



# Forhandlinger om Miljøpakke 4

Trondheimsregionen 1.april 2022

# Interkommunalt samarbeid: Trondheimsregionen

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

Samarbeidet skal styrke trondheimsregionen som bo- og arbeidsmarkedsregion.

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

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



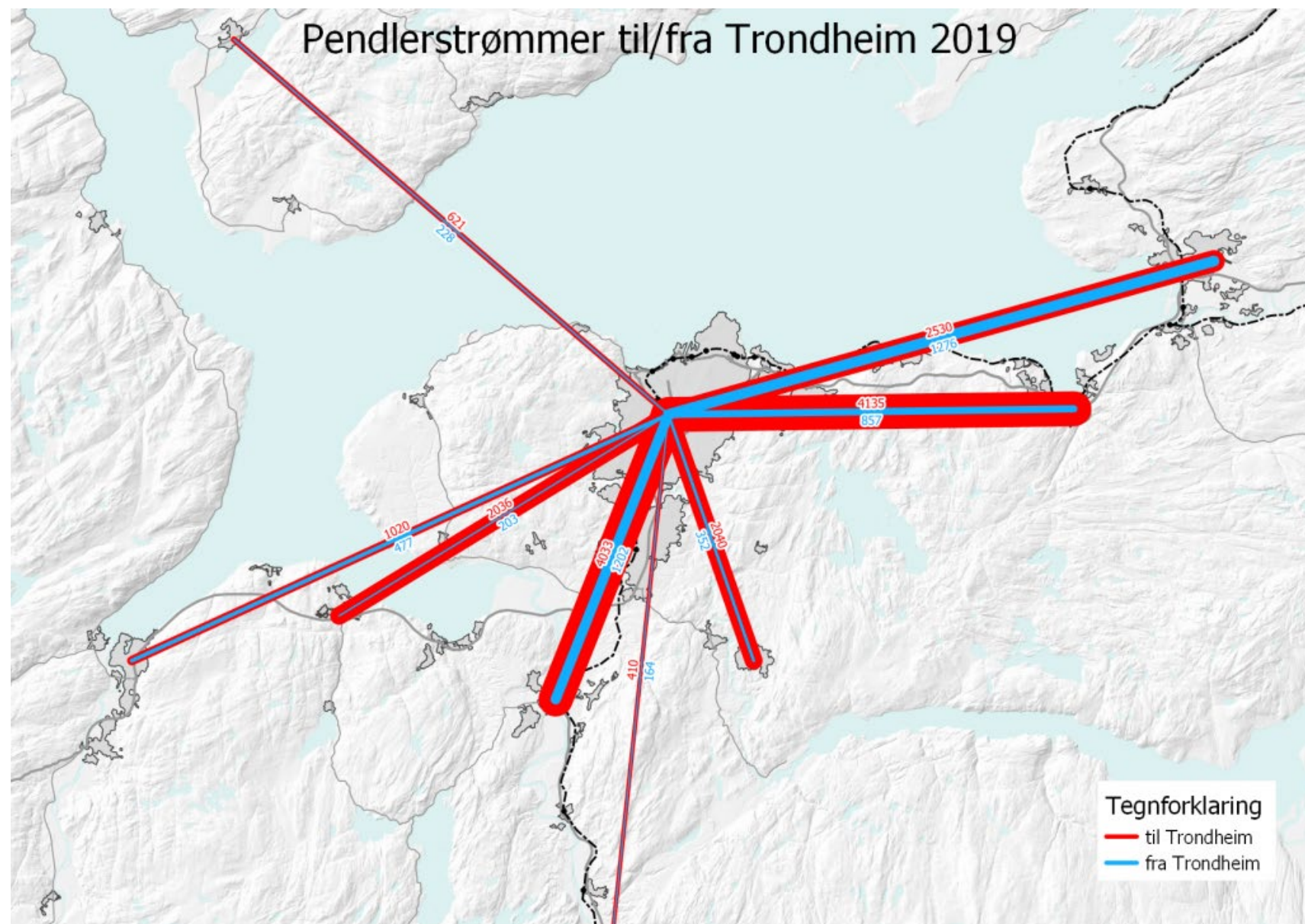
Store pendlerstrømmer inn til Trondheim (2019-tall)

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

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

Fra nabokommuner til Trondheim siden 2000: + 41 %.

Fra Trondheim til nabokommuner siden 2000: + 128 %.



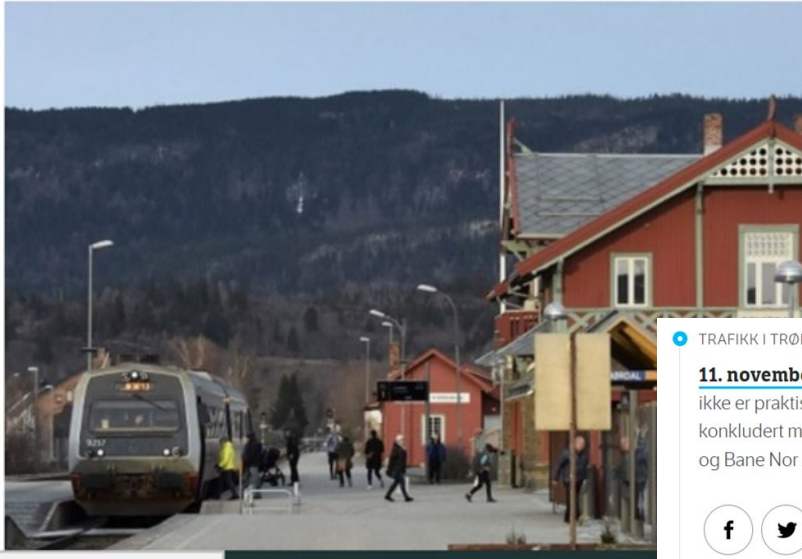
# «2 TOG I TIMEN»- FORSINKET



## Mål om to tog i timen Melhus – Stjørdal i 2024

Jernbanedirektoratet har nå fått i oppdrag å planlegge for to tog i timen fra Melhus gjennom Trondheim til Stjørdal. Målet er å få to tog i timen på denne strekningen i 2024.

■ Skrevet av: Njål Svingheim 29. januar 2021



Nyheter –  
**To tog i timen på Trønderbanen først i 2027**  
Planen i byvekstavtalen var å innføre halvtimesfrekvens på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal i 2024, men det lar seg ikke praktisk gjøre.



● TRAFIKK I TRØNDELAG, TOG OG JERNBANE

**11. november 2021 kl. 10:32 Ikke to tog i timen** - To tog i timen på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal fra 2024 ikke er praktisk mulig. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård sier at fagetatene som har gjennomgått prosjektet har konkludert med er det nødvendig med flere tiltak enn det som tidligere har vært lagt til grunn. Både Jernbanedirektoratet og Bane Nor anbefaler at to tog i timen innføres på hele Trønderbanen fra desember 2027.



**To tog i timen på Trønderbanen først i 2027**  
Planen i byvekstavtalen var å innføre halvtimesfrekvens på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal i 2024, men det lar seg ikke praktisk gjøre.

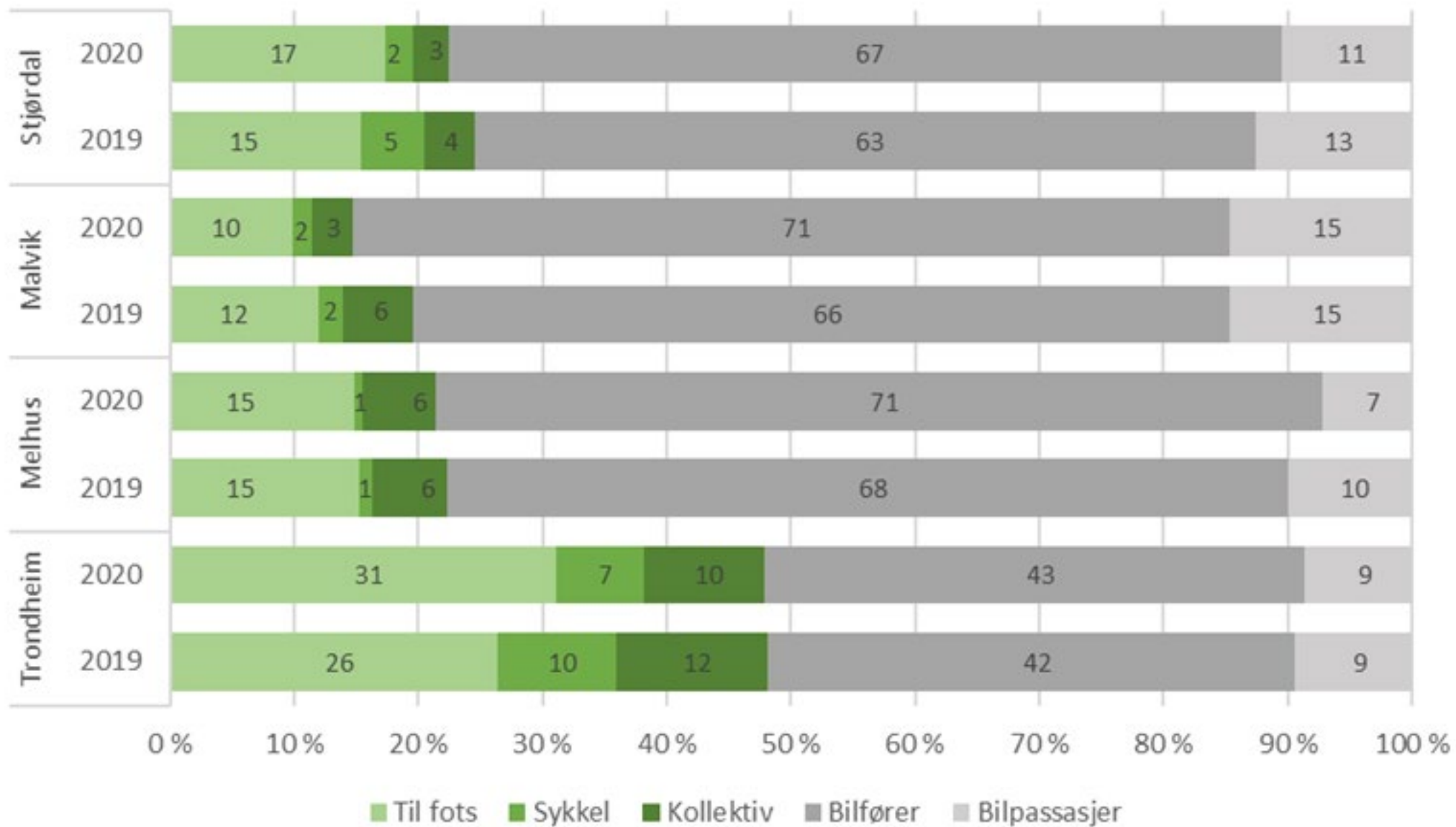
ANNONSØRINNHOLD  
Fra Nissan Leaf til Hongqi: Se det store elbilutvalget til denne butikken i Trondheim

# TOG SOM KOMPENSASJON FOR NY E6

- Anslag for ny E6, Ranheim-Værnes:  
Ca. 17.500 flere biler pr. døgn fra  
2018 til 2045.
- Kapasitetsvekst med 2 tog i timen,  
ca. 15.000 flere seter pr. døgn

[https://www.stjordal.kommune.no/\\_f/p3/ief0212f0-6114-4cec-8d0b-a38e9001dea7/2-072-beskrivelse-12052020.pdf](https://www.stjordal.kommune.no/_f/p3/ief0212f0-6114-4cec-8d0b-a38e9001dea7/2-072-beskrivelse-12052020.pdf)

Transportmiddelfordeling Miljøpakken 2019 og 2020



# Felles bolig og arbeidsmarkedsregion

- samferdsel avgjørende for regionens utvikling
- bør vi prøve å få flere kommuner med i MP?
- begrenset økonomiske ressurser, men større effekt om flere er med?
- tidsplan?



# Tidsperspektiv

- politisk styringsgruppe konkluderte med nye forhandlinger 17/3
- ordførermøte i Trondheimsregionen drøftet dette med fylke 22/3
- prosess med å berede forhandlingsmandat lokalt går nå 6/4 heldagsseminar og partene har avtalt samkjøringsmøter inn mot sommeren
- mulig forhandlingsmandat til behandling politisk i august
- forhandlingsstart i oktober?
- Kontaktutvalget vil drøfte dette 6/4.
- Hvilken prosess må til evt i kommuner som er interreserte?



## Forhandlinger om byvekstavtale 2018-2019

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

Naturlig på grunn av samarbeidet Trondheimsregionen og IKAP.

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

Jernbanesatsing spesielt viktig på grunn av utbygging av E6.

# Utfordringer ved dagens byvekstavtaleområde

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

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

# Konsekvenser av utsatt togsatsing

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

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

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

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

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

# Endringer siden byvekstforhandlingene i 2019

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

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

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

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

Koronapandemien har ført til:

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