



Jernbane-
direktoratet



Statsforvalteren i Trøndelag
Trööndelagen Staatehaaltoje



Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen 2021–2040

Med handlingsprogram for 2021–2024



Innherredsbyen
sammen for attraktivitet og grønne reiser



Forord

Innherredsbyen er et samarbeid for å skape en felles areal- og transportstrategi for regionen. Bærekraftig arealbruk og bedre koordinering av transporttilbudet skal gi økt attraktivitet og bidra til balansert utvikling i Trøndelag. Partnerskapet i Innherredsbyen har laget seg en enkel visjon for arbeidet:

Innherredsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion.

- **Konkurransedyktig;** gjennom å samarbeide bedre og utfylle hverandre på nye måter slik at Innherredsbyen som arbeidsmarkedsregion utvides og utvikles.
- **Attraktiv;** gjennom at kommunene legger til rette for gode tjenester og samhandler med næringslivet slik at det utvikles urbane småbyer og levende grender.
- **Bærekraftig;** ved at vi gjennom samarbeid får bedre kunnskap om samlet areal-disponering og at den enkelte kommune kan planlegge arealbruken bedre.

For å lage denne felles areal- og transportstrategien for Innherredsbyen er samarbeidet organisert på følgende måte: I styringsgruppen for Innherredsbyen har Trøndelag fylkeskommune, kommunene Levanger, Verdal, Steinkjer, Snåsa, Inderøy og Frosta, Statsforvalteren i Trøndelag, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen deltatt. Alle de nevnte aktører, og i tillegg Bane NOR og kollektivselskapet AtB, har deltatt i en «arbeidende» prosjektgruppe.

God medvirkning har vært viktig i arbeidet med areal- og transportstrategien. Underveis har det blitt avholdt tre større dialogsamlinger og egne verksted eller møter med politikere, næringsliv og ungdom. Strategidokumentet er et produkt av mange stemmer og bidragsyttere. Stor takk til alle som har engasjert seg i prosessen.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen er ikke en plan etter plan- og bygningsloven. Strategien vil ikke oppheve noen gjeldende areal- og transportplaner. Evt framtidige innsigelser til arealplaner må hjemles i andre hjemmelsgrunnlag enn denne strategien. Innholdet i strategien er utarbeidet i konsensus mellom de delta-kende aktører i Innherredsbyen. Det er en forventning til at alle aktører i samarbeidet legger strategien til grunn i arbeid med nye areal- og transportplaner. Strategiens tids-horisont er langsiktig (2040), men mange foreslåtte handlingspunkt kan prioriteres på kort- og mellomlang sikt.

Styringsgruppa i Innherredsbyen, 18. mai 2021:

Tomas Iver Hallem

Fylkesvaraordfører i Trøndelag,
Leder av styringsgruppen for Innherredsbyen

Anne Berit Lein

Ordfører i Steinkjer kommune

Anita Ravlo Sand

Ordfører i Levanger kommune

Pål Sverre Fikse

Ordfører i Verdal kommune

Ida Stuberg

Ordfører i Inderøy kommune

Frode Revhaug

Ordfører i Frosta kommune

Arnt Einar Bardal

Tjeltetn åejvie / Ordfører i Snåasen Tjeltetn / Snåsa kommune

Kjetil Strand

Avdelingsdirektør, Transport midt, Statens vegvesen

Anne Skolmli

Leder for regional samhandling i Midt- og Nord-Norge, Jernbanedirektoratet

Mari Mogstad

Direktør, Kommunal- og justisavdelingen, Statsforvalteren i Trøndelag

Eva Solvi

Fylkesdirektør for veg, Trøndelag fylkeskommune

Kirsten Indgjerd Værdal

Fylkesdirektør for plan og næring, Trøndelag fylkeskommune

Erlend Solem

Fylkesdirektør for samferdsel, Trøndelag fylkeskommune



Innhold

Sammendrag av resultatene

1	Visjon og mål	9
	1.1 Visjon	10
	1.2 Mål	11
	1.3 Innherredsbyen i en større sammenheng	12
2	Utfordringer, trender og muligheter	15
	2.1 Dialogsamlinger og verksted med innspill til strategiarbeidet	16
	2.2 Utfordringer	17
	2.3 Trender	23
	2.4 Muligheter	24
3	Regional areal- og transportstruktur	29
	3.1 Viktige strategiske grep	30
	3.2 Levende regionale byer, kommunesentre og lokalsamfunn	33
4	Arealstrategier	49
	4.1 Attraktive byer og lokalsamfunn	50
	4.2 Boligutvikling	54
	4.3 Næringsvekst og -lokalisering	57
	4.4 Handel og service	60
	4.5 Grønnstruktur	65
5	Transportstrategier	69
	5.1 Helhetlig, sømløst og bærekraftig persontransportsystem	70
	5.2 Kollektivknutepunkt	73
	5.3 Jernbane og togtilbud	76
	5.4 Hovedvegnett	80
	5.5 Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud	84
	5.6 Sykkel	89
	5.7 Gange	92
	5.8 Parkering	94
	5.9 Godstransport og logistikk	96
	5.10 Bredbånd – digital infrastruktur	98
6	Gjennomføring av strategien	101
	6.1 Handlingsprogram	102
	6.2 Forpliktende samarbeidsavtale	106

Sammendrag

Innherredsbyen

Innherredsbyen er en **flerkjernet regionby** bestående av kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa. Innherredsbyen er samtidig et **prosjekt** om utvikling av en felles areal- og transportstrategi for de seks kommunene i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Endelig er Innherredsbyen en **arena** for kunnskap, samordning og samhandling om stedsutvikling og utvikling av transportsystemet i regionen.

Gjennom et forpliktende, langsiktig samarbeid er visjonen at **Innherredsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkeds-region**.

I prosessen med å utvikle en felles areal- og transportstrategi, har det vært vektlagt å involvere fagfolk, næringsliv, politikere, ungdom og organsiasjonsliv for øvrig. Foruten **god involvering** har det vært fokus på at strategiarbeidet er **kunnskapsbasert**. I prosjektet har det gjennom prosessen blitt utarbeidet en rekke rapporter. Alle disse er tilgjengelige på www.innherredsbyen.no. Strategiarbeidet er forankret i både nasjonale og regionale føringer.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen har **tidshorisont 2040**. Strategien har hovedfokus på **samordning** av arealbruk og transportsystem. Strategien har ingen formell juridisk betydning i forvaltning av arealsaker, men kan likevel være viktig for beslutninger og samhandling partnerne imellom. Det at innholdet i strategien er utviklet i tett samarbeid med alle involverte parter har vært viktig. Konsensus om anbefalinger og forslag til handlingsprogram er et godt utgangspunkt for senere oppfølging. **Det er en forventning til at alle aktører i samarbeidet legger strategien til grunn i arbeid med nye areal- og transportplaner.**

Utfordringer og muligheter

Utfordringer for Innherredsbyen er:

- Spredt utbyggingsmønster, som skaper mobilitetsutfordringer for unge og eldre.
- Reisevaner med høy andel bilbruk og lav kollektivandel.
- Stedsutvikling – byer, tettsteder og grender kan bli mer attraktive.

- Svak befolknings- og arbeidsplassvekst.
- Nedgang i folketallet i yngre aldersgrupper.

Samtidig har Innherredsbyen mange **muligheter** for videre vekst og utvikling:

- Kommunene har kompletterende bo- og arbeidsmarkeder.
- Gode oppvekstvilkår og sterk frivillighet.
- Mange gode kvaliteter; både by og land, fjell og fjord, idrett og kultur, kortreist mat og flott kulturlandskap.
- Videreføre det gode samarbeidet og samordningen som er utviklet gjennom strategiarbeidet.
- Utvikle muligheter som teknologiutvikling, energiomstilling og framvekst av «blå-grønne» næringer gir.

Overordnet strategi og strategisk kart

Det skal bo folk i hele Innherredsbyen, både i byer og bygder – og regionen skal framstå som **attraktiv å etablere seg i for næringslivet**.

En viktig ambisjon for innherredsbyen er å bli inkludert i **ny statlig støtteordning for mellomstore byområder**. Dette vil kunne gi økt gjennomføringskraft i arbeidet med å fremme kollektivtransport, sykling og gange.

Viktige strategiske grep for framtidig utvikling er:

- 1. Knytte sammen:** Transportsystemet må utvikles i tråd med mål for Innherredsbyen om å knytte kommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.
- 2. Attraktive steder:** Stedsutvikling bør særlig støtte opp om framtidige jernbaneinvesteringer og et bedre togtilbud. Byene og kommunesentrene bør utvikles til levende og attraktive steder med urbane kvaliteter som tiltrekker unge tilflyttere, «hjemflyttere» og bedrifter. Sterke byer og kommunesentre gir også et bedre grunnlag for levedyktige grender og bygder.
- 3. Effektive overganger til kollektivtransport:** Knutepunkter av ulike typer og på ulike steder bør utvikles for å sikre at alle får enkel tilgang til et regionalt kollektivtilbud – med tog, buss eller båt. Særlig på lengre reiser mellom de største byene og tettstedene i Innherred og på reiser mellom Innherred og Trondheim kan kollektivtransport være konkurransedyktig med privatbil.

4. Enklere å gå, sykle og reise kollektivt: Bil vil også i fremtiden spille en viktig rolle i Innherredsbyen på strekninger der det ikke er tilgjengelig et godt kollektivtilbud. Det er imidlertid nødvendig å utvikle strategier som reduserer bilavhengigheten og som gjør det enklere å velge å gå, sykle eller reise kollektivt.

Kartet viser de **regionale byer og kommunesentre** i Innherredsbyen (mørk grå bakgrunn) og med **hovedstrukturer i transportsystemet** som binder kommunene sammen; fremfor alt styrket togtilbud på Trønderbanen som er ryggrad i det kollektive systemet og opprustet E6 i aksen mot Trondheimsregionen. I fremtiden kan også hurtigbåt og andre nye tilbud komplettere og styrke det samlede mobilitetstilbudet.

Areal- og transportstrategier

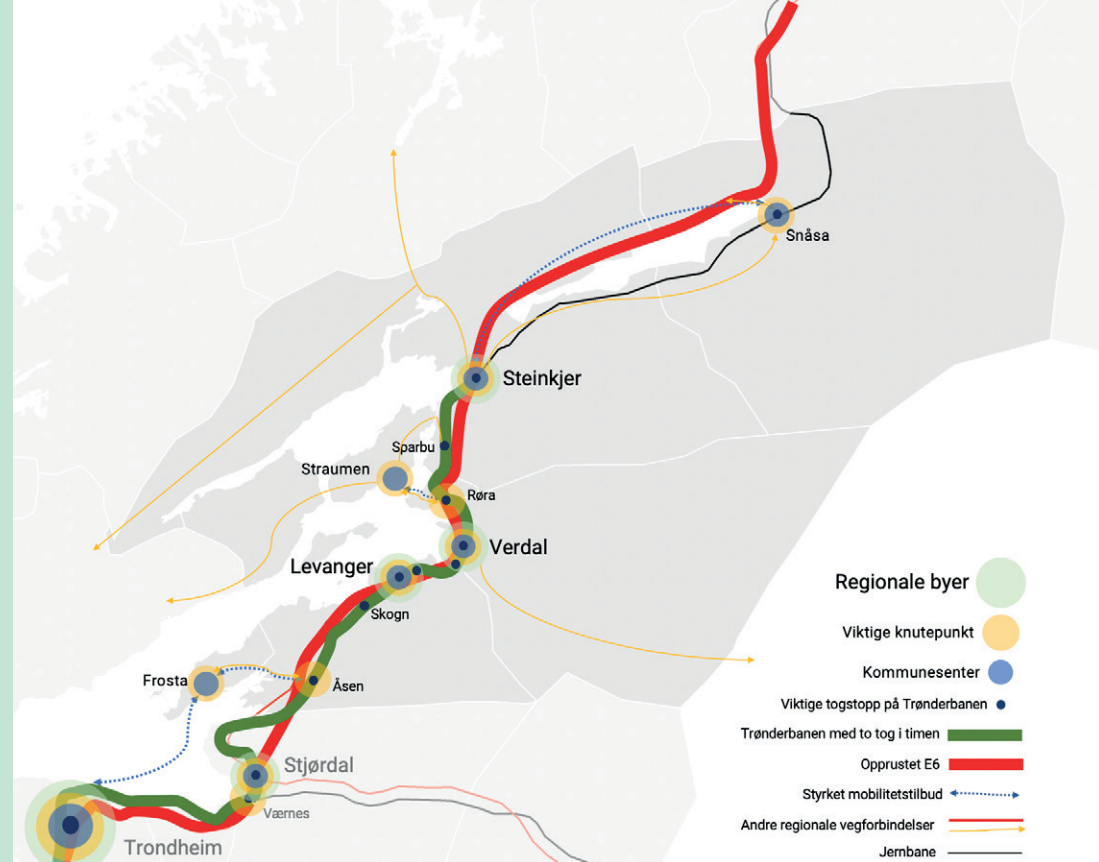
Det er utviklet i alt 15 strategier for arealbruk og transport. I hvert strategikapittel fremgår det nærmere definerte **mål, strategier, prinsipper og anbefalinger**, samt forslag til **handlingspunkter**. I omtalen av strategiene inngår også utdrag fra tilhørende **kunnskapsgrunnlag**.

Det er utviklet fem **arealstrategier**:

- Attraktive byer og lokalsamfunn
- Boligutvikling
- Næringsvekst og -lokalisering
- Handel og tjenestetilbud
- Grønnstruktur

I alt ti **transportstrategier** inngår:

- Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem
- Knutepunkt
- Jernbane og togtilbud
- Hovedveinett
- Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud
- Sykkel
- Gange
- Parkering



- Godstransport og logistikk
- Bredbånd – digital infrastruktur

Handlingsprogram og samarbeidsavtale

I strategien er det definert i alt **33 handlingspunkter**. Etter at en videreføring av prosjektet er formalisert gjennom en forpliktende samarbeidsavtale, vil det være naturlig å gjennomgå handlingsprogrammet på nytt og foreta en nærmere vurdering av hvilke oppfølgingsoppgaver som skal prioriteres først og sist. Det vil da også være naturlig å vurdere nærmere fremdrift og ansvar for gjennomføring av de ulike oppgavene.

For å sikre at strategiarbeidet videreføres, er partene innstilt på å inngå en **forpliktende 5-årig samarbeidsavtale** om areal og transport, gjeldende fra 2022, med tydelig arbeids- og ansvarsdeling.



1. Visjon og mål

1

Visjon og mål

1.1 Visjon

Innherredsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion.

Innherredsbyen¹ er Trøndelags nest største byregion. I kommunene, Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa, bor det 70.735 innbyggere pr.1.1.2021 (Kilde SSB).

Kommunene kompletterer hverandre i stor grad og framstår samlet med en variert næringsstruktur. Regionen er rik på natur – med både fjord og fjell. De tre regionale byene har et mangfoldig tilbud av handel, service og tjenester. Steinkjer er lokalitet for offentlig forvaltning, fylkesadministrasjon og forskningsmiljøer. Levanger har et sterkt fag- og forskningsmiljø knyttet til sykehuset og Nord universitet. Verdal er vertskommune for Verdal Industripark – landets tredje største næringspark med over 3000 ansatte. Aker Verdal er største bedrift. Næringsparken inneholder også utviklingselskaper, næringsmiddelindustri, smelteverksindustri og tradisjonelle entreprenørbedrifter.

Alle de tre regionale byene er handelssentra for sitt nærmeste omland og til dels en større region. Steinkjer betjener med sitt handels- og servicetilbud også Namdalsregionen og for enkelte tilbud området helt opp til Nordland fylke.

By og land går «hand i hand» der et vakkert natur- og kulturlandskap omkranser de enkelte kommunesentra. Innherredsbyen har mange kvaliteter som kan videreutvikles og gi grunnlag for vekst og utvikling i fremtiden.

Innenfor det private næringslivet er det komplette verdikjeder i flere av næringsklyngene. Som f.eks. innen skogbruk og skogindustri med den tunge satsingen på Skogn og Follafooss, og med tradisjonelle sagbruk både på Steinkjer og i Verdal.

Regionen er også stor innen landbruksproduksjon og turisme. «Den Gyldne Omvei»

på Inderøy bidrar for eksempel til et utvalg av produkter og opplevelser som er ettertraktet av mange. Innherred er unik på kombinasjonen av bioøkonomi og sirkulærøkonomi, i et samarbeid mellom næringsliv, kompetansemiljøene ved NTNU, Sintef, Nord og Nibio og det offensive landbruket i regionen. Dette er en satsing som går inn i regionale-, nasjonale- og EUs prioriteringer.

Frosta er kjent som «matfatet til Trøndelag» på grunn av sitt frodige jordsmonn og en landbruksnæring kjent for tidlige og gode produkter. Frosta er også en spennende reiselivskommune med flere campingplasser, serverings-, og overnattingsbedrifter. Klosterøya Tautra ligger som en perle i Trondheimsfjorden.

Snåsa har et vakkert kulturlandskap omsluttet av mektig villmark, og unike muligheter for friluftsliv, jakt og fiske. Av eldgamle tradisjoner og kunnskap om naturens råvarer, har det vokst fram et nyskapende og kreativt næringsliv. Snåsa er en tospråklig kommune og forvaltningskommune og knutepunkt for sørsamisk språk og kultur.

NHO peker på 4 områder som i fremtiden gir muligheter for bedrifter og næringsliv: En grønnere økonomi, en mer digital økonomi, en mer tjenestebasert økonomi og en mer internasjonal økonomi. Alle disse områdene gir muligheter for vekst og utvikling i Innherredsbyen – ikke minst innen industri, reiseliv, kunnskapsnæringer som for eksempel bioøkonomi og hele den blå-grønne sektor.

En mulighet for ytterligere utvikling er å koble Innherredsregionens infrastruktur enda tettere til Trondheimsregionen. En kraftfull satsning både på en sikker, rask og miljøvennlig jernbane og ny, trafikk sikker vegforbindelse, vil bidra til et enda større felles bo- og arbeidsmarked. En slik satsning vil være svært positivt for den videre utviklingen av Innherred som en samlet region i vekst.

¹ Ifølge Store norske leksikon er **Innherred** et distrikt som består av byer og bygder rundt de indre delene av Trondheimsfjorden. Avgrensningen er ikke entydig.

Innherredsbyen er i dette dokumentet er betegnelsen på den **flerkjenede regionbyen** bestående av kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa. Innherredsbyen er samtidig et **prosjekt** om utvikling av en felles areal- og transportstrategi for de seks kommunene i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Endelig er Innherredsbyen en **arena** for kunnskap, samordning og samhandling om stedsutvikling og utvikling av transportsystemet i regionen.

1.2 Mål

Hovedmål

Innherredsbyen ønsker å nå følgende hovedmål:

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

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

Effekt mål

Innherredsbyen ønsker å oppnå følgende resultater gjennom felles strategiutvikling:

- **Regionen oppnår større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer.**
- **Mer samordnet areal- og transportutvikling i regionen.**

Prosessmål

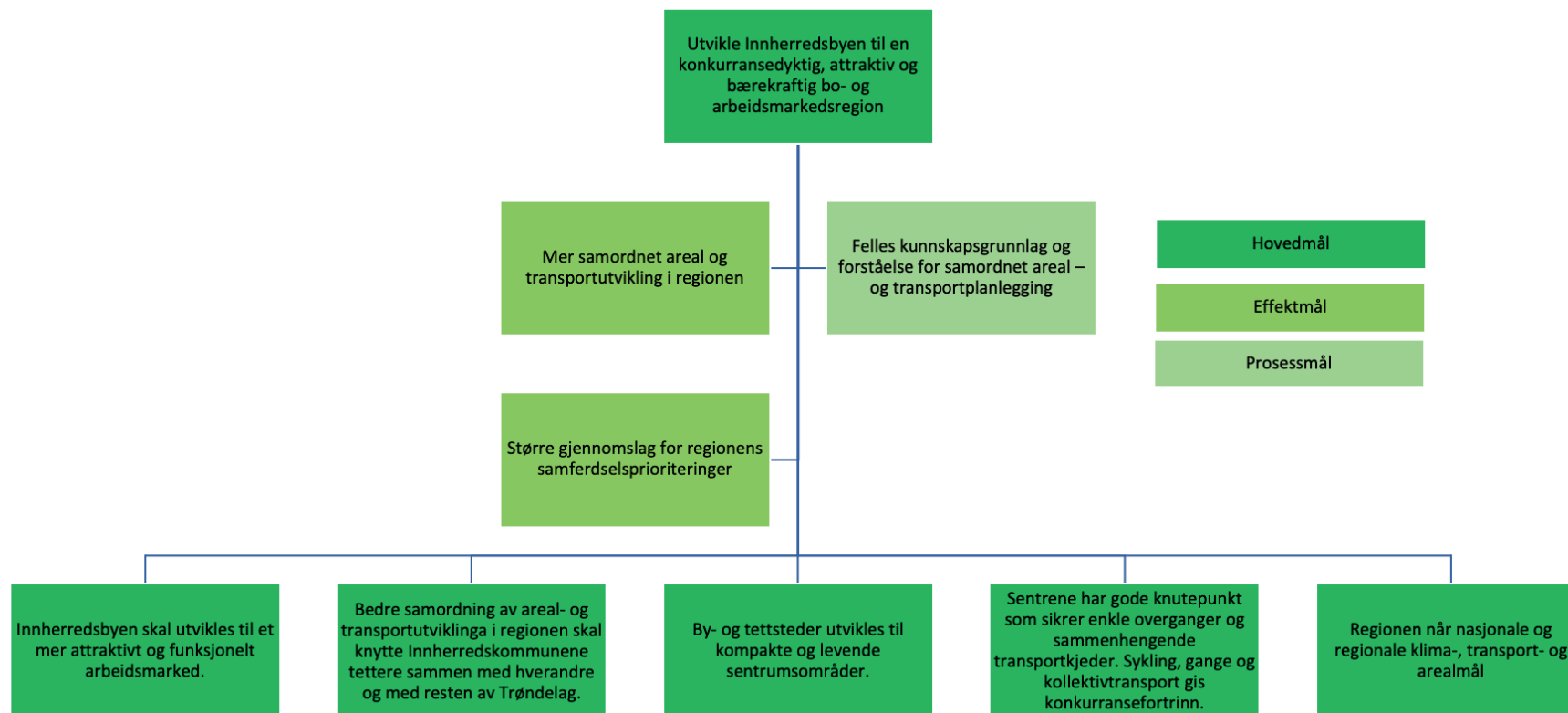
Innherredsbyen er et utviklingsprosjekt som skal resultere i en felles areal- og transportstrategi, og samtidig en ny samarbeids- og utviklingsarena med både administrative- og politiske møteplasser / fora.

Følgende prosessmål er definert for utviklingsprosjektet:

- **Ny kunnskap og kunnskapsdeling skal gi alle parter i prosjektet økt kompetanse.**

I tillegg er det en ambisjon for Innherredsbyen at prosessen skal bidra til varig bedre samarbeid mellom alle aktører med ansvar innen areal og transport; både kommuner, fylkeskommune og relevante statsetater. For å lykkes er det også viktig å fortsette med et tett og godt samarbeid og gode prosesser med næringsliv, øvrig organisasjonsliv, ungdom og innbyggere ellers.

Oppsummering av visjon og mål for Innherredsbyen



1.3 Innherredsbyen i en større sammenheng

Felles areal- og transportstrategi er et svar på overordnede forventninger og føringer

Strategiarbeidet er forankret i både nasjonale og regionale føringer. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) fra 2014 poengterer viktigheten av å se arealbruk og transportløsninger i sammenheng.

Nasjonale forventninger til fylkeskommunene og kommunene, vedtatt 14. mai 2019, vier mye plass til bærekraftig areal- og transportplanlegging. Mens forventningene fra 2015 var mest opptatt av nullvekstmål i storbyene gjelder de nye forventningene bærekraftig utvikling av byer og tettsteder generelt. Regjeringen understreker også betydningen av regionale og interkommunale samfunns- og arealplaner for å avklare spørsmål som går på tvers av kommunegrenser.

Prosjektet Innherredsbyen er forankret i Trøndelagsplanen, fylkeskommunens

samferdselsstrategi og mobilitetsstrategi. Areal- og transport er også et tema med eget kapittel i Regional plan for arealbruk (RPA) i Trøndelag, som er under utarbeidelse. Strategien for Innherredsbyen vil på samme måte som føringene i IKAP2 (Interkommunal Arealplan – versjon 2) og Byvekstavtalen for Trondheimsregionen, bli førende for innholdet i RPA. Det planlegges store infrastrukturprosjekter i regionen og det er derfor viktig å samordne aktørene slik at alle bidrar til en best mulig bolig-, nærings- og arbeidslivsutvikling i Innherredsregionen.

RPA gjelder for hele Trøndelag og har tidshorizont 2030. Planen har hovedfokus på arealbruk og inneholder planretningslinjer til bruk i arealplanlegging. RPA er en plan etter plan- og bygningsloven og har en sterkere formell betydning i forvaltning av arealsaker enn det strategien for Innherredsbyen har.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen gjelder en avgrenset region og har tidshorizont 2040. Strategien har hovedfokus på samordning av arealbruk og transportsystem. Strategien for Innherredsbyen omfatter også utvikling av transporttilbudet som ikke nødvendigvis krever endret arealbruk, men andre former for tilbudsforbedringer; f. eks. økt frekvens i togtilbudet, nye informasjons- og billetteringssystemer i kollektiv-trafikken, teknologiutvikling og nye mobilitetstilbud, nye finansieringsordninger osv. Strategien har ingen formell juridisk betydning i forvaltning av arealsaker, men kan likevel være viktig for beslutninger og samhandling partnerne imellom. Det at innholdet i strategien er utviklet i tett samarbeid med alle involverte parter har vært viktig. Konsensus om anbefalinger og forslag til handlingsprogram er et godt utgangspunkt for senere oppfølging.

Statlige føringer og mål gis en regional tilpasning

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging har bl.a. følgende mål:

- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
- Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press

på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

- I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

Areal- og transportstrategi for Innherredsbyen innebærer at ovennevnte og andre nasjonale mål og føringer for areal- og transportplanlegging og klima gis en konkretisering med regional og lokal tilpasning.

Et tettere samarbeid i areal- og transportpolitikken vil kunne gi Innherredsbyen økt gjennomføringskraft i samferdselssaker samtidig som antallet konfliktsaker i arealpolitikken reduseres. Næringslivet vil kunne få større forutsigbarhet i lokaliseringssaker.

Nærmere om klimautfordringen

Areal- og transportstrategien er ikke en «klimaplan», men en strategi som er ett bidrag for å omstille samfunnet til et lavutslippssamfunn. Strategiene er avgrenset til areal- og transportområdet og tilpasset den nasjonale politikken på dette området. Strategien støtter opp under klimaarbeidet i Trøndelag, hvor det å legge til rette for bærekraftige areal- og transportløsninger er sentralt.

Klimautfordringen er i dag den viktigste utfordringen det globale samfunnet står overfor. Det langsiktige målet er at konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren skal stabiliseres på et nivå som forhindrer en farlig og negativ menneskeskapt påvirkning på klimasystemet. Dette målet har blitt konkretisert gjennom Parisavtalen (desember 2015). Norge har forpliktet seg til 40 % reduksjon av klimagassutslippene innen 2030 sammenlignet med 1990-nivået.

Å operasjonalisere dette globale målet til strategier og tiltak for areal- og transportpolitikken i Innherredsbyen innebærer at arealer må utnyttes mer bærekraftig og transporten må bli mer klimavennlig. Dette er vektlagt i utformingen av de etterfølgende strategier.



2. Utfordringer, trender og muligheter

2 Utfordringer, trender og muligheter

2.1 Dialogsamlinger og verksted med innspill til strategiarbeidet

I prosessen med å utvikle en felles areal- og transportstrategi, har det vært vektlagt å involvere fagfolk, næringsliv, politikere, ungdom og organsiasjonsliv for øvrig. Gjennom medvirkningsprosessen har det fremkommet innspill om en opplevd virkelighet i Innherredsbyen. Innspillene, som både tar for seg utfordringer og muligheter, supplerer statistikk og kunnskapsgrunnlaget for øvrig.

Underveis i arbeidet har det blitt avholdt tre større dialogsamlinger. I desember 2019 ble det gjennomført en fysisk dialog- og kunnskapssamling i Verdal. Etter at koronapandemien inntraff har det blitt gjennomført et digitalt webinar i mai 2020 og et digitalt verksted i mars 2021. I tillegg har det høsten 2020 blitt avholdt politisk verksted på Frosta, møte med næringsforeningene i Innherred og et arbeidsverksted med representanter fra Ungdommens fylkesutvalg.



Fra første dialog- og kunnskapssamling i Verdal i desember 2019.

Foruten god involvering har det vært et ønske at strategiarbeidet er kunnskapsbasert. I prosjektet har det gjennom prosessen blitt utarbeidet en rekke rapporter. Alle disse er tilgjengelige på www.innherredsbyen.no.

Dokumentasjon fra dialogsamlinger og verksteder:

- Dialogsamling 1:
Oppsummering fra temasamling om *Kunnskapsgrunnlaget*, desember 2019.
- Dialogsamling 2:
Webinar med opptak av samlingen: *Fra kunnskap til strategi*, mai 2020.
- Rapport fra politikerverksted:
Areal- og transportstrategi for Innherredsbyen, september 2020.
- Rapport fra ungdomsverksted:
Innherredsbyen i fremtiden, oktober 2020.
- Dialogsamling 3:
Oppsummering og opptak fra samlingen: *Fra strategi til handling*, mars 2021.03.29

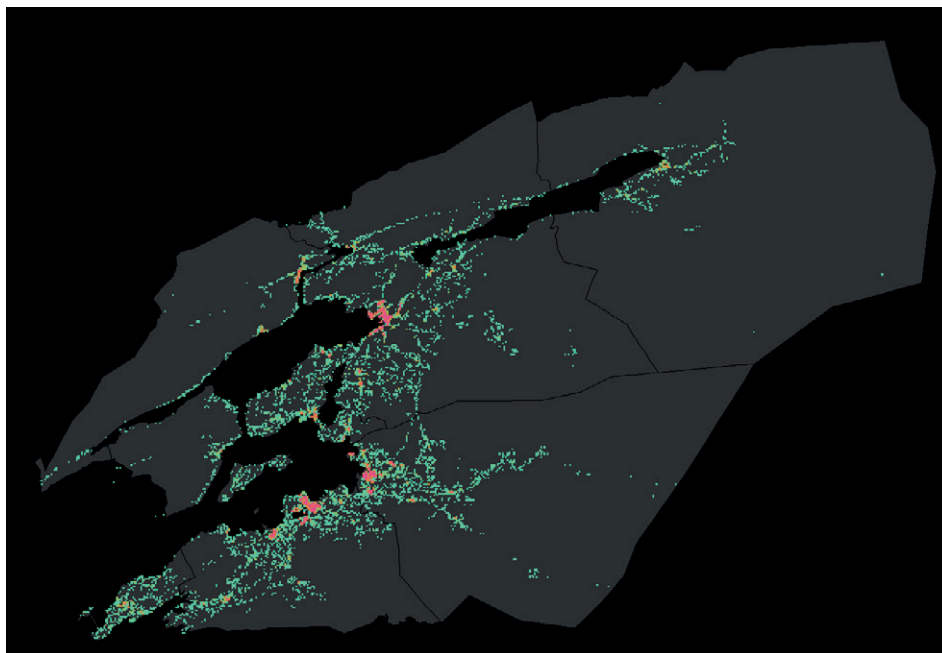
Følgende temarapporter er utarbeidet i løpet av prosessen:

- *Reisevaner på Innherred – nøkkeltallsrapport*, Innherredsbyen og NTNU, mai 2020.
- *Kunnskapsgrunnlaget: Befolkning, bolig, næring, arealbruk og reisevaner*, Innherredsbyen, oktober 2020.
- *Innherredsbyen – vekst og attraktivitet*, Telemarksforskning, mars 2021.

2.2 utfordringer

Spredt utbyggingsmønster skaper mobilitetsutfordringer for unge og eldre

På Innherred er det et spredt utbyggingsmønster som skaper et stort transportbehov. Det er ressurskrevende å dekke hele regionen med et godt kollektivtilbud. Arealbruken er basert på bilbruk og dette skaper særlige utfordringer for unge og eldre uten førerkort. Disse gruppene får dermed begrenset sin mobilitet og blir avhengig av skyss eller et begrenset kollektivtilbud. Mange bor slik til at det er for langt å gå eller sykle til daglige gjøremål.



Bosetting på Innherred i rutenett på 250x250 meter. Antall bosatte.
Kilde: Geodata og SSB.

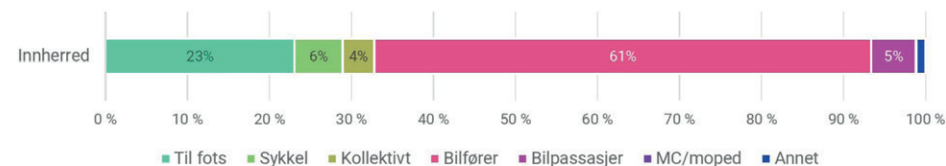
I dialogsamlinger har flere pekt på at arealbruken må bli mer gjennomtenkt og kommunene må i større grad styre hvor ulike funksjoner og virksomheter kan lokalisere seg. De tjenesteytende næringene og store kontorbygg bør ligge nært jernbanestasjonene for å åpne arbeidsmarkedet for hele regionen og gjøre det enklere å reise uten bil.

Det er et nasjonalt mål at utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Reisevaner med høy andel bilbruk og lav kollektivandel

Transportsystemet på Innherred er basert på god tilrettelegging for bilbruk. For de med førerkort er det raskt og effektivt å forflytte seg rundt i regionen. Det er betydelig pendling mellom kommunene på Innherred. Pendling muliggjøres blant annet av relativt korte reiseavstander med bil og forholdsvis god transportinfrastruktur på veg og bane.

Det er ikke overraskende at reisevanene på Innherred i stor grad er bilbasert. Men potensialet for at flere kan gå, sykle og reise kollektivt er til stede.

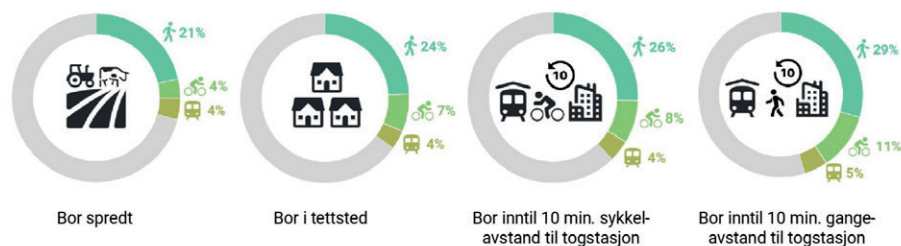


Reiseandel med ulike transportmidler for alle typer reiser for bosatte i Innherredsbyen. Kilde RVU Innherredsbyen 2020.

Reisemiddelfordelingen på alle reiser sett under ett er ganske lik mellom bosatte i de ulike Innherreds-kommunene. 66% av alle reiser foretas med bil eller som bilpassasjer. 23% av reisene foregår til fots, 6% med sykkel og kun 4% av reisene foretas med kollektivtransport.

Dersom de tre «grønne» reisemidlene gange, sykkel og kollektivt ses under ett har bosatte i bykommunene Steinkjer, Levanger og Verdal marginalt høyere «grønn»

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



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

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

Funnene fra reisevaneundersøkelsen støttes av innspill i medvirkningsprosessen.

Mangelfullt kollektivtilbud:

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

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

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

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

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

Tilrettelegging for gående og syklende kan bli bedre:

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

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

Mange har gratis parkeringsplass på arbeidsplass:

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

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

kollektivandelen er høyere blant dem som må betale for parkering (15%) sammenliknet med dem som har gratis parkering på arbeidsplassen (3%).



Stor biltrafikk skaper miljøbelastning, trafikk-sikkerhets- og framkommelighetsutfordringer gjennom Levanger sentrum.

En av mange overflateparkeringsplasser i Verdal.

Det er i dag en kultur for bilbruk:

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

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

Stedene kan bli mer attraktive

Gjennom dialogsamlinger og verksteder har det kommet mange innspill om viktigheten av attraktiv stedsutvikling:

Det har skjedd mye positivt i alle sentrumsområdene de senere årene – stor satsing på forskjønnelse og tiltak som skaper økt aktivitet som parker, møteplasser og kulturbygg i sentrum. Levanger har unike steds kvaliteter i trehusbyen.

I fremtiden ønsker ungdommen seg mer urbanisering, større utvalg av butikker, bedre kollektivtilbud som gjør dem mer uavhengig av bilen og et attraktivt bolig- og arbeidsmarked. Mange vektlegger også et bedre miljø og bærekraftige energiløsninger. Flere ønsker mindre trafikk i byene. Ungdommen har mange ulike steder å møtes i dag, men de kan også tenke seg enda flere.

Studenter ønsker å bosette seg i gangavstand til studiestedet. Det planlegges fortsatt boligområder som krever bilkjøring til arbeidsplasser i sentrumsområder. Det bygges mange like leilighetsbygg i sentrumsnære strøk, disse fylles gjerne opp av godt voksne innbyggere. Arealpotensialet i byer og tettsteder er ikke fullt utnyttet.

Flere sier at de ønsker seg flere sosiale møteplasser, at kvaliteten på ute- og oppholdsarealer bør økes. Det bør legges bedre til rette for myke trafikanter. Ny bruk av arealer som i dag benyttes av biler gir mange muligheter. Også dårlig utnyttelse av private uteområder, bakgårder og tomme lokaler gir muligheter.

Transportsystemet kan i stor grad omstruktureres der gående, syklende og kollektivresende gis prioritet på bekostning av biltrafikk. Nye gatebruksplaner kan rydde opp i problematiske områder. Kommunene må tørre å gjøre mer kontroversielle grep

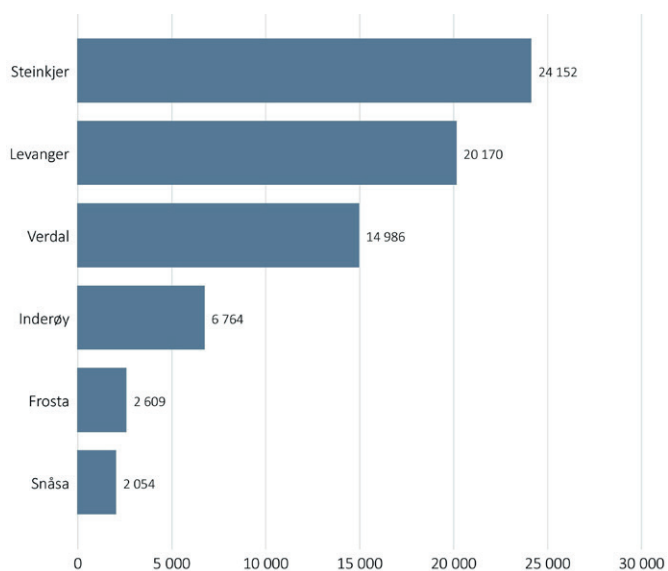
I dag er det i for liten grad mulig å ta med «urbaniteten» til bygda. Andre mener at arealene ikke utnyttes godt nok, mye plass går med til parkering, det blir press på dyrka mark og natur-mangfold utenfor sentrumsområder.



Eksempel på nyere leilighetsbygg der uteområdene foreløpig fremstår som lite attraktive.

Svak befolknings- og arbeidsplassvekst

Steinkjer er den største kommunen med 24 152 innbyggere. Deretter følger Levanger med 20 170, Verdal 14 986, Inderøy 6 749, Frosta 2 609 og Snåsa 2 054.



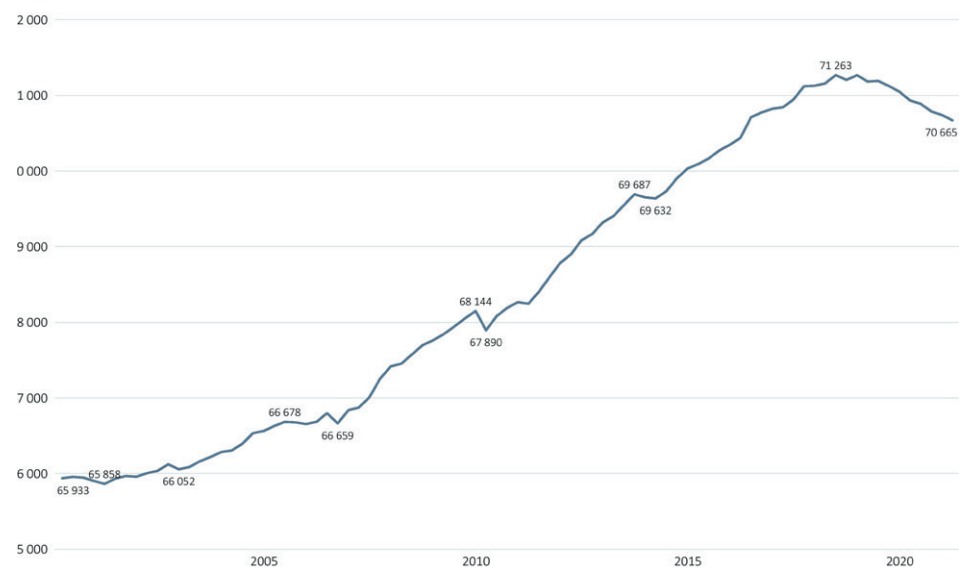
Antall innbyggere i kommunene i Innherredsbyen pr 1.1.2021.

Kilde: Trøndelag i tall / SSB.

Innherredsbyen hadde vekst i folketallet fra starten av 2000, da folketallet var 65 798 til 3. kvartal 2018, da det var registrert 71 199 innbyggere i regionen. Etter det har folketallet vært fallende.

Ved inngangen til 2021 var det 70 735 innbyggere i Innherredsbyen.

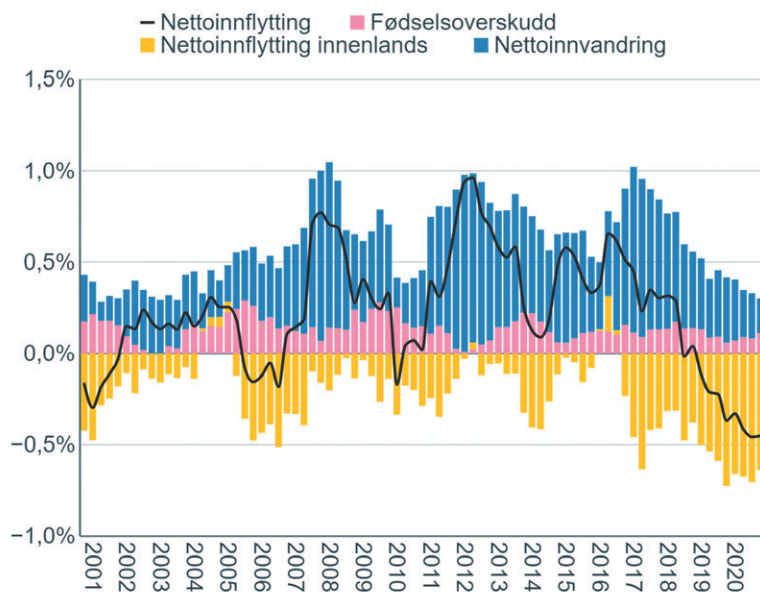
Enkelte oppfatter at Innherred ligger i «skyggen av Trondheim». Kollektivrutene i nord legges ned på grunn av for lavt kundegrunnlag og spredt arealbruk. Samtidig er det for de fleste for langt å pendle ved å bo på Innherred og jobbe i Trondheim. For kommunene lengst sør gir nærheten til Trondheim imidlertid potensial for videre vekst.



Utvikling i folketallet i Innherredsbyen, målt hvert kvartal, k=1000.

Kilde: Telemarksforskning 2021.

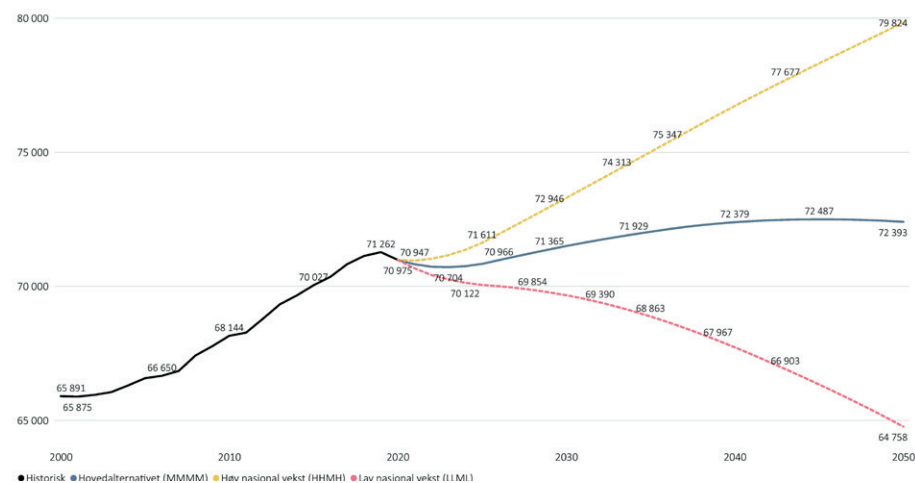
Innherredsbyen har hatt en positiv fødselsbalanse siden 2000. Veksten i folketallet i Innherredsbyen har hovedsakelig kommet som følge av netto innvandring. Siden 2017 har nettoinnvandringen blitt lavere. De siste årene har nettoinnvandringen vært negativ. Den innenlandske flyttebalansen har bidratt negativ til befolkningsveksten i nesten alle periodene. Fra 2017 til 2020 har den innenlandske nettoflyttingen blitt sterkt negativ.



Befolkningsveksten dekomponert i 12-måneders perioder, målt hver kvartal.
Kilde: Telemarksforskning 2021.

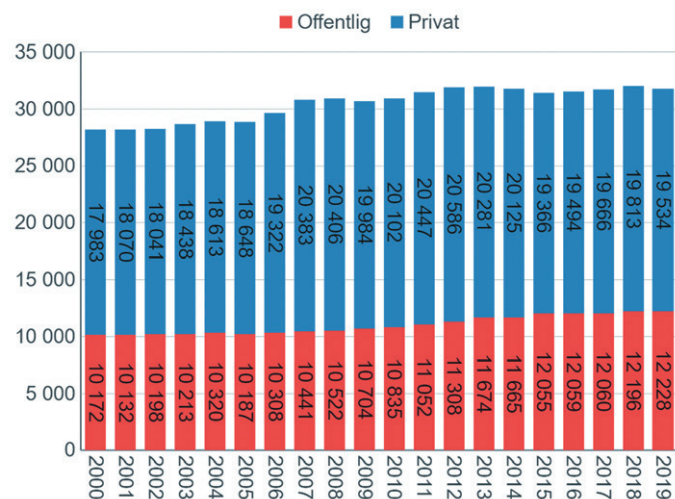
Veksten ser ut til å bli svak fremover, om man ikke tar nye grep. Ifølge befolkningsprognosen (hovedalternativet til SSB der alle påvirkningsfaktorer er satt til middels) forventes 2,3% vekst fram mot 2050. (Kilde SSB 18.08.2020). Det er store regionale forskjeller mellom kommunene; 3 kommuner får ifølge prognosen vekst: Frosta ca 11%, Levanger over 9%, Inderøy 4,5%, mens 3 kommuner kan forvente nedgang; Verdal ca -0,5%, Steinkjer ca -2% og Snåsa -14%.

Sentralisering er en utfordring i hele landet og Innherred er intet unntak. Viktige funksjoner for samfunns-beredskap; som ambulans og politi er under press.



Befolkning i Innherredsbyen 2000-2050 med prognoser fra SSB i tre alternativer.

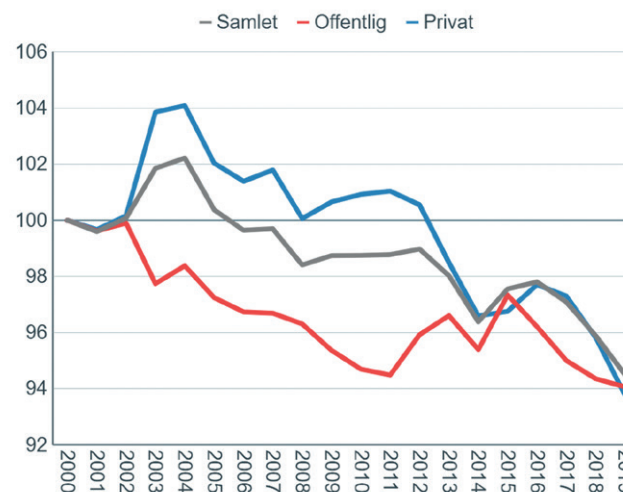
Det var registrert 19 534 arbeidsplasser i næringslivet i Innherredsbyen på slutten av 2019. Det var flere arbeidsplasser enn i 2000, da det var 17 983 arbeidsplasser i næringslivet, men færre enn i 2012 da det var 20 586. Det har altså vært en vekst i antall arbeidsplasser i næringslivet siden 2000, men nedgang siden 2012. Antall arbeidsplasser i offentlig sektor har økt i Innherredsbyen, som i resten av landet.



Antall arbeidsplasser i offentlig og privat sektor i Innherredsbyen.
Kilde: Telemarksforskning 2021.

I figuren under har Telemarksforskning vist utviklingen i antall arbeidsplasser i Innherredsbyen i forhold til utviklingen i Norge. Utviklingen er først indeksert slik at nivået i 2000=100. Deretter har de sett på indeksens utvikling i forhold til indeksen for Norge. En indeksverdi på 100 betyr at utviklingen er den samme som i landet.

Figuren viser at arbeidsplassveksten i Innherredsbyen har vært vesentlig svakere enn veksten i landet. Både i næringslivet og i offentlig sektor har det vært omtrent seks prosentpoeng svakere vekst i Innherredsbyen enn i resten av landet.

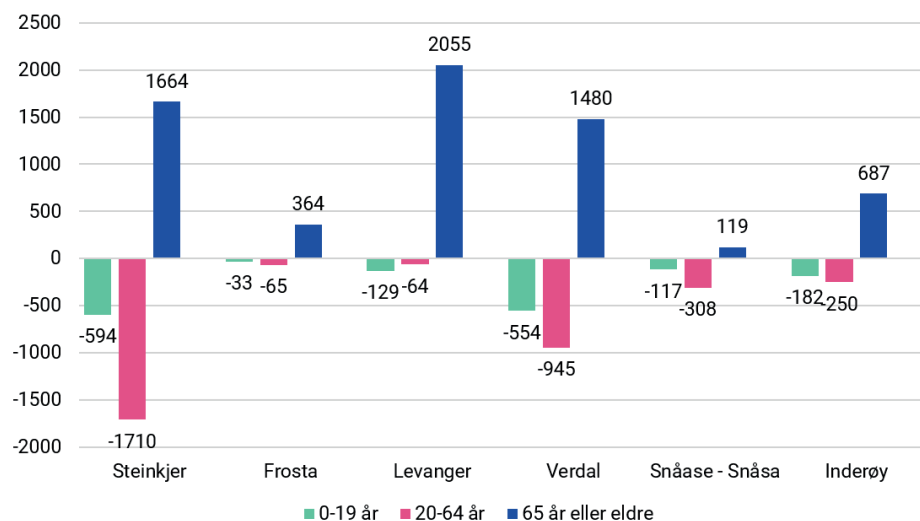


Utvikling av antall arbeidsplasser i Innherredsbyen indeksert slik at nivået i 2000=100, relativt til indeksen for Norge. Kilde: Telemarksforskning 2021.

Særlig utfordring med nedgang i folketallet i yngre aldersgrupper

Innherredsbyen forventes samlet sett vekst fremover mot 2050, men om man studerer demografisk utvikling nærmere, er det ingen grunn til å se lyst på prognosene. Alle kommunene forventer nedgang i folketallet i de yngre aldersgruppene under 65 år. Veksten skyldes altså at det er sterk vekst i aldersgruppen 65 år eller eldre.

Hvordan kan Innherredsbyen snu denne utviklingen og i større grad tiltrekke seg unge og folk i yrkesaktiv alder. Innherredsbyen har jo kvaliteter som det kan bygges videre på? Ungdommen etterspør mer urbanisering, god stedsutvikling og kollektivtilbud. Også styrking av utdanningsinstitusjoner og utdanningstilbudet regionalt er viktig og med sterkere kobling mellom studenter og lokalt næringsliv.



Aldersfordelt befolkningsprognose for Innherred. Endring 2020-2050. SSB hovedalternativet (MMMM).

2.3 Trender

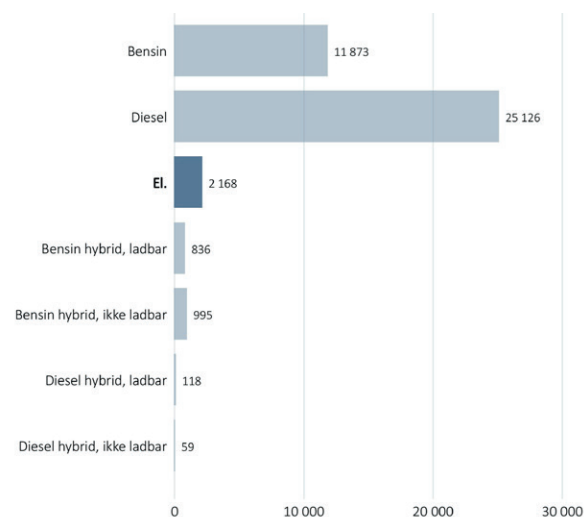
Hvordan vil vi bo og forflytte oss i 2030?

Trendbeskrivelsene peker på en utvikling vi med dagens kunnskap ser på som sannsynlig, og Innherredsbyen er en del av denne utviklingen.

KPMG sin rapport Hvordan vil vi bo og forflytte oss i 2030 peker særlig på fem trender:

Trend 1: Grønnere transport

Rapporten konkluderer med at mer klimavennlige transportmidler er den aller viktigste trenden fram mot 2030. Trenden er særlig knyttet til elektrifisering, men også biogass og hydrogen kan bidra. Det er lagt sterke politiske føringer for å redusere utslippene i transportsektoren med tilhørende virkemiddel, og folk flest er positive til å ta i bruk mer klimavennlige transportformer. Endringsprosessen er allerede godt i gang for særlig personbiler, busser og ferjer, og rapporten argumenterer for at den vil slå inn enda sterkere etter hvert som de ulike teknologiene modnes. Når vi kommer til siste halvdel av 2020-tallet spår rapporten at det vil være mer lønnsomt å velge fossilfritt på de fleste transportområder. Oppsummert vil denne trenden ha kuttet utslippene betydelig når vi kommer til 2030.



Det er registrert 2 168 elbiler i Innherredsbyen per 2020, som utgjør 5,3 % av bilparken. Kilde: Trøndelag i tall/ SSB tabell 11823

På sikt vil alle kollektive transportmidler kunne driftes uten bruk av fossile drivstoff. Allerede i dag er det mange elektriske busser i drift i Norge, det pågår en elektrifisering av jernbanestrekninger som tidligere ikke var elektriske og det pågår en teknologisk utvikling av hurtiggående miljøvennlige passasjerbåter og ferger.

Trend 2: Fra eierskap til tilgang

Ny teknologi er også den viktigste driveren for overgang fra eierskap til tilgang. Det kan dreie seg om nye mobilitetsplattformer som skreddersyr reisen for deg og forenkler billettbestilling og betaling. Teknologiske løsninger gjør det også enklere å koble tilbydere og brukere av transport – for eksempel for å få til samkjøring og bildeling. Disse løsningene vil redusere behovet for å eie egne biler og kunne redusere familiens transportkostnader vesentlig.

Trend 3: Autonomi

Innfasing av selvkjørende biler vil i perioden mot 2030 forventes å transformere mobilitetsmarkedet ytterligere. Vi kan forvente at mange kollektivkjøretøy i bruk får redusert størrelse når sjåførkostnaden elimineres og dermed blir kollektivtransporten mer fleksibel og mer konkurransedyktig. Også tidskostnader knyttet til lading reduseres når bilen mangler sjåfør. Det er dermed forventet at selvkjørende biler vil forsterke elektrifiseringstrenden.

Trend 4: Urbanisering

I 2030 vil det være rundt 6 millioner mennesker i Norge. Det er forventet at mye av befolkningsveksten vil skje i og rundt byene. Om befolkningsveksten møtes med en helhetlig planlegging av infrastruktur, boliger, arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner og handel, er det potensial for store utslippskutt. Urbaniseringen gir lavere transportbehov og bedre forutsetninger for kollektivtrafikk og begge deler fører til mindre utslipp og redusert fotavtrykk for transport.

Trend 5: Digitalisering

Digitalisering medfører store endringer for samfunnet og måten vi organiserer oss på. Allerede i dag er de fleste av oss på nett. Det betyr at flere kan jobbe hjemmefra, noe som allerede vises i redusert transport på fredager. Ny teknologi kan redusere behovet for fysiske møter ytterligere.

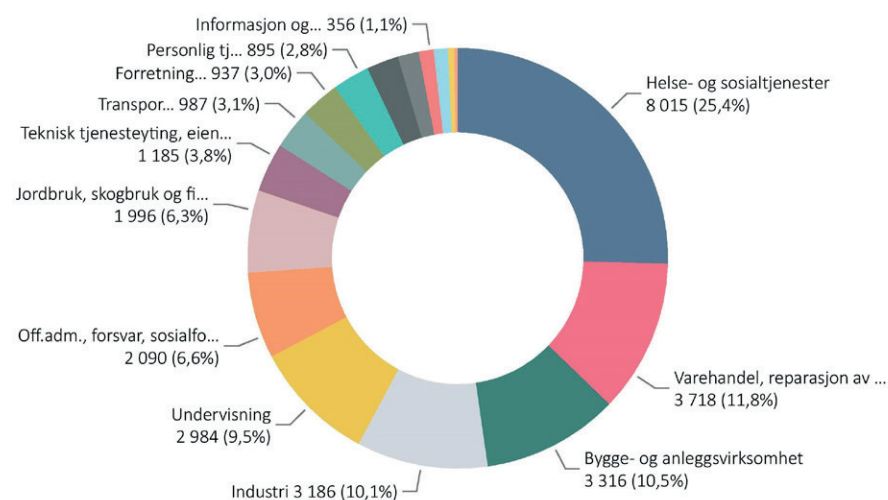
Erfaringene fra korona-pandemien vil ytterligere kunne forsterke effekten av digitalisering ved at stadig flere nå behersker digitale kommunikasjonsplattformer.

2.4 Muligheter

Kompletterende bo- og arbeidsmarkeder

Næringslivet i regionen er variert, jfr kapittel 1.1. Innherredsbyen oppleves i stor grad som et felles bo- og arbeidsmarked. Kommunene kompletterer hverandre med arbeidsplasser innen industri, bygg og anlegg, varehandel, offentlig og privat tjenesteyting, utdanning, forskning, administrasjon og landbruk.

Sysselsatte etter næring i Innherredsbyen per 4. kvartal 2020



Sysselsatte fordelt på næringsgrupper på Innherred i 2019. Kilde SSB.

I Verdal er det ca 75% av arbeidsplassene i konkurranseutsatt virksomhet, dette gjør arbeidsplasser sårbare for svingninger i markedet. Samlet sett så fremstår regionen likevel som robust. Det er mange store og stabile arbeidsplasser som sykehus, Norske Skog, universitet og skoler, statlige- og regionale etater.



Verdal Industripark. Kilde: Verdal Næringsforum

Mange pendler mellom kommunene og spesielt inn til de tre største byene. Pendling er ofte nødvendig for en i familien. Mange opplever at det er relativt korte avstander med daglig reisetider omtrent som om man var bosatt i Trondheim.

I Innherredsbyen oppleves det generelt for lav tilgang til arbeidskraft. Det er særlig krevende å rekruttere personer med høyere utdanning (jurister, helsearbeidere, ingeniører) – men Innherred kan tilby jobbene! Dette gir muligheter for vekst i fremtiden.

Gode oppvekstvilkår og sterk frivillighet

Innherred oppleves som et trygt og fint sted for barn og unge å vokse opp. Det er nærhet til alt, lite kriminalitet og god tilgang på sykehus og helsetjenester. Samfunnet er oversiktlig og det er generelt gode oppvekstvilkår.

Frivilligheten står sterkt innen idrett og kultur. Frivilligheten bidrar også til samskaping og fellesskapsfølelse. Det er et bra botilbud og et differensiert arbeidsplassstilbud. Det er også et godt tilbud innen videregående opplæring.

Innherred har noen komparative fortrinn sammenliknet med Trondheim; bl.a. rimeligere boliger. Nærheten til Trondheim gir samtidig tilgang til funksjoner som kun større byer har.

I oktober 2020 ble et ungdomsverksted avholdt i Verdal med deltakere fra Ungdommens fylkesutvalg. Ungdommen gir uttrykk for å trives på Innherred. Mange vil gjerne reise ut for å studere, men ønsker seg hjem igjen etter studiene. Ungdommen setter pris på mange kvaliteter ved regionen; naturen og turmuligheter, kortreist mat, skoletilbud på videregående, fritidstilbud og mange yrkesfaglige arbeidsplasser.

Ungdommen har tro på at by og land kan samarbeide om utvikling i regionen. De ser ingen motsetning mellom utvikling i byer og bygder. Samarbeid kan gjøre både byer og omegnskommuner attraktive. Mer samhold og samarbeid vil øke trivselen.



En engasjert gjeng ungdommer på verksted om Innherredsbyen.

Mange gode kvaliteter

På Innherred er det både by- og bygdekvaliteter – «rurbane» kvaliteter. Mange setter pris på at det både finnes små grender og små byer, og at Trondheimsområdet ikke er for langt unna. Det er nærhet til mange tilbud lokalt og relativt kort avstand til flyplass med muligheter for å nå ut i verden.

I alle kommuner er det nærhet til- og et mangfold i naturopplevelser; både fjord og fjell med mulighet for jakt og fiske. Det er mange gode, tilrettelagte turstier og topp-turmuligheter som gjør dørstokkmila lettere – bra for folkehelsa. Hele regionen har tilgang på gode råvarer og lokalprodusert mat.

Innherred har et bredt mangfold av idretts- og kulturtilbud, og en svært aktiv frivillighet som gjør seg gjeldende innenfor både idrett, amatørteater og musikkiv med mere. I tillegg nyter vi godt av flere kunstnere og institusjoner i regionen, som også gir innbyggerne og tilreisende tilgang på profesjonelle kulturopplevelser.

Samlet sett har Innherredsbyen bokvaliteter mange verdsetter høyt. Bedre kommunikasjon til omverden om Innherredsbyens kvaliteter, kan gi nye muligheter.



Turnéteatret i Trøndelag, lokalisert i Verdal sentrum.

Mer samarbeid og samordning

Det har tradisjonelt vært en tendens til interne kamper på Innerred, ikke bare i fotball, men om lokalisering og utvikling. Etter fylkessammenslåingen har det blitt tydeligere at en slik mangel på felles strategi kan være negativt for alle kommuner på Innherred. Derfor er det viktig å bygge kommunene tettere sammen for å få mer gjennomslag, både i fylket og nasjonalt..

På første dialogsamling i Verdal i desember 2019 ble det sterkt understreket et behov for bedre samarbeid og samhandling på Innherred. Underveis i prosessen synes holdningen og samarbeidsånden å ha vært i sterk utvikling. Ordførerne i styringsgruppa for Innherredsbyen har i flere omganger stått sammen om saker; for eksempel i innspill til Nasjonal transportplan 2022-33. Kommunene har nå etablert Innherred regionråd – et interkommunalt politisk råd.

Gjennom strategiprosessen har det utviklet seg et nært og godt politisk samarbeid kommunene imellom på Innherred. Trolig vil det fortsatt være behov for å arbeide for godt samspill og samarbeid i alle deler av Innherreds-samfunnet både administrativt, i næringsliv og i organisasjonsliv for øvrig. At det politiske miljø nå går foran lover godt for videre samarbeid.



Ordfører og sentrale politikere fra kommunene på Innherred samlet til politikerverksted på Frosta.

Nå har det blitt typisk å framsnakke hverandre på Innherred, unne hverandre suksess og samarbeide om nye prosjekter. En større tillit til hverandre er etablert og troen er til stede på at det lønner seg å stå sammen i kampen om nasjonale prioriteringer innen samferdsel, distriktsutvikling, belønningsordning for mellomstore byområder og at mindre byer og kommuner, utenfor storbyområdene, er viktige for vekst og utvikling.

Teknologiutvikling, energiomstilling og framvekst av «blå-grønne» næringer

Innherred kan utnytte bedre de kvaliteter som finnes, f.eks. kan nye arbeidsplasser og reiselivet utvikles videre basert på lokale råvarer og unike naturkvaliteter. Kommunene kan samarbeide mer om markedsføring og profilering.

De tre regionale byene kan videreutvikle seg med utgangspunkt i sine sterkeste kvaliteter - universitetsbyen Levanger, industribyen Verdal, administrasjonsbyen Steinkjer. Ved å styrke de urbane kvalitetene i byene kan hele regionen fremstå mer attraktiv for ungdom og «hjemflyttere»

Teknologiutvikling med overgang til «grønnere» transport, elektriske- og selvkjørende biler og busser kan redusere dagens ulemper ved et spredtbygd utbyggingsmønster og høy bilbruk.

Innherredsbyen har gode forutsetninger for å videreutvikle «blå-grønne» næringer som kan få betydelig vekst internasjonalt. Regionen har industriell kompetanse og betydelig med areal. NHO peker bl.a. på muligheter innen:

- Behov knyttet til global energiomstilling.
- Potensiale for ytterligere økt elektrisetsproduksjon gjennom vann og vindkraft.
- Stort marked inne sol, vind, batterier og hydrogen.
- Maritime næringer; både grønn skipsfart, ferger, deep-sea, havvind og hav-bruk.
- Sirkulær økonomi der ressursene i større grad enn i dag gjenbrukes til ny økonomisk aktivitet.
- Utnyttelse av biologiske ressurser fra skog, jord og hav.



3. Regional areal- og transportstruktur

3 Regional areal- og transportstruktur

3.1 Viktige strategiske grep

Visjonen for Innherredsbyen er å bli en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion. Det skal bo folk i hele Innherredsbyen, både i byer og bygder – og regionen skal framstå som attraktiv å etablere seg i for næringslivet. For å få dette til må det tas tydelige retningsvalg.

For at Innherredsbyen, som en samlet region nord for Trondheim, skal bli mer konkurransedyktig og bærekraftig, må framtidig arealutvikling i sterkere grad samordnes med framtidige investeringer i et miljøvennlig transport-tilbud. Samordning av arealbruk og transport er helt nødvendig dersom en større andel av reisene skal kunne foregå med miljøvennlige transportmidler som gange, sykkel og kollektivtransport (tog, busser og båter).

Sammen for attraktivitet og grønne reiser

Innherredsbyens slagord er «sammen for attraktivitet og grønne reiser». Viktige strategiske grep for framtidig utvikling er:

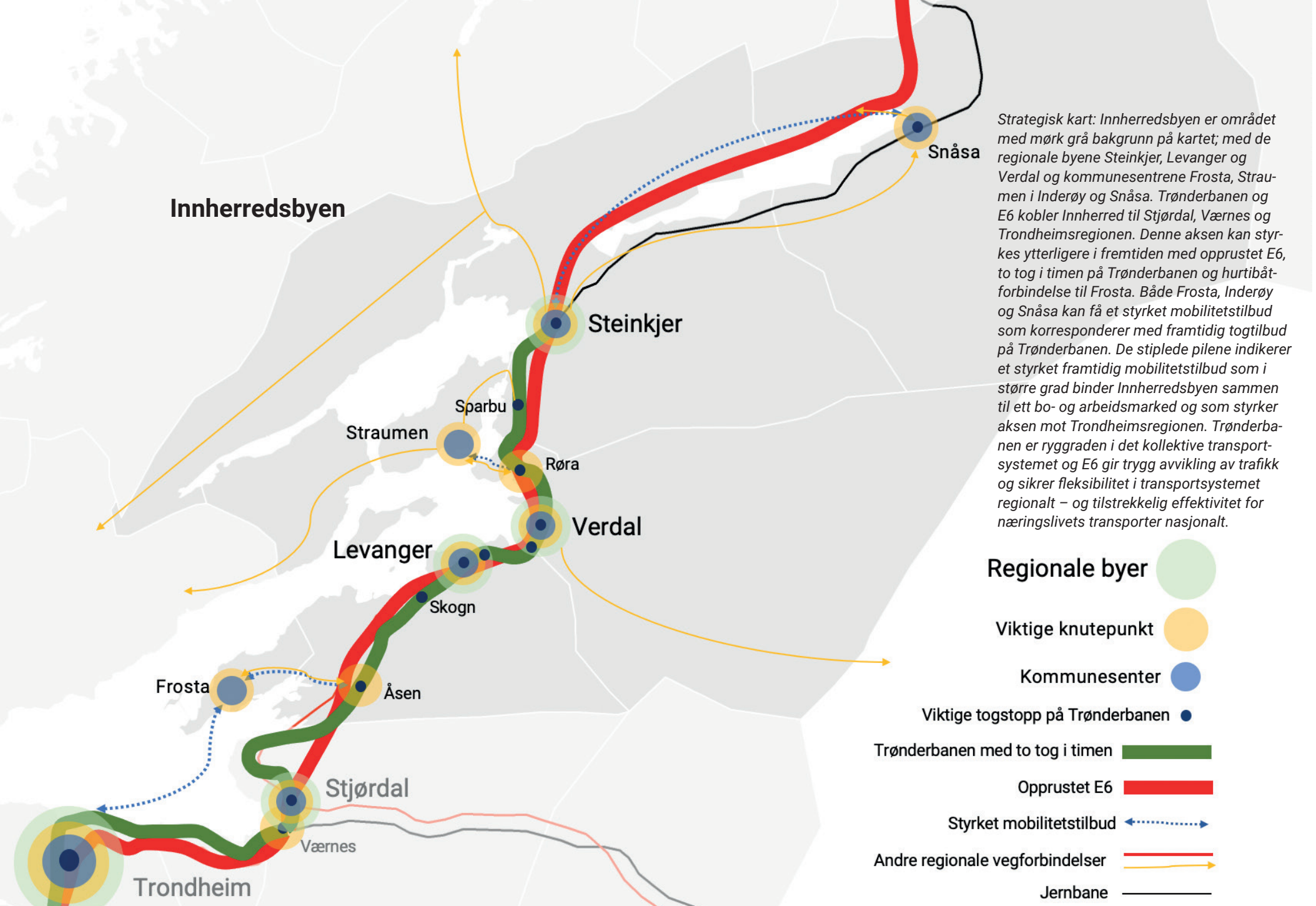
- 1. Knytte sammen:** Transportsystemet må utvikles i tråd med mål for Innherredsbyen om å knytte kommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.
- 2. Attraktive steder:** Stedsutvikling bør særlig støtte opp om framtidige jernbaneinvesteringer og et bedre togtilbud. Byene og kommunesentrene bør utvikles til levende og attraktive steder med urbane kvaliteter som tiltrekker unge tilflyttere, «hjemflyttere» og bedrifter. Sterke byer og kommunesentre gir også et bedre grunnlag for levedyktige grender og bygder.
- 3. Effektive overganger til kollektivtransport:** Knutepunkter av ulike typer og på ulike steder bør utvikles for å sikre at alle får enkel tilgang til et regionalt kollektivtilbud – med tog, buss eller båt. Særlig på lengre reiser mellom de største byene og tettstedene i Innherred og på reiser mellom Innherred og Trondheim kan kollektivtransport være konkurransedyktig med privatbil.

- 4. Enklere å gå, sykle og reise kollektivt:** Bil vil også i fremtiden spille en viktig rolle i Innherredsbyen på strekninger der det ikke er tilgjengelig et godt kollektivtilbud. Det er imidlertid nødvendig å utvikle strategier som reduserer bilavhengigheten og som gjør det enklere å velge å gå, sykle eller reise kollektivt. Selv om teknologitvilling kan redusere ulempene med bilbruk, tar personbiler mye plass når de er parkert og bidrar ikke til trivelige uteområder i byer og tettsteder. Biltrafikk kan tidvis forårsake trengsel og forsinkelser på flaskehals i vegnettet. Trafikk gir uheldige miljøeffekter i form av støv og forurensning og kan skape trafikksikre situasjoner for myke trafikanter. Reisevaneundersøkelsen viser at innbyggere i Innherredsbyen foretar mange korte turer i løpet av en dag, flere av disse bør i fremtiden kunne skje til fots, med sykkel / el-sykkel eller andre former for mikromobilitet.

Strategisk kart over Innherredsbyen

Strategien er langsiktig og gjelder fram mot 2040. Samordnede areal- og transportstrategier skal sikre at alle aktører i Innherredsbyen drar i samme retning og slik at innbyggere og næringsliv får mest mulig effekt av satsninger og investeringer. En felles satsning på utvikling av byer, tettsteder og transporttilbud i regionen skal over tid gi positive effekter for den enkelte kommune, for Innherredsbyen som helhet og for Trøndelag.

Kartet viser de regionale byer og kommunesentre i Innherredsbyen og med hovedstrukturer i transportsystemet som binder kommunene sammen; fremfor alt Trønderbanen og E6 i aksene mot Trondheimsregionen. I fremtiden kan også hurtigbåt og andre nye tilbud komplettere og styrke det samlede mobilitetstilbudet.



De regionale byene er viktig for hele regionens attraktivitet

De regionale byene inneholder funksjoner og spesialiserte tjenester som ikke mindre kommunesentra, grendene eller bygdene kan tilby i samme grad, f.eks. hotell, restaurant, handelstilbud og andre tjenester som trenger et større markedsgrunnlag for å kunne være økonomisk bærekraftig. Mange virksomheter vil ha best grunnlag for å ha vekst og utvikling med en lokalisering etter prinsippet; «rett virksomhet på rett sted». Les mer om strategier for næringslokalisering, handel og tjenestetilbud i kapittel 4.3 og 4.4.

De regionale byene, med sitt sammensatte tilbud, gir også innbyggerne en variasjon av opplevelser gjennom ulike typer møteplasser. Å ferdes i byene kan gi overraskelser og impulser nettopp fordi det er en større tetthet av mennesker, møteplasser og ulike tilbud. Stadig flere mennesker bor i byer, både fordi byene som regel representerer et interessant jobbmarked, men også fordi byene kan tilby kulturopplevelser og urbanitet; tilgang på en tetthet av aktiviteter som mange, og særlig unge etterspør; f.eks. muligheter for «shopping», kafébesøk og et mangfold av møteplasser både utendørs og innendørs.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det i Innherredsbyen er det en utfordring fremover å trekke til seg yngre befolkningsgrupper. Strategier for å styrke de eksisterende byene, er samtidig en strategi for at regionen skal fremstå mer attraktiv for unge tilflyttere og ikke minst potensielle «hjemflyttere» som i en periode har tatt utdanning og kanskje har hatt sin første jobb andre steder i landet.

Det er i byene det er best markedsgrunnlag for å etablere et effektivt regionalt kollektivtilbud. Tetthet på bosatte og arbeidsplasser med gode kollektivknutepunkt og et godt regionalt kollektivtilbud muliggjør at hele Innherredsbyen mer effektivt kan knyttes sammen til ett felles bo- og arbeidsmarked.

Levende lokalsamfunn – grender og bygder

Det er et mål at også grender og bygder skal utvikle seg til mer attraktive og innholdsrike steder. Grendene og bygdene har andre kvaliteter enn byene. Her er det gode oppvekstmiljøer, bedre plass og nærhet til natur. Naturbasert næringsliv som for eksempel jordbruk, skogbruk og fiske gir grunnlag for flere arbeidsplasser i bygder og grender. I bygder og grender er også grunnlag for et lokalt tilpasset handels- og tjenestetilbud. Når forutsetningene ligger til rette for det, kan det også være grunnlag for spesialiserte tjenester. Reiseliv er en næring som kan utvikles videre og gi grunnlag for vekst og utvikling i grender og bygder.

Les mer om arealstrategier i kapittel 4.

Togtilbudet er ryggraden i det kollektive transportsystemet

Allerede i dag er togtilbudet mellom Innherred og Trondheimsregionen viktig for lengre reiser, jfr nylig gjennomført reisevaneundersøkelse for Innherredsbyen.

I fremtiden vil togtilbudet mellom regionale byer i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og Trondheims-regionen bli betydelig styrket. Allerede i 2021 vil helt nye togsett betjene strekningen. De nye togsettene vil gi langt bedre komfort og kapasitet enn dagens togsett. Med større reisekomfort vil reisetid enklere kunne utnyttes til effektiv arbeidstid eller til avslappende og underholdende hviletid. Togreiser gir andre muligheter enn det privatbilen gir. På litt lengre sikt vil også frekvens og reisetid kunne forbedres. Det arbeides med innføring av nytt digitalt signalsystem som gir bedre sikkerhet og mer effektiv utnyttelse av sporkapasiteten. Det pågår nå planlegging av infrastrukturtiltak på sporet som vil gi sikrere planoverganger og flere kryssingsspor – noe som er nødvendig for å kunne øke frekvensen på sporet til to tog i timen og redusere reisetiden.

Forskning fra blant annet Telemarksforskning viser at man tåler en daglig pendling med bil inntil 45 minutter en vei, atskillig lengre hvis man velger toget. Derfor er et godt togtilbud viktig for at den nordligste delen av Innherred i størst mulig grad skal kunne få god forbindelse til Trondheimsregionen med de muligheter dette gir for begge regioner; f.eks. gjennom pendling og utveksling av kompetanse til næringsliv og offentlig tjenestetilbud.

Les mer om strategier for utvikling av togtilbudet i kapittel 5.3.

E6 sikrer et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods

E6 er viktig både for trafiksikker, effektiv og bærekraftig transport både internt i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og andre regioner.

Innherred er i stor grad et bilbasert samfunn fordi kollektivtransport mangler i mange deler av områdene der folk bor. Regionen er til dels en felles bo- og arbeidsregion der spesielt sørdelen er sterkt knyttet til Stjørdal og Trondheim. Effektiv transport på strekningen Steinkjer-Trondheim er viktig for å ta del av veksten i regionsenteret Trondheim. En hovedstrategi er å øke kollektivandelen med effektiv biltransport inn til de sentrale trafikk-knutepunktene ved bane og riksveg. Hovedvegssystemet bør derfor bygge opp under og tilrettelegge for tilknytning til jernbanestasjoner.

I konseptvalgutredning (KVU) for transportsystem Trondheim-Steinkjer ble det fastsatt følgende samfunns mål for strekningen:

«I 2040 er akse Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.»

Stamvegnettet er viktig for godstransporten. Havna på Fiborgtangen i Levanger er den eneste havna utenfor Trondheim som kan omlaste sjø/veg/bane uten store investeringskostnader. Med ny E6 mot Trondheim øker det havnas attraktivitet som godsknutepunkt i Trøndelag.

Dersom ny E6 realiseres som planlagt med fartsgrense 110 vil dette kunne ha store konsekvenser for trafikken mellom kommunene på Innherred. Færre avkjørsler på hovedvegnettet vil kunne medføre at trafikk flyttes over til lokalvegnettet. Dette er særlig aktuelt i Verdal og Levanger Det vil bli viktig med gode planprosesser og konsekvensutredninger som viser trafikale konsekvenser før beslutninger fattes om fremtidige løsninger.

Hele kapittel 5 omhandler strategier for transportsystemet. Les mer om strategier for utvikling av hovedvegnettet, godstransport og logistikk i kapittel 5.4 og 5.9.

3.2 Levende regionale byer, kommunesentre og lokalsamfunn

Regionale byer: Steinkjer, Verdal og Levanger

De regionale byene er regionsentre i sine nær-omland, det vil si at folk reiser dit fra omlandet både for arbeidsplasser og andre tilbud. Steinkjer, Verdal og Levanger kan med fordel bli sterkere «motorer» for hver sine nær-omland. Innbyggerne i disse byene har allerede de mest miljøvennlige reisevanene i Innherredsbyen og vekst her vil kunne bidra til at en større andel av innbyggerne i regionen vil kunne gå, sykle eller reise kollektivt. De tre regionbyene i Innherred kompletterer hverandre.

Prognoser for Innherred viser en svak vekst frem mot 2050. Selv om en arbeider for å styrke denne veksten, vil det være begrenset vekst å fordele. Dersom de regionale byene i fremtiden skal styrke sin urbanitet og få grunnlag for et bedre regionalt kollektivtilbud, slik ungdommen ønsker seg, må de tilføres vekst. Derfor bør kommunene nøye prioritere hvor det skal legges til rette for vekst i fremtiden. Dersom veksten spres jevnt utover, vil det knapt mekes noen endring i de regionale byene. Vil kommunene da være i stand til å utvikle de kvalitetene fremtidens generasjoner etterspør? Å styrke vekst til de regionale byene er ikke i konflikt med ønsket om også å ha levende lokalsamfunn – ungdommen har tro på at «by og land kan gå hand i hand» gjennom godt samarbeid, men en viktig forutsetning for at ungdommen har lyst å flytte hjem igjen etter endt utdanning er at hjemkommunen har attraktive byer og steder med urbane kvaliteter – slik de regionale byene kan tilby –om det legges til rette for det.

Kommunesentre: Frosta, Straumen og Snåsa

Kommunene Frosta, Inderøy og Snåsa har hver for seg spesielle kvaliteter som supplerer de regionale by-kommunene. Kommunesentrene Frosta, Straumen og Snåsa har en mindre sentral lokalisering i regionen mht transporttilbud. Snåsa har togstopp, men har ikke det samme togtilbudet som de større kommunesentrene langs Trønderbanen. Det er viktig for de mindre kommunene å ha tilgang på et supplerende kollektivtilbud, slik at kommunene knyttes til det regionale kollektivtilbudet i akse Trondheim-Steinkjer.

Kommunesentrene Frosta, Straumen og Snåsa er viktige sentra for innbyggerne i sine kommuner. Videre arbeid med attraktiv stedsutvikling, noe Straumen i Inderøy er et godt eksempel på, vil være viktig for å nå mål om vekst i innbyggertall også fremover, spesielt for yngre aldersgrupper. Som det fremgår av kunnskapsgrunnlaget i kap 4.2 er kvaliteter ved «stedet» viktigere enn kvaliteten ved «bomiljø/nabolaget» og «boligen» i beslutninger om bostedsvalg i distriktene.

STEINKJER – «administrasjonsbyen»

Steinkjer by har ca. 13.000 innbyggere og er Trøndelags tredje største by. I hele kommunen bor det ca. 24.350 innbyggere. Bebyggelsen ligger vidstrakt rundt byen, både innenfor «de åser skogers running» og utenfor, med Søndre Egge, Egge, Guldbergaunet, Byafossen, Skjefte, Lerkehaug, Lø og Sørli. I overkant av 9000 personer er bosatt innenfor 10 minutter sykkelavstand fra Steinkjer stasjon, 10-minuttersbyen.

Steinkjer er en av de best bevarte gjenreisingsbyene i Norge. Særlig er miljøet langs Kongens gate godt bevart. En del enkeltbygninger, særlig Samfunnshuset, er i nasjonal verneklasse. Byen er relativt kompakt – en finner både barokkakser, urban betongby, trehus- og hageby, samt typisk utnyttning av terrengformasjoner. Alt i gåavstand.

Steinkjer er administrasjonsbyen i Trøndelag, blant annet som kontorsted for Trøndelag fylkeskommune, Nav og Statsforvalteren i Trøndelag. Steinkjer by har de siste årene vært gjennom en stor fornying og flere utbyggings-prosjekter har styrket Steinkjer som by og dens urbane kvaliteter. Dette har vært viktige byutviklingsprosjekter som ledd i å utvikle administrasjonsbyen, og også i å utvikle de blågrønne næringene og sikre viktige kompetansemiljøer i kommunen. Her kan nevnes nytt Helse- og beredskapshus, InnoCamp, nytt kulturkvarter, hovedkontoret til Nav Trøndelag, nytt Fylkets hus, nye idrettshaller, sist fotballhall, og nytt hotell er under planlegging.

Steinkjer er en av landets største jord- og skogbrukskommuner med mange store bruk og særlig stor produksjon av melk, korn og fjørfe. Byen er omkranset av aktive bygder med gode grendesentra. Det er et gjensidig avhengighetsforhold mellom bysentrum og aktive bygder i Steinkjer.

Steinkjer er også en stor handelsby med et bysentrum og et stort kjøpesenter beliggende helt inn til sentrum, og også flere andre store varehus. Steinkjer er ikke minst også en stor industriby, basert på produkter fra jord- og skogbruk, næringsmiddel-, trevare- og byggeindustri. Verdens største settefiskanlegg er under bygging ved Malm industripark. Universitetsbyen Steinkjer tilbyr gode nyetablerte lokaler i tett kontakt med byens næringsliv i nye InnoCamp.

Hele 65% av de sysselsatte i Steinkjer er sysselsatt i privat sektor.

I 2020 gjennomførte Steinkjer et parallelloppdrag for framtidig byutvikling. Parallelloppdragene ligger som et godt grunnlag, ei skatteboks, for forestående revisjon av kommunedelplan for sentrum.

Utfordringer:

Det er lav kollektivdekning i Steinkjer, og AtB faser ut bybussen fra 2021. AtB tilbyr et nytt kollektivtilbud (ByFlex), og det er viktig med god markedsføring av dette, og gode koblinger til Trønderbanen og Innherred forøvrig. Realisering av to tog i timen på Trønderbanen er svært viktig. SSBs befolknings- og demografiprognoser er utfordrende for Steinkjer og må møtes med gode planløsninger for nærings- og bostedsattraktivitet.

Muligheter:

Flere av planideene fra parallelloppdragene for byutvikling bør innarbeides i kommunedelplan for sentrum. De nye byutviklingsgrepene som det investeres i nå bygger godt oppunder de overordnede grepene i parallelloppdragene. Byen og bykvalitetene forsterkes og koblingen til fjorden styrkes. Det må legges til rette for nye næringsrealer, flere arbeidsplasser, varierte og attraktive boligløsninger og videre utvikling av gode møteplasser. Gjennom samskaping, arbeid med attraktivitet og videre utvikling av administrasjonsbyen, de blågrønne kompetanse- og næringsmiljøene, og en stor satsing på kultur og idrett har Steinkjer et godt grunnlag for en god utvikling i åra framover.



LEVANGER – «sykehus- og skolebyen»

Levanger har ca. 10.300 innbyggere og er Trøndelags fjerde mest folkerike by. I hele kommunen bor det ca 20.150 innbyggere. Det er store boligområder rundt byen som inngår i tettstedet som Staup, Bamberg, Gjemble og Kjønstad på Nesset, samt Bruborg, Brusve, Momarka og Høgberget på bysiden av Levangersundet. I selve byen er det relativt få bosatte. Innen 10 minutters gåavstand fra Levanger stasjon og Røstad holdeplass er det til sammen bosatt 3116 personer. Innen 10 minutter sykkelavstand bor det 8094.

Levanger sentrum har en unik fredningsstatus gjennom Riksantikvarens fredning av hele sentrumskjernen. Rundt sentrum er det etablert moderne handelsområder på Moan i sør, og et hovedcampus for Nord universitet i flott kulturlandskap i nord. Levanger er største universitetsby i Innherredsbyen med 2500 studenter på campus på Røstad, fordelt på fakultetene for Lærerutdanning og kunst- og kulturfag, Samfunnsvitenskap og Sykepleie og helsevitenskap. Sykehuset Levanger er en annen viktig arbeidsplass og tjenestetilbyder for regionen som ligger sentralt plassert i byen Levanger. Sykehuset samarbeider også med NTNU i utdanning av medisinstudenter. HUNT forskningssenter (Helseundersøkelsen i Trøndelag) er også lokalisert ved sykehuset. Rundt bykjernen er det store landbruksområder som begrenser bykjernens vekst, og fortetting er derfor en viktig strategi for fortsatt boligvekst.

Utfordringer:

Sentrum skjemmes av sterk trafikk. Det er høyere ÅDT (års-døgn-trafikk) gjennom sentrum enn på E6 som går rundt byen. Å få redusert trafikken gjennom sentrum er en viktig framtidig strategi for å øke bo- og levelysten.

Muligheter:

Skogn og Åsen ligger på hovedaksen til E6 og jernbane. Med sin nærhet til Stjørdal og Trondheim har de betydelige potensialer som pendlerbyer i begge retninger. De sørlige deler av kommunen vil kunne få større befolkningsvekst enn i SSBs analyser, bl.a. som følge av at ny og utbedret E6 kommer. Kommunen har lagt til rette for ytterligere boligvekst nært kommunikasjonssentrene. Disse to tettstedene har en rekke servicefunksjoner som eldresenter, butikker, jernbanestasjon og serveringssteder. Innbyggerne etterlyser flere møtesteder i lokalsamfunnet. Kommunen må vurdere hvordan det skal legges til rette for vekst ulike steder i kommunen og sikre at vekst noen steder ikke medfører at kommunesenteret svekker sin attraktivitet og rolle som senter av regional betydning. Det er stort potensiale for små nisjepregede butikker i sentrumskjernen.



VERDAL – «industribyen»

Verdal by har ca. 8.500 innbyggere og er Trøndelags 7. mest folkerike by. I hele kommunen bor de ca. 15.000 innbyggere. Det er store boligområder som ligger nær sentrum, men også omkransende boligområder som Ørmelen, Ydsedalen, Vinne og Holmsveet inngår i tettstedet Verdal. Innen 10 minutters gåavstand fra Verdal stasjon og Bergsgrav holdeplass er det ca. 3800 bosatte, og innen 10 minutter sykkelavstand er det ca. 8800 bosatte.

Verdal er en stor industrikommune med ca. 3300 sysselsatte i Verdal Industripark på Ørin. Det er ikke bare industri, men også annen arealkrevende virksomhet som har tilholdssted på industriparken. Landbruksnæringa er også stor i kommunen. Kalkforekomsten i Tromsdalen er en av Norges viktigste mineralforekomster. Verdal har en rik kulturhistorie og et svært aktivt kulturliv. Historiene og aktiviteten knyttet til Stiklestad er særlig viktig for kommunen.

Den eldste og største delen av tettstedet Verdalsøra ligger på østsiden av Verdalselva omkring Verdal stasjon. Her ligger kjøpesenter og andre sentrumsvirksomheter, rådhus og andre offentlige og private kontorarbeidsplasser. Turneteateret i Trøndelag har sin base og scene sentralt i Verdal. De senere årene er det bygd og gitt tillatelse til utbygging av et stort antall leiligheter i sentrumssonen. I tillegg til kommunesenteret har Verdal et aktivt lokalsenter i Vuku som har hatt en del nybygging i senere tid bl.a. flere leilighetsprosjekt.

Utfordringer:

Verdal by står ovenfor store endringer og har behov for en mer helhetlig utviklingsplan som ivaretar fremtidige hensyn både til næringslivet og alle de nye beboerne i sentrumsområdet. Den planlagte stenginga av jernbaneovergangen i Nordgata vil ha store konsekvenser for utvikling og ferdsel i sentrum. Bortsett fra Vuku har ikke kommunen andre tydelige lokalsentre som fungerer som gode møteplasser og «motorer» i bygdene.

Muligheter:

Sentrumsområdet i Verdal er flatt og svært godt egnet terrengmessig for sykling store deler av året. Bedre tilrettelegging for sykkel kan bidra til at mange flere vil velge sykkel fremfor bil i hverdagen. Et stort antall nye leiligheter rett ved jernbanestasjonen gir gode muligheter for at flere vil kunne benytte tog på lengre reiser. Mange arbeidsplasser konsentrert på Ørin er et potensiale for å utvikle alternative transporttilbud til personbil. Ved å styrke og styre mer utvikling til definerte senter i grendene kan det være mulig å oppnå mer bærekraftig areal- og transportløsninger også utenfor kommunesenteret.



1916

AMBA

FROSTA – jordbruksbygd og matfat til Trøndelag

Frosta ligger vakkert til i Trondheimsfjorden, sentralt i Trøndelag. Frosta ligger midt mellom Trondheim og Steinkjer, nært E6, jernbane og Trondheim Lufthavn Værnes.

På Frosta er jordsmonnet frodig, og landbruksnæringen er viden kjent for tidlige og gode produkter. Mange kaller Frosta Trondheims kjøkkenhage.

Frosta er en spennende reiselivskommune med flere campingplasser, serverings-, og overnattingsbedrifter. Klosterøya Tautra ligger som en perle i Trondheimsfjorden.

Frosta er med sine 75 km² og ca. 2600 innbyggere en liten kommune. Men med stort hjerterom. Hit kommer mange for å feriere, og Frosta kan tilby godt vertskap og gode og spennende opplevelser.

Kommunen har fin natur både ved sjøen langs Frostastien og på fjellet. Med Frosta sin historiske arv og rike kulturminner, vitner det om at Frosta har vært sentral og en møteplass i historien gjennom århundrer.

Frosta er en attraktiv kommune. Kommunen ønsker at flere skal bosette seg her og bli frostinger.

I kommunen tilbys blant annet fine boligtomter, gode barnehage-, og skoletilbud, et godt utbygd helsetilbud og varierte fritidsaktiviteter.

Utfordringer:

For å gjøre kommunen mer attraktiv og øke innbyggertall, er infrastruktur viktig. Fv 753 er Frostas største og viktigste samferdselsåre, både for person- og pendlertrafikk og næringstrafikk til/fra E6. Dette innebærer mye trafikk, og et stort antall tunge kjøretøy gjennom hele døgnet. Fylkesveiens tilstand og standard er en utfordring for kommunen i arbeidet med å gjøre seg attraktive for nye næringsaktører og stimulere til økt bosetning. Kollektivtilbudet er begrenset til skolebussen og tilbringertjenesten til tog/buss i Åsen. Tilbringertjenesten fungerer tilfredsstillende og tilbudet bør opprettholdes eller styrkes for å øke attraktivitet.

Muligheter:

Frosta har med sin beliggenhet en overkommelig pendleravstand til byer og sentra i regionen, med kort avstand til Trondheim, Stjørdal og flyplassen på Værnes i sør. I nord er det kort avstand til Levanger og Verdal.

Det er viktig å få hevet standarden på Fv 753, beholde og eventuelt utvide tilbringer-tjenesten. Det ligger også muligheter i Trøndelag fylkeskommune sitt pilotprosjekt med utslippsfri hurtigbåt som skal trafikkere strekningen Trondheim til Frosta. Med god, effektiv og fremtidsrettet infrastruktur vil Frosta tilby gode og trygge oppvekstforhold som gir fremtidstro for økt bosetning og vekst.



INDERØY KOMMUNE med Straumen som kommunesenter

Inderøy, en distriktskommune med ca 6800 innbyggere, jobber for befolkningsvekst og bosetting i hele kommunen. Det er viktig med et sterkt kommunesentrum for å holde oppe aktivitet i hele kommunen, og derfor svært gledelig at Straumen ble tildelt «Attraktiv by - Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling» for 2020.

Kultur, nærmiljø og kulturlandskap står sterkt i Inderøy og har betydning for innbyggernes trivsel og tilhørighet. I årene 2020-2022 investerer kommunen i helsebygg i Mosvik og Straumen sentrum. På grunn av fallende barnetall og økonomiske utfordringer framover, har Inderøy vedtatt en endret oppvekststruktur, og fra 2022 vil de tre barneskolene i Mosvik, Lyngstad og Utøy, samt barnehagene i Lyngstad og Utøy samles i et nytt felles oppvekstsenter. I tillegg er det barnehage i Mosvik og barneskoler og barnehager på Sandvolla, Røra og Sakshaug. I Inderøy er det en ungdomsskole felles for hele kommunen, og den er lokalisert på Straumen i umiddelbar nærhet til barneskole, og under samme tak som Inderøy videregående, biblioteket, kulturskolen og kulturhus. Alle disse 6 enhetene inngår i AKSET som er en «pilot» kommunen samarbeider med Trøndelag fylkeskommune om, 13-årig helhetlig oppvekstløp.

Inderøy har mange byggeklare boligtomter. I tillegg planlegges/ realiseres leilighetsprosjekt med over 60 leiligheter, både på Straumen, Sandvolla, Kjerkesvågen og i Mosvik. Revidering av kommuneplanens arealdel ferdigstilles innen utgangen av 2021 og kan åpne for ytterligere muligheter.

Inderøy preges av et stabilt og økonomisk bærekraftig næringsliv innenfor et bredt spekter av bransjer, der bygg og anlegg er næringa som sysselsetter flest etter kommunen. Landbruket står sterkt, og det er næringsmiddel-produksjon, kultur og reiseliv/opplevsnæringen med Den Gyldne Omvei (DGO) i spissen. Inderøy ble sertifisert i 2016 som Bærekraftig reisemål.

Inderøy har en lang strandlinje og høy andel dyrkajord. Kommunen har som mål å ta vare på og utvikle arealene både på land og sjø for kommunens innbyggere, og kulturlandskapet skal være kommunens varemerke gjennom aktiv bruk.

Utfordringer:

En betydelig utfordring i Inderøy er at kollektivtilbudet er svært begrenset, og personbilen er helt nødvendig. En stor andel av kommunens innbyggere pendler ut av kommunen i daglig arbeid, og nesten like mange mennesker pendler inn.

Fv 755 går gjennom kommunen og kobler Innherred med Fosen via Skarnsundsbrua. En annen utfordring i Inderøy er flaskehalsen som Straumbrua representerer for næringslivet, det er behov for forsterkningstiltak på denne for at aktørene skal slippe å kjøre om Vist for å komme seg inn på E6 sør. Dette vil kunne ha klima- og miljømessig betydning. I tillegg er det verdt å nevne at økningen i tungtransport langs Fv 755 har vært betydelig, behovet for mer gang- og sykkelveg i kommunen er stort.

Muligheter:

For Inderøy gir aktiviteten som allerede er i gang på Røra muligheter for videre utvikling. Når det gjelder tilgang på næringsarealer, er Røra Næringspark på Lensmyra under utvikling i samarbeid med Steinkjer kommune. Arealet ligger sentralt plassert langs Fv 755, E6 og jernbanen. Røra som transportknutepunkt er viktig å videreutvikle. Dette både med tanke på Lensmyra næringspark, med tanke på koblingen mot kommunesentrum og videre vestover og for å være attraktiv som bo- og arbeidssted.

Korte transportavstander til arbeidsmarkedet på Innherred gir også muligheter; mange arbeidsplasser og tilbud kan nås innen 10-20 minutters reisetid.

Kommunen har gode kultur- og fritidstilbud, flere idrettshaller, fotballbaner og et variert tilbud for barn og unge året rundt. Det er investert betydelig i vinteridrett, og det er både et mindre alpinanlegg og en skistadion. For øyeblikket bygges det ny hall på Røra, i umiddelbar nærhet til jernbanestasjon og E6.



SNÅSA – bygda der alle trives

Snåsa har alt det «heimlengsel» er laga av. Et lite samfunn der folk ser hverandre og bryr seg. Der ungene kan løpe trygt mellom husene, og kaffekjelen alltid holdes varm.

Vakkert kulturlandskap omsluttet av mektig villmark, et eldorado for friluftsliv, jakt og fiske. Av eldgamle tradisjoner og kunnskap om naturens råvarer, har det vokst fram et nyskapende og kreativt næringsliv som tilbyr spennende arbeidsplasser.

En tospråklig kommune og forvaltningskommune og knutepunkt for sørsamisk språk og kultur. I tillegg til det samiske er kommunen mest kjent for Snåsamannen og Seterbygda Snåsa.

Kommunen har ca 2050 innbyggere hvor ca 1/3 i tettstedet Snåsa. Her finner man blant annet verdens laveste skybar og Europas råeste ATV- og scooterbutikk. Jernbanen og fylkesveg 763 går gjennom tettstedet. Snåsa er Trøndelags nest største kommune med over 1 km² og ett fiskevann pr innbygger.

I Snåsavatnet, Norges 6. største innsjø, holder en imponerende storørretstamme til, og sjøormen Kudulla. Sjøormen ble fredet av Fylkestinget i Nord-Trøndelag i 1991, og fikk sitt navn etter en høytidelig dåpsseremoni i 2007.

De fleste arbeidsplassene i kommunen finnes innenfor landbruk, industri og annen næring utviklet rundt foredling av naturressurser, samt reiseliv, servicenæringen og i det offentlige.

Kommunen har et veldig bra oppvekstilbud til alle, med både samisk, norsk og montessori skole og barnehage. Snåsa er ei kulturbygd, med et aktivt miljø innen sang, musikk, teater og idrett.

Utfordringer:

Nedgang i folketall er, som i likhet med store deler av norske kommuner, den største utfordringen. Dette gir strammere økonomi og mindre frie midler til tunge tak for å snu demografiutfordringer. Økt togtilbud er sterkt ønsket som tilbud til blant annet pendlere. Kollektivtilbudet i dag oppleves som dårlig og konkurrerer ikke med privatbiler. Økning og bredere spekter på arbeidsplasser må til for vekst. Akuttmedisinsk beredskap, politi og rovdyr er utfordringer som det jobbes konstant med å bedre.

Muligheter:

Det er stor vilje til å snu demografiutfordringer og stor mobiliseringsevne i befolkningen. Det finnes rike muligheter for attraktive boligområder og for naturglade mennesker. Godt utbygd infrastruktur og relativt kort vei gir tilgang til det meste av tjenester, tilbud og flyplass. Rikdom på naturressurser gir et stort potensial for nyskaping både innen industri og reiseliv. Full barnehagedekning og tre ulike tilbud innen skole og barnehage gir grunnlag for gode oppvekstvilkår. I kommunen er det også godt tilbud innen kultur og idrett og en sterk kultur for frivillighet. Tung satsing på det samiske og med nye Saemien Sijte skaper arbeidsplasser og økte muligheter innen reiseliv. Samisk mattradisjon og seterbygda gir et spennende utgangspunkt opp mot Trøndelag som Europeisk matregion 2022.

Tilrettelegging med attraktive boligtomter for spesifikke målgrupper som kan ta med seg jobben, er kanskje kommunens største mulighet. Norske myndigheter må også styrke kommunenes utviklingskraft med frie utviklingsmidler.



Levende lokalsamfunn

Grender og bygder med stabile og gode nærmiljø er en svært positiv ressurs for Innherredsbyen. Det gir de som ønsker det muligheten til å velge en annen type bomiljø enn det de regionale byene og de større tettstedene kan tilby. Nærservice, turisme, landbruks- og andre stedsrelaterte næringer tilfører også de mindre tettstedene viktige samlingspunkt og arbeidsplasser.

Der det allerede eksisterer boligområder eller mindre tettsteder er det viktig å opprettholde gode bomiljø eller bedre bomiljøet dersom det er behov for det. Ny boligvekst bør begrenses til det som er nødvendig for å oppnå dette. Det kan for eksempel være ønskelig å legge til rette for noe utbygging for å utnytte eksisterende sosial- og teknisk infrastruktur eller for å unngå lokal befolkningsnedgang. Videre utvikling bør skje innenfor allerede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport, sykkel og gange. Også grender og bygder bør utvikles konsentrert, og i tråd med areal- og transportstrategiene i kapittel 4 og 5.

Det er ikke lagt opp til at vekst skal omfordeles mellom kommunene i Innherredsbyen, men at veksten skal skje mer konsentrert i hver kommune. Dette legger grunnlag for bedre lokale tilbud av handel, tjenester, kultur- og fritidstilbud, og dermed flere lokale arbeidsplasser. Flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, noe som igjen gir en enklere hverdag og bedre folkehelse. Flere folk gir grunnlag for bedre kollektivtilbud, og bedre tilgjengelighet for alle.

Den enkelte kommune bør med utgangspunkt i Innherredsbyenes mål om konkurransekraft og bærekraft, avklare i kommuneplanen hvordan det skal legges til rette for attraktiv stedsutvikling og prioritere mellom vekst i kommunesenteret og vekst i øvrige lokalsamfunn i kommunen. Attraktive kommunesentra vil være viktig for alle i kommunen – og spesielt viktig for potensielle «hjemflyttere».

Les mer om strategier for attraktive byer, lokalsamfunn og boligutvikling i kapittel 4.1 og 4.2.

Kunnskapsgrunnlag

En mer konsentrert utvikling til kommunesentra vil innebære lavere boligvekst andre steder, men må ikke nødvendigvis bety nedgang i folketall i de mindre tettstedene og bygdene. Styrking av regionale byer og kommunesentra kan indirekte bidra til å opprettholde befolkningen i de mindre tettstedene. Ved flytting til leiligheter frigjøres eneboliger og småhus for barnefamilier, og eksisterende skoler og barnehager får påfyll av flere barn. Et forsterket befolkningsgrunnlag og styrket sentrumsutvikling i kommunesentre vil også kunne gi kortere veg til et godt service- og tjenestetilbud for bosatte i omkringliggende lokalsamfunn.

- Byer og tettsteder bør ha en viss størrelse for å kunne gi grunnlag for et variert og levedyktig boligrelatert tilbud. En by eller et tettsted med over 8-10.000 innbyggere, og som samtidig er et kommunesenter, vil kunne gi et tilstrekkelig kundegrunnlag for et godt utviklet lokalt tilbud (Vista Analyse, rapport 2013/05).

De fleste lokale tettstedene i Innherredsbyen ligger godt under dette nivået. Befolkningsveksten i Innherredsbyen er en begrenset ressurs som derfor bør utnyttes godt og ikke spres mer enn nødvendig. Kilde: Vista Analyse.

Kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling

Arealplanleggingen legger i stor grad premissene for hvordan man skal lykkes å få personer til å reise med kollektivtransport eller andre «grønne» reisealternativer. Endringer i arealbruken er et langsiktig virkemiddel for å påvirke transportutviklingen, men endringer i transportsystemet et virkemiddel med rask virkning.

Det må etableres en stor grad av bevissthet og forståelse om sammenhengen mellom arealplanlegging og dens betydningen for kvaliteten av transportsystemet.

Gjennom helhetlig arealplanlegging legges grunnlag for å lykkes med utvikling av et helhetlig og bærekraftig transportsystem. Etablering av tverrfaglig forståelse og vurderinger skal bidra til at «kollektivorientert» arealplanlegging legger grunnlag for høyere markedsandel for kollektivtransporten.

Viktige prinsipper for kollektivvennlig arealbruksutvikling:

- Fortett nærmest mulig sentrum, og fortett innenfor eksisterende strukturer
- Lokaliser næringsvirksomhet på rett sted, jfr kap 4.3.
- Gunstig lokalisering av skoler.
- Riktig avstand mellom holdeplasser
- Lag plass til snarveier til fots og med sykkel i transportsystemet, unngå tidkrevende omveier, for eksempel snarveier til holdeplasser i boligområder.

Transformasjon og fortetting av bebyggelse, særlig i sentrumsområdene og rundt kollektivknutepunkter i byer og tettsteder er et nasjonalt mål. Korte avstander gir gode muligheter for å sykle og gå, og i mindre tettsteder er dette ofte den enkleste miljøvennlige løsningen av det lokale transportbehovet. For mindre steder kan det være vanskelig å ha et godt lokalt kollektivtilbud, men kollektivtransport er viktig for regionale reiser.



4. Arealstrategier

4 Arealstrategier

4.1 Attraktive byer og lokalsamfunn

Introduksjon

Et av hovedmålene i areal- og transportstrategien for Innherredsbyen er at byer og tettsteder skal utvikles til kompakte og levende sentrumsområder. Sentrumsområdene skal være gåvennlige med gode møteplasser og variert tjenestetilbud.

Sentrumsområdene skal utvikles med et mangfold av innhold og møtesteder. Kulturvirksomheter og undervisningsinstitusjoner bør lokaliseres i sentrum for å bidra til aktivitet, i tillegg til handel, service- og tjenestetilbudet. Det som gir liv i sentrum er aktiviteten mellom husene. For å få liv og aktivitet gjennom hele dagen, er det viktig med både bred funksjonssammensetning i sentrumsområdene og en begrensning i arealutstrekning. Også små senter må ha et bevisst forhold til hva som bidrar til liv og attraktivitet i sentrum ved nyetableringer. Byliv vokser ut av gode møteplasser.

I Innherredsbyen må det være et godt samspill mellom byene, kommunesentre / lokalsentre og bygdene. Byer og kommunesentre / lokalsentre har viktige funksjoner som videregående skoler, større arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner som er sentralt i folks hverdagsliv. Bygdene spiller ofte en like stor rolle, da det er her mange går på skole, handler i butikken, er med i idrettslag og har venner og familie.

Det er vanskelig å gi en eksakt definisjon av attraktivitet og attraktive steder. Hva som er attraktivt vil kunne oppleves ulikt avhengig av alder, livssituasjon og interesser.

Følgende faktorer trekkes frem som viktige for attraktive steder av Transportøkonomisk institutt (Tennøy et.al. 2017):

- Et variert tilbud av gode boliger og boligområder
- Bedre tilgang på gode utearealer
- Mer levende sentrum
- Bedre transportkvalitet med mindre biltrafikk
- Økt tilgjengelighet til et variert jobbmarked
- Økt attraktivitet for virksomheter

Attraktive byer og lokalsamfunn er viktig for at Innherredsbyen skal nå sine overordnede mål. Det er viktig for god livskvalitet for alle innbyggere, det gir gode opplevelser for alle besøkende. Det er viktig for å tiltrekke seg nye innbyggere og hjemflyttere, og det er viktig for næringslivet for å få folk med kompetanse til å flytte til regionen.

Kunnskapsgrunnlag

Straumen Attraktiv by 2020 - Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling

I oktober 2020 mottok Inderøy kommune det synlige beviset på prisen til Straumen som landets mest attraktive sentrum dette året. Attraktiv by-prisen belønner planlegging og gjennomføring av bærekraftig by- og stedsutvikling med høy kvalitet. Departementet skriver at tre finalister har som fellestrekk at de er mindre byer og steder som legger til rette for bærekraftig utvikling gjennom å skape attraktive og levende sentrum.

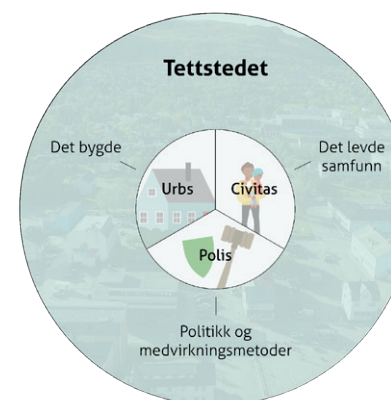


Slik beskriver juryen Straumen:

«Tettstedet Straumen med nær 1800 innbyggere er kommune-senter i Inderøy kommune. Her har kommunen i tett samarbeid med næringsliv, foreninger og ildsjeler gjort spennende grep for å skape et attraktivt sentrum. Juryen merker seg at flere tomme sentrumsbygg er brukt til nye funksjoner, lokale nisjetilbud og aktiviteter, og at dette har vært med på å skape nye møteplasser.

Straumen er del av reise-livssatsingen Den Gyldne Omvei, som gjennom bevisst fokus på kvalitet og unike opplevelser trekker besøkende til kommunen. Juryen ser at satsing på turisme og ny bruk av kulturminner er tydelige strategier i samfunns-utviklingen på Straumen.

Straumen synliggjør betydningen av å være bevisst på og foredle stedets ressurser og kvaliteter, og viser at dette kan være utgangspunkt for steds- og samfunnsutvikling med bærekraft, inkludering og fellesskap i høysetet. Juryen mener at Straumen er et forbilde for andre steder da de bruker det de har, foredler dette og skaper en sterk og tydelig identitet for stedet.» (Kilde: kmd.dep.no)



For å lykkes med attraktiv stedsutvikling må man se de tre dimensjonene ved et tettsted i sammenheng;; «urbs» – det bygde, «civitas» – det levde samfunn og «polis» – metoder for å utøve politikk og medvirkning. Ofte er ansvaret for de tre dimensjonene oppsplittet i en kommune. Ved å styrke nettverkene og fellesskapet i lokalsamfunnet og utvikle det bygde med god kvalitet skapes et godt grunnlag for «det gode liv». Kilde: Gro Sandkjær Hanssen, Oslo Met.



MÅL – dette vil vi

- HOVEDMÅL:
Innherredsbyen skal ha byer og lokalsamfunn som er attraktive for innbyggere, næringsdrivende og besøkende

I Innherredsbyen vil vi:

- Utvikle konsentrerte byer med regional attraksjonskraft
- Utvikle inspirerende tettsteder med egen identitet som utnytter lokale ressurser
- Utvikle gode lokalmiljø med pulserende byer og mer levende tettsteder – med funksjonsblanding, høy intensitet i kulturopplevelser, gode møteplasser og attraktive uteområder.
- Skape sentrumsområder som er tilgjengelig for besøkende og handlende med alle transportmidler.
- Utvikle en mindre bilavhengig arealbruk som bidrar til redusert

bilbruk og mindre støy, bedre luft og tryggere nærmiljø.

- En arealbruk som stimulerer til å gå og sykle – som gir bedre folkehelse.
- Fortetting med kvalitet tilpasset stedets kultur, historie og omgivelser.
- Ha gode medvirkningsprosesser i all stedsutvikling



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Innherredsbyen skal utvikle attraktive og levende byer og lokalsamfunn med funksjonsblanding, høy intensitet i kulturopplevelser, med gode, inkluderende møteplasser, herunder også idrettsanlegg.
- Det skal gis mulighet for å leve kortreist.
- Inkludering, mangfold, identitet, arenabygging, bolyst.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

Dette sier vi JA til:

- Prosjekter som bidrar til å fortette, transformere og foredle eksisterende byer og lokalsamfunn.
- Tiltak som bidrar til gode overordnede og lokale blågrønne strukturer.
- Tilrettelegging og prioritering for gående, syklende og kollektivtransport.
- Funksjoner med god tilgjengelighet for besøkende og handlende.
- Parkeringsanlegg lokalisert slik at biltrafikk og bilparkering belaster by- og lokalsamfunn minst mulig grad.
- Uterom og møteplasser som har en menneskelig skala.
- Utbyggingsavtaler- forhold som styrker attraktivt og liv i by og lokalsamfunn.

Dette sier vi NEI til:

- Tilrettelegging for bilbruk som fortrenger mer miljøvennlige transportmidler (sykkel, gange og kollektivtransport).
- Lokaliseringer som bidrar til lange avstander mellom funksjoner og som forringer by- og lokalsamfunnets møteplasser og aktivitetsnivå.



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging



H1: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om attraktiv stedsutvikling gjennom kunnskapsoppbygging, dialogsamlinger og deling av gode erfaringer. Kommunene skal legge areal- og transportstrategi for Innherredsbyen til grunn i arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.



H2: Samarbeide om felles prinsipper for by- tettstedsutvikling, felles frikjøpsordninger for parkering, plankrav og utbyggingsavtaler i utbyggings saker og planprosesser.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.



H3: Samarbeide om arkitektkonkurranser, mulighetsstudier og paralleloppdrag for å sikre et stort idémangfold og godt faglig grunnlag for god stedsutvikling.

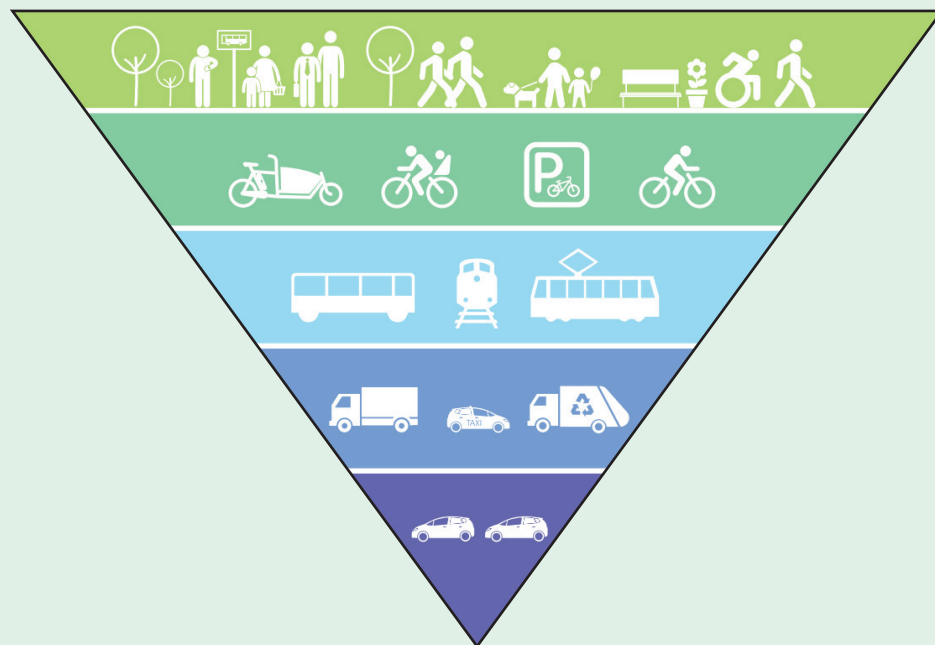
Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Tema attraktive byer og lokalsamfunn henger nøye sammen med strategier for boligutvikling, næringslokalisering, handel og service og transportstrategier. Se kapitlene 4.2, 4.3, 4.4 og kapittel 5.

Prioriteringspyramiden



Illustrasjonen viser den omvendte prioriteringspyramiden som er brukt i utformingen av Gatebruksplan for Midtbyen. Gående prioriteres høyest, dernest syklende, kollektivtransport, gods- og varetransport og til sist; personbiler. Tilsvarende prioritering bør vurderes i sentrumsområder i Innherredsbyen.

Parallelloppdrag Steinkjer



Parallelloppdraget som nylig er gjennomført i Steinkjer har vært et viktig grunnlag for videre utvikling av Steinkjer by. Her illustrasjon av muligheter fra team Asplan Viak.

4.2 Boligutvikling

Introduksjon

Et godt boligtilbud er en viktig faktor for å oppnå Innherredsbyens mål om å være en attraktiv region å bo i, for å tiltrekke seg tilflyttere og for å skape gode lokalsamfunn med lokalt næringsliv. Flere boliger i byer og tettstedene vil styrke Innherredsbyen som attraktiv region å bo i, og gi flere muligheten til å bo og leve kortreist og bærekraftig.

Utviklingstrender i folketall, arbeidsliv og forflytting skaper utfordringer, men også nye muligheter for skape et mindre transportskapende utbyggingsmønster i Innherredsbyen. Spekteret av boligmuligheter må også gis for de som ønsker et liv tett på natur og friluft. Riktig lokalisering og sammensetning av boligtilbudet er en viktig faktor for å bidra til at Innherredsbyen tiltrekker seg nye innbyggere og tar vare på de som bor her på en god måte.

I Innherredsbyen er det generelt god tilgang på boliger til overkommelige priser. Alle kommuner ønsker å trekke til seg barnefamilier; og det oppfattes som at disse primært ønsker å bo i enebolig. Det savnes imidlertid sikker kunnskap om boligpreferanser til ulike alderssegmenter i Innerred. Det er derfor usikkerhet om dagens boligmasse og boligtilbud er tilpasset fremtidig etterspørsel.

MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal være en attraktiv region å bo i.
- Byer og lokalsamfunn i Innherredsbyen skal styrkes med flere boliger

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Innherredsbyen skal fortette byene og lokalsamfunnene med flere boliger.
- Det skal utvikles et mangfoldig boligtilbud til alle brukergrupper; unge, eldre, barnefamilier, aleneboere, tilflyttere, førstegangsetablerere – og som ivaretar boligsosiale hensyn
- Boligfortetting skal tilpasses omgivelsene.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

Dette sier vi JA til:

- Innherredsbyen skal prioritere boligbygging innenfor byer og lokalsamfunn.
- Kommunene skal ha en effektiv arealutnyttelse innenfor boligområdene.
- Kommunene skal etablere boliger tilpasset stedets kvaliteter.
- Nye boliger som etableres skal ha en variasjon i boligstørrelser, prisklasser og eierformer slik at både studenter, familier med og uten barn, enslige og eldre kan ha tilgang til attraktive boliger sentralt i by- og tettstedsområdene.
- Det skal etableres boliger med god bokvalitet og gode uterom.
- Gjennom Husbankens virkemidler og andre utviklingsprosjekter skal kommunene arbeide for å bistå førstegangsetablerere på boligmarkedet.

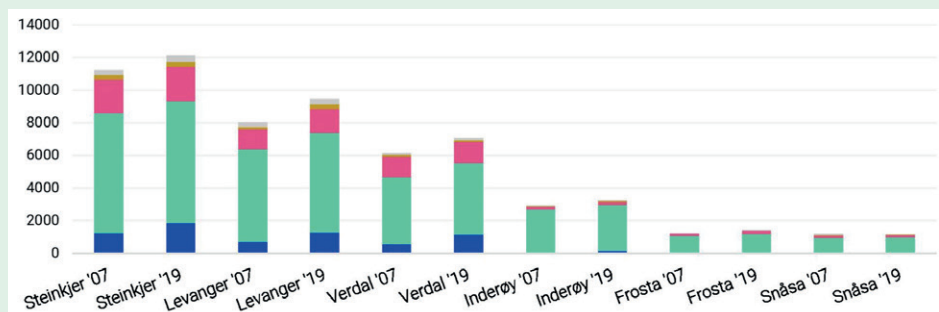
Dette sier vi NEI til:

- Boligetablering som ikke er tråd med overordnede mål og strategier

Kunnskapsgrunnlag

Boligmasse i Innherredsbyen

Den totale boligmassen på Innherred består av 34 491 boliger per 1. januar 2019. 66 % av dette er eneboliger, 15,9 % flermannsboliger/rekkehus mens boligblokker kun utgjør 13,2 % av boligmassen.



Fordeling etter boligtype per kommune, 2007 og 2019.

Kilde: SSB.

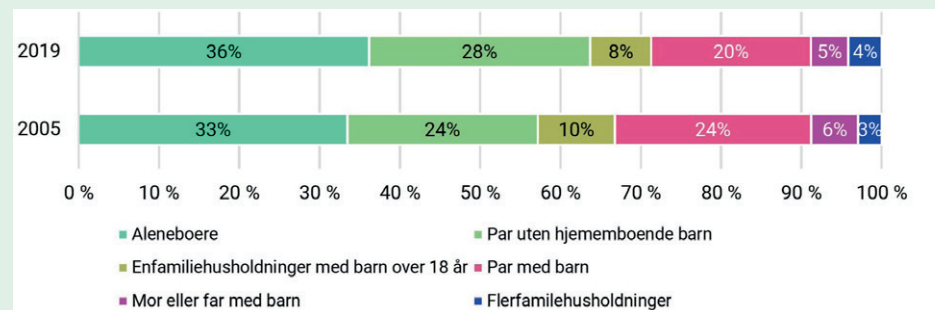
Andelen eneboliger er imidlertid synkende da boligblokkbebyggelse (leiligheter) bygges i økende grad på Innherred, som i landet ellers. I perioden 1. kvartal 2011–3. kvartal 2019 ble det fullført i alt 812 nye eneboliger og 1 328 boliger i blokk eller andre store boligbygg. Ettersom en økende andel boliger bygges som del av større blokk- og boligprosjekter, varierer den årlige boligbyggingen mye avhengig av når større prosjekter ferdigstilles.

Andelen boliger i blokk har økt i samtlige kommuner, og Frosta og Snåsa fikk sine første blokkboliger i løpet av perioden 2007–2019. Blokkleiligheter utgjør imidlertid fremdeles en svært liten andel (under 1 %) av boligmassen i sistnevnte kommuner.

Husholdninger og boligpreferanser

Endringer i husholdningssammensetninger er blant driverne bak hvorfor det bygges flere blokkleiligheter framfor eneboliger, både på Innherred og nasjonalt. Andelen aleneboere og par uten hjemmeboende barn er økende, og utgjør til sammen 64 % av husholdningene i 2019. Befolkningsprognosene viser at andelen eldre øker betraktelig i de kommende tiårene, samtidig som det er nedgang i de øvrige aldersgruppene. Det betyr at veksten i små husholdninger fortsetter.

Boligpreferansestudier fra andre steder i landet viser at denne typen husholdninger i stor grad etterspør mindre og lettstelte boareal, mens barnefamilier og større husholdninger ønsker seg enebolig med stor plass og hage (Ruud, Schmidt, Sørli, Skogheim, & Vestby, 2014). Dette sett i sammenheng med dagens boligmassestruktur, hvor 66 % av boligene er eneboliger, indikerer at det vil være et begrenset behov for nye eneboliger fremover og økende behov for leiligheter. Det bør i lys av dette vurderes å legge til rette for sentrumsnære småhus- og leilighetsprosjekter. Dette kan frigjøre eneboliger for barnefamilier og store husholdninger som i dag bor trangt, og bidra til bedre sirkulasjon og dynamikk i boligmarkedet.



Husholdninger etter husholdningstype på Innherred.

Kilde: SSB tabell 06070.

H

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H4: Gjennomføre en boligpreferansestudie for kommunene i Innherredsbyen.

H4

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H5

H5: Gjennomføre en analyse av faktisk boligbehov og boligsammensetning i hver kommune. Analyse av boligmiks – den fysiske bygningsmassen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag Fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H6

H6: Kommunene i Innherredsbyen skal utarbeide boligutviklingsprogram som prioriterer hvor det skal bygges boliger av ulike typer i kommende planperiode. Boligutviklingsprogrammet skal ha med konsekvenser for sosial infrastruktur, transport, attraktivitet.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

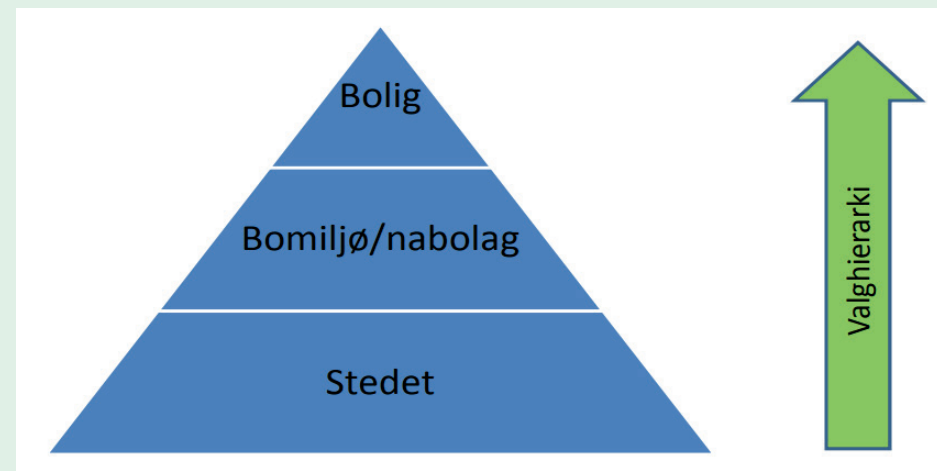
Tema boligutvikling henger nøye sammen med strategier for attraktive byer og lokalsamfunn, næringslokalisering, handel og service og transportstrategier.

Se kapitlene 4.1, 4.3, 4.4 og kapittel 5.

Boligpreferanser i distriktene

Fra rapporten: «Boligpreferanser i distriktene» NIBR-rapport 2014:1

Forskning viser at boligvalget påvirkes av stedets kvaliteter. Først vurderer vi hva som er attraktivt med selve stedet, deretter vurderer vi bomiljøet og nabolaget og til slutt egenskapene ved boligen.



Hierarkisk fremstilling av faktorer for bostedsvalg i distriktene.

Hvilke kvaliteter ved stedet som vurderes som attraktivt påvirkes av livsfase, livssituasjon og andre sosio-økonomiske faktorer. Mens tilgjengelighet til natur og turområder kan være viktig for barnefamilier, kan nærhet til sentrumsfunksjoner være mest attraktivt for unge eldre eller ungdom. For de som ikke kjenner stedet eller regionen fra før, vil andre egenskaper ved stedet være avgjørende, for eksempel tilgang på arbeid.

4.3 Næringsvekst og -lokalisering

Introduksjon

Å legge til rette for næringsvekst er viktig dersom Innherredsbyen skal nå målsetting om å ha en stabil folketallsvekst i fremtiden. Strukturendringer i næringslivet understreker behovet for å utvikle nye strategier for næringsvekst. Tilgang på arbeidsplasser er viktig for å styrke bosettingen. Hvor virksomheter lokaliseres har også stor betydning – både for virksomhetenes framtidige utviklingsmuligheter og for mulighetene til å reise miljøvennlig til og fra. Tilgang til areal og prinsipper for lokalisering er virkemidler som tilligger kommunene som planmyndighet.

Ved riktig lokalisering kan den enkelte virksomhet trekke til seg kompetent arbeidskraft, kunder, besøkende, studenter osv fra et større omland – dette vil på lengre sikt være en mer robust lokalisering for virksomheten enn en lokalisering der det er tungvint å reise til og fra. Dersom virksomhetens lokalisering gjør det mulig å reise med tog til og fra, kan reisetiden i tillegg benyttes til produktivt arbeid. Da vil virksomhetens utviklingsmuligheter ytterligere kunne styrkes.

Det er ikke hensiktsmessig for alle typer virksomheter å lokaliseres ved en togstasjon. Det vil heller ikke være ønskelig ut fra mål om attraktiv stedsutvikling. Plasskrevende virksomheter bør lokaliseres andre steder. Dessuten har ikke alle kommuner en togstasjon. I en konkret vurdering av hvor ulike typer virksomheter bør lokaliseres kan ABC-prinsippet for virksomhets-lokalisering benyttes. ABC-prinsippet bør legges til grunn for kommunenes arealplaner. Retningslinjer for de enkelte næringsområder bør sikre rett virksomhet på rett sted. Lokaliserings-prinsippene bør samtidig gi næringslivet gode utviklingsmuligheter på lang sikt.

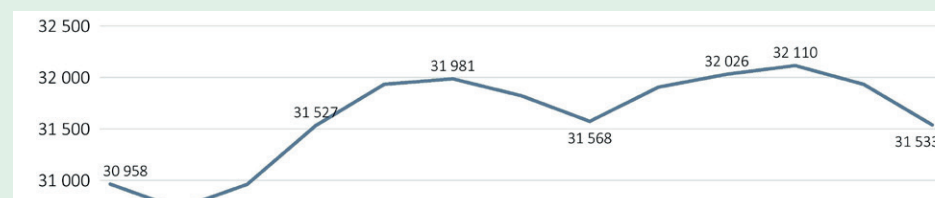


MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal være en attraktiv region å etablere og drive næringsvirksomhet i.

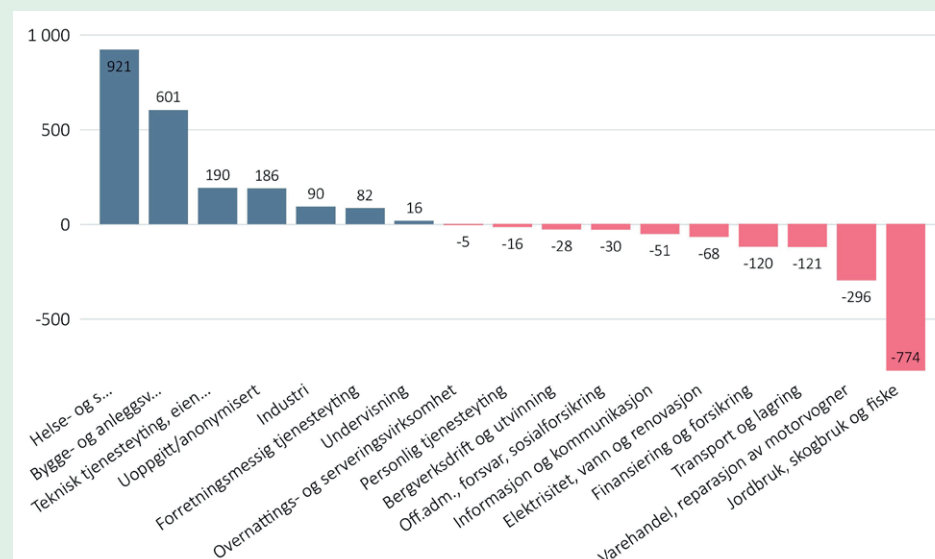
Kunnskapsgrunnlag

Næringslivet i Innherredsbyen er variert, og har dermed vist seg å være relativt robust i nedgangstider. Tidslinjen viser kun mindre utslag av finanskrisen i 2009, oljeprisfallet i 2015 og koronakrisen i 2020.



Utvikling i antall sysselsatte i Innherredsbyen fra 2008-2020.

Innherredsbyen har en spesielt sterk jordbruksnæring i forhold til resten av Trøndelag og landet. Reduksjon i sysselsettingen er et uttrykk for stor omstilling og produktivitetsvekst, og ikke en svekkelse av næringen i Innherredsbyen.



Endring i antall sysselsatte i Innherredsbyen etter næring, 2008-2018.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Rett virksomhet på rett plass: **ABC-prinsippet for næringslokalisering** legges til grunn ved tilrettelegging for næringsareal til forskjellige næringsbransjer.
- I Innherredsbyen skal det være et godt og variert tilbud av attraktive næringsarealer for forskjellige typer næringsvirksomhet (bransjer). Kommunene skal samarbeide om å etablere sterke næringsklynger.
- Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om å etablere næringsareal for **areal- og plasskrevende virksomhet** med et regionalt marked; inkludert også steinbrudd, grus og masseuttak.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

Dette sier vi JA til:

- Kommunene skal sikre tilgang til attraktive næringsareal ut fra egne fortrinn og behov.
- Kommunene skal legge til rette for lokalisering av **besøks- og arbeidsplass-intensiv virksomhet** i kommunesentra for å redusere behov for å reise og øke bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.
I kommuner, der dette er mulig, bør slike virksomheter lokaliseres i gangavstand til togstasjon.
- Logistikk- og industrivirksomhet bør samles i egne næringsområder. Slike områder kan med fordel lokaliseres nær hovedvegnettet eller i tilknytning til jernbane og/eller havn.
- Kommunene skal legge opp til effektiv arealutnyttelse på både eksisterende og nye næringsområder, for å dempe behov for nye næringsareal i regionen, og redusere press på **LNF-områder**.

Dette sier vi NEI til:

- Lokalisering av kontorbygg langs hovedvegnettet utenfor kommunesentra.

Se eget kapittel 4.4 når det gjelder prinsipper for lokalisering av ulike typer handelsvirksomhet.



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging



H7: Gjennomføre en kartlegging av behovet for ulike typer næringsareal i Innherredsbyen. Særlig skal det samarbeides om å dekke behovet for regionale næringsområder for areal- og plasskrevende virksomheter; herunder også steinbrudd, masseuttak og lignende og behov som vil komme av at Innherredsbyen øker sin aktivitet innen blå-grønne næringer.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24



H8: Kartlegging av potensielle vekstnæringer i Innherredsbyen og mulighetene for å utvikle sterke næringsklynger. Kommunene skal samarbeide om en ny strategisk næringsplan.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

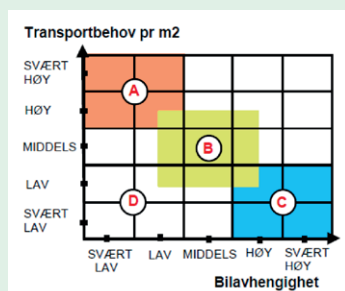
Innherredsbyen ønsker at togtilbudet på Trønderbanen skal utvikles i framtiden med bedre materiell, tilgang på internett, raskere reisetid og bedre frekvens. Lokalisering av virksomheter bør derfor støtte opp under denne målsettingen slik at markedsgrunnlaget for togreiser styrkes. Samtidig bør det gjøres enkelt for alle i Innherredsbyen å komme seg til og fra togstasjoner. Da må også andre tiltaksområder i dette strategi-dokumentet utvikles, f.eks. parkeringstilbud, kollektivtilbud og tilbudet for å gå og sykle. Les mer om dette i kapittel 5.

Hvor langt er folk villige til å pendle? Hva hvis reisetiden kan utnyttes?

Tidligere undersøkelser av reisevaner viser at svært få er villige til å dagpendle mer enn 45 minutter hver vei. En ny undersøkelse viser at å spare reisetid er mindre viktig dersom reisen er komfortabel eller reisetiden kan utnyttes til arbeid eller andre aktiviteter. (TØI-rapport 1762/2020).

ABC-prinsippet

ABC-prinsippet: ABC-prinsippet handler om å planlegge og legge til rette for "rett virksomhet på rett sted", ut ifra en målsetning om å minimere det samlede transportarbeidet i en region, samtidig som at det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. Optimal lokalisering bestemmes ut ifra virksomheters mobilitetsprofil og næringsområders tilgjengelighetsprofil.

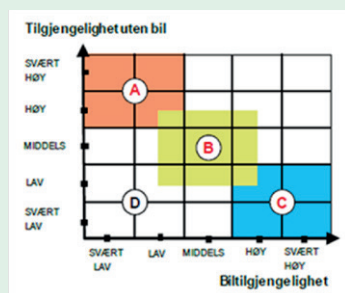


Virksomheters mobilitetsprofil. Kilde: Asplan Viak.

A-virksomheter er typisk besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter (for eksempel kontor) og bør ha god kollektivdekning.

C-virksomheter har lav besøks- og arbeidsplassintensivitet (for eksempel lager), men har høy bilavhengighet.

B-virksomheter ligger mellom A og C.



Næringsområders tilgjengelighetsprofil. Kilde: Asplan Viak.

I noen sammenhenger opereres det også med D-områder (eller R-områder, restområder), områder med både dårlig biltilgjengelighet og dårlig kollektivtilgjengelighet. Dette er områder som normalt ikke inngår i tettbebyggelsen, og hvor det ikke bør etableres andre virksomheter enn primærnæring.

Definisjoner

Besøks- og arbeidsplassintensiv virksomhet har mange besøkende eller arbeidsplasser pr m².

Areal- og plasskrevende virksomhet; er i denne sammenheng virksomheter som trenger mye areal og som samtidig ikke egner seg i sentrumsområder (for eksempel lager, logistikk og industri).

LNF-områder = Landbruks-, natur- og friluftsområder.

4.4 Handel og tjenestetilbud

Introduksjon

Sentrumsområdene i Innherredsbyen har i lang tid slitt med å trekke til seg nok folk til å holde liv i handels- og tjenestetilbudet. Når store varehus og kjøpesentra lokaliseres utenfor de historiske sentrumsområdene, vil det historiske senteret tømmes for innhold, folk og byliv – og i verste fall forvitte. For å snu utviklingen har byene og tettstedene på Innherred behov for å klargjøre og løfte sin rolle. Både tjenester og handel utvikler digitale tilbud. Skal sentrum lykkes må gårdeiere og næringsaktører samarbeide tett for å få frem lokaler og konsepter som publikum vi ha – restauranter og kulturtilbud vil kunne bli viktigere enn banken og skobutikken.

Utvikling av byer og tettsteder har stor betydning i arbeidet med å nå bærekraftsmålene. Vel så viktig som at fortetting reduserer transportbehov og klimagassutslipp, er de kompakte sentrenes mulighet til å ivareta sosial og økonomisk bærekraft.

Handel og service utgjør en stor andel av sysselsettingen i Innherredsbyen. Forbrukeradferden endres stadig, konkurransen fra netthandelen har økt de siste årene. Handelslekkasje til Trondheimsregionen og Sverige er også en del utfordringsbildet.

Et fortsatt godt tjeneste- og handelstilbud er viktig for attraktiviteten til Innherredsbyen. Kjøpesentra har sine fortrinn. Sentrum har sine som må bygges videre på og forsterkes. Det kan bety mindre konsepter, spesialisering, nisjehandel og tjenesteyting i sentrum, og større lokaler, kjeder og mer størmlinjeforming på kjøpesentra. Løsninger for parkering og trafikkstrømmer blir viktig for handelsopplevelsen i sentrum. Det er ikke nødvendigvis best for sentrumshandelen med gateparkering rett utenfor lokalene, men også sentrum må være tilgjengelig med bil.

MÅL – dette vil vi

- Hele befolkningen skal ha tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud.
- Lokalisering og vekst i handel og servicetilbud skal bidra til å utvikle flerfunksjonelle sentrumsområder i byer og utvalgte tettsteder.
- Handel og servicetilbud skal styrke byer og tettsteders byliv og vitalitet og dermed også styrke Innherredsbyens samlede konkurransekraft.
- Sentrums utstrekning bør være så kompakt som mulig, tilpasset innbyggertall og omfang av sentrumsfunksjoner, jfr RPA.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Ny handelsvirksomhet som henvender seg til et regionalt marked (f eks detaljvarer), med unntak av arealkrevende og plasskrevende varer, skal primært etableres i kommunesentra. Dette vil på sikt styrke kommunesenterets posisjon som handelsdestinasjon og opplevelsesarena.
- Handel og service som henvender seg til et lokalt marked (f eks dagligvarer) kan også lokaliseres i mindre sentra.
- Handel og servicetilbud (detaljvarer og dagligvarer) skal lokaliseres og utformes slik at miljøvennlige transportformer stimuleres; gange, sykling og kollektivtransport.
- Sentrumsområdene skal utvikles med et mangfold av innhold og møtesteder. Foruten handel, service og tjenestetilbud, bør også kulturvirksomheter og undervisningsinstitusjoner lokaliseres i sentrum for å bidra til aktivitet, jfr RPA.
- Kommunen bør ta en aktiv rolle som koordinator for sentrumsutviklinga og legge til rette for samskaping og samarbeidsprosjekt mellom offentlige, private og frivillige aktører, jfr RPA. (f eks lokalisering av kommunale tjenester og servicekontor etc...)



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Eksisterende sentra i byer og tettsteder skal styrkes framfor å etablere nye handelsdestinasjoner utenfor byer og tettsteder.
- Sentrumsområder skal sikres god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.
- Kommunene skal i revisjon av kommuneplanens arealdel definere hvor plasskrevende varer tillates etablert i næringsområder i kommunen, jfr. definisjon av plasskrevende varer.
- Kommunene ser på de offentlige servicetilbudene som en del av sentrumsaktiviteten.

Kunnskapsgrunnlag

Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum

Hvordan påvirker utviklingen av bystruktur og senterstruktur sentrums attraktivitet og konkurransekraft?

- Ulike handelsområder i en by konkurrerer om en relativt gitt og begrenset omsetning
- Utbyggingen av eksternt lokaliserte handelsarealer representerer en stadig økende konkurranse mot sentrum, og sentrum har tapt vesentlige andeler av handelen til slike handleområder
- Dette skyldes blant annet at eierstrukturen i kjøpesentre og andre eksterne handleområder (store enheter, ofte i kjeder) matcher strukturen i handelen (i økende grad i kjeder) bedre enn eierstrukturen i mange norske bysentre (mange og små gårdeiere)
- Parallelt med fremveksten av eksterne handleområder, har store deler av bolig- og arbeidsplassutbyggingen i norske byer skjedd andre steder enn i og ved sentrum, slik at den gjennomsnittlige reiseavstanden til sentrum har økt
- Nærhet er viktig når folk velger handlested – medianavstanden på reiser til både bysentre og lokalsenter er to km, mens den er fem km til regionale kjøpesentre
- Areal- og transportutviklingen har gjort byene mer bilbaserte og bilavhengige
- I spredte og bilbaserte byer er kjøpesentre utenfor sentrum og andre eksterne handleområder ofte lettere tilgjengelige enn bysentrum – det reduserer den relative tilgjengeligheten til og konkurranseevnen for sentrum
- Sentrum i mindre byer er mer sårbare for konkurranse fra eksterne handleområder enn sentrum i større byer

Basert på dette kan man avlede at de følgende strategiene kan bidra til å styrke sentrum:

- Stopp eller reduksjon i utbygging av eksterne handleområder (ikke lokalsentre)

- Styre utbygging av arbeidsplasser, boliger, mv. til områder i og ved sentrum
- En areal- og transportutvikling som gir lavere bilavhengighet og større andeler av reisene med kollektivtrafikk, sykkel og til fots
- En omstrukturering og konsolidering av gårdeierstrukturen i de sentrale delene av sentrum

Kilde: TØI rapport <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40095>

Trender innen handel og service

Handelsnæringen har gått gjennom og går fortsatt gjennom store strukturelle endringer. Fra frittstående butikker til kjeder, fra butikker på gateplan til kjøpesentre, fra små butikker til store varehus, fra lokalisering i sentrum med god tilgjengelighet med kollektivtransport til lokalisering utenfor sentrum med god tilgjengelighet for bil. Kjøpesentra har tatt markedsandeler fra sentrumsbutikker, store varehus (big-box-konsepser) har tatt markedsandeler fra kjøpesentra, netthandel er nå i ferd med å ta markedsandeler fra alle.

Tradisjonell butikkhandel har fortsatt et fortrinn med at varer kan prøves og testes, og så leveres på stedet. Denne fordelene prøver netthandelen å utjevne med raskere levering, og enklere retur og bytemuligheter. Det betyr at man trenger lager og såkalte pick-up points nærmere kundene. I en del bransjer er butikkene allerede i dag en kombinasjon av pick-up point for netthandel og tradisjonell butikk.

En trend det pekes på er at butikker som tidligere har hatt butikk+lager i eget bygg, og som nå har en utvikling mot butikk+lager+netthandel (evt +pickup) er i ferd med å flytte inn i kjøpesentrene og/eller bysentrum.

Utviklingen med kraftig vekst i netthandelen tvinger tradisjonell varehandel til omstilling og utvikling. En strategi som stadig trekkes fram fra bransjeanalytikere er å satse på å utvikle opplevelser og konsepter i butikkene. Eksempler på denne utviklingen er kjøpesentre som i dag satser på kino, badeland og skøyte-is på vinteren.

Kilde: Vista Analyse, 2019.

Dette sier vi JA til:

- Det skal legges til rette for handel i sentrumsområdene, fortrinnsvis i 1. etasje med åpne fasader ut mot plasser og gater. I forbindelse med kommunedelens arealdel/sentrumsplan bør det avklares hvor i sentrumsområdet det eventuelt kan åpnes for bolig i første etasje.
- Nye kjøpesentra kan tillates etablert i sentrum. Også kjøpesentra skal henvende seg til gater og plasser og ha flere adkomster.
- Arealkrevende handelsvirksomhet bør lokaliseres til sentrumsområdenes randzone, slik at disse virksomhetene også bidrar til å styrke kommunesenteret som handelsdestinasjon.
- Plasskrevende handelsvirksomheter kan lokaliseres til sentrumsområdenes randzone eller til egne næringsområder som er avsatt til dette formålet i kommuneplanen. Slik handelsvirksomhet kan med fordel samles i egne områder fremfor å spres til flere ulike næringsområder blandet med annen plasskrevende næringsvirksomhet (f.eks. logistikk og industri).
- I grendesentre kan det tilrettelegges for handel som har et lokalt markedsgrunnlag; for eksempel lokal service, matforretninger o.l

Dette sier vi NEI til:

- Nye kjøpesentra utenfor sentrum tillates ikke etablert.
- Eksisterende kjøpesentra utenfor sentrumskjernen tillates ikke utvidet, evt kun innenfor eksisterende regulert tomteareal.
- Det skal ikke legges til rette for handelsvirksomhet langs E6. (Slik etablering vil svekke eksisterende kommunesentra som handelsdestinasjon og eksisterende sentrumsområder vil kunne forvitte). Veiservice-anlegg kan tillates, såfremt det ikke kommer i konflikt med jordvern.
- Det skal ikke etableres handelsvirksomhet i næringsområder som er avsatt til logistikk- og industrivirksomhet.



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging



H9: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om strategier for å fylle tomme sentrumslokaler med virksomheter som skaper innhold og byliv i sentrum.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24



H10: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide strategisk om å ta over flere offentlige skranketjenester, f eks ved å legge flere offentlige tjenester til kommunens servicetorg. Publikum krever tilgang til tjenester i større deler av døgnet. Samarbeid om tilbud kan gi mulighet for eksempelvis ettermiddagsåpent.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24

Samordnet areal- og transportutvikling

Stor trafikkbelastning i enkelte bygater kan i dag være til hinder for utvikling i sentrum og tettsteder i Innherredsbyen. Løsninger som regulerer og avlaster trafikkstrømmer bør utredes av fylkeskommunen i samarbeid med partene i Innherredsbyen.

Flateparkering i sentrum er til hinder for å skape attraktive områder, og det trengs felles strategier og kunnskapsgrunnlag. Felles parkeringsstrategi er nødvendig for at enkeltaktører, bydeler eller byer skaper spillsituasjoner med fri parkering som konkurransefortrinn. Felles løsninger i alle kommunene gjør det enklere for brukerne slik at barrierene for å bruke organisert og betalt parkering tas ned og adferden endres.

Etablering av flere boliger og kontorarbeidsplasser i sentrum vil kunne styrke sentrumshandelen. Se kap 4.2, 4.3.

Eksempel:

Åsen – hva skjer ved etablering av dagligvare ved nytt kryss på Vassmarka?

I dag går E6 gjennom Åsen sentrum med en ÅDT på nær 10.000 biler i døgnet. Det er skole, butikker, bank, bensinstasjon, jernbanestasjon tett på boligområdene. I 2025 flytter E6-trafikken ut fra sentrum, til Vassmarka 1,6 km mot nord. Her blir det en kryssløsning. Det finnes få boliger/muligheter til å utvikle boligområder ved krysset. Vassmarka er et av få – kanskje det eneste – krysset på E6 mellom Kvithamar og Mære der man ikke kommer i konflikt med jordvernet. Området er tenkt utviklet til næringsområde gjennom felles reguleringsplan med Nye Veier. Det har vært stor interesse fra en rekke kjeder om å bygge dagligvarebutikk og bensinstasjon i området. Samtidig er det klare signaler om at hvis en kjede får etablere seg her vil man i løpet av kort tid ha flyttet all handel fra Åsen sentrum. Administrasjonen i Levanger kommune ønsker å beholde detaljhandel i Åsen sentrum sammen med trafikknutepunktet (togstopp/busstopp). Man foreslår å tillate plasskrevende handel og industri/kontor i Vassmarka. Samtidig har vi funnet arealer i Åsen sentrum som kan brukes til mer besøksintensiv detaljhandel. Trusselbildet; at dagligvare flytter ut av sentrum og tilbudet forsvinner permanent i eksisterende sentra. Dette har skjedd langs E6 sør for Trondheim (Melhus).



Foto: Nye veier AS

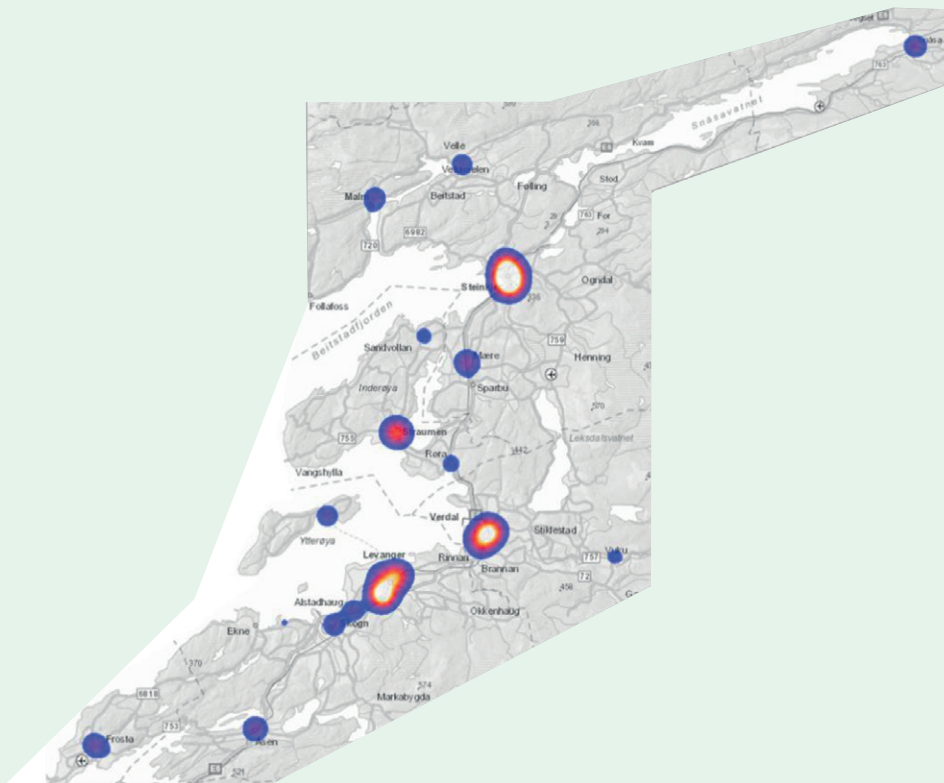
Definisjoner

Dagligvarer: Mat etc

Detaljvarer: Sko, klær, etc..

Arealkrevende varer: F eks møbler, brune- og hvitevarer, elektrovarer etc. Varer hvor det noen ganger er hensiktsmessig å benytte bil ved innkjøp.

Plasskrevende varer: Bilforretninger, plantesentra, byggvarehus etc. Varer hvor det i som regel er hensiktsmessig å benytte bil ved innkjøp.



Heatmap, reisemål for handelsreiser på Innherred.
Kilde: RVU for Innherredsbyen.

Reisevaneundersøkelsen i Innherred: Handelsreiser

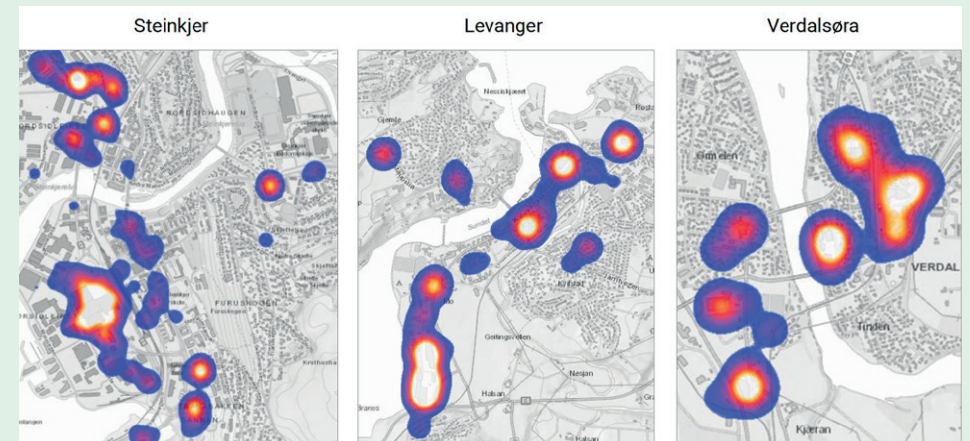
Kartet til venstre viser målpunkt for handelsreiser på Innherred fremstilt som et heat-map. Det viser at byene Steinkjer, Levanger og Verdalsøra er de største handelssentrene i regionen, men at det også er noen handelsreiser med målpunkt i de øvrige tettstedene i regionen. Fargeskalaen reflekterer antall handelsreiser i absolutte tall som har målpunkt et gitt sted.

Kartene under viser samme fremstilling, men spesifikt for byområdene i tettstedene Steinkjer, Levanger og Verdalsøra.

Steinkjer har flest handelsreiser med 34 % av reisene til butikk i undersøkelsen. Brorparten av handelsreisene har målpunkt på og omkring AMFI Steinkjer og de store varehusene på Nordsidleiret og Sannan. Relativt få handelsreiser har målpunkt i Kongens gate/sentrum, særlig på Nordsida.

Levanger har til sammen 20 % av handelsreisene på Innherred. Også i Levanger har de fleste handelsreisene målpunkt Moan på og omkring kjøpesenteret Magnetet, men Levanger har flere handelsreiser med målpunkt i sentrum enn i Steinkjer.

13 % av handelsreisene på Innherred går til butikker på Verdalsøra. De fleste handelsreiser går til sentrum, med AMFI som sentralt punkt. Utenfor sentrum er det flest handelsreiser til området Bobyen.



Heatmaps, reisemål for handelsreiser i byene på Innherred.
Kilde: RVU for Innherredsbyen.

4.5 Grønnstruktur

Introduksjon

Innherredsbyen er preget av store sammenhengende grønnstrukturer; både landbruksområder, kulturlandskap og skogsområder. Grønnstrukturer i by- og tettsteder er alle små og store grønne områder som finnes der inklusive strandsoner. Grønnstrukturen utøver flere funksjoner. Den gir et positivt bidrag til mikroklima, støtter biodiversiteten og biotoper for dyr, spesielt hvis de er sammenhengende, og den er rekreasjonsarealer for innbyggere. Tilstrekkelige og gode uteoppholdsarealer er viktig ved utvikling av boligområder.

Grøntarealer kan tar opp store nedbørmengder i byer, og gjennom det bidra til overvannshåndtering og flomvern. Det vil være en fordel om grøntarealer i byer og tettsteder kan få forbindelse med større naturområder utenfor, f.eks. kulturlandskapet. Grøntområder har en spesiell betydning for klima; både lokalt og globalt.

Gode grøntområder kan motivere til økt bruk av sykkel og å gå til fots. Nasjonale myndigheter oppfordrer kommunene i Trøndelag og i hele Norge til å utvikle grønnstrukturplaner som også inkluderer tilknytninga til sjø og vann. Grønnstrukturplaner må ha tilknytta forpliktende bestemmelser om arealbruken.

I Trøndelags planprogram – regional plan for arealbruk er grønnstrukturen beskrevet som en av de strukturer som bidrar positivt til folkehelsen.

Eksempler på grønnstruktur:

- Private hager
- Parker og offentlige grøntarealer
- Landbruksareal (dyrka/dyrkbar jord)
- Skogområder
- Sjø
- Innsjø

Ulike tiltak vil kunne kreve inngrep i eksisterende grønnstruktur, eksempelvis:

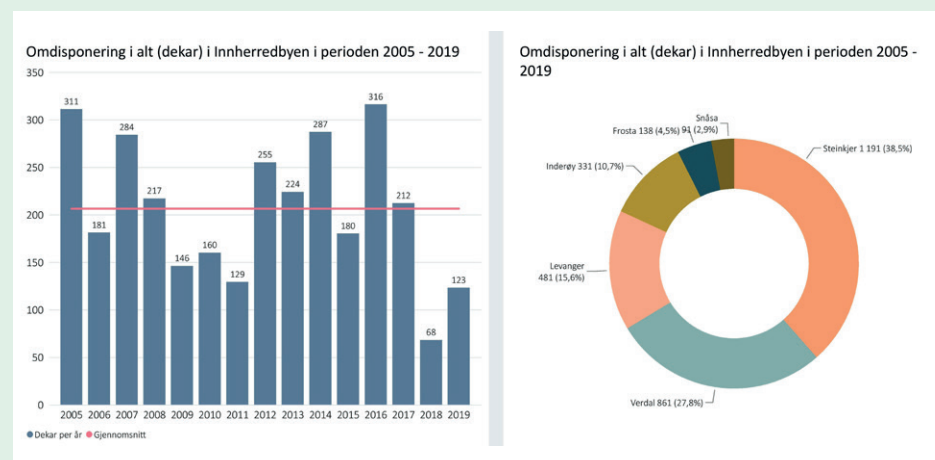
- Nye næringsområder for plasskrevende og transportkrevende virksomheter.
- Eventuelt ny godsterminal i Innherredsbyen
- Forbedret jernbaneinfrastruktur.
- Videre utvikling av vegnettet, i første omgang ved realisering av E6.

Det er viktig at planprosesser for nye tiltak i eksisterende grønnstruktur tar høyde for kompenserende tiltak (etablering av nye grønnstrukturer/erstatningsareal osv). Kompenserende tiltak må sikres med rekkefølgebestemmelser.

Kunnskapsgrunnlag

Omdisponert dyrka jord

Det er i perioden 2005-2019 ble det omdisponert 2295 dekar dyrka jord i Innherredsbyen, som utgjør 153 dekar i gjennomsnitt per år. Til sammenligning så ble det i gjennomsnitt omdisponert 1170 dekar per år i Trøndelag. Steinkjer kommune har omdisponert mest areal i perioden med 838 dekar dyrka jord.



Kilde: SSB tabell 06194

Omdisponering skjer ved at kommunen vedtar en reguleringsplan for et område til annet formål enn landbruksformål. Eller ved at kommunen vedtar en omdisponering av dyrka eller dyrkbar jord med hjemmel i Jordlovens §9. En slik jordlovssak behandles i tillegg parallelt som dispensasjonssak etter Plan- og bygningsloven, jf. kap. 19 i Plan- og bygningsloven. Det er ved disse vedtakspunktene at dyrka og dyrkbar jord rapporteres som omdisponert i KOSTRA og blir grunnlag for SSBs statistikk.

Reindrifta danner grunnlag for kulturell identitet og språk, og opprettholder samisk tradisjonskunnskap om naturen. Beitearealene er helt vesentlige for reindrifas fremtidige eksistens. Arealene utfordres i dag av utbyggingsinteresser.



MÅL – dette vil vi

- Sikre gode grønnstrukturer i Innherredsbyen som basis for gode levevilkår, bolyst og trivsel.
- Etablere sammenhengende grøntstrukturer for å gi mulighet for fysisk aktivitet (eks strandpromenade, turstier mv)
- Nedbygging av grøntarealer, og særlig jordbruksareal, skal begrenses til et minimum.
- Beiteressursene for den sørsamiske reindriften er ivaretatt



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Fortetting innenfor eksisterende tettstedsareal for å unngå å ta i bruk nye areal.
- Differensiert strandsonopolitikk; som ivaretar naturkvaliteter for allmennheten.
- Sikre gode forbindelser mellom grønnstruktur og annen infrastruktur (for eksempel gang- og sykkelveg, muligheter for turløyper/skiløyper og alternative traseer).



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Nasjonale forventninger til vern av dyrket mark skal legges til grunn for planlegging i Innherredsbyen.
- Innenfor prioriterte utviklingsområder i byer og kommunesentra kan utbyggingshensyn likevel tillegges større vekt enn vern i en helhetlig vurdering av samfunnshensyn. Dette gjelder også ved fremføring av regionalt viktige infrastrukturprosjekt (veg og jernbane).



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H11: Utvikle felles «prosedyre» for flytting og reetablering av dyrkajord ved omdisponering i samarbeid med Nye veier.



Ansvarlig: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, kommunene, Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag..

Tidshorisont: 2021–24.



H12: Kommunene bør utvikle planer for velfungerende og sammenhengende grøntstrukturer som binder sammen boligområder, skoler, barnehager, strandsoner og markaområdene. Planene bør også omfatte de «blå strukturene», som bekker, elver, vann og sjøen. I arbeidet bør det legges vekt på tilgjengelighet for alle brukergrupper. Grøntstrukturplanene må følges opp gjennom konkrete tiltak, politiske prioriteringer og økonomiske midler.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Grønnstruktur er viktig for attraktive byer og lokalsamfunn, jfr kap 4.1. Grønnstrukturer skaper gode «pauseplasser» – byrom som er noe annet enn tett by. Grønnstrukturer gir lyst til å gå og bruke tid i byen, ikke bare kjøre forbi. Grønne lunger er særlig viktig i konsentrerte boligområder. Gatetun og forhager skaper godt lokalmiljø. Det er viktig at grønnstruktur utvikles parallelt med boliger, med rekkefølgebestemmelse, se også kap 4.2.

Grønnstrukturer er rekreasjonsområder, og kan også fungere som buffer mot annen aktivitet, se også kap 4.3. Støy og støvdemping kan være et eksempel på buffereffekt.

Grønnstrukturer er også viktig for å stimulere til gange og sykkel som transportform, se også kap 5.6 og 5.7. Snarveger og gangveger kan etableres i grøntområder.

Parkeringsanlegg og parkeringsløsninger kan etableres og skjermes med grønnstrukturer i randsonen til sentrumsområder, grønne forbindelser kan stimulere til gange inn i bysentrum, se også kap 5.8.





AT LOCUM SCAL
LAND-VART BYGG
ON GÖI AT VLOGUM
BYDA

UNNAT
BYGGI

MAUNOCCA
BYGGI

UNNAT
BYGGI

UNNAT
BYGGI

5. Transportstrategier

5 Transportstrategier

5.1 Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem

Introduksjon

I Trøndelag fylkeskommune sin samferdselsstrategi er visjonen «Ett tilgjengelig Trøndelag» etablert, og hovedstrategien «*Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon*», er forklart som evnen til å kunne reise og muligheten til å slippe. Bærekraftig bevegelsesfriheten, opplevelsen av høy mobilitet, der transportpolitikken tar oss mot FNs bærekraftsmål for 2030, er det vi bør strekke oss mot.

Med god samhandling mellom alle aktørene i transportsystemet på alle nivå, samordning av reisekjeder og med god bruk av teknologi kan kostnadseffektive og mer fremtidsrettede transportløsninger gjøre denne bevegelsesfriheten mer bærekraftig enn i dag.

Et helhetlig og bærekraftig transportsystem i Innherredsbyen skal bidra til et funksjonelt bo- og arbeidsmarked og skal bidra til å redusere transportens belastning i form av trafikkulykker, arealbruk, klima- og miljøkonsekvenser.

Bærekraftig mobilitetsplanlegging handler om å se transportformer, arealplanlegging og menneskelig adferd i sammenheng.

Reduksjon i personbiltrafikken vil kreve satsing på tiltak som gjør det attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt, og at dette er reelle alternativer til privatbilen. En godt utviklet digital infrastruktur vil bidra til å større valgfrihet – for eksempel å velge bort en reise uten at dette trenger å ha praktisk betydning.

Næringslivet på Innherred har behov for kompetente ansatte, og tilgangen til dette skal sikres gjennom et godt transportsystem. Videre har næringslivet behov for et effektivt og pålitelig transportsystem som sikrer inn- og utgående godsstrømmer.

Som et «sømløst»nett

For å få til konkurransedyktige alternativ til personbiltransport på Innherred, må det utvikles et effektivt «sømløst» transporttilbud som dekker hele reisekjeden dør-til-dør hvor ulike transportmidler kan inngå. Ulike transportformer med ulike egenskaper som gange, sykkel, tog, buss, båt, bestillingstransport og delingsbiler spiller sammen i et system der transportformene supplerer hverandre. Samordning av offentlige betalte transportører bør forsterkes, for å utnytte tilgjengelig kapasitet og øke fleksibiliteten.

I aksene Innherred–Trondheim vil jernbanetilbudet være ryggraden i kollektivsystemet, men hvor andre transportmidler vil være viktige for å skape sammenhengende reisekjeder. Utnyttelse av teknologi og viljen til å teste ut nye løsninger innen kollektivtransport åpner for mer markedstilpassede løsninger. Dagens kollektivtilbud må anses som en minimumsløsning. Svakt tilbud og svak markedsføring /synliggjøring av kollektivtilbudet har forsterket privatbilbruken gjennom flere år.

Privatbilen vil fortsatt være et alternativ for mange når andre reelle reisealternativer mangler. Ett enkelt og forutsigbart transportsystem hvor ulike transportmidler «spiller i lag» vil kunne være en effektiv konkurrent til privatbilen, og da vil restriktive tiltak i forhold til bilbruk være mer akseptabelt. Løsninger som bildeling og gode løsninger for innfartsparkering er tiltak som er med å redusere privatbilbruken.

Et kollektivt transportsystem i Trøndelag som er kjennetegnet av samordning og helhetlig tenkning, samt en godt utbygd digital infrastruktur vil bidra til at folk kan velge arbeidsplass innenfor et større geografisk område. For eksempel arbeidskraft som bor utenfor Innherredsbyen, men hvor arbeidstedet er på Innherred eller motsatt – personer som bor på Innherred kan arbeide i Trondheim, Namsos eller Grong.



MÅL – dette vil vi

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



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Det etableres arena for samarbeid, samordning og utvikling av transport/mobilitet hvor de ulike aktørene deltar. Et regionalt transport-/mobilitetssamarbeid skal bidra til å utvikle mest mulige helhetlige og bærekraftige løsninger.
- Det etableres felles utviklingsarbeid på områder på tvers av kommunegrensene hvor dette vurderes som hensiktsmessig å utvikle felles politikk.
- Det arbeides aktivt for at Innherredsbyen skal inngå i statlig støtteordning for mellomstore byområder som vil gi økt gjennomføringskraft for å realisere byområdet ambisjoner på transportområdet.
- Utnyttelse av teknologi, og ha en proaktiv holdning til å være utviklingsarena for å pilotere utvikling av ulike transport- og mobilitetsløsninger. Fokus på nye muligheter når det gjelder «sømløs» mobilitet; blant annet elektrifisering, automatisering / autonomi (selvkjørende tenkologi), intelligente transport-systemer og nye forretningsmodeller med delingsmobilitet.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Tett samarbeid mellom parterne i Innherredsbyen og samordning av tiltak
- Samarbeid om felles innspill for å påvirke sentrale myndigheter.
- Balansert utvikling av restriktive tiltak i forhold til personbilbruk.
- Måling av effekter; f eks regelmessige reisevaneundersøkelser, trafikkdata m.m.
- Utnyttelse av teknologi, se muligheter.
- Ulike transportformer med ulike egenskaper spiller sammen i et system der transportformene supplerer hverandre.
- Utvikling av restriktive tiltak i forhold til privatbil, må skje trinnvis med utvikling av reelle alternative transportløsninger. For å begrense omfanget av personbilbruk, må forholdet mellom «pisk og gulrot» balanseres.
- Samordnet holdningsskapende arbeid med spesielt fokus på gange, sykkel og kollektivtransport.

Kunnskapsgrunnlag

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Resiestrømmer mellom kommuner

Kartet under illustrerer reisestrømmene mellom kommunene på Innherred og tilstøtende regioner. Det er en forenklet framstilling som viser forholdstall av reiser mellom kommuner samlet, uavhengig av hvor i kommunene start- og målpunkt for reisene er.



Pendlingsstrømmer i og inn/ut av Innherredsbyen.
Kilde: RVU for Innherredsbyen 2020.

H

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H13: Videreføring av felles samarbeid – og utviklingsarena med handlingsprogram som sikrer oppfølging av strategier og samordnet utvikling.

H13

Ansvarlig: Alle partnere i Innherredsby samarbeidet.

Tidshorisont: 2021–22.

H14

H14: Aktiv kommunikasjon og holdningsskapende arbeid, med minst et årlig større felles arrangement, for eksempel i forbindelse med den europeiske mobilitetsuken.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Tidshorisont: 2021–24.

H15

H15: Gjennomføring av ny reisevaneundersøkelse for å måle effekt av tiltak.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2024.

H16

H16: Arbeid for å posisjonere Innherredsbyen til å inngå i statlig ordning for belønningstilskudd / byvekstavtale.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Et helhetlig, sømløst og bærekraftig persontransportsystem må samordnes med lokalisering av virksomheter, handel, service, boliger og andre funksjoner. Se også kapittel 4.



5.2 Knutepunkt

Introduksjon

Gode knutepunkt er viktig for å oppnå et effektivt kollektivsystem og for å gjøre det enklere å være trafikant. Motstanden mot å bytte transportmiddel kan reduseres og med god ruteplanlegging kan reisetiden reduseres for kundene. Utforming og design av knutepunktet skal gjøre det enkelt å bytte transportmiddel og sammenhengende informasjon og billettering skal gjøre det enkelt og smidig å bruke kollektivtransport. Kilde: www.tiltak.no, TØI 2016.

Det er flere knutepunkt av ulike størrelser og funksjoner. De viktigste knutepunktene i Innherredsbyen finner vi langs jernbanen. Noen knutepunkt har flere transportarter i seg, mens andre er mer tilpasset visse transportformer, for eksempel overgang bil/tog.

Skal vi oppnå at innbyggerne foretrekker å reise kollektivt framfor å benytte privatbil på hele reisen, må det bestrebes kortest mulig avstand mellom de ulike transportmidlene (byttene). Det skal være mulig å ta seg fram uansett fysiske forutsetninger og det må være enkelt å finne fram til, fra og på knutepunktet.

Fortetting rundt knutepunkt er en sentral arealutviklingsstrategi for å oppnå redusert bilbruk i byområder. God lokalisering av knutepunktene som del av byen/tettstedet er viktig. Effektiv arealutnyttelse, utforming som gir interaksjon med byen, arealbruk som gir aktivitet på bakkeplan, utforming som styrker stedets urbane kvaliteter, og lokalisering av arbeidsplassintensive og publikumsintensive funksjoner, er viktig for et velintegret og velfungerende knutepunkt i by.

En god og helhetlig utvikling av de viktigste knutepunktene i Innherredsbyen krever samarbeid.

Det er flere faktorer som kan ha påvirkning for utforming av et godt knutepunkt:

- Tilrettelegging for ulike trafikantgrupper
- Komfort og miljø
- Trygghet

Dessuten vil tilgang til relevante tilbud og tjenester på knutepunktet bidra til å gjøre evt ventetid positiv.

Særlig viktige knutepunkt i Innherredsbyen fremgår av det strategiske kartet i kap 3.1.



MÅL – dette vil vi

- Knuteunkt skal tilrettelegge for effektive transportmiddelbytter og til positiv ventetid, og skal bidra til å øke kollektivtransportens konkurransekraft.
- Det skal oppleves enkelt og tidseffektivt å bytte transportform, enten man ankommer knutepunktet til fots, på sykkel, via annet kollektivtilbud eller bil.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Utvikling av knutepunkt skal skje ved å integrere, og utvikle eksisterende kunnskap og gjennom gode prosesser med brukere og alle involverte aktører med delansvar.
- Både utvikling av knutepunkt og drift av knutepunkt krever samarbeid. Det er behov for å etablere en felles forståelse for hvilken standard ulike knutepunkt må ha ut ifra beliggenhet og transportvolum.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Overgangen mellom transportmidler og tilrettelegging / gangavstand til ulike transportmidler bør skje etter faglig funderte prinsipper.
 - Definerte knutepunkt må tilby gode og trygge parkeringsmuligheter for sykkel, men også innfartsparkering for reisende som er avhengig av å benytte bil for å komme seg til sentrale knutepunkt. De myke trafikantene må gis høyeste prioritet, dernest annet kollektivtilbud, taxi og bringe-/hente-plasser. De som skal langtidsparkere kan gå lengst, men ikke så langt at det oppleves tidkrevende å velge kollektivt. Digitale reservasjonsløsninger mv. kan gi tidsbesparelser og kompensere noe for avstand.
- I forbindelse med utviklingen av transportsystemene er det minst like viktig å sørge for god tilgjengelighet og sikker adkomst til holdeplasser og stasjoner, som selve rutetilbudet.
- Universell utforming skal ivaretas.
- På utvalgte knutepunkt må rutetidene koordineres / taktet så langt det er mulig for å unngå unødvendig ventetid for brukerne.

- For å øke andelen som går og sykler til knutepunktene må gode og trygge gang- og sykkelveier mellom knutepunkt og sentrale målpunkter i byen/tettstedet være normen.

H

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H17: Det skal utarbeides en hovedplan for utvikling av knutepunkt på Innherred. I denne etableres felles kunnskapsgrunnlag og med detaljert handlingsplan for de enkelte knutepunkt og tilhørende rutetilbud. Det er viktig å få gjort avklaringer omkring hvilke av disse funksjonene som må ligge ved stasjonene og hva som kan ligge andre steder, slik at sentrale arealer utnyttes best mulig.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune (i samarbeid med AtB), Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR) og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

I arbeidet med gode knutepunkt må arbeidet også omfatte annen arealplanlegging, lokalisering av arbeidsplasser og handel- og tjenestetilbud; kort sagt mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling må koordineres. Se også kap 4.1, 4.3, 4.4 og øvrige delkapitler i kapittel 5.

Ikke minst må knutepunktstenkning og lokalisering av virksomheter etter ABC-prinsippet ligge til grunn for videre arealutvikling, spesielt i stasjonsbyene. Det vil si at nye boliger og arbeidsplassintensive virksomheter bør lokaliseres innenfor området som regnes å være i gangavstand til stasjonen. Utvikling av snarveier er et virkemiddel som kan bidra til at flere virksomheter og boliger faller innenfor definisjonen av å ligge i gangavstand til sentrale knutepunkt.

Det er avgjørende at det er trafiksikkert å gå til/fra knutepunkt og holdeplasser. Fortau, gang- og sykkelveier og snarveier er tiltak som gjør kollektivtrafikken mer attraktiv, trafiksikker og reduserer reisetiden fra dør til dør, som igjen gjør det lettere å velge kollektiv fremfor bil.

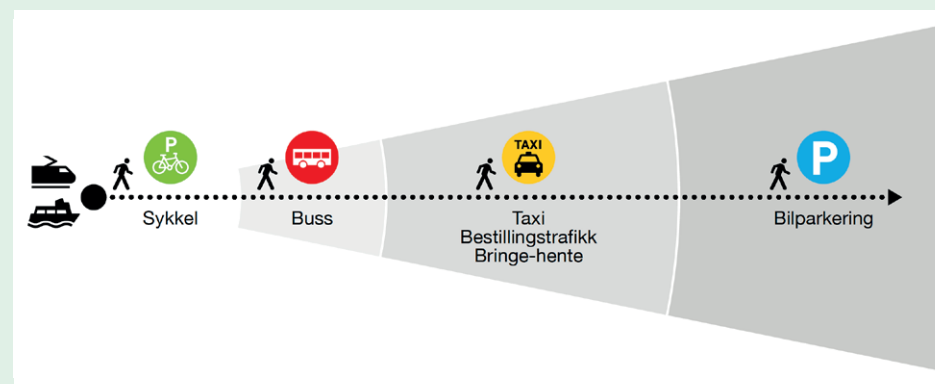
Kunnskapsgrunnlag

Akuelle problemstillinger i Innherredsbyen:

- Rundt mange av jernbanestasjonene er det avsatt store arealer til jernbaneformål. Jernbanen har behov for areal til drift, vedlikehold og fornying/utvikling. Det er viktig å få gjort avklaringer omkring hvilke av disse funksjonene som må ligge ved stasjonene og hva som kan ligge andre steder, slik at sentrale arealer utnyttes best mulig.
- Avklaring av byggegrenser som skal gjelde nær stasjonsområdene har også stor betydning for fortettingspotensialet. Flere boliger innen 10 minutters gang- eller sykkelavstand fra knutepunktene vil bidra til at flere kommer seg til knutepunktet uten å benytte bil.

Faktaboks:

Generell prioritering av avstand til transportformene fra kjernen i byttepunktet.



Illustrasjon av Truls Lange, Civitas 2016. Kilde TØI rapport 1526/2016.

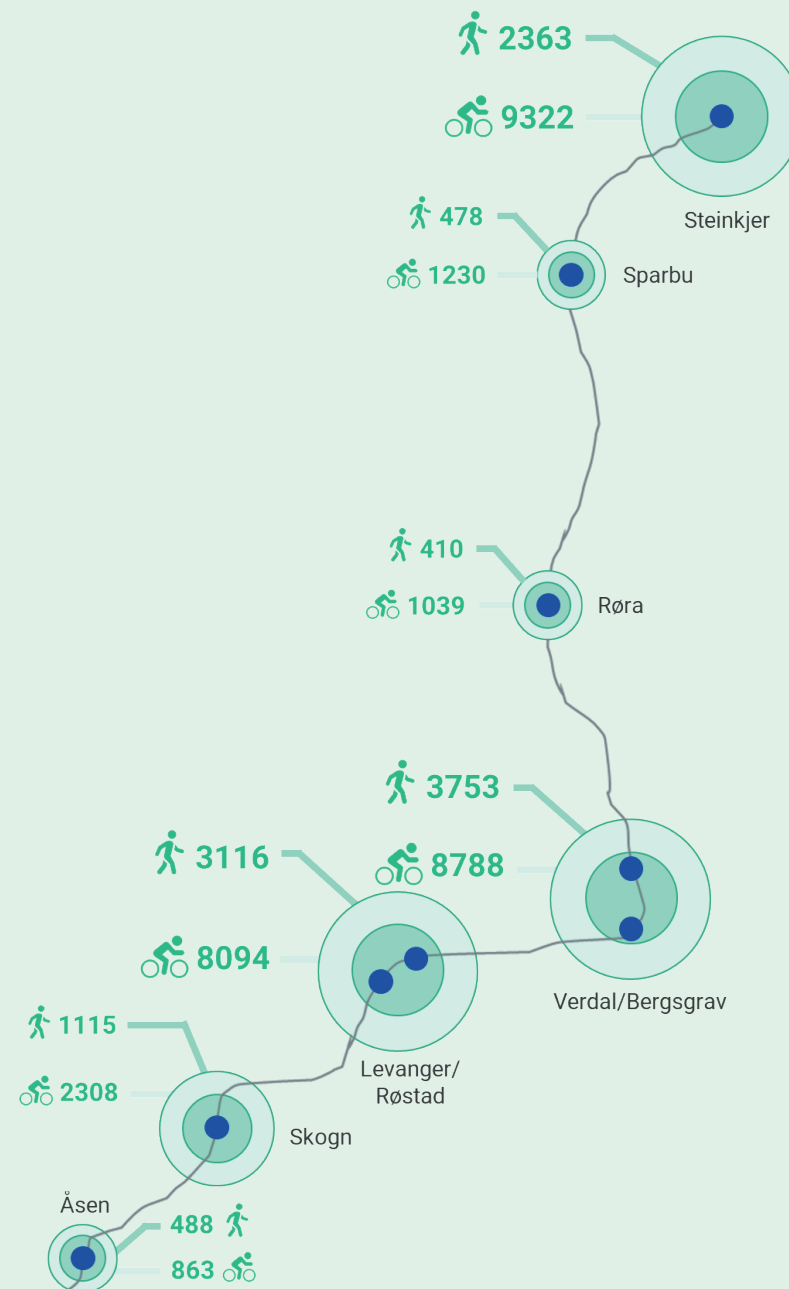
Fakta: Miljøvennlige lokaliseringvalg:

- 1) Reisevaneundersøkelsen for Innherredsbyen viser at det er innbyggerne som bor nær jernbanestasjoner / knutepunkt som har de mest miljøvennlige reisevanene.
- 2) For at flest mulig skal kunne gå, sykle (lokalt) eller reise kollektivt (regionalt) til arbeidsplassen bør framtidig lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter (bl.a. kontorvirksomheter) lokaliseres nær knutepunktene. Dersom slike arbeidsplasser ikke lokaliseres i gangavstand fra jernbanestasjon, så vanskeliggjøres arbeidspending med tog.
- 3) Å legge til rette for økt boligbygging og arbeidsplasslokalisering i gangavstand fra knutepunkt kan i tillegg til mer miljøvennlige reiser, også skape mer attraktive byer og tettsteder.

Bosatte i nærheten av knutepunkt

For alle praktiske formål er togstasjonene langs Trønderbanen å regne som de viktigste knutepunktene i regionen. De fleste rutebilstasjoner ligger i umiddelbar nærhet til togstasjonene, og har busstilbud og/ eller bestillingstransport som mater inn til nærmeste togstasjon.

I alt 12 114 personer på Innherred bor innenfor 10 minutters gange til en togstasjon som betjenes av Trønderbanens timesfrekvens. Dette utgjør 17,1 % av befolkningen på Innherred som indikerer at befolkningen i stort er relativt spredtbodd i regionen. Samtidig bor 32 490 personer i nenenfor 10 minutters sykkelavstand til en togstasjon, eller 45,8 % av alle på Innherred.



5.3 Jernbane og togtilbud

Introduksjon

Innherredsbyen er allerede godt tilrettelagt for reiser med jernbane. Jernbanen utgjør ryggraden i det kollektive transportsystemet, og de største byene og tettstedene i Innherredsbyen fungerer som knutepunkt for kollektivtransport. Det er spesielt på lengre reiser at jernbanen har et konkurransefortrinn i dag, men det er også en andel underveispasasjerer. Med hyppigere avganger (halvtimesruter) over store deler av døgnet er det potensial for å øke antallet togreiser i regionen. Ettersom det foreligger planer for utbedring av E6 i korridoren er det viktig å utvikle togtilbudet for å unngå svekket konkurransekraft for toget, med passasjerlekkasje og større markedsandel for vei. Dette handler om å utnytte togets fordeler:

- Togets rolle for å knytte bo- og arbeidsmarkedet sammen, både internt og inn mot Trondheimsregionen. Toget har den rollen i dag, men dette kan videreutvikles.
- Toget stopper «midt i byen» og gjør det enkelt å nå aktuelle målpunkt til fots – lett tilgjengelig
- Reisen kan gjennomføres med en viss grad av komfort og reisetiden kan brukes produktivt på toget
- Miljø-/klimaaspektet: Toget kan frakte store volum og det er planer om å få til nullutslippsløsning helt til Steinkjer på sikt, i første omgang skal jernbanen elektrifiseres til Stjørdal.

En annen utfordring for Trønderbanen er de mange usikrede planovergangene som finnes langs trasèen. Sanering eller sikring av planoverganger vil kunne føre til høyere robusthet i rutemodellene og redusert reisetid, ettersom togene kan holde høyere hastighet. Dette vil være spesielt viktig med tanke på økt frekvens i det fremtidige togtilbudet. Dette har også sammenheng med å oppnå attraktive sentrumsområder fordi planoverganger påvirker trafikkmønsteret og barrierevirkningen av jernbanen i sentrumsområder.

MÅL – dette vil vi

- Toget skal ta en større andel reisende med internt i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og Trondheimsområdet
- Tog skal ha nullutslipp.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- **Nye tog:** I løpet av 2021 skal alle togene som i dag benyttes på Trønderbanen byttes ut med nye moderne regiontog med betydelig flere sitteplasser. I forbindelse med dette vil en rekke stasjoner på Trønderbanen få trinnvis adkomst mellom plattform og tog. Plattformoppgraderingene må fortsette slik at alle stasjoner får trinnfri adkomst på sikt.
- **Flere avganger:** Jernbanedirektoratet og Bane NOR planlegger nå kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen og Nordlandsbanen for å kunne øke antall avganger på Trønderbanen. Målet er avganger hver halvtime mellom Melhus og Steinkjer. Forsterket togtilbud nord for Steinkjer utredes, enten ved at flere avganger på Trønderbanen forlenges til Grong evt forbedret tilbud på Nordlandsbanen.
- **Kortere reisetid:** I første omgang prioriteres flere avganger, som nevnt ovenfor. På noe lengre sikt må man se på hvordan reisetiden mot Trondheim kan reduseres. I KVU Trondheim-Steinkjer er dobbeltspor Trondheim-Stjørdal og Stjørdal-Åsen (Forbordfjellet tunnel) pekt på som de viktigste tiltakene i den forbindelse. Skal man nå reisetidsmålet i KVUen (Trondheim-Steinkjer 1:19) må det også gjøres hastighetsøkende tiltak mellom Åsen og Steinkjer.
- **Nullutslipp:** I 2024 skal Nordlandsbanen være elektrifisert mellom Trondheim og Stjørdal, men fremdeles vil de nye bimodale togene kjøre på diesel de 9 milene mellom Stjørdal og Steinkjer. For å eliminere utslippet på Trønderbanen finnes det flere alternativer. Strekningen kan elektrifiseres på vanlig måte, men løsninger med batteritog eller hydrogentog kan også være aktuelle.
- **Stoppmønster:** Det er en avveining mellom mange stopp og god flatedekning på den ene siden, og færre stopp og kortere reisetid på den andre siden. Dagens stoppmønster på Innherred er relativt tett og stoppene utfyller hverandre godt. Det er med andre ord sannsynlig at man mister en del reiser om et stopp legges ned.

Kunnskapsgrunnlag

Info om dagens togtilbud

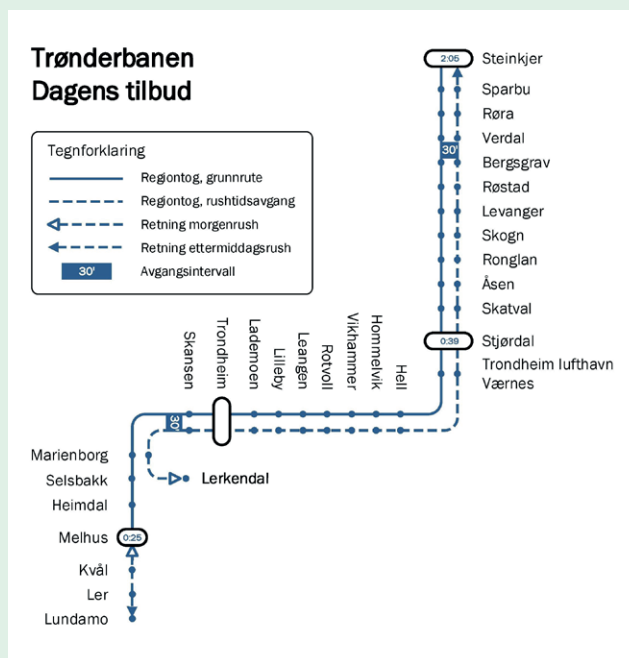
DAGENS TILBUD:

- Timesavgang Lundamo/Melhus–Steinkjer
- Ekstra avgang Lerkendal–Steinkjer i rushretning morgen og ettermiddag

Det jobbes mot å doble antallet avganger på Trønderbanen innen 2025. Rutestrukturen er foreslått utvidet til følgende:

AMBISJON I 2025:

- Halvtimesavgang (Støren)–Melhus–Steinkjer
- Avgang hver time fra Støren



For å få etablert to tog i timen helt frem til Steinkjer vil Mære trolig bli nytt togstopp i stedet for Sparbu. Dette fordi rutetabell, togstopp og kryssingsspor må koordineres med hverandre for å få økt frekvens på en enkeltsporet jernbane.

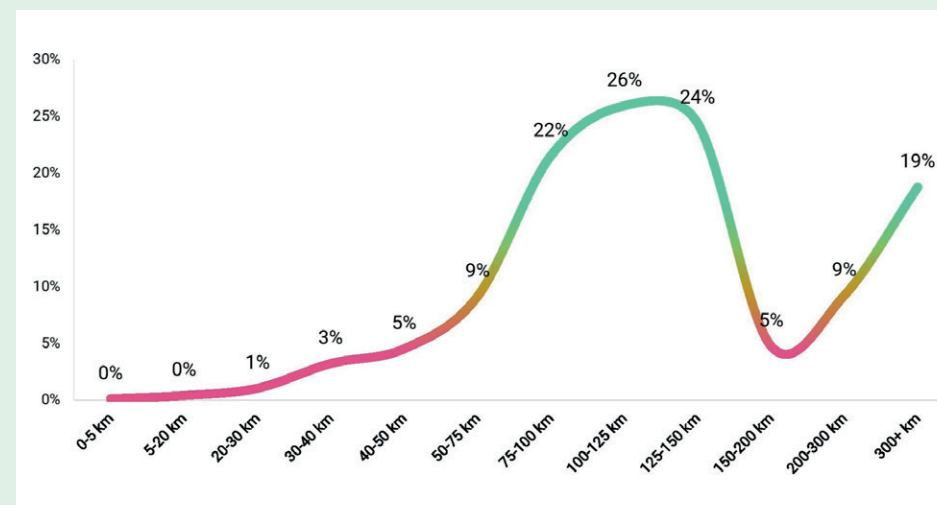
Reisevanunderøkelsen for Innherred: Markedsandeler for toget

Selv om bilførerandelen på Innherred er relativt høy er den synkende i det reiselengden overstiger 20 km. Årsaken er at togreiser da går fra å ha en markedsandel på under én prosent på korte reiser til 7 % samlet for reiser som er lengre enn 20 km.

Togreiser utgjør en fjerdedel av alle reiser på/til/fra Innherred som er mellom 100 og 125 km lange. Også på reiselengdene 75–100 km og 125–150 km er togandelen høy, og utgjør hhv. 21 % og 23 % av alle reiser. Figuren under viser andelen reiser i regionen som gjennomføres med tog etter ulike kilometerintervaller.

Den samlede kollektivtransportandelen på Innherred er med dette høyest på relativt lange reiser, og togreiser står for majoriteten av de lange kollektivreisene. Dette gjelder for reisende uavhengig av bostedskommune, utdanningsnivå, husholdningsinntekt, alder eller kjønn. Fra Innherred unntatt Snåsa ligger Trondheim ca. 50–150 km unna, som korresponderer godt med lengdeintervallene der togandelen er høyest. På reiser mellom 150 og 200 km er det en dupp i togandelen, som indikerer at det er lite reiseaktivitet til Trøndelag sør for Trondheim.

Trønderbanen er dermed det klart mest brukte og viktigste kollektivtilbudet på tvers av alle demografiske inndelinger i regionen. Toget spiller en viktig rolle for pendlere inn og ut av regionen, og som tilbringer mellom Innherred, Trondheim og Trondheim lufthavn.



Andel reiser som gjennomføres med tog fordelt på reiselengde.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Gjennom god dialog og samarbeid om utredninger og planer skal strategiene for styrket togtilbud realiseres.
- Stasjonsområdene skal fremstå som attraktive knutepunkt for alle trafikantgrupper med tilplasset handels- og servicetilbud.
- Stoppmønster skal avklares gjennom gode prosesser med involverte kommuner.
- Nødvendig infrastruktur og stasjonsopprusting forutsettes finansiering gjennom statlige bevilgninger.
- Kommunene skal sikre areal for utvikling av kompakte og effektive knutepunkt med tilstrekkelig kapasitet.
- Kommunene skal sørge for trygge og attraktive adkomstløsninger til stasjoner og knutepunkt.



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H18: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune skal være pådriver for at strategien for utvikling av togtilbudet følges opp i Nasjonal transportplan 2022–23 og i årlige statsbudsjett.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Et godt togtilbud må kombineres med **god tilgjengelighet til knutepunkt:** Stedstilpasset adkomst til stasjon for gående og syklende og annen tilbringertransport. Se kap 5.6 og 5.7.

Effektive og velfungerende knutepunkt: I tillegg til selve togtilbudet må også stasjonsområdene utvikles til mer moderne knutepunkt for overgang mellom ulike transportmidler (tog, buss, drosje, bil, sykkel og gange). Knutepunktene skal være kompakte og oversiktlige med korte avstander og universell utforming. Det må tilrettelegges for et tilstrekkelig tilbud for pendlerparkering. Det må utvikles gode løsninger for sikker og effektiv adkomst på tvers av jernbanesporene og avsettes areal til parkering for mikromobilitet (sykkel, el-sparkesykkel). Se kap 5.2 og 5.8.

Sømløs reise: Samordne togtilbudet med øvrig kollektivtransport. Helhetlig ruteplanlegging og rute-, takst og billettsamarbeid. Reiseinformasjon, spesielt i avvikssituasjon. Se kap 5.1

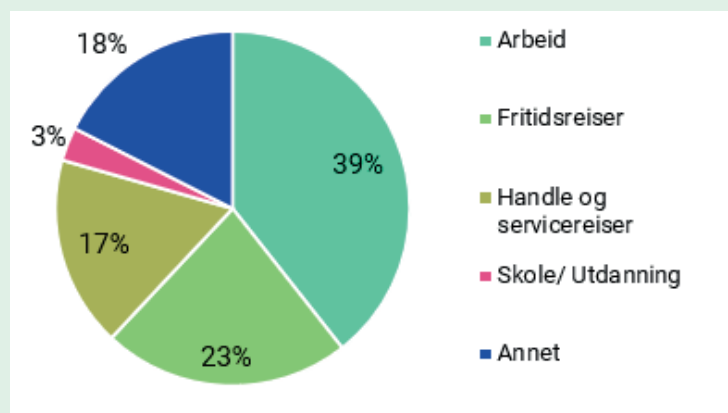
Riktig lokalisering av virksomheter er viktig for å sikre at togtilbudet fremstår som mer attraktivt enn personbil, se også kap 4.3.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Togreiser

Reisevaneundersøkelsen viser at togreisene er relativt lange i forhold til reiser med andre transportmidler. 60 % av reisene med tog som hovedtransportmiddel er i lengdeintervallet 50–125 km. Gjennomsnittlig reiselengde er 85 km, og gjennomsnittlig reisetid er 2 timer og 22 minutter. Reisens lengde og tidsbruk inkluderer tilbringerreisen, tid til venting og parkering.

Det er relativt mange arbeidsreiser som foregår med tog. Av togreisene har 39 % arbeid som formål. 23 % av reisene er fritidsreiser, 17 % er handle- og servicereiser og 3 % er reiser til skole og utdanning.

I løpet av døgnet har togreisene to tydelige toppe hvor 22 % av reisene starter 06.00–08.00 og hele 31 % starter i tidsrommet 14.00–16.00.



Reiseformål på togreiser.

Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.



5.4 Hovedveinett

Introduksjon

Innherred er i stor grad et bilbasert samfunn på grunn av et spredtbygd utbyggingmønster og fordi kollektiv-transport mangler i mange deler av områdene der folk bor. Regionen er en felles bo- og arbeidsregion der spesielt sørdelen er sterkt knyttet til Stjørdal/Trondheim. Effektiv transport på strekningen Steinkjer-Trondheim er viktig for å ta del av veksten i regionsenteret Trondheim. En hovedstrategi er å øke kollektivandelen med effektiv biltransport inn til de sentrale trafikkknutepunktene ved bane og riksvei.

Det er viktig å se veinettet i sammenheng, og opprette gode og funksjonelle koblinger mellom veikategoriene.

MÅL – dette vil vi

Riksveinettet skal utvikles for trafiksikker, effektiv og bærekraftig transport både internt i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og andre regioner. I konseptvalgutredning (KVU) for transportsystem Trondheim-Steinkjer ble det fastsatt følgende samfunns mål for strekningen:

«I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.»

Hovedveisystemet bør bygge opp under og tilrettelegge for tilknytning til jernbanestasjoner.

I forbindelse med planarbeidet for ny E6 Åsen nord – Mære er det konkretisert effektmål som beskriver hva samfunnet skal oppnå når veien er ferdig bygget.

- Bedre trafiksikkerhet
- Kortere reisetid
- Bedre samfunnsikkerhet
- Et gjennomgående gang- og sykkelveinett
- Forbedret tilbud for kollektivtrafikken

Funksjonen til E6 som stamvei medfører at nasjonal og regional trafikk prioriteres.

Ved utbygging av ny E6 inngår opprettelse av et sammenhengende lokalveinett langs riksveien.

Fylkesveinettet skal bidra til et helhetlig og sammenknyttet transportnettverk i regionen. Første prioritet er at fylkesveinettet er trafiksikkert og at antallet skadde og drepte i trafikken faller mot null. Dessuten skal fylkesveiene være et effektivt nettverk for godstrafikken, myke trafikanter, offentlig transport og bilister.

STRATEGI – viktige hovedgrep

Innenfor hovedveinettet må:

- Trafiksikkerhet prioriteres
- Veieierne koordinere utviklingen av veinettet
- Utviklingen må ivareta og tilpasses behov for alle transportformer

Riksveinettet

- Prosjektet E6 Åsen – Mære omfatter ny E6 med midtdeler, og i tillegg skal det være lokalvei og gang- og sykkelveiforbindelse langs hele strekningen.
- Den totale bompengebelastningen må betrakte strekningen Trondheim – Steinkjer samlet.
- Nye veier utenfor tettsted med mye trafikk (ÅDT > 6000) bygges ut med midtdeler.
- Nye veier utenfor tettsted med mindre trafikk (ÅDT < 6000) bygges ut med forsterket midtoppmerking.
- Ved utbedring basert på eksisterende vei utenfor tettsted er skiltet hastighet 90 km/t målsetting hvis det lar seg gjøre over tilstrekkelig lange parseller.
- Prioriteringer i NTP for perioden 2022-2033 avgjør status og realisering av aktuelle prosjekter.

Fylkesveinettet

- Fylkesveiene skal bidra til utviklingen i Innherredsbyen
- De skal være trygge
- De skal være i bra tilstand
- Vedlikeholdsetterslep må reduseres for å øke trafiksikkerhet og framkommelighet

Kunnskapsgrunnlag

Riksveinettet

Det pågår arbeid for å bygge ut strekningene E6 fra Ranheim – Værnes og fra Kvithammer til Åsen til firefeltsvei og 110 km/t. Strekingen fra Værnes til Kvithammer er tidligere bygd ut til firefeltsvei, men med lavere skiltet hastighet. E6 vil dermed være firefeltsvei fra Trondheim til Åsen hvis foreliggende planer realiseres.

Strekningen av E6 nord for Åsen har svært varierende standard. Eksisterende vei er preget av mye lokaltrafikk, mange avkjørsler og utilfredsstillende tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk i tillegg til høydebegrensninger og nærføring av E6 til bebyggelse. Det er store trafikksikkerhetsutfordringer langs strekingen. Veiens utforming (veibredde, kurvatur) er ikke tilpasset dagens trafikkmengde. Det pågår planlegging av ny E6 langs strekingen Åsen - Steinkjer.

Det er stort utbedringsbehov på E6 også nord for Steinkjer. Trafikkmengden avtar etter Asphaugen til en ÅDT på vel 3000 kjøretøy. Mellom Steinkjer og Asphaugen (ÅDT om lag 8000) er det utarbeidet reguleringsplan som ferdigstiller Steinkjer-prosjektet med 2/3-feltsvei fram til kryss med fv.17 på Asphaugen. Det er ikke bevilget oppstartsmidler til prosjektet.

NTP 2022-33

I forslaget til NTP er det foreslått at E6 Åsen-Steinkjer skal bygges av Nye Veier AS – innenfor en tidsramme på 20 år.

Kommunedelplan E6 Åsen- Mære:

Arbeidet med kommunedelplan for E6 Åsen – Mære ble igangsatt i 2015. Ny E6 planlegges blant annet ut fra følgende føringer:

- Veien skal ha vertikal- og horisontalkurvatur som muliggjør en fartsgrense på 110 km/t
- Avstanden mellom kryss bør være større enn 3 km
- Kryssene skal være planskilt
- Alle tunneler som er lengre enn 500 m skal ha to tunnellop

Føringene ovenfor er tilpasset økt prioritering av regional og nasjonal trafikk langs riksveinettet. I tillegg har det de senere år blitt sterkt økende vektlegging av samfunnsnytte ved prioritering av prosjekter. Dette innebærer innsats både for økt framkommelighet (kapasitet/hastighet) og reduserte investeringskostnader for å øke samfunnsnyttene.

Fra Mære til Steinkjer er det foretatt utbygging de senere år. Status i 2020 er dermed at det gjenstår om lag 45 km (Ronglan – Mære) av strekingen mellom Stjørdal og Steinkjer med stort utbedringsbehov.

Trafikkomfanget varierer langs strekingen, men registrert trafikk i 2019 varierer mellom 8 500 og 14 500 kjøretøy/gjennomsnittsdag (ÅDT) langs strekingen fra Stjørdal til Steinkjer. Andelen tungtrafikk er om lag 15 %. Det er redusert hastighet (50/60/70 km/t) på en betydelig andel av strekingen, og E6 passerer gjennom Røra og Sparbu, samt gjennom Steinkjer.

Trafikksikkerheten er ivaretatt med utbyggingen i Steinkjer, men avhengig av trafikkutvikling kan tilpasninger bli nødvendige for å ivareta framkommelighet ettersom det er en stor andel lokaltrafikk på E6 i Steinkjer.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper, retningslinjer og anbefalinger

- Planlegging av veiprojekter skjer etter bestemmelsene i Plan og bygningsloven, og det er kommunen som er vedtaksmyndighet for arealplanene. Det er viktig at planarbeidet skjer i tett samarbeid med veieier, regionale myndigheter, involverte kommuner og at det blir gode prosesser for å sikre at veien kan ivareta både nasjonale, regionale og lokale interesser.
- Målet om «mer infrastruktur» for pengene kan være i konflikt med lokale ønsker for å ivareta lokale / regionale transportbehov. For eksempel vil kryssløsninger på riksveinetten kunne ha betydning for fordeling av trafikk på det lokale / regionale veinettet.
- Det må utvikles kostnadseffektive løsninger.
- Utforming av kryss på nye E6 må også ivareta behovet for å kunne drifte et rasjonelt lokalt / regionalt kollektivtilbud.
- Planer for hovedveinettet må samordnes med regionale og lokale mål og planer for arealbruk.
- God kommunikasjon og tett samarbeid med andre aktører for å fremme Innherredsbyens ønsker for en attraktiv og miljø- og klimavennlig utvikling er avgjørende. Kostnadseffektive løsninger og innovasjoner kan sikre at pengene blir brukt på den beste måte, og at både tettsteder og bysenter kan profitere fra billige og enkle løsninger som kan bidra til en jevnt fordelt utvikling av hele Innherredsbyen.
- I sentrumsområdene i flere av Innherredsbyene har trafikken blitt så stor at den har blitt et trafiksikkerhets-, helse- og støyproblem. Det er ofte fylkesveier som er de sterkest belastede veiene, mens det pr i dag i stor grad er kommunene som er «eier» av problemene. Derfor må det et større samarbeid mellom de tre veieierne stat, fylke og kommune for å organisere trafikken slik at man reduserer disse problemene.
- Natur og klimapåvirkning må minimeres.



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging



H19: For riksveinetten er Nasjonal transportplan et viktig grunnlag for utviklingen, og innspill og bidrag til utarbeidelsen av denne planen er avgjørende. Ved utarbeidelsen av kommende NTP for perioden 2022- 2033 er fylkeskommunen involvert i større grad enn tidligere. For å oppnå ønsket utvikling er det av stor betydning at forslag og innspill er basert på en regional enighet.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.



H20: Det er behov for en koordinering av innsatsen til veieiere (stat, fylkeskommune og kommuner). Samtidig må kollektivmyndigheter involveres, og arealbruken som vedtas av kommunene er sentral for å utvikle hensiktsmessige løsninger.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen / Nye veier.

Tidshorisont: 2021–24.



H21: Innherredsbyen skal fremme betydningen av fylkesveier i våre fylkeskommunale politiske organer og i nasjonale planer og strategier. F.eks. er det behov for utbedring av Fv 753 mellom Mostad i Frosta og Åsen i Levanger.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.



H22: Ivareta behov for fylkesveier i Innherredsbyen ved revisjon av Delstrategi vei (2019-2023).

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.

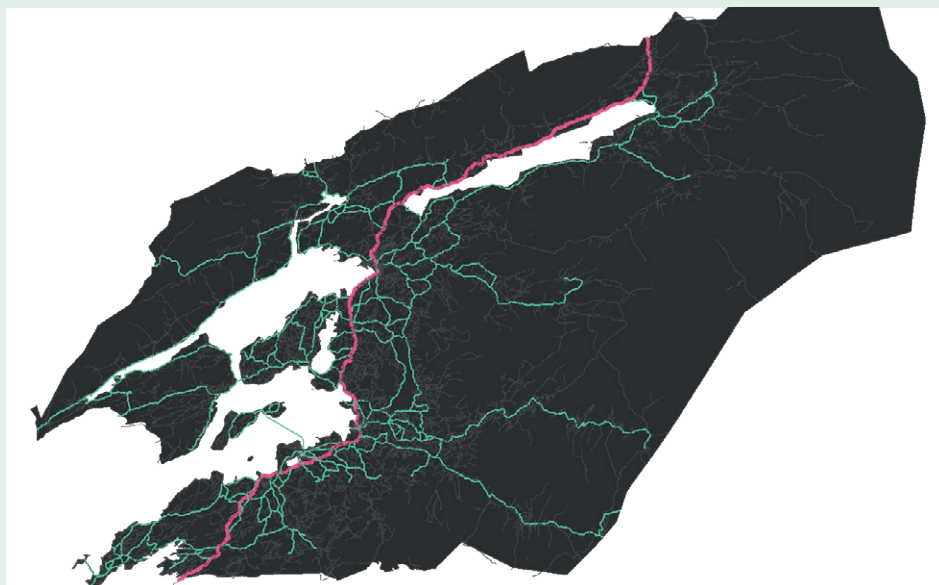
Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Samordnet areal- og transportplanlegging må fokuseres i alle planer som omfatter hovedveinettet; særlig gjelder dette lokalisering av virksomheter, handel og service. Se kap 4.3 og 4.4.

Jordvern er viktig premiss ved utbyggingen av hovedveinettet. Se kap 4.5.

Utbygging av hovedveinett må samordnes med planer for kollektivtilbud, ruteplaner og holdeplasser. Se kap 5.2 og 5.5.



E6 (rosa) og fylkesveier (grønn) på Innherred. Øvrige veityper vist i grå.

Fylkesveinettet

I januar 2020 overtok Trøndelag fylkeskommune ansvaret for planlegging, bygging og vedlikehold av fylkesveier. Fylkesveier supplerer riksveinettet og bidrar til å knytte sammen Innherredsbyen. Fylkesveiene er også av stor betydning for den regionale og nasjonale trafikken, for næringslivet i Innherredsbyen, kollektivtrafikken og for innbyggernes daglige gjøremål.

Fylkesveinettet er viktig for differensiert næringsliv som er lokalisert med fordeling i hele regionen. Mye av trafikken knyttet til dette næringslivet krever et veinett med god og framtidsrettet standard (f.eks aksellast, høyde).

Faktaboks – Fv 753

Fylkesvei 753 går mellom Mostad i Frosta og Åsen i Levanger. Veiens lengde er 21,8 km. Dette er en betydelig næringsvei med økende godsmengde, samt viktig for pendlertrafikken. Bedre framkommelighet og økt trafiksikkerhet kan oppnås ved utbedring av Hoplatunnelen (lysregulert idag), øke veibredden, nytt fastdekke og på flere strekninger er det behov for at kurvatur og bergskjæringer utbedres.



Årsdøgntrafikk (ÅDT) på riks- og fylkesveier på Innherred.

Fylkesveier:

Trøndelag fylkeskommune har gjennomført store veiprojekter på fylkesveier i Trøndelag. To av disse med tilknytning til Innherredsbyen: «Fv. 17 og fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm» og «Fosenveiene».

To nybyggingsprosjekter i gang innenfor området:

- Fv.17 Jåddåren - Østvik i Steinkjer kommune, der skal det bygges 4 km ny vei
- Gang- og sykkelvei langs Fv.755 Kvistadbakken - Tømte i Inderøy kommune.

For å nå målet «mer vei for pengene», skal det brukes innovative, enklere, billigere og miljøvennlige løsninger. Det er spesielt behov for tiltak som kan redusere vedlikeholdsetterslepet og oppgradere det eksisterende veinettet.

5.5 Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud

Introduksjon

Kollektivtilbudet har en todelt rolle. Det skal tilby transport for dem som av ulike grunner ikke kan eller vil bruke bil. I tillegg har kollektivtilbudet en miljømessig begrunnelse dersom det er grunnlag for at mange mennesker kan reise samtidig i samme buss, tog eller båt. Buss og tog med høyt belegg gir normalt lavere utslipp, støy og arealbeslag pr passasjer enn bil. Båt er som regel mer energikrevende enn buss og bil, men dersom det gir kortere reisevei og mange skal reise samtidig, kan det være en god miljømessig løsning uten store krav til infrastruktur.

Kollektivtransportnettet knytter Innherredsbyen tettere sammen. Toget er ryggraden i kollektivsystemet i Innherred. Buss og øvrig mobilitetstilbud supplerer og bygger opp under toget. Utvikling av mer behovsstyrte fleksible transportløsninger med stor flatedekning og fleksibilitet gir nye muligheter. Et godt samordnet mobilitetstilbud hvor egenskapene til de ulike transportmåtene utfyller hverandre og et samordnet pris- og billettsystem, vil styrke kollektivtransportens konkurransevne mot privatbilen.

Framtidens bærekraftige samfunn må være mindre avhengig av bruk av egen personbil. Det offentlige kan ikke ta ansvar for å dekke alle reisebehov. Privatbilen vil fortsatt være viktig, og det blir derfor viktig å bidra til å utnytte den samlede setekapasiteten bedre. Gjennom samkjøring og tilsvarende løsninger, vil bilbruk kunne reduseres.

Mobilitetsselskapet AtB er i dag ansvarlig for all kollektivtrafikk i Innherredsbyen, inkludert en driftsavtale med togoperatøren SJ. Det fylkeseide mobilitetsselskapet AtB har ansvar for å tilrettelegge det samlede kollektiv-tilbudet i Innherredsbyen. I fremtiden kan det tenkes flere tilbydere av mobilitetstjenester; bildelingsordninger, bysykkelordninger, mikromobilet fra ulike selskaper m.m. Hvilken rolle AtB skal ha mht å tilrettelegge informasjon om det samlede mobilitetstilbudet i regionen fremover, må vurderes nærmere.



MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal ha et attraktivt kollektiv- og mobilitetstilbud tilpasset innbyggernes behov.
- Kollektiv- og mobilitetstilbudet skal bli mer konkurransedyktig i forhold til privatbil.
- Det skal bli enklere å klare seg uten egen bil.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Bedre samarbeid mellom aktører for kollektiv- og mobilitetstilbudet.
- Innherredsbyen skal være offensiv i videreutvikling av kollektiv- og mobilitetsløsninger.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

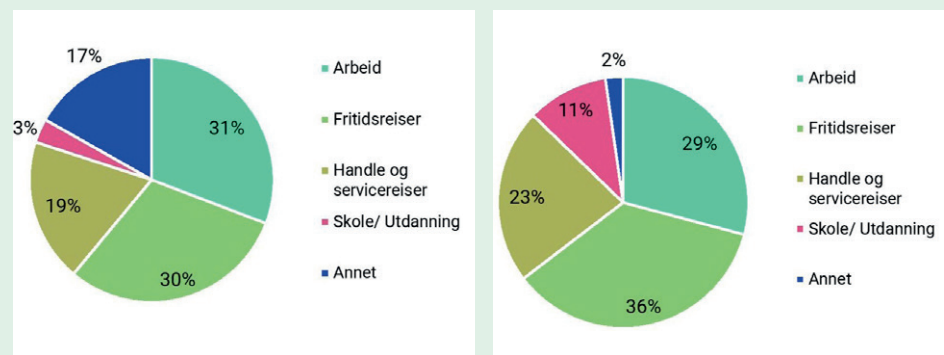
- Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide med aktører for å tilrettelegge helhetlige mobilitetstilbud.
- Etablere en balanse mellom «pisk og gulrot» for å fremme bruk av kollektivtransport.
- Det skal være et supplerende tilbud av persontransport der toget ikke har stoppested eller ikke har en tilfredsstillende frekvens.
- Vi vil teste ut og ta i bruk ny teknologi og nye mobilitetsløsninger.
- Kollektiv- og mobilitetsløsningene skal ha et tilbud tilpasset alles behov.
- Bedre informasjon om avgangstider og reise muligheter via app.
- Tiltak for økt samkjøring, for eksempel bildeling ved nye leilighetsprosjekt.

Kunnskapsgrunnlag

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Bussreiser

Reisevaneundersøkelsen viser at de aller fleste bussturene er korte. 62 % er kortere enn 5 km og 83 % er kortere enn 20 km. Gjennomsnittlig reisetid er 13,6 kilometer og gjennomsnittlig reisetid er 52 minutter. Gjennomsnittshastigheten på bussreiser er såpass lav fordi reisen inkluderer ventetid og tilbringertid.

Arbeidsreiser utgjør 31 % av bussreisene, fritidsreiser utgjør 31 %, handle- og service 19%, og skole/utdanning bare 3 %.



Reiseformål på bussreiser.

Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

Reiseformål på fergereiser Levanger-Ytterøy.

Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Fergereiser Levanger–Ytterøy

Reiseformål for ferjereiser på Ytterøyferga er ikke så ulik fordelingen ellers i regionen. 29 % er arbeidsreiser, 36 % er fritidsreiser, 23 % er handle- og servicereiser og 11 % er skole- og utdanningsreiser.

En gjennomsnittlig ferjereise (med tilbringerreise i begge ender) er ifølge undersøkelsen 16,6 km lang. Gjennomsnittlig reisetid som inkluderer tilbringertur i begge ender, ventetid og tid til parkering er på 1 time og 11 minutter. Av dette er rutetid på ferjen ca. 35 minutter.

Undersøkelsen viser at antall ferjereiser varierer mye i løpet av døgnet. 65 % av reisene fra Ytterøya skjer i tidsrommet 06.00–10.00, mens 64 % av reisene til Ytterøya skjer i tidsrommet 14.00–18.00.

Reisevaneundersøkelsen har ikke tatt høyde for måling av godstransport. 88% av kjøretøyene er under 6 meter, men undersøkelser gjort av Prosjekt Øya'land tyder på flaskehalsproblematikk på enkelte tidspunkt mellom person – og godstransport. Det planlegges økt produksjonsvekst på kyllingslakteriet på Ytterøy, og dagens løsning må utvikles for å legge til rette for et tilpasset fergetilbud.

Faktaboks Frosta – framtidens hurtigbåt

Det er inngått intensjonsavtale mellom Trøndelag fylkeskommune og Frosta kommune om pilot for «Fremtidens hurtigbåt». Ambisjonen for prosjektet i Trøndelag er å designe, bygge, pilotere og demonstrere verdens mest energieffektive hurtigbåt, og dokumentere fartøyets kapasiteter, begrensninger og forutsetninger. I tråd med hovedprosjektets ambisjon skal fartøyet være utslippsfritt, kunne gå i over 30 knop, med over 100 passasjerer i over 1 time. Pilotdriften er tenkt gjennomført mellom Frosta og Trondheim. Pilotprosjektet er tenkt gjennomført over en periode på et til to år med forventet oppstart i løpet av 2024, der intensjonen er at piloten skal utgjøre et åpent rutetilbud på strekningen i minst et år.

H

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H23: Utvikling av en helhetlig kollektivtransportplan (mobilitetsplan) for Innherredsbyen.

H23

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

H24: Opprette samhandlingsarenaer og gode / regelmessige rutiner for samhandling mellom aktørene.

H24

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

H25: Utvikle et felles samordnet pris- og billettsystem som gjør det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt.

H25

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB.

Tidshorisont: 2021–24.

H26: Utrede pendlerbuss fra Grong til Steinkjer som korresponderer med toget.

H26

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB, Jernbanedirektoratet og involverte kommuner.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

En økt andel som reiser kollektivt, og flere som samkjører vil redusere antall biler. Dette betyr redusert behov for å binde areal til parkering. Dette vil åpne mulighet for annen utnyttelse av arealet, og vil bidra positivt til attraktivt tettsted – og byutvikling. Se kap 4.1.

Knutepunktets funksjon er å binde de ulike delene av kollektivsystemet sammen, og et knutepunkt skal være effektive byttepunkter for de reisende. Satsning på knutepunkter, korrespondanse, universell utforming og gode løsninger for reiseinformasjon er viktig for å kunne skape god reiseflyt. Se også kap 5.2

Buss og behovsstyrte fleksible transporter har stor flatedekning, og kan bidra til å støtte opp under toget som ryggraden i kollektivsystemet. Se kap 5.3.

Dersom en lykkes til å få flere til å reise kollektivt, vil det bidra til å redusere biltrafikken som er positivt for trafiksikkerhet, miljø og fremkommelighet. Se kap 5.4.

Innfartsparkering for bil og sykkel ved stasjoner gjør det mulig for de som bor utenfor gangavstand eller ikke har et busstilbud, til å kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisa. Ny teknologi kan bidra til økt forutsigbarhet for å finne ledig plass for den reisende. Se kap 5.8.

Kort beskrivelse av regionanbud 2021 (AtB)

Regionanbud 2021 har oppstart 7. august 2021. Regionanbudets overordnede mål er å «sikre et mobilitetstilbud i hele Trøndelag tilpasset regionale og lokale behov». To av hovedmålene er blant annet at den samlede kollektivtrafikken skal bidra til å binde Trøndelag sammen og bidra til regional bo- og næringsutvikling.

Mobilitetstilbudet er, og skal fortsette å være et integrert nettverk av ulike transportformer; buss, tog og fleksibel transport. Reisebehov og reisemulighetene er i endring og i fremtiden kan man se for seg økt bruk av blant annet mikromobilitet, bysykkel, el-sparkesykkel, bildeling og autonome busser.

Kollektivtrafikken skal være en viktig drivkraft for samfunnsutvikling ved å øke tilgjengelighet for å ta del i de mulighetene som Innherredsbyen kan by på, enten det gjelder arbeid, utdanning, kultur eller samfunnsliv – også for dem som ikke disponerer egen bil. Eksempelvis bytur med barnebarn, besøk til Stiklestad kultursenter eller studier ved Universitetet Nord.

Tilgang til arbeidsplasser, skole og utdanningsmuligheter er viktig for å velge å bosette seg i Innherredsbyen og opprettholde og videreutvikle et livskraftig og fremtidsrettet distrikt. Et godt mobilitetstilbud bidrar til økt bolyst gjennom å forenkle hverdagen til innbyggerne for fritid, arbeid og studier.

Jernbanen trafikkerer gjennom hele Innherredsbyen og er bærebjelken i kollektivtilbudet. I tillegg er det ulike regionale og lokale busslinjer som komplimenterer tilbudet. De lokale linjene sammen med fleksibel transport utgjør flatedekningen i tilbudet. I innherredsbyen har buss og fleksibel transport historisk ivaretatt en viktig funksjon med å «mate» reisende inn til toget. Dette attraktive og fleksible tilbudet vil fortsette.

Regiontilbud	Lokaltilbud inkl. skoleskyss	Bylinjer
Knytter regionene sammen.	Grunnstammen i lokaltilbudet. Den lovpålagte skoleskyssen er åpen for alle passasjerer.	Tilrettelagt for interne reiser.
Dekker reisestrømmer internt i regionene samtidig som de knytter sammen regioner.	Ved å forlenge skoleskyssen inn til lokale servicesentra øker verdien som lokaltilbud.	Gir mulighet for overgang til det øvrige kollektiv – nettverket.
Bidrar til å binde Trøndelag sammen.	Bidrar til å binde Trøndelag sammen.	Bidrar til å binde Trøndelag sammen.

Oversikt over ulike typer rutesatte buss linjer og deres egenskaper. Kilde: AtB.

Fleksible mobilitetsløsninger er et tilbud som må bestilles før det kan benyttes. Det skiller mellom tre ulike tilbud. Flexibel by, fleksibel tilbringer og fleksibel service

	Fleksibel by	Fleksibel tilbringer	Fleksibel service
Hva	Sonebasert tilbud. En del av bytilbudet.	Sonebasert tilbud. En del av de lange reisene.	Sonebasert tilbud. Tilgang til servicetilbud i kommunen.
Hvorfor	Fleksibel transport når behovet ikke tilsier fast bylinje. Gir et kundetilpasset tilbud.	Bringer passasjerer til annet rutegående tilbud. Tilknyttet konkrete avganger tilpasset lokale behov.	Tilgang til handel, service, kultur og helse-tilbud på dagtid. Høyt servicenivå. Tilpasset lokale behov.
Hvordan	Bestilling. Henting ved døra. Samkjøring.	Bestilling. Henting ved døra. Samkjøring.	Bestilling. Henting ved døra. Samkjøring.
Pris	Busstakst.	Busstakst.	Busstakst.

Oversikt over de ulike tilbudene med fleksibel transport. Kilde: AtB.

Kollektivtilbud	Snåsa	Steinkjer	Inderøy	Verdal	Levanger	Frosta
Regionlinje	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei
Lokal- og skolelinje	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bybuss	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei
Fleksibel by	Nei	Ja, sonebasert	Nei	Ja, sonebasert	Nei	Nei
Fleksibel service	Ja, sonebasert	Ja, sonebasert	Ja, sonebasert	Ja, sonebasert	Ja, sonebasert	Ja, sonebasert
Fleksibel tilbringer	Ja, sonebasert. Til og fra holdeplass Veiset i korrespondanse med tog og buss	Ja, sonebasert. Til og fra holdeplass Strømnes i korrespondanse med buss	Ja, sonebasert. Til og fra Røra stasjon i korrespondanse med tog	Nei	Ja, sonebasert. Til og fra Hokstad fegekai	Ja, sonebasert. Til og fra Åsen stasjon i korrespondanse med tog

Oversikt over kollektivtilbudet for kommunene i Innherredsbyen fra august 2021.

Kilde: AtB.

Tilbudet i Steinkjer, Verdal og Levanger er noe ulikt i dag og vil også være det fra høsten 2021. Tilbudet fra 7. august 2021 tar utgangspunkt i dagens tilbud, men med noen justeringer. I dag er det bybusstilbud i Steinkjer og Levanger. Fra høsten blir det «bybuss» kun i Levanger, mens Steinkjer og Verdal får «fleksibel by». Bakgrunnen for det er at bybussen i Levanger er mer brukt enn bybussen i Steinkjer. Ellers vil både Steinkjer, Verdal og Levanger ha servicetransport. Tilbringer er det kun i gamle Verran kommune og Ytterøya. Steinkjer og Levanger har noe lokalskyss foruten det som er tilbasset skoleskyss, mens Verdal ikke har det.

Fakta fra Tiltak.no:

Tiltak som kan gjøre det enklere for trafikantene å reise kollektivt er:

- **Faste/stive avgangstider**, faste avganger over hver time hele dagen gjør at det er tilstrekkelig å lære seg ett tidspunkt i rutetabellen.
- **Hyppe avganger** slik at trafikantene slipper å lære rutetabellene. Med mindre enn 10 minutter mellom avgangene blir rutetabellen overflødig.
- **Faste traseer uten rutevarianter** slik at rutene alltid går samme trase.
- **Kollektivprioritering**, slik at reisetiden reduseres og regulariteten bedres er viktigst i rush og for trafikanter som må bytte transportmiddel underveis. Det gjør det også enklere å ha samme rutetider i og utenfor rush slik at reisetiden utenfor rush også oppleves som effektiv.
- **Knutepunkter med direkte overgang til korresponderende ruter** slik at trafikantene bare må kjenne hvor rutene går for å kunne benytte kollektivsystemet.
- **Samordning av ruter i større kollektivgater og holdeplasser**, slik at trafikantene lettere kan velge mellom flere ruter.
- **Enkle og oversiktlige rutetilbud**, med faste ruter og lett gjenkjennelige nummer og navn.
- **Bedre trafikantinformasjon**, før trafikantene starter reisen, på holdeplassen og i løpet av reisen. Nye trafikanter og de som reiser på nye steder har størst behov for trafikantinformasjon.

Kollektivsatsing bør kombineres med restriktive tiltak for bilbruk

Analyser av virkemiddelbruk i Tønsbergområdet, Bergensområdet og Tromsø viser at selv en omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på bilbruken dersom denne satsingen ikke kombineres med restriksjoner på bilbruken i form av økte kostnader, redusert fremkommelighet eller begrensnings av antallet parkeringsplasser (Vibe m fl 2004, Ruud og Kjørstad 2006 og 2010)

Kollektive stamlinjer og sekundærlinjer

Stamlinjer som fanger opp de tyngste trafikstrømmene, passer ikke alle steder og for alle trafikantergrupper. Det trengs et sekundærnett som kan fange opp trafikantergrupper som har problemer med å bruke hovedlinjesystemet, men som likevel har behov for kollektivtransport. Ved å anlegge slike sekundærlinjer kan det være enklere å utvikle hovedlinjene etter hovedprinsippene for stamlinjer slik at disse blir rendyrket med hensyn til effektive traseer.

Sekundærlinjer er alt fra ruter som mater til stamlinjene, flatedekkende lokalruter, småbussruter og servicelinjer til anropstyrte busser som kjører fra dør til dør og yter ekstra hjelp med av- og påstigning etter behov. Slike ruter har lavere frekvens enn stamlinjene og hensikten er å gi ulike markedssegmenter tilgjengelighet med kollektivtransport. Hva slags sekundært tilbud som bør tilbys avhenger av kundegrunnlaget.

Det er viktig at det sikres gode overgangsmuligheter mellom sekundært tilbudet og stamlinjene slik at de som benytter sekundært tilbudet som et tilbringertilbud til stamlinjene sikres en enkel og forutsigbar overgang.

5.6 Sykkel

Introduksjon

Med sykkel øker både farten og rekkevidden til den myke trafikanten, og med elsykkel øker rekkevidden ytterligere. Akkurat som for gange er sykling bra for helsen og miljøet. Ved å lokalisere boliger, arbeidsplasser, skoler og fritids- eller kulturtilbud i nærheten av hverandre, vil mange av hverdagens gjøremål lett kunne nås med sykkel og gange. Godt vedlikeholdte, trafikksikre og universelt utformede sykkelveier vil bidra til økt sykkelandel. Vinterdrift av sykkelveier og sykkelparkering er nødvendig for å opprettholde sykkelandel hele året.

Bedre tilrettelegging for sykkel som del av kollektivreise, for eksempel sykkelparkering ved knutepunkt, ladestasjoner eller mulighet for å ta sykkel med på kollektivtilbudet, vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Mange av reisene våre i løpet av dagen er så korte at sykkel er konkurransedyktig med bilen på hastighet. Sykkelen har et godt alternativ til privatbilen også på landeveien. I dag er trafikksikkerheten på landeveiene en stor utfordring, og til hinder både for hverdagsreiser, fritidsreiser og reiseliv. Alternative trafikksikkerhetstiltak til gang- og sykkelvei som skaper tilstrekkelig sikkerhet bør vurderes.



MÅL – dette vil vi

- Flere i Innherredsbyen benytter sykkel oftere i, til og mellom våre grendesentre, kommunesentre og byer.
- Sykkel skal være et attraktivt og trafikksikkert alternativ til andre transportformer, spesielt for reiser under 5 km – uavhengig av sesong.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Gode og trafikksikre anlegg for sykling, som er godt driftet og vedlikeholdt, er helt nødvendig.
- Arealplanlegging som prioriterer sykkel er en forutsetning for å få til gode anlegg. Sykkelveinlig arealbruk kan også bidra til at flere bor i sykkelavstand fra arbeid, handel og andre tilbud.
- Kommunikasjon og bevisstgjøring må skje kontinuerlig for å gjøre tilbud kjent, og motivere til andre reisevaner.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Syklende som trafikantgruppe skal ha høyeste prioritet i sentrums- og tettstedsområder, slik som andre myke trafikanter.
- Skape forutsetninger for å sykle i alle årstider.
- Rasteplasser for syklende, el-ladestasjoner og parkeringsmuligheter for sykler, og samordnede lånetilbud for sykkel/ elsykkel/ elsparkesykkel.
- Effektive sykkelkorridorer mellom grendesenter, tettsteder og byer på Innherred.
- I størst mulig grad separere syklende fra andre trafikantgrupper for å øke trafikksikkerhet og redusere konfliktgrad.
- Tilrettelegging for syklende slik at flest mulig grupper kan sykle også eldre, barn og personer med funksjonshemming
- Utforme løsninger for syklende basert på kunnskap om hva som fungerer.



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H27: Det utarbeides en felles sykkelstrategi for Innherredsbyen.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.



H28: Det skal kjøres et «ByLab»- forsøk av ulike tiltak som motiverer til sykkelbruk.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Mange andre strategiområder påvirker hvor attraktivt det er å sykle. F eks arealbruk og tiltak som bidrar å gi sykkel konkurransefortrinn fremover privatbil. Se kap 4.1 og 5.8.

Det bør bli enklere og billigere å ta med sykkel på kollektivreiser. Se også kap 5.2, 5.3 og 5.5.

Gatebruksplaner bør ivareta sykling som transportform og gi sykkel prioritet i veinettet. Se også kap 5.1 og 5.4.

Kunnskapsgrunnlag

Sykkel (definisjon): Med sykkel mener vi i denne sammenheng sykkel, el-sykkel, sparkesykkel, el-sparkesykkel, ståhjuling, spark og lignende. Her omfattes sykler i privat eie og i kommersiell eller offentlig utleie.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Sykkelturer

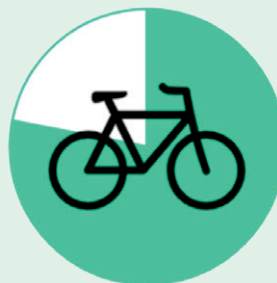
6 % av reisene i reisevaneundersøkelsen for Innherred var sykkelreiser. En gjennomsnittlig sykkelreise er 2 437 m og tar ca. 19 minutter, som gir en snitthastighet på 7,6 km/t. Sykkelturene utført av de som er bosatt i spredtbygde strøk er lengre med et snitt på 3 190 m, mot 2 180 m for de som er bosatt i tettbygde strøk. Menn har litt lengre sykkelturer enn kvinner, mens det kun er små forskjeller mellom aldersgrupper.

Det er 32 490 personer som er bosatt innenfor 10 minutters sykkelavstand til en togstasjon, eller 45,8 % av alle på Innherred.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Nesten fire av fem personer på Innherred har tilgang til sykkel, mens en av sju har elsykkel

Folk på Innherred har jevnt over god tilgang til sykkel selv om den samlede sykkelandelen blant reisene er relativt lav (6 %). 78 % av de som deltok i undersøkelsen oppgir å ha tilgang til en sykkel som er i brukbar stand mens 17 % eier eller disponerer elsykkel.

Høy sykkeltilgang er ikke ensbetydende med høy sykkelandel, men er en viktig forutsetning for at andelen som sykler kan økes. Reismønsteret i regionen tilsier at langt flere reiser enn i dag potensielt kan foretas med sykkel, da hele 63 % av alle reiser på Innherred er under 5 km lange. Gjennom bedre fysisk tilrettelegging for sykling, særlig i tettstedene, finnes det et potensial for at flere relativt korte bilreiser kan erstattes av sykkelreiser.

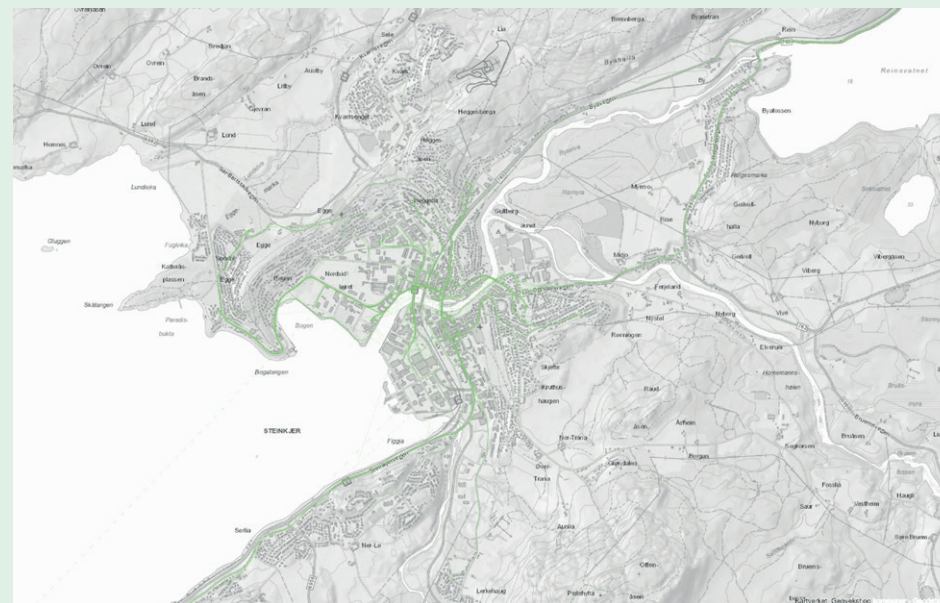


Andel med tilgang til sykkel og elsykkel på Innherred. Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

Barn og unge er ikke representert i reisevaneundersøkelsen for Innherredsbyen, men for dem er sykkelen spesielt viktig for selvstendige reiser til skole og fritid. Økt sykkelbruk blant unge kan erstatte mange bringe- og hentereiser med bil.



Sykkelreiser i Levanger i reisevaneundersøkelsen for Innherred.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.



Sykkelturer i reisevaneundersøkelsen for Innherred, kartutsnitt fra Steinkjer.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

5.7 Gange

Introduksjon

Gange utgjør en betydelig andel av reisene i Innherredsbyen. Gangturer inngår ofte som en del av kollektivreisene. Gange gir en helseeffekt som er viktig i et folkehelseperspektiv. I motsetning til biltrafikk så skaper mennesker til fots mer levende, attraktive og inkluderende lokalsamfunn. Ikke minst har gange en positiv effekt på bolysten og livskvaliteten. Når vi beveier oss i lokalmiljøet eller byen får vi dessuten en tettere tilknytning til stedet, og økt gangtrafikk vil bidra til å styrke stedsidentiteten og tilhørighetsfølelsen.

For å øke gangandelen, må infrastrukturen utformes og driftes slik at gåturen blir effektiv, sikker og attraktiv. Det er billigere å legge til rette for gange enn for andre trafikkformer.

Å øke andelen gående er viktig for å nå nasjonale, regionale og lokale målsetninger for klima og miljø



MÅL – dette vil vi

- I Innherredsbyen skal det skal være attraktivt å gå.
- Å gå skal betraktes som en foretrukket transportform hele året, uavhengig av formål og årstid .



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Funn om gangruter fra RVU for Innherredsbyen legges til grunn for videre arbeid med gåtiltak.
- Veimyndighetene skal samarbeide for å tilrettelegge for attraktive gangveier og gågater
- Reguleringsplaner skal tilrettelegge for attraktive og tilgjengelige gangveier, og for å forbinde gangveier med andre knutepunkt og andre målpunkt.
- Aktiv bruk av utbyggingsavtaler i reguleringsplaner for å sikre gode forhold for gående
- Drift og vedlikehold på gangveier tilpasset behov.

- Gang- og sykkelveier skilles fra hverandre (visuelt/fysisk) for å øke trygghetsfølelsen for gående
- Dimensjonering av gangveier skal tilpasses til en framtidige økende bruk.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- I sentrums- og tettstedsområder skal gående, sammen med andre myke trafikanter, ha høyeste prioritet.
- Sikkerhet og trygghet: Sørg for økt sikkerhet og trygghet for gående i trafikklandskapet
- Løsninger skal planlegges basert på prinsipper for universell utforming
- Sesong-uavhengig: Skape forutsetninger for å gå til fots i alle årstider
- Grønne og bilfrie rom: Etablere og styrke eksisterende grønne gater og gågater, bilfrie veier
- Snarveier og 10-minutters byen: Styrk snarveier og viktige traseer for gange og sats på 10 minuttersbyen og muligheten til å leve kortreist.
- Bedre informasjon om gangforbindelser gjennom skilting og kart som viser alternativer og muligheter til overgang til andre transport former. Dette kan også inkludere informasjon av historisk eller kulturell verdi.
- Helse- og fritidsaktiviteter: Det legges til rette for gående i nærområder, f eks promenade, strand, turveier, friluftsliv og elver.

H

HANDLINGSPROGRAM – TILTAK FOR OPPFØLGING

H29

H29: Det skal samarbeides om gåstrategier og snarveiprosjekt i alle kommuner i Innherresbyen.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

H30

H30: Det skal kjøres et ByLab- forsøk for ulike tiltak som motiverer til økt gange.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Strategier for gange må koordineres med andre strategier; f eks strategier for attraktive byer og lokalsamfunn, knutepunktsutvikling, buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud og sykkel. Se kap 4.1, 5.2, 5.5 og 5.6.

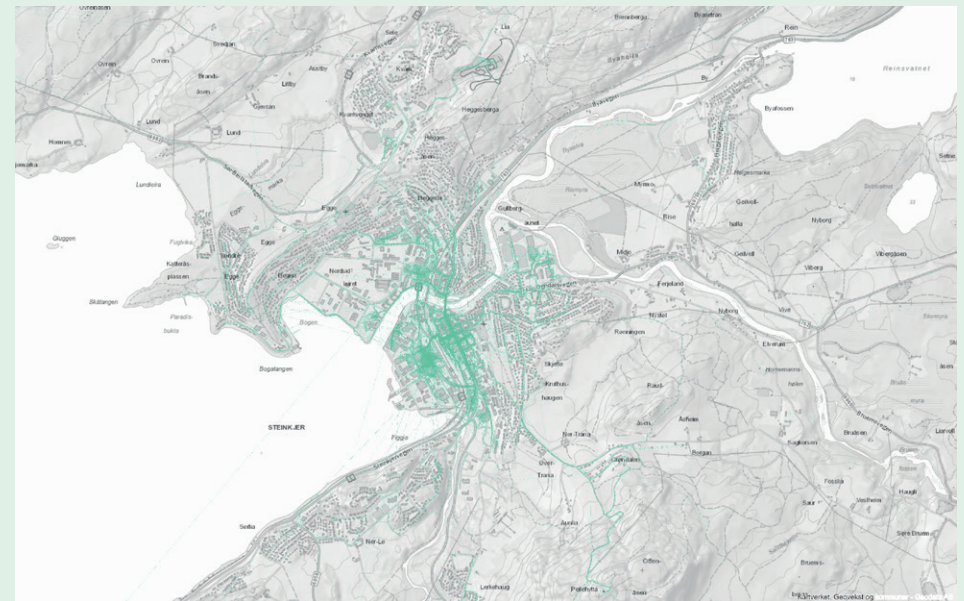
Mht stedsutvikling, handel og service bør lokaler som befinner seg i første etasje kommunisere visuelt med forbipasserende og gående. Se kap 5.4.

Tettsteder trenger parkeringsplasser, men disse bør flyttes/etableres i randsonen. Samtidig er det viktig at disse parkeringsplasser er omgitt av grøntområder, og er tilknyttet gangveier. Se kap 5.8.

Kunnskapsgrunnlag

Gange i RVU for Innherredsbyen

En gjennomsnittlig gangtur i reisevaneundersøkelsen for Innherred var 620 m og tar ca. 12 minutter, som gir en snitthastighet på 3,2 km/t. Det er små forskjeller mellom personer som bor i tettbygde og spredtbygde strøk og mellom kommuner. Kvinner går i snitt 712 meter per gangtur mot 546 meter for menn.



Gangturer i Steinkjer fra reisevaneundersøkelsen i Innherred.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

5.8 Parkering

Introduksjon

Parkeringspolitikk kan være et viktig virkemiddel for å nå areal- og transportmål. Trafikantenes valg av transportmiddel har en klar sammenheng med tilgang på parkeringsplasser. Måten parkeringstilbudet utformes og dimensjoneres kan ha stor betydning for byliv og byutvikling.

Innherredsbyen er et område hvor det er ventet at privatbilen vil spille en viktig rolle i persontransporten også framover. Det innebærer et visst behov for parkeringsplasser i nærheten til sentrum, butikker, tjenester og arbeidsplasser. Sett fra en bilists ståsted er det ofte et ønske om å kunne kjøre fra dør til dør, men det gir ikke alltid det beste mulighetene for å skape attraktive byer og tettsteder. Arealet som benyttes til parkeringsplasser kan utnyttes til andre gode formål. Dessuten har mengden trafikk gjennom tettbebyggelse stor betydning for opplevelsen av å bo, arbeide og oppholde seg. Derfor er det nødvendig å tilpasse antall parkeringsplasser, plassering av disse, og betalingsløsninger slik at det avveier de ulike behov.

Et differensiert parkeringstilbud kan bidra til en løsning som tilrettelegger for parkering til både de som bor i byen, reisende, pendleren, den som bruker byen og den som bor i nærheten. Dette må være et oversiktlig og forutsigbart tilbud. Dette gjelder både for bil og sykkel.

Tilrettelegging for innfartsparkering gjør at flere får mulighet til å reise kollektivt på deler av reisen. Det kan være aktuelt å etablere flere innfartsparkeringer ved knutepunkt, omstigningspunkt og holdeplasser. Innfartsparkering må sees i sammenheng med byutvikling og eksisterende parkeringsmuligheter.

Bruk av ny teknologi kan bidra til bedre utnyttelse av parkeringskapasiteten og til større forutsigbarhet for reisende. Teknologi vil og gjøre det lettere å finne frem og vite hva som blir ledig, også med mulighet for reservasjon.

MÅL – dette vil vi

- Bruke parkeringspolitikk for å oppnå attraktiv, inkluderende og bærekraftig tettstedsutvikling.
- Øke antall innfartsparkeringsplasser (både bil og sykkel).
- Harmonisere parkeringspolitikken i byområdene.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Samarbeide om å utvikle en interkommunal parkeringsstrategi som virkemiddel for å redusere bilbruk, tilrettelegge for kollektivreiser, tilrettelegge for nødvendig biltransport og effektiv arealbruk. Samordning av parkeringsprinsipper og løsninger mellom kommunene i Innherred er forenklerende for innbyggerne og viktig for å nå målsettingene om bærekraftig transport. Parkeringsstrategien må samordnes med andre offentlige aktører.
- Det må utvikles parkeringsløsninger som er framtidsrettede. Dette innebærer å kunne tilby et parkeringstilbud som er tilpasset de ulike brukergruppene, også for syklistene.
- Bruk av tekniske løsninger som gir informasjon om tilgjengelighet av parkeringsplasser og enkel og effektiv betaling. Spesielt for innfartsparkering er det viktig med forutsigbarhet.
- Enten knutepunktet har en bymessig eller landlig beliggenhet, bør trafikk- og parkeringsområder dimensjoneres og utformes så arealeffektive som mulig.
- Parkering under bakken for nye boliger i de sentrale byområdene.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Store parkeringsarealer i byen skal være først og fremst tilgjengelig for bysamfunnets funksjoner, og dermed også bidra til en attraktiv stedsutvikling.
- Gatebruksplaner hvor parkering er en del av bildet.
- Behovsanalyse først; vurdere omfang og utstrekning av avgiftsparkering, soneinndeling for parkeringskrav for nybygg.

H

HANDLINGSPROGRAM – TILTAK FOR OPPFØLGING

H31

H31: Etablere samarbeid om utvikling av felles parkeringsstrategi inkludert krav til parkering ved nybygg.

Ansvarlig: Steinkjer, Verdal og Levanger kommuner, Trøndelag fylkeskommune og Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR).

Tidshorisont: 2021–24.

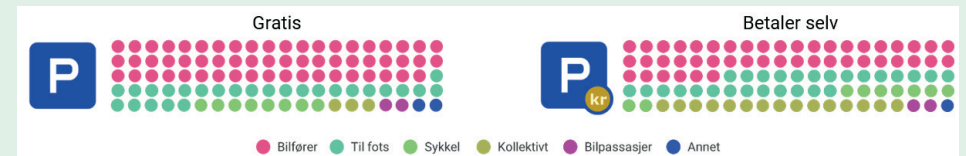
Samordnet areal- og transportutvikling

Parkeringsløsninger har stor betydning for attraktiv by- og stedsutvikling, se kap 4.1. Parkering inngår som en del av det helhetlige transporttilbudet, se kap 5.1 og tilbudet ved knutepunkter, se kap 5.2. Også sykler trenger parkeringsplasser, se kap 5.6.

Kunnskapsgrunnlag

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

De som må betale for parkering på jobb finner i større grad andre måter å komme seg til arbeidsplassen enn med bil. Figuren over viser reisemiddelfordelinger på reiser med målpunkt arbeid fordelt på om den reisende oppgir å ha gratis eller betalt parkering på arbeidsplassen. Andelen bilførerreiser er 59 % blant de med gratis parkering og 46 % blant de med betalt parkering. Særlig kollektivandelen er høyere blant de som må betale for parkering (15 %) sammenliknet med de som har gratis parkering på arbeidsplassen (3 %). Gange- og sykkelandelen er også marginalt høyere blant de som må betale for å parkere på jobb.



Reisemiddelfordeling på reiser til arbeid etter parkeringsforhold på arbeidsplassen.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

5.9 Godstransport og logistikk

Introduksjon

Det er i samfunnets interesse at transport av varer håndteres effektivt i hele verdikjeden fram til sluttbruker.

Profesjonell logistikkhåndtering og egnet infrastruktur og areal sikrer god og kostnadseffektiv vareflyt, både inn- og utgående.

Logistikk – og godsnæringen består av mange små aktører og noen få veldig store. Markedet sin etterspørsel og press på mer effektiv tidsbruk og kostnadseffektive løsninger legger føringer for hvordan logistikken organiseres. En økende trend med netthandel vil ha innvirkning.

I krise- og beredskapssituasjoner er gods- og logistikkhåndtering meget viktig for sikre størst mulig robusthet.

I Trøndelag er det ventet at veksten i godstrafikken frem mot 2050 vil utfordre kapasiteten på veinettet, og noe av denne transporten vil gå igjennom, inn eller ut av Innherredsbyen. Det er nødvendig å se den samlede godsstrømmen i et større bilde, ikke bare regionalt og nasjonalt, men også internasjonalt.

Trøndelag fylkeskommune har vedtatt en egen godsstrategi for Trøndelag som legger vekt på å samle helhetlig kunnskap om godstransport for å nå målene om en bærekraftig godstransport på sikt.



MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal ha en effektiv, pålitelig og bærekraftig godstransport.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Ved hjelp av helhetlig kunnskap om gods og godstransporter skal Innherredsbyen bidra til en bærekraftig godstransport i samhandling med næringslivet og med en belastning som er akseptabel for innbyggerne.

- Det er behov for å se godsstrømmer i et lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt perspektiv. Etablere forståelse og blikk for muligheter må etableres igjennom utvikling av kunnskap.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Kommunene og næringslivet på Innherred blir aktive deltakere i fylkeskommunens arbeid med gods.
- Det er nødvendig sikre areal for effektiv og bærekraftig godstransport. Dette innebærer å vurdere behov for eksisterende areal samt vurdere hvordan disse arealene kan optimaliseres. Plassering av nye godsareal kartlegges, og hvor trender og hensiktsmessighet er sentrale momenter. Fremtidig arealbruk må hensynta behov for gods- og varetransport.
- Etter behovsvurdering bør det også settes av areal til utvikling av rasteplasser og parkeringsareal til lastebiler slik at det er mulig å gjennomføre lovpålagte pauser og hvile i forbindelse med kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Endringer av kjøretøy, for eksempel større vogn tog på E6-, kan gi større behov for omstilling.
- Godsanalysen i NTP har pekt på at en desentralisert terminalstruktur vil kunne bidra til en overføring av gods fra vei til bane. Arealer bør derfor sikres slik at det er mulig å realisere godsknutepunkt på strategisk viktige områder som kan bidra til en overføring av god fra vei til bane og dermed kunne redusere veksten på vei.
- For Levanger, Verdal og Steinkjer er det nødvendig med en helhetlig vurdering om det er hensiktsmessig at dagens lokalisering av godsterminalområdene blir værende som det er, eller om det ut fra en helhetlig vurdering er mer egnede områder.
- Sjøverts transport vil avlaste veiene og dermed bidra til en bedre trafiksikkerhet og en bærekraftig godstransport. Det er derfor viktig at det sikres nok areal til godstrafikk over havn på kort og lang sikt. Kommunene må sette av tilstrekkelige arealer til sjøtransport og sjørettede næringer i arealplanene, både i sjøområdene og på land

- Gjennom samarbeid gjennomføre vurdering av godsareal og lokalisering.

H

HANDLINGSPROGRAM - TILTAK FOR OPPFØLGING

H32

H32: Innherredsbyen engasjerer seg aktivt i den fylkeskommunale satsningen på gods, og stiller seg positiv til å være en utviklingsarena for å prøve ut nye løsninger om dette vurderes som hensiktsmessig.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, kommunene, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Strategier for godstransport og logstikk må samordnes med lokaliseringstrategier for virksomheter, strategier for hovedveinett og jernbaneinfrastruktur. Se også kapitlene 4.3, 5.3 og 5.4.

I byer og tettsteder kan løsninger for bylogistikk samordnes med planer for stedsutvikling, se også kap 4.1.

Kunnskapsgrunnlag

Havner i Innherredsbyen

Kartet under viser offentlige og private havneanlegg som er underlagt ISPS koden og dermed gjenstand for tilsyn av Kystverket. ISPS havneanlegg er generelt sett anløpssteder for utenriks skipsfart. Havna i Verdal tilrettelegger og utvikler havneanlegget primært for industriforetak med behov for bulkbaset sjøtransport. Hvert år går over 1 million tonn gods over kai i Verdal, og 90 prosent av volumet er bulkklaster relatert til industri på havna. Det er særlig de store forekomstene av kalkstein i Tromsdalen som utgjør de store bulkklaster over kai, i tillegg til landbruksprodukter. Det er i tillegg egen privat havn på industriområdet til Aker/ Kværner.

Store industriaktører har sin produksjon nær Steinkjer havn, og bulklast og stykk gods til landbruk og treindustri utgjør godsvolumene over kai.

I Follafooss og på Fiborgtangen er det private havneanlegg i tilknytning til industriområdene.

Havneanlegg i Indre Trondheimsfjorden som er underlagt ISPS koden.

Kilde: Kystverket/ GeoNorge.

Faktaboks: Etablerer tømmerute

Norske Skog Skogn blåser sagflis av gammel fast tømmerute. Det har ikke blitt kjørt tømmer på trøndersk jernbane til faste rutetider så langt nord siden 2011, da ruta mellom Grong og Skogn ble lagt ned. Forrige uke kom første tog til stasjonen. Denne gangen er det sørover ruta går.

Det er nå opprettet fast regionalt tog fra Støren og Ulsberg til Skogn. Alt av infrastruktur og logistikk-løsninger er på plass. Det ukentlige toget vil erstatte 25 trailerbiler, dvs ca. 1000 lastebiler i året. *Kilde: Trønderavise 13.04.2021*



5.10 Bredbånd – digital infrastruktur

Introduksjon

For innbyggerne i Innherredsbyen er et godt utbygd robust digital infrastruktur helt avgjørende for å bruke digitale tjenester og ha god digital samhandling med andre. Jo bedre utbygd infrastruktur med høyere båndbredde, desto mer avanserte digitale verktøy kan innbyggerne ta i bruk.

Tilgang på bedre teknologi og utbygd bredbåndsnett gjør at mer av oppgaver i arbeidslivet kan flyttes over i den digitale infrastrukturen. Samhandlingen skjer digitalt. Det betyr at vi i mindre grad må møtes fysisk for å arbeide sammen, og at arbeidet i større grad kan utføres på et fjernkontor.

Når arbeidstaker ikke trenger å pendle til arbeid hver dag, kan arbeidstaker bo lenger unna arbeidsplassen, og dette vil ha betydning for størrelsen bo- og arbeidsmarkedet. Endring i folks reisemønster og økt bruk av hjemme/fjernkontor kan utvide pendlingsdistansene.

Muligheten til å jobbe mer stedsuavhengig åpner for at Innherredsbyen kan tiltrekke seg godt utdannede personer, selv om det arbeidsplassen ikke er i nærområdet.

Økt bruk av fjernarbeid vil ha virkninger for samfunnet for øvrig. Færre arbeidsreiser innebærer mindre trafikk, og som igjen har betydning slitasje på infrastruktur, mindre utslipp og redusert behov for areal knyttet til trafikk og parkering og annet areal.

Når det er nødvendig med nedstengning av samfunnet, eksempelvis bekjempelsen av pandemien i 2020/2021, øker god digitalinfrastruktur samfunnets robusthet til å fungere mest mulig normalt i krevende tider.



MÅL – dette vil vi

- Gjøre digital kommunikasjon mulig, for alle, over alt, alltid. Vi vil sikre at alle har tilgang på stabil og fremtidsrettet infrastruktur, som kan møte fremtiden med det som kreves av kapasitet.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Bidra til utbygging av digital infrastruktur så folk kan bo, jobbe og reise der de vil med tilgang til grunnleggende samfunnsfunksjoner.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Vi vil bygge ut/tilgjengeliggjøre fremtidsrettet høyhastighetsbredbånd til alle husstander/bedrifter.



HANDLINGSPROGRAM – TILTAK FOR OPPFØLGING



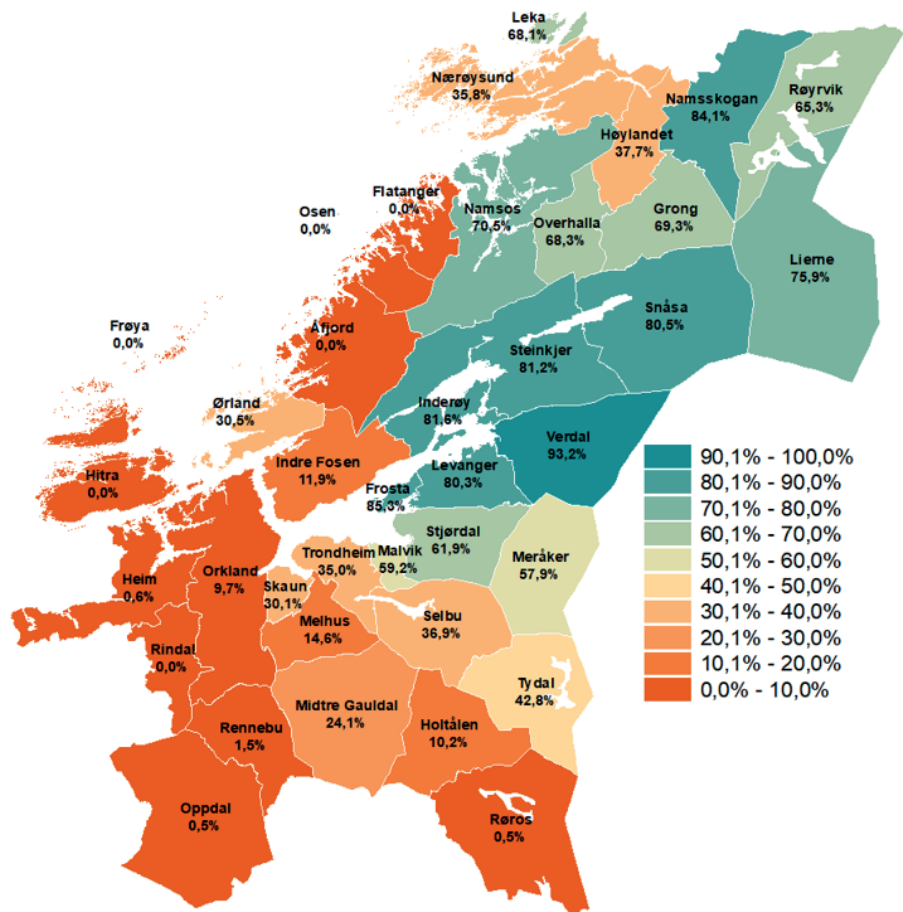
H33: Etablering av «Bredbåndsråd Innherred» med deltagelse fra fylkeskommunen og kommunene. Samordning og koordinering med fylkeskommunen og kommunene for å lage en felles plan/oversikt for videre utbygging.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune og kommunene.

Tidshorison: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Strategier for å sikre bredbånd / digital infrastruktur må inngå i alle arealplaner. Se også kap 4.1.



Kunnskapsgrunnlag

4G: Mobildekningen er god i Trøndelag. Målt i dekningsgrad for husstander er Innherredsbyen på 99.8% – gjelder totalt fra de 3 leverandørene Telenor, Telia, og Ice.

Det er utfordringer når det gjelder mobilnettet langs enkelte veistrekninger i distriktene – der er det områder med dårlig dekning.

5G: I Trondheim by er det rullet ut 5G. Det er de store byene som det satses på i første omgang. 5G er en helt ny infrastruktur som vil tilby større hastigheter og mer kapasitet, og dermed åpne for bedre brukeropplevelser og helt nye muligheter i mobilnettet. Mobilteknologien som leveres i 5G nettet, muliggjør mange nye tjenester, for eksempel autonome kjøretøy (selvgående) og teknologi innen helse. Her vil alt av kommunikasjon kunne foregå i sanntid – dvs uten forsinkelser.

Bredbåndsdekning

Tilgangen til internett er generelt god i kommunene på Innherred, og er helt i toppen blant kommunene Trøndelag med høyest andel husstander som har dekning for $\geq 1000/1000$ (Mbit/s), som i praksis betyr fiber.

Likevel finnes det deler av Innherredsbyen som fortsatt mangler tilgang til fiber.



6. Gjennomføring av strategien

6 Gjennomføring av strategien

6.1 Handlingsprogram

Etterfølgende oppsummering av handlingspunkter fra strategiene i kapittel 4 og 5 må leses som mulige oppfølgingsoppgaver som Innherredsbyen kan samarbeide om etter at Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen er vedtatt hos partnerne. Det anbefales at samarbeidet videreføres med en forpliktende 5-årig samarbeidsavtale, se mer om dette i kap 6.2.

Etter at videreføring av prosjektet er formalisert, vil det være naturlig å gjennomgå handlingsprogrammet på nytt og foreta en nærmere vurdering av hvilke oppfølgingsoppgaver som skal prioriteres først og sist. Det vil da også være naturlig å vurdere nærmere fremdrift og ansvar for gjennomføring av de ulike oppgavene.

Oppgaver for oppfølging av arealstrategier

Attraktive byer og lokalsamfunn:

H1: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om attraktiv stedsutvikling gjennom kunnskapsoppbygging, dialogsamlinger og deling av gode erfaringer. Kommunene skal legge areal- og transportstrategi for Innherredsbyen til grunn i arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

H2: Samarbeide om felles prinsipper for by- tettstedsutvikling, felles frikjøpsordninger for parkering, plankrav og utbyggingsavtaler i utbyggings saker og planprosesser.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

H3: Samarbeide om arkitektkonkurranser, mulighetsstudier og parallelloppdrag for å sikre et stort idémangfold og godt faglig grunnlag for god stedsutvikling.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

Boligutvikling:

H4: Gjennomføre en boligpreferansestudie for kommunene i Innherredsbyen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H5: Gjennomføre en analyse av faktisk boligbehov og boligsammensetning i hver kommune. Analyse av boligmix – den fysiske bygningsmassen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag Fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H6: Kommunene i Innherredsbyen skal utarbeide boligutviklingsprogram som prioriterer hvor det skal bygges boliger av ulike typer i kommende planperiode. Boligutviklingsprogrammet skal ha med konsekvenser for sosial infrastruktur, transport, attraktivitet.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Næringsvekst og -lokalisering:

H7: Gjennomføre en kartlegging av behovet for ulike typer næringsareal i Innherredsbyen. Særlig skal det samarbeides om å dekke behovet for regionale næringsområder for areal- og plasskrevende virksomheter; herunder også steinbrudd, masseuttak og lignende og behov som vil komme av at Innherredsbyen øker sin aktivitet innen blå-grønne næringer.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24

H8: Kartlegging av potensielle vekstnæringer i Innherredsbyen og mulighetene for å utvikle sterke næringsklynger. Kommunene skal samarbeide om en ny strategisk næringsplan.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24.

Handel og tjenestetilbud:

H9: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om strategier for å fyller tomme sentrumslokaler med virksomheter som skaper innhold og byliv i sentrum.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24

H10: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide strategisk om å ta over flere offentlige skranketjenester, f.eks ved å legge flere offentlige tjenester til kommunens servicetorg. Publikum krever tilgang til tjenester i større deler av døgnet. Samarbeid om tilbud kan gi mulighet for eksempelvis ettermiddagsåpent.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24

Grønnstruktur:

H11: Utvikle felles «prosedyre» for flytting og reetablering av dyrkajord ved omdisponering i samarbeid med Nye veier.

Ansvarlig: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, kommunene, Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag.

Tidshorisont: 2021–24.

H12: Kommunene bør utvikle planer for velfungerende og sammenhengende grøntstrukturer som binder sammen boligområder, skoler, barnehager, strandsone og markaområdene. Planene bør også omfatte de «blå strukturerne», som bekker, elver, vann og sjøen. I arbeidet bør det legges vekt på tilgjengelighet for alle brukergrupper. Grøntstrukturplanene må følges opp gjennom konkrete tiltak, politiske prioriteringer og økonomiske midler.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Oppgaver for oppfølging av transportstrategier

Helhetlig, sømløst og bærekraftig persontransportsystem:

H13: Videreføring av felles samarbeid – og utviklingsarena med handlingsprogram som sikrer oppfølging av strategier og samordnet utvikling.

Ansvarlig: Alle partnere i Innherredsbysamarbeidet.

Tidshorisont: 2021–22.

H14: Aktiv kommunikasjon og holdningsskapende arbeid, med minst et årlig større felles arrangement, for eksempel i forbindelse med den europeiske mobilitetsuken.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Tidshorisont: 2021–24.

H15: Gjennomføring av ny reisevaneundersøkelse for å måle effekt av tiltak.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune,

Tidshorisont: 2024.

H16: Arbeid for å posisjonere Innherredsbyen til å inngå i statlig ordning for belønningsmidler / byveksttaltale.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

Knutepunkt:

H17: Det skal utarbeides en hovedplan for utvikling av knutepunkt på Innherred. I denne etableres felles kunnskapsgrunnlag og med detaljert handlingsplan for de enkelte knutepunkt og tilhørende rutetilbud. Det er viktig å få gjort avklaringer omkring hvilke av disse funksjonene som må ligge ved stasjonene og hva som kan ligge andre steder, slik at sentrale arealer utnyttes best mulig.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune (i samarbeid med AtB), Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR) og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021-24.

Jernbane og togtilbud:

H18: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune skal være pådriver for at strategien for utvikling av togtilbudet følges opp i Nasjonal transportplan 2022-23 og i årlige statsbudsjett.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

Hovedveinett:

H19: For riksveinettet er Nasjonal transportplan et viktig grunnlag for utviklingen, og innspill og bidrag til utarbeidelsen av denne planen er avgjørende. Ved utarbeidelsen av kommende NTP for perioden 2022- 2033 er fylkeskommunen involvert i større grad enn tidligere. For å oppnå ønsket utvikling er det av stor betydning at forslag og innspill er basert på en regional enighet.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

H20: Det er behov for en koordinering av innsatsen til veieiere (stat, fylkeskommune og kommuner). Samtidig må kollektivmyndigheter involveres, og arealbruken som vedtas av kommunene er sentral for å utvikle hensiktsmessige løsninger.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen / Nye veier.

Tidshorisont: 2021-24.

H21: Innherredsbyen skal fremme betydningen av fylkesveier i våre fylkeskommunale politiske organer og i nasjonale planer og strategier. F.eks. er det behov for utbedring av Fv 753 mellom Mostad i Frosta og Åsen i Levanger.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

H22: Ivareta behov for fylkesveier i Innherredsbyen ved revisjon av Delstrategi vei (2019-2023).

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud:

H23: Utvikling av en helhetlig kollektivtransportplan (mobilitetsplan) for Innherredsbyen.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021-24.

H24: Opprette samhandlingsarenaer og gode / regelmessige rutiner for samhandling mellom aktørene.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021-24.

H25: Utvikle et felles samordnet pris- og billettsystem som gjør det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB.

Tidshorisont: 2021-24.

H26: Utrede pendlerbuss fra Grong til Steinkjer som korresponderer med toget.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB, Jernbanedirektoratet og involverte kommuner.

Tidshorisont: 2021-24.

Sykkel:

H27: Det utarbeides en felles sykkelstrategi for Innherredsbyen.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

H28: Det skal kjøres et «ByLab»- forsøk av ulike tiltak som motiverer til sykkelbruk.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Gange:

H29: Det skal samarbeides om gåstrategier og snarveiprosjekt i alle kommuner i Innherresbyen.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

H30: Det skal kjøres et ByLab- forsøk for ulike tiltak som motiverer til økt gange.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Parkering:

H31: Etablere samarbeid om utvikling av felles parkeringsstrategi inkludert krav til parkering ved nybygg.

Ansvarlig: Steinkjer, Verdal og Levanger kommuner, Trøndelag fylkeskommune og Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR).

Tidshorisont: 2021–24.

Godstransport og logistikk:

H32: Innherredsbyen engasjerer seg aktivt i den fylkeskommunale satsningen på gods, og stiller seg positiv til å være en utviklingsarena for å prøve ut nye løsninger om dette vurderes som hensiktsmessig.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, kommunene, Statens vegvesen og Jernbane-direktoratet.

Tidshorisont: 2021–24.

Bredbånd – digital infrastruktur:

H33: Etablering av «Bredbåndsråd Innherred» med deltagelse fra fylkeskommunen og kommunene. Samordning og koordinering med fylkeskommunen og kommunene for å lage en felles plan/oversikt for videre utbygging.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune og kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

6.2 Forpliktende samarbeidsavtale

For å realisere mål og snu utfordringer til muligheter, kreves det innsats fra flere aktører. For å sikre at strategiarbeidet videreføres, er partene innstilt på å inngå en forpliktende 5-årig samarbeidsavtale om areal og transport med tydelig arbeids- og ansvarsdeling.

Hovedhensiktene med en samarbeidsavtale mellom partnerne i Innherredsbyen vil være å sørge for:

- Oppfølging av felles strategi for areal- og transportutviklingen, særlig et arbeid for å etablere belønningsordning / byvekstavtale som kan bidra til å finansiere investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtrafikken.
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av tiltak på kort og lang sikt.
- Samhandling mellom forvaltningsnivåene, særlig areal- og samferdselsmyndighetene, for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet.
- Samhandling mellom kommunene i Innherredsbyen.

Samarbeidet i Innherredsbyen skal videreføres gjennom de etablerte samarbeidsarenaer; både faglige og politiske. Etter vedtak av Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen vil det bli startet opp et arbeid for å etablere en forpliktende samarbeidsavtale mellom partnerne i Innherredsbyen.

Det er naturlig at samarbeidet i Innherredsbyen forankres i det nyopprettede regionrådet for Innherred. Frosta inngår ikke der. Det kan derfor være hensiktsmessig at oppfølging av Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen videreføres med en prosjektorganisering der alle involverte i prosjektet er likeverdige partnere – ogå Frosta. En framtidig styringsmodell for Innherredsbyen må tilpasses evt statlige krav til organisering for evt å kunne motta statlige tilskuddsmidler. En ny tilskuddsordning for mindre byområder er foreslått i Nasjonal transportplan 2022-33. Det vil være en ambisjon for Innherredsbyen å bli en del av denne ordningen.





innherredsbyen.no