

Gåstrategi 2025-2032

UTKAST

Overordnede føringer
Tiltak

Forord

Tenk Tromsø presenterte i 2016 sin gåstrategi for 2016-2030, som ble brukt som grunnlag for byvekstavtalen for Tromsø, vedtatt i 2023. Strategien du nå leser, er den reviderte versjonen, med justerte mål og verktøy for å nå disse målene. Erfaringer fra arbeidet med byvekstavtalen, ny faglig viten og innspill, samt evaluering av den utgående strategien har vært premissgivende for revisjonen.

Tenk Tromsø har sitt hovedmål nedfelt i byvekstavtalen – nullvekst i personbiltrafikken.

I dette ligger det en nødvendig økning i andelene gående, syklende og kollektivreisende. For å få flere til å gå mer og lenger, finnes det mange tilgjengelige virkemidler. Økt opplevd trygghet via mer og bedre infrastruktur regnes som det viktigste bidraget.

Den reviderte strategien er utarbeidet av en arbeidsgruppe med deltakere fra Statens Vegvesen, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune.

Innhold

1	Innledning	3
1.1	Om byveksttalen	4
1.2	Om tiltakene og prosjektene	4
1.3	Om strategien	5
2	Målsetninger	6
2.1	Hovedmål	7
2.2	Delmål	7
2.3	Målgruppe	8
3	Overordnede grep	9
3.1	Gangvennlig bystruktur	10
3.2	Trygge og appellerende omgivelser	10
3.3	Vinterdrift	10
4	Prioritering	11
4.1	Hovednett	12
4.2	Prioriteringsakser	12
4.3	Skolevei	13
4.3	Innenfra ut	14
5	Tiltak	15
5.1	Tiltakspunkter	16
5.2	Formingsveileder	17
6	Drift	18
	Oulo: Beste løsning	19
7	Kommunikasjon	20
	Mulige verktøy for gående i Tromsø	21
8	Evaluering	22
	Evaluering av måloppnåelse	23

1 Innledning

1.1 Om byvekstavtalen

Tenk Tromsø består av fire samarbeidsparter: Tromsø kommune, Troms fylkeskommune, Statsforvalteren i Troms og Finnmark og Statens vegvesen. Partene jobber sammen med innbyggerne i Tromsø for å oppnå flere miljøvennlige reisevalg og bærekraftig byutvikling.

Partene har forpliktet seg til å samarbeid om å nå nullvekstmålet:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.»

Tenk Tromsø er navnet på både bypakken og byvekstavtalen, og bypakken inngår i byvekstavtalen. Bypakken ble vedtatt i stortinget 11. mai 2021 og bygger på lokale vedtak om bompenger og prioriterte prosjekter. Bypakken består av en prioritert prosjektportefølje som definerer hvilke prosjekter vi har lov til å medfinansiere med bompenger.

Byvekstavtalen ble signert 30 oktober 2023, og er en tiårig forpliktende avtale mellom stat, fylke og kommune der partene forplikter seg nullvekstmålet. Byvekstavtalen består av definerte satsingsområder: Gange, sykkel, trafiksikkerhet, Kollektivtransport og Mobilitet. Byvekstavtalen medfinansieres av statlige belønningsmidler.

1.2 Om byvekstavtalens tiltak og prosjekter

Byvekstavtalen er porteføljestyrt, og det rulleres årlig et handlingsprogram som definerer bruken av midlene gitt av avtalen. I dette vises hvilke prosjekter og tiltak som er prioritert i kommende periode. Det viser også hvordan prioriterte prosjekter er planlagt finansiert. Gjennomføring av handlingsprogrammet er knyttet til bevilgninger i både kommunalt budsjett, fylkeskommunalt budsjett og statsbudsjett.

Alle tiltak og prosjekter vurderes finansiert ut fra antatt måloppnåelse i henhold til nullvekstmålet. Prosjektene i porteføljen er av svært ulik utstrekning og karakter. Det kan for eksempel være små punktvis prosjekter som innfartsparkering, fortausstrekninger og bussknutepunkt, til store strekningsvise prosjekter som langs Stakkevollvegen. Med bakgrunn i at Tenk Tromsø er porteføljestyrt vil handlingsprogrammets tiltaksliste og utbyggingsrekkefølgen kunne endre seg.

Mer informasjon om Tenk Tromsø og prosjektene er å finne på nettsiden tenktromso.no

1.3 Om strategien

Denne strategien er en oppdatert versjon av gåstrategien fra 2016. Revisjonen har bestått av flere endringer, først og fremst senkes detaljnivået noe, siden tiltak for gående må gjøres over hele byområdet, ikke isolert over enkelte strekninger eller kun innenfor et definert hovednett.

Samtidig er det viktig å legge noen sentrale prinsipper for hvordan det skal tilrettelegges, og hvilke områder som må prioriteres først. Disse nevnes dermed spesifikt. I tillegg er ikke tilrettelegging for gange en egen kategori:

Gode forhold for gående er en forutsetning for økt kollektivandel – enhver bussreise involverer en gåtur. Reisen til og fra holdeplassen må dermed holde samme standard som reisen på bussen.

Sykelstrategien er også revidert parallelt, og disse må ses i sammenheng. Opplevd trygghet er sentralt for å flere til å gå, og tilrettelegging for sykling og annen mikromobilitet via separerende infrastruktur vil gi mer plass for gående på arealene tiltenkt nettopp gående.

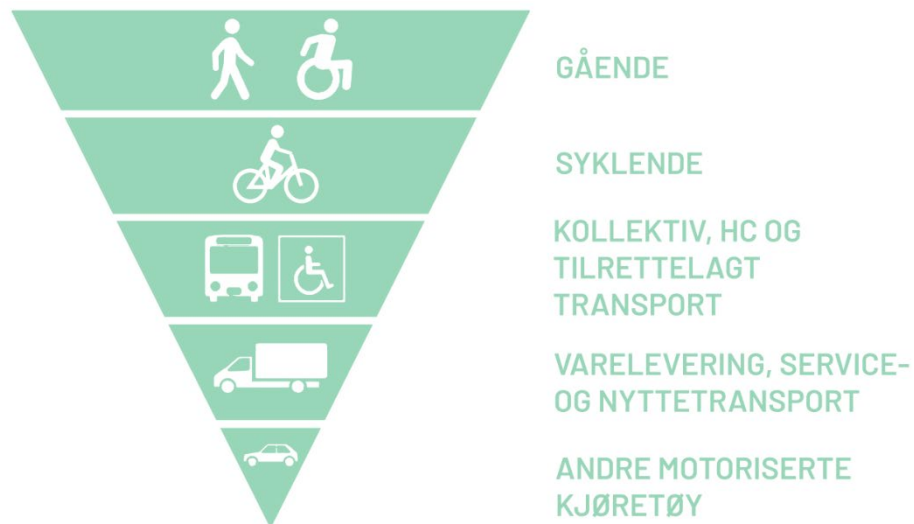
Tromsø har allerede en høy andel gående, ikke på grunn av, men på tross av infrastrukturen dedikert trafikantergruppen. Gåstrategien beskriver fire overordnede grep, som tar mål på seg å øke andelen gående. Videre derfra detaljeres tiltak som søker å gi gående økt opplevd trygghet og trafiksikkerhet, blant annet,

OVERORDNEDE FØRINGER

- Byvekstavtalen for Tromsø
- Nasjonal transportplan
- Formingsveileder for Tenk Tromsø
- Tromsø kommunes tekniske norm
- Statens Vegvesens håndbøker og veiledere

men ikke utelukkende via prosjektene i Tenk Tromsø.

2 Målsetninger



Figur 1: Den omvendte mobilitetspyramiden, tilsvarende vist i Statens Vegvesens N-V125 Gateveileder og kommuneplanens arealdel for Tromsø. Dette prinsippet er førende for moderne byutvikling, og beskriver et hierarki motsatt av tidligere tiders byutvikling ut fra fremkommelighet basert på motorisert ferdsel.

2.1 Hovedmål

Gjøre det bedre for dem som allerede går og få flere til å gå mer

Byvekstavtalen beskriver nullvekstmålet for personbiltrafikken. For å nå dette, må flere gå, sykle og ta bussen i Tromsø i årene som kommer. Andelen gående i Tromsø har vært stabilt høy over flere år, men allikevel må det siktes mot at ytterligere flere velger å gå – i tillegg til å sikre dagens høye andel, og at flere også sykler og reiser med buss. Nøkkelen for dette er en faktisk oppfølging av prinsippet om den omvendte mobilitetspyramiden, der infrastruktur for gående prioriteres i og før annen tilrettelegging.

2.2 Delmål

2.2.1 Sikring av god drift for *alle* gående

Tromsø har en høy gangandel hele året, men det er en klart større utfordring og terskel for å gå vinterstid. Å sikre flere gående vinterstid, men spesielt i den snøfattigste perioden om høsten, er den raskeste måten å sikre en økt andel på en måte som samtidig øker trafikksikkerheten. Driftsavtaler og detaljfokus i driften er sentrale punkter i dette, og dette beskrives senere i eget avsnitt.

2.3 Målgrupper

Dem som ikke allerede går

Hovedmålet for gåstrategien er at flere skal sykle mer og lenger. Samtidig er ikke dette et mål i et vakuum. I Tromsø foregår allerede 32% av alle reiser til fots eller på sykkel, og halvparten av alle reiser via buss, til fots eller på sykkel (RVU, 2024). Det er dermed sentralt for å nå nullvekstmålet å ikke ta fra annen grønn mobilitet, men verve nye gående ut fra dem som kjører eller sitter på i bil, *samt ivareta og utbedre for dem som allerede går*.

Kjørende er ikke en homogen gruppe, men trafikkreduserende tiltak, spesielt rettet slik at grønn mobilitet oppleves mer effektivt, har gitt resultater i mange storbyer. Vurderinger av trafikksanering, fartsreduksjoner og omreguleringer av kjøreveier må dermed ses i sammenheng med tilrettelegging for gange og sykling. En fortsatt tett arealutvikling er sentralt for gåandelen, siden mange fotturer er korte reiser i nærmiljøet.

Dem som allerede går

Tromsø har en allerede høy andel gående – 25% i RVU 2024 – og denne gruppen må ivaretas, ikke glemmes i tilretteleggingen for nye gående. Mange av tiltakene for å rekruttere nye gående vil også belønne de som allerede går. Samtidig kan et fokus på å kun opprette nye ferdselsårer gå ut over oppgradering av eksisterende infrastruktur, som videre påvirker mulighetene for bedre vinterdrift. En balanse må dermed søkes ved etableringen og prioriteringen av prosjektene i byvekstavgiftens handlingsprogram.

Barn og unge er en sentral gruppe for fremtidig nullvekst. Det er denne gruppen som vokser opp med å gå eller sykle. Hvilken grad de tar med seg reisevanene inn i voksenlivet kan avhenge av opplevelsene dette gir. I denne konteksten er skoleveiene de enkleste strekningene å peke ut som satsingsområder.

Eldre har et særlig behov for god infrastruktur for å kunne opprettholde mobilitet, helse og selvstendighet i hverdagen. Trygge, godt vedlikeholdte og adskilte fortau reduserer risikoen for ulykker, noe som er spesielt viktig for eldre som ofte er mer sårbare ved fall og sammenstøt. I tillegg til prinsippene for god byromsutforming med tilrettelagte kryss, overganger. God belysning, tydelig skilting og jevne overflater gjør det lettere å bevege seg, samtidig som det bidrar til økt trygghetsfølelse. Og for alle fysiske tiltak kommer tilhørende, god helårsdrift som en nødvendighet.

3 Overordnede grep

3.1 Gåvennlig by

En gåvennlig by oppnås gjennom helhetlig planlegging der fotgjengeres behov prioriteres i både ny og eksisterende bebyggelse. Det handler om å skape trygge, tilgjengelige og sammenhengende gangforbindelser som gjør det enkelt å ta seg frem til daglige gjøremål, skoler, tjenester og kollektivtransport til fots. En tett og funksjonsblandet bystruktur med korte avstander og mange koblinger mellom områder bidrar til at flere velger å gå. Tiltak som oppgradering av fortau, bedre belysning, trygg kryssing av veier og tilgjengelighet for alle – inkludert barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne – er sentrale. Denne gåstrategien må støttes av politiske prioriteringer, og universell utforming må ligge til grunn i all arealplanlegging for å sikre at byen er tilgjengelig og attraktiv å bevege seg i for alle.

3.2 Trygge og appellerende omgivelser

Trygge omgivelser for gående skapes gjennom fysisk utforming etter prinsippene beskrevet i blant annet Tenk Tromsøs formingsveileder, tydelig trafikkregulering ut fra den omvendte mobilitetspyramiden, og opplevd trygghet i det offentlige rom. Gater og gangarealer må være godt belyst, oversiktlige og utformet slik at fotgjengere føler seg sett og ivaretatt i trafikken. Lav hastighet på kjørende, tydelige gangfelt og gåvennlig kryssutforming bidrar til økt sikkerhet, særlig der mange barn, eldre eller personer med funksjonsnedsettelse ferdes. Trygghet handler også om *sosial kontroll* og aktivitet – åpne fasader, aktive førsteetasjer og god sikt gir et levende bymiljø som reduserer følelsen av utrygghet. Jevnlig vedlikehold, rydding og brøyting av gangarealer er viktig for å unngå fallulykker og sikre trygg ferdsel hele året. I tillegg må planleggingen ta høyde for universell utforming slik at alle befolkningsgrupper kan bevege seg fritt og sikkert i byen. Oppvarmede fortau og krysningspunkter i sentrumsområdet gir god fremkommelighet hele året.

Appellerende omgivelser for gående i en by kjennetegnes av trivsel, variasjon og opplevelsesverdi langs gangrutene. Når byrom og gater er grønne, estetisk tiltalende og byr på sosiale og visuelle kvaliteter, blir det mer attraktivt å velge beina. Gående bør oppleve sammenhengende og logiske forbindelser mellom byens funksjoner, med god orienterbarhet og visuell variasjon som gjør turen interessant. Et bymiljø med lite støy, god luftkvalitet og muligheter for rekreasjon underveis, øker også den generelle attraktiviteten. Når gangarealer utformes som mer enn bare transportkorridorer, men som kvalitetsrike oppholdsrom, blir byen mer levende og tilgjengelig for alle.

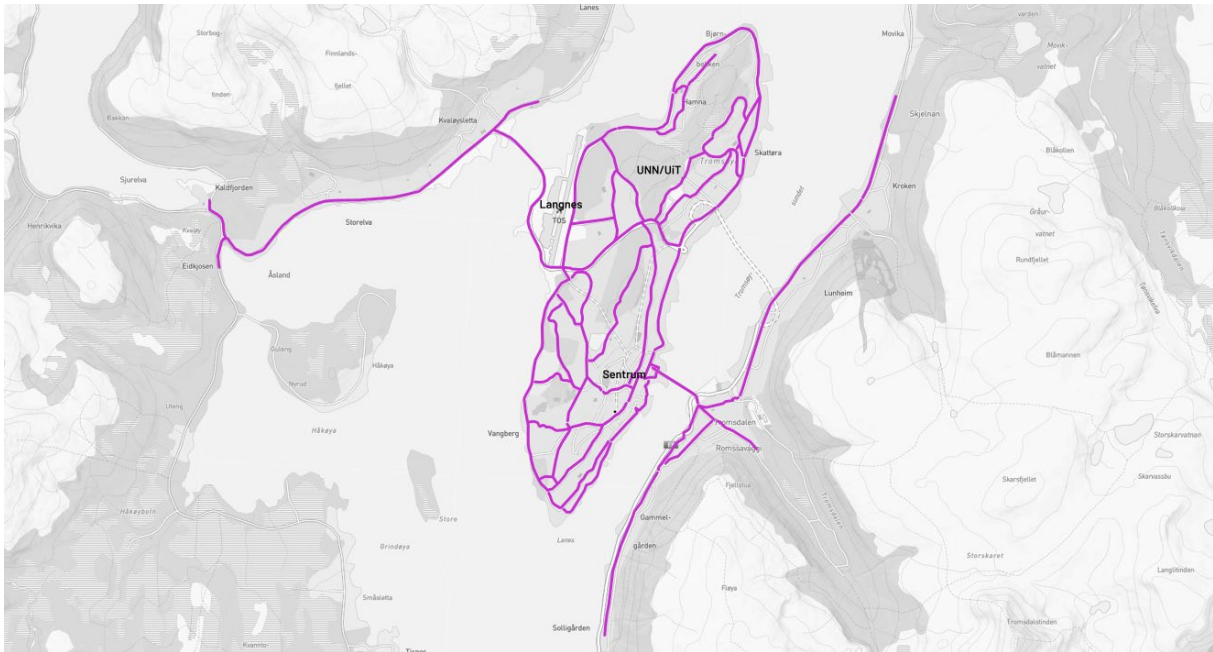
3.3 God helårsdrift ut fra alle gåendes premisser

God drift for gående i en by innebærer at gangarealer holdes i en slik stand at det alltid er trygt, tilgjengelig og komfortabelt å ferdes til fots – året rundt. Dette krever jevnlig vedlikehold av fortau og gangveier, og spesielt for Tromsø, presis og effektiv snørydding om vinteren, med tilhørende kosting og reparasjon av skader om våren og sommeren. God belysning må sikres og vedlikeholdes for å styrke tryggheten, særlig i mørketiden og på mindre trafikkerte strekninger. Drift handler også om rask respons på hindringer som kan oppstå, som feilparkerte biler, byggarbeider eller overgrodde snarveier. Når drift og vedlikehold av gangarealer prioriteres på lik linje med øvrig infrastruktur, skapes et bymiljø der det er enkelt og naturlig å gå – uavhengig av vær, årstid og mobilitet.

4 Prioriteringer

4.1 Hovednett for myke trafikanter

Hovednettet består av de viktigste ferdselslinjene for gående og syklende, og det er langs disse at tiltak gir størst effekt på hvor mange som velger å gå eller sykle. Gående og syklende planlegges ofte sammen, fordi de har behov for å være adskilt fra biltrafikken – og på de mest trafikkerte strekningene, også fra hverandre. Løsningene varierer derfor langs hovednettet, men som et prinsipielt minimum skal det alltid være fortau der det gjennomføres fysiske tiltak.



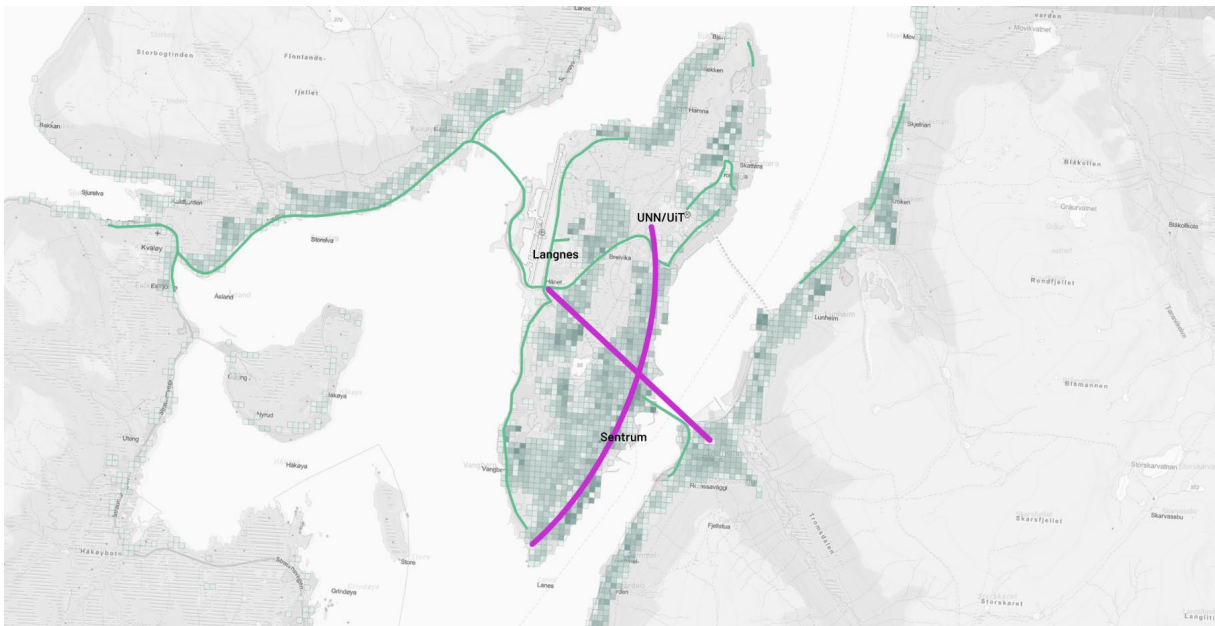
Figur 2: Hovednett for gående og syklende med alle tiltaksgrader

Enkelte deler av hovednettet strekker seg dog over gater med lite trafikk og begrenset fysisk plass, spesielt i eldre byområder med smale gater og tett bebyggelse. I disse tilfellene skal tiltak som fartsreducerende tiltak, gangfelt eller felles ferdselsarealer med prioritet for gående gjennomføres, og dette som midlertidige tiltak inntil fortau kan etableres.

4.2 Prioriteringsakser

Prioriteringsakser brukes for å målrette innsatsen der den har størst effekt for gående. Disse aksene definerer viktige gangforbindelser mellom sentrale funksjoner som kollektivknutepunkter, skoler, handelsområder, parker og offentlige tjenester, samt drift av disse. De fungerer også som en rettesnor i arealplanlegging, slik at ny bebyggelse og byutvikling kobles til og styrker det eksisterende gangnettet.

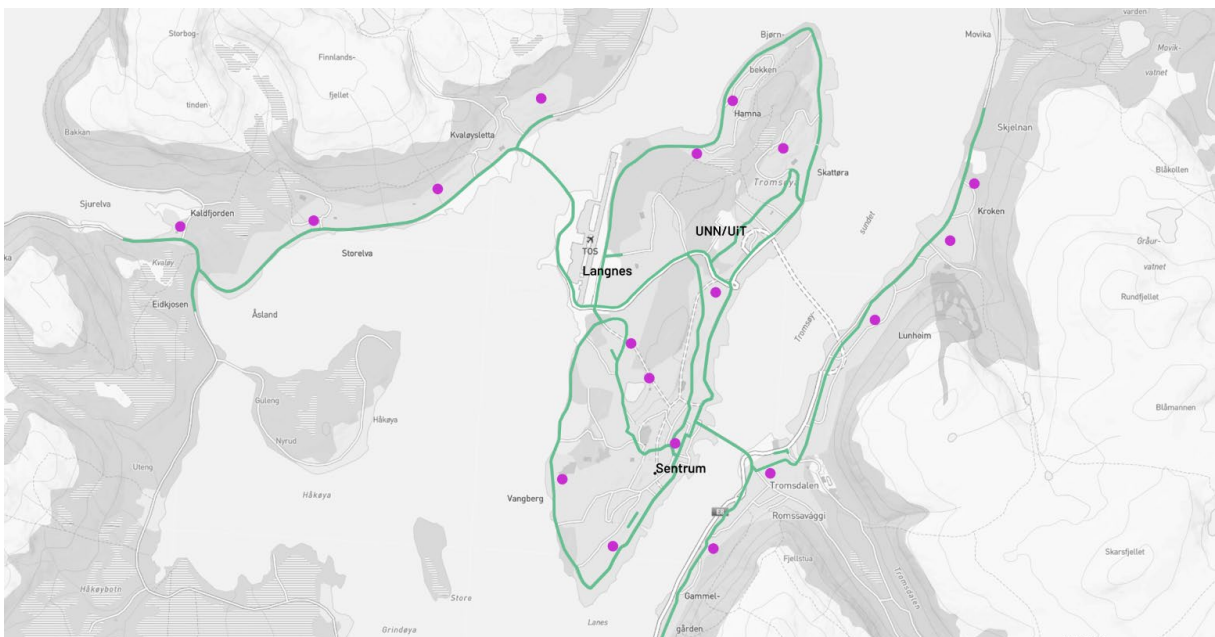
Gjennom å konsentrere innsatsen langs utvalgte akser, kan det skapes trygge, attraktive og sammenhengende gangforbindelser som fremmer gange som transportform i hverdagen. Gitt befolkningstettheten i Tromsø og tilgangen på eksisterende infrastruktur, sentrerer aksene på sør- og østsiden av Tromsøya, fra Sydspissen til UNN/UiT og fra Tromsdalen til Langnes.



Figur 3: Prioriteringsakser Sydspissen – UNN/UiT og Tromsdalen – Langnes. Dette er de tetteste befolkningsområdene, og områdene med lavest grad av tilrettelegging for syklende.

4.3 Skolevei

I Tenk Tromsøs handlingsprogram ligger prosjektet Trygg skolevei, som skal bidra til økt trafiksikkerhet, med påkopling til hovednettet og boligområdene tilknyttet de forskjellige skolene. Tiltak innenfor dette skal gjøre skoleveiene tryggere, med tiltak spesielt for gående i form av utbedring av kryss, fartsreduksjon, hjertesoner rundt skoler. Det er utarbeidet egen rapport for dette, med flere tiltakstrinn, og de fleste skolene har allerede fått utbedret etter først trinn.

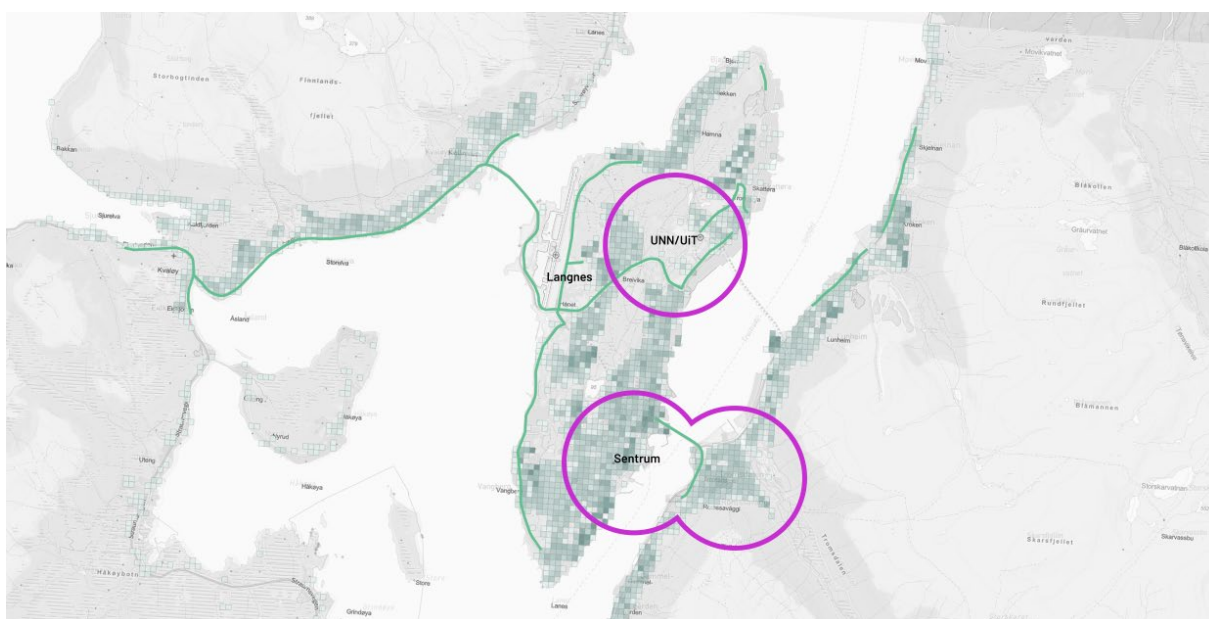


Figur 4: Barneskoler i Tromsø bysone markert i lilla

4.4 Innenfra og ut

Tilrettelegging for gående gjøres best fra knutepunkt og utover fordi disse stedene er naturlige mål- og startpunkter for mange reiser, og fungerer som viktige overganger mellom ulike transportformer. Ved å prioritere gode gangforbindelser i og rundt sentrum, kollektivknutepunkt, skoler, sentre og andre sentrale funksjoner, sikres det at flest mulig får trygge og attraktive gangveier til og fra daglige gjøremål.

Når slike områder er godt koblet til nærliggende boligområder, nærmiljø og byrom, legges det til rette for helhetlige, sammenhengende gangnettverk. Dette gir størst effekt både for økt gangandel og for byens samlede tilgjengelighet, og sikrer at tiltakene faktisk brukes. Tilnærmingen gjør det også mulig å bygge ut gangtilbudet trinnvis, med utgangspunkt i høyest trafikkerte områder, og der behovet for oppgradering er størst. Gitt mangel på eksisterende infrastruktur er det sentrum, Tromsdalen og UNN/universitetsområdet som vurderes som knutepunktene med sterkest behov for oppgraderinger og nyetableringer.



Figur 5: Prioritering for tiltak med separerende infrastruktur. Utgangspunkt i knutepunktene sentrum og UNN/UiT, samt bydelene Tromsdalen, som i minst grad er påkopledd hovednett.

5 Tiltak

5.1 Tenk Tromsøs arbeid skal sikre følgende punkter:

Etablere, drifte og kontinuerlig utvikle et sammenhengende, universelt utformet hovednett for myke trafikanter, med separerende løsninger mellom gående og syklende.

Oppgradere og øke vedlikeholdet av eksisterende infrastruktur for myke trafikanter.

Øke satsingen på vinterdrift for gående og syklende, ut fra behovene fra myke trafikanter og spesielt med tanke på universell utforming. Fra å vurdere felles driftsavtaler mellom veieiere, til små detaljer som hva slags brøyteskjær som skal brukes i gang- og sykkelarealer, med Oulo by som eksempel på beste løsning.

Sikre sammenhengende, oppvarmede fortau og krysningspunkter i sentrumsområdet.

Fortsette arbeidet med koplinger i form av fortau til holdeplasser over hele bysonen.

Oppgradere og veivise kartlagte og prioriterte snarveier i bysonen, spesielt i tilknytning til holdeplasser og hovednettet.

Arbeide med veivisning for myke trafikanter, både skilting og oppmerking på bakken, eksempelvis for avstander til knutepunkt eller holdeplasser.

Planlegge for, og gjennomføre trafikksanerende tiltak over hele bysonen, herunder bruk av virkemidler som fartsreducerende tiltak, bilfrie gater, utforming av kryss og byrom på myke trafikanters premisser.

Fokusere på lenker og forbindelser for gående, både i planlegging og gjennomføring av offentlige prosjekter og i bestemmelser for private planforslag.

Etablere og håndheve arbeidsvarslingsrutiner med spesielt fokus på anleggsarbeid nær eller på infrastruktur for gående.

Fortsette arbeidet med trafikksikre skoleveier, spesielt med tanke på å etablere hjertesoner rundt skolene, og å kople skoleveiene til hovednettet for gående og syklende.

Bruke prinsippene fra Tenk Tromsøs formingsveileder ved utforming av by- og gaterom, herunder belysning, grøntarealer, overvannshåndtering med mer.

Kontinuerlig oppdatere tekniske normer ut fra beste løsning og etter den omvendte mobilitetspyramiden.

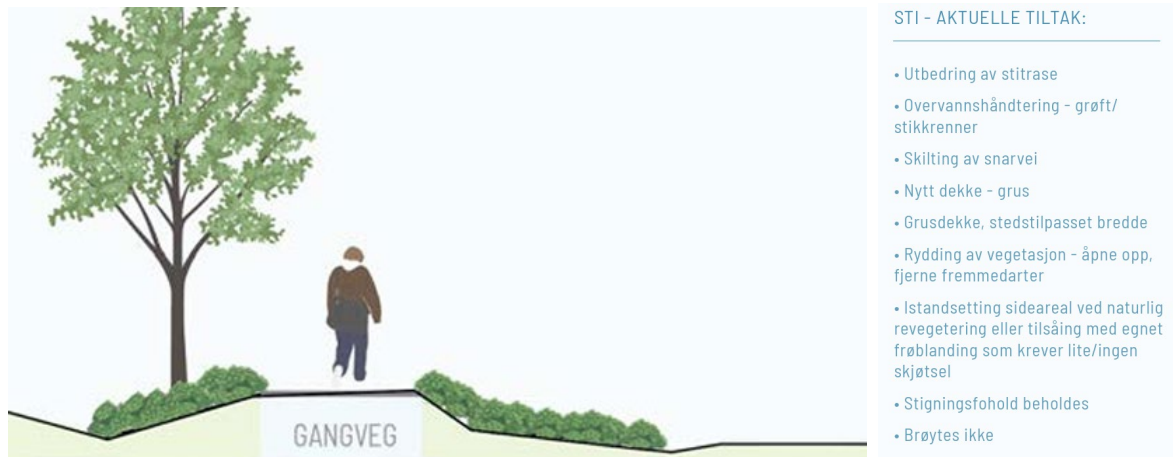
Etablere flere benker og pauseplasser langs ferdselsårer, og drifte disse om vinteren. For eldre og personer med nedsatt funksjonsevne er dette et svært nyttig tiltak for å øke komfort og rekkevidde, og dermed få flere ut og gå.

Kontinuerlig vurdere, evaluere og utbedre tiltak for gående, også i Tromsømarka.

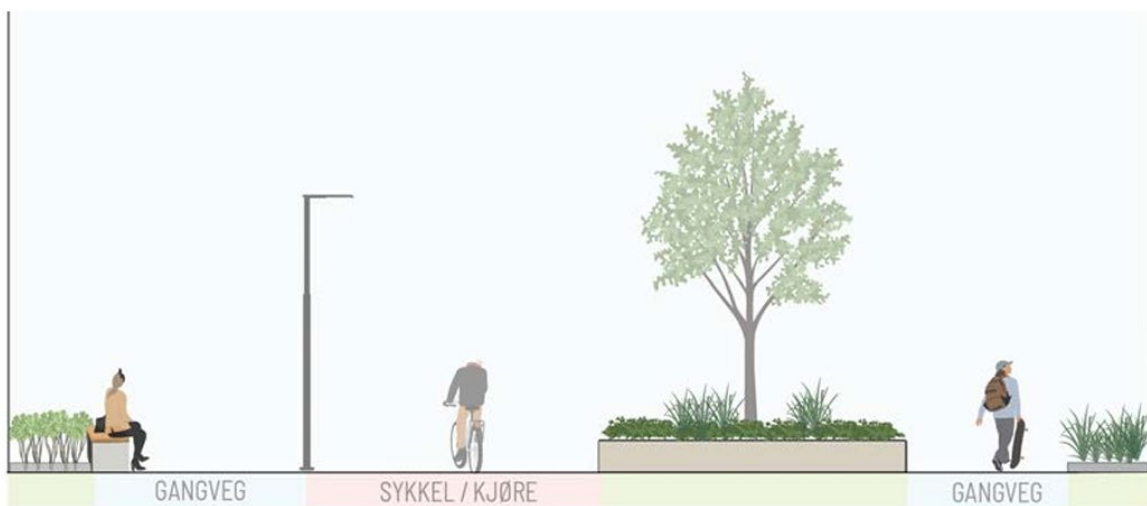
Forsterke håndheving av lokal forskrift for gårdeieres ansvar for drift av fortau og gaterom, samt tydeliggjøre regler og kontroll for kommersiell møblering av gaterom.

5.2 Tenk Tromsøs formingsveileder

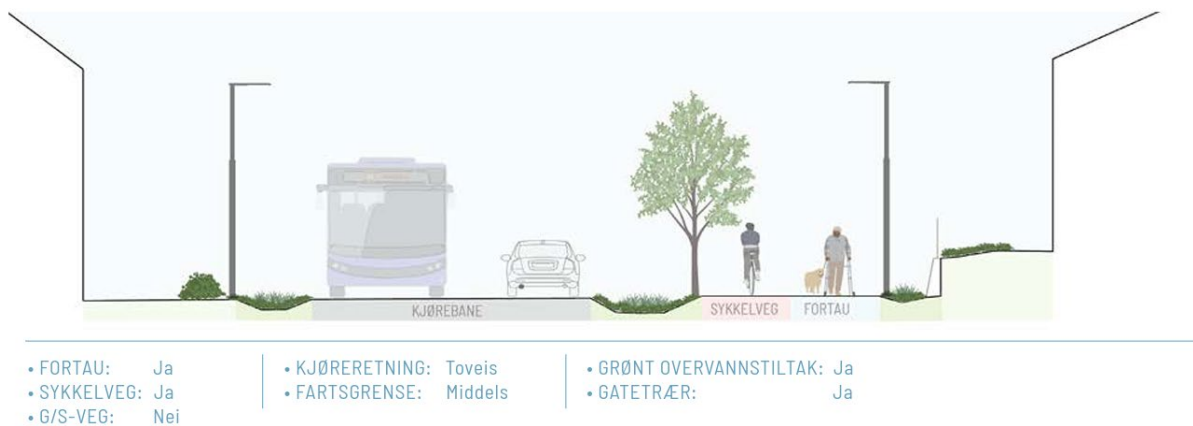
Tenk Tromsøs styringsgruppe vedtok september 2023 formingsveilederen for prosjektene under byvekstavtalen. Denne beskriver ulike tiltak for gange, sykkel og kollektiv i de ulike byrommene de skal stå i, fra enkle tiltak som opprustning av snarveier til store hovedveiprosjekt. Mye av fokuset i veilederen ligger på å bygge gode by- og gaterom, som kommer spesielt myke trafikanter til gode.



Figur 6: Oppgradering av snarveier i form av stier – den laveste tiltaksklassen, men som kan brukes utbredt over hele byområdet



Figur 7: Gatetun/sykelgate – sambruksgate, som mulige tiltak i trafikksanering av lavtrafikkerte gater



Figur 8: Samlevei – løsning for større veiprosjekt, med separering av alle trafikanter

6 Drift

Oulo: Beste praksis

Oulo i Finland er foregangsmodellen for vinterdrift for myke trafikanter. Mens snømengdene i Tromsø, snitttemperatur og temperaturvariasjon er annerledes, er metodikken Oulo kommune sammen med de tilsvarende etatene for vegvesen og fylkeskommune har etablert mulig å etablere også i Tromsø.

Denne optimaliseringen av vinterdrift kommer fra noen overordnede prinsipper:

- Driften av hovednettet for gående og syklende er lagt under én driftskontrakt, felles for alle tre veieiere, mens lokalnettet ellers driftes som vanlig av flere entreprenører
- Ufravikelige krav til brøytestandard og kosting, med bøtesatser ved brudd
- Entreprenørens kontrakt beskriver at hovednettet skal befares med sykkel jevnlig, for at driftspersonellet skal kontinuerlig ha kjennskap til hvordan best mulig drift må gjøres
- Detaljer som utforming på rillet brøyteskjær, bruk av strøsand og liknende er nøyaktig beskrevet og kontraktfestet
- Driftsbudsjettet regnes som et strategisk verdivalg ut fra påvirkningen det har på befolkningen

Gående og syklende har ulike behov for helårsdrift, spesielt i vinterhalvåret, noe som krever ulik tilnærming i drift og vedlikehold. Gående ferdes ofte i lavere hastighet og på mindre arealer som fortau og gangveier, der snø, is og ujevnheter raskt kan føre til fall og skader – særlig for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Detaljer i vinterdriften blir dermed viktig. Med Tromsøs mange bakker og store snømengder er eksempler på dette å finne metoder som gjør at ellers godt brøytete traséer ikke blir glatte skøytebaner i tine-frys-sykluser, og driftsrutiner som sikrer at langsgående snøkanter ikke blir uoverkommelige hindre for personer med funksjonsnedsettelse.

7 Kommunikasjon

Mulige verktøy for gående i Tromsø

Utadvendt kommunikasjon som fremmer gange er nyttig, men aller mest når den oppfattes som et verktøy for gående eller de som vurderer å gå mer. Eksempler på dette kan være:

- App- eller nettsidedreven driftsstatus som for skiløyper på skisporet.no, der man kan gå inn og se hvor lenge det er siden en gitt trasé er brøytet.
- Wayfinding
- Arbeidsvarslingsplaner, lagt ut og oppdatert på app eller Tromsø kommunes nettsider
- Holdningskampanjer som viser fordelene ved å gå – som bedre helse, miljøgevinst og økt livskvalitet – kan skape bevissthet og endre vaner over tid.
- Skolebaserte tiltak som «gå til skolen»-uker og gåbuss-ordninger engasjerer både barn og foreldre og etablerer gode vaner tidlig.
- I arbeidslivet brukes allerede i Tromsø konkurranser som «gå til jobben»-aksjoner eller premiering av aktive reisevaner motivere ansatte.
- Veivisning i form av skilting av gangtider, for eksempel «10 minutter til sentrum», gjør det lettere å velge beina i hverdagen.
- Midlertidige tiltak som bilfrie dager, pop-up gågater eller guidede vandringer kan også gi folk nye opplevelser av byen og synliggjøre potensialet for mer gange. Kombinert med god fysisk tilrettelegging, bidrar slike kampanjer til å gjøre det å gå til et attraktivt, naturlig og foretrukket valg.

8 Evaluering

Evaluering av måloppnåelse

Nullvekstmålet gjelder for Tromsø kommune som helhet. Målet skal nås i løpet av avtaleperioden, noe som innebærer at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret 2019.

Rapportering på indikatorer for måloppnåelse:

For å kunne følge med på utvikling i måloppnåelse, rapporterer Tenk Tromsø årlig på følgende indikatorer for måloppnåelse sett mot referanseåret 2019:

- Byindeks: endringer i personbiltrafikk
- Reisevaner: rapporterte endringer i reiseaktivitet og reisemønster
- Endringer i antall kollektivreiser
- Endringer i utslipp av klimagasser i Tromsø (CO₂-ekvivalenter)
- Endringer i klimagassutslipp fra veitrafikk (CO₂-ekvivalenter)
- Endringer i arealbruk
- Endringer i parkering

Årlig oppfølging av måloppnåelse presenteres gjennom Tenk Tromsøs årsmelding, og spesielt resultatene fra RVU regnes som evaluering for måloppnåelse for hovedmålet i denne strategien.