Grunnlagsdokument – Nullvekstmål Innherredsbyen

Bakgrunn

Nullvekstmålet innen persontransport ble etablert som et overordnet mål for avtalene om byvekst i 2012 som en del av Klimaforliket, og ble tydelig integrert i Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023. Målet er at veksten i persontransport, særlig knyttet til befolkningsvekst, skal tas med andre transportmidler enn personbil i de største byområdene. Det er fire hovedhensyn i nullvekstmålet: klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy. Disse fire skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Hvorfor kom nullvekstmålet?

Nullvekstmålet ble innført som et politisk virkemiddel for å oppnå en mer bærekraftig transportutvikling i byområder, spesielt med tanke på klimamål og redusert avhengighet av personbilen. Ideen var å dempe eller stoppe veksten i personbilbruken, selv om det er en befolkningsvekst. Dette målet følges opp gjennom byvekstavtaler mellom staten og kommunene, som blant annet skal stimulere til økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange. Nullvekstmålet er særlig relevant der det er større befolkningskonsentrasjoner og kapasitetsutfordringer på infrastruktur. Miljømessige forhold som støy og svevestøv er også forhold som påvirkes i takt med trafikkproduksjon og hvordan en lykkes med et overordnet mål om å redusere unødvendig bilbruk. Arealbruk er definerende for transportproduksjonen. Felles tilnærminger på dette temaet er dermed også avgjørende for å lykkes med transportmålsetningene.

Nullvekstmålet i byvekstavtalene følges opp med et sett med indikatorer som er under utvikling. Per dags dato måles trafikkutviklingen med trafikkregisteringer i tillegg til at det rapporteres på trafikkarbeid, transportmiddelfordeling, kollektivreiser, klimagassutslipp, arealbruk og parkering.

Byområdene som i dag har nullvekstmål, har et referanseår som man sammenligner mot. For Trondheimsområdet er referanseåret 2019.

Nullvekstmål - Et relevant tema for Innherredsbyen
Det er viktig å definere hva et nullvekstmål betyr og vil kunne ha å si for rammeverket i arbeidet med Innherredsbyen. Arbeid for å posisjonere Innherredsbyen til å inngå i statlig ordning for belønningsmidler / byvekstavtale er definerende og kjernen av partnerskapsavtalen for Innherredsbyens fokusområde. Med henvisning til partnerskapsavtalen kap. 3 Hensikten med avtalen, første pkt.:

«Oppfølging av felles strategi for areal- og transportutviklingen, særlig et arbeid for å etablere belønningsordning / byvekstavtale som kan bidra til å finansiere investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtrafikken».

For å kunne arbeide for å lykkes med overnevnte punkt, må det lages og sikres et grunnlag for å kunne tilfredsstille kriteriene som skal til. I dag kan kriteriene for belønningsordningen sees her.

Her er det bl.a følgende krav:
Belønningsordningen skal prioritere dokumenterte resultater (etterskuddsvis tildeling) og/eller vilje (dokumentert gjennom lokale vedtak) til å gjennomføre tiltak eller ta i bruk virkemidler som på kort og lengre sikt vil gi virkninger i samsvar med formålet med ordningen. Det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. Ved vurdering av måloppnåelse vil utviklingen i følgende indikatorer legges til grunn:

- Økt kollektivtrafikk - Veksten (reduksjonen) i kollektivtransportens passasjertall siste kalenderår er større (mindre) enn gjennomsnittlig vekst (reduksjon) for de 5 foregående år. Beregnes ut fra salg av reisebevis og antall påstigende passasjerer for aktuelle linjer og tidsperioder. Redusert personbiltrafikk – Veksten (reduksjonen) i personbiltrafikken for siste kalenderår er mindre (større) enn gjennomsnittlig vekst (reduksjon) for de 5 foregående år. Beregnes ut fra sum årsdøgntrafikk (ÅDT) for aktuelle tellepunkter og tidsperioder.

Målsetninger i eksisterende strategi i Innherredsbyen- kommunene, nasjonale og fylkeskommunale mål

Det er nasjonale forventninger om at kommuner og fylkeskommuner planlegger for bærekraftige transportløsninger som reduserer klimagassutslipp, arealbruk og transportbehov, og som gjør det mulig at veksten i transport tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Nasjonale planretningslinjer og arealbruk og mobilitet ble kunngjort 24. januar 2025.

Dette henger sammen med de nasjonale klima- og miljømålene og målet om mer attraktive, trygge og inkluderende byer og tettsteder.

Forventningene sier derfor tydelig at kommuner og fylkeskommuner skal:

- Planlegge for at veksten i transport tas med kollektiv, sykkel og gange,
- Bygge sammenhengende og trygge nett for gående og syklende, og
- Prioritere miljøvennlige transportformer gjennom areal- og transportplanlegging.

Dette gjør seg gjeldende også i kommunenes planer og i de regionale planene hos Trøndelag fylkeskommune.

Problemstillinger i dag i Innherred og hvordan byvekst/belønningsmidler kan løse noen av disse

Innherredskommunene har i dag problemstillinger som ønskes løst. Det er i dag trafikkutfordringer mht. kapasitet i infrastrukturen som er tilgjengelig. Bilbruken er stor mellom regionbyene i Innherredsbyen, der den sammen med øvrig næringstrafikk og annen riksvegstrafikk til sammen utgjør et problem. I Steinkjer er dette gjeldende i og rundt E6 som i tillegg til å være en lokalveg også skal håndtere riksvegtrafikk.

E6-aksen gjennom Verdal er en høyvolumstrekning med rushtopper og sårbare hovedkryss. Støykart (strategisk støykartlegging) viser gjennomgående støysone langs riks-/fylkesveger med stort volum. Hamnekrysset er et problemkryss som ikke klarer å ta unna trafikkmengden som er gjeldene i dag.

I Levanger er det særlig Kirkegata gjennom byen som er en utfordring. Det er en sentral hovedakse tett på handel, boliger og myke trafikanter. Her er det både lokaltrafikk, varelevering, pendling og trafikk inn/ut til E6 konsentrert på et område med til tider over 12 000 i ÅDT. Her er dokumenterte luftkvalitetsutfordringer med støy tett på beboere og folk som oppholder seg i sentrumsområdet. Dette legger store utfordringer på sentrumsutvikling og gode og attraktive bymiljø.

Både arealbruken og kollektivtilbudet i Innherredsbyen underbygger årsaken til at bilen er hovedalternativet i persontransporten. Mangel på midler for å bygge gode gang- og sykkelveger og et godt kollektivtilbud, i en kombinasjon med en arealbruk som er påvirket av sterkt jordvern med større avstander mellom boligfeltene medfører i overnevnte problemstillinger.

Midler vil potensielt kunne brukes for å styrke kollektivtilbudet, gjøre prisen for å bruke kollektivtilbudet billigere, samt brukes på infrastrukturprosjekter som styrker tilbudet for de gående og syklende. For dem der bilen er det eneste alternativet, skal det legges til rette for gode parkeringstilbud som gjør overgangen fra bil til gange, sykkel og kollektivtilbud enkelt og forutsigbart.

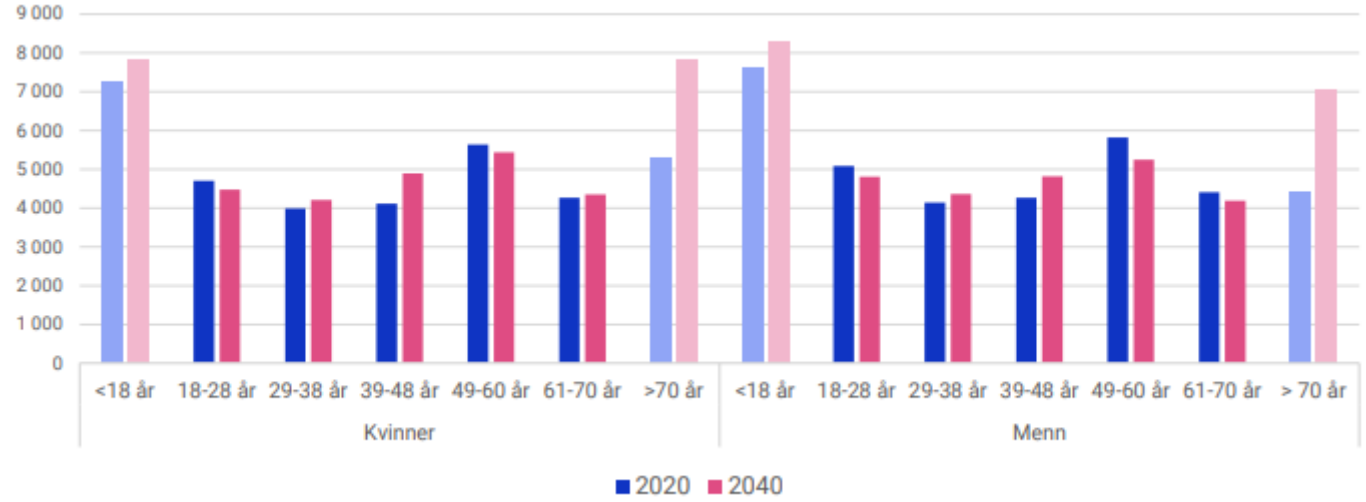
Hva har vi av kunnskapsgrunnlag som illustrerer vårt utgangspunkt? Hva er potensialet for å nå et mål om bærekraftig transport og /eller nullvekstmål?

Innherredsbyen har en egen portal med dokumenter på hjemmesiden til Innherred regionråd, som er foreløpig eier av satsingen:
Innherredsbyen

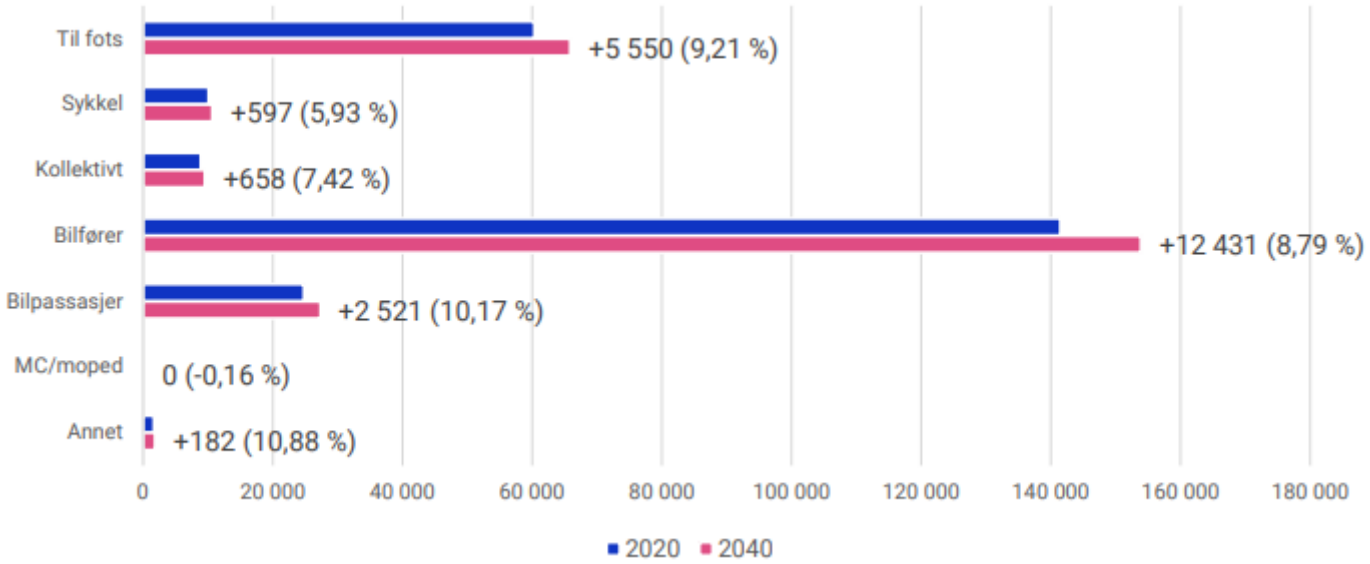
Av sentrale dokumenter er det også å finne en nøkkeltallsrapport:
Reisevaner-på-Innherred-nøkkeltallsrapport.pdf

Innherredsbyen har en egen nøkkeltallsrapport fra 2020 som går i dybden på reisene som utføres internt og inn og ut regionen.Kap.5 i nøkkeltallsrapport har fokus på potensialet for bærekraftig transport, som særlig er et relevant tema mht. nullvekstmål. Nøkkeltallsrapporten gir et innblikk i status for reisevanene i regionen. Selv om den nå begynner å bli noen år gammel, er hovedelementene i funnene fortsatt å anse som aktuelle. I dette kapittelet blir det sett på potensialet i sammenheng med relevant litteratur og forskning omkring bærekraftig mobilitet. Hensikten er en analyse om potensialet for mer bærekraftig transport på Innherred, særlig med tanke på å redusere bilbruken og å øke andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport.

I nøkkelstrapporten fra 2020 står det følgende:
Trafikkframskrivinger



Figur: Befolkning i 2020 og framskrevet befolkning på Innherred, fordelt på kjønn og aldersgruppene som inngår i reisevaneundersøkelsen (18–70 år). De under 18 år og over 70 år inngår også i figuren med svakere farge.



Figur: Volum av reiser i 2020 med ulike reisemidler på en gjennomsnittlig dag og tilsvarende framskrevet for år 2040. Den er fremstilt ved å multiplisere befolkningen per 2020 og 2040 i de ulike aldersgruppene med det gjennomsnittlige antallet daglige reiser hver enkelt person i disse gruppene foretar med ulike reisemidler. Befolkningen over 70 år inngår i figuren, og har blitt stipulert samme reisevaner som aldersgruppen 61–70 år fra undersøkelsen. Befolkningen under 18 år inngår ikke.

Det understrekes at det her legges til grunn at reisevanene blant de ulike aldersgruppene og kjønnene forblir uendret over en 20-årsperiode, at framskrivingen kun omfatter de over 18 år, og at den eneste driveren for endring er den forventede befolkningsutviklingen mot 2040. Framskrivingen kan betraktes som et enkelt nullscenario (2020).

I absolutte tall er det framskrevet drøyt 12 400 flere bilførerreiser per dag (tall per 2020) på Innherred i 2040 mot 2020, eller en økning på 8,79 %. Denne økningen er lavere enn den forventede befolkningsveksten blant befolkningen over 18 år, som er på 10,0 %. Antall gangereiser er forventet økt med 9,21 % mens antallet sykkel- og kollektivreiser kun er forventet å øke med hhv. 5,93 % og 7,42 %. Årsaken til at det framskrives ulik vekst i de forskjellige reisemidlene er at befolkningsgruppene forventer varierende vekstgrad.

Det vil bli flere eldre på Innherred mot 2040, og dermed vil de eldre sine reisevaner få større innvirkning på den totale reisemiddelfordelingen i årene fremover. Den eldste gruppen gjennomfører færre reiser enn de yngre gruppene, og det kan bety at trafikkveksten blir lavere enn befolkningsveksten.

Samtidig vil biltrafikken på Innherred øke både i absolutte tall og relativt til sykling og kollektivbruk dersom det ikke skjer endringer i aldersgruppenes reisevaner. Den absolutt største driveren for trafikkvekst er befolkningsvekst. Innherred ble i 2020 forespeilet en moderat befolkningsvekst på 9,6 % for hele befolkningen samlet mot 2040, og brorparten av denne veksten vil være blant eldre.

Befolkningen mellom 18 og 70 år, som er kartlagt i denne undersøkelsen, er forventet økt med kun 397 personer eller 0,9 % samlet. Det betyr at det er de over 70 år som vil stå for nesten all vekst i trafikkvolumet på Innherred mot 2040, jf. figur. Det må nevnes at forutsetningen om at aldersgruppen over 70 år i 2040 har samme reisevaner som aldersgruppen 61-70 år i 2020, er relativt usikker. Selv om man viderefører reisevaner gjennom livet så avtar reiseaktiviteten vanligvis med alder. Det betyr at estimatene for antall reiser kan ligge noe høyt.

Veksten i biltrafikken blir trolig størst i kommuner som forventer en høyere befolkningsvekst enn snittet for regionen. Særlig Levanger, som er forespeilet en befolkningsvekst på 17,1 % mot 2040, vil trolig se en uforholdsmessig stor andel økt biltrafikk. Levanger har allerede i dag relativt store utfordringer knyttet til gjennomfartstrafikk med bil i sentrum, og denne trafikken vil trolig tilta i årene fremover dersom det ikke iverksettes tiltak for å motvirke den.

SSBs befolkningsprognoser baseres på utvikling de siste 10 år, og tar dermed ikke hensyn til infrastrukturinvesteringer eller andre lokale forhold. For Innherred så er det flere store infrastrukturtiltak på gang. Først i løypa er E6 Kvithammar–Åsen med tunnel gjennom Forbordsfjellet som etter planene ferdigstilles i 2025– 2026. Hvis man ser på erfaringer fra en del andre veiprosjekt ser man at trafikkmengdene har overgått modellberegningene, og at avvisningen fra bompenger ikke har vært så store. Ny E6 Kvithammar-Åsen øker også attraktiviteten til sørlige deler av Innherred, og vil gi positiv effekt på bosetting og sannsynligvis også på sysselsetting og næringslokalisering. Etter bompengeperioden er utløpt vil attraktiviteten bli ytterligere forsterket. Med økt attraktivitet følger økt aktivitet som gjør det vanskeligere å begrense biltrafikken, også i byene og tettstedene i regionen.

Dagens reisevaner på Innherred er preget av at det finnes få insentiver og alternativer, i kombinasjon med restriksjoner med mål om å skifte fra bil til grønne transportformer. Dette kan bety at det finnes lavthengende frukter og uforløst potensiale i å øke andelen gange, sykling og kollektivtransport. Samtidig er Innherred ingen homogen region, men inneholder både byer, mindre tettsteder og spredtbodde områder. Arealstruktur, befolkningstetthet, reiseavstander, tilgang til servicetilbud og transporttjenester, parkeringspolitikk mv. varierer derfor mye.

For å gi et oversiktsbilde av potensial og utfordringer for redusert bilbruk ble tettsteder og kommunene i regionen i 2020 vurdert ut fra et sett nøkkelindikatorer i matrisen under. Noe av grunnlaget for indikatorene er hentet fra datamaterialet i reisevaneundersøkelsen (for eksempel reisemiddelfordeling) mens andre beskriver tettstedets/kommunens karakter ut fra offentlig tilgjengelig statistikk (for eksempel bosettingsstruktur). Fargene i matrisen indikerer hvorvidt en verdi tolkes å bidra positivt (grønn), nøytralt (gul) eller negativt (rosa) til potensialet for økt grønn mobilitet på bekostning av bilbruk, relativt til verdiene for de andre tettstedene/kommunene innenfor samme indikator. For eksempel vil en relativt høy tilgang til sykkel i befolkningen tolkes positivt, mens en relativt lav befolkningsandel bosatt nært togstasjon/kollektivknutepunkt tolkes som en utfordring.

		Andel reiser < 3km	Andel gange og sykkel	Andel kollektivt	Andel med tilgang til sykkel	Andel med tilgang til eksykkel	Andel gratis parkering hjemme	Befolkning 10 min. gange til togstasjon	Befolkning 10 min. sykkel til togstasjon
Kommuner	Steinkjer	56,1 %	29,8 %	4,0 %	75,3 %	12,2 %	93,3 %	11,7 %	43,3 %
	Levanger	53,6 %	32,2 %	4,7 %	80,1 %	22,8 %	94,7 %	17,9 %	44,4 %
	Verdal	47,4 %	26,7 %	3,3 %	84,6 %	19,7 %	98,4 %	25,1 %	58,8 %
	Inderøy	45,0 %	22,9 %	3,1 %	69,9 %	17,8 %	98,6 %	6,0 %	15,2 %
	Frosta	44,3 %	23,0 %	1,6 %	71,8 %	7,7 %	87,2 %	0,0 %	0,0 %
	Snåsa	50,7 %	26,3 %	2,8 %	83,3 %	8,3 %	91,3 %	19,0 %	41,0 %
Tettsteder	Steinkjer	60,5 %	31,3 %	4,8 %	81,9 %	11,9 %	93,7 %	18,2 %	71,8 %
	Levanger	62,3 %	36,0 %	3,7 %	82,9 %	25,6 %	93,1 %	30,2 %	78,3 %
	Verdalsøra	56,9 %	32,5 %	2,9 %	92,9 %	22,2 %	100,0 %	45,1 %	100,0 %
	Straumen	59,0 %	30,6 %	0,7 %	82,4 %	23,5 %	94,1 %	0,0 %	0,0 %
	Skogn	52,1 %	38,6 %	1,4 %	84,2 %	26,3 %	94,4 %	56,9 %	100,0 %
	Åsen	56,5 %	42,2 %	1,5 %	55,6 %	22,2 %	100,0 %	76,4 %	100,0 %
	Snåsa	59,2 %	27,2 %	3,9 %	83,3 %	0,0 %	100,0 %	57,4 %	100,0 %

Positivt
Nøytralt
Negativt

Figur: Kommuner og utvalgte tettsteders plassering på nøkkelindikatorer av betydning for potensiell reduksjon i bilbruk.

Levanger var i 2020 den byen med flest indikatorer som peker i retning mer grønn mobilitet. De bosatte gjennomførte da en relativt stor andel reiser under 3 km, der datidens andeler av gange-, sykkel- og kollektivreiser var av en størrelsesorden som gjorde at de kunne

karakteriseres som reelle alternativer for mange, og en relativt stor del av befolkningen bor relativt nært togstasjon/knutepunkt. I sum gir dette et grunnlag det er mulig å bygge videre på for å øke andelen grønn mobilitet.

Steinkjer leverte ikke så forskjellig fra Levanger, men har lavere andel gange og sykkelreiser og mye lavere andel av befolkningen bosatt innenfor sykkel- og gangavstand til en togstasjon. Kun 18 % av befolkningen i tettstedet Steinkjer bor innenfor 10 minutters gangavstand. Likevel var kollektivandelen høyest blant de som er bosatt i tettstedet Steinkjer. Ut fra reisevaneundersøkelsen fra 2020 ser det ut til at reisevanene i Verdal er mer bilbasert enn i de andre byene. Verdal har relativt få korte reiser, lav andel gange og sykkel og lav kollektivandel. Det som likevel peker på et stort potensial for høyere andel grønn mobilitet er at Verdal har mer bosetting i sentrum enn i Levanger og Steinkjer. Bosatte i Inderøy har relativt høy andel lange reiser og lav gange-, sykkel- og kollektivandel. Bosatte i tettstedet Straumen har relativt mange korte reiser, men likevel lav gange- og sykkelandel. Kun 15 % av de bosatte i kommunen bor innen sykkelavstand til togstasjonen på Røra (2020). Reisevaneundersøkelsen viser relativt lav kollektivandel, men stasjonen har stor parkeringskapasitet og mye trafikk.

Det må understrekes at det er relativt få respondenter i de minste kommunene og tettstedene som medgår i matrisen, og at dette øker feilmarginene i datamaterialet. Likevel gir de ulike indikatorene et oversiktsbilde av situasjonen for disse tettstedene. Frosta er den kommunen med lavest andel korte reiser og lavest andel gange- og sykkelreiser.

Bosettingen på Frosta er spredt og det meste av bosettingen ligger et stykke unna togstasjon og andre større tettsteder. Kollektivandelen er lavest i regionen. Snåsa skårer godt eller nøytralt på de fleste nøkkelindikatorene, men har relativt lang reisevei til Innherreds bysentra og betjenes ikke av et like hyppig togtilbud som de fleste andre større tettsteder på Innherred. 41 % av befolkningen i Snåsa bor innenfor 10 minutter sykkelavstand til togstasjonen/ sentrum. Det gir et utgangspunkt for økt grønn mobilitet på lokale reiser. Skogn er det fjerde største tettstedet på Innherred, og har togstasjon med 10 minutters gangavstand for 57 % av de bosatte. Alle tall er fra 2020.

<u>Utfordringsbilde for Innherred</u>

En viktig faktor som påvirker andelen bilreiser, som ikke lar seg måle gjennom reisevaneundersøkelsen direkte, er arealbruk – og da særlig i byene og tettstedene. Arealstrukturen i byer og tettsteder definerer rammebetingelsene for hvordan folk reiser.
Reisevaneundersøkelsen viser at de som bor innenfor 10 minutters sykling eller gange til en togstasjon på Innherred både har høyere grønn reisemiddelandel og gjennomfører en større andel korte reiser enn befolkningen ellers. Dette henger sammen med at det er høyest tetthet av tjeneste- og servicetilbud i de mest sentrale områdene av Innherred. De som bor i disse områdene har dermed kortere avstand til flere reisemål, som i tur gjør at for eksempel gange og sykling blir mer konkurransedyktige alternativer til bilkjøring.

Jo mer konsentrert boliger, tjeneste- og servicetilbud er, desto færre bilførerreiser genereres mellom disse. Årsaken er at dersom avstanden mellom ulike målpunkter er stor blir gange og sykkel mindre konkurransedyktige transportformer i forhold til bil. Det blir dessuten mer utfordrende å utvikle et kollektivtilbud som betjener befolkningens reisebehov. I kort: Jo tettere byer, desto mindre biltrafikk genereres.

Ingen av byene på Innherred kan beskrives som spesielt tettbygde. Dersom Norges 168 tettsteder med over 3 000 innbyggere sorteres etter befolkningstetthet (innbyggere per km2) havner tettstedet Levanger på 52. plass, Steinkjer på 101. plass og Verdalsøra på 129. plass (tall fra 2020). Årsaken er at alle de tre byene har relativt vidstrakte boligsatellitter som omkranser bykjernen. Disse er løsrevne fra selve bystrukturen, men inngår som en del av tettstedene og utvider dermed tettstedenes geografiske utstrekning betraktelig. Denne typen boligsatellitter med relativt spredt småhusbebyggelse i felt er utfordrende og kostbar å betjene med et konkurransedyktig kollektivtilbud. Den store geografiske utstrekningen gjør også at en stor andel av byens innbyggere ikke bor innenfor akseptabel gangavstand til bysentrum. Følgelig genereres en stor mengde biltrafikk per innbygger til og fra disse boligsatellittene.

For Innherred er utfordringene med å redusere bilførerandelen og øke andelen grønn transport trolig størst på de relativt korte reisene (> 20 km). Det mangler et velfungerende kollektivtilbud som betjener reiser internt i byene og tettstedene, og ettersom regionen har nokså spredt bosetting er det krevende å rigge et kollektivtilbud som er godt nok til å konkurrere med bilens fleksibilitet.

Regionen har et fortrinn i Trønderbanen, som kan videreutvikles som et nav for øvrig grønn mobilitet i regionen. Muligheten for å velge en annen transportform enn bilen kan bidra til å øke byene og tettstedenes attraktivitet. **Markedsgrunnlaget og etterspørselen etter grønne reisealternativer kan økes ved hjelp av arealbruk som korter ned reiseavstanden mellom ulike målpunkter. Fortetting i sentrum og rundt knutepunkt, gange- og sykkelvennlig infrastruktur samt utvikling av bymessige gatemiljø bidrar alle til dette, som igjen reduserer behovet og ønsket om å bruke bil.** Dersom sentrum er attraktivt, er det verdt å la bilen bli igjen utenfor. Reisevaneundersøkelsen finner en klar sammenheng mellom gratis parkeringstilbud på arbeidsplassen og økt bilbruk på arbeidsreiser. Hvordan folk velger å reise til og fra arbeid har også betydning for reisemønstre på andre relasjoner fordi arbeidsreiser ofte inngår i en kjede med flere reisehensikter. Dermed har **parkeringsforholdene på arbeidsplassene i en by eller et tettsted potensielt mye å si for hvordan folk velger på reise der. God informasjon om hvilke reisemuligheter som finnes, insentiver som fremmer grønn mobilitet, restriksjoner for å hindre uønsket reiseatferd og en arealbruk som fortetter sentrum og korter ned reiseavstander er fire hovedfaktorer som i sum kan bidra til at flere velger bort bilen på flere reiser.** Virkemiddelbruken må samordnes og settes til arbeid mot et felles mål for å lykkes med å oppnå økt bærekraftig mobilitet. Innherred har både fortrinn og utfordringer for å lykkes, og tabellen under sammenfatter disse på bakgrunn av hva som er presentert i denne rapporten. Samspillet og styrkeforholdet mellom disse danner grunnlaget for hvilken retning Innherred bør velge for å oppnå økt bærekraftig mobilitet.

Fortrinn

- Trønderbanen er et velfungerende kollektivtilbud på lange reiser, og har en relativt høy markedsandel på reiser over 20 km allerede i dag. Tilbudet vil trolig videreutvikles.
- De fleste arbeidsreisene i regionen er relativt korte. Gir reelle muligheter for økt bruk av sykkel, gange og kollektivt på bekostning av bil på arbeidsreiser.
- Arbeidsreiser er allerede i dag grønnere enn reiser med andre formål, til tross for få til ingen insentivordninger for redusert bilbruk.
- Store deler av befolkningen bor nokså nært en togstasjon (sykkelavstand)
- Sykkeltilgangen i regionen er jevnt over høy.
- Høyere gjennomsnittsalder i regionen mot 2040 gjør at antall bilførerreiser forventes å øke mindre enn hva den framskrevne befolkningsveksten skulle tilsi.
- Få insentivordninger og restriksjoner på bilbruk gjør at mange potensielt kan være villige til å endre reisevaner på bakgrunn av relativt lite inngripende tiltak. Befolkningens vilje til endring er trolig ikke uttømt, i motsetning til i byområder hvor stadig strengere tiltak er nødvendig for å oppnå effekt.
- Kommunene i regionen har flere gode prosjekter på gang for å legge bedre til rette for sykkel og gange.

Utfordringer

- Bilførerandelen er svært høy for reiser mellom 3 og 20 km. Gange og sykkel strekker ikke til for mange på mellomlange strekninger, og store deler av Innherred mangler her et alternativ til bil.
- Unntatt tog betjener kollektivtilbudet i regionen en svært liten andel av reisene.
- Målpunkt for de fleste handlereiser ligger utenfor by/tettstedssentrum, i områder tilpasset bil.
- De aller fleste har tilgang til gratis parkering på arbeidsplassen. Dette gjør det lett for mange å velge bil til og fra jobb, som genererer flere følgereiser med bil til andre reisemål.
- Befolkningsveksten i regionen vil ikke være jevnt spredt, og blir trolig størst i byområdene som allerede har utfordringer knyttet til biltrafikk i sentrum.
- Relativt få bor i sentrumssonene og i gangavstand til togstasjon.
- Byene i regionen har lav befolkningstetthet og spredt bosetting i tettstedene. Gir økte avstander og gjør gange, sykkel og kollektivt mindre konkurransedyktig.
- En relativt liten andel av tettstedenes areal er tett bymessig bebyggelse. Mange tjeneste- og service-tilbud er lokalisert utenfor de bymessige områdene.

Hvordan arbeider Innherredsbyens kommuner og partnere iht. nullvekstmålet i dag, og hva er mulighetene fremover?

Nasjonalt, regionalt og lokalt jobbes det i dag allerede med en overordnet målsetning om å øke andelen grønne reiser, og begrense unødvendig bilbruk. Et nullvekstmål vil i så måte ikke være noe som er i strid med allerede forankrede mål, men et politisk vedtak om

dette vil definere handlingsrommet til Innherredsbyen som prosjekt og satsing. Et vedtatt nullvekstmål kan brukes og vil potensielt styrke søknader om tilskuddsordninger- og/eller belønningsordninger, bypakker m.fl.

I en søknad om byvekstmidler og/ellers belønningsmidler må det argumenteres for hvorfor midlene er nødvendig for å realisere visse målsetninger, samtidig som vi må vise til hvordan vi ser for oss å prioritere midlene som vi søker om. En søknad med bevilgning av midler innebærer forpliktelser for dem som søker. Basert på et sett med måleindikatorer legger vi inn tiltak og verktøy for å hele tiden jobbe opp mot bakgrunn for ev. tilsagn av midler.

Den geografiske plasseringen som Innherredsbyen har, tilstøtende til et byvekstområde i Trondheimsområdet er likt som for situasjonen i Buskerudbyen (som i dag har tilgang på belønningsmidler). Buskerudbyen, eller Drammensregionen, påvirker i stor grad nullvekstmålet til Osloregionen som følge av at det er influensområdet til byvekstområdet gjennom et smeltende arbeids- og bostedsmarked. Det er en av flere årsaker til at de har fått tilgang på midler fra statlig hold. Den samme situasjonen er også tilfelle for Innherredsbyen, der vi vet at reisevalgene fra Innherredsbyen retning Trondheim påvirker også deres reisemiddelfordeling innenfor byvekstområdet.