

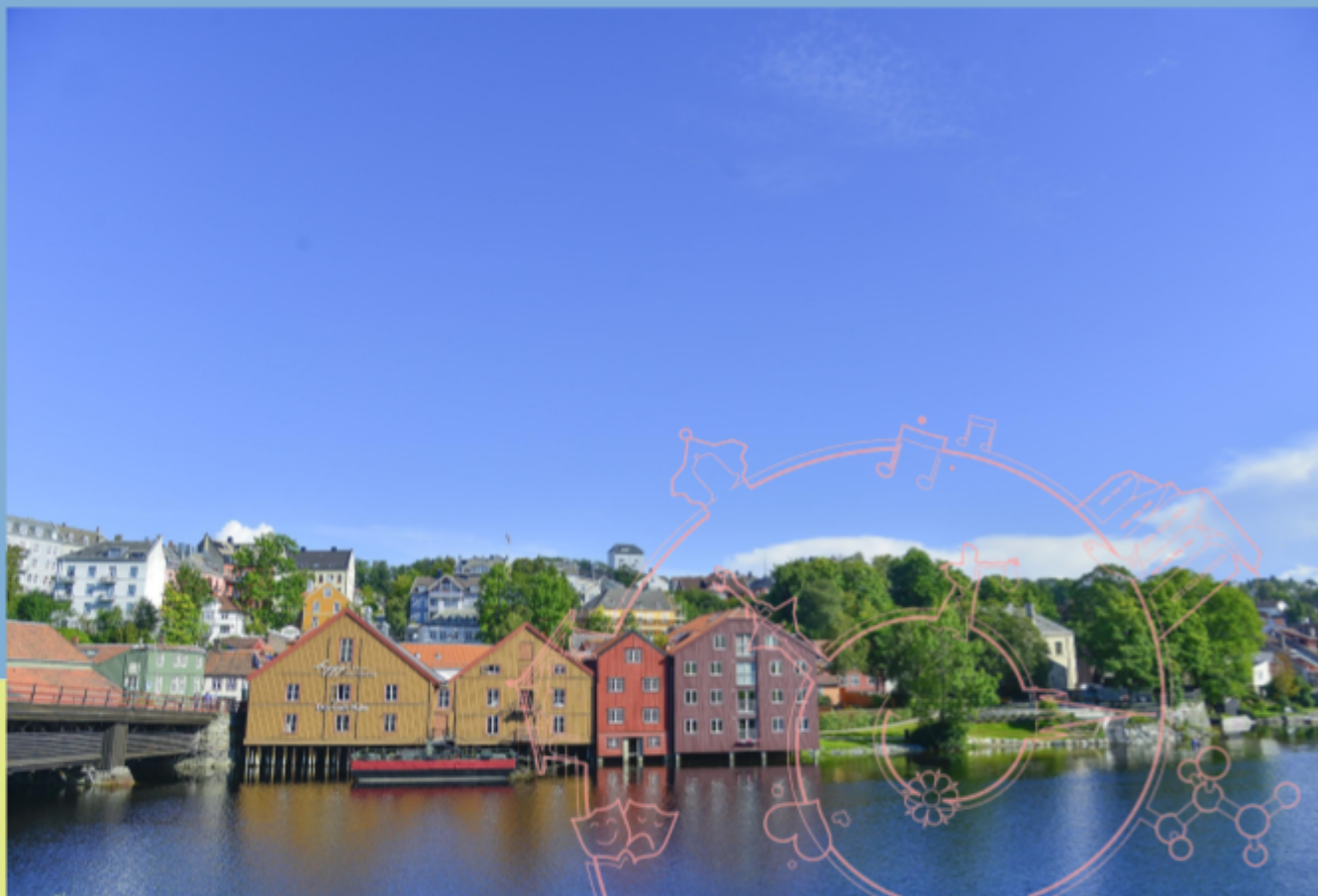


TRONDHEIM KOMMUNE

Mobilitets- og samferdselsenheten

HjemJobbHjem

En strategi for
reisevaneendring blant ansatte
i Trondheim kommune



Strategi for reisevaneendring blant kommunens ansatte

1. Innledning	3
1.1 HjemJobbHjem	3
1.1 Arbeidsgruppe	3
1.2 Politiske beslutninger som ligger bak strategien	4
1.3 Gratis parkering stimulerer til bilkjøring	5
2. Reisevaner blant kommunalt ansatte	6
2.1 Reisemiddelfordeling	6
2.2 Holdninger til parkering	8
3. Kommunale enheter i HjemJobbHjem	9
3.1 Enheter og avdelinger som omfattes av HjemJobbHjem	9
3.2 Parkeringsavgift	12
3.3 Villparkering i nærområdene	12
4. Infrastrukturtiltak: sykkelparkering og garderober	13
4.1 Sykkelparkering	13
4.2 Garderobe	14
5. Finansiering av HjemJobbHjem	14
5.1 Parkeringsinntekter	14
6. Medvirkning i arbeidet med strategien	15
7. Konklusjon	15
8. Referanseliste	17

1. Innledning

Trondheim kommune har mål om å være en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig (Trondheim kommune, 2017). Dette er en strategi for hvordan flere av kommunens ansatte skal oppmuntres til å gå, sykle og reise kollektivt, ved hjelp av bedre sykkelparkering, deltakelse i Miljøpakkens HjemJobbHjem-prosjekt og regulering av enhetenes parkeringsareal. Denne strategien gjelder kommunale enheter med sentral beliggenhet (sone 1) og høy parkeringsdekning. Det kan bli aktuelt å utvide prosjektet til andre deler av kommunen (sone 2, 3 og 4) i fremtiden. Det estimeres at strategien vil føre til 175.000 færre bilreiser mellom 2022 og 2026.

1.1 HjemJobbHjem

HjemJobbHjem er et mobilitetsprosjekt i regi av Miljøpakken og AtB bestående av tiltak som bidrar til at ansatte i større grad velger å gå, sykle og reise kollektivt til og fra jobb. Både offentlige og private virksomheter kan delta i prosjektet. For å kvalifisere for deltakelse må virksomheten gjøre en innstramming på gjeldende parkeringsordning. Parallelt med regulering av parkeringsarealene etableres sykkelparkering og de ansatte får tilbud om følgende HjemJobbHjem-tiltak:

- Mulighet til å kjøpe HjemJobbHjem-billetten i ett år. For en måned koster billetten nå 650 kroner, mot ordinær pris på 890 kroner¹.
- Tilbud om bysykkelabonnement til sterkt redusert pris i ett år. Bysyklene er tilgjengelige fra april og ut november.
- Tilbud om lån og utprøving av elsykler ved enheten.
- Avtale om leasing og kjøp av elsykkel for ansatte. Syklene har en gjennomsnittlig kjøpsrabatt på sju prosent. Avtalen inneholder gode servicevilkår. Hver ansatt kan lease/kjøpe inntil to elsykler gjennom avtalen.
- Gratis sykkelservice, utdeling av piggdekk til sykkel, motivasjons- og aktivitetsskampanjer ved enhetene.

Denne strategien gjelder for 15 sentrumsnære enheter i kommunen. Enhetene som er aktuelle for deltakelse har i dag en relativt høy andel gratis parkeringsplasser for ansatte. Det foreslås at parkeringsplassene reguleres. Dette innebærer at det innføres avgift på 60 kr/dag ved de fleste parkeringsplassene fra 08.00 til 14.30 på hverdager. 15 prosent av de ansatte vil ha tilgang til behovsprøvd parkeringsplass, og vil kun betale 30 kr/dag. Samtlige parkeringsplasser vil være avgiftsfri på kveld, natt, helg og helligdag. Dette er fordi kollektivtilbudet på disse tidspunktene er dårligere. HC-plasser og tjenestebiler vil være unntatt ordningen, og vil være avgiftsfri.

Målet med denne strategien er at flere ansatte skal gå, sykle eller reise kollektivt til jobb. Dette vil bidra til færre biler på veiene, mindre kø, støy og støv. Hvis flere går, sykler og reiser kollektivt blir parkeringsplassene tilgjengelige for de som av ulike grunner *må* kjøre.

1.1 Arbeidsgruppe

For å sikre god kjennskap til rammebetingelsene, har arbeidsgruppa bestått av nærings-, miljø- og

¹ Prisen er til enhver tid 27 prosent rimeligere enn ordinær månedspris.

samferdselsdirektør Kristian Dahlberg Hauge, finansdirektør Olaf Løberg, byutviklingsdirektør Einar Aassved Hansen, og representanter fra Mobilitets- og samferdselsenheten, Byplankontoret, Trondheim parkering, Trondheim eiendom, Eierskapsenheten, Miljøenheten og Kommunedirektørens fagstab. To representanter fra 10er-gruppa har også deltatt i arbeidet. Det ble avholdt fire arbeidsgruppemøter, samt avklaringsmøter i mindre grupper for å sikre fremdrift underveis.

1.2 Politiske beslutninger som ligger bak strategien

Trondheim kommunes klimaplan (Trondheim kommune, 2017) stadfester ti målsettinger som til sammen skal bidra til at Trondheim reduserer sine klimagassutslipp med 80 prosent innen 2030, sammenlignet med 1991. Omtrent 30 prosent av Trondheims utslipp stammer fra vegtransport, og da hovedsakelig persontransport. Det er et uttalt mål at utslippene fra transport skal reduseres med 85 prosent innen 2030. Kommunen skal være et forbilde som feier for egen dør, og to bidrag er særlig viktige: 1) det gjøres tiltak med kommunens kjøretøypark, både ved innfasing av fossilfrie- og utslippsfrie kjøretøy og ved å redusere transportmengden i kommunal regi, og 2) det legges til rette for miljøvennlige transportformer til og fra jobb for kommunens egne ansatte. Dette vil bidra til reduserte utslipp og støtte opp om målsettingen om Trondheim kommune som en nullutslippsvirksomhet innen 2030.

I 2019 erklærte bystyret i Trondheim en natur- og klimakrise (Trondheim kommune, 2019). For å redusere klimagassutslippene og tap av naturmangfold ble det vedtatt 19 punkt, blant annet et delmål om 30 prosent reduksjon i utslipp av klimagasser innen 2023, for å sikre framdrift mot det overordnede målet i 2030. I tillegg ble det vedtatt at alle enheter skal utarbeide egne planer som bidrar til å nå kommunens klimamål. Planene skal vise konkrete tiltak og effekten av disse. For transportområdet poengterte bystyret at nullvekstmålet for biltrafikk må følges opp, samtidig som det må gjøres ytterligere grep for å redusere utslipp fra transport, inkludert næringstransport. I tillegg skal målet sikres ved gjennomføring av bilrestriktive tiltak, blant annet ved aktiv bruk av parkeringspolitikken som ble vedtatt i 2018 (Trondheim kommune, 2018).

Gjennom byvekstavtalen er avtalepartene gjensidig forpliktet til å sikre et godt miljø, bedre fremkommelighet og en integrert areal- og transportpolitikk i perioden 2019-2029 (Samferdselsdepartementet, 2019). Gjennom avtalen har Trondheim kommune forpliktet seg til å utarbeide en samordnet parkeringspolitikk sammen med nabokommunene Malvik, Melhus og Stjørdal. Den samordnede parkeringspolitikken vil omfatte mål, strategier og virkemidler for parkeringspolitikk for egen virksomhet, besøks- og arbeidsplassparkering i viktige sentrumsområder, parkering ved knutepunkt, pendlerparkering og sykkelparkering, samt muligheter for felles forvaltning. Det skal bestemmes overordnede føringer for alle kommunene som helhet, mens mer konkrete krav vil utarbeides for hver enkelt kommune for seg.

Trøndelag fylkeskommune skal følge den avtalte helhetlige parkeringspolitikken ved etablering og relokalisering av fylkeskommunale virksomheter. Tilrettelegging for parkering ved statlige arbeidsplasser skal følge samme prinsipper som parkeringspolitikken i avtaleområdet. Den samordnede parkeringspolitikken skal gjelde for sentrumparkering, arbeidsplassparkering sentralt i byene, pendlerparkering, sykkelparkering, forvaltning av parkering og parkering for egne

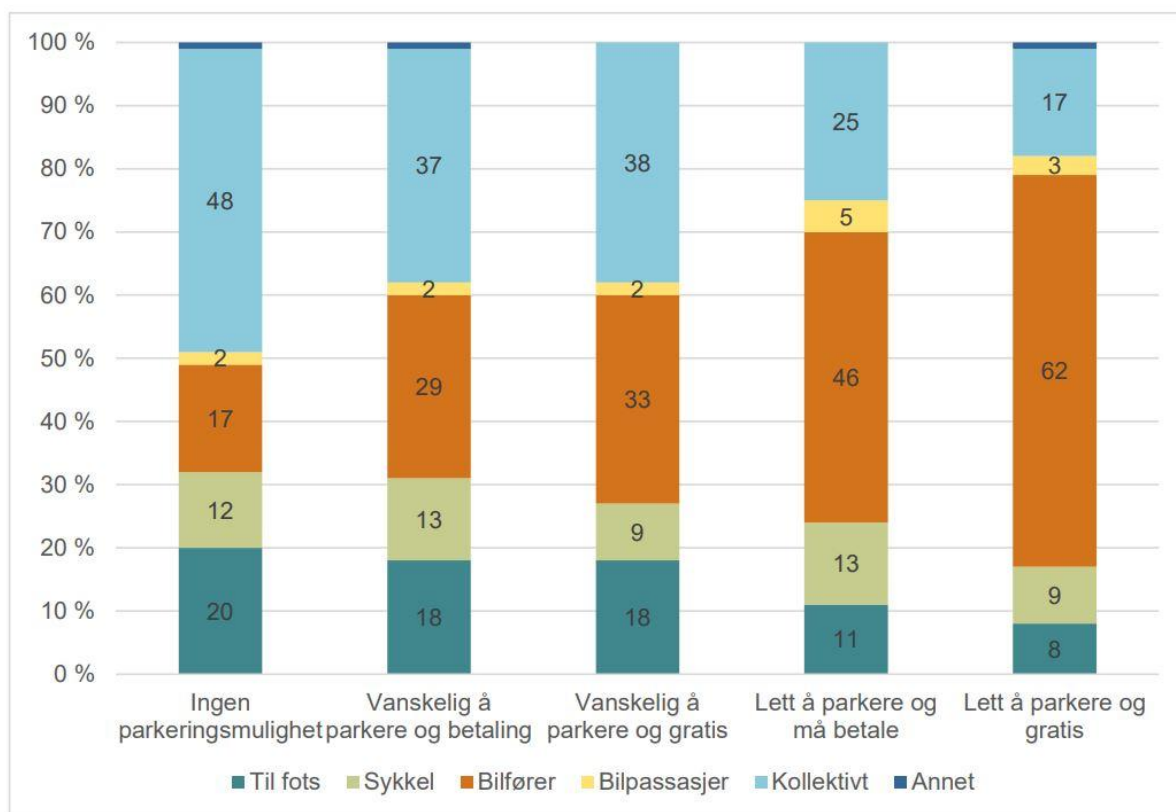
virksomheter. Arbeidet med samordnet parkeringspolitikk startet høsten 2021. Samordnet parkeringspolitikk og HjemJobbHjem samkjøres i så stor grad som mulig.

I budsjett 2022 (Trondheim kommune, 2022) er det vedtatt at kommunen skal arbeide for redusert bruk av privat bil ved å redusere parkeringstilbudet på kommunale enheter samtidig som andre mobilitetstilbud styrkes. HjemJobbHjem-strategien imøtekommer dette vedtaket.

1.3 Gratis parkering stimulerer til bilkjøring

Klimaetaten i Oslo kommune og Transportøkonomisk institutt har gjennomført et prosjekt for å finne ut hvordan man effektivt får kommunalt ansatte til å reise mer klimavennlig til og fra jobb (Lunke, Skollerud, Christiansen, Julsrud og Mata, 2018). Deres funn viser til restriksjoner på parkering, tilrettelegging for sykkel, billigere kollektivbilletter og bedre vilkår for hjemmekontor, som effektive virkemidler. Tiltakene i HjemJobbHjem-strategien sammenfaller i stor grad med funnene fra Oslo kommune.

Valg av reisemiddel avhenger i stor grad av hvilket parkeringstilbud som finnes. Hvis det tar like lang tid å reise kollektivt som å kjøre bil, er sannsynligheten for å reise kollektivt nesten 80 prosent hvis man også må betale for å parkere, mot nær 40 prosent hvis parkeringen er gratis (Christiansen, Hanssen, Skartland og Fearnley, 2016). Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen nesten halveres hvis det er vanskelig å parkere ved arbeidsplassen. Innføring av avgift på parkering som har vært gratis, vil føre til reduksjon på nesten én tredel i bruk av bil. Daglig parkeringsavgift er mer effektivt for å redusere bilbruk enn månedsavgift, mens den største reduksjonen i antall bilreiser oppnås hvis det ikke er parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen (Christiansen, Engebretsen og Hanssen, 2015).



Figur 1.3: Valg av transportmiddel til arbeid påvirkes av mulighetene for å parkere (Christensen mfl., 2016: 4).

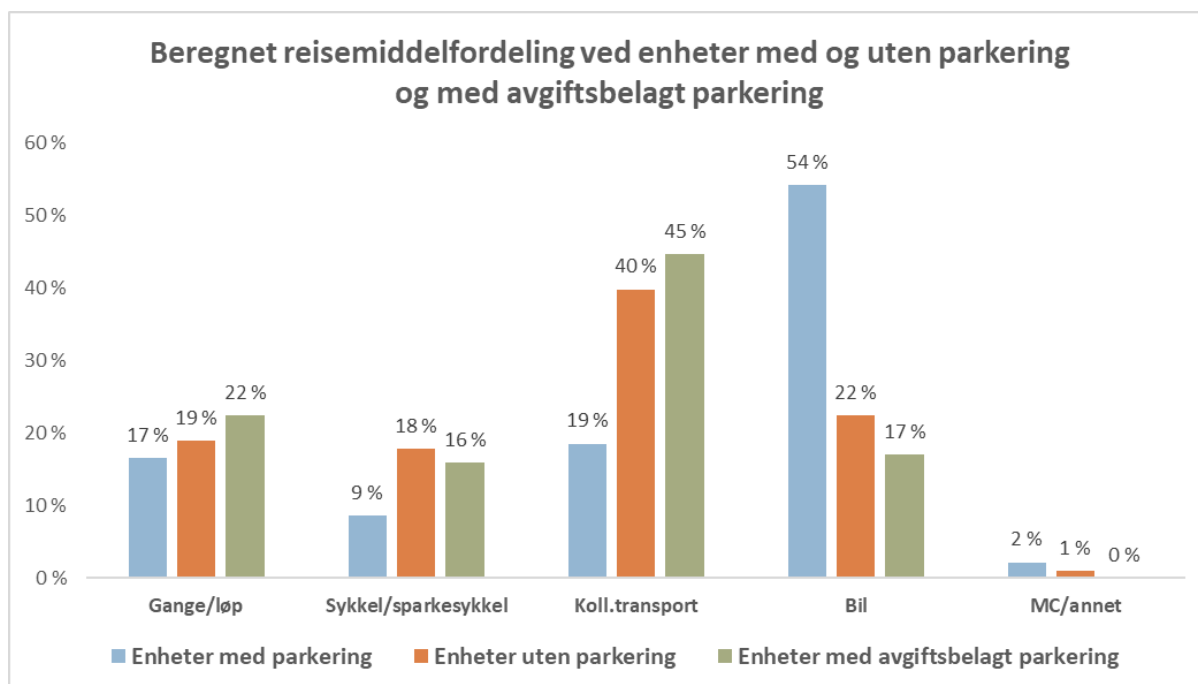
For å redusere bilandelen ved kommunale enheter i Trondheim er det nødvendig å regulere parkeringsarealene. Dette kan gjøres ved å redusere antall parkeringsplasser eller ved å innføre avgift. Målet er at de som lett kan gå over til å gå, sykle og reise kollektivt skal velge disse reisemidlene, men de som er avhengige av å kjøre bil til jobb skal kunne fortsette med det. Dette beskrives ytterligere i kapittel 2.

2. Reisevaner blant kommunalt ansatte

På generell basis har nye formålsbygg ingen eller få parkeringsplasser tilgjengelig for ansatte (Trondheim kommune, 2012). Gamle formålsbygg har i langt større grad tilgjengelig parkeringsareal og nesten utelukkende gratis parkering. Dette skaper en skjevhet som ikke er naturlig i henhold til moderne byutvikling. I tillegg leier Trondheim kommune bygg for en del enheter, men i disse byggene leier kommunen kun parkering nødvendig for tjenestebiler, og ikke for ansatte. For ansatte ved bygg uten parkeringsareal kan det oppleves urettferdig at andre formålsbygg tilbyr gratis parkering for ansatte. Denne strategien vil bidra til å utjevne forskjellene. Alle enheter i Trondheim kommune svarte på en kartleggingsundersøkelse i 2020. Denne undersøkelsen dannet grunnlaget for arbeidet med strategien. Det ble senere gjennomført befaringer ved aktuelle enheter, og det ble funnet om lag 450 parkeringsplasser i tilknytning til disse enhetene.

2.1 Reisemiddelfordeling

I januar 2022 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse blant alle enheter i sone 1. Funn fra undersøkelsen viser at 30 % av reisene til jobb ble foretatt med bil den siste arbeidsuka, inklusivt "reisene" til hjemmekontoret. Tas alle med hjemmekontor ut, var andelen bilreiser 40 %. Noen kan ha reist annerledes eller mindre enn de vanligvis gjør på denne tiden av året, blant annet på grunn av korona og hjemmekontor. Respondentene ble spurt om den måten de reiste på sist arbeidsuke er slik de vanligvis reiser, og hvis den ikke var det, hvordan de vanligvis reiser. Basert på svarene på disse spørsmålene er det beregnet en gjennomsnittlig bilandel på en "vanlig" tirsdag, onsdag og torsdag i januar. Totalt for alle enheter, er andelen bilreiser 34 %. 31 % reiser med kollektivtransport, 18 % går/løper og 14 % sykler til jobb. Forskjellen er stor blant enheter med og uten parkering. Der det ikke er gratis parkering velger flertallet å reise kollektivt, og vi finner også en signifikant større andel som sykler:



Figur 2.1: Den beregnede reisemiddelfordelingen er et gjennomsnitt av respondentenes registrering av hvordan de reiste tirsdag, onsdag og torsdag i den siste arbeidsuka, korrigert for de som pleier å reise på en annen måte. Enheter med parkering er enheter med over 10 % parkeringsdekning (N=455), mens enheter uten parkering (N=1139) er enheter uten egne parkeringsplasser. Det er kun én enhet som har avgiftsbelagt parkering (N=57).

28 % av kommunens ansatte ved sentrumsnære enheter, kjører aldri bil til jobb. Av de som kjører bil en gang i blant eller som oftest, parkerer 60 % gratis. Av disse er det 46 % som parkerer på arbeidsgivers område. 31 % betaler for parkering, 9 % av dem på arbeidsgivers område. 9 % parkerer på annen måte, for eksempel på innfartsparkering.

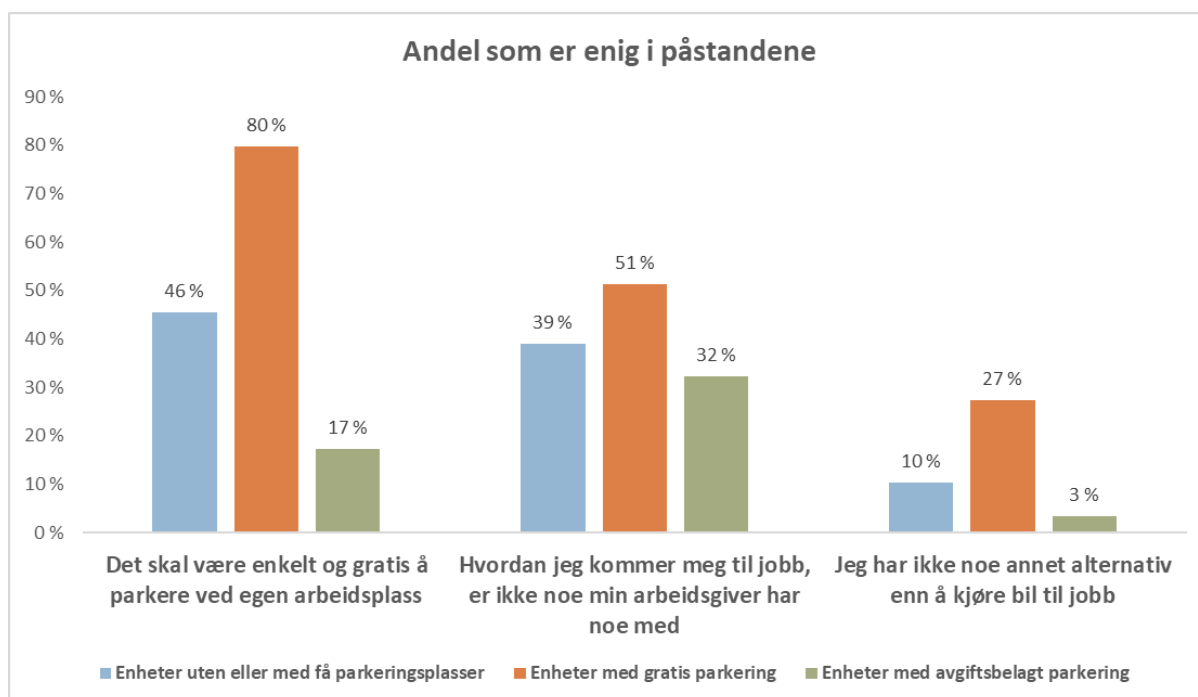


Figur 2.2: De som kjørte bil den siste arbeidsuka ble spurt om hvordan de parkerte bilen. De som ikke kjørte bil den siste arbeidsuka ble spurt hvordan de parkerer dersom de kjører bil til jobb. Svarene er lagt sammen. N=1725.

60 % av de som kjørte bil den siste arbeidsuka, valgte bilen fordi det er det raskeste alternativet. Covid-19, ærend på vei til/fra jobb, levering/henting av barn, at man arbeider skiftarbeid/turnus og at det er det billigste alternativet nevnes som årsaker av hver femte bilist.

2.2 Holdninger til parkering

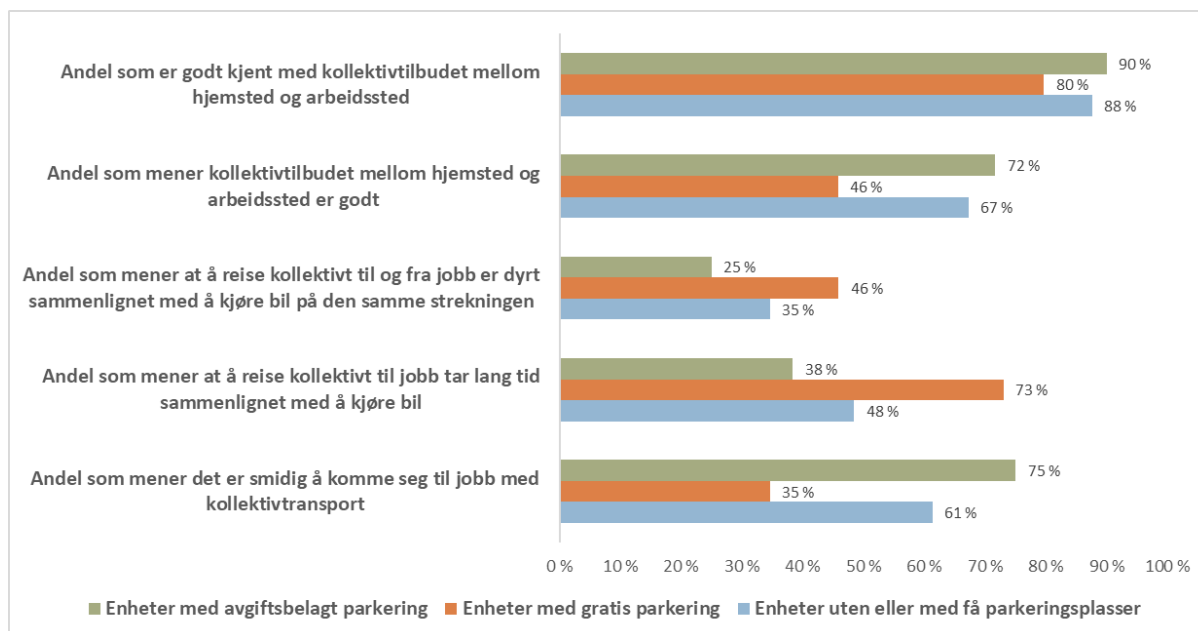
Holdningene til ansattparkering er svært forskjellig blant ansatte i enheter som har gratis parkering, avgiftsbelagt parkering og uten eller med få parkeringsplasser. Som figuren under viser, er det en klar holdning blant dem som har gratis parkering at det skal være enkelt og gratis å parkere ved egen arbeidsplass. De mener også i større grad at arbeidsgiver ikke har noe med hvordan ansatte kommer seg til jobb og at de ikke har noe annet alternativ enn å kjøre bil. Ansatte ved enheter uten eller med begrenset parkeringsmuligheter mener i mindre grad at det skal være enkelt og gratis å parkere ved arbeidsplassen. De er også i mindre grad enig i påstanden om at arbeidsgiver ikke har noe med hvordan ansatte kommer seg til jobb. Kun 10 % oppgir at de ikke har noe annet alternativ enn å kjøre bil. Det er likevel blant enhetene med avgiftsbelagt parkering vi finner den laveste andelen som mener ansattparkering skal være enkelt å finne og gratis. Det kan henge sammen med at kun 3 % oppgir at de ikke har noe alternativ til bil.



Figur 2.3: Andel fra enheter med og uten parkering og med avgiftsbelagt parkering, som er ganske eller helt enig i påstandene (N=1822).

Også når det kommer til holdninger til og vurderinger av kollektivtransporten i Trondheimsområdet, finner vi store forskjeller mellom ansatte i enheter med og uten parkering og med avgiftsbelagt parkering. Ansatte i enheter med gratis parkering mener det er mindre smidig å komme seg til og fra jobb med kollektivtransport. De mener i større grad at det tar lang tid å reise kollektivt enn å kjøre bil til og fra jobb og de mener i større grad det er dyrt sammenlignet med å kjøre bil. De er også av den oppfatning at kollektivtilbudet mellom hjemsted og arbeidssted er dårligere enn ansatte fra enheter

uten parkering og avgiftsbelagt parkering. De er samtidig i noe mindre grad kjent med kollektivtilbudet mellom hjemsted og arbeidssted.



Figur 2.5: N=1846

Reisevaneundersøkelsen fra januar 2022 viser at 10 prosent av respondentene er helt enig i at de ikke har noe annet alternativ enn å kjøre bil til jobb. 7 prosent er delvis enig i at de ikke har noe alternativ til bil. Basert på dette beregnes det at 15 prosent ved de aktuelle enhetene har behov for å kjøre, og disse vil tilbys behovsprøvd parkeringsplass, til en daglig avgift på 30 kroner.

3. Kommunale enheter i HjemJobbHjem

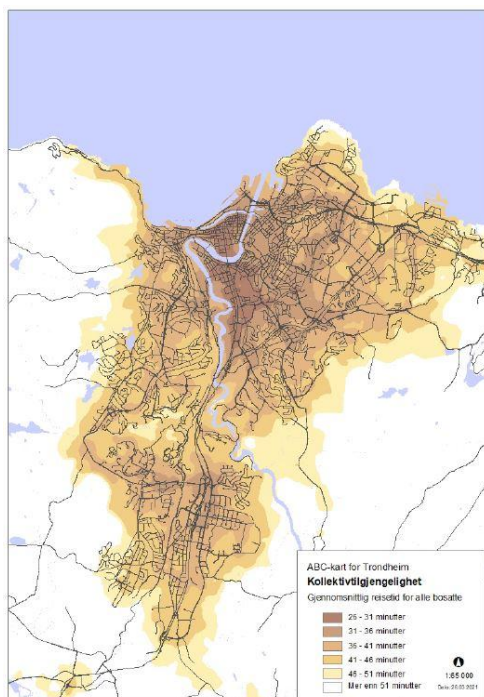
Både private og offentlige virksomheter deltar i HjemJobbHjem. Denne strategien beskriver kun de kommunale enhetene som er aktuelle for å delta. HjemJobbHjem har som mål å nå 30 arbeidsplasser i 2022, og deretter 64 arbeidsplasser hvert år til og med 2025. Fordelingen av kommunale enheter i forhold til øvrige virksomheter som behandles hvert år vil avhenge av rekrutteringen av private bedrifter, samt kapasitet hos Miljøpakkens mobilitetsrådgivere. HjemJobbHjem-strategien er et forslag som gjelder kommunale enheter, men deltakelse i programmet avhenger av årlige bevilgninger fra Miljøpakken.

3.1 Enheter og avdelinger som omfattes av HjemJobbHjem

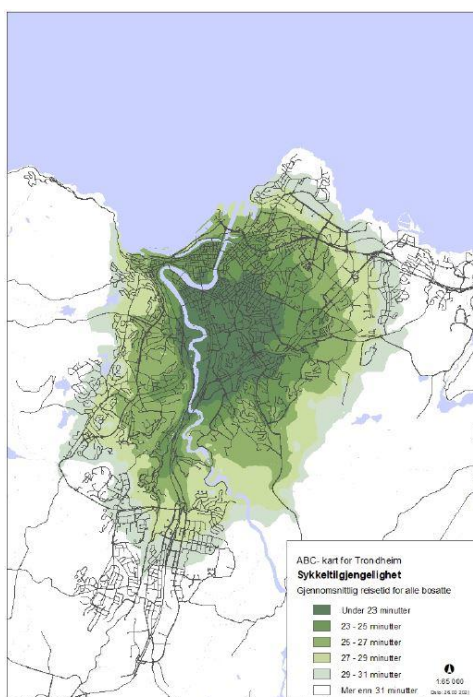
Trondheim kommune består av i underkant av 300 enheter, hver med en størrelse som kan variere mellom 4 og 500 ansatte. Noen av disse utgjør flere arbeidsplasser. HjemJobbHjem-prosjektet er orientert mot Trondheim sentrum og sentrumsnære bydeler.

Trondheim kommune utfører for tiden en ABC-kartlegging, som viser gjennomsnittlig reisetid for det tettbygde området med sykkel og buss. Inndelingen i avgiftssoner er basert på data om relativ tilgjengelighet. Gjennom kartleggingen er det beregnet gjennomsnittlig reisetid til punkter i

kommunen fra alle andre punkter, for henholdsvis sykkel og kollektivtransport. Figur 3.1 og 3.2 viser dette. Enhetene som nå inkluderes i HjemJobbHjem har god tilgjengelighet for kollektiv og sykkel, og ligger i det mest sentrumsnære området. Grovt sett omfatter dette området Ila, Elgeseter, Nardo, Tyholt og Buran.



Figur 3.1: Kart over relativ tilgjengelighet med kollektivtransport.



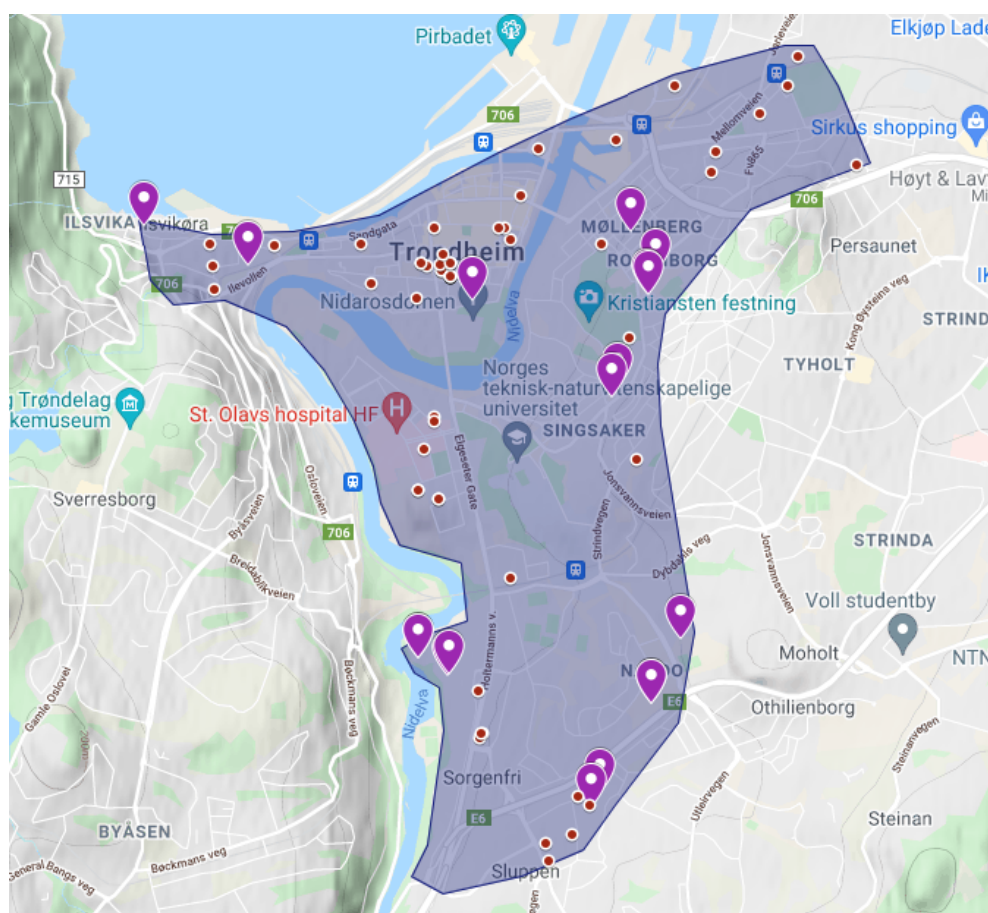
Figur 3.2: kart over relativ tilgjengelighet med sykkel.

Innenfor dette området har kommunen minst 70 enheter, og av disse er det 29 som disponerer egne parkeringsplasser på kommunal grunn. Virksomheter uten parkeringsplasser for ansatte kan ikke delta i HjemJobbHjem, og det er derfor en del enheter som er uaktuelle for deltakelse. Enhetene i tabell 3 er valgt ut basert på parkeringsdekning og potensial for måloppnåelse. Noen enheter har avdelinger som holder til på ulike lokasjoner, med ulik parkeringsdekning, men det er ikke ønskelig å ta med kun avdelinger av enheter. Enhetene ble invitert til medvirkningsmøter. Innfasingen av enhetene vil skje gradvis fra høsten 2022.

Tabell 3.1: Oversikt over enheter som omfattes av HjemJobbHjem-programmet.

*Enheterne var ikke med i første utkast av strategien. Grensene for sone 1 ble justert etter innspill fra medvirkningsmøter med enheter innen oppvekst- og utdanningsområdet, da disse enhetene var plassert nær sone 1 og dermed har god tilgjengelighet med sykkel og kollektiv.

Aktivitetstilbud for hjemmeboende	Nidarvoll og Sunnland barnehager
Bakklandet Menighets Omsorgssenter*	Nissekollen barnehager
Bispehaugen skole	Rosenborg skole
Festningen barnehager*	Singsaker skole*
Hjemmehjelpstjenesten	Tempe helse- og velferdssenter
Håndverksgruppa Trondheim eiendom	Trondheim bydrift
Ilevollen og Ilsvika helse- og velferdssenter	Trondheim rådhus
Nardo skole	



Figur 3.1: Oversikt over kommunale enheter innenfor området som omfattes av strategien (sone 1). Fiolette merker viser kommunale enheter og avdelinger hvor HjemJobbHjem-tiltak skal implementeres fra 2022. Røde prikker er øvrige kommunale enheter.

3.2 Parkeringsavgift

Parkering er et viktig virkemiddel for å oppnå overordnede og kommunale mål innenfor samferdsel. Særlig gjelder dette i form av å begrense bilbruk, utnytte arealer på en mest effektiv måte, og sikre attraktive områder for gående og syklende. Urbanet Analyses (2018) rapport om bilrestriktive tiltak i Trondheim viser at parkering er et av de viktigste virkemidlene for å begrense bilbruk, sammen med andre økonomiske virkemidler som bompenger. Etablering av nye formålsbygg er underlagt parkeringsnormene i KPA, som nå er under rullering. Disse gjelder ikke for eldre bygg, og det er til dels stor parkeringsdekning ved byggene. Gjennom HjemJobbHjem-strategien foreslås det at det innføres parkeringsavgift ved sentralt beliggende enheter med høy parkeringsandel.

Det foreslås at avgiftsnivået ved de kommunale enhetene skal være likt for alle enheter beliggende i samme sone. Det foreslåtte nivået er lavere enn avgiftsnivået i gater og parkeringshus i sentrum og sentrumsnære områder. Den gjennomsnittlige månedsprisen i byens resterende parkeringshus som tilbyr månedsleie er 2455 kroner. Timepris for parkering i gater i sentrum og sentrumsnære områder ligger mellom 27 og 37 kroner (216/296 kroner for 8 timer). Det er dessuten tidsbegrensning på 3 timer flere steder. Det foreslås at aktuelle enheter i Trondheim kommune avgiftsbelegges med 60 kroner per dag. Behovsprøvd plasser vil ha en avgift på 30 kroner dagen. Endelig avgiftsnivå vil fastsettes gjennom politisk behandling.

Tabell 3.2.: Oversikt over parkeringsavgift i sentrumsnære områder

Parkeringslokasjon	Månedspris	Dagspris
P-hus (gjennomsnitt)	2455	112
Gateparkering (gjennomsnitt)	5456	248
Kommunale enheter	1320/660	60/30

15 % av de ansatte vil kunne søke om behovsprøvd parkeringsplass. Til tross for at disse er avhengig av bil, er det ikke rimelig at plassene er avgiftsfri. Disse plassene vil ha en redusert avgift, som de ansatte kan søke om gjennom et Google skjema. Plassene tildeles av enhetsleder ut i fra kriterier som familiesituasjon, boligens avstand fra arbeidsplass, helseutfordringer, små barn og andre tungtveiende grunner. HC-plasser og parkeringsplasser for tjenestebiler vil være avgiftsfri. Det er kun aktuelt å regulere p-plasser ved enheter der ansatte parkerer på kommunal grunn. Parkeringsavgiften vil være gjeldende i tidsrommet 08.00-14.30. Ansatte som har uvanlig arbeidstid (f.eks. 02.00-11.00, grunnet blant annet brøyting) vil ha gratis parkering.

Det vil ikke bli innkrevd avgift på kveldstid, om natten, i helg eller på helligdager. Det estimeres at avgiftsregulering av disse plassene vil føre til om lag 150 000 færre bilreiser mellom 2022 og 2026.

3.3 Villparkering i nærområdene

Innføring av parkeringsavgift på et område fører ofte til villparkering i nærområdene. Hvis parkeringsreguleringen ved de aktuelle enhetene fører til stor grad av fremmedparkering, som er til

hinder for annen ferdsel, vil prosjektgruppa gå i dialog med Trondheim parkering om regulering av gatene. Enkelte områder omfattes av allerede planlagt boligsoneparkering.

4. Infrastrukturtiltak: sykkelparkering og garderober

Når flere begynner å gå og sykle til jobb vil det være behov for bedre sykkel- og garderobefasiliteter ved flere av enhetene. Basert på kartleggingsundersøkelsen fra 2020 og befarings ved enhetene har prosjektet god oversikt over behovet ved enhetene. Det antas at enhetene har behov for sykkelparkering for 50 prosent av sine ansatte. Dette innebærer et behov for å utbedre 307 sykkelparkeringsplasser i sentrumsnære soner. De fleste enhetene har enkle stativer utendørs, uten beskyttelse mot nedbør eller tyveri. Miljøpakken finansierer sykkelparkering for inntil 15 prosent av ansatte ved arbeidsplasser som blir med i HjemJobbHjem, og som forplikter seg til å holde på parkeringsrestriksjonene i minst tre år. Finansiering av sykkelparkering for de resterende 35 prosentene, vil måtte finansieres av Trondheim kommune og kan eventuelt bekostes av parkeringsinntektene.

4.1 Sykkelparkering

Prinsippet som styrer denne utbyggingen er at en ansatt trygt skal kunne parkere en dyr sykkel uten å frykte tyveri, og at sykkelen dessuten skal være beskyttet mot nedbør.



Det er mulig å ha ulike ambisjonsnivå for sykkelparkering. Det beste er hvis bygningsmassen har arealer innendørs som kan disponeres. Løsninger for øvrig omfatter låsbare skur, som kan bygges spesielt for enheten, eller som kan anskaffes som standardiserte moduler fra leverandør. For enheter med kun mindre behov for parkering vil det kunne være aktuelt med flyttbare bokser som boltes fast i underlaget. Løsningene må ta høyde for at folk har ulike typer sykler, også lastesykler.

For sykkelparkering under tak estimeres det en kostnad på 10 000 kroner per sykkel, pluss moms. For sentrumsnære enheter bør sykkelparkeringsdekningen være opp i mot 50 prosent. Sykkelparkering for inntil 15 prosent av de ansatte inngår i HjemJobbHjem og dekkes av Miljøpakken. Resterende sykkelparkering dekkes av Trondheim kommune, og kan eventuelt finansieres av parkeringsinntektene ved enhetene. Sykkelparkering planlegges og bygges ut i samarbeid med Trondheim eiendom.

Utbygging er kun aktuelt ved enheter som får sine parkeringsplasser regulert med avgift, og kun ved enheter som i dag bare har et tilbud som ikke er sikkert eller værbeskyttet. Prosjektet bygger kun

sykkelparkering for ansatte. Mange kommunale enheter har behov for sykkelparkering for brukere, særlig barnehager, men dette vil måtte tas gjennom separate prosjekter.

4.2 Garderobe

Ved enkelte enheter har ansatte ikke tilgang på garderobe med dusj. For mange er dette en forutsetning for at ansatte skal kunne sykle til jobb. I sentrum og sentrumsnære områder er det registrert at rundt 8 av de kommunale enhetene som skal parkeringsreguleres også mangler garderobe med dusj for ansatte. Prosjektet har som mål at garderober med dusj finansieres av parkeringsinntektene. Inntektsnivået vil være førende for om dette er mulig å gjennomføre.

5. Finansiering av HjemJobbHjem

Det anslås at de aktuelle enhetene blir med i HjemJobbHjem fra høsten 2022. Gjennom prosjektet finansieres deltakelse i HjemJobbHjem og sykkelparkering for 15 prosent av ansatte. Ved enheter med vaktordninger brukes antall personer som møter på dagvakt som grunnlag. De fleste enheter vil ha behov for sykkelparkering for mer enn 15 prosent av ansatte. Denne ekstraavgiften må bekostes av Trondheim kommune. Det foreslås at dette hentes fra inntektene av parkeringsavgiftene. Hvis sykkelparkering dekkes for inntil halvparten av ansatte ved enheter som omfattes av HjemJobbHjem, vil dette beløpet bli på om lag 3 millioner.

5.1 Parkeringsinntekter

Tabell 5.1 gir en oversikt over estimerte inntekter og kostnader i antall millioner kroner.

Forutsetningen er at HjemJobbHjem gradvis implementeres fra august 2022, med parkeringsregulering og utbygging av tilfredsstillende sykkelparkering for inntil 50 prosent av enhetens ansatte. Utgiftene for sykkelparkering deles mellom Trondheim kommune og Miljøpakken.

Prosjektet sendte ut en reisevaneundersøkelse til alle sentrumsnære kommunale enheter i januar 2022. På grunnlag av svarene på denne undersøkelsen, er det beregnet at ved enheter som tilbyr ansatte gratis parkering, er det en andel på omtrent 54 % som kjører. Når det gjelder kjøreandel hos enheter som tar betalt for parkering, er datagrunnlaget fra reisevaneundersøkelsen for svakt. Derfor brukes 29 %, basert på Christensen (mfl. 2016). Det antas at andelen ansatte som kjører gradvis reduseres i prosjektets levetid, etter hvert som de finner nye løsninger for arbeidsreisen. Parkeringsinntektene er derfor høyest de første årene. Det er engangsutgifter knyttet til etablering av parkeringsregulering gjennom Trondheim parkering, satt til 70 000 kroner per enhet. For sykkelparkering regnes det 12 500 kroner per ansatt, inkludert mva.

Tabellen gir også en oversikt over hvilke tilskudd Miljøpakken tilbyr Trondheim kommune hvis prosjektet realiseres: midler til utbygging av 15 prosent dekning av sykkelparkering, samt midler til øvrige HjemJobbHjem-tiltak (sykkelservice, HjemJobbHjem-billetten, aktivitetskampanjer, m.m.).

Tabell 5.1.: Inntekter og kostnader beregnet for innføring av HjemJobbHjem i sone 1.
Alle pengeverdier angitt i MNOK.

	2022	2023	2024	2025	2026
Antall nye lokasjoner	8	5	0	0	0
Inntekt	0,9	2,1	2,3	2,1	1,9
Parkeringsregulering	-0,6	-0,4	0,0	0,0	0,0
Sykkelparkering	-1,9	-1,2	0,0	0,0	0,0
Kostnad	-2,5	-1,5	0,0	0,0	0,0
Balanse Trondheim kommune	-1,6	0,5	2,3	2,1	1,9
Sykkelparkering finansiert av Miljøpakken	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0
HjemJobbHjem finansiert av Miljøpakken	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0
Tilskudd fra Miljøpakken	1,1	0,7	0,0	0,0	0,0
Balanse inkl. tilskudd fra Miljøpakken	-0,4	1,2	2,3	2,1	1,9

Beregningen av budsjettet bygger på at enheter med samme adresse eller umiddelbar nærhet implementeres som lokasjoner. Det er 13 slike lokasjoner i sentrumsnær sone. I budsjettet beregnes det at andelen som kjører bil til jobb, og betaler for parkering, gradvis går ned i løpet av prosjektperioden. Prosjektet antar en kjøreandel på 54 % for enheter som ikke har parkeringsregulering i dag. Dette tallet bygger på reisevaneundersøkelsen nevnt i kapittel 2. Videre antas en endelig kjøreandel på 29 % etter fem år med HjemJobbHjem ved lokasjonen. Kostnadene for sykkelparkering er beregnet med et påslag på 13,2 %, basert på SSBs byggekostnadsindeks, for å ta høyde for prisstigningen i kjølvannet av koronapandemien.

6. Medvirkning i arbeidet med strategien

I mars 2020 ble det gjennomført medvirkningsmøter med representanter fra 18 enheter. Arbeidet var nylig startet, men prosjektgruppa så nytten av innspill i tidlig fase. Det ble senere gjennomført medvirkningsmøter med hovedverneombud, 10er-gruppa, underutvalg for byggesaker og Næringsforeningen i Trondheim². Høst og vinter 2021/2022 ble det gjennomført medvirkningsmøter med alle potensielle enheter i sone 1.

Prosjektgruppa har mottatt en rekke konstruktive innspill, og strategien har tatt hensyn til de aller fleste. Innspillene er oppsummert i en matrise³ som er vedlagt strategien.

7. Konklusjon

Tilrettelegging for miljøvennlige transportformer til og fra jobb for kommunens egne ansatte vil bidra til reduserte utslipp og støtte opp om målsettingen om Trondheim kommune som en nullutslippsvirksomhet innen 2030. Det bidrar også til at kommunen når målet om nullvekst i

² vedlegg 1-3

³ vedlegg 4

personbiltrafikk. Prosjektet foreslår en rekke virkemidler ved sentrumsnære kommunale enheter orientert rundt bygging av sykkelparkering og deltakelse i HjemJobbHjem. For å kvalifisere for deltakelse må gratis parkeringsplasser ved enhetene reguleres. Parallelt med parkeringsregulering vil ansatte ved enhetene få tilbud om en rekke motiverende tiltak, som gjør det lettere å gå, sykle og reise kollektivt til jobb.

De ulike tiltakene som innføres gjennom HjemJobbHjem-strategien vil kunne påvirke arbeidsmiljøet på en rekke måter, både positivt og negativt. For ansatte som bor langt unna arbeidsplassen, eller som av andre grunner ikke lett kan bytte transportmiddel, vil arbeidsreisen ta lenger tid. For noen kan dette oppleves som et tap av fritid, mens andre vil se på dette som en praktisk måte å få frisk luft og aktivitet. Funn fra Transportøkonomisk institutt viser at arbeidstakere med aktive jobbreiser er de som i størst grad savner jobbreisen sin når de pålegges å jobbe hjemmefra. De som sykler og går har en bedre reiseopplevelse, og de rapporterer selv at de er i bedre humør og er mer produktive (Rørslett, 2020). Tilbakemeldinger fra ansatte gjennom Miljøpakkens prosjekt HjemJobbHjem viser også at mange ansatte opplever det som mindre stressende å gå, sykle eller reise kollektivt når den nye vanen først er etablert. Tiltakene i HjemJobbHjem vil bidra til at flere ansatte velger en aktiv jobbreise, hvilket igjen kan ha positiv betydning for helse og arbeidsmiljø.

8. Referanseliste

Arbeidsmiljøloven. (2017). *Arbeidsmiljøloven* (LOV-2005-06-17-62). Lovdata.

<http://arbeidsmiljolooven.com/article/%C2%A7-10-8-daglig-og-ukentlig-arbeidsfri/>

Christiansen, P., Engebretsen, Ø. & Usterud Hanssen, J. (2015) *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og tettsteder* (TØI-rapport 1439/2015). Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php/1341581-1449649020/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2015/1439-2015/1439-2015-sam.pdf>

Christiansen, P., Hanssen, J. U., Skartland, E. G. & Fearnley, N. (2016). *Parkering - virkemidler og effekter* (TØI-rapport 1493/2016). Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43774>

Lunke, E.B., Skollerud, K.H., Christiansen, P., Julsrud, T.E. & Mata, I.L. (2018) *Klimavennlige jobbreiser i Oslo kommune* (TØI-rapport 1632/2018). Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47869>

Rørslett, K. (2020) *Siste sykkel tur til jobben før hjemmekontoret*. www.nrk.no.

<https://www.nrk.no/norge/blir-palagt-hjemmekontor- -mange-savner-jobbreisen-1.15219898>

Samferdselsdepartementet (2019) "Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019-2029". Hentet fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/byvekstavtale-trondheimsområdet.pdf>

Trondheim kommune (2012) "Krav til parkering - veileder. Kommunedelens arealdel 2012-2024, vedlegg 15". Hentet fra:

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/samferdsel/reisevaner/15_parkeringsveileder_web.pdf

Trondheim kommune (2017) "Kommunedelplan for energi og klima". Hentet fra:

<https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/miljoenheten/klima-og-energi/kommunedelplan-energi-og-klima130618.pdf>

Trondheim kommune (2018) "Parkeringspolitikk", sak 6/18, Trondheim bystyre.

Trondheim kommune (2019) "Erklær nødsituasjon - klimamålene må skjerpes", sak 140/19, Trondheim bystyre.

Trondheim kommune (2022) "Handlings- og økonomiplan 2022-2025, budsjett 2022", sak 0198/21, Trondheim bystyre.

Urbanet Analyse (2018) "Analyse av restriktive tiltak i Trondheim". Hentet fra:

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/70-admin/aktuelt/ua-rapport-116_2018_analyse-av-restriktive-tiltak-i-trondheim_endelig.pdf

Vedlegg 4

Innspillmatrise

Gjennom medvirkningsmøtene mottok arbeidsgruppa en rekke innspill. Samtlige innspill er vurdert, og mange har ført til revidering av strategien. Innspillene er oppsummert i vedlagte matrise.

Innspill	Svar
Aktuelle enheter	
Hvilke enheter får delta i HjemJobbHjem? Noen enheter har allerede mistet parkeringsplasser. Er de kvalifisert?	Miljøpakken prioriterer de enhetene som til enhver tid har høyest måloppnåelse. Enheter som har minst 15 prosent parkeringsdekning er kvalifisert for deltakelse. Enheter med lavere parkeringsdekning kan være kvalifiserte hvis en stor andel av de ansatte kjører til jobb. Enheter uten parkeringsplasser er i utgangspunktet ikke prioritert for deltakelse, men det kan bli gjort noen unntak. Dette vil gjelde for enheter uten parkering som er samlokalisert med enheter som har parkeringsplasser for ansatte.
Lederne bør slippe å vurdere deltakelse i HjemJobbHjem. Det er ønskelig med et sentralt vedtak.	Det vil ikke bli frivillig delta. Dette vil bli vedtatt gjennom politisk behandling. Det vil bli foreslått at enheter med stort potensial for reisevaneendring blir med. Da er bilandel, parkeringsdekning og tilgang til kollektiv og sykkel/gange tatt med i vurderingen.
Interim-enheter bør slippe å delta.	Interim-enheter skal ikke delta i HjemJobbHjem. Det kan bli aktuelt å inkludere disse enhetene når interimperioden er over.
Det er viktig å vite hva status for de ulike enhetene er. Hvor stor bilandelen er bør være avgjørende for deltakelse.	Bilandelen ved enhetene er kartlagt gjennom en reisevaneundersøkelse. Enheter med høy parkeringsdekning vil bli prioritert i første omgang. Det kan senere bli aktuelt å inkludere enheter med noe lavere parkeringsdekning, hvis bilandelen er høy.
Alle enheter i Trondheim kommune bør delta.	Prosjektgruppa har tidligere lagt frem et forslag om at de fleste enheter i kommunen skal delta (med unntak av enheter i Klæbu, på Jonsvatnet og Byneset). Erfaringer fra HjemJobbHjems pilotprosjekt på Saupstad viser at noen bydeler egner seg dårlig for deltakelse i HjemJobbHjem. Ved Saupstad hjemmetjeneste er det store tilgjengelige parkeringsarealer i nærheten av enheten. Så lenge det er lett å parkere i nærheten har parkeringsavgift ved enheten liten effekt. Kollektiv- og sykkeltilbudet er heller ikke godt nok. Basert på disse vurderingene anses det som lite fruktbart at

	<p>hele kommunen deltar i prosjektet. I første omgang omfattes enheter som holder til i sentrale Trondheim (definert som sone 1) og som har høy parkeringsandel av prosjektet.</p>
<p>HjemJobbHjem bør innføres geografisk, og ikke sektorvis</p>	<p>Forslaget om å innføre HjemJobbHjem sektor for sektor er forkastet. HjemJobbHjem vil innføres for enheter sentralt i Trondheim.</p>
<p>Parkering utenfor ordinær arbeidstid</p>	
<p>Det må tas hensyn til ansatte som starter og slutter på tidspunkter der kollektivtilbudet ikke er godt nok.</p>	<p>Det vil være gratis å parkere på ettermiddag/kveld, natt, helg og helligdag.</p>
<p>Hviletidsbestemmelsene må ivaretas. Hvis det tar for lang tid å reise kollektivt kan dette bli problematisk for ansatte som jobber sent en kveld og tidlig påfølgende dag. Det bør være gratis å parkere for ettermiddagsvakta.</p>	<p>I opprinnelig forslag var det avgift på både dag- og kveldstid, mandag til fredag. Dette er endret til avgift fra 08.00-14.30. Det er gratis på kveld, helg og helligdag.</p>
<p>Det er gratis å parkere på ettermiddag og natt. Hva med ansatte som feks starter klokka 02.00 og jobber til 11.00?</p>	<p>Det vil være gratis å parkere for ansatte som starter på natt og slutter på formiddag. Det går ikke buss på disse tidspunktene og det er derfor urimelig at de skal betale. Trondheim Parkering mener det skal være mulig med dagens løsning å opprette dette som eget produkt og tildele det til dem det gjelder.</p>
<p>Det bør også være avgift for plassene ved skoler på ettermiddagstid. De som parkerer ved skolen på ettermiddagstid er i stor grad foreldre som bor i nærheten.</p>	<p>HjemJobbHjem-prosjektet omfatter kun arbeidsplassparkering. Parkering ved enhetene utenom arbeidstid vil bli vurdert i plan for helhetlig parkeringspolitikk.</p>
<p>Behovsprøvd parkeringsplasser</p>	
<p>Noen ansatte alltid vil ha behov for å kjøre til jobb. Dette gjelder særlig for barnefamilier og senioransatte.</p>	<p>15 prosent av de ansatte ved hver enhet vil ha behovsprøvd parkeringsplass. Disse tildeles ut i fra kriterier som antall barn, familiesituasjon, boligens avstand fra arbeidsplass og andre tungtveiende grunner. Det foreslås ansatte med behovsprøvd parkeringsplass betaler 50 prosent av avgiften. Ansatte kan søke via et skjema utarbeidet av HjemJobbHjem-prosjektet. Enhetsleder gjør denne prioriteringen.</p>

En del ansatte vil bruke lenger tid på å komme seg til jobb uten bil.	Noen ansatte vil bruke lenger tid til jobb. Noen vil også oppdage at det går raskere å sykle eller ta buss. Hvis de mener dette tar uforholdsmessig lang tid kan de fortsatt kjøre, men de må betale for dette.
Det kan bli vanskeligere å rekruttere personell.	De ansatte vil fortsatt kunne bruke bil på arbeidsreisen som i dag, men det vil bli innført en avgift på plassene. Kommunedirektøren kjenner ikke til at ansatte velger å slutte i jobben når det innføres avgift på arbeidsplassparkering. Det ble i oktober 2021 gjennomført undersøkelse med enhetsledere i helseenheter nær sentrum med få parkeringsplasser. Øya helsehus, Helse og velferdskontor Lerkendal og Ladesletta helse- og velferdssenter, har få plasser og har i svært liten grad opplevd at dette gjør rekruttering vanskelig.
Det er usosialt at ansatte som bosetter seg utenfor sentrum, og dermed må kjøre til jobb, skal betale for parkering.	At man bor utenfor sentrum er ikke ensbetydende med at man må kjøre bil hele veien. I Trøndelag er det opparbeidet flere parkeringsplasser nær bussholdeplasser og togstasjoner. For mange er det mulig å kombinere bil eller sykkel med tog eller buss. Noen bor også nærme et kollektivtilbud som kan ta dem hele veien inn til Trondheim sentrum, selv om de bor langt unna. De som av ulike grunner ikke kan reise med kollektivtransport hele eller deler av veien, vil kunne benytte seg av de behovsprøvde plassene.
De som bor 5 km unna jobb bør ha gratis parkering. De som bor nærmere skal betale.	De fleste som bor innen 5 km unna jobb vil kunne finne andre måter å komme seg til jobb på, enn med bil. Bor man langs en metrobuststrasé eller ved en annen høyfrekventert linje, eller med trygg gang- og sykkelvei fra hjemsted til jobb, vil mange oppleve at det går raskt å reise kollektivt eller sykle, også mer enn 5 km. En slik grense vil derfor kunne slå urettferdig ut.
Nærområdene	
Prosjektet bør finansiere skilting ved næringslokaler i nærheten.	Som del av medvirkningsprosessen vil alle aktører som holder til i nærheten av enhetene bli varslet om endringen, slik at de selv kan regulere eget parkeringsareal.
Det er mye villparkering i nærområdene rundt enheter med lite parkering. Dette kan gå ut over trafikksikkerheten.	Dersom det oppstår utfordringer knyttet til villparkering vil nærområdet bli vurdert regulert etter standard prosedyrer, av Trondheim Parkering.
HjemJobbHjems tiltak	

Det ble opprinnelig foreslått en liten kostnad for bruk av sykkelburene/sykkelskap.	Forslag om sykkelskap med avgift var opprinnelig et tiltak for å styre tilgangen på parkeringsmulighet for dyre sykler. Strategien har nå mål om større omfang av sikker parkering, derfor er denne avgiften tatt ut av strategien. Det settes kun opp av avgiftsfri sykkelparkering.
Øvrige tiltak bør være på plass før innføring av parkeringsavgift.	Sykkelparkering og HjemJobbHjem-tiltak innføres før parkeringsavgift.
Det holder at det tilbys gulrøtter. Pisk er ikke nødvendig.	Det er godt dokumentert at en kombinasjon av motiverende og restriktive tiltak gir best effekt på reisevaneendring. Parkeringsavgift på arbeidsplassen har dessuten en personalpolitisk dimensjon.
Det bør tilrettelegges for dusj og garderobes.	Dette vil bli gjort så sant budsjettet tillater det, ved de enhetene som mangler slike fasiliteter.
Elsparkesykler bør bli en del av HjemJobbHjem.	Dette er under kontinuerlig vurdering og sees i sammenheng med Trondheim kommunes behov for å avklare hvordan elsparkesykling skal håndteres. Akkurat nå er ikke elsparkesykler aktuelt som en del av HjemJobbHjem.
HjemJobbHjem-billetten er for dyr. Det bør være mulig å kjøpe enkeltbilletter med HjemJobbHjem-rabatt.	I dag er Hjemjobbhjem-billetten 25 prosent rimeligere enn den ordinære månedsbilletten. Enkeltilletter vil bli vurdert på sikt.

Vedlegg 1

REFERAT - Medvirkningsmøte

Strategi for reisevaneendring blant kommunens ansatte

Dato og tid: 06.03.2020 12.30 - 15.00
Sted: Fylkestingssalen, Erling Skakkes gate 14, Trondheim
Referent: Helene Welde

Deltakere

Navn	Representerer
Ingeborg Grønning	Miljøpakken
Kristin Giske Lauritsen	Miljøpakken
Christiane Solheim	Miljøpakken
Bjørn Grimsmo	Miljøpakken
Helene Welde	Miljøpakken
Alexander Kirkhus	Saupstad hjemmetjeneste
Elin Stensen	Strindheim hjemmetjeneste
Terje Eidsvaag	Saupstad hjemmetjeneste
Mona Søbstad	Strinda hjemmetjeneste
Tone B. Svee	Bergheim hjemmetjeneste
Marianne Snøan	Nypvang barnehage
Kristin Høe	Tillermyra barnehager
Øyvind Svendsen	Sentrum barnehage
Heidi Valseth	Thyra barnehager
Arne Kjos	Byneset barnehager
Thorstein Venas	Sverresborg barnehage
Mie Abelgaard	Miljøenheten
Kristmar Losen Nordvik	Bymarka naturbarnehager
Liv Mette K. Talgø	Nyborg og Valset barnehager
Wenche Liabø	Hovedtillitsvalgt
Aina Remander	Hjemmehjelpstjenesten
Øyvind Flatmo	Kattem skole
Berit Skrove Risstad	Byneset og Nypantunet helse- og velferdssenter
Karoline Sødahl	Stabbursmoen skole
Anne Cathrine Syltevik	Mestringshuset Olavsgården
Steinar Myhr	Trondheim parkering

Tor Loraas	Trondheim parkering
Cathrine Brønne	Strinda barnehage
John Andre Hansen	Romolslia skole

PLAN FOR MØTET

1. Bakgrunn for prosjektet
2. Diskusjoner i grupper
3. Individuell besvarelse av oppgaver
4. Gruppene presenterer sine viktigste momenter
5. Kort om veien videre

BAKGRUNN

For å overholde nullvekstmålet og kommunens egen klimamålsetning må vi kjøre mindre bil. Det legges til rette for dette med en rekke tiltak.

Det har vist seg å være tidkrevende både for enhetsledere, mobilitetsrådgiverne, Trondheim parkering og andre involverte enheter å gjennomføre parkeringsregulering ved kommunale enheter, og de positive tiltakene i HJH alene ser ikke ut til å være tilstrekkelige virkemidler. Dersom man skal oppnå redusert arbeidskjøring for ansatte ved kommunale enheter er det behov for en strategi som beskriver hvordan man skal benytte effektive virkemidler i alle enheter etter et system, og hvordan dette skal gjennomføres praktisk og finansielt.

Dette arbeidet legger frem en overordnet strategi. Videre vil det være behov for å vurdere enhetene hver for seg. Individuelle vurderinger legges ikke frem i dette arbeidet, men vil være en naturlig forlengelse av arbeidet.

Foreslått strategi skal bidra til å redusere kjøring mellom hjem og jobb for ansatte i Trondheim kommune.

På lenger sikt skal strategien bidra til at gratis parkering ikke lenger skal være vanlig praksis ved arbeidsplasser i Trondheim kommune, i tråd med utvikling av parkeringspraksis for all annen virksomhet i kommunen. Det vil også få virkninger for fylkeskommunale og statlige arbeidsplasser innenfor Byvekstavtaleområdet gjennom forpliktelsene i Byvekstavtalen. Kommunene i byvekstområdet skal etter planen ha en samordnet parkeringspolitikk vedtatt høsten 2021. Fylkeskommunen og staten følger så opp med sine virksomheter.

GRUPPEARBEID

Omtrent 10% av kommunens enheter var representert i medvirkningsmøtet. Deltakerne menes å utgjøre et representativt utvalg for kommunen på grunn av:

- Spredning geografisk

- Tilhørighet til ulike kommunalområder
- Varierende parkeringsdekning (fra stor dekning til liten/ingen)

Målet med medvirkningsprosessen og -møtet vil ta utgangspunkt i veilederen "Medvirkning i planlegging" fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Selv om det er fastsatt at restriksjoner skal innføres, ønsker man å:

- Legge til rette for at berørte enheter kan komme til ordet
- Fremskaffe godt beslutningsgrunnlag for planprosessen videre

I forkant av medvirkningsmøtet ble det vurdert hvorvidt man skulle dele inn i grupper basert på plassering geografisk eller sektor. Det ble besluttet å dele inn i grupper basert på sektor, på den måten legger man til rette for diskusjon omkring fordeler og ulemper for hvert fagområde.

Arbeidsgruppa hadde på forhånd satt opp 10 spørsmål for diskusjon:

- Hva skal til for at du/dere vil komme til å sykle og gå mer til og fra jobb?
- Hva er viktig for at enhetens ansatte ikke kjører bil til jobb?
- Hva skjer på din arbeidsplass om parkeringsplassene blir avgiftsbelagt?
- Hva slags bistand og kunnskap vil enheten ha behov for - for å motivere ansatte til å gå over til gange, sykkel og kollektiv arbeidsreise?
- Bør parkeringsrestriksjoner innføres sektorvis eller geografisk?
- Hvilke fordeler er det ved å innføre restriksjoner sektorvis?
- Hvilke fordeler er det ved å innføre restriksjoner geografisk.
- Hvilke hensyn bør tas ved innføring av parkeringsregulering/restriksjoner ved kommunale enheter?
- Hva vil innføring av parkeringsrestriksjoner ved din enhet medføre for nabolaget?
- Har du spørsmål/kommentarer vi bør ta med oss videre i prosessen?

Etter gruppearbeidet ble hovedmomentene gjennomgått i plenum, disse var;

Gruppe 1: Barnehager

- *Det må være et godt kollektivtilbud, greit å gå og sykle for at det skal være logisk å innføre dette. Nå kan vi legge restriksjoner fordi det er et godt tilbud i nærheten.*
- *Vi må behandle p-tiltak individuelt. Det er ikke gunstig dersom resultatet er at pedagogiske personell ikke vil søke seg dit, f.eks. Ved større tidsforbruk på arbeidsreise medfører dette lange barnehagedager for ungene. Mange unger er i bhg 0715-1700 for at foreldrene skal rekke jobb.*

Gruppe 2: Barnehager:

- *Geografisk inndeling er best. Ved sektorinndeling vil vi bare flytte problemet [bilene til nærområdet]. Skummelt med vintervedlikehold og trafikkikkerhet hvis problemet flyttes til nabogatene. Ved vår enhet har vi flere foreldre som pendler og står på p-plassen ved barnehagen.*

Gruppe 3, Helse og velferd:

- *Sektorvis innføring av restriksjoner er best, slik at ikke noen enheter blir foretrukket ifht. rekruttering. Kjøp av elsykler er bedre enn leasing. Ønsker gode priser på elsykler. Kollektivtilbud på helg og helligdag er viktig. Man må også hensynta skiftarbeid, og krav til hviletid. Ved senvakt*

før tidligvakt trenger man å komme seg hjem på en effektiv måte for at det ikke skal påvirke hviletiden. Tar man ikke hensyn til slike momenter medfører det økt sykefravær og mer stress.

Gruppe 4: Helse og velferd:

- *Ansatte skal være klare 0715 og skal hjem 2230 - restriksjoner blir problematisk for folk som jobber turnus. Turnusarbeidere kan være lavtlønnede/aleneforeldre eller andre utsatte grupper. Disse kan ha utfordringer både knyttet til økonomi og tid. Vi mener at de som kan ta buss gjør det. Trist at kommunen skal hente inn hele miljøtiltaket på dette.*
- *Ønsker regulering slik at det blir mulig å parkere. I dag er det ikke noe tilbud og ansatte leter etter smutthull, eks. tilliggende butikker.*
- *Viktig å ivareta besøkende. I tillegg må man ta hensyn til de eldre, det er mange over 50 år som synes det er skummelt med vintersykling eller at det blir langt å gå fra bussholdeplass. Kanskje det er mulig med noen flere p-plasser på vinteren?*

Gruppe 5: Skoler:

- *Fellesnevneren er at mange ansatte må via Trondheim sentrum - dette tar lenger tid kontra tidligere ruter som gikk direkte fra f.eks Heimdal til Byneset. Noen enheter mangler gang- og sykkelveger, samt at de i tillegg har et svært begrenset busstilbud, eks. hver time.*
- *Alle har potensiale for endring, men nær 100% blir umulig. Kan miste kompetanse/ansatte på slike restriksjoner.*

Oppsummering gruppearbeid

Gruppearbeidet vurderes til å være nyttig og konstruktivt. Punktene nedenfor var gjentakende i både gruppearbeid og individuell besvarelse, og blir viktige å ta med seg videre i arbeidet:

- Det er viktig å ta hensyn til enhetens utgangspunkt, mtp. kollektiv-, sykkel- og gangtilbud
- Man bør ta ekstra hensyn ved innføring av restriksjoner for enheter med skiftarbeid
- Ved innføring bør man ta med i vurderingen hvorvidt geografisk innføring vil medføre økt belastning på nabolaget, samt om man gir enheten en ulempe mtp. rekruttering
- Man må ivareta besøkende
- Individuell tilpasning og god dialog er nøkkelfaktorer

Spørreundersøkelse

Videre ble det lagt ut link til spørreundersøkelse ved hjelp av verktøyet "Mentimeter". Ved å innhente også individuelle svar, sørger man for at alle føler de har bidratt med sitt synspunkt - og man får dokumentert og sammenstilt resultatene samlet for hele gruppa. Resultat fra undersøkelsen er vedlagt dette dokumentet, svar på utvalgte spørsmål følger nedenfor.

Hva er viktig for at enhetens ansatte ikke kjører til jobb?



Her ble deltakerne bedt om å rangere de 5 alternativene. Det er tydelig at godt kollektivtilbud og trygge gang- og sykkelveger er viktig.

Hva skjer på din arbeidsplass om parkeringsplassene blir avgiftsbelagt?

Mentimeter

Det blir færre plasser til beboere i nærmiljøet. Noen ansatte vil nok benytte sykkel eller bena

Det parkeres på gatene i nærmiljøet. Uheldig for trafiksikkerheten for skolebarn.

Færre vil kjøre bil

Blir nok støy i starten, men tror det vil ordne seg

Kommer til å slite enda mer med rekruttering. Mulig mister vi ansatte som allerede jobber hos oss.

Mange vil slutte.

For noen kan det føre til økonomiske utfordringer. Det gjelder for de som bor o utkanten.

Misnøye blant ansatte, som igjen kan påvirke rekruttering og klare å beholde kompetanse. Kan bli utfordrende å rekruttere tilkallingsvikarer.

Negativt mottatt, misnøye, noen få velger alternativer til bil.

På dette spørsmålet ønsket vi at deltakerne skulle gjøre betraktninger omkring påvirkning på nærområdet og enheten, dersom parkeringsplassene blir avgiftsbelagte. Det kom mange nyttige tilbakemeldinger.

Hvilke hensyn bør tas ved innføring av parkeringsregulering ved kommunale enheter?

Mentimeter

Den reelle mulighet for kollektiv, gang, og sykkelreise til jobb.

Beliggenhet, tilgang til kollektiv, garderobefasiliteter.

Lokale forhold og forutsetninger, med tanke på busstilbud og personalets bosted

Geografi og eksisterende kollektivtilbud. Samt nabolag. Der ansatte kan parkere utenom arbeidsplassparkering

Nærhet til kollektivlinjer

Reell mulighet for å benytte andre alternativer, uten at dette går vesentlig utover alt fra familiesituasjon til økonomi og mulighet for å utføre jobben

Bussforbindelse Arbeidsoppgaver (flere må på mange møter på ulike steder i løpet av dagen)
Gang- og sykkelveier

Viktig med god dialog med den enkelte enhet, slik at enhetens forutsetninger hensynstas. Individuelle tilpasninger bør etterstrebes.

Det må tas hensyn til at det er veldig ulike forutsetninger i de ulike bydelene. Det må ikke innføres restriksjoner som gjør hverdagen til ansatte mer utfordrende enn nødvendig. Avstandene blir for store mellom jobb og hjem feks

20

Her får vi konkrete tips fra deltakerne om hva som bør hensyntas ved innføring av parkeringsregulering. Felles for mange av tilbakemeldingene er at man må ha god dialog i forkant, og ta hensyn til hvor godt kollektiv-, gang- og sykkeltilbudet er.

Har du spørsmål/annet vi bør ta med oss videre i prosessen?

Mentimeter

Gulrot foran pisk er svært viktig her. Dessuten må gulroten oppleves som en faktisk gulrot..

Ta hensyn til geografiske utfordringer. Tiltak bør legges der det er godt utbygd med kollektivtransport, og gode muligheter for å gå eller sykle

God dialog i forkant av evt endringer

Få bussforbindelse til skolen

Ønskelig med flere sykkelveier/bedre veistandard i boligstrøk utenfor sentrum. Ønskelig med rammeavtaler på sykler/klær

En aldersvennlig by også for ansatte! Tilrettelegging for livssituasjon så vel som for ubekvem arbeidstid der mulig. Det vil gjøre at den som trenger bil for å kunne stå lenger og bedre i arbeid får det. Øvrige kan forventes å tenke kollektivt.

Avslutningsvis åpnet vi for innspill utover svar på våre spørsmål. Flere av tilbakemeldingene er svært relevante, og vil bli hensyntatt ved utarbeidelse av strategi for prosjektet.

DISKUSJON OG VEIEN VIDERE

Saksgang videre: Arbeidsgruppa tar med seg resultatet og innspill fra medvirkningsmøtet i videre arbeid med strategien. Når man kommer lenger i prosessen vil det bli informasjonsmøter og dialog ved enheter hvor dette skal innføres.

MØTEREFERAT

Møtet gjaldt	Innføring av HjemJobbHjem ved kommunale enheter
Dato	18.11.2021
Tidsrom	13.30-15.00
Sted	Kvarts, Fylkeshuset
Til stede	Aina Remander (Hjemmehjelpstjenesten) Geir Haugland (Hjemmehjelpstjenesten) Ann Helen Karlsen (Ilevollen og Ilsvika helse- og velferdssenter) Tom Døsvik (Barne- og familietjenesten) Kristian Dahlberg Hauge (Næring, samferdsel, klima og miljø) Kristin Lauritsen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Ingeborg Grønning (Mobilitets- og samferdselsenheten) Jarle Gunnes (Mobilitets- og samferdselsenheten)
Forfall	Tempe helse- og velferdssenter Helseteam for barn og unge Nidarvoll Helsehus Lerkendal bo- og aktivitetssenter Gartneriet avlastningsbolig Helseteam for barn og unge
Referent	Ingeborg Grønning og Jarle Gunnes
Kopi til	Inger Mari Eggen Jan-Åge Sneve Gundersen

Bakgrunn

Kommunedirektøren vurderer å innføre HjemJobbHjem ved følgende kommunale enheter: Bispheaugen skole, Gartneriet avlastningsbolig, Gartneriet barnehage, Helseteam for barn og unge, Hjemmehjelpstjenesten, Håndverksgruppa (Trondheim eiendom), Ilevollen og Ilsvika helse- og velferdssenter, Lerkendal barnehage, Lerkendal BOA, Klæbuveien, Møllebakken barnehage, Nardo skole, Nidarvoll barnehage, Nidarvoll helsehus, Sunnland barnehage, Sunnland skole, Tempe helse- og velferdssenter, Trondheim bydrift, Trondheim bydrift driftsstasjon Buran, Trondheim eiendom drift bolig, Trondheim rådhus og Voldsminde barnehage. Det gjennomføres to medvirkningsmøter; et møte med enheter innen helse- og velferd og et møte med enheter fra byutvikling, og oppvekst og utdanning. Noen av enhetene har svært få parkeringsplasser. Det er ikke avklart om disse er aktuelle for HjemJobbHjem.

Medvirkningsmøtet for helse og velferd ble gjennomført 18. november. Kun tre enheter fra helse og velferd møtte opp. Enhetene som ikke møter opp vil bli invitert til et oppsamlingsmøte. De inviteres også til å sende skriftlige tilbakemeldinger.

Gjennomgang av politiske vedtak

Kristian Dahlberg Hauge ønsket velkommen og gikk gjennom de politiske føringene som ligger til grunn for arbeidet. Trondheim kommune har ambisiøse klimamål, og må feie for egen dør. Innføring av HjemJobbHjem er et av virkemidlene som vil bidra til målet.

Presentasjon av HjemJobbHjem

Kristin Lauritsen og Ingeborg Grønning presenterte virkemidlene i HjemJobbHjem, og la frem hvordan Trondheim kommunes ansatte kan kjøre mindre til og fra jobb, ved hjelp av HjemJobbHjem.

Tilbakemelding fra enhetene

Enhetene ble bedt om å diskutere følgende spørsmål:

- Hva skal til for at flere skal gå, sykle eller reise kollektivt til jobb?
- Hvordan vil HjemJobbHjem-godene bli mottatt av de ansatte?
- Hva er de viktigste grunnene til at ansatte kjører bil til jobb?
- Bør det være gratis å parkere ved kommunale enheter? Hvorfor?
- Hvor mange av enhetens ansatte må ha behovsprøvd parkering?
- Er gratis parkering nødvendig av hensyn til rekruttering?

Av enhetene som deltok er det kun Ilevollen helse- og velferdssenter som er aktuell for HjemJobbHjem. Barne- og familietjenesten har få parkeringsplasser ved sentrumsenhetene, mens Hjemmehjelpstjenesten nylig har mistet alle sine parkeringsplasser i forbindelse med flytting.

Ilevollen helse- og velferdssenter:

Ilevollen helse- og velferdssenter er nylig omorganisert og er slått sammen med Ilsvika sykehjem. De vurderer å kjøpe to elsykler for å lett kunne reise mellom de to avdelingene. Senteret har nylig etablert et sykkelrom med mulighet til å spyle sykkel. Enheten tror tiltakene i HjemJobbHjem vil bli godt mottatt, særlig den rimelige bussbilletten. Ved innføring av parkeringsrestriksjoner vil det bli noe "murring", særlig med tanke på utfordringer med å rekruttere sykepleiere.

Hjemmehjelpstjenesten:

Enheten har flyttet fra Klæbuveien til Tempe helse- og velferdssenter. Alle hadde gratis parkering tidligere, men nå har de mistet alle plassene. Dette kom brått på de ansatte, og det ble ikke gjennomført medvirkning i forbindelse med endring i parkeringsordning før flyttingen. Ingen ansatte har sluttet som følge av flyttingen.

De håper at de er kvalifisert for deltakelse i HjemJobbHjem, men er inneforstått med at ordningen i utgangspunktet er beregnet arbeidsplasser som innfører parkeringsrestriksjoner som følge av deltakelse. Flere ansatte har vist interesse for HjemJobbHjem, særlig bussbilletten. De tror også det vil ha stor effekt at ansatte får prøvekjøre elsykler. Svært få har prøvd elsykkel, og kjenner heller ikke sykkelruta.

Hjemmehjelpstjenesten mener flere kommunale enheter bør bli med i HjemJobbHjem. Som leder i kommunen har man et samfunnsansvar, og bør bidra til å trekke enhetene i riktig retning. De mener HjemJobbHjem vil være en god overgangsløsning som vil fungere bedre enn en hard overgang som

de har vært gjennom. Enhetsleder disponerer fortsatt parkeringsplass. De mener det er viktig at prosjektet setter seg inn i folks arbeidshverdag og har forståelse for hvordan andre har det.

Barne- og familietjenesten:

Enheden har mange ansatte på Tiller. Enhetsleder tror det kan bli krevende å innføre høy avgift der. Prosjektgruppa forklarer at det vil lang tid før det blir aktuelt å innføre avgift utenfor sentrum. I første omgang skal dette innføres i sentrumsnære områder. Døsvik er positiv til prosjektet, og mener virkemidlene er gode. Han synes det er riktig at kommunen innfører dette, men synes også at enheter uten parkering skal ha mulighet til å delta.

Vedlegg:

[HjemJobbHjem - en strategi for reisevaneendring blant ansatte i Trondheim kommune.](#)

MØTEREFERAT

Møtet gjaldt	Innføring av HjemJobbHjem ved kommunale enheter
Dato	30.11.2021
Tidsrom	13.30-14.30
Sted	Videomøte
Til stede	Bente Åsbø (Hjemmehjelpstjenesten) Geir Haugland (Hjemmehjelpstjenesten) Lill-Kristin Bjørnstad (Tempe HVS) Turid Hegseth (Tempe HVS) Kristin Lauritsen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Ingeborg Grønning (Mobilitets- og samferdselsenheten)
Forfall	
Referent	Kristin Lauritsen
Kopi til	Jan-Åge Sneve Gundersen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Kristian Dahlberg Hauge (Næring, samferdsel, klima og miljø)

Bakgrunn for møtet

Hjemmehjelpstjenesten fikk informasjon om HjemJobbHjem i medvirkningsmøte med Mobilitets- og samferdselsenheten 19.11. der strategi for reisevaneendring ble lagt frem. Hjemmehjelpstjenesten flyttet til samme lokaler som Tempe HVS 8.11. I forbindelse med flyttingen har enheten mistet all parkering for sine ansatte og er dermed per definisjon ikke kvalifisert til HjemJobbHjem, men ønsker å se på muligheten for å se enhetene som er samlokaliserte i lokalene til Tempe HVS under ett i strategien. Tempe HVS hadde ikke anledning til å stille på medvirkningsmøtet 19.11. Møtet har tre mål:

- Gi Tempe HVS grunnlag for innspill til reisevanestrategien.
- Se på grunnlag for deltakelse i HjemJobbHjem ved å se enhetene under ett.
- Kartlegge parkeringssituasjonen ved Tempe HVS.

Referat

Ingeborg Grønning og Kristin Lauritsen presenterer HjemJobbHjem-ordningen og strategi for reisevaneendring i Sone 1.

Innspill til strategi for reisevaneendring

Hjemmehjelpstjenesten: Det ble mye villparkering da Hjemmehjelpstjenesten flyttet. HjemJobbHjem vil være en gavepakke for de ansatte som har fått et tap av parkeringstilbud og som har jobbet hardt med å endre reisevaner. I utgangspunktet ville Hjemmehjelpstjenesten ønske seg en refordeling av parkeringsplassene ved Tempe HVS, slik at alle ansatte på huset behovsprøves etter like kriterier. Mulighet for å ta med barn på HjemJobbHjem-billetten i ukedagene vil senke terskelen ytterligere for de som bruker bilen til å frakte barn til barnehage i dag. *Etter 4.10.2021 kan alle barn kjøre gratis på buss i sone A.*

Tempe helse- og velferd: Enheten har hatt gratis parkering i 15 år, så innføring av avgift vil føre til noe støy. Enhetsleder har forståelse for at det er riktig å innføre HjemJobbHjem. Det er god sykkelparkering ved Tempe HVS, men det mangler sykkelduj. Enhetsleder spør om det er mulig å dekke kostnader til sykkelduj i stedet. Det må være mulig å lade sykler, garderobes plass på plass.

Grunnlag for deltakelse i HjemJobbHjem

Det er i utgangspunktet ikke grunnlag for å ta med Hjemmehjelpstjenesten slik vilkårene for deltakelse i HjemJobbHjem er satt. Men Mobilitets- og samferdselsenheten ser at det kan være noen fordeler med å slå enhetene sammen i vurderingen, og vil undersøke om det likevel kan være mulig å forsvare det.

Ansattes reisevaner i sone 1 skal kartlegges gjennom en reisevaneundersøkelse. Resultatene fra denne vil gi bedre grunnlag for å si mer om forslaget.

Kartlegging av dagens parkeringssituasjon

Parkeringssituasjonen kan bli avgjørende for beslutning av deltakelse. Parkeringssituasjonen ved enhetene er som følger:

- Det er 52 p-plasser i parkeringskjelleren.
- Det er 15 p-plasser utenfor enheten + 4 plasser litt lenger unna. Både besøkende og ansatte står her. Disse er regulert med oblat.

- Oblatordningen har fungert bra, og enheten er ikke lenger plaget med villparkering på eget areal.

	Antall ansatte	Antall ansatte som møter på dagvakt	Antall parkeringsplasser tilgjengelig for ansatte i dag
Hjemmehjelpstjenesten	50	50	0
Tempe helse- og velferdssenter	110	25	19
Aktivitetstilbudet (4) + kantinepersonell, frisør og fotpleie (4)	8	8	bruker av de 19 plassene som er avsatt til ansatte ved Tempe HVS
Lege og enhetsleder	2	2	2
Fysioterapitjenesten	Blir 0 fra april	Blir 0 fra april	Blir 0 fra april
Sum	170	85	21

Totalt på huset er det $21/85 = 25\%$ parkeringsdekning

Totalt er det $52+15+4=71$ p-plasser tilgjengelig ved enheten. Betyr dette at 50 p-plasser er satt av til besøkende?

Innspill fra enhetene til en regulert parkeringsordning:

- Pårørende til sykehjem må ha noen plasser.
- Frivillige ved enheten bør ikke betale.
- Det må være regulering både i kjeller og ute. Gjesteparkering ute kan løses med 4-timersregulering.

MØTEREFERAT

Møtet gjaldt	Innføring av HjemJobbHjem ved kommunale enheter
Dato	01.12.2021
Tidsrom	14.00-15.30
Sted	Storsalen, Rådhuset
Til stede	Einar Aassved Hansen (Byutvikling) Per Øystein Karlsen (Trondheim bydrift) Markus Karijord (Trondheim bydrift) Hege Wik (Trondheim eiendom drift bolig) Øystein By Rise (Bispehaugen skole) Elin Østgård (Nardo skole) Jan Roger Aukan (Nidarvoll og Sunnland barnehager) Christer Pedersen (Nidarvoll og Sunnland barnehager) Bente Hammerø (Nidarvoll og Sunnland barnehager) Kristin Lauritsen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Ingeborg Grønning (Mobilitets- og samferdselsenheten) Ingrid Ødegård (Mobilitets- og samferdselsenheten)
Forfall	Sunnland skole Kommunalsjef barnehager Gartneriet/Elgeseter barnehage Lerkendal barnehage Møllebakken barnehage (Vestkanten barnehager) Sentrum barnehage
Referent	Ingrid Ødegård
Kopi til	Jan-Åge Sneve Gundersen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Inger Mari Eggen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Kristian Dahlberg Hauge (Næring, samferdsel, klima og miljø)

Bakgrunn

Kommunedirektøren vurderer å innføre HjemJobbHjem ved følgende kommunale enheter: Bispehaugen skole, Gartneriet avlastningsbolig, Gartneriet barnehage, Helseteam for barn og unge, Hjemmehjelpstjenesten, Håndverksgruppa (Trondheim eiendom), Ilevollen og Ilsvika helse- og velferdssenter, Lerkendal barnehage, Lade BOA Klæbuveien, Møllebakken barnehage, Nardo skole, Nidarvoll barnehage, Nidarvoll helsehus, Sunnland barnehage, Sunnland skole, Tempe helse- og velferdssenter, Trondheim bydrift, Trondheim bydrift driftsstasjon Buran, Trondheim eiendom drift bolig, Trondheim rådhus og Voldsminde barnehage. Det gjennomføres to medvirkningsmøter; et møte med enheter innen helse- og velferd og et møte med enheter fra byutvikling, og oppvekst og

utdanning. Noen av enhetene har svært få parkeringsplasser. Det er ikke avklart om disse er aktuelle for HjemJobbHjem.

Medvirkningsmøtet for enheter fra byutvikling og oppvekst og utdanning ble gjennomført 1. desember. Representanter fra seks enheter møtte opp. Enhetene som ikke møtte opp vil bli invitert til et oppsamlingsmøte. De inviteres også til å sende skriftlige tilbakemeldinger.

Gjennomgang av politiske vedtak

Byutviklingsdirektør Einar Aassved Hansen ønsket velkommen og gikk igjennom de politiske føringene som ligger til grunn for arbeidet. Trondheim kommune har ambisiøse klimamål, og må feie for egen dør. Innføring av HjemJobbHjem er et av virkemidlene som vil bidra til målet.

Presentasjon av HjemJobbHjem

Kristin Lauritsen og Ingeborg Grønning presenterte virkemidlene i HjemJobbHjem, og la frem hvordan Trondheim kommunes ansatte kan kjøre mindre til og fra jobb, ved hjelp av HjemJobbHjem.

Tilbakemelding fra enhetene

Enhetene ble bedt om å diskutere følgende spørsmål:

- Hva skal til for at flere skal gå, sykle eller reise kollektivt til jobb?
- Hvordan vil HjemJobbHjem-godene bli mottatt av de ansatte?
- Hva er de viktigste grunnene til at ansatte kjører bil til jobb?
- Bør det være gratis å parkere ved kommunale enheter? Hvorfor?
- Hvor mange av enhetens ansatte må ha behovsprøvd parkering?
- Er gratis parkering nødvendig av hensyn til rekruttering?

Trondheim bydrift:

Trondheim bydrift holder til på to lokasjoner; Valøya og Tempe. På Valøya er det ubegrenset parkering, mens de ansatte på Tempe ikke har noen parkeringsplasser. De ansatte på Tempe vil gjerne være med i HjemJobbHjem. Trondheim bydrift ytrer bekymring for ansatte med lav lønn og som bor langt unna. Innføring av HjemJobbHjem vil kunne føre til at flere ansatte slutter og finner arbeidsplasser hvor de kan parkere. Ansatte har ulike behov, etter hvilke typer vakter de har. Det blir derfor vanskelig å vurdere hvem som skal få parkering. De som skal brøyte starter kl. 2 om natten f.eks. Selv om de ikke skal betale når de kommer kan de bli berørt ved at de står parkert til etter kl. 8 om morgenen. Det kan bli følge opp når man skal betale og ikke.

Grunnen til at folk kjører bil kan være mange. Mange bosetter seg utenfor Trondheim av økonomiske årsaker. Det er usosialt at disse må betale. Det er også feil at de som kan sykle får subsidier, for det er gjerne de som har råd til å bo sentrumsnært og i sykkelavstand. Kanskje er løsningen heller en 5 km grense? At de som bor innen 5 km fra arbeidsstedet ikke får parkere ved arbeidsplassen. Det vil være enklere å håndtere og mer sosialt.

Endring er lettere å akseptere dersom de fysiske forholdene er godt tilrettelagt. Flyttingen fra Sluppen til Tempe gikk bra fordi det var godt tilrettelagt for sykling.

Det er bra med en sentralt vedtak som gjør at de som kan reise grønt reiser grønt. Dette gjør at ledere slipper å ta beslutningen. Samfunnet er bygd opp etter bilen, med flere drabantbyer. Vanskelig overgang siden det er fastlåst i det fysiske og i boligpriser.

Nidarvoll skole:

Skolen er for tiden interim, med noen elever på gamle Sunnland skole og noen på Sverresborg. Mange av lærerne jobber på begge lokasjoner, og må ofte forflytte seg fra den ene lokasjonen til den andre i løpet av arbeidsdagen. Behovet for bil er derfor stort. Flere ansatte har i tillegg små barn, og er presset av hverdagslogistikken som skal gå opp. Skolen skal samles igjen om 2,5 år. Nidarvoll skole håper de kan vente med å bli en del av HjemJobbHjem til de er samlet igjen.

Det ytres også en bekymring for at parkeringsavgift ved arbeidsplassen vil føre til fremmedparkering i nabolaget. Det vil ikke bli populært.

Representanten mener det er viktig å vite status hos de ulike enhetene i dag. Hvor stor er andelen som kjører bil i dag? Det bør være førende for hvilke tiltak som skal settes inn, og hver enhet bør vurderes individuelt.

Lærere og SFO-ansatte har ikke fleksitid. De må være til stede når barna er der. Noen vil ikke la seg skremme av parkeringsavgift, men fortsette å kjøre. Gulrøtter vil få noen på andre tanker, men enkelte vil aldri endre vane.

Nidarvoll og Sunnland barnehage:

HjemJobbHjem har mange gode tiltak og utgangspunktet er positivt. Det ytres likevel bekymring for at ordningen vil bli dårlig mottatt blant de ansatte. Noen må kjøre bil, av ulike årsaker, og det er de som vil straffes. Det vil føre til provokasjon dersom lavtlønnede må bruke en stor andel av lønna på parkering og dermed slite med å få endene til og møtes. Mange ansatte har også valgt arbeidssted etter beliggenhet og belaget seg på å kjøre bil til jobb. Mange kjører fordi de bor i andre deler av byen og andre kommuner. Det vil føre til gjennomtrekk blant de lavtlønnede, men det er kanskje det Trondheim kommune ønsker; at folk finner arbeid i nærheten av der de bor.

Det blir smalt kun å fokusere på enheter med parkering i sone 1. Hele Trondheim kommune bør bli med i HjemJobbHjem samtidig.

Det bør være godt tilrettelagt med dusj og garderober. Det må være fleksibelt å finne løsninger om det ikke skal være provoserende. Gulrøtter kan få med noen, men enheten er avhengig av noen gratis parkeringsplasser. 5 km kan være langt for noen om man skal levere barn i motsatt retning eller man har helseutfordringer. Det er ikke alle med helseutfordringer som får HC-bevis, men de må likevel kjøre.

Nardo skole:

Det kan bli vanskelig for enhetslederne å velge hvem som skal få behovsprøvd parkering. Det må jobbes mye med holdninger. Det vil være mer enn 15 % som vil si at de har et behov for å kjøre bil.

Det er stor helsegevinst i å gå og sykle, men psykisk stress på morgen og ettermiddag gjør at helsegevinsten forsvinner. Vinninga går opp i spinninga. Kanskje burde det være frivillig å delta. Enheten mener det er uheldig at alle må betale.

Bispehaugen skole:

Parkering ved Bispehaugen er kun tilgjengelig for ansatte ved Bispehaugen i dag (man må stå på en liste).

Enig i at det må være noen p-plasser som er gratis. Får vi noen gratisplasser, løser det alt. Alternativet for ansatte som bor langt unna er å slutte, og heller finne seg en arbeidsplass nærmere hjemmet. Det må være en grad av tvang, men det må også være likhet. Noen gratisplasser, og det må oppfattes som likt i det området man tilhører. Hvis Bispehaugen er med og ikke Rosenborg, så oppleves det urettferdig.

Uenig i at det skal være betaling på dagtid og ikke på ettermiddag. For skolene kan dette by på utfordringer knyttet til brøyting. Det er ikke mulig å brøyte parkeringsplassen dersom den er full av biler på ettermiddagen. Gjør det heller motsatt; noen gratisplasser for de som bor langt unna, småbarnsforeldre, de som starter kl. 7, men avgift på dagtid og på ettermiddag. De som parkerer ved skolen på ettermiddagstid er i stor grad foreldre som bor i nærområdet. Disse kan betale for å parkere.

Innspill til tiltaket med bysykler: Bysykler fungerer for noen, men elsparkesykler bør også bli en del av tilbudet i HjemJobbHjem.

Konklusjon

Det vil bli gjennomført en reisevaneundersøkelse blant alle enheter i sone 1. Analysen fra undersøkelsen og innspill fra medvirkningsmøtene vil bli vurdert før strategien justeres. Oppdatert versjon vil sendes til alle enheter i sone 1 før politisk behandling.

Vedlegg:

[HjemJobbHjem - en strategi for reisevaneendring blant ansatte i Trondheim kommune.](#)

MØTEREFERAT

Møtet gjaldt	Innføring av HjemJobbHjem ved kommunale enheter
Dato	06.01.2022
Tidsrom	12.00-13.30
Sted	Digitalt
Til stede	Espen Nyhagen (Singsaker skole) Michael Johnsen (Berg skole) Agathe Kjørsvik (Berg skole) Monica Torvik Svalby (Nissekollen barnehage) Siv Mari Forsmark (Rosenborg skole) Kristian Dahlberg Hauge (Næring, miljø og samferdsel) Jan-Åge Sneve Gundersen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Kristin Lauritsen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Ingeborg Grønning (Mobilitets- og samferdselsenheten) Ingrid Ødegård (Mobilitets- og samferdselsenheten)
Forfall	Festningen barnehager Nidarvoll helsehus Rønningen barnehage Sentrum barnehage Bakklandet Menighets Omsorgssenter Lade bo- og aktivitetstilbud
Referent	Ingrid Ødegård
Kopi til	Jan-Åge Sneve Gundersen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Inger Mari Eggen (Mobilitets- og samferdselsenheten) Kristian Dahlberg Hauge (Næring, samferdsel, klima og miljø)

Bakgrunn

Kommunedirektøren vurderer å innføre HjemJobbHjem ved kommunale enheter i sentrumsnære områder. Hvilke enheter som er aktuelle for HjemJobbHjem vil avgjøres etter kartlegging og reisevaneundersøkelse.

Det ble i november/desember 2021 gjennomført to medvirkningsmøter; et møte med enheter innen helse- og velferd og et møte med enheter fra byutvikling, og oppvekst og utdanning.

Enheter som ikke møtte opp ble invitert til dette oppsamlingsmøtet. De inviteres også til å sende skriftlige tilbakemeldinger.

Gjennomgang av politiske vedtak

Direktør for næring, miljø og samferdsel, Kristian Dahlberg Hauge, ønsket velkommen og gikk igjennom de politiske føringene som ligger til grunn for arbeidet. Trondheim kommune har ambisiøse klimamål, og må feie for egen dør. Innføring av HjemJobbHjem er et av virkemidlene som vil bidra til målet.

Presentasjon av HjemJobbHjem

Kristin Lauritsen og Ingeborg Grønning presenterte virkemidlene i HjemJobbHjem, og la frem hvordan Trondheim kommunes ansatte kan kjøre mindre til og fra jobb, ved hjelp av HjemJobbHjem.

Tilbakemelding fra enhetene

Enhetene ble bedt om å diskutere følgende spørsmål:

- Hva skal til for at flere skal gå, sykle eller reise kollektivt til jobb?
- Hvordan vil HjemJobbHjem-godene bli mottatt av de ansatte?
- Hva er de viktigste grunnene til at ansatte kjører bil til jobb?
- Hvilke kriterier bør legges til grunn for behovsprøvd parkering?
- Bør det være gratis å parkere ved kommunale enheter? Hvorfor?
- Hvor mange av enhetens ansatte må ha behovsprøvd parkering?
- Er gratis parkering nødvendig av hensyn til rekruttering?

Singsaker skole:

Har vært med på en lignende prosess tidligere, på Voksenopplæringen. Da de flyttet til Trondheimsporten var det først krisestemning fordi ansatte ikke lenger kunne parkere ved arbeidsplassen, men det gikk forbausende bra. Også for dem som skulle levere i barnehage.

Singsaker skole sendte ut en spørreundersøkelse til deres 60 ansatte. 34 svarte på denne. 1 av 3 svarte at de har behov for parkeringsplass ved arbeidsplassen. Noen har behov pga helse/alder (disse bør ikke pålegges å skulle betale) og noen bor langt unna. Andre har barn som skal leveres, men det er overkommelig. Over halvparten vil bruke over en halvtime hvis de reiser kollektivt til jobb. Svarene fra denne undersøkelsen viser at det er overkommelig for Singsaker å bli med på HjemJobbHjem.

Den største utfordringen på Singsaker skole er mangel på garderober. Hvis flere skal sykle, kreves det fasiliteter. Arbeidsmiljøenheten har sett på det, men ikke kommet med noen gode løsninger.

Parkeringsplassene er ikke merket opp og grensene tøyes på dager hvor mange kjører. Til vanlig er det 9-10 plasser, inne på skolegården. Barnehagen har også noen parkeringsplasser, som ansatte på skolen kan parkere på dersom det er fullt. Det er stort sett fullt i gatene, men ikke regulert. Har ansatte muligheten, parkerer de også gjerne der.

Enhetsleder er positiv til å innta rollen som kontaktperson for HjemJobbHjem, men skeptisk til at han klarer å følge det opp og spør hva som forventes av kontaktpersonen - *Det handler om å framsnakke konseptet, være med å rigge konkurranser og kampanjer, vise hvordan billetten fungerer og være med på oppstartsmøte. Det vil bli sendt ut informasjon om hva som forventes av kontaktpersonen og hva virksomheten kan forvente av HjemJobbHjem.*

Berg skole:

Insentivene er flotte og det er forståelse for at alle skal bidra til samfunnsmålene. Berg skole har få parkeringsplasser. Fem ordinære, derav en til elbil. I nabolaget er mye regulert, så det er ingen parkeringsmuligheter i umiddelbar nærhet. Dagens parkeringsplasser fordeles etter søknad. Kriterier som avgjør er helse, avstand og livssituasjon. Berg skole har litt over 40 ansatte, og det er ansatte

med helseutfordringer og som bor i lang avstand fra arbeidsstedet som i størst grad blir tildelt plassene. De har blant annet ansatte fra Byneset, Skaun og Klæbu. De bør ikke straffes for å bo langt unna. Skolens egne kriterier bør ligge til grunn. Det er flere enn fem som har ytret ønske om parkeringsbevis. Derfor brukes også delvis HC-parkering til ansattparkering. Berg skole har to HC-plasser. Alle slår seg til ro med at det tildeles etter behov.

Å betale 100 kroner dagen for parkering høres mye ut. Det bør være gratis for de som får behovsprøvd parkering, men det må diskuteres hva behov er. Busstraseene har blitt lagt om slik at det nå tar 5-7 minutter å gå fra/til bussholdeplass. De fleste tåler det, men det er viktig å huske på at det har skjedd en endring. For dem som bor lengst unna er verken elsykkel eller andre sykkeltiltak aktuelt.

Det er viktig å lytte til alle innspill om avgiftsnivå. Berg skole ønsker å være en god deltaker og være med på den videre dialogen, men de har ikke mye parkering å ta av.

Nissekollen barnehager (Nardo og Blomsterbyen):

Blomsterbyen barnehage deler parkeringsplass med Nardo fotballklubb. Det kan være utfordrende, i alle fall på dager det er kamp. Da får barnehagen beskjed om at de ikke får parkere der. Det er snakk om 10-12 plasser på 20 ansatte. At de har så mange plasser fører til at mange velger å kjøre bil til jobb. Det er ikke noe problem å reise fra Klæbu og Skaun med buss, så lenge man bor langs busstraseen. Enhetsleder kommer til å oppleve stor motstand blant dem som synes det er komfortabelt å reise med bil. De som har helseproblemer må hensyntas.

650 kroner for HjemJobbHjem-billett er mye. Hadde den vært enda billigere, eller man også kunne fått reduserte enkeltbilletter, kunne man vekslet mellom buss og sykkel. De fleste ansatte ved Nissekollen barnehager prøver å reise grønt når de kan. Folk finner nok løsninger om de blir nødt til det.

Det er dusjfasiliteter i begge hus, men sykkelparkering mangler, og syklene står parkert oppå hverandre, i en bakke ved barnehagen.

På Nardo deler avdelingen 30 parkeringsplasser med skolen. Det vil bli en stor jobb å endre holdninger blant ansatte, både på skolen og barnehagen på Nardo.

Rosenborg skole:

Enhetsleder ved Rosenborg skole måtte gå etter presentasjonen, men delte sine innspill under et møte 25.01.2022.

Rosenborg skole har 16 parkeringsplasser innendørs. I tillegg parkeres det på fire uregulerte plasser utendørs. Parkeringsplassene innendørs tildeles av enhetsleder, basert på tildelingskriterier bestemt gjennom medvirkningsmøte ved enheten. 16 plasser er ikke tilstrekkelig til å dekke ønsket om parkeringsplass. Enhetsleder tror det kan bli en del støy når parkeringsplassene reguleres, men har forståelse for at dette gjøres.

Konklusjon

Det vil bli gjennomført en reisevaneundersøkelse blant alle enheter i sone 1. Analysen fra undersøkelsen og innspill fra medvirkningsmøtene vil bli vurdert før strategien justeres. Oppdatert versjon vil sendes til alle enheter i sone 1 før politisk behandling.

Vedlegg:

[HjemJobbHjem - en strategi for reisevaneendring blant ansatte i Trondheim kommune.](#)

Vedlegg 2



TRONDHEIM KOMMUNE

MØTEREFERAT

Møtet gjaldt	Drøftingsmøte PARK-strategi
Dato	17. juni 2020
Tidsrom	14.30 - 15.30
Sted	Digital
Til stede	<u>Arbeidsgiver</u> Sigrid Fritzvold og Laila Singstad (Kommunaldirektørens fagstab) <u>Miljøpakken</u> Ingeborg Grønning, Bjørn Grimsmo og Kristin Giske Lauritsen <u>Fagforeninger</u> Tor Magnus Hindenes (Akademikerforbundet) Øyvind Dalen Sørbøl og Frode Granbakken (Akademikerne) Mona Greta Berge (Delta) Tone Aunmo, Knut Erik Elnæs og Ingvar Sund (Fagforbundet) Arnhild H Skaanes (Fellesorganisasjonen) Ingrid Berg Selfjord (Norsk Sykepleierforbund) Hege Sletvold Slørdahl, Tone Jøssund og Wenche Liabø (Utdanningsforbundet)
Forfall	Brit Karen Einang (Bibliotekarforbundet) Sven Olav Lyngstad (Creo) Tordis Tesdal (Ergoterapeutforbundet) Kåre Rønnes (Lederne) Anniken Kinge (Norsk Fysioterapeutforbund) Astrid Torsmyr Kjelsnes (Skolenes Landsforbund) Robert Flataas (Skolelederforbundet)
Referent	Laila Singstad

Viser til dokumentasjon oversendt pr. e-post 11. juni 2020

- [Parkeringsregulering ved kommunale enheter](#)
- [Referat fra medvirkningsmøte](#)
- [Enhetskategorier](#)
- [Områdeinndeling](#)
- [PARK budsjett](#)



TRONDHEIM KOMMUNE

Innledning fra Miljøpakken

Miljøpakken gjennomgikk arbeidet som har vært gjort i prosjektet og medvirkning i den forbindelse. Videre ble det opplyst at det strategien skal få nytt navn. Det handler ikke om parkering, men om å få ansatte til ikke å kjøre bil til jobb.

Det er å planlagt at videre medvirkning vil skje på de ulike berørte enheter.

Fagforeningens spørsmål og merknader

Kartlegging av enheter

Innspill:

Fagforeningen er usikker på om Vikåsen er plassert i riktig sone, og mener den er mer naturlig å gruppere sammen med Jonsvatnet, som er unntatt fra prosjektet sammen med Byneset, Jonsvatnet, Bratsberg og Klæbu.

Svar:

Miljøpakken begrunner plasseringen med at området betjenes av AtBs linje 25, som har ti minutters frekvens i rushtid. Busstilbudet ved Byneset, Jonsvatnet, Bratsberg og Klæbu er langt dårligere enn Vikåsen.

Tidspunkt for avgift

Innspill:

Fagforeningene påpeker at det kan være utfordring for ansatte som jobber 24/7 å bruke kollektivtrafikk. Viktigheten av å legge opp til gratisparkering for senvakter spilles inn, og senvakter starter tidligere enn kl. 16.00. Fagforeningene spør om det stemmer at det er gratis parkering etter kl. 16.00 på enheten.

Svar:

Strategien foreslår at det skal være gratis på helg og helligdag, for å hensynta særlig ansatte i helse- og velferdssektoren som ikke har et godt nok kollektivtilbud på disse tidene. Kveldsvakter vil være avgiftsbelagt, men det vil være rimeligere å parkere i områder med dårlig kollektivdekning. Av samme grunn vil det være gratis å parkere ved enheter i Klæbu, ved Jonsvatnet, i Bratsberg og på Byneset. Det vil også være tillatt å stå parkert i nærområdene utenom 08-16, slik at det skal ramme beboere i nærområdet i minst mulig grad. Det er arbeidskjøring strategien skal redusere, og parkeringsreguleringen som foreslås skal reflektere dette ("Parkeringspolitikk", sak 6/18, Trondheim bystyre). I møtet ble det sagt at parkering på kveld er gratis, men det er ikke riktig. Dette ble diskutert i arbeidsgruppa, og ble referert feil der. Dette beklages og vil bli rettet.



TRONDHEIM KOMMUNE

Rekruttering av ansatte

Innspill:

Fagforeningen stiller spørsmål om det er gjort en vurdering av ny ordning i lys av rekruttering av personell i forhold til praksis ved f.eks. St. Olav.

Svar:

Miljøpakken sier at det ikke er gjort en vurdering i forhold til rekruttering i kommunale stillinger sammenlignet med praksis ved f.eks. St. Olav. Det er heller ikke gratis å parkere ved St. Olavs, så arbeidsgruppen anser ikke dette som en utfordring. Miljøpakken har hatt et langvarig samarbeid med sykehuset. Det kan bli aktuelt å inkludere sykehuset i mobilitetskonseptet HjemJobbHjem. Miljøpakken vil isåfall kreve at sykehuset innfører høyere parkeringssatser, som er mer i tråd med øvrig prissetting i sentrumsområdet. Prosjektet vil bli evaluert årlig. Bemanningsflukt vil bli tatt opp i evalueringen. Trondheim kommune må et bevisst forhold til egen rekrutteringsstrategi, og dermed ta stilling til hvorvidt det er riktig å bruke virkemidler (gratis parkering) som kolliderer med nullvekstmål, klimamål og klimakrise.

Virkemidlene i strategien

Innspill:

Fagforeningene mener at enhetene skulle hatt tilgang til elsykkel for utlån. Fagforeningene mener at det ikke bør startes opp med betalt parkering før de øvrige fasiliteter er innført. Fagforeningene tror motiverende tiltak er viktigere enn parkeringsavgift.

Svar:

- Motiverende tiltak har en viss effekt, men beregninger fra Transportøkonomisk institutt viser at 80 % vil velge bil fremfor buss selv om bussen tar like lang tid. Det er derfor nødvendig å innføre avgift på parkeringsplassene.
- Strategien foreslår at ansatte skal kunne lease elsykler gjennom arbeidsgiver. Leasingavtalen vil vare i tre år. Det vil være mulig å kjøpe ut sykkel for en lav kostnad etter endt leasingperiode.
- Trondheim kommune jobber nå også med en rammeavtale på kjøp av elsykler. Elsyklene vil kunne brukes til tjenestereiser, men må bekostes av enhetene selv.
- Motiverende tiltak foreslått i strategien er; utbedrede sykkelparkeringer under tak og delvis låsbare skap, oppgraderte garderobeløsninger der det er mangelfullt, leasing av elsykkel, rabatterte kollektivbillett i ett år. Gulrøttene er mange. Parkeringsinntektene skal finansiere de motiverende tiltakene, noe som kan bidra til økt aksept blant ansatte.

Innspill:

Fagforeningene er bekymret for ansatte som av ulike grunner må kjøre til jobb.

Dette gjelder særlig der arbeidsgiver nå velger å samlokalisere byomfattende enheter på et sted i byen. Noe som fører til større transport og parkeringsbehov til og fra jobb, og i jobb.

Svar:

Strategien foreslår ikke å fjerne parkeringsplasser, men regulere ved innføring av avgift, differensiert på lokasjon. Antall parkeringsplasser er i dag skjevt fordelt mellom kommunens formålsbygg. Ved nyere bygg er det svært få parkeringsplasser, mens mange av de eldre byggene har store, gratis parkeringsarealer. Denne



TRONDHEIM KOMMUNE

strategien vil bidra til å jevne ut denne forskjellen. Noen vil alltid ha behov for å kjøre til jobb, og disse vil det være plass til, men de vil måtte betale en rimelig sum for dette. Mange kjører bil fordi det er gratis. Ved innføring av avgift vil mange finne alternative måter å komme seg til jobb på. Når disse slutter å kjøre, vil det være lettere for de må kjøre å finne plass.

Strategien har ikke diskutert planlagte samlokaliseringer slik den legges frem i dag, men den legger opp til detaljplanlegging i neste fase, der slike hensyn naturligvis skal ivaretas. Vi skal beskrive det i strategidokumentet, slik at det kommer bedre frem.

Veien videre

Høring

Innspill:

Fagforeningene mener at det er viktig at det foregår en bred høring. Det anbefales at det avklares med direktørområdene vedrørende bredden på høringsinstanser. Fagforeningene ber om at for kontorene involveres via AMG og/eller medbestemmelsesmøtene. Involvering er i seg selv et steg i mot ny adferd.

Fagforeningen stiller også spørsmål om når strategien blir sendt til "samtlige enheter". Og hva er "samtlige enheter"? Fagforeningene ser f.eks at Enhet for fysioterapitjenester og Enhet for ergoterapitjenester ikke er nevnt i tabellen "Enhetskategorier".

Svar:

Miljøpakken er usikre på hvordan dette best gjennomføres. Strategien vil bli sendt til samtlige enheter. Med samtlige enheter mener vi alle enheter i kommunen. I listen over enhetskategorier er kun enhetene som har besvart undersøkelsen oppført. Enhet for fysioterapitjenester og Enhet for ergoterapitjenester har ikke besvart undersøkelsen. Det er sendt purring til disse enhetene, med frist fredag 26. juni. Selv om ikke alle enheter svarer på undersøkelsen vil de bli med i strategien. Denne første kartleggingen er mest ment som grunnlag for budsjett og en tidlig fase av strategien. Vi vil kartlegge enhetene på nytt i detaljplanleggingsfasen.

Høring er et viktig ledd i medvirkningsprosessen. Det er uavklart om strategien må vedtas politisk eller administrativt. Kommunen har anledning til å innføre avgift på kommunal grunn, men det kan likevel bli aktuelt å vedta dette politisk.

Referat fra dette møte følger saken.

Videre spørsmål er hvordan det er tenkt at saken skal behandles etter høring. Ønske om at fagforeningene kan være høringsinstans, og at saken i etterkant av høringen tas inn til ny drøfting. Arbeidsgiver viser til rutine i Kvaliteket for høringer. Utdanningsforbundet bekrefter at de vil oversende skriftlig tilbakemelding i etterkant av dette møte.

Fagforeningene ønsker å være høringsinstans. Når høringen er avsluttet gir prosjektet tilbakemelding og deltar på et nytt drøftingsmøte. Prosjektet håper å sende strategien på høring før ferien. I så fall vil nytt drøftingsmøte skje i august eller september.

Møte: Presentasjon av HjemJobbHjem for hovedverneombud i Trondheim kommune

17.08.2020

Videokonferanse

Til stede:

Kristin Giske Lauritsen (Miljøpakken Trondheim kommune)

Bjørn Grimsmo (Miljøpakken Trondheim kommune)

Eirik Brovold (Hovedverneombud)

Irene Hjertner (Hovedverneombud)

Ikke til stede:

Ingeborg Grønning (Miljøpakken Trondheim kommune)

Roger Mogseth (Hovedverneombud)

Hovedverneombud fikk tilsendt strategirapport tidligere den 17.08, og hadde rukket å skimme gjennom rapporten.

Miljøpakken Trondheim kommune gir presentasjon av prosjektet.

Hovedverneombud mener spesielle hensyn bør tas ved enheter med døgntidlig drift. Særlig for ansatte som har korte perioder mellom vakter er det et spørsmål om ekstra tidsbruk ved alternativ transport er forenlig med påkrevd hviletid.

Hovedverneombud mener tilbakemeldinger fra enheter kan være misvisende når det bare er enhetsledere med faste arbeidstider som har hatt mulighet til å svare. Løsningen synes å favorisere yngre aldersgrupper. Det bør tilrettelegges bedre for barnefamilier og senioransatte.

Hovedverneombud påpeker problemer med særlig nye helseenheter som har altfor få parkeringsplasser, noe som har ført til bemanningsproblemer. Utviklingen går feil vei, med mer og mer begrensning, og uten noe ansattperspektiv.

Miljøpakken TK presiserer at ingen parkeringsplasser vil bli fjernet som følge av prosjektet.

Hovedverneombud foreslår å prøve ut behovsprøving av parkeringsplasser i regi av enhetsledere.

Miljøpakken TK viser til tilbakemelding fra noen enhetsledere som synes dette er vanskelig. De blir fort upopulære når noen får, og andre ikke.

Hovedverneombud mener leasing av elsykler virker som en god løsning, men reagerer på parkeringsavgift for sykkel. Miljøpakken TK presiserer at dette kun gjelder for dyre sykkelskap for enkeltsykler.

Hovedverneombud påpeker at rapporten sier nye bygg tilrettelegger godt for sykkel, med garderober og dusj, og mener dette ikke alltid stemmer for nye leide bygg i kommunen.

Hovedverneombud mener Miljøpakken TK har flere gode perspektiver for hvordan nye bygg skal tilrettelegges, og foreslår at det holdes presentasjon for Underutvalg for byggesaker, som har møter regelmessig.

Sak 06/21 HjemJobbHjem - en strategi for reisevaneendring blant kommunens ansatte

Det vises til utkast til rapport HjemJobbHjem - en strategi for reisevaneendring blant kommunens ansatte (utkast pr. 03.05.2021).

Underutvalget fikk presentert utkast til rapport i underutvalget møte 26.04.2021. Utvalget bestemte da at vi ville ta saken opp på nytt i underutvalgets møte 10.05.2021.

Momenter fra underutvalget for byggesaker:

1. Vi er bekymret for svak medvirkning fra enheter med turnusdrift.
2. Kollektivtilbudet i rushtid på hverdager er godt dekkende for de fleste virksomheter. Vi er bekymret for at strategien slik den er skissert vil gjøre det vanskeligere å rekruttere personell til turnusvirksomheter. Vi vil understreke at det er flere enheter enn helse- og velferdssenter som har turnusdrift, og som derfor må vurderes på tilsvarende måte.
3. Turnusvirksomheter må ha noe tilgang på parkeringsplass. Besøksparkering, tjenestebiler og noe arbeidsparkering må kalkuleres inn for disse. Det må lages en veileder/ramme som beskriver dette, slik at det ikke gjøres fra bunn for hver enkelt enhet.
4. Enhetene kan gjerne få mulighet til å differensiere hva den enkelte må betale for å parkere ved arbeidsplassen avhengig av for eksempel velferdsmessige behov, avstand og tid på døgnet.
5. I medvirkningsmøte er det kommet frem tilbakemeldinger på forhold som vil påvirke arbeidsmiljøet og gjennomføring av arbeidet. Disse punktene trenger en gjennomgang og risikovurdering for så å beskrive tiltak og løsninger for å begrense negative arbeidsmiljøkonsekvenser. (For eksempel: rekruttering - kompetanseflukt; daglig arbeidsfri; tjenestebilparkering, for eksempel for hjemmetjenestene når det blir boligsoneparkering).
6. Ved mange skoler praktiseres i dag ansattparkering for hele parkeringsplassen, mens det i byggeplanen veldig tydelig har stått at dette er hente-bringe-parkering, ikke at de ansatte skal bruke plassene. Parkeringsavgift antas å bedre dette.
7. Side 3. *“Innføring av parkeringsavgift på den kommunale enhetens parkeringsplasser. Parkeringsavgift gjelder bare på dagtid hverdag.”* Dette kan ikke iverksettes uten en helhetlig vurdering av arbeidssituasjonen for ansatte ved tjenestestedet. Kan være nødvendig å kjøre bil på dagvakt for å ivareta behovet for nok søvn og hvile grunnet turnus. Eksempelvis kveldsvakt dagen før.
8. Side 3 *“helseforedrag og aktivitetskampanjer”* Vurdere om dette oppfattes som noe positivt? Må sees i sammenheng med andre tiltak. Kan slå motsatt ut om man samtidig blir fratatt muligheten til å kjøre bil.
9. Soneinndeling med tanke på avgiftsnivå. Hvor arbeidsplassen er lokalisert trenger ikke ha sammenheng med eventuelt behov for å kjøre bil hvis man jobber utenom normal arbeidstid. Må diskuteres/synliggjøres i rapporten.
10. *“Det er også tatt høyde for at sektorer kan ha ulike behov, som for eksempel at turnusarbeidere har et dårligere busstilbud søndag morgen.”* Det handler ikke bare om søndag morgen, eller kun om busstilbud. Det handler om hvor lang tid man bruker på å komme seg til og fra jobb med tanke på hvile mellom vakter. Se også side 29 i rapporten. Mangelfulle perspektiver.
Angående nattarbeid, viser forskning skadevirkninger på helse og velferd for ansatte som utøver dette. Selv om eventuell buss eller sykkel er mulig for nattarbeidere, må

det taes hensyn til at det handler om å komme hjem så raskt som mulig uten for mye dagslys, og bruke kroppen for mye, slik at man får sove best mulig på dagen/før neste vakt.

11. Savner verneombud, mer kompetanse på turnustjenester og personer som har sitt virke i den type tjenester i arbeidsgruppen.
12. Savner et gjennomgående perspektiv på arbeidsmiljøfaktorer og vurderinger og refleksjoner knyttet til dette i rapporten.
Underutvalget er av den oppfatning at det må tilrettelegges for enklere adkomst med sykkel og gange, inkludert sikker, frostfri sykkelparkering og garderober før man setter inn innskrenkninger som gjør at det tar lengre tid å komme seg til og fra jobb. For turnusvirksomhetene er det i tillegg nødvendig med noe parkering, da buss ikke alltid er et alternativ, men tvert imot kan forlenge transporttiden til du er hjemme vesentlig. Det er en risikofaktor både for helse og sikkerhet at det blir for lite hviletid. I rushtidene er det for metro-rutene heller ikke slik at det er avslappende å ferdes. Mange må faktisk stå.
13. I hvilken grad har ansattrepresentanter vært med i arbeidet, foruten hovedtillitsvalgte i arbeidsgruppa? F.eks. under involveringen og spørreundersøkelsen til alle enheter?
14. Sitat fra rapporten: *“Trondheim er fortsatt i en tidlig fase av tilværelsen som sykkelby, og selv om nye enheter bygges med gode garderobe- og sykkelfasiliteter.”* Dette er ikke et inntrykk Underutvalg for byggesaker har. Fremdeles mener vi at nye lokaler ikke tilrettelegges med store nok fasiliteter for å gå og sykle, inkludert innendørs, sikker sykkelparkering og garderober.
“ordning med lån av håndkle som leveres til vask”
Underutvalget er kun kjent med en virksomhet i et privat bygg som har (hatt) slik ordning. Underutvalget regner ikke med at dette blir innført som alminnelig ordning, selv om det ville vært behagelig.
15. Vi foreslår at strategien løser ut bindende krav til løsninger for garderober og sykkelparkering ved nybygging og renovering av arealer.
16. Dagens veileder for sykkelparkering og garderober er utdatert (2012: sykkelparkeringsplasser per 100 m²), og må revideres.
17. 20% overkapasitet sammenlignet med estimert behov, er ikke mye endring når estimert behov også er 20% (dvs. at det beregnes kapasitet på 24%).

Underutvalget mener denne rapporten er svak på medvirkning og arbeidsmiljø.

Arbeidsmiljøkonsekvensene må risikovurderes og saken bør sendes på høring før den går til videre behandling og vedtas.

Vedlegg 3



TRONDHEIM KOMMUNE

MØTEREFERAT

Møtet gjaldt	Innføring av HjemJobbHjem ved kommunale enheter
Dato	22.09.21
Tidsrom	13.00-14.00
Sted	Prinsens gate 49
Til stede	Børge Beisvåg (Næringsforeningen i Trondheim) Kristian Dahlberg Hauge (Trondheim kommune) Kristin Lauritsen (Trondheim kommune) Ingeborg Grønning (Trondheim kommune)
Forfall	Kristian Tangen (LO Trøndelag)
Referent	Ingeborg Grønning
Kopi til	Kristian Tangen

Presentasjon av HjemJobbHjem ved kommunale enheter

HjemJobbHjem er en miljøpakkefinansiert mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet. Konseptet omhandler en rekke virkemidler som skal motivere ansatte til å gå, sykle eller reise kollektivt til jobb. Tiltakene inkluderer blant annet en rimelig kollektivbillett, utlån av elsykler, sykkelservice ved arbeidsplassen, omlegging til piggdekk for sykkel og mulighet til leasing og kjøp av elsykler. Bedrifter som gjør en innstramming i parkeringsordningen (reduksjon av antall plasser og/eller innføring av avgift) er kvalifisert for deltakelse. For bedrifter som forplikter seg til å holde på parkeringsrestriksjonene tilbys også et tilskudd til sykkelparkering for 15 % av bedriftens ansatte. Både offentlige og private bedrifter kan delta, men innføring av avgift ved offentlige enheter krever et større prosess enn ved private bedrifter.

Mange enheter i Trondheim kommune har gratis parkeringsareal for ansatte. Flere av disse er plassert i sentrum eller sentrumsnære områder, hvor kollektivdekning og tilgjengelighet med sykkel er god. Kommunedirektøren skal fremme en politisk sak om innføring av parkeringsavgift ved disse enhetene. Hvis dette vedtas kvalifiserer enhetene det gjelder for deltakelse i HjemJobbHjem. Det foreslås innføring av avgift på 100 kroner per dag i sone 1 og 80 kroner per dag i sone 2 (figur 1 i vedlagte strategi). Avgiften gjelder fra 08.00-14.30 på hverdager. 10 % av de ansatte vil ha gratis parkeringsplass. Disse plassene tildeles av enhetsleder.

Tilbakemeldinger fra NiT

Næringsforeningen har positiv holdning til HjemJobbHjem, men mener restriksjonene bør harmonere med virkemidlene. Garderobefasiliteter kan bli en stor kostnad for en del bedrifter. En del bedrifter gir tilbakemelding om at dårlig vinterdrift gjør at folk velger andre reisemidler på vinterstid. Det er positivt at strategien også innebærer infrastrukturtiltak som sykkelparkering.



TRONDHEIM KOMMUNE

Næringsforeningen mener at gratis parkeringsplass ved arbeidsplasser i sentrumsnære områder ikke lenger forventes av ansatte. Mengden parkeringsplasser reduseres raskt og arealene blir brukt til andre formål. Det vil likevel kunne komme reaksjoner fra noen ansatte vedrørende innføring av avgift. Disse reaksjonene vil være like for kommunalt ansatte som for ansatte i private bedrifter.

Næringsforeningen mener kommunen bør innføre HjemJobbHjem, og gå foran som et godt eksempel. Strategien bør også omfatte parkeringsplassene bak rådhuset. Fylkeskommunale og statlige virksomheter bør også inviteres til deltakelse.

Bedriftene som blir med i prosjektet bør løftes frem og omtales i sosiale medier. Til dette svarer Trondheim kommune at alle bedrifter som deltar omtales på miljopakken.no, atb.no og Miljøpakkens Facebookside og instagramprofil; @miljopakken_i_trondheim.

På spørsmål rundt hva parkeringsinntektene blir brukt til svarer TK at det oppfordres til at midlene går tilbake til de ansatte, i form av sosiale tiltak eller sykkelparkering og garderobes.