



Evaluering av Miljøpakke Trondheim. Status per 2012



www.miljopakken.no

Evaluering av Miljøpakke Trondheim

Beskrivelse av evalueringsopplegg og resultater for Miljøpakke Trondheim for perioden 2008- 2012.

Miljøpakke Trondheim ble vedtatt av Bystyret 24. april 2008. Det ble vedtatt 10 målsettinger og tiltakene forutsettes evaluert årlig. Det ble også vedtatt at Bystyret skal vurdere hvilke andre tiltak som er nødvendig for å nå målene hvis tiltakene ikke gir tilstrekkelig effekt.

Dette notatet beskriver opplegget som er benyttet for å evaluere tiltakene i Miljøpakken. Samtidig er resultater som er oppnådd per 2012, beskrevet og vist i figurer.

Rapporten er utarbeidet med en rekke delbidrag fra både Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, AtB og Statens vegvesen. Rapporten er sammenfattet av Steinar Simonsen, Statens vegvesen.











Trondheim 4.4.2013

Steinar Simonsen
Statens vegvesen Region midt

Innhold

Kortversjon av utviklingen.....	4
Målsettinger i Miljøpakken.....	5
Evalueringsopplegg.....	5
Mål 1: Reduksjon av CO ₂ -utslipp.....	7
Mål 2: 50 % av alle reiser med miljøvennlige transportmidler i 2018.....	9
Mål 3: Helhetlig gang- og sykkelveinett og styrket posisjon som Norges fremste sykkelby.....	11
Mål 4: Bedre framkommelighet for kollektivtrafikken.....	13
Mål 5: Forbedring av lokalt bymiljø, og ivaretagelse av miljøkrav.....	14
Mål 6: Reduksjon av trafikkstøy.....	15
Mål 7: Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting.....	17
Mål 8: Reduksjon av klimagassutslippene fra egen virksomhet.....	18
Mål 9: Påvirkning overfor næringsliv.....	20
Mål 10: Reduksjon i trafikkulykker.....	22
Annet, behov for andre indikatorer.....	23
Relativ reisetid.....	23
Bilpassasjerer som miljøvennlig transportmiddel.....	23

Kortversjon av utviklingen

Målene	Utvikling
1. CO2-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.	
2. Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42 % i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 % innen 2018 (fra dagens 58 %), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.	Måling i 2013 i fm. ny RVU
3. Trondheim skal ha på plass et helhetlig gang- og sykkelveinett inntil 800 millioner kroner som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018.	
4. Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15 % på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder.	
5. Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.	 
6. Trondheims skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15 % i 2018 i forhold til 2007.	Første nye måling i 2014
7. Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting skal fortsette. 80 % av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen". Det er et langsiktig mål at arealkrevende og ikke arbeidsintensiv næring må flyttes ut av pressområder.	
8. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.	 
9. Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.	
10. Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 % i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafikksikkerhet.	

Målsettinger i Miljøpakken

Miljøpakken har følgende målsettinger:

1. CO₂-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.
2. Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42 % i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 % innen 2018 (fra dagens 58 %), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.
3. Trondheim skal ha på plass et helhetlig gang- og sykkelveinett inntil 800 millioner kroner som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018.
4. Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15 % på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder.
5. Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.
6. Trondheims skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15 % i 2018 i forhold til 2007.
7. Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting skal fortsette. 80 % av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen". Det er et langsiktig mål at arealkrevende og ikke arbeidsintensiv næring må flyttes ut av pressområder.
8. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.
9. Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.
10. Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 % i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafikksikkerhet.

Evalueringsopplegg

I evaluering av Miljøpakken brukes ulike indikatorer for å dokumentere effekter og vurdere måloppnåelse. I en rapport om indikatorer for miljøvennlig bytransport, peker Nenseth og Nielsen (2009) på at indikatorer bør kunne:

- kartlegge hva som faktisk skjer
- klargjøre hva som er de vesentlige drivkreftene
- vurdere hensiktsmessige tiltak for å styre bytransporten i mer miljøvennlig retning

En indikator kan forstås som bindeledd mellom detaljerte data og fortolket informasjon. En definisjon kan være *"en størrelse som gir viktig informasjon om egenskaper ved et fenomen eller objekt, med utgangspunkt i et analytisk spørsmål"* og *"poenget er at anvendelse av indikatorer skal være basert på at de har en relevant tolkning nettopp i forhold til dette formålet"* (Foss 1997 i Nenseth og Nielsen 2009). Nenseth og Nielsen viser en rekke krav en indikator bør oppfylle. De viktigste av disse er at indikatoren

- er gyldig (valide), at den beskriver de viktigste egenskapene ved fenomenet som skal belyses
- er tilgjengelig for måling og framskaffelse
- har referanseverdi det kan sammenlignes mot, at det brukes anerkjent metodikk og at dataene har høy kvalitet (er reliable)
- kommuniserer på en god måte og er enkel å forstå for brukerne

Det er beskrevet et opplegg for å vurdere oppnåelse av hvert enkelt mål i miljøpakken og et samlet sett med indikatorer som gir et oversiktsbilde på utviklingen. Til det samla settet med indikatorer er det en drøfting i forhold til oppnåelse av miljøpakkemålene. Det er benyttet et felles tabelloppsett som mal for evalueringsopplegget, se nedenfor.

Målsetting:		
<u>Utdyping av målet (fra miljøpakkevedtaket):</u>		
Indikatorer		Datakilder:
Direkte indikator:		
Avledet indikator:		
Anbefaling indikator:		
Status 20xx:		
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	<i>Går det i riktig retning, og i raskt nok tempo? Brukes det de rette tiltakene? Kreves flere eller andre tiltak? Behov for revurdering av mål?</i>	
Ansvar- Kostnad:		

I evalueringen bør en også vurdere om målsettingene er tilstrekkelige. Målsettingene i miljøpakken er omfattende og favner vidt. Evalueringen skal foregå hvert år. Det trengs da data som er enkle å framskaffe, og det vil være en fordel å støtte seg på data som uansett samles inn. Det kan også være aktuelt med noen egne undersøkelser. Disse må legges opp slik at de er enkle å gjenta årlig. Det er ønskelig å ha én indikator for hvert mål som på en god måte beskriver utviklingen.

Arbeidsutvalget har bedt om det lages et *konkurransegrunnlag* for evaluering av Miljøpakken. Denne gruppa som legger fram forslaget til evalueringsopplegg, mener at vi med få unntak, allerede har nødvendig datagrunnlag i kommunen og i Vegvesenet. Men for å måle utvikling i reisemiddelfordeling og CO2- utslipp kreves det eksternt bistand. Det bør også vurderes om eksterne bør revidere den årlige evalueringsrapporten for å få en uavhengig gjennomgang.

I de neste kapitlene er valg av indikatorer for hvert av målene drøftet, og data som viser utviklingen er så langt som mulig beskrevet.

Mål 1: Reduksjon av CO₂-utslipp

Målsetting:	CO ₂ -utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.	
Utdyping av målet (fra miljøpakkevedtaket):		
CO ₂ utslippene fra transport avhenger av transportomfang, reiselengder, bruk av ulike reisemidler, og utslipp pr utkjørte kilometer fra motorisert transport. Målet om 20 % reduksjon av CO ₂ -utslippene skal nås på følgende måter:		
<ul style="list-style-type: none"> • Reduksjonen på grunn av redusert kjøring med motorisert transport: ca. 12 %. • Redusert utslipp på grunn av overgang til el-/hybrid- og biodrivstoffkjøretøy ca. 8 %. • Kjøretøy-/motorteknologi antas å oppveie vekst i reisevirksomhet på grunn av befolkningsøkning og økt økonomisk aktivitet i perioden (ca. 20 %). 		
Indikatorer		Datakilder:
Direkte indikator:	<p>CO₂-utslipp fra transport for Trondheim kommune.</p> <p>Data finnes i SSB- statistikk tilbake til 90- tallet, men det har vært stilt spørsmål om kvaliteten på statistikken. Datagrunnlaget ble forbedret i 2010. Hovedgrunnlaget for fordelingen er data fra Vegdatabanken. Herfra hentes samlet trafikkarbeid på riks- og fylkesveier fordelt på kommune og lette/tunge kjøretøyer. Rådata foreligger som lengde og ÅDT.</p> <p>SSB har imidlertid besluttet inntil videre ikke å utgi kommunefordelte CO₂- data. SSB informerer vinteren 2012/13 at de har mulighet for å gjenoppta beregningene etter samme metode i 2013. Dette vil imidlertid kreve medfinansiering fra eksterne parter. Dette er data som etterspørres av mange kommuner i tillegg til Trondheim.</p>	SSB
Avledet indikator:	<ul style="list-style-type: none"> • Det kan tenkes utviklet en egen indikator for klimagassutslipp basert på årlige RVU-er og utvikling i bilparken. • Det er også sett på muligheten for å fremskaffe data om drivstoff salg, men dette er ikke tilgjengelig for annet enn hele fylket. <p>Det er tvilsomt om vi lokalt klarer å utvikle en direkte eller avledet indikator som er bedre enn den SSB har utviklet.</p>	Regional RVU Kilder for bilsalg – bilpark Opplysningsrådet for biltrafikk
Anbefaling indikator:	<p>En forbedret CO₂- statistikk fra SSB, som forhåpentligvis kan bli tilgjengelig fra 2013, synes å være den beste og mest egnede og uavhengige datakilden. Utvikling kan da også sammenlignes med andre områder og hele landet. Miljøpakken Trondheim bør, hvis aktuelt, være positiv til et delbidrag i finansieringen av dette.</p>	

Status 2009:	<h2 style="text-align: center;">CO2- utslipp Trondheim</h2> <p style="text-align: center;">■ Endring fra 2008</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Endring fra 2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2018</td> <td>0,80</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>0,97</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>1,00</td> </tr> </tbody> </table>	År	Endring fra 2008	Mål 2018	0,80	2009	0,97	2008	1,00
År	Endring fra 2008								
Mål 2018	0,80								
2009	0,97								
2008	1,00								
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	<p>Figuren viser de seneste data fra SSB som var tilgjengelige, med andre ord kun fram til 2009. Hvis trenden med ca. 3 % nedgang fortsetter i hele ti-årsperioden, vil målet bli nådd.</p> <p>Tiltakene som er iverksatt har vært sterke med etablering av innkrevingsystem for biltrafikken, betydelig satsing på rutetilbud- og taksttiltak på kollektivsida, og mange tiltak for å få flere til å sykle.</p> <p>For å nå målet må de fortsatt satses sterkt på restriktive tiltak og positive tiltak for å styrke de miljøvennlige transportformene.</p> <p>Det ser ikke ut til å være behov for å revidere målene.</p>								
Ansvar- Kostnad:	<p>Statens vegvesen.</p> <p>Kan bli behov for å bidra med et sekssifret beløp for å få fram data (bidrag til SSBs arbeid).</p>								

Mål 2: 50 % av alle reiser med miljøvennlige transportmidler i 2018

Målsetting:	Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42 % i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 % innen 2018 (fra dagens 58 %), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.	
Utdyping av målet (fra miljøpakkevedtaket):		
Indikatorer		Datakilder:
Direkte indikator:	<p>Reisemiddelfordeling i Trondheim.</p> <p>Det ble gjennomført en større reisevaneundersøkelse i Trondheim/ Trondheimsregionen i 2001 og i 2009/10. Sistnevnte år med et tillegg på 6700 intervju til den nasjonale 4- årlige RVU-er, der 500 personer i Sør-Trøndelag intervjues om reisevaner.</p> <p>Det viser seg å være vanskelig å få sammenlignbare tall fra 2001- undersøkelsen, som var grunnlaget for 2008- utgangspunktet i Miljøpakken, og tallene i den siste nasjonale RVU. Det ligger betydelig forskjeller i de to undersøkelsene; tidspunkt på året, studentutvalg, omfang mm. Det anbefales derfor at undersøkelsen fra den nasjonale RVU fra 2009 inklusive det betydelige lokale tilleggsutvalget, utgjør 0- situasjonen for dette målet. Da er vi sikret at det minimum hvert fjerde år blir gjennomført en nasjonal undersøkelse som er direkte sammenlignbar med utgangspunktet i 2009. Dette krever at vi lokalt bidrar med et tilstrekkelig tilleggsutvalg.</p> <p>For å få en årlig evaluering kan det gjennomføres egne undersøkelser som spisses mot reisemiddelfordelingen.</p>	Regional RVU Nasjonal RVU
Avledet indikator:		
Anbefaling indikator:	<p>Årlige reisevaneundersøkelser for Trondheim vil gi direkte svar på måloppnåelsen. Ønskelig også med tilsvarende undersøkelser i Trondheimsregionen.</p> <p>I statusoversikten nedenfor er vist andelen bilførere og bilpassasjerer ut fra den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen med tilleggsutvalg i 2009. I denne oversikten er «annet- gruppen» holdt utenfor fordi målet er Miljøpakken er knyttet opp mot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • biltrafikken inkl. passasjerer • miljøvennlige transportformene <ul style="list-style-type: none"> ✓ gange ✓ sykkel ✓ kollektivtransport 	
Status 2010:		

	<h3 style="text-align: center;">Reisemiddelfordeling</h3> <p style="text-align: center;">■ Andel bilførere og passasjerer</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Andel bilførere og passasjerer</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2018</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table>	År	Andel bilførere og passasjerer	Mål 2018	50	2013		2009	58
År	Andel bilførere og passasjerer								
Mål 2018	50								
2013									
2009	58								
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	Ved å velge dette opplegget med å knytte seg til metodikken med nasjonal reisevaneundersøkelse, vil første måling av utvikling skje etter at undersøkelsen i 2013 ferdigstilles.								
Ansvar- Kostnad:	Trondheim kommune og Statens vegvesen. Evt. supplerende årlige undersøkelser må anbudsutsettes.								

Mål 3: Helhetlig gang- og sykkelveinett og styrket posisjon som Norges fremste sykkelby

Målsetting:	Trondheim skal ha på plass et helhetlig gang- og sykkelveinett inntil 800 millioner kroner som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018																					
Utdyping av målet:	<p>Et viktig element i et helhetlig gang- og sykkelvegnett er at vi etablerer et ca. 100 km langt hovednett med separering av gang- og sykkeltrafikken, og av sykkel- biltrafikken. En konkretisering av målet kan være at minst 90 % av hovedsykkelvegnett skal på egne felt, sykkelveger, på brede nok gang-sykkelveger og i blandet trafikk med ÅDT < 2000 og max. 30 km/t, og at ingen deler av dette hovednettet inneholder fortaussykling.</p> <p>Målet om at Trondheim skal styrke posisjonen som Norges fremste sykkelby kan konkretiseres ved sykkelandelen av totaltrafikken, eller som antall sykkeltureturer per innbygger per år, i forhold til andre storbyer i landet.</p>																					
Indikatorer		Datakilder:																				
Direkte indikator:	<ul style="list-style-type: none"> • Andel av hovednett for sykkel på eget vegnett • Andel syklende av totaltrafikken på hverdager: Registreres gjennom lokale og nasjonale RVU-målinger, og sammenlignes med relevante større byer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Årlig oppdatering av oversikt over utbygde tiltak. • Nasjonal RVU 																				
Avledet indikator:	Beløp benyttet til utbygging av det helhetlige hovednettet, eller andel av de 1300 mill. kr kan være en indikator. Men dette vil ikke gi informasjon om hva man oppnår av effekter. Sykkeltellinger kan også være en aktuell indikator.	Årlige regnskap for gjennomførte gang- og sykkeltiltak																				
Anbefaling indikatorer:	Med bruk av én indikator anbefales å vise utviklingen for Trondheim i nasjonal sammenheng. Det bør også konkretiseres hvilken sykkelandel vi bør ha som målsetting i 2018. Dette må ses i en helhetlig sammenheng med målsetting for gange og kollektiv, hvor målet er at veksten i trafikken framover skal skje på de miljøvennlige transportformene. Her er det foreløpig valgt å sette et mål på sykkelandelen i 2018 som er 50 % høyere enn i 2009.																					
Status 2012:	Sykkelandel Trondheim sammenlignet med de øvrige storbyene i landet.																					
	<div style="text-align: center;"> <h4>Sykkelandeler hverdagstrafikk i storbyene (RVU 2009/10)</h4> <p>■ Stavanger ■ Bergen ■ Oslo ■ Trondheim</p> <table border="1"> <caption>Sykkelandeler hverdagstrafikk i storbyene (RVU 2009/10)</caption> <thead> <tr> <th>By</th> <th>2005</th> <th>2009/10</th> <th>Mål Trondheim 2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Stavanger</td> <td>2,7</td> <td>3</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Bergen</td> <td>4</td> <td>5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Oslo</td> <td>6,4</td> <td>8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trondheim</td> <td>8,5</td> <td>5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div>		By	2005	2009/10	Mål Trondheim 2018	Stavanger	2,7	3	12	Bergen	4	5		Oslo	6,4	8		Trondheim	8,5	5	
By	2005	2009/10	Mål Trondheim 2018																			
Stavanger	2,7	3	12																			
Bergen	4	5																				
Oslo	6,4	8																				
Trondheim	8,5	5																				

Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	<ul style="list-style-type: none"> • I perioden 2009 – 2012 er det bevilget ca. 100 mill. kr til forbedring av parseller på vedtatt hovednett for sykkel (ca. 8 km). Fortsatt satsing på sammenhengende nett er riktig og viktig for å få flere til å sykle. • Fokus på markedsføring/ informasjon mht. sykkel skal vektlegges i perioden. Vedtatt designprogram for sykkel er et ledd i denne synliggjøringen. • Trondheim utarbeider for tiden en sykkelstrategi for å sette mål og retning for vår sykkelsatsing. Sykkelstrategien skal omtale de viktigste virkemidlene med hensyn til sykkelsatsing i Trondheim. • Bedre og mer effektiv drift av sykkelvegnettet, også vinterstid. • Målene for sykkelsatsingen i Trondheim vil bli drøftet i forbindelse med arbeidet med sykkelstrategien
Ansvar- Kostnad:	Trondheim kommune. Registrering av sykkelandeler vil inngå som en del av de fireårige nasjonale reisevaneundersøkelsene. Inngår i nasjonal RVU.

Mål 4: Bedre framkommelighet for kollektivtrafikken

Målsetting:	Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15 % på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder																						
Utdyping av målet:	<p>Målene er konkrete og målbare. Det kan være mer informativt at indikatoren viser faktisk hastighet, og at målene om prosentvis økning i hastigheten omregnes til hastighetsmål i km/t.</p> <p>Det er ikke satt konkret mål for hvor stor økningen i hastigheten i de sentrale byområdene skal være i 2018. Et naturlig utgangspunkt kan være et mål om økning også i dette området på 15 %. Dette er valgt som konkret mål for 2018, jf. figuren nedenfor.</p>																						
Indikatorer		Datakilder:																					
Direkte indikator:	<ol style="list-style-type: none"> Hastighet med buss i sentrale byområder. I praksis innenfor kollektivbuen Hastighet med buss for alle stambussruter 	<ol style="list-style-type: none"> Manuelle registreringer fra 2008 til 2010 Data fra sanntidsinformasjonssystemet fra og med 2011 																					
Avledet indikator:	Ikke behov																						
Anbefaling indikator:	Som beskrevet under "direkte indikator".																						
Status 2012:	Hastighet for busstrafikken i Trondheim:																						
	<table border="1"> <caption>Hastighet kollektivtrafikk</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Hastighet stambussruter. Km/t</th> <th>Hastighet kollektivbuen. Km/t</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2018</td> <td>26</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>23,7</td> <td>23,7</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>23,9</td> <td>23,9</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>22,9</td> <td>22,9</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>23</td> <td>17,5</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>22,2</td> <td>14,5</td> </tr> </tbody> </table>		År	Hastighet stambussruter. Km/t	Hastighet kollektivbuen. Km/t	Mål 2018	26	20	2012	23,7	23,7	2011	23,9	23,9	2010	22,9	22,9	2009	23	17,5	2008	22,2	14,5
År	Hastighet stambussruter. Km/t	Hastighet kollektivbuen. Km/t																					
Mål 2018	26	20																					
2012	23,7	23,7																					
2011	23,9	23,9																					
2010	22,9	22,9																					
2009	23	17,5																					
2008	22,2	14,5																					
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	<p>Utviklingen er positiv pga. innføringen av gjennomgående kollektivfelt og aktiv signalprioritering.</p> <p>For å øke hastigheten ytterligere kreves fortsatt sterke tiltak både mht. fysiske tiltak i vegnettet (bedre fungerende kollektivfelt i kollektivbuen og nye kollektivfelt langs de øvrige hovedtraseene) og tiltak som reduserer holdeplassestidene. Fartsreducerende tiltak i busstraseer må utformes slik at framkommeligheten for kollektivtrafikken ikke blir dårligere enn for biltrafikken. Signalprioriteringen må videreutvikles og utvides i omfang. Målene synes å være realistiske.</p>																						
Ansvar- Kostnad:	<p>Statens vegvesen.</p> <p>Krever ingen ekstra registreringer ut over det som allerede registreres i sanntidsinformasjonssystemet i kollektivtrafikken.</p>																						

Mål 5: Forbedring av lokalt bymiljø, og ivaretagelse av miljøkrav

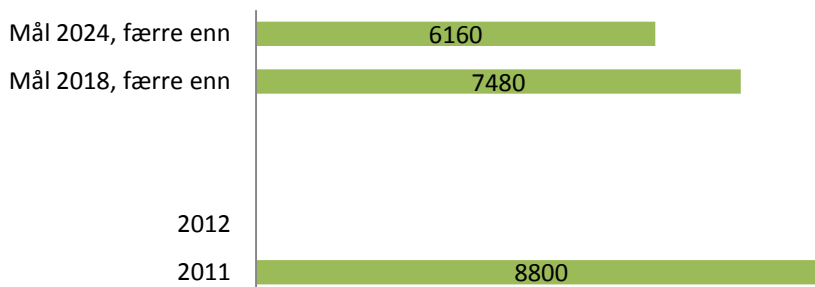
Målsetting:	Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.													
Utdyping av målet (Miljøpakken):	Det er i tillegg til partikkel- problematikken (PM10) pekt på at Trondheim i tillegg har utfordringer knyttet til NO ₂ og til dels benzen. Forskriftene (nasjonale og internasjonale) skjerpes stadig, og det blir viktig å legge vekt på forebyggende tiltak.													
Indikatorer		Datakilder:												
Direkte indikator:	Lokalt bymiljø må defineres. Vi har valgt å definere godt bymiljø i forhold til tema knyttet til: Luftforurensning, primært svevestøv og NO _x og støy. Nasjonale forskrifter og mål omhandler luftforurensning og støy. Støy har en egen målsetting i Miljøpakken (mål 6) og blir omtalt der. Anbefalt indikator: Antall dager med overskridelser av for høy konsentrasjon av PM ₁₀ og NO ₂													
Avledet indikator:														
Anbefaling indikator:	Antall timer/ døgn med overskridelser av for høy konsentrasjon av NO ₂ og PM10													
Status 2012:	<p>Luftforurensning: Det er i figuren nedenfor vist overskridelsene av forskriftene om lokal luftkvalitet både for NO₂ (årsmiddel) og PM10 (>35 døgn overskridelser) som gjennomsnittet for perioden 2009- 12.</p> <div data-bbox="405 1151 1356 1711" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>Utslipp, NO₂ og PM₁₀</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>NO₂ (Antall timer per år over 150 µg/m³)</th> <th>PM₁₀ (Antall døgn høyere enn 50 µg/m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål; forskriftskrav</td> <td>8</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt 2009-12</td> <td>30</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>61</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table> </div>		Kategori	NO ₂ (Antall timer per år over 150 µg/m ³)	PM ₁₀ (Antall døgn høyere enn 50 µg/m ³)	Mål; forskriftskrav	8	35	Gjennomsnitt 2009-12	30	46	2008	61	32
Kategori	NO ₂ (Antall timer per år over 150 µg/m ³)	PM ₁₀ (Antall døgn høyere enn 50 µg/m ³)												
Mål; forskriftskrav	8	35												
Gjennomsnitt 2009-12	30	46												
2008	61	32												
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	Det registreres at det er en positiv tendens for NO ₂ ; ikke bare for timemiddel, men også for årsmiddel. For PM10 er det en negativ tendens (ser ikke samme tendens for PM _{2.5}). Tendensen er som forventet – iverksatte tiltak på trafikk/busser/kollektivfelt slår ut positivt for NO ₂ . Økt piggdekkandel og stor bygge- og anleggsvirksomhet med mye massetransport er negative faktorer mhp. PM10)													
Ansvar- Kostnad:	Trondheim kommune. Luftforurensning: Inngår i ordinær kommunal forvaltning.													

Mål 6: Reduksjon av trafikkstøy

Målsetting:	Trondheim skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15 % i 2018 i forhold til 2007	
Utdyping av målet (fra Miljøpakken):		
I tillegg til mål om generell reduksjon i antall personer som plages av støy, er det viktig med flere spesifiserte delmål. Det bør derfor være et ambisjonsnivå at antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå fra trafikk skal reduseres med 30 % innen 2024 i forhold til 2011. Det må også rettes inn tiltak spesielt mot utendørs støy ved skoler, barnehager og institusjoner.		
Indikatorer		Datakilder:
Direkte indikator:	<p>Støykartleggingen i 2007 viste at 3800 personer var eksponert for støynivå over 38 dBA.</p> <p>I 2012 er det gjennomført ny støykartlegging av utendørs og innendørs støynivå for situasjonen i 2011. Det er benyttet et nytt beregningsverktøy (Norstøy) og det er store endringer i datagrunnlaget for beregningene (f.eks. mer komplett registrering av bygninger og veger). Dette gjør det vanskelig å sammenligne med støykartleggingen i 2007 og en omformulering av målsettingen er derfor nødvendig for å få til en praktisk gjennomførbar årlig oppfølging av målsettingen.</p> <p>Ny beregning viser at 8800 personer i Trondheim er eksponert for støynivå over 38 dBA i boligen sin og at 31900 personer utenfor boligen har støynivå over 60 dBA (beregning 2 meter over bakken).</p>	Kartlegging 2007, ny kartlegging i 2011/12. Deretter årlig oppdatering
Avledet indikator:	Ikke behov	
Anbefaling indikator:	3 indikatorer anbefales for å fange opp effekter av støytiltak. <ol style="list-style-type: none"> 1. Utvikling i antall personer som utsettes for innendørs støy over 38 dBA 2. Utvikling i antall personer som utsettes for utendørs støynivå ved bolig over 60 dB, med og uten stille side (beregning i 2 m høyde). 3. Støytiltak ved skoler, barnehager og institusjoner med utendørs støynivå over 60 dBA (beregning i 2 m høyde) kan beskrives hvert år. 	
Ny målsetting:	Ut fra ovennevnte anbefales justert målsetting knyttet til antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim: Reduksjon med 15 % i 2024 i forhold til 2011- situasjonen	
Status 2012:	Innendørs og utendørs støynivå ved bolig:	

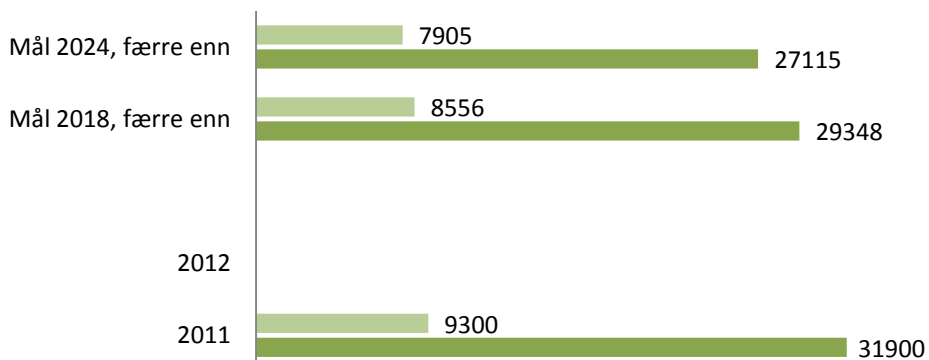
Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå

■ Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå



Antall personer utsatt for over 60 dB utendørs støynivå ved bolig

■ Med stille side ■ Totalt



Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.

Målene bør settes for 2024 og måles i forhold til 2011. Nye beregninger bør gjøres hvert år, første gang mest reelt for 2014-situasjonen. Tiltak, trafikk tall mm. må da oppdateres.

**Ansvar-
Kostnad:**

Statens vegvesen.
Krever noen ekstra ressurser til årlig oppdatering, men bør kunne inngå i ordinær kommunal/ statlig forvaltning.

Mål 7: Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting

Målsetting:	Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting skal fortsette. 80 % av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen". Det er et langsiktig mål at arealkrevende og ikke arbeidsintensiv næring må flyttes ut av pressområder.										
Utdyping av målet:											
Indikatorer	Målene er konkrete og målbare. Det er ikke behov for avledede indikatorer.	Datakilder:									
Direkte indikator:											
Avledet indikator:											
Anbefaling indikator:	<ul style="list-style-type: none"> Andel godkjente nye boliger innenfor eksisterende tettstedsavgrensning (SSB 2008) Andel nytt areal til arbeidsintensive virksomheter i kollektivbuen 										
Status 2012:	Lokalisering av arbeidsplasser og boliger:										
	<div style="text-align: center;"> <h3>Arealbruk</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Andel nytt areal til arbeidsintensive virksomheter i kollektivbuen</th> <th>Andel godkjente nye boliger innenfor eksisterende tettstedsavgrensning (SSB 2008)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2018</td> <td>60</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt 2008-2012</td> <td>52</td> <td>79</td> </tr> </tbody> </table> </div>		Kategori	Andel nytt areal til arbeidsintensive virksomheter i kollektivbuen	Andel godkjente nye boliger innenfor eksisterende tettstedsavgrensning (SSB 2008)	Mål 2018	60	80	Gjennomsnitt 2008-2012	52	79
Kategori	Andel nytt areal til arbeidsintensive virksomheter i kollektivbuen	Andel godkjente nye boliger innenfor eksisterende tettstedsavgrensning (SSB 2008)									
Mål 2018	60	80									
Gjennomsnitt 2008-2012	52	79									
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	For perioden 2008- 2012 er det måloppnåelse mht. andelen godkjente nye boliger innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. Andelen nytt areal til arbeidsintensive virksomheter innenfor kollektivbuen er imidlertid lavere enn målet som er satt.										
Ansvar- Kostnad:	Trondheim kommune. Inngår i ordinær kommunal forvaltning.										

Mål 8: Reduksjon av klimagassutslippene fra egen virksomhet

Målsetting:	De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.																											
Utdyping av målet:	Det er ikke angitt noe årstall for når målet skal være nådd. Det er her valgt å legge samme tidsperspektiv på dette målet som det generelle CO2- målet; 2018.																											
Indikatorer		Datakilder:																										
Direkte indikator:	Drivstoff- forbruk på kommunens egen bilpark, med en omregning til CO2- utslipp, vil være en direkte indikator som gir svar på utviklingen.	Kommunens egne regnskap for bilhold																										
Avledet indikator:	Bilparkens sammensetning vil gi en indikasjon, men vil ikke være så godt om drivstoff- forbruk.																											
Anbefaling indikator:	CO2- utslipp fra Trondheim kommunes egen vognpark, totalt og per enhet. Det er vist de data som er tilgjengelige og mest relevante; totalt utslipp fra egen kjøretøy/ maskinpark, og data om utslipp per lett kjøretøy (leasede biler). De leasede bilene utgjør om lag 97-98 % av de lette kjøretøyene. Rapporteringsrutiner og dokumentasjonsgrunnlag vil bli endret og forbedret fra og med 2013.																											
Status 2011/12:	<p>Totalutslipp fra vognparken:</p> <table border="1"> <caption>CO2- utslipp egen vognpark, tonn totalt</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Utslipp (tonn)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2018</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>1,10</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>1,07</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>1,00</td> </tr> </tbody> </table> <p>Utslipp per enhet, lette kjøretøy:</p> <table border="1"> <caption>CO2- utslipp egen vognpark, leasede biler. Tonn per bil</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Utslipp (tonn per bil)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2018</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>0,68</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>0,68</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>0,66</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>0,81</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>1,00</td> </tr> </tbody> </table>		År	Utslipp (tonn)	Mål 2018	0,60	2012		2011	1,10	2010	1,07	2009	1,00	År	Utslipp (tonn per bil)	Mål 2018	0,60	2012	0,68	2011	0,68	2010	0,66	2009	0,81	2008	1,00
År	Utslipp (tonn)																											
Mål 2018	0,60																											
2012																												
2011	1,10																											
2010	1,07																											
2009	1,00																											
År	Utslipp (tonn per bil)																											
Mål 2018	0,60																											
2012	0,68																											
2011	0,68																											
2010	0,66																											
2009	0,81																											
2008	1,00																											

Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	Totalutslippene har økt, primært pga. økt tjenesteproduksjon. Utslippene per leasede bil har imidlertid gått betydelig ned, primært pga. overgang til mer miljøvennlige kjøretøy.
Ansvar- Kostnad:	Trondheim kommune. Inngår i ordinær kommunal forvaltning. Ingen ekstra kostnad.

Mål 9: Påvirkning overfor næringsliv

Målsetting:	Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.	
Utdyping av målet:		
Indikatorer		Datakilder:
Direkte indikator:	Det er vanskelig å finne én indikator som direkte gir svar på om målet nås. Avlede indikatorer må benyttes.	
Avlede indikator:	<p>Trondheim kommune kan drive påvirkning overfor andre innen transportnæringen og annen virksomhet blant annet gjennom mobilitetskontoret og gjennom arbeidet som utføres av Miljøenheten i kommunen for å sertifisere bedrifter til «Miljøfyrtårn».</p> <p>Det er også relevant å se på utslipp fra kollektivtransportsektoren i Trondheim. AtB beregner utslipp fra sine bussoperatører basert på en utredning fra TØI og utkjørte rutekilometer. Tomkjøring til/ fra depot er ikke med i disse beregningene. Fylkeskommunen foretar også beregninger av drivstoff- forbruk.</p> <p>En tredje indikator kan være antall virksomheter/ antall ansatte i virksomheter som flytter fra lokalisering med gratis p-plass, til kollektivbuen uten p-plass. Alternativt er også antall virksomheter/ ansatte i virksomheter som innfører parkeringsavgift generelt, interessant og relevant. Parkeringsvirkemidlet viser seg erfaringsmessig å ha meget stor effekt på reisemiddelvalg. Det anbefales at dette blir en indikator når data om dette blir tilgjengelig.</p>	Data fra Miljøenheten i kommunen, fra fylkeskommunen og fra AtB
Anbefaling indikator:	<p>Det er flere aktuelle indikatorer. Når det gjelder utslipp fra kollektivtrafikken vil effektene av tiltakene på bussparken påvirke målene 1 og 5 i Miljøpakken om reduksjon i utslipp (CO₂, NO₂ og PM₁₀). Det foreslås derfor at utslipp fra kollektivtrafikken ikke blir direkte måleindikator under dette mål nr. 9.</p> <p>Det foreslås indikatorer knyttet til miljøfyrtårn og parkering:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antall bedrifter som er Miljøfyrtårn- sertifisert. Målet som er foreslått for Miljøfyrtårn- sertifiserte bedrifter betyr en netto økning på 10- 15 nye bedrifter per år. • Antall virksomheter/ antall ansatte i virksomheter som innfører parkeringsrestriksjoner. Data om dette rapporteres når slike data blir tilgjengelige, trolig fra 2013. 	
Status 2012:	Miljøfyrtårn- sertifiserte bedrifter	

	<h3 style="text-align: center;">Antall bedrifter i Trondheim som er Miljøfyrtårn-sertifiserte</h3> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Antall bedrifter</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2018</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>216</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>190</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>133</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>64</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">■ Antall bedrifter i Trondheim som er Miljøfyrtårn-sertifiserte</p>	År	Antall bedrifter	Mål 2018	315	2012	240	2011	216	2010	190	2009	133	2008	64
År	Antall bedrifter														
Mål 2018	315														
2012	240														
2011	216														
2010	190														
2009	133														
2008	64														
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	Utviklingen er positiv og går i riktig retning.														
Ansvar- Kostnad:	AtB og Trondheim kommune. Ingen ekstra kostnad.														

Mål 10: Reduksjon i trafikkulykker

Målsetting:	Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 % i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafikksikkerhet.													
Utdyping av målet:	Første del av målet er konkret og målbart. Del to er ikke direkte kvantifisert. Men nullvisjonen er i Nasjonal transportplan for perioden 2010- 19 konkret: Antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredjedel innen 2020. Det synes riktig å benytte samme mål også i Miljøpakken. Ny kommunal trafikksikkerhetsplan er under utarbeidelse. Dersom det settes andre mål og tidsplaner i den planen, bør dette også medføre justering av målene i Miljøpakken.													
	Tidsperioden for det første delmålet er ikke konkretisert. Det foreslås å benytte samme tidsperspektiv som for hardt skadde/ drepte; 2019.													
Indikatorer		Datakilder:												
Direkte indikator:	Ulykkesstatistikk både for totalt antall skadde i trafikkulykker, og antall hardt skadde og drepte.	Statens vegvesens ulykkesstatistikk												
Avledet indikator:	Ikke behov													
Anbefaling indikator:	Antall ulykker totalt, og antall hardt skadde og drepte per år.													
Status 2012:	<p>Antall trafikkulykker i Trondheim.</p> <table border="1"> <caption>Ulykkesutvikling Trondheim</caption> <thead> <tr> <th>Periode</th> <th>Antall hardt skadde/ drepte</th> <th>Antall ulykker totalt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mål 2019</td> <td>14</td> <td>221</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt 2009-12</td> <td>16</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt 2000- 2005</td> <td>21</td> <td>276</td> </tr> </tbody> </table>		Periode	Antall hardt skadde/ drepte	Antall ulykker totalt	Mål 2019	14	221	Gjennomsnitt 2009-12	16	250	Gjennomsnitt 2000- 2005	21	276
Periode	Antall hardt skadde/ drepte	Antall ulykker totalt												
Mål 2019	14	221												
Gjennomsnitt 2009-12	16	250												
Gjennomsnitt 2000- 2005	21	276												
Vurdering av måloppnåelse, tiltakene og evt. behov for revurdering av mål.	<p>Utviklingen går i riktig retning, både i forhold til antall ulykker og antall drepte/hardt skadde. Det er usikkert om dette skyldes den generelle utviklingen i landet og fylket for øvrig – eller om det skyldes de tiltak som er iverksatt gjennom Miljøpakken.</p> <p>Mange av de tiltakene som er gjennomført og planlagt har fram til nå vært rettet mot trygghet/følt sikkerhet – spesielt fokusert på skoleveg og andre steder der barn ferdes. Det er ikke gjennomført mange tiltak på steder med reell risiko (det vil si de steder i vegnettet der det faktisk skjer trafikkulykker).</p> <p>For at den positive utviklingen skal fortsette fram mot 2019 vil det være nødvendig å sette inn tiltak også på de steder i vegnettet der det skjer flest ulykker. Dette vil være tiltak på deler av hoved/samlevegnettet i Trondheim.</p>													
Ansvar- Kostnad:	Statens vegvesen. Ingen ekstra kostnad.													

Annet, behov for andre indikatorer

Relativ reisetid

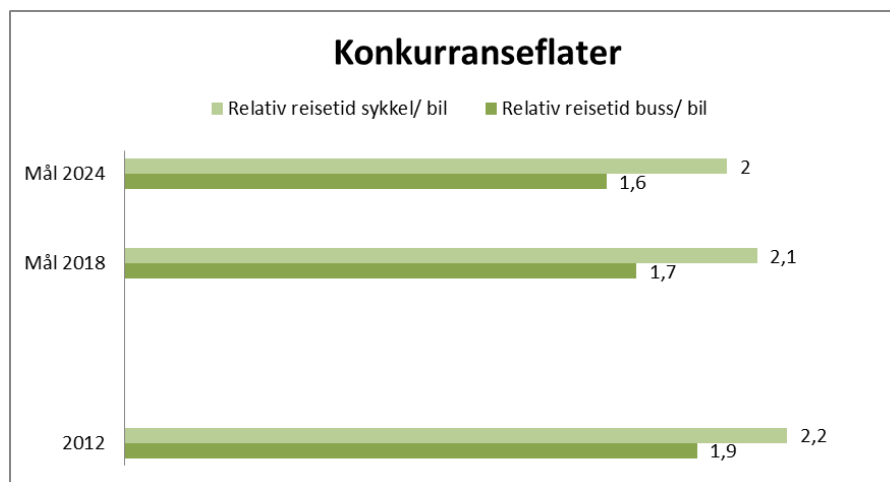
Et stadig bedre konkurranseforhold mellom bil og andre transportformer i favør av de miljøvennlige transportformene, er viktig for å nå flere av målene i Miljøpakken. Erfaringer fra inn- og utland viser at det er viktig at den relative reisetiden buss/ bil er lavere enn ca. 1,7 for å få en overgang fra bil til kollektivtransport. Det vil være interessant å konkretisere hvordan dette konkurranseforholdet er i dag og utvikler seg framover i Trondheim og gjerne også i Trondheimsregionen.

Statens vegvesen introduserte i 2012 en indikator som viser konkurranseforholdet mellom kollektivtransport og bil i de fire største byene i landet. For Trondheim er denne indikatoren utviklet med bruk av ATP-modellen sammen med sanntid reiseinformasjon fra både bil- og kollektivtrafikken.

Indikatoren viser følgende:

- Forholdet mellom reisetider med kollektivtransport og biltransport for alle innbyggerne til ulike viktige reisemål, her er valgt ut Midtbyen, Øya/ Gløshaugen og de to avlastningssentrene Tillerbyen og Lade. Gjennomsnittet er vektet ut fra antallet arbeidsplasser i disse fire målpunktene.
- Indikatoren viser relativ reisetid dør til dør inkl. gangtider, ventetider, reisetider og omstigningstider. Indikatoren er for 2012 beregnet til 1,9. Det er også beregnet en relativ kjøretid kun på veg (inkl. holdeplasstid). Den viser en verdi på 1,2.

Indikatorframstillingen kan grafisk vises på tilsvarende måte som for de andre indikatorene. Det må settes realistiske mål på hvordan utviklingen ønskes fram mot 2018 og 2024. Her er foreslått å sette et mål på 1,7 i løpet av 2018. I figuren er det vist tilsvarende konkurranseflate mellom sykkel og bil.



Bilpassasjerer som miljøvennlig transportmiddel

Intensjonen med mål 2 i Miljøpakken er å redusere andelen biler på vegene til fordel for de miljøvennlige transportformene. Disse er definert til å være gang, sykkel og kollektivtransport. Overgang fra bilfører til bilpassasjer vil ha positiv virkning på målet om å få lavere bilandel. Statens vegvesen peker i tilleggsutredningen for trinn 2 i Miljøpakken på viktigheten og behovet for også å inkludere bilpassasjerene i gruppen miljøvennlig transportform. Da vil vi også ha enda flere virkemidler å benytte for å nå målet om lavere bilandel.

Dersom dette velges som et nytt mål eller omdefinert mål, må det settes et konkret mål både på bilførerandel og bilpassasjerandel i 2018. Det bør som påpekt tidligere, også drøftes hvilke mål det skal settes for kollektiv-, sykkel- og gange- andelene i 2018.