



Jernbane-
direktoratet



Statsforvalteren i Trøndelag
Tröndelagen Staatshaltje



NyeVeier



Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen 2025–2040

Version 2.0

Forkortet versjon bestående av visjon, mål og strategier



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.

God medvirkning har vært viktig i arbeidet med areal- og transportstrategien. Det er blitt avholdt tre større dialogsamlinger og egne verksted eller møter med politikere, næringsliv og ungdom. Strategidokumentet er et produkt av mange stemmer og bidragsytere.

Innholdet i strategien er utarbeidet i partnerskapet for Innherredsbyen. Det er en forventning til at alle aktører i samarbeidet legger strategien til grunn i arbeid med nye areal- og transportplaner, dette gjennom egne handlingsprogram. Strategiens tidshorisont er langsiktig (2040).



Innhold

Innhold

Forord.....	3
Innhold	5
1. Visjon og mål.....	9
1.2 Visjon	9
1.2 Mål	11
1.3 Innherredsbyen i en større sammenheng	13
2. Regional areal- og transportstruktur.....	16
2.1 Viktige strategiske grep.....	16
2.2 Levende regionale byer, kommunesentre og lokalsamfunn.....	33
3. Arealstrategier.....	35
3.1 Attraktive byer og lokalsamfunn	35
3.2 Boligutvikling	36
3.3 Næringsvekst og lokalisering	37
3.4 Handel og tjenestetilbud	38
3.5 Grønnstruktur	40
4. Transportstrategier	42
4.1 Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem.....	42
4.2 Knutepunkt	44
4.3 Jernbane og togtilbud.....	45
4.4 Hovedveinett	47
4.5 Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud	49
4.6 Sykkel.....	51
4.7 Gange	52
4.8 Parkering.....	53
4.9 Godstransport og logistikk	54
4.10Bredbånd – digital infrastruktur	55

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. Innherredsbyen er også 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 organisasjonsliv 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. 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 (i 2019):

- 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 (i 2019):

- Kommunene har kompletterende bo- og arbeidsmarkeder.
- Gode oppvekstsvilkår 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.

Areal- og transportstrategier

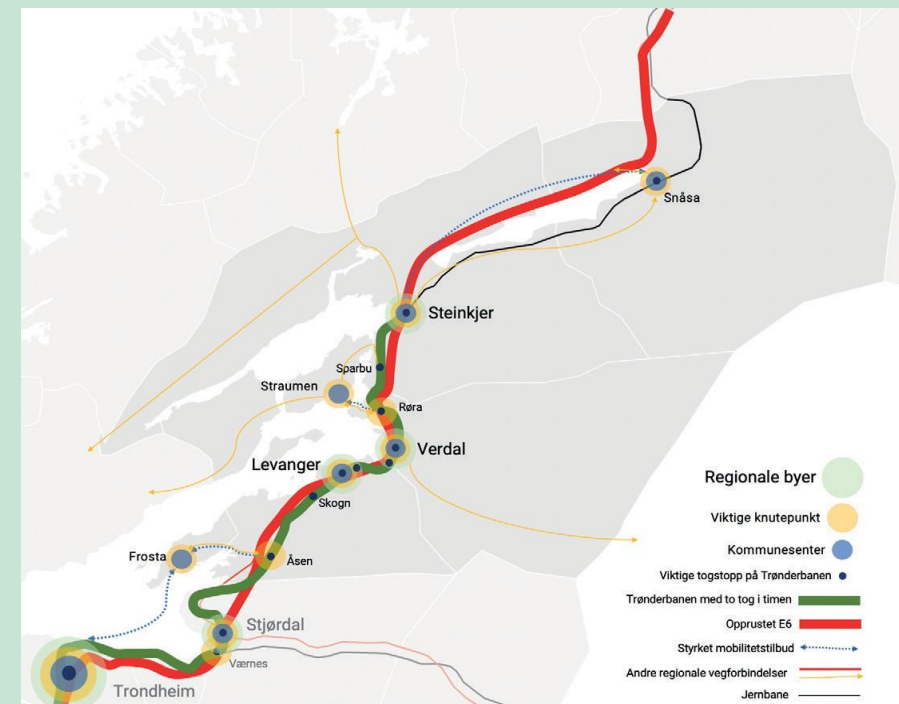
Det er utviklet strategier for arealbruk og transport. I hvert strategikapittel fremgår det nærmere definerte mål, strategier, prinsipper og anbefalinger.

Arealstrategier:

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

Transportstrategier:

- Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem
- Knutepunkt
- Jernbane og togtilbud
- Hovedveinett
- Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud
- Sykkel
- Gange
- Parkering
- Godstransport og logistikk
- Bredbånd- digital infrastruktur



Kartet viser de regionale byer og kommunesentre i Innherredsbyen (mørk grå bakgrunn) og med hovedstruktur 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.

1. Visjon og mål

1. Visjon og mål

1.2 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 71.496 innbyggere pr.1.1.2024 (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 utviklingsselskaper, 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 Namdals-regionen 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 universitet 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.

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 flerkjernede regionbyen bestående av kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa. Innherredsbyen er samtidig en satsing om utvikling av en felles areal- og transportstrategi for de seks kommunene i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren i Trøndelag og Nye Veier AS. 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.

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

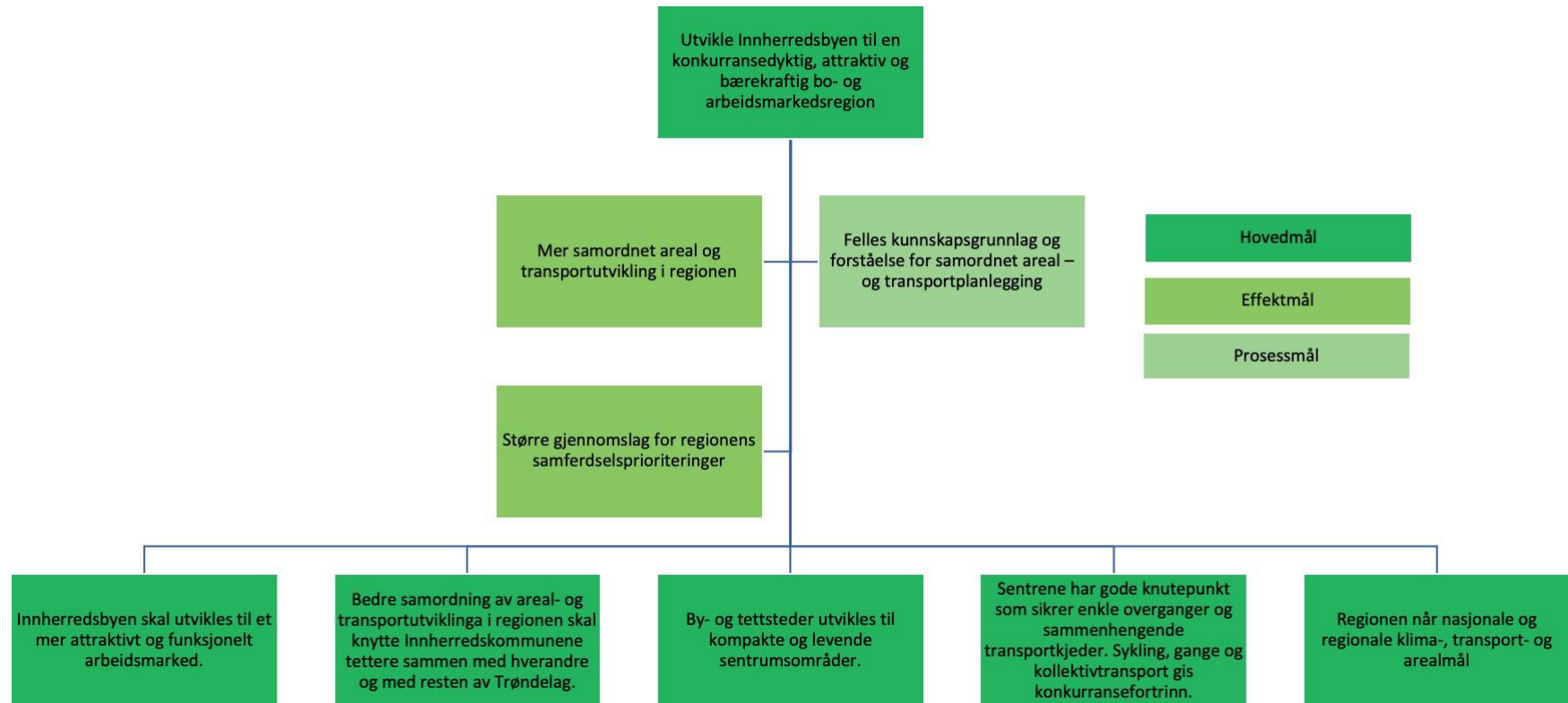
Innherredsbyen er et utviklingsprosjekt som skal resultere i en felles areal- og transportstrategi, og samtidig en ny samarbeids- og utviklingsarena med både administrative og politiske møteplasser / fora.

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 et 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

Strategien for Innherredsbyen vil på samme måte som føringene i IKAP (Interkommunal Arealplan) og Byvekstavtalen for Trondheimsregionen, bli førende for innholdet i regional plan for arealbruk (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.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen gjelder en avgrenset region og har tidshorisont 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.

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 trafiksikkerhet 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 overvannhåndtering, 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. Regional areal- og transportstruktur

2. Regional areal- og transportstruktur

2.1 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 areal- bruk 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:

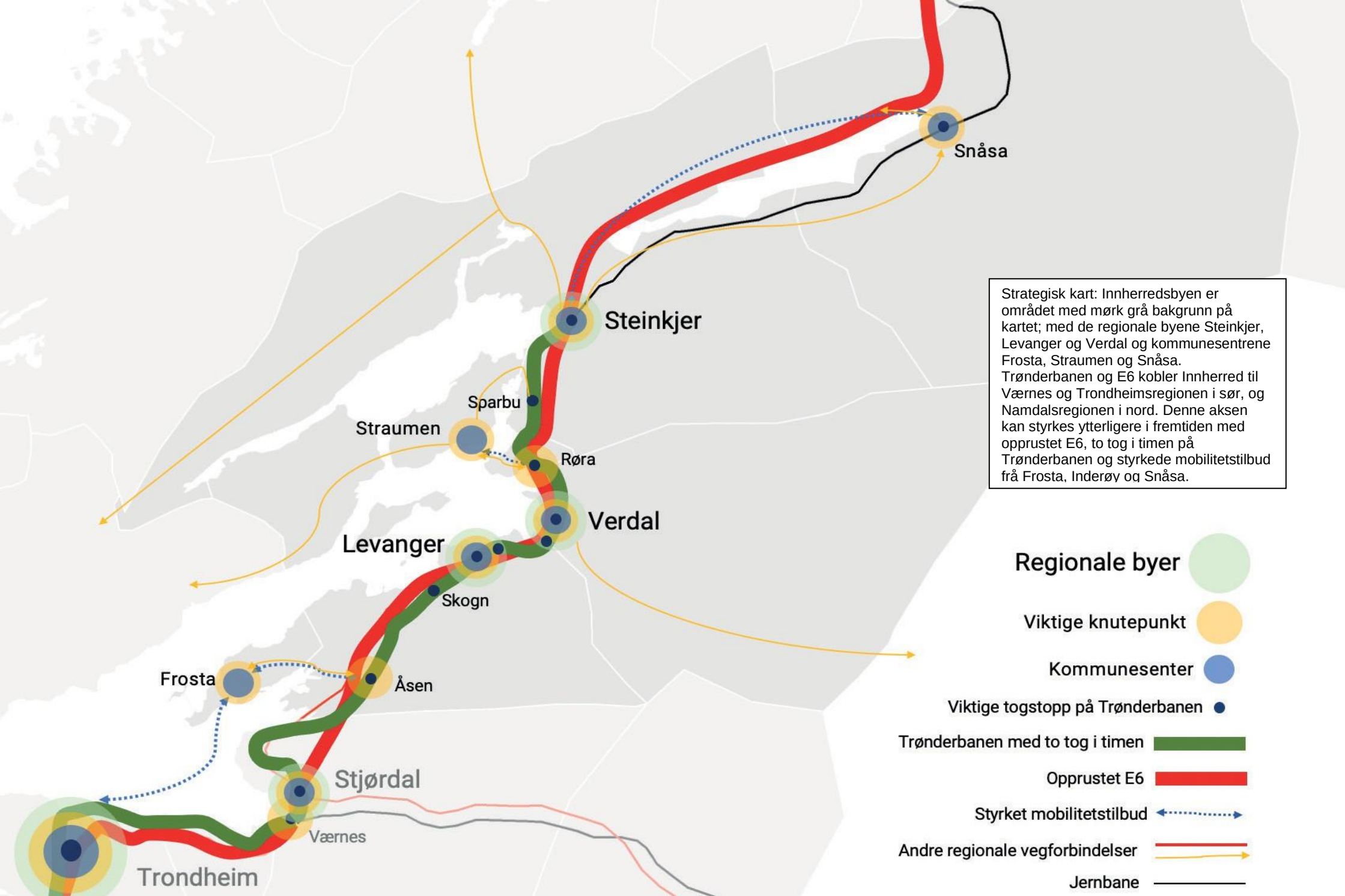
1. **Knytte sammen:** Transportsystemet må utvikles i tråd med mål for Innherreds- byen om å knytte kommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.
2. **Attraktive steder:** Stedsutvikling bør særlig støtte opp om framtidige jernbane-investeringer og et bedre togtilbud. Byene og kommunesentrene 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 kollektiv- tilbud – 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 teknologiutvikling 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 flaskehalser i vegnettet. Trafikk gir uheldige miljøeffekter i form av støy og forurensning og kan skape trafikkfarlige 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 transport- strategier 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 hoved-strukturer 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 3.3 og 3.4.

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 innholds- rike 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.

Togtilbudet er ryggraden i det kollektive transportsystemet

Allerede i dag er togtilbudet mellom Innherred og Trondheimsregionen viktig for len- gre 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. 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.

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 avkjørslar på hovedveinettet 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 konsekvens- utredninger som viser trafikale konsekvenser før beslutninger fattes om fremtidige løsninger.



2.2 Levende regionale byer, kommunesentre og lokalsamfunn

Regionale byer: Steinkjer, Verdal og Levanger

De regionale byene er regionsentre i sine nære 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 nære 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.

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 aksene 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 kommer frem av kunnskapsgrunnlaget i kap. 4.2, er kvaliteter ved «stedet» viktigere enn kvaliteten ved «bomiljø/nabolaget» og «boligen» i beslutninger om bostedsvalg i distriktene.

Levende lokalsamfunn

Grender og bygde med stabile og gode nærmiljø er en svært positiv ressurs for Innherredsbyen. Det gir de som ønsker det muligheten 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 derom 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 for Innherredsbyen.

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 i hvordan det skal legges til rette for attraktiv stedsutvikling og prioritere mellom vekst i kommunesenteret og vekst i de øvrige lokalsamfunn i kommunen. Attraktive kommunesentra vil være viktig for alle i kommunen, og spesielt viktig for potensielle «hjemflyttere».

3. Arealstrategier

3. Arealstrategier

3.1 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.

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.

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.

3.2 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 Innherred. Det er derfor usikkerhet om dagens boligmasse og boligtilbud er tilpasset fremtidig etterspørsel.



MÅL – dette vil vi

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



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Innherredsbyen skal fortett byene og lokalsamfunnene med flere boliger.
- Det skal utvikles et mangfoldig boligtilbud til alle brukergrupper, og skal ivareta boligsosiale hensyn.
- Boligfortetting skal tilpasses omgivelsene.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- 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

3.3 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 – vil dette 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. Plass- krevende 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.



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.

3.4 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. Kjøpesenter 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 strømlinjeforming 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 kommune- senterets 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.

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 randsoner, slik at disse virksomhetene også bidrar til å styrke kommunesenteret som handelsdestinasjon.
- Plasskrevende handelsvirksomheter kan lokaliseres til sentrumsområdenes randsoner 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, ev. 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.

3.5 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 nedbørsmengder i byer, og gjennom det bidra til overvannshåndtering og flomvern. Det vil være en fordel om grønntarealer i byer og tettsteder kan få forbindelses med større naturområder utenfor, f.eks. kulturlandskapet. Grøntområder har en spesiell betydning for klima; både lokalt og globalt.

Gode grønntområder 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 grønntarealer
- 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.

Reindrifta danner grunnlag for kulturell identitet og språk, og opprettholder samisk tradisjonskunnskap om naturen. Beitearealene er helt vesentlige for reindriftas 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 grønntarealer, 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 sykkelvei, 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 (vei og jernbane).

4. Transportstrategier

4. Transportstrategier

4.1 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 og 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 alternativ 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 transporter bør forsterkes, for å utnytte tilgjengelig kapasitet og øke fleksibiliteten.

I aksen 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 arbeidsstedet 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 byområdets 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 teknologi), intelligente transport- systemer og nye forretningsmodeller med delingsmobilitet.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Tett samarbeid mellom partnerne 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.



4.2 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.

Det er flere knutepunkt av ulike størrelser og funksjoner. De viktigste knutepunktene i Innherredsbyen finner vi langs jernbanen. Noen knutepunkt har flere transportformer 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 privatbilen på hele reisen, må det bestrebes kortest mulig avstand mellom de ulike transport- midlene (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 velintegrert 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 ev. ventetid positiv.



MÅL – dette vil vi

- Knutepunkt 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 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.
- Knutepunktstenkning og lokalisering av virksomheter etter ABC-prinsippet må 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 trafikksikkert å gå til/fra knutepunkt og holdeplasser. Fortau, gang- og sykkelveier og snarveier er tiltak som gjør kollektivtrafikken mer attraktiv, trafikksikker og reduserer reisetiden fra dør til dør, som igjen gjør det lettere å velge kollektiv fremfor bil.

4.3 Jernbane og togtilbud

Introduksjon

Innheredsbyen er allerede godt tilrettelagt for reiser med jernbane. Jernbanen utgjør rygggraden i det kollektive transportsystemet, og de største byene og tettstedene i Innheredsbyen 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 traséen. 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 Innheredsbyen og mellom Innheredsbyen 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 KVVU 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 KVVUen (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 batteri- og/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.



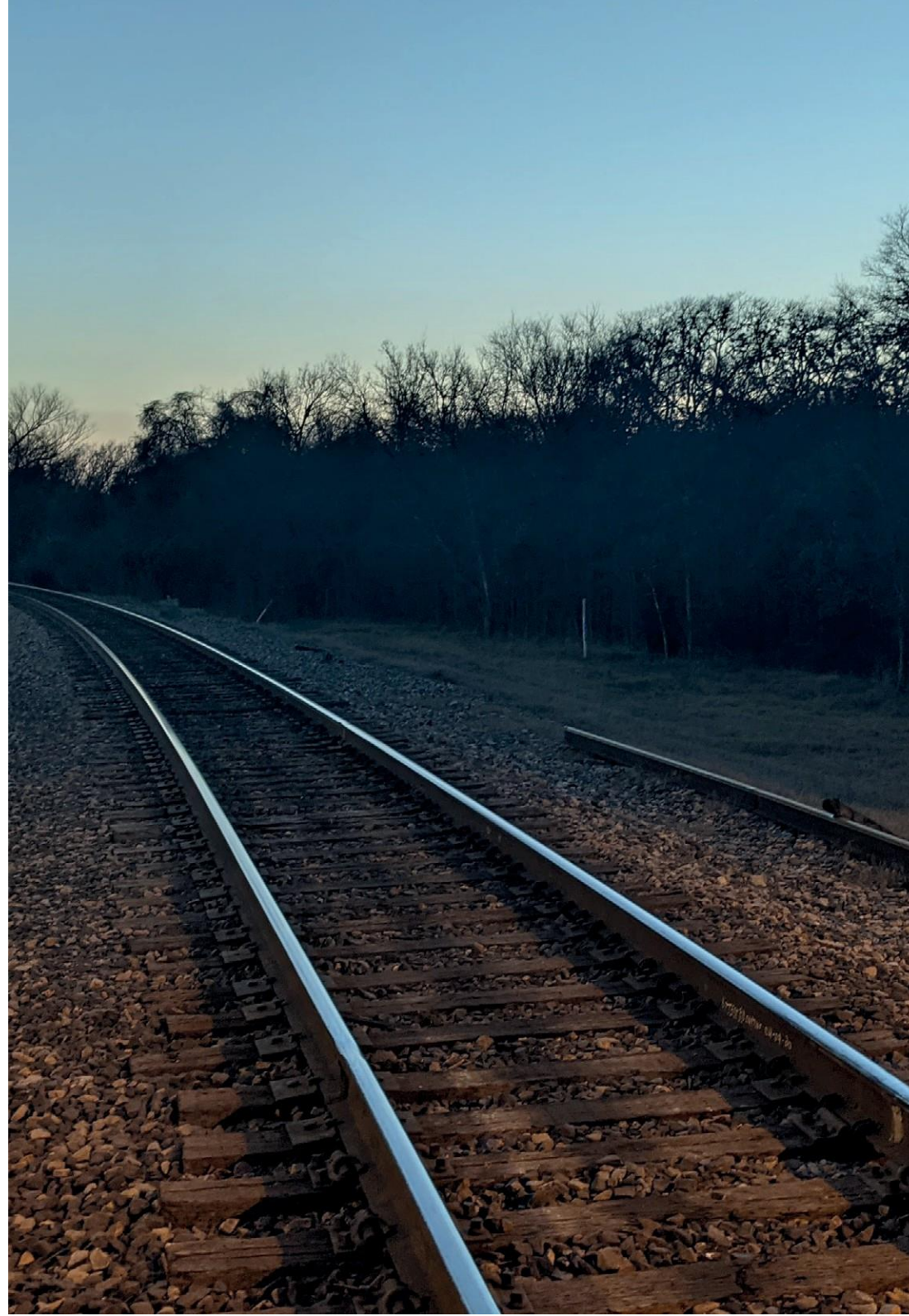
SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- 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 tilpasset 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.

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

Effektive 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 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).



4.4 Hovedveinett

Introduksjon

Innherred er i stor grad et bilbasert samfunn på grunn av et spredtbygd utbyggingsmønster 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 trafikknutepunktene 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 aksen 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 samfunnssikkerhet
- 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 skad- de 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 bompengbelastningen 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



SLIK GJØR VI DET – prinsipper, retningslinjer og anbefalinger

- Planlegging av veiprosjekter 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 riksveinettet 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 støypproblem. 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.

4.5 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 konkurranseevne 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 reisemuligheter via app.
- Tiltak for økt samkjøring, for eksempel bildeling ved nye leilighetsprosjekt.

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.

Knutepunktets funksjon er å binde de ulike delene av kollektivsystemet sammen, og et knutepunkt skal være effektive byttepunkter for de reisende. Satsning på knute- punkter, korrespondanse, universell utforming og gode løsninger for reiseinformasjon er viktig for å kunne skape god reiseflyt. Buss og behovsstyrte fleksible transporter har stor flatedekning, og kan bidra til å støtte opp under toget som ryggraden i kollektivsystemet

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

4.6 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 konkurranse-dyktig 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 trafikksikker- hetstiltak til gang- og sykkelvei som skaper tilstrekkelig sikkerhet bør vurderes.

Mange andre strategiområder påvirker hvor attraktivt det er å sykle. F.eks. arealbruk og tiltak som bidrar å gi sykkel konkurransefortrinn foran privatbilen.

Gatebruksplaner bør ivareta sykling som transportform og gi sykkel prioritet i veinettet.

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. Sykkelfriendly 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 funksjonshemning
- Utforme løsninger for syklende basert på kunnskap om hva som fungerer.

4.7 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 beveger 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: Sørge for økt sikkerhet og trygghet for gående i trafikklandskapet
- Løsninger skal planlegges basert på prinsipper for universell utforming
- Sesonguavhengig: 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.

4.8 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 de- ler 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 forenkende 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 syklister.
- 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.

4.9 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, som 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 vogntog 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 trafikk- sikkerhet 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.

4.10 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 pendlings-distansene.

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.



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.



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.





