



Miljøpakken
– bedre by



Evaluering av resultater – Miljøpakken 2019

Rapport x/2020 Miljøpakkens sekretariatet

Evaluering av måloppnåelse 2019 - Miljøpakken

Forord

Miljøpakke for transport i Trondheim er vedtatt i 4 trinn:

1. **Miljøpakkens trinn 1:** Vedtatt lokalpolitisk (bystyret/fylkestinget) i 2008/2009 og i Stortinget i 2009.
2. **Miljøpakkens trinn 2:** Vedtatt lokalpolitisk i 2012 og i Stortinget i juni 2013.
3. **Miljøpakkens trinn 3:** Vedtatt lokalpolitisk i 2016 og i Stortinget i februar 2018. Trinn 3 innebærer noe høyere takster og en forlenget innkrevingsperiode på fem år, til 2029, med mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033.
4. **Miljøpakkens trinn 4:** Byvekstavtale 2019-2029 (vedtatt lokalpolitisk vår 2019). Avtalen innebærer ikke endringer i bomsystemet, men utvider Miljøpakken økonomisk og geografisk med kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal.

Gjennom Byvekstavtalen fra 2019 har Miljøpakken fått nye mål som erstatter de 10 gamle målene:

Overordnet mål:

0-vekstmålet: Det betyr at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det skal altså ikke være vekst i persontransport med bil.

Byvekstavtalen skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

Lokale delmål:

1. **CO2:** Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.
2. **Miljøvennlige reiser:** Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.
3. **Samordnet areal- og transportplanlegging:** Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.
4. **Tilgjengelighet:** By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.
5. **Trafikkulykker:** Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.
6. **Luftkvalitet:** Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.
7. **Trafikkstøy:** Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

8. **Næringstransport:** Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.
9. **Brukertilfredshet:** Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Måloppnåelse skal evalueres årlig. Hensikten er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og eventuelt vurdere andre tiltak for å nå målene. Tidligere evalueringer: 2012, 2013/14, 2015, 2016, 2017 og 2018.

Referanseår: Siden byvekstavtalen ble inngått i 2019, er dette året sammenligningsgrunnlag. Med nye mål og et utvidet "Miljøpakke-område", kan vi ikke fortsette å evaluere etter samme mal som før. Denne evalueringen blir en «mellom-evaluering» inntil partene i Miljøpakken har konkretisert de nye målene med delmål og indikatorer. Dette arbeidet pågår. Det er likevel viktig at det foretas en evaluering nå som innspill til arbeidet med handlingsprogram 2021-24. Det gir grunnlag for å vurdere behov for endring av kurs eller nye tiltak.

Det er ulik tilgang på statistikk for kommunene i denne evalueringen. Det mangler derfor statistikk fra en eller flere av kommunene flere steder. Det prøver vi å kompensere for med kvalitative vurderinger. I arbeidet med konkretisering av mål og indikatorer, vil vi sørge for at evalueringen og bruk av statistikk kan bli mest mulig likt for hele avtaleområdet senere.

Denne rapporten presenterer evalueringen i 2019. Her legges sist tilgjengelig statistikk til grunn. For noen av målene vurderes måloppnåelse per 2018, for andre måloppnåelse per 2019. Dette går fram under hvert enkelt mål.

Reisevaneundersøkelser (RVU) er sentrale for evalueringen av flere av målene. Nasjonal Reisevaneundersøkelse gjennomføres nå kontinuerlig for storbyområdene. RVUer som legges til grunn:

- RVU 2013/14
- RVU 2016/17
- Foreløpige resultatet fra RVU 2018

Rapporten er utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat i samarbeid med partene.

Trondheim 07.05.2020

Henning Lervåg

leder Miljøpakkens sekretariat

Evaluerings

Overordnede mål

0-vekstmålet

Utviklingen i trafikkarbeidet skal måles gjennom kontinuerlige reisevaneundersøkelser (RVU) supplert med en byindeks for årsdøgntrafikk i utvalgte registreringspunkter. Måloppnåelsen for 0-vekstmålet gjelder avtaleperioden sett under ett, med 2019 som referanseår. Til evalueringen har vi foreløpige tall fra RVU 2018, mens tall fra RVU 2019 ikke er klare enda. Utviklingen i biltrafikk beskrives både ut fra Byindeksen for Trondheim, og med trafikk tall fra alle bomstasjonene i Trondheim.

Byindeksen for Trondheim viser en endring i trafikkmengden på 1,3 % fra 2018 til 2019. Datagrunnlaget består av både av passeringer gjennom bomsnittene, og trafikk gjennom et utvalg trafikkregistreringspunkter i Trondheim. Siden næringstransport ikke skal inngå i nullvekstmålet, er tunge kjøretøy ikke med i datagrunnlaget. Det er ikke gjort justeringer for gjennomgangstrafikk.

Det er totalt 1,9 % flere passeringer gjennom bomsnittene i Trondheim i 2019 enn i 2018. Endringen er 2,1 % uten "store biler" (næringstrafikk).

Byindeksen og antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen langs E6 på Ranheim viser trafikkvekst i Trondheim i 2019 på mellom 1 % og 2 % sammenlignet med 2018.

Vurdering av måloppnåelse:

Trafikken i 2019 var høyere enn i 2018. Måloppnåelse fremover skal vurderes mot trafikknivået i 2019. Trafikkvekst over tid vil stride mot 0-vekstmålet i byvekstavtalen.

Mer effektiv arealbruk

Her vises det til evaluering av delmål 3 - *Samordnet areal- og transportplanlegging*. Partene jobber for tiden med å utvikle en arealindikator som kan måle arealbruk over tid.

Mål 1 - CO2

Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

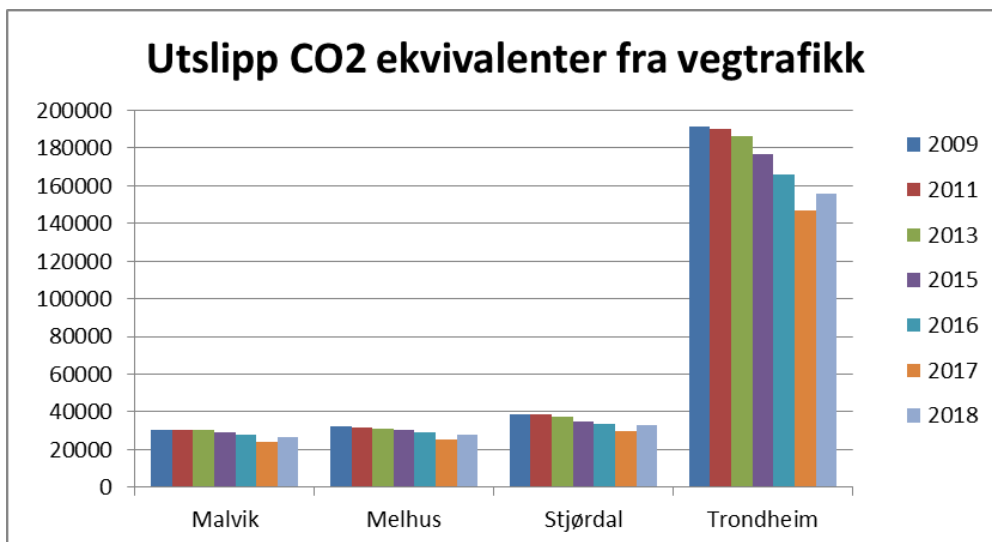
Konkretisering av mål/indikatorer: I 2019 lanserte Miljødirektoratet en ny modell for beregning av klimagassutslipp fra vegtrafikk i kommunene. Det vil være naturlig å bruke denne statistikken for Miljøpakke-området. Det arbeides med å konkretisere målet mht. hvilke reduksjoner som er nødvendige for å oppfylle Paris-avtalen og lokale klimamål.

Status:

Modellen fra Miljødirektoratet viser årlige reduksjoner i CO2-utslipp fra 2009 til 2017, mens utslippene øker noe fra 2017 til 2018. Endringene er vist i tabellen under.

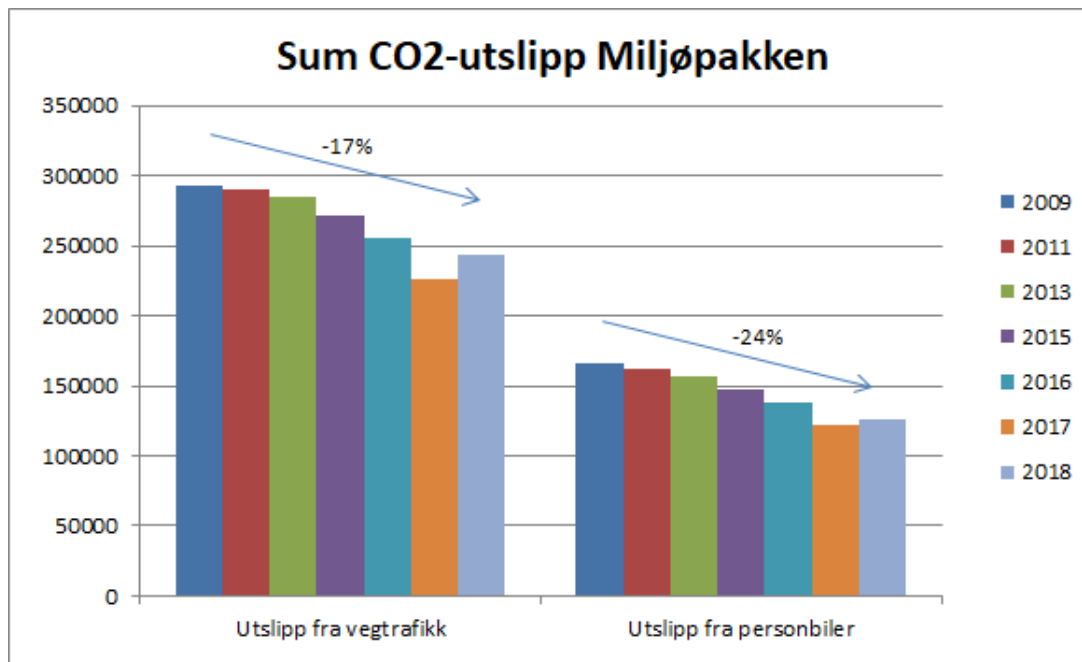
Endring utslipp CO2 ekvivalenter fra vegtrafikk	Vegtrafikk samlet		Personbiler	
	2009-2018	2017-2018	2009-2018	2017-2018
Malvik	-13 %	9 %	-25 %	3 %
Melhus	-14 %	9 %	-24 %	4 %
Stjørdal	-15 %	11 %	-25 %	5 %
Trondheim	-19 %	6 %	-23 %	3 %

Totale utslipp fra vegtrafikk per kommune i Miljøpakken fra år til år fremgår av figuren under.



Økningen i utslipp fra vegtrafikk skyldes ifølge Miljødirektoratet mindre bruk av biodrivstoff.

Samlet for hele avtaleområdet blir bildet slik:



De økte utslippene i avtaleområdet fra 2017 til 2018 er 8 % for vegtrafikken samlet og 3 % for personbiler.

Vurdering av måloppnåelse: Utslippene fra vegtrafikken er fremdeles betydelig lavere i 2018 enn i 2009. Fra 2017 til 2018 økte imidlertid CO2-utslippene noe på grunn av mindre innblanding av biodrivstoff gjennom det nasjonale omsetningspåbudet. Dette var spesielt høyt i 2017 (16 %), men gikk ned noe i 2018 (12 %). Så selv om elbilandelen økte, var ikke det nok til å motvirke redusert innblanding av biodrivstoff.

Økningen i CO2-utslipp fra 2017 til 2018 skyldes ikke trafikkvekst. Fra 2017 til 2018 gikk antall passeringer i bomsnittene ned -1,4%. Byindeksen for Trondheim rapporterte om -0,3 % nedgang i samme periode.

Mål 2 - Miljøvennlige reiser

Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.

Konkretisering av mål/indikatorer:

Nasjonal Reisevaneundersøkelse (RVU) gjennomføres nå kontinuerlig for storbyområder med bymiljøavtale. Det er her vi skal få tall for reisemiddelfordelingen. Befolkningsstatistikk får vi fra SSB/Trondheimsregionen.

Status: Ved utgangen av 2019 var det 260.189 innbyggere i Malvik, Melhus, Stjørdal og Trondheim, som er 3.324 (1,3 %) flere enn ved utgangen av 2018. Befolkningsveksten var størst i Trondheim. Tabellen under viser innbyggertall i hver av de fire kommunene i 2018 og 2019.

Innbyggere	2018	2019	Endring
Malvik	14 040	14 148	0,8 %
Melhus	16 562	16 733	1,0 %
Stjørdal	24 028	24 145	0,5 %
Trondheim	202 235	205 163	1,4 %
Sum	256 865	260 189	1,3 %

Resultater fra RVU 2019 foreligger ikke. RVU for 2018 viser en bilandel på 50 %. Andelen kollektivreisende i Trondheim var 12 %, andelen syklende var 10 % og andelen gående var 27 %. Disse resultatene er omtrent som i 2017.

Anslag fra AtB viser vekst i antall kollektivreisende i 2019 på 2,6% sammenlignet med 2018. Mesteparten av passasjerveksten kom første halvår i 2019. Hvert år teller antall syklende og gående over broene inn til Trondheim sentrum to onsdager i september. Basert på disse manuelle tellingene og fire funksjonelle trafikkregistreringspunktene for sykkel i Trondheim, beregnes antall syklende å være 4 % høyere i 2019 enn i 2018. Antall gående gikk noe ned i de manuelle tellingene, men en av telledagene i 2019 var påvirket av dårlig vær.

Vurdering av måloppnåelse:

For å kunne si noe om utviklingen fra 2018 til 2019, trenger vi RVU-tall for 2019, som ikke foreligger ennå. Foreløpig har vi ikke et godt nok grunnlag for å si om økningen i miljøvennlige reiser er større enn befolkningsveksten.

På noen områder går utviklingen i riktig retning. Passasjertall fra ATB viser flere kollektivreisende i 2019 enn i 2018. Det var også flere som syklet i 2019. Utviklingen over tid viser flere gående, men det ble registrert færre gående i de manuelle tellingene av gående og syklende i september 2019 enn året før.

Mål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Konkretisering av mål/indikatorer: For å kunne evaluere og rapportere på dette målet, jobber partene med å utvikle en arealindikator. Den vil kunne si noe om utviklingen mht. areal- og transportplanlegging for hele avtaleområdet. Dette arbeidet pågår.

I påvente av arealindikator-tall for hele avtaleområdet, ser vi på noen kvalitative vurderinger fra de nye kommunene og fortettingstall fra Trondheim kommune.

Status:

Malvik kommune

Store deler av utbyggingen i Malvik skjer langs Fv. 950. De fleste plan- og byggesakene ligger innenfor fortettingssoner langs fylkesvegen, kanskje spesielt i boligområder i kort distanse fra lokalsentrum eller fylkesvegen.

Melhus kommune

Den største delen av fortettingen i Melhus kommune skjer i sentrumsområdet. Tidligere trend viser at halvparten av veksten i boliger skjer her. Gjennomsnittet for bygging av boliger i Melhus ligger grovt sett på ca 100 i året, 50 av disse er i sentrum. Prognosen viser litt fallende trend totalt sett for kommunen. Imidlertid har det vært relativ høy interesse for utbygging de siste 3 årene i forbindelse med arbeidet med områdeplanen for Melhus sentrum. Det antas at veksten i sentrum kan bli høyere enn det prognosene skulle tilsi.

På sikt vil det også kunne skje noe fortetting ved tettsteder som for eksempel Ler etter hvert som arbeidet med E6 gjennomføres.

Stjørdal kommune

I Stjørdal ble følgende igangsatt i 2019:

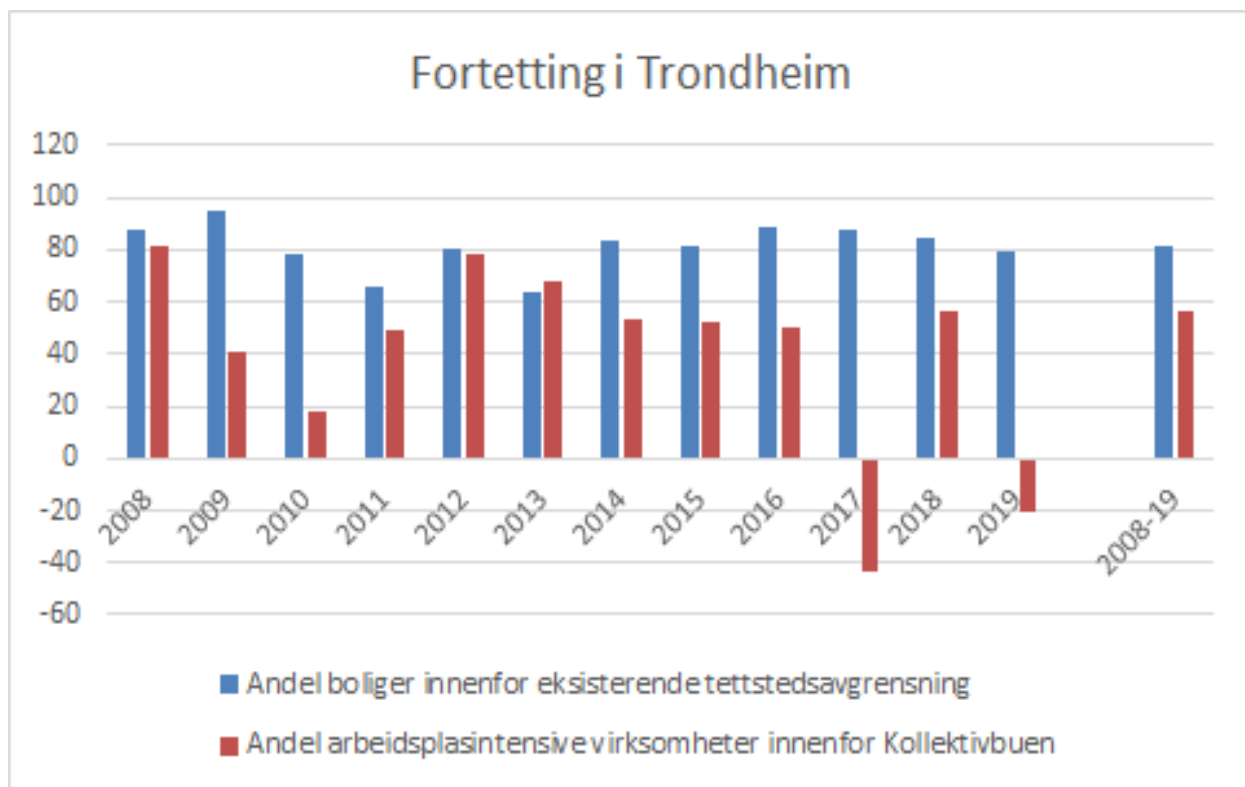
- 109 boliger, 68 %, er bygd innenfor byområdet
- 35 boliger, 22 %, er bygd innenfor tettstedene
- 16 boliger, 10 %, er bygd utenfor by og tettsted

Når det kommer til besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter, var det ikke noen stor bevegelser i 2019.

Trondheim kommune

I det gamle mål 7 i Miljøpakken var målsettingen at 80% av nye boliger skulle bygges innenfor eksisterende tettstedsstruktur, mens 60% av nye kontorer (arbeidsplassintensive arbeidsplasser) skulle komme innenfor Kollektivbuen.

Tabellen under viser utviklingen fra 2008 til og med 2019.



(*I 2017 og 2019 var det negative tall for arbeidsplassintensive virksomheter. Det skyldes omdisponering av kontorarealer til andre formål som bolig, og at det ble godkjent lite "kontorareal" de to årene. Derfor ble det en "avgang" i bruksareal til arbeidsplassintensive virksomheter innenfor Kollektivbuen de to årene).

Utvikling samlet for perioden 2008-19:

- 81,1% av boligene ble bygd innenfor eksisterende tettstedsstruktur
- 56,7% av de arbeidsplassintensive virksomhetene kom innenfor Kollektivbuen

Vurdering av måloppnåelse:

I Malvik, Melhus og Stjørdal skjer store deler av boligbyggingen i og inntil sentrumsområdene/tettstedene.

Med tanke på det gamle fortettingsmålet for Trondheim kommune, har det vært en meget god utvikling i perioden 2008-19. Det viser at Trondheim er en by med stor grad av fortetting og bygging langs de sentrale kollektivårene.

Det vurderes at en stor andel av utbyggingen i avtaleområdet er i tråd med forutsetningene i Byvekstavtalen om en samordnet areal- og transportplanlegging.

Mål 4 - Tilgjengelighet

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid

Status: Må avvente konkretisering av mål/indikatorer for å kunne si noe om status.

Universell utforming er en del av dette målet. På generelt grunnlag kan det sies at anleggene som Miljøpakken bygger, skal være universelt utformet. Det vil si at vi i hvert fall skal oppfylle minimumskravene. Så har det vært en diskusjon (jf innstegshøyde) om man skal strekke seg lenger enn minimumskravene.

Men dette målet er mer enn universell utforming, det gjelder tilgjengelighet for alle. Arbeidet med å konkretisere mål/indikatorer vil definere hva som skal rapporteres og evalueres.

Vurdering av måloppnåelse: Ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse.

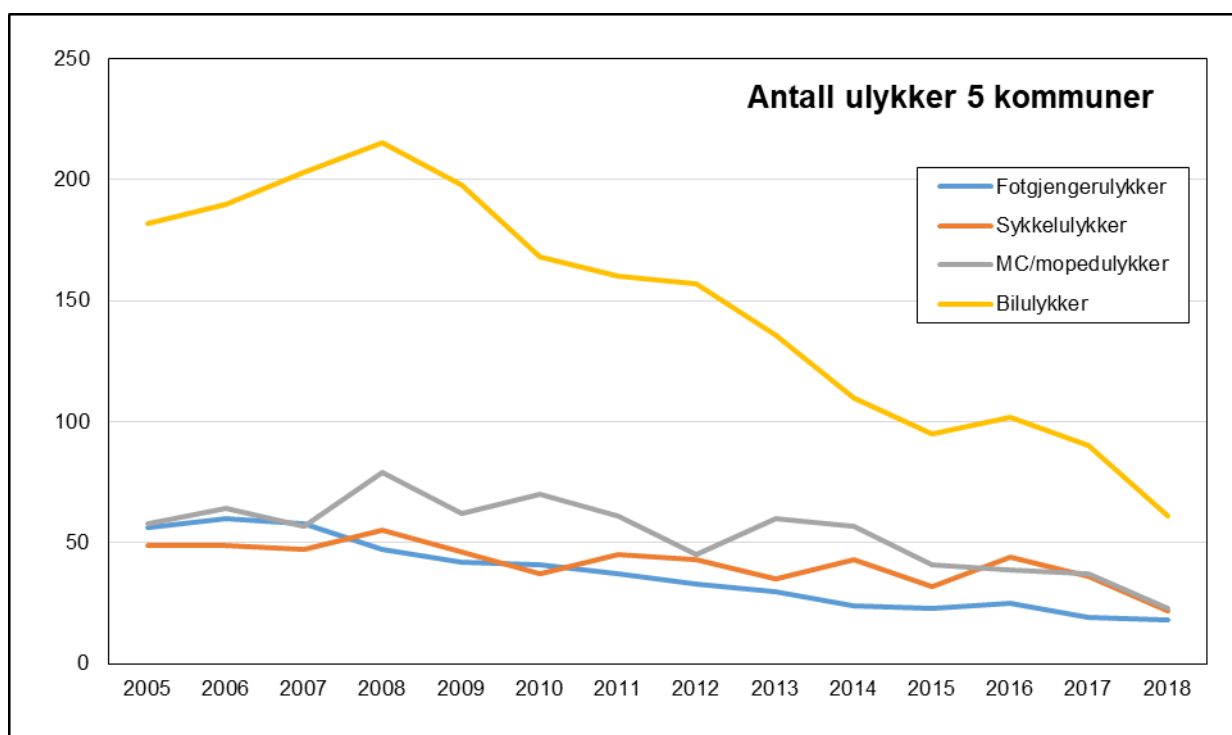
Mål 5 - Trafikkulykker

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

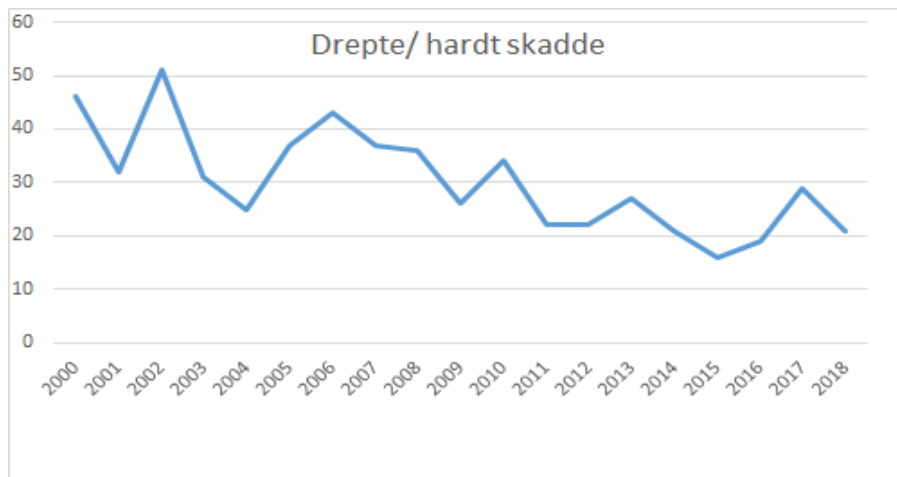
Konkretisering av mål/indikatorer: Vi bruker ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen.

Status: Vi har ikke tall for 2019 ennå, men ser på status i trafikkulykker i avtaleområdet til og med 2018 for å kunne si noe om utviklingen. Det er også tatt med tall for Klæbu kommune som nå er blitt en del av Trondheim kommune. Derfor "5 kommuner".

Antall ulykker i perioden 2005-2018 fordelt på trafikanttyper:



Antall hardt skadde/drepte i perioden 2000-2018:



Vurdering av måloppnåelse:

Den generelle utviklingen mht. trafikkulykker går riktig vei for alle typer trafikanter. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte og skadde i trafikken. Nedgangen skyldes trolig mest den generelle utviklingen, men i Trondheim også trafiksikkerhetstiltak i regi av Miljøpakken. Mange av Miljøpakkens tiltak retter seg mot opplevd trygghet/ sikkerhet – spesielt på skoleveg og andre steder der barn ferdes, men det er også gjennomført noen tiltak andre steder med mange trafikkulykker. Fokus på steder med alvorlige ulykker er viktig.

I perioden 2016-18 var det i snitt 23 hardt skadde/drepte per år i avtaleområdet. Med nullvisjonen som overordnet rettesnor er ambisjonene høye. Det må fremdeles jobbes hardt med å redusere antall alvorlige trafikkulykker.

Mål 6 - Luftkvalitet

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid.

Status: I påvente av arbeidet med konkretisering av mål/indikatorer, bruker vi de opplysningene vi har pt. for å si noe om status for hele avtaleområdet. For de nye kommunene bruker vi status fra *Luftkvalitet i Norge- offentlig informasjon om luftkvalitet* i tillegg til kvalitative beskrivelser. For Trondheim kommune har vi tall fra målestasjoner som vi rapporterer på.

Malvik kommune

Det er lite luftforurensing i Malvik kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Mulige problemområder kan være langs E6 og eventuelt langs Fv. 950 i perioder hvor en eller flere av tunnelene på E6 er stengt, men her vil det være vanskelig å finne målinger eller kunne si noe om måloppnåelse.

Melhus kommune

Det er lite luftforurensing i Melhus kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Utsatte områder for Melhus er Melhus sentrum og langs E6. Det er nylig sendt ut informasjon fra MD om «Fagbrukertjeneste for luftkvalitet». Denne angir utsatte områder når det gjelder grovt og fint svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO2). Disse ligger langs E6;

- Fra Søre Jaktøya og gjennom Melhus sentrum stort sett i gul sone. Brubakkhaugen ligger i strekket her i rød sone
- Mindre området ved Skjerdingstad ligger i gul sone
- Mindre område ved Lersvegen/ Bortn i gul sone

Stjørdal kommune

Det er lite luftforurensing i Stjørdal kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Ut over dette opplyser kommunen at det er ingen kilder som tilsier et forurensningsnivå som krever overvåkning.

Trondheim kommune

For Trondheim viser tall fra Miljøenheten (*Luftkvalitet desember 2019*) at luftkvaliteten i 2019 er den beste som er målt siden målingene startet på 90-tallet.

Svevestøv (PM10): Grundig renhold og støvdemping langs hovedvegnettet har vært helt avgjørende for å ha kontroll på grovt svevestøv (PM₁₀) fra asfaltslitasje, som skyldes bruk av piggdekk på bar asfalt.

Nitrogendioksid (NO₂): Årsmiddel for NO₂ (typisk eksos fra kalde dieselmotorer) fortsetter å synke og er også i år den laveste som er målt. Tiltak mot vekst i personbilparken de siste ti årene kombinert med elektrifisering av bilparken er trolig hovedårsaken: Veksten i personbiltrafikken har stagnert; bilene har lavere utslipp; kollektivtrafikken har økt kraftig; bussene har skiftet drivstoff fra diesel- til biodiesel, -gass og el. Ikke minst har satsingen på gange, sykkel og elbiler gitt flere utslippsfrie trafikanter, mindre kø og dermed lavere utslipp fra andre trafikanter. Samtidig har det blitt mindre tungtrafikk gjennom sentrum etter bygging av Nordre avlastningsveg kombinert med differensierte bomtakster som leder trafikken via omkjøringsvegene.

Vurdering av måloppnåelse: Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet. For Trondheim kommunes del er måloppnåelsen svært god. Luftkvaliteten i 2019 var den beste siden målingene startet på 90-tallet.

Mål 7 - Trafikkstøy

Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid.

Status: Har ingen nye målinger/beregninger. Avventer utvikling av nye delmål/indikatorer.

Vurdering av måloppnåelse: Ikke grunnlag for å vurdere.

Mål 8 - Næringstransport

Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid.

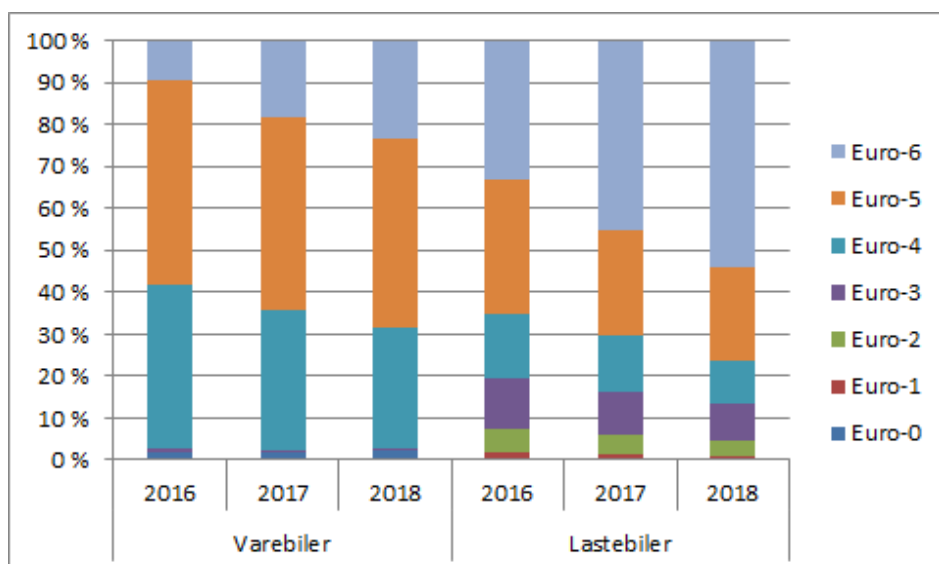
Status: For å vurdere om næringstransporten er blitt mer miljøvennlig, er det sett nærmere på andelen elektriske varebiler og fordelingen av varebiler og lastebiler etter euroklasse. Denne vurderingen er gjort basert på tall fra SSB (tabell 11823) over antall registrerte kjøretøy etter drivstofftype, euroklasse og kjøretøygruppe for årene 2016 til 2018, og tall fra OVT over antall elektriske varebiler i Trondheim.

Antall elektriske varebiler i Trondheim var:

- 185 i 2017
- 271 i 2018
- 371 i 2019

Dette gir en andel elektriske varebiler i 2019 på 3,3 % av alle varebiler klasse 2, opp fra 1,8 % i 2016 og 2,5 % i 2017. Tallene viser en positiv utvikling med flere elektriske varebiler, men fremdeles er andelen lav.

Euroklassene angir hvor store utslipp nye motorer til personbiler og tunge kjøretøy maksimalt skal kunne ha. I alle kommunene i Miljøpakken øker antall varebiler og lastebiler typegodkjent med høy euroklasse.



Figuren over viser tall for Malvik, Stjørdal, Melhus og Trondheim samlet. Andelen varebiler og lastebiler med Euro-6 godkjenning øker fra 2016 til 2018, og indikerer en grønnere næringstransport. Samtidig er det fremdeles en del kjøretøy med klassifisering Euro-3 eller dårligere som viser et forbedringspotensialet.

Det er ikke gjort vurderinger av om næringstransporten er blitt mer effektiv. Her avventes utvikling av nye delmål/indikatorer.

Vurdering av måloppnåelse:

Det er en utvikling mot en mer miljøvennlig næringstransport, men den kan bli enda mer miljøvennlig. Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv.

Mål 9 - Brukertilfredshet

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid. Det må konkretiseres hvordan vi skal måle og evaluere brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Miljøpakken gjennomfører årlige spørreundersøkelser. Her vil det være naturlig å innlemme spørsmål som går på brukertilfredshet.

Status: Til dette er gjort, velger vi å legge fram noen andre undersøkelser som sier noe om brukertilfredshet. Det blir mye Trondheims-tall da vi ikke har alle tall for de nye kommunene i Miljøpakken. Dette blir med i neste evaluering.

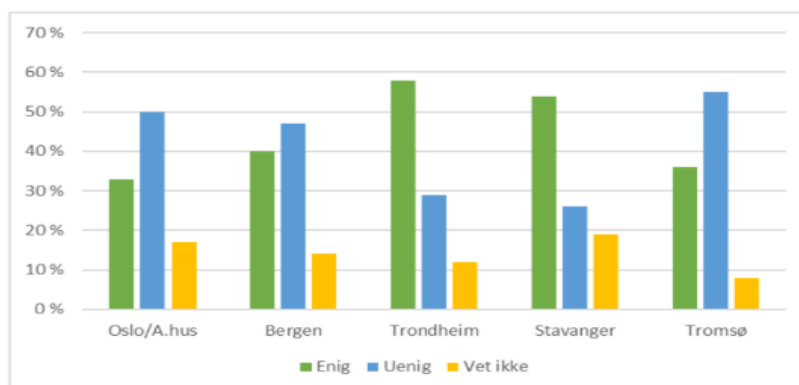
Norsk trafikantbarometer

NAF (Norges Automobilforbund) gjennomfører denne undersøkelsen annenhvert år for å "måle" hvordan det er å være trafikant i de norske storbyene. Sist undersøkelse er fra 2019 (gjennomført i januar-februar, 3975 respondenter, landsrepresentativ).

Beste by å være trafikant i

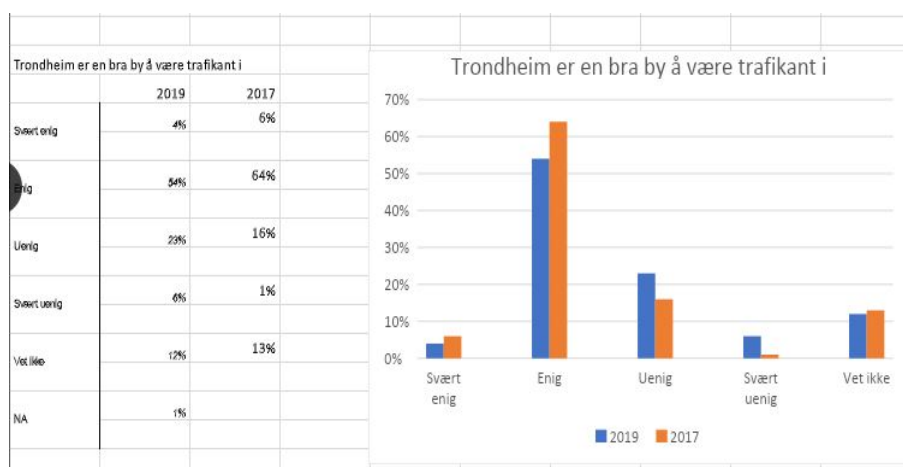
Undersøkelsen viser at Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i (se figur under).

[Byen] er en bra by å være trafikant i



58% av de spurte er enige i at Trondheim er en bra by å være trafikant i.

Sammenligner vi med tallene fra undersøkelsen i 2017, viser de at det var flere som var fornøyd i 2017 enn i 2019 (se figur under):



- I 2017 var det 70% som var enige (svært enig+enig).
- I 2019 var det 58% som var enige.

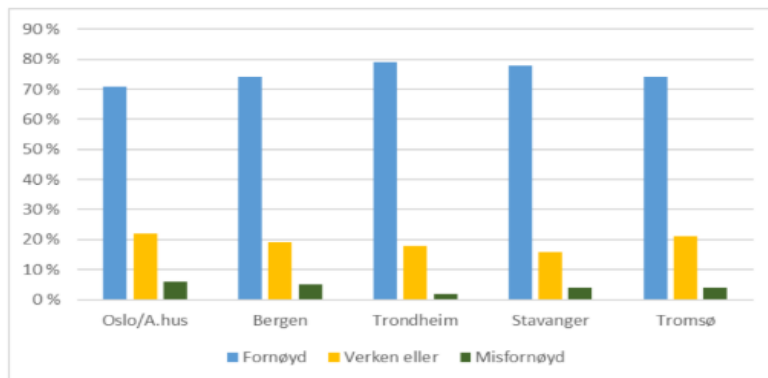
Nedgangen i antall fornøyd kan skyldes at perioden 2017-19 var den meste travle utbyggingsperioden for metrobuss-systemet. Noen av utbyggingsprosjektene skapte i perioder utfordringer for trafikantene. Prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate, endringer i kjøremønsteret i Midtbyen og økte kollektivpriser kan også være en del av forklaringen.

Til tross for denne nedgangen er altså Trondheim den storbyen flest mener det er bra være trafikant i.

Beste by - hverdagsreisen

Undersøkelsen viser at Trondheim er den storbyen hvor flest er fornøyde med hverdagsreisen (se figur under).

Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din?



- 2019: 79 % av de spurte er fornøyd med hverdagsreisen.
- 2017: 76 %
- 2013: 69 %

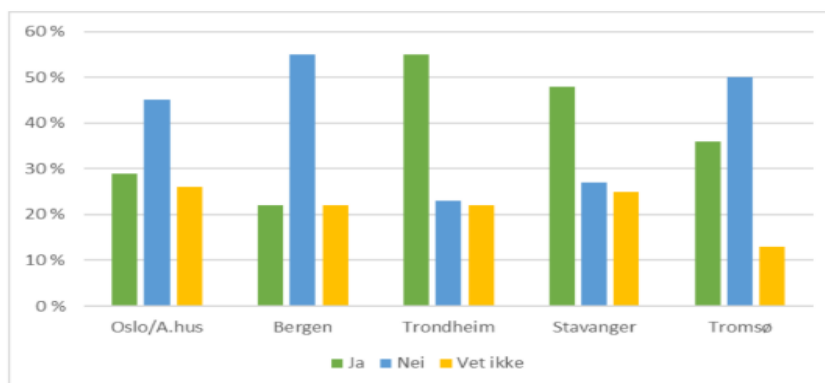
Dette viser en positiv utvikling hvor en stadig større andel av de spurte er fornøyd med sin hverdagsreise,

Det er viktig å huske at spørreundersøkelsen ble foretatt før 3. august 2019 og før innføringen av det nye Metrobuss-systemet. Omleggingen kan ha påvirket andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin.

Beste by - trygt å sykle

Undersøkelsen viser at Trondheim er den storbyen hvor flest mener det oppleves trygt å sykle (se figur under).

Oppfatter du det som trygt å sykle i [bynavn]?



- 2019: 55% av de spurte mener det er trygt å sykle i Trondheim.
- 2017: 55 %

Holdninger til bompenger

På oppdrag fra Miljøpakken gjennomfører Sentio spørreundersøkelser lokalt for en rekke tema, blant annet holdninger til bompenger. Her sammenligner vi tall fra undersøkelsen i juni 2018 med januar 2020.

	Årstall	Holdning til bompenger	
Kommune		Positiv	Negativ
Trondheim	2018	49 %	30 %
	2020	53 %	21 %
Malvik	2018	32 %	49 %
	2020	32 %	34 %
Melhus	2018	29 %	39 %
	2020	30 %	36 %
Stjørdal	2018	-	-
	2020	38 %	24%

I spørreundersøkelsen i januar 2020 er det for første gang mer enn 50 % i Trondheim som er positive til bompenger. Dette viser at spesielt Trondheim skiller seg ut fra de andre storbyene mht “bompenge-opprør”.

Vurdering av måloppnåelse:

Resultatene fra undersøkelsene over viser at:

- Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i
- Trondheim er storbyen hvor størst andel er fornøyd med hverdagsreisen sin
- Trondheim er den storbyen hvor størst andel opplever det som trygt å sykle
- Stadig flere er positive og stadig færre er negative til bompenger

Disse gode resultatene kan sikkert forklares på mange måter, men det kan ikke være tvil om at tiltakene i Miljøpakken har stor betydning for de gode tilbakemeldingene. I sum gjør alle tiltakene i Miljøpakken, som går på vei, kollektiv, sykkel og gange, at det blir bedre å være trafikant i “Miljøpakke-området”. I neste evaluering får vi grunnlag til å si noe om status for hele Miljøpakke-området.

Tilbakemeldinger fra brukerundersøkelser er viktige for Miljøpakken. De kan gi gode innspill og være grunnlag for å forbedre “produktene” fra Miljøpakken.