

IKAP - Klimavennlig regionforstørring i Trondheimsregionen

Sluttrapportering tilskudd Byutviklings- og byveksttaler, Statsbudsjett 2018

Oppfølging av klimavennlig regionforstørring vedtatt i IKAP

1) Bakgrunn – kort om prosjektet

a. Om formål med prosjektet

IKAP legger opp til en klimavennlig regionforstørring hvor flest mulig reiser i regionen skal skje med kollektiv, sykkel eller til fots. Oppfølging av IKAP skjer gjennom areal- og transportplanlegging i kommunene. IKAP arbeidet bidrar med kunnskapsutvikling, kompetansebygging, samordning, forankring og formidling.

b. Om søknaden til departementet om tilskuddsmidler, hvor mye ble innvilget

Trondheimsregionen har fått tildelt 1 500 000 kr til *Oppfølging av klimavennlig regionforstørring i Trondheimsregionen*. Midlene skal nyttes til å gjennomføre utarbeidelsen av konkret kunnskapsgrunnlag for fortetting og tiltak for å øke kollektiv, sykkel og gange, samt næringsarealutvikling i Trondheim.

2) Nærmere om prosjektet

Fortetting med kvalitet rundt knutepunkter og sentrumsområder i små byer og tettsteder

Dette prosjektet er delt i to:

- Helhetlig utvikling av knutepunkt langs jernbanen med kvalitet
- Fortetting med kvalitet i sentrumsområder

Helhetlig utvikling av knutepunkt langs jernbanen med kvalitet

I 2016/2018 er det kartlagt status på planprosesser rundt knutepunkt og innhentet generell kunnskap om utvikling av knutepunkt langs jernbanen med kvalitet. I 2019 er det fokus på konkretisering av tiltak for å heve kvalitet i knutepunktene og samordningsbehov i knutepunktene i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal kommune.

Det utarbeides et notat om helhetlig knutepunktutvikling i de prioriterte knutepunktene i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal kommune. Hensikten er at notatet blir brukt som innspill til avtalen mellom aktørene i *avklaringsfasen* av en helhetlig utvikling av knutepunktet (jfr. Veileder for helhetlig knutepunktutvikling). Notat om helhetlig knutepunktutvikling med kvalitet er forventet ferdigstilt sommer 2020.

Fortetting med kvalitet i sentrumsområder

IKAP har stor fokus på å styrke kommune- og tettstedsentre gjennom fortetting, service/tjenester/handel, boliger og arbeidsplasser. For å sikre at senterområdene blir attraktive for innbyggerne er det viktig å utvikle områdene med høy kvalitet.

Det utarbeides en rapport om fortetting med kvalitet i sentrumsområder i Trondheimsregionen. For hvert kommunesenter samles det inn faktaopplysninger om antall virksomheter, arbeidsplasser, parkering, boliger, innbyggere, tetthet og kollektivsystem. I tillegg skal kommunesentrene vurderes på kvalitet. Vurderingskriterier er hentet fra eksisterende kunnskap i Trondheimsregionen og i Norge, bl.a. *Fortett med vett* (NIBR 2008), *Tettere tettsteder* (Trondheimsregionen 2013) og *Veileder fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet* (Oslo og Akershus 2019).

På grunn av nødvendig prioritering av arbeid for Byvekstavtalen har dette prosjektet ikke kommet like langt som planlagt. Rapporten forventes ferdigstilt sommeren 2020.

Potensial og tiltak for å øke andel gang-, sykkel- og kollektivreiser i kommunene og Trondheimsregionen – Melhus, Malvik og Stjørdal som case

IKAP legger opp til en klimavennlig regionutvikling hvor flest mulig reiser i regionen skal skje med kollektiv, sykkel eller til fots. Oppfølging av IKAP skjer gjennom areal- og transportplanlegging i kommunene. IKAP arbeidet bidrar blant annet med kunnskapsutvikling og kompetansebygging.

I dette prosjektet blir ulike deler av kommunene analysert på potensial for økt andel klimavennlige reiser og hvilke tiltak må til for å få flere til å reise med kollektivtransport, sykkel eller til fots til forskjellige målpunkt.

Prosjektet er omfattende og videreføres i 2020.

Næringsarealutvikling i Trondheimsregionen for å sikre framdrift i byomforming i Trondheim

Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen ble vedtatt 28. september 2018. For å kunne frigjøre areal til mer bymessig utvikling av de sentrale byomformingsområdene i Trondheim er det viktig å få fart i utvikling av næringsareal avsatt i kommuneplaner, få en mer effektiv arealbruk på næringsarealer og å styrke samspill mellom næringsutvikling og næringsarealutvikling.

For å heve kompetanse om utvikling av næringsarealer og for å styrke samspill mellom næringsutvikling og arealutvikling har Trondheimsregionen gjennom IKAP inngått en

avtale med Eierskapsenheten i Trondheim kommune. En person med kompetanse på arealutvikling fra et utbyggerperspektiv skal i 2 år bistå for å få styrket samspillet mellom næringsutvikling og arealutvikling og forbedre samarbeidet mellom næringslivet og planleggere i Trondheimsregionen. Personen har startet 1. juli 2019.

Statistikk, prognoser, rapportering

Kunnskapsutvikling, formidling og politisk forankring er et kontinuerlig arbeid i Trondheimsregionens programområde IKAP.

Som input til Byvekstavtale, politisk forankring av IKAP, kunnskapsutvikling og kompetanseheving gjennomføres det forskjellige areal- og transportanalyser, rapporteres det om relevant statistikk, utarbeides prognoser for befolkningsutvikling og boligbygging.

Prosjektleder IKAP arrangerer regionale arbeidsmøter om aktuelle tema og presenterer og rapporterer om arealutvikling i Trondheimsregionen i Trondheimsregionen-regionrådet. Trondheimsregionen sine nettsider blir aktivt brukt som formidlingsarena.

3) Resultater

a. Faglige resultater

Fortetting med kvalitet rundt knutepunkter og sentrumsområder i små byer og tettsteder

Helhetlig utvikling av knutepunkt langs jernbanen med kvalitet

Notat om helhetlig knutepunktutvikling i de prioriterte knutepunktene i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal kommune starter med en oppsummering av kunnskap som IKAP har innhentet tidligere, *Stasjonsområder i Trondheimsregionen* (Eelco de With, 2015) og *Helhetlig stasjonsutvikling* (Diamanta Zogaj, 2017).

Hoveddelen av notatet er en beskrivelse for hvert knutepunkt om knutepunktets rolle i sentrum, potensielle bidrag til sentrumsutvikling og mulige tiltak for å utvikle knutepunktet til en attraktiv møteplass. Notatet skal brukes som innspill til den videre prosessen i å definere hvilke tiltak det skal være fokus på i de prioriterte knutepunktene langs jernbanen i Trondheimsregionen for å sikre helhetlig knutepunktutvikling med kvalitet.



Fortetting med kvalitet i sentrumsområder

IKAP har stor fokus på å styrke kommune- og tettstedsentre gjennom fortetting, service/tjenester/handel, boliger og arbeidsplasser. For å sikre at senterområdene blir attraktive for innbyggerne er det viktig å utvikle områdene med høy kvalitet.

I 2013 har to sommerjobbstudenter, Anna Lindholm og Elisabeth Varsi Stubbrud, lagt en rapport om fortetting med kvalitet i tettsteder i Trondheimsregionen: *Tettere tettsteder, eksempelsamling fra Trondheimsregionen*. Det bygges videre på denne rapporten og på øvrige rapporter om fortetting med kvalitet, som *Fortett med vett* og *Veileder Fortetting og transformasjon med bykvalitet i Bybåndet Oslo/Akershus*.

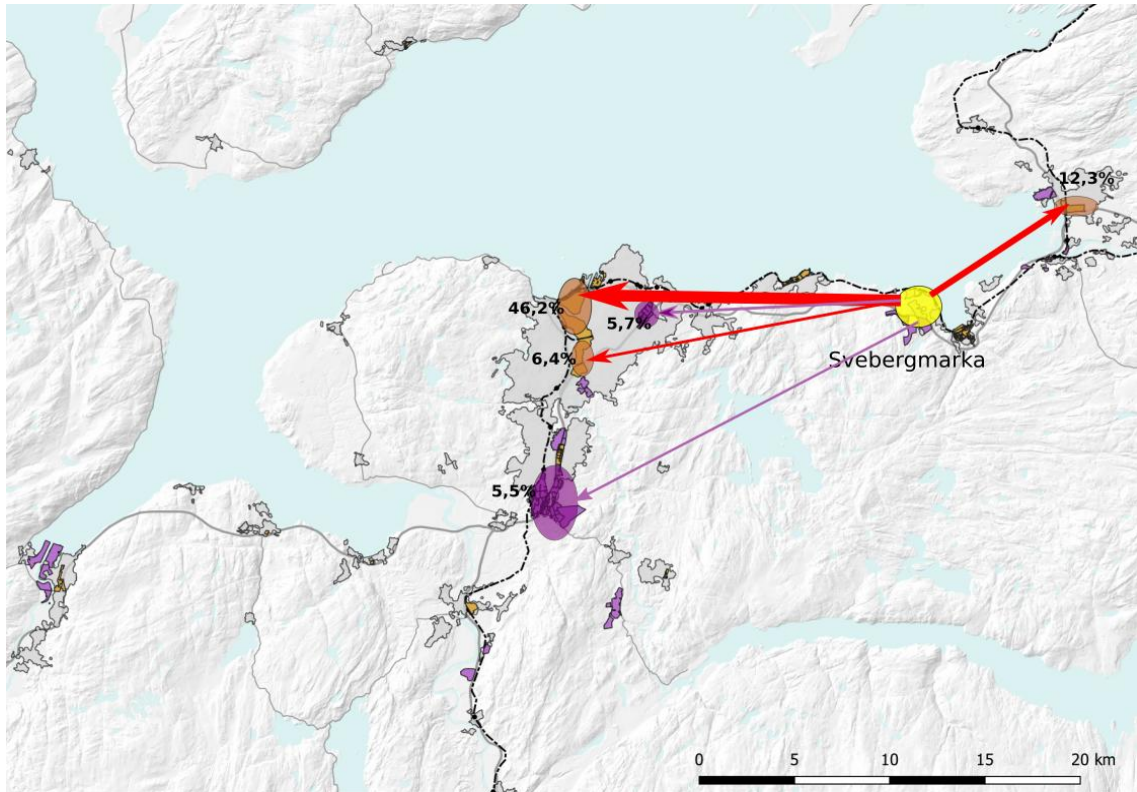
Det er startet med å lage en rapport for kommunesentrene i Trondheimsregionen. For hvert senter samles det inn faktaopplysninger om antall virksomheter, arbeidsplasser, parkering, boliger, innbyggere, tetthet og kollektivsystem. Faktaopplysningene blir supplert med en analyse med vurdering av kvalitet i sentrumsområdene, basert på vurderingskriterier hentet fra eksisterende kunnskap i Trondheimsregionen og i Norge.

Potensial og tiltak for å øke andel gang-, sykkel- og kollektivreiser i kommunene og Trondheimsregionen – Melhus, Malvik og Stjørdal som case

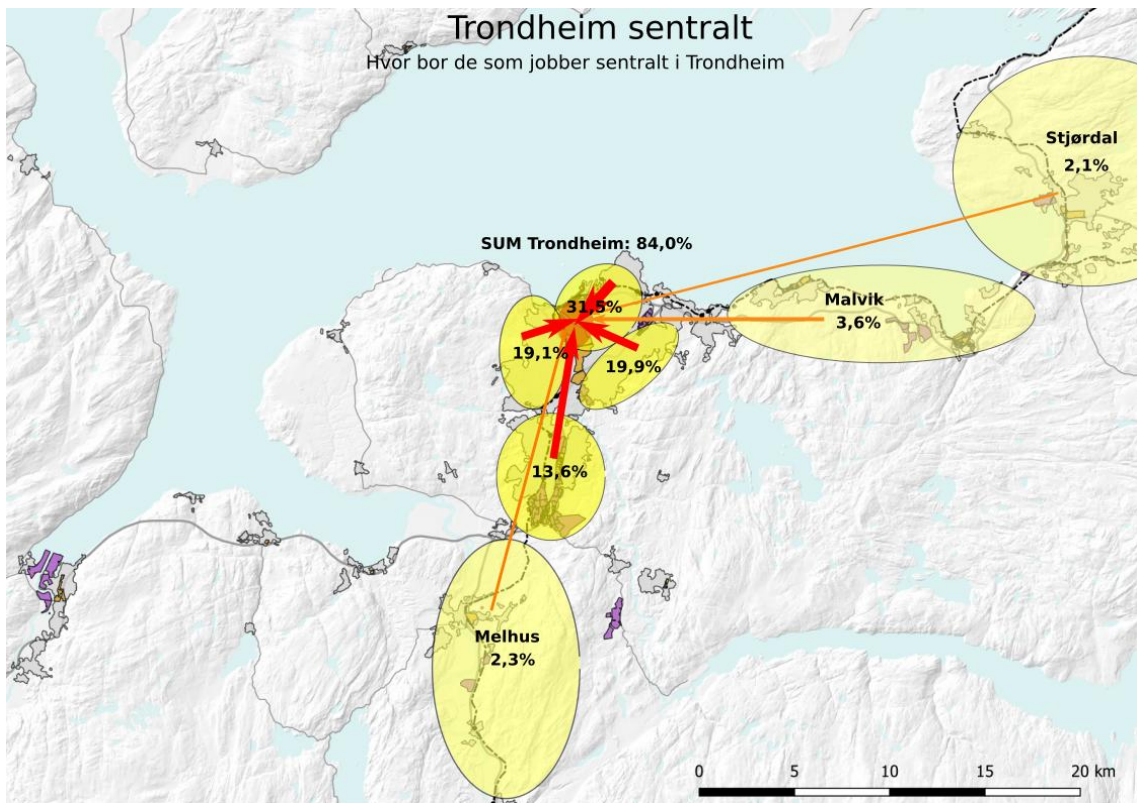
Til dette prosjektet er det lagt et eget sammendrag av RVU 2013/14 og Byutredning trinn1 og trinn2, med spesiell fokus på resultater med relevans for prosjektet.

Det er bestilt data fra SSB om bosted-arbeidssted for hele Trondheimsregionen. Bostedsdata leveres på 2-sifra grunnkrets og arbeidsstedsdata på grunnkrets. Dataene er brukt til å analysere pendlerstrømmer fra boligområder til arbeidsplassområder og omvendt. Analysene skal kombineres med fakta om kollektivtilbudet og holdeplasslokalisering. Analysene vil bli et viktig grunnlag for å få innsikt i hvem som har alternative transportmidler til bil for å komme seg på jobb, enten direkte hjemmefra eller ved bruk av pendlerparkeringsplass. Supplert med kartlegging av reisemiddelfordeling ved arbeidsreiser i deler av kommunene kan vi få innsikt i overføringspotensial. Dette forutsetter at vi får tilgang til gode RVU-data som kan brukes på mer detaljert nivå enn kommunenivå.

Analysene er et viktig grunnlag for det videre arbeidet som er planlagt i 2020. Da skal det være fokus på behov og muligheter for tiltak for å øke andel gående, syklende og kollektivreisende. En første analyse av et utvalg av boligfelt og arbeidsplassområder ble presentert i Trondheimsregionen-regionrådet 25. oktober 2019.

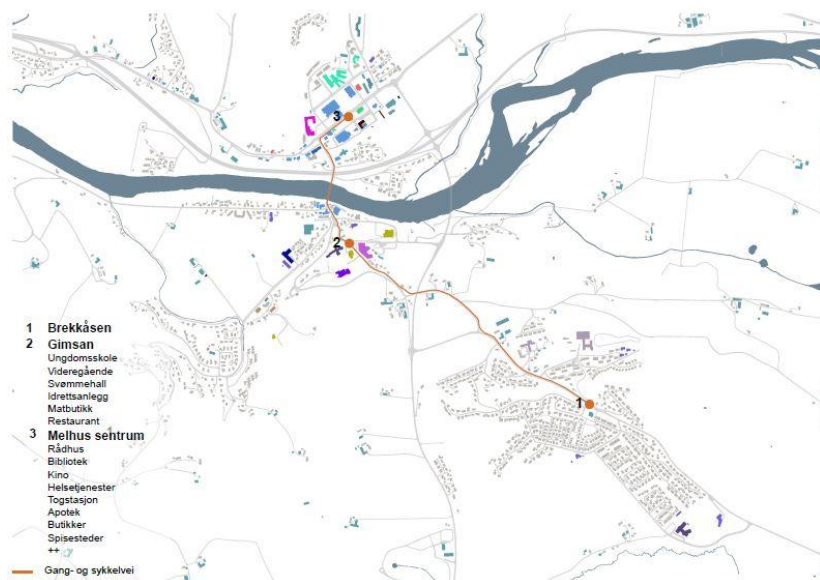


Hovedpendlerstrømmer fra boligfeltet Svebergmarka i Malvik til arbeidsplassområder



Hovedpendlerstrømmer fra regionen til arbeidsplasser sentralt i Trondheim

En sommerjobbstudent har analysert boligfeltet Brekkåsen i Melhus i forhold til blant annet tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport. Analysen er innspill til en veileder som skal utarbeides, med oversikt over tiltak som bidrar til økt gåing, sykling og kollektivreiser i og til/fra boligfelt i Trondheimsregionen. Analysen er videreformidlet til Melhus kommune, som har startet arbeid med en områdeplan for utvidelse av boligfeltet.



2.4 Målpunkt

Undersøkelser viser at i takt med økt avstand mellom hjem og målpunkt øker også bilbruken. Om det er korte avstander fra hjem til daglige målpunkt som skole, jobb og butikk kan derfor være et mål på et område er klimavennlig, gange er den foretrukne reisemåten for mange på avstander under 800 meter. Samtidig kommer det an på hvor man skal med tanke på forventet avstand. Avstand til kino kan for eksempel være lengre, enn avstand til matbutikk.

Viktige målpunkt for de som bor på Brekkåsen



Avstand og tilgjengelighet til holdeplasser

Kort avstand og god tilgjengelighet til holdeplasser er viktig for bruken av kollektivtilbudet. Undersøkelser har vist at rundt 5 minutter gangavstand til nærmeste holdeplass oppleves som kort avstand og et godt tilbud, mens rundt 15 minutter oppleves langt. Ut i fra dette kan man anslå at 400-500 meter gangavstand til nærmeste holdeplass oppleves kort, og øker sansynligheten for at man velger bussen.

Holdeplassene i nærheten til Brekkåsen ligger langs Hollumvegen. Sirklene på kartet viser en radius på 300 m. Ut i fra det kan man grovt anta at gangavstanden til holdeplassene innenfor sirklene er innenfor 400m. Kartet viser at holdeplassene dekker mange hjem, men at også en del hjem antageligvis må gå lenger enn 400 meter. Dette gjelder de som bor på andre siden av Hollumvegen og midt i mellom holdeplasser.

Generelt uttrykte beboere at de var fornøyd med kollektivtilbudet, men det ble nevnt at det er langt å gå for de som bor lengst unna holdeplassene.

Det er viktig å merke seg at selv om huset ligger innenfor sirklene, er det gangforbindelsene som til slutt avgjør hvor langt det er å gå til holdeplassene. Gode og tilrettelegte gangforbindelser innenfor et boligområde er derfor viktig for nærheten til holdeplasser.

Tilgjengeligheten til holdeplassene Brekkåsen er stort sett ganske god. Det er overgangsfelt, og gangsti som tar deg dit. Det er lite stigning, og stort sett ganske flatt.

Tilgjengeligheten til Brekkåsen snuvass er ikke like god. Holdeplassen ligger på toppen av en bratt bakke, mens boligfeltet ligger i bunnen av bakken. Det går noen stier opp til holdeplassen, men de er dårlig utformet. Man kan velge å gå opp Brekkåsenveien som er slakere og har et jevnt underlag, men dette blir for mange en omvei.

Gangavstand til holdeplasser og kvalitet gangforbindelser



Tilgjengelighet til barneskolen og stasjonen

Undersøkelser har vist at reisemåte til skole varierer først og fremst avhengig av avstand til skole. Hvis skolen er under 300 meter går nesten 80% av barna. Hvor langt barna går eller blir kjørt til skole har også med trafikksikkerhet å gjøre, og om det er tilrettelegget gang- og sykkelstier.

Kartet viser omtrent hvor langt det maks er å gå eller sykle til skolen og stasjonen innenfor sirklene. Barna som bor på andre siden av boligfeltet kan man se får over 1 km å gå til skolen. Særlig for de minste barna kan dette være langt å gå.

Barna på Brekkåsen kan komme seg til skolen uten å passere eller gå langs veldig trafikkerte veier, som Hol-lumsveien. Det er også lagt inn gangstier som gjør det tryggere og enklere å komme seg til skolen. Beboere vil prattet med så at de opplevde det som et trygt område for barna å bevege seg i. Det ble nevnt at noen av de minste barna ble kjørt, men at de fleste som regel syklet eller gikk.

Det er rikelig med sykkelparkering på skolen og ved idrettsanlegget.



Gangavstand og kvalitet gangforbindelser til skolen

Næringsarealutvikling i Trondheimsregionen for å sikre framdrift i byomforming i Trondheim

Utkast til et første notat har blitt levert 21. november og ferdigstilles før jul. Notatet vurderer attraktivitet og realisme for de regionalt prioriterte næringsarealene Stormyra, Nye Sveberg og Tulluan. Utvikling av disse tre næringsarealene, i tillegg til Torgård, er vesentlig for å kunne frigjøre areal til mer bymessig utvikling av de sentrale byomformingsområdene i Trondheim.

Det konkluderes i notatet at de regionalt prioriterte næringsarealene er attraktiv for arealkrevende virksomheter og at næringsarealutviklere er interessert i å utvikle arealene. Utfordring er at det er behov for store investeringer i teknisk infrastruktur som må være på plass før områdene kan tas i bruk. For Stormyra og Tulluan er reguleringsplanene vedtatt men mangler det finansiering. Det er viktig at kommunen tar en aktiv rolle i å få finansiering på plass, gjerne som spleiselag mellom flere aktører, for å få fart i utvikling av områdene.

b. Erfaringer tilskuddsmottaker har gjort seg på bakgrunn av resultater fra prosjektet

Oppfølging av IKAP både lokalt, regionalt og nasjonalt er en forutsetning for å lykkes. Det er til slutt lokalpolitiske vedtak som styrer areal- og transportutviklingen i regionen. Gjennom Byvekstavtalen har alle parter (kommunene, fylkeskommune, staten) forpliktet seg til å bidra til en klimavennlig utvikling av Trondheimsområdet. Alle kommuner i Trondheimsregionen ønsker å bidra til at det lykkes med Byvekstavtalen. Det er en positiv stemning i regionrådet.

IKAP arbeidet hever kompetansenivået i regionen, gir innsikt i sammenheng mellom ulike tiltak og synliggjør regionale konsekvenser av areal- og transportplanlegging i kommunene.

Det er vesentlig å fortsette med politisk forankring, kompetanseheving og det regionale samarbeidet med stat og fylkeskommune.

Helhetlig knutepunktutvikling

Kommunene har stor fokus på utvikling av sine knutepunkt. Det foreligger mulighetsstudier, sentrumsplaner og delvis detaljreguleringsplaner for alle knutepunkt som er prioritert i IKAP.

Å lage en oversikt over planvedtak som er fattet, hvilken kunnskap foreligger og hvilke tiltak det bør være fokus på i de prioriterte knutepunktene har vist seg å være nyttig kunnskap for alle aktørene som er involvert i knutepunktutviklingen.

Skrittet fra plan til gjennomføring, hvor flere parter er nødt til å jobbe sammen og få på plass konkrete avtaler om tiltak med tidsplan og finansiering, er utfordrende og løses ikke med kunnskap. Det er behov for gode prosessverktøy og erfaringsdeling mellom kommunene. At vi har fått knutepunktutvikling inn i Byvekstavtalen hjelper til å få prioritert utvikling av knutepunktene hos alle parter.

Potensial og tiltak for å øke andel gang-, sykkel- og kollektivreiser

Analyser og notater som lages i IKAP-prosjekter formidles til kommunene, både til administrasjonene og via regionrådet til politikere. Å vise at tiltak i kommunene påvirker transportmønster på regionalt nivå og å vise hvilke tiltak i kommunene har positiv effekt på klimavennlige reiser, blir tatt i mot på en positiv måte. Kommunene setter pris på kunnskap og innspill til planarbeidet i kommunen. Analysene og notater blir aktivt brukt.

Forankring i Kommunestyrene må arbeides mer med. Dette kom også fram i evalueringen av samarbeidet i Trondheimsregionen, hvor noen av ordførerne mente at de selv burde bli flinkere til å forankre arbeidet i Trondheimsregionen i sin egen kommune.

Oppdatert kunnskap om reisemiddelfordeling for forskjellige typer reiser i ulike deler av kommunene er en nødvendig del av analysene om potensial for klimavennlige reiser i boligfelt, sentrumsnære områder og sentrumsområder. Oppdaterte RVU-data fra den kontinuerlige nasjonale reisevaneundersøkelsen som kan brukes på mer detaljert nivå enn kommunenivå er etterspurt.

Næringsarealutvikling i Trondheimsregionen

Notatet om attraktivitet og realisme for de regional prioriterte næringsarealene Stormyra, Nye Sveberg og Tulluan er basert på samtaler med flere næringsaktører enn de som har vært involvert i arbeidet med Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen. Konklusjonen er imidlertid det samme. Næringsarealene prioritert i IKAP er attraktive arealer, men det er behov for store investeringer før de kan tas i bruk. Arealene er dermed ikke tilgjengelig på kort sikt. Det er beroligende å få konklusjonen bekreftet av fagfolk med utbyggingskompetanse, næringsarealutviklere og næringsmeglere. Konklusjonen har dermed fått mer vekt.

4) Formidling og samarbeid

Viktig del av IKAP arbeidet er nettopp formidling og styrking av samarbeid på tvers av fagfelt i Trondheimsregionen. IKAP arrangerer flere møter både på administrativt og politisk nivå. I tillegg formidler IKAP faglige resultater og statistikk/prognoser på Trondheimsregionen sine nettsider. Prosjektleder IKAP samarbeider tett med Jernbanedirektoratet, fylkesmannen, fylkeskommunen, SVV, Bane NOR og næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT).

Det har vært tett samarbeid med flere representanter fra næringslivet om utvikling av næringsarealer i Trondheimsregionen.

Arbeidet med areal- og transportutvikling i Trondheimsregionen er presentert flere ganger for regionale og kommunale planleggere utenfor Trondheimsregionen og for studenter Fysisk planlegging på NTNU:

- Seminar Trøndelag fylkeskommune *Framtidige areal- og transportløsninger Innherred*, 17. Januar 2019
- Forelesning AAR4220 *Region- og kommuneplanlegging*, masterutdanning Fysisk planlegging på NTNU, 27. August 2019
- GIS-nettverk for kommunene i Trøndelag, *Bruk av GIS i planlegging*, 3. September 2019
- Avsparkseminar Regional plan for arealbruk i Trøndelag, 4. September 2019
- KMD seminaret *Transformasjon, fortetting og knutepunktutvikling*, 18.-19. September 2019

5) Økonomi – samlet oversikt IKAP

IKAP regnskapet skiller ikke mellom prosjekter innenfor programområdet. Prosjektene overlapper også delvis og det er derfor vanskelig å rapportere om økonomi hver for seg. Prosjektene inngår i et samlet regnskap.

a) Budsjett 2019

Budsjett IKAP 2017/2018	
Egne/kommunale midler	1.500.000
KMD tilskudd IKAP	1.500.000
SUM	3.000.000

b) Regnskap 2019 (foreløpig)

Forbruk IKAP 2019: 2 500 000 kr (*estimat ut året 2019*)

Forbruk IKAP 2019	
IKAP	1.800.000
Statistikk/prognoser	700.000
SUM Trondheimsregionen/IKAP	2.500.000

IKAP har hatt ett estimert underforbruk på 500' kr i forhold til budsjettet i 2019. Det skyldes delvis at ekstra ressurs for næringsarealutvikling ikke var på plass før 1. Juli 2019.

250' kr fra KMD midlene og 250' kr fra kommunale midlene overføres til 2020.