

# Måloppnåelse i Miljøpakken

2024



# Innhold

<b>Innledning</b>	<b>3</b>
<b>Sammendrag</b>	<b>4</b>
<b>Oversikt - Mål, delmål og indikatorer</b>	<b>5</b>
<b>Overordnet mål</b>	<b>7</b>
<b>Lokale delmål</b>	<b>10</b>
Delmål 1 - CO2	10
Delmål 2 - Miljøvennlige reiser	12
Delmål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging	15
Delmål 4 - Tilgjengelighet	24
Delmål 5 - Trafikkulykker	27
Delmål 6 - Luftkvalitet	29
Delmål 7 - Trafikkstøy	32
Delmål 8 - Næringstransport	34
Delmål 9 - Brukertilfredshet	38
<b>Vedleggskapittel areal</b>	<b>41</b>
Kart knyttet til arealindikatorene	41
Arealforpliktelser, Byvekstavtale 2023-29	46

## 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 2024. Her legges sist tilgjengelig statistikk til grunn. For de fleste målene vurderes måloppnåelse per 2024, for andre er sist tilgjengelig årgang 2023. Dette vil fremgå under hvert enkelt mål. Referanseåret er 2019.

Rapporten er utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat med bidrag fra partene i Miljøpakken.

Trondheim 30.04.2025

Oddgeir Myklebust

Leder Miljøpakkens sekretariat



# Sammendrag

55 prosent av de spurte i Miljøpakkens holdningsundersøkelse for 2024 er positive til Miljøpakken. Det er størst andel positive i Trondheim og Orkland (56 prosent). I Melhus er det en signifikant høyere andel som er negative og en signifikant lavere andel som er positive 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, og en større andel som har et uavklart forhold til Miljøpakken.

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 at tilgangen til kollektivtransport er god, sammenlignet med innbyggerne i nabokommunene.

I 2024 har det blitt bygd 11 snarveier i Miljøpakken. Tre av disse er i Malvik kommune, én i Melhus kommune og sju i Trondheim kommune. Det er ikke rapportert om at noen av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

Samordnet areal- og transportplanlegging reduserer transportbehovet og gjør det lettere 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 Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

Det har vært en stor nedgang i utslipp fra personbiler, men økning i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler. Økt utslipp fra varebiler og tunge kjøretøy begrenser målet om å slippe ut mindre CO<sub>2</sub>. Utviklingen blant personbiler går riktig veg, med økt andel elbiler i bilparken.

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalene. Byindeksen for perioden 2022-2024 viser at Miljøpakken har trafikkvekst på 5,1 prosent sammenlignet med 2019, men trafikkveksten er lavere enn befolkningsveksten i samme periode (sju prosent). Dersom vi kun ser på endringen i trafikkmengden i 2024 sammenlignet med 2019 har veksten vært lavere og ser de siste månedene ut til å stabilisere seg på et lavere nivå.

Reisevaneundersøkelsen for 2024 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 andelen bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet, og i Trondheim spesielt, som vil øke den totale reiseaktiviteten. På en annen side så ble antall turer per person per dag redusert under pandemien og ser fortsatt ut til å være på et lavere nivå enn i 2019. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.



## Oversikt – Mål, delmål og indikatorer

Mål	Indikator
<b>Overordnet mål</b>	
I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hovedindikator er byindeksen målt i tre års glidende snitt. Trafikkmengden skal ikke øke sammenlignet med 2019.</li><li>• Reisevaneundersøkelsen (RVU) og beregning av trafikkarbeid (personbilkilometer) er støtteindikator.</li></ul>
<b>Lokale delmål</b>	
1. Det skal slippes ut mindre CO <sub>2</sub> . Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beregnede utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (veitrafikk og mobil forburning)</li></ul>
2. Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Befolkningsvekst (SSB)</li><li>• Økning i antall miljøvennlige reiser i avtaleområdet (RVU)</li><li>• Vekst i kollektivtrafikken (AtB og SJ)</li></ul>
3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt/middels godt kollektivtilbud</li><li>• Boliger med stort/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg</li><li>• Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon</li><li>• Arbeidsplasser i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i sentrale senterområder</li><li>• Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder</li></ul>
4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.	Fire spørsmål fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: <ul style="list-style-type: none"><li>• Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud?</li><li>• Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb eller skole?</li><li>• Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde?</li><li>• Tilgang til kollektivtransport handler ikke bare om rutetilbudet, men også om avstand til holdeplass, utforming</li></ul>



Mål	Indikator
	<p>av holdeplass, av- og påstigning til/fra kjøretøy, brøyting, universell utforming osv? Hvordan opplever du tilgangen til kollektivtransport?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Spørsmål om tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse.</li></ul> <p>I tillegg til holdningsundersøkelsen legges følgende indikatorer til grunn for å måle hvordan folk opplever tilgjengeligheten til by- og tettstedsområder:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Universell utforming på holdeplasser</li><li>• Antall snarveier som bedrer tilgangen til holdeplasser</li></ul>
5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen</li></ul>
6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trondheim: Tall fra målestasjoner for luftkvalitet</li><li>• Omegnskommuner: <i>Status fra Luftkvalitet i Norge - offentlig informasjon om luftkvalitet</i> og kvalitative beskrivelser.</li></ul>
7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres	<ul style="list-style-type: none"><li>• Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy</li><li>• Strategisk støykartlegging</li></ul> <p>Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor?</li><li>• I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor?</li></ul>
8. Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv	<ul style="list-style-type: none"><li>• Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasse</li><li>• Antall og andel nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler</li><li>• Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser</li><li>• Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy</li><li>• Miljøkrav i anleggsgjennomføring.</li></ul>
9. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken	<p>Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din?</li><li>• Det er trygt å sykle (ny formulering 2023).</li><li>• Det er godt tilrettelagt for fotgjengere (ny formulering 2023).</li><li>• Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken?</li></ul>



# 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

Et byområde med støy og forurensning reduserer livskvaliteten og helsa til mange. Den største andelen av de bosatte i miljøpakkeområdet svarer i spørreundersøkelsen til Miljøpakken at de ikke opplever plager fra trafikkstøy, verken innendørs eller utendørs der de bor. 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 fortettingsstrategien. Mange biler i dag er elektriske og dermed uten noen form for motorstøy, men ved hastigheter på over 40 km/t vil det som hovedregel være dekk- og veibanestøy som dominerer<sup>1</sup>. Dermed er elbiler en like viktig støyfaktor som andre biler.

Tettere by gir kortere reiseavstander og har betydning for hvordan vi reiser. 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 Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

Målet om at det skal slippes ut mindre CO<sub>2</sub> fra vegtrafikk er oppfylt. Utslippene fra veitrafikken i miljøpakkeområdet har gått ned med 10,5 prosent fra 2019 til 2023. Nedgangen i utslipp har vært stor fra personbiler på grunn av økt andel elbiler i bilparken. Fra tunge kjøretøy og varebiler har det derimot vært en økning i utslipp.

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 2022-2024 viser at Miljøpakken har trafikkvekst på 5,1 prosent sammenlignet med 2019, men trafikkveksten er lavere enn befolkningsveksten i samme periode (sju prosent). Dersom vi kun ser på endringen i trafikkmengden i 2024 sammenlignet med 2019 har veksten vært lavere enn treårsgjennomsnittet. Det er i løpet av høsten 2024 innført tiltak som minsker fordelene ved å kjøre elbil. Elbilene har ikke lenger tilgang til kollektivfeltene og bompengerabatten for elbiler ble redusert fra 60 prosent til 30 prosent. Det er ventet at dette har redusert bilens konkurranseforhold opp mot andre transportmiddel.

Reisevaneundersøkelsen for 2024 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 andelen bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet, og i Trondheim spesielt, som vil øke den totale reiseaktiviteten. På en annen side så ble antall turer per person per dag redusert under pandemien og ser fortsatt ut til å være på et lavere nivå enn i 2019. Endrede reisevaner etter pandemien som mer netthandel, hjemkjøring av varer og mer hjemmekontor kan være årsaker til redusert reiseaktivitet. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.

---

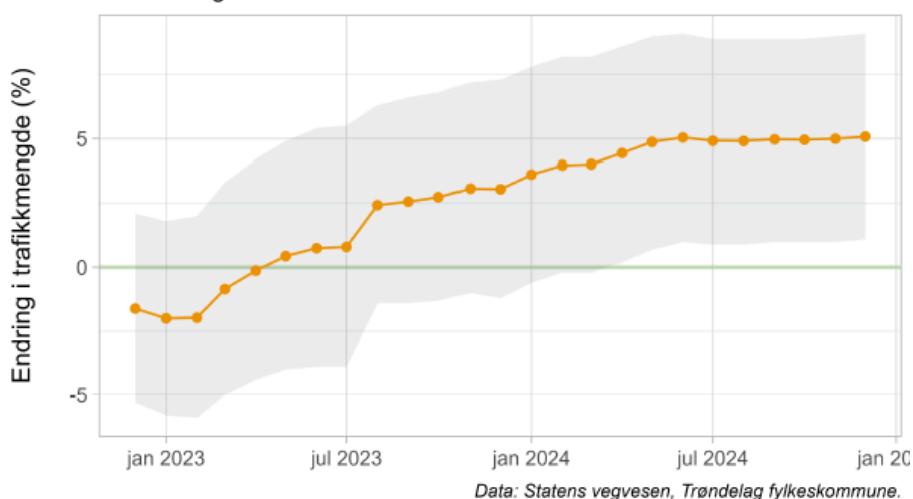
<sup>1</sup> <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-8/>

## Byindeks

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

Trafikkmengden de siste tre årene var i gjennomsnitt 5,1 prosent høyere enn i referanseåret 2019.<sup>2</sup> Dersom vi kun ser på endringen i trafikkmengden i 2024 sammenlignet med 2019 har veksten vært lavere enn treårsgjennomsnittet, og ser de siste månedene ut til å stabilisere seg på et lavere nivå. Det er i løpet av 2024 innført tiltak som minsker fordelene ved å kjøre elbil. Elbilene har ikke lenger tilgang til kollektivfeltene og bompengerabatten for elbiler ble redusert fra 60 prosent til 30 prosent. Samtidig ble det forbudt med gjennomkjøring i Prinsenkrysset for bil. Det er ventet at dette har redusert bilens konkurranseforhold opp mot andre transportmiddel.

Estimert endring i trafikkmengde siste glidende 3 år  
Sammenlignet med 2019



Figur 1. Resultat nullvekstmål. Tre års glidende gjennomsnitt, sammenlignet med 2019. (Kilde: Byindeks Trondheimsområdet 2019 - desember 2024, 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. Telleren i Elgeseter gate har vært ute av drift i lengre tid og vil ikke fange opp en eventuell trafikknedgang som følge av de restriktive tiltakene som nå er innført. Nå er telleren i drift igjen og vil i tiden framover fange opp en eventuell trafikknedgang mot referanseår i tiden framover. Datagrunnlaget for byindeksen består av kjøretøy klassifisert som "lette" kjøretøy, det vil si lengder kortere enn 5,6 meter og 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

<sup>2</sup> Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom 1,1 prosent og 9,1 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.

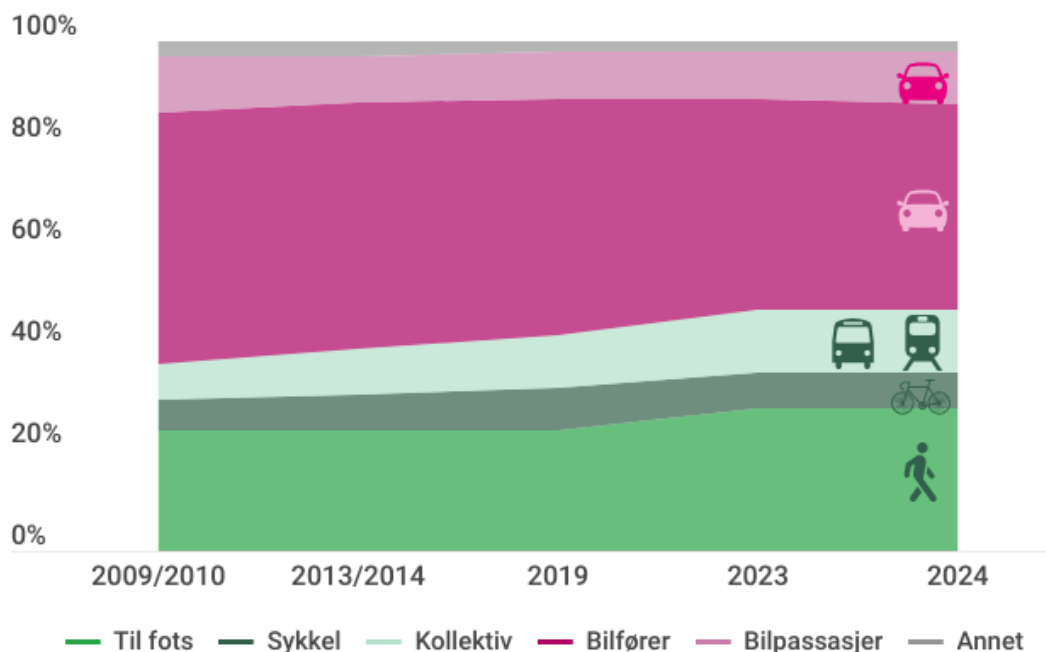
skal inngå i målet. Byindeksen klarer heller ikke å skille ut gjennomgangstrafikk som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Nyere analyser viser at gjennomgangstrafikk har svært liten betydning på trafikken i byvekstomtarea. Statens vegvesen har satt i gang et arbeid for å se på hvordan næringstrafikk og mobile tjenesteytere påvirker trafikken.

## Reisevaneundersøkelsen (RVU)

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) viser at reiseaktiviteten<sup>3</sup> per person (13 år og over) i miljøpakkeomtarea økte marginalt i 2024 sammenlignet med 2023, men at reiseaktiviteten fortsatt ikke var på samme nivå som i 2019. RVU viser at transportmiddelfordelingen blant bosatte i miljøpakkeomtarea er på samme nivå i 2024 som i 2023. Sett i sammenheng med befolkningsvekst i miljøpakkeomtarea, samt at reiseaktiviteten har økt, gir dette samlet sett økt trafikknivå i 2024 sammenlignet med 2023. Sammenlignet med 2019 er andelen bilførerreiser redusert, og andelen reiser til fots og med kollektivtransport er økt. Høy befolkningsvekst i perioden bidrar til høy reiseaktivitet med bil.

Trafikkarbeid (personbilkilometer), som beregnes fra RVU, er støtteindikator til byindeksen. Denne er ikke ferdig i tide til å bli med i denne evalueringsrapporten. Statens vegvesen er ansvarlig for rapportering på hovedindikator og støtteindikator i byveksttalia.

Det er 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. Det er usikkert i hvilken grad dette har påvirket resultatene.



Figur 2. Reisemiddelfordeling. Bosatte i miljøpakkeomtarea. RVU 2009/10, 2013/14, 2019, 2023 og 2024. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser).

RVU 2009-2014 benytter lokal vektning og i kategorien "kollektiv" inngår kun trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien. RVU 2019-2024 er hentet fra Statens vegvesen sitt dashboard med en litt annen vektning og annen kategorisering av kollektivtransport. Dette har ikke vesentlig betydning for tallene. I tallene for 2009-2019 er utvalget for Orkland kun for gamle Orkdal kommune.

<sup>3</sup> Antall daglige reiser, alle transportmiddel.

# 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

Målet om at det skal slippes ut mindre CO2 fra vegtrafikk er oppfylt, men det lokale delmålet om reduserte utslipp fra vegtrafikk i tråd med Paris-avtalen og i tråd med lokale klimamål vil ikke nås uten større kutt.

Utslippene fra veitrafikken i miljøpakkeområdet har gått ned med 10,5 prosent fra 2019 til 2023. Alle kommunene i miljøpakkeområdet har nedgang i utslipp fra veitrafikk. Trondheim og Malvik har størst nedgang.

Det har vært en stor nedgang i utslipp fra personbiler, men økning i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler. 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. Trondheim kommune har det mest ambisiøse målet om store kutt i de samlede utslippene innen 2030. Takten i utslippskutt må økes vesentlig for at Trondheim kommune skal nå dette målet. I Trondheim sto vegtrafikken alene for 35 prosent av utslippene i 2023. For de øvrige kommunene i Miljøpakken var 28 prosent av CO2-utslippene fra vegtrafikk.

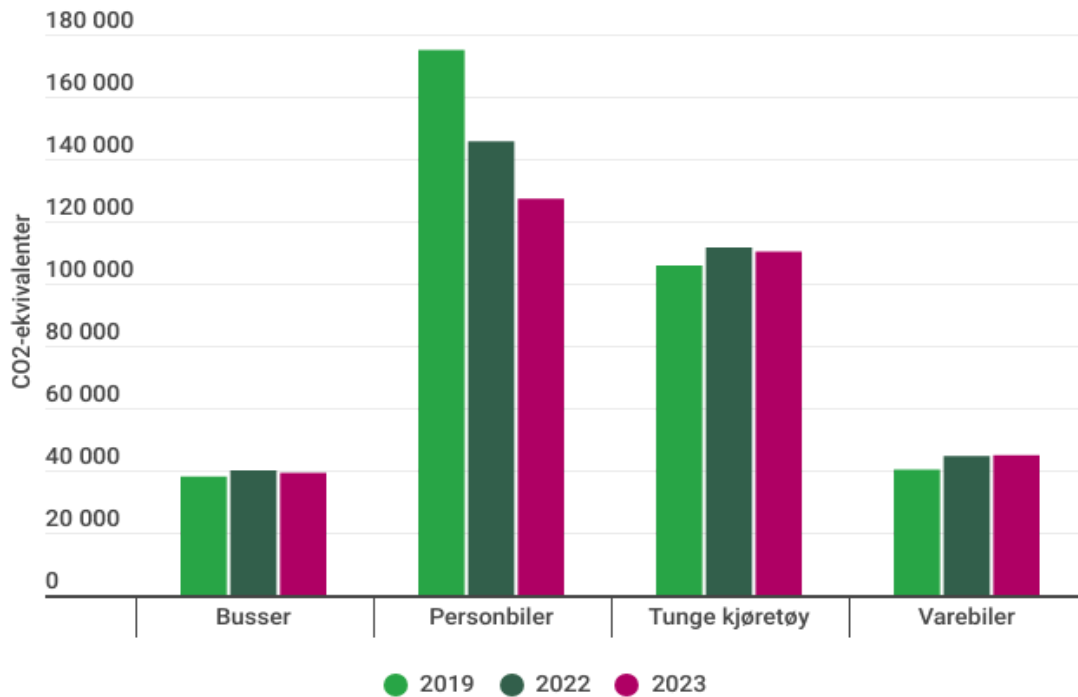
Siste tilgjengelige utslippstall er for 2023 og er beregnet av Miljødirektoratet<sup>4</sup>. Figuren på neste side viser utslipp fra vegtrafikken i miljøpakkeområdet, etter utslippskilde. Samlet har utslipp fra veitrafikken gått ned fra 2019 til 2023 med 10,5 prosent.

Utslipp fra personbiler går jevnt nedover. Dette skyldes at andelen elbiler i miljøpakkeområdet øker. Den var 30 prosent ved utgangen av 2023. I 2024 har den økt ytterligere til 34 prosent. Til sammenligning var elbilandelen 12 prosent i desember 2019.

Bussene i området har marginal økning av CO2-utslipp fra 2019. Tunge kjøretøy øker utslippene av CO2, og står for en stor del av utslippene som kommer fra veitrafikk. Ifølge Miljødirektoratet<sup>5</sup> skyldes dette en økning i varetransport, og den største økningen har kommet innen godstransport på vei.

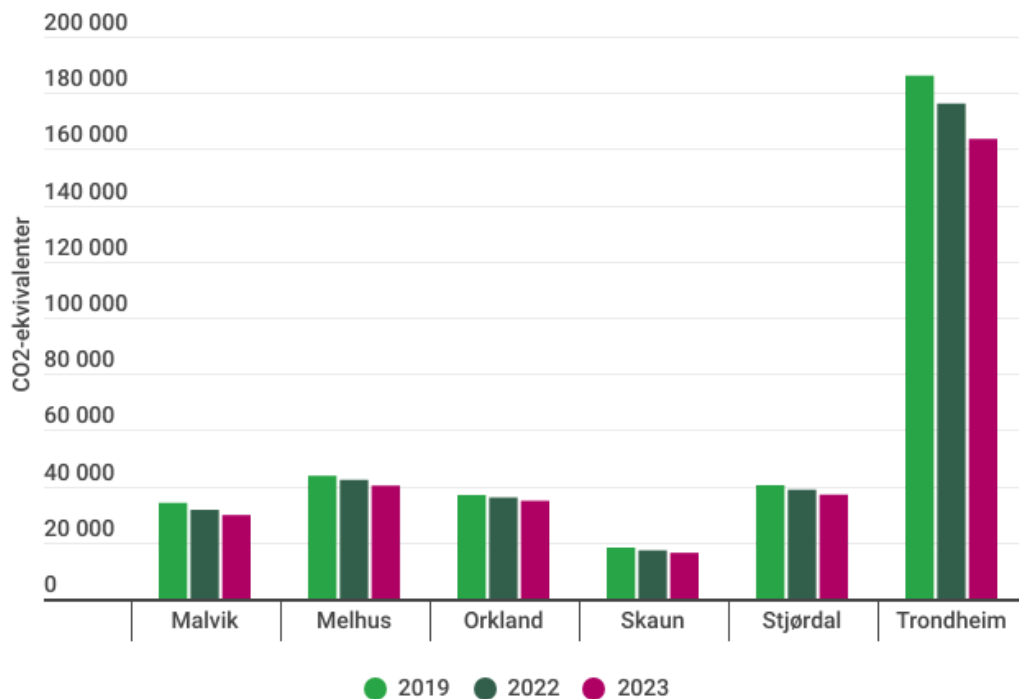
<sup>4</sup> <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/>

<sup>5</sup> <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-veitrafikk>



Figur 3. Utslipp fra veitrafikk, etter utslippskilde. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2023.

Figuren under viser at alle kommunene har hatt nedgang i CO2-utslipp, men i ulik grad. Her er det størst nedgang i Trondheim kommune og Malvik kommune med 12 prosent.



Figur 4. Utslipp fra veitrafikk, etter kommune. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2023.

## 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 miljøpakkeområdet. I 2024 var det sju prosent flere påstigende passasjerer på buss og trikk sammenlignet med 2023. 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 sone A var det en økning på nærmere 30 prosent sammenlignet med 2019. I 2024 utgjorde reiser i sone A 60 prosent av reisene på Trønderbanen.

Også de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) viser at kollektivreiser utgjør en større andel av reisene til de bosatte i kommunene, med størst kollektivandel blant bosatte i Trondheim. Bilførerandelen er redusert i alle kommuner sammenlignet med 2019, som betyr at en større andel av reisene til de bosatte i miljøpakkeområdet tas med andre reisemiddel enn bil.

Det har vært en befolkningsvekst på nærmere sju prosent i miljøpakkeområdet mellom 2019 og 2025. I Trondheim alene har det vært en vekst på drøyt 14 000 personer (7,1 prosent). Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2024 viser at andelen bilførerreiser blant bosatte i miljøpakkeområdet har gått ned sammenlignet med 2019. Stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet og befolkningens reisemønster er med på å påvirke det totale trafikknivået og hvor trafikken eventuelt blir endret.

### Befolkningsvekst

Ved inngangen til 2025 var det 301 599 innbyggere i miljøpakkeområdet. Dette tilsvarer en økning på 0,9 prosent fra 2024 og en økning på 6,7 prosent sammenlignet med 2019. Melhus, Trondheim og Malvik har hatt størst prosentvis vekst fra 2019-2025. I antall personer så har Trondheim, Melhus og Orkland hatt størst vekst med henholdsvis 14 283, 1 250 og 1 114 personer.

I Trondheim har det fra 2019 til 2025 vært en vekst på drøyt 14 000 personer. Nærmere halvparten av veksten i Trondheim i denne perioden har skjedd i Østbyen bydel, som tilsvarer en vekst i bydelen på 6 800 personer (12,2 prosent). Heimdal bydel har hatt en vekst på 3 200 personer (7,8 prosent). Lerkendal bydel og Midtbyen har hatt en vekst på henholdsvis 3 100 (5,9 prosent) og 1 300 (2,6 prosent).

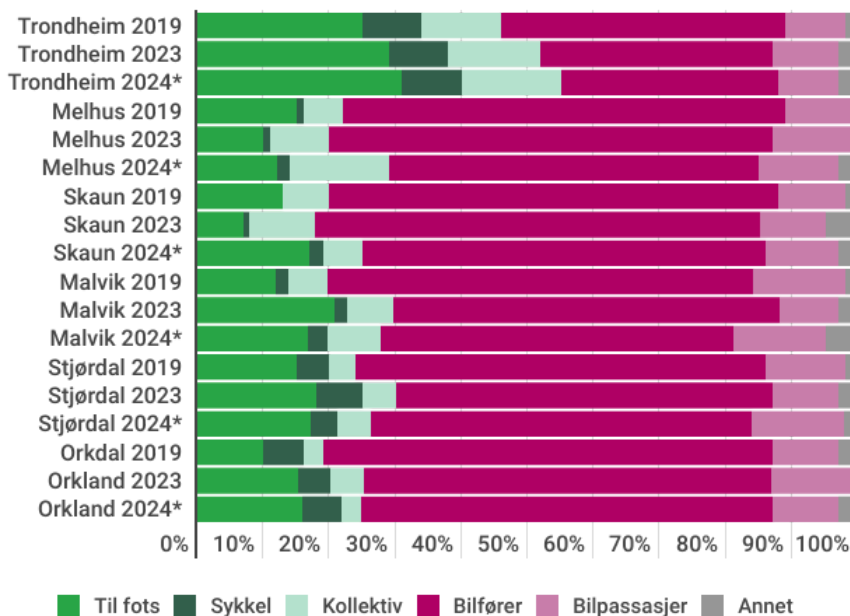
Tabell 1. Befolkning i miljøpakkeområdet, fordelt etter kommune. 1.1. 2019-2025. Vekst 2019-25. (Kilde: SSB)

Kommune	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2024-25	2019-2025
<b>Trondheim</b>	202235	205163	207595	210496	212660	214565	216518	0,9%	7,1%
<b>Melhus</b>	16562	16733	16949	17123	17340	17560	17812	1,4%	7,5%
<b>Malvik</b>	14040	14148	14334	14425	14662	14783	15023	1,6%	7,0%
<b>Stjørdal</b>	24028	24145	24283	24287	24541	24717	24927	0,8%	3,7%
<b>Skaun</b>	8231	8325	8367	8360	8441	8484	8521	0,4%	3,5%
<b>Orkland</b>	17684	18217	18300	18502	18690	18793	18798	0,0%	6,3%
<b>Miljøpakken</b>	<b>282780</b>	<b>286731</b>	<b>289828</b>	<b>293193</b>	<b>296334</b>	<b>298902</b>	<b>301599</b>	<b>0,9%</b>	<b>6,7%</b>

## Endring i miljøvennlige reiser

Figuren nedenfor viser reisemiddelfordelingen for kommunene i Miljøpakken i 2019, 2023 og 2024 fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Sammenlignet med 2019 gikk andelen bilførerreiser i miljøpakkeområdet ned i 2024. Dette gjelder så godt som alle kommuner i miljøpakkeområdet. Bosatte i Trondheim kommune har lavest andel reiser med bil (33 prosent). Orkland 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 flere av kommunene. Andelen reiser til fots har økt i Trondheim, mens det ikke er noen tydelig trend for andelen reiser til fots i de øvrige kommunene. Andelen reiser med sykkel er konstant i flere av kommunene.

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. 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 stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået.



Figur 5. Reisemiddelfordeling etter kommune i Miljøpakken. 2019, 2023, 2024\*. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser, Statens vegvesen).

I kategorien "kollektiv" inngår trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien. I tallene for 2009-2019 er utvalget for Orkland kun for gamle Orkdal kommune. \*2024-tall er foreløpige tall.

## Kollektivtrafikk

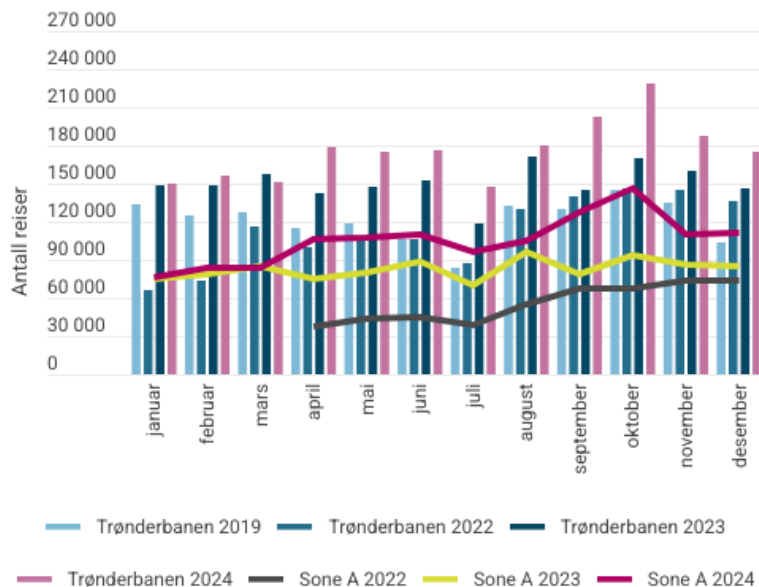
I 2024 var det i gjennomsnitt drøyt 3,6 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk per måned i miljøpakkeområdet (sone A). Dette er en økning på nærmere sju prosent sammenlignet med 2023. En marginal del av økningen skyldes at påstigningstall fra linje 310 og 410 er inkludert fra mai 2024.



Figur 6. Antall påstigninger på trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311, 310 og 410. Per måned. 2019, 2022-2024. (Kilde: AtB)

\*Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021 og Orkland og Skaun i mai 2024.

Det har vært en positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen og i sone A etter at det ble mulig å reise med tog i sone A med rabatterte priser. I 2024 ble det tatt nærmere 176 000 reiser i gjennomsnitt per måned på Trønderbanen. Av disse var 105 000 av reisene innad i sone A. Dette er 60 prosent av reisene på Trønderbanen. Totalt i 2024 var det 27 prosent flere reiser med tog i sone A sammenlignet med 2023.



Figur 7. Antall reiser på Trønderbanen og i sone A. Per måned. 2019, 2022-2024. (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<sup>6</sup>. 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 Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

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 2024 er gjengitt i vedleggskapittelet.

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

I Trondheim er drøyt 75 prosent av boligene som er bygd i perioden 2020–2024 bygd innenfor gangavstand til holdeplass med et godt kollektivtilbud. Dermed er 76 prosent av boligene per 31.12.2024 innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels kollektivtilbud<sup>7</sup>.

I Malvik er nærmere 80 prosent av boligene bygd i 2020–2024 innenfor gangavstand til holdeplass med godt kollektivtilbud. I Orkland og Stjørdal er henholdsvis 67 prosent og 32 prosent bygd i gangavstand til et godt kollektivtilbud. I Melhus er drøyt 60 prosent av boligene bygd i gangavstand til et godt/middels godt kollektivtilbud. I Skaun er 63 prosent av boligene bygd i perioden 2020–2024 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.

Kartet nedenfor (Figur 8) viser boliger per 31.12.2024. 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

<sup>6</sup>

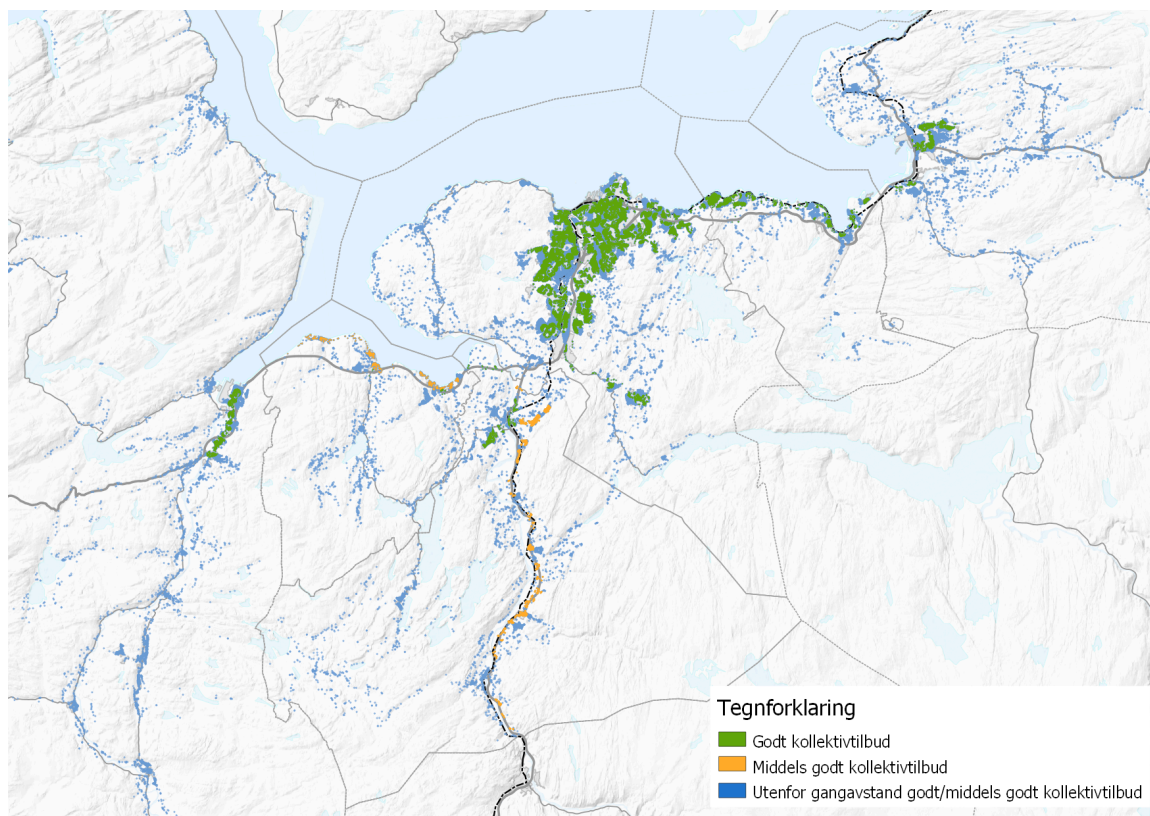
[https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1b\\_off-ettersyn/2019/byutviklingsstrategi-trondheim-strategi-arealrsp-2050/5.-byutvikling-for-alle.pdf](https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1b_off-ettersyn/2019/byutviklingsstrategi-trondheim-strategi-arealrsp-2050/5.-byutvikling-for-alle.pdf)

<sup>7</sup> Vedleggskart 2 inneholder kart med definisjoner på et godt/middels godt kollektivtilbud.

kollektivtilbud. Fra 2023 til 2024 er flere boliger bygd innenfor gangavstand til godt/middels godt kollektivtilbud. Dette har i sum ført til at det er flere boliger i gangavstand til holdeplasser med godt/middels godt kollektivtilbud.

Tabell 2. Utvikling i boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud i perioden 2020-2024. Status per 31.12.2024 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 2020-2024.		Status alle boliger. Per 31.12.2024.	
	Kommune - kollektivtilbud	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger
Trondheim inkl. Klæbu - godt	6 419	75,7 %	75,7 %	1,1 %
Melhus - godt	205	39,3 %	19,7 %	1,5 %
Melhus - middels godt	119	22,8 %	14,7 %	0,8 %
Malvik - godt	394	79,6 %	52,3 %	11,9 %*
Stjørdal - godt	266	32,2 %	28,4 %	0,3 %
Skaun - godt	29	17,2 %	4,3 %	0,6 %
Skaun - middels godt	78	46,2 %	33,1 %	0,7 %
Orkland - godt	251	66,9 %	25,6 %	1,7 %



Figur 8. Boliger innenfor/utenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud. Status per 31.12.2024. (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 81 prosent av boligene som er bygd i perioden 2020-2024 bygd innenfor 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedssenter. Dermed er andelen boliger per 31.12.2024 i disse områdene i Orkland økt til nærmere 60 prosent. I Stjørdal, Skaun, Malvik og Melhus er henholdsvis 89 prosent, 86 prosent, 83 prosent og 74 prosent av boligene bygd i perioden 2020-2024 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 2020-2024, og status per 31.12.2024. Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

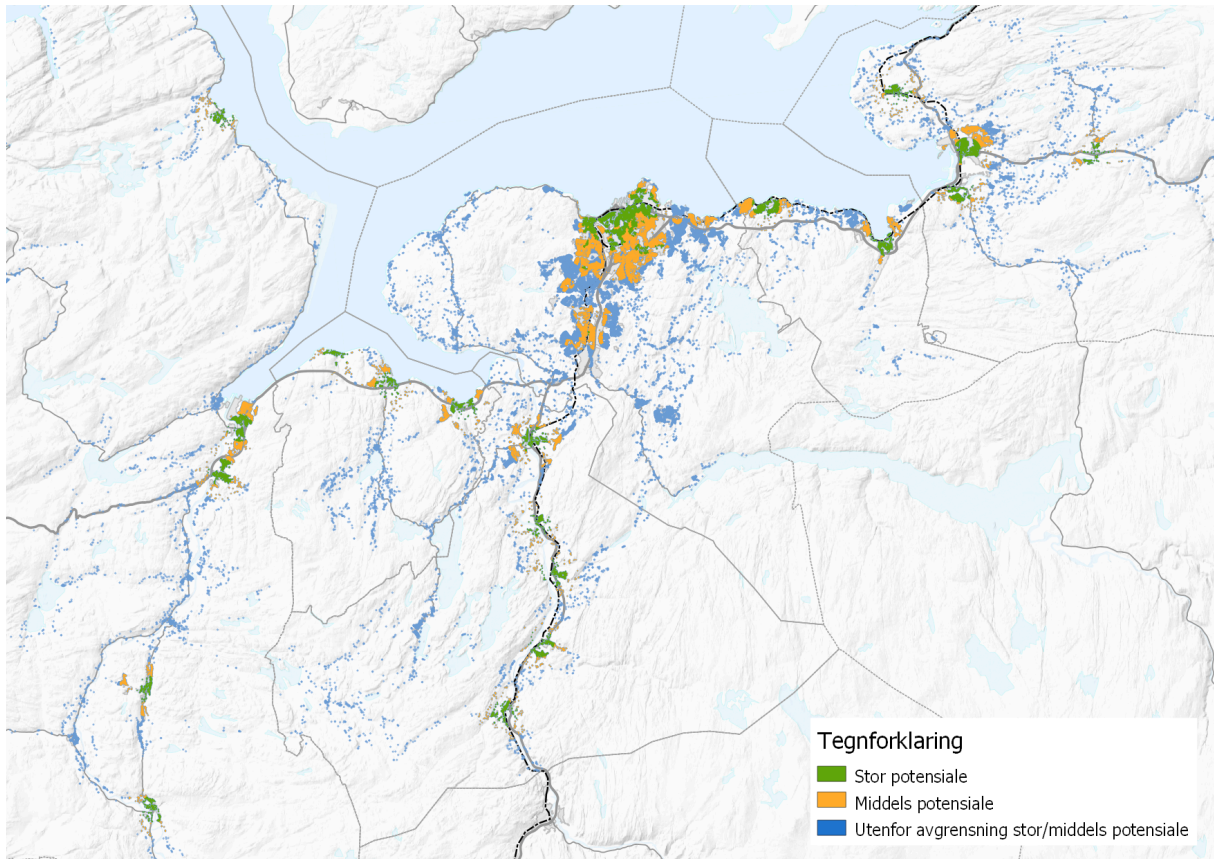
Boliger innenfor 1-2 km fra kommune- eller tettstedssenter	Utvikling. Perioden 2020-2024.		Status alle boliger. Per 31.12.2024.	
	Kommune	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger
Melhus	387	74,3 %	59,0 %	1,4 %
Malvik	410	82,8 %	73,6 %	0,4 %
Stjørdal	732	88,6 %	69,4 %	1,9 %
Skaun	145	85,8 %	68,8 %	0,9 %
Orkland	349	81,0 %	59,7 %	1,0 %*

\*Alle boliger innenfor den nye kommunegrense Orkland inngår i referanseåret.

I Trondheim kommune er mer enn 70 prosent av boligene som er bygd i perioden 2020-2024 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 2020-2024. Status for alle boliger per 31.12.2024. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Boliger i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlige transportmiddelvalg.	Utvikling. Perioden 2020-2024.		Status alle boliger. Per 31.12.2024.	
	Kommune	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger
Trondheim - Stort potensiale	2 706	31,9 %	27,8 %	0,5 %
Trondheim - Middels potensiale	3 404	40,1 %	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 31.12.2024. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

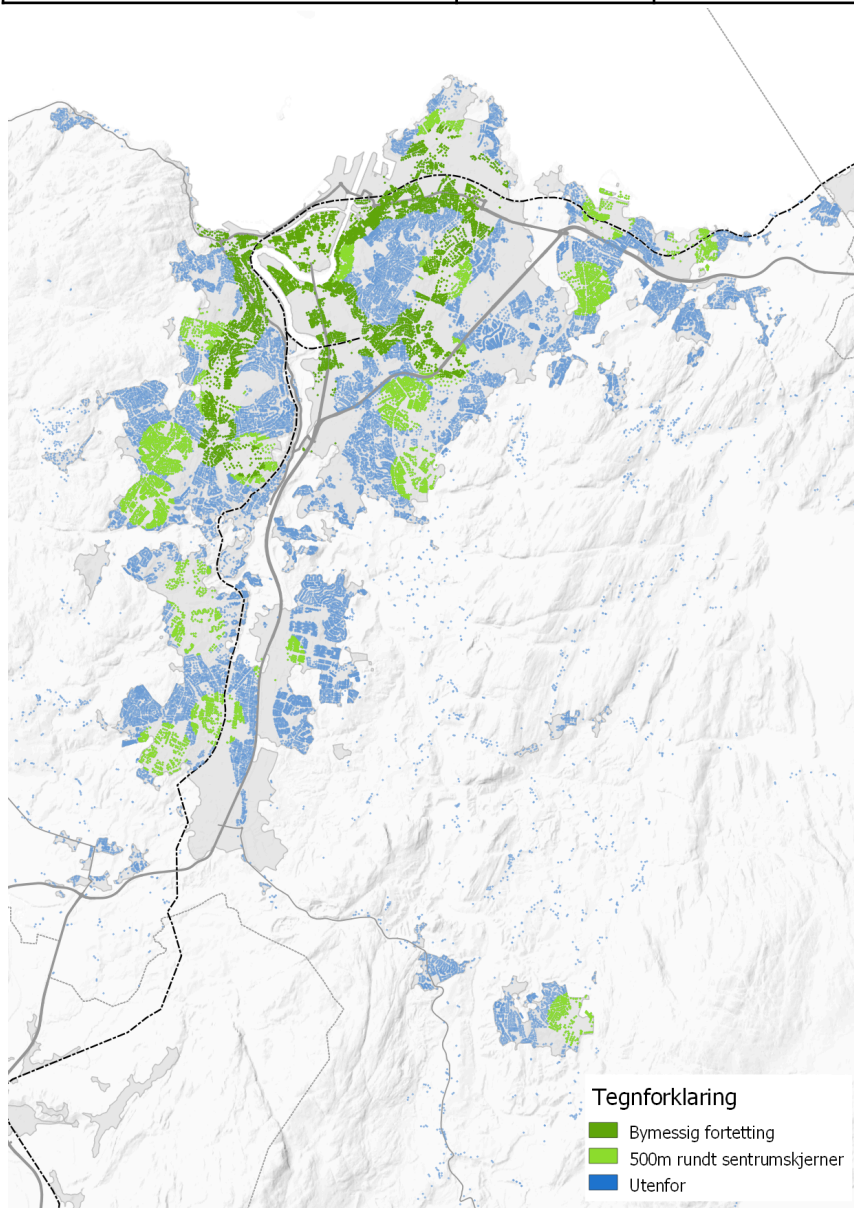
## Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon

Det var i 2024 en økning i andel boliger i Trondheim kommune innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon sammenlignet med 2019 og 2023. Dette er områder pekt på for bymessig fortetting i byutviklingsstrategien (jfr. strategikart til byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050<sup>8</sup>). Innenfor disse områdene er det store areal som er planavklart eller under planlegging, deriblant områdene Nyhavna og Sluppen. Det var en liten nedgang i andel boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner fra 2019 til 2023, men i 2024 ble andelen større igjen slik at nedgangen fra 2019 har blitt mindre.

<sup>8</sup> 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 2020-2024. Status per 31.12.2024. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Område	Utvikling. Perioden 2020-2024.		Status alle boliger. Per 31.12.2024.	
	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Bymessig fortetting	3 365	39,7 %	35,6 %	0,6 %
500 meter rundt sentrumskjerner	2 428	28,6 %	32,1 %	-0,1 %



Figur 10. Boliger bygd i områder for bymessig fortetting og transformasjon i Trondheim kommune. Status for alle boliger per 31.12.2024. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

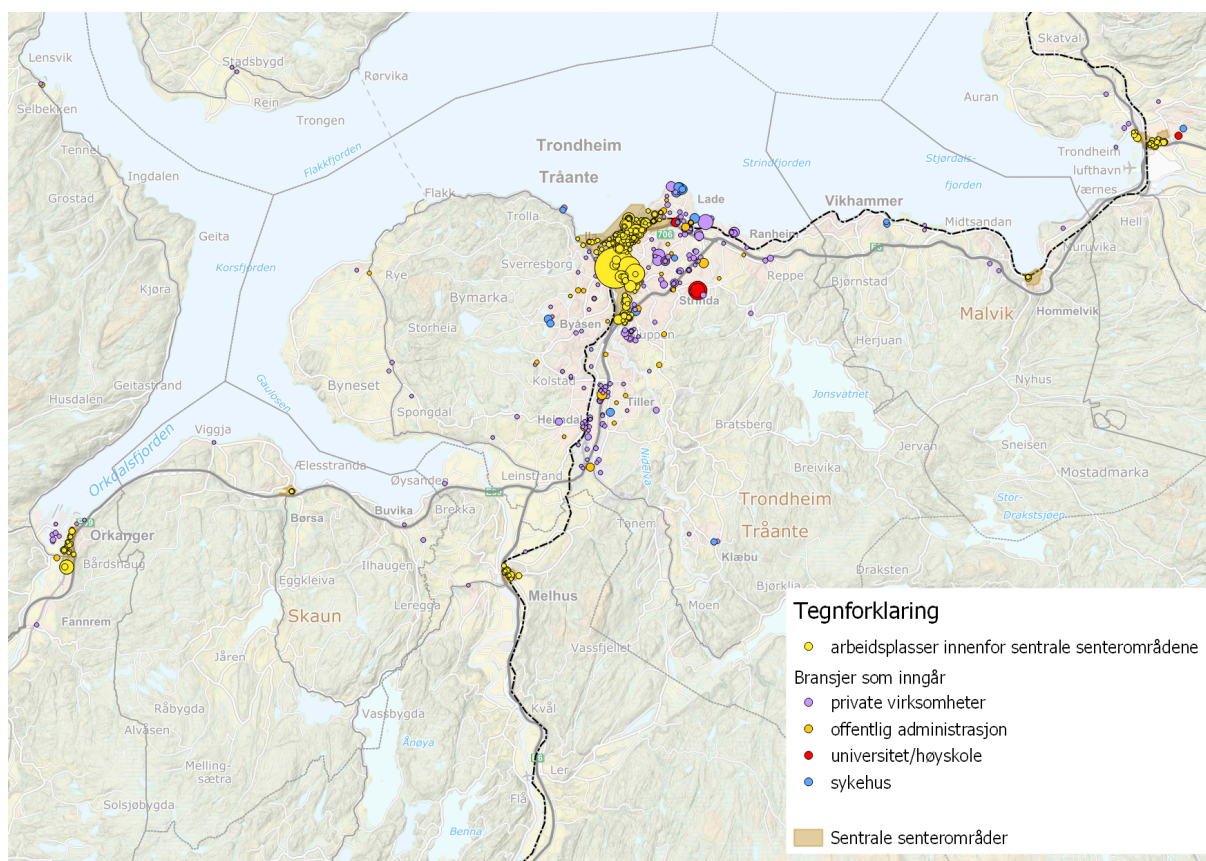
## Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i sentrale senterområder

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 (-0,5 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 75,3 prosent av disse arbeidsplassene lokalisert innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim. I Malvik og Skaun har det også vært en nedgang i andel av disse arbeidsplassene som er lokalisert i senterområdene, men her er antall arbeidsplasser færre, og i Malvik er det en lavere andel (42,9) av de ansatte som er lokalisert i kommunesentret.

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 4,8 prosent og 4,1 prosent.

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 31.12.2024. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Tabell 6. Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale områder. 2019- 2024. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Kommune	Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområder*		Endring 2019-2024
	2024	2019	
Trondheim	75,3 %	75,8 %	-0,5 %
Melhus	89,6%	84,8 %	4,8 %
Malvik	42,9 %	57,8 %	-15,0 %
Stjørdal	80,0 %	76,1 %	4,1 %
Skaun	71,1 %	75,3 %	-4,2 %
Orkland	78,5 %	68,7 %	9,8 %
Miljøpakken	74,2 %	73,3 %	0,9 %

\* I 2024 har Brønnøysundregisteret endret offentliggjøring av antall ansatte i virksomheter. Kun antall ansatte i virksomheter med 5 eller flere ansatte er publisert. Metoden for beregning av antall ansatte har derfor blitt endret i rapportering på arealindikatorene. Endringen er gjort for både referanseåret 2019 og 2024, slik at resultatene er sammenlignbare.

## Parkering

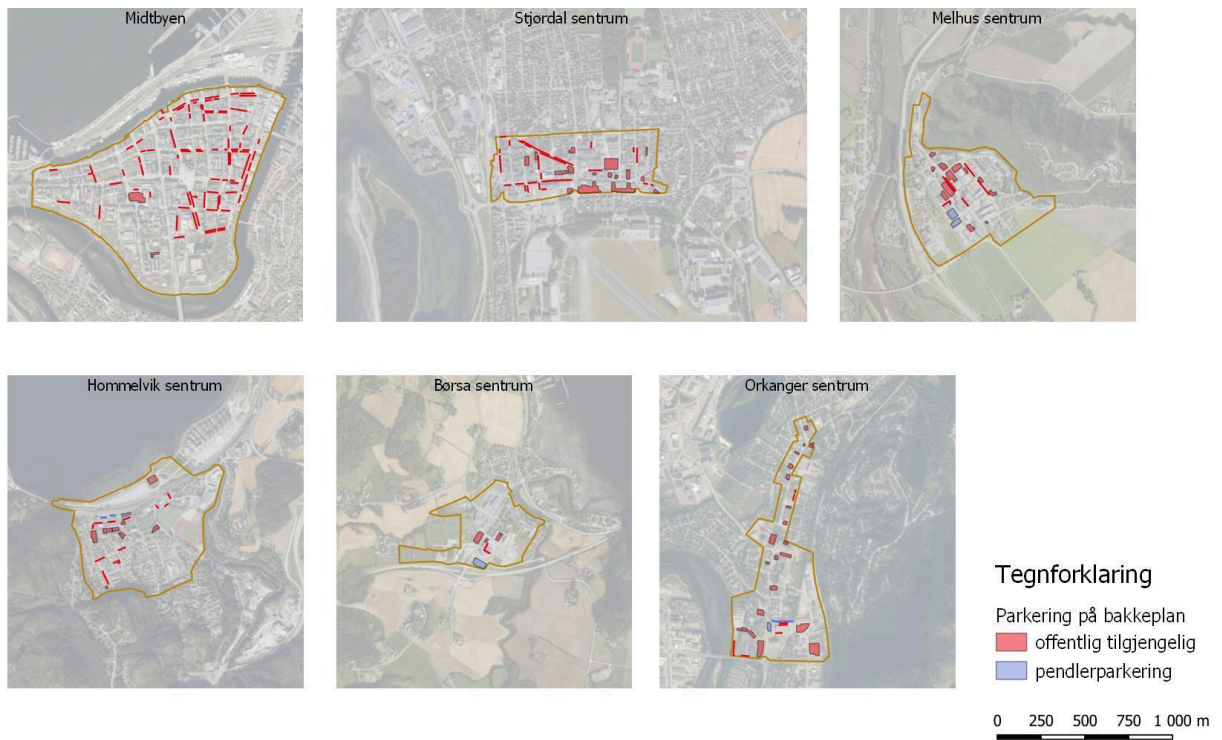
Det er en positiv utvikling med en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst endring har det vært i Melhus sentrum og Stjørdal sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal sentrum har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum.

Se vedleggskart 5 for definisjoner på avgrensing av sentrale senterområder. Rapportering på type parkeringsplasser på bakkeplan er begrenset til offentlig tilgjengelige plasser og pendlerparkering. Tallene for referanseåret er tilpasset deretter.

Tabell 7. Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder. 2019/2020, 2024. (Kilde: Manuell registrering i kommunene).

Område	2024	Referanseår*	Endring
Trondheim, Midtbyen	1,4 %	1,6 %	-0,2 %
Melhus sentrum	4,5 %	6,6 %	-2,1 %
Hommelvik sentrum	2,1 %	2,1 %	0 %
Stjørdal sentrum	7,8 %	9,1 %	-1,3 %
Børsa sentrum	3,7 %	3,8 %	-0,1 %
Orkanger sentrum	6,0 %	6,0 %	0 %

\*Registrering av parkeringsplasser i Melhus, Malvik og Stjørdal ble ferdigstilt i 2020. I Skaun og Orkland i 2022.



Figur 12. Parkering på bakkeplan i kommunesentrene 2024. (Kilde: manuell registrering kommunene)

## Delmål 4 - Tilgjengelighet

### By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

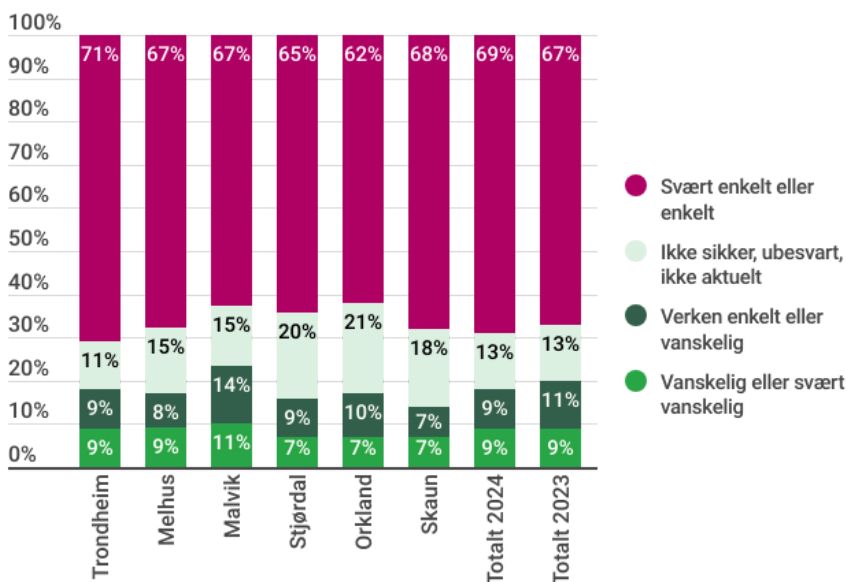
#### Vurdering av måloppnåelse

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at en stor andel i alle kommuner synes det er lett å reise til sitt nærmeste by- eller tettstedsområde. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever bedre tilgang til kollektivtransport sammenlignet med nabokommunene.

I 2024 ble det ferdigstilt 3 snarveier i Malvik kommune og en i Melhus kommune. Trondheim kommune har ikke levert fullstendig rapportering til evalueringsarbeidet om ferdigstilte snarveier i 2024 og hvor mange av disse som bedrer tilgangen til holdeplass.

#### Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

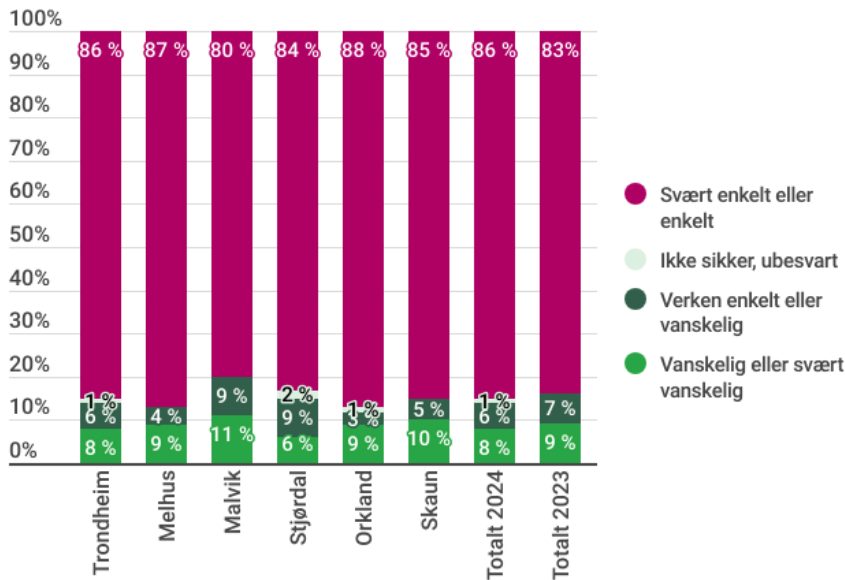
I miljøpakkeområdet opplever 69 prosent at **reisen til jobb eller skole** er enkel eller svært enkel. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever reisen til jobb eller skole som enkel/svært enkel enn i nabokommunene, og her er andelen som synes det er enkelt noe økende. Spesielt i Malvik 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 tidligere år. 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 sept. 2024)

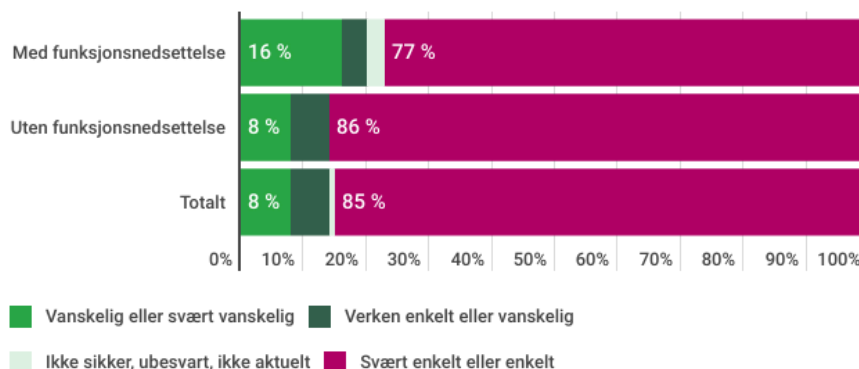
I miljøpakkeområdet opplever 86 prosent at det er enkelt/svært enkelt å **reise til sitt nærmeste by- eller tettstedsområde**. Fordelt på kommune, varierer andelen fra 84 prosent i Stjørdal, til 88

prosent i Orkland. Det er størst andel i Malvik og Skaun som synes det er vanskelig å reise til sitt nærmeste by- og tettstedsområde.



Figur 14. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2024).

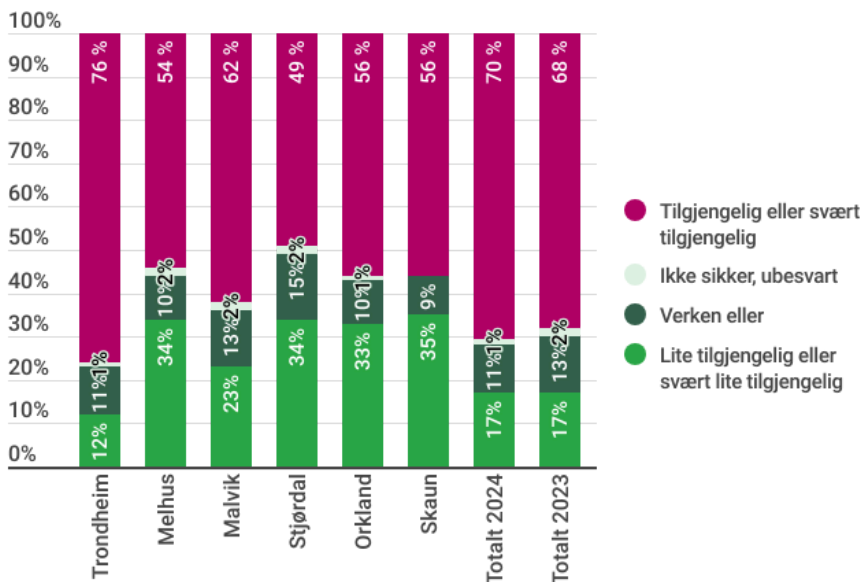
I siste undersøkelse er det spurt om personene har en funksjonsnedsettelse som har betydning for hverdagsreisene. Resultatene viser at blant personer med funksjonsnedsettelse så er det en lavere andel som opplever reisen til nærmeste sentrum som enkel, og en høyere andel som synes reisen er vanskelig, 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 sept. 2024).

Det er store variasjoner i hvordan innbyggerne i miljøpakkeområdet opplever **tilgangen til kollektivtransport**. I Trondheim opplever 76 prosent enkel/svært enkel tilgang til kollektivtransport. Denne andelen er lavere i nabokommunene. I Malvik opplever 62 prosent tilgangen til kollektivtransport som enkel/svært enkel, mens tilsvarende andel i Orkland og Skaun er 56 prosent. I Stjørdal og Melhus oppgir henholdsvis 49 prosent og 54 prosent å ha

kollektivtransport tilgjengelig. I Trondheim kommune er det 20 prosent som opplever tilgangen til kollektivtransport som lite/svært lite tilgjengelig. I Malvik kommune oppgir 23 prosent at tilgangen er lite/svært lite tilgjengelig, mens i de øvrige kommunene oppgir 33-35 prosent at tilgangen til kollektivtransport er lite/svært lite tilgjengelig.



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? Hvordan opplever du at tilgang til kollektivtransport er? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2024)

## Universell utforming av holdeplass

I 2024 ble det bygd ferdig sju universelt utformede holdeplasser på fylkeskommunal og kommunal vei.

## Antall snarveier som bedrer tilgang til holdeplass

I 2024 ble det ferdigstilt 3 snarveier i Malvik kommune og én i Melhus kommune. Det er ikke rapportert om at noen av disse bedrer tilgangen til holdeplass. Trondheim kommune har til årsrapporten rapportert inn sju ferdigstilte snarveier i 2024. Det er ikke sendt inn rapportering til evalueringsrapporten, så det er usikkert om det er noen av disse sju snarveiene som bedrer tilgangen til holdeplasser.

I 2014 ble det gjennomført et eget prosjekt på å kartlegge viktige gangforbindelser til metrobussholdeplasser i Trondheim kommune. 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 satsset 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 politirapporterte trafikkulykker i miljøpakkeområdet økt. Antall drepte og hardt skadde er i all hovedsak redusert over tid, med enkelte år som unntak.

Fordelt på trafikantgrupper er det flest drepte og skadde blant de som sykler og de som kjører MC/Moped, men her inngår ikke drepte eller skadde på el-sparkesykkel.

Det er store mørketall i denne statistikken. Statistikken omfatter kun trafikkulykker med personskaade som er meldt til politiet, og da er det størst underreportering av ulykker blant myke trafikanter.

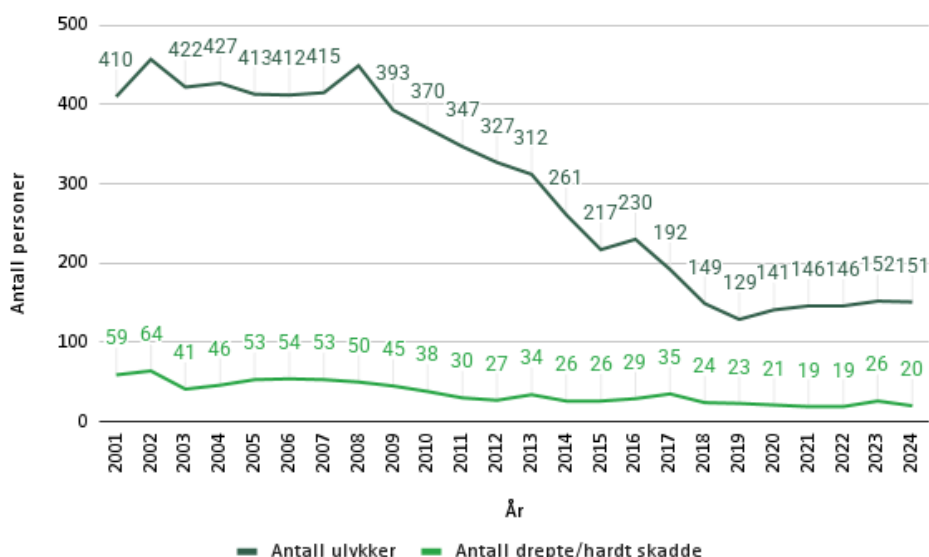
### Ulykkesstatistikk

Det har vært en nedgang i antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet i perioden 2001-2019. Etter 2019 har det imidlertid vært en økning i antall politianmeldte trafikkulykker. Det har også vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde over tid, men de siste årene har nedgangen stagneret.



### Trafikkulykke

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 2001-2024\*. \*Foreløpige tall. (Kilde: TRULS, Statens vegvesen)

Figuren nedenfor viser antall drepte og skadde fordelt etter trafikantgruppe. Sammenlignet med referanseåret 2019 har det i 2024 vært færre ulykker med der syklister, fotgjengere og MC/moped involvert. Størst nedgang har det imidlertid vært for politirapporterte ulykker der syklister er involvert. Merk at el-sparkesykler ikke inngår i sykkeltallene.



Figur 18. Antall drepte og skadde, etter trafikantgruppe i perioden 2001-2024\*. \*Foreløpige tall. (Kilde: TRULS, Statens vegvesen)

Tallene er hentet fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS). Tall for 2024 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 ulykker 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. Dette kan bli et økende problem når andelen eldre øker.



## Delmål 6 - Luftkvalitet

### Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes

#### Vurdering av måloppnåelse

Det har vært en del nedetid på målestasjonene i Trondheim kommune i 2024, men over år har alle målestasjonene vist at nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet er oppfylt.

Det har siden 2019 vært en nedgang i årsmiddelverdien av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) i Trondheim kommune, noe som primært kan forklares med at flere kjører elbil. Samtidig har det over tid vært noe økning i antall døgnoverskridelser av svevestøv (PM<sub>10</sub>).

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet, jf. Luftkvalitet i Norge. Det er noe høyere luftforurensning langs E6 og E39, og spesielt ved tunnelåpninger.

#### 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, jfr. beregnet luftsonekart hentet fra Miljødirektoratets fagbrukertjeneste. Det er noe høyere luftforurensning langs E39 og E6, spesielt ved tunnelåpning og i vintersesong med høy piggdekkandel.

#### Luftkvalitet i Trondheim kommune

Figuren under viser antall døgn over grenseverdi for svevestøv (PM<sub>10</sub>) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Det var mye nedetid på måleinstrumentene i 2024 som førte til at mange av målestasjonene ikke nådde dekningskravet på 85 prosent. I tillegg måtte målestasjonen på Torget flyttes til Fylkets hus på grunn av byggeaktivitet. Det ble dermed også mye nedetid på denne målestasjonen. Trondheim kommune ligger godt under grenseverdiene for PM<sub>10</sub>. 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.

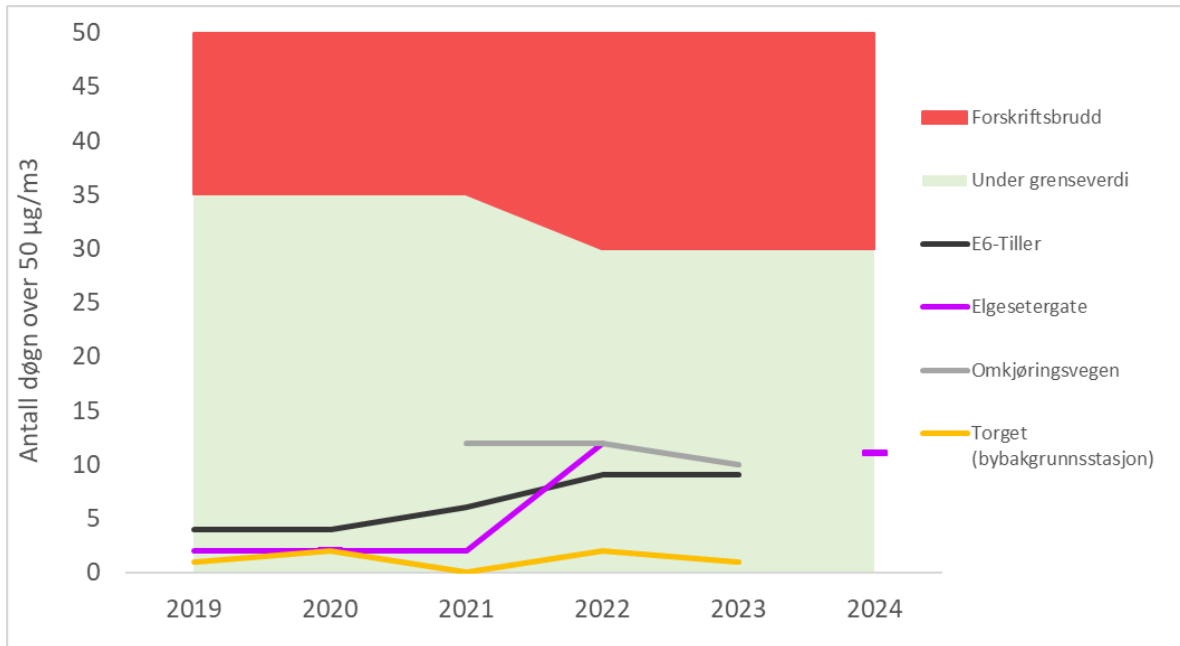
Grenseverdien for døgnmiddel av PM<sub>10</sub> i forurensningsforskriften er satt til 25 døgn over 50 mikrogram per kubikkmeter (µg/m<sup>3</sup>). Fram til 2021 var grenseverdiene 30 døgn over 50 µg/m<sup>3</sup>. Utslippskildene til svevestøv er hovedsakelig veistøv og vedfyring. Det har vært noe økning i antall døgnoverskridelser de siste årene.



#### Luftforurensning

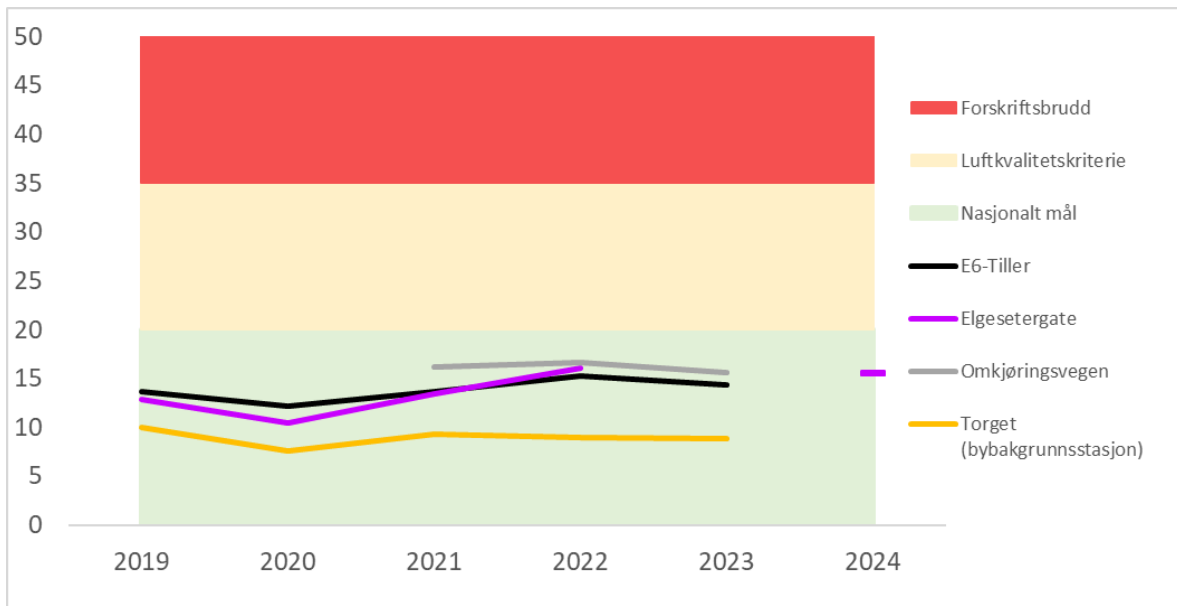
Luftforurensning består av både svevestøv og gasser som kan bidra til uønskede helsevirkninger, avhengig av hvilke konsentrasjoner de finnes i. Svevestøv ("Particulate matter": PM) deles ofte inn etter størrelsen i fint og grovt svevestøv. PM10 er summen av fint og grovt svevestøv, altså partikler som er mindre enn 10 µm.

Nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) er en reaktiv gass som dannes ved høy temperatur i forbrenningsprosesser. Den viktigste lokale kilden til NO<sub>2</sub> er veitrafikk. Diesebiler har et høyere utslipp enn bensinbiler, mens elbiler ikke slipper ut NO<sub>2</sub>.



Figur 19. Antall døgn over grenseverdi for PM<sub>10</sub>, i Trondheim. 2019-2024 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune)

Årsmiddel er gjennomsnittet av alle døgnkonsentrasjoner gjennom hele kalenderåret. For PM<sub>10</sub> er alle målestasjonene i Trondheim under nasjonalt mål, der det finnes målinger. Høyest årsmiddelverdi av svevestøv er på Omkjøringsveien og E6-Tiller, og lavest på Torget (som er bybakgrunnsstasjon<sup>9</sup>). Elgesetergate ligger også ganske høyt i 2024, men har har vi ingen målinger fra de andre målestasjonene.

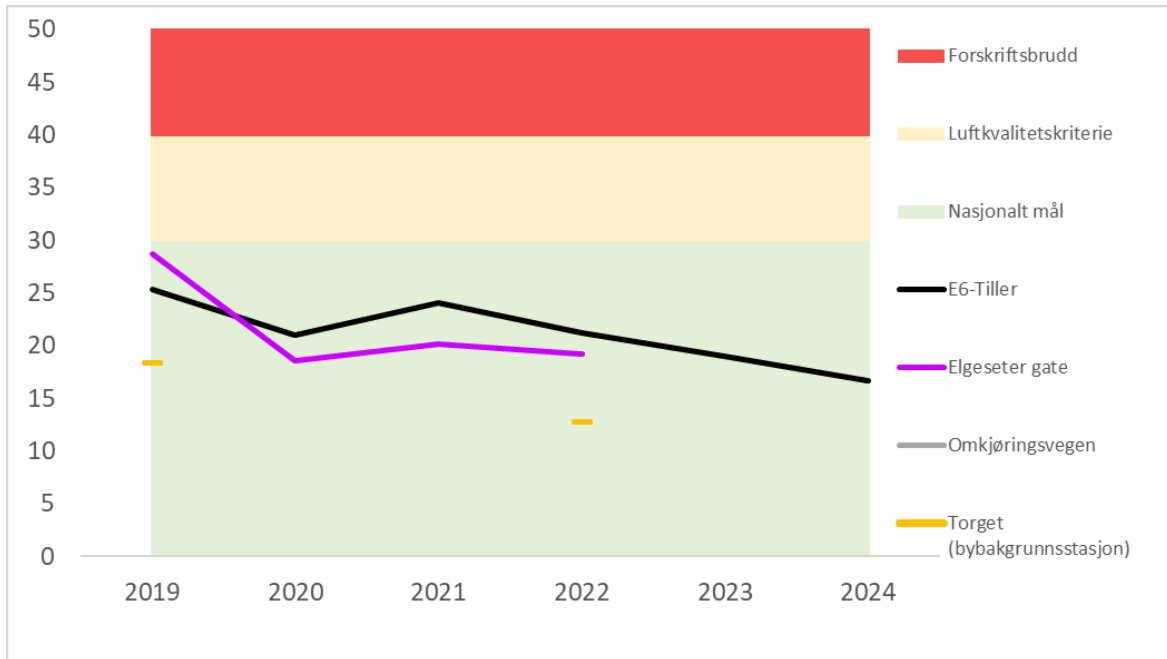


Figur 20. Årsmiddelverdier for PM<sub>10</sub>, i Trondheim kommune. 2019-2024 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

<sup>9</sup> 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 vegstrekke hvor vi forventer dårligst luftkvalitet.



Figuren under viser årsmiddelverdier av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Også her mangler vi data fra flere målestasjoner i 2024, men over år er alle målestasjonene i Trondheim kommune under nasjonalt mål<sup>10</sup>. Vi ser en reduksjon av årsmiddelverdier for NO<sub>2</sub> på samtlige målestasjoner sammenlignet med 2019. Hovedkilden til utslipp av NO<sub>2</sub> er eksos, og denne nedgangen kan trolig forklares med at flere kjører elbil.



Figur 21. Årsmiddelverdier for NO<sub>2</sub> i Trondheim kommune 2019-2023 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

<sup>10</sup> 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 av de bosatte 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 fortettingsstrategien.

#### Trafikkstøy inne og ute ved bolig

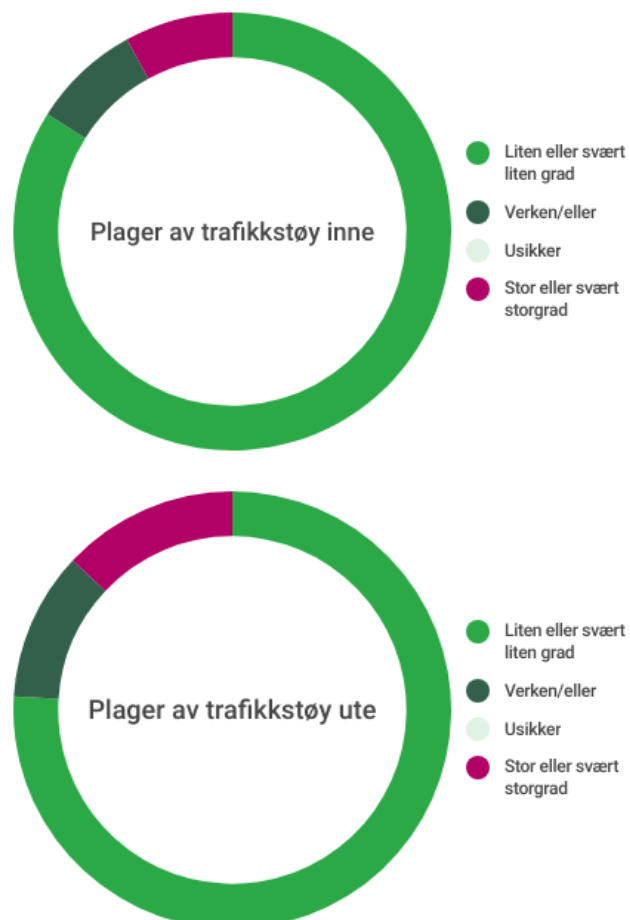
Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at 85 prosent opplever i liten eller svært liten grad plager av støy innendørs der de bor. Åtte prosent oppgir å i stor eller svært stor grad være plaget av trafikkstøy innendørs der de bor. I 2024 var det en noe større andel som svarer at de opplever å være i stor/svært stor grad plaget i Orkland og Malvik enn i de andre kommunene.

Det er en større andel som opplever plager fra trafikkstøy utendørs enn innendørs, selv om størst andel i miljøpakkeområdet oppgir at de opplever liten eller svært liten grad av støy utendørs ved bolig (76 prosent). I Malvik er det i 2024 en noe større andel som oppgir å i stor/svært stor grad være plaget av trafikkstøy utendørs der de bor, sammenlignet med de andre kommunene.

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 2024)



## Tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy

Trøndelag fylkeskommune ferdigstilte i 2024 støyskjerm i Odd Husbys veg og ved Majorstuen barnehage. Malvik kommune har i forbindelse med et fortauprosjekt i Granlivegen/Ålivegen satt opp støyskjerm mot Malvikvegen. De øvrige partene i Miljøpakken har ikke bygd støyskjermer eller hatt støyreducerende prosjekt i 2024.

Andre effektive tiltak mot støy kan være reduserte fartsgrenser.

## 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 måleeheten 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 sammenlignet med tidligere beregningsmetode. 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 (91 prosent). Partene kan i nye avtaleinngåelser bidra til skifte mot mer miljøvennlig bilpark.

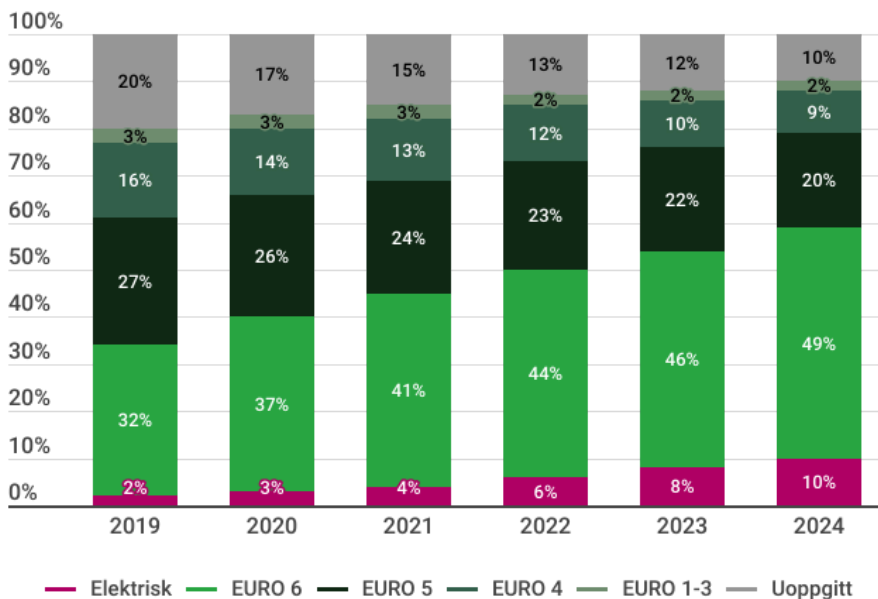
Miljøpakken kan stille miljøkrav i gjennomføring av miljøpakkeanlegg og på den måten bidra til en grønnere omstilling av bransjen. Trondheim kommune er en stor byggherre og har som mål at hele Trondheims bygge- og anleggsvirksomhet skal være utslippsfri innen 2030. I 2024 har Trondheim kommune ferdigstilt tre prosjekt med tildelingskriterium om utslippsfri anleggsvirksomhet. De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilte prosjekter som er helt eller delvis utslippsfrie.

#### 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 fire prosent til drøyt 24 000 kjøretøy i 2024. Andelen vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet som er elektrisk eller har EURO-klasse 6 har steget fra 34 prosent i 2019 til 58 prosent i 2024. Dette indikerer at næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere.

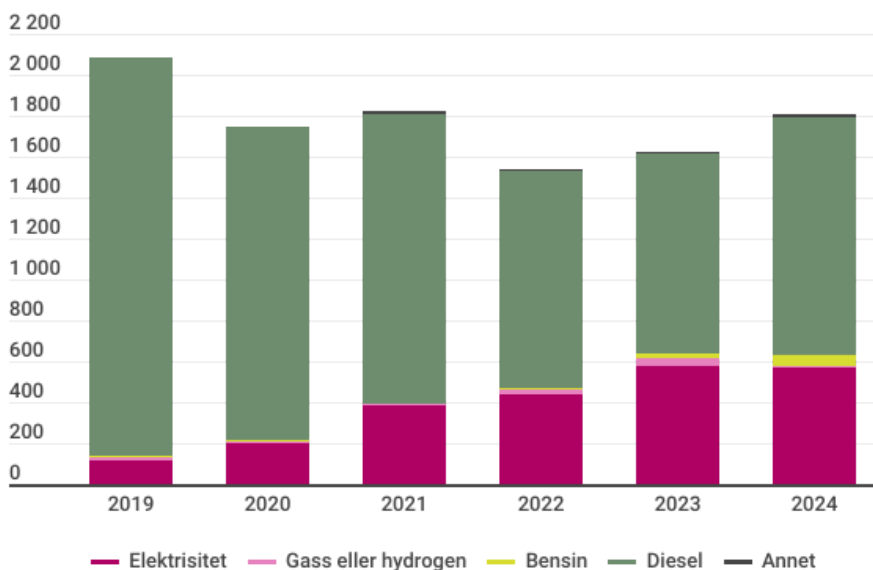
#### EURO-klasser

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 NO<sub>2</sub>, men har et felles krav til utslippet av alle nitrogenforbindelsene (NO<sub>x</sub>).



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 1500 til 2100 per år i perioden 2019-2024. Andelen elektriske vare- og lastebiler varierer mellom år, men har grovt sett økt fra fem prosent i referanseåret 2019 til drøyt 30 prosent. Antall nyregistrerte vare- og lastebiler var i 2024 på samme nivå som i 2023.

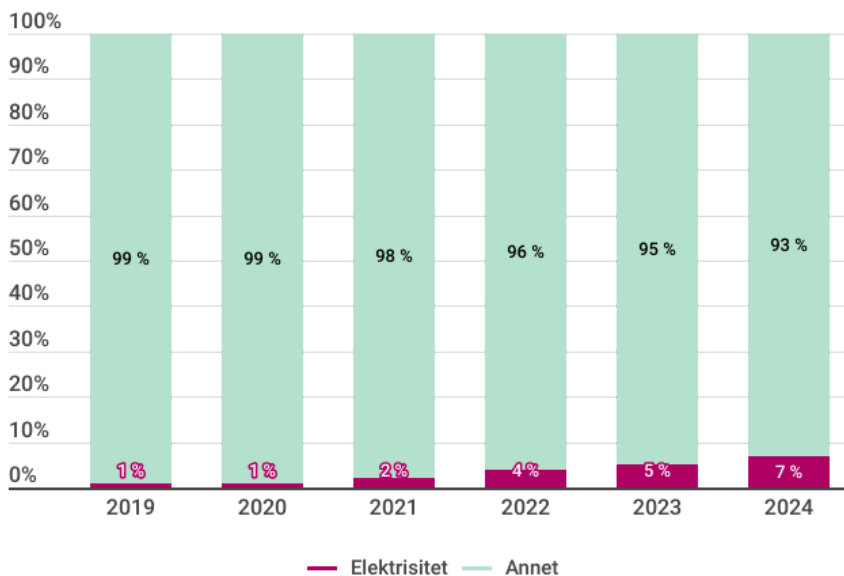


Figur 25. Antall nyregistrerte elektriske varebiler og lastebiler i miljøpakkeområdet. (Kilde: OFV)

## 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 varelevering<sup>11</sup> og er registrert i miljøpakkeområdet. I perioden 2019-2024 har antall kjøretøy økt med drøyt 20 prosent. Andelen elektriske kjøretøy i denne bransjen har økt fra én prosent til sju 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.



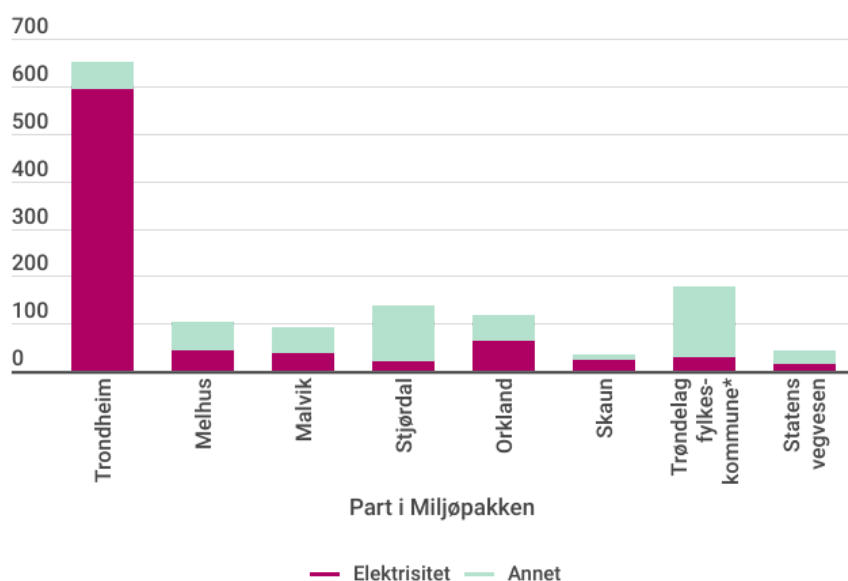
Figur 26. Andel kjøretøy i bransjer som driver med vareleveranser etter drivstoff. Per 31.12.2019-2024. (Kilde: OFV)

## Miljøvennlige offentlige kjøretøy

Det er store forskjeller mellom partene i Miljøpakken når det kommer til antall lette kjøretøy i egen virksomhet. Trondheim kommune har flest lette kjøretøy og størst andel elektriske biler (91 prosent). Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune har henholdsvis 139 og 179 lette biler hvorav 16 prosent er elektriske. Melhus kommune, Malvik kommune og Orkland kommune har rundt 100 kjøretøy. Andelen elektriske biler er på henholdsvis 42 prosent, 42 prosent og 53 prosent. Skaun kommune har en bilpark på 34 og en stor elektrisk andel. Statens vegvesen har 45 biler og 33 prosent av disse er elektriske.

Flere av partene rapporterer om færre biler i egen virksomhet i 2024 enn de gjorde i 2023.

<sup>11</sup> 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 2024 har Trondheim kommune ferdigstilt tre prosjekt med tildelingskriterium om utslippsfri anleggsvirksomhet (Sykkeltiltak Lademoen, Tyholtveien øst og oppgradering Stubbanvegen). De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilt prosjekter i 2024 som er helt eller delvis utslippsfrie.

## Delmål 9 - Brukertilfredshet

### Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken

#### Vurdering av måloppnåelse

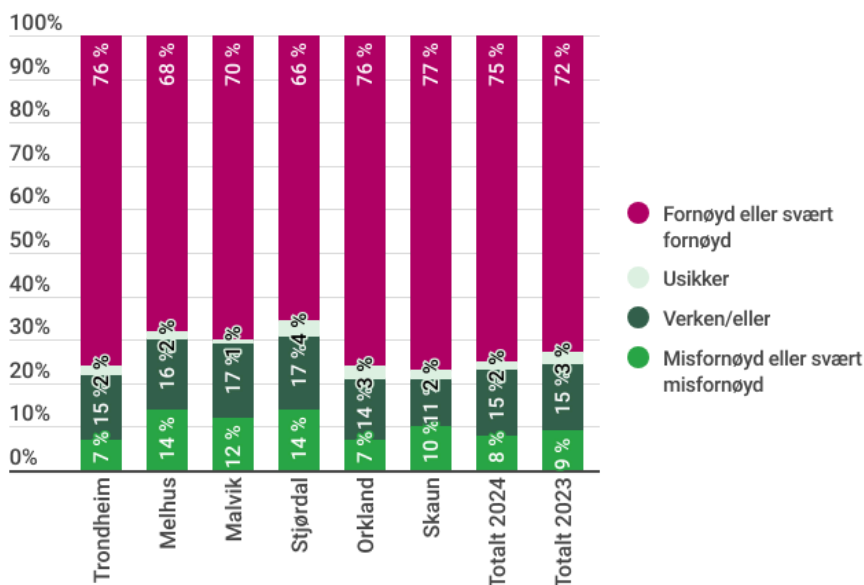
Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at en stor andel av de bosatte i miljøpakkeområdet er fornøyd med hverdagsreisen sin.

Totalt i miljøpakkeområdet svarer 58 prosent at de er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og 18 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle. 71 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.

55 prosent av de spurte i 2024 er positive til Miljøpakken. Det er størst andel som er positive til Miljøpakken i Trondheim og Orkland (56 prosent). I Melhus er det en signifikant høyere andel som er negative og en signifikant lavere andel som er positive 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, og en større andel som har et uavklart forhold til Miljøpakken.

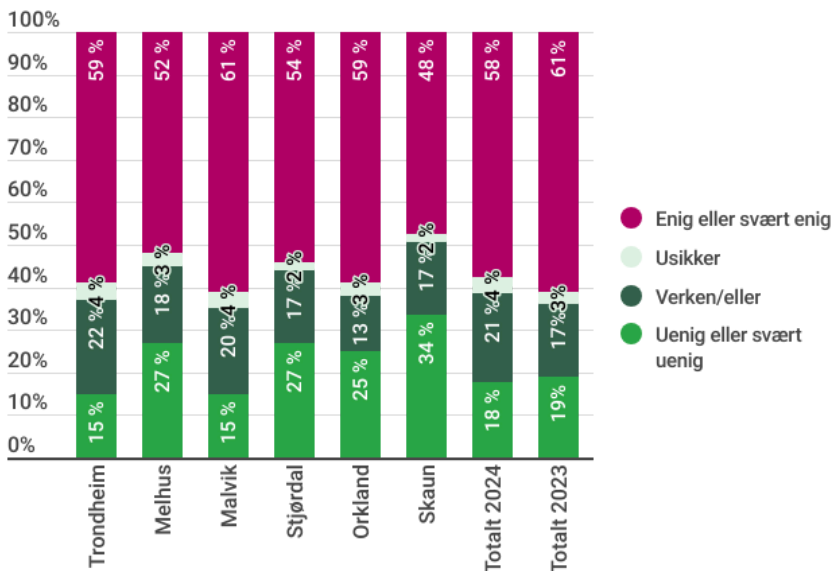
#### Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

Totalt for Miljøpakken oppgir 75 prosent å være fornøyd med **hverdagsreisen** i 2024. Dette er en liten forbedring fra 2023. I miljøpakkeområdet varierer andelen som er fornøyd/svært fornøyd med hverdagsreisen sin fra 66 prosent i Stjørdal kommune til 77 prosent i Skaun kommune.



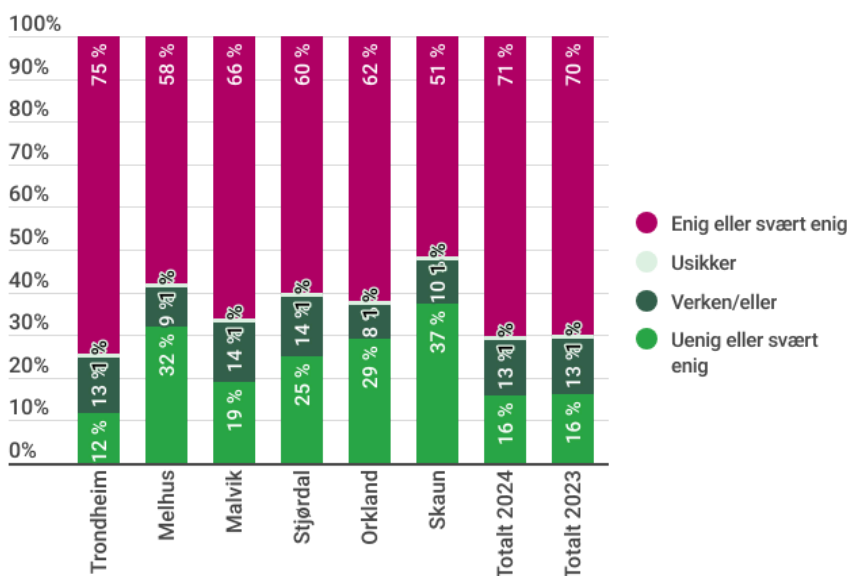
Figur 28. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2024 og 2023)

I 2024 svarte 58 prosent i miljøpakkeområdet at de er enig/svært enig i at det er **trygt å sykle**, og 18 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle. Det er størst andel i Trondheim kommune, Orkland kommune og Malvik kommune som er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og lavest andel i Skaun. I Skaun er 34 prosent uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle.



Figur 29. Det er trygt å sykle. Per kommune og totalt. (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2024 og 2023)

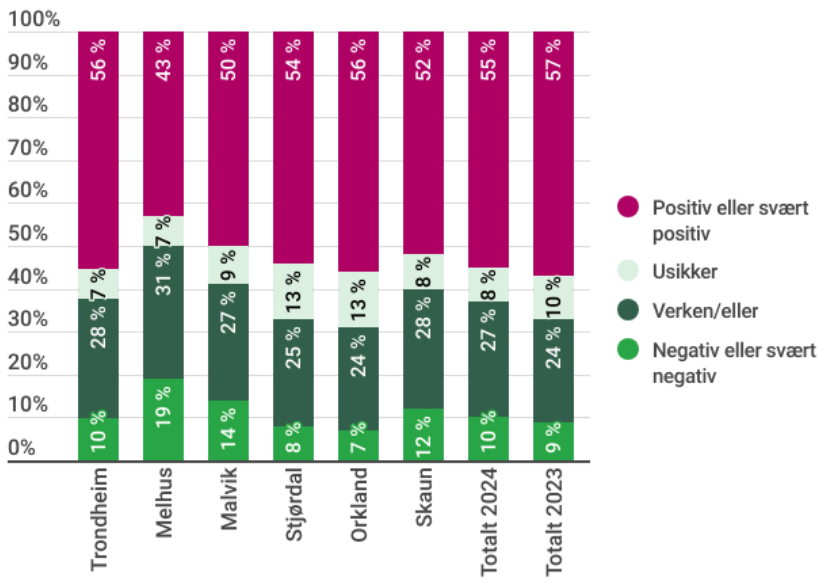
71 prosent at de er enig/svært enig i at det er **godt tilrettelagt for fotgjengere**. Det er størst andel bosatt i Trondheim som er enig/svært enig i dette, og minst andel i Skaun. I Skaun svarer 37 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er godt tilrettelagt for fotgjengere.



Figur 30. Det er godt tilrettelagt for fotgjengere. Per kommune. Totalt. (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2024 og 2023).

I spørreundersøkelsen i september 2024 svarte 55 prosent av de spurte at de er positive til Miljøpakken. Det er størst andel som er positive til Miljøpakken i Trondheim og Orkland (56 prosent). I Melhus er det en signifikant høyere andel som er negative og en signifikant lavere andel som er positive til Miljøpakken sammenlignet med de andre kommunene. Dette kan skyldes økt bompengebelastning etter at "Nye veier" har satt opp bom, og det er vanskelig for innbyggerne å skjønne forskjell på miljøpakkens bommer og andre bommer til finansiering av utbygging av spesifikke veistrekninger.

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. I Orkland og Skaun er det sammenlignet med 2023 en større andel som er positiv til Miljøpakken og en mindre andel som er negative eller som har et uavklart forhold til Miljøpakken.

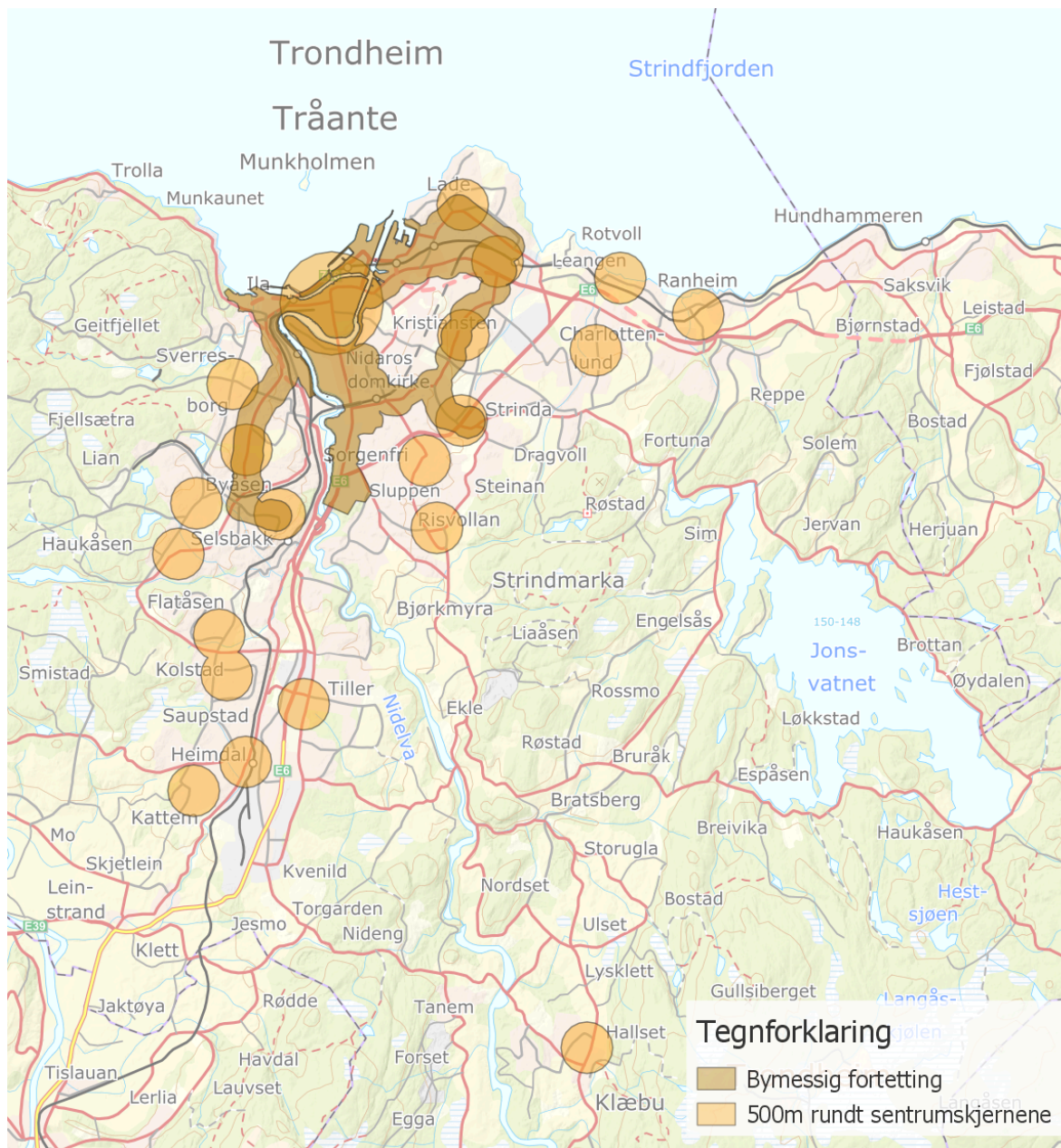


Figur 31. Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2024 og 2023).

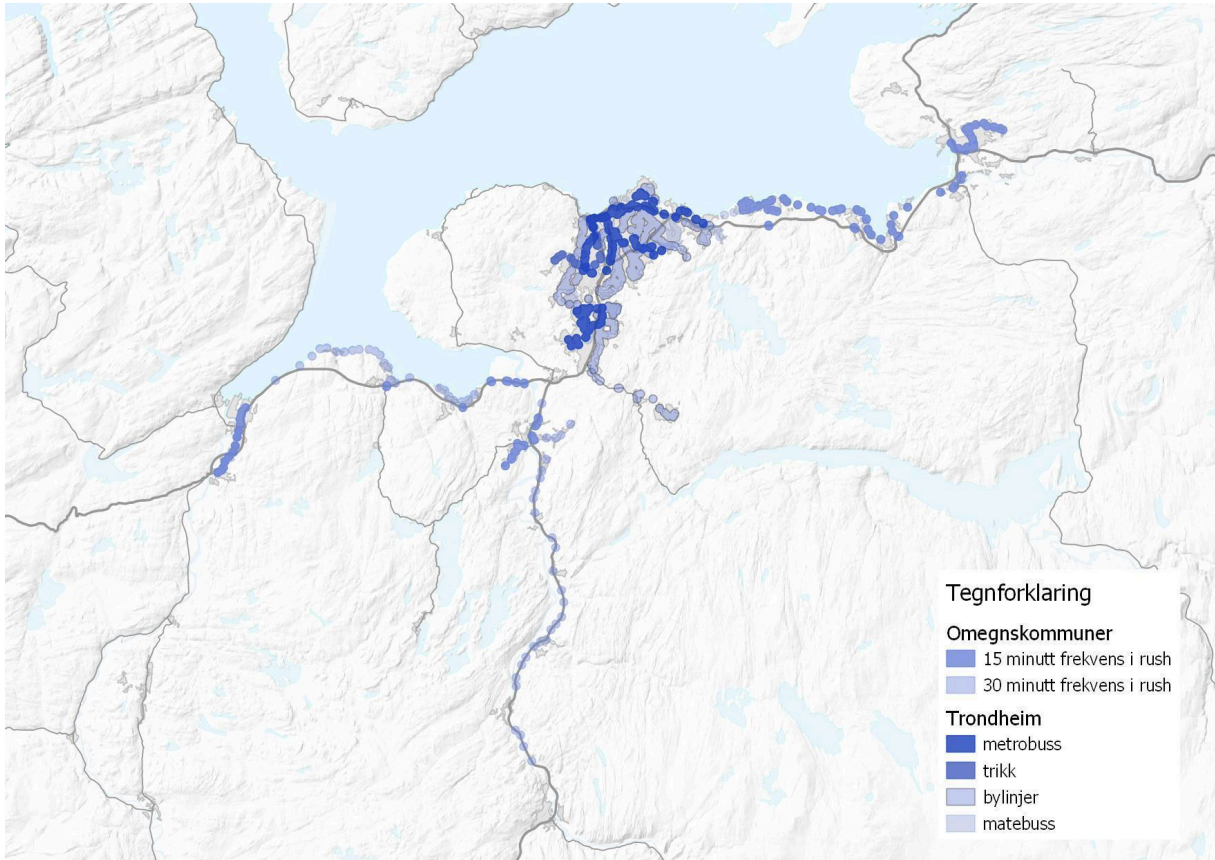
Samlerapporter for Miljøpakkens holdningsundersøkelser ligger på nettsidene til Miljøpakken: <https://miljopakken.no/om-miljopakken/holdningsundersokelser>

# Vedleggskapittel areal

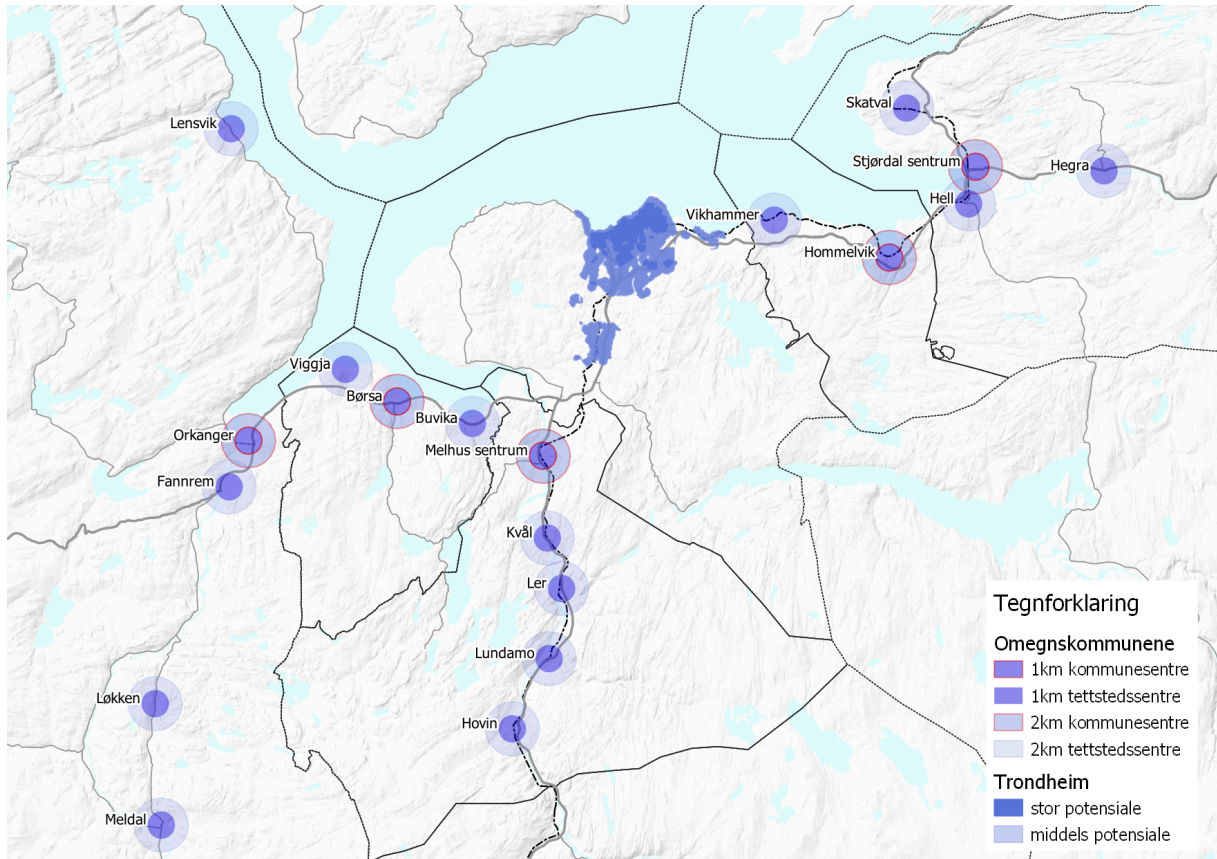
## Kart knyttet til arealindikatorene



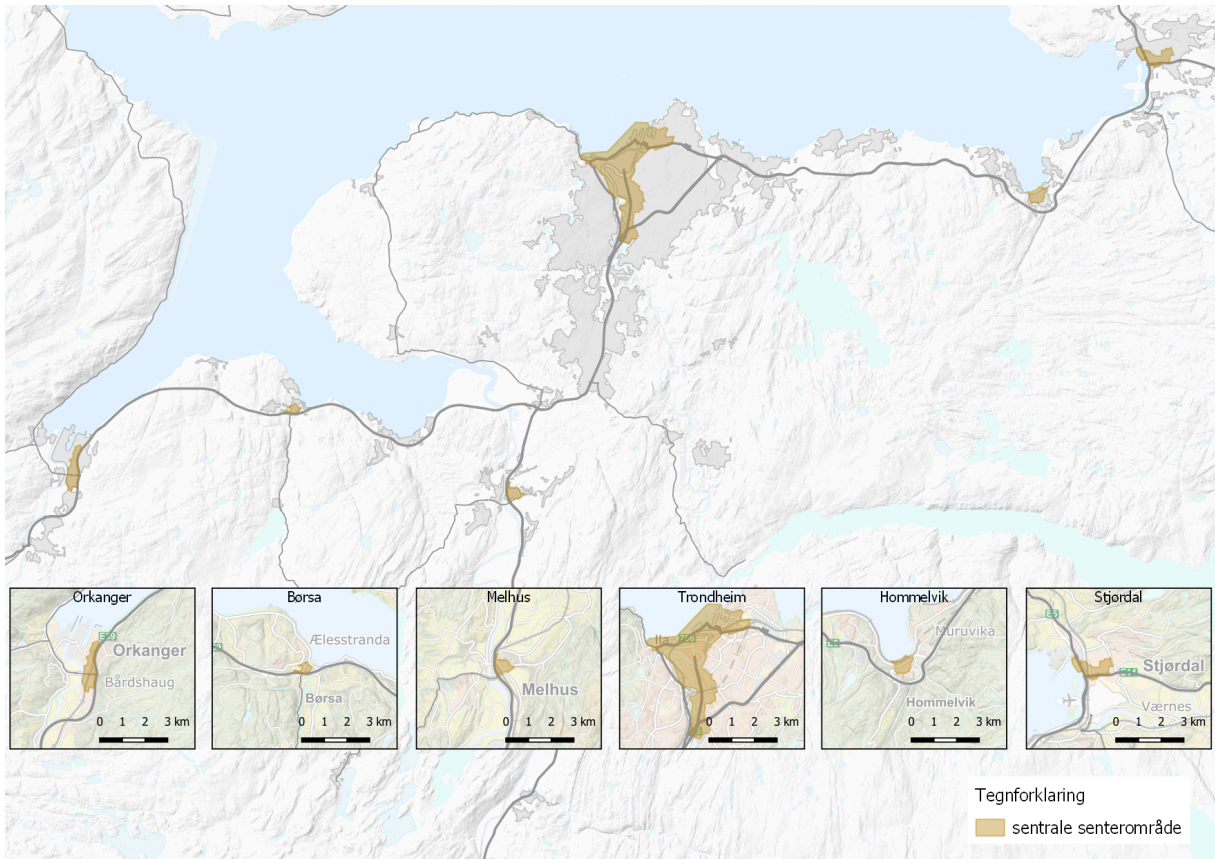
Vedleggskart 1: Områder for bymessig fortetting og 500 meter fra sentrumskjerner. Kilde: Strategikartet til byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050.



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

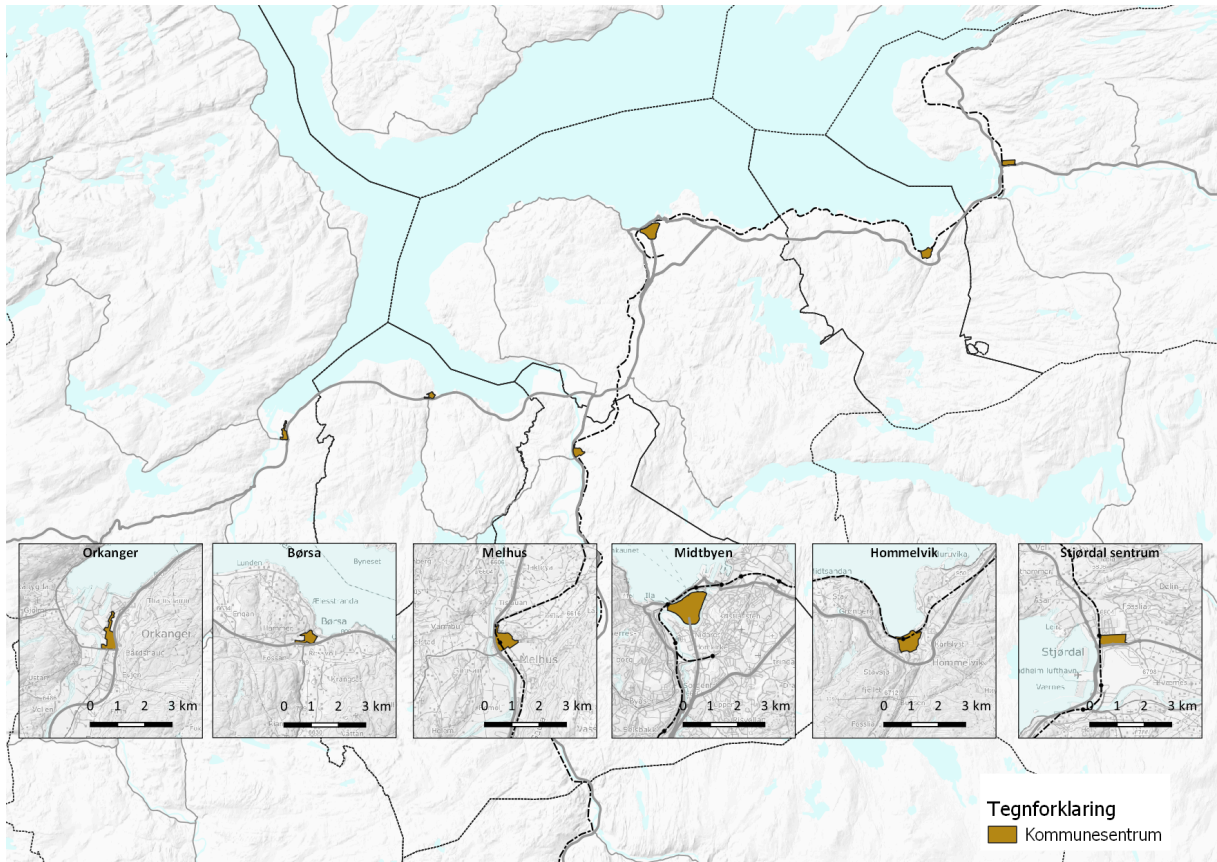


Vedleggskart 3: Områder i gang-/sykkelavstand (1-2 km) fra kommune- og tettstedssentrene i omegnskommunene. Kilde: IKAP, Trondheimsregionen. Områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg i Trondheim. Kilde: Potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg - en metode, Trondheim 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 2024 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:** Det planlegges i løpet av 2025-26 å lage en trafikkanalyse for sentrum av kommunen. I tillegg arbeides det med en sentrumsplan for Orkanger.

**Skaun:** Ikke påstartet. Kommunen har vedtatt arealstrategi og videre fokus på kollektivløsning/tilgjengelighet ved utarbeidelse av reguleringsplaner.

**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:** Temaet tas med i rulleringen av KPA.

**Malvik:** Dette er tema i trafiksikkerhetsplanen.

**Orkland:** Kommunen samarbeider med fylkeskommunen om utvikling av gang- og sykkelnettet i et eget prosjekt. Det blir ellers tema ved kommende revisjon av KPA.

**Skaun:** Kommunen arbeider med å få til helhetlig oversikt på sammenhengende nett for gående og syklende relatert til målpunkt, som grunnlag for miljøpakkeinnspill, trafiksikkerhetstiltak og rullering av KPA.

**Stjørdal:** Arbeid med mobilitetsplan er igangsatt. Hovedsykkelnett ligger inne i KPA. Utbedring av holdeplasser til bussrute 90. Endrer bussruten for rute 90 slik at den blir smidigere og raskere for bruker.

**Trondheim:** Trondheim kommune har vedtatt gåstrategi og sykkelstrategi som grunnlag for dette arbeidet. Sammenhengende kollektivnett for buss og tog, samt utvikling langs traseer er ivaretatt i nylig vedtatt KPA. Vedtatt byutviklingsstrategi setter dessuten fokus på mobilitet.

3. Vektlegge god bokkvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.

**Melhus:** Temaet tas med i rulleringen av KPA.

**Malvik:** Temaet tas med i rulleringen av KPA.

**Orkland:** Temaet tas med i rulleringen av KPA.

**Skaun:** Fokus på god bokkvalitet og variasjon er forankret i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

**Stjørdal:** Tema i KPA.

**Trondheim:** I KPA er det krav om variert boligsammensetning. I hver enkelt sak vurderes god bokkvalitet, 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, f.eks. norm for tettsteder.

**Malvik:** Den samordnede parkeringspolitikken er vedtatt i kommunen . Temaet tas med i rulleringen av KPA.

**Orkland:** Temaet tas med i rulleringen av KPA.

**Skaun:** KPA har endret parkeringsnorm i tråd som er tilsvarende Melhus og Orkland.

**Stjørdal:** Tema i KPA. Nye parkeringsreguleringer er under arbeid.

**Trondheim:** Ny KPA følger opp begrensninger i parkeringspolitikken i tråd med samordnet parkeringspolitikk. I tillegg arbeides det med å få til en effektiv regulering av parkeringsreserven som finnes i kommunale boligater.

5. Planavklaring for større prosjekter der areal er båndlagt

**Melhus/Malvik/Orkland/Skaun:** Ikke aktuelt.

**Stjørdal:** Stasjonsområdet og flytting av Innherredsvegen.

**Trondheim:** Ingen arealer i Trondheim kommune er båndlagt, men det er satt av flere bestemmelsesområder i KPA til godsterminal som hindrer videre utvikling av næringsområder. Det må avklares hvor ny godsterminal skal ligge.

6. Rapportere på vedtatte arealindikatorer (henvisning).

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



### **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.

Ikke besvart

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, gjennom relevante tilskuddsordninger.

Vil bli fulgt opp ved bl.a behandlingen av søknader om Klimasatsmidler for 2025.

4. Statens forpliktelser med hensyn til utvikling av jernbanetilbudet, knutepunktutvikling og arealavklaringer. Se byvekstavtalens kap. 2.1.2

Ikke besvart

### **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 i 2022. Ikke revidert RPA etter ny byvekstavtale, men skal rulleres i inneværende fylkestingperiode.

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. Fylkeskommunen hensyntar også punktet i planuttalelser.

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.

Hovedkontoret til fylkeskommunen, fylkeshuset Steinkjer, er nylig bygget på kollektivknutepunktet Steinkjer stasjon. Videregående skole Cissi Klein er under bygging ved Leangen stasjon. Høsten 2023 sto VGS Johan Boyer ferdig på hurtigbåtterminalen/sentrum av Vanvikan. Lokasjonene fordrer til bærekraftige transportformer.

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

Fylkeskommunen innretter primært utbygging av kollektivprosjekt i kollektivbuen, der KPA legger opp til utvikling av bo- og næringsareal. Her spesielt ved gateprosjektene som ivaretar sentrale kollektivårer.

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

Fylkeskommunen har nylig igangsatt prosjektet infrastruktur mobilitetsanbudet stor-Trondheim for å ivareta dette punktet ifm. nytt mobilitetstilbud. Her vil utvikling og optimalisering av omstigningspunkt være en sentral del av utredningsarbeidet. 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.

Fylkeskommunen jobber med Orkland og Stjørdal kommune i deres knutepunktprosjekt. Dette ved å koordinere aktørene og sikre en utvikling i tråd med veilederen.

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

Fylkeskommunen ivaretar dette gjennom innspill til handlingsprogramprosessen, men ser at det er nødvendig med en prioriteringsmetodikk på tvers av parter for å se helhet og sammenheng mellom tiltak på tvers av vegeier og planinstans. 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 besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter gjennom blant annet å ta inn krav om utbyggingsrekkefølge som underbygger nullvekstmålet.

**Melhus:** Rullering av KPA igangsettes til høsten. Dette temaet er med.

**Malvik:** Bli tema ved rullering av KPA. Utarbeidet en boligutredning som støtter opp under dette prinsippet.

**Orkland:** Rullering av KPA igangsettes til høsten. Dette temaet er med.

**Skaun:** Dette er ivaretatt gjennom KPA ved at veksten skal skje i aksene langs sjøen. I tillegg er det i alle nyere område- og detaljreguleringsplaner rekkefølgekrav knyttet til gang- og sykkelveger.

**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 nylig vedtatt 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-/sykkellavstand 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:** Dette er ivaretatt gjennom KPA ved at veksten skal skje i aksene langs sjøen. I tillegg er det i alle nyere område- og detaljreguleringsplaner rekefølgekrav knyttet til gang- og sykkelveger.

**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 som del av rullering av KPA

**Skaun:** Kommuneplanens arealdel har bestemmelser om parkering er samordnet og tatt med i KPA. Samtidig mangler kommunen et kollektivtilbud innad i kommunen (altså sørover mot Melhus, det er kun kollektivdekning langs E39 og fv. 800), noe som tilsier at vi fortsatt må legge til rette for parkeringsplasser.

**Stjørdal:** Ikke aktuelt

**Trondheim:** Ikke aktuelt

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

**Melhus:** Tas inn som en del av KPA

**Malvik:** De fleste kommunale virksomheter ligger langs FV950 med god tilgang til kollektivtrafikk

**Orkland:** Blir tema ved rullering av KPA

**Skaun:** Det meste av kommunale virksomheter ligger i nærhet av E39 eller fv. 800. Nye kommunale virksomheter lokaliseres i henhold til kriteriet.

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

**Trondheim:** Dette er tatt inn i nylig vedtatt Kommuneplanens arealdel.

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:** Tas inn som en del av KPA.

**Malvik:** Tas inn som en del av KPA.

**Orkland:** Blir tema ved rullering av KPA.

**Skaun:** Hovedvekten av ny kommunal infrastruktur skjer i vekstbeltet langs sjøen. Samtidig skal vi ha vedlikeholdsvekst i området rundt Venn. Derfor er ny skole og barnehage under planlegging på Venn. Nullvekstmålet kan bli ivaretatt ved at det bygges gang- og sykkelveger for skolebarna i området.

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

**Trondheim:** Dette er tatt inn i nylig vedtatt Kommuneplanens arealdel.

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:** Ikke aktuelt.

**Malvik:** Tas inn som en del av KPA. Identifisert som et nødvendig tiltak i boligutredningen.

**Orkland:** Ikke aktuelt.

**Skaun:** Ikke aktuelt.

**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 i ny samfunnsdel med arealstrategi.

**Malvik:** Er tatt med i forslag til arealstrategi.

**Orkland:** Blir tema ved rullering av både KPS og KPA som starter høsten 2025.

**Skaun:** Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i 2022, og arealdelen høsten 2023. Forpliktelsene er hensyntatt i stor grad i KPA.

**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 2025.

**Trondheim:** Byvekstavtalen og SPR-BATP er lagt til grunn i kommunens arealstrategi. Byutviklingsstrategien og nylig vedtatt Kommuneplanens arealdel 2022-2034.