

Måloppnåelse i Miljøpakken

2023



Innhold

Innledning	3
Sammendrag	4
Overordna vurdering av måloppnåelse	5
Oversikt - Mål, delmål og indikatorer	6
Overordnet mål	8
Lokale delmål	10
Delmål 1 - CO2	10
Delmål 2 - Miljøvennlige reiser	12
Delmål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging	15
Delmål 4 - Tilgjengelighet	23
Delmål 5 - Trafikkulykker	26
Delmål 6 - Luftkvalitet	28
Delmål 7 - Trafikkstøy	31
Delmål 8 - Næringstransport	33
Delmål 9 - Brukertilfredshet	37
Vedleggskapittel -Areal	40
Definisjoner av områder i kart	40
Rapportering, Arealforpliktelser i Byvekstavgift 2023-29	45

Innledning

Måloppnåelse for Miljøpakken har blitt evaluert årlig siden 2012. Hensikten er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og bidra til kunnskap om på hvilke områder vi lykkes og hvor vi ikke lykkes. I Miljøpakken er det i tillegg til det overordnede målet fastsatt flere lokale delmål. En oversikt over alle mål og indikatorer er listet opp i "Oversikt – Mål, delmål og indikatorer".

I bompengeavtalen for 2019 ble det lagt til grunn at det skulle fastsettes et videreutviklet nullvekstmål. Begrunnelsen var at utfordringer knyttet til kø, støy, luftforurensning og arealkonflikter som følge av biltrafikk ikke forsvinner med nullutslippskjøretøy. I 2020 var en videreutviklet målformulering, som også tar hensyn til støy, fremkommelighet og arealbruk, kommet på plass:

"I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."

Denne rapporten presenterer evalueringen for 2023. Her legges sist tilgjengelig statistikk til grunn. For noen av målene vurderes måloppnåelse per 2022, for andre er sist tilgjengelig årgang 2023. Dette vil fremgå under hvert enkelt mål. Referanseåret er 2019.

I 2023 ble det signert en ny revidert byvekstavtale. Da ble også Orkland og Skaun med i miljøpakkesamarbeidet. Statistikken for alle år er oppdatert slik at Orkland og Skaun inngår, og tallene avviker dermed fra tidligere år.

Årene 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var preget av korona-pandemien. Mobiliteten i samfunnet var sterkt påvirket av nasjonale og lokale tiltak, og vil påvirke resultatene/tallene for flere av målene. Det kan derfor være vanskelig å sammenligne 2020, 2021 og delvis 2022 med årene før pandemien brøt ut, og med 2023.

Rapporten er utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat i samarbeid med partene i Miljøpakken.

Trondheim 07.05.2024

Oddgeir Myklebust

Leder Miljøpakkens sekretariat

Sammendrag

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at nærmere 60 prosent er positive til Miljøpakken. En større andel av befolkningen i Trondheim og Stjørdal er positiv til Miljøpakken sammenlignet med de andre kommunene. De bosatte i miljøpakkeområdet er i stor grad fornøyd med hverdagsreisen sin. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever at det er enkelt å reise til jobb og skole og til nærmeste sentrum, og at tilgangen til kollektivtransport er god, sammenlignet med innbyggerne i nabokommunene. Totalt i miljøpakkeområdet svarer 59 prosent at de er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og 22 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle.

I 2023 har det blitt bygd 10 snarveier i Miljøpakken, hvor sju av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

Samordnet areal- og transportplanlegging reduserer transportbehovet og gjør det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. Boligbygging i utkanten av tettstedene vil føre til større vekst i bilkjøring sammenlignet med kompakt byutvikling. Bedrifter med mange ansatte og mye besøk bør lokaliseres der de er mest tilgjengelig med miljøvennlige transportmidler for flest mennesker. Dette gjør det enklere å reise miljøvennlig. Gjennom Byvekstavtalen har partene i Miljøpakken forpliktet seg til å konsentrere utvikling i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkt for å sikre effektiv og høy utnyttelse.

I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. I Melhus, Malvik og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som er lokalisert i kommunesentrene. I Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

I henhold til Byvekstavtalen har partene i 2023 utarbeidet og vedtatt en omforent parkeringspolitikk for å sikre effektiv arealutnyttelse og underbygge nullvekstmålet.

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalene. I vurdering av måloppnåelsen er det byindeksen i et tre års glidende gjennomsnitt som skal benyttes. Byindeksen for perioden 2021-2023 viser at Miljøpakken har trafikkvekst på 3,1 prosent sammenlignet med 2019. Byindeksen i et tre års glidende snitt inkluderer flere måneder med pandemi, og en generelt lavere reiseaktivitet, og viser potensielt for lav trafikkvekst. Byindeksen for 12 måneder i 2023 viser at veksten er høyere, men ser de siste månedene ut til å stabilisere seg.

Reisevaneundersøkelsen for 2023 viser en nedgang i andel bilreiser sammenlignet med 2019. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Andelen reiser til fots og med kollektivtransport økte og andelen reiser med sykkel var på samme nivå. Samtidig som at andelen bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet, og i Trondheim spesielt. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.

Det har vært en nedgang i utslipp fra personbiler og en økning i utslipp fra tunge kjøretøy og enda større økning i utslipp fra større varebiler. Disse økte utslippene begrenser målet om å slippe ut mindre CO₂, og en overgang til nullutslippskjøretøy i næringstransporten blir svært viktig. Utviklingen blant personbiler går riktig veg, med økt andel elbiler i bilparken.

Siden referanseåret 2019, har antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet økt. Antall drepte og hardt skadde var lavere under pandemien (2020–2022) men var høyere igjen i 2023. Det er flest drepte og skadde blant de som sykler og de som kjører MC/Moped.

Overordna vurdering av måloppnåelse

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalene. Byindeksen for perioden 2021–2023 viser at Miljøpakken har trafikkvekst på 3,1 prosent sammenlignet med 2019. Miljøpakken har dermed ikke nådd sitt hovedmål i 2023, om at personbiltransporten ikke skal øke.

Reisevaneundersøkelsen for 2023 viser på sin side en nedgang i andel bilreiser sammenlignet med 2019. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Andelen reiser til fots og med kollektivtransport økte og andelen reiser med sykkel var på samme nivå. Samtidig som *andelen* bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet, og i Trondheim spesielt. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.

Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. I Melhus, Malvik og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som er lokalisert i kommunesentrene. I Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

Oversikt - Mål, delmål og indikatorer

Mål	Indikator
Overordnet mål	
I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.	- Hovedindikator er byindeksen målt i tre års glidende snitt. Trafikkmengden skal ikke øke sammenlignet med 2019. - Reisevaneundersøkelsen (RVU) og beregning av trafikkarbeid (personbilkilometer) er støtteindikator.
Lokale delmål	
1. Det skal slippes ut mindre CO ₂ . Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.	Beregnete utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (veitrafikk og mobil forbrenning)
2. Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.	- Prosentvis befolkningsvekst (SSB) - Prosentvis økning i antall miljøvennlige reiser i avtaleområdet (RVU) - Prosentvis vekst i påstigningstall på kollektivtrafikken (AtB)
3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	- Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt/middels godt kollektivtilbud - Boliger med stort/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg - Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon - Arbeidsplasser i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i sentrale senterområder - Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder
4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.	Fire spørsmål fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud? - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb eller skole? - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde? - Tilgang til kollektivtransport handler ikke bare om rutetilbudet, men også om avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning til/fra kjøretøy, brøyting,



Mål	Indikator
	universell utforming osv? Hvordan opplever du tilgangen til kollektivtransport? • Spørsmål om tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse. I tillegg til holdningsundersøkelsen legges følgende indikatorer til grunn for å måle hvordan folk opplever tilgjengeligheten til by- og tettstedsområder: • Universell utforming på holdeplasser • Antall snarveier som bedrer tilgangen til holdeplasser
5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	• Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen
6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	• Trondheim: Tall fra fire målestasjoner for luftkvalitet • Malvik, Melhus og Stjørdal: <i>Status fra Luftkvalitet i Norge - offentlig informasjon om luftkvalitet og kvalitative beskrivelser.</i>
7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres	• Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy • Strategisk støykartlegging Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: • I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor? • I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor?
8. Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv	• Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasse • Antall og andel nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler • Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser • Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy • Miljøkrav i anleggsgjennomføring.
9. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken	Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: • Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? • Det er trygt å sykle (ny formulering 2023). • Det er godt tilrettelagt for fotgjengere (ny formulering 2023). • Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken?

Overordnet mål

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Vurdering av måloppnåelse

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalene. I vurdering av måloppnåelsen er det byindeksen i et tre års glidende gjennomsnitt som skal benyttes. Byindeksen for perioden 2021–2023 viser at Miljøpakken har trafikkvekst på 3,1 prosent sammenlignet med 2019. Byindeksen i et tre års glidende snitt inkluderer flere måneder med pandemi, og en generelt lavere reiseaktivitet, og viser potensielt en for lav trafikkvekst. Byindeksen for 12 måneder i 2023 viser at veksten er høyere, men ser de siste månedene ut til å stabilisere seg.

Reisevaneundersøkelsen for 2023 viser en nedgang i *andel* bilreiser sammenlignet med 2019. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Andelen reiser til fots og med kollektivtransport økte og andelen reiser med sykkel var på samme nivå. Samtidig som at andelen bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet, og i Trondheim spesielt. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.

Byindeks

Byindeksen er hovedindikatoren for oppfølging av Byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et tre års glidende gjennomsnitt. Det er trafikknivået i referanseåret 2019 det skal sammenlignes med.

Trafikkmengden de siste tre årene var i gjennomsnitt 3,1 prosent høyere enn i referanseåret 2019.¹ Så lenge pandemiperioden fra mars 2020 til februar 2022 inngår i treårsperioden, vil indeksen vise en verdi som som er preget av det generelt lave trafikknivået som var i denne perioden. Dersom vi kun ser på endringen i trafikkmengden i 2023 sammenlignet med 2019 har veksten vært høyere, men ser de siste månedene ut til å stabilisere seg.

Resultat nullvekstmål

Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 3,1 % større.

Figur 1. Resultat nullvekstmål. Tre års glidende gjennomsnitt, per desember 2023. (Kilde: Byindeks Trondeheimsområdet 2019 – desember 2023, Statens vegvesen)

Metoden for beregning av byindeksen er basert på trafikkregistrering fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveger, samt på enkelte kommunale veger og gjennom bomstasjoner og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Datagrunnlaget for byindeksen består av kjøretøy klassifisert som "lette" kjøretøy, det vil si lengder kortere enn 5,6 meter og

¹ Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -1,2 prosent og 7,3 prosent. Dette intervallet er et konfidensintervall på 95 prosent, som betyr at den sanne endringen i trafikkmengde vil ligge innenfor dette intervallet 95 prosent av gangene en tilsvarende måling blir gjort. Usikkerheten er i stor grad avhengig av hvor mange trafikkregistreringspunkt som inngår i beregningene, men også større trafikale omfordelinger vil bidra.

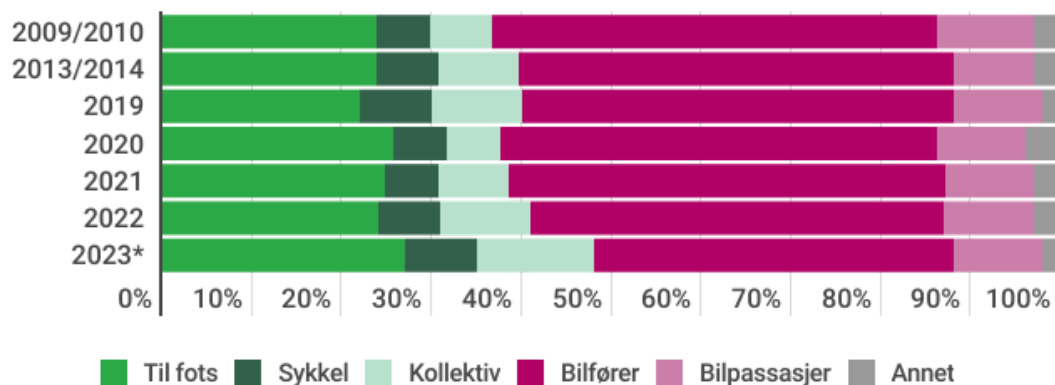
med tillatt totalvekt under 3,5 tonn. En del næringstransport foretas med kjøretøy som er kortere enn 5,6 meter og vil dermed inngå i datagrunnlaget til byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille mellom lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke skal inngå i målet. Byindeksen klarer heller ikke å skille ut gjennomgangstrafikk som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Ny kunnskap viser at gjennomgangstrafikk har svært liten betydning på trafikken i miljøpakkeområdet. Statens vegvesen har satt i gang et arbeid for å se på hvordan næringstrafikk og mobile tjenesteytere påvirker trafikken.

Reisevaneundersøkelsen (RVU)

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) viser at reiseaktiviteten i miljøpakkeområdet økte i 2023 sammenlignet med 2022, men at reiseaktiviteten fortsatt ikke var på samme nivå som 2019. RVU viser at andelen bilførerreiser blant bosatte i miljøpakkeområdet gikk ned i 2023. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt kjørte mindre bil. Andelen reiser til fots og med kollektivt økte og andelen reiser med sykkel var på samme nivå. Samtidig som at andelen bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet (se delmål 2). Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.

Det er noen usikkerheter knyttet til en utvalgsundersøkelse som RVU. Svarprosenten har gått ned år for år og utvalgsskjjevheter kan oppstå, da utvalget kun vektes på kjønn, aldersgrupper, sesong og kommune. Blant annet så ser det ut til at det er en annen fordeling på inntekt hos respondentene i Trondheim i 2023 sammenlignet med 2022. Det er usikkert i hvilken grad dette har påvirket den relativt store nedgangen i andel bilførerreiser i RVU.

Trafikkarbeid (personbilkilometer), beregnet fra RVU, er støtteindikator til byindeksen. Denne er ikke ferdig i tide til å bli med i denne evalueringsrapporten.



Figur 2. Reisemiddelfordeling. Bosatte i miljøpakkeområdet. RVU 2009/10, 2013/14, 2019, 2022 og 2023. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser).

I kategorien "kollektiv" inngår trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien.

*2023-tall er hentet fra Opinion sin rapport "Reisevaner i de sju største byregionene 2023.pdf" og er ikke kvalitetssikret av Miljøpakken.

I tallene for 2009-2019 er utvalget for Orkland kun gjort for gamle Orkdal kommune.

Lokale delmål

Delmål 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.

Vurdering av måloppnåelse

Utslippene i miljøpakkeområdet har gått ned med 6,2 prosent fra 2019 til 2022. Det har vært en stor nedgang i utslipp fra personbiler, men økning i utslipp fra tunge kjøretøy, og en enda større økning i utslipp fra varebiler.

Alle kommunene i miljøpakkeområdet har nedgang i utslipp. Trondheim og Malvik har størst nedgang, mens Orkland og Melhus har minst nedgang.

Økt utslipp fra varebiler og tunge kjøretøy begrenser målet om å slippe ut mindre CO2, og en overgang til nullutslippskjøretøy i næringstransporten blir svært viktig. Utviklingen blant personbiler går riktig veg, med økt andel elbiler i bilparken.

Utslippstall

Partene i Miljøpakken har vedtatt ambisiøse utslippsmål. I Trondheim sto vegtrafikken alene for 35 prosent av utslippene i 2022. For alle kommunene i Miljøpakken var gjennomsnittet 42 prosent av CO2 utslippene fra vegtrafikk.

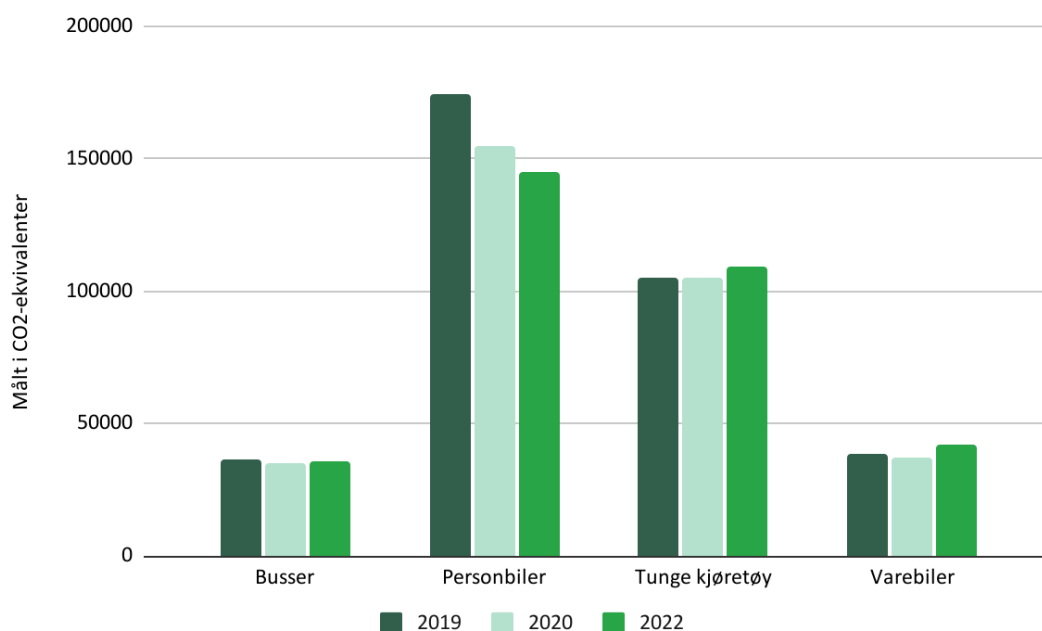
Siste tilgjengelige utslippstall er for 2022 og er beregnet av Miljødirektoratet². Figuren på neste side viser utslipp fra vegtrafikken i miljøpakkeområdet, etter utslippskilde, for perioden 2019-2022. Samlet har utslipp fra veitrafikken gått ned fra 2019 til 2022 med 6,2 prosent.

Utslipp fra personbiler går jevnt nedover. Dette skyldes at andelen elbiler i miljøpakkeområdet øker. Den var 26 prosent ved utgangen av 2022. I 2023 hadde den økt ytterligere til 30 prosent, sammenlignet med desember 2019 da elbilandelen var 12 prosent.

Bussene i området har marginal reduksjon av CO2-utslipp. Tunge kjøretøy øker utslippene av CO2, og står for størsteparten av utslippene som kommer fra veitrafikk. I følge Miljødirektoratet³ skyldes dette en økning i varetransport, og den største økningen har kommet innen godstransport på vei.

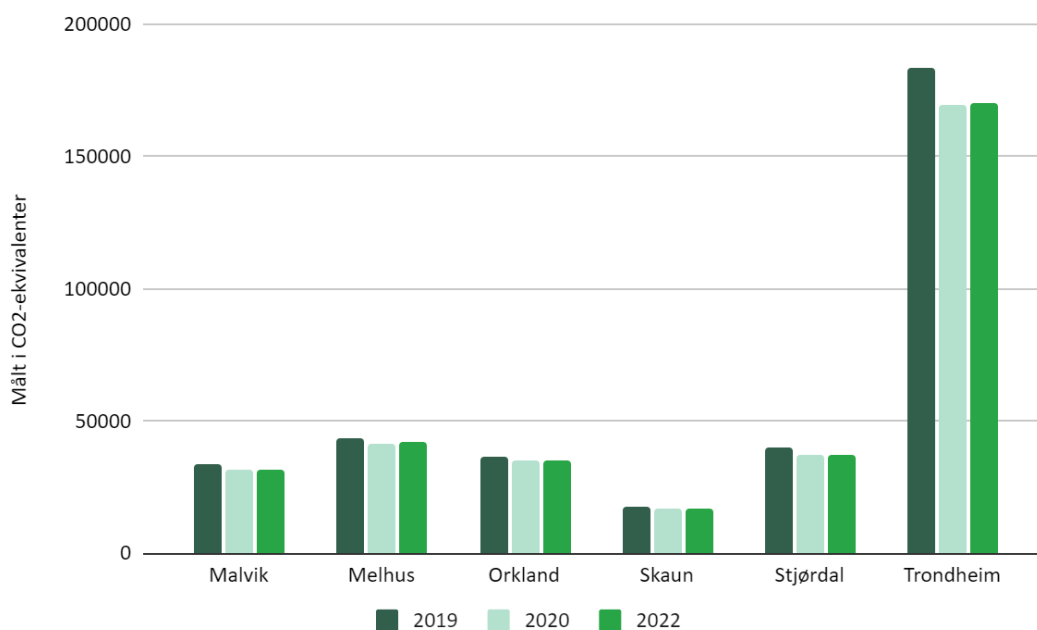
² <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/>

³ <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-veitrafikk>



Figur 3. Utslipp fra veitrafikk, etter utslippskilde. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2022.

Figuren under viser at alle kommunene har hatt nedgang i CO2-utslipp, men i ulik grad. Her er det størst nedgang i Trondheim kommune på 7,4 prosent. Malvik har nedgang på 7 prosent. Minst nedgang har Orkland og Melhus på henholdsvis 3 og 3,6 prosent.



Figur 4. Utslipp fra veitrafikk, etter kommune. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2022.

Delmål 2 - Miljøvennlige reiser

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

Vurdering av måloppnåelse

Tall fra AtB og SJ viser en positiv utvikling i kollektivreiser i 2023 sammenlignet med 2022. I 2023 var det vekst i påstigende passasjerer på buss og trikk alle måneder sammenlignet med 2022, og det var totalt 16 prosent flere påstigninger. Når det gjelder tog var det i 2023 en økning i antall reiser med Trønderbanen sammenlignet med 2019. 1. mars 2022 ble det mulig å reise med tog på AtB-billett i hele sone A. Da økte antall passasjerer på Trønderbanen, og det har vært en positiv utvikling i antall reiser på sone A etter dette. I 2023 utgjorde reiser i sone A 55 prosent av reisene på Trønderbanen.

Også de nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at kollektivreiser utgjør en større andel av reisene til de bosatte i kommunene. Også andelen reiser til fots øker i flere kommuner. Andelen reiser med sykkel holder seg konstant.

Det har vært en befolkningsvekst på nærmere seks prosent i miljøpakkeområdet mellom 2019 og 2023. I Trondheim alene har det vært en vekst på drøyt 12 000 personer. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2023 viser at andelen bilførerreiser blant bosatte i miljøpakkeområdet gikk ned i 2023 sammenlignet med 2019. Det er usikkert i hvilken grad utvalgsskjevhet påvirker den relativt store nedgangen i andel bilreiser i RVU. Stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet er med på å påvirke det totale trafikknivået.

Befolkningsvekst

Ved inngangen til 2024 var det 298 902 innbyggere i miljøpakkeområdet. Dette tilsvarer en økning på 0,9 prosent fra 2023 og en økning på 5,7 prosent sammenlignet med 1.1.2019. Orkland, Trondheim og Melhus har hatt størst prosentvis vekst i perioden 2019-2024.

I Trondheim har det fra 2019 til 2024 vært en vekst på drøyt 12 000 personer. Størst vekst har det vært i Østbyen bydel med rundt 5 400 personer (9,7 prosent). Heimdal bydel har hatt en vekst på 3 000 personer (7,3 prosent). Lerkendal bydel og Midtbyen har hatt en vekst på henholdsvis 2 800 (5,4 prosent) og 1 300 (2,6 prosent).

Tabell 1. Befolkning i miljøpakkeområdet, fordelt etter kommune. 1.1. 2019-2024. Vekst 2019-24. (Kilde: SSB)

Kommune	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2019-2024
Trondheim	202235	205163	207595	210496	212660	214565	6,1%
Melhus	16562	16733	16949	17123	17340	17560	6,0%
Malvik	14040	14148	14334	14425	14662	14783	5,3%
Stjørdal	24028	24145	24283	24287	24541	24717	2,9%
Skaun	8231	8325	8367	8360	8441	8484	3,1%
Orkland	17684	18217	18300	18502	18690	18793	6,3%
Miljøpakken	282780	286731	289828	293193	296334	298902	5,7%

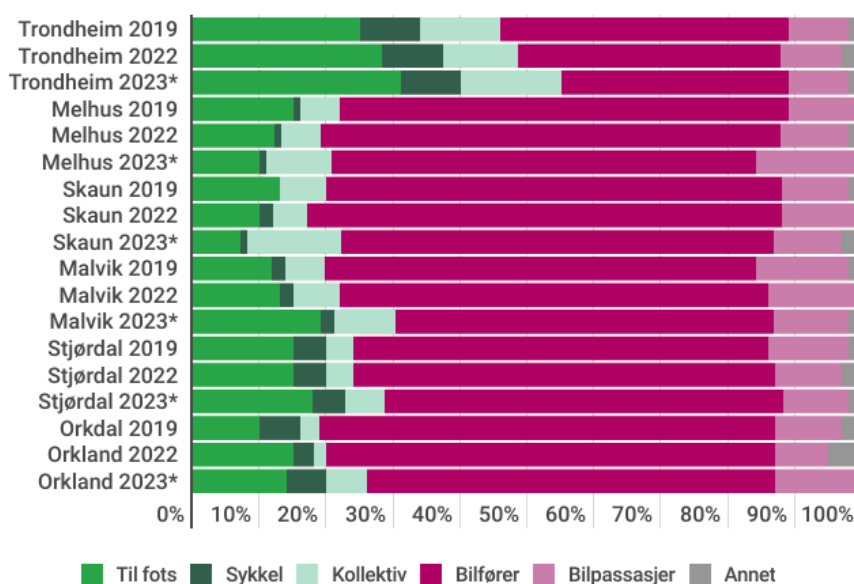
Det siste året har Melhus kommune hatt høyest prosentvis befolkningsvekst (1,3 prosent). Trondheim kommune har hatt 0,9 prosent vekst (1905 personer), som er den laveste veksten på

mange år. Skaun kommune og Orkland kommune har hatt lavest prosentvis befolkningsvekst (0,5 og 0,6 prosent). I antall har Trondheim kommune hatt størst vekst i perioden.

Endring i miljøvennlige reiser

Figuren nedenfor viser reisemiddelfordelingen for kommunene i Miljøpakken i 2019, 2022 og 2023 fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Sammenlignet med 2019 gikk andelen bilførerreiser i miljøpakkeområdet ned i 2023. Hovedårsaken til dette er en forbedret reisemiddelfordeling blant bosatte i Trondheim. Bosatte i Trondheim kommune har lavest andel reiser med bil. Melhus og Skaun har høyest bilandel, hvor drøyt 60 prosent av reisene utføres som bilfører. Andelen reiser med kollektivtransport har økt i perioden blant bosatte i alle kommuner. Andelen reiser til fots har økt i Malvik, Stjørdal og Orkland, mens den har blitt redusert i Melhus og Skaun, sammenlignet med 2019. Andelen reiser med sykkel er konstant.

Selv om denne statistikken i sum viser en forbedret reisemiddelfordeling, er det noen usikkerheter knyttet til en utvalgsundersøkelse som RVU. Svarprosenten har gått ned år for år og utvalgsskjevheter kan oppstå, da utvalget kun vektet på kjønn, aldersgrupper, sesong og kommune. Blant annet så ser det ut til at det er en annen fordeling på inntekt hos respondentene i Trondheim i 2023 sammenlignet med 2022. Det er usikkert i hvilken grad utvalgsskjevhet påvirker den relativt store nedgangen i andel bilreiser i RVU. Samtidig som at andelen bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.



Figur 5. Reisemiddelfordeling etter kommune i Miljøpakken. 2019, 2022 og 2023. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser, Statens vegvesen).

I kategorien "kollektiv" inngår trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien.

*2023-tall er hentet fra Opinion sin rapport "Reisevaner i de sju største byregionene 2023.pdf" og er ikke kvalitetssikret av Miljøpakken.

Kollektivtrafikk

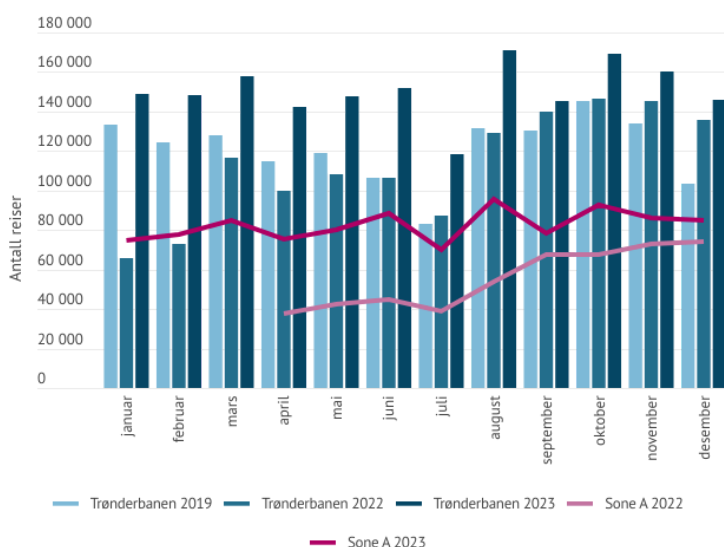
Påstigningstallene for buss og trikk i miljøpakkeområdet (sone A) for 2022 var ikke tilbake på samme nivå som før pandemien. Spesielt var påstigningstallene for januar og februar 2022 lavere på grunn av fortsatt reiserestriksjoner i samfunnet. I 2023 tok passasjertallene seg opp igjen, og det var totalt 16 prosent flere påstigninger på buss og trikk sammenlignet med 2022.



Figur 6. Antall påstigninger på trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311(Stjørdal-Trondheim). Per måned. 2019, 2022 og 2023.(Kilde: AtB, månedsrapport).

*Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021.

Når det gjelder tog var det i 2023 en økning i antall reiser med Trønderbanen sammenlignet med 2019. 1. mars 2022 ble det mulig å reise med tog på AtB-billett i hele sone A. Da økte antall passasjerer på Trønderbanen, og det har vært en positiv utvikling i antall reiser på sone A etter dette. I 2023 utgjorde reiser i sone A 55 prosent av reisene på Trønderbanen.



Figur 7. Antall reiser på Trønderbanen og i sone A. Per måned. 2019, 2022 og 2023. (Kilde: AtB, månedsrapport).

Delmål 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.

Vurdering av måloppnåelse

Boligbygging i utkanten av tettstedene vil føre til større vekst i bilkjøring sammenlignet med kompakt byutvikling. Bedrifter med mange ansatte og mye besøk bør lokaliseres der de er mest tilgjengelig med miljøvennlige transportmidler for flest mennesker. Dette gjør det enklere å reise miljøvennlig. Gjennom Byvekstavtalen har partene i Miljøpakken forpliktet seg til å konsentrere utvikling i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkt for å sikre effektiv og høy utnyttelse.

I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. I Melhus, Malvik og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som er lokalisert i kommunesentrene. I Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

I henhold til Byvekstavtalen har partene i 2023 utarbeidet og vedtatt en omforent parkeringspolitikk for å sikre effektiv arealutnyttelse og underbygge nullvekstmålet.

Gjennom Byvekstavtalen har partene forpliktelser på arealutvikling. Årlig rapporterer partene på status og framdrift på disse forpliktelsene til Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Denne rapporteringen for 2023 er gjengitt i vedleggskapittelet.

Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels godt kollektivtilbud

I Trondheim er nærmere 80 prosent av boligene som er bygd i perioden 2020-2023 bygd innenfor gangavstand til holdeplass med et godt kollektivtilbud. Dermed er 76 prosent av boligene per 31.12.2023 innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels kollektivtilbud⁴.

I Malvik er 76 prosent av boligene bygd i 2020-2023 innenfor gangavstand til holdeplass med godt kollektivtilbud. I Orkland og Stjørdal er henholdsvis 46 prosent og 38 prosent bygd i gangavstand til et godt kollektivtilbud. I Melhus er 55 prosent av boligene bygd i gangavstand til et godt/middels godt kollektivtilbud. I Skaun er 42 prosent av boligene bygd i perioden 2020-2023 bygd i gangavstand til kollektivtilbud med middels godt kollektivtilbud.

Det er store forskjeller i kollektivtilbudet i kommunene. Store deler av Trondheim og Malvik betjenes med et godt kollektivtilbud, mens et godt kollektivtilbud i Melhus, Stjørdal og Orkland er begrenset til kommunesentrene og boligområder rundt. I Skaun og Melhus er det et middels godt kollektivtilbud gjennom tettstedene.

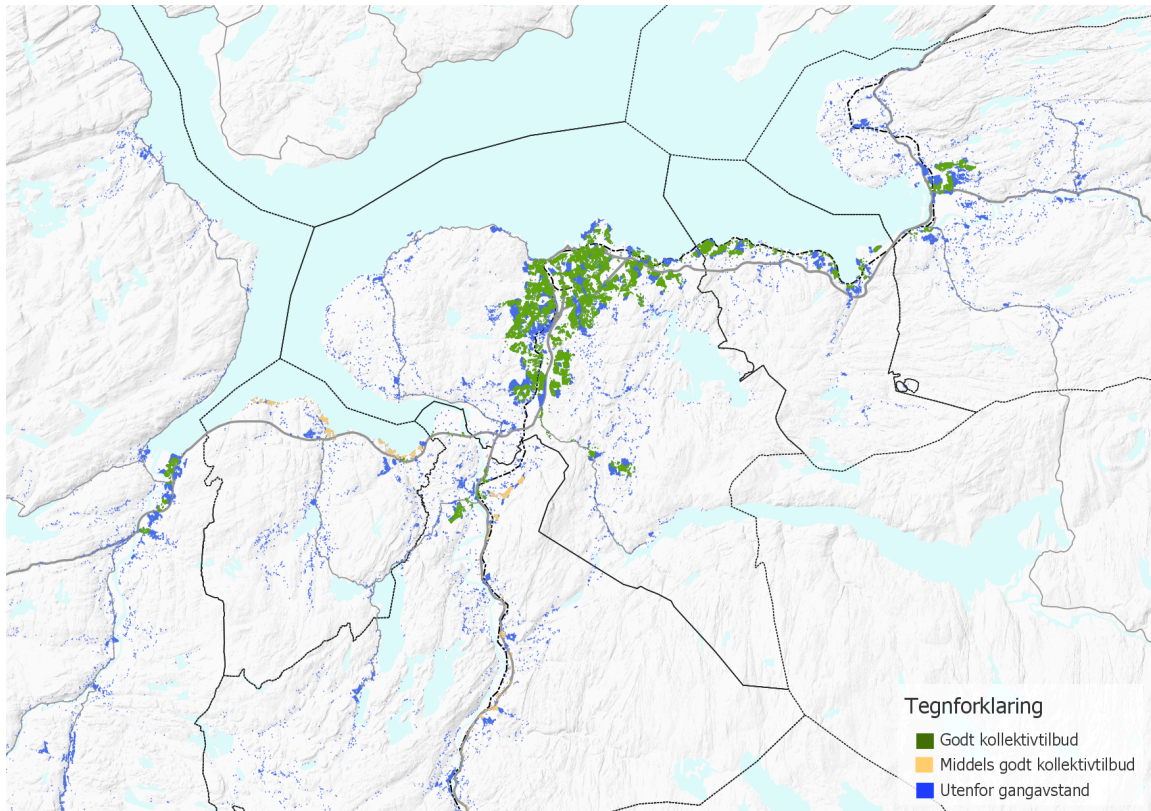
⁴ Vedleggskart 2 inneholder kart med definisjoner på et godt/middels godt kollektivtilbud.

Kartet nedenfor (Figur 8) viser boliger per 31.12.2023. Grønne prikker er boliger med gangavstand til et godt kollektivtilbud, gule prikker er boliger med gangavstand til middels godt kollektivtilbud og blå prikker er boliger utenfor gangavstand til godt/middels godt kollektivtilbud.

Tabell 2. Utvikling i boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud i perioden 2020-2023. Status per 31.12.2023 på andel av alle boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud	Utvikling. Perioden 2020-2023.		Status alle boliger. Per 31.12.2023.	
Kommune - kollektivtilbud	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Trondheim inkl. Klæbu - godt	2 694	78,9 %	75,6 %	0,1 %
Melhus - godt	74	29,7 %	18,7 %	0,4 %
Melhus - middels godt	63	25,3 %	14,5 %	0,4 %
Malvik - godt	155	75,6 %	51,0 %	10,9 %*
Stjørdal - godt	85	37,8 %	28,2 %	0,2 %
Skaun - godt	0		3,5 %	
Skaun - middels godt	28	41,8 %	34,2 %	0,1 %
Orkland - godt	82	45,6 %	16,3 %	0,6 %

* Kollektivtilbudet i Saksvik har endret fra middels godt til et godt tilbud i 2023. Dermed har 571 eksisterende boliger kommet innenfor gangavstand fra en holdeplass med et godt kollektivtilbud, i tillegg til de 155 nye.



Figur 8. Boliger innenfor/utenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud. Status per 31.12.2023. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Boliger med stor/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg

Det er en positiv utvikling i alle kommunene i Miljøpakken med at en større andel av boligene ligger i områder med potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg. I Trondheim er dette definert ut fra kriterier som avstand fra sentrum, nærhet til tjenestetilbud, høyfrekvent kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur. I Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland er det definert som 1-2 kilometer fra kommunesenter og tettstedssenter.

I Orkland er 97 prosent av boligene som er bygd i perioden 2020-2023 bygd innenfor 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedssenter. Dermed er andelen boliger per 31.12.2023 i disse områdene i Orkland økt til 60 prosent, en økning på 0,7 prosent fra 2019. I Stjørdal, Malvik, Skaun og Melhus er henholdsvis 88 prosent, 82 prosent, 79 prosent og 68 prosent av boligene bygd i perioden 2020-2023 innenfor 2 kilometer fra kommune- eller tettstedssenteret i kommunen.

Vedleggskart 3 viser hvilke områder som er definert som i gang-/sykkellavstand (1-2 km) fra kommune- og tettstedssentrene i omegnskommunene, og områder med potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg i Trondheim kommune.

Tabell 3. Utvikling i boliger innen 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedssenter i perioden 2020-2023. Status per 31.12.2023 på andel av alle boliger innenfor 1-2 kilometer fra kommune- og tettstedsområde. Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

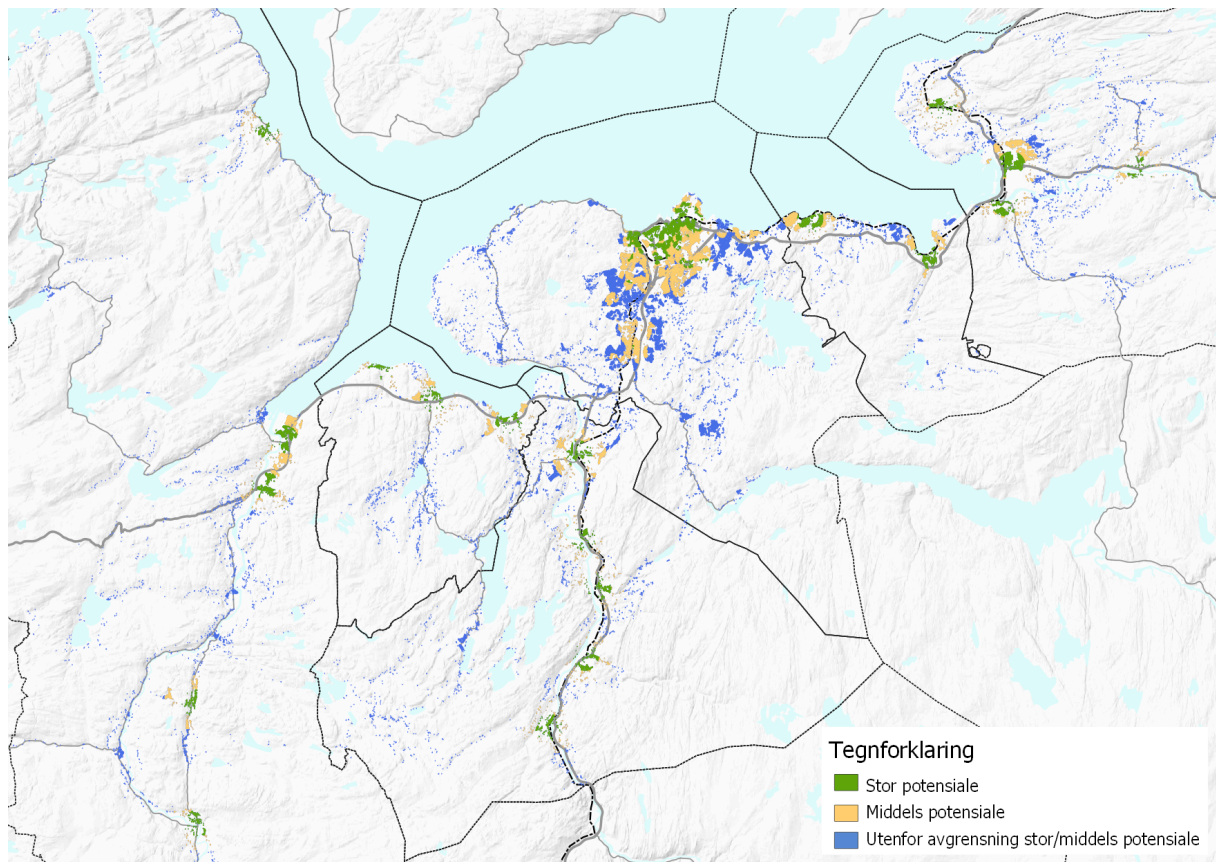
Boliger innenfor 1-2 km fra kommune- eller tettstedssenter	Utvikling. Perioden 2020-2023.		Status alle boliger. Per 31.12.2023.	
Kommune	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Melhus	169	67,9 %	58,0 %	0,3 %
Malvik	167	81,5 %	73,0 %	0,3 %
Stjørdal	199	88,4 %	67,0 %	0,5 %
Skaun	53	79,1 %	68,2 %	0,2 %
Orkland	174	96,7 %	58,9 %	0,7%*

*Alle boliger innenfor nye kommunegrenser Orkland inngår i referanseåret.

I Trondheim kommune er mer enn 70 prosent av boligene bygd i perioden 2020-2023 i områder definert som stort eller middels stort potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg. Dermed har andelen av alle boliger innenfor disse områdene økt noe sammenlignet med 2019.

Tabell 4. Boliger bygd i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlige transportmiddelvalg i Trondheim kommune i perioden 2020-2023. Status for alle boliger per 31.12.2023. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Boliger i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlige transportmiddelvalg.	Utvikling. Perioden 2020-2023.		Status alle boliger. Per 31.12.2023.	
Kommune	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Trondheim - Stort potensiale	1 972	32,9 %	27,6 %	0,3 %
Trondheim - Middels potensiale	2 336	38,9 %	39,3 %	0,1 %



Figur 9. Boliger bygd i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlige transportmiddelvalg i Trondheim og innen 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedssenter i omegnskommunene. Status for alle boliger per 31.12.2023. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

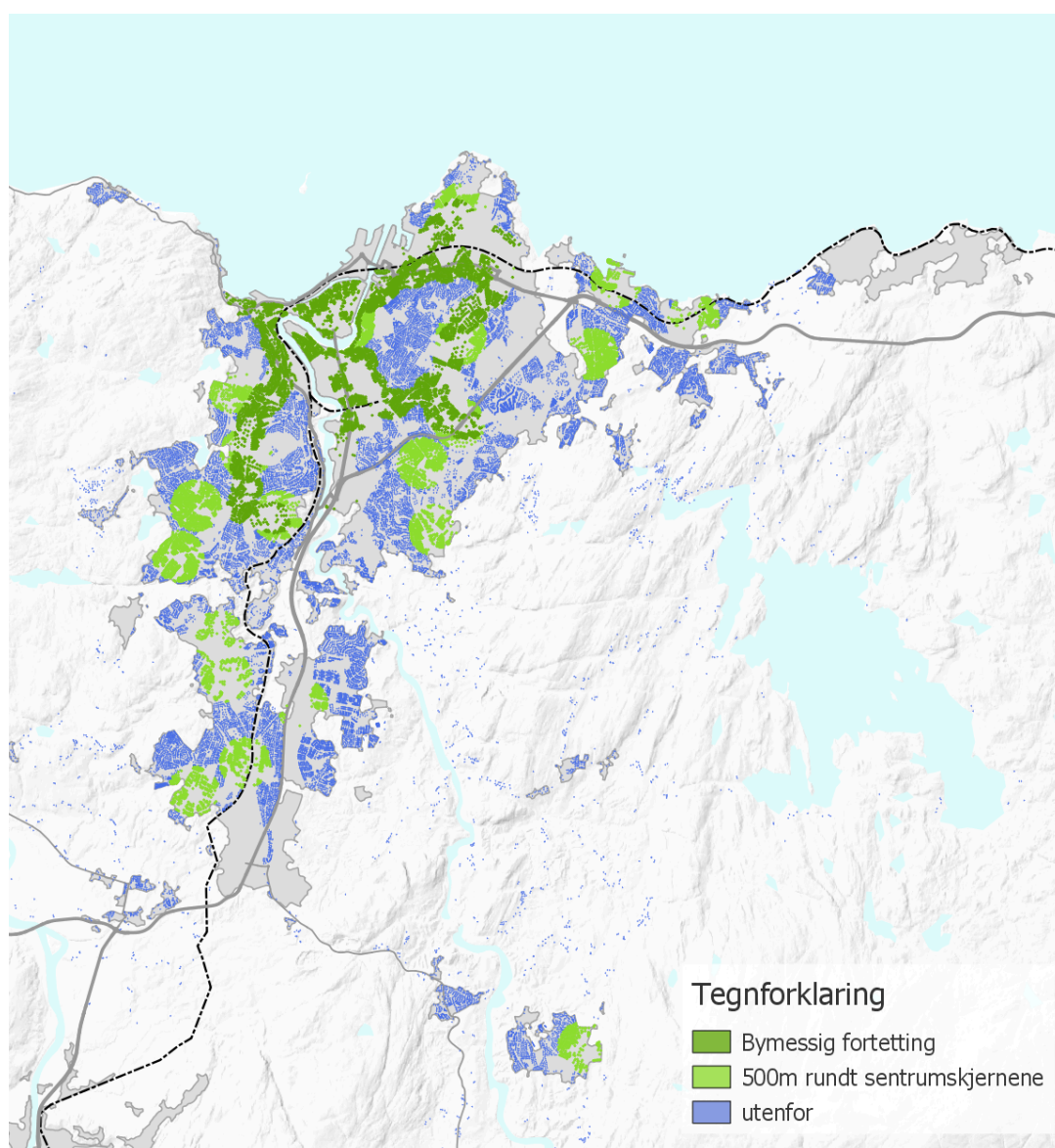
Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon

Det er en økning i andel boliger i Trondheim kommune som ligger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon sammenlignet med 2019. Dette er områder pekt på som bymessig fortetting i byutviklingsstrategien (jfr. strategikart til byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050⁵). Innenfor disse områdene er det store areal som er planavklart eller under planlegging, deriblant områdene Nyhavna og Sluppen. Det er en liten nedgang i andel boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner fra 2019 til 2023.

⁵ Se kart over områder for bymessig fortetting og 500 meter fra sentrumskjerner i vedleggskart 1.

Tabell 5. Boliger i områder for bymessig fortetting og innenfor 500 meter rundt sentrumskjerner i Trondheim. Utvikling i perioden 2020-2023. Status per 31.12.2023. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Område	Utvikling. Perioden 2020-2023.		Status alle boliger. Per 31.12.2023.	
	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Bymessig fortetting	2 390	39,8 %	35,2 %	0,3 %
500 meter rundt sentrumskjerner	1 592	26,5 %	31,9 %	-0,3 %



Figur 10. Boliger bygd i områder for bymessig fortetting og transformasjon i Trondheim kommune. Status for alle boliger per 31.12.2023. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

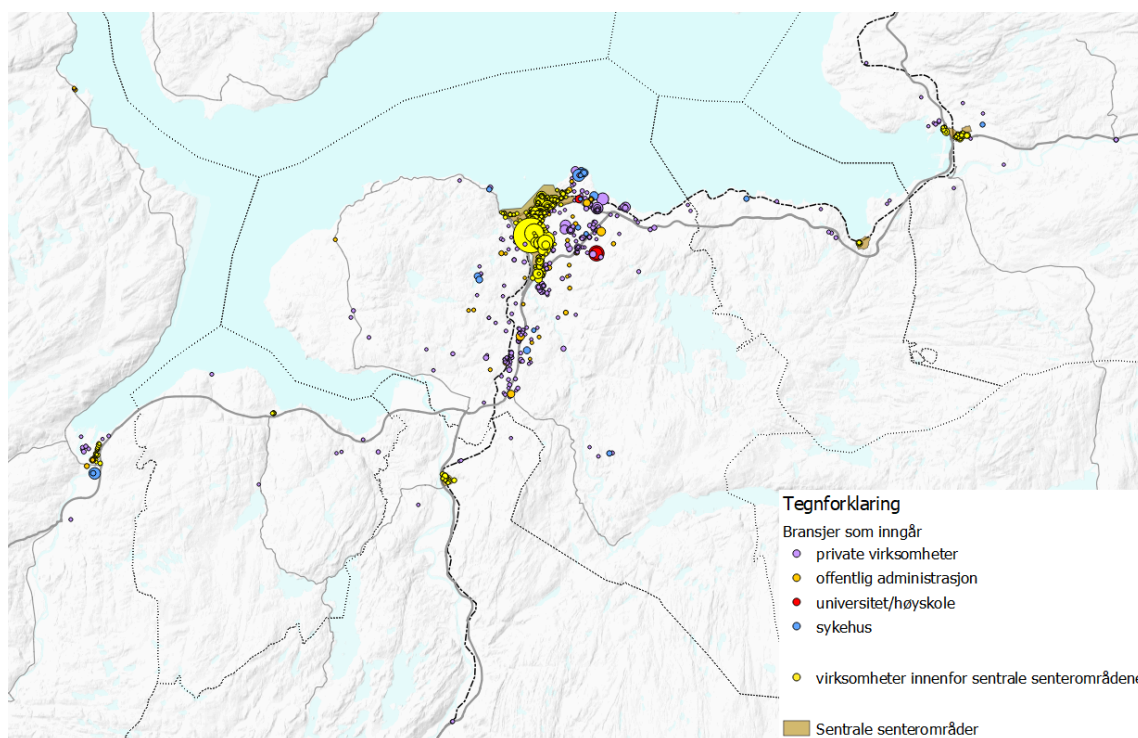
Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i sentrale senterområder

Virksomheter med mange besøkende og arbeidsplasser bør lokaliseres i sentrale områder med best tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler for flest av innbyggerne. På den måten bidrar det til at flere kan reise miljøvennlig.

I Trondheim er det en liten nedgang (-0,9 prosent) i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim. Dette området strekker seg fra Sluppen i sør til Nyhavna i nord. Nå er 74,6 prosent av disse arbeidsplassene lokalisert innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

I Melhus og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i kommunesentrene, med en økning på henholdsvis 10,4 prosent og 12,7 prosent. I Malvik er det også en positiv utvikling med 1,1 prosent økning, men her er det en lavere andel (61,8 prosent) av de ansatte som er lokalisert i kommunesenteret. I Skaun har det vært en liten nedgang fra 2019 til 2023.

Kartet nedenfor viser hvor de besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassene er lokalisert og bransjetilhørighet. Vedleggskart 4 viser kart over sentrale senterområder i kommunene i Miljøpakken.



Figur 11. Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale områder. Status per 31.12.2023. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Tabell 6. Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale områder. 2019- 2023. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Kommune	Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområder		Endring 2019-2023
	2023	2019	
Trondheim	74,6 %	75,5 %	-0,9 %
Melhus	90,8 %	80,4 %	10,4 %
Malvik	61,8 %	60,7 %	1,1 %
Stjørdal	88,4 %	75,7 %	12,7 %
Skaun	69,8 %	71,7 %	-1,9 %
Orkland	22,0 %	17,9 %	4,0 %
Miljøpakken	73,7 %	73,3 %	0,4 %

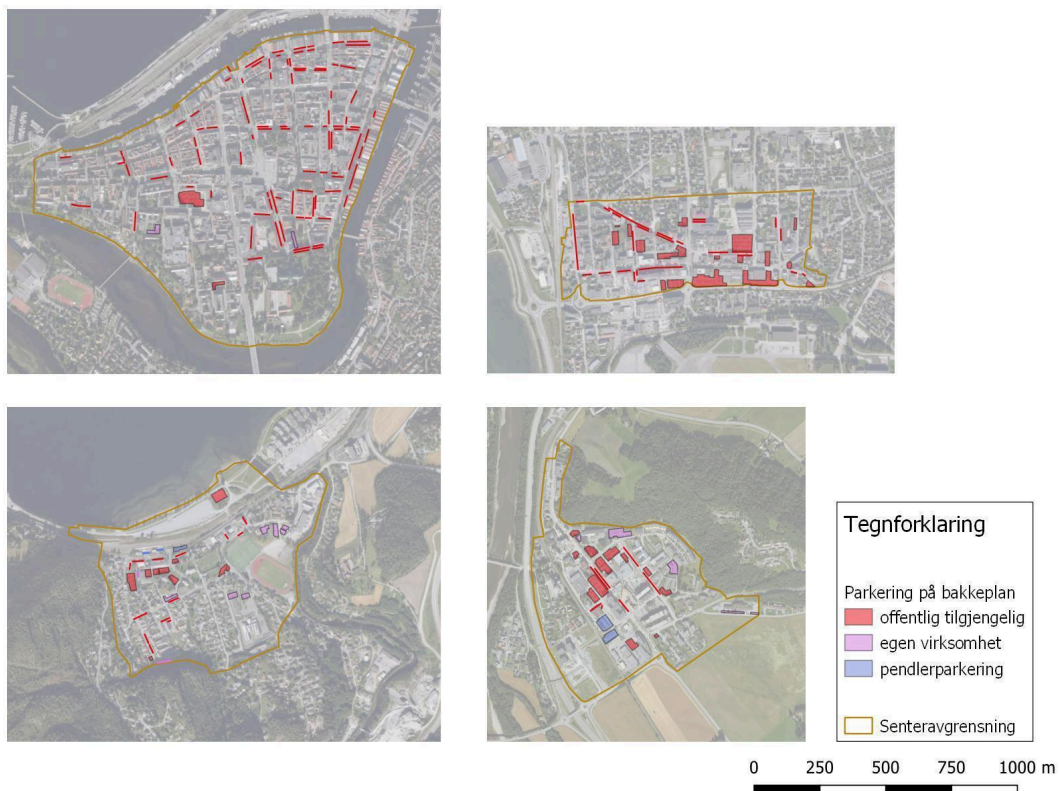
Parkering

Det er ikke gjort noen nye kartlegginger på parkering for 2023. Det var en positiv utvikling i 2022 ved at det var en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst endring har det vært i Stjørdal sentrum og Melhus sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal sentrum har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum. Se vedleggskart 5 for definisjoner på avgrensning av sentrale senterområder.

Tabell 7. Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder. 2019/2020, 2022. (Kilde: Trondheim kommune, Malvik kommune, Melhus kommune og Stjørdal kommune).

Område	2022	2019/2020*	Endring
Trondheim, Midtbyen	1,7 %	2,2 %	-0,5 %
Melhus sentrum	5,7 %	7,4 %	-1,8 %
Hommelvik sentrum	3,4 %	3,4 %	0 %
Stjørdal sentrum	8,4 %	9,6 %	-1,2 %

*Registrering av parkeringsplasser i Melhus, Malvik og Stjørdal ble ferdigstilt i 2020.



Figur 12. Parkering på bakkeplan i kommunesentrene 2022. (Kilde: manuell registrering kommunene)

Delmål 4 – Tilgjengelighet

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

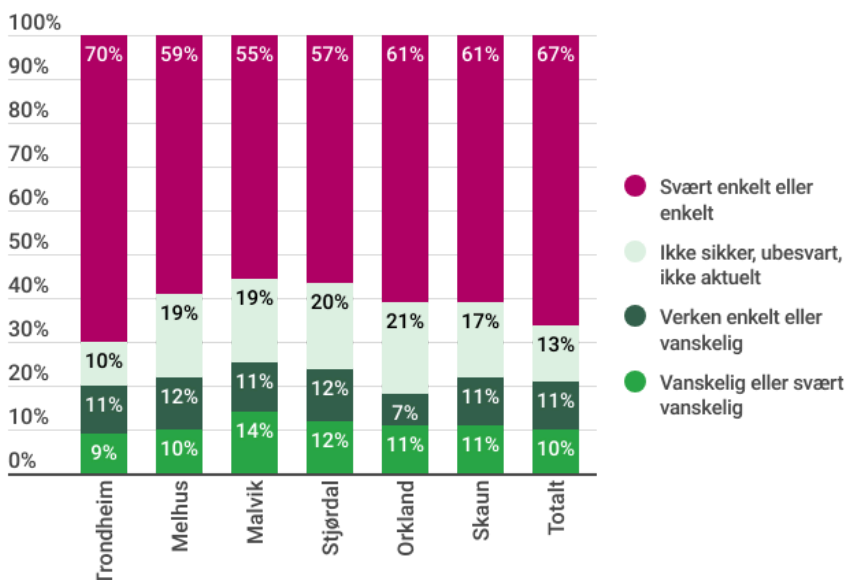
Vurdering av måloppnåelse

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at innbyggerne i Trondheim kommune i større grad opplever at det er enkelt å reise til jobb og skole og til nærmeste sentrum enn innbyggerne i nabokommunene. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever også bedre tilgang til kollektivtransport, sammenlignet med nabokommunene.

I 2023 har det blitt bygd 10 snarveier i Miljøpakken, hvor sju av disse bedrer tilgangen til holdeplass. Av totalen er sju bygd i Trondheim kommune og tre bygd i Melhus kommune.

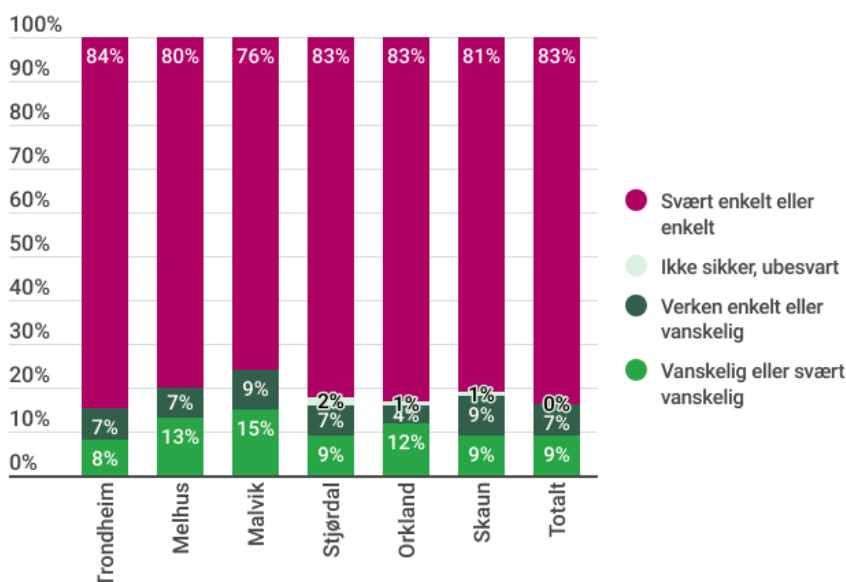
Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

67 prosent i miljøpakkeområdet opplever reisen til jobb eller skole som enkel eller svært enkel. Det er variasjoner mellom kommunene, fra 55 til 70 prosent. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever reisen til jobb eller skole som enkel eller svært enkel enn i nabokommunene, og her er andelen som synes det er enkelt noe økende. Spesielt i Malvik er det en mindre andel som synes det er enkelt, og en større andel som synes det er vanskelig, å reise til jobb eller skole. Dette er det samme resultatet som i 2022. Den store andelen usikker/ubesvart kommer av at mange ikke har en jobb- eller skolereise.



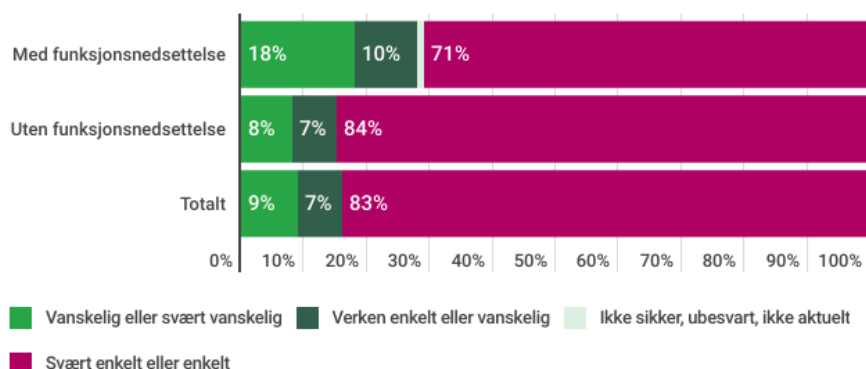
Figur 13. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb og skole? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023)

I miljøpakkeområdet opplever 83 prosent at det er enkelt eller svært enkelt å reise til sitt nærmeste sentrum. Fordelt på kommune, varierer andelen fra 84 prosent i Trondheim, til 76 prosent i Malvik.



Figur 14. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste sentrum? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023).

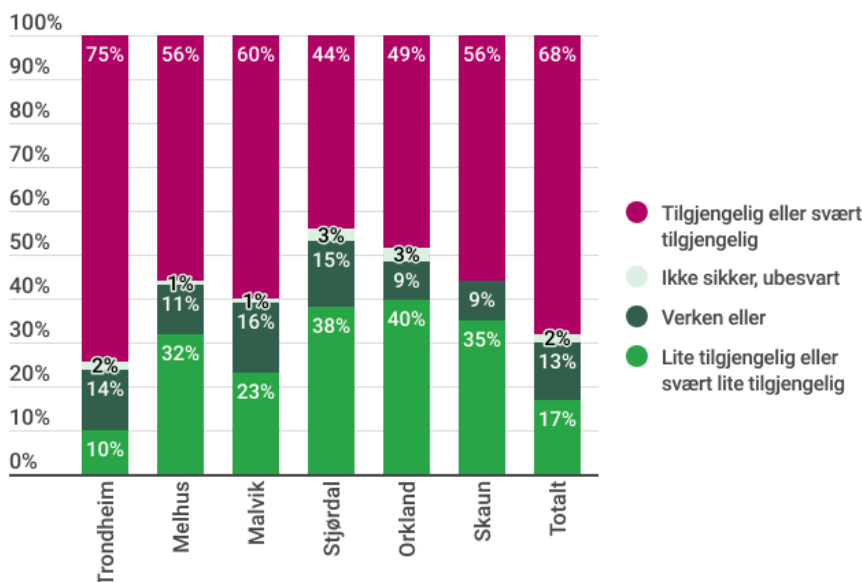
I siste undersøkelse er det spurt om personene har en funksjonsnedsettelse som har betydning for hverdagsreisene. Resultatene viser at blant personer med funksjonsnedsettelse så er det en lavere andel som opplever reisen til nærmeste sentrum som enkelt, og en høyere andel som synes reisen er vanskelig, sammenlignet med personer uten funksjonsnedsettelse.



Figur 15. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste sentrum? Fordelt på om personen har en funksjonsnedsettelse som har betydning for hverdagsreisen eller ikke. (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023).

Det er store variasjoner i hvordan innbyggerne i miljøpakkeområdet opplever tilgangen til kollektivtransport. I Trondheim opplever 75 prosent enkel eller svært enkel tilgang til kollektivtransport. Denne andelen er lavere i nabokommunene. I Malvik opplever 60 prosent

tilgangen til kollektivtransport som enkel eller svært enkel, mens tilsvarende andel i Melhus og Skaun er 56 prosent. I Stjørdal og Orkland oppgir henholdsvis 44 prosent og 49 prosent å ha kollektivtransport tilgjengelig. I nabokommunene oppgir mellom 23 og 40 prosent at tilgangen til kollektivtransport er vanskelig eller svært vanskelig.



Figur 16. Tilgang til kollektivtransport handler ikke bare om rutetilbudet, men også om avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning fra/til kjøretøy, brøyting, universell utforming osv. Hvordan opplever du at tilgangen til kollektivtransport er? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023)

Universell utforming av holdeplass

I 2023 ble det bygd ferdig fem universelt utformede holdeplasser. Tre på kommunal vei og to på fylkeskommunal vei.

Antall snarveier som bedrer tilgang til holdeplass

I 2023 har det blitt bygd 10 snarveier i Miljøpakken, hvor sju av disse bedrer tilgangen til holdeplass. Av totalen er sju bygd i Trondheim kommune og tre bygd i Melhus kommune.

I 2014 ble det gjennomført et eget prosjekt på å kartlegge viktige gangforbindelser til metrobussholdeplasser. I 2020 ble det gjennomført et tilsvarende prosjekt for å kartlegge behov for tiltak på gangforbindelser til holdeplasser på øvrige busslinjer. De prioriterte snarveiene blir hentet fra disse prosjektene.

Snarveiprojektet

Snarveiprojektet har satset på å bygge snarveier som både reduserer avstand til, og øker attraktiviteten på gang- og sykkelforbindelser til holdeplasser.

Snarveiene som er prioritert har eksistert fra før, men hvor standarden har blitt hevet. Standardheving har vært alt fra oppgradering og breddeutvidelse på dekket til belysning, håndløper og fundamentering for å sikre vinterdrift.

Delmål 5 – Trafikkulykker

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

Vurdering av måloppnåelse

Siden referanseåret 2019, har antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet økt. Antall drepte og hardt skadde var lavere under pandemien (2020-2022) men var høyere igjen i 2023.

Fordelt på trafikantgrupper, er det flest drepte og skadde blant de som sykler og de som kjører MC/Moped.

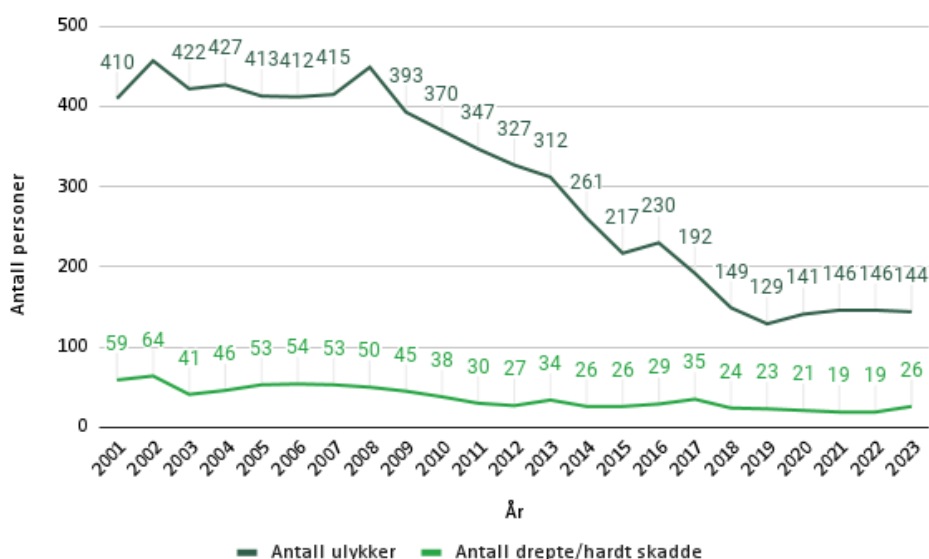
Det er store mørketall i denne statistikken. Statistikken omfatter kun trafikkulykker med personskade som er meldt til politiet, og da er det flest underreportering av ulykker med sykkel og til fots.

Ulykkesstatistikk

Det har vært en nedgang i antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet i perioden 2001-2019. Fra 2019 har det imidlertid vært en økning i antall politianmeldte trafikkulykker fra 129 i 2019 til 144 ulykker i 2023. Det har også vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde over tid, men en økning i 2023.

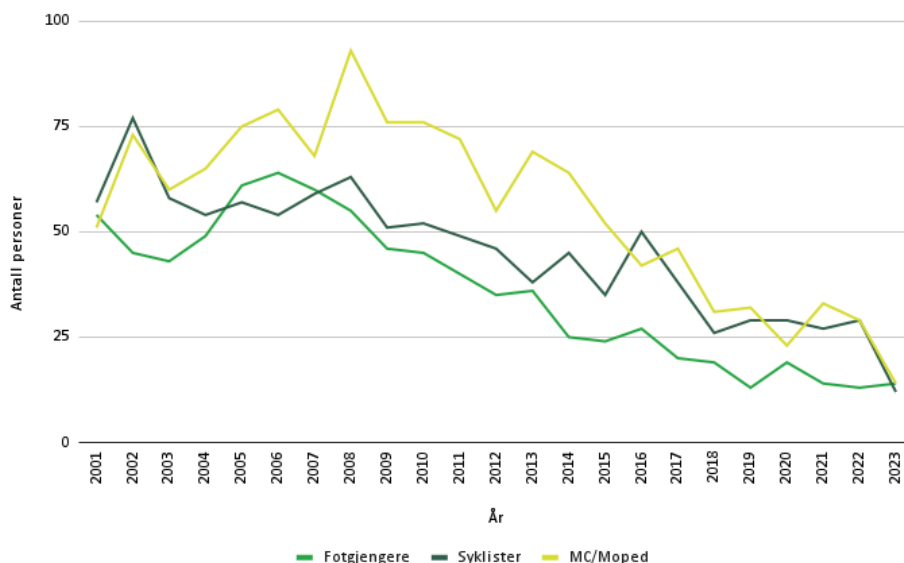


En trafikkulykke er en ulykke som skjer på privat eller offentlig vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk, og hvor ett eller flere kjøretøy i bevegelse er innblandet. Med kjøretøy menes her alle motorkjøretøy og sykler.



Figur 17. Antall ulykker og antall drepte/hardt skadde i perioden 2001-2023. (Kilde: TRULS, Statens vegvesen)

Figuren nedenfor viser antall drepte og skadde fordelt etter trafikantgruppe. Sammenlignet med referanseåret 2019 har det i 2023 vært færre ulykker med sykkel, mens antall trafikkulykker som involverer fotgjengere og moped/MC er omtrent på samme nivå.



Figur 18. Antall drepte og skadde, etter trafikantgruppe i perioden 2001-2023. (Kilde: TRULS, Statens vegvesen)

Tallene er hentet fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS). Tall for 2023 er foreløpige. Statistikken omfatter trafikkulykker med personskade som er meldt til politiet. Statistikken mangler dermed en stor mengde trafikkulykker som skjer ute i trafikken og i byrom. Mørketallene er spesielt store for fotgjengere og syklister. Erfaringer fra blant annet Sverige og Harstad kommune har vist at sykehusrapporterte trafikkulykker er et viktig tilskudd i trafikksikkerhetsarbeid og i planlegging av fysiske omgivelser. Erfaringer fra Harstad viste at den politirapporterte statistikken kun fikk med seg en tredjedel så mange trafikkulykker som de som ble registrert ved Harstad sykehus. Tall fra Malmø kommune har vist at singelulykker blant fotgjengere er den aller største ulykkesgruppen blant de med middels skadegrad eller høyere. Blant de skadde fotgjengerne hadde 80% skadd seg i en fallulykke i trafikkmiljøet. En løs brostein eller et glatt fortau kan være et stort problem for mange, og dette kan bli et økende problem når andelen eldre øker. Miljøpakken vil derfor se på mulighetene for å få på plass en bedre ulykkesstatistikk i samarbeid med St. Olavs hospital.

Delmål 6 – Luftkvalitet

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes

Vurdering av måloppnåelse

Alle målestasjonene i Trondheim kommune viser at nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet er oppfylt.

Det har siden 2019 vært en nedgang i årsmiddelverdien av nitrogendioksid (NO_2) i Trondheim kommune, noe som primært kan forklares med at flere kjører elbil. Samtidig har det over tid vært en økning av svevestøv (PM_{10}) ved flere målestasjoner.

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet, jf. Luftkvalitet i Norge. Det er noe høyere luftforurensning langs E6, spesielt ved tunnelåpning.

Luftkvalitet i Malvik, Melhus, Stjørdal, Skaun og Orkland kommune

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet der folk bor eller oppholder seg, jf beregnet luftsonekart hentet fra Miljødirektoratets fagbrukertjeneste. Det er noe høyere luftforurensning langs E39 og E6, spesielt ved tunnelåpning. I Malvik kommune er luftforurensningen høyest ved tunnelåpningen på Hågenstad, ifølge Miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet.

Luftkvalitet i Trondheim kommune

Figuren under viser antall døgn over grenseverdi for svevestøv (PM_{10}) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Trondheim kommune ligger godt under grenseverdiene for PM_{10} . I 2022 var det utfordrende værforhold med tanke på svevestøv, noe som forklarer noe av økningen. I tillegg pågikk det anleggsarbeid like ved målestasjonen i Elgesetergate som påvirket svevestøvnivåene i perioder. Målestasjonene med flest døgn over grenseverdiene i 2023 er Omkjøringsveien og E6 Tiller. Målestasjonen i Elgesetergate har ikke hatt stor nok dekningsgrad til å vise verdier for i 2023. Sistnevnte har hatt en betydelig økning i antall døgn over grenseverdien siden 2021 på grunn av et stort anleggsarbeid like ved målestasjonen.

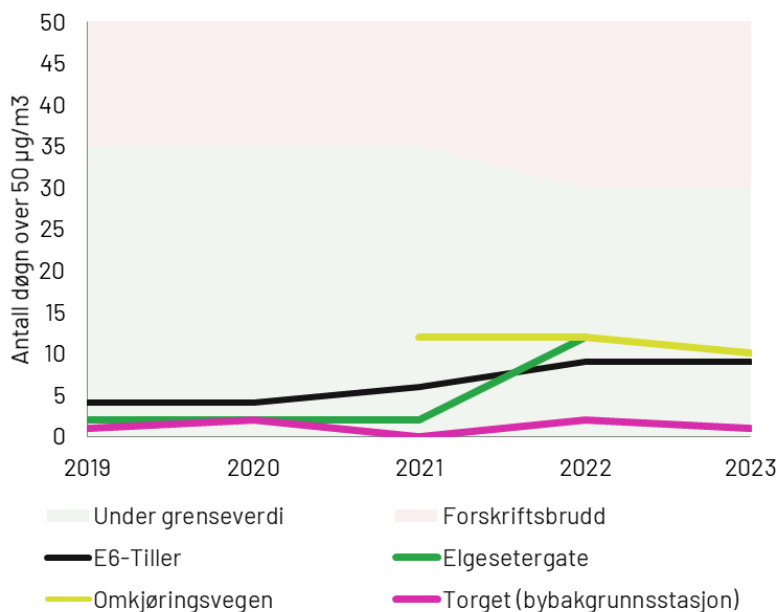
Grenseverdien for døgnmiddel av PM_{10} i forurensningsforskriften er satt til 25 døgn over 50 mikrogram per kubikkmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Fram til 2021 var grenseverdiene 30 døgn over 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Utslippskildene til svevestøv er hovedsakelig veistøv og vedfyring.



Luftforurensning

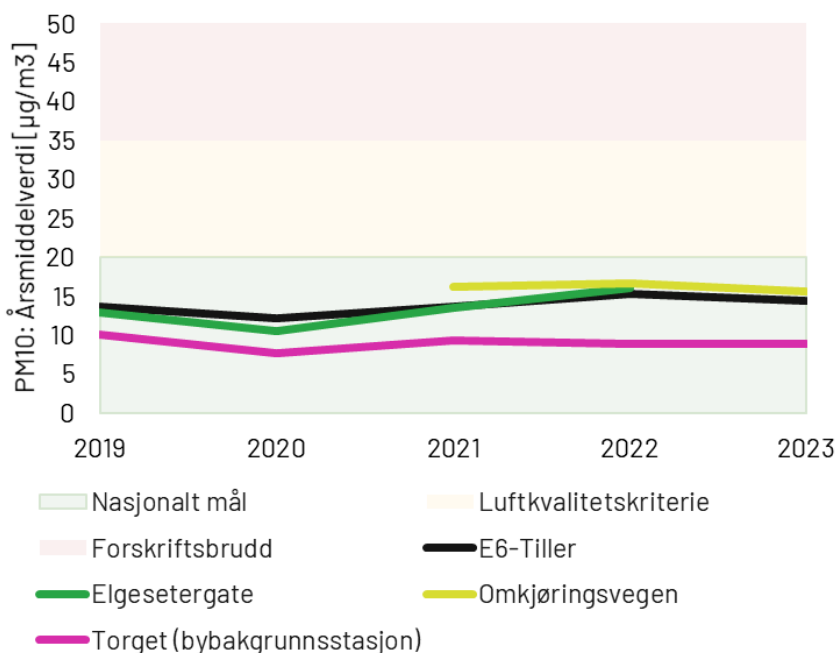
Luftforurensning består av både svevestøv og gasser som kan bidra til uønskede helsevirkninger, avhengig av hvilke konsentrasjoner de finnes i. Svevestøv ("Particulate matter": PM) deles ofte inn etter størrelsen i fint og grovt svevestøv. PM_{10} er summen av fint og grovt svevestøv, altså partikler som er mindre enn 10 μm .

Nitrogendioksid (NO_2) er en reaktiv gass som dannes ved høy temperatur i forbrenningsprosesser. Den viktigste lokale kilden til NO_2 er veitrafikk. Dieserbiler har et høyere utslipp enn bensinbiler, mens elbiler ikke slipper ut NO_2 .



Figur 19. Antall døgn over grenseverdi for PM₁₀, 2019-2023 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune)

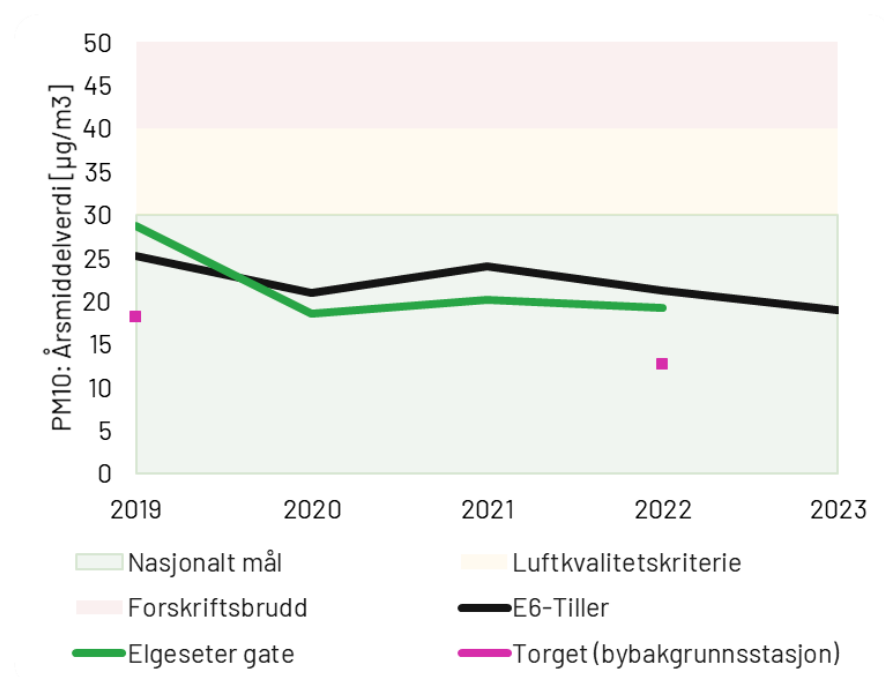
Årsmiddel er gjennomsnittet av alle døgnkonsentrasjoner gjennom hele kalenderåret. For PM₁₀ er alle målestasjonene i Trondheim under nasjonalt mål. Høyest årsmiddelverdi av svevestøv er på Omkjøringsveien, etterfulgt av E6-Tiller, og lavest på Torget (som er bybakgrunnsstasjonen⁶). Elgesetergate ligger normalt også ganske høyt, men her tilfredsstiller ikke målestasjonen dekningsgraden i 2023.



Figur 20. Årsmiddelverdier for PM₁₀, 2019-2023 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

⁶ Torget er bybakgrunnsstasjon som er plassert slik at den skal måle en luftkvalitet som representerer mesteparten av byens områder. De andre målestasjonene er såkalt vegnære stasjoner som er satt opp for å overvåke de vegstrekene hvor vi forventer dårligst luftkvalitet.

Figuren under viser årsmiddelverdier av nitrogendioksid (NO₂) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Også her er alle målestasjonene i Trondheim kommune under nasjonalt mål⁷. Vi ser en reduksjon av årsmiddelverdier for NO₂ på samtlige målestasjoner sammenlignet med 2019. Hovedkilden til utslipp av NO₂ er eksos, og denne nedgangen kan trolig forklares med at flere kjører elbil.



Figur 21. Årsmiddelverdier for NO₂, 2019-2023 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

⁷ For målestasjonen på Torget mangler verdier for 2020 og 2021 fordi målestasjonen ikke møtte datadekningskravet på 85 prosent.

Delmål 7 – Trafikkstøy

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

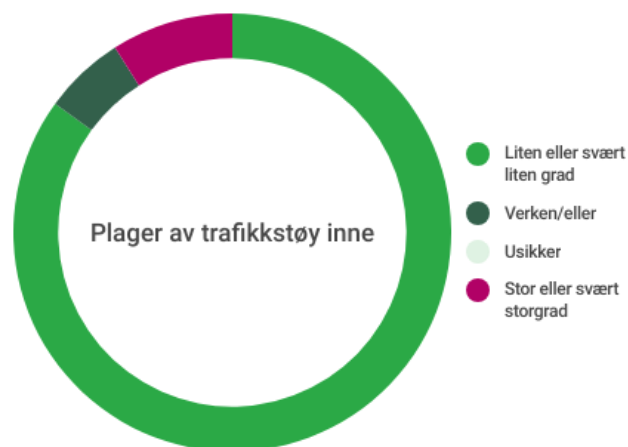
Vurdering av måloppnåelse

Den største andelen i miljøpakkeområdet opplever ikke plager fra trafikkstøy, verken innendørs eller utendørs. Det er en større andel som opplever støy fra trafikk utendørs enn innendørs der de bor. Dette viser resultatene fra Miljøpakkens Holdningsundersøkelse. Samtidig viser beregninger i Trondheim kommune at støy fra vegtrafikk er forverret i perioden 2017-2022. Det har blitt flere boliger med fasade i støysonene, som kan forklares med fortetningsstrategien.

Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelsen om opplevde plager av trafikkstøy innendørs og utendørs der man bor viser at 85 prosent opplever i liten eller svært liten grad opplever plager av støy innendørs der de bor.

Det er en større andel som opplever plager fra trafikkstøy utendørs enn innendørs, selv om størst andel oppgir at de opplever lite eller svært lite støy. I miljøpakkeområdet oppgir 80 prosent at de i liten eller svært liten grad opplever plager fra trafikkstøy utendørs. Det er liten endring over tid.



Figur 22. I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor?

Figur 23. I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023).

Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy

Trøndelag fylkeskommune har bygd 160 meter med støyskjerm i 2023 ved Lund snuplass. Støyskjermen bidrar til at støynivået utendørs og innendørs reduseres for beboerne langs strekningen. De øvrige partene i Miljøpakken har ikke bygd støyskjermer eller hatt støyreduserende prosjekt i 2023.

Strategisk støykartlegging

For Trondheim kommune har det blitt utført strategisk støykartlegging av vegtrafikkstøy i henhold til forurensningsforskriftens kapittel 5, som stiller krav til støykartlegging av byområder med over 100 000 innbyggere. Kartleggingen skjer hvert femte år, og tallene presentert i dette delkapittelet er fra 2022. Ved denne kartleggingen har det blitt benyttet en ny beregningsmetode. Resultatene fra denne kartleggingen kan derfor ikke sammenlignes direkte med tidligere kartlegginger.

Tabellen nedenfor viser oversikt over antall personer i helårsboliger innenfor ulike støyintervall. Støy omtales som Lden, gjennomsnittsstøy gjennom døgnet, og måleheten er dB.

Tabell 8. Oversikt over antall personer i helårsboliger innenfor ulike støyintervall i Trondheim kommune.

Lden	55-59	60-64	65-69	70-74	>=75	Sum
Antall personer i helårsbolig	31 742	18 305	6 149	944	100	57 240

Som det framgår av tabellen er det for Trondheim kommune til sammen 57 200 personer som utsettes for utendørs støynivå over 55 dB der de bor. Av disse er 12,6 prosent (7 200 personer) utsatt for et støynivå over 65 dB.

Miljøenheten ved Trondheim kommune opplyser i et notat at den nye beregningsmetoden gir færre støyutsatte personer i støysonene. Over tid viser beregninger at støysituasjonen fra vegtrafikk er forverret fra 2017-2022. Siden 2017 har det blitt flere boliger med fasade i støysonene, noe som kan forklares med fortettingsstrategien.

For første gang beregnes også skadelige virkninger forårsaket av støy for personer som bor i helårsboliger. Det beregnes antall personer som er sterkt plaget, antall personer som er sterkt søvnforstyrret og antall personer med iskemisk hjertesykdom (IHD) forårsaket av vegtrafikkstøy.

Helsekonsekvenser for Trondheim kommune er for år 2021 beregnet til:

- 8 900 personer er sterkt plaget av vegtrafikkstøy
- 1 900 personer er sterkt søvnforstyrret av vegtrafikkstøy
- 10 personer har iskemisk hjertesykdom (IHD) som er forårsaket av vegtrafikkstøy.

Delmål 8 – Næringstransport

Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv

Vurdering av måloppnåelse

Næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere i form av en større andel miljøvennlig bilpark, men skiftet i næringstransporten går saktere enn i privatbilmarkedet. Det kan også se ut til at utviklingen går saktere blant mindre lokale aktører som driver med varelevering enn i den øvrige næringstransporten.

Blant partene i Miljøpakkens egne bilparker er det Trondheim kommune som har flest kjøretøy og størst andel elektriske kjøretøy (81 prosent). Partene kan i nye avtaleinngåelser bidra til skifte mot mer miljøvennlig bilpark.

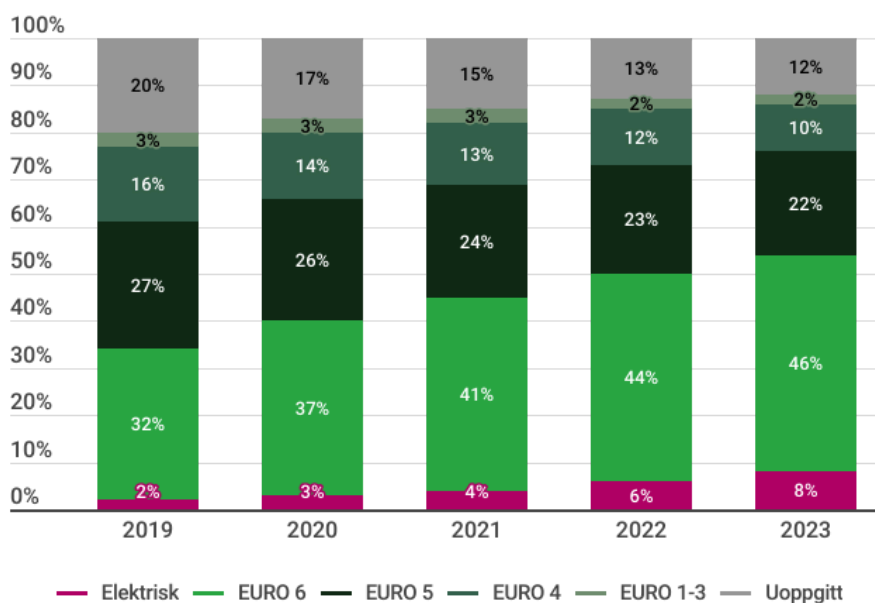
Miljøpakken kan stille miljøkrav i gjennomføring av miljøpakkeanlegg og på den måten bidra til en grønnere omstilling av bransjen. Trondheim kommune er en stor byggherre og har som mål at hele Trondheims bygge- og anleggsvirksomhet skal være utslippsfri innen 2030. I 2023 har Trondheim kommune ferdigstilt tre prosjekt som er helt eller delvis (over 50 prosent) utslippsfrie. De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilte prosjekter som er helt eller delvis utslippsfrie.

Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasser

Figuren nedenfor viser vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet fordelt på elektrisk motor og EURO-klasser. En høyere EURO-klasse betyr en mer miljøvennlig motor. Antall vare- og lastebiler har fra 2019 økt med om lag tre prosent til nærmere 24 000 kjøretøy i 2023. Andelen vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet som er elektrisk eller har EURO-klasse 6 har steget fra 34 prosent i 2019 til 54 prosent i 2023. Dette indikerer at næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere.

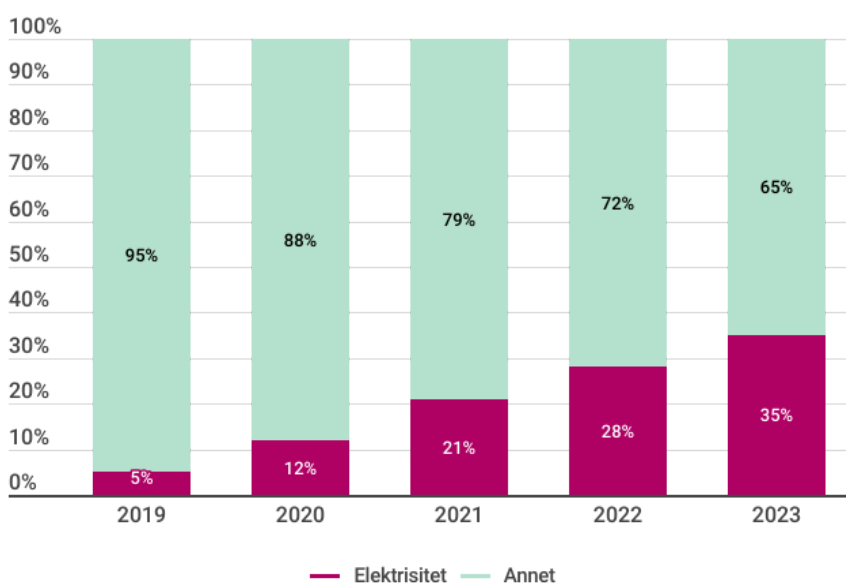
 EURO-klasser

Alle nye biler og nye motorer til kjøretøy skal typegodkjennes. Eurokravene angir hvor store utslipp som nye kjøretøy maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland. Det er ulike krav for personbiler og motorer til tunge kjøretøy. For å bli typegodkjente må nye kjøretøy og nye motorer tilfredstille de krav som til enhver tid gjelder. Kravene som må innfris har blitt strengere fra 1992 (EURO1) da reguleringen bli innført, og fram til i dag hvor kravene er å tilfredstille EURO6. Eurokravene har ikke egne krav for utslipp av NO₂, men har et felles krav til utslippet av alle nitrogenforbindelsene (NO_x).



Figur 24. Andel vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet, etter elektrisk motor og EURO-klasser. (Kilde: OFV)

For å vurdere om næringstransporten har blitt mer miljøvennlig, er det i tillegg til EURO-klasse også aktuelt å se på andelen nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler. Disse tallene framgår av figuren under. Tallene gjelder for hele miljøpakkeområdet samlet. Antall nyregistrerte vare- og lastebiler har variert mellom 1000 til 1900 per år i perioden 2019-2023, og andelen steg fra fem prosent i referanseåret 2019 til 35 prosent i 2023. Selv om denne andelen fremdeles er lav, har det vært en økning år for år fra 2019.

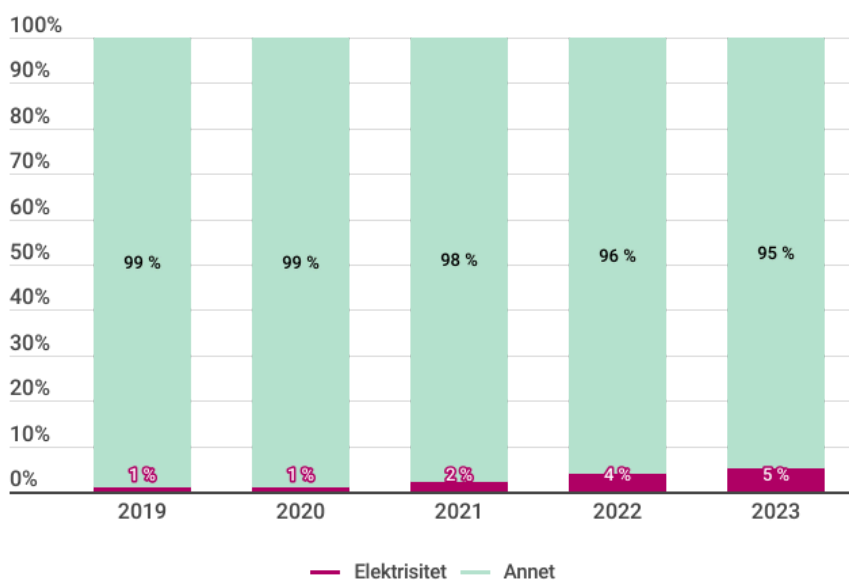


Figur 25. Andel nyregistrerte elektriske varebiler og lastebiler i miljøpakkeområdet. (Kilde: OFV)

Antall og andel miljøvennlige kjøretøy hos de som driver med vareleveranser

Figuren nedenfor viser andel kjøretøy (personbiler, varebiler, busser og lastebiler) i bransjer der eier eller bruker driver med varelevering⁸ og er registrert i miljøpakkeområdet. I perioden 2019–2023 har antall kjøretøy økt med 18 prosent. Andelen elektriske kjøretøy i denne bransjen har økt fra én prosent til fem prosent i samme periode.

Kilden til tallene er Opplysningskontoret for veitrafikken (OFV). Dersom et transportfirma leaser kjøretøy og leasingselskapet ikke har registrert kjøretøyet i riktig kommune vil det gi avvik i statistikken. Mange større distribusjonsfirma som Bring, Postnord, Asko og lignende inngår ikke her da deres kjøretøy er registrert utenfor miljøpakkeområdet. Det er med andre ord en stor overvekt av kjøretøy tilknyttet mindre firma og enkeltmannsforetak i denne statistikken.

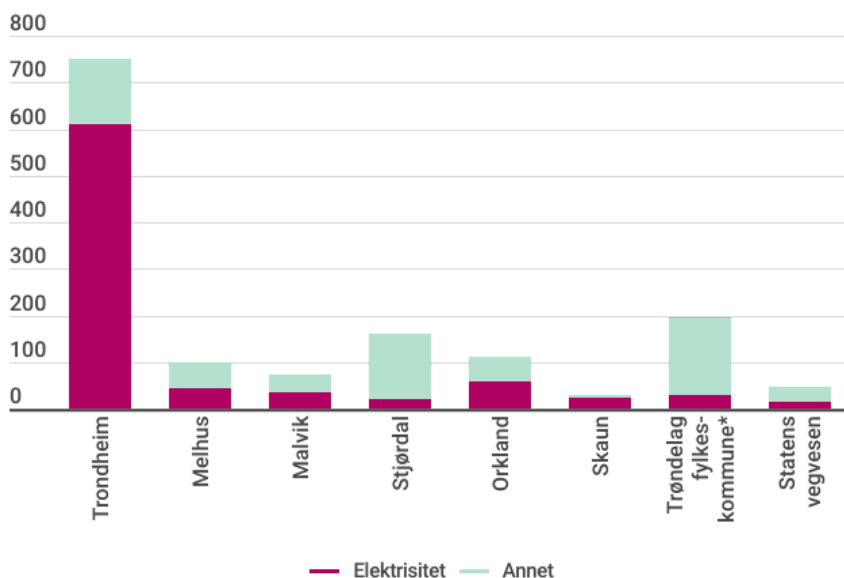


Figur 26. Andel kjøretøy i bransjer som driver med vareleveranser etter drivstoff. Per 31.12.2019–2023. (Kilde: OFV)

Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy

Det er store forskjeller mellom partene i Miljøpakken når det kommer til antall lette og tunge kjøretøy i egen virksomhet. Trondheim kommune har flest kjøretøy og størst andel elektriske biler (81 prosent). Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune har i underkant av 200 biler hvorav 13 prosent og 16 prosent er elektriske. Melhus kommune og Orkland kommune har rundt 100 kjøretøy. Andelen elektriske biler er på henholdsvis 45 prosent og 53 prosent. Malvik har i underkant av 80 biler og om lag halvparten er elektrisk. Skaun kommune har en bilpark på 30 og en stor elektrisk andel. Statens vegvesen har 50 biler og 32 prosent av disse er elektriske.

⁸ Bransjene "Andre post- og budtjenester" og "godstransport på vei".



Figur 27. Antall kjøretøy totalt og antall miljøvennlige kjøretøy blant partene i Miljøpakken. (Kilde: Partene i Miljøpakken)

Miljøkrav i anleggsgjennomføring

Miljøpakken kan gjennom å stille miljøkrav til gjennomføring av miljøpakkeanlegg bidra til en grønnere omstilling i bransjen. Trondheim kommune er en stor byggherre og har som mål at hele Trondheims bygge- og anleggsvirksomhet skal være utslippsfri innen 2030. I 2023 har Trondheim kommune ferdigstilt tre prosjekt som er helt eller delvis (over 50 %) utslippsfrie. De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilt prosjekter i 2023 som er helt eller delvis utslippsfrie.

Delmål 9 – Brukertilfredshet

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken

Vurdering av måloppnåelse

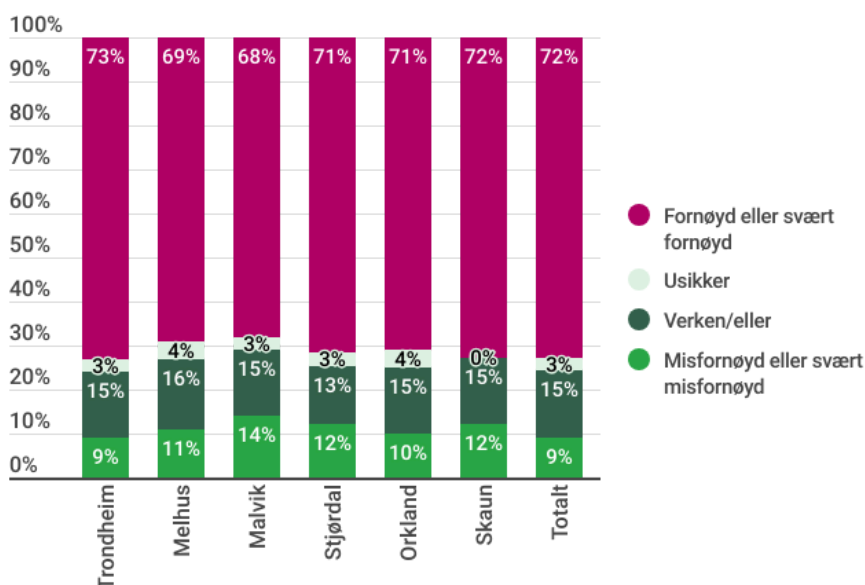
Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at de bosatte i miljøpakkeområdet i stor grad er fornøyd med hverdagsreisen sin.

Totalt i miljøpakkeområdet svarer 61 prosent at de er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og 19 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle. 70 prosent svarer at de er enig/svært enig i at det er godt tilrettelagt for fotgjengere. Det er størst andel i Trondheim som mener det er godt tilrettelagt for fotgjengere og trygt å sykle.

57 prosent er positive til Miljøpakken. En større andel av befolkningen i Trondheim og Stjørdal er positiv til Miljøpakken sammenlignet med de andre kommunene. I kommunene med historikk (Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal) så er det en nedgang i andelen som er positiv til Miljøpakken, og en større andel som har et uavklart forhold til Miljøpakken.

Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

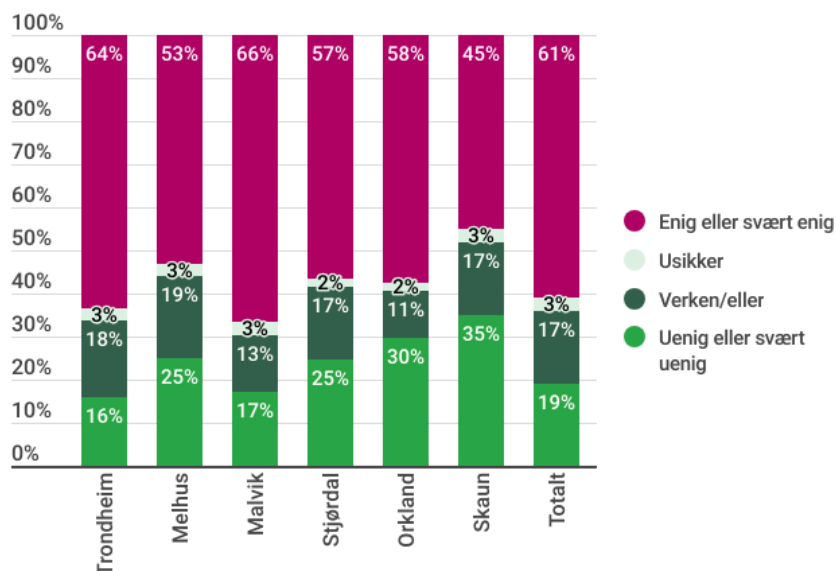
Totalt for Miljøpakken oppgir 72 prosent å være fornøyd med hverdagsreisen i 2023. I miljøpakkeområdet varierer andelen som er fornøyd/svært fornøyd med hverdagsreisen sin fra 68 prosent i Malvik kommune til 73 prosent i Trondheim kommune.



Figur 28. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023)

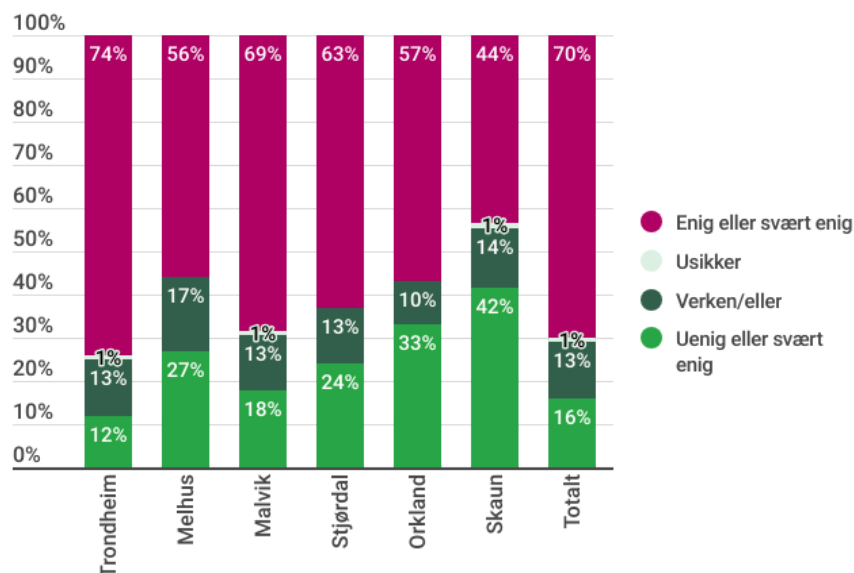
61 prosent i miljøpakkeområdet svarte at de er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og 19 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle. Det er størst andel i Trondheim

kommune og Malvik kommune som er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og lavest andel i Skaun.



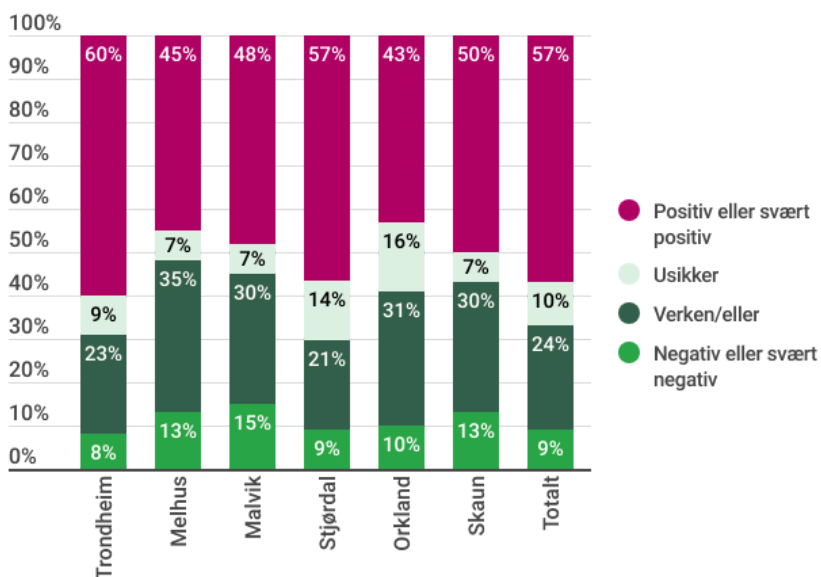
Figur 29. Det er trygt å sykle. Per kommune og totalt. (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023)

70 prosent at de er enig/svært enig i at det er godt tilrettelagt for fotgjengere. Det er størst andel bosatt i Trondheim som er enig/svært enig i dette, og minst andel i Skaun. I Skaun svarer 42 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er godt tilrettelagt for fotgjengere.



Figur 30. Det er godt tilrettelagt for fotgjengere. Per kommune. Totalt. (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023).

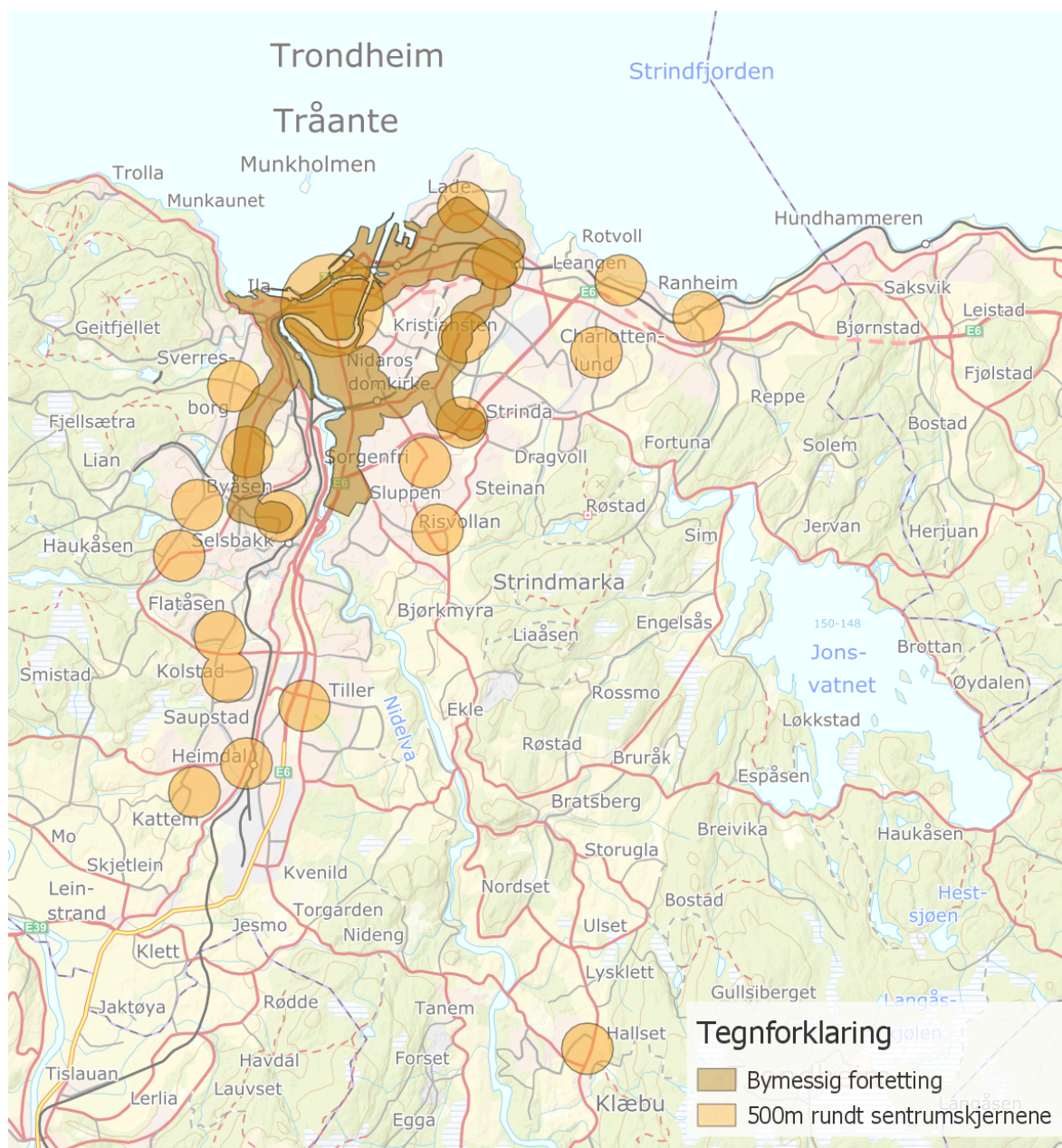
I spørreundersøkelsen i september 2023 svarte 57 prosent av de spurte at de er positive til Miljøpakken. Det er størst andel som er positive til Miljøpakken i Trondheim (60 prosent) og Stjørdal (57 prosent). I kommunene med historikk (Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal) så er det en nedgang i andelen som er positiv til Miljøpakken, og en større andel som har et uavklart forhold til Miljøpakken.



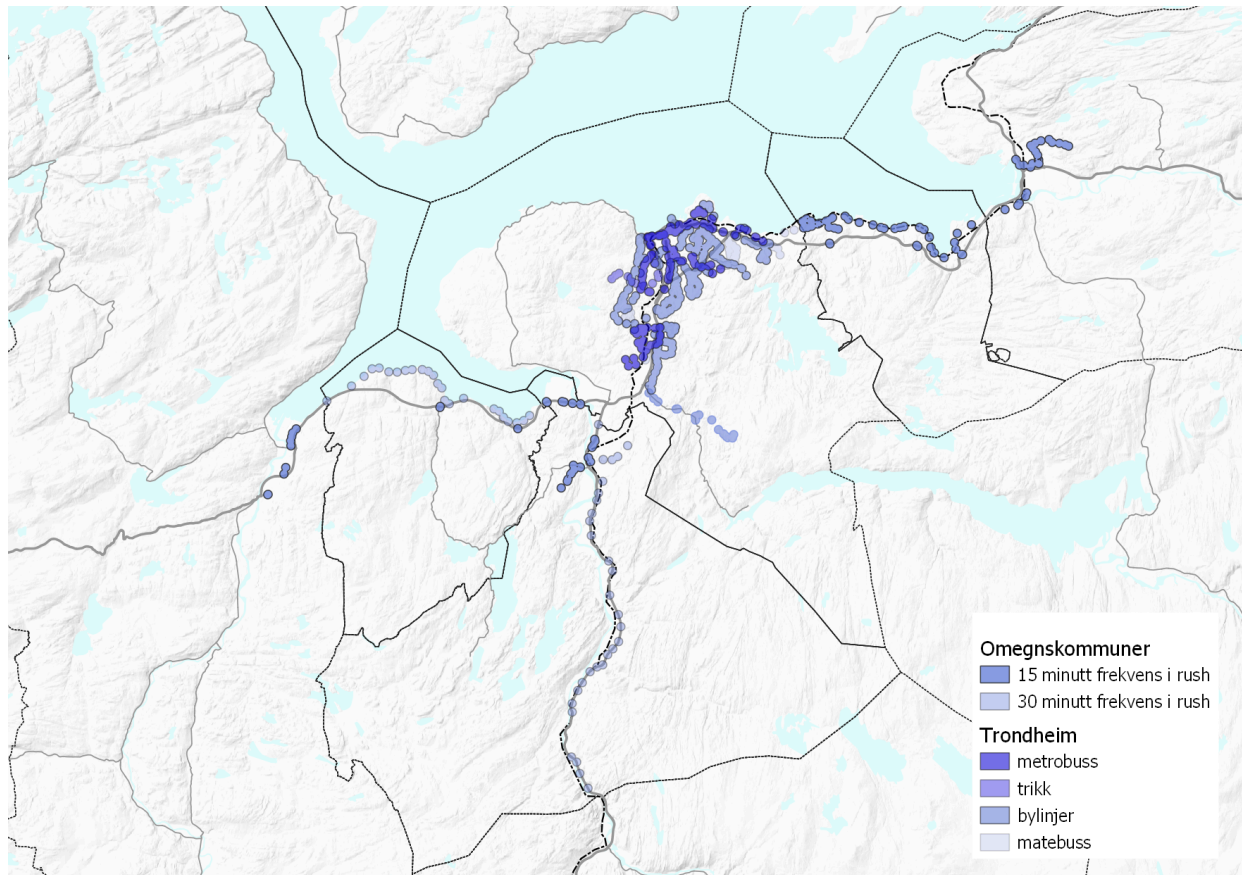
Figur 31. Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2023).

Vedleggskapittel

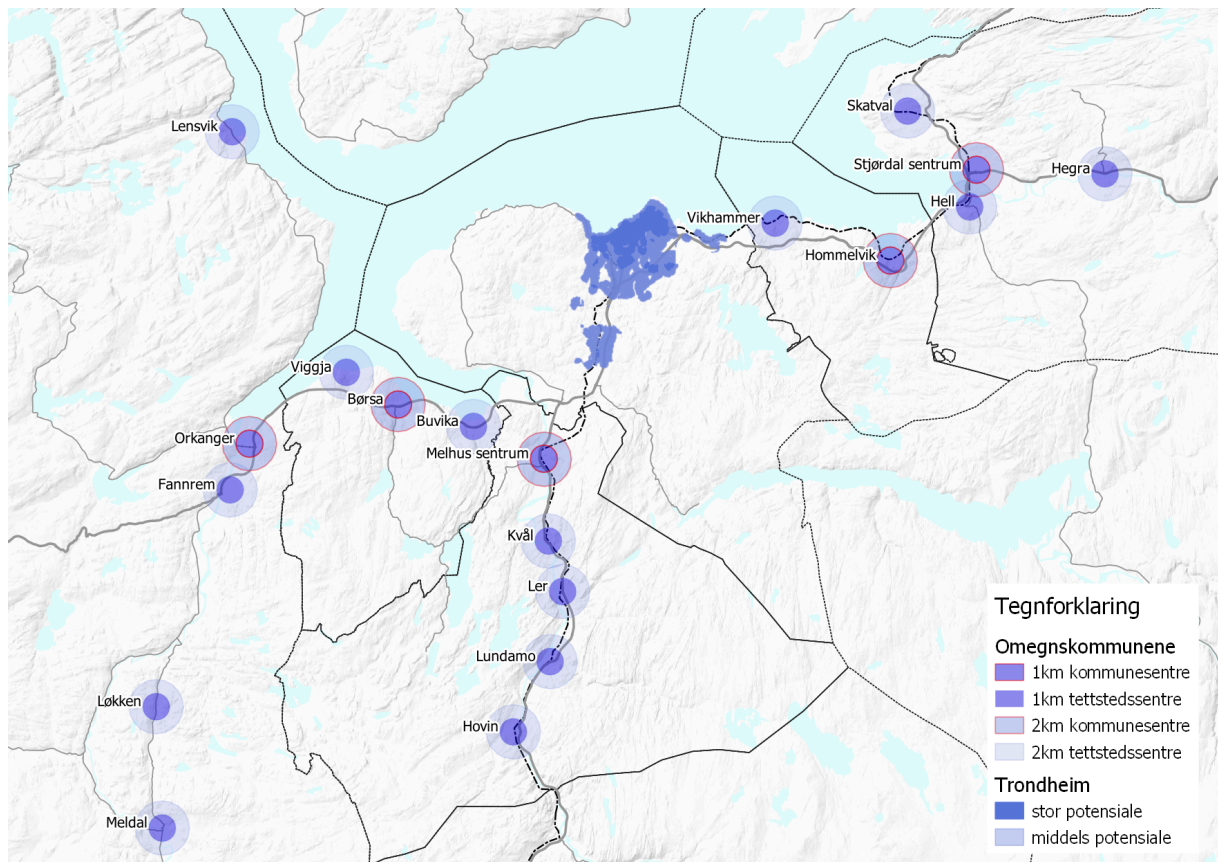
-Areal



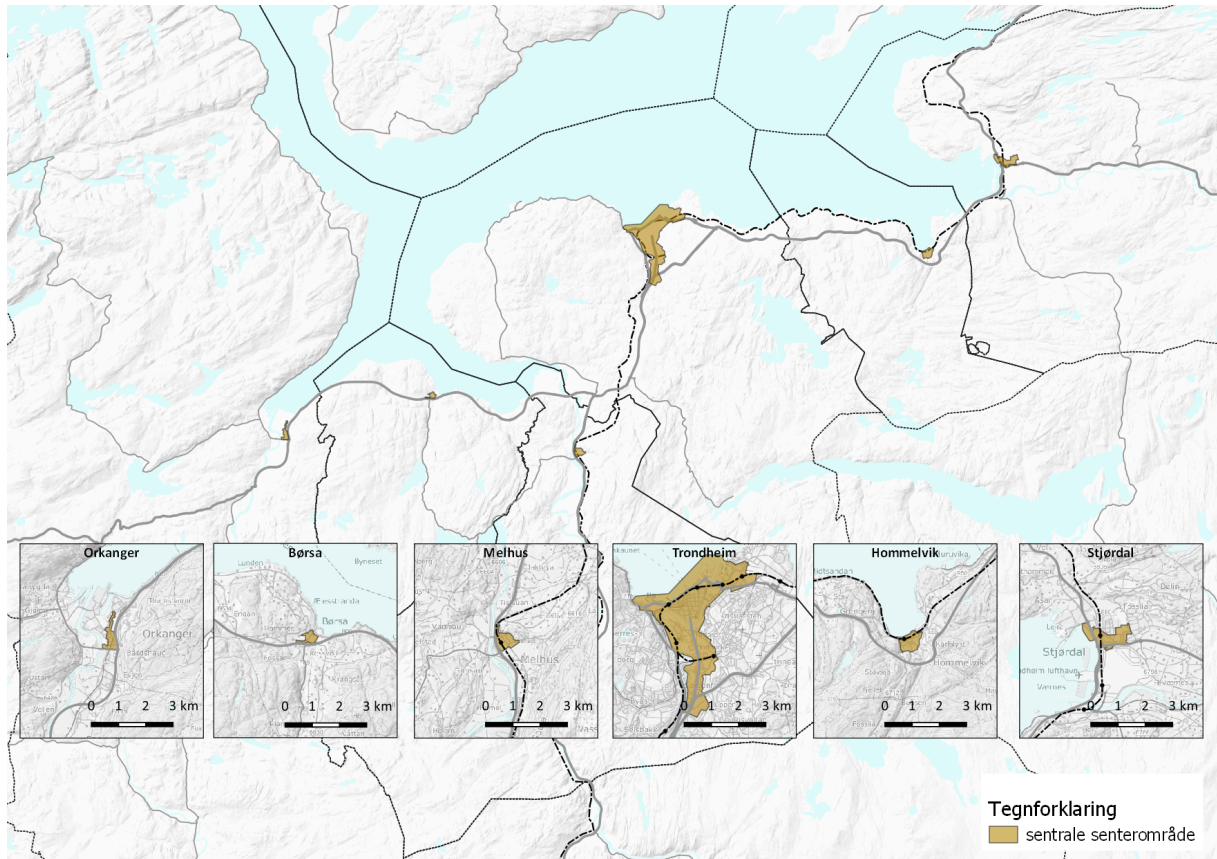
Vedleggskart 1: Områder for bymessig fortetting og 500 meter fra sentrumskjerner. Kilde: Strategikartet til byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050.



Vedleggskart 2: Områder i gangavstand (300 meter buffer) fra en holdeplass med henholdsvis et godt eller middels godt kollektivtilbud. Kilde: GTFS, AtB.

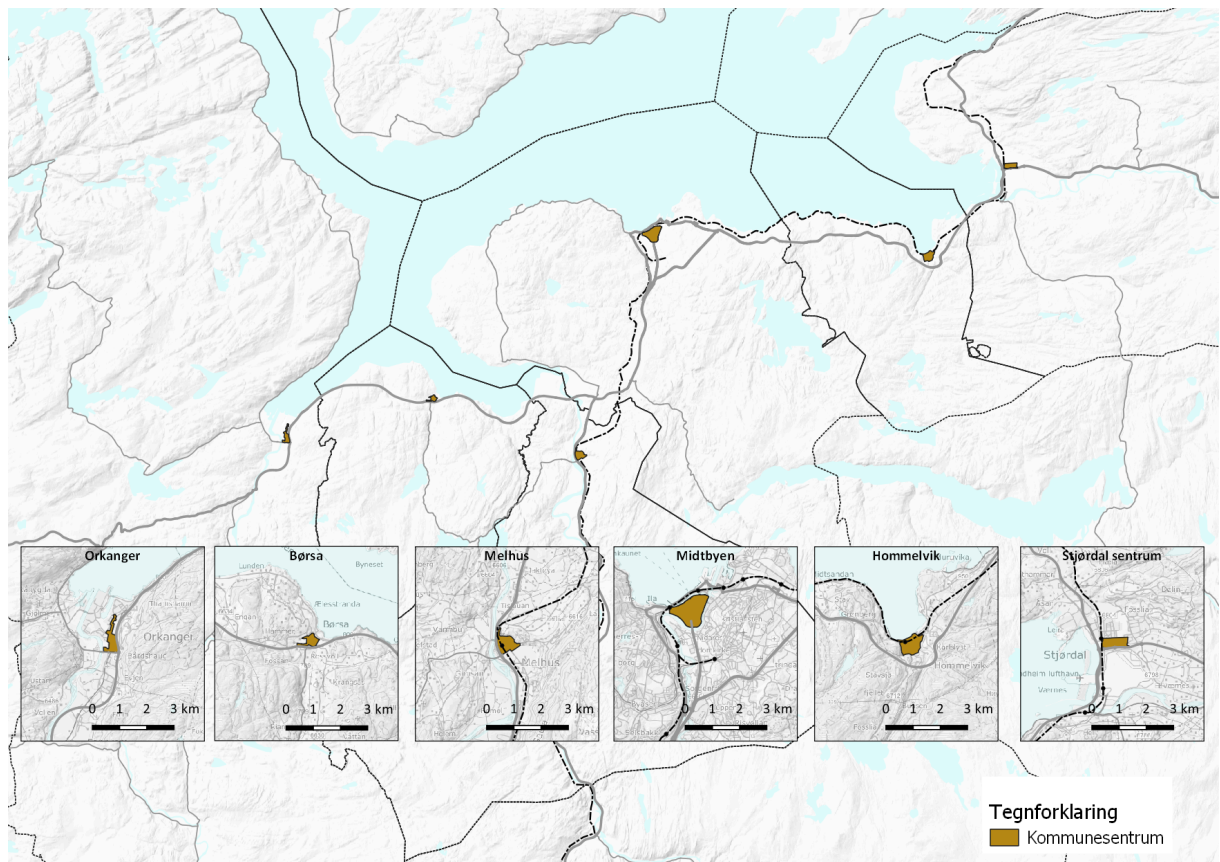


Vedleggskart 3: Områder i gang-/sykkelavstand (1-2 km) fra kommune- og tettstedssentrene i omegnskommunene. Kilde: IKAP, Trondheimsregionen. Områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg i Trondheim. Kilde: Potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg - en metode, Trondheim kommune.



Vedleggskart 4: Kart over sentrale senterområder i kommunene i Miljøpakken. Kilde: Kommuneplanene.

Grunnlag for rapportering om lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser.



Vedleggskart 5: Avgrensning av kommunesentrene. Kilde: Kommuneplanene.

Grunnlag for rapportering på parkeringsplasser.

Arealforpliktelser, Byvekstavtale 2023-29

Gjennom Byvekstavtalen har partene forpliktelser på arealutvikling. Årlig rapporterer partene på status og framdrift på disse forpliktelsene til Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Denne rapporteringen for 2023⁹ er gjengitt her.

Forpliktelser for alle partene

Partene skal i avtaleperioden/Rapportering fra partene:

1. Lage prosessplaner for utvikling av knutepunktene i Skaun og Orkland (som eksempelvis beskrevet i Veileder for helhetlig knutepunktutvikling), for å realisere fortettingspotensialet i de enkelte knutepunktene og tettstedsområdene.

Orkland: Vil startes opp i 2024.

Skaun: Mobilitetsanalyser for tettstedene er gjort i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel. Følges opp med videre kartlegging og analyser.

Melhus/Malvik/Stjørdal/Trondheim: Ikke aktuelt

2. Lage planer for et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet og et sammenhengende kollektivnett for buss og tog (ikke bare knutepunkt, men utvikling langs traseer)

Melhus: Strategier og tiltak for sentrum og nærliggende boligområder er behandlet politisk. Tiltak er lagt inn i handlingsprogrammet. SVV utreder og detaljregulerer tiltak i Melhus langs riksveg (jf. HP). Sistnevnte er avhengig av statlige planmidler. Innfartsparkering på Ler jf. er ferdigstilt med eget oppsett for sykler (bl. a med klargjøring for to ladepunkt). Dette vil følges opp ved rullering av KPA. Denne vil starte opp i 2024. Områdeplanen for sentrum inneholder trasé for syklende.

Malvik: Dette er tema i trafikkisikkerhetsplanen som kommunen jobber med å utarbeide for øyeblikket og tenkt vedtatt i løpet av 2024.

Orkland/Skaun: Vil startes opp i 2024.

Stjørdal: Vedtatt hovednett for sykkel er fra 2009. Revidert pågår og forankres i KPA. Videre arbeid med mobilitet er i oppstartsfasen.

Trondheim: Trondheim kommune har vedtatt gåstrategi og sykkelstrategi som grunnlag for dette arbeidet. Sammenhengende kollektivnett for buss og tog, samt utvikling langs traseer er ivarettatt i KPA 2012-2024 og revideres i forbindelse med ny KPA. Vedtatt byutviklingsstrategi setter dessuten fokus på mobilitet, og gjennom Kommunal planstrategi har bystyret bestilt flere planer som vil se nærmere på transportnettet for gange, sykkel og kollektiv – herunder den vedtatte mobilitetsstrategien for Trondheim.

3. Vektlegge god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.

Melhus: Bokvalitet er noe vektlagt i sentrumsplanen med bl. a torg, og noe krav til utforming, samt innspill knyttet til variasjon i boligtyper. Ved planlegging av sentrum stilte vi krav til jernbaneundergangens bredde hvor «bokvalitet» ble vektlagt. Dette ble erfart som utfordrende å få gjennomført. Erfares generelt sett et område som blir for lite vektlagt både administrativt og politisk.

Malvik: Dette foregår fortløpende i kommunen. Kommunen har i de senere år hatt

⁹ Rapportering per 29.01.2024.

en betydelig økning av mindre boenheter som gir et større mangfold i boligstørrelser og boligtyper.

Orkland/Skaun: Blir fulgt opp fra sak til sak

Stjørdal: Føringer for dette må fastsettes i KPA og overordnede reguleringsplaner.

Trondheim: Dette foregår fortløpende i kommunen. I kommuneplanens arealdel har kommunen bestemmelse om krav om variert boligsammensetning. Bestemmelsen er i forslag til ny KPA videreført. Denne, sammen med oppfølgingen i hver enkelt sak, er tiltak kommunen benytter for å sikre god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.

4. Følge den samordnede parkeringspolitikken i avtaleområdet for å begrense bilbruk og bidra til nullvekstmålet

Melhus: Samordnet parkeringspolitikk (Byvekstavtalen)» ble behandlet av kommunestyret 13.12.2022. Følges opp videre i rullering av KPA, oppstart 2024.

Malvik: Den samordnede parkeringspolitikken er vedtatt i kommunen og ivaretas i aktuelle reguleringsplaner.

Orkland/Skaun: Under arbeid.

Stjørdal: Forberedelser til regulering av parkering er i oppstart.

Trondheim: Kommunen følger opp den samordnede parkeringspolitikken og foreslår i arbeidet med KPA 2022-2034 å begrense hvor mye ny parkering som kan bygges. I tillegg arbeides det med å få til en effektiv regulering av parkeringsreserven som finnes i kommunale boliggater.

5. Planavklaring for større prosjekter der areal er båndlagt

Melhus: Intet særskilt.

Malvik: Vi har en båndleggingssone for kommunedelplanen for dobbeltspor for jernbane. Båndleggingen varer i 4 år og ble vedtatt i 27. januar 2020 og vil dermed utgå den 27. januar 2024. Ettersom vi ikke har mottatt noe søknad på dette området, så antar vi at denne båndleggingen vil utløpe.

Orkland/Skaun: Blir fulgt opp

Stjørdal: -

Trondheim: Kommunen arbeider i forbindelse med utarbeidelse av Kommuneplanens arealdel 2022-2034 å avklare planstatus for båndlagte områder.

6. Rapportere på vedtatte arealindikatorer (henvisning). Startpunkt for måling og rapportering for Skaun og Orkland kommune settes til 2023. For øvrige parter er 2019 startpunkt for rapporteringen.

Trondheim: Kommunen følger opp rapportering på vedtatte arealindikatorer på vegne av alle kommuner.

Statens forpliktelser

Staten skal/Rapportering fra Staten:

1. Arbeide for å frigjøre sentralt beliggende statlig eide arealer for å bidra til transformasjon og by-/tettstedsutvikling i tettstedssentrene og knutepunkt. Jernbanedirektoratet har anbefalt å samle all godshåndtering på jernbane ved å utvide eksisterende terminal på Heggstadmoen. Dette vil kunne frigjøre arealer til byutvikling på Brattøra.
2. Som hovedregel lokalisere og relokalisere statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen.
Dette følges opp. Viser bla til planene om samling av Campus på Gløshaugen i Trondheim
3. Bidra til å støtte søknader fra kommuner og fylkeskommuner om finansiering av planarbeid for by- og tettstedsutvikling, i tråd med målene i byvekstavtalen, igjennom relevante tilskuddsordninger.
Vil bli fulgt opp ved bl.a behandlingen av søknader om Klimasatsmidler for 2024.
4. Statens forpliktelser med hensyn til utvikling av jernbanetilbudet, knutepunktutvikling og arealavklaringer. Se byvekstavtalens kap. 2.1.2
Bane NOR har gjennom 2023 fått vedtatt reguleringsplaner på Melhus, Skansen, Lademoen, Stjørdal og Alstad i forbindelse med planlegging av kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Det er også gjort vedtak på flere reguleringsplaner utenfor byvekstavtaleområdet. I henhold til revidert byvekstavtale planlegges det for oppstart av reguleringsplan for dobbeltspor på Ranheim i 2024.

Trøndelag fylkeskommunes forpliktelser

Trøndelag fylkeskommune skal/Rapportering fra Trøndelag fylkeskommune:

1. Ved en eventuell revidering av RPA må føringene i byvekstavtalen og prinsippene i IKAP legges til grunn for avtalekommunene.
Regional plan for arealbruk 2022-2030 ble vedtatt i fylkestinget 2022. Planen er ikke revidert.
2. Legge RPA, IKAP, SPR-BATP og føringene i byvekstavtalen til grunn for areal- og transportplaner og ved behandling av arealplaner som påvirker avtalekommunene. Det er gjort i Regional plan for arealbruk 2022-2030.
3. Som hovedregel lokalisere fylkeskommunale publikumsrettede virksomheter, videregående skoler og kontorarbeidsplasser slik at de bidrar til reduksjon av biltransport, økt gang-, sykkel- og kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med RPA, SPR-BATP og IKAP. Alternative lokaliseringer skal utredes med tanke på å belyse transporteffekter.
Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken. Følges opp av samferdsel i 2024.
4. Som vegeier og ansvarlig for kollektivtrafikk bidra til transportløsninger som

støtter opp under en arealutvikling som bidrar til å nå nullvekstmålet og en felles bo- og arbeidsmarkedsregion

Har i 2023 arbeidet med prosjekt som mobilitetspakken, MOST, elveiprojektet og flere konkrete vegprosjekter langs fylkesveg i Trondheim. Blant annet jobbes det med reguleringsplan for Elgsetergate, reguleringsplan for ny Metrobusstrase overNyhavna, arbeid med planlegging av Haakon VII gate, byggeplanfase for Kongens gate og Fv. 704 Tanem-Tullan med anleggsstart mai 2022.

5. Ivareta behovet for, og planlegging av, nødvendig infrastruktur for kollektiv og sømløs omstigning i forbindelse med knutepunktutvikling.

I 2023 har fylkeskommunen jobbet med mobilitetsanbudet stor-Trondheim 2029, en del av dette er også infrastruktur. Her vil utvikling og optimalisering av omstigningspunkt være en sentral del av dette. I tillegg er det fokus på fremkommelighetstiltak og oppgradering av holdeplasser.

6. Ta initiativ til samordning av hvert enkelt knutepunktprosjekt der ikke andre aktører har tatt et slikt initiativ, jf. veileder for helhetlig knutepunktutvikling.

Gjennom arbeidet med rutestruktur 2029 (MST) og gjennom prosjektarbeid følges dette punktet opp. Det vil være vesentlig å samarbeide med

BaneNor/Jernbanedirektoratet om dette tema i det videre for å tydeliggjøre ansvar og oppfølging.

7. Prioritere investeringer i infrastruktur og kollektivtransport til tiltak og områder som bidrar til å nå nullvekstmålet.

I 2023 har fylkeskommunen jobbet med å øke kapasiteten på kollektiv i Trondheim i rushtid. Fylket har også endret organisering og etablert en egen utbyggingsseksjon for miljøpakkeprosjekter som skal bidra til øke gjennomføringskraften for tiltak som bidrar til nullvekstmålet.

Kommunenes forpliktelser

Kommunene skal/Rapportering fra kommunene:

1. Legge SPR-BATP og føringene i denne avtalen til grunn ved lokalisering av boliger og besøksog arbeidsplassintensive virksomheter gjennom blant annet å ta inn krav om utbyggingsrekkefølge som underbygger nullvekstmålet.

Melhus: Ligger til grunn ved sentrumsplanen, samt at dette er tatt med i langsiktig arealstrategi. Sistnevnte er under pol. Behandling

Malvik: SPR-BATP og byvekstavtalens føringar legges til grunn ved all oppstart med planprosesser.

Orkland: Orkland vedtok sin første KPA våren 2023, før inngangen i Miljøpakken. Føringene vil følges opp arbeid områdeplaner og ved rullering av KPA. Inntil da følges føringene opp i saksbehandling og vedtak.

Skaun: Skaun vedtok sin første KPA høsten 2023, før inngangen i Miljøpakken. Føringene vil følges opp arbeid områdeplaner og ved rullering av KPA. Inntil da følges føringene opp i saksbehandling og vedtak.

Stjørdal: KPA er under revisjon, dette vil være tema i kommuneplanarbeidet.

Trondheim: SPR-BATP er lagt til grunn i kommunens arealstrategi

"Byutviklingsstrategien - Strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050", og i det pågående arbeidet med revidering av Kommuneplanens arealdel 2022-2034.

2. Definere en langsiktig og forutsigbar avgrensning av tettstedsområdene i Skaun og Orkland som er de deler av tettstedene som har gang-/sykkelavstand til sentrum og/eller gangavstand til traséer med god kollektivtransport i tilknytning til tettstedsområdene i forbindelse med rullering av kommuneplan/-områdeplan og med oppstart senest 2024.

Melhus: Ikke aktuelt

Malvik: Ikke aktuelt

Orkland: Vil følges opp ved rullering av KPA

Skaun: Mobilitetsanalyse og avgrensning er gjort for tettstedene i Skaun

Stjørdal: Ikke aktuelt

Trondheim: Ikke aktuelt

3. Skaun og Orkland kommune skal samordne sin parkeringspolitikk med de andre lokale partene

Melhus: Ikke aktuelt

Malvik: Ikke aktuelt

Orkland: Under arbeid

Skaun: I kommuneplanens arealdel 2023.2035 er parkeringsbestemmelsene liktlydende kommuneplanen til Orkland.

Stjørdal: Ikke aktuelt

Trondheim: Ikke aktuelt

4. Kommunale virksomheter skal som hovedregel lokaliseres slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen

Melhus: Ingen aktuelle prosjekter per i dag.

Malvik: Kommunen ivaretar dette kravet og skal ytterligere forankres ved førstkomende rullering av KPS og KPA.

Orkland: Vil vurderes ved flytting eller nyetablering av kommunale virksomheter.

Skaun: Vil vurderes ved flytting eller nyetablering av kommunale virksomheter.

Stjørdal: Tema i KPA, men mangler en helhetlig strategi.

Trondheim: Trondheim kommune arbeider for tiden med prosjektet "nytt administrasjonsbygg". Mens ombygging av nye lokaler pågår vil enkelte enheter midlertidig flyttes ut av Midtbyhalvøya, men fortsatt være lokalisert i sentrum. Nye lokaler vil føre til at enda flere kommunalt ansatte samlokaliseres i områder som underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen.

5. Kommunale investeringer skal som hovedregel skje på en slik måte at de er med på å underbygge nullvekstmålet. Eksempelvis ved lokalisering og prioritering av ny offentlig infrastruktur (skoler, idrettsanlegg og kulturanlegg)

Melhus: Områdeplanen for sentrum legger til grunn oppfølging av byvekstavtalen: Etablering av to idrettshaller på Gimse skoleområdet (ferdigstilt) - disse kan knyttes til GS over Gaula (detaljregulering), GS over E6 (ferdigstilt), ny rundkjøring ved Gimse bro (vestsiden, eget kommunalt tiltak, ferdigstilt)

Malvik: Kommunen ivaretar dette kravet og skal ytterligere forankres ved førstkomende rullering av KPS og KPA.

Orkland: Vil tas inn som et element i vurderingene rundt hver aktuell sak.

Skaun: Vil tas inn som et element i vurderingene rundt hver aktuell sak. skoler, idrettsanlegg og kulturanlegg lokaliseres i eller nært sentrum av tettstedene med god kollektivdekning og tilgjengelighet.

Stjørdal: Tema i KPA, klimabudsjett, KDP idrett, friluftsliv og aktivitet m.m., men mangler en helhetlig strategi

Trondheim: Det arbeides med å se på lokalisering av ny offentlig infrastruktur i forbindelse med revisjonen av KPA 2022-2034. Plassering av formålsbygg og -anlegg skal være i tråd med prinsipper i vedtatt Byutviklingsstrategi.

6. Bidra til å utarbeide planer som avklarer arealbehov og finansiering for å realisere kryssing av jernbanelinja for gående, syklende og kjørende (der det er hensiktsmessig) i knutepunktene, slik at begge sider av stasjonsområdene kan utvikles og tas i bruk.

Melhus: Jernbaneundergang for sentrum er ferdigstilt i tråd med områdeplanens intensjoner. Planprogram for detaljregulering av knutepunktet er behandlet politisk.

Malvik: Dette ivaretas i detaljregulering for Vikhammer Nedre og detaljregulering for Hommelvik stasjonsby som ble vedtatt 02.10.2023. For området rundt Hommelvik stasjon, har det nye kommunestyret fremmet forslag om å omregulere området til LNFR, samt nedlegge bygge- og deleforbud for området.

Orkland: Ikke relevant

Skaun: Ikke relevant

Stjørdal: Arbeid pågår (områdereguleringsplan Stjørdal stasjon).

Trondheim: Kommunen bidrar som planmyndighet og fagmyndighet inn i arbeidet med stasjonsoppgraderinger. Kommunen arbeider i tillegg med flere prosjekter langs jernbanelinja som handler om å sikre en bedre kryssing for gående og syklende.

7. Innarbeide forpliktelsene i byvekstavtalen og målene i SPR-BATP i kommunenes areal- og samfunnsplaner.

Melhus: Forpliktelsene er lagt til grunn ved utarbeiding av ny samfunnsdel med arealstrategi. Denne er til pol. behandling

Malvik: Dette ivaretas i førstkommende rullering av kommunes areal- og samfunnsplaner.

Orkland: Vil bli håndtert i nye planer og ved rullering av eksisterende planer.

Skaun: Vil bli håndtert i nye planer og ved rullering av eksisterende planer.

Stjørdal: KPA er under utarbeidelse, dette er tema i revisjonen. byvekstavtalen har vært en del av bakteppet ved forslag til utbyggingsstrategier. Ny KPA kommer på høring i 2024

Trondheim: Tidligere Byvekstavtale lå til grunn for vedtatt KPS 2020-2034.

Revidert Byvekstavtale ligger til grunn for arbeidet med KPA 2022-2034 og vil ligge til grunn for revidering av KPS, når det skjer.