



Bærekraft



Attraktivitet



Knutepunkt



Grønne reiser



Innherredsbyen

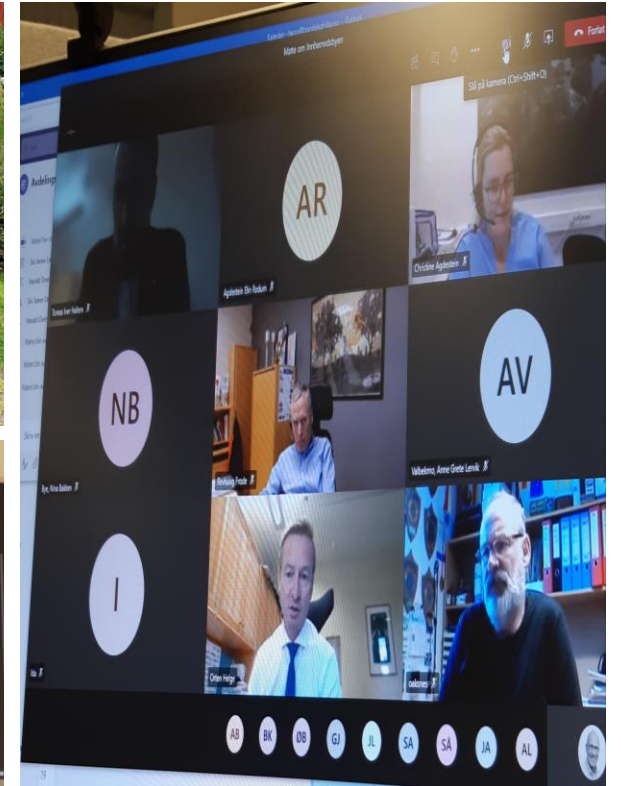
sammen for attraktivitet og grønne reiser

Disposisjon



- **Noen skritt tilbake** - *tidslinjen*
- **Strategi og handlingspunkter** – *oppbygging og hva nå?*
- **Blikket framover** – *gevinster og alternativer*

Det viktigste.....



Tidslinjen



Initiativ – etablering – kunnskap – muligheter – AT strategi med handl. punkter – politisk behandling – prioriteringer - - -



Prosjekteiere

Trøndelag fylkeskommune og kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Inderøy, Snåsa og Frosta

Styringsgruppe (*kvartalsvis*)

Ordførere i kommunene, adm og politisk ledelse i Trfk, Representanter fra ledelsen fra FM,JD, SVV

Prosjektsekretariat (*ukentlig*)

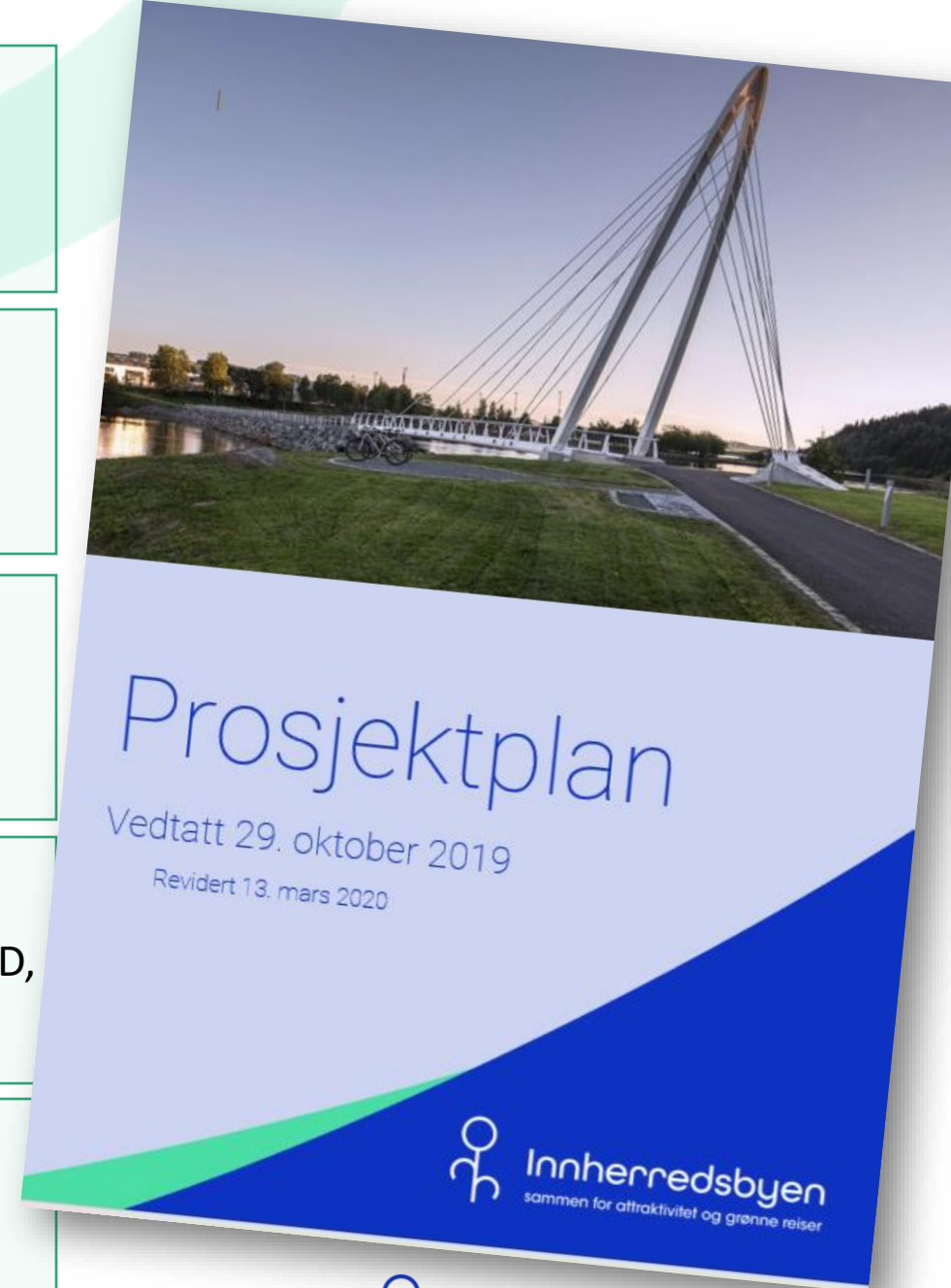
Ekstern prosessleder/prosjektleder, prosjektansvarlig, tverrfaglig plan og samferdsel, veg. Kommune.

Prosjektgruppe (*månedlig*)

Prosjektsekretariatet, repr fra adm i kommunene, fagrepr fra FM,JD, SVV, AtB og BaneNor

Andre ressurser (*etter behov*)

Bidrar etter behov og bestilling



Utvikle Innherredsbyen til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion

Mer samordnet areal og transportutvikling i regionen

Felles kunnskapsgrunnlag og forståelse for samordnet areal – og transportplanlegging

Hovedmål

Effekt mål

Prosessmål

Større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer

Innherredsbyen skal utvikles til et mer attraktivt og funksjonelt arbeidsmarked.

Bedre samordning av areal- og transportutvikling i regionen skal knytte Innherredskommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.

By- og tettsteder utvikles til kompakte og levende sentrumsområder.

Sentrene har gode knutepunkt som sikrer enkle overganger og sammenhengende transportkjeder. Sykling, gange og kollektivtransport gis konkurransefortrinn.

Regionen når nasjonale og regionale klima-, transport- og arealmål

Innhold

Sammendrag av resultatene

1	Visjon og mål	9
1.1	Visjon	10
1.2	Mål	11
1.3	Innhærdsbyen i en større sammenheng	12
2	Utfordringer, trender og muligheter	15
2.1	Dialogsamlinger og verksted med innspill til strategiarbeidet	16
2.2	Utfordringer	17
2.3	Trender	23
2.4	Muligheter	24
3	Regional areal- og transportstruktur	29
3.1	Viktige strategiske grep	30
3.2	Levende regionale byer, kommunesentre og lokalsamfunn	33
4	Arealstrategier	49
4.1	Attraktive byer og lokalsamfunn	50
4.2	Boligutvikling	54
4.3	Næringsvekst og -lokalisering	57
4.4	Handel og service	60
4.5	Grønnstruktur	65
5	Transportstrategier	69
5.1	Helhetlig, sømløst og bærekraftig persontransportssystem	70
5.2	Kollektivknutepunkt	73
5.3	Jernbane og togtilbud	76
5.4	Hovedvegnett	80
5.5	Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud	84
5.6	Sykkel	89
5.7	Gange	92
5.8	Parkering	94
5.9	Godstransport og logistikk	96
5.10	Bredbånd – digital infrastruktur	98
6	Gjennomføring av strategien	101
6.1	Handlingsprogram	102
6.2	Forpliktende samarbeidsavtale	106

1 Visjon og mål

1.1 Visjon

Innhærdsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion.

Innhærdsbyen¹ er Trøndelags nest største byregion. I kommunene, Stenjkær, Verdøl, Levanger, Frosta, Indreøy og Snåå, bor det 70 735 innbyggere pr.1.1.2021 (Kilde SSB).

Kommunene kompletterer hverandre i stor grad og framstår samlet med en variert næringsstruktur. Regionen er rik på natur – med både fjord og fjell. De tre regionale byene har et mangfoldig tilbud av handel, service og tjenester. Stenjkær er lokalitet for offentlig forvaltning, fylkes fag- og forskningsmiljø kny mune for Verdøl industrigar ansatte. Aker Verdøl er stor skaper, næringsmiddelindu ter.

Alle de tre regionale byene i en større region. Stenjkær b regionen og for enkelte tilfå. By og land går «hand i hand enkelte kommunesentre. in utvikles og gi grunnlag for v Innenfor det private næring klyngene. Som f eks. innen Skogn og Follaos, og mes. Regionen er også stor innen

¹ Ifølge Store norske leksikon er Innhærdsbyen er i dette økno et prosjekt om utvikling av en f lndsteg er Innhærdsbyen er

Felles areal- og transportstrategi for li

på Indreøy bidrar for eksempel til et utvalg av produåter og opplevelser som er etter-tråket av mange. Innhæred er unik på kombinasjonen av bioøkonomi og sirkulær-økonomi, i et samarbeid mellom næringsliv, kompetansesentre ved NTNUI, Sintef, Nord og Nibio og det offensive landbruket i regionen. Dette er en satsing som går inn i regionale, nasjonale og EU-s prioriteringer.

Foretta ar kjent som «malstad til Trøndelags på neren av still fordesa Innhærdsbyen er

2 Utfordringer, trender og muligheter

2.1 Dialogsamlinger og verksted med innspill til strategiarbeidet

I prosessen med å utvikle en felles areal- og transportstrategi, har det vært vektlagt å involvere fagfolk, næringsliv, politikere, ungdom og organisasjonsliv for øvrig. Gjennom medvirkningsprosessen har det fremkommet innspill om en opplevd virkelighet i Innhærdsbyen. Innspillene, som både tar for seg utfordringer og muligheter, supplerer statistikk og kunnskapsgrunnlaget for øvrig.

Underveis i arbeidet har det blitt avholdt tre større dialogsamlinger. I desember 2019 ble det gjennomført en fysisk dialog og kunnskapsamling i Verdøl. Etter at korona-pandemien inntraff har det blitt gjennomført et digitalt webinar i mai 2020 og et digitalt verksted i mars 2021

verksted på Frosta, møte me med representanter fra Ling

Forumet god involvering har det vært et ønske at strategiarbeidet er kunnskapsbasert. I prosjektet har det gjennom prosessen blitt utarbeidet en rekke rapporter. Alle disse er tilgjengelige på www.innhærdsbyen.no.

Dokumentasjon fra dialogsamlinger og verksteder:

- Dialogsamling 1: Områdesammenheng for sammenslåing av kommunikasjonsområdet, desember 2019



Fra første dialog- og kunnskaps

Felles areal- og transportstrategi for li

3 Regional areal- og transportstruktur

3.1 Viktige strategiske grep

Visjonen for Innhærdsbyen er å bli en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion. Det skal bli for folk i hele Innhærdsbyen, både i byer og bygder – og regionen skal framstå som attraktiv å etablere seg i for næringslivet. For å få dette til må det tas tydelige nettoppgaver.

For at Innhærdsbyregionen skal utvikles til en konkurransedyktig og med framtidige innbruk og transport i foreng med miljøene (tog, busser og biler)

4.1 Attraktive byer og lokalsamfunn

Sammen for attral Innhærdsbyens s strategiske grep fic:

1. **Knytte sammen** byer om å kny av Trøndelag.
2. **Attraktive steder** investeringer i levende og attraktivt «hjemflytters» grunnlag for li
3. **Effektive over** ulike steder be tilbud – med i og leitetidens kollektivtransp

Introduksjon

Et av hovedmålene i areal- og transportstrategien for Innhærdsbyen er at byer og tettsteder skal utvikles til kompakte og levende sentrumsområder. Sentrumsområdene skal være gjensidige med gode møteplasser og variert tjenestetilbud.

Sentrumsområdene skal utvikles med et mangfold av innhold og metoder. Kulturvirksomheter og undervisningsfunksjoner bør lokaliseres i sentrum for å bidra til aktivitet, i tillegg til sentrum er aktiviteten meg er det viktig med både bre begrensning i arealutstrek som bidrar til liv og attraktivt møteplasser.

I Innhærdsbyen må det v lokaliserings- og bygginge. Bli ner som videregående skole sentralt i folks hverdagsliv går på skole, handler i but Det er vanskelig å gi en eks er attraktivt vil kunne oppk

Følgende faktorer trekkes økonomisk institutt (Tern):

- Et variert tilbud av gode
- Bedre tilgang på gode i
- Mer levende sentrum
- Bedre transporttilbud
- Økt tilgjengelighet til et
- Økt attraktivitet for virk

Attraktive byer og lokalsamfunn overordnede mål. Det er v opplevelser for alle beboer hjemflytters og det er vik å flytte li regionen.

Felles areal- og transportstrategi for li

4. **Enklere å gå, sykle og reise kollektivt:** Bli vil også i fremtiden spille en viktig rolle i Innhærdsbyen på strekninger der det ikke er tilgjengelig et godt kollektivtilbud. Det er avgjørende nødvendig å utvikle strategier som reduserer bilavhengigheten og som gjør det enklere å velge å gå, sykle eller reise kollektivt. Selv om teknologutvikling kan redusere utlempene med bilbruk, tar personbil mye plass når de

Kunnskapsgrunnlag

Straumen Attraktiv by 2020 - Status pris for bærekraftig by- og stedsutvikling

I oktober 2020 mottok Indreøy kommune det yngste bevisst på prisen til Straumen som landets mest attraktive sentrum dette året. Attraktiv by-prisen belønner planlegging og gjennomføring av bærekraftig by- og stedsutvikling med høy kvalitet. Departementet skriver at tre finalistar har som fellestrekk at de er mindre byer og steder som legger til rette for bærekraftig utvikling gjennom å skape attraktive og levende sentrum.

5 Transportstrategier

5.1 Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem

Introduksjon

I Trøndelag fylkeskommune sin samferdselsstrategi er visjonen «Ett tilgjengelig, trygt, sømløst og helhetlig transportsystem som gir de beste mulighetene for et bærekraftig og miljøvennlig transportsystem gjennom hele år».

Med god samhandling mellom alle aktørene i transportsystemet på alle nivå, samordning av reiseledere og med god bruk av teknologi kan kostnadseffektive og mer fremtidsrettede transportløsninger gjøre denne bevegelsesfriheten mer bærekraftig enn i dag.

Et helhetlig og bærekraftig transportsystem i Innhærdsbyen skal bidra til et funksjonelt bo- og arbeidsmarked og skal bidra til å redusere transportens belastning i form av trafikkulykker, anaerbruk, klima- og miljøkonsekvenser.

Bærekraftig mobilitetsplanlegging handler om å se transportformer, arealplanlegging og menneskelig adferd i sammenheng.

Reduksjon i personbiltrafikken vil kreve satsing på tiltak som gjør det attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt, og at dette er reelle alternativer til privatbilen. En godt utviklet digital infrastruktur vil bidra til å styrke valgfrihet – for eksempel å velge bort en reise uten at dette trenger å ha praktisk betydning.

Næringslivet på Innhæred har behov for kompetente ansatte, og tilgangen til dette skal sikres gjennom et godt transportsystem. Videre har næringslivet behov for et effektivt og pålitelig transportsystem som sikrer inn- og utgående godsstrømmer.

Som et «samlet» net

For å få til konkurransedyktige alternativer til personbiltransport på Innhæred, må det utvikles et effektivt «samlet» transporttilbud som dekker hele reisekjeden der det er hvor ulike transportmidler kan inngå. Ulike transportformer med ulike egenskaper som gange, sykkel, tog, buss, bil, bestillingstransport og delingsbiler spiller sammen i et system der transportformene supplerer hverandre. Samordning av offentlige betalte transportformer bør forsterkes, for å utnytte tilgjengelig kapasitet og øke fleksibiliteten.

MÅL – dette vil vi

- Utvikle et sømløst persontransportsystem som gir mer komplette og brukervennlige løsninger innen kollektivtransport
- Utvikle et transportsystem som gjør det enklere å gå, sykle eller reise kollektivt

4.3 Næringsvekst og -lokalisering

Introduksjon

Å legge til rette for næringsvekst er viktig dersom Innherredsbyen skal nå målsetting om å ha en stabil folketallsvekst i fremtiden. Strukturendringer i næringslivet understreker behovet for å utvikle nye strategier for næringsvekst. Tilgang på arbeidsplasser er viktig for å styrke bosettingen. Hvor virksomheter lokaliseres har også stor betydning – både for virksomhetenes framtidige utviklingsmuligheter og for mulighetene til å reise miljøvennlig til og fra. Tilgang til areal og prinsipper for lokalisering er virkemidler som tilligger kommunene som planmyndighet.

Ved riktig lokalisering kan den enkelte virksomhet trekke til seg kompetent arbeidskraft, kunder, besøkende, studenter osv fra et større omland – dette vil på lengre sikt være en mer robust lokalisering for virksomheten enn en lokalisering der det er tungvint å reise til og fra. Dersom virksomhetens lokalisering gjør det mulig å reise med tog til og fra, kan reisetiden i tillegg benyttes til produktivt arbeid. Da vil virksomhetens utviklingsmuligheter ytterligere kunne styrkes.

Det er ikke hensiktsmessig for alle typer virksomheter å lokaliseres ved en togstasjon. Det vil heller ikke være ønskelig ut fra mål om attraktiv stedsutvikling. Plasskrevende virksomheter bør lokaliseres andre steder. Dessuten har ikke alle kommuner en togstasjon. I en konkret vurdering av hvor ulike typer virksomheter bør lokaliseres kan ABC-prinsippet for virksomhets-lokalisering benyttes. ABC-prinsippet bør legges til grunn for kommunenes arealplaner. Retningslinjer for de enkelte næringsområder bør sikre rett virksomhet på rett sted. Lokaliserings-prinsippene bør samtidig gi næringslivet gode utviklingsmuligheter på lang sikt.

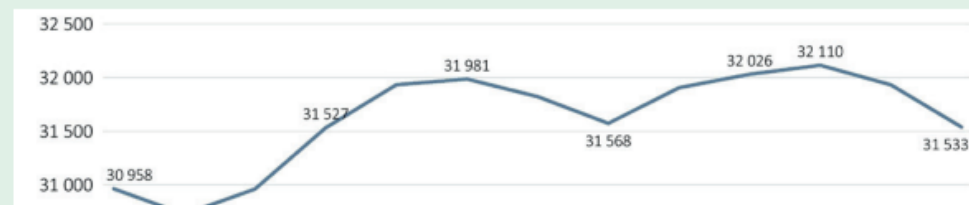


MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal være en attraktiv region å etablere og drive næringsvirksomhet i.

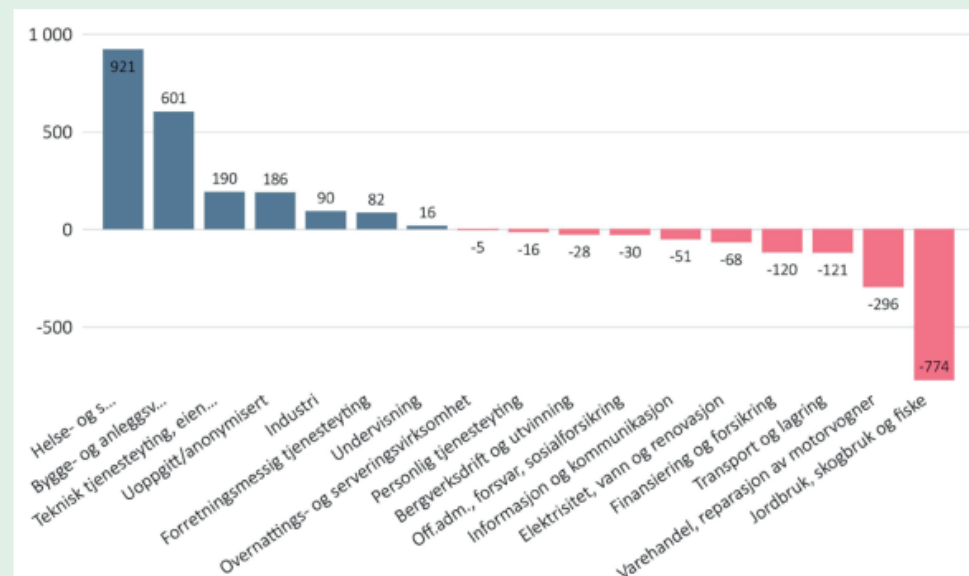
Kunnskapsgrunnlag

Næringslivet i Innherredsbyen er variert, og har dermed vist seg å være relativt robust i nedgangstider. Tidslinjen viser kun mindre utslag av finanskrisen i 2009, oljeprisfallet i 2015 og koronakrisen i 2020.



Utvikling i antall sysselsatte i Innherredsbyen fra 2008-2020.

Innherredsbyen har en spesielt sterk jordbruksnæring i forhold til resten av Trøndelag og landet. Reduksjon i sysselsettingen er et uttrykk for stor omstilling og produktivitetsvekst, og ikke en svekkelse av næringen i Innherredsbyen.



Endring i antall sysselsatte i Innherredsbyen etter næring, 2008-2018.



STRATEGI – viktige hovedgrep

- Rett virksomhet på rett plass: **ABC-prinsippet for næringslokalisering** legges til grunn ved tilrettelegging for næringsareal til forskjellige næringsbransjer.
- I Innherredsbyen skal det være et godt og variert tilbud av attraktive næringsarealer for forskjellige typer næringsvirksomhet (bransjer). Kommunene skal samarbeide om å etablere sterke næringsklynger.
- Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om å etablere næringsareal for **areal- og plasskrevende virksomhet** med et regionalt marked; inkludert også steinbrudd, grus og masseuttak.



SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

Dette sier vi JA til:

- Kommunene skal sikre tilgang til attraktive næringsareal ut fra egne fortrinn og behov.
- Kommunene skal legge til rette for lokalisering av **besøks- og arbeidsplass-intensiv virksomhet** i kommunesentra for å redusere behov for å reise og øke bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. I kommuner, der dette er mulig, bør slike virksomheter lokaliseres i gangavstand til togstasjon.
- Logistikk- og industrivirksomhet bør samles i egne næringsområder. Slike områder kan med fordel lokaliseres nær hovedvegnettet eller i tilknytning til jernbane og/eller havn.
- Kommunene skal legge opp til effektiv arealutnyttelse på både eksisterende og nye næringsområder, for å dempe behov for nye næringsareal i regionen, og redusere press på **LNF-områder**.

Dette sier vi NEI til:

- Lokalisering av kontorbygg langs hovedvegnettet utenfor kommunesentra.

Se eget kapittel 4.4 når det gjelder prinsipper for lokalisering av ulike typer handelsvirksomhet.



HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging



H7: Gjennomføre en kartlegging av behovet for ulike typer næringsareal i Innherredsbyen. Særlig skal det samarbeides om å dekke behovet for regionale næringsområder for areal- og plasskrevende virksomheter; herunder også steinbrudd, masseuttak og lignende og behov som vil komme av at Innherredsbyen øker sin aktivitet innen blå-grønne næringer.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorison: 2021–24



H8: Kartlegging av potensielle vekstnæringer i Innherredsbyen og mulighetene for å utvikle sterke næringsklynger. Kommunene skal samarbeide om en ny strategisk næringsplan.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorison: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Innherredsbyen ønsker at togtilbudet på Trønderbanen skal utvikles i framtiden med bedre materiell, tilgang på internett, raskere reisetid og bedre frekvens. Lokalisering av virksomheter bør derfor støtte opp under denne målsettingen slik at markedsgrunnlaget for togreiser styrkes. Samtidig bør det gjøres enkelt for alle i Innherredsbyen å komme seg til og fra togstasjoner. Da må også andre tiltaksområder i dette strategi-dokumentet utvikles, f.eks parkeringstilbud, kollektivtilbud og tilbudet for å gå og sykle. Les mer om dette i kapittel 5.

6 Gjennomføring av strategien

6.1 Handlingsprogram

Etterfølgende oppsummering av handlingspunkter fra strategiene i kapittel 4 og 5 må leses som mulige oppfølgingsoppgaver som Innherredsbyen kan samarbeide om etter at Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen er vedtatt hos partnerne. Det anbefales at samarbeidet videreføres med en forpliktende 5-årig samarbeidsavtale, se mer om dette i kap 6.2.

Etter at videreføring av prosjektet er formalisert, vil det være naturlig å gjennomgå handlingsprogrammet på nytt og foreta en nærmere vurdering av hvilke oppfølgingsoppgaver som skal prioriteres først og sist. Det vil da også være naturlig å vurdere nærmere fremdrift og ansvar for gjennomføring av de ulike oppgavene.

Oppgaver for oppfølging av arealstrategier

Attraktive byer og lokalsamfunn:

H1: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om attraktiv stedsutvikling gjennom kunnskapsoppbygging, dialogsamlinger og deling av gode erfaringer. Kommunene skal legge areal- og transportstrategi for Innherredsbyen til grunn i arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

H2: Samarbeide om felles prinsipper for by- tettstedsutvikling, felles frikjøpsordninger for parkering, plankrav og utbyggingsavtaler i utbyggingsaker og planprosesser.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

H3: Samarbeide om arkitektkonkurranser, mulighetsstudier og parallelloppdrag for å sikre et stort idémangfold og godt faglig grunnlag for god stedsutvikling.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

Boligutvikling:

H4: Gjennomføre en boligpreferansestudie for kommunene i Innherredsbyen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H5: Gjennomføre en analyse av faktisk boligbehov og boligsammensetning i hver kommune. Analyse av boligmiks – den fysiske bygningsmassen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag Fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H6: Kommunene i Innherredsbyen skal utarbeide boligutviklingsprogram som prioriterer hvor det skal bygges boliger av ulike typer i kommende planperiode. Boligutviklingsprogrammet skal ha med konsekvenser for sosial infrastruktur, transport, attraktivitet.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Næringsvekst og -lokalisering:

H7: Gjennomføre en kartlegging av behovet for ulike typer næringsareal i Innherredsbyen. Særlig skal det samarbeides om å dekke behovet for regionale næringsområder for areal- og plasskrevende virksomheter; herunder også steinbrudd, masseuttak og lignende og behov som vil komme av at Innherredsbyen øker sin aktivitet innen blå-grønne næringer.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24

H8: Kartlegging av potensielle vekstnæringer i Innherredsbyen og mulighetene for å utvikle sterke næringsklynger. Kommunene skal samarbeide om en ny strategisk næringsplan.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24.

Hva har prosjektet oppnådd? (status 2021/22)



- ✓ *Oppstart kunnskap – og samarbeidsutvikling*
 - ✓ *Bidrag til regional tenkning*
 - ✓ *Areal – og transportstrategi med handlingpunkter*
 - ✓ *Konsensus i bredt sammensatt styringsgruppe, og politisk vedtak om å tilslutte seg*
 - ✓ *Lagt et grunnlag for videre utvikling, og målrettet arbeid*
-
- ✓ *Mye på gang , muligheter og modenhet*
 - ✓ *..... så fra ord til handling*

Vi er i en overgangsfase.... (på det meste...)

Hvorfor jobbe videre med dette? Hva er alternativet?

Står sterkere sammen – komme i posisjon

Større påvirkningskraft, helhetlige løsninger og gjennomføringsevne

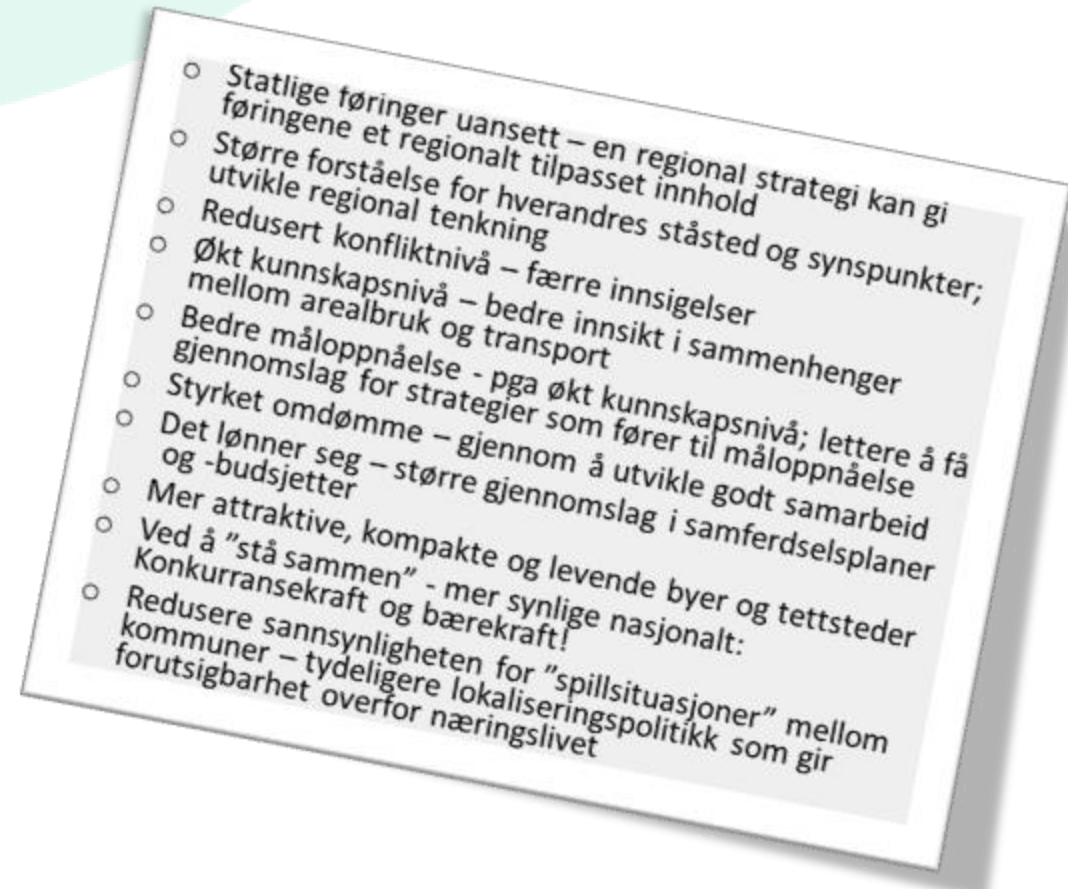
Skape en arena samarbeid, samordning og utvikling

Komplekse sammenhenger areal og transport, mange aktører, fragmenterte strukturer, mål- og interessekonflikter

Bygge kompetanse og forståelse

Holdninger, forståelse, kunnskap

- Konkurranseskraft?
- Ansvar er splittet opp!
- Vi når ikke målene våre, f eks innenfor klima, jordvern, mobilitet, attraktivitet!
- Fravær av gode samhandlingsarenaer?
- Vi er oss selv nærmest og er opptatt med vårt?
- Fravær av incentivordninger for å arbeide for nasjonale mål?



Trøndelagsplanen



- - I 2030 er Trøndelag best i Norge på regional samhandling.
- - I 2030 har Trøndelag en bærekraftig areal- og transportstruktur.

- **For å nå målene i Trøndelagsplanen står det blant annet følgende:**

- «Å ha funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele fylket er viktig for samfunnsutviklingen. Det krever god koordinering av kommunenes areal- og transportplanlegging. Samarbeid og samordnet innsats over kommunegrenser og innen flere samfunnssektorer er nødvendig, både for å håndtere vekst i pressområder og for å sikre livskraftige distrikter. Koordinert utvikling av klima-, areal- og transportplanlegging gir bedre gjennomføringskraft og vil styrke Trøndelag sin posisjon nasjonalt.»

- Innherredsbyen svarer direkte opp dette på en god måte, og viser hvordan også andre regioner i Trøndelag kan arbeide sammen for å nå målene i Trøndelagsplanen. (læringsmomenter)

TRØNDELAGSPLANEN



Hør

Vi knytter fylket sammen

TRØNDELAGSPLANEN

HVOR SKAL TRØNDELAG VÆRE I 2030?



Bolyst og livskvalitet

I 2030 skal **god livskvalitet og mangfold** kjennetegne Trøndelag

I 2030 er **kunst og kultur en viktig drivkraft for samfunnsutvikling** i Trøndelag

I 2030 er Trøndelag best i Norge på **regional samhandling**



Regionale tyngdepunkt og kommunikasjoner

I 2030 har Trøndelag en **bærekraftig areal- og transportstruktur**

I 2030 har Trøndelag et **balansert utbyggings- og bosettingsmønster**

I 2030 har Trøndelag et **samordnet transport- og samferdselssystem**



Kompetanse, verdiskaping og naturressurser

I 2030 har Trøndelag et **omstillingsdyktig og framtidsrettet arbeids- og næringsliv**

I 2030 er trøndersk næringsliv basert på **miljøvennlig næringsutvikling og teknologi**

I 2030 har Trøndelag **bærekraftig produksjon av mat og bioråstoff**

