



# Forhandlinger om byvekstvtalen i 2019

Politisk styringsgruppe 17. mars 2022

# Interkommunalt samarbeid: Trondheimsregionen

Åtte kommuner samarbeider for å styrke Trondheimsregionen i en nasjonal og internasjonal konkurranse.

Samarbeidet skal styrke trondheimsregionen som bo- og arbeidsmarkedsregion.

65 % av innbyggerne i Trøndelag bor i disse åtte kommunene.

Trondheimsregionen har over tid blitt et gradvis mer felles og fleksibelt arbeidsmarked uavhengig av kommunegrenser.



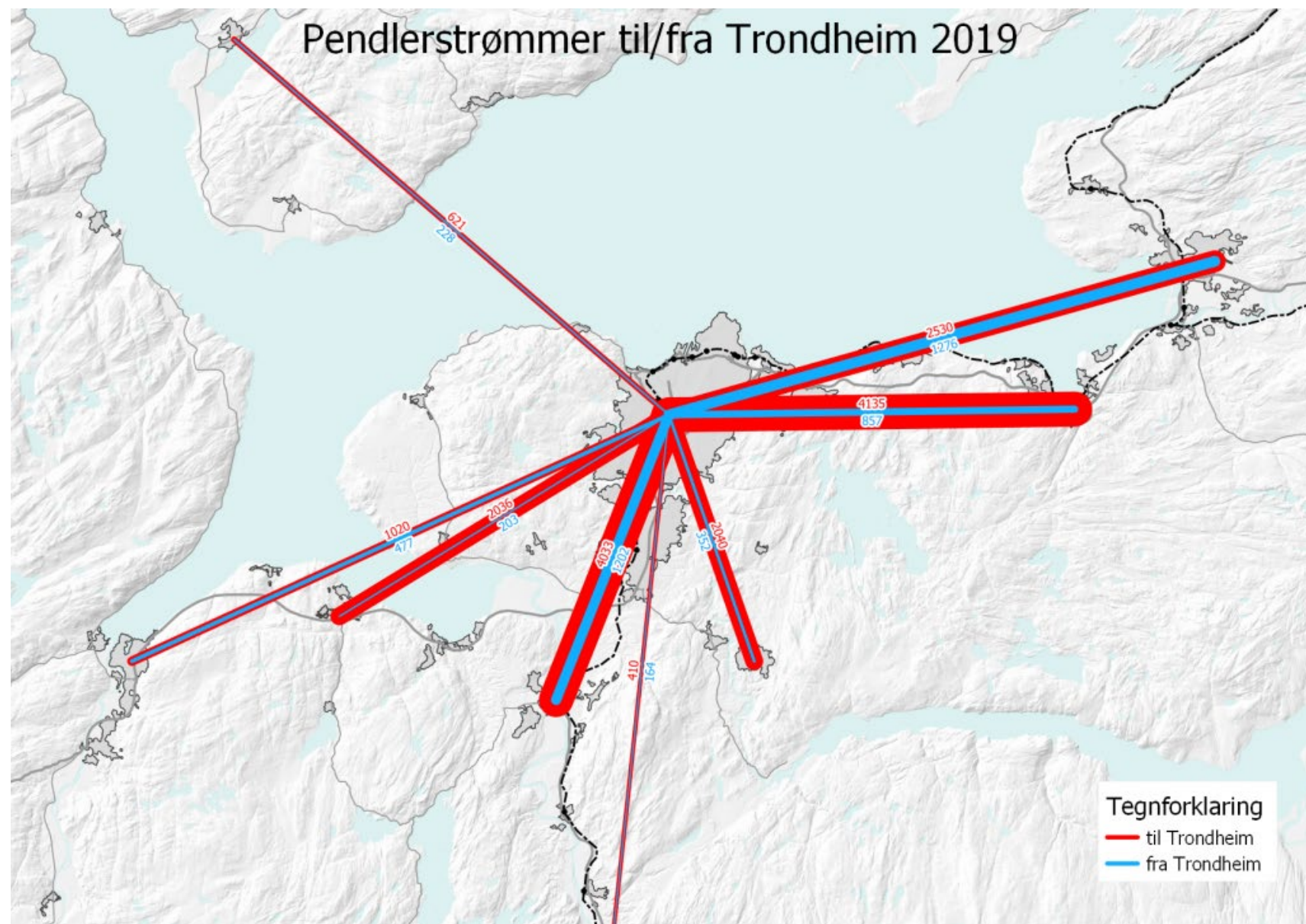
Store pendlerstrømmer inn til Trondheim (2019-tall)

Melhus (47.3% av sysselsatte),  
Malvik (57.8% av sysselsatte),  
Skaun (47.1% av sysselsatte)  
Stjørdal (21.5% av sysselsatte)

Over tid har pendling ut av Trondheim økt raskere ut av enn inn til byen.

Fra nabokommuner til Trondheim siden 2000: + 41 %.

Fra Trondheim til nabokommuner siden 2000: + 128 %.



# IKAP – Interkommunal arealplan

## IKAP 2 vedtatt i 2015:

Felles verktøy for planlegging av areal og transport i Trondheimsregionen, med felles vedtatte mål, strategier og retningslinjer.

Skal sikre samarbeid på tvers av kommunegrensene som gir regionen flere arbeidsplasser og boliger – og samtidig et bedre miljø. Vi skal bygge og bo slik at vi reduserer bilbruken og verner matjord.

## Mål for Samordnet areal- og transport:

Trondheimsregionen skal ha en klimavennlig areal- og transportutvikling.

## Strategi:

Flest mulig reiser i regionen skal skje med kollektiv, sykkel eller til fots og transportbehov i Trondheimsregionen skal begrenses og i Trondheim reduseres. Tyngden av arealutvikling i Trondheimsregionen skal skje innenfor influensområde for kollektiv og innenfor gang-/sykkellavstand fra sentrene, slik at mange innbyggere har lett tilgang til kollektivtilbud og tjeneste

## Forhandlinger om byvekstavtale 2018-2019

Alle kommuner i Trondheimsregionen var interessert i å delta i forhandlingene om ny byvekstavtale.

Naturlig på grunn av samarbeidet Trondheimsregionen og IKAP.

Statens posisjon: Kun kommuner langs Jernbanen blir med i avtalen. Vekst i kollektivandel må i stor grad tas ved bruk av jernbane: to tog i timen og fortetting rundt kollektivknutepunktene.

Jernbanesatsing spesielt viktig på grunn av utbygging av E6.

# Utfordringer ved dagens byvekstavtaleområde

Mangler gode tiltak rettet mot pendlerstrømmer i hele arbeidsmarkedsregionen, fire kommuner i regionen er utelatt.

Går glipp av samordningsgevinster mellom byvekstavtalen og Trondheimsregionens mål og midler.

# Konsekvenser av utsatt togsatsing

Kommunene som ble inkludert i byvekstavtalen har stor bilandel og stor andel pendlende.

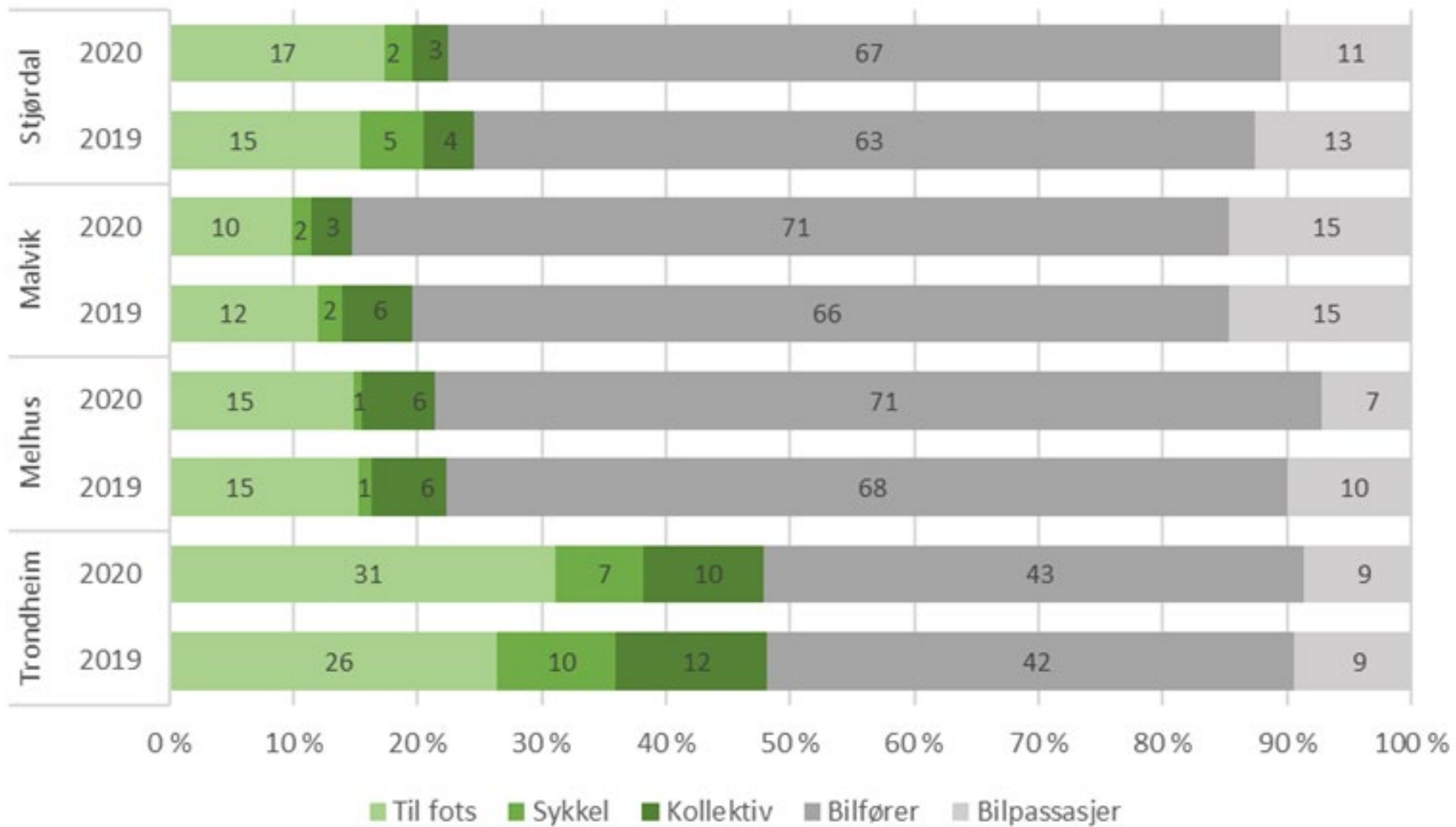
Fra Stjørdal, Malvik og Melhus går det daglig over 10 000 reiser inn til Trondheim. Reisemiddelfordelingen i disse kommunene er sterkt dominert av bilreiser - essensielt å få på plass et bedre pendlertilbud!

Kommunene følger opp sin arealutvikling i tråd med byvekstavtalens planlagte jernbanetiltak. Private og offentlige parter gjør langsiktige og store investeringer basert på byvekstavtalen.

Utsettelse til 2027 Reduserer fremdriften på utvikling av kollektivknutepunkt i Melhus, Malvik og Stjørdal.

Kapasitetsøkning på E6 styrker bilens konkurransekraft og bidrar til å etablere reisevaner som ikke bidrar til nullvekstmålet.

Transportmiddelfordeling Miljøpakken 2019 og 2020





# Endringer siden byvekstforhandlingene i 2019

Ny E6 Sør Melhus- Heimdal åpnet i 2019. Trafikkvekst på 14% fra 2018 til 2019

Nye ramper på Sluppen åpnet mars 2022. Trafikkvekst på ca 20% fra før åpning (fra 10. mars til 15. mars).

Ny E6 Øst Ranheim - Værnes åpner i 2024. Forventet 17.500 flere biler pr. døgn fra 2018 til 2045.

Høye trafikk tall i begynnelsen av 2020 før pandemien slo inn.

Koronapandemien har ført til:

- lave trafikk tall for personbil de to siste årene
- Lavere passasjertall for kollektivtrafikken
- Nedgang i andel syklende