

Evaluerings- rapport

Måloppnåelse i Miljøpakken 2025



Innhold



<u>Forord</u>	3
<u>Måloversikt</u>	4
<u>Status overordnet mål</u>	5
Lokale delmål	
<u>CO2</u>	7
<u>Miljøvennlige reiser</u>	8
<u>Sammordnet areal- og transportplanlegging</u>	12
<u>Tilgjengelighet</u>	17
<u>Trafikkulykker</u>	20
<u>Luftkvalitet</u>	21
<u>Trafikkstøy</u>	23
<u>Næringstransport</u>	25
<u>Brukertilfredshet</u>	28
Vedleggskapittel	
1. <u>Kart arealindikatorer</u>	30
2. <u>Arealforpliktelser</u>	33

Forord

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. Neste side viser en oversikt over målene.

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 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 2025. Her legges siste tilgjengelige statistikk til grunn. For de fleste målene vurderes måloppnåelse per 2025, for andre er sist tilgjengelig årgang 2024. Dette vil fremgå under hvert enkelt mål. Referanseåret er 2019.

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

Trondheim 21.05.2026

Oddgeir Myklebust
Leder Miljøpakkens sekretariat



Måloversikt

Overordnet mål

"Det overordnede målet for byveksttalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet)."

"Byveksttalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling"

Lokale delmål

1 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.

1

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

2

3 Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.

3

4 By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

4

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

5

6 Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

6

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

7

8 Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv

8

9 Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

9

Status overordnet mål

"Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet)."

"Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling"

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalen. I vurdering av måloppnåelsen er det byindeksen i et tre års glidende gjennomsnitt som skal benyttes. Byindeksen for perioden 2023-2025 estimerer at Miljøpakken har trafikkvekst på 5,3 prosent sammenlignet med 2019. Dersom vi kun ser på endringen i trafikkmengden i 2025 sammenlignet med 2019 har veksten vært lavere enn treårgjennomsnittet.

Beregning av transportarbeid med bil er støtteindikator til byindeksen. Denne har ikke vært klar i tide til å inkluderes i rapporten. De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) viser en økning i bilførerandelen fra 2024-2025. Men i RVU 2025 er det gjort mange endringer sammenlignet med tidligere år som gjør at resultatene ikke nødvendigvis er sammenlignbare med tidligere år. Statens vegvesen er i gang med å se på hvilken betydning endringen av RVU har hatt for resultatene. Tellinger viser derimot at antall reiser med sykkel, buss og tog øker.

Tettere by gir kortere reiseavstander og gjør det enklere for de som bor i disse områdene å reise miljøvennlig. 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 for de som bor der å reise miljøvennlig. Det har vært stor befolkningsvekst fra 2019 (7,4 prosent), og dette er høyere enn trafikkveksten i samme periode. Særlig stor befolkningsvekst har det vært i Trondheim øst.

Et byområde med støy og forurensning reduserer livskvaliteten og helsa til mange. 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. Dermed er elbiler en like viktig støyfaktor som andre biler i høyere hastigheter. 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 det har blitt flere boliger med fasade i støysonene, som kan forklares med fortettingsstrategien. Veitrafikk er en viktig utslippskilde til svevestøv. Alle biler bidrar til svevestøv, da en viktig forurensningskilde er slitasjepartikler fra vei, bildekk og bremses. Over tid har det vært noe økning i antall døgnoverskridelser av svevestøv (PM10) i Trondheim kommune. Derimot har det siden 2019 vært en nedgang i årsmiddelverdien av nitrogen dioksid (NO₂), som primært kan forklares med at flere kjører elbil.

CO₂-utslipp fra veitrafikken i miljøpakkeområdet har gått ned med 14 prosent fra 2019 til 2024. Nedgangen i utslipp har vært stor fra personbiler på grunn av en større andel elbiler i bilparken, og i 2024 er det også en liten nedgang i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler.

Byindeksen er hovedindikatoren for oppfølging av Byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet.

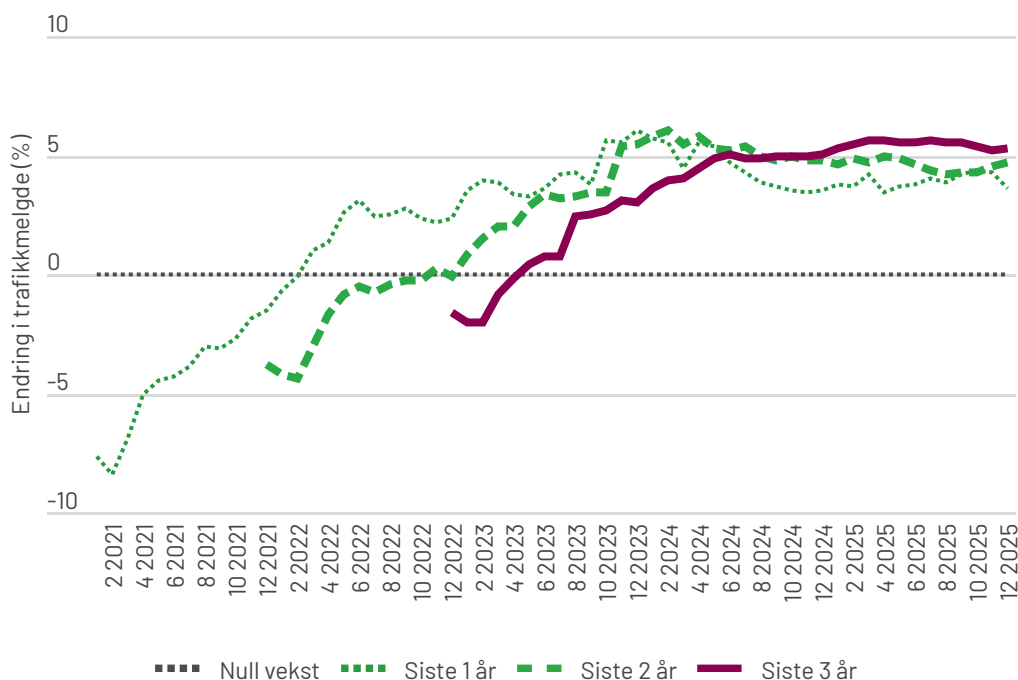
Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen foretas i all hovedsak på riks- og fylkesvegnettet i Trondheim, og fanger opp en betydelig andel av trafikkmengden i området. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det er trafikknivået i referanseåret 2019 det skal sammenlignes med.

For de 25 trafikkregistreringspunktene som inngår i indeksen for tre års glidende gjennomsnitt (jan 2024–des 2025), viser beregningen at trafikken for de tre siste årene har hatt en økning på 5,3 prosent sammenlignet med referanseåret 2019. Beregningene har en feilmargen som betyr at trafikknivået ligger et sted mellom 0,7 prosent og 9,9 prosent sammenlignet med referanseåret. Dersom vi kun ser på endringen i trafikkmengden i 2025 sammenlignet med 2019 har veksten vært lavere enn treårgjennomsnittet. Det betyr at dersom trafikkmengden framover blir på samme nivå som i dag vil det glidende snittet for både 2 og 3 år reduseres og sammenfalle med det som snittet for 1 år ligger på i dag, og altså på et lavere nivå.

I 2024 ble det 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.

Les mer om byindeksen og metode for beregning i Statens vegvesen sin rapport "byindeks_trondheim_2019-2025-12.pdf" på denne nettsiden: <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/>

Beregning av trafikkarbeid (kjørte kilometer med personbil) er støtteindikator til byindeksen. Denne ble ikke ferdigstilt tidnok til å være med i denne evalueringen. TØI gjør beregningen av trafikkarbeidet basert på reisevaneundersøkelsen på oppdrag fra Statens vegvesen. Statens vegvesen er ansvarlig for rapportering på byindeks og trafikkarbeid for alle byvekstavtaleområder.



Figur 1: Byindeksen. Estimert gjennomsnittlig endring siste glidende 1, 2 og 3 år. Kilde: Statens vegvesen.

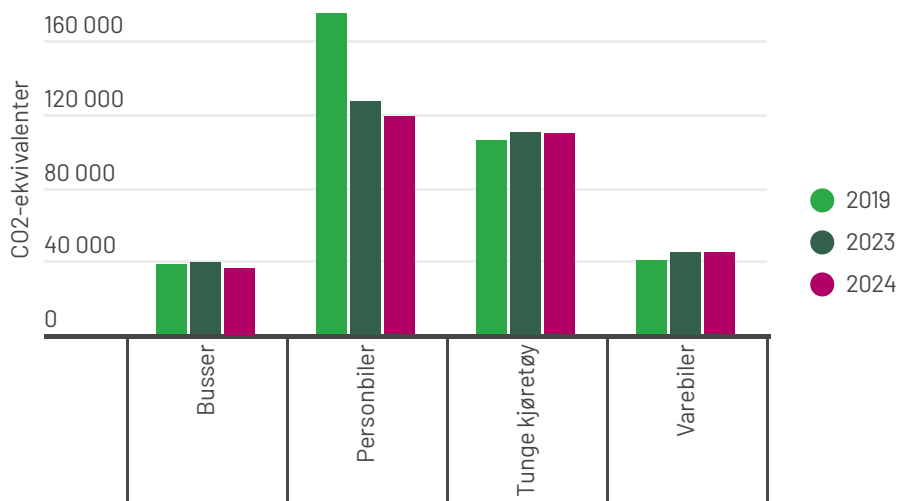
CO2-utslipp fra vegtrafikk

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 14 prosent fra 2019 til 2024. Alle kommunene i miljøpakkeområdet har nedgang i utslipp fra veitrafikk.

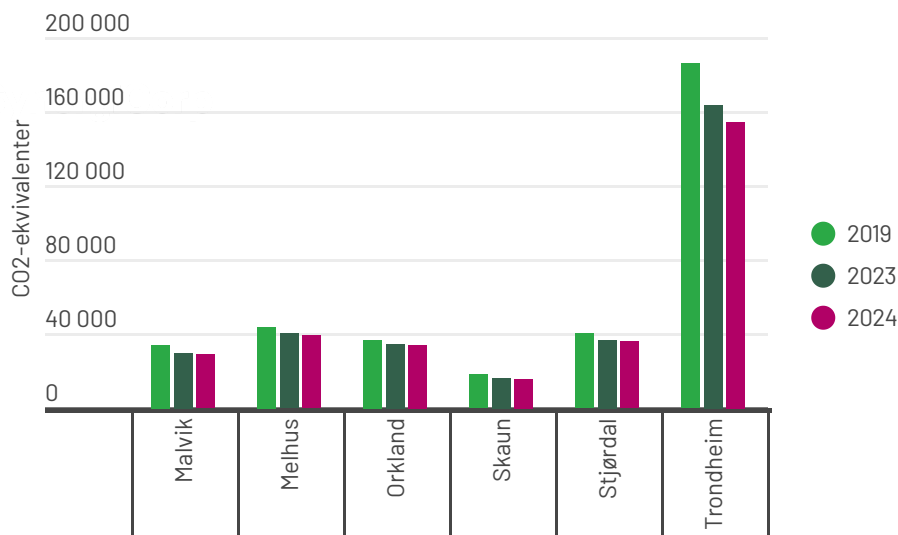
Det har vært en stor nedgang i utslipp fra personbiler som følge av økt andel elbiler i bilparken. I 2024 er det også en liten nedgang i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler.

Samlet har utslipp fra veitrafikken gått ned fra 2019 til 2024 (siste tilgjengelige tall) med 14 prosent. Utslipp fra personbiler går jevnt nedover. Dette skyldes at andelen elbiler i miljøpakkeområdet øker. Elbilandelen var 34 prosent ved utgangen av 2024. Til sammenligning var elbilandelen 12 prosent i desember 2019. Bussene i området har liten nedgang i CO2-utslipp fra 2019. Tunge kjøretøy har en marginal reduksjon av utslippene av CO2, men står for en stor del av utslippene som kommer fra veitrafikk. Ifølge Miljødirektoratet skyldes dette en økning i varetransport, og den største økningen har kommet innen godstransport på vei.



Figur 2: Utslipp fra veitrafikk, etter utslippskilde. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2024.

Alle kommunene har hatt nedgang i CO2-utslipp. Det er størst nedgang i Trondheim kommune med 17 prosent og Malvik kommune med 14,8 prosent.



Figur 3: Utslipp fra veitrafikk, etter kommune. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2024.

Miljøvennlige reiser

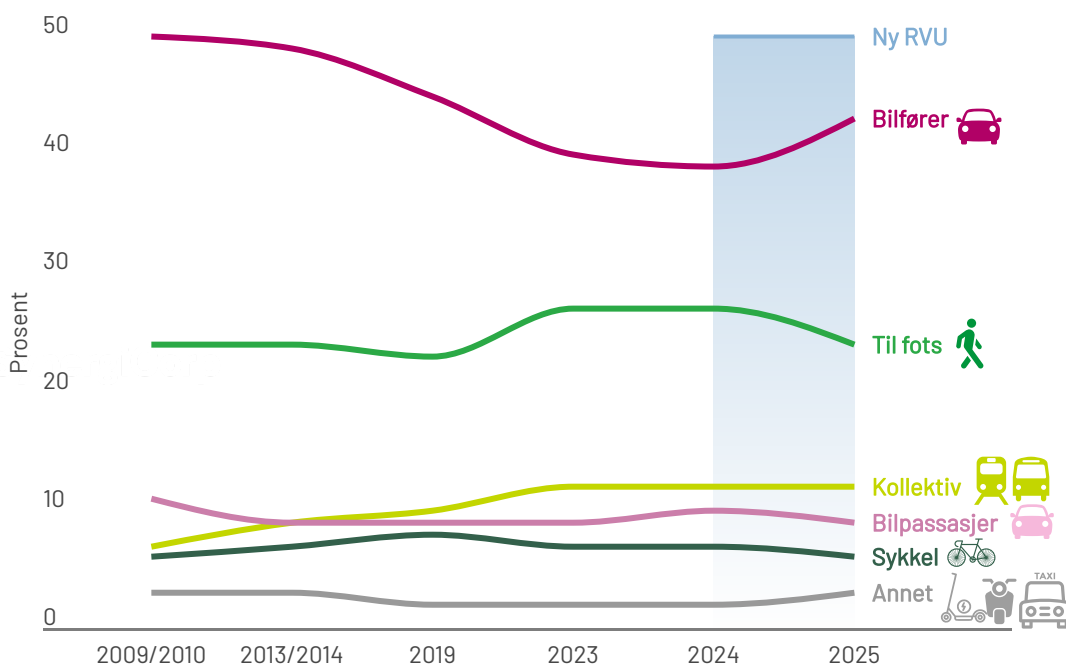
Det har vært en befolkningsvekst på drøyt sju prosent i miljøpakkeområdet mellom 2019 og 2026. Størst vekst har det vært i Trondheim kommune med en vekst på åtte prosent (16 200 personer). Økt befolkning, og hvor veksten skjer, har betydning for transportbehovet. I Trondheim har nærmere halvparten av veksten i perioden 2019–2026 skjedd i Østbyen bydel (7 820 personer, 14 prosent).

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) har over flere år vist en nedgang i bilførerandelen i miljøpakkeområdet. RVU for 2025 viser derimot en økning i bilførerandelen fra 2024–2025. Men i RVU 2025 er det gjort mange endringer sammenlignet med tidligere år, som gjør at resultatene ikke nødvendigvis er sammenlignbare.

Tall fra AtB og SJ viser en positiv utvikling i kollektivreiser i miljøpakkeområdet. 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.

Sykkeltellingene viser også en positiv utvikling. Antall syklist gjennom registreringspunkter med lengre historikk (Rotvollekra og svingbrua) var på rundt 15 prosent høyere i 2025 sammenlignet med 2019, og omlag fem prosent høyere enn i 2024. I øvrige registreringspunkt var veksten på en til seks prosent sammenlignet med 2024.

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) har over flere år vist en nedgang i bilførerandelen i miljøpakkeområdet. For 2025 viser tallene derimot en økning i bilandelen sammenlignet med 2024. Men siden det er gjort mange endringer i RVU 2025 sammenlignet med tidligere år, er det for tidlig å konkludere med at det er et trendbrudd i reisemiddelfordelingen. Statens vegvesen er i gang med å se på hvilken betydning endringen av RVU har hatt for resultatene per byområdene.



Figur 4: Reisemiddelfordeling. Bosatte i miljøpakkeområdet. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2009–2025.*

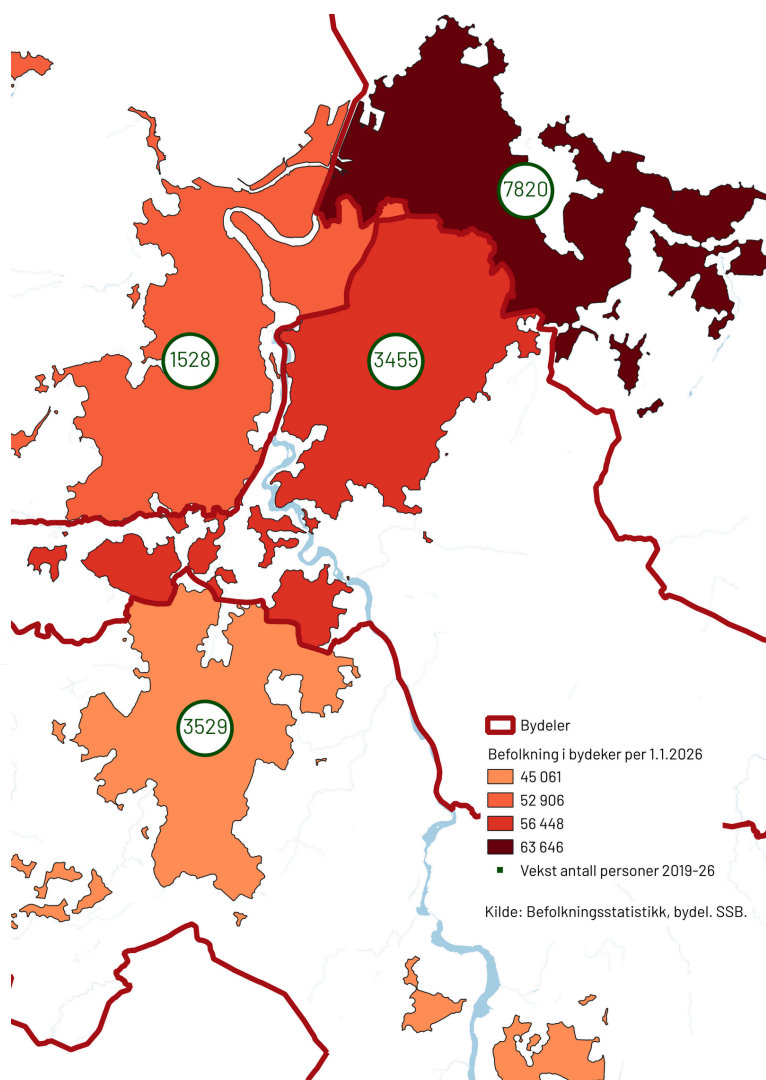
*RVU 2009–2024 benytter lokal vekting og i kategorien "kollektiv" inngår kun trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspresbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien. RVU 2025 er hentet fra Statens vegvesen sitt dashboard med en litt annen vekting og annen kategorisering av kollektivtransport. Dette har ikke vesentlig betydning for tallene. I tallene for 2009–2019 er utvalget for Orkland kun for gamle Orkdal kommune.

Det har vært stor **befolkningsvekst** i miljøpakkeområdet over mange år. Dette er med på å påvirke mobiliteten og det totale trafikknivået. Ved inngangen til 2026 var det 303 771 innbyggere i miljøpakkeområdet. Dette tilsvarer en økning på 0,7 prosent fra 2025 og en økning på 7,4 prosent sammenlignet med 2019. Trondheim og Melhus har hatt størst prosentvis vekst fra 2019-2026. I antall personer så har Trondheim, Melhus, Orkland og Stjørdal hatt størst vekst med henholdsvis 16 225, 1 266, 1 156 og 1 080 personer.

I Trondheim har nærmere halvparten av veksten i perioden 2019-2026 skjedd i Østbyen bydel, og mest på Lade og Lilleby. Veksten i bydelen har vært på 7 820 personer (14 prosent). Det er også i denne bydelen befolkningen er størst. Se kart nedenfor. Lerkendal bydel og Midtbyen har hatt en vekst på henholdsvis 3 455 (6,5 prosent) og 1 528 (3 prosent). Heimdal bydel har hatt en vekst på 3 529 personer (8,5 prosent).

Tabell 1. Befolkning i miljøpakkeområdet, fordelt etter kommune. 1.1. 2019-2026. Vekst 2019-26. (Kilde: SSB)

Kommune	2019	2023	2024	2025	2026	2025-2026 Vekst prosent	2019-2026 Vekst prosent	2019-2026 Vekst antall
Trondheim	202 235	212 660	214 565	216 518	218 460	0,9%	8,0%	16 225
Melhus	16 562	17 340	17 560	17 812	17 828	0,1%	7,6%	1 266
Malvik	14 040	14 662	14 783	15 023	14 961	-0,4%	6,6%	921
Stjørdal	24 028	24 541	24 717	24 927	25 108	0,7%	4,5%	1 080
Skaun	8 231	8 441	8 484	8 521	8 574	0,6%	4,2%	343
Orkland	17 684	18 690	18 793	18 798	18 840	0,2%	6,5%	1 156
Miljøpakken	282 780	296 334	298 902	301 599	303 771	0,7%	7,4%	20 991



Figur 5: Befolkning per 1.1.2026 og befolkningsvekst 2019-2026 i bydelene i Trondheim kommune. Kilde: SSB.

Sykkeltellinger viser vekst i antall sykkelreiser. Antall sykklister gjennom registreringspunkter med lengre historikk (Rotvollekra og Svingbrua) var på rundt 15 prosent høyere i 2025 sammenlignet med 2019, og omlag fem prosent høyere enn i 2024. I øvrige registreringspunkt var veksten på en til seks prosent sammenlignet med 2024.

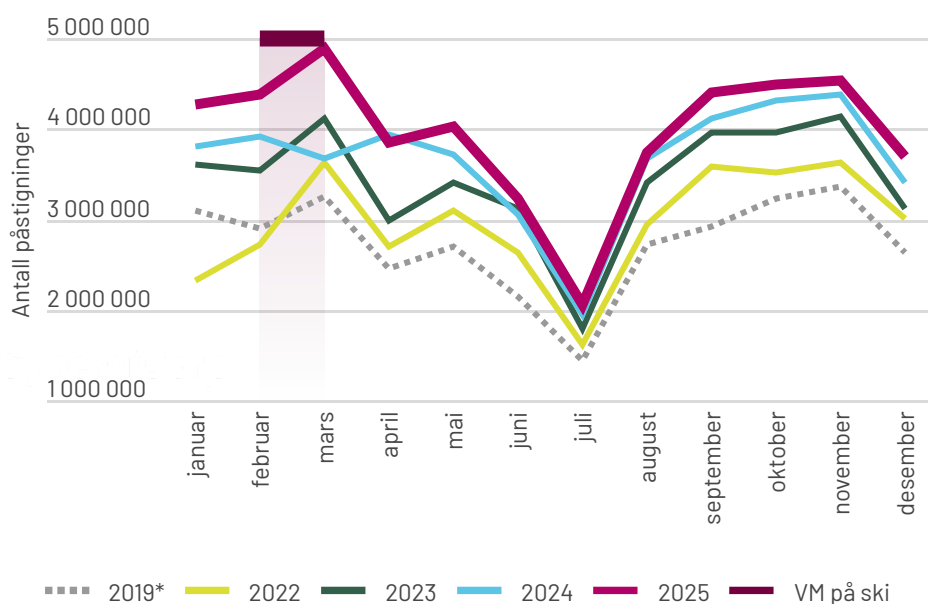
I tillegg til sykkeltellerne nedenfor har Miljøpakken finansiert flere tellere som vil bidra til mer statistikk på sikt.



Figur 6: Årsdøgntrafikk gjennom tellepunkt for sykkel. Kilde: Statens vegvesen (Trafikkdata.no) og Trondheim kommune (eco-counter).

*Svingbrua var ute av drift høsten 2019. Her er det brukt estimerte tall.

Tall fra AtB viser flere påstigende passasjerer i sone A sammenlignet med de foregående årene. I 2025 var det i gjennomsnitt drøyt 3,9 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A. Dette er en økning på åtte prosent sammenlignet med 2024. Noe av veksten i februar og mars skyldes VM på ski.



Figur 7: Antall påstigende passasjerer på trikk, de grønne bybussene og regionlinje 310**, 311 og 410** som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet.

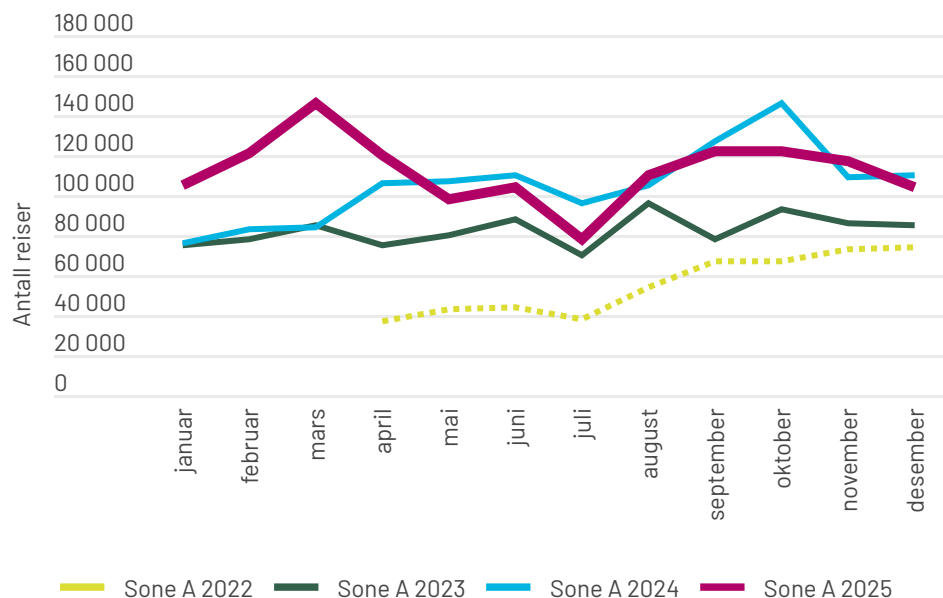
*Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021.

**Linje 310 og 410 er kun inkludert i tallene fra mai 2024.

Kilde: AtB, Trøndelag i tall (<https://trondelagittall.no/statistikk/kollektiv>)

Tall fra SJ Norge **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 2025 ble det tatt nærmere 175 000 reiser i gjennomsnitt per måned på Trønderbanen. Av disse var drøyt 112 000 av reisene innad i sone A. Dette er 64 prosent av reisene på Trønderbanen, og en oppgang på sju prosent sammenlignet med 2024.

Etter raset på Nesvatnet 30. august ser vi en nedgang i antall reiser på Trønderbanen (september-desember) sammenlignet med 2024. Nedgangen er størst utenfor sone A hvor det ble innført buss for tog, men det er også en nedgang innenfor sone A. En nedgang i reiser på Trønderbanen og innad i sone A i mai-juli kan blant annet skyldes vedlikeholdsarbeid og stenging i forbindelse med elektrifiseringsprosjektet, og mer buss for tog.



Figur 8: Antall reiser på tog i sone A. Kilde: SJ, Jernbanedirektoratet.



Togreiser

1. mars 2022 ble mulig å reise med tog med AtB-billett i hele sone A.

VM på ski ble arrangert fra 26. februar til 9. mars og påvirker tallene i denne perioden.

30. august 2025 gikk det et ras på Nesvatnet i Levanger kommune. Dette førte til færre reisende, men hovedsakelig utenfor sone A hvor det ble innført buss for tog.

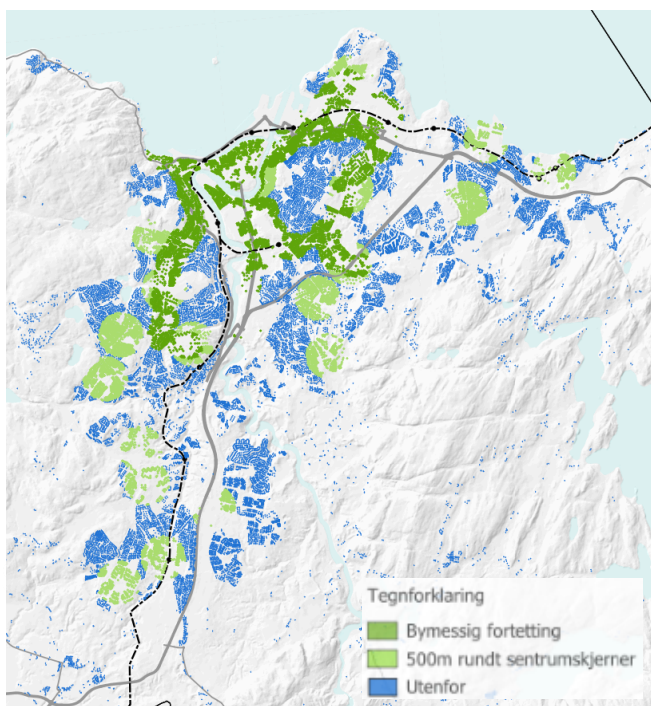
Samordnet areal- og transportplanlegging 3

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.

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 2025 er gjengitt i vedleggskapittelet.

Bymessig fortetting og transformasjon

Det var i 2025 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 2050). 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 2025.



Figur 9. Boliger bygd i områder for bymessig fortetting og innenfor 500 meter rundt sentrumskjerner i Trondheim kommune. Status for alle boliger per 31.12.2025. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Se kart over områder for bymessig fortetting og 500 meter fra sentrumskjerner i [vedleggskart 1](#)

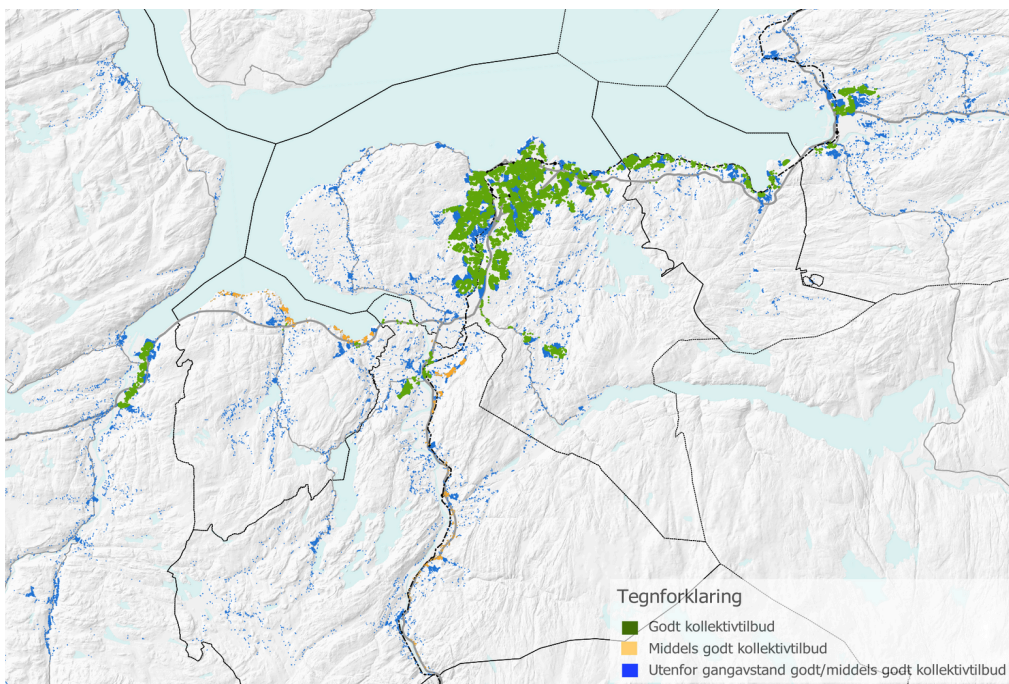
Tabell 5. Boliger i områder for bymessig fortetting og innenfor 500 meter rundt sentrumskjerner i Trondheim. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Boliger innenfor bymessig fortetting og transformasjon i Trondheim	Utvikling. Perioden 2020-2025		Status alle boliger. Per 31.12.2025	
	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Bymessig fortetting	3 848	40,1 %	35,7 %	0,7 %
500 meter rundt sentrumskjerner	2 823	29,4 %	32,1 %	-0,1 %

Gangavstand til holdeplass med et godt/middels godt tilbud

I Trondheim er 75 prosent av boligene, som er bygd i perioden 2020-2025, bygd innenfor gangavstand til holdeplass med et godt kollektivtilbud. Dermed er 76 prosent av boligene per 31.12.2025 innenfor gangavstand til holdeplass med godt kollektivtilbud.

I Malvik er 80 prosent av boligene, som er bygd i 2020-2025, bygd innenfor gangavstand til holdeplass med godt kollektivtilbud. I Orkland og Stjørdal er henholdsvis 57 prosent og 32 prosent bygd i gangavstand til et godt kollektivtilbud. I Melhus er nærmere 65 prosent av boligene bygd i gangavstand til et godt/middels godt kollektivtilbud. I Skaun er 69 prosent av boligene bygd i perioden 2020-2025 bygd i gangavstand til kollektivtilbud med godt/middels godt kollektivtilbud. Selv om alle omegnskommunene har hatt positiv utvikling med boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt kollektivtilbud har de fleste kommunene hovedvekten av boligene utenfor områder med godt/middels godt kollektivtilbud. Blant omegnskommunene er det kun Malvik kommune som har over 50 prosent av boligene i gangavstand til et godt kollektivtilbud.



Figur 10. Kartet viser boliger per 31.12.2025. 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. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

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. [Se vedleggskart 2](#) for kart med definisjoner.

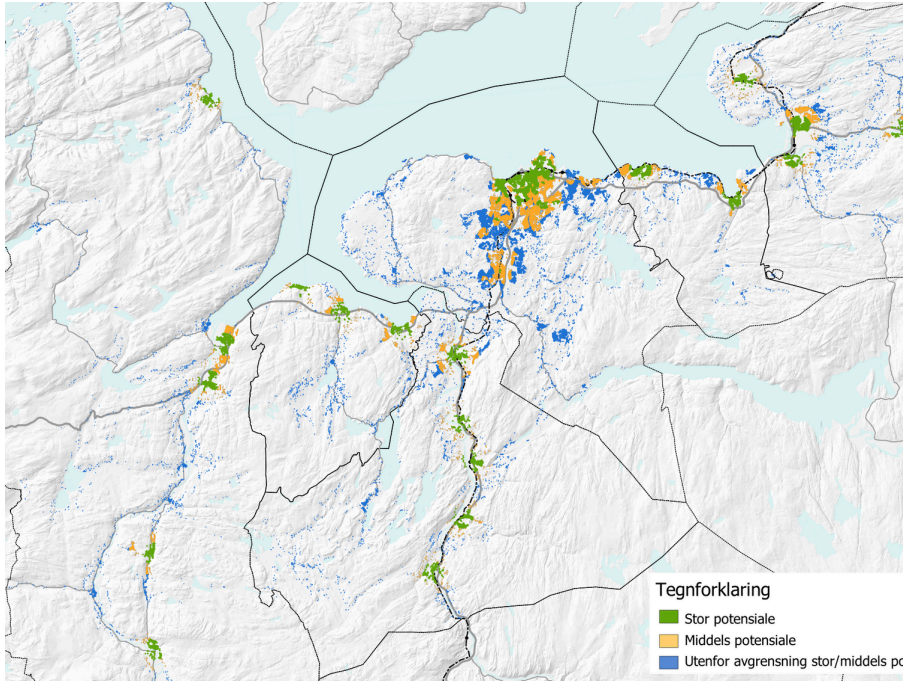
Tabell 2. Utvikling i boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud i perioden 2020-2025. Status per 31.12.2025 på andel av alle boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med godt/middels godt kollektivtilbud	Utvikling. Perioden 2020-2025		Status alle boliger. Per 31.12.2025	
	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Trondheim inkl. Klæbu - godt	7694	75,4 %	75,6 %	0 %
Melhus - godt	303	44,2 %	20,6 %	2,3%
Melhus - middels godt	135	19,7 %	14,4 %	0,7 %
Malvik - godt	448	78,9 %	52,5 %	12,2 %*
Stjørdal - godt	280	31,7 %	28,4 %	0,3 %
Skaun - godt	29	13,5 %	4,2 %	0,6 %
Skaun - middels godt	120	55,8 %	35,2 %	2,8 %
Orkland - godt	287	57,4 %	25,7 %	1,8 %

Boliger i områder 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 Orkland og Stjørdal er henholdsvis 80 og 87 prosent av boligene, som er bygd i perioden 2020-2025, bygd innenfor 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedssenter. I Trondheim kommune er over 70 prosent av boligene, bygd i perioden 2020-2025, bygd i områder definert som stort eller middels stort potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg. Sammenlignet med 2019 er det en økning i andelen boliger innenfor områdene med størst potensiale for miljøvennlige transportmiddelvalg.



Figur 11. Boliger bygd 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. Status for alle boliger per 31.12.2025. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Se [vedleggskart 3](#) for definisjoner.

Tabell 3. Utvikling i boliger innen 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedssenter i perioden 2020-2025, og status per 31.12.2025. Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Boliger innenfor 1-2 km fra kommune- eller tettstedssenter	Utvikling. Perioden 2020-2025		Status alle boliger. Per 31.12.2025	
	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Melhus	527	76,9 %	59,6 %	2,0 %
Malvik	476	83,8 %	73,6 %	0,5 %
Stjørdal	767	87,0 %	69,4 %	1,9 %
Skaun	178	82,8 %	69,0 %	1,1 %
Orkland	399	79,8 %	59,4 %	0,7 %*

Tabell 4. Boliger bygd i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlige transportmiddelvalg i Trondheim kommune i perioden 2020-2025. Status for alle boliger per 31.12.2025. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

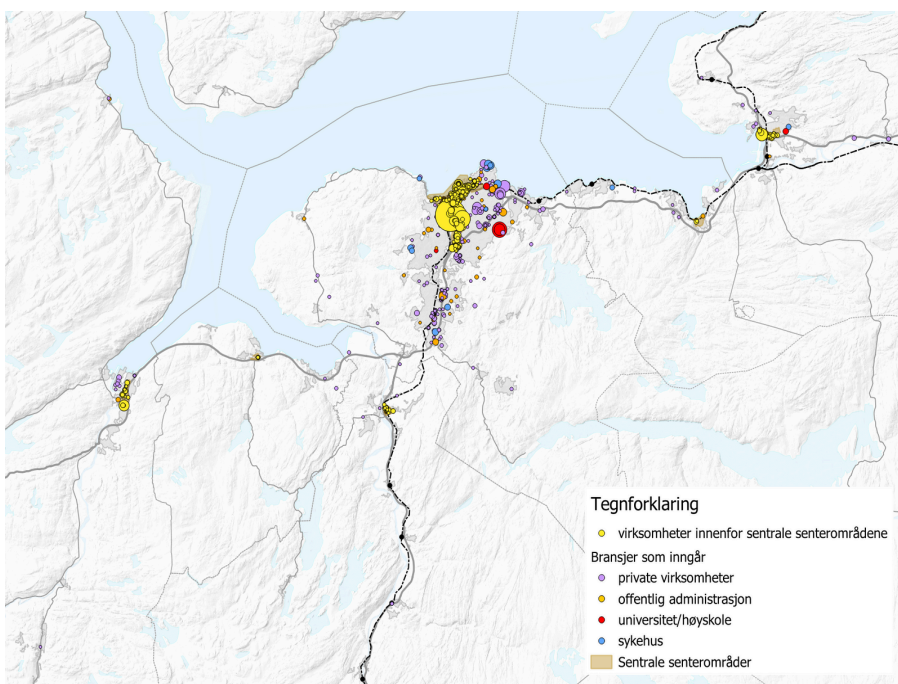
Boliger i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg	Utvikling. Perioden 2020-2025		Status alle boliger. Per 31.12.2025	
	Antall boliger	Andel boliger	Andel boliger	Endring fra 2019
Trondheim - Stort potensiale	3 481	34,1 %	27,9 %	0,6 %
Trondheim - Middels potensiale	4 055	39,7 %	39,3 %	0,0 %

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 nedgang (-1,4 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 prosent av disse arbeidsplassene lokalisert innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

I Melhus, Skaun og Orkland har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i kommunesentrene, med en økning på henholdsvis to prosent, en prosent og sju prosent. Stjørdal har ingen endring fra 2019, men her er allerede en høy andel av besøks- og arbeidsplassintensive virksomhetene lokalisert i sentrale senterområder (84 prosent). I Malvik er det en nedgang i andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor senterområdet, men dette kan skyldes småtallsproblematikk.



Figur 12. Kartet viser hvor de besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassene er lokalisert (innenfor/utenfor sentrale områder) og bransjetilhørighet. Status per 31.12.2025. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Vedleggskart 4 viser kart over sentrale senterområder per kommune i Miljøpakken.

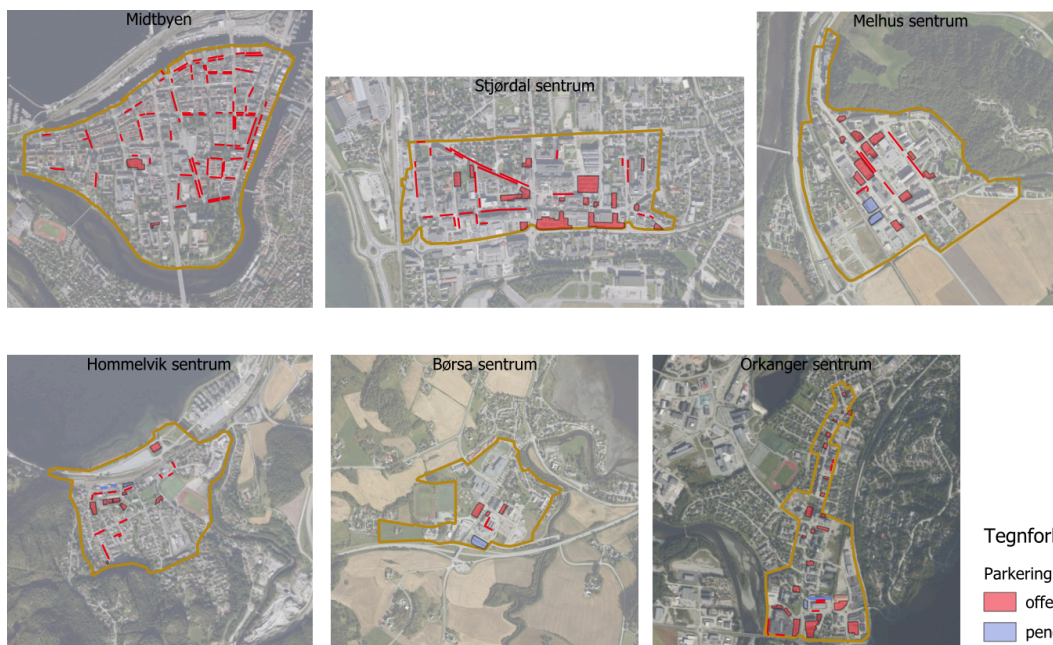
Tabell 6. Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale områder. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområder			Endring
Kommune	2025	2019	2019-2025
Trondheim	74,5 %	75,9 %	-1,4 %
Melhus	87,1 %	84,8 %	2,3 %
Malvik	46,0 %	57,8 %	-11,8 %
Stjørdal	83,9 %	83,9 %	0 %
Skaun	76,5 %	75,3 %	1,2 %
Orkland**	75,4 %	68,7 %	6,7 %
Miljøpakken	74,9 %	76,0 %	-1,1 %

* 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 arealindikatorer. Endringen er gjort for både referanseåret og 2025, slik at resultatene er sammenlignbare. **Tatt inn besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor den nye kommunegrense Orkland. Endringen er gjort for både 2025 og referanseåret 2019, slik at resultatene er sammenlignbare.

Parkering

Det var en positiv utvikling i 2025 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 (åtte prosent).



Tabell 7. Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder. 2019/2020, 2025. (Kilde: Manuell registrering i kommunene).

Område	2025	Referanseår*	Endring
Trondheim, Midtbyen	1,4 %	1,6 %	-0,2 %
Melhus sentrum	4,7 %	6,6 %	-1,9 %
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	7,4 %	7,4 %**	0 %

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

**Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser ved Statens hus i Orkanger er tatt inn, både for referanseår og rapporteringsår.

Tilgjengelighet

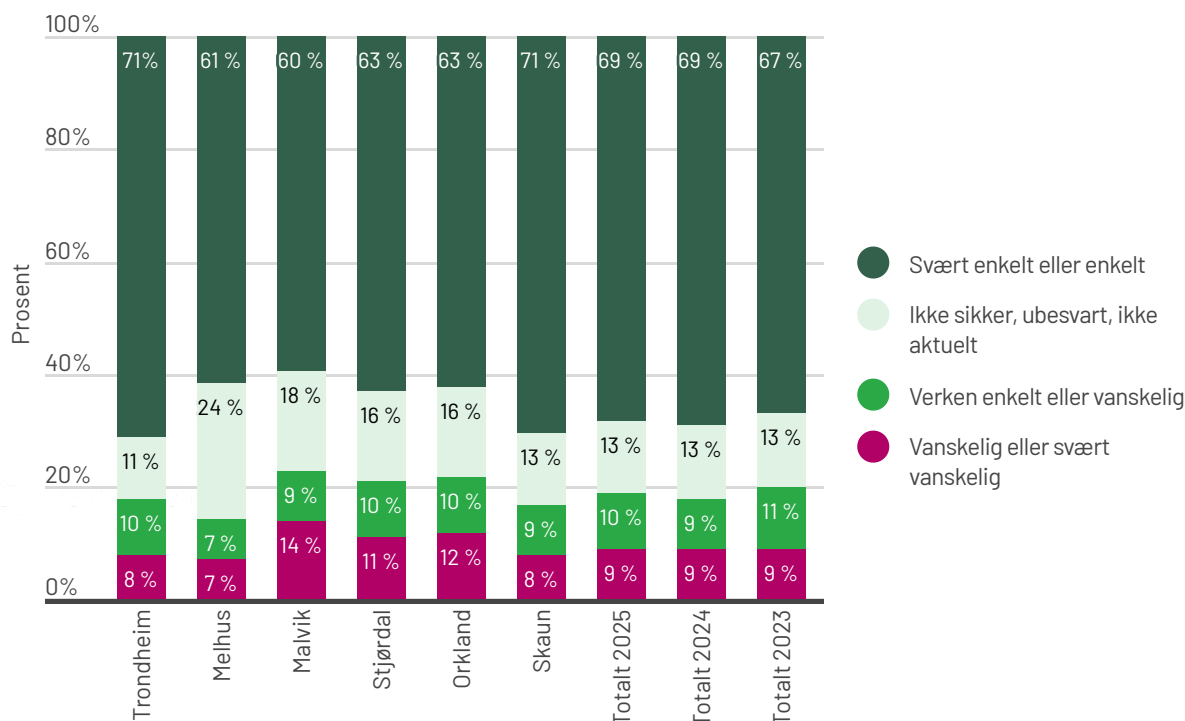
Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at en stor andel i alle kommuner synes det er lett å reise til sitt nærmeste sentrum. Blant personer med funksjonsnedsettelse så er det en lavere andel som opplever reisen til nærmeste sentrum som enkel, og en høyere andel som synes reisen er vanskelig, sammenlignet med personer uten funksjonsnedsettelse.

En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever bedre tilgang til kollektivtransport sammenlignet med nabokommunene.

I 2025 ble det ferdigstilt 17 snarveier i Miljøpakken, ti i Trondheim kommune, fem i Orkland kommune, én i Skaun kommune og én i Melhus kommune. Av de 17 snarveiene er det tre som bedrer tilgangen til holdeplass.

Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse i 2025 viser at 69 prosent opplever at **reisen til jobb eller skole** er enkel eller svært enkel. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune og Skaun kommune opplever reisen til jobb eller skole som enkel/svært sammenlignet med øvrige kommuner, og her er andelen som synes det er enkelt noe økende.

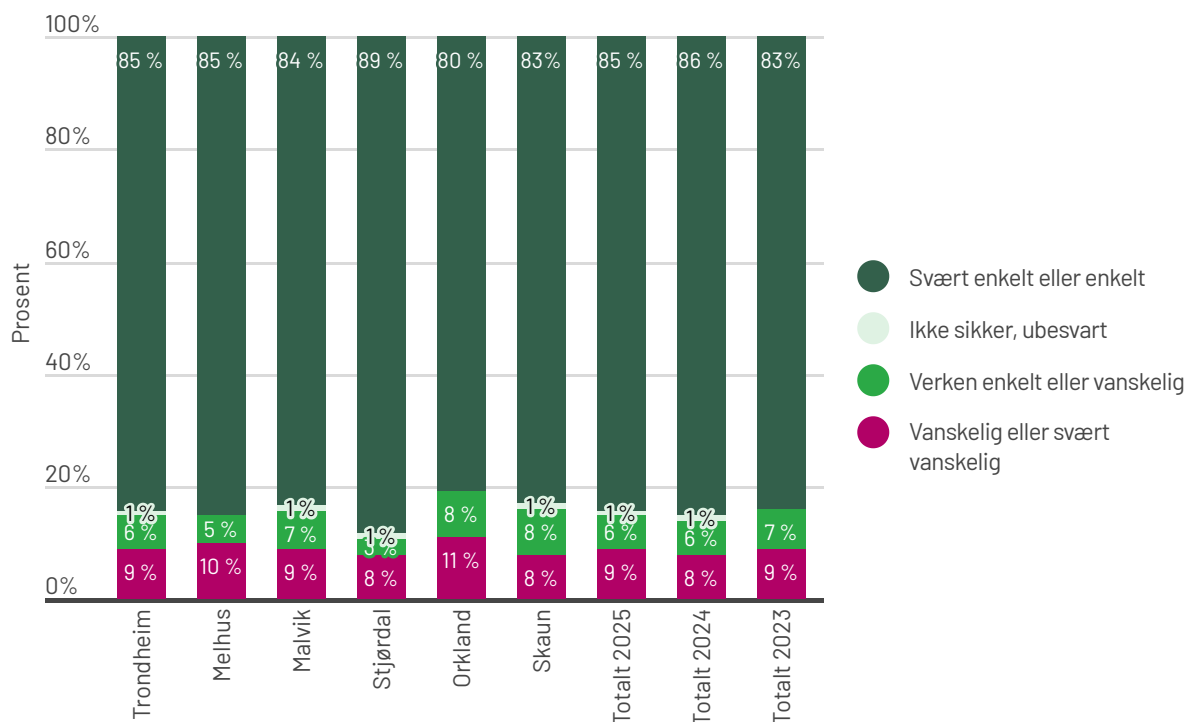
Spesielt i Malvik er det en mindre andel som synes det er enkelt, og en større andel som synes det er vanskelig å reise til jobb eller skole. Dette er det samme resultatet som tidligere år. Den store andelen usikker/ubesvart kommer av at mange ikke har en jobb- eller skolereise.



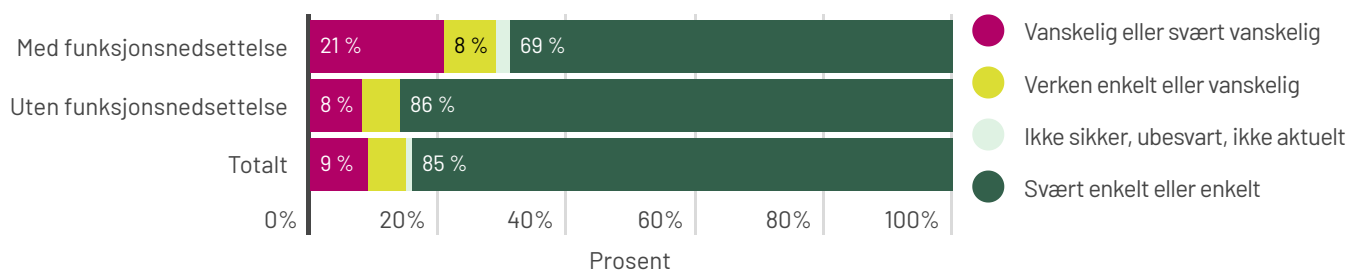
Figur 14: Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb og skole? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2025)

I miljøpakkeområdet opplever 85 prosent at det er enkelt/svært enkelt å **reise til sitt nærmeste sentrum**. Fordelt på kommune varierer andelen fra 80 prosent i Orkland, til 89 prosent i Stjørdal.

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.



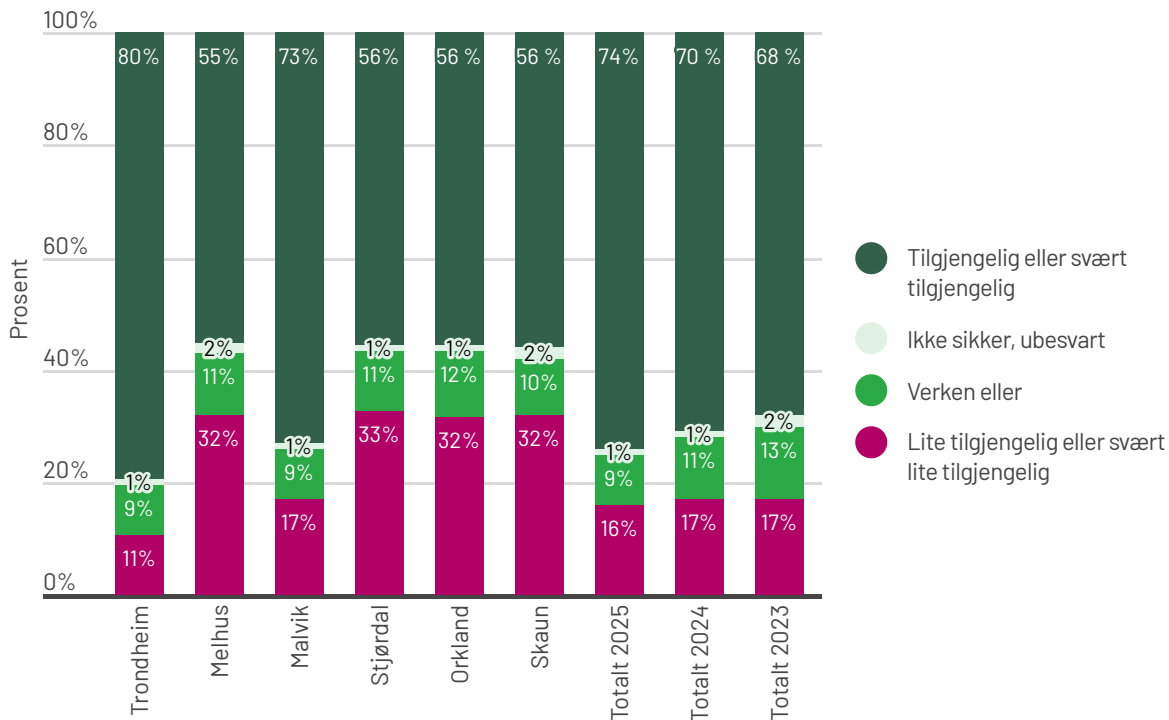
Figur 13: Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste sentrum? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2025).



Figur 14: 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. 2025).

Sammenheng

Det er store variasjoner i hvordan innbyggerne i miljøpakkeområdet opplever **tilgangen til kollektivtransport**. I Trondheim opplever 80 prosent enkel/svært enkel tilgang til kollektivtransport. Denne andelen er lavere i nabokommunene. Samlet for Miljøpakken er det en noe større andel som svarer at kollektivtransport er tilgjengelig/svært tilgjengelig sammenlignet med tidligere år. I Stjørdal, Melhus, Orkland og Skaun er det rundt 30 prosent som oppgir at kollektivtransport er lite/svært lite tilgjengelig.



Figur 15: 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: Miljøpakken holdningsundersøkelse sept. 2025)

I 2025 ble det ferdigstilt 17 **snarveier** i Miljøpakken. Ti i Trondheim kommune, fem i Orkland kommune, én i Skaun kommune og én i Melhus kommune. Av de 17 snarveiene er det tre som bedrer tilgangen til holdeplass.

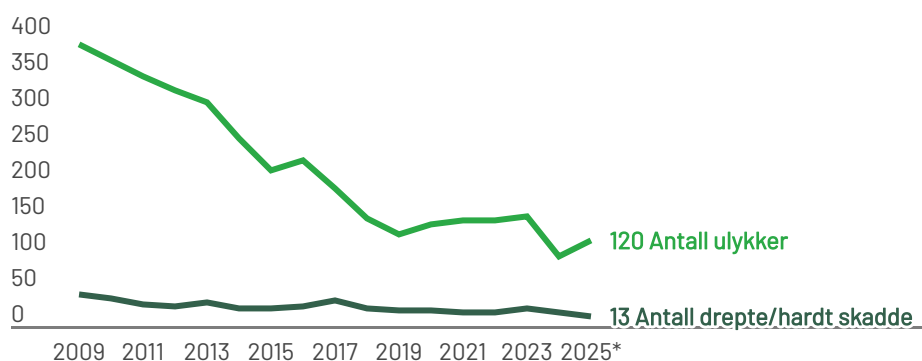


Trafikkulykker

Over tid har politirapporterte trafikkulykker i miljøpakkeområdet gått ned. 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 kjører MC/Moped, mens drepte eller hardt skadde syklister har gått ned til samme nivå som for fotgjengere.

Det er store mørketall i denne statistikken. Statistikken omfatter kun trafikkulykker med personskafe som er meldt til politiet, og da er det størst underreportering av ulykker blant myke trafikanter. El-sparke sykkel er ikke inkludert i statistikken.

Over år har det vært **en nedgang i antall politirapporterte trafikkulykker i miljøpakkeområdet**. Det har også vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde over tid. De siste årene har imidlertid nedgangen vært størst for politirapporterte ulykker der syklister er involvert. I 2025 var det derimot en økning i antall drepte og skadde syklister. Merk at el-sparke sykler ikke inngår i sykkeltallene.

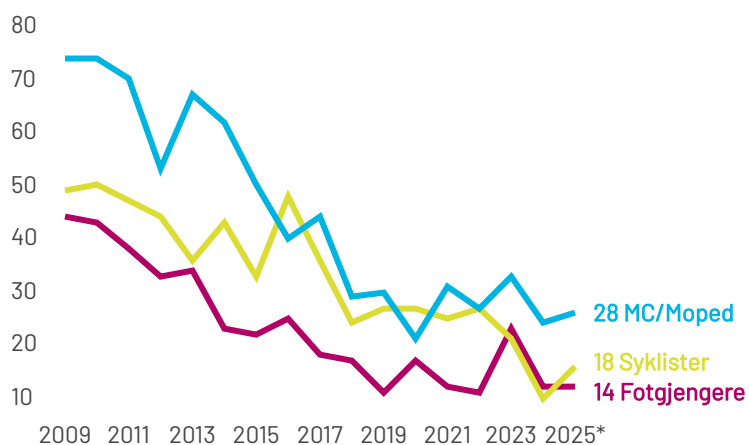


Figur 16: Ulykker og drepte/hardt skadd. 2009-2025*. (Kilde: TRULS, Statens vegvesen). *Foreløpige tall.



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: Drepte og skadde etter trafikantgruppe. 2009-2025*. (Kilde: TRULS, Statens vegvesen). *Foreløpige tall.

Statistikken omfatter trafikkulykker med personskafe 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.

Luftkvalitet

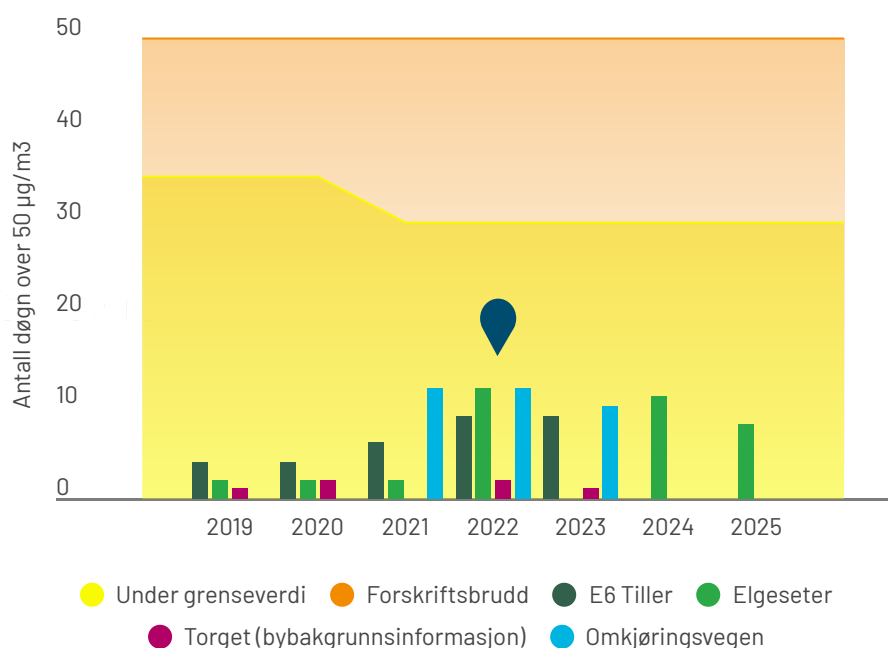
Siden 2019 har det vært en nedgang i årsmiddelverdien av nitrogendioksid (NO₂) i Trondheim kommune, noe som primært kan forklares med at flere kjører elbil. Veitrafikk er en viktig utslippskilde til svevestøv. Alle biler bidrar til svevestøv da en viktig forurensningskilde er slitasjepartikler fra vei, bildekk og bremses. Over tid har det vært noe økning i antall døgnoverskridelser av svevestøv (PM₁₀).

Det har vært en del nedetid på målestasjonene i Trondheim kommune i 2025, men over år har alle målestasjonene vist at nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet er oppfylt.

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet, jf. Luftkvalitet i Norge. Det er noe høyere luftforurensning langs E6, E14 og E39, og ved tunnelåpninger.

Veitrafikk er en viktig utslippskilde til svevestøv. Alle biler bidrar til svevestøv da en viktig forurensningskilde er slitasjepartikler fra vei, bildekk og bremses. Biler med piggdekk bidrar langt mer til svevestøv enn biler med piggfrie dekk.

Grenseverdien for døgnmiddel av PM₁₀ i forurensningsforskriften er satt til 25 døgn over 50 mikrogram per kubikkmeter (µg/m³). Fram til 2021 var grenseverdiene 30 døgn over 50 µg/m³. Figuren under viser antall døgn over grenseverdi for svevestøv (PM₁₀) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Det har vært noe økning i antall døgnoverskridelser de siste årene. Det var mye nedetid på måleinstrumentene i 2024 og 2025 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 PM₁₀.



Figur 18. Antall døgn over grenseverdi for PM₁₀, i Trondheim. 2019-2025
(Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune)



Luftforurensning

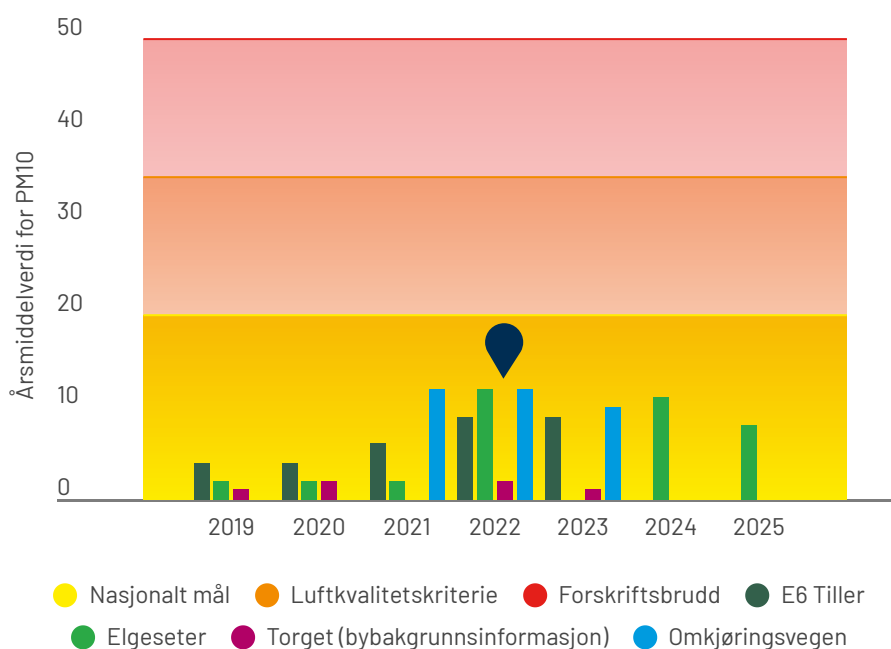
Luftforurensning består av både svevestøv og gasser.

Svevestøv, PM ("Particulate matter") 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. Eksponering for svevestøv er assosiert med økt dødelighet og dårligere helse.

Nitrogendioksid (NO₂) er en reaktiv gass som dannes ved høy temperatur i forbrenningsprosesser. Den viktigste lokale kilden til NO₂ er veitrafikk. Dieserbiler har et høyere utslipp enn bensinbiler, mens elbiler ikke slipper ut NO₂.

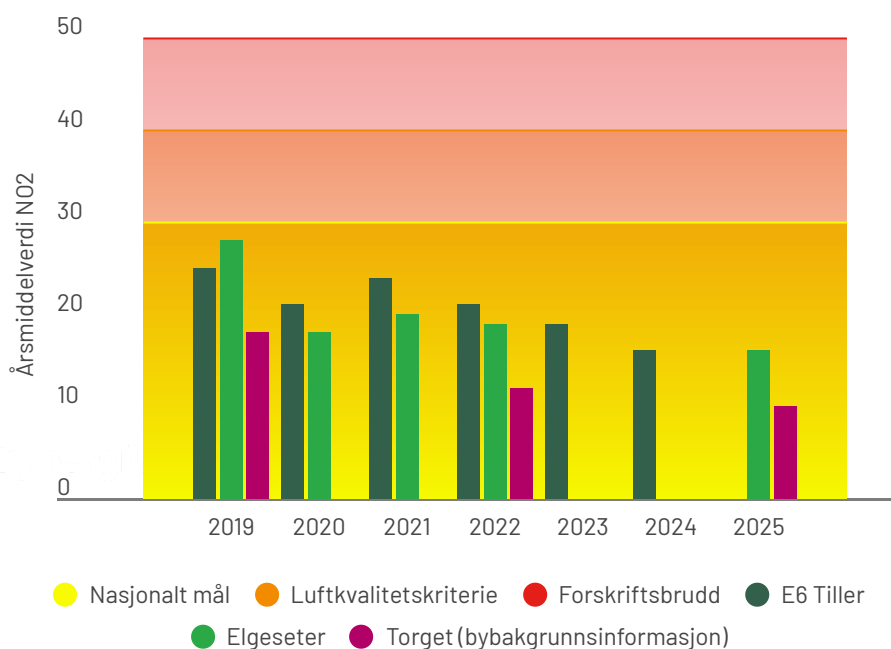
Les mer på FHI og miljødirektoratet sine nettsider.

Årsmiddel er gjennomsnittet av alle døgnkonsentrasjoner gjennom hele kalenderåret. For PM10 er alle målestasjonene i Trondheim under nasjonalt mål, der det finnes målinger. Høyest årsmiddelverdi av svevestøv er på Omkjøringsveien, E6-Tiller og Elgeseter, og lavest på Torget (som er bybakgrunnsstasjonen). I 2024 og 2025 mangler det data fra andre målestasjoner enn Elgeseter.



Figur 19. Årsmiddelverdier for PM10, i Trondheim kommune. 2019-2025 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheimkommune).

Figuren under viser årsmiddelverdier av nitrogendioksid (NO₂) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Også her mangler vi data fra flere målestasjoner i enkeltår, men over år er alle målestasjonene i Trondheim kommune under nasjonalt mål. 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 20. Årsmiddelverdier for NO₂, i Trondheim kommune 2019-2025 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

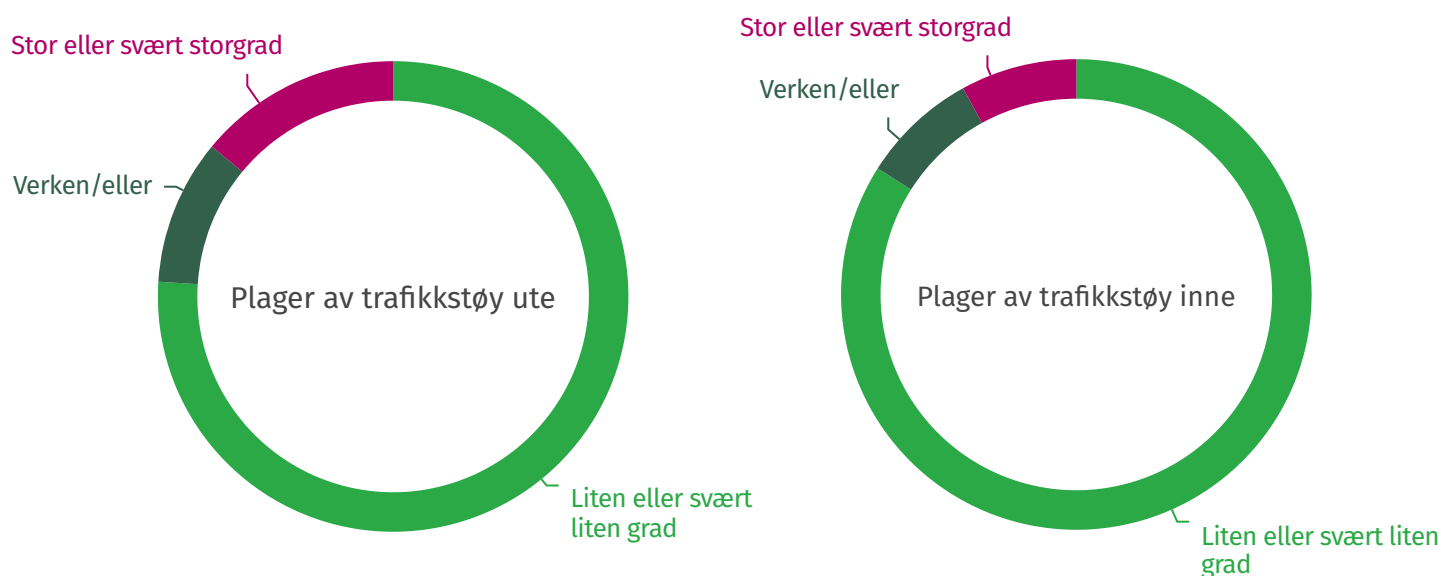
Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet der folk bor eller oppholder seg, jfr. beregnet luftsonekart hentet fra Miljødirektoratets fagbrukertjeneste. Det er noe høyere luftforurensning langs E6, E14 og E39, spesielt ved tunnelåpning og i vintersesong med høy piggdekkandel og ved mye vedfyring.

Trafikkstøy

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.

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at 84 prosent i liten eller svært liten grad opplever 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. 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).



Figur 21. I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs/innendørs der du bor? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2025)

Utover redusert trafikk er det også andre **tiltak som kan redusere støy fra vegtrafikk**. Blant annet så er eduserte fartsgrenser et effektivt tiltak mot støy. Andre kan være bygging av støyskjerm. Trondheim kommune ferdigstilte i 2025 støyskjerm langs Øvre Flatåsveg ved Flatåsen skole for å redusere trafikkstøy mot skolen. De øvrige partene i Miljøpakken har ikke bygd støyskjerm eller hatt støyreduserende prosjekt i 2025.

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	31742	18305	6149	944	100	57240

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

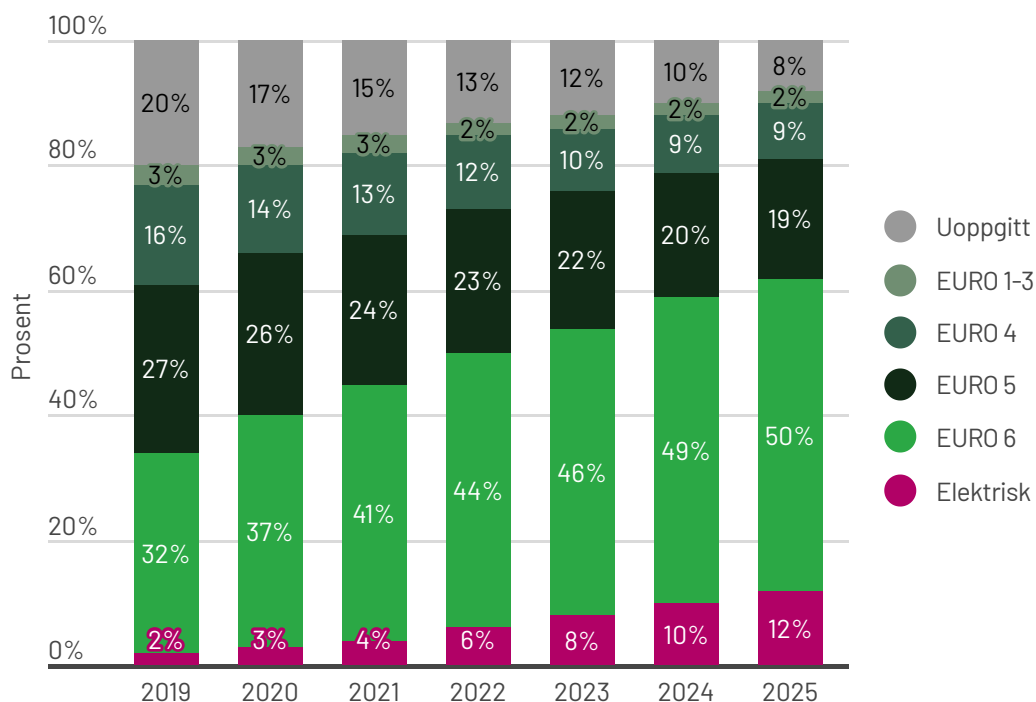
- 8 900 personer er sterkt plaget av vegtrafikkstøy
- 1 900 personer er sterkt søvnforstyrret av vegtrafikkstøy
- 10 personer har iskemisk hjertesykdom (IHD) som er forårsaket av vegtrafikkstøy.

Næringstransport

Næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere i form av en større andel miljøvennlig bilpark, men skiftet i næringstransporten går saktere enn i privatbilmarkedet. I 2025 innførte Miljøpakken miljødifferensierte takster i sine bommer til et raskere skifte.

Miljøpakken kan stille miljøkrav i gjennomføring av miljøpakkeanlegg og på den måten bidra til en grønnere omstilling av bransjen. I 2025 er det få ferdigstilte prosjekt og ingen har tildelingskriterium om utslippsfri anleggsvirksomhet.

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 drøyt fire prosent til litt mer enn 24 000 kjøretøy i 2025. Andelen vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet som er elektrisk eller har EURO-klasse 6 har steget fra 34 prosent i 2019 til 62 prosent i 2025. Dette indikerer at næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere.



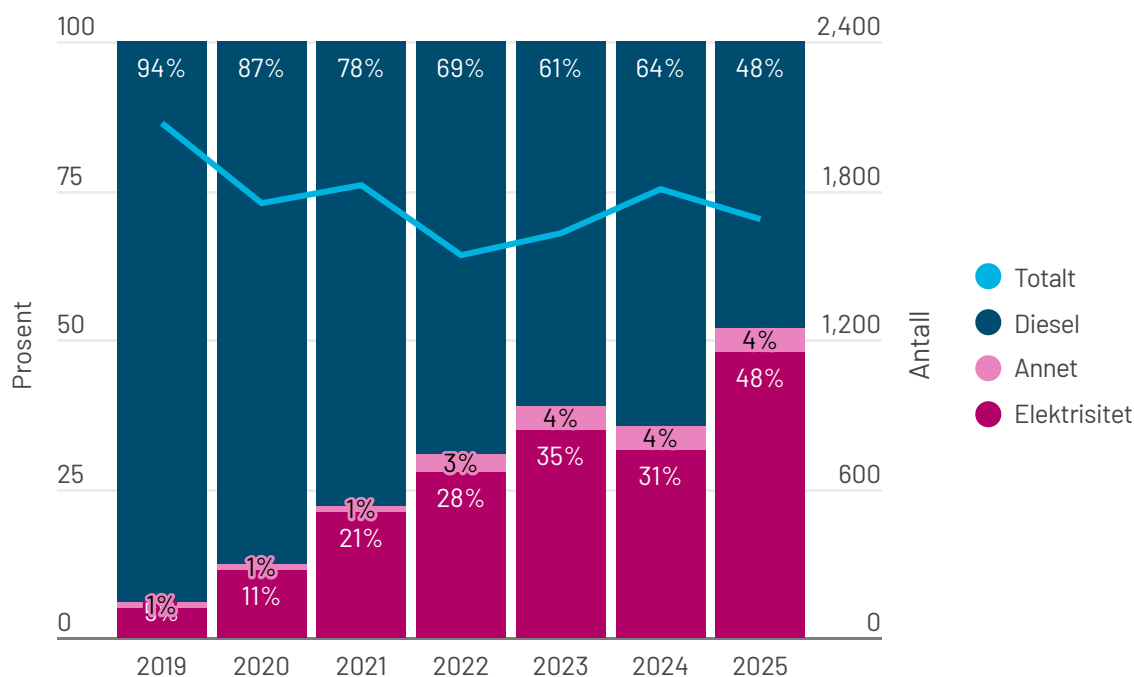
Figur 22. Andel vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet, etter elektrisk motor og EURO-klasser. (Kilde: OFV)



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 utslipp av alle nitrogenforbindelsene (NO_x).

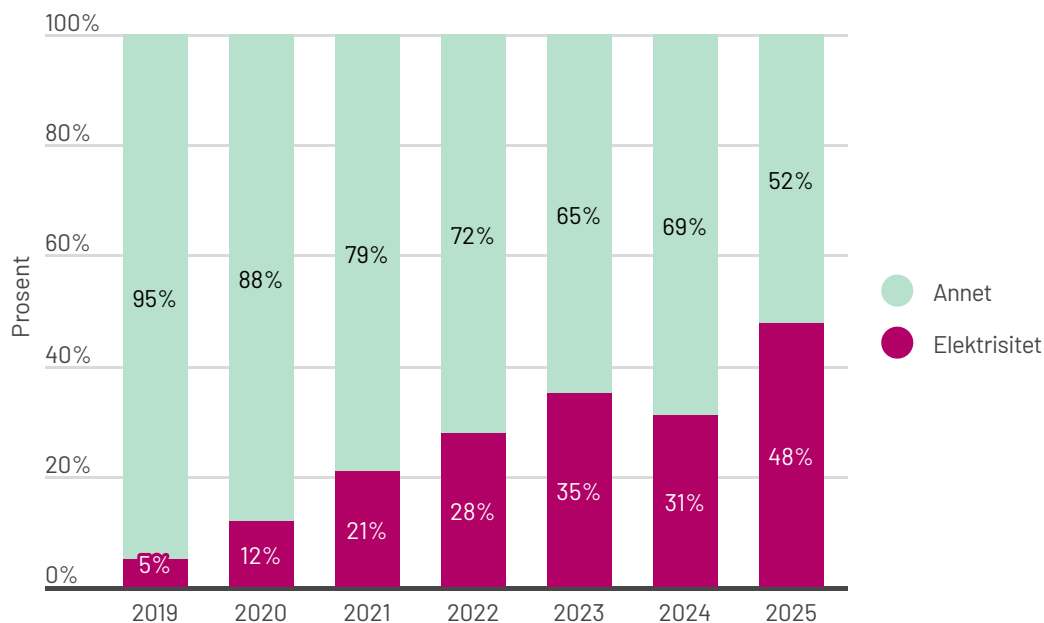
For å vurdere om næringstransporten har blitt mer miljøvennlig, er det i tillegg til EURO-klasse også aktuelt å se på andelen nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler. Disse tallene framgår av figuren under. Tallene gjelder for hele miljøpakkeområdet samlet. Antall nyregistrerte vare- og lastebiler har variert mellom 1500 til 2100 per år i perioden 2019–2025. Andelen elektriske vare- og lastebiler har økt over tid, fem prosent i referanseåret 2019 til nærmere 50 prosent i 2025.



Figur 23. Antall nyregistrerte varebiler og lastebiler, og andel som er elektriske i miljøpakkeområdet. (Kilde: OFV).

I perioden 2019–2025 har antall **kjøretøy i bransjen som driver med varelevering** økt med 15 prosent. Andelen elektriske kjøretøy i denne bransjen har økt fra én prosent til ni prosent i samme periode.

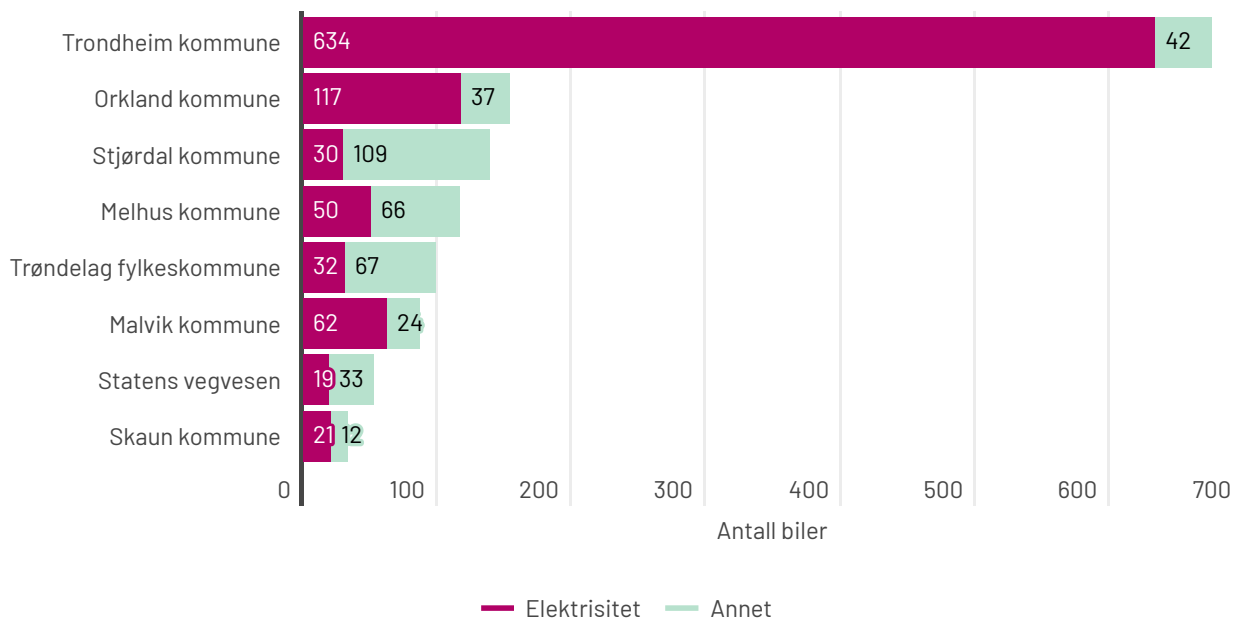
Kilden til tallene er Opplysningskontoret for veitrafikken (OFV). Dersom et transportfirma leaser kjøretøy og leasingselskapet ikke har registrert kjøretøyet i riktig kommune vil det gi avvik i statistikken. Mange større distribusjonsfirma som Bring, Postnord, Asko og lignende inngår ikke her da deres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



Figur 24. Andel kjøretøy (personbiler, varebiler, busser og lastebiler) i bransjer som driver med vareleveranser er eier eller bruker driver med varelevering og er registrert i miljøpakkeområdet. Fordelt på drivstoff. Per 31.12.2019–2025. (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 (94 prosent). Orkland kommune og Stjørdal kommune har henholdsvis 154 og 139 lette biler hvorav 76 og 22 prosent er elektriske.



Figur 25. Antall kjøretøy totalt og antall miljøvennlige kjøretøy blant partene i Miljøpakken. (Kilde: Partene i Miljøpakken)

Miljøpakken kan gjennom å stille **miljøkrav i anleggsgjennomføring 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 2025 er det få ferdigstilte prosjekt og ingen har tildelingskriterium om utslippsfri anleggsvirksomhet.

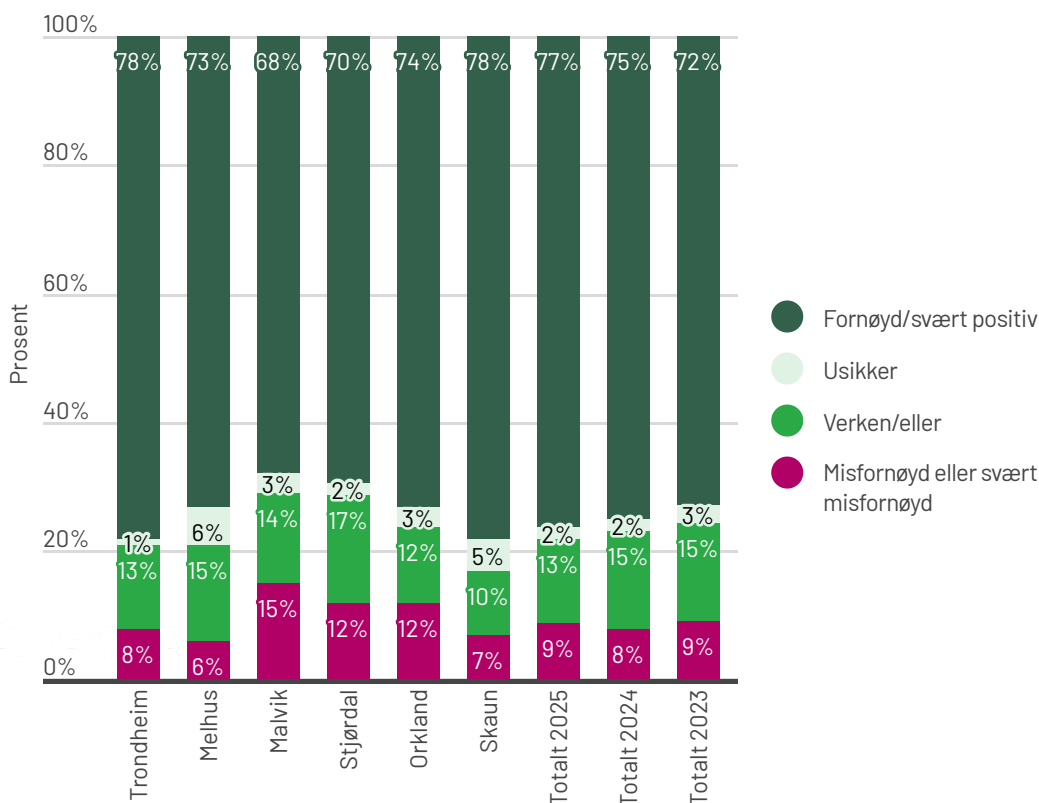
Brukertilfredshet

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at en stor andel av de bosatte i miljøpakkeområdet er fornøyd med hverdagsreisen sin (77 prosent). Ni prosent er misfornøyd eller svært misfornøyd med hverdagsreisen sin.

I 2025 svarte 60 prosent i miljøpakkeområdet 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. I Orkland og Skaun er 34 prosent 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 bosatt i Trondheim som er enig/svært enig i dette, og minst andel i Skaun og Melhus.

58 prosent av de spurte i 2025 er positive til Miljøpakken. Det er størst andel som er positive til Miljøpakken i Trondheim og Stjørdal (60 prosent). I Melhus er det en signifikant lavere andel som er positive til Miljøpakken sammenlignet med de andre kommunene.

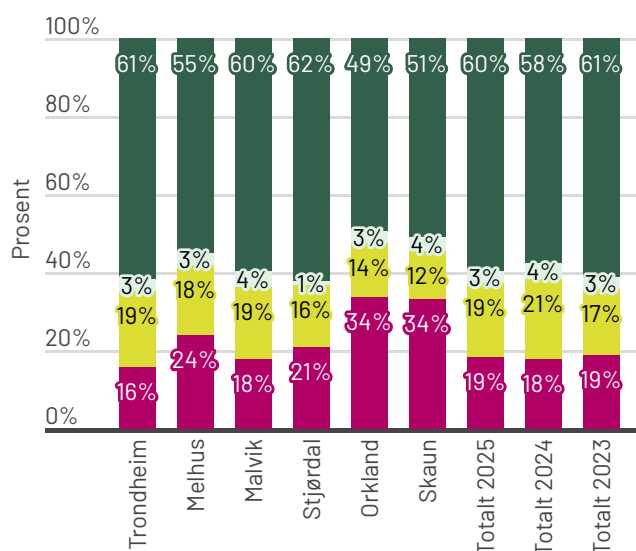
Totalt for Miljøpakken oppgir 78 prosent å være fornøyd med hverdagsreisen i 2025. Dette er en liten økning fra tidligere år. I miljøpakkeområdet varierer andelen som er fornøyd/svært fornøyd med hverdagsreisen sin fra 68 prosent i Malvik kommune til 78 prosent i Skaun og Trondheim kommune.



Figur 26. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2023-2025)

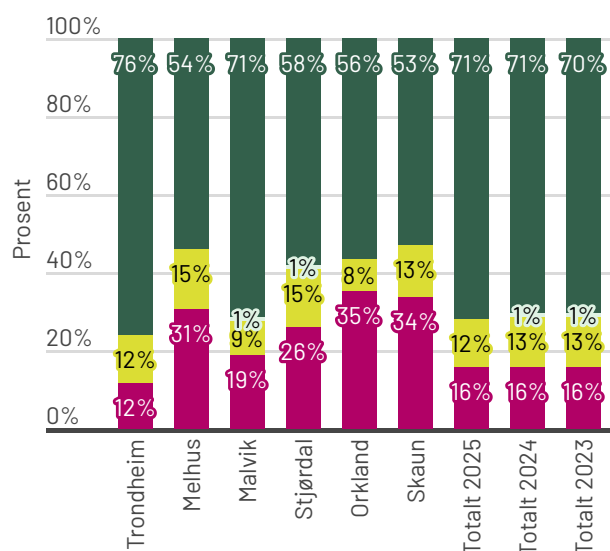
I 2025 svarte 60 prosent i miljøpakkeområdet at de er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og 19 prosent at de er uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle. Det er størst andel i Trondheim kommune, Stjørdal kommune og Malvik kommune som er enig/svært enig i at det er trygt å sykle, og lavest andel i Skaun. I Orkland og Skaun er 34 prosent uenig/svært uenig i at det er trygt å sykle.

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 og Melhus.



● Uenig eller svært uenig ● Verken/eller
● Usikker ● Enig eller svært enig

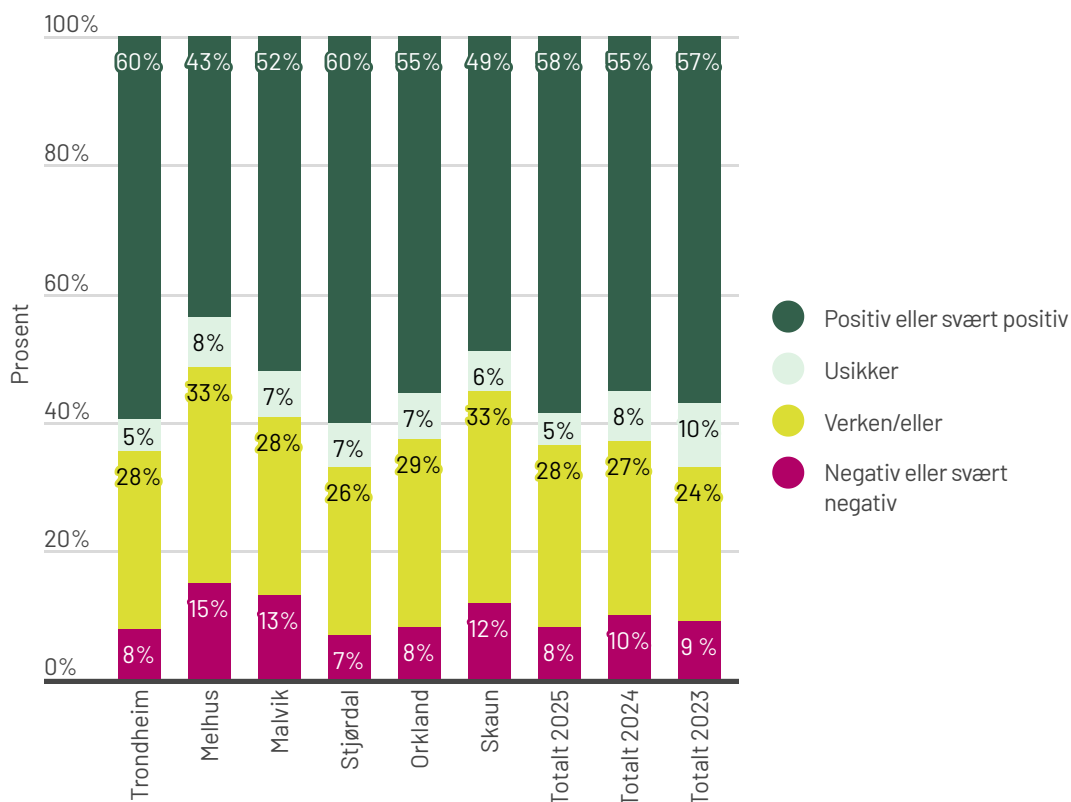
Figur 27. Det er trygt å sykle. Per kommune og totalt.
(Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2023-2025)



● Uenig eller svært uenig ● Verken/eller
● Usikker ● Enig eller svært enig

Figur 28. Det er godt tilrettelagt for fotgjengere. Per kommune. Totalt.
(Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2023-2025).

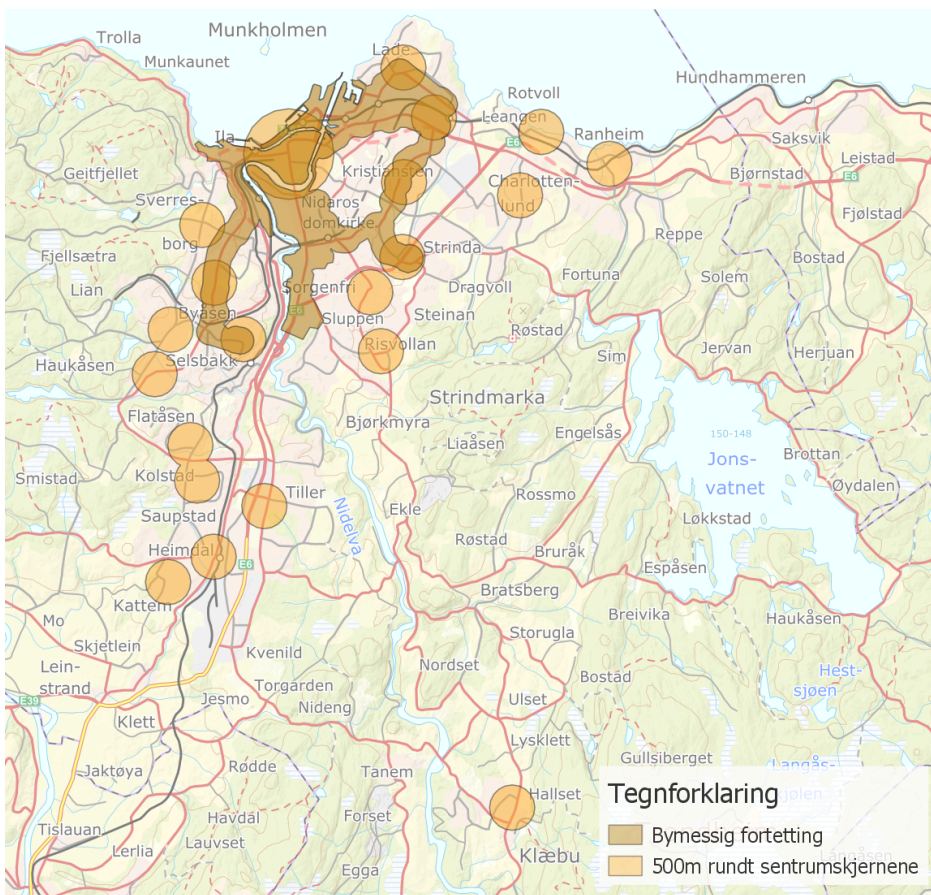
I spørreundersøkelsen i september 2024 svarte 58 prosent av de spurte at de er positive til Miljøpakken. Det er størst andel som er positive til Miljøpakken i Trondheim og Stjørdal (60 prosent). I Melhus er det en signifikant lavere andel som er positive til Miljøpakken sammenlignet med de andre kommunene. 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.



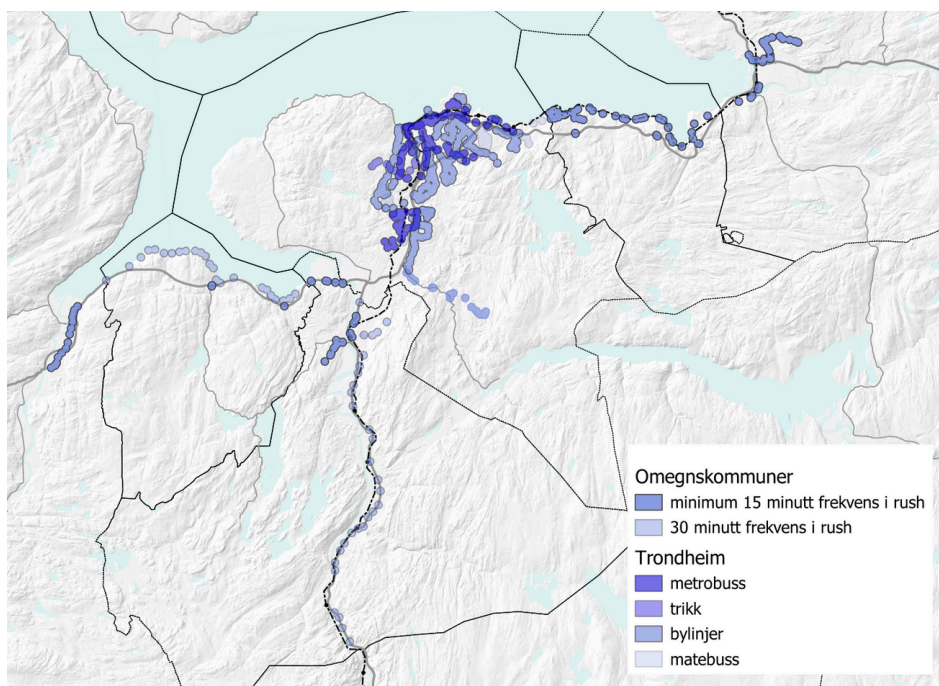
Figur 29. Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse sept. 2023 - 2025).

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

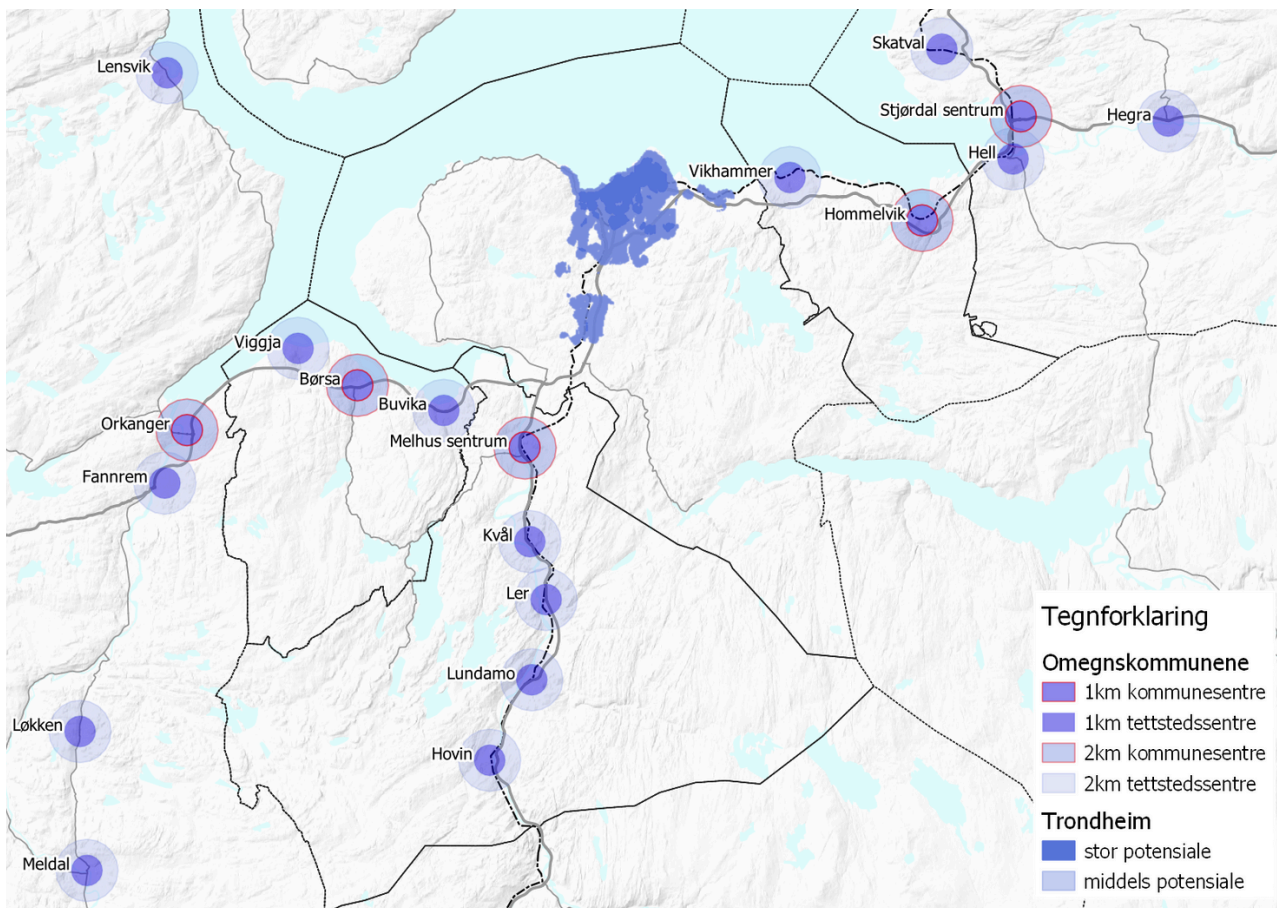
Vedleggskapittel 1: Kart areal



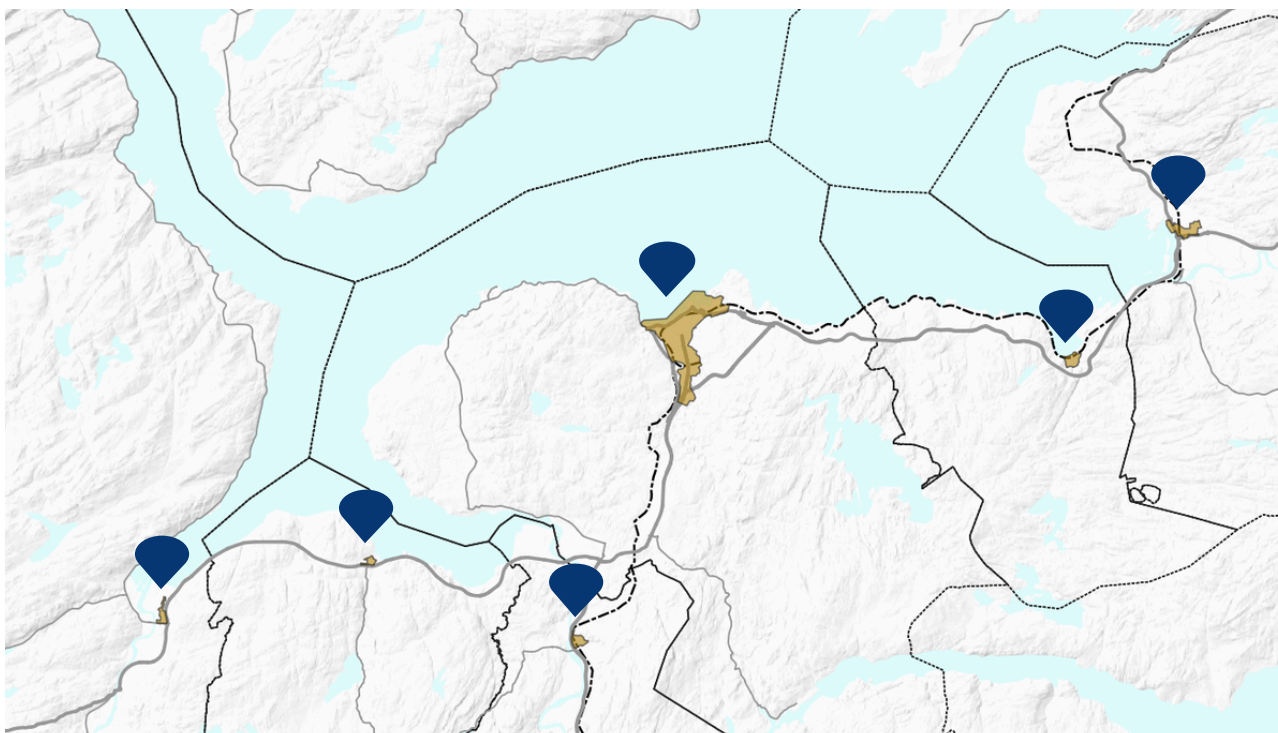
Vedleggskart 1: Områder for bymessig fortetting og 500 meter fra sentrumskjerner. Kilde: Strategikartet til byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050.



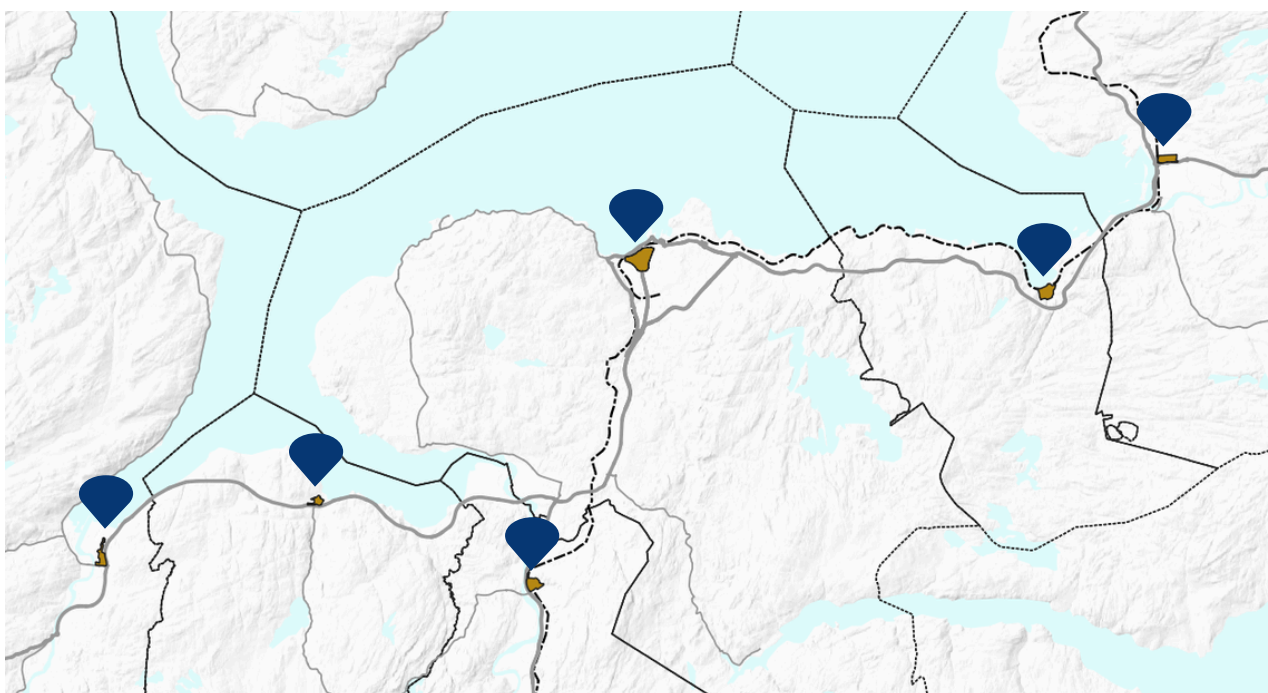
Vedleggskart 2: Områder i gangavstand (300 meter buffer) fra en holdeplass med henholdsvis et godt eller middels godt kollektivtilbud. Kilde: GTFS, AtB.



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.

Vedleggskapittel 2: Arealforpliktelser

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 2025 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 fortetningspotensialet i de enkelte knutepunktene og tettstedsområdene.

Melhus: Melhus kommune har startet reguleringsplanarbeidet med Knutepunksutvikling for Melhus skysstasjon. Prosjektet skal bedre binde sammen overgangen fra tog til buss, og gi bedre tilrettelegging. Samtidig skal det ses på pendlerparkering og bedre fasiliteter for syklende.

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: Utvikling og strategi for knutepunkter er ivaretatt i KPA

Trondheim: Ivaretas i KPA som sikrer fortetting i knutepunkter og sentrumsområder med byggesone 1 og 2.

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: Melhus jobber med flere prosjekter som skal sørge for bedre sammenkobling for å gående og syklende, særlig i nedre Melhus. Det jobbes blant annet med ny gangbru over Gaula, Gimsøya, gang- og sykkelveg Martin Tranmælsveg. Gimsevegen og sentrumsgatene. Disse prosjektene ligger nær kollektivtraseene og medfører ny infrastruktur som per dags dato ikke er tilstede.

Malvik: Reguleringsplan for Homla bru sykkelveg med fortau er vedtatt. Den er med på å tette hull i sykkelnettet langs fylkesvegen i Malvik.

Orkland: Kommunen samarbeider med fylkeskommunen om utvikling av gang- og sykkelveinettet i et eget prosjekt - Triangelcasen. Blir ellers tema ved kommende revisjon av KPA.

Skaun: reguleringsplan for G/S Børse Viggja, under arbeid. Oversikt over snarveier for Børse og Buvika under utarbeidelse som blir knyttet til handlingsplan.

Stjørdal: Arbeid med mobilitetsplan er igangsatt. Hovedsykkelnett ligger inne i KPA. Utbedring av holdeplasser til bussrute 91 og 92. Park & Ride er under oppføring ved Skatval stasjon og Fosslia fjellhall bussholdeplass.

Trondheim: Trondheim kommune har vedtatt gåstrategi og sykkelstrategi som grunnlag for dette arbeidet. Sykkelstrategien er under rullering. Sammenhengende kollektivnett for buss og tog, samt utvikling langs traseer er ivaretatt i KPA.

Trøndelag fylkeskommune: Fylkeskommunen har gjennomført sykkelkartlegging på fylkesveg i alle avtalekommuner. Utover dette har Trfk utredet sykkeltilbud på både kv. og fv. i Orkanger sentrum. Fylkeskommunen planlegger flere store sykkelprosjekt på hovedsykkelnettet.

3. Vektlegge god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.

Melhus: Melhus har gjennom sin planlegging, særlig gjennom områdeplanene lagt opp til en differensiering i boligutbyggingen. Dette gjelder både boligtyper, men også sammensetning av leilighetsstørrelser i leilighetsprosjekt.

Malvik: Utredet i boligutredningen. Tema i revisjon av KPA

Orkland: Temaet tas med i rulleringen av KPA

Skaun: Ivaretatt i KPA

Stjørdal: Tema i KPA

Trondheim: I KPA er det krav om variert boligsammensetning. I hver enkelt sak vurderes god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.

Trøndelag fylkeskommune: Ikke relevant

Staten: Blir fulgt opp gjennom uttalelser til planer hvor boligsosiale hensyn vektlegges.

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

Melhus: Melhus kommune følger opp denne, både gjennom reguleringsplaner, men også gjennom parkeringsnormer for områdeplanene.

Malvik: Skal utarbeide nye parkeringsbestemmelser i forbindelse med revisjon av KPA. Ser på sambruks av parkering for offentlige bygg.

Orkland: Temaet tas med i rulleringen av KPA

Skaun: Parkeringsnorm i KPA er tilpasset Melhus og Orkland

Stjørdal: 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 bolig-gater.

Trøndelag fylkeskommune: Fylkeskommunen har prosjekt om smart park and ride. Utover dette planlegges det et utredningsprosjekt for nye innfartsparkeringer i avtaleområdet.

Staten: Følges opp ved å gi uttalelser til KPA og reguleringsplaner, for å sikre at disse er i tråd med samordnet parkeringspolitikk.

5. Planavklaring for større prosjekter der areal er båndlagt

Melhus: Ja, det er et generelt plankrav for all utbygginger med tre eller flere boenheter.

Malvik: -

Orkland: Ikke aktuelt

Skaun: -

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 fortsatt avklares hvor ny godsterminal skal ligge.

Trøndelag fylkeskommune: Gjennomføres mulighetsstudie for bussdepot på Rotvolltrekanten V26.

Staten: -

6. Rapportere på vedtatte arealindikatorer (henvisning).

Det er Trondheim kommune som utarbeider analyser til arealindikatorerne på vegne av alle kommune i Miljøpakken.

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 er i dialog med bane NOR angående Kruskajordet (Ranheim).

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 blant annet 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.

Følges opp ved behandling av 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.

I gjeldende RPA er føringene i byvekstavtalen og prinsippene i IKAP lagt til grunn for avtalekommunene. Gjeldende RPA gir følgende mål og retningslinjer:

Mål i RPA: I 2030 har Trøndelag en bærekraftig areal- og transportstruktur.

- Retningslinje R2: Senter på alle nivå bør utvikles kompakt, i tråd med prinsippet om «5 og 10 minutters-byen».
- Retningslinje R3: Sammenhengende og attraktive nett for gående og syklende bør etableres i regionsenter og lokalsenter.
- Retningslinje R4: Utvikling av funksjonelle og attraktive knutepunkt skal bidra til at flere reiser kollektivt.
- Retningslinje R5: Utvikling av knutepunkt for omlastning av gods skal bidra til at transporten i større grad kan gå på sjø og jernbane.

Regional plan for arealbruk i Trøndelag skal revideres, men arbeidet med revideringen er ikke kommet så langt, så gjeldende mål i RPA står fortsatt ved lag. Ihht. handlingsprogrammet til RPA skal vi «vurdere behovet for partnerskapsavtale om areal- og transportutvikling i Trondheimsregionen, jf. rullering av IKAP. Grensesnitt til byvekstavtale og miljøpakken bør vurderes».

2. Legge RPA, IKAP, SPR-BATP og føringene i byvekstavtalen til grunn for areal- og transportplaner og ved behandling av arealplaner som påvirker avtalekommunene.

Fylkeskommunen kommenterer generelt om at hvordan overordnede føringer er fulgt opp, vurderer ved høring om overordnede føringer er fulgt opp og dersom planforslaget ikke er i tråd med overordnede føringer gir vi faglige råd om at planforslaget bør være i tråd med overordnede føringer. I dispensasjonsbehandlingen legger overordnede føringer til grunn når vi fraråder dispensasjonssøknader om nye boliger i LNFR-områder for byvekstkommunene.

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.

Fylkeskommunen etterstreber å lokalisere publikumsrettede virksomheter, VGS og kontorplasser i sentrumsære områder for å redusere bilavhengighet og tilrettelegge for bruk av grønne transportformer. Eksempler er Cissi Klein VGS (nyetablert i 2025), utvidelse av Trondheim katedralskole (2025) og nytt fylkeshus på Steinkjer (2024) nær togstasjonen.

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

Trøndelag fylkekommune: 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 bygger og planlegger store investeringstiltak for kollektiv på sentrale innfartsårer i og rundt Midtbyen, omtalt som gateprosjektene. Utover dette leder fylkeskommunen arbeid med utredning av infrastrukturbehov ifm. MST29. Tiltak er primært innrettet mot kollektivbuen og utvidelse av tilbudet til sentrale utbyggingsområder i bykommunen. Blant tiltak er omstigningspunkt for å fasilitere bedre øst/vest og vest/sør akse i Trondheim.

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

Fylkeskommunen deltar i de ulike knutepunktprosjektene som gjennomføres av kommunene i BVA. I tillegg koordinerer TRFK samordningen mellom ny rutestruktur i kommende anbud og tilhørende behov for infrastruktur.

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

Fylkeskommunen innretter infrastrukturtiltak primært på kjernenettet og langs kollektivbuen i Trondheim. I omegnskommunene planlegger fylkeskommunen tiltak nær knutepunkt og hovedsykkelveg.

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: Innarbeidet. Vil ta hensyn ifbm fremtidige planer.

Malvik/Orkland/Stjørdal: KPA er under revisjon og ny SPR legges til grunn i dette arbeidet.

Skaun: Ivaretatt i KPA

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-/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.

Orkland: Blir tema ved rullering av KPA

Skaun: Delvis ivaretatt i KPA

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

Orkland: Blir tema ved rullering av KPA

Skaun: Utført

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

Melhus: Innarbeidet. Vil ta hensyn ifbm rullering av KPA og fremtidige områdeplaner.

Malvik: Aktuelt tema i revisjon av KPA. Indirekte sikret i arealstrategien også.

Orkland: Blir tema ved rullering av KPA

Skaun: Ivaretatt i KPA

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

Trondheim: Dette er tatt inn i 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: Innarbeidet. Vil ta hensyn ifbm fremtidige planer.

Malvik: Dette er noe kommunen jobber med. Eksempelvis vil ny flerbrukshall plasseres i nærhet til ungdomsskolen og ikke legges til rette for flere parkeringsplasser.

Orkland: Blir tema ved rullering av KPA

Skaun: Ivaretatt i KPA

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

Trondheim: Dette er tatt inn i 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: Skysstasjon på Ler er utbedret mtp på dette. Undergang ved Melhus skysstasjon er ferdigstilt. Ny plan for utvikling av Melhus skysstasjon er under arbeid.

Malvik: Har vedtatt reguleringsplan som innebærer kryssing av jernbane i Hommelvik. Det er lagt ned midlertidig forbud mot tiltak i dette området. Fremtidig bruk av området avklares i revisjon av KPA. MK har forpliktet seg til å utrede kobling mellom kryssing og eksisterende veginfrastruktur. Finansiering av kryssingen er avhengig av privat utbygging, og delen som dekkes av dette er uklart på nårværende tidspunkt.

Stjørdal: Arbeid pågår (områderegeringsplan 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: Innarbeidet. Gjør kontinuerlig en vurdering i nye planer.

Malvik: Kommuneplanens arealdel revideres. Gjeldende SPR er et viktig grunnlag og prinsipp inn i denne revisjonen, og legger grunnlag for videre arealplanlegging.

Orkland: Bli tema ved rullering av både KPS og KPA som i 2025 er under arbeid.

Skaun: Ivaretatt i KPA og samfunnsdelen

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

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

Miljøpakken

Postboks 2300 Torgarden
7004 Trondheim



Miljøpakken.no

