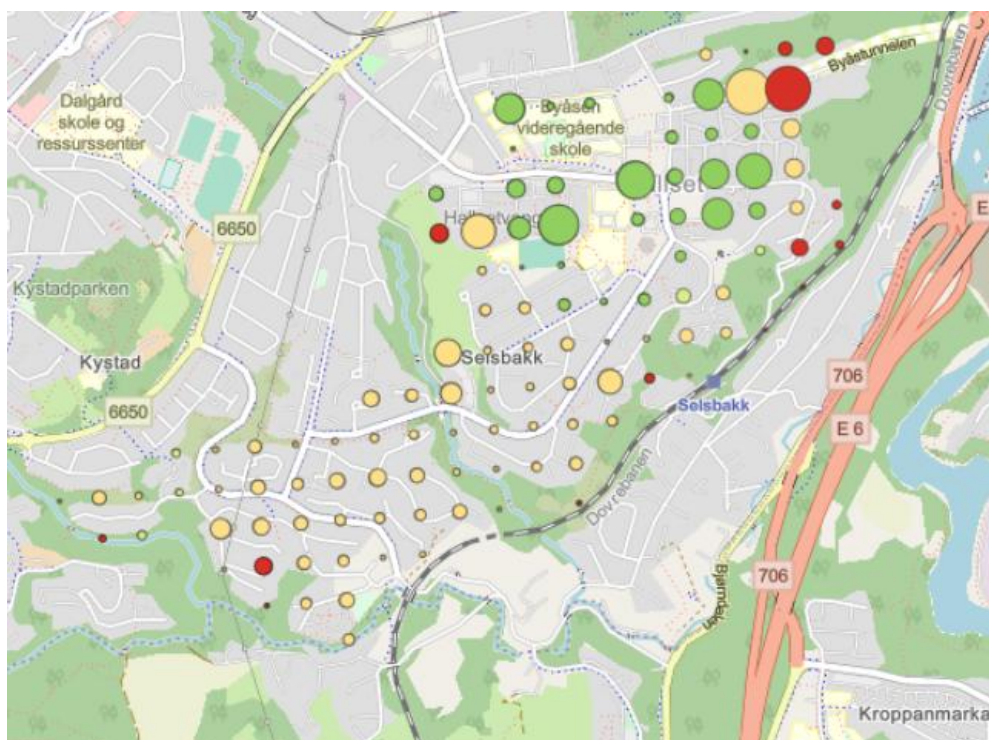
Kart 184: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Buenget/Hallset for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 185: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Buenget/Hallset for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

5.1.2.3 Reisestrømmer

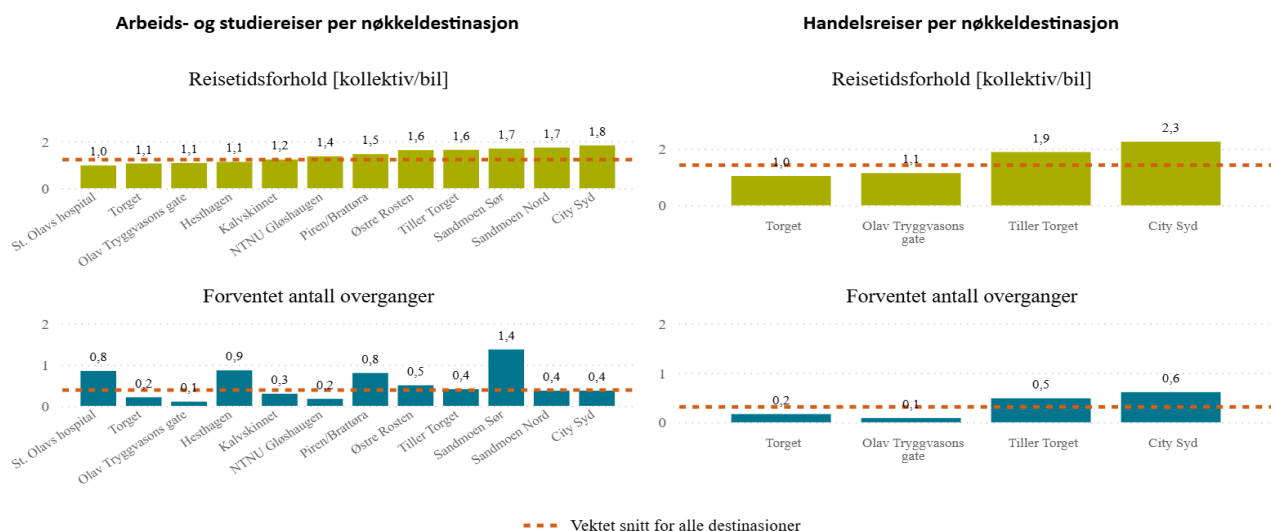
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Buenget/Hallset:

Tabell 81: Nøkkeldestinasjoner for Buenget/Hallset

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	60 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	33 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	6 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

5.1.2.4 Reisetid og overganger

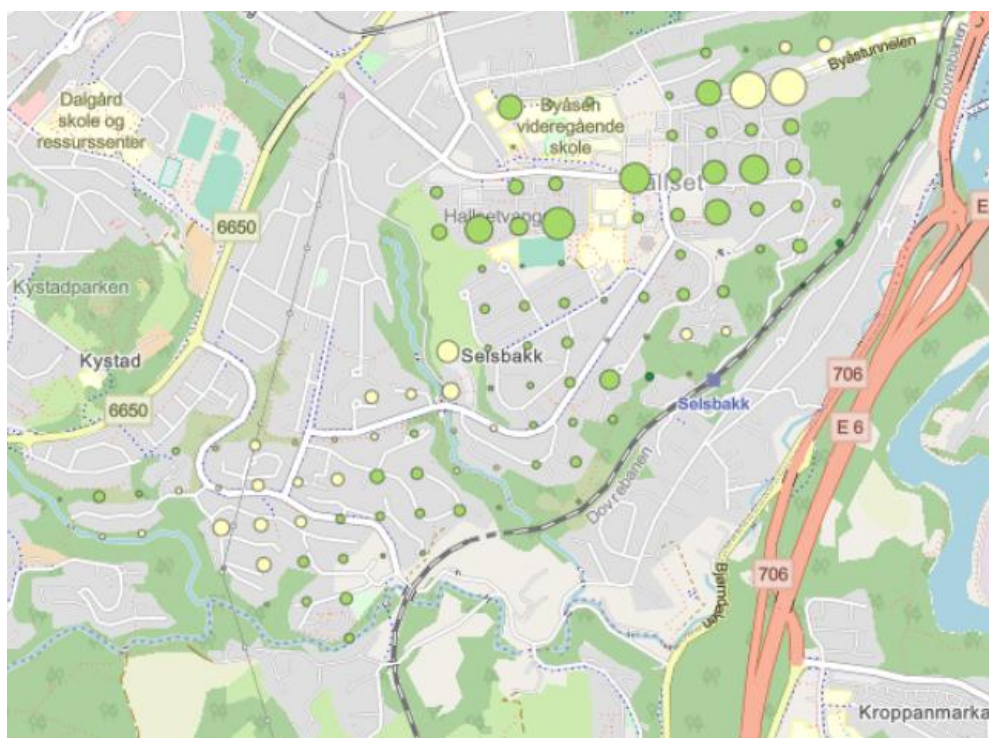
Figur 106: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Buenget/Hallset



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Buenget/Hallset har gode til akseptable reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjoner for arbeid og studie. Flere av målpunktene på sørsida av Trondheim (Sandmoen/Tiller) har reisetidsforhold som inngår i kategorien «mindre akseptable». Når det gjelder handelsreisene, er kollektiv konkurransedyktig med bil på reisene til sentrum, men ikke til Tiller. Det kreves som regel overgang til alle nøkkeldestinasjoner, men overgangsandelen varierer mellom målpunktene slik at noen kan reise direkte til destinasjonen.

Kart 186: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Buenget/Hallset for arbeids- og studiereiser

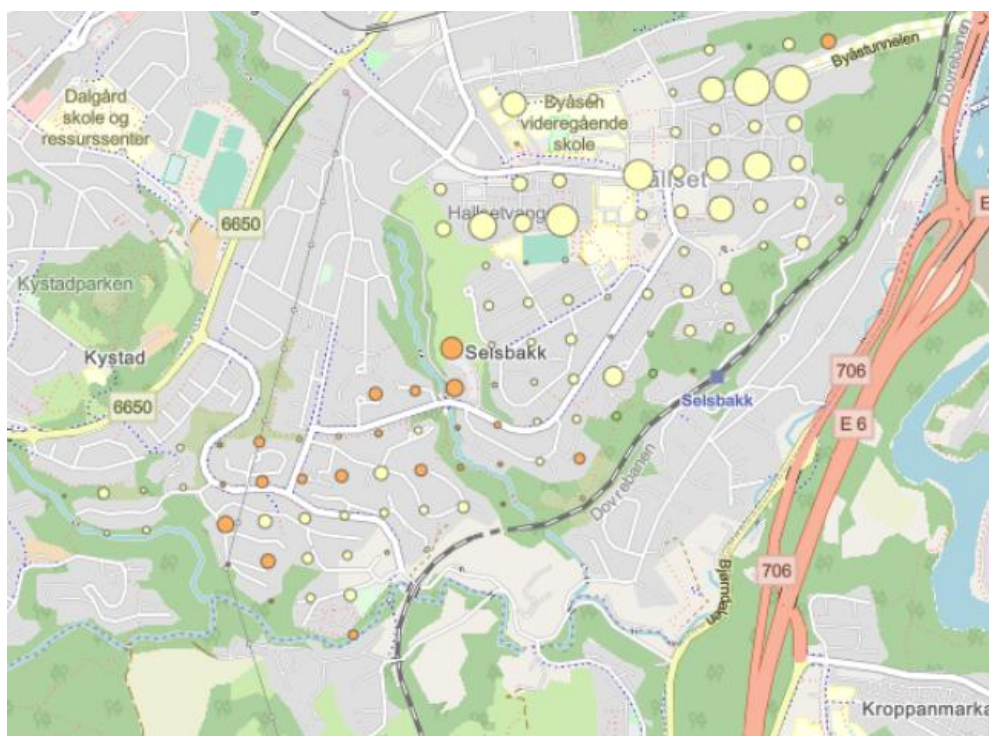


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 187: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Buenget/Hallset for handelsreiser

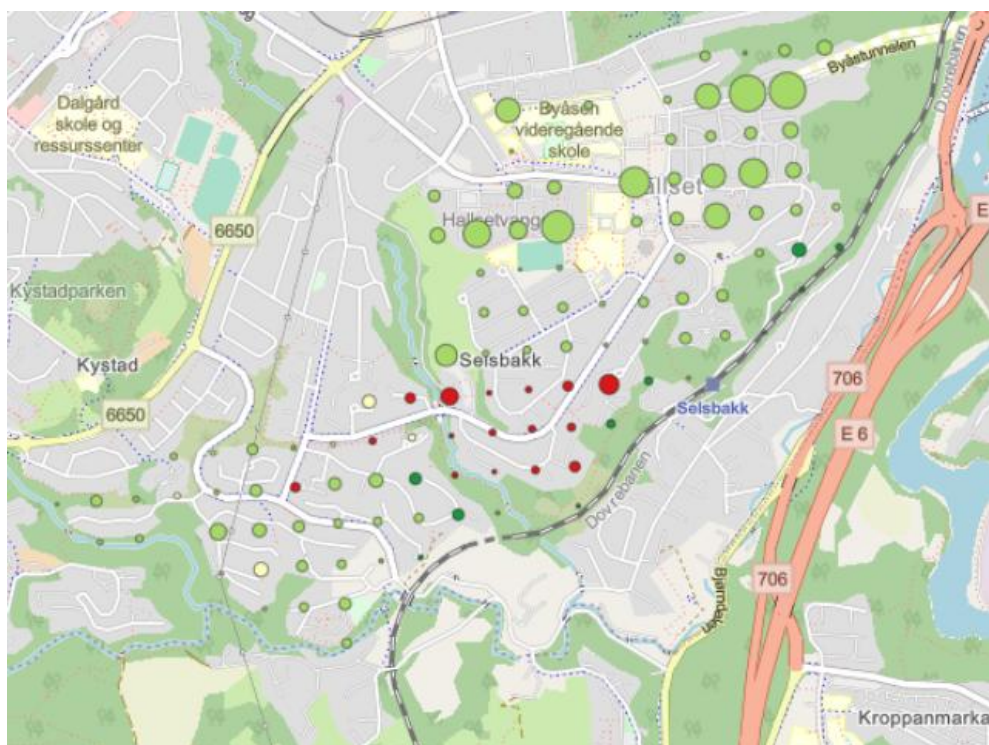


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 188: Forventet andel reiser med overgang for Buenget/Hallset for arbeids- og studiereiser

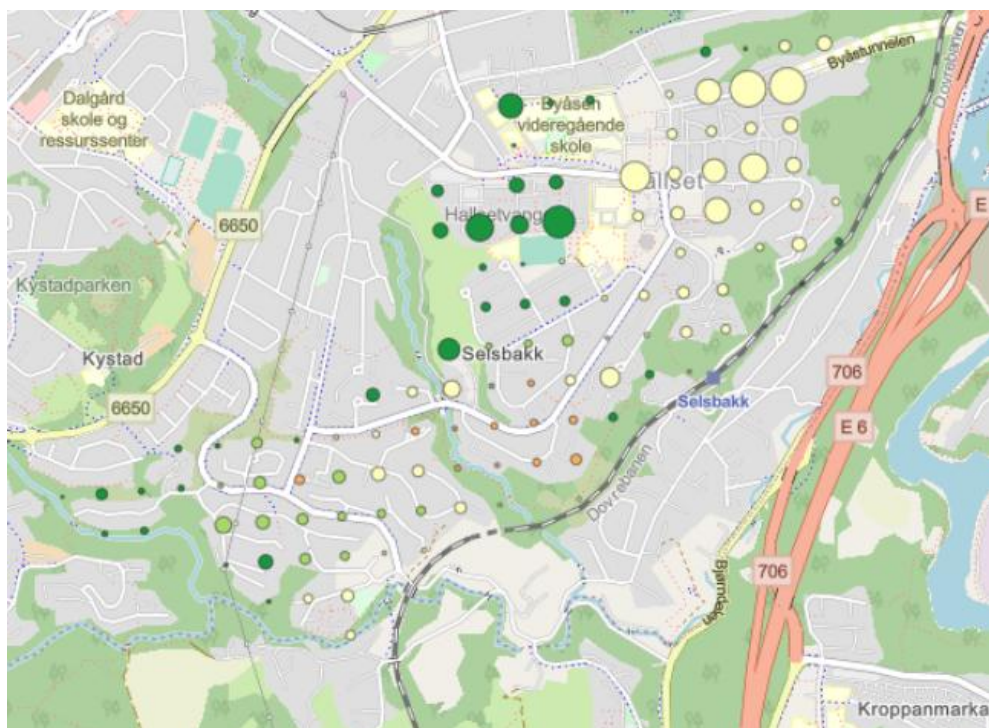


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 189: Forventet andel reiser med overgang for Buenget/Hallset for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

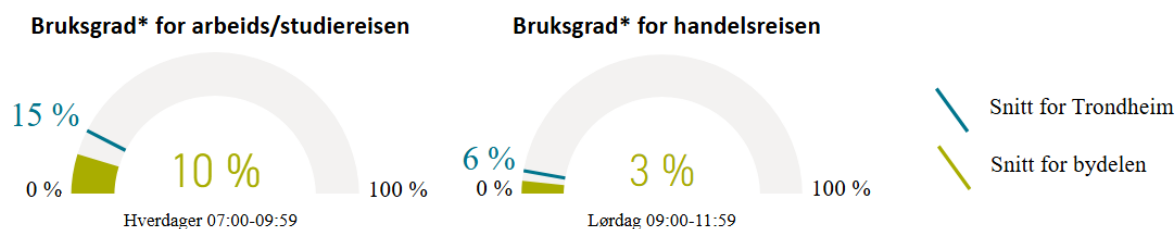
Størrelse på dem.punktene er proporsjonale med antall bosatte per dem.pkt.

5.1.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Buenget/Hallset er 70 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=149). Tall for januar 2024-juni 2025.

5.1.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 107: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Buenget/Hallset

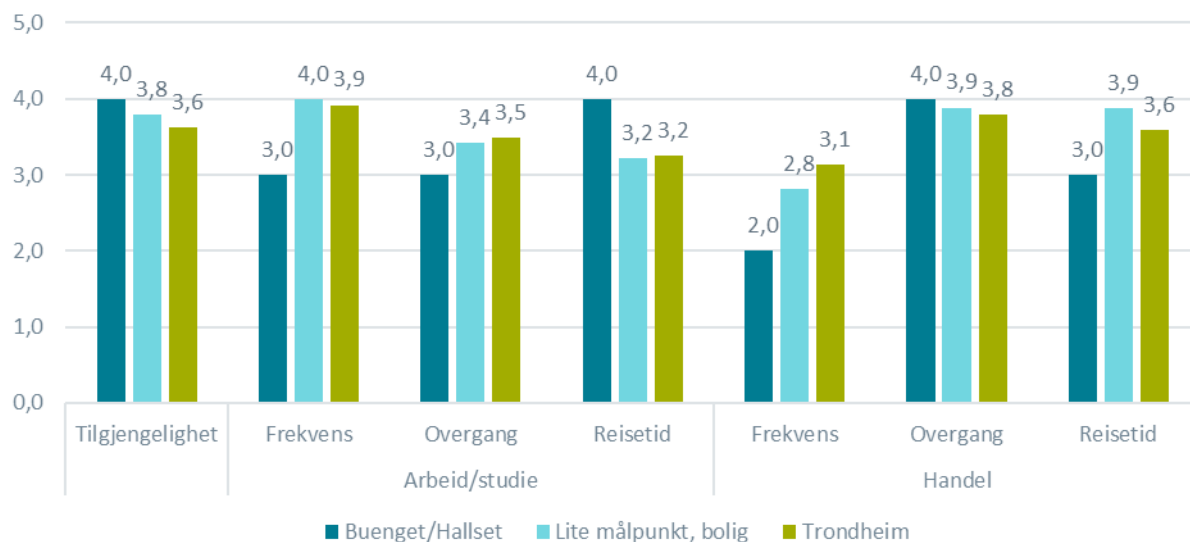


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 10 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %. Andelen som bruker tilbudet er dermed en del lavere enn for byen som helhet.

5.1.3 Oppsummering

Figur 108: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Buenget/Hallset



Kundetilfredsheten (KTI) for Buenget/Hallset er 70. Innenfor bydelstypen «lite målpunkt, bolig» er Grillstad/Rotvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 85. Charlottenlund har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 54. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Buenget/Hallset, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 10 % (Trondheim 15 %, Moholt 24 %, Grillstad/Rotvoll 9 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Moholt 9 %, Charlottenlund 3 %)

Styrker:

- Svært godt tilbud på og rundt Hallset med metrolinje 3
- Konkurransedyktige reisetider til destinasjoner i og rundt sentrum

Utfordringer:

- Buenget har matelinje og overgang til de fleste reisemål
- Tilbudet er lite konkurransedyktig mot bil på reiser til handelsområdene på Tiller
- Noe lav bruksgrad

5.2 Ila/Trolla

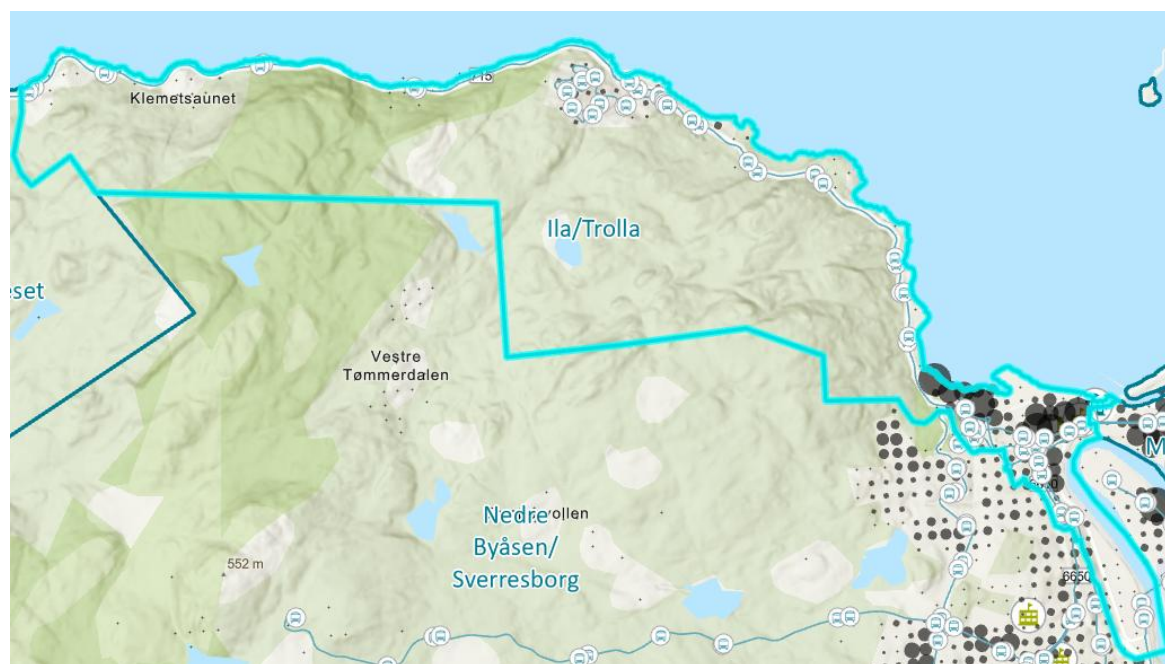
5.2.1 Fakta om bydelen

Ila/Trolla ligger rett vest for Midtbyen og omfatter områdene fra Trolla til Ila, 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 er det en barneskole, Ila skole. Bebyggelsen i Ila består i hovedsak av bygårder og leiligheter, mens det i Trolla er eneboliger. Fra Ila til Midtbyen er det flatt terreng og gangavstand. Trolla ligger lenger unna sentrum, som et avsidesliggende boligområde ved grensen til Bymarka. Det er bratt stigning fra hovedveien til boligfeltet, og på grunn av de store avstandene til sentrum og andre servicefunksjoner er det upraktisk å bo i området uten 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 god tilgang på parkeringsplasser. Togstasjonene Skansen og Marienborg ligger i bydelen.

Kart 190: Ila/Trolla



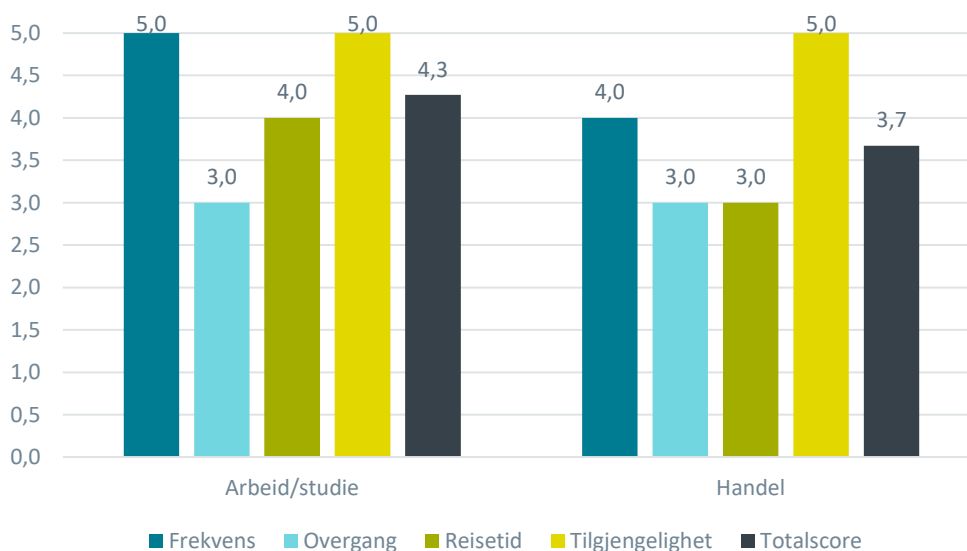
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 82: Demografiske nøkkeltall for Ila/Trolla

Demografi	Ila/Trolla
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Blokk/Bygård
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	526
Antall bosatte 2024	4 791
Vekst i antall bosatte innen 2035	263
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	2 937
Bompenger til sentrum	Nei

5.2.2 Resultatene av bydelsanalysen for Ila/Trolla

Figur 109: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Ila/Trolla



For arbeid/studie er tilgjengelighet og frekvens vurdert som svært bra, reisetid som bra og antall overganger som middels, noe som gir en totalscore på 4,3. Handelsreisene har svært god tilgjengelighet og god frekvens, men både reisetid og overgang er vurdert til middels, noe som gir en totalscore på 3,7. Samlet sett har Ila/Trolla et godt kollektivtilbud, spesielt på arbeids- og studiereisene.

5.2.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Ila/Trolla, sett under ett og vektet for befolkningstetthet, har eksepsjonelt bra tilgjengelighet, 97 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Dette skyldes at de aller fleste i bydelen bor i Ila der mange linjer passerer. Trolla og områdene langs den nordligste delen av Osloveien har redusert tilgjengelighet.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 5.2.2.2.

5.2.2.2 Linjetilgang og frekvens

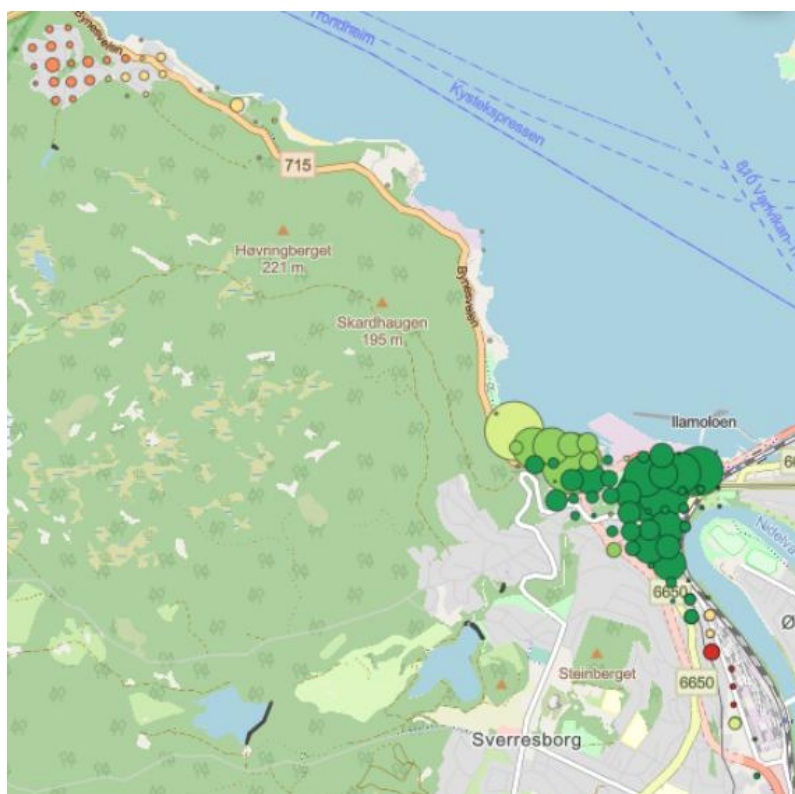
Befolkningen i Ila/Trolla har tilgang til følgende linjer:

Tabell 83: Linjeoversikt Ila/Trolla

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
21	92 %	5	4
75	86 %	3	2
350	82 %	2	0
28	69 %	12	0
18	64 %	13	6
9	57 %	9	9
11	45 %	16	12
3	45 %	21	13
76	34 %	1	0
50	3 %	1	0
13	1 %	12	8
20	1 %	4	4
23	1 %	13	7
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		45	24
Score		5	4

Tabellen over viser at det er mange linjer som betjener bydelen. Når vi betrakter bydelen Ila/Trolla samlet, er det linjene som også betjener Trolla som gir høyest tilgjengelighet, da alle linjer som betjener Trolla også betjener Ila – men ikke motsatt. På grunn av den høye befolkningstettheten i Ila blir tilgjengeligheten på for eksempel linje 3 og 11 god selv om de ikke betjener Trolla. Totalt sett kommer tilbudet i Ila/Trolla ut med gode scorere for både arbeidsreisene og handelsreisene.

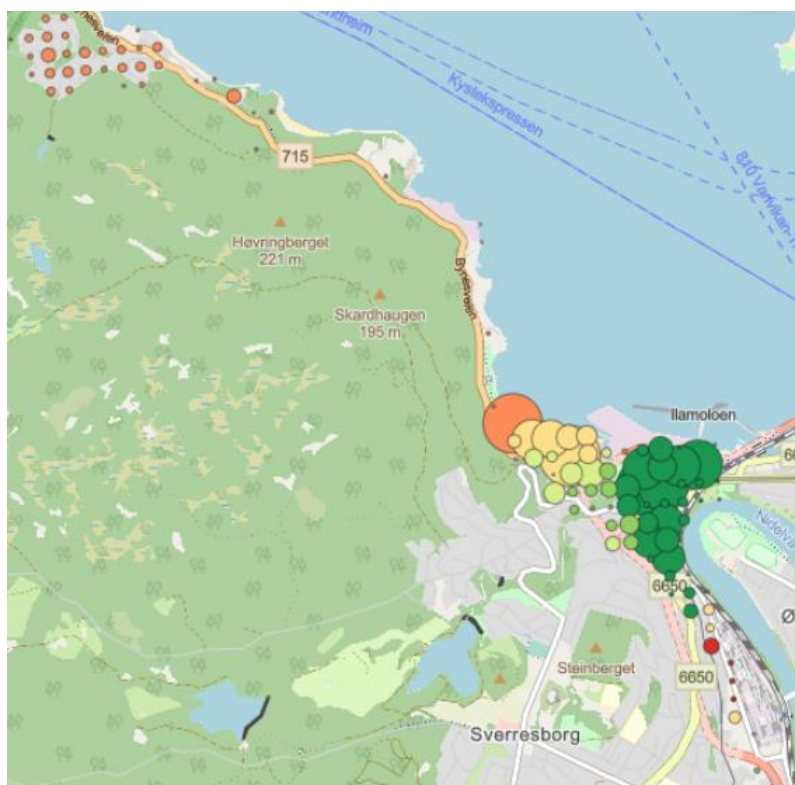
Kart 191: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) i Ila/Trolla for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 192: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) i Ila/Trolla for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

5.2.2.3 Reisestrømmer

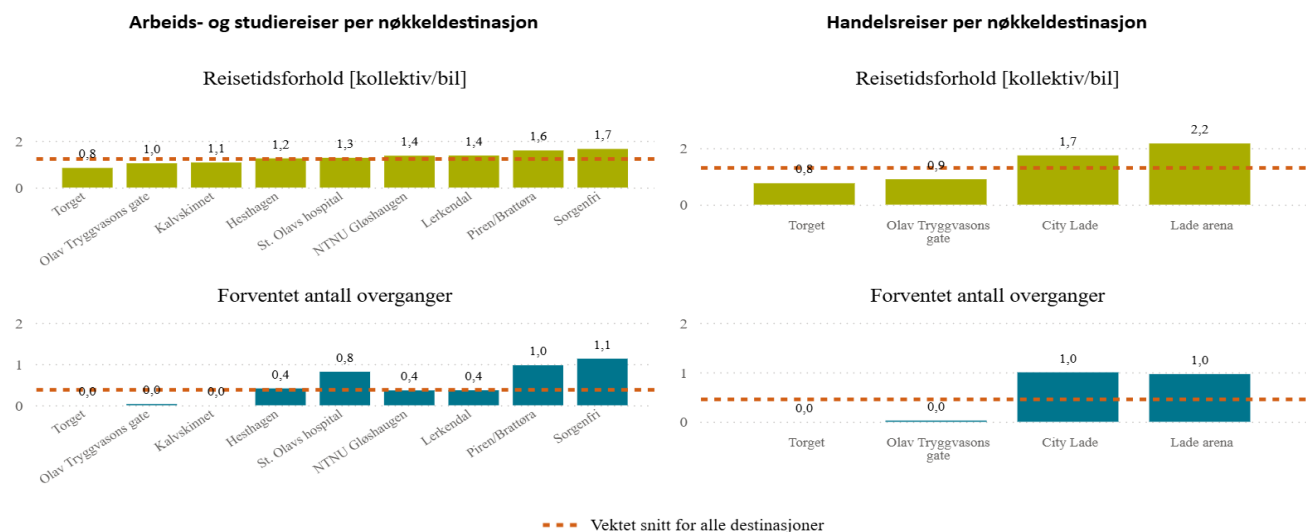
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Ila/Trolla:

Tabell 84: Nøkkeldestinasjoner for Ila/Trolla

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	50 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	48 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	3 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	54 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	46 %

5.2.2.4 Reisetid og overganger

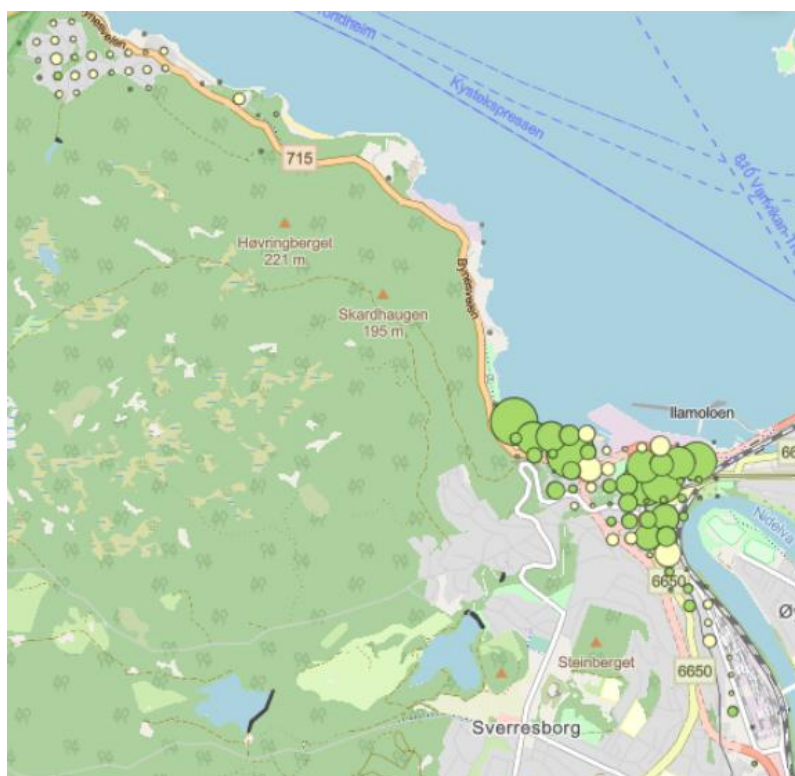
Figur 110: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Ila/Trolla



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

På arbeids- og studiereiser er kollektivtransporten i Ila/Trolla i stor grad konkurransedyktig, med reisetidsforhold på alle nøkkeldestinasjoner mindre enn eller lik 1,7. Også på handelsreisene til sentrum er det gunstig å reise kollektivt. Handelsreisene til Lade er lite attraktive kollektivt. De reisende må bytte buss til flere av målpunktene, men reisene til sentrum har direkte rute.

Kart 193: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Ila/Trolla for arbeids- og studiereiser

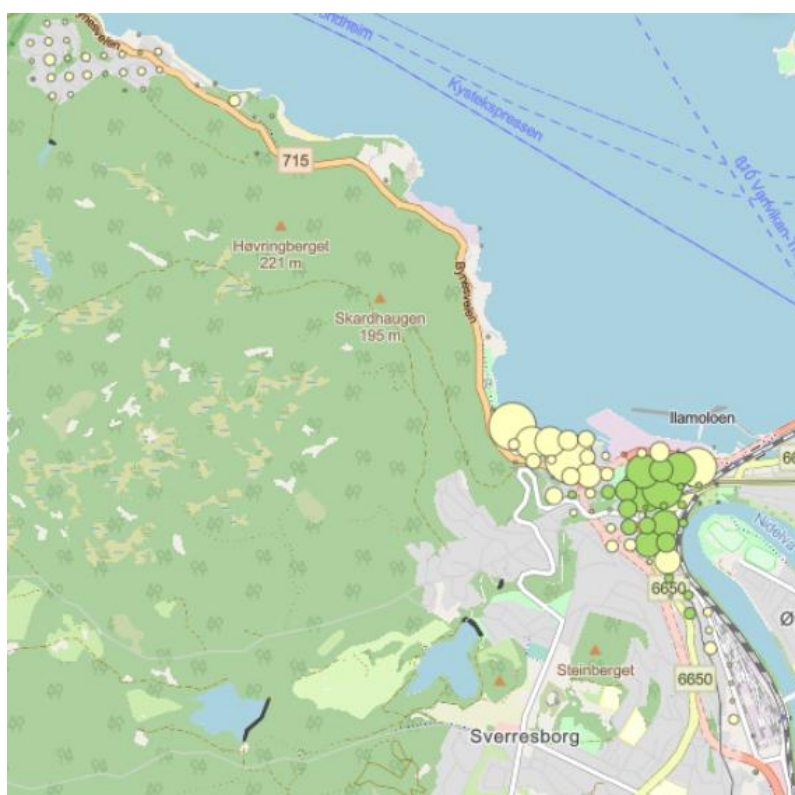


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 194: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Ila/Trolla for handelsreiser



Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 195: Forventet andel reiser med overgang for Ila/Trolla for arbeids- og studiereiser

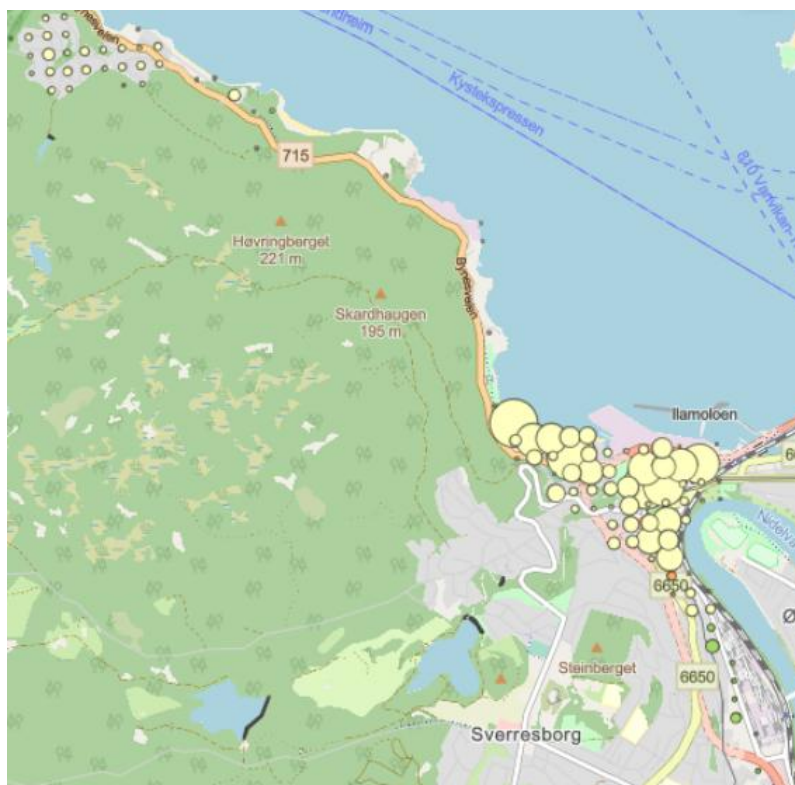


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 196: Forventet andel reiser med overgang for Ila/Trolla for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

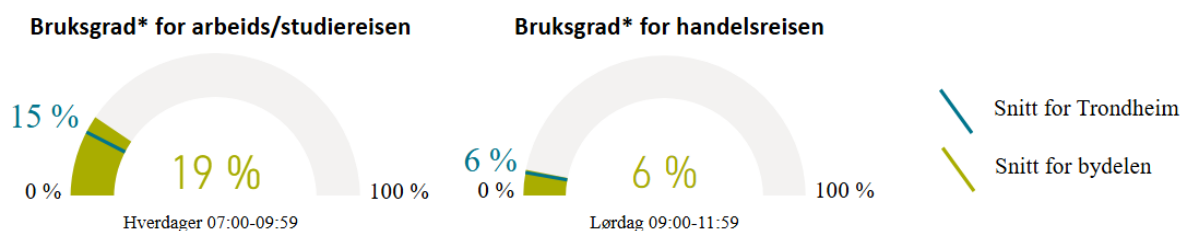
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

5.2.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Ila/Trolla er 71 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=259). Tall for januar 2024-juni 2025.

5.2.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 111: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Ila/Trolla

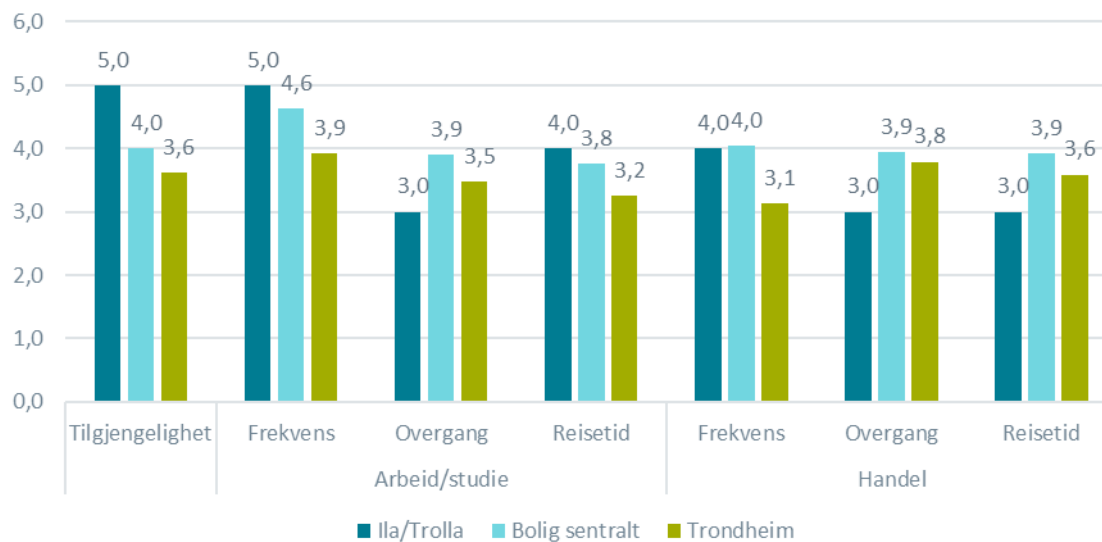


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 19 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 6 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

5.2.3 Oppsummering

Figur 112: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Ila/Trolla



Kundetilfredsheten (KTI) for Ila/Trolla er 71. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Ila/Trolla, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 19 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 6 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Styrker:

- Mange kollektivlinjer (både by- og regionlinjer) betjener bydelen, flere av disse har høy frekvens og kapasitet
- Konkurransedyktig reisetid mot bil til de fleste nøkkeldestinasjonene
- Direktelinje til sentrum for de fleste

Utfordringer:

- Lang reisetid til handelsreisemål utenfor sentrum (primært Lade)
- Trolla har avsides beliggenhet og store høydeforskjeller, noe som gjør det krevende å gi innbyggerne i området et tilbud som er konkurransedyktig

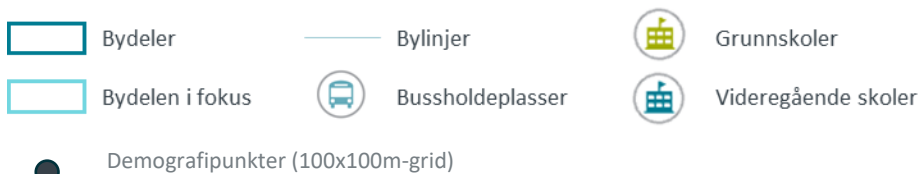
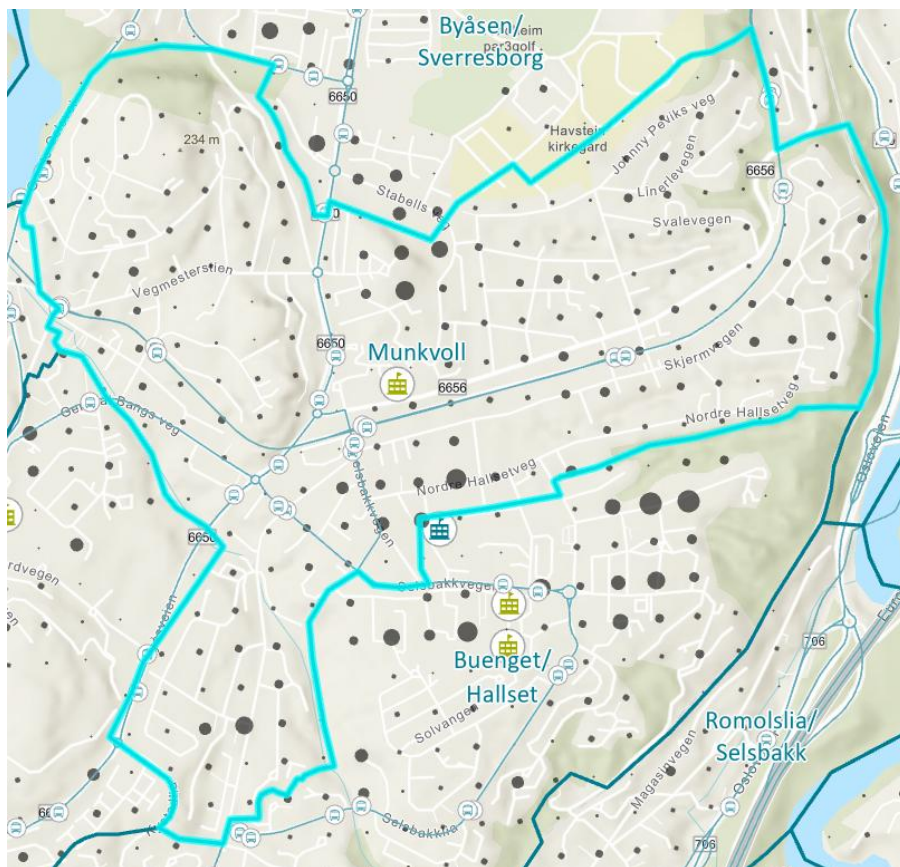
5.3 Munkvoll

5.3.1 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 omstigningspunkt i bydelen, der flere bydelslinjer og metrolinje 3 møtes.

Kart 197: Munkvoll



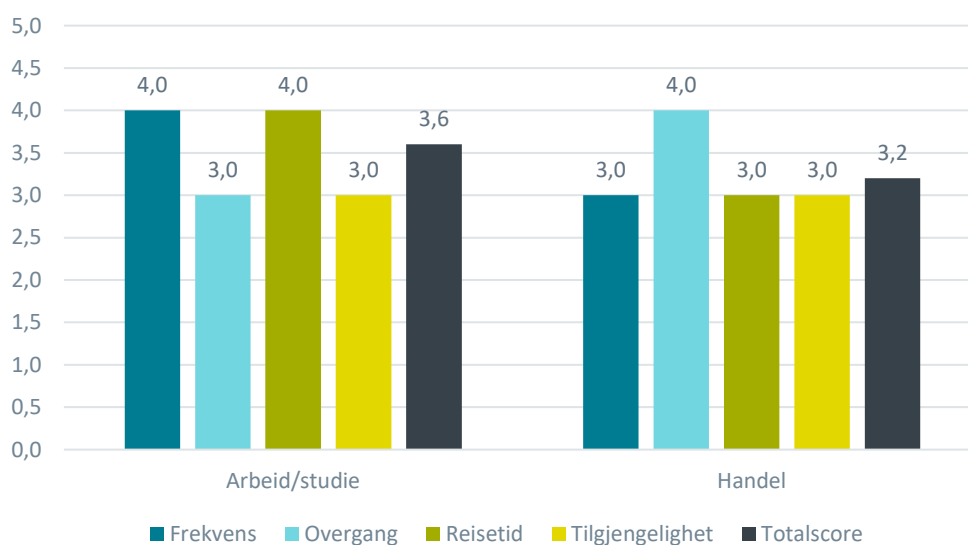
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 85: Demografiske nøkkeltall for Munkvoll

Demografi	Munkvoll
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 268
Antall bosatte 2024	7 479
Vekst i antall bosatte innen 2035	15
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	398
Bompenger til sentrum	Ja

5.3.2 Resultatene av bydelsanalysen for Munkvoll

Figur 113: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Munkvoll



For arbeid/studie er frekvens og reisetid vurdert som bra, mens overgang og tilgjengelighet er middels, noe som gir en totalscore på 3,6. For handel er overgang vurdert som bra, mens de øvrige kriteriene er satt til middels, noe som gir en totalscore på 3,2. Det tyder på at Munkvoll har et stabilt og middels godt kollektivtilbud for begge formål.

5.3.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Munkvoll har god tilgjengelighet, 90 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Boligområdene rett sør for Havstein kirke og lengst øst mot toglinja har lang avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 5.3.2.2.

5.3.2.2 Linjetilgang og frekvens

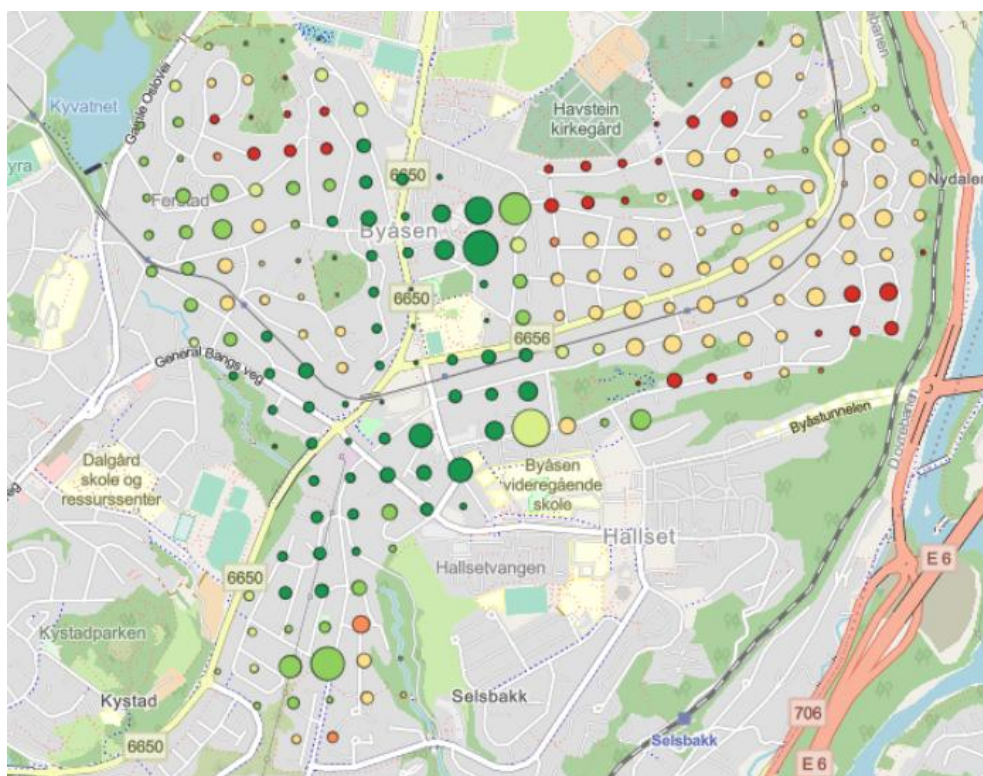
Befolkningen på Munkvoll har tilgang til følgende linjer:

Tabell 86: Linjeoversikt Munkvoll

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
9	61 %	9	9
23	40 %	15	6
3	35 %	21	13
42	27 %	8	6
11	10 %	15	12
50	7 %	1	0
13	1 %	12	8
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		19	13
Score		4	3

På Munkvoll utgjør trikken hoveddelen av kollektivtilbudet, og 61 % av innbyggerne har under 500 meter til tilbudet. I tillegg har deler av bydelen tilgang på linje 23 og linje 3, begge med høy frekvens mot både arbeids/studie-reisemål og handelsmål, men dette tilbudet er kun tilgjengelig for 35-40 % av innbyggerne i bydelen.

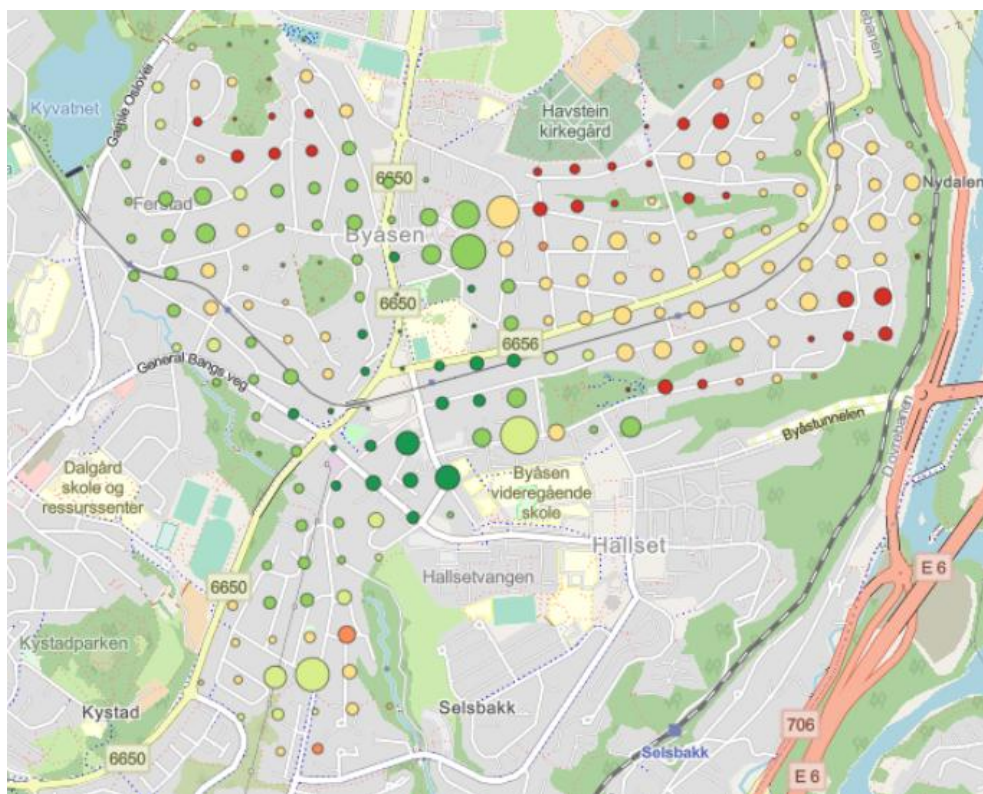
Kart 198: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Munkvoll for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 199: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Munkvoll for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

5.3.2.3 Reisestrømmer

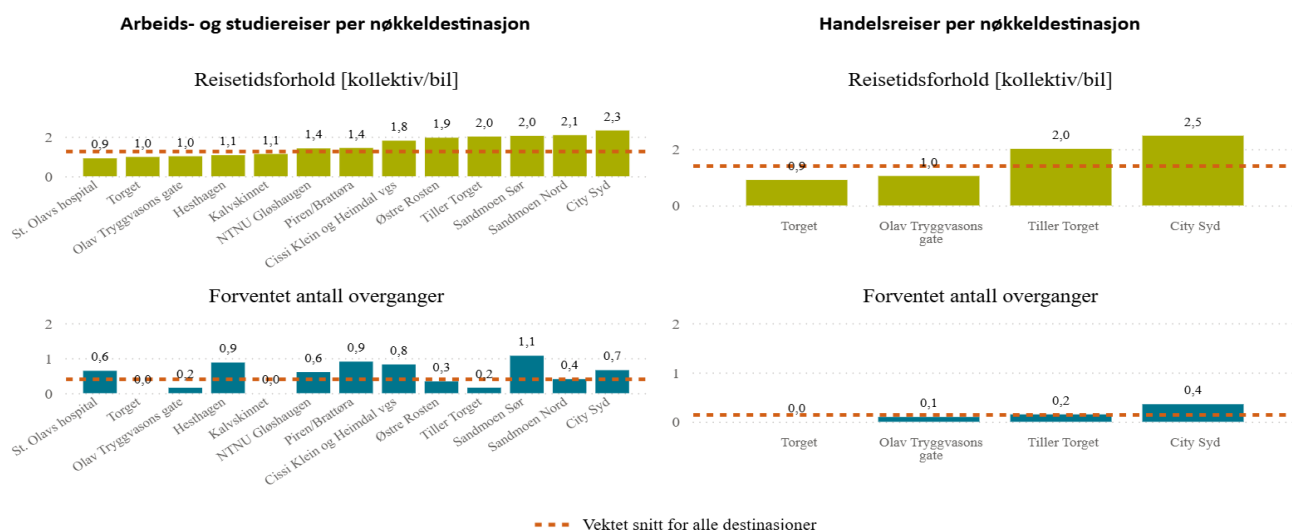
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Munkvoll:

Tabell 87: Nøkkeldestinasjoner for Munkvoll

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	59 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	26 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	10 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	6 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

5.3.2.4 Reisetid og overganger

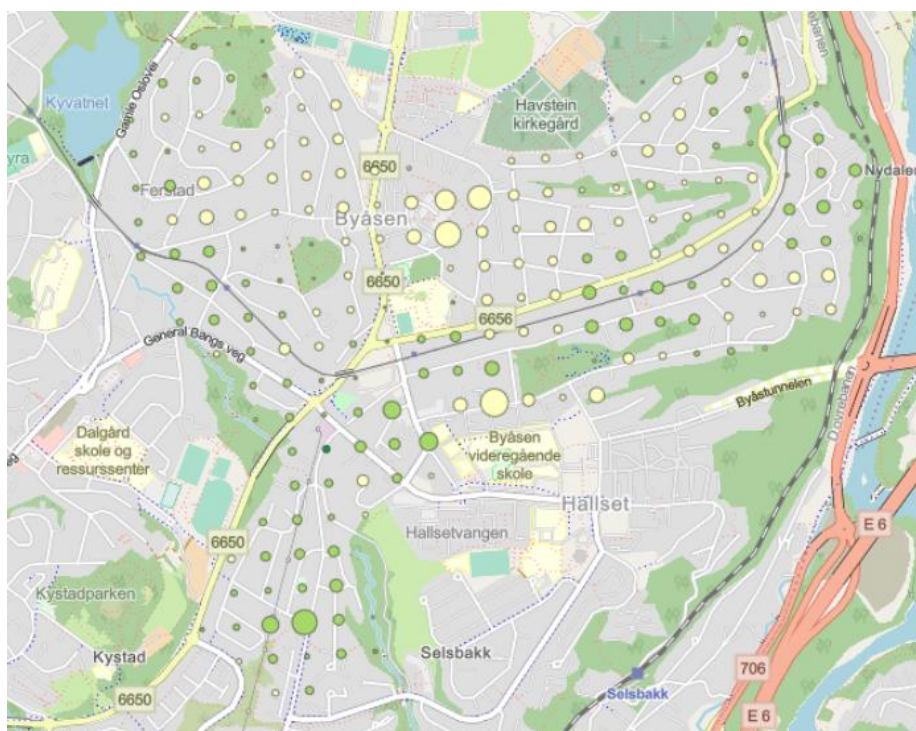
Figur 114: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Munkvoll



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Munkvoll har stort spenn i reiseforhold mellom kollektiv og bil – fra reisene til sentrum som går raskere i den ene enden av skalaen til reisene til alle destinasjoner sør i Trondheim, der reisetidsforholdet indikerer at det er langt mer effektivt å bruke bil. Munkvoll har høy overgangsandel på arbeidsreisene, mens handelsreisene til sentrum og Tiller kan foretas med direkterute for de fleste som reiser fra bydelen.

Kart 200: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Munkvoll for arbeids- og studiereiser

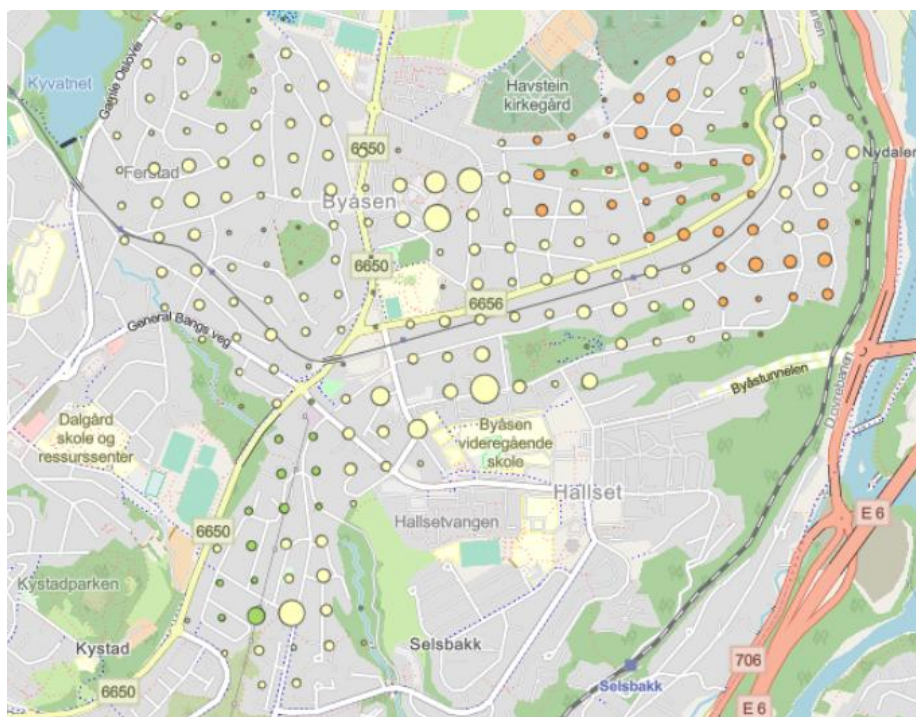


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 201: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Munkvoll for handelsreiser

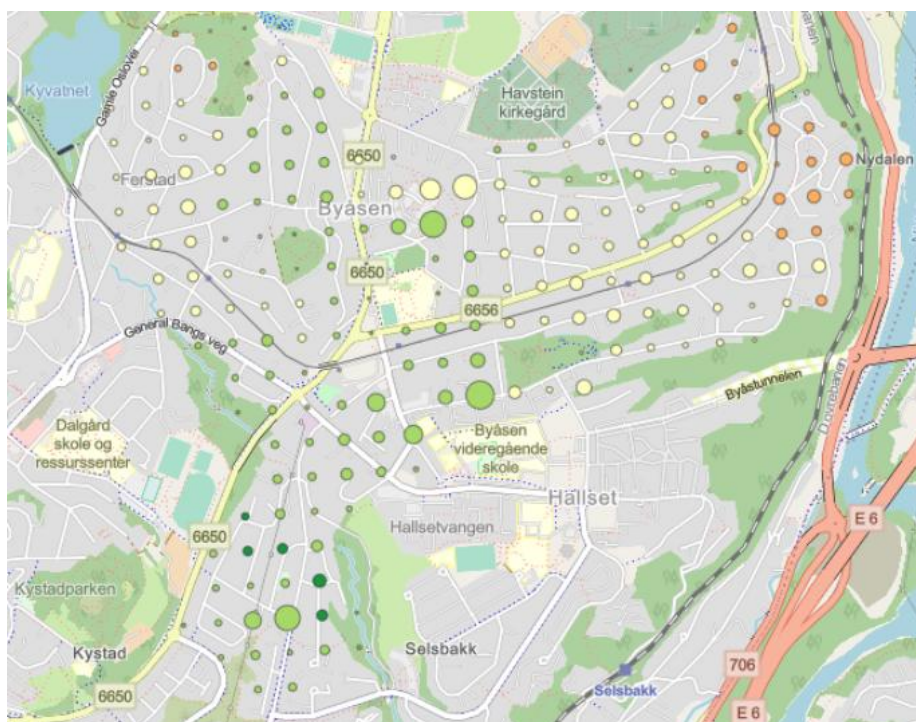


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 202: Forventet andel reiser med overgang for Munkvoll for arbeids- og studiereiser

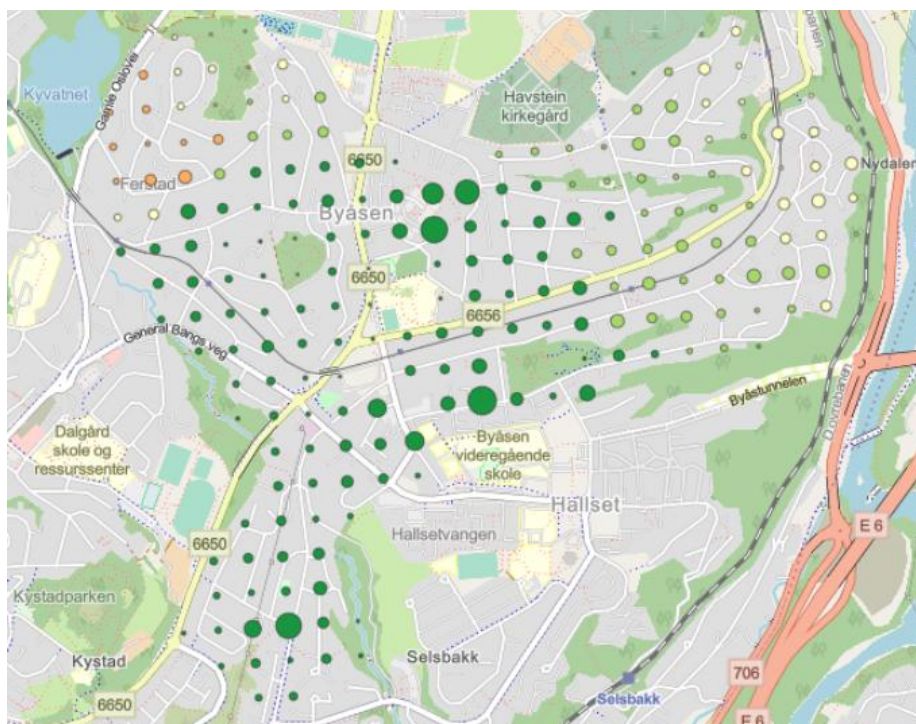


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 203: Forventet andel reiser med overgang for Munkvoll for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

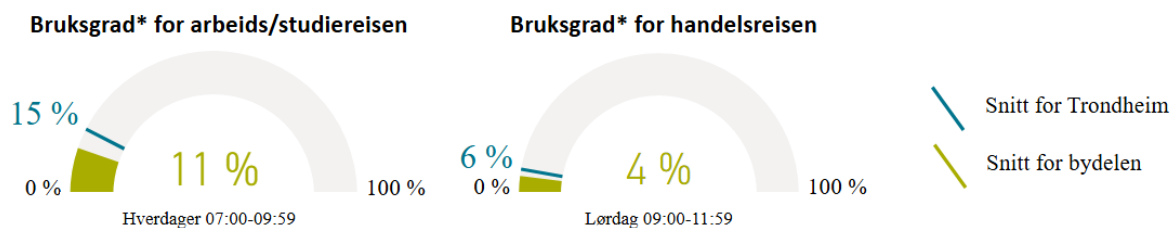
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

5.3.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Munkvoll er 77 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=281). Tall for januar 2024-juni 2025.

5.3.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 115: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Munkvoll

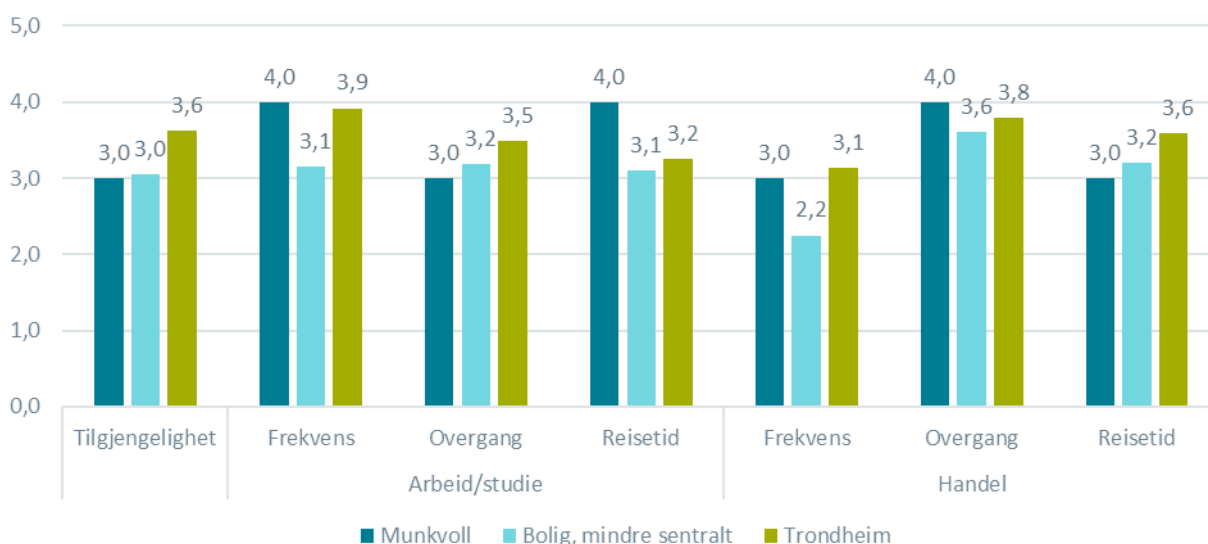


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 11 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 4 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %. Bruksgraden er dermed litt under snittet for hele byen.

5.3.3 Oppsummering

Figur 116: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Munkvoll



Kundetilfredsheten (KTI) for Munkvoll er 77. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Munkvoll, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 11 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 4 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Høy kundetilfredshet
- Tilgang på trikken
- Gunstig reisetid med kollektiv til sentrumsnære destinasjoner og videregående skoler på Heimdal

Utfordringer:

- Lite attraktiv reisetid med kollektiv på reiser til Trondheim sør
- Lang avstand til holdeplass i store deler av bydelen

5.4 Nedre Byåsen/Sverresborg

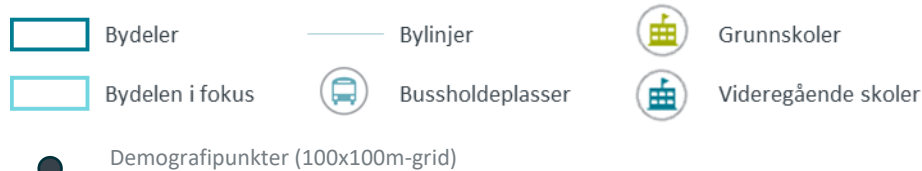
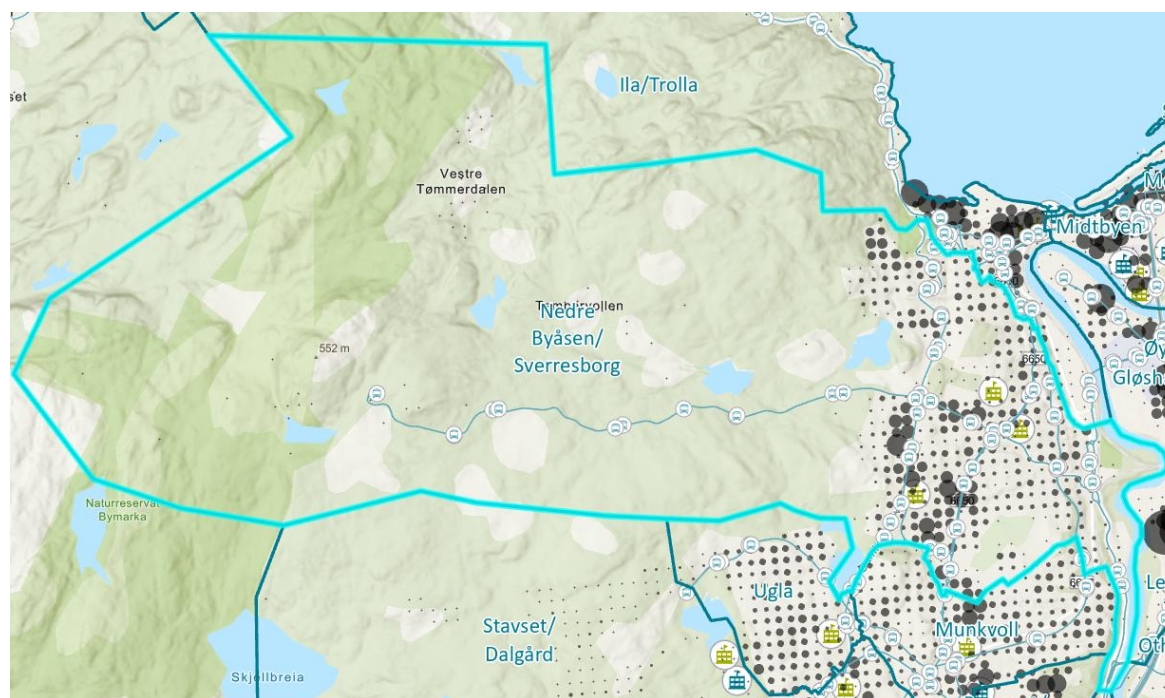
5.4.1 Fakta om bydelen

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.

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 Sverresborg (ved Byåsen butikkssenter) er omstigningspunkter 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. Sykkeltiltak langs Byåsveien er fortsatt under utredning.

Kart 204: Nedre Byåsen/Sverresborg



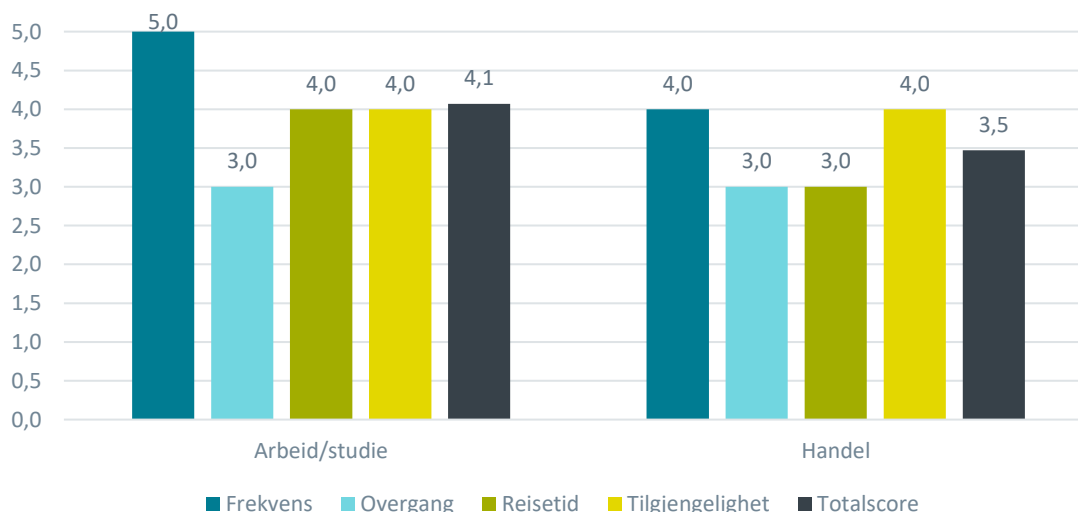
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 88: Demografiske nøkkeltall for Nedre Byåsen/Sverresborg

Demografi	Nedre Byåsen/Sverresborg
Type bydel	Bolig sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	479
Antall bosatte 2024	12 780
Vekst i antall bosatte innen 2035	364
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 916
Bompenger til sentrum	Nei

5.4.2 Resultatene av bydelsanalysen for Nedre Byåsen/Sverresborg

Figur 117: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Nedre Byåsen/Sverresborg



For arbeid/studie er frekvens vurdert som svært bra, tilgjengelighet og reisetid er god, mens score på antall overganger er satt til middels. Det gir en totalscore på 4,1. For handel er frekvens og tilgjengelighet vurdert som bra, mens reisetid og overgang er middels, noe som gir en totalscore på 3,5. Dette viser at området har et godt kollektivtilbud, særlig for pendlere.

5.4.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Nedre Byåsen/Sverresborg har god tilgjengelighet, 90 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Området som grenser til Bymarka i nordvest (området rundt Fagerlia) og områdene mellom Byåsveien og Osloveien har lav tilgjengelighet.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 5.4.2.2.

5.4.2.2 Linjetilgang og frekvens

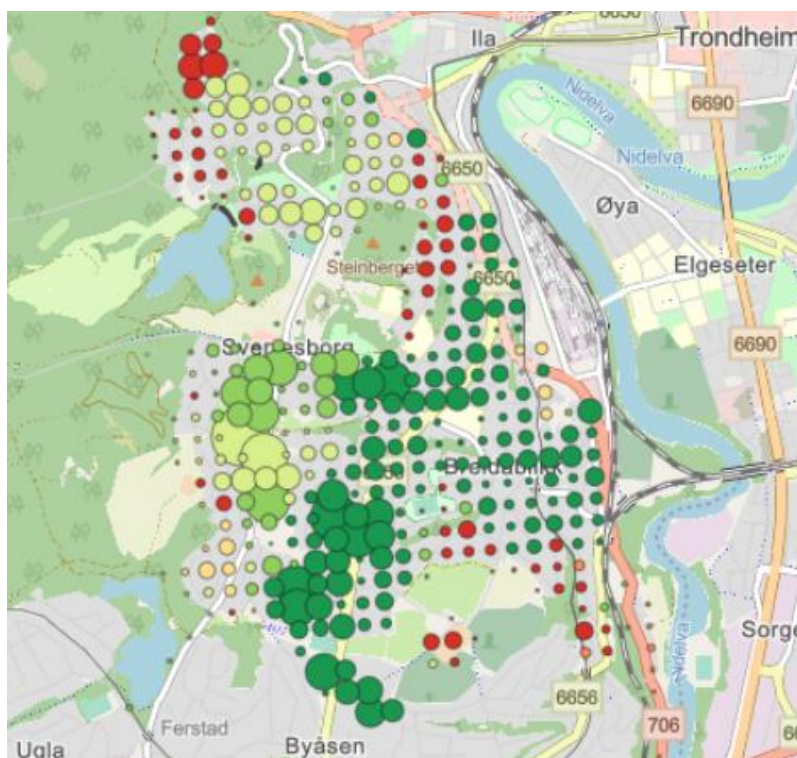
Befolkningen på Nedre Byåsen/Sverresborg har tilgang til følgende linjer:

Tabell 89: Linjeoversikt Nedre Byåsen/Sverresborg

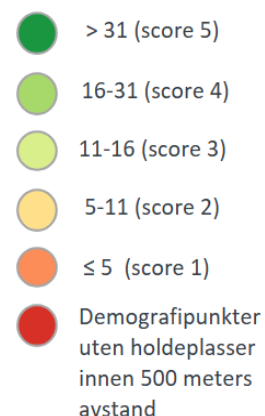
Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
13	62 %	14	8
23	45 %	14	6
11	45 %	15	13
3	41 %	21	13
50	36 %	1	0
18	25 %	14	7
9	17 %	8	8
20	6 %	4	4
21	1 %	5	4
350	1 %	2	0
75	1 %	3	2
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		32	21
Score		5	4

For bydelen Nedre Byåsen/Sverresborg er det flere linjer som har høy frekvens både i forbindelse med arbeids/studiereisen og handelsreisen. Linje 13 nås med under 500 meters gange for 62 % av befolkningen, og er den mest tilgjengelige linjen i bydelen, men i tillegg dekker linjene 23,11 og 3 bydelen godt, noe som gjør både arbeids/studie- og handelsmål tilgjengelig med hyppige bussavganger.

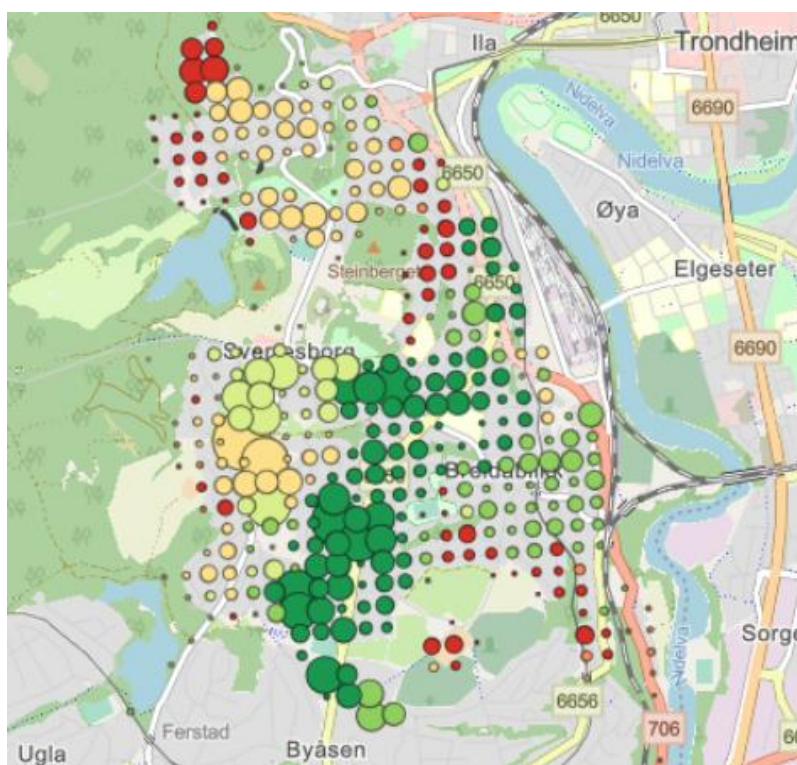
Kart 205: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Nedre Byåsen/Sverresborg for arbeids- og studiereiser



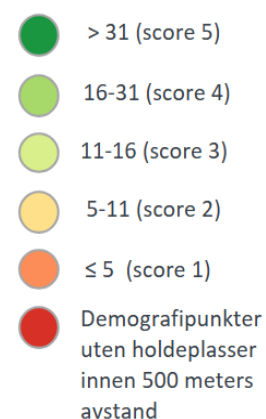
Frekvens: score og verdier



Kart 206: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Nedre Byåsen/Sverresborg for handelsreiser



Frekvens: score og verdier



5.4.2.3 Reisestrømmer

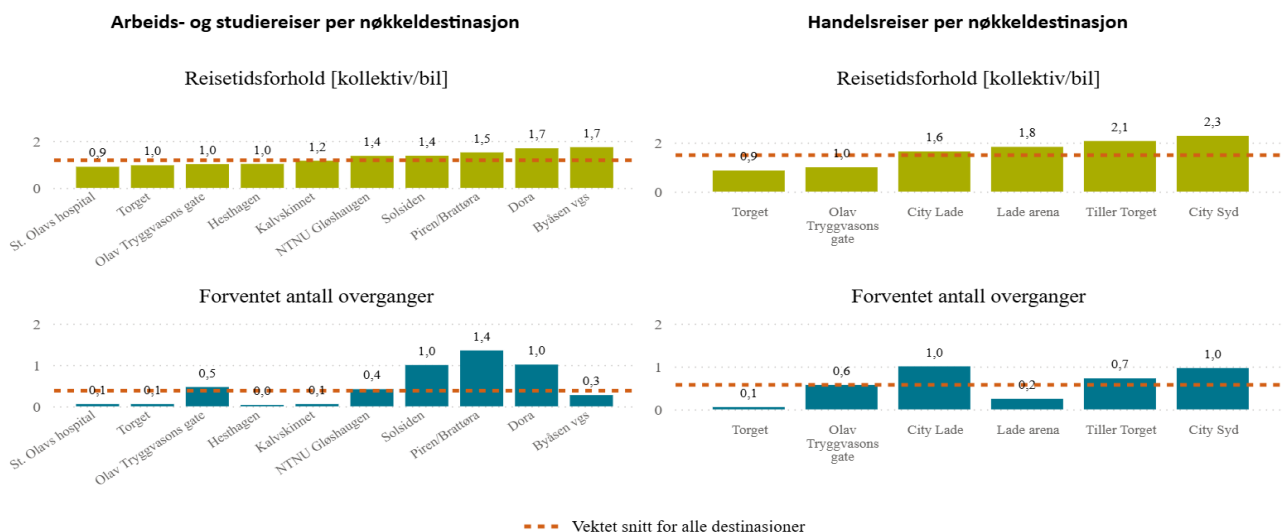
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Nedre Byåsen/Sverresborg:

Tabell 90: Nøkkeldestinasjoner for Nedre Byåsen/Sverresborg

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	52 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	41 %
	Solsiden/Nyhavna	Solsiden, Dora	4 %
	Buengen/Hallset	Byåsen vgs.	3 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	38 %
	Lade/Lilleby	City Lade, Lade Arena	32 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	30 %

5.4.2.4 Reisetid og overganger

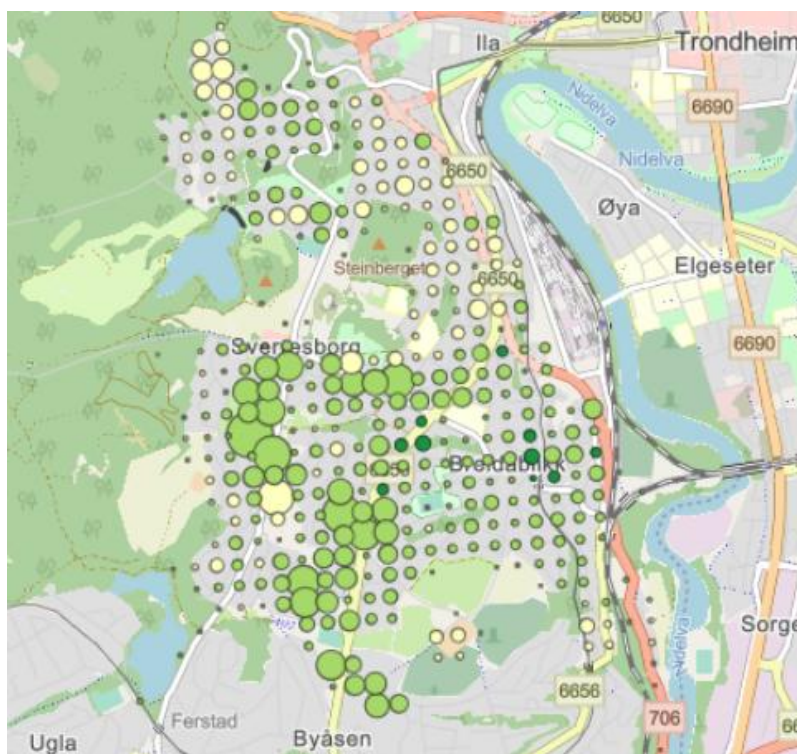
Figur 118: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Nedre Byåsen/Sverresborg



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Nedre Byåsen/Sverresborg har gode til akseptable reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjoner for arbeid/studie med unntak av reisene til Dora og Byåsen videregående. Når det gjelder handelsreisene, går det raskt å reise kollektivt til sentrum, men tregere til destinasjonene på Lade og Tiller. Bydelen har direkterute til målpunktene i sentrum, mens mange reiser til målpunkt utenfor Midtbyen krever overgang.

Kart 207: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Nedre Byåsen/Sverresborg for arbeids- og studiereiser

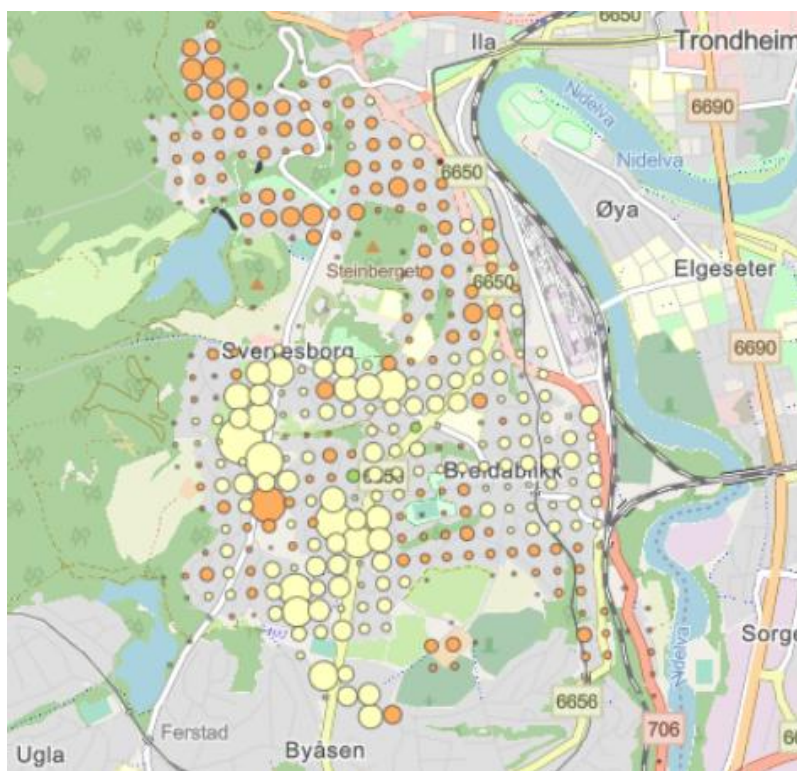


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 208: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Nedre Byåsen/Sverresborg for handelsreiser

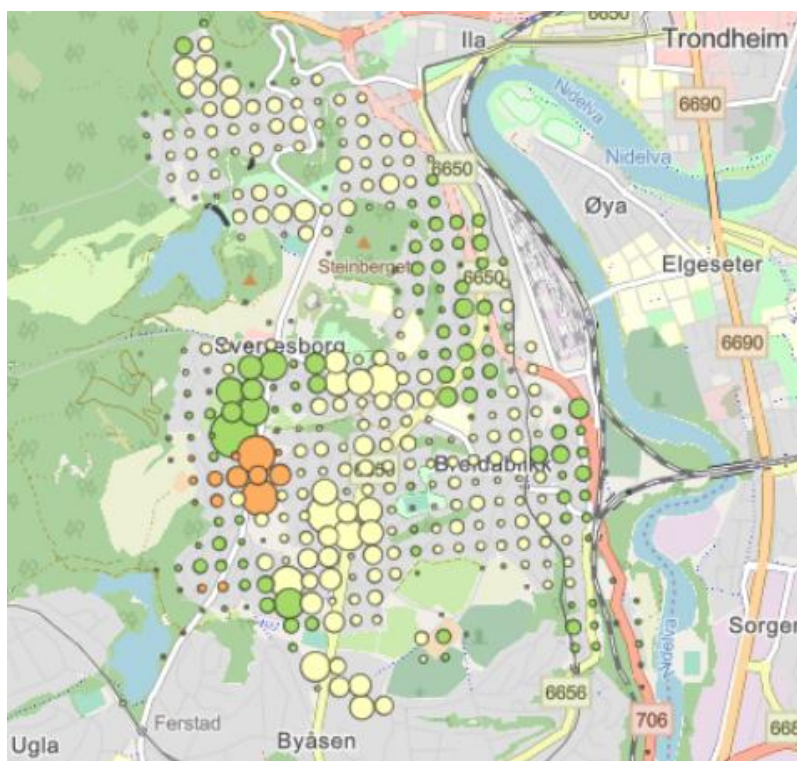


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 209: Forventet andel reiser med overgang for Nedre Byåsen/Sverresborg for arbeids- og studiereiser

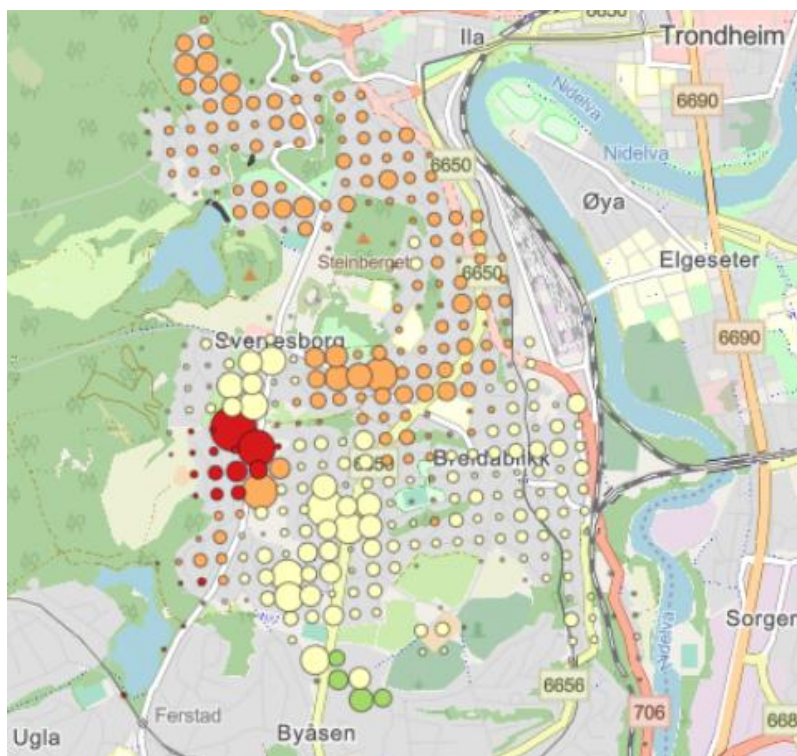


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 210: Forventet andel reiser med overgang for Nedre Byåsen/Sverresborg for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

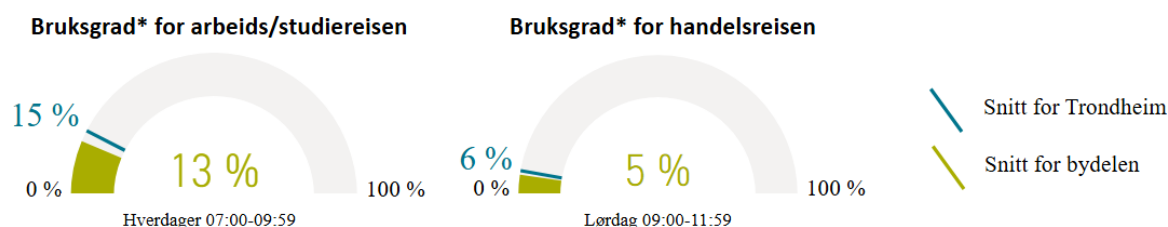
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

5.4.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Nedre Byåsen/Sverresborg er 69 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=374). Tall for januar 2024-juni 2025.

5.4.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 119: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Nedre Byåsen/Sverresborg

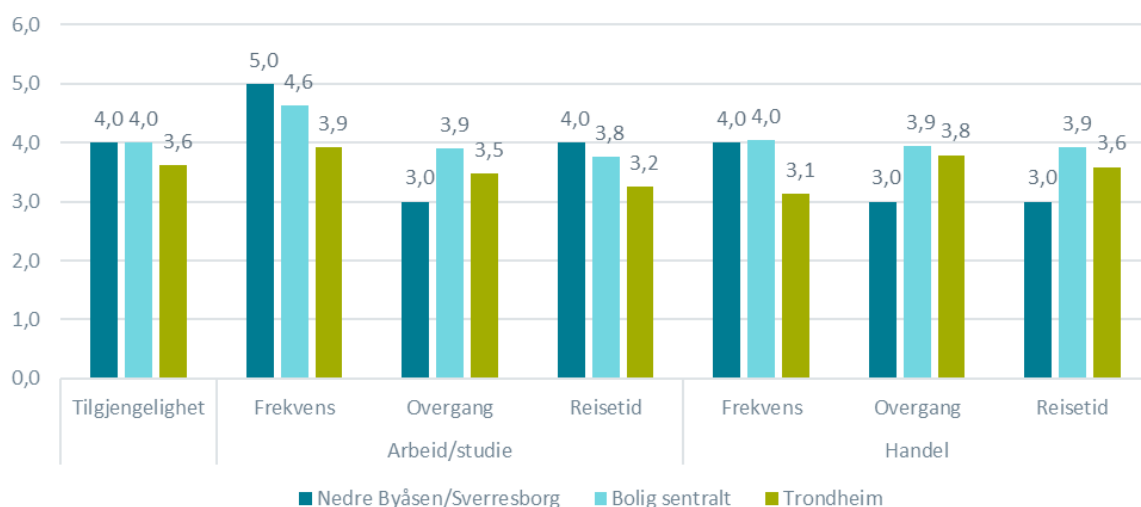


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 13 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 5 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

5.4.3 Oppsummering

Figur 120: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Nedre Byåsen/Sverresborg



Kundetilfredsheten (KTI) for Nedre Byåsen/Sverresborg er 69. Innenfor bydelstypen «bolig sentralt» er Buran/Rosendal den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Nedre Byåsen/Sverresborg selv har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 69. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Nedre Byåsen/Sverresborg, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 13 % (Trondheim 15 %, Persaunet 24 %, Singsaker 4 %)

Bruk av tilbudet (handel): 5 % (Trondheim 6 %, Persaunet 10 %, Singsaker 1 %)

Bruken av tilbudet i bydelen er litt under snittet for Trondheim.

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid med kollektiv til de fleste destinasjonene for arbeid og studie
- Mange linjer med høy frekvens
- Alle elementer av tilbudet scorer middels eller høyere

Utfordringer:

- Lang reisetid til handel, utenom sentrum
- Lav kundetilfredshet

5.5 Romolslia/Selsbakk

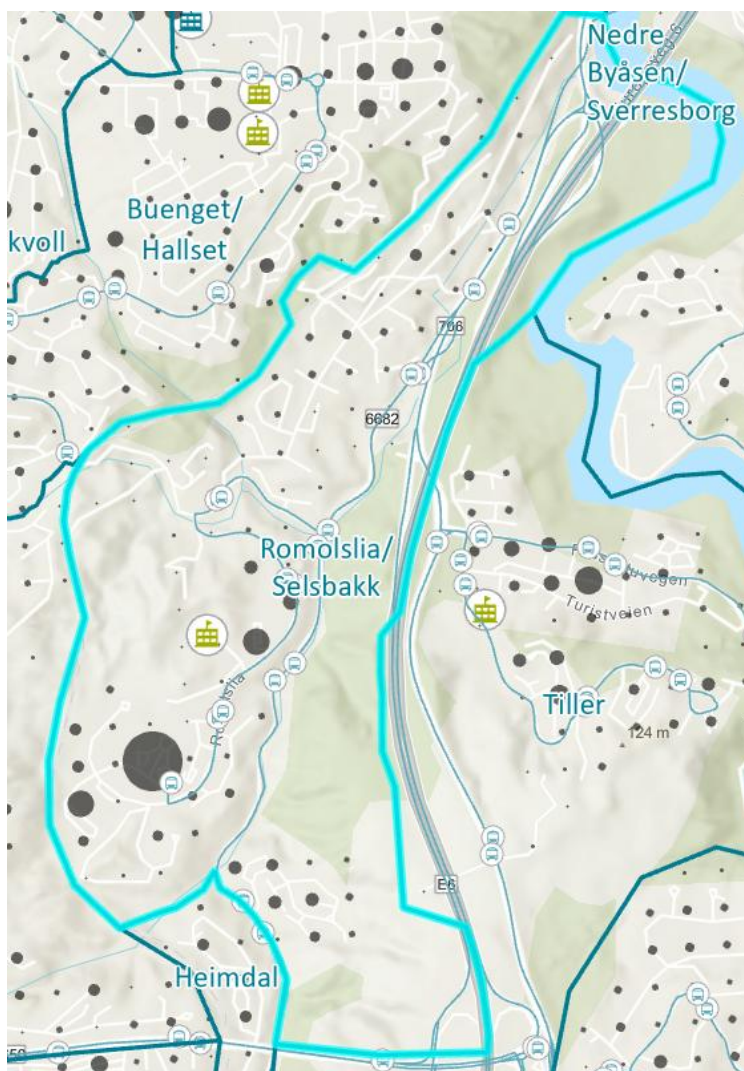
5.5.1 Fakta om bydelen

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 i terrenget fra Selsbakk mot Romolslia.

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. På Selsbakk er det togstasjon som betjenes av lokaltog.

Kart 211: Romolslia/Selsbakk



Tabell 91: Demografiske nøkkeltall for Romolslia/Selsbakk

Demografi	Romolslia/Selsbakk
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 371
Antall bosatte 2024	2 706
Vekst i antall bosatte innen 2035	84
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	491
Bompenger til sentrum	Ja

5.5.2 Resultatene av bydelsanalysen for Romolslia/Selsbakk

Figur 121: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Romolslia/Selsbakk



Kollektivtilbudet i Romolslia/Selsbakk får gjennomgående gode scorere for reiser i forbindelse med arbeid og studier, men noe svakere resultater for handelsreisene. For arbeid/studie er overgang vurdert som svært bra, tilgjengelighet og reisetid som bra, mens frekvensen er lav, noe som gir en totalscore på 3,7. For handel er tilgjengelighet og overgang vurdert som bra, reisetiden er middels, men frekvensen er lav. Totalscore for handel er 2,9. Handelsreisene med kollektiv kan derfor oppleves som lite effektive fra bydelen.

5.5.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Romolslia/Selsbakk har god tilgjengelighet, 94 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Lengst sør i bydelen og i området mellom jernbanelinja og E6 er det områder med redusert tilgjengelighet.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 5.5.2.2.

5.5.2.2 Linjetilgang og frekvens

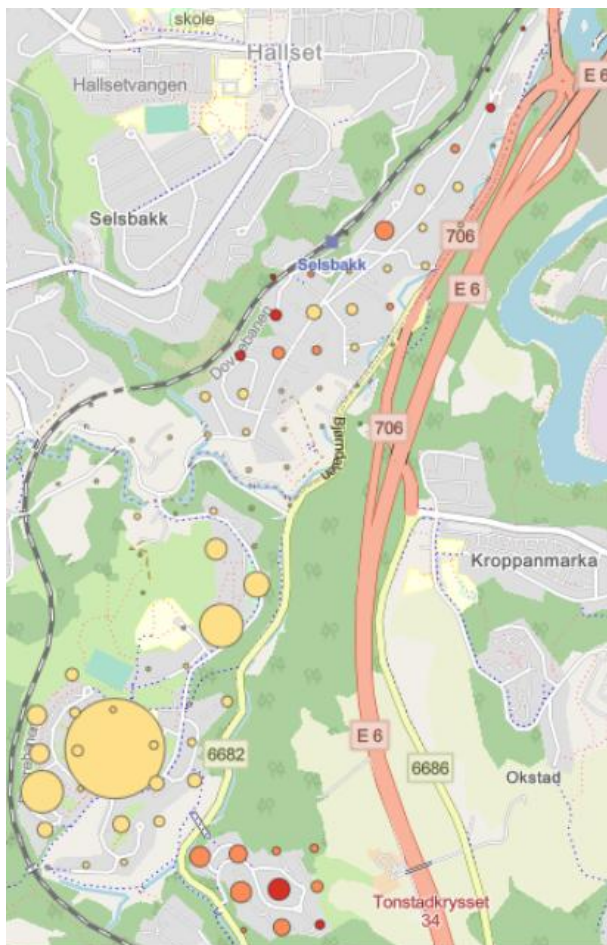
Befolkningen i Romolslia/Selsbakk har tilgang til følgende linjer:

Tabell 92: Linjeoversikt Romolslia/Selsbakk

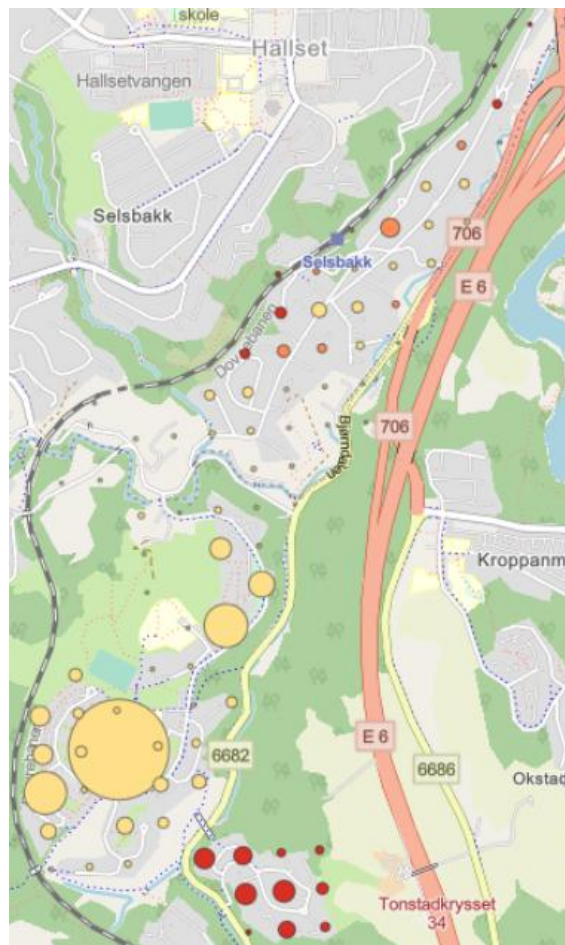
Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
20	79 %	8	6
72	77 %	1	0
42	1 %	7	6
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		6	5
Score		2	1

Den viktigste linjen i Romolslia er linje 20, som har start- og endeholdeplass sentralt i bydelen. Linje 20 har god tilgjengelighet (79 % av befolkningen i bydelen), men relativt lav frekvens.

Kart 212: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Romolslia/Selsbakk for arbeids- og studiereiser



Kart 213: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Romolslia/Selsbakk for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- | | | |
|--|---|--|
| ● > 31 (score 5) | ● 11-16 (score 3) | ● ≤ 5 (score 1) |
| ● 16-31 (score 4) | ● 5-11 (score 2) | ● Demografipunkter uten hold innen 500 meters avstand |

5.5.2.3 Reisestrømmer

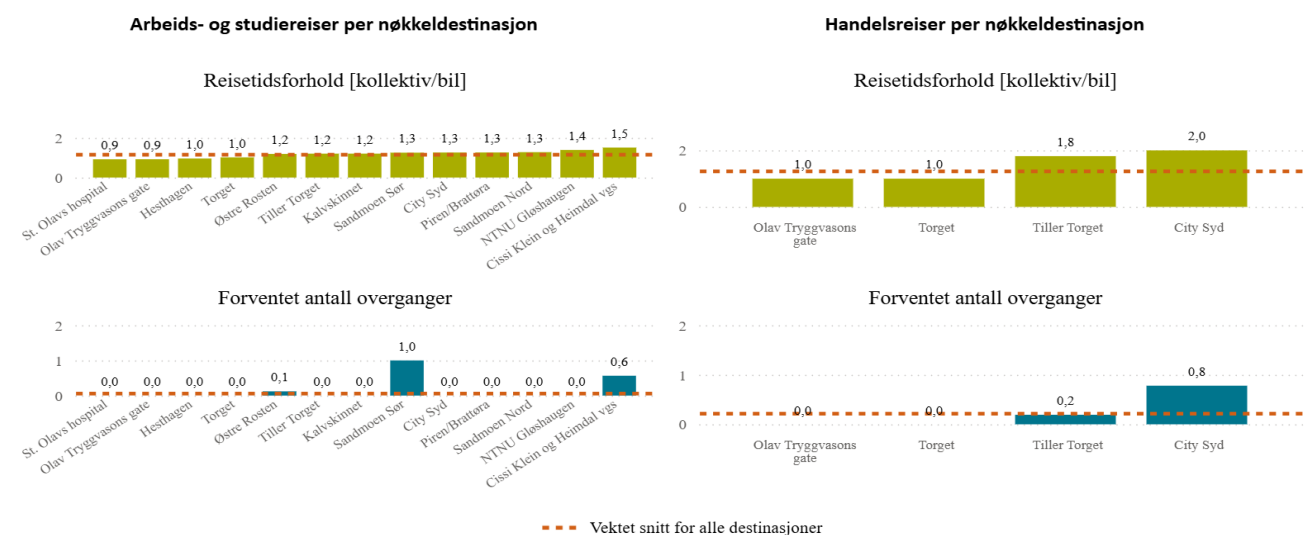
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Romolslia/Selsbakk:

Tabell 93: Nøkkeldestinasjoner for Romolslia/Selsbakk

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	45 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	33 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	16 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	5 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

5.5.2.4 Reisetid og overganger

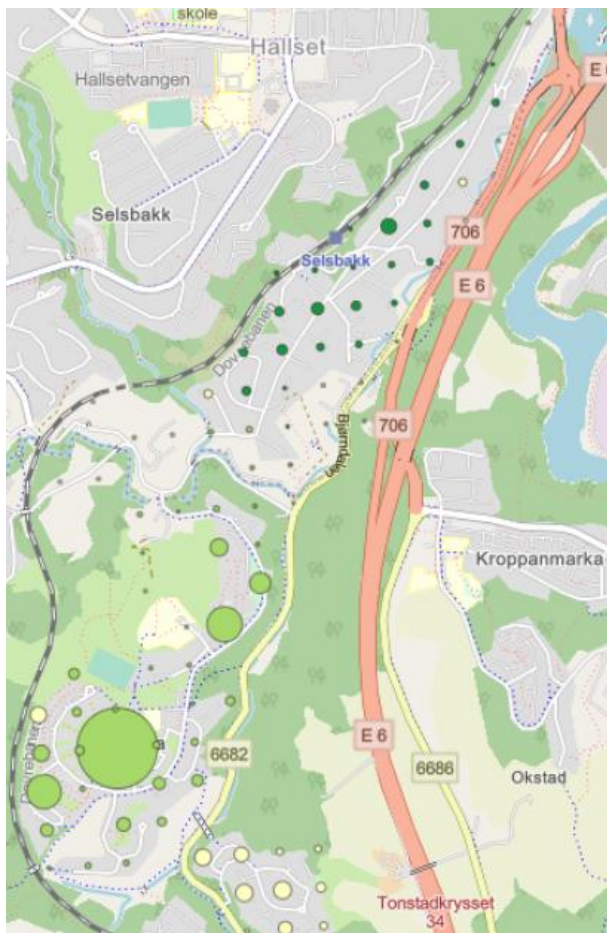
Figur 122: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Romolslia/Selsbakk



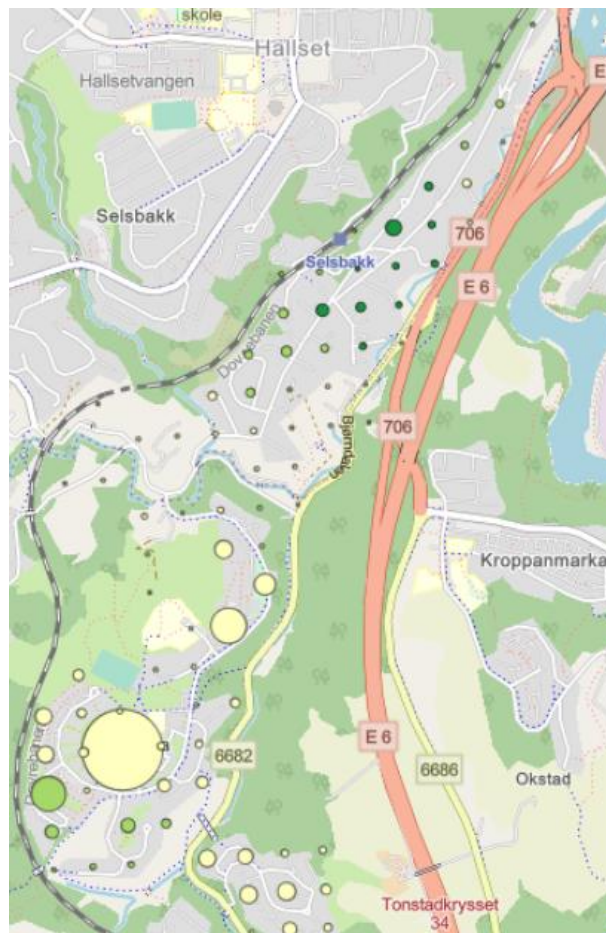
(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Romolslia/Selsbakk har gode kollektivforbindelser på arbeids- og studiereisene med reisetidsforhold mellom 0,9 og 1,5 til alle nøkkeldestinasjonene. På handelsreisene er det gunstige reisetidsforhold til sentrum, mens reisene til Tiller er lite attraktive kollektivt. Det er direkte rute til de fleste nøkkeldestinasjonene, men reisene til en del av målpunktene i Trondheim sør har overgang.

Kart 214: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Romolslia/Selsbakk for arbeids- og studiereiser



Kart 215: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Romolslia/Selsbakk for handelsreiser

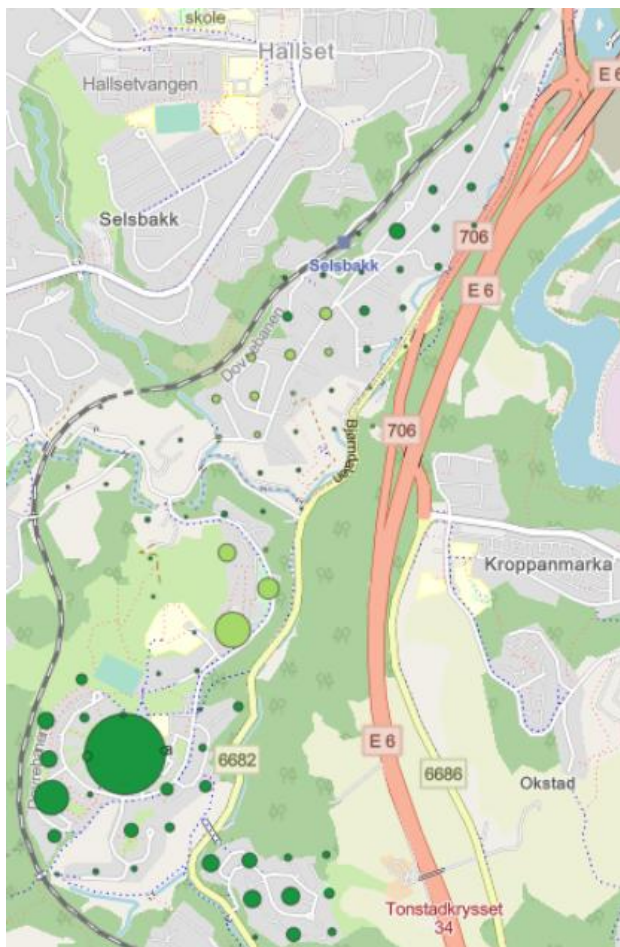


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

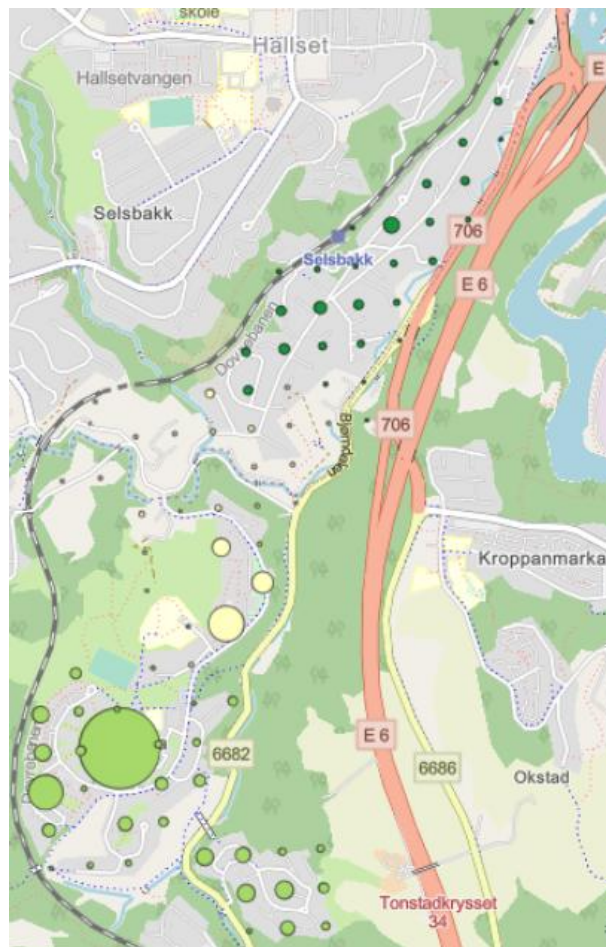
- <1 (score 5) ● 1,25-1,5 (score 3) ● ≥ 1,75 (score 1)
- 1-1,25 (score 4) ● 1,5-1,75 (score 2)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

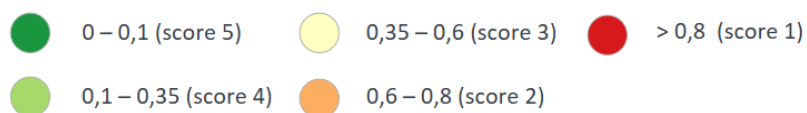
Kart 216: Forventet andel reiser med overgang for Romolslia/Selsbakk for arbeids- og studiereiser



Kart 217: Forventet andel reiser med overgang for Romolslia/Selsbakk for handelsreiser



Overganger: score og verdier



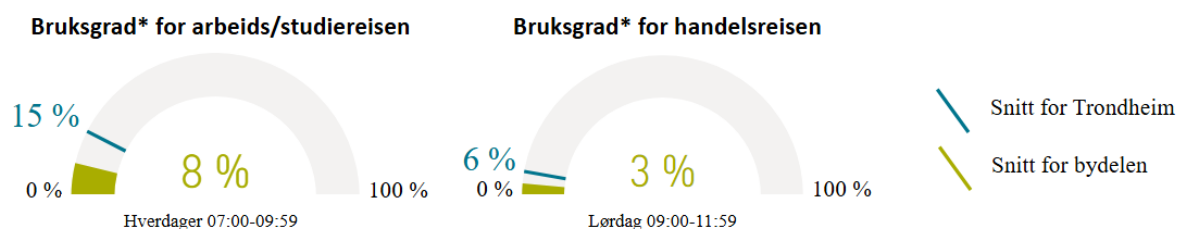
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

5.5.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Romolslia/Selsbakk er 59 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=70). Tall for januar 2024-juni 2025.

5.5.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 123: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Romolslia/Selsbakk

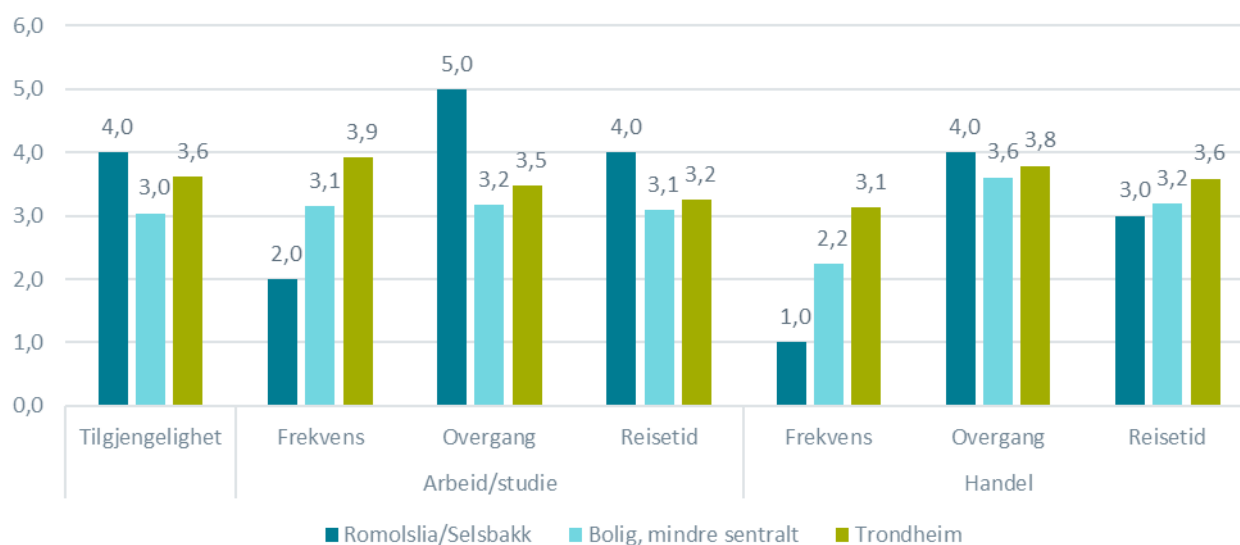


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 8 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

5.5.3 Oppsummering

Figur 124: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Romolslia/Selsbakk



Kundetilfredsheten (KTI) for Romolslia/Selsbakk er 59. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Romolslia/Selsbakk, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 8 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Reisetiden er konkurransedyktig til de fleste nøkkeldestinasjonene
- Direkterute til mange viktige reisemål

Utfordringer:

- Reisetiden er ikke konkurransedyktig på handelsreisene til Tiller
- Tilbudet i bydelen har lav frekvens, og lav tilgjengelighet – spesielt i området mellom jernbanelinja og E6
- Meget lav kundetilfredshet
- Lav bruksgrad

5.6 Stavset/Dalgård

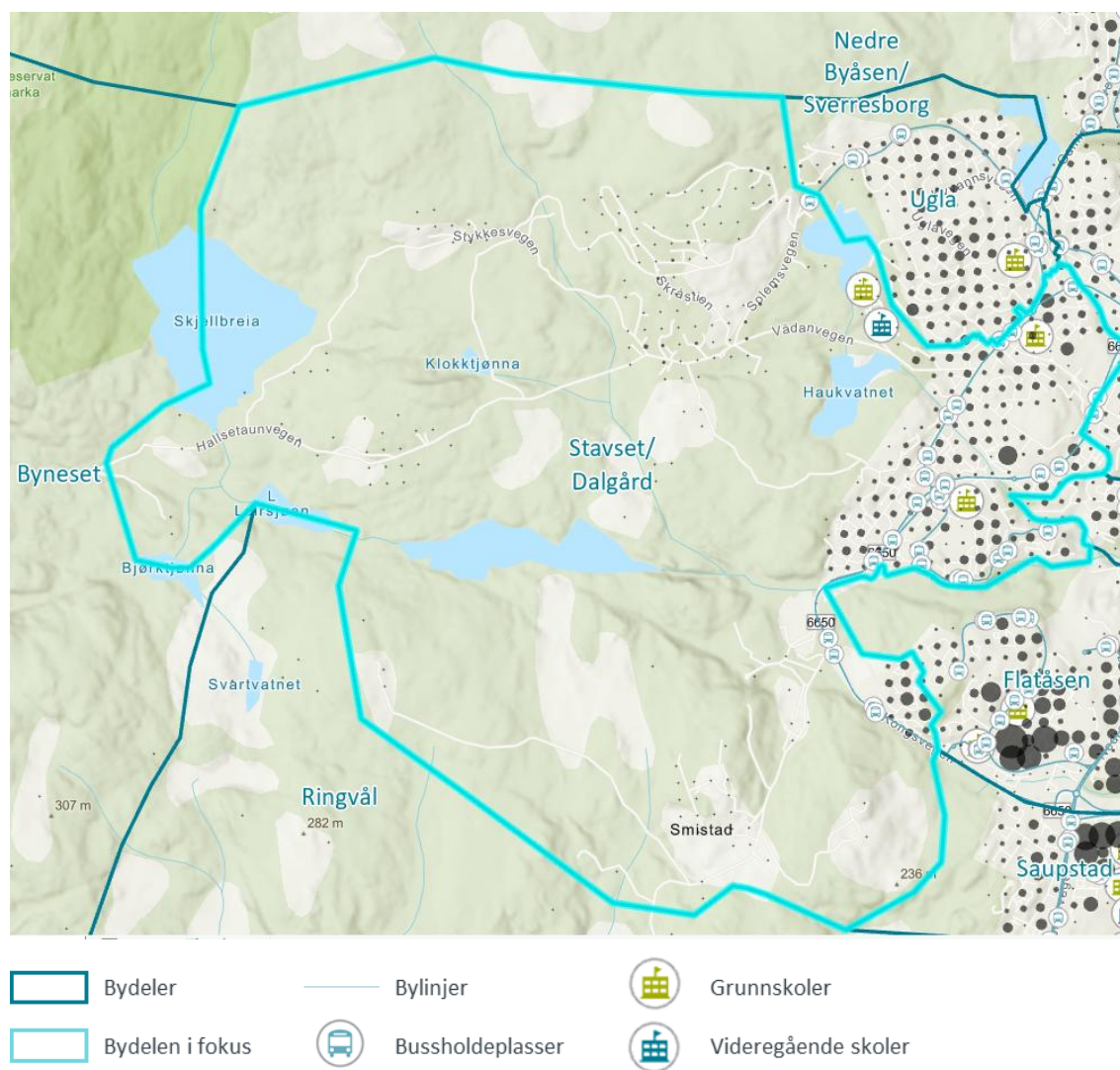
5.6.1 Fakta om bydelen

Bydelen Stavset/Dalgård består av områdene Stavset og Dalgård i nordvest, samt Granåsen i sør. Deler av Bymarka hører også til bydelen, noe som gjør området attraktivt for friluftsliv og rekreasjon. Terrenget er delvis kupert, med stigning mot Stavset i den østlige delen.

Området er godt etablert, med hovedsakelig eneboliger og rekkehus. Dette bidrar til høy bilandel og god tilgjengelighet for parkering. Bydelen har flere barne- og ungdomsskoler.

Bymarka og Granåsen skaper omfattende tur- og fritidsaktivitet i området. Granåsen er et stort idrettsanlegg som også benyttes til andre arrangementer som konserter om sommeren. Ski-VM ble arrangert her i 2025. I tillegg er det idrettsanlegg på Dalgård og en skiskytterarena i Nilsbyen med tilhørende sykkelanlegg.

Kart 218: Stavset/Dalgård



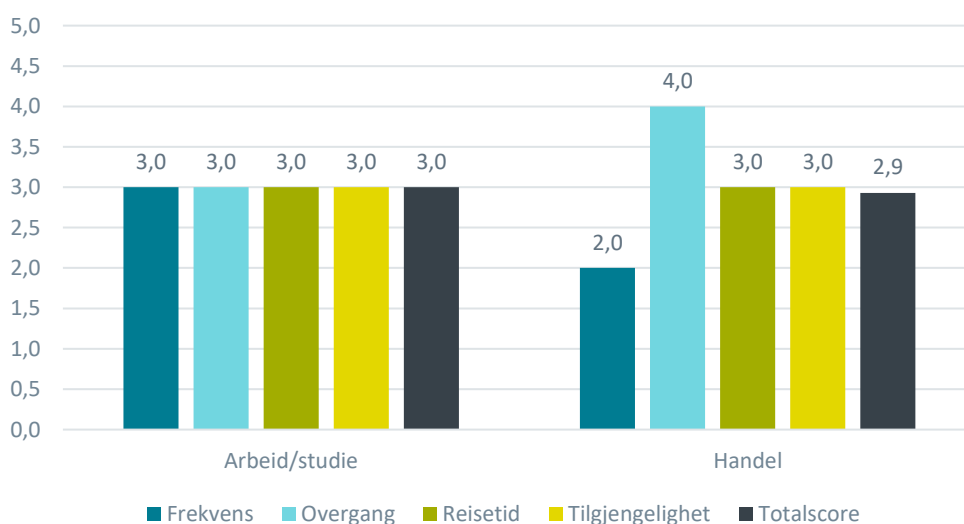
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 94: Demografiske nøkkeltall for Stavset/Dalgård

Demografi	Stavset/Dalgård
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	332
Antall bosatte 2024	6 325
Vekst i antall bosatte innen 2035	99
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 191
Bompenger til sentrum	Ja

5.6.2 Resultatene av bydelsanalysen for Stavset/Dalgård

Figur 125: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Stavset/Dalgård



Stavset/Dalgård vurderes å ha et middels godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie får alle hovedkriteriene middels score, noe som gir en totalscore på 3,0. For handel er overgang vurdert som bra, tilgjengelighet og reisetid som middels, og frekvensen som lav, noe som gir en totalscore på 2,9.

5.6.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen har akseptabel tilgjengelighet, 87 % av befolkningen har kort avstand til holdeplass. Noen områder rundt Lian og områder lengst nord i bydelen har lav tilgjengelighet.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 5.6.2.2.

5.6.2.2 Linjetilgang og frekvens

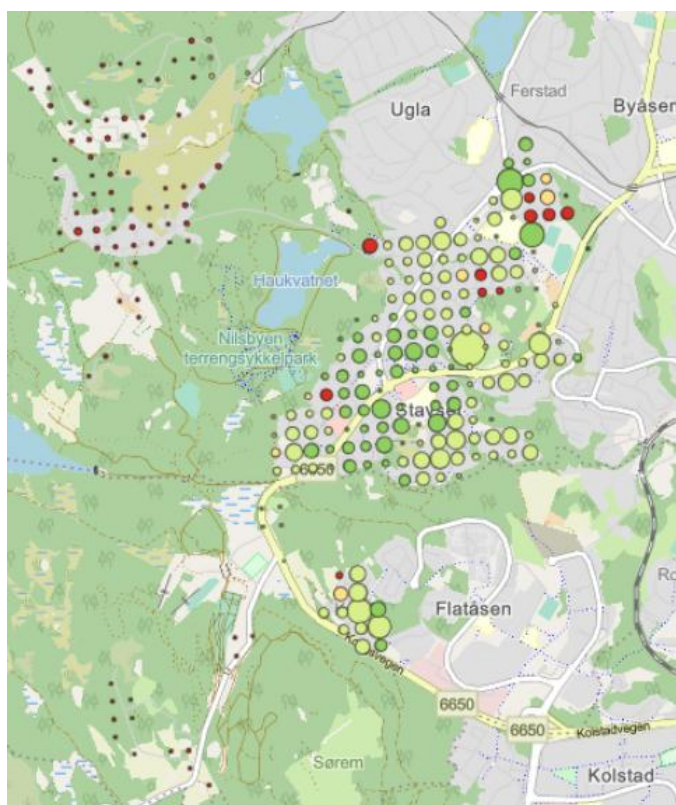
Befolkningen på Stavset/Dalgård har tilgang til følgende linjer:

Tabell 95: Linjeoversikt Stavset/Dalgård

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
11	62 %	15	14
23	50 %	15	7
50	31 %	1	0
9	5 %	8	8
16	3 %	4	2
40	3 %	12	6
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		16	11
Score		3	2

De primære linjene for bydelen er linje 11 og 23. Begge linjene har høy frekvens for både arbeids- og studiereisen og handelsreisen med tilgjengelighet på henholdsvis 62 % og 50 % av befolkningen.

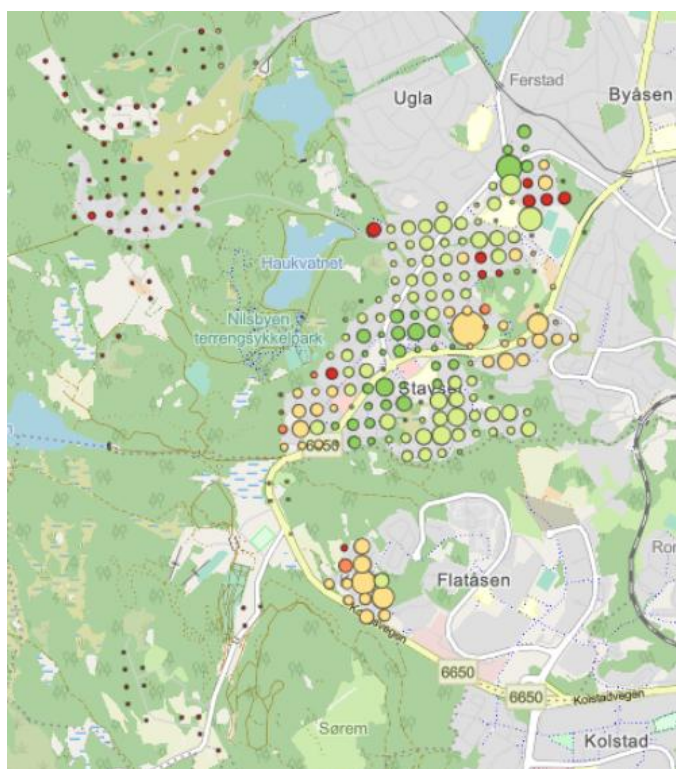
Kart 219: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Stavset/Dalgård for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 220: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Stavset/Dalgård for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

5.6.2.3 Reisestrømmer

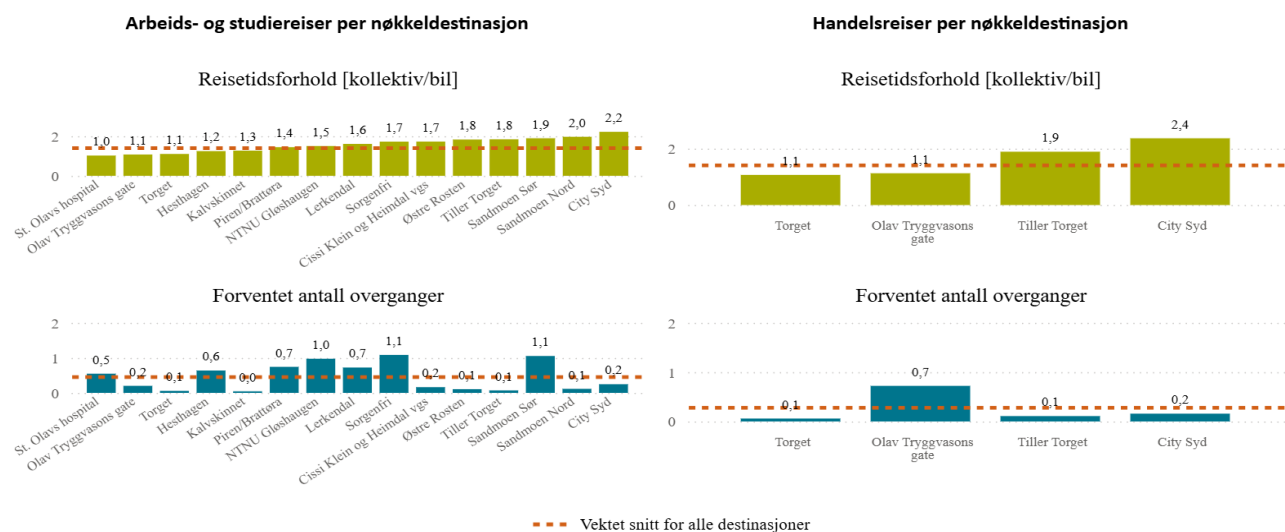
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Stavset/Dalgård:

Tabell 96: Nøkkeldestinasjoner for Stavset/Dalgård

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	37 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	28 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	15 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	12 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	8 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

5.6.2.4 Reisetid og overganger

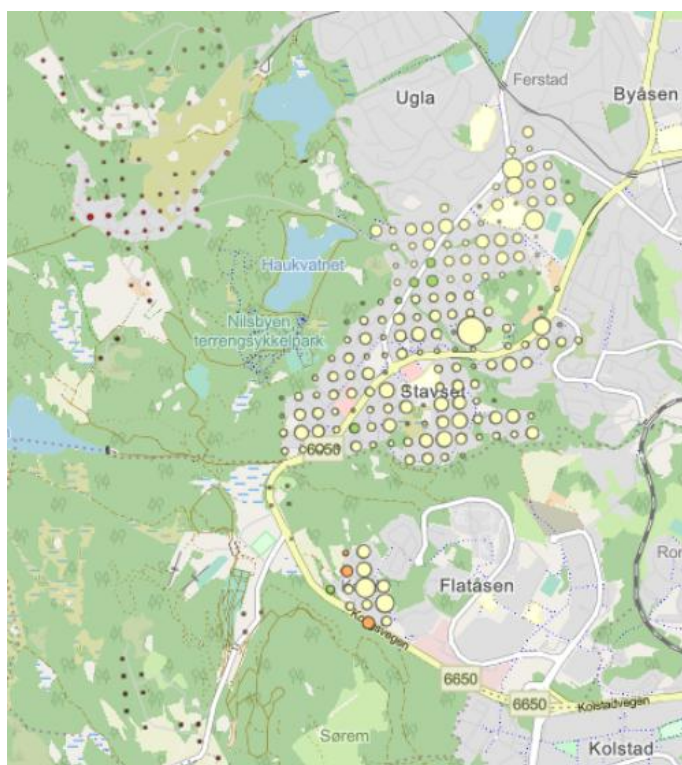
Figur 126: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Stavset/Dalgård



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

På Stavset/Dalgård er det stort spenn i reisetidsforholdet til de ulike nøkkeldestinasjonene. Reiser til sentrum og målpunktene like utenfor sentrum har gode eller akseptable reisetidsforhold for kollektiv mot bil. Reisene til sørsida av byen og til de videregående skolene på Saupstad er mindre gunstige kollektivt. De reisende må påregne overgang til omtrent halvparten av målpunktene for arbeids- og studiereiser, mens handelsreisene i stor grad har direkterute.

Kart 221: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Stavset/Dalgård for arbeids- og studiereiser

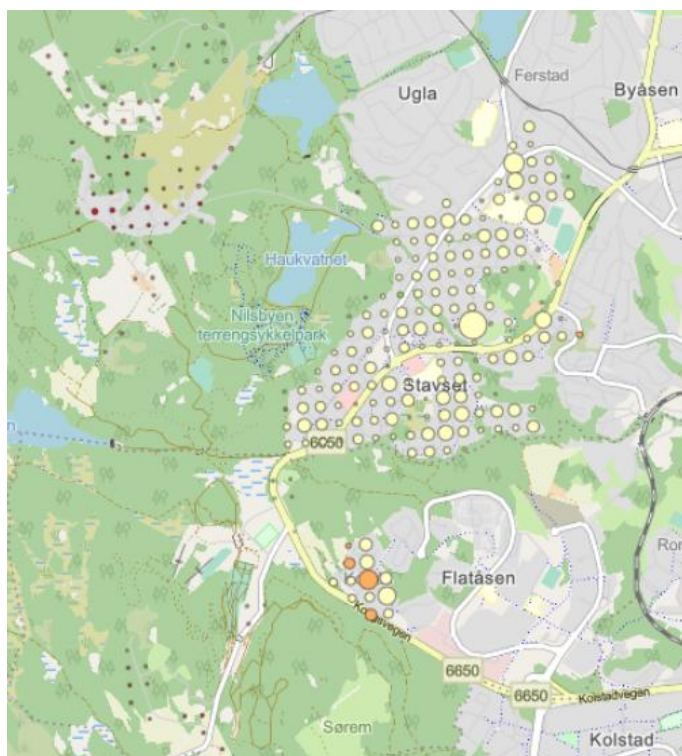


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 222: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Stavset/Dalgård for handelsreiser

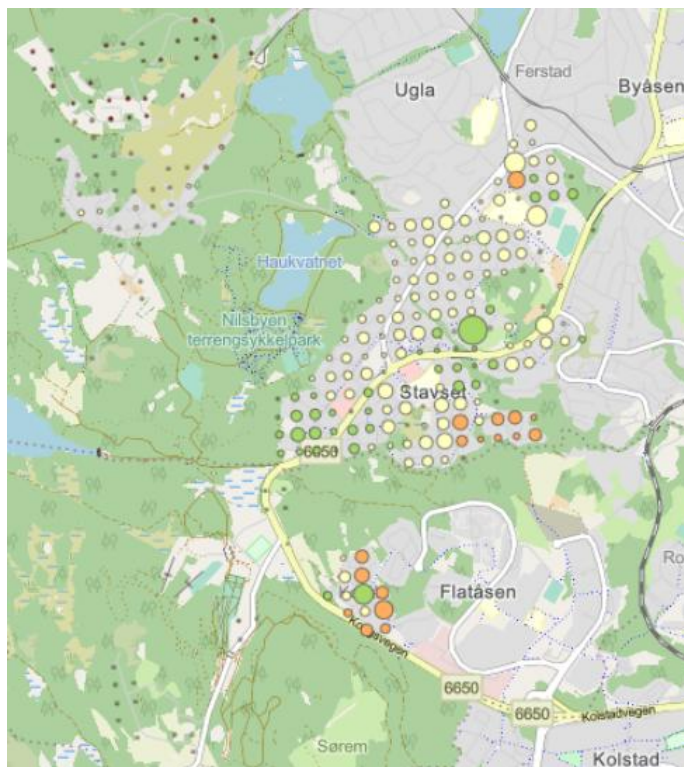


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 223: Forventet andel reiser med overgang for Stavset/Dalgård for arbeids- og studiereiser

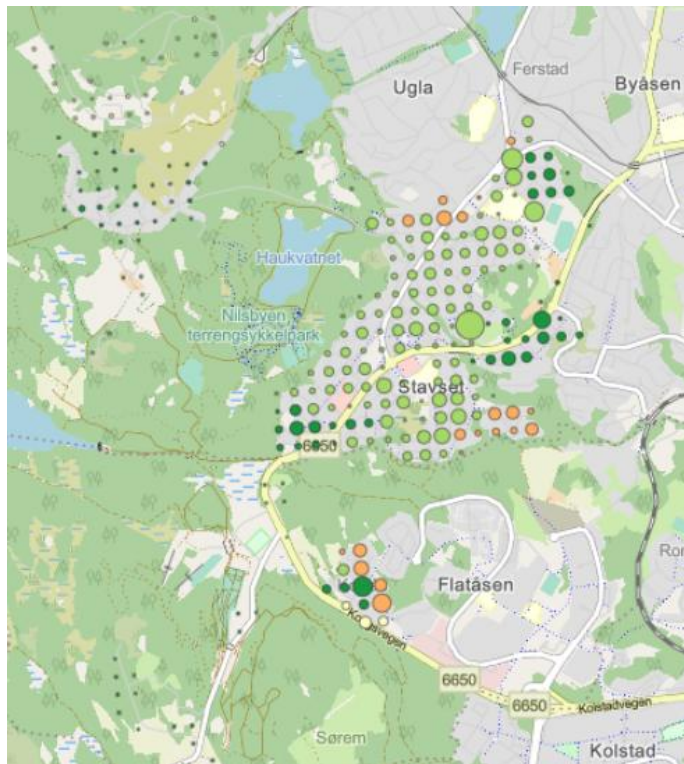


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 224: Forventet andel reiser med overgang for Stavset/Dalgård for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

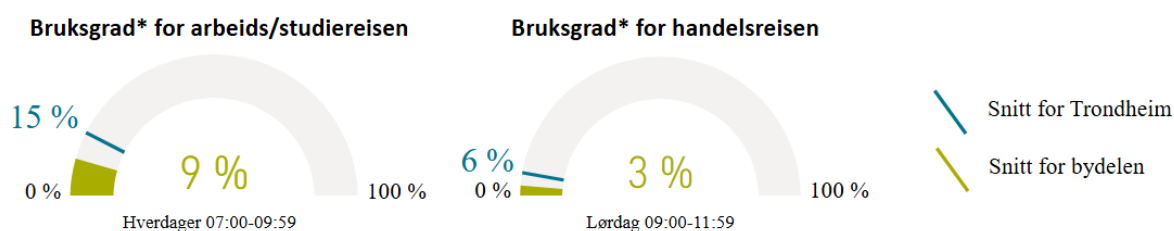
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

5.6.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Stavset/Dalgård er 73 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=121). Tall for januar 2024-juni 2025.

5.6.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 127: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Stavset/Dalgård

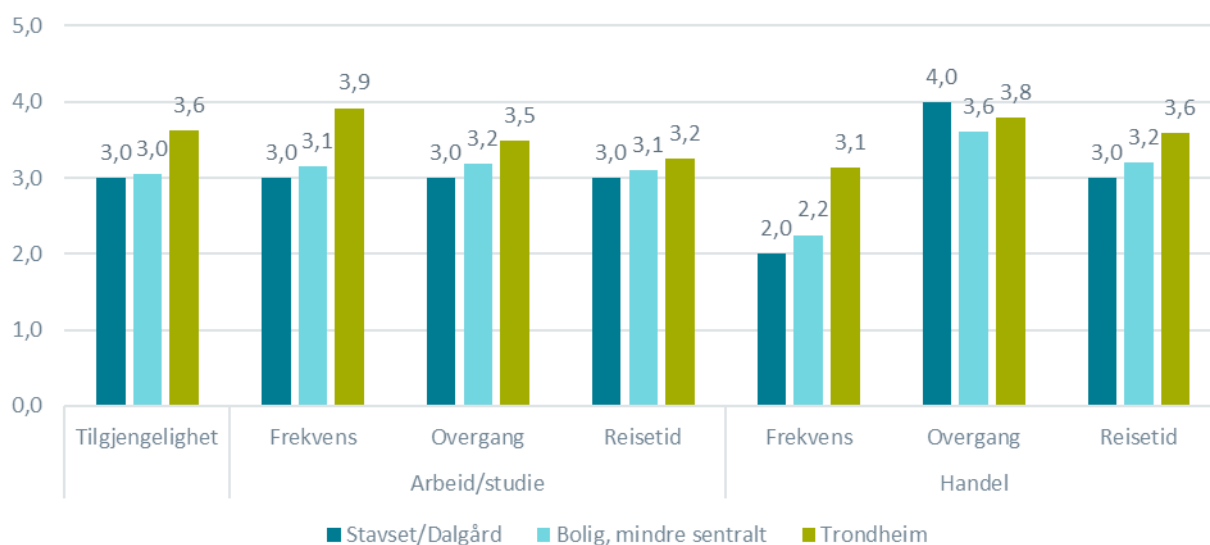


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 9 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

5.6.3 Oppsummering

Figur 128: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Stavset/Dalgård



Kundetilfredsheten (KTI) for Stavset/Dalgård er 73. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Stavset/Dalgård, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 9 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til destinasjoner i og rundt sentrum
- Linje 11 og 23 har høy frekvens
- Høy kundetilfredshet på 73

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass på Lian/Våddan
- Lang reisetid til Tiller
- Litt lav tilgjengelighet - 87 % har akseptabel avstand til holdeplass
- Lav bruksgrad

5.7 Uгла

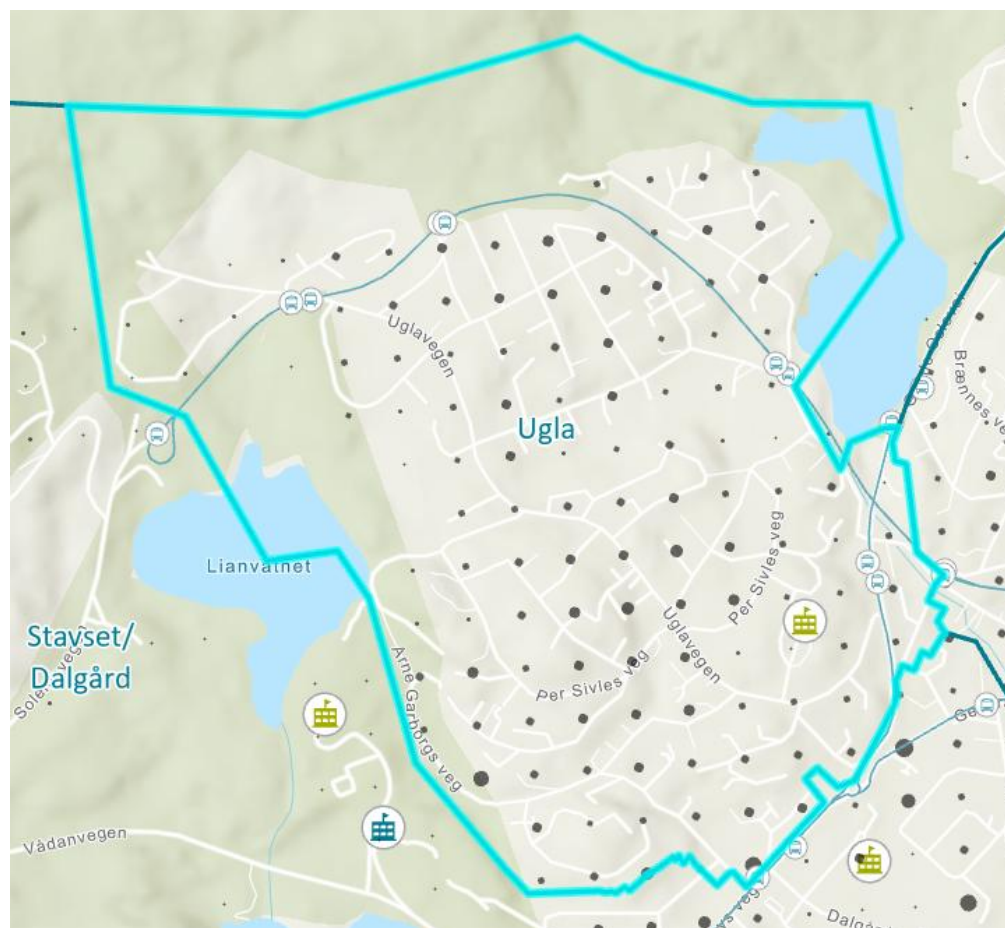
5.7.1 Fakta om bydelen

Uгла ligger lengst vest på Byåsen, i retning Bymarka. Bydelen er liten, og består av eneboliger og rekkehus. Den høye andelen eneboliger gjør at de fleste husstander disponerer egen bil, og mange har flere biler.

I bydelen ligger Uгла ungdomsskole. Bortsett fra noen nærbutikker finnes det ikke handelstilbud i området. Trikken utgjør hoveddelen av bydelens kollektivtilbud, mens nedre del av bydelen har busstilbud i nærheten.

Området rundt bydelen har flere populære fritidsmål som benyttes både sommer og vinter. Den gode tilgangen til Bymarka gjør bydelen til et attraktivt målpunkt. Trikken benyttes i stor grad av tilreisende til marka. Lokalt idrettstilbud med idrettshall finnes på Myra ved Kyvannet.

Kart 225: Uгла



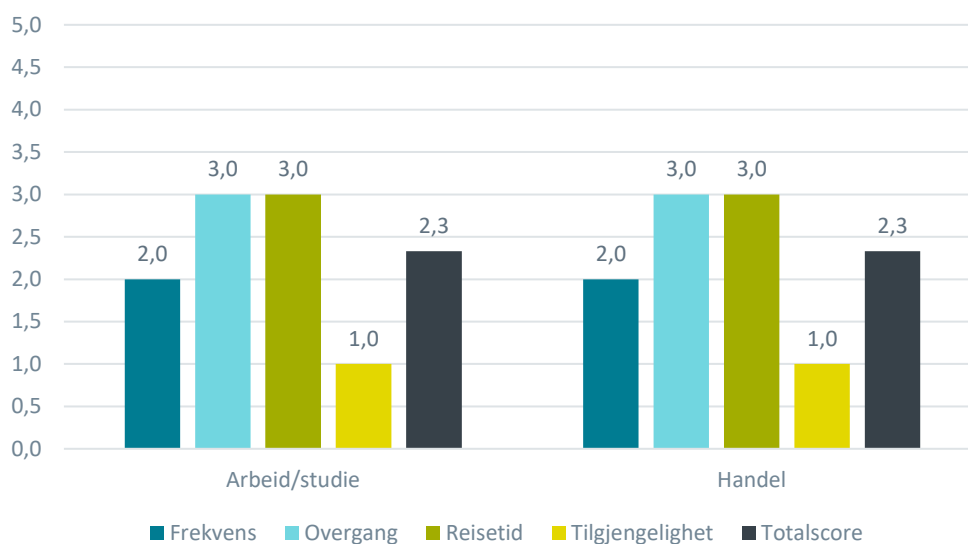
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 97: Demografiske nøkkeltall for Ugla

Demografi	Ugla
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 294
Antall bosatte 2024	4 006
Vekst i antall bosatte innen 2035	15
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	243
Bompenger til sentrum	Ja

5.7.2 Resultatene av bydelsanalysen for Ugla

Figur 129: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Ugla



Kollektivtilbudet på Ugla får lave scorer for både arbeid/studie og handel. For begge formål er reisetid og overgang vurdert til middels, men frekvensen og tilgjengeligheten er lav. Totalscoren er 2,3 for både arbeid/studie og handel. Dette tyder på at området har noe begrenset kollektivdekning

5.7.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Ugla har lite attraktiv tilgjengelighet, kun 72 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 5.7.2.2.

5.7.2.2 Linjetilgang og frekvens

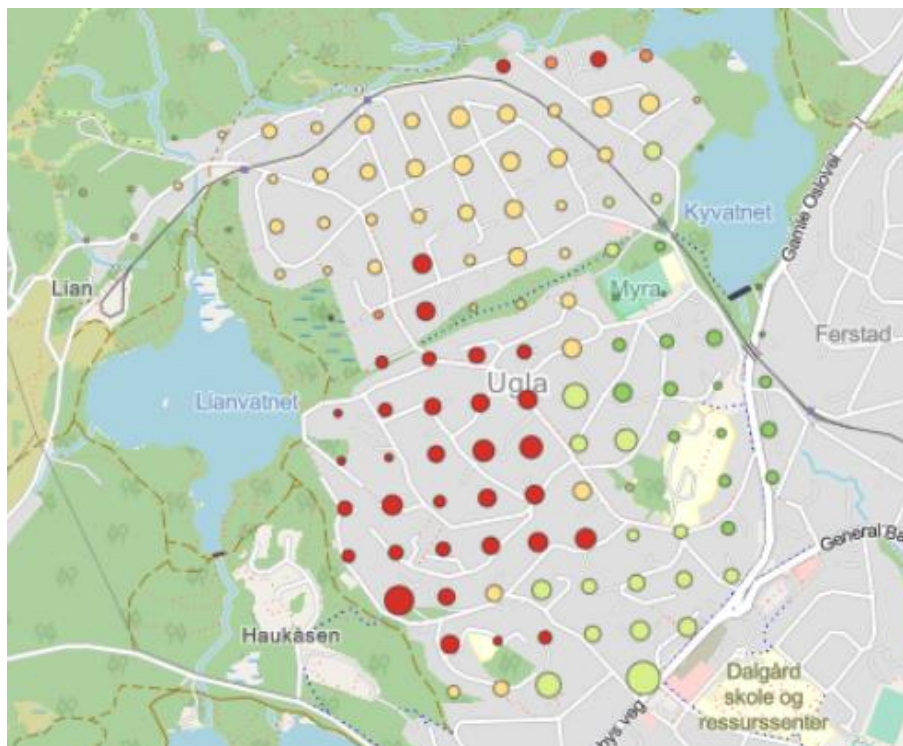
Befolkningen på Uglå har tilgang til følgende linjer:

Tabell 98: Linjeoversikt Uglå

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
9	46 %	9	9
11	35 %	15	12
50	35 %	1	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		9	7
Score		2	2

Linje 9 (trikken) har høyest tilgjengelighet, men kun 46 % av befolkningen bor innenfor 500 meter til nærmeste holdeplass. Linja har god frekvens for både arbeids- og studiereisen og handelsreisen. I tillegg har 35 % god tilgang på linje 11, som har høy frekvens gjennom store deler av døgnet.

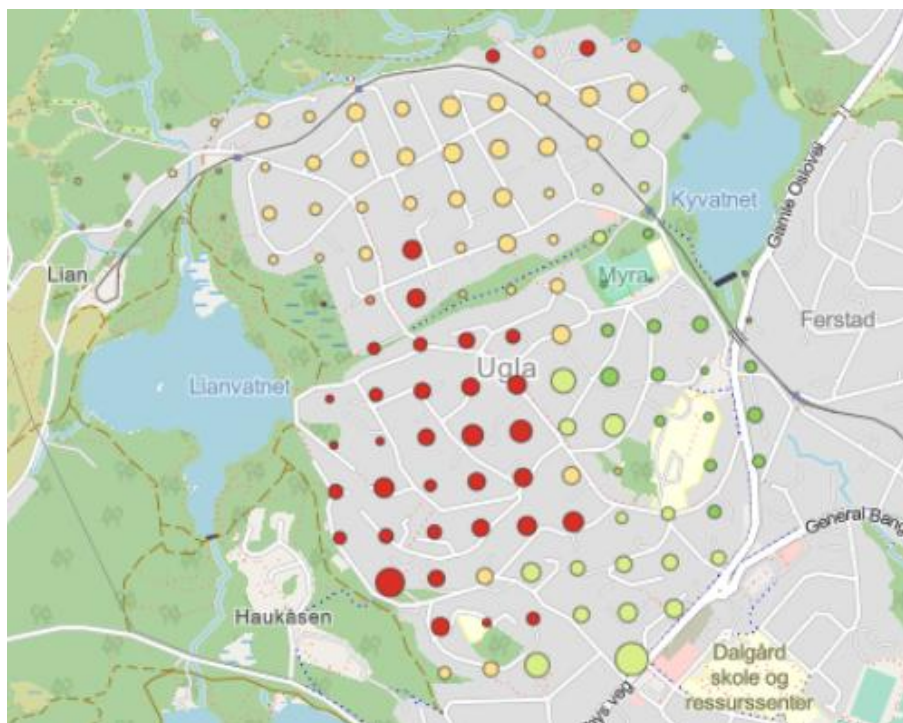
Kart 226: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Uгла for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500m avstand

Kart 227: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Uгла for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500m avstand

5.7.2.3 Reisestrømmer

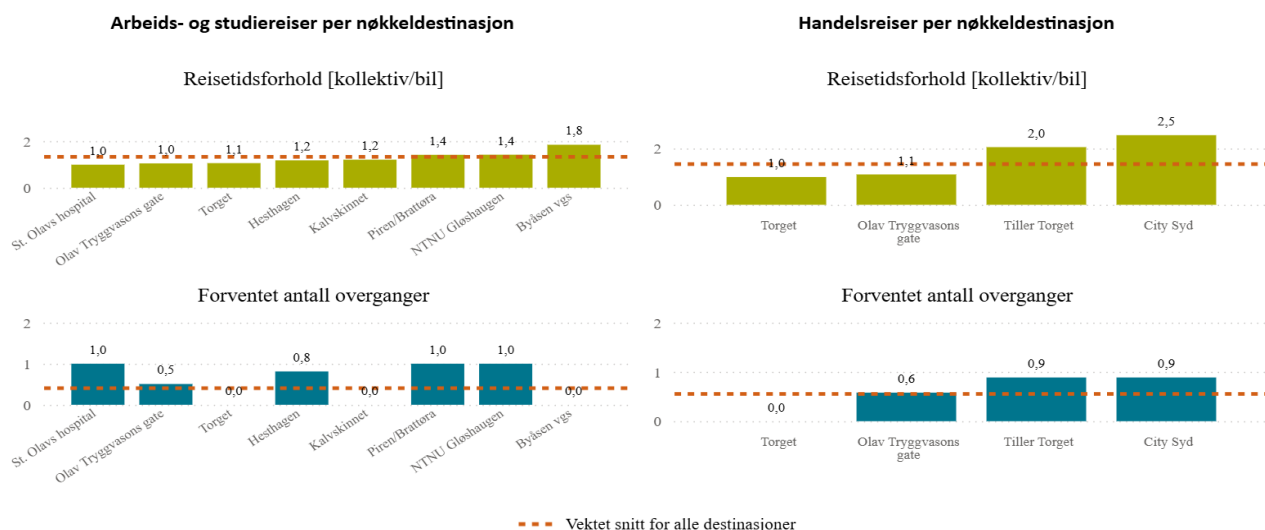
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Uгла:

Tabell 99: Nøkkeldestinasjoner for Uгла

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Buenget/Hallset	Byåsen vgs.	37 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	34 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	29 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

5.7.2.4 Reisetid og overganger

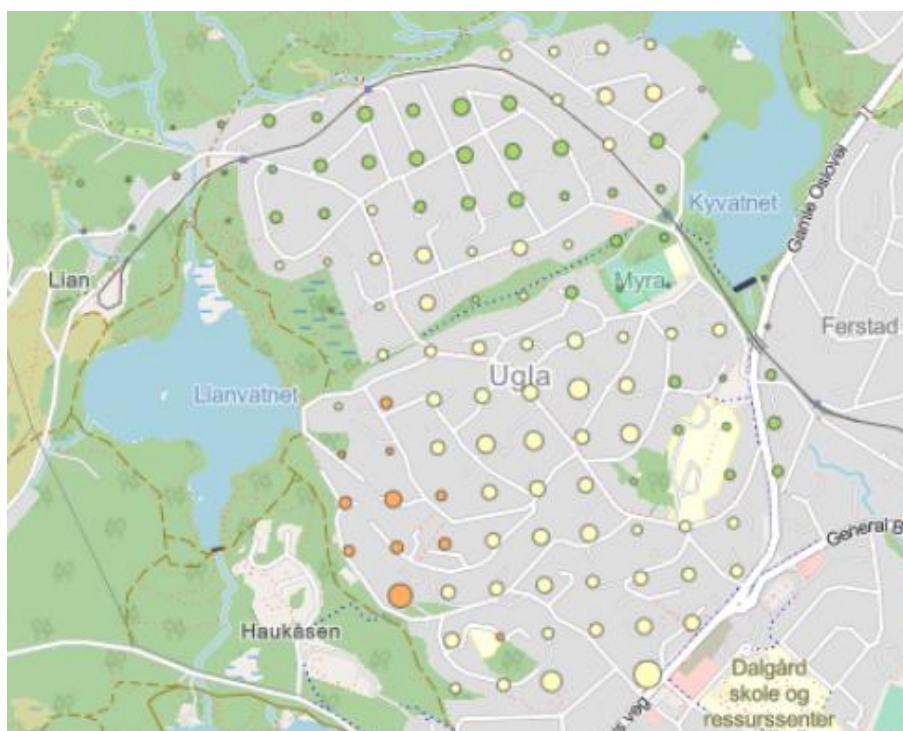
Figur 130: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Uгла



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Uгла har gode til akseptable reisetidsforhold til de fleste nøkkeldestinasjoner for både arbeid og handel. Reisene fra Uгла til Byåsen videregående er litt kronglete, da man enten må gå fra Munkvoll til Hallset eller bytte fra trikk mellom trikk og buss som ikke korresponderer særlig godt. Handelsreisene til Tiller tar forholdsvis lang tid med kollektivtransport. Med trikken som det primære tilbudet er det nødvendig med overgang til de fleste reisemål for arbeid/studie og handel.

Kart 228: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Uгла for arbeids- og studiereiser

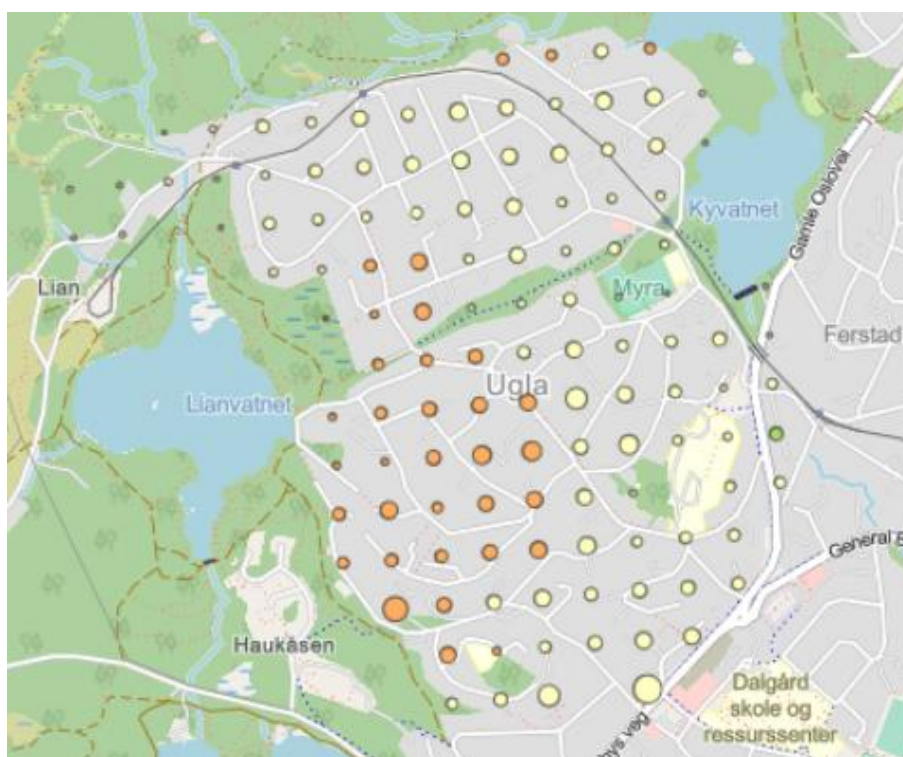


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 229: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Uгла for handelsreiser



Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 230: Forventet andel reiser med overgang for Uglya for arbeids- og studiereiser

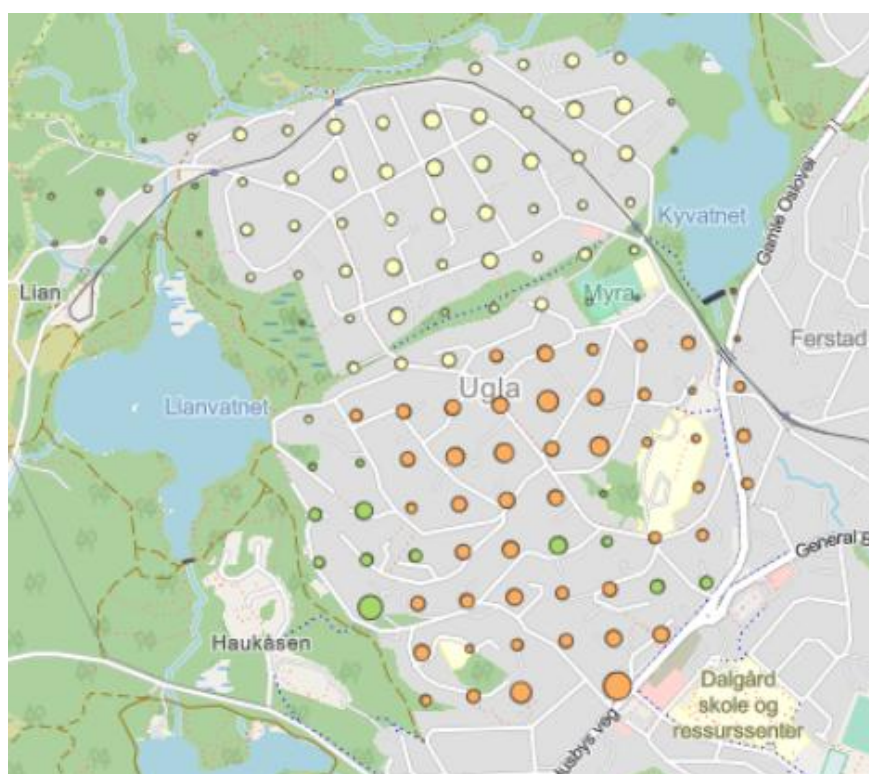


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 231: Forventet andel reiser med overgang for Uglya for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

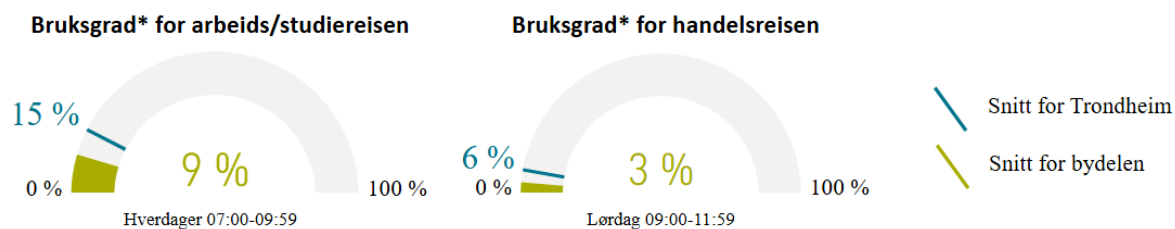
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

5.7.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Uгла er 72 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=143). Tall for januar 2024-juni 2025.

5.7.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 131: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Uгла

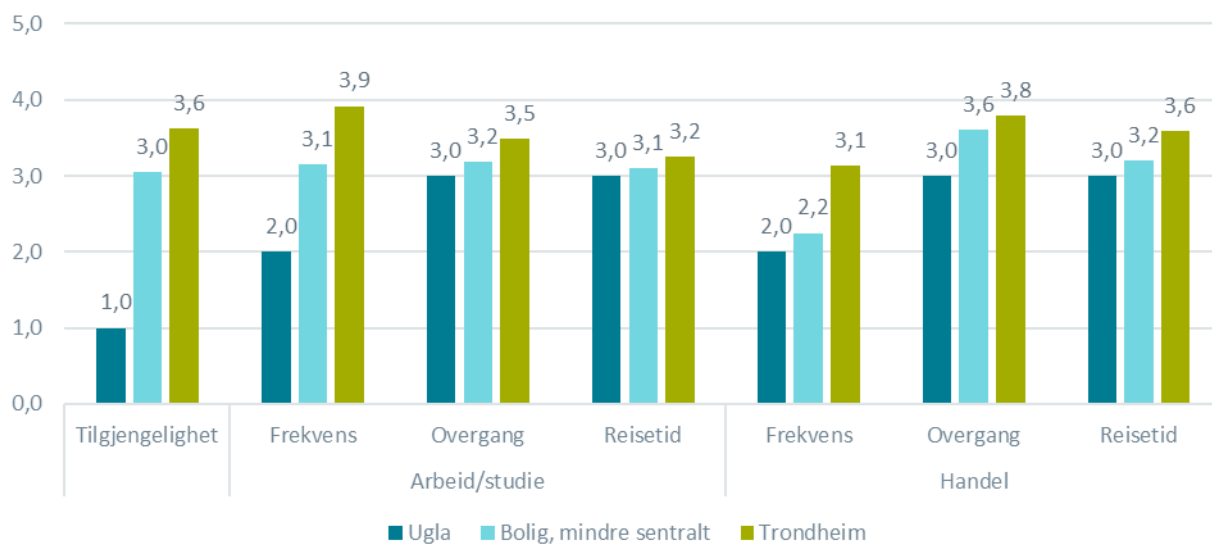


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 9 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

5.7.3 Oppsummering

Figur 132: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Uгла



Kundetilfredsheten (KTI) for Uгла er 72. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Uгла, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 9 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Høy kundetilfredshet
- Trikken gir et stabilt og godt tilbud for både innbyggere og tilreisende, særlig til friluftaktiviteter i Bymarka

Utfordringer:

- Mange som bor i bydelen har lang avstand til holdeplass
- Overgang til de fleste nøkkeldestinasjoner for arbeid/studie og handel
- Lav bruksgrad og frekvens

6 Resultater for bydeler i Sør-Vest

6.1 Byneset

6.1.1 Fakta om bydelen

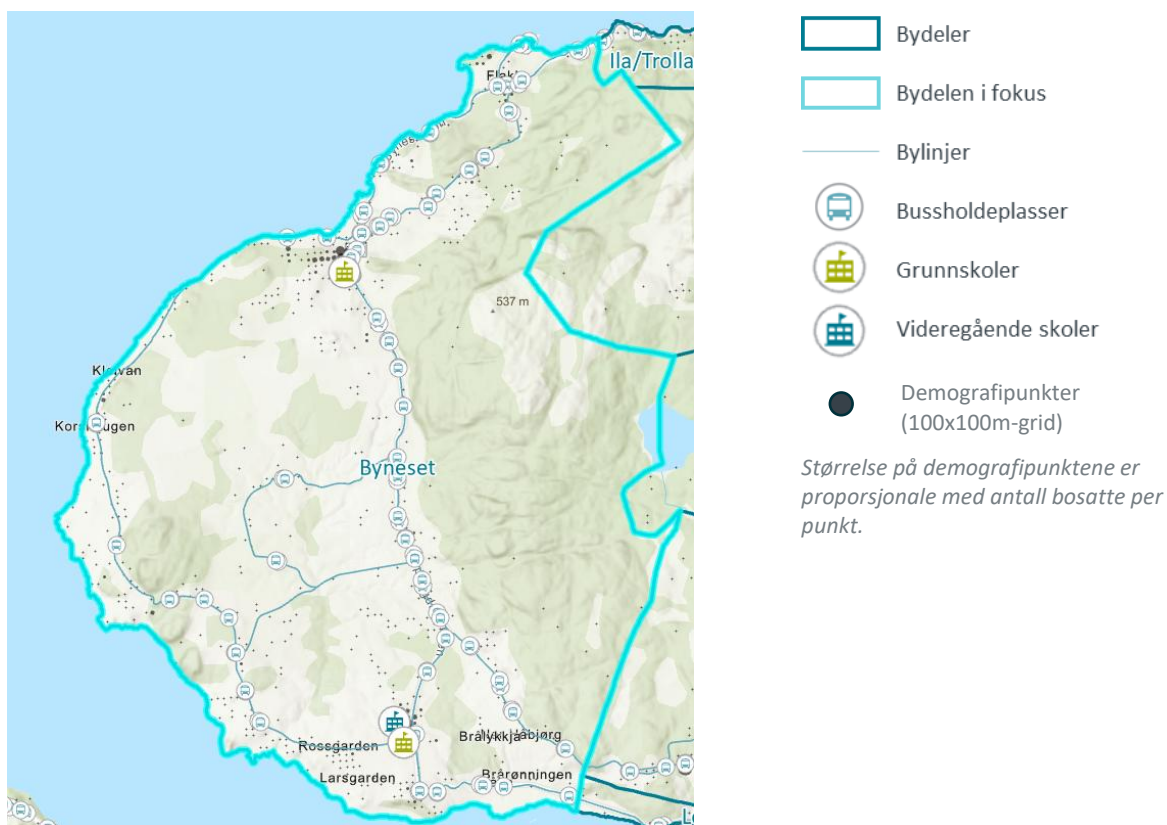
Byneset ligger vest for Trondheim, med veiforbindelse til Trolle/Ila i nord og Heimdal i sør. Området er landlig og spredt bebygd, og defineres derfor som byregion. De fleste innbyggerne bor i tettstedene Spongdal og Rye, men det bor også en del langs hovedveien. Området er dominert av eneboliger.

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 et fritidsreisemål for mange. Begge tettstedene har nærbutikker. Avstanden til øvrige målpunkt i Trondheim er stor, og de fleste reisene 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 har mye gjennomgangstrafikk fra reisende til og fra Fosen.

Kart 232: Byneset

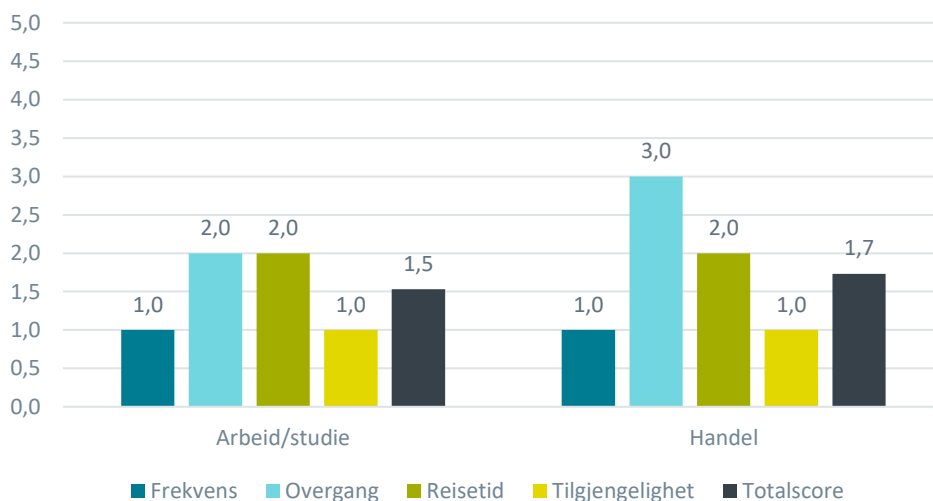


Tabell 100: Demografiske nøkkeltall for Byneset

Demografi	Byneset
Type bydel	Byregion
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	44
Antall bosatte 2024	3 177
Vekst i antall bosatte innen 2035	121
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	764
Bompenger til sentrum	Kan unngås med omkjøring

6.1.2 Resultatene av bydelsanalysen for Byneset

Figur 133: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Byneset



Kollektivtilbudet på Byneset vurderes som mindre attraktivt for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie får alle evalueringskriteriene lave scorere, noe som gir en totalscore på 1,5. For handel er overgang vurdert som middels mens de øvrige variablene vurderes lavere. Totalscore for handel er 1,7. Dette viser at området har utfordringer knyttet til tilgjengelighet og reisetid. Gjennomsnittlig totalscore for arbeid og handel på 1,6 er nest lavest blant alle bydelene i Trondheim.

6.1.2.1 Tilgjengelighet

Tilgjengeligheten til kollektivtilbudet på Byneset vurderes som lite attraktivt, 74 % av befolkningen har under 500 meters avstand til nærmeste holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 6.1.2.2.

6.1.2.2 Linjetilgang og frekvens

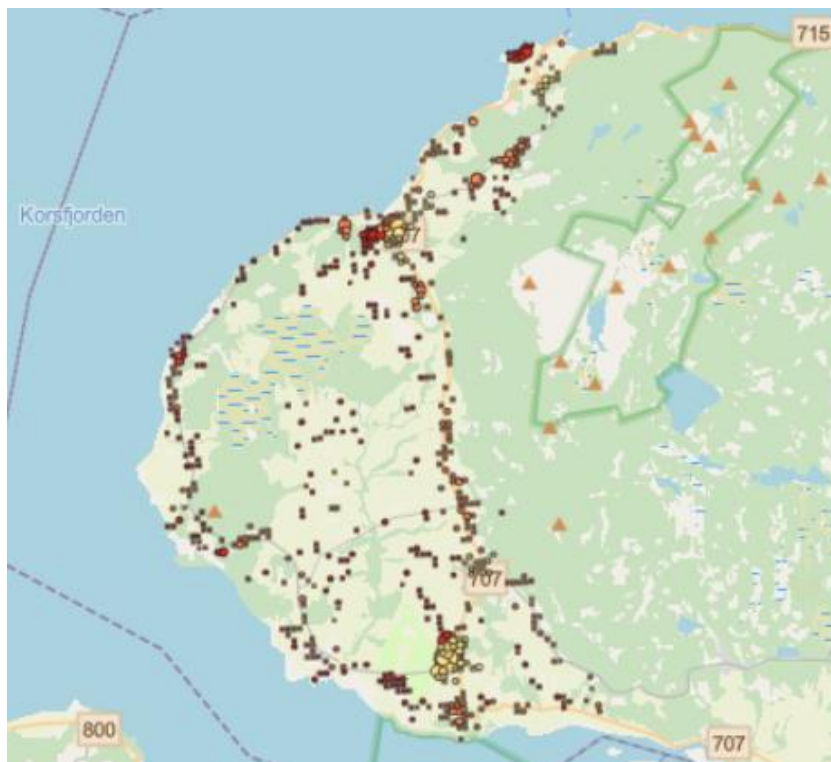
Befolkningen på Byneset har tilgang til følgende linjer:

Tabell 101: Linjeoversikt Byneset

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
75	48 %	4	2
76	40 %	1	0
77	19 %	3	1
78	19 %	1	0
350	1 %	2	0
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		4	1
Score		1	1

På Byneset er det linje 75 og 76 som dekker den største andelen av befolkningen, med henholdsvis 48 % og 40 % andel av befolkningen med mindre enn 500 meter til holdeplass. Begge linjene kjører på nordsiden av bydelen, mens linje 77 og 78 dekker sørsiden, dog med lavere samlet frekvens enn 75 og 76 til sammen. Sørsiden er ikke like tett befolket som nordsiden, noe som gjør at linje 77 og linje 78 kun er tilgjengelig med under 500 meters avstand for 19 % av befolkningen.

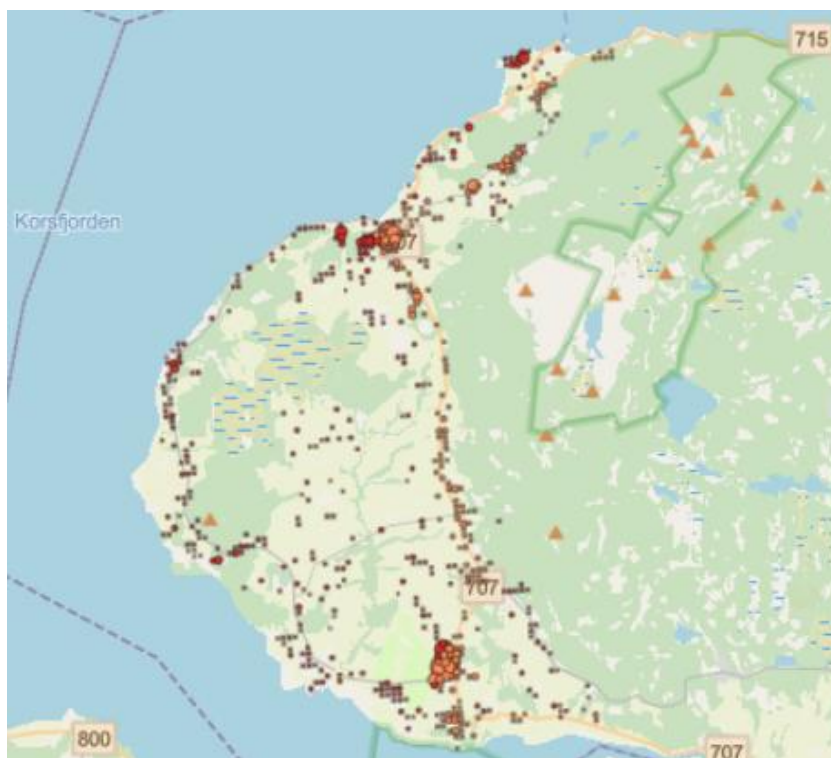
Kart 233: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Byneset for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 234: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Byneset for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

6.1.2.3 Reisesømmere

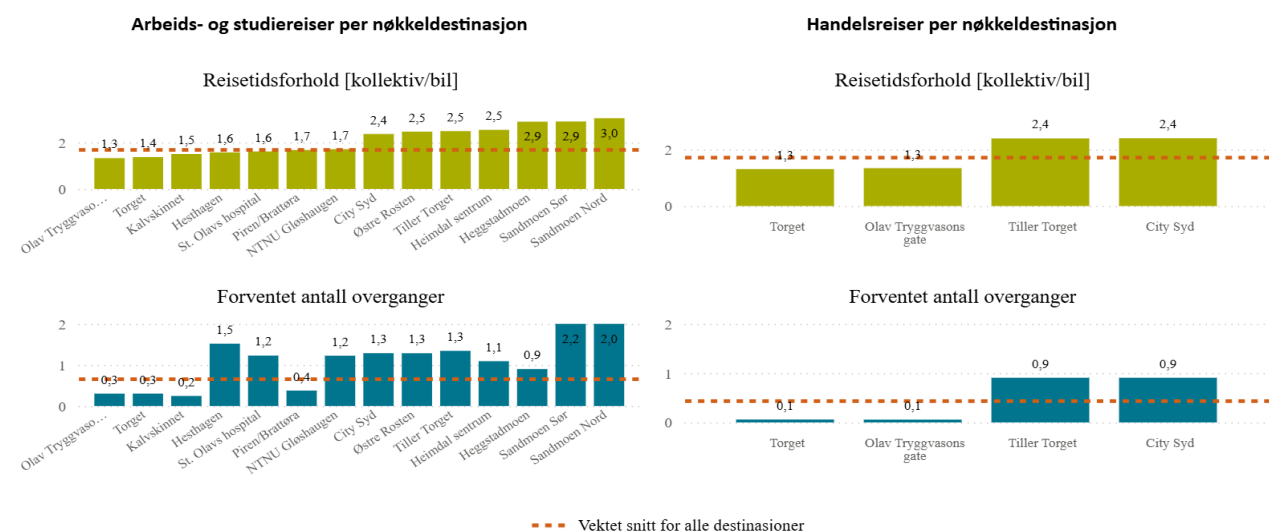
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Byneset:

Tabell 102: Nøkkeldestinasjoner for Byneset

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisesømmere
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	67 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	14 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	11 %
	Heimdal	Heimdal sentrum, Heggstadmoen	8 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

6.1.2.4 Reisetid og overganger

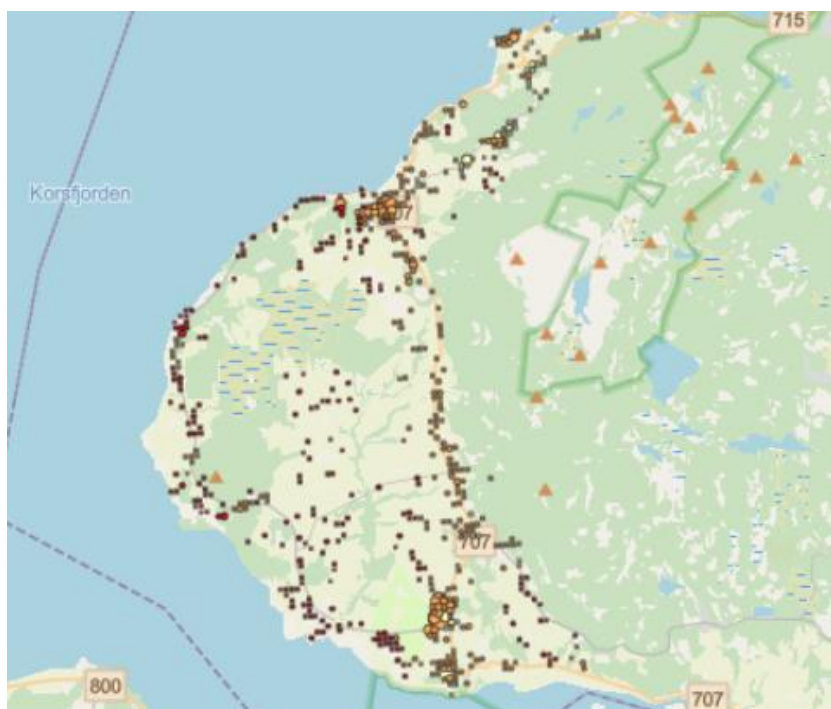
Figur 134: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Byneset



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Byneset har gunstige reisetidsforhold for kollektiv på reisene til Midtbyen, men til de fleste andre reisetidsforholdet at det er langt mer attraktivt å reise med bil. Det er overgang til de fleste reisemål for både arbeid og handel, men reisene til sentrum har direkterute.

Kart 235: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Byneset for arbeids- og studiereiser

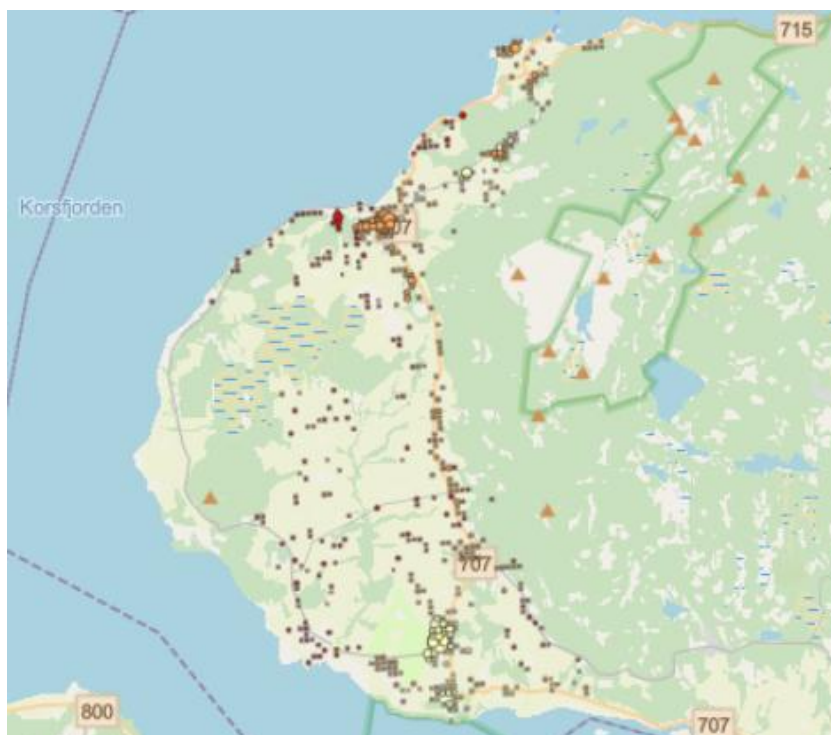


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 236: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Byneset for handelsreiser

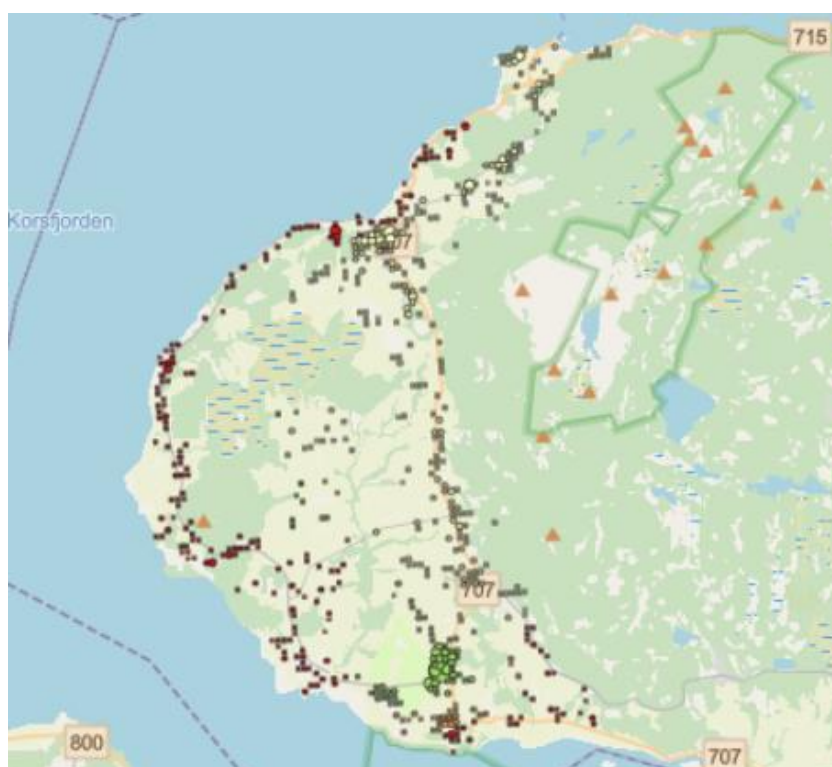


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 237: Forventet andel reiser med overgang for Byneset for arbeids- og studiereiser

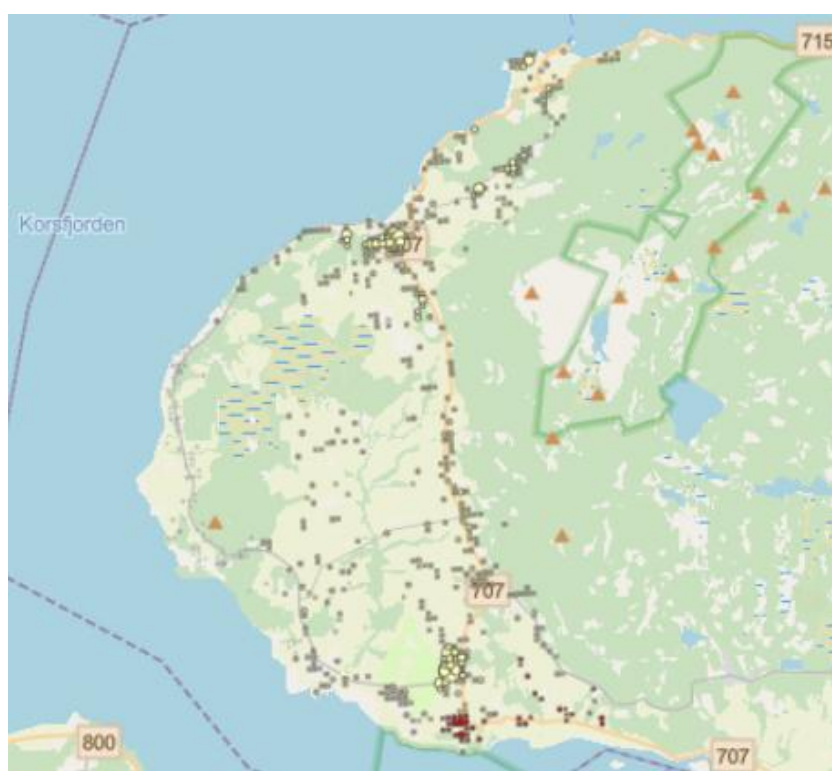


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 238: Forventet andel reiser med overgang for Byneset for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

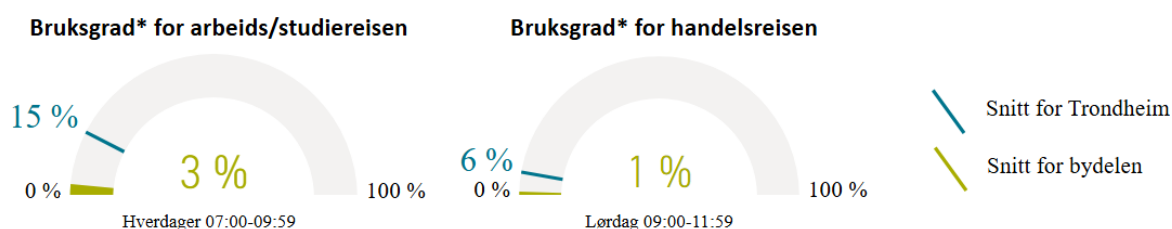
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

6.1.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Byneset er 46 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=80). Tall for januar 2024-juni 2025.

6.1.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 135: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Byneset

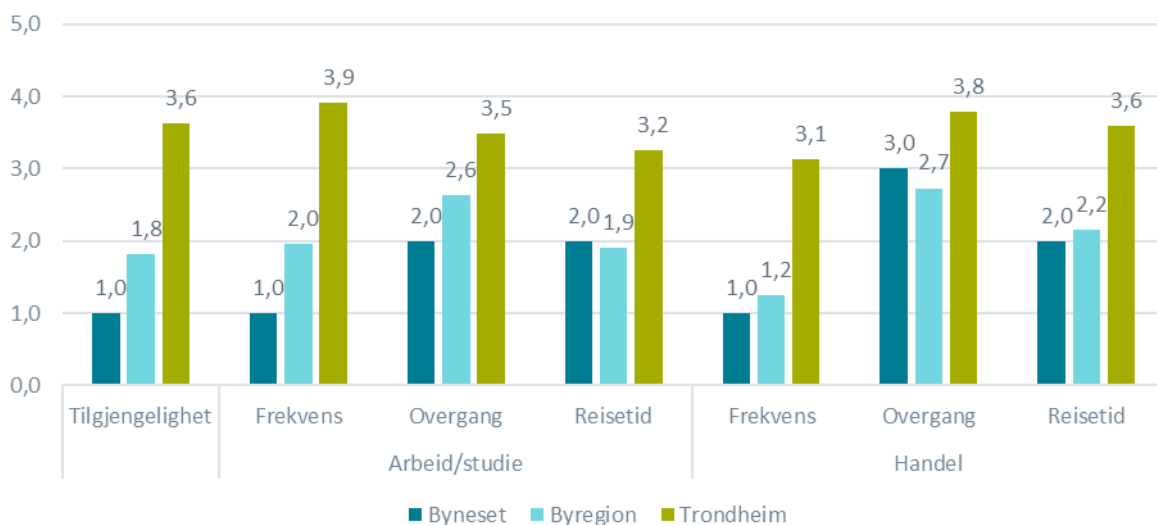


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 3 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 1 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

6.1.3 Oppsummering

Figur 136: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Byneset



Kundetilfredsheten (KTI) for Byneset er 46. Innenfor bydelstypen «byregion» er Ringvål bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 67. Bratsberg/Jonsvatnet har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 39. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Byneset, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 3 % (Trondheim 15 %, Leinstrand 11 %, Byneset 3 %)

Bruk av tilbudet (handel): 1 % (Trondheim 6 %, Leinstrand 1 %, Bratsberg/Jonsvatnet 0 %)

Styrker:

- Akseptabelt reisetidsforhold til flere målpunkter i sentrum av Trondheim
- Direkterute for arbeids-/studiereisen for de fleste bosatt rundt Sjongdal

Utfordringer:

- Utfordringen på Byneset er at befolkningen er ganske spredt over et stort geografisk område, noe som gjør det vanskelig å lage et tilbud som fungerer for de fleste
- Lav frekvens og bruksgrad
- Meget lav KTI
- Alternativer til buss som kan gi bedre flatedekning kan vurderes

6.2 Flatåsen

6.2.1 Fakta om bydelen

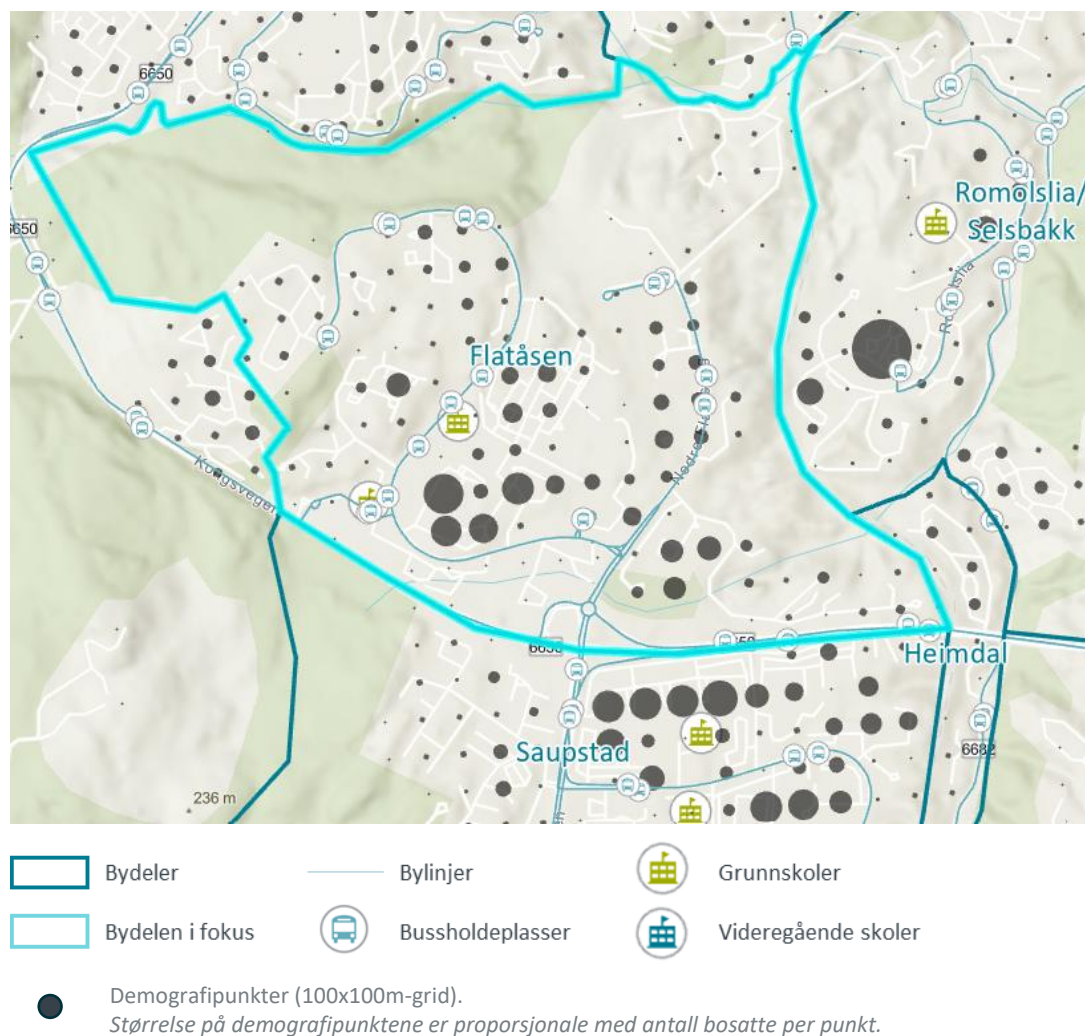
Bydelen Flatåsen ligger sørvest i Trondheim. Bebyggelsen er en blanding av eneboliger, rekkehus og blokkbebyggelse. Nedre Flatåsen, som ligger i vest, er et relativt flatt område med jevn stigning opp mot Flatåstoppen øverst bydelen. Nedre Flatåsen domineres av rekkehus og enkelte blokker, mens Flatåstoppen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

Bydelen ligger rett vest for Tonstadkrysset. Mesteparten av kollektivtrafikken fra Flatåsen passerer gjennom knutepunktet, der mange av de reisende bytter til andre linjer.

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 skole med i overkant av 700 elever og 100 ansatte ligger her. Bydelen har også egen idrettshall, Flatåshallen.

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

Kart 239: Flatåsen

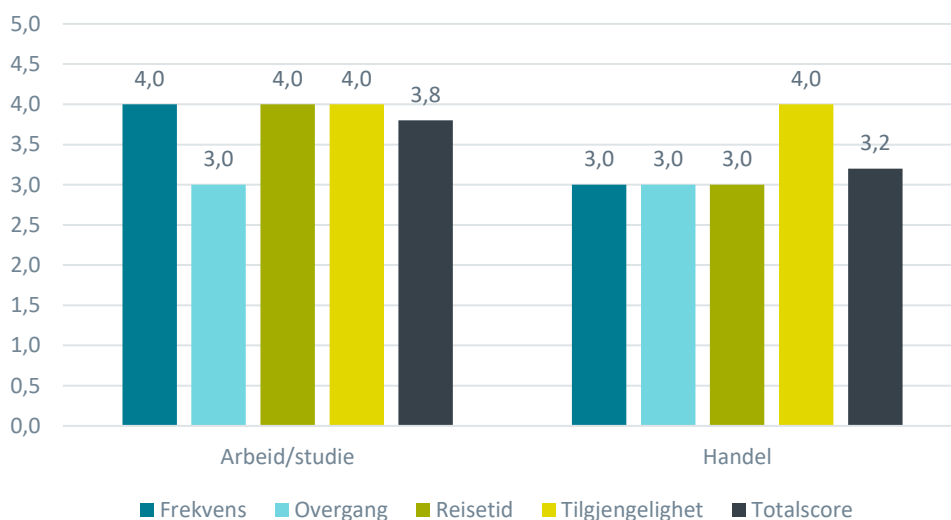


Tabell 103: Demografiske nøkkeltall for Flatåsen

Demografi	Flatåsen
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	2 228
Antall bosatte 2024	5 107
Vekst i antall bosatte innen 2035	384
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 508
Bompenger til sentrum	Ja

6.2.2 Resultatene av bydelsanalysen for Flatåsen

Figur 137: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Flatåsen



Flatåsen har et godt kollektivtilbud, særlig for arbeid og studier. For arbeid/studie er tilgjengelighet, frekvens og reisetid vurdert som bra, mens overgang er middels, noe som gir en totalscore på 3,8. For handel er tilgjengeligheten vurdert som god, mens frekvens, reisetid og overgang vurderes til middels. Handelsreisene har en totalscore på 3,2. Dette tyder på at kollektivtilbudet på Flatåsen er bedre for pendlere enn til handelsformål.

6.2.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Flatåsen har god tilgjengelighet, 94 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 6.2.2.2.

6.2.2.2 Linjetilgang og frekvens

Befolkningen på Flatåsen har tilgang til følgende linjer:

Tabell 104: Linjeoversikt Flatåsen

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
40	91 %	16	6
16	90 %	8	4
23	56 %	12	7
50	43 %	1	0
2	15 %	21	12
42	2 %	7	6
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		27	13
Score		4	3

Linjene 40 og 16 utgjør hovedtilbudet for Flatåsen, men henholdsvis 91 % og 90 % tilgjengelighet med under 500 meters gange for befolkningen i bydelen. Linje 23 tilbyr direkterute mellom Flatåsen og sentrum via Byåsen og St. Olavs hospital. For de øvrige linjene er det lagt opp til omstigning på Tonstadkrysset for reiser mot sentrum.

Kart 240: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Flatåsen for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500m avstand

Kart 241: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Flatåsen for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500m avstand

6.2.2.3 Reisestrømmer

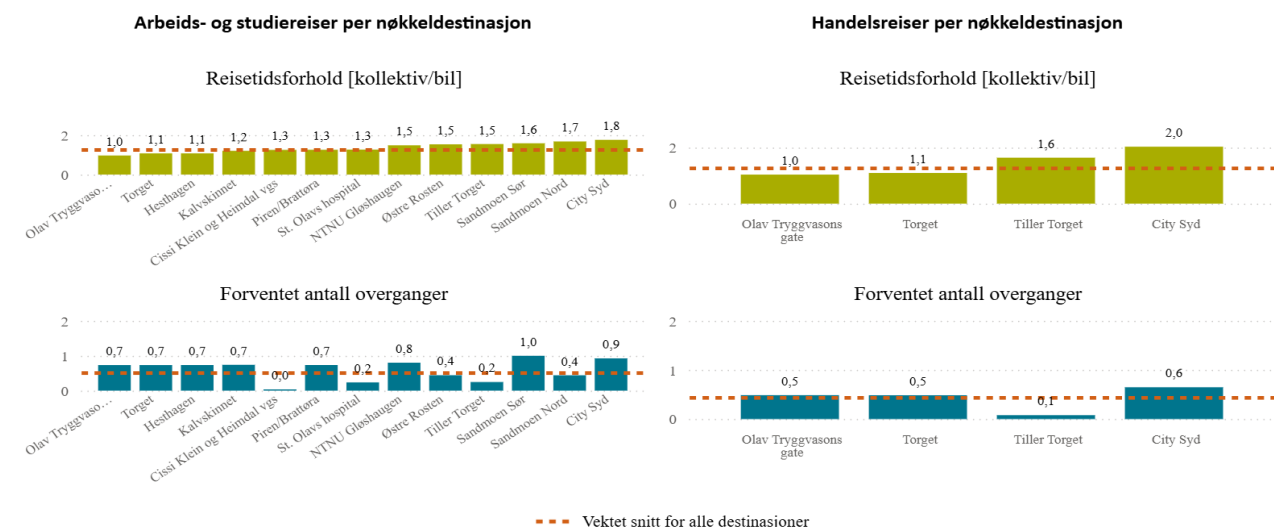
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Flatåsen:

Tabell 105: Nøkkeldestinasjoner for Flatåsen

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	36 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	25 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	25 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	14 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

6.2.2.4 Reisetid og overganger

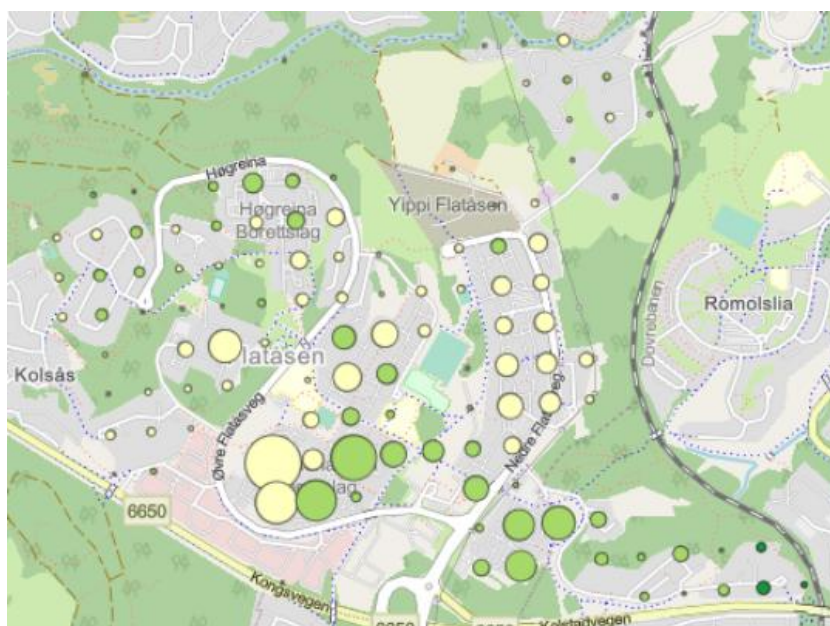
Figur 138: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Flatåsen



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Flatåsen har gode til akseptable reisetidsforhold på de fleste reiser i forbindelse med arbeid og studie. Reisene til Sandmoen og Tiller er minst gunstige kollektivt. Bydelen har overgang på de fleste reiser i forbindelse med både arbeid og handel.

Kart 242: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Flatåsen for arbeids- og studiereiser

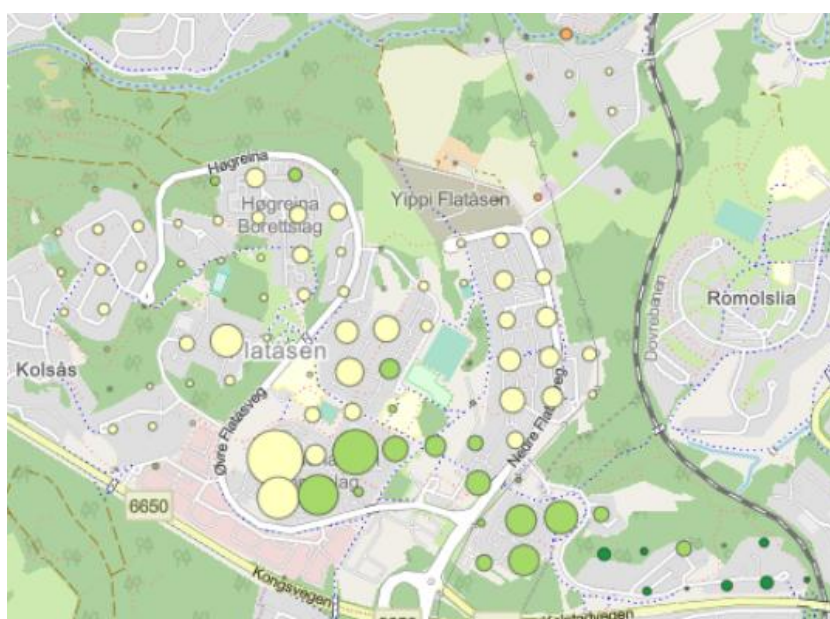


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 243: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Flatåsen for handelsreiser

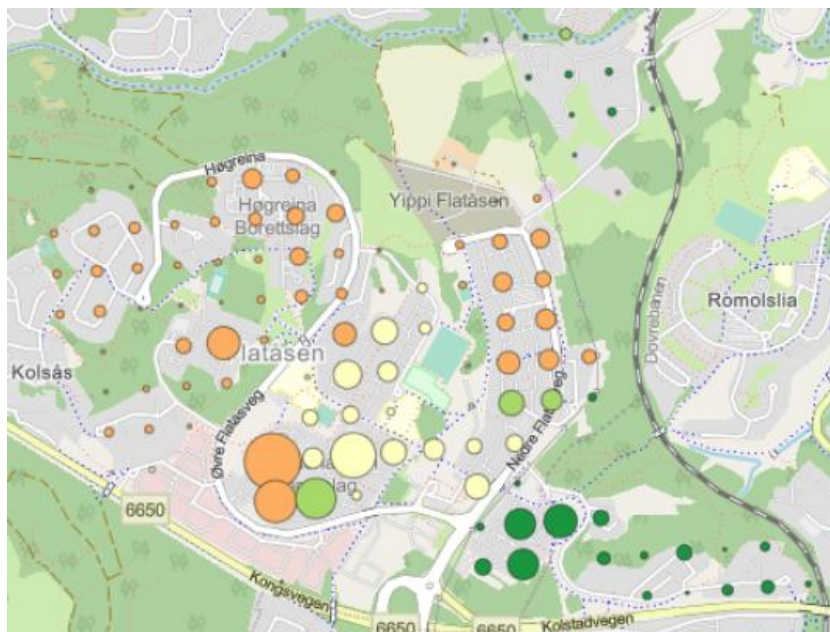


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 244: Forventet andel reiser med overgang for Flatåsen for arbeids- og studiereiser

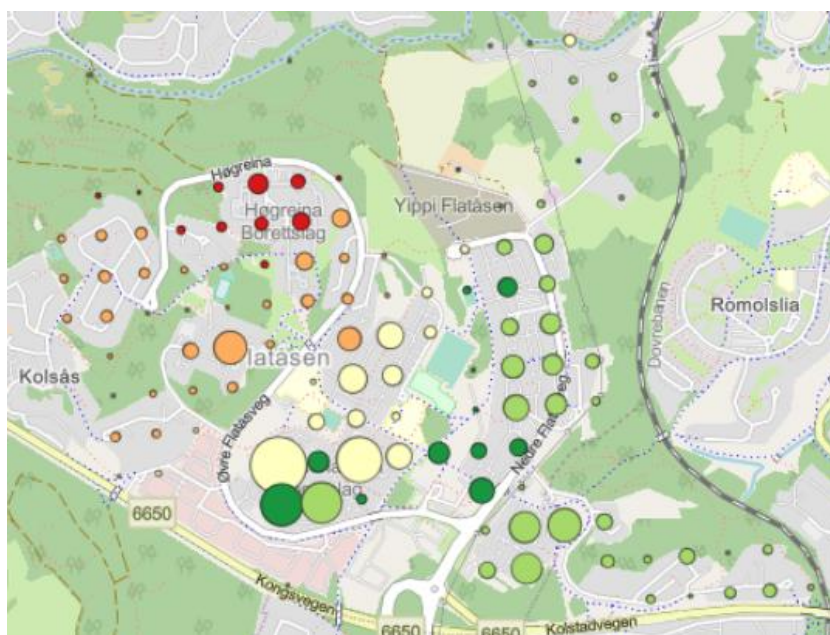


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 245: Forventet andel reiser med overgang for Flatåsen for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

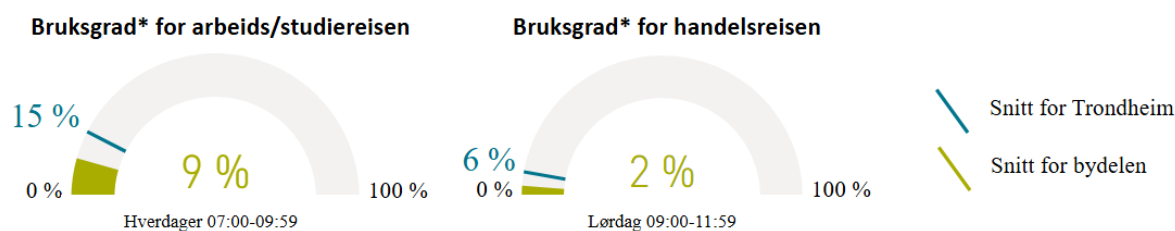
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Flatåsen er 66 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=141). Tall for januar 2024-juni 2025.

6.2.2.5 Bruk av tilbudet

Figur 139: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Flatåsen

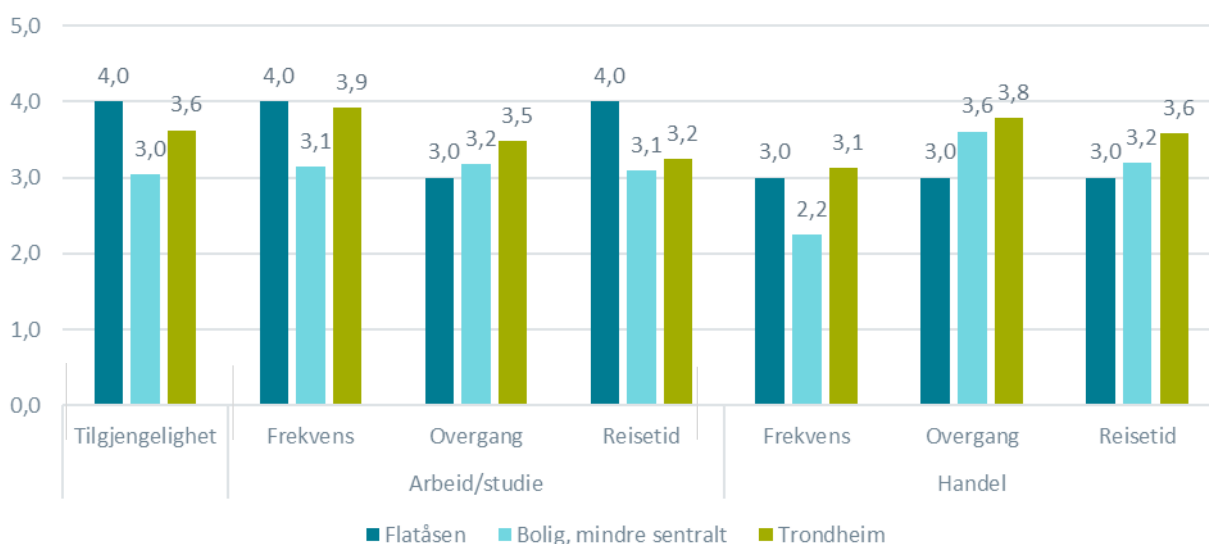


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 9 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 2 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

6.2.3 Oppsummering

Figur 140: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Flatåsen



Kundetilfredsheten (KTI) for Flatåsen er 66. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Flatåsen, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 9 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 2 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til de fleste destinasjoner – på tross av behovet for overgang
- Høy tilgjengelighet – kort avstand til kollektivtilbudet for de aller fleste

Utfordringer:

- Overgang til andre linjer på de fleste reisene
- Lav KTI
- Lav bruksgrad
- Reisetid til Trondheim sør er ikke konkurransedyktig

6.3 Heimdal

6.3.1 Fakta om bydelen

Heimdal ligger sør i Trondheim, vest for E6. Bebyggelsen består for det meste av eneboliger, men det finnes også noen boligblokker – særlig på Kattem, som ligger lengst sørvest. I Heimdal sentrum bygges det nå flere nye leilighetsbygg.

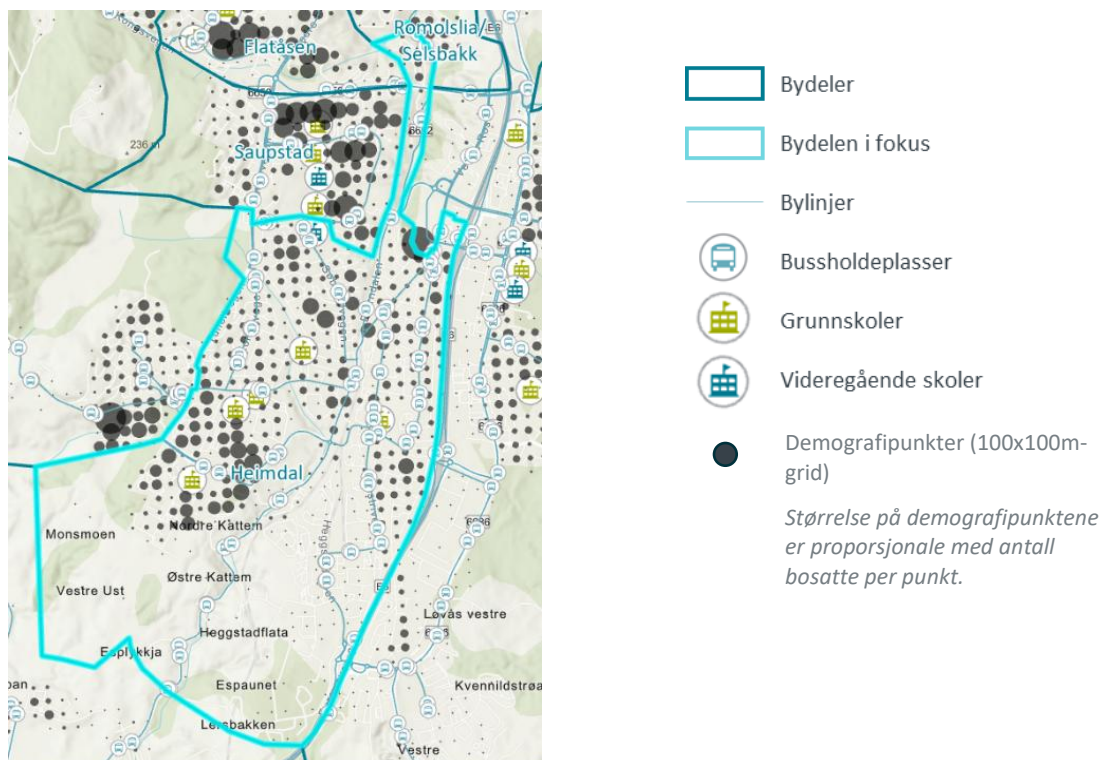
Mange barnefamilier og eldre uten barn bor i bydelen. På Kattem er det flere unge og nyetablerte. De fleste har bil, og det er godt med parkeringsplasser.

Heimdal har flere barne- og ungdomsskoler, butikker og servicetilbud som dekker daglige behov. Heimdal sentrum er et viktig lokalt knutepunkt - ett av de største utenfor Midtbyen. Heimdalshallen og skianlegget på Saupstad ligger også her.

Bydelen er ganske flat. Heimdal stasjon ligger midt i området, med både togstopp og flere busslinjer. Stasjonen har også sykkelhotell. Området mellom stasjonen og E6 har i dag lite kollektivtilbud. Lengst sør ligger industriområdet Heggstadmoen, mens det er boliger i nord.

Siden september 2022 har Trondheim kommune jobbet med en bevaringsstrategi for Heimdal. Målet er å utvikle et tettere sentrum med aktive fasader (butikker og tjenester på gateplan), korte avstander til daglige gjøremål og god tilgang til kollektivtransport. Siden arbeidet startet, er det bygget flere hundre nye leiligheter i sentrum og ved krysset Heimdalsvegen/Kattemskogen.

Kart 246: Heimdal



Tabell 106: Demografiske nøkkeltall for Heimdal

Demografi	Heimdal
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 750
Antall bosatte 2024	13 104
Vekst i antall bosatte innen 2035	1 278
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	5 992
Bompenger til sentrum	Ja

6.3.2 Resultatene av bydelsanalysen for Heimdal

Figur 141: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Heimdal



Heimdal har et godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er frekvens, overgang og tilgjengelighet vurdert som bra, mens reisetid er middels, noe som gir en totalscore på 3,7. For handel er overgang vurdert som svært bra, tilgjengelighet og reisetid som bra, og frekvens som middels. Det gir en totalscore for handel på 3,9. Dette gjør kollektivtilbudet på Heimdal til et godt alternativ for begge formål.

6.3.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen har god tilgjengelighet, 92 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. For kartvisning av tilgjengelighet se delkapittel 6.3.2.2, Kart 247: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Heimdal for arbeids- og studiereiser og Kart 248: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Heimdal for handelsreiser.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 6.3.2.2.

6.3.2.2 Linjetilgang og frekvens

Befolkningen på Heimdal har tilgang til følgende linjer:

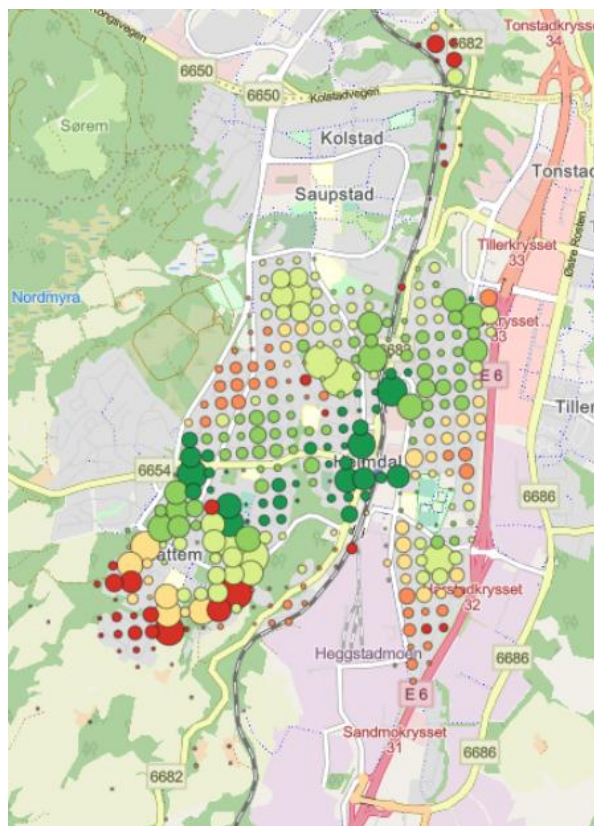
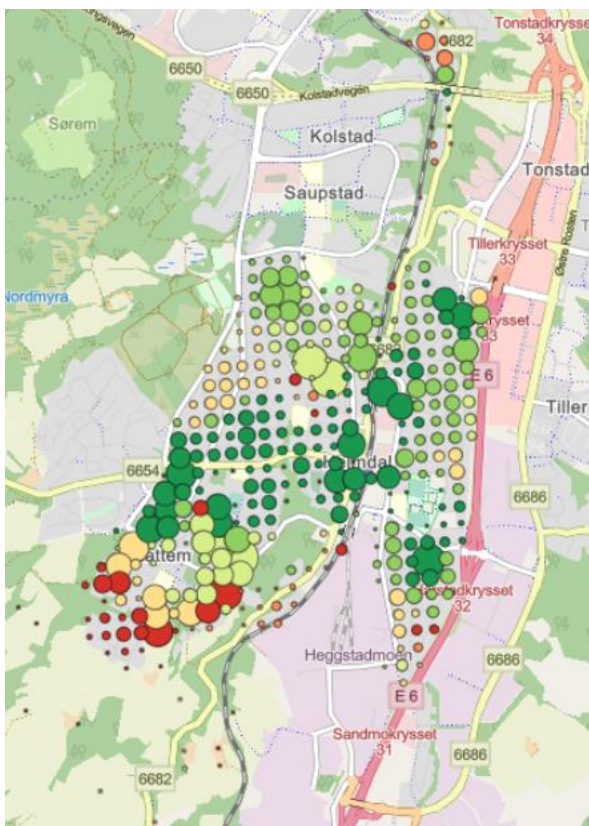
Tabell 107: Linjeoversikt Heimdal

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
16	60 %	10	5
1	51 %	25	13
50	44 %	2	0
46	44 %	12	4
2	43 %	21	14
78	26 %	3	2
77	11 %	5	1
72	8 %	8	4
310	8 %	12	2
340	8 %	3	0
71	8 %	12	4
23	5 %	11	6
410	5 %	4	1
96	2 %	0	1
15	1 %	3	0
40	1 %	15	6
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		24	16
Score		4	3

Heimdal er en stor bydel som betjenes av mange linjer, blant annet to metrolinjer (linje 1 og linje 2), men også andre linjer med relativt høy frekvens, som linje 16 og linje 46. Området helt sør-vest i bydelen har det mest begrensede tilbudet. Samtidig bor det ikke så mye folk i dette området.

Kart 247: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Heimdal for arbeids- og studiereiser

Kart 248: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Heimdal for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 11-16 (score 3)
- ≤ 5 (score 1)
- 16-31 (score 4)
- 5-11 (score 2)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

6.3.2.3 Reisestrømmer

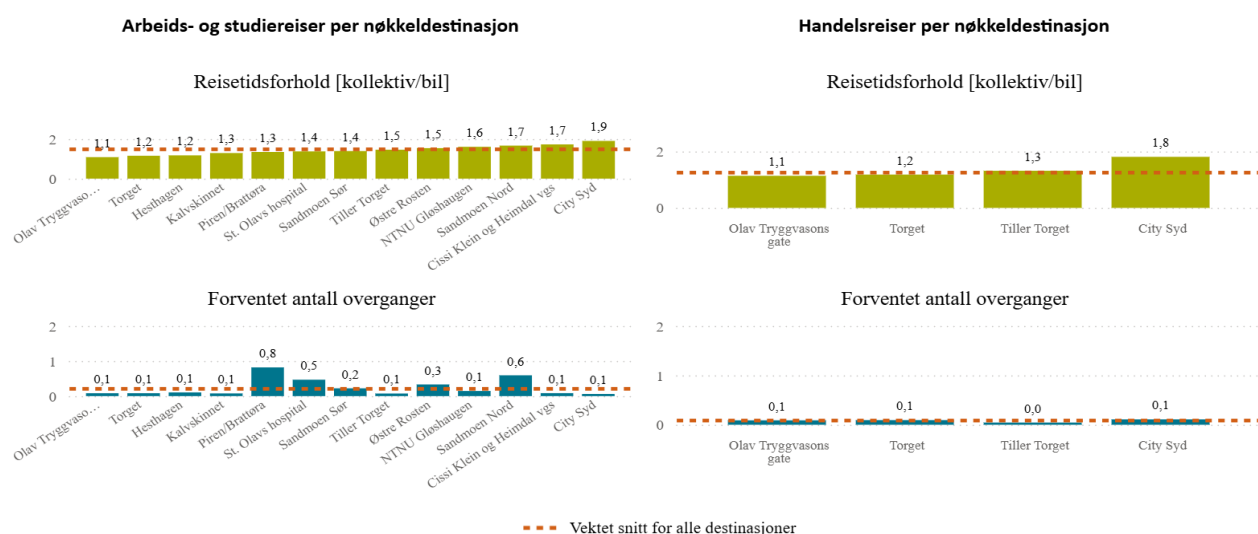
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Heimdal:

Tabell 108: Nøkkeldestinasjoner for Heimdal

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	44 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	20 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	19 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	16 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

6.3.2.4 Reisetid og overganger

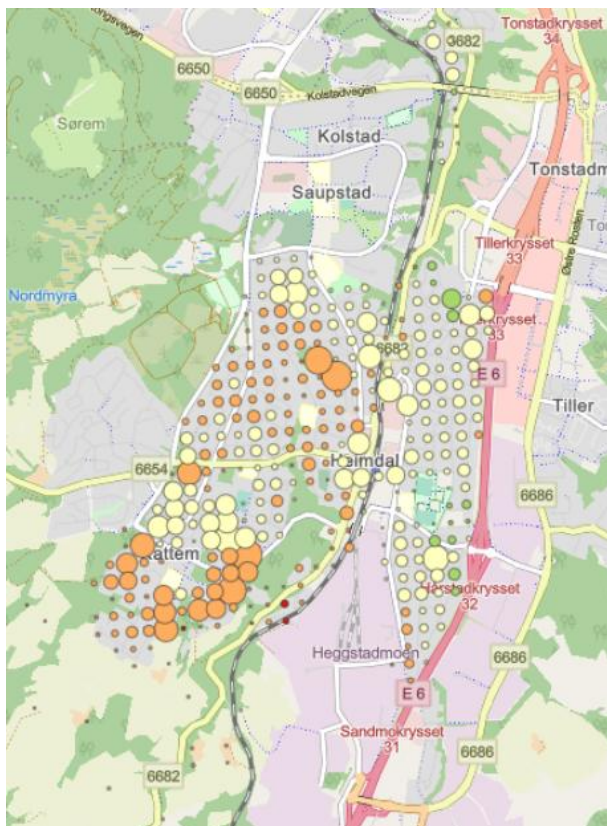
Figur 142: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Heimdal



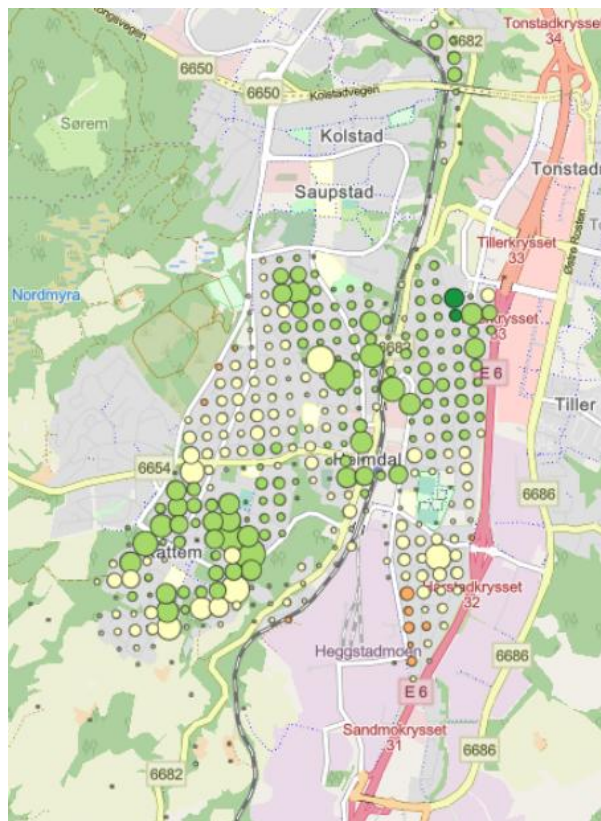
(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Heimdal har gode eller akseptable reisetidsforhold til de fleste destinasjoner for både arbeid og handel. Reisene til sentrum er mest gunstige målt mot bil, mens reisene til Tiller, Sandmoen og de videregående skolene på Saupstad har lavest konkurransekraft. Det er høy andel direkteruter til de fleste målpunkt, men de reisende må regne med å bytte buss til enkelte destinasjoner på arbeids- og studiereisen. Handelsreisene til sentrum og Tiller kan foretas uten overgang.

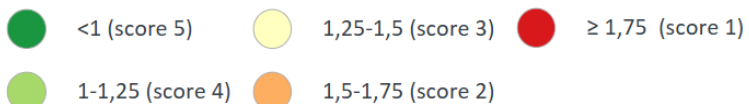
Kart 249: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Heimdal for arbeids- og studiereiser



Kart 250: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Heimdal for handelsreiser



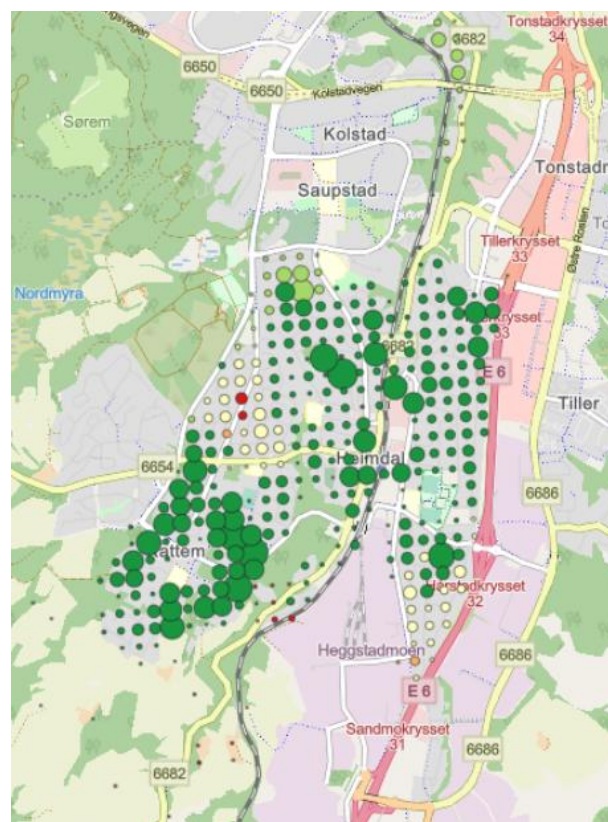
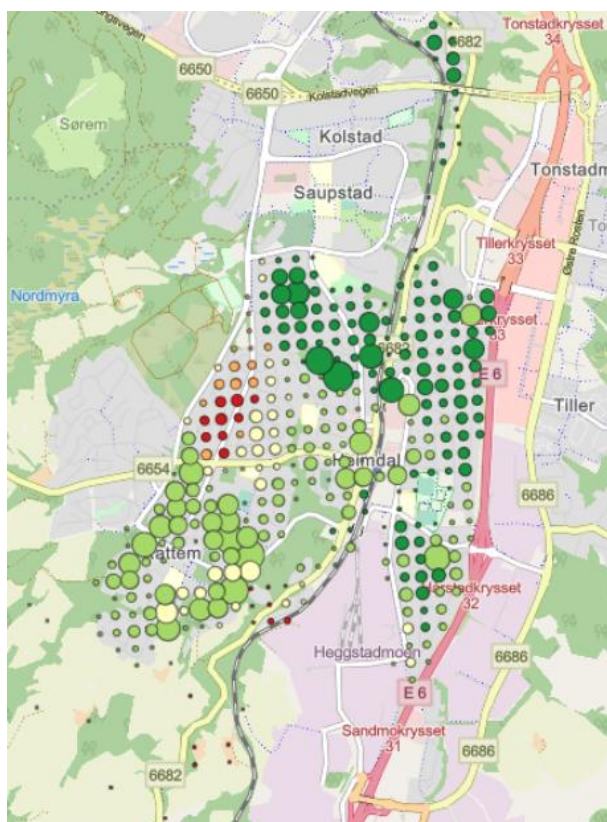
Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier



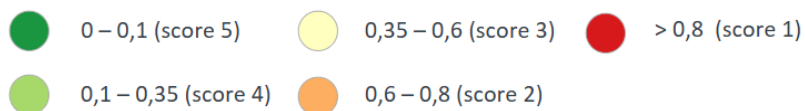
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 251: Forventet andel reiser med overgang for Heimdal for arbeids- og studiereiser

Kart 252: Forventet andel reiser med overgang for Heimdal for handelsreiser



Overganger: score og verdier



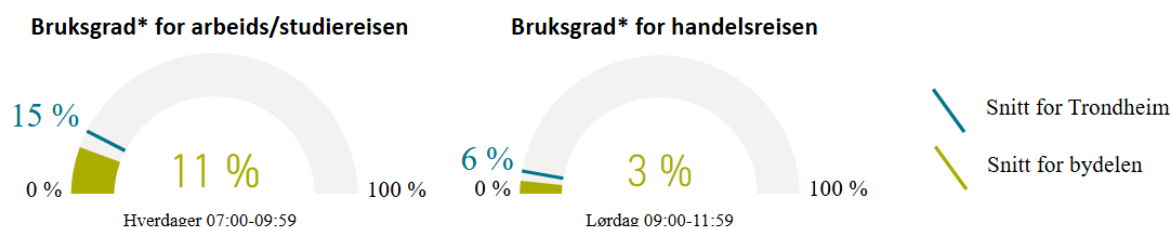
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

6.3.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Heimdal er 77 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=379). Tall for januar 2024-juni 2025.

6.3.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 143: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Heimdal

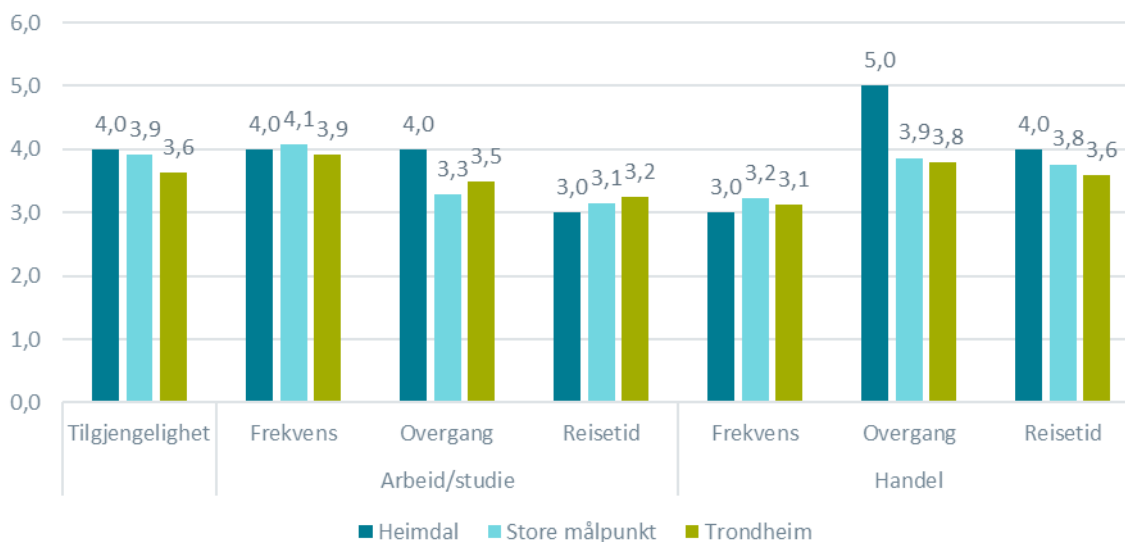


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 11 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

6.3.3 Oppsummering

Figur 144: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Heimdal



Kundetilfredsheten (KTI) for Heimdal er 77. Innenfor bydelstypen «store målpunkt» har Fossegrenda/Risvollan høyest tilfredshet med en KTI på 81. Leangen/Strindheim har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 68. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Heimdal, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 11 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Fossegrenda/Risvollan 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Leangen/Strindheim 22 %, Fossegrenda/Risvollan 3 %)

Styrker:

- God tilgjengelighet
- Sterkt kollektivt knutepunkt ved Heimdal stasjon/sentrum med buss, jernbane og sykkelhotell
- Meget høy kundetilfredshet
- Fortetningen med nye boligblokker i sentrum gir korte gangavstander til eksisterende holdeplasser, og kan på sikt styrke kollektivandelen
- Få eller ingen overganger på handelsreisen

Utfordringer:

- Lang avstand til holdeplass i enkelte områder
- Lav frekvens på Heimdal sør, til tross for at deler av området har både boligbebyggelse og industri (Heggstadmoen)
- Lav bruksgrad
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

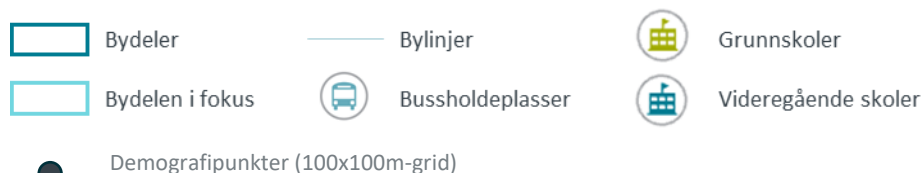
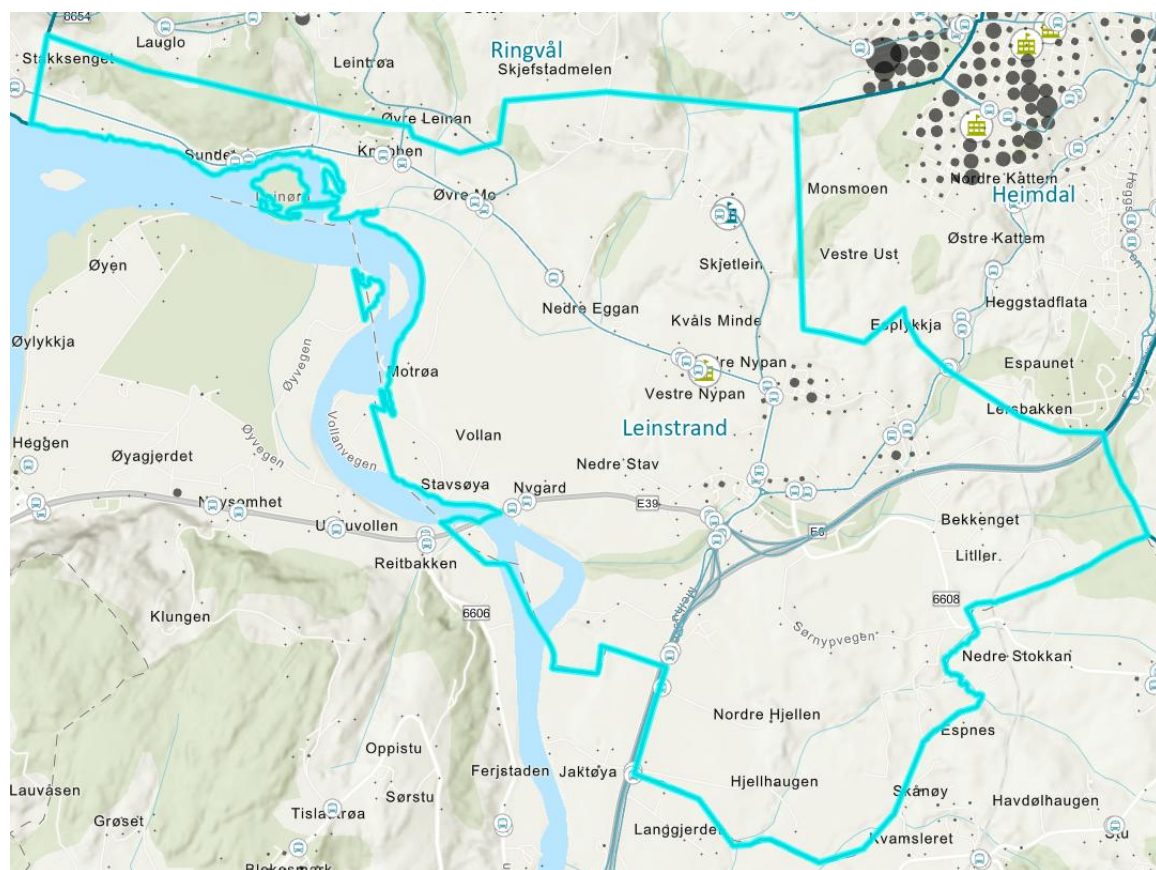
6.4 Leinstrand

6.4.1 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 Klettkrisset 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 Klettkrisset 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. Klettkrisset betjenes både av lokallinjer og regionlinjer.

Kart 253: Leinstrand



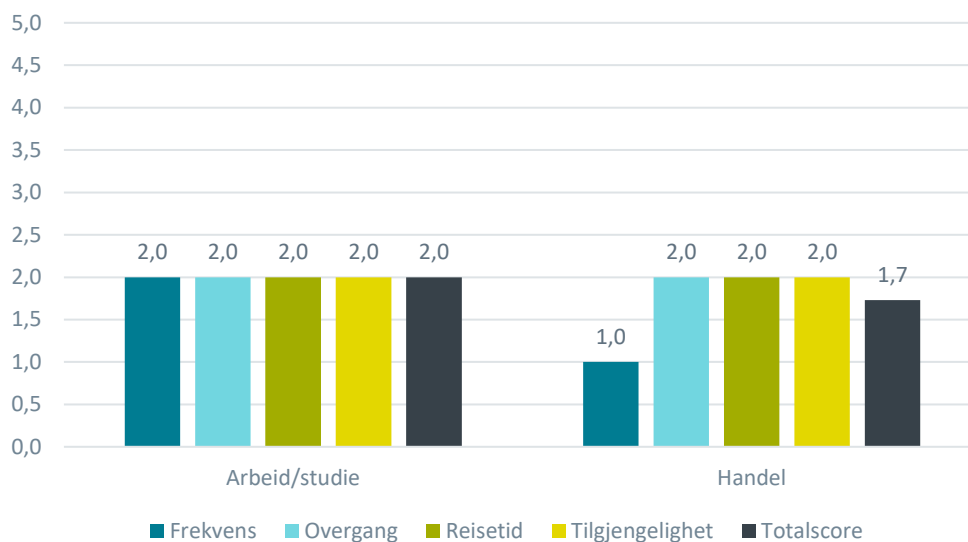
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 109: Demografiske nøkkeltall for Leinstrand

Demografi	Leinstrand
Type bydel	Byregion
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	89
Antall bosatte 2024	1 248
Vekst i antall bosatte innen 2035	32
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	304
Antall ansatte	649
Bompenger til sentrum	Ja

6.4.2 Resultatene av bydelsanalysen for Leinstrand

Figur 145: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Leinstrand



Leinstrand har et lite attraktivt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er alle hovedkriteriene – frekvens, overgang, reisetid og tilgjengelighet – vurdert med lave scorere, og en totalscore for arbeid/studie på 2,00. For handel kommer Leinstrand ut med en totalscore på 1,7.

6.4.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Leinstrand har mindre akseptabel tilgjengelighet, 83 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Hoveddelen av innbyggerne bor på Nypan. Den øvrige og mer spredte bebyggelsen i bydelen har lang avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 6.4.2.2.

6.4.2.2 Linjetilgang og frekvens

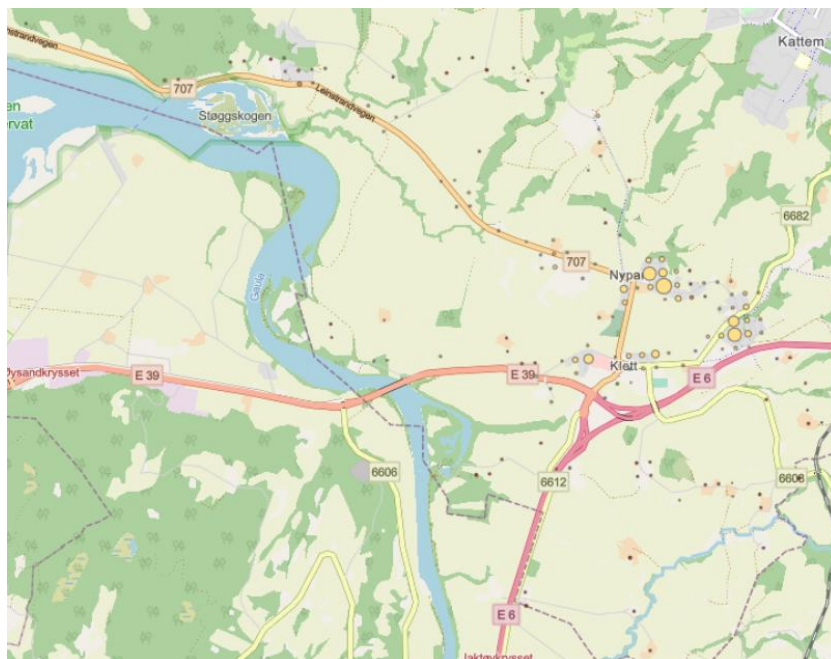
Befolkningen på Leinstrand har tilgang til følgende linjer:

Tabell 110: Linjeoversikt Leinstrand

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
77	79 %	6	1
340	48 %	2	0
410	3 %	4	2
310	3 %	8	1
71	2 %	6	2
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		7	1
Score		2	1

Hovedlinjen på Leinstrand er linje 77, en linje som 79 % av befolkningen har under 500 meter til. Frekvensen er imidlertid lav. I tillegg er linje 340 tilgjengelig på Klettkrysset, men det er kun 48 % av befolkningen som har under 500 meter til holdeplassene som linje 340 stopper på.

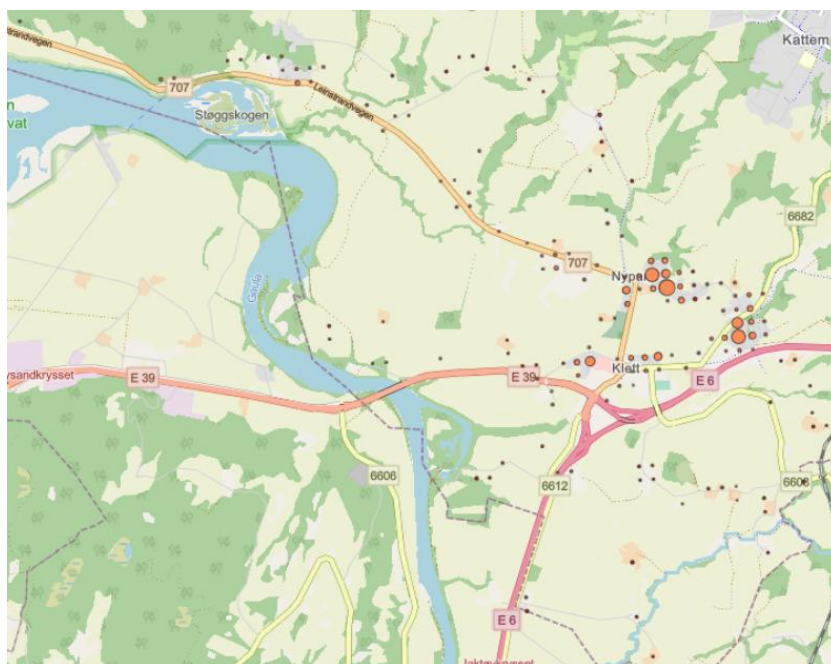
Kart 254: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Leinstrand for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 255: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Leinstrand for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

6.4.2.3 Reisestrømmer

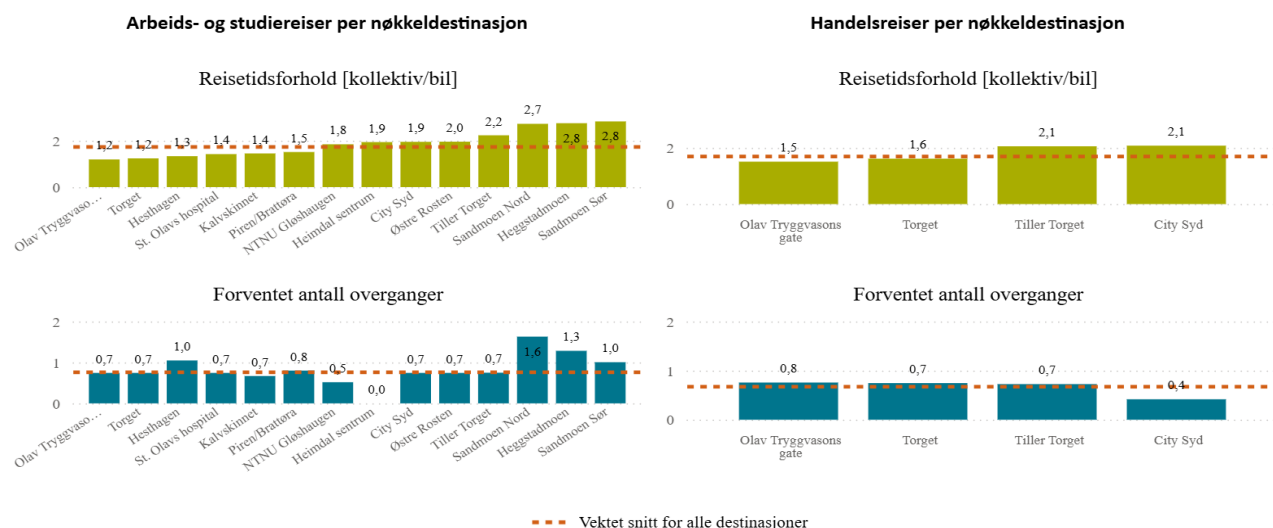
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Leinstrand:

Tabell 111: Nøkkeldestinasjoner for Leinstrand

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Heimdal	Heimdal sentrum, Heggstadmoen	31 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	29 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	23 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	17 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

6.4.2.4 Reisetid og overganger

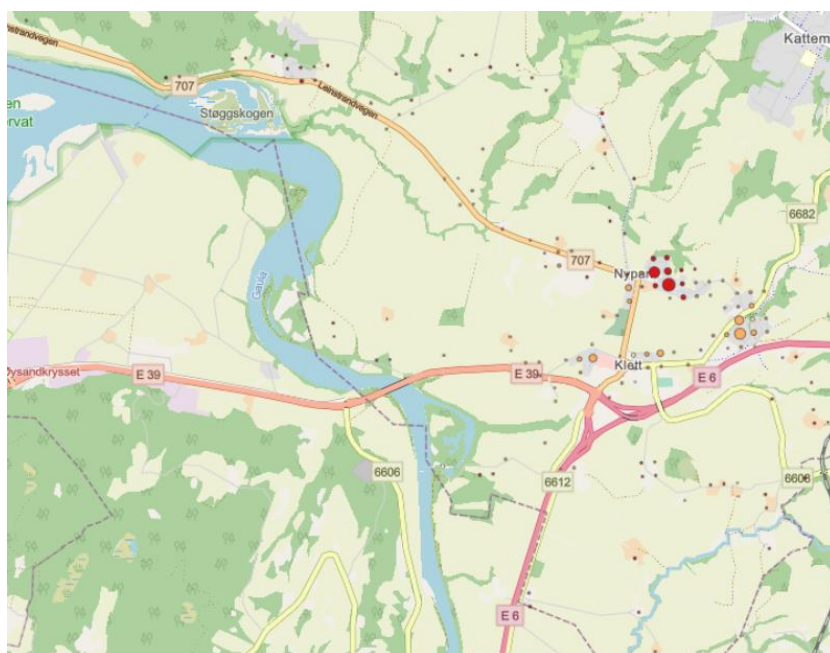
Figur 146: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Leinstrand



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Leinstrand har lav konkurransekraft for kollektivtransport mot bil til mange nøkkeldestinasjoner, men arbeidsreisene til sentrum og sentrumsnære målpunkt er gunstige å foreta med kollektivt. Handelsreisene har reisetidsforhold mellom 1,5 og 2,1, så majoriteten av disse reisene fremstår også som mest attraktive med bil. Det er overgang til de fleste reisemål, med unntak av Heimdal sentrum som kan nås med direkterute.

Kart 256: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Leinstrand for arbeids- og studiereiser

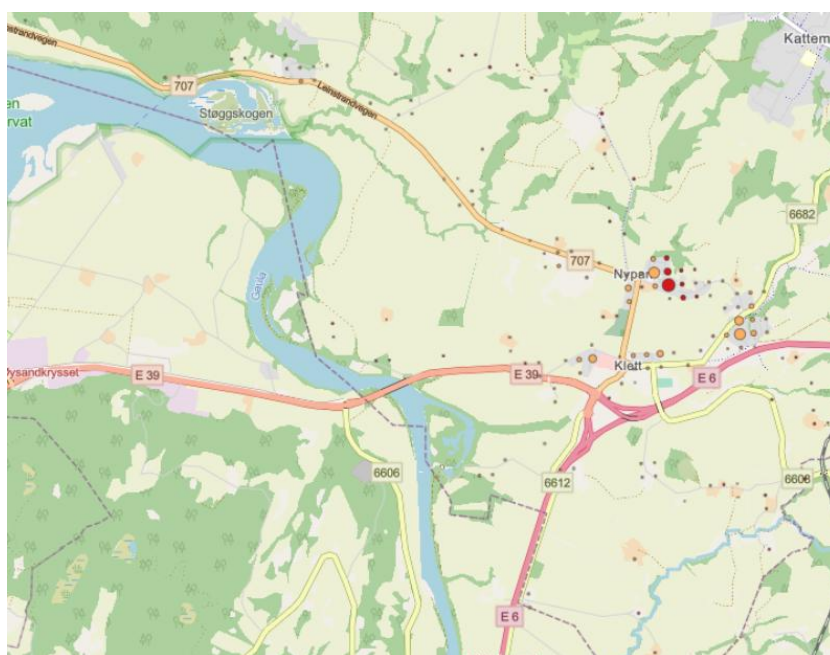


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 257: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Leinstrand for handelsreiser

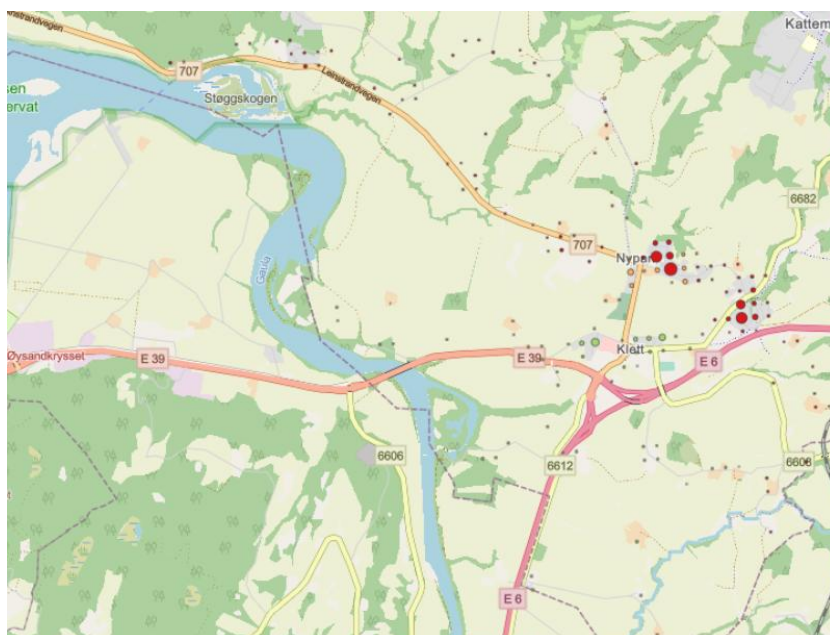


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- $\geq 1,75$ (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 258: Forventet andel reiser med overgang for Leinstrand for arbeids- og studiereiser

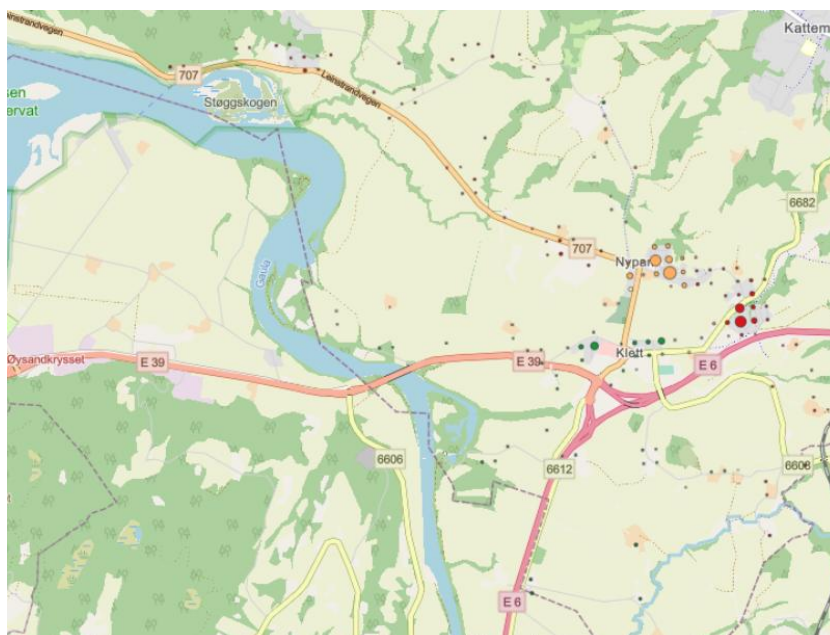


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 259: Forventet andel reiser med overgang for Leinstrand for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

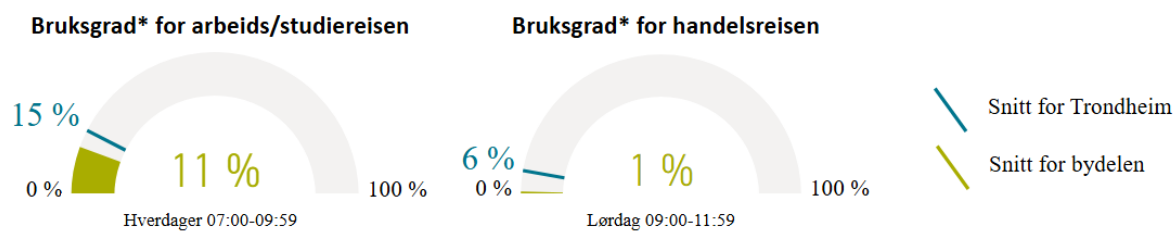
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

6.4.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Leinstrand er 55 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=29). Tall for januar 2024-juni 2025.

6.4.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 147: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Leinstrand

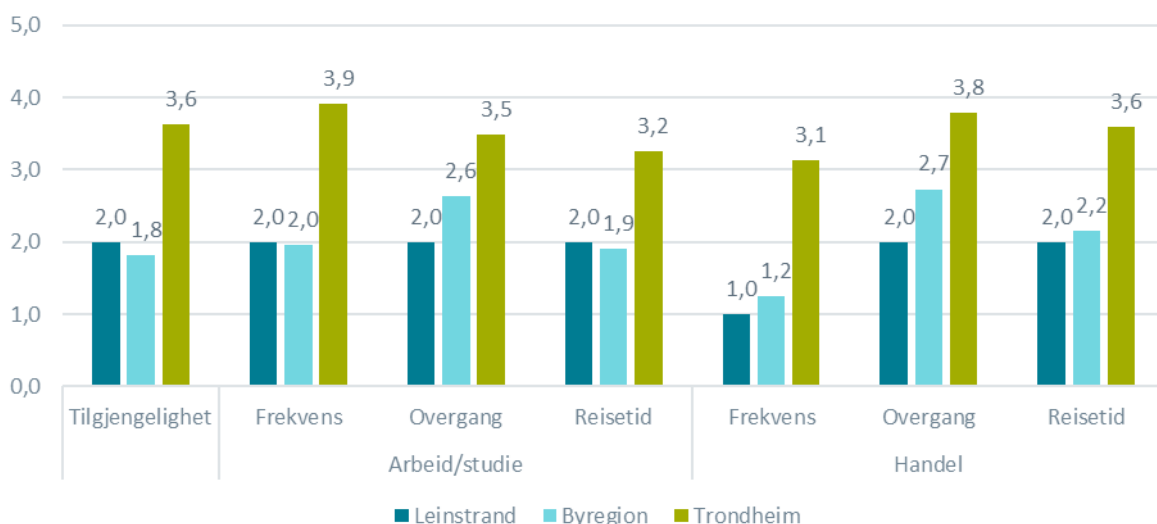


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 11 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 1 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

6.4.3 Oppsummering

Figur 148: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Leinstrand



Kundetilfredsheten (KTI) for Leinstrand er 55. Innenfor bydelstypen «byregion» er Ringvål den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 67. Bratsberg/Jonsvatnet har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 39. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Leinstrand, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 11 % (Trondheim 15 %, Leinstrand 11 %, Byneset 3 %)

Bruk av tilbudet (handel): 1 % (Trondheim 6 %, Leinstrand 1 %, Bratsberg/Jonsvatnet 0 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til Trondheim sentrum og sentrumsnære reisemål
- Høy bruksgrad for arbeids- og studiereisen, 11 % benyttelse er best blant bydelene som er definert som byregion

Utfordringer:

- Med unntak av reiser til Trondheim sentrum er kollektiv lite konkurransedyktig
- De aller fleste i bydelen har overgang til alle reisemål med unntak av Heimdal sentrum
- Alle linjene som betjener bydelen har lav frekvens
- Lav kundetilfredshet

6.5 Ringvål

6.5.1 Fakta om bydelen

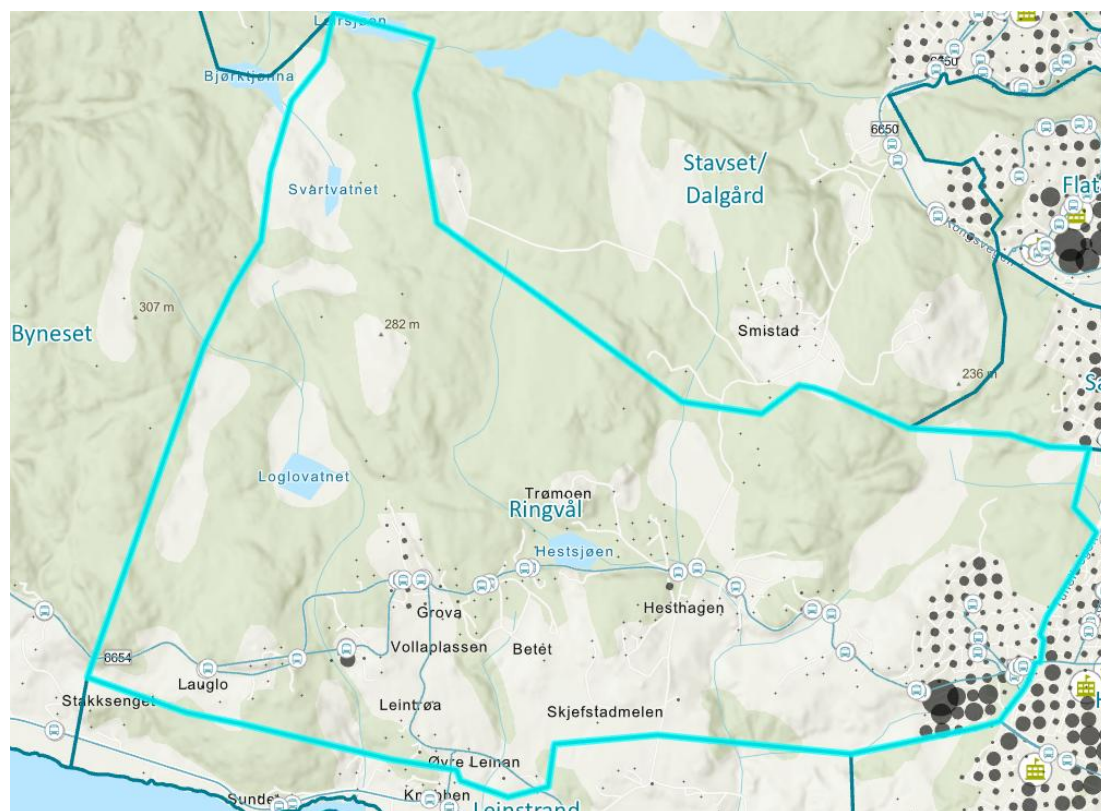
Bydelen Ringvål består av en stor landlig del i vest, et lite sentrum midt i bydelen og deler av Lundåsen. Holdeplassene på Lundåsen er ikke med i analysen. Østre Lund er endeholdeplass for metrolinje 1 og 2, og ville gitt Ringvål som bydel kunstig høye scorer om den hadde vært inkludert i tilbudet.

Innbyggerne bor i hovedsak ved holdeplassene på Østre Lund, 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.

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

Bydelen er definert som byregion grunnet store avstander og spredt bebyggelse. De fleste som bor i bydelen er avhengige av bil.

Kart 260: Ringvål



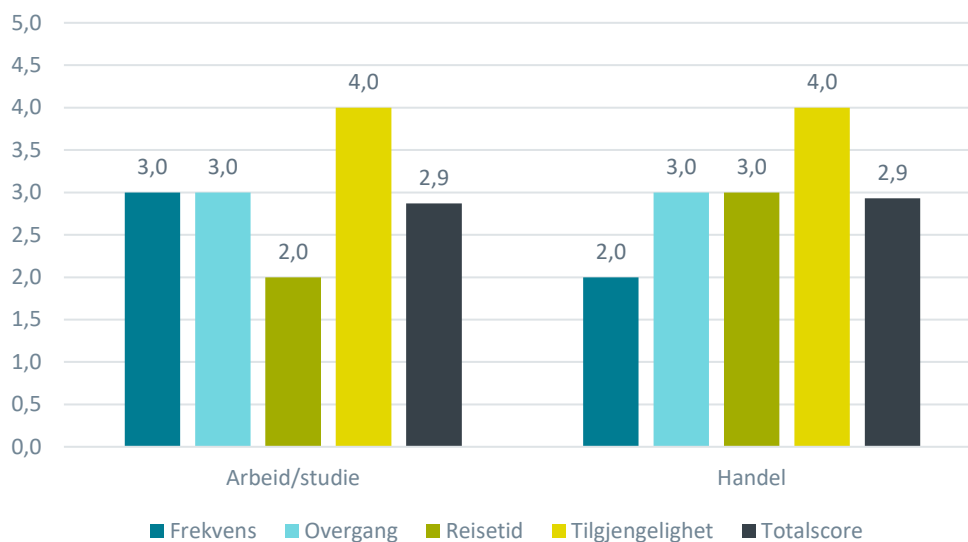
● Demografipunkter (100x100m-grid). Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Tabell 112: Demografiske nøkkeltall for Ringvål

Demografi	Ringvål
Type bydel	Byregion
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	272
Antall bosatte 2024	4 052
Vekst i antall bosatte innen 2035	643
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	60
Bompenger til sentrum	Ja

6.5.2 Resultatene av bydelsanalysen for Ringvål

Figur 149: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Ringvål



Ringvål har et middels godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er tilgjengeligheten vurdert som bra, frekvens og overgang som middels, men reisetidsscoren er lav, noe som gir en totalscore på 2,9. For handel er tilgjengeligheten også vurdert som bra, reisetid og overgang middels, men tilbudet har lav frekvens. Det gir også en totalscore på 2,9 for handel. Dette tyder på at området har bra tilgjengelighet, mens reisetid for arbeid/studie og frekvens for handel trekker ned helhetsinntrykket av tilbudet.

6.5.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Ringvål har god tilgjengelighet, 91 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass. Deler av området på Lundåsen har redusert tilgjengelighet til kollektiv.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 6.5.2.2.

6.5.2.2 Linjetilgang og frekvens

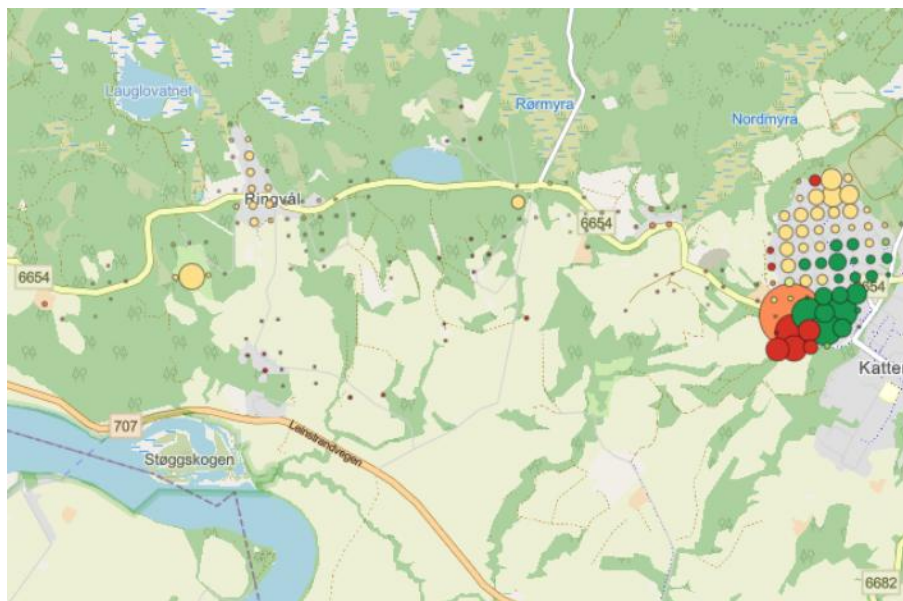
Befolkningen på Ringvål har tilgang til følgende linjer:

Tabell 113: Befolkningen i Ringvål har tilgang til følgende linjer:

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
46	58 %	10	4
78	55 %	5	2
1	30 %	12	12
2	30 %	13	12
16	1 %	7	4
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		15	11
Score		3	2

Ringvål har i øst svært god tilgang på de høyfrekvente metrobusslinjene 1 og 2, i tillegg til at linje 46 kjører fra Lundåsen. I området rundt Lund/Lundåsen bor den største andelen av befolkningen i bydelen, men det er også noe befolkning i området rundt holdeplassen Ringvål grind som ikke har tilgang på det samme tilbudet. For disse innbyggerne er man til stor grad avhengig av linje 78, som på langt nær har samme frekvens som tilbudet ved Lund/Lundåsen. Bydelen er alt i alt veldig delt med tett befolkning og god busstilgang i øst, og mindre tett befolket i de andre områdene.

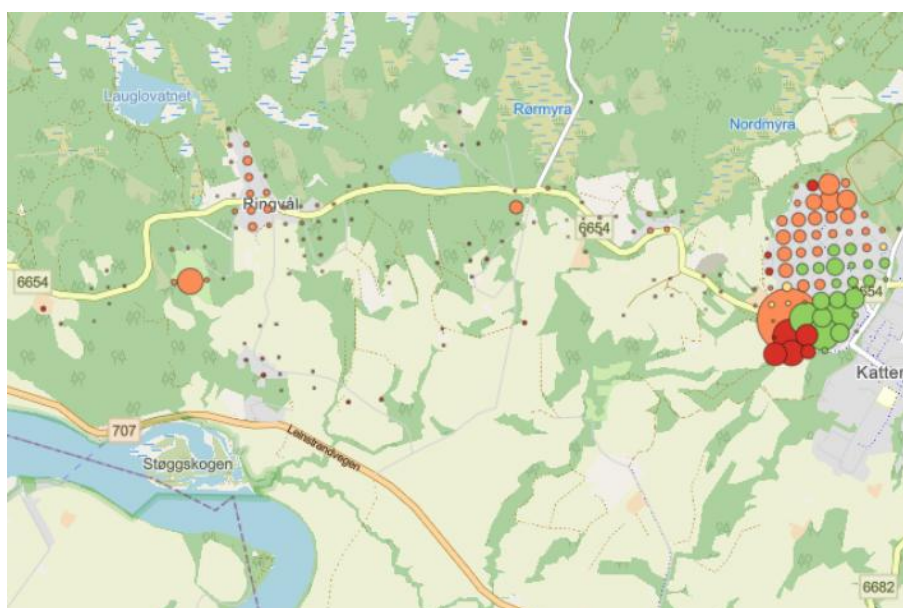
Kart 261: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Ringvål for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdie

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 262: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Ringvål for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

6.5.2.3 Reisestrømmer

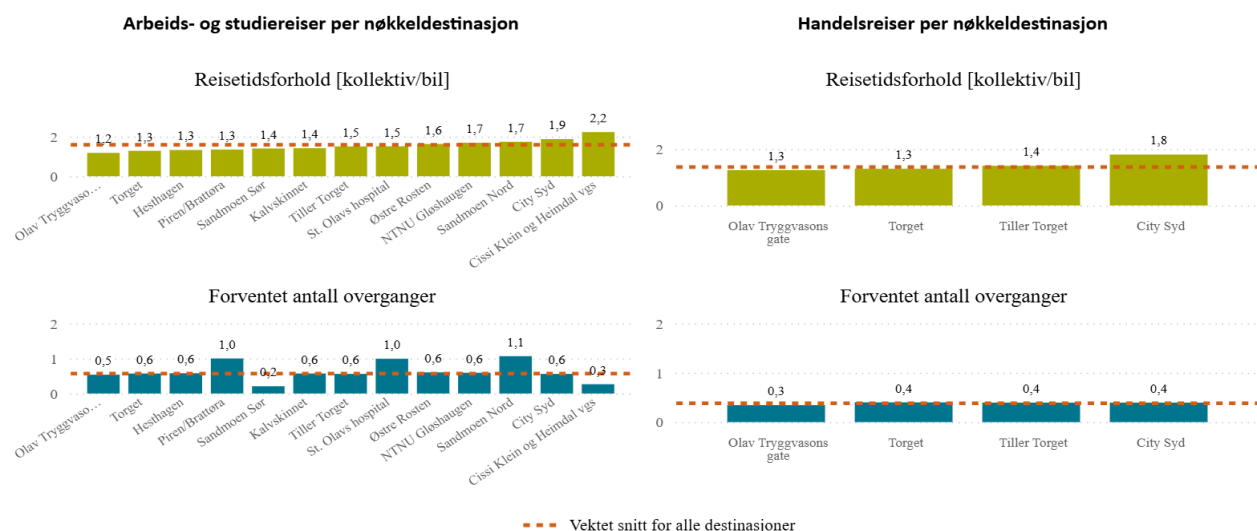
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Ringvål:

Tabell 114: Nøkkeldestinasjoner for Ringvål

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	30 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	26 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	22 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	22 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

6.5.2.4 Reisetid og overganger

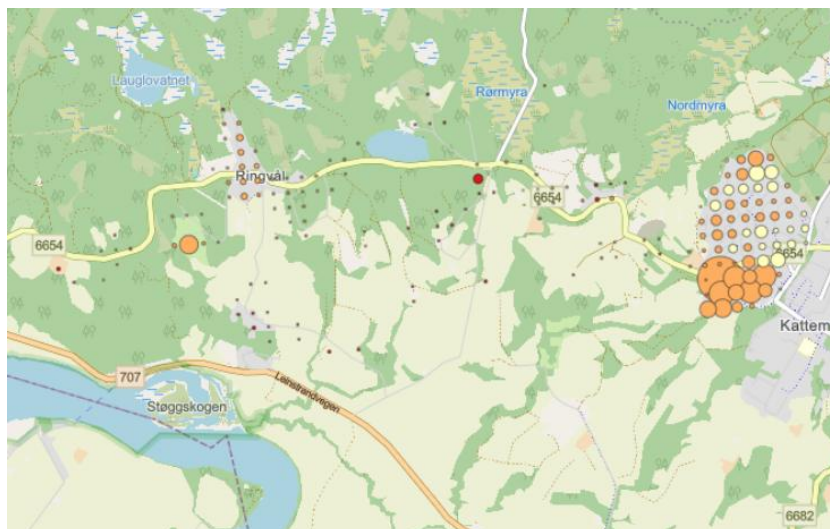
Figur 150: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Ringvål



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Ringvål har gode eller akseptable reisetidsforhold til flere nøkkeldestinasjoner, men en del reiser til Trondheim sør inkludert de videregående skolene på Saupstad har lite gunstige reisetidsforhold. Det er overgang til de fleste reisemål, i hvert fall for en del av de reisende fra bydelen. Overgangsandelen på handelsreisene fra Ringvål er lav, noe som betyr at mange kan reise direkte til sentrum og Tiller for å handle.

Kart 263: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Ringvål for arbeids- og studiereiser

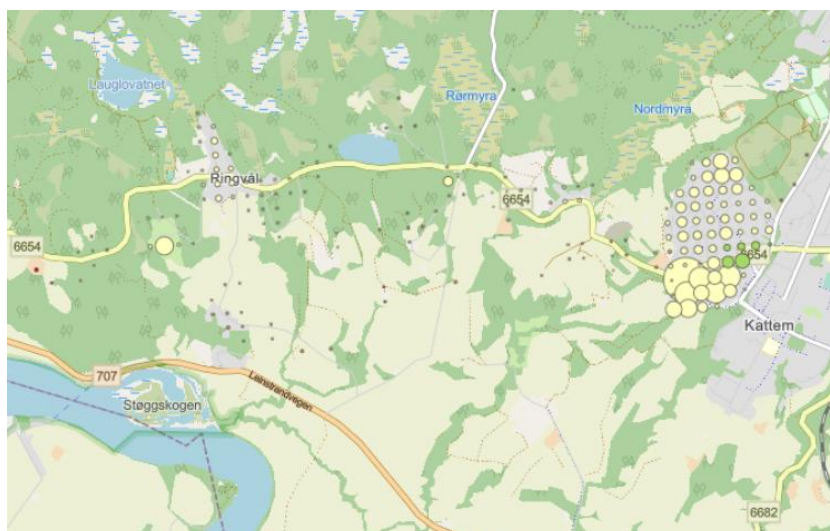


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 264: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Ringvål for handelsreiser

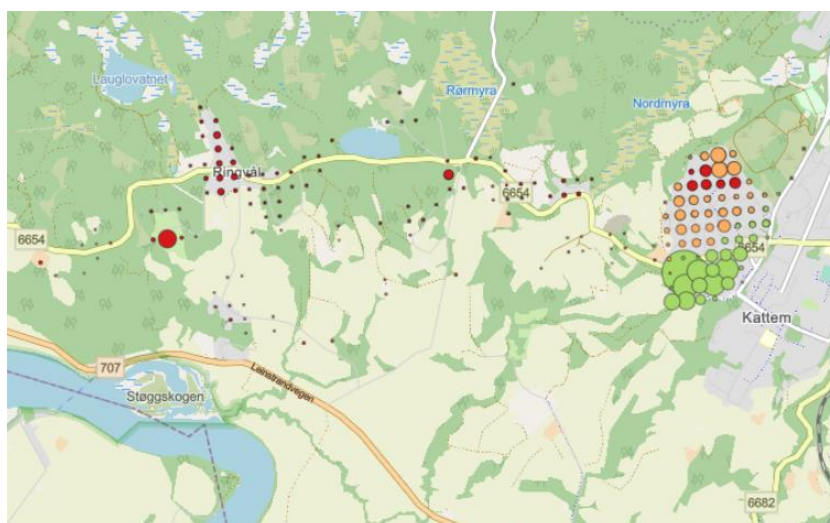


Reisetidsforhold (koll vs. bil): score og verdi

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 265: Forventet andel reiser med overgang for Ringvål for arbeids- og studiereiser

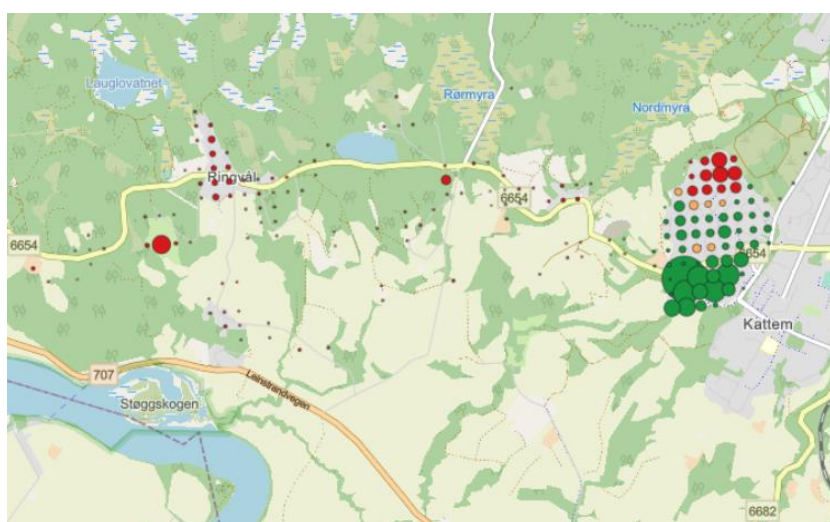


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 266: Forventet andel reiser med overgang for Ringvål for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

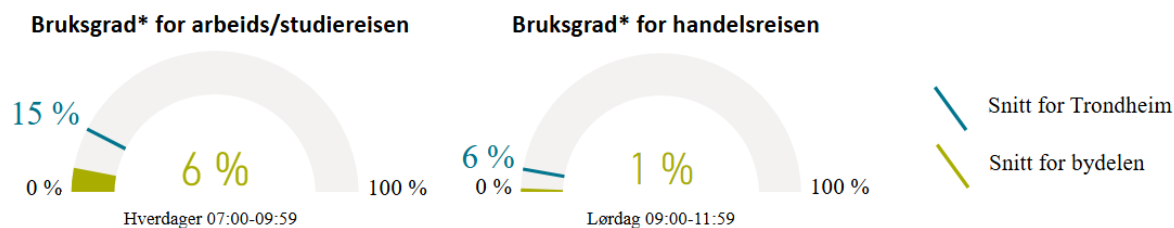
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

6.5.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Ringvål er 67 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=93). Tall for januar 2024-juni 2025.

6.5.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 151: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Ringvål

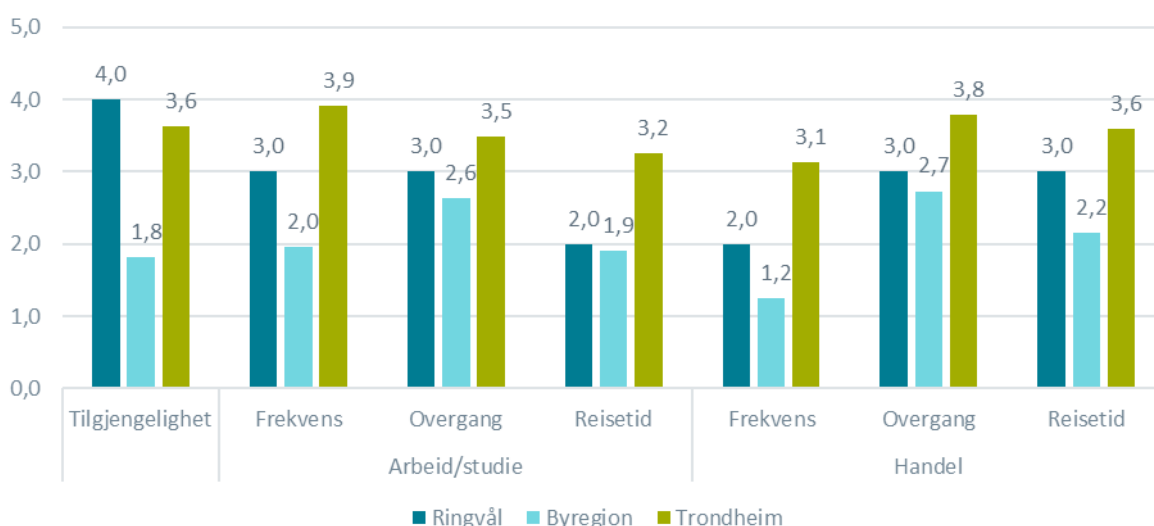


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 6 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 1 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

6.5.3 Oppsummering

Figur 152: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Ringvål



Kundetilfredsheten (KTI) for Ringvål er 67. Innenfor bydelstypen «byregion» er Ringvål selv den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 67. Bratsberg/Jonsvatnet har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 39. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Ringvål, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 6 % (Trondheim 15 %, Leinstrand 11 %, Byneset 3 %)

Bruk av tilbudet (handel): 1 % (Trondheim 6 %, Leinstrand 1 %, Bratsberg/Jonsvatnet 0 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til noen nøkkeldestinasjoner
- Lav overgangsandel til handelsdestinasjonene Midtbyen og Tiller
- Svært godt tilbud med to metrolinjer lengst øst ved Lund/Lundåsen

Utfordringer:

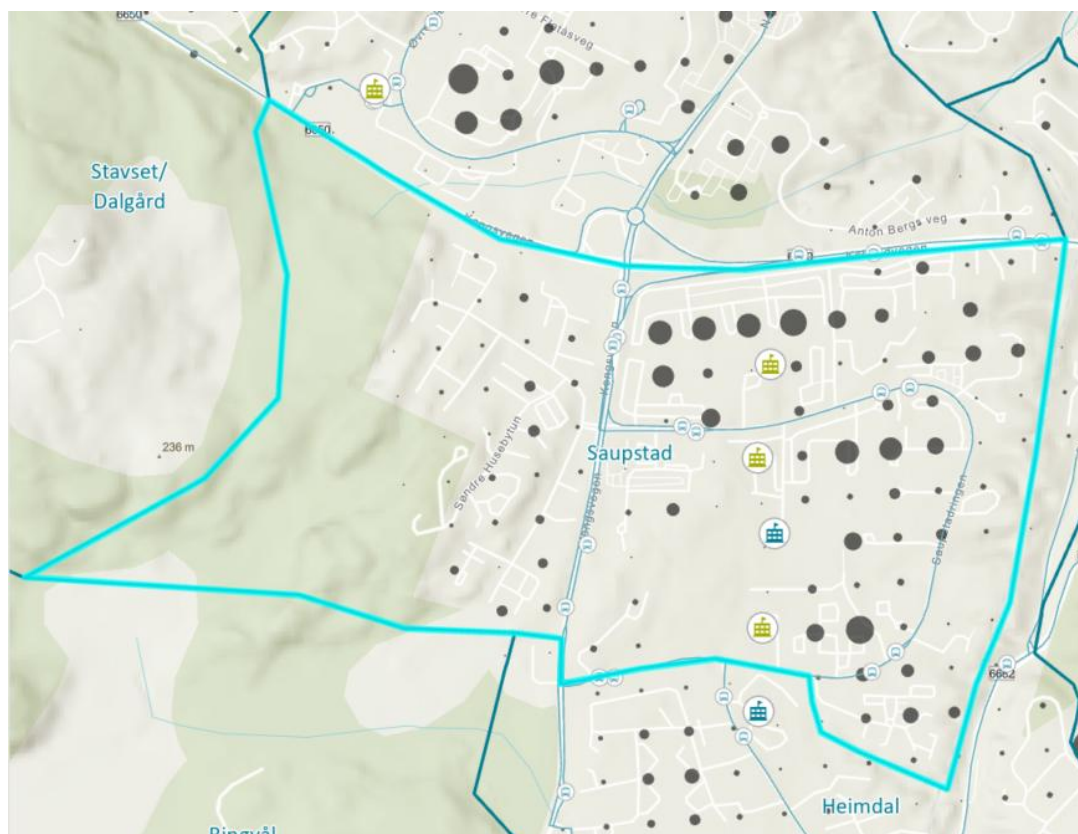
- Lang reisetid til Trondheim sør og de videregående skolene på Saupstad
- Med unntak av befolkningskonsentrasjonen rundt Lund/Lundåsen er bebyggelsen spredt, noe som gir lang avstand til kollektivtilbudet og lav frekvens
- Lav kundetilfredshet og lav bruksgrad
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

6.6.1 Fakta om bydelen

Før fritidsaktiviteter er Husebyhallen og Kolstad Arena populære reisemål. Saupstad skistadion er også en viktig del av området, og fungerer som utgangspunkt for ski-, sykkel- og gåturer i Bymarka. Skistadionet har skytebane for skiskyting, rulleskiløype og en lang lysløype. I nærheten ligger også Kolstad idrettspark for fotball og svømmeanlegget Husebybadet.

Befolkningen i Saupstad er relativt ung. Boligprisene har tradisjonelt vært lave sammenlignet med resten av byen, noe som gjør området attraktivt for unge og nyetablerte. Det er gode parkeringsmuligheter, men ikke nok til å dekke behovet til alle som bor der eller kommer på besøk.

Kart 267: Saupstad

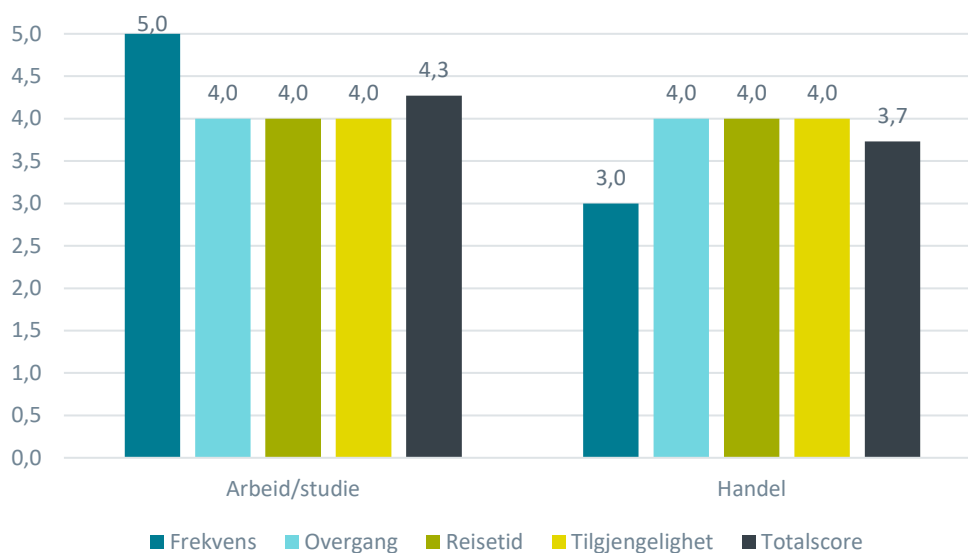


Tabell 115: Demografiske nøkkeltall for Saupstad

Demografi	Saupstad
Type bydel	Lite målpunkt, bolig
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	3 336
Antall bosatte 2024	5 941
Vekst i antall bosatte innen 2035	201
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	1 821
Antall ansatte	1 782
Bompenger til sentrum	Ja

6.6.2 Resultatene av bydelsanalysen for Saupstad

Figur 153: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Saupstad



Saupstad har et godt kollektivtilbud for arbeid/studie, og noe svakere for handel. For arbeid/studie er frekvensen vurdert som svært bra, mens tilgjengelighet, reisetid og overgang er vurdert som bra, med en totalscore på 4,3. For handel er tilgjengelighet, reisetid og overgang vurdert som bra, men middels score på frekvens trekker ned slik at totalscore på handel blir 3,7. Alt i alt er Saupstad et godt kollektivområde, spesielt for pendlerne.

6.6.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen har eksepsjonelt bra tilgjengelighet, 95 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 6.6.2.2.

6.6.2.2 Linjetilgang og frekvens

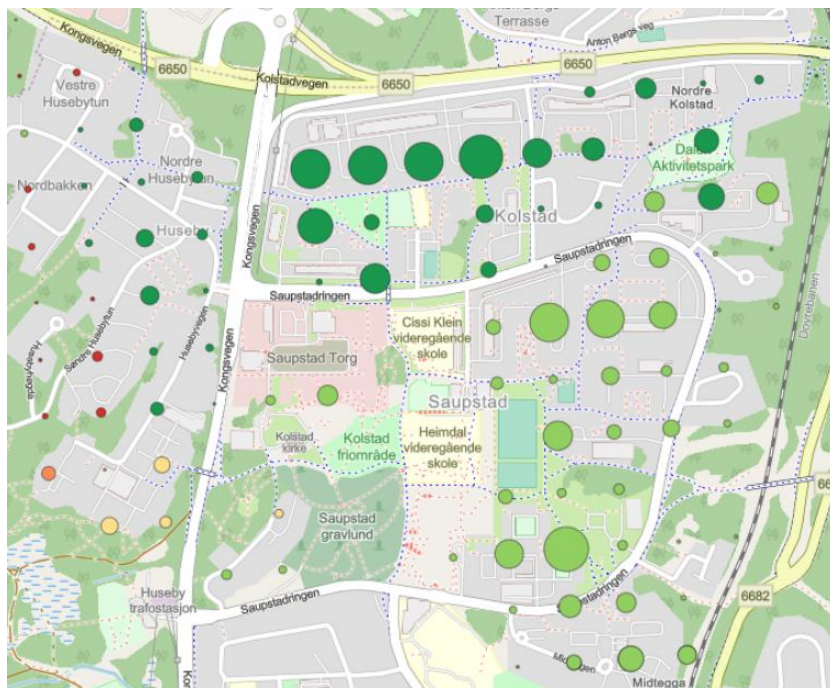
Befolkningen på Saupstad har tilgang til følgende linjer:

Tabell 116: Linjeoversikt Saupstad

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
2	91 %	22	14
50	91 %	2	0
23	65 %	13	6
16	64 %	9	4
40	34 %	15	6
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		34	16
Score		5	3

Antallet linjer som betjener Saupstad er ikke så stort, men flere av linjene har høy frekvens, som linje 2 og 23. Begge linjene går direkte til sentrum, og dekker alle typer reiser dit med god frekvens. Linje 16 dekker reiser i retning handelsområdet på Tiller i helgene.

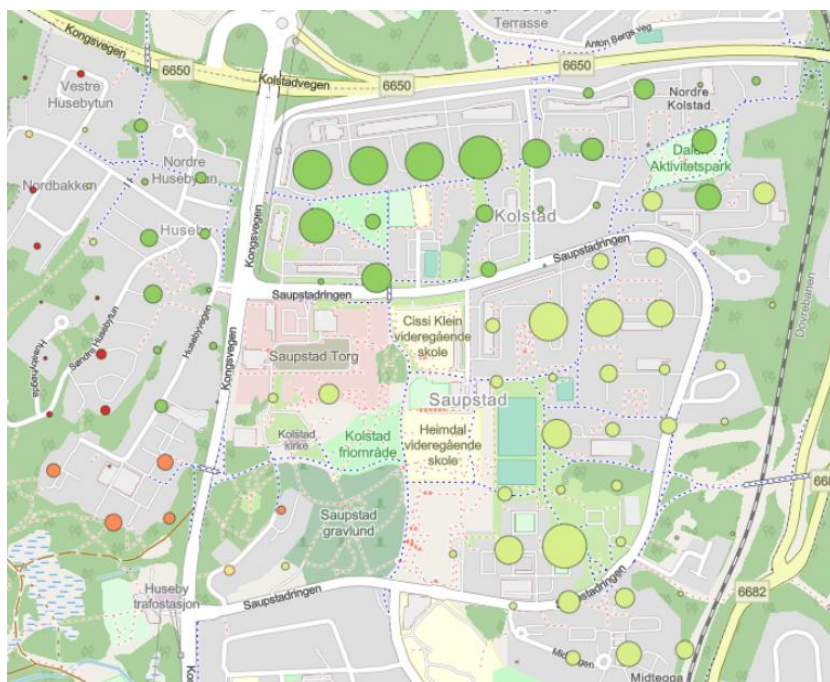
Kart 268: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Saupstad for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 269: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Saupstad for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

6.6.2.3 Reisestrømmer

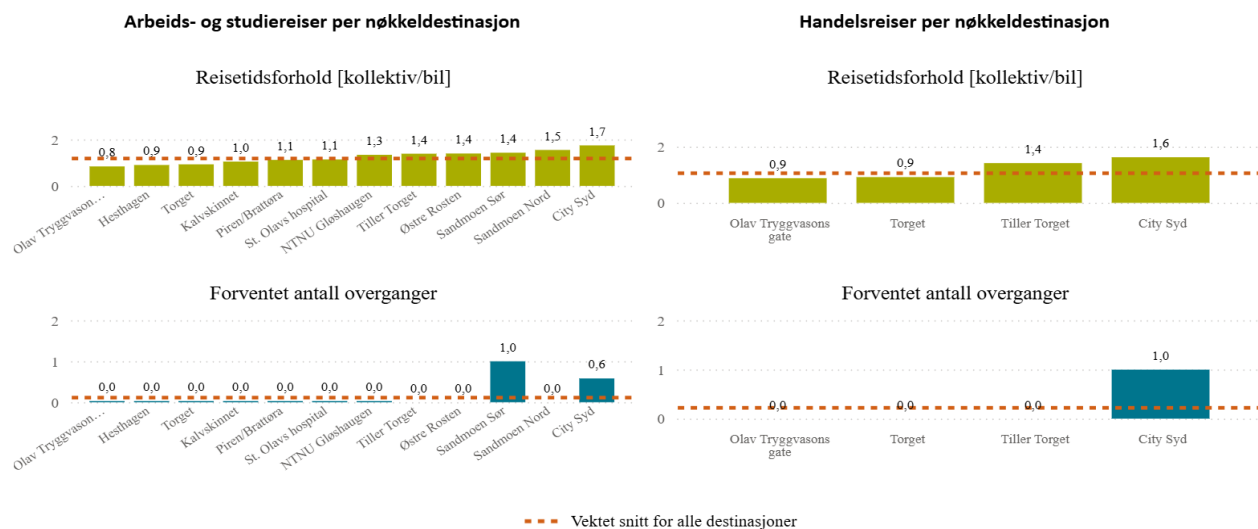
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Saupstad:

Tabell 117: Nøkkeldestinasjoner for Saupstad

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	38 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	31 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	31 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

6.6.2.4 Reisetid og overganger

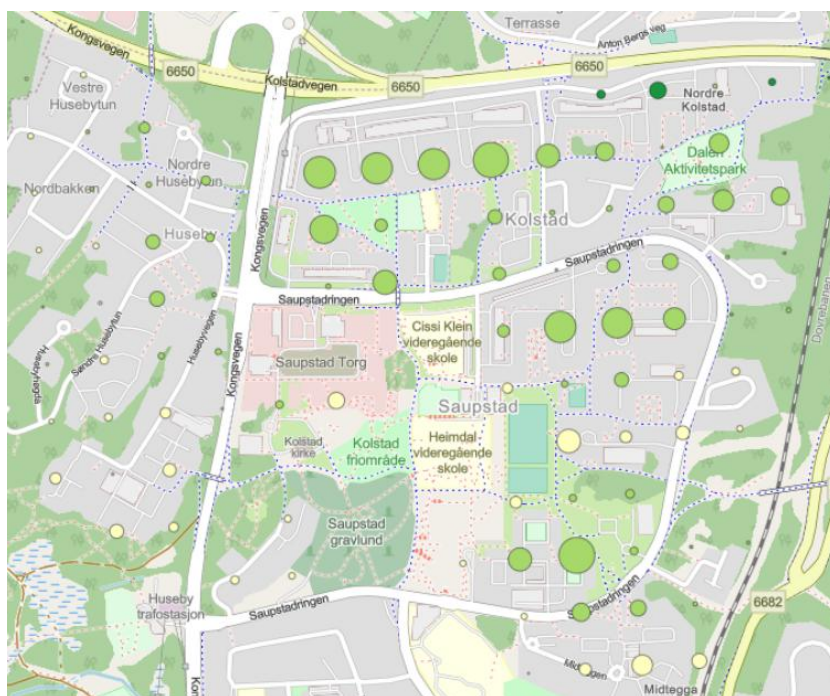
Figur 154: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Saupstad



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

På Saupstad har kollektivtrafikken god konkurransekraft mot bil, med reisetidsforhold mindre enn 1,5 til de fleste nøkkeldestinasjonene. Reisene til sentrum går raskere kollektivt enn med bil. Reisene til Sandmoen og Tiller har de største reisetidsforholdene, og er derfor minst attraktive kollektivt. Det er direkterute til de fleste reisemål, men de som reiser fra Saupstad må regne med overgang til Sandmoen og City Syd.

Kart 270: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Saupstad for arbeids- og studiereiser

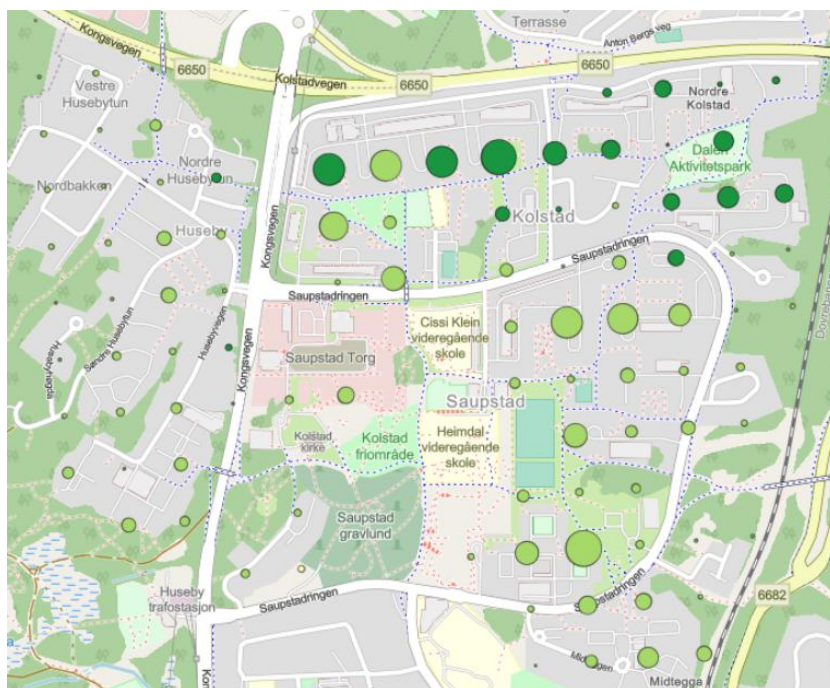


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 271: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Saupstad for handelsreiser

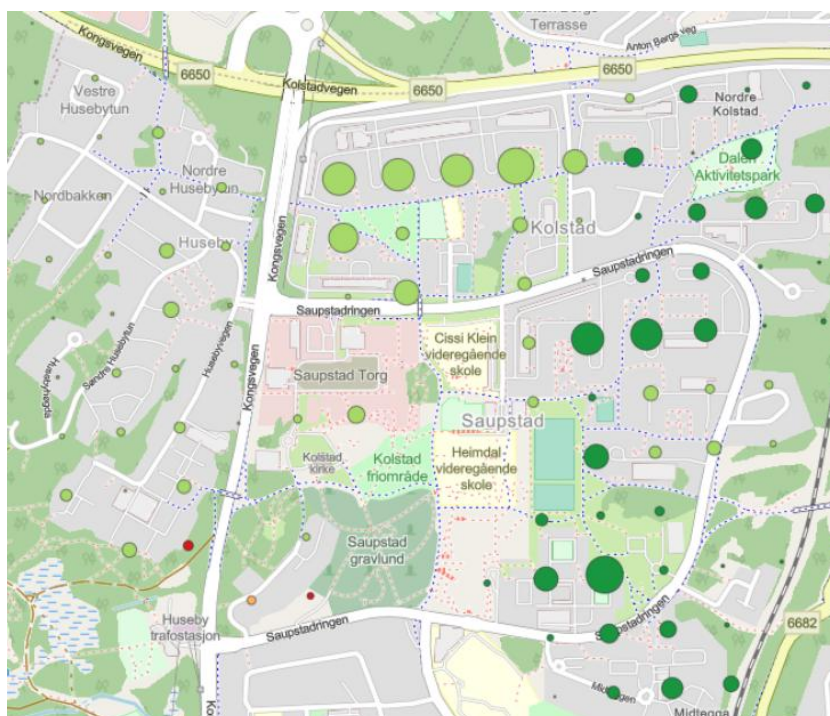


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 272: Forventet andel reiser med overgang for Saupstad for arbeids- og studiereiser

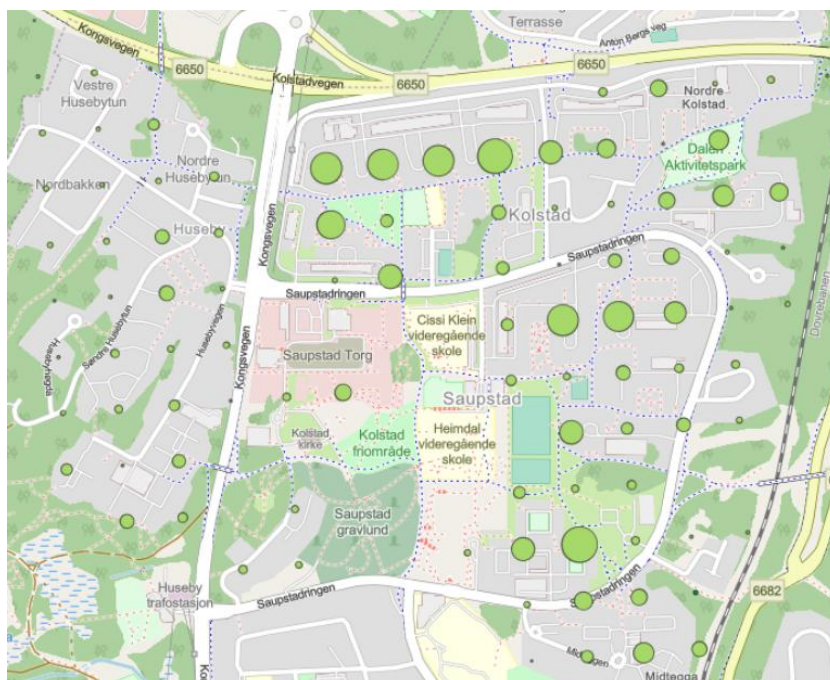


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 273: Forventet andel reiser med overgang for Saupstad for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

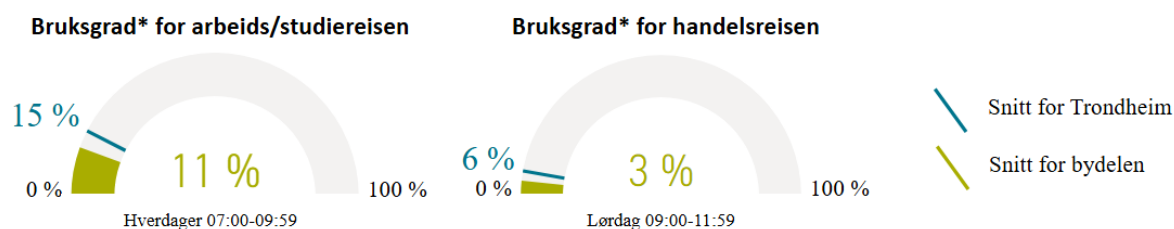
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

6.6.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Saupstad er 76 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=196). Tall for januar 2024-juni 2025.

6.6.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 155: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Saupstad

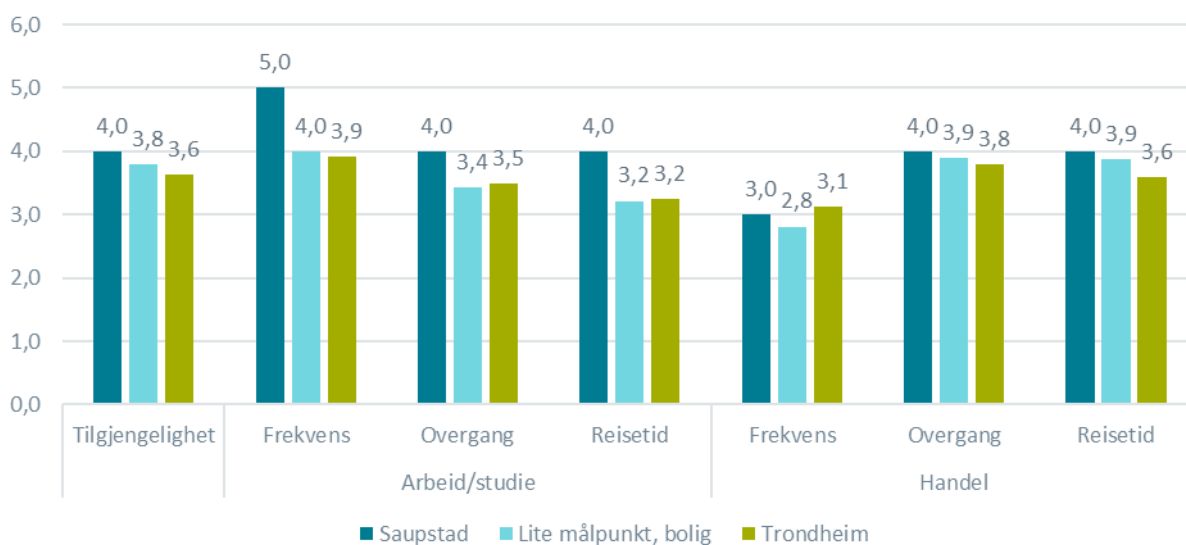


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 11 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 3 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

6.6.3 Oppsummering

Figur 156: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Saupstad



Kundetilfredsheten (KTI) for Saupstad er 76. Innenfor bydelstypen «lite målpunkt, bolig» er Grillstad/Rotvoll bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 85. Charlottenlund har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype med en KTI på 54. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Saupstad, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 11 % (Trondheim 15 %, Moholt 24 %, Charlottenlund 9 %)

Bruk av tilbudet (handel): 3 % (Trondheim 6 %, Moholt 9 %, Charlottenlund 3 %)

Styrker:

- Høy frekvens på sentrale linjer – metrolinje 2 og linje 23 dekker store deler av bydelen med hyppige avganger og direkteforbindelser til sentrum
- Reiser til Midtbyen og Tiller kan gjennomføres uten overgang
- Høy KTI

Utfordringer:

- Deler av døgnet har lengre reisetid til Tiller og krever overgang
- Lav bruksgrad

7 Resultater for bydeler i Sør

7.1 Klæbu

7.1.1 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).

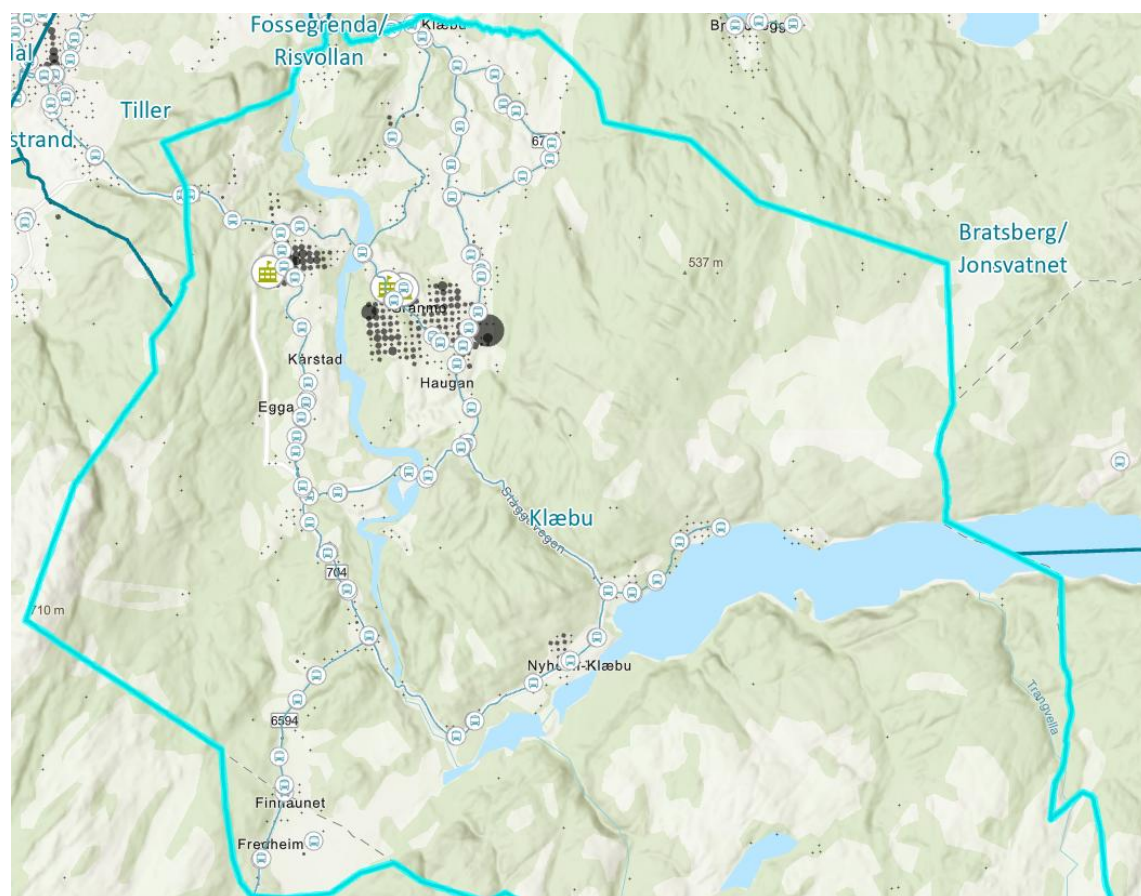
Bebyggelsen i bydelen er dominert av eneboliger og rekkehus, men andelen leilighetsbygg har økt de siste årene. Området er familievennlig og har innbyggere i alle aldre. Bydelen har flere turområder, blant annet Langmyra og Gjenvollhytta. Vassfjellet skisenter er et populært turområde og målpunkt for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

Selli rehabiliteringssenter (27 døgnplasser, 10 dagplasser) 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*.

Kart 274: Klæbu

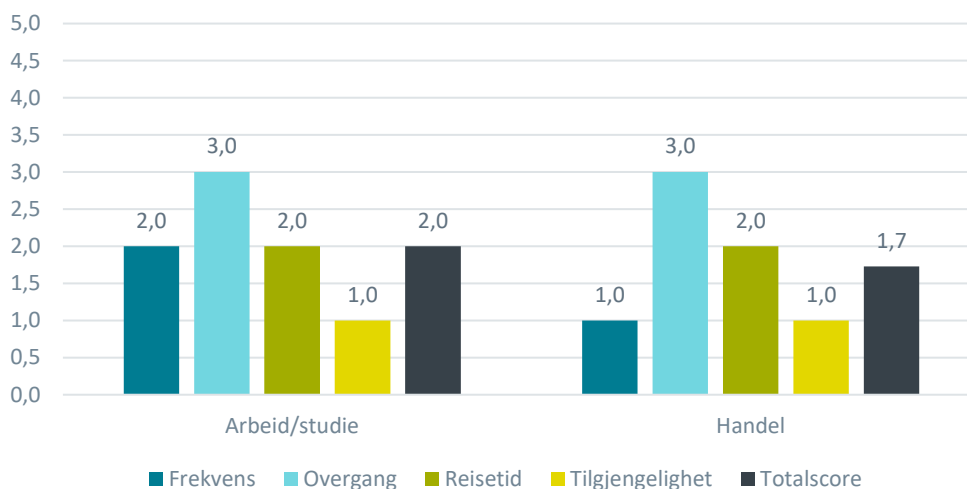


Tabell 118: Demografiske nøkkeltall for Klæbu

Demografi	Klæbu
Type bydel	Byregion
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km ²)	36
Antall bosatte 2024	6 405
Vekst i antall bosatte innen 2035	849
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	1 346
Bompenger til sentrum	Ja

7.1.2 Resultatene av bydelsanalysen for Klæbu

Figur 157: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Klæbu



Kollektivtilbudet i Klæbu vurderes som mindre attraktivt til både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er overgang vurdert til middels mens de øvrige scorene er lavere, noe som gir en totalscore på 2,0. Det samme gjelder for handelsreisene, som får en totalscore på 1,7. Gjennomsnittlig totalscore for arbeid og handel på 1,9 er tredje lavest blant alle bydelene i Trondheim.

7.1.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Klæbu har mindre akseptabel tilgjengelighet, 75 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 7.1.2.2.

7.1.2.2 Linjetilgang og frekvens

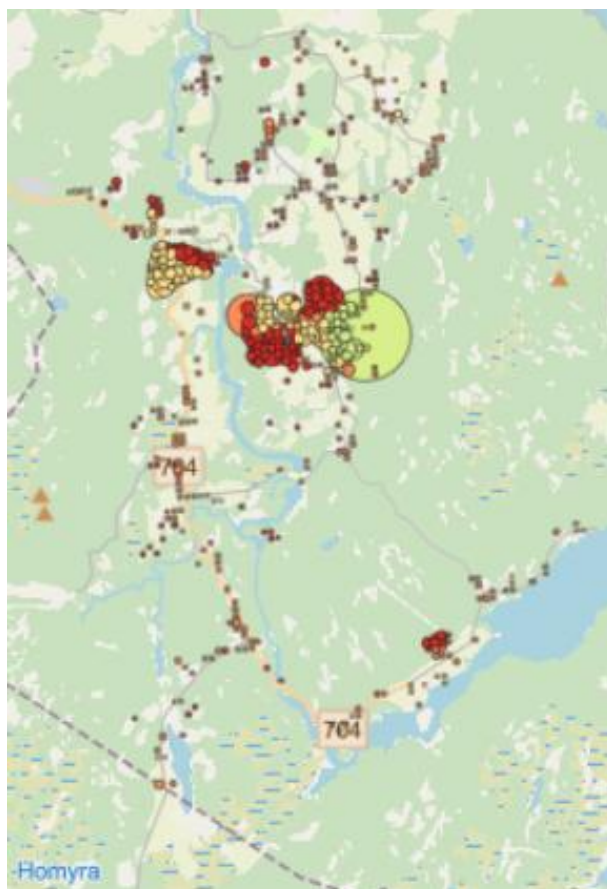
Befolkningen i Klæbu har tilgang til følgende linjer:

Tabell 119: Linjeoversikt Klæbu

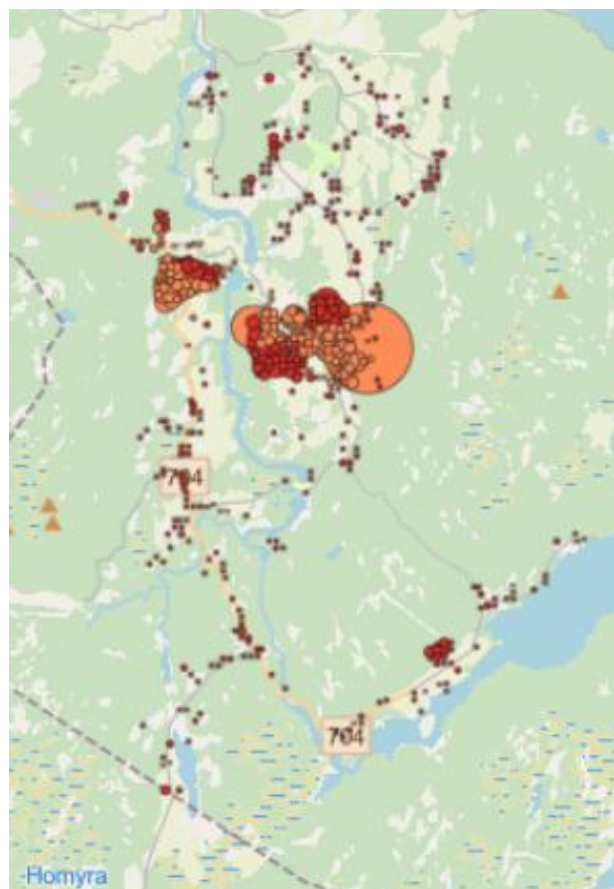
Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
72	49 %	8	4
83	37 %	2	0
73	26 %	5	0
96	3 %	0	1
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		5	2
Score		2	1

Hovedtilbudet i Klæbu er til stor grad linje 72, som dekker størst del av befolkningen i bydelen og i tillegg har høyest frekvens. Likevel er det ikke mer enn 49 % av bydelen som har 500 eller færre meter til nærmeste holdeplass, men dette kan forklares med at bydelen er landlig og langstrakt, og deler av Klæbu har lav befolkningstetthet.

Kart 275: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Klæbu for arbeids- og studiereiser



Kart 276: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Klæbu for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- | | | | |
|--|---|---|--|
| ● > 31 (score 5) | ● 11-16 (score 3) | ● ≤ 5 (score 1) | ● Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand |
| ● 16-31 (score 4) | ● 5-11 (score 2) | | |

7.1.2.3 Reisestrømmer

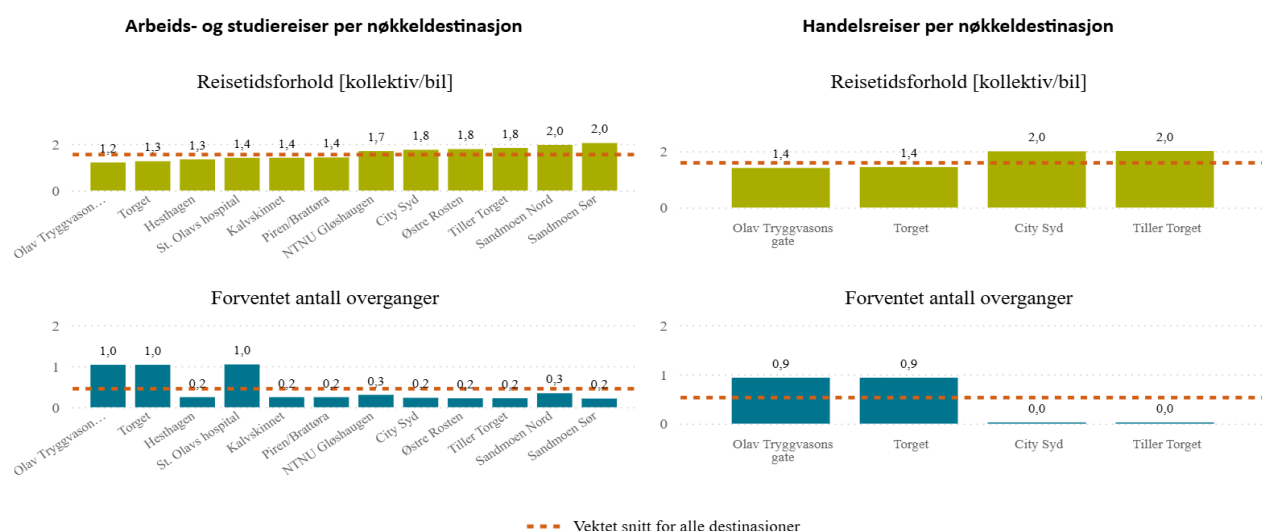
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Klæbu:

Tabell 120: Nøkkeldestinasjoner for Klæbu

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	45 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	30 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	25 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

7.1.2.4 Reisetid og overganger

Figur 158: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Klæbu



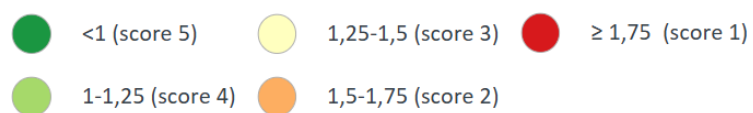
(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Klæbu har lave reisetidsforhold på reisene til Trondheim sentrum, noe som betyr at det går raskt å reise kollektivt sammenlignet med bil. Reiser til målpunkt utenfor sentrum (Tiller og Sandmoen) har høyere reisetidsforhold, noe som vil gjøre det fristende for mange å kjøre bil. Klæbu har direkterute til mange nøkkeldestinasjoner, men overgang på mange av reisene til Midtbyen.

Kart 277: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Klæbu for arbeids- og studiereiser



Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier



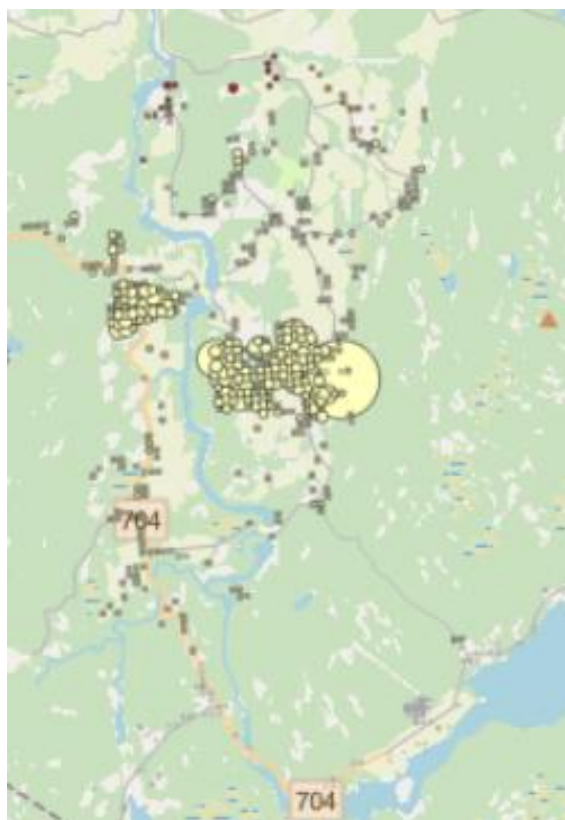
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 278: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Klæbu for handelsreiser

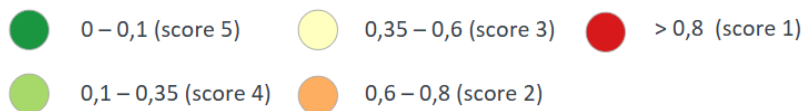


Kart 279: Forventet andel reiser med overgang for Klæbu for arbeids- og studiereiser

Kart 280: Forventet andel reiser med overgang for Klæbu for handelsreiser



Overganger: score og verdier



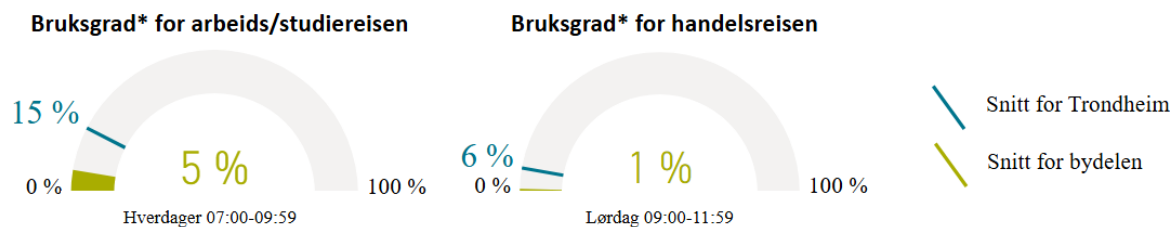
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

7.1.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Klæbu er 63 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=109). Tall for januar 2024-juni 2025.

7.1.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 159: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Klæbu

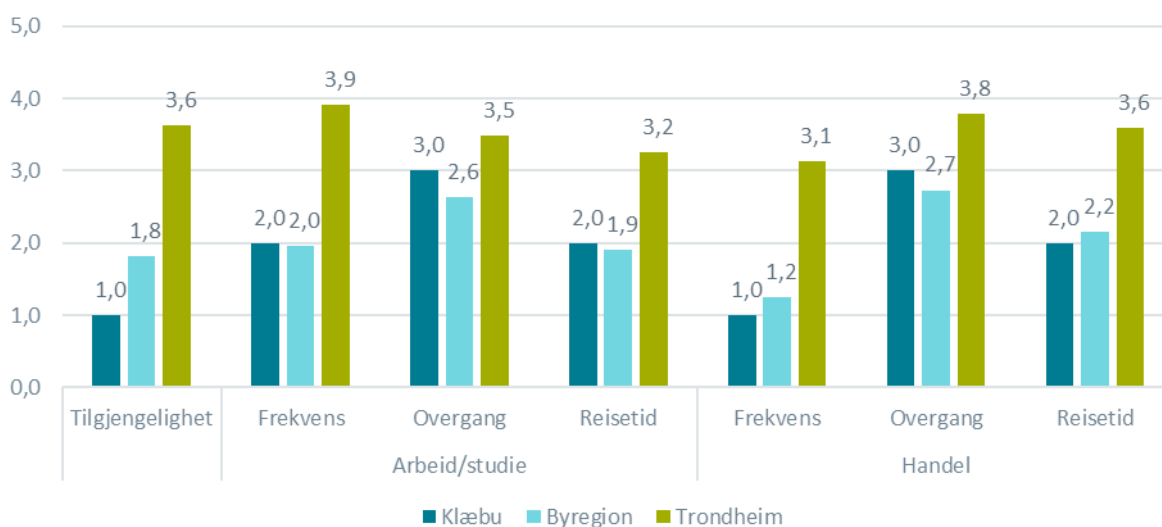


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 5 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 1 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

7.1.3 Oppsummering

Figur 160: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Klæbu



Kundetilfredsheten (KTI) for Klæbu er 63. Innenfor bydelstypen «byregion» er Ringvål den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 67. Bratsberg/Jonsvatnet har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 39. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Klæbu, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 5 % (Trondheim 15 %, Leinstrand 11 %, Byneset 3 %)

Bruk av tilbudet (handel): 1 % (Trondheim 6 %, Leinstrand 1 %, Bratsberg/Jonsvatnet 0 %)

Styrker:

- Akseptabelt reisetidsforhold til noen reisemål i sentrum for arbeids/studiereisen
- God tilgjengelighet på nøkkeldestinasjoner med buss fra området Klæbu Sentrum og Tanem

Utfordringer:

- Lav tilgjengelighet til Trondheim sør
- Lav frekvens
- Lav bruksgrad til handelsformål til tross for direkterute til Tillerterminalen/City Syd
- Lav KTI
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1

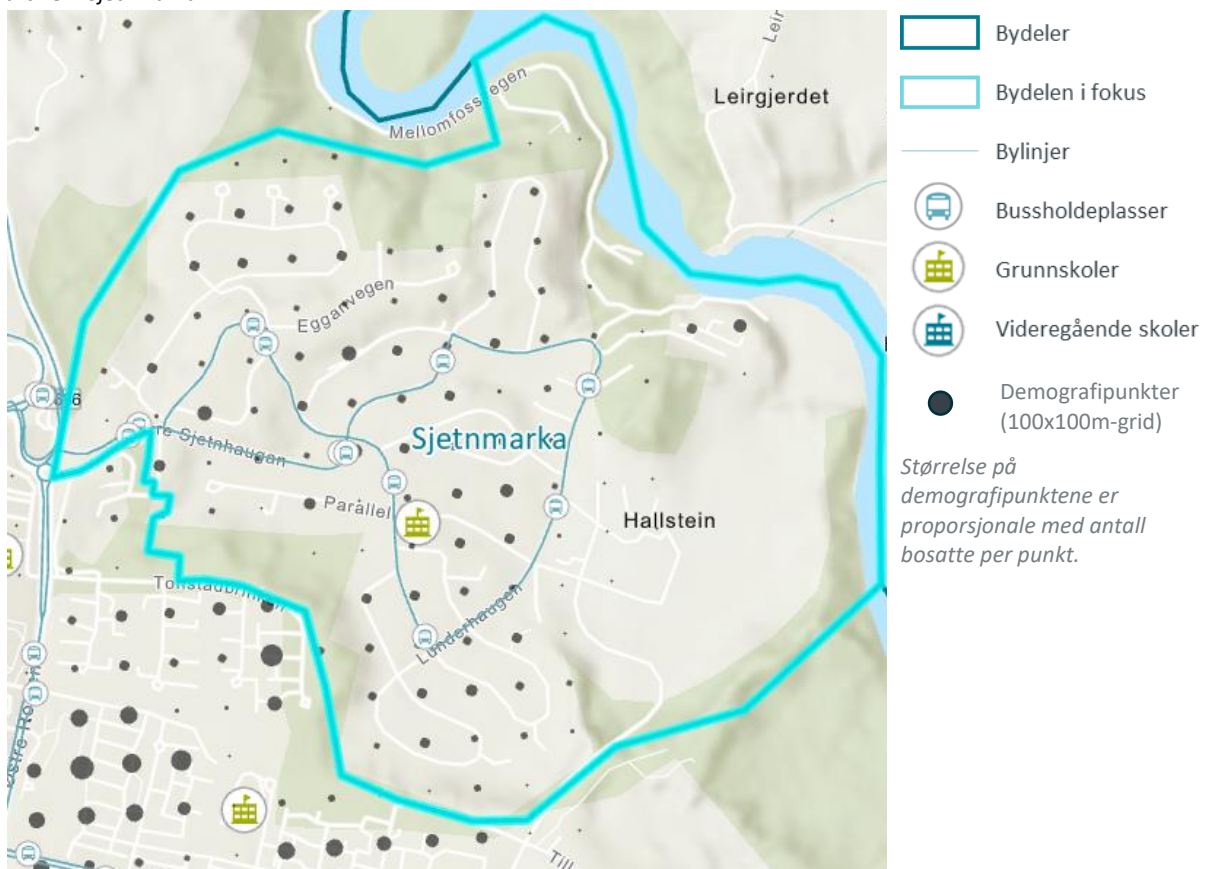
7.2 Sjetnmarka

7.2.1 Fakta om bydelen

Sjetnmarka ligger sør for Trondheim sentrum og rett nord for Tiller, tett på E6. Bebyggelsen består av eneboliger og rekkehus, og 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.

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

Kart 281: Sjetnmarka



Tabell 121: Demografiske nøkkeltall for Sjetnmarka

Demografi	Sjetnmarka
Type bydel	Bolig, mindre sentralt
Boligtyper	Enebolig/Rekkehus
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	1 816
Antall bosatte 2024	3 022
Vekst i antall bosatte innen 2035	482
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	263
Bompenger til sentrum	Ja

7.2.2 Resultatene av bydelsanalysen for Sjetnmarka

Figur 161: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Sjetnmarka



Sjetnmarka har et middels godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er tilgjengeligheten vurdert som svært bra mens frekvens og reisetid er vurdert til middels score. Overgang får lav score og totalscore blir 3,0. For handel er tilgjengelighet vurdert som svært bra og reisetid og overgang som middels. Frekvens får lav score og totalscore for handel blir 3,1. Dette tyder på at området har god tilgang til kollektivtilbudet. Det er derimot høy overgangsandel på reiser fra bydelen.

7.2.2.1 Tilgjengelighet

Bydelen Sjetnmarka har eksepsjonelt bra tilgjengelighet, 95 % av befolkningen har akseptabel avstand til holdeplass.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for

holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

I de nordlige og sørlige ytterkantene av bydelen er det redusert tilgjengelighet til kollektivtilbudet. Beboerne lengst vest har med kort vei til Tonstadkrysset det beste tilbudet i bydelen.

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 7.2.2.2.

7.2.2.2 Linjetilgang og frekvens

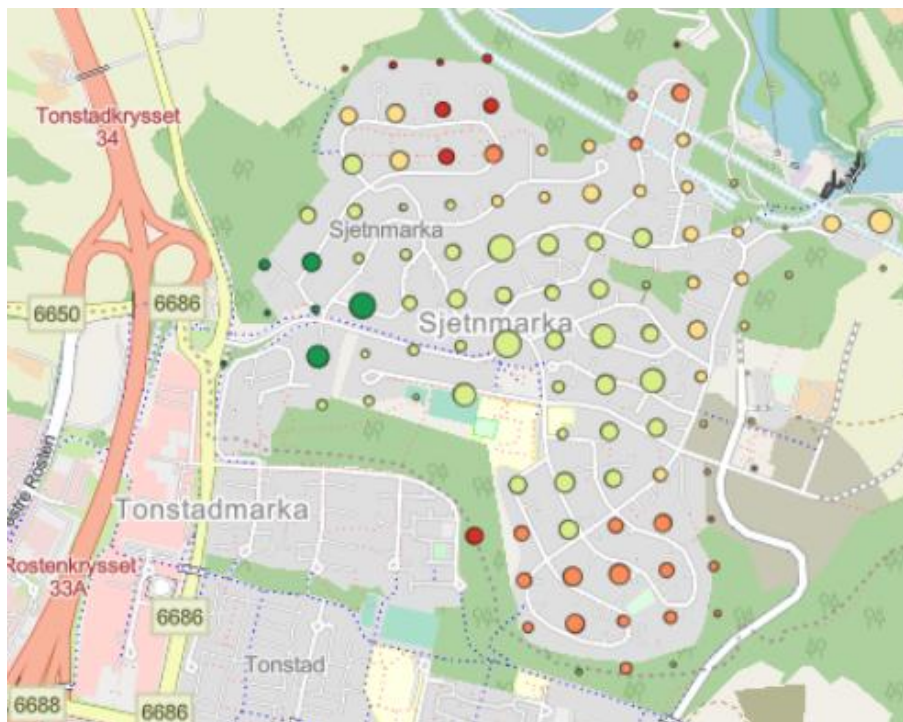
Befolkningen i Sjetnmarka har tilgang til følgende linjer:

Tabell 122: Linjeoversikt Sjetnmarka

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
45	94 %	16	7
18	61 %	6	5
15	7 %	6	4
1	7 %	24	12
2	7 %	9	6
40	7 %	15	6
71	7 %	0	2
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		14	8
Score		3	2

Linje 45 utgjør det primære tilbudet i Sjetnmarka og dekker nesten hele bydelen (94 % av innbyggerne har mindre enn 500 meter avstand til nærmeste holdeplass). Linje 18 betjener også store deler av bydelen, men har lavere frekvens. De som bor lengst vest i bydelen har også tilgang på linjene som betjener holdeplassene Tonstadkrysset 1 og 2.

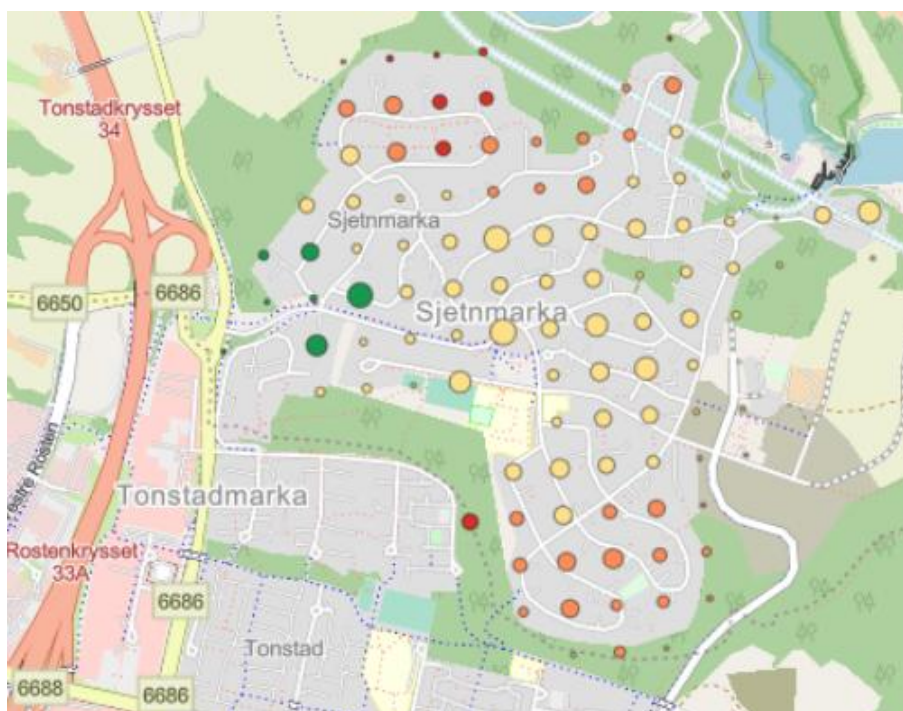
Kart 282: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Sjetnmarka for arbeids- og studiereiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

Kart 283: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Sjetnmarka for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- > 31 (score 5)
- 16-31 (score 4)
- 11-16 (score 3)
- 5-11 (score 2)
- ≤ 5 (score 1)
- Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand

7.2.2.3 Reisestrømmer

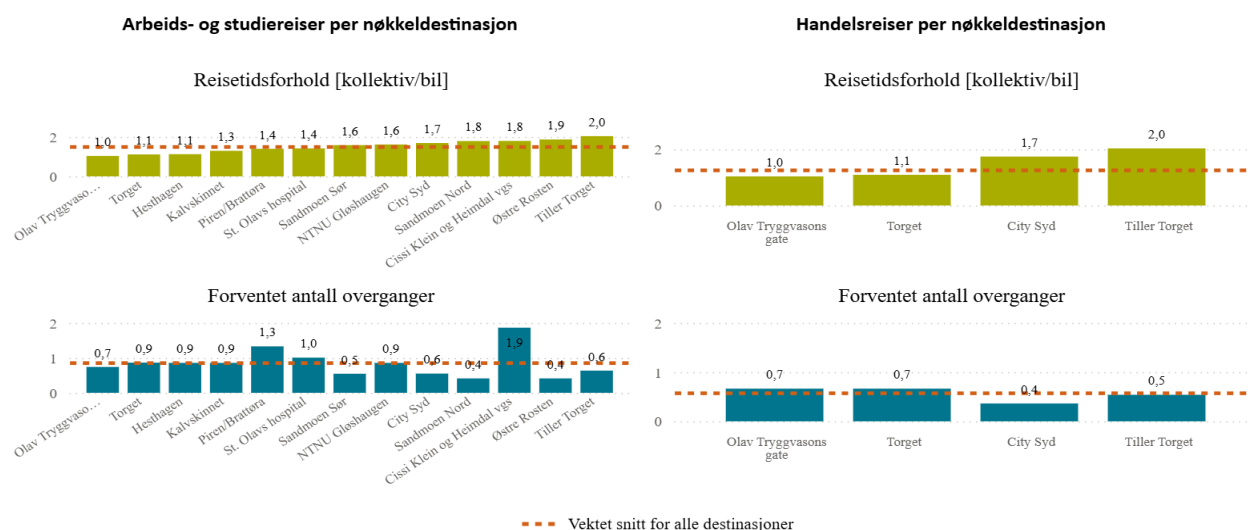
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Sjetnmarka:

Tabell 123: Nøkkeldestinasjoner for Sjetnmarka

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	38 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget, Sandmoen nord, Sandmoen sør, Østre Rosten	35 %
	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	19 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	7 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	56 %
	Tiller	City Syd, Tiller Torget	44 %

7.2.2.4 Reisetid og overganger

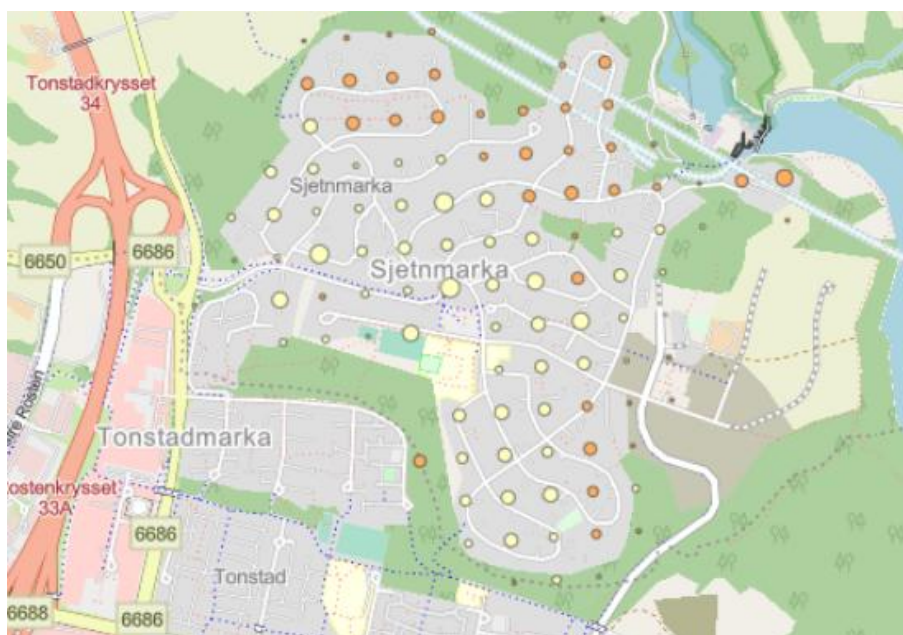
Figur 162: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Sjetnmarka



(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Sjetnmarka har gode eller akseptable reisetidsforhold til nøkkeldestinasjonene i og nær Trondheim sentrum, men kollektiv har noe mindre konkurransekraft til Tiller, Sandmoen og de videregående skolene på Saupstad. Det er gode reisetidsforhold på handelsreisene til Midtbyen, men reisene til Tiller for handel er mindre attraktive med kollektiv. Sjetnmarka har høy overgangsandel til de fleste nøkkeldestinasjonene.

Kart 284: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Sjetnmarka for arbeids- og studiereiser

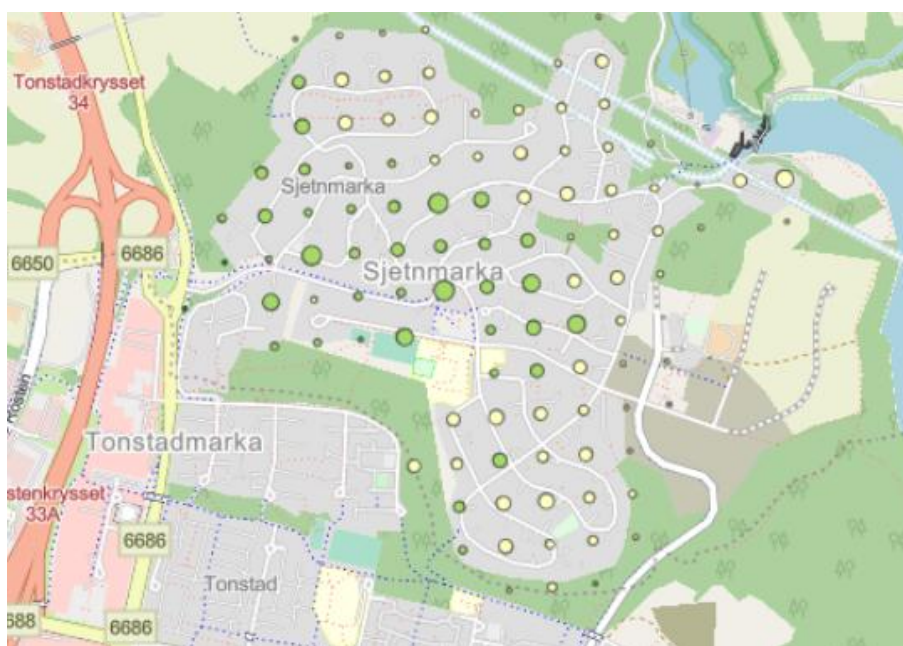


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 285: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Sjetnmarka for handelsreiser

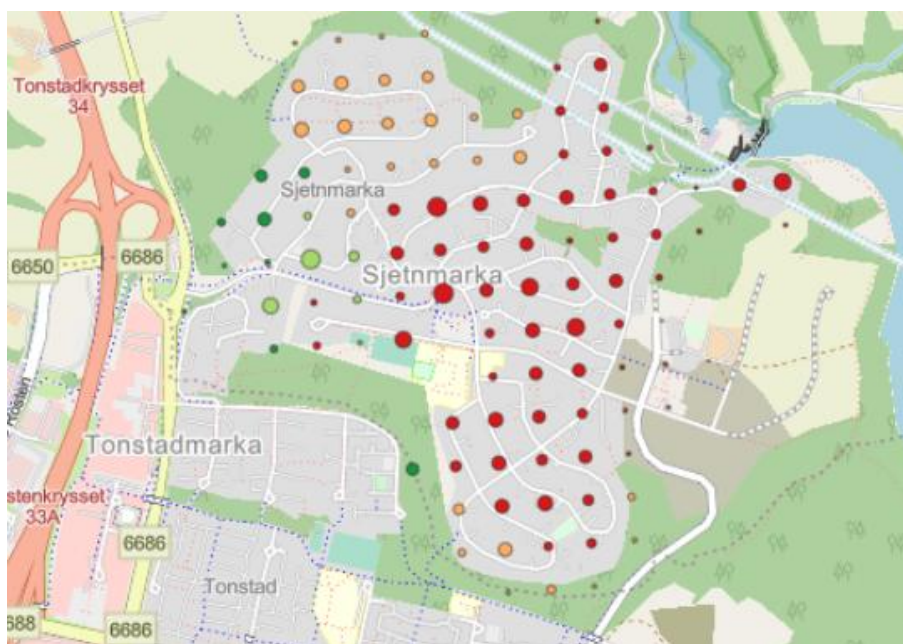


Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier

- <1 (score 5)
- 1-1,25 (score 4)
- 1,25-1,5 (score 3)
- 1,5-1,75 (score 2)
- ≥ 1,75 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 286: Forventet andel reiser med overgang for Sjetnmarka for arbeids- og studiereiser

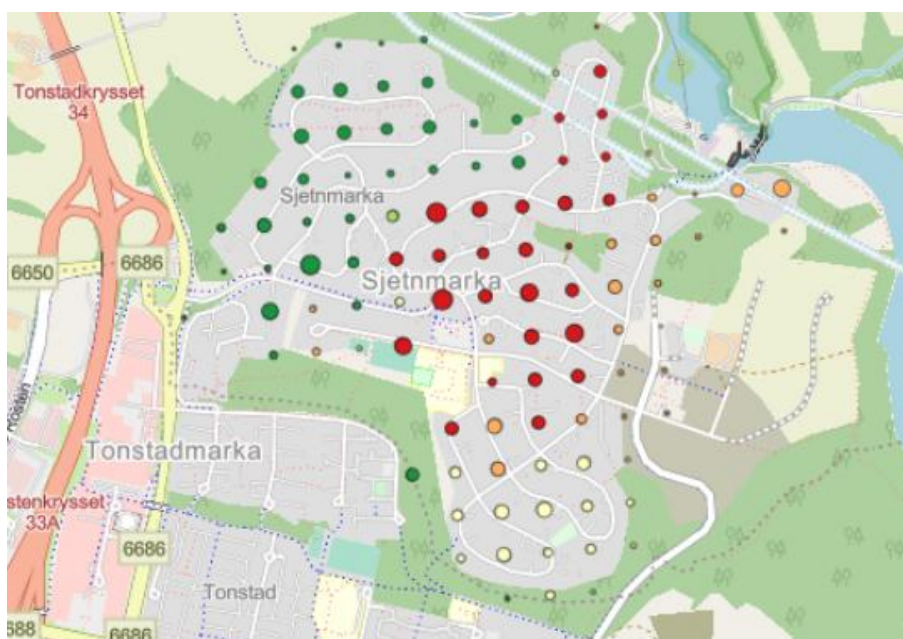


Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 287: Forventet andel reiser med overgang for Sjetnmarka for handelsreiser



Overganger: score og verdier

- 0 – 0,1 (score 5)
- 0,1 – 0,35 (score 4)
- 0,35 – 0,6 (score 3)
- 0,6 – 0,8 (score 2)
- > 0,8 (score 1)

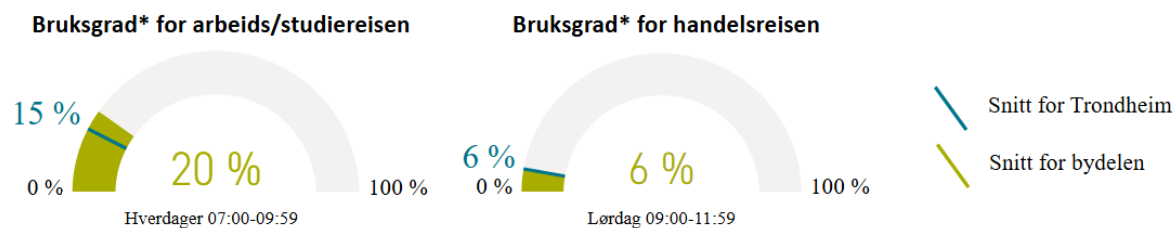
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

7.2.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Sjetnmarka er 70 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=63). Tall for januar 2024-juni 2025.

7.2.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 163: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Sjetnmarka

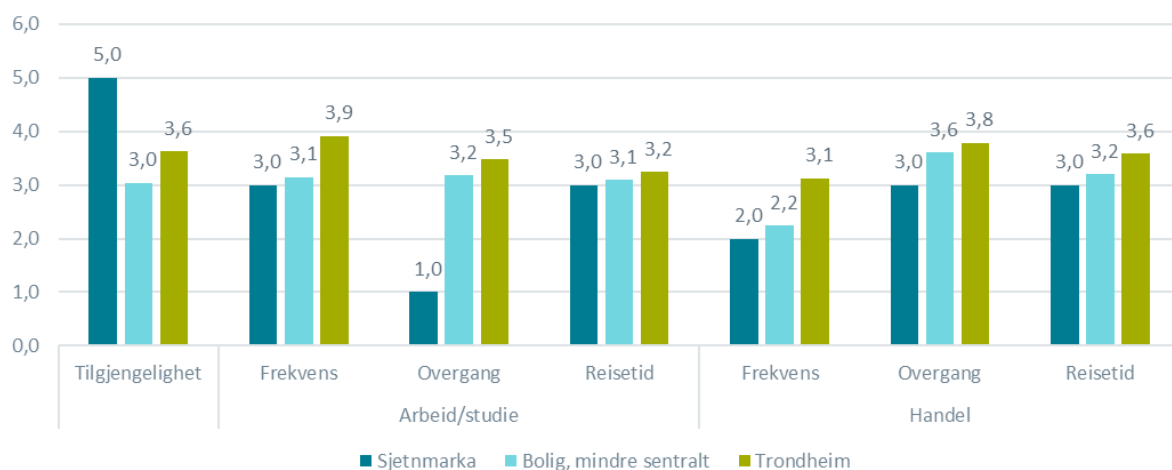


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 20 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 6 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

7.2.3 Oppsummering

Figur 164: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Sjetnmarka



Kundetilfredsheten (KTI) for Sjetnmarka er 70. Innenfor bydelstypen «bolig, mindre sentralt» er Munkvoll den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 77. Romolslia/Selsbakk har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 59. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Sjetnmarka, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 20 % (Trondheim 15 %, Sjetnmarka 20 %, Reppe/Vikåsen 7 %)

Bruk av tilbudet (handel): 6 % (Trondheim 6 %, Sjetnmarka 6 %, Reppe/Vikåsen 2 %)

Styrker:

- Svært god tilgjengelighet
- Svært høy benyttelsesgrad
- Konkurransedyktig reisetid med kollektiv til sentrumsnære reisemål

Utfordringer:

- Svært høy overgangsandel
- Lite konkurransedyktig reisetid til Trondheim sør og de videregående skolene på Saupstad (med unntak av innbyggerne som har kort vei til Tonstadkrysset)

7.3 Tiller

7.3.1 Fakta om bydelen

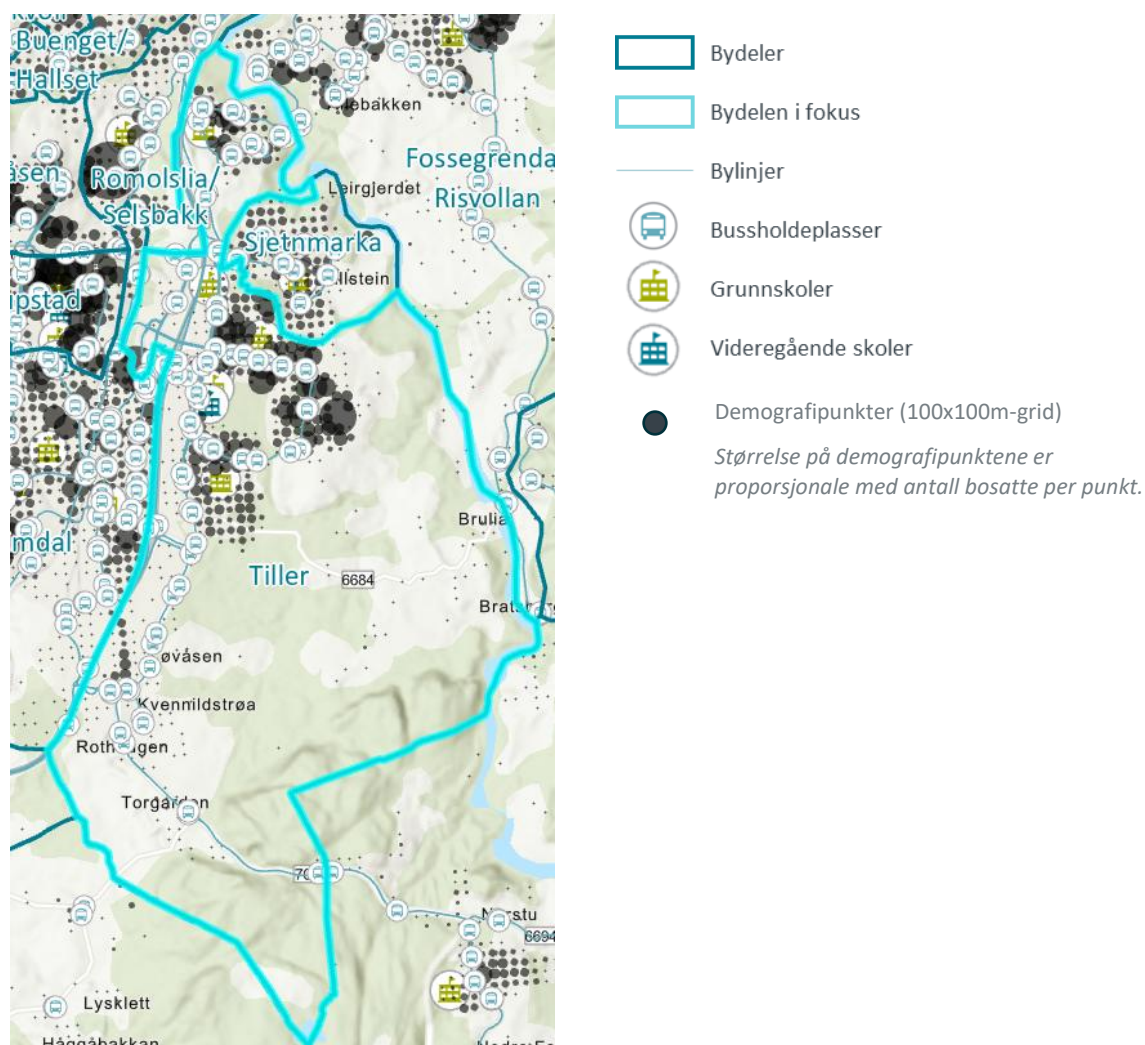
Tiller har stor geografisk utstrekning og flatt terreng. Bebyggelsen domineres av rekkehus, med innslag av blokker og eneboliger. Området er familievennlig og har et vidt spekter av innbyggere.

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 Aaes veg/Tillerringen/Ivar Skjånes veg, mens handels- og næringsvirksomheten ligger ved E6 i vest. Det er planlagt boligvekst i området John Aaes veg/Tillerringen/Ivar Skjånes veg i tiden framover.

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

Kart 288: Tiller

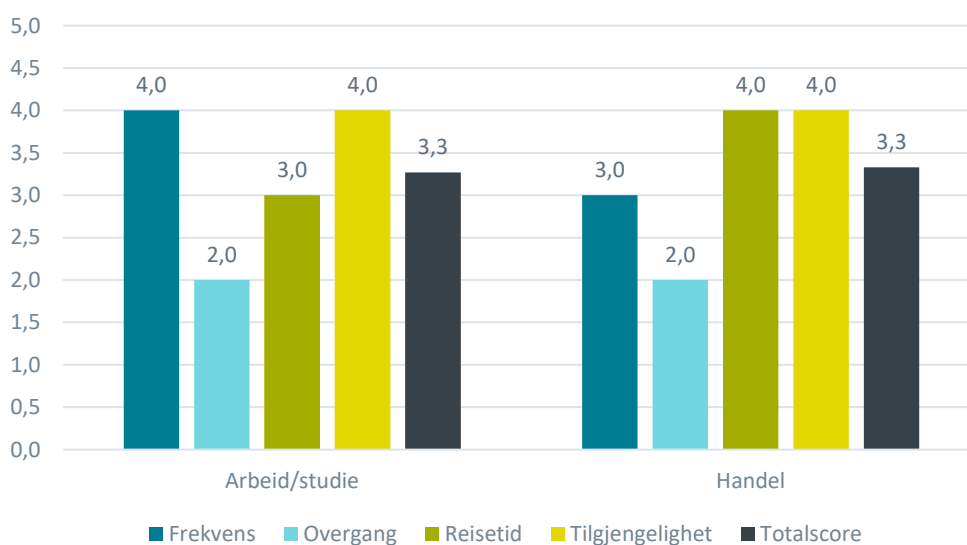


Tabell 124: Demografiske nøkkeltall for Tiller

Demografi	Tiller
Type bydel	Store målpunkt
Boligtyper	Næring/Enebolig/Rekkehus/Blokk
Befolkningstetthet (pers pr. km2)	600
Antall bosatte 2024	12 215
Vekst i antall bosatte innen 2035	1 218
Antall VGS-elever (2023) og studenter (H2024)	-
Antall ansatte	15 074
Bompenger til sentrum	Ja

7.3.2 Resultatene av bydelsanalysen for Tiller

Figur 165: Sammenligning av kollektivtilbud for arbeid/studie og handel for Tiller



Tiller har et middels godt kollektivtilbud for både arbeid/studie og handel. For arbeid/studie er tilgjengelighet og frekvens vurdert som bra, reisetid som middels, men overgang scores lavt, noe som gir en totalscore på 3,3. For handel er scores tilgjengelighet og reisetid høyt, frekvens middels og overgang lavt, noe som også gir en totalscore på 3,3. Dette viser at området har god tilgjengelighet, men at høy overgangsandel trekker ned helhetsinntrykket.

7.3.2.1 Tilgjengelighet

Tiller har god tilgjengelighet, 93 % av befolkningen har kort avstand til holdeplass. Deler av befolkningen på Tillerbyen og Tonstad har lang avstand til kollektivtilbudet.

Merk at ved beregning av tilgjengelighetsverdien blir befolkning med avstand til holdeplass på 200-500 meter vektet med 80 %, ikke 100 %, fordi det forutsettes at 20 % av befolkningen vil ha behov for holdeplass innen 200 meter. Dermed kan tilgjengelighetsverdi være lavere enn det som forespeiles av data for linjetilgang (se Bydelsanalysen del 1 pkt. 3.2.4 for detaljer).

For kartvisning av tilgjengelighet, se frekvenskartene i delkapittel 7.3.2.2.

7.3.2.2 Linjetilgang og frekvens

Befolkningen på Tiller har tilgang til følgende linjer:

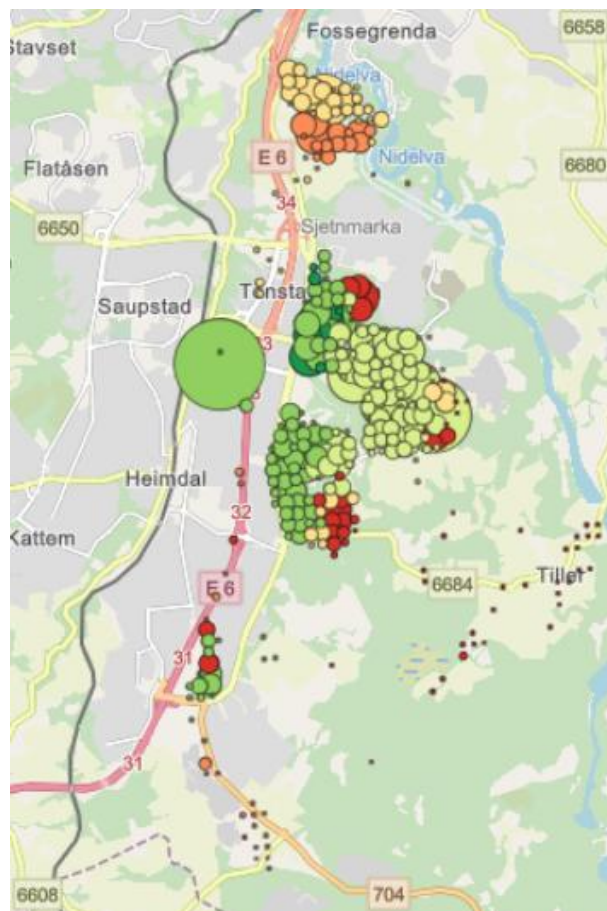
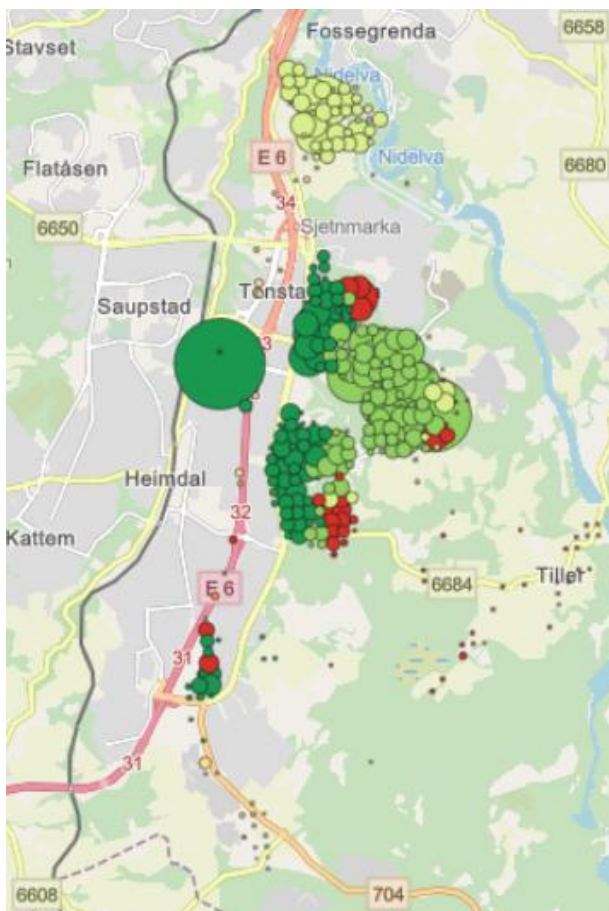
Tabell 125: Linjeoversikt Tiller

Linjenummer	Andel av befolkning med tilgang til linjen (holdeplass innen 500 meter)	Frekvens i begge retningen i timen	
		Arbeid- og studie	Handel
45	72 %	17	7
15	70 %	7	4
16	70 %	10	4
18	27 %	14	7
23	22 %	11	7
1	16 %	25	13
71	10 %	6	3
72	9 %	8	4
310	4 %	8	1
340	4 %	2	0
410	2 %	3	1
96	3 %	0	1
46	2 %	11	4
Gjennomsnittlig vektet frekvens for bydelen (vektet)		28	14
Score		4	3

Befolkningen på Tiller har tilgang på et stort utvalg linjer, både for arbeid/studie og handelsreisen, men deler av bydelen har lavere tilgjengelighet enn andre. Linje 45 har høyest tilgjengelighet. Linjen er høyfrekvent store deler av driftsdøgnet, og kobler bydelen effektivt på Tonstadkrysset hvor det er mange muligheter for reisen videre. Linje 15 og 16 har også høy tilgjengelighet, men frekvensen er lavere.

Kart 289: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Tiller for arbeids- og studiereiser

Kart 290: Frekvens for tilbudet tilgjengelig innen 500 meters avstand per demografipunkt (bosatte) på Tiller for handelsreiser



Frekvens: score og verdier

- | | | |
|---|---|--|
| ● > 31 (score 5) | ● 11-16 (score 3) | ● ≤ 5 (score 1) |
| ● 16-31 (score 4) | ● 5-11 (score 2) | ● Demografipunkter uten holdeplasser innen 500 meters avstand |

7.3.2.3 Reisestrømmer

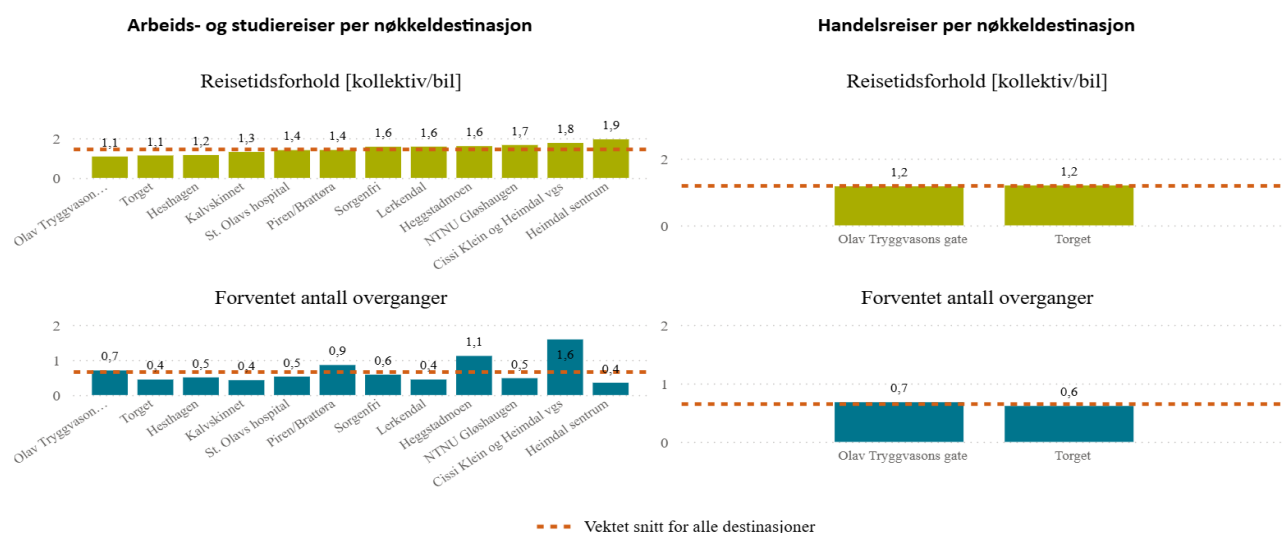
Basert på tilgjengelig RVU-, Telia- og beaconsdata ble det valgt ut følgende nøkkeldestinasjoner for Tiller:

Tabell 126: Nøkkeldestinasjoner for Tiller

Reiseformål	Destinasjonsbydel	Nøkkeldestinasjoner	Vekting av reisestrømmen
Arbeid og studie	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate, Kalvskinnet, Piren/Brattøra	30 %
	Øya/Gløshaugen	St. Olavs hospital, NTNU Gløshaugen, Hesthagen	28 %
	Heimdal	Heimdal sentrum, Heggstadmoen	18 %
	Lerkendal/Tempe	Lerkendal, Sorgenfri	17 %
	Saupstad	Cissi Klein vgs. og Heimdal vgs.	8 %
Handel	Midtbyen	Torget, Olav Tryggvasons gate	100 %

7.3.2.4 Reisetid og overganger

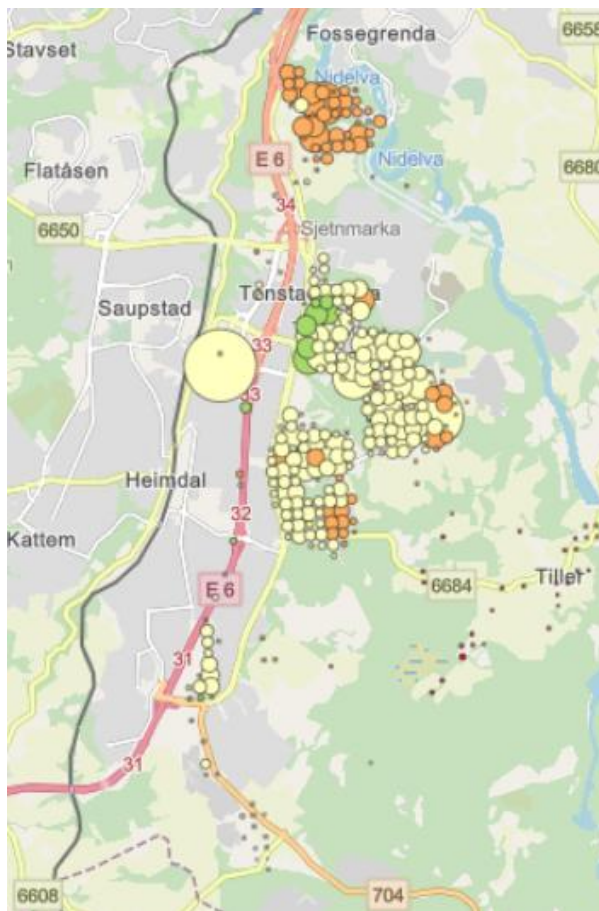
Figur 166: Reisetidsforhold og antall overganger per nøkkeldestinasjon for Tiller



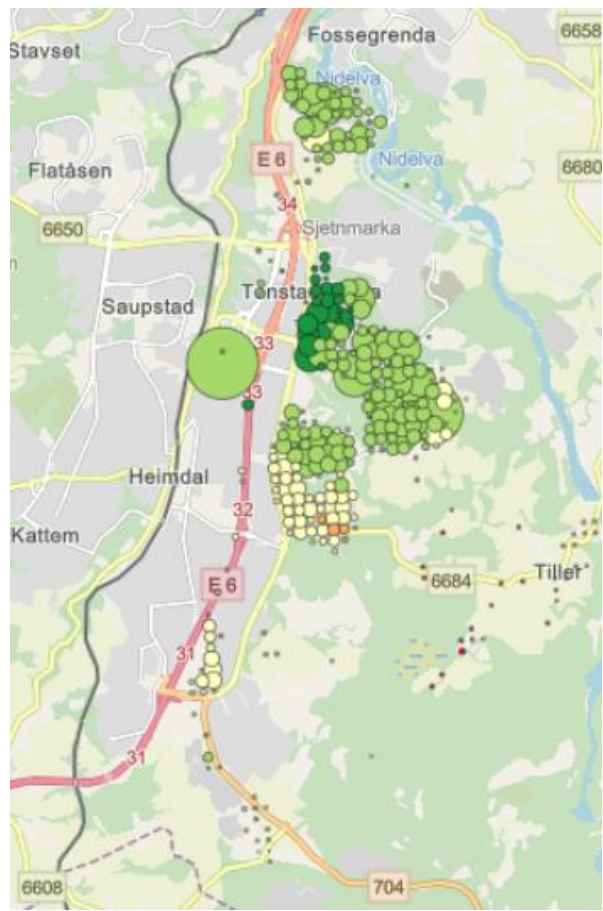
(Gradering reisetidsforhold: 0,0-1,0 = Eksepsjonelt god | 1,0-1,25 = God | 1,25-1,5 = Akseptabel | 1,5-1,75 = Mindre akseptabel | 1,75+ = Lite attraktiv)

Tiller har gode reisetidsforhold på reisene til sentrum, mens destinasjoner i utkanten av sentrum som Sorgenfri/Lerkendal og Gløshaugen, samt områder som Heggstadmoen og Heimdal er ikke like attraktive å reise til med kollektivtransport. Handelsreisene til sentrum har også gunstige reisetidsforhold for kollektiv. Det er overgang til alle nøkkeldestinasjoner fra Tiller, i hvert fall fra noen deler av bydelen.

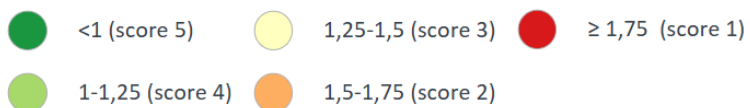
Kart 291: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Tiller for arbeids- og studiereiser



Kart 292: Reisetidsforhold [kollektivt/bil] for Tiller for handelsreiser



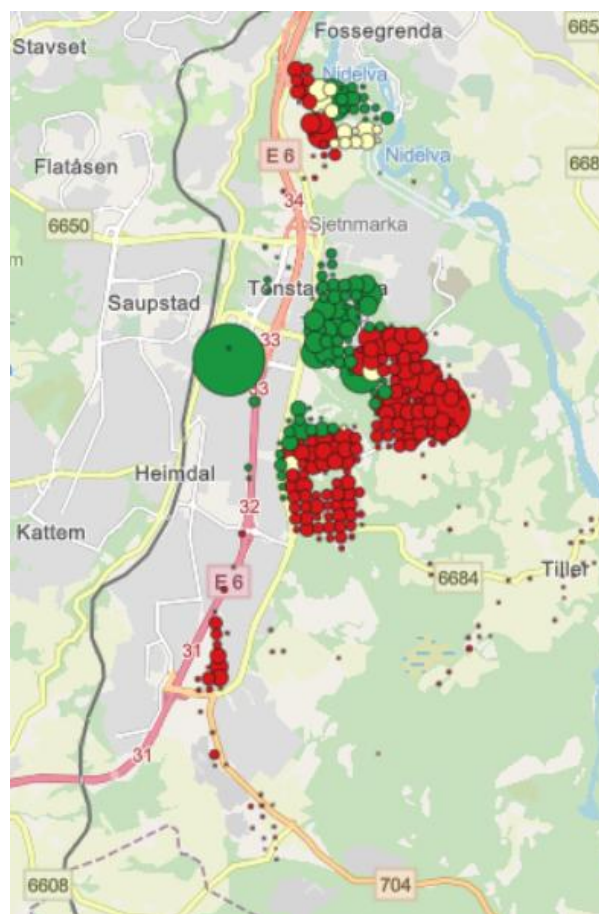
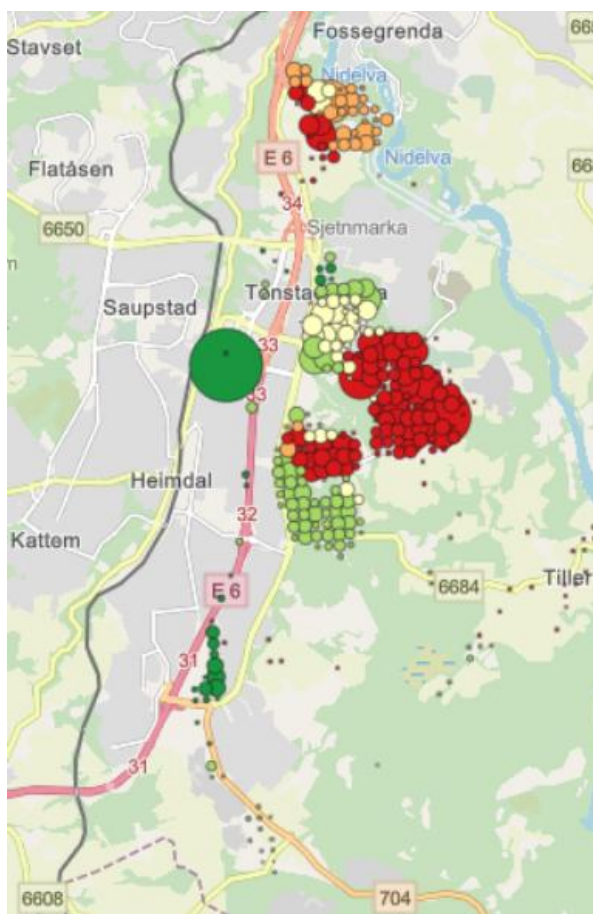
Reisetidsforhold (kollektivt vs. bil): score og verdier



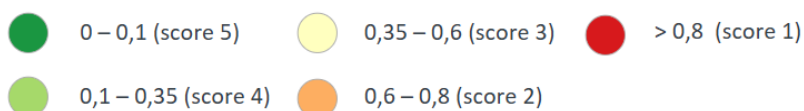
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

Kart 293: Forventet andel reiser med overgang for Tiller for arbeids- og studiereiser

Kart 294: Forventet andel reiser med overgang for Tiller for handelsreiser



Overganger: score og verdier



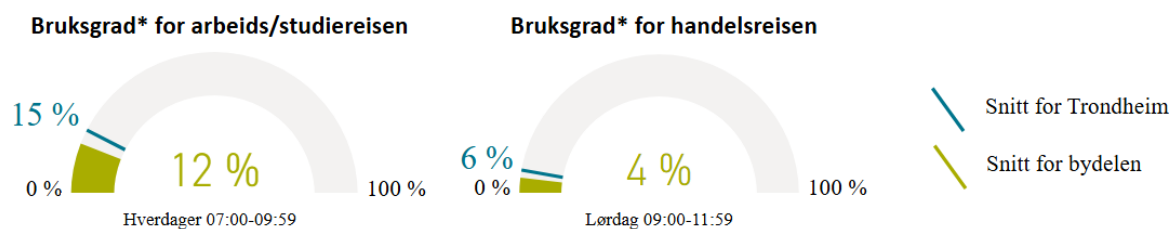
Størrelse på demografipunktene er proporsjonale med antall bosatte per punkt.

7.3.2.5 Kundetilfredshet: Hvor fornøyd er kundene med tilbudet i sin bydel?

Kundetilfredsheten (KTI) for Tiller er 72 (skala fra 0-100, hvor 70 er bra og 75 er meget bra) (n=244). Tall for januar 2024-juni 2025.

7.3.2.6 Bruk av tilbudet

Figur 167: Bruksgraden av kollektivtransport for arbeids-/studiereiser og handelsreiser for Tiller

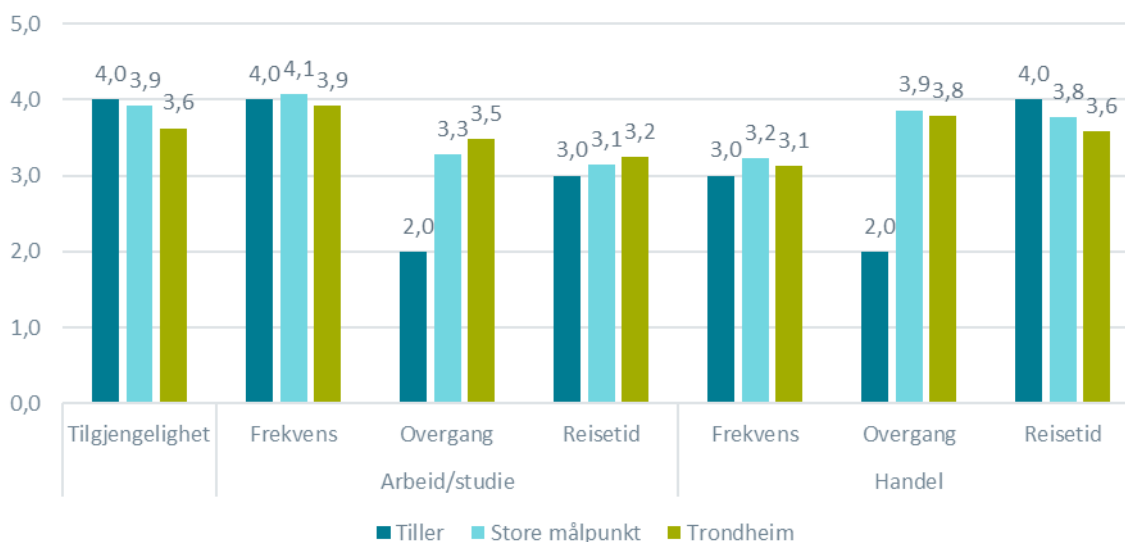


*Bruksgrad er her definert som antall påstigende som andel av bosatt befolkning i angitt tidsrom.

Bruksgraden for tilbudet i bydelen er 12 % i tidsrommet for typiske arbeids- og studiereiser og 4 % for handelsreiser. Snittet for Trondheim er henholdsvis 15 % og 6 %.

7.3.3 Oppsummering

Figur 168: Vurdering av kollektivtransporttilbudet for arbeid/studie og handel for Tiller



Kundetilfredsheten (KTI) for Tiller er 72. Innenfor bydelstypen «store målpunkt» er Fossegrenda/Risvollan den bydelen med høyest tilfredshet, med en KTI på 81. Leangen/Strindheim har den laveste tilfredsheten innen samme bydelstype, med en KTI på 68. Til sammenligning er gjennomsnittlig KTI for Trondheim 71. Tallene gjelder for perioden januar 2024 til juni 2025.

Bruk av tilbudet for Tiller, snitt for Trondheim, og høyeste og laveste bruksgrad for bydeler i samme bydelstype:

Bruk av tilbudet (arbeid og studie): 12 % (Trondheim 15 %, Leangen/Strindheim 48 %, Tunga 10 %)

Bruk av tilbudet (handel): 4 % (Trondheim 6 %, Leangen/Strindheim 22 %, Fossegrenda/Risvollan 3 %)

Styrker:

- Konkurransedyktig reisetid til destinasjoner i og i nærheten av Trondheim sentrum
- God tilgjengelighet for store deler av befolkningen
- Høy kundetilfredshet

Utfordringer:

- Høy overgangsandel til de fleste reisemål
- Lite konkurransedyktig reisetid med kollektiv til reisemål som Heimdal sentrum, NTNU Gløshaugen og de videregående skolene på Saupstad
- Høy framtidig befolkningsvekst, se Bydelsanalyse del 1 kapittel 5.1