

MØTEREFERAT

Tilstede:

Vår dato: 30.09.25

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder
Rikard Spets, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Line Fjørstad, Trondheim kommune
Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Geir Vangen, Jernbanedirektoratet
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Forfall:

Eugen Sørmo, Malvik kommune

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen
Anne Irene Enge, Malvik kommune

Lavrans Skuterud, Orkland kommune
Petter Lindseth, Skaun kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
John Kenneth Selven, Trondheim kommune

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune
Terje Sivertsvoll, Jernbanedirektoratet
Tor Sæther, Statsforvalteren
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

Forfall:

Stig Roald Amundsen, Malvik kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 26. september**

Saksnr	Tittel	Part	Sakstype
25/25	Status måloppnåelse/trafikkutvikling	Sek	Orientering
26/25	Byutredningen 2025 for Trondheimsområdet milepæl 4 - resultater	Svv	Orientering
27/25	Status gateprosjektene	Trfk	Orientering
28/25	Status jernbane	Jbdir	Orientering
29/25	Statusrapport fra AtB	AtB	Orientering
30/25	Tertialrapport 1/2025	Sek	Beslutning
31/25	Omdisponering ubrukte midler	Tk	Beslutning
32/25	Øvre og Nedre Bakklandet - økt styringsramme	Tk	Beslutning
33/25	Omdisponering midler	Trfk	Beslutning

34/25	Budsjettendringer 2025	Sek	Beslutning
35/25	Oppfølging av spørsmål om bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk etter 2029 (Trfk)	Trfk	Drøfting
36/25	Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029	Trfk	Orientering
37/25	Status for utbygging av bussdepot for Stor-Trondheim	Trfk	Orientering
38/25	Planprogram Byåstunnelen	Trfk	Orientering
39/25	MP i media (Sek)	Sek	Orientering
	Eventuelt • Evaluering av møtene i Kontaktutvalget	Sek	Beslutning

Møtereferat

Referat fra møte 23. mai 2025 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 18. juni

Sak 61 - Omdisponering midler oppgradering veiter (Tk): Vedtok å finansiere oppgradering gjennom å omdisponere 5 millioner kroner fra prosjektet Vaterlandsveita/Gjolvangsveita til prosjektet Ravelsveita. 2,5 millioner kroner dekkes av Miljøpakkens andel av prosjektet og 2,5 millioner kroner dekkes av Trondheim kommune. Styringsramma for Ravelsveita settes til 13 millioner kroner

Sak 62 - Finansiering av NTNUs deltakelse i HjemJobbHjem (Tk): Støttet å signere HjemJobbHjem-avtale med NTNU om deltakelse i HjemJobbHjem fra september 2025 til september 2026, selv om kostnadene vil overskride de årlige rammene som er satt i handlingsprogrammet. Programrådet vedtok å periodisere prosjektet, slik at overskytende kostnader i 2025 og 2026 tas fra budsjetter i påfølgende år

Sak 63 - Endring støypakke 1 (Trfk): Vedtok å endre styringsrammen for Støypakke 1 fra 16,6 til 21 mill. kroner. Ga tilslutning til at 4,3 mill. kroner avsatt i 2026 i Støypakke 2 forskutteres og omdisponeres til Støypakke 1.

Sak 64 - G/s-veg langs Fv. 708 Vollmarka i Melhus (Trfk): Sluttes seg til at alternativ 2 legges til grunn for videre arbeid, og at byggeplanen ferdigstilles. Programrådet vedtok ikke nytt styringsmål eller-ramme for prosjektet, og ber Trøndelag fylkeskommune avvente utlysning av prosjektet til Miljøpakken har tatt stilling til porteføljen i Melhus som helhet

Sak 65 - Blåsmoen - g/s-veg på del av Fv. 6490 (Trfk): Ba om at byggeplanen ferdigstilles, og at Trøndelag fylkeskommune deretter legger frem en sak for programrådet for beslutning om videre prosjektgjennomføring.

Beslutninger i programrådet 21. august

Sak 88 - Beslutning div prosjekt Ringvålvegen (Trfk): Programrådet sluttet seg til følgende prioritering:

- 3,0 mill. kr bevilges til sluttfinansiering av prosjekt nr. 1 (Nytrøringen-Skogly).
- 1,6 mill. kr bevilges til sluttfinansiering av prosjekt nr. 4 (Lund Snuplass).
- 10,0 mill. kr bevilges til prosjekt nr. 2 (Vestover anleggsbidrag utbyggere).
- 5,0 mill. kr settes av til TS-tiltak for prosjekt nr. 3 (Lundvegen og vestover)

e. 3,7 mill. kr bevilges til prosjekt nr. 5 (Åsheim skole-Kongsvegen)

De frigjorte midlene fra egen omdisponeringssak inngår som finansieringskilde for denne prioriteringen. Dette avhenger av positivt vedtak i Kontaktutvalget.

Sak 89 - Risikofordeling E6 Brattørbrua - omklassifisering (Svv): Sluttet seg til at den foreslåtte fordelingsbrøken benyttes som utgangspunkt for risikofordeling, med følgende presiseringer:

- Brøken skal ikke anvendes automatisk, men suppleres med en vurdering av årsakssammenheng.
- Ved større avvik (over 10 % av total styringsramme eller 10 mill. kr) skal årsaksforhold dokumenteres særskilt.
- Kostnadsbesparelser skal håndteres på tilsvarende måte som merkostnader

Beslutninger i programrådet 11. september

Sak 98 - Innherredsveien vest (Trfk): Programrådet sender saken til politisk behandling med følgende innstilling:

1. Prosjektet Innherredsveien vest videreføres innenfor den økonomiske rammen på 294 mill. kr (2025-priser), med oppstart av byggeplanlegging og nødvendige reguleringsavklaringer.
 - a. For Bakke bru legges T-kryss mot Bakklandet til grunn. Det skal avklares med planmyndigheten om tiltaket krever reguleringsplan. Dersom regulering utløses, skal 0+ vurderes som alternativ.
 - b. For Solsiden legges alternativ 0+ til grunn. Dette innebærer minimum oppgradering av holdeplasser og forbedret gangkryssing ved Beddingen. Løsningen skal utformes slik at den ikke gir negativ virkning for kollektivtrafikkens fremkommelighet. Det vurderes å gi kollektivfeltet et tydelig visuelt uttrykk i gatebildet.
 - c. For Bassengbakken anbefales enkle tiltak etter alternativ 0+ på kort sikt. Det startes samtidig reguleringsarbeid med utgangspunkt i T-kryss.
2. Programrådet legger til grunn at forslag til revidert styringsmål for prosjektet legges fram for Kontaktutvalget i forbindelse med oppstart av neste fase.
3. Programrådet legger til grunn et lavere styringsmål enn skissert. Sykkeltiltakene må finansieres utenfor metrobuss-midlene.

Beslutning i ekstra programråd 19. september

Sak 97 - Tiltak Metrobuss (Tk): Vedtar å bevilge 500 000 nok for å fullføre prosjektet "tiltak metrobuss". 220 000 av disse midlene løses i tråd med Trondheim kommunes forslag i sak "omdisponering av midler" PR 100/25. Det resterende behovet dekkes gjennom TKs og TRFKs PU-midler.

Vedtak: tas til orientering

25/25 Status måloppnåelse/trafikkutvikling (Sek)

Bente Gravaas orienterte (vedlagt presentasjon).

Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutvikling i miljøpakkeområdet.

Byindeksen viser en vekst på 5,6% i biltrafikken sammenlignet med 2019, men veksten har flatet ut de siste månedene. Siste år er veksten lavere enn siste tre år.

Kollektivtrafikken har fortsatt vekst i første del av 2025, med 11 prosent flere påstigende passasjerer i sone A på buss/trikk og 17 prosent flere reiser med tog i sone A. På toget var det i mai-juli noe færre reisende sammenlignet med i 2024. Dette kan blant annet skyldes vedlikeholdsarbeid, stenging i forbindelse med elektrifiseringsprosjektet og mer buss for tog.

Siden 2010 har Trondheim kommune hatt årlige tellinger av gående og syklende inn og ut av Midtbyen (inkludert Brattøra). Registreringene er finansiert av Miljøpakken. I sum viser tallene en positiv utvikling i antall som går, sykler eller bruker el-sparkesykkel inn og ut av Midtbyen. Det er flest som går, og det ser ut som at utviklingen i antall på sykkel har flatet ut noe til fordel for en vekst i bruk av gange og el-sparkesykkel.

Les flere tall og utfyllende beskrivelser i digital rapport ved å følge denne linken: <https://infogram.com/status-maloppnaelse-september-2025-1h0r6rzkjzjd4e> eller se pdf. i vedlegg.

Diskusjon

Trfk: Befolkningen har vokst i Trondheim øst. Hvor stor andel tar man av bef.veksten med de grønne reisene? Da må man inn i RVU-tallene.

Leder: Vi ligger høyt på Byindeksen, noe som er en felles utfordring for oss. Med en utflating i det 3-års glidende snittet, vil vi om ett år ligge 4% over 2019.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

26/25 Byutredningen 2025 for Trondheimsområdet milepæl 4 - resultater (Svv)

Ingrid Engan Nøren og Tor-Erik Jule Lian orienterte.

Hva saken gjelder

Statens vegvesen vil orientere om de resultater og funn som foreligger per nå fra arbeidet med byutredning for Trondheimsområdet.

Bakgrunn for saken

Byutredningen er et kunnskapsgrunnlag som skal vise hvordan ulike virkemidler bidrar til oppnåelse av nullvekstmålet, men ikke gi en anbefalt løsning. Endelig kombinasjon av tiltak og virkemidler besluttet av partene i fellesskap gjennom reforhandling av byvekstavtalene som Samferdselsdepartementet inviterer til.

Grunnet endret fremdrift for alle byutredningene, vil det ikke bli sendt ut resultater eller rapportutkast i forkant av møtene i byvekstsamarbeidene. Milepæl 4 er derfor en orienteringssak som presenterer resultater og funn i byutredningene så langt arbeidet har kommet til nå, og gir grunnlag for innspill og diskusjon i møtene. Resultatene er basert på retningslinjene for byutredningene og viderefører sammensetningen av arealbruksalternativ (milepæl 1) og virkemiddelpakker (milepæl 2) som ble behandlet av Kontaktutvalget i januar 2025, samt de foreløpige resultatene (milepæl 3) som ble presentert i mai.

Etter fremleggelsen for byvekstsamarbeidet nå, vil innspill bli vurdert innarbeidet og deretter sendes rapporten på lokal høring til byvekstpartene (trolig i slutten av oktober) med ca. 3 måneders høringsfrist. Deretter sendes de lokale rapportene til Samferdselsdepartementet i desember 2025 sammen med en samlerapport for alle de fire byområdene. Høringsmerknadene kommenteres og formidles til Samferdselsdepartementet i etterkant av lokal høring.

Saksfremlegg

For Trondheimsområdet er det beregnet en samlet vekst i den privatbiltrafikken som inngår i nullvekstmålet, på ca. 17% frem mot år 2036 og ca. 28% mot 2050. En analyse av ulike komponenter i den prosentvise veksten frem mot 2036 viser følgende:

- 2 % skyldes målt (faktisk) trafikkvekst i perioden 2019–2023
- 5,5 % skyldes demografi (endring i befolkning)
- 3,4 % skyldes bilparken (økt elbilandel)
- 2,7 % skyldes transporttilbud/nettverksendringer
- 4 % skyldes økonomisk vekst, samvariasjon og andre endringer

Byutredningen har analysert fire virkemiddelpakker som viser ulike måter for å unngå denne veksten og dermed oppnå nullvekstmålet i Trondheimsområdet.

I Milepæl 4 vil de mest relevante analyseresultater og funn fra arbeidet frem til nå bli presentert i møtet som;

- effekt av enkelttiltak
- effekt av virkemiddelpakkene og geografiske forskjeller
- foreløpige samfunnsøkonomiske analyser inkl. helseeffekter
- supplerende analyser/vurderinger

Resultatene vil gi grunnlag for å diskutere en rekke temaer som kan bli aktuelle i forbindelse med kommende reforhandling av byvekstavtalen, eksempelvis;

- avgrensning av nullvekstområdet
- innretting på trafikantbetaling/bompenger
- nivå på kollektivtransportsatsing
- parkering som virkemiddel
- betydningen av fortettet arealbruk

Diskusjon

Sf: Hvor blir det av økte parkeringsinntekter i disse beregningene? Hvem får bruke disse midlene? Det er ikke med i beregningene.

Tk: Er det diskutert hvilke virkemidler som vil hjelpe på å redusere trafikken i omegnskommunene?

Leder: Dette bildet gjelder for alle byområdene. Betydelige forskjeller mellom byen og omegnskommunene.

Trfk: I de politiske beslutningene er det mye som skal hensyntas. Blir det veldig dyrt, er det bare de med god råd som kan kjøre bil. Stor forskjell mellom Trondheim og Stjørdal. Hva om avtalen kun hadde med Trondheim kommune? SVV har også gjort beregninger kun for Trondheim kommune.

Tk: Enkelttiltakene møter fort politikken. Er et kilometerbasert bomsystem avgjørende? Nei.

Svv: Grunnlaget er godt og tydelig. Effekten av E6 øst er tydelig.

Trfk: Utvidelse av avgiftsparkering er diskutert. Er det analysert kapasitet på park&ride i omegnskommunene? Ja, innfartsparkering er en del av analysen, men informasjonen vi har er for dårlig. Gjelder blant annet informasjon om antall parkeringsplasser og belegg.

Trfk: Har fått midler fra MP til å vurdere utvidelse av Gråkallbanen. Gjelder kun en utvidelse fra sentrum mot øst. Metrobuss linje 2 ligger fortsatt inne i tillegg. Har satt den på vent til etter Byutredningen.

Konklusjon: Tas til orientering

27/25 Status gateprosjektene - orientering (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte om status.

Prosjekt	Status	Anleggs-start	Trafikk-åpning	Neste hovedmilepæl	Rapportering			Kommentar
					Fremdrift	Økonomi	Kvalitet	
Innherredsveien, øst	Vedtatt styringsramme	aug.23	okt.25	Trafikkåpning				Trafikkåpning desember 2025
Nordre llevollen	Vedtatt ny styringsramme	jan.23	jun.25	Trafikkåpning				Ferdig
Kongens gate	Forslag ny styringsramme	aug.24	nov.26	Anleggsstart				Økt kostnad. Trafikkåpning ultimo 2026 for kollektivtrase fortsatt et mål. Viser til egen sak.
Nyhavna	Vedtatt styringsramme	sep.25	des.27	Vedtak RP				Forsinket planbehandling. Usikkerhet om trafikkåpning. Konsept utfordres
Elgeseter gate, nord	Vedtatt ny styringsramme	apr.27	nov.28	Vedtak RP				Kun ombygging av nødvendig infrastruktur i bakken og tiltak for kollektiv.
Haakon VII's gate	Utredningsestimat	okt.27	des.29	Prosjektavklaring				Denne oppdateres etter valgt konsept
Innherredsveien, vest	Avsetning	n/a	n/a	Konseptvalg				Denne oppdateres etter valgt konsept
Olav Tryggvassons gate	Avsetning	n/a	n/a	Konseptvalg				
Sum								

Diskusjon

Trfk: I OT er det mange avhengigheter. Det er tatt initiativ til p-kjeller under OT. Det må sees i sammenheng med vårt gateprosjekt. Må ha en fleksibel inngang til samspill med aktørene. Vil ha konsekvenser for busstilbudet hvis det blir bygd.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

28/25 Status jernbane - orientering (Jbdir)

Terje Sivertsvoll orienterte om status for jernbanesatsingen i avtaleområdet (vedlagt presentasjon).

Diskusjon

Sf: Vil elektrifiseringen av Meråkerbanen utløse noen muligheter for godstrafikk Norge-Sverige? Ja, det er aktører som vurderer muligheter.

Trfk: Blir det noen forskuttering av vedlikeholdsprosjekter nord for Nesvatnet nå som det ikke går tog?

Jbdir: BaneNor har en plan de følger. Kan ikke legge ut alle prosjektene i markedet samtidig. Kan ikke svare på hva de kan forsere av andre vedlikeholdsprosjekter.

Leder: Er det kapasitet til å ta imot økt trafikk fra Sverige.?

Jbdir: God kapasitet, spesielt på natt. Større kapasitetsproblemer videre Stjørdal-Trondheim og Stjørdal-norover. Kapasiteten er overbelastet fra Oslo og nordover i dag.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

29/25 Statusrapport fra AtB

Grete Fuglem Tennås og Harald Storrønning orienterte (vedlagt presentasjon).

AtB la fram status for dagens drift av kollektivtransporten og øvrige mobilitetstilbud, og hva AtB har jobbet med i det siste, med betydning for målene i byvekstavtalen.

Diskusjon

Svv: Fremkommelighet for bussen er viktig. Er det regnet på hva man kan få til med bedre fremkommelighet? I sentrum er det bussen som hindrer bussen. Er det tenkt på omlegging av ruter for å unngå det? AtB: Bussen kan være bussens fiende. Hvis busser ikke skal innom sentrum vil en få høyere omstigning, som er en ulempe.

TK: Bra at konkurranseforholdet for buss/bil er forbedret og at det er passasjervekst. Hvilke økonomiske konsekvenser har passasjerveksten for Atb? Kan en hente ut noen gevinster? Viktig å optimalisere tilbudet for å gjøre gevinsten større. Overføringene nasjonalt framover er usikre.

Atb: Kundene reiser mer, men vi får ikke nødvendigvis flere kunder. Nye kunder er viktig framover.

TRFK: AtB har ikke fått så store økonomiske konsekvenser som f.eks. Kolumbus fordi AtB ikke har framforhandlet nye avtaler i denne perioden. Traseene og strømmtilgang er viktig framover. Strøm er utfordring hvis en løsning med ett depot. Undersøkelser viser at kundene er fornøyde.

Leder: Bompenger og statlige overføring er viktige for kollektiv drift. Kan Trfk/ AtB være med på å vise dette? ja.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

30/25 Tertialrapport 1/2025 (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Tertialrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på 248 aktive prosjekt. Per 1. tertial (T1) disponerer etatene økonomiske rammer på drøyt 2,9 mrd. kr. De rapporterer en total årsprognose på i underkant av 2,1 mrd. kr. Dette utgjør 69% av disponible midler i 2025 og tilsvarer et **mindreforbruk på 0,9 mrd. kroner.**

Konsekvensene av mindreforbruk er at ulike statlige midler/tilskudd trekkes inn dersom de ikke benyttes som forventet (statsbudsjett), og dette må rebevilges i senere statsbudsjett. Det er opp til Statens vegvesen å orientere partene om inndragning av midler i 2025, slik at partene får et grunnlag til å vurdere behov i revideringen av Miljøpakkens årsbudsjett.

Partene i Miljøpakken er enige om at det akkumulerte mindreforbruket er for stort og har fokus på økt gjennomføringskraft i plan- og byggefase. Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune har allerede tatt organisatoriske grep for å øke gjennomføringskraften.

Fylkeskommunen rapporterer om ytterligere tiltak for å øke gjennomføringsevnen. Trondheim kommune har satt i gang en prosess for å bedre gjennomføringskraften i miljøpakkeprosjekter.

Sekretariatet ser positivt på disse grepene og forventer at de vil bidra til mer realistiske innspill, at produksjonen går opp og at mindreforbruket går ned.

Tertialrapporten må ses i sammenheng med sak om budsjettendringer for 2025 (sak 34/25). Deler av mindreforbruket skyldes periodisering. **Foreslåtte budsjettendringer vil bidra til å redusere periodiseringsavviket med 116,5 mill. kr.**

Bestilling T1-rapport

Partene er bedt om å rapportere på følgende:

1. Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.
2. Prosjektstatus, økonomi og fremdrift pr. 1 tertial 2025 (ihht. til oversendt mal)

Tidsfrist for samlet rapportering til sekretariatet var 20. mai

Diskusjon

- Tk: Ber om at vi løfter opp de største sakene, de største forsinkelsene i tertialrapporteringen.
- Sek: Dette tas med i T2
- Trfk: Ser at det er parter som ikke har gitt en overordnet vurdering.
- Sek: Ber om at dette gjøres, så er det opp til hver part å levere

Vedtak:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 1 - 2025

31/25 Omdisponering ubrukte midler (Tk)

John Kenneth Selven orienterte.

Sammendrag (laget ved hjelp av Gemini)

I saken foreslår Trondheim kommune en omdisponering av 46,5 millioner kroner fra tidligere bevilgede, ubrukte midler i Miljøpakken, samt fra prosjekter med mindreforbruk eller som er avsluttet. Midlene skal dekke merkostnader på andre prosjekter og øke styringsrammen for prosjekter som snart skal igangsettes. Blant prosjektene som frigjør midler er "Sigurd Jorsalfars veg" og "Trygg Skoleveg Charlottenlund skole" som utgår, og "Saupstadbrua" som er ferdigstilt med mindreforbruk. Prosjekter som får økt styringsramme inkluderer "Presthusveien", "Øvre Grilstadkleiva", "Kongsvegen", og "Øvre- og Nedre Bakklandet". Trondheim kommune anbefaler at endringene godkjennes av Kontaktutvalget og finansieres av disse frigjorte midlene, som del av en løpende porteføljestyring.

Bakgrunn

I denne saken foreslås en omdisponering av tidligere bevilgede midler som ikke benyttes pga. mindreforbruk eller stopp av prosjekt. Midlene foreslås omdisponert for å dekke inn merkostnader på andre prosjekt, samt å øke styringsrammen på noen prosjekt som snart skal påbegynnes. Totalt foreslås en omdisponering av 46,5 millioner kroner.

Utredning

Trondheim kommune har innenfor sin portefølje av Miljøpakkeprosjekter en del prosjekter som går både over og under den satte styringsrammen, eller avsluttes av ulike grunner. Som en del av den løpende porteføljestyringa foreslår Trondheim kommune å gjøre endringer i styringsrammen på flere prosjekter. Under følger en oppsummering i tabell, med en kort skriftlig forklaring og status på hvert prosjekt. For alle prosjekter er det allerede bevilgede midler som foreslås omdisponert (faktiske bevilgninger tom. 2025).

Tabell 1

Tiltaks- område	Prosjekt	Styrings - ramme	Prognose sluttkostn.	Avvik	Ny ramme	Kommentar
Sykkel	Sigurd Jorsalfars vei	27	0,0	27,0	0,0	Utgår, bygges i annet prosjekt
TS	Trygg skoleveg Charlottenlund skole	3,4	0,2	3,2	0,0	Utgår, ikke med i HP2025-29
Sykkel	Saupstadbrua	212	189,0	23,0	189,0	
Sykkel	Grilstadvegen, forbindelse til GS	2	1,4	0,6	1,4	mindreforbruk
Gå	Lundvegen fortau	19,5	18,8	0,7	18,8	mindreforbruk
TS	Presthusveien, kryssing avkjøringsrampe E6	1	4,5	-3,5	4,5	ny styringsramme
Sykkel	Øvre Grilstadkleiva	11,2	13,5	-2,3	13,5	ny styringsramme
Gå	Kongsvegen, Ringvålvegen-Bissmiet, fortau	8,4	11,0	-2,6	11,0	ny styringsramme
Gå	Alette Beyers veg, fortau	10,8	12,8	-2,0	12,8	ny styringsramme
Sykkel	Øvre- og Nedre Bakklandet	77	100,0	-23,0	100,0	ny styringsramme
Kollektiv	Tiltak Metrobuss	0,2	0,7	-0,5		ny styringsramme/ merforbruk
TS	Forsøket/Romolslia kryssombygging	7,2	10,2	-3,0	10,2	merforbruk
TS	Klæbuveien fortau	47	50,8	-3,8	50,8	merforbruk
Sykkel	Rotvollruta del 3-5	8,5	8,7	-0,2	8,7	merforbruk
Gange	Ranheim stadion, fortau	4	8,5	-4,5	8,5	merforbruk

Tiltaks- område	Prosjekt	Styrings- ramme	Prognose sluttkostn.	Avvik	Ny ramme	Kommentar
Sykkel	Sigurd Jorsalfars vei	27	0,0	27,0	0,0	Utgår, bygges i annet prosjekt
TS	Trygg skoleveg Charlottenlund skole	3,4	0,2	3,2	0,0	Utgår, ikke med i HP2025-29
Sykkel	Saupstadbrua	212	189,0	23,0	189,0	
Sykkel	Grilstadvegen, forbindelse til GS	2	1,4	0,6	1,4	mindreforbruk
Gå	Lundvegen fortau	19,5	18,8	0,7	18,8	mindreforbruk
TS	Presthusveien, kryssing avkjøringsrampe E6	1	4,5	-3,5	4,5	ny styringsramme
Sykkel	Øvre Grilstadkleiva	11,2	13,5	-2,3	13,5	ny styringsramme
Gå	Kongsvegen, Ringvålvegen-Bissmiet, fortau	8,4	11,0	-2,6	11,0	ny styringsramme
Gange	Heimdal stasjon undergang	10,2	11,8	-1,6	11,8	merforbruk
	Totalt alle prosjekt	449,4	441,9	7,5	441,0	

Sigurd Jorsalfars veg

En bevilgning fra 2019 som er ubenyttet. Tiltaket gjennomføres og finansieres nå som en del av Brøsetruta. Den gamle bevilgningen kan omdisponeres til andre tiltak.

Trygg Skoleveg Charlottenlund skole

Tiltaket har fått bevilget midler til byggeplanlegging, men finansiering av gjennomføring ble ikke prioritert i handlingsprogrammet for 2025-29. Ubenyttet bevilgning til planlegging kan omdisponeres til andre tiltak.

Saupstadbrua

Prosjektet er ferdigstilt og kun garantioppfølging og ev. tilleggsarbeider gjenstår. Sluttprognose inkl. avsetninger til tilleggsarbeider er på 191 millioner kroner, og det er dermed minst 21 millioner som kan omdisponeres til andre prosjekt med statlig finansiering.

Grilstadvegen, forbindelse til GS

Mindre prosjekt for å lage forbindelse mellom eksisterende GS og fortau/vei, som en kobling til ekspresssykkelvegen . Utført samtidig som utbygging av kommunens produksjonskjøkken, til en kostnad på 0,4 million under avsatt styringsramme.

Lundvegen fortau

Etablering av fortau og oppgradering av holdeplasser. Ferdigstilt høsten 2024 med en sluttprognose på 0,7 under bevilget ramme på 19,5 millioner.

Presthusveien, kryssing av avkjøringsrampe E6

Trafikksikkerhetstiltak presentert for Programrådet i sak 133/23, med en antatt kostnad på 1 million. Finansiering ble hentet fra allerede bevilgede TS-midler til Trondheim kommune. Det har i etterkant kommet krav fra Svv om at avkjøringen må holdes åpen under arbeidet, og det må opparbeides en midlertidig rampe i anleggsperioden. Dette gir økte kostnader for anlegg og trafikkavvikling. Oppdatert kostnadsberegning gir en forventet kostnad på 4,5 millioner, og ble presentert for Programrådet i sak 33/25. Konklusjonen ble da at Trondheim kommune kommer tilbake med et forslag til finansiering ved omdisponering av mindreforbruk i andre prosjekt. Denne saken er et svar på PR sitt vedtak og forslag til en løsning for finansiering av tiltaket.

Øvre Grilstadkleiva

Tiltaket gjelder tilrettelegging for sykkel på en strekning mellom Ranheimsveien og Grilstad. Deler av strekningen må utgå da det ikke har blitt gitt dispensasjon fra gjeldende reguleringplaner. Øverste del, ved jernbaneundergang, kan gjennomføres, men kostnadene er høyere enn tidligere anslått. Tiltaket vil være en god kobling til ekspresssykkelvegen langs jernbanen som er under planlegging av SVV. Styringsrammen må økes med 2,3 millioner for å kunne starte bygging.

Kongsvegen, Ringvålveien-Bissmiet, fortau

Tiltaket gjelder skoleveg med etablering av fortau og bedre kryssing av Ringvålveien. Ervervsprosessen har medført forsinkelse i mulig gjennomføring. Nylig mottatte priser i utlyst konkurranse for gjennomføring viser en høyere kostnad enn tidligere avsatt ramme, og det er behov for 2,6 millioner ekstra for å kunne inngå kontrakt og gå i gang med bygging.

Øvre- og Nedre Bakklandet

Tiltaket gjelder en oppgradering av gatene på Bakklandet for å gi bredere fortau og innstramming av kryss, tydeligere soner for ferdsel og oppgraderte dekker. Prosjektet er i gang og tiltaket blir dyrere enn tidligere antatt. Bakgrunnen for kostnadsøkningen er nærmere forklart i en egen sak. Det er behov for å justere styringsmålet i samsvar med forventet sluttkostnad på 100 millioner kroner.

Tiltak Metrobuss

I PR-sak 22/24 fikk TK tilslutning til et prosjekt for å se på muligheter for å hente ut tidsgevinster i Metrobuss-systemet med små tiltak og justeringer. Det er så langt gjennomført en rekke tiltak med justering av signalanlegg som har bidratt til redusert kjøretid. Prosjektet er så langt finansiert av Trondheim kommunes PU-midler. TK ønsker å fullføre dette arbeidet, men det er behov for 0,5 millioner for å finansiere utførte og gjenstående tiltak.

Forsøket/Romolslia kryssutbedring

Prosjektet innebærer bedre trafikksikkerhet i et kryss, samt etablering av fortau på en manglende forbindelse. Tiltaket har blitt dyrere enn anslått før oppstart. Dette skyldes utsatt oppstart pga. gytende fisk i nærliggende elv/bekk, større mengder forurensede masser enn forventet og behov for endring i utførelse av støttemur.

Klæbuveien fortau

Prosjektet ferdigstilles våren 2025 og har en prognose på 50,8 millioner, 3,8 millioner over

styringsramme.

Rotvollruta del 3-5

Tiltaket oppgraderte en alternativ sykkeltrasé til Innherredsveien, slik at den er bedre rustet som omkjøring nå i anleggsperioden. Tiltaket er ferdig med en mindre merkostnad.

Ranheim stadion, fortau

Tiltaket etablerte fortau på en manglende forbindelse mellom idrettsanlegg og Metrobuss-stasjon/skole. Tiltaket ble betydelig dyrere enn forutsatt da en støttemur med gjerde ble dyrere enn hva som var beregnet i forkant og en generell høy prisstigning i perioden før oppstart og under prosjektet. En kostnadsdeling med Ranheim fotball falt bort, da de likevel ikke skulle utvide sine tribuner.

Heimdal stasjon, undergang

Gjennomføring har tatt lengre tid enn planlagt, men ferdigstilles våren 2025. Belysning i undergang ble dyrere enn forutsatt og det ser ikke ut til at det oppnås kostnadsdeling med BaneNOR.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Trondheim kommune anbefaler at justeringer og omdisponeringer gjøres i forbindelse med tertialrapportering for å sikre en god porteføljestyling. Trondheim kommune anbefaler at omdisponeringer gjøres iht. tabell 1.

Sekretariatets vurdering

Sekretariatet ser det som positivt at partene rydder i egen portefølje og foreslår omdisponering av tidligere bevilgede midler som ikke benyttes til prosjekter med behov for tilleggsfinansiering.

Ekstraordinært programråd 19. september

Vedtak:

Programrådet vedtar å bevilge 500 000 nok for å fullføre prosjektet "tiltak metrobuss". 220 000 av disse midlene løses i tråd med Trondheim kommunes forslag i sak "omdisponering av midler" PR 100/25. Det resterende behovet dekkes gjennom TKs og TRFKs PU-midler.

Diskusjon

Svv: *Bra at partene rydder i egen portefølje og omdisponerer midler til prosjekter med behov.*

Vedtak:

- **Kontaktutvalget godkjenner endringer i styringsrammene iht. tabell 1.**
- **Endringene finansieres av tidligere bevilgede midler i prosjektene med mindreforbruk og ubrukte midler.**

John Kenneth Selven orienterte.

Sammendrag (laget ved hjelp av Gemini)

Saken gjelder en foreslått økning av styringsrammen for prosjektet "Øvre- og Nedre Bakklandet" til 100 millioner kroner, opp fra 77 millioner. Kostnadsøkningen skyldes blant annet høyere entreprisekostnader, kompleksitet i gjennomføringen, restusikkerhet og prisstigning. For å finansiere dette foreslås en omdisponering av 23 millioner kroner fra ubrukte midler i Saupstadbrua-prosjektet. Trondheim kommune anbefaler denne løsningen som en del av Miljøpakkens porteføljestyring. Etter møtet i programrådet har kommunen tatt en ekstrarunde med vurdering av kutt som eventuelt gir mulighet for å redusere kostnadsoverskridelsen.

Bakgrunn

Oppgradering av Øvre- og Nedre Bakklandet er forankret i formannskapet 15.06.2021 og Bystyrets behandling av et innbyggerforslag 14.06.2023. Finansiering av prosjektet er vedtatt i behandlingen av Miljøpakkens Handlingsprogram 2024.

Dette notatet informerer om økte kostnader for Miljøpakkeprosjektet på Bakklandet og redegjør for årsakene til økningen. De økte kostnadene medfører behov for ekstra finansiering fra Miljøpakken, noe som foreslås løst ved en omdisponering av ubrukte midler fra Saupstadbrua.

Utredning

I perioden fra kontraktssignering i desember 2024 til i dag er det blitt klart at prosjektet har en forventet sluttkostnad høyere enn styringsrammen avsatt i Miljøpakken. Det er i Miljøpakken satt av 77 millioner i styringsramme i handlingsprogrammet for 2025-29. Byggefasen er nå godt i gang, og det er gjort en større gjennomgang av hele prosjektøkonomien. Gjennomgangen gir en ny forventet sluttkostnad for miljøpakkeprosjektet på 100 millioner.

Økningen skyldes flere forhold:

- **For lavt estimert entreprisekostnad** - Mottatte tilbud var ca. 8 millioner høyere enn det som lå til grunn i kostnadsestimatene. Dette medførte at store deler av usikkerhetsavsetningen fra anslag ble benyttet allerede ved kontraktsinngåelse.
- **Stor kompleksitet og koordineringsbehov** - Prosjektet gjennomføres i et område hvor det er høy kompleksitet i gjennomføringen av denne type arbeid. Denne kompleksiteten er undervurdert, både i planleggingsfasen og i gjennomføringsfasen. Det er behov for en del ekstra tid og ressurser på oppfølging av anlegg, koordinering internt, med næringsdrivende, arrangementer og beboere. I tillegg medfører det at prosjekterende rådgiver

må mer aktivt inn i byggefasen. Det er derfor sett behov for å justere prognosen for byggeherrekostnadene. Det omfatter både ekstern konsulent for prosjektering og intern prosjektoppfølgning.

- **Stor restusikkerhet** - anleggsstart har ført til at man har begynt å få mer klarhet i tilleggskostnader. Det er en del ukjente forhold som dukker opp i grunnen, med påfølgende tilpasninger eller arbeid. I tillegg kommer kompleksiteten ved å jobbe i et så sentralt område. Det er derfor i nåværende prognose avsatt et relativt høyt beløp for forventede tilleggsarbeider i prosjektet og det er gjort en usikkerhetsavsetning ut over det på 7 millioner.
- **Prisstigning** - anleggsfasen antas å vare i nesten 2,5 år. Det er i anslaget ikke medtatt prisstigning i anleggsfasen, men det er inkludert i prognosen for å tydeliggjøre forventet sluttkostnad.

Tabell 1 - oppsummering kostnader, sammenlignet med opprinnelig Anslag

Post	Postbeskrivelse	Anslag (2022-kr)	Anslag i 2025-kr	Prognose sluttkostnad
7	Entreprise inkl. rigg	32,7	36,0	42,2
8	Byggherrekostnader	11	12,1	22
10	Mva	9,7	10,7	12,8
11	Forventet tillegg	2,4	2,6	11,8
12	Usikkerhetsavsetning	12,7	14,0	7
13	Prisstigning i anleggsfasen			4,2
	Forventet sluttkostnad P50	68,5	75,4	100,0

Med ny prognose for sluttkostnad er det behov for å øke Miljøpakkens styringsramme for prosjektet med 23 millioner. Det vil være mulig å dekke hele økningen ved å omdisponere ubrukte bevilgninger fra Saupstadbrua. Økningen er også spilt inn til Miljøpakkens handlingsprogram 2026-29, som et alternativ.

Mulige kostnadsreduksjoner/kutt

Prosjektet kuttet allerede før kontraktsinngåelse, oppgradering av kryssområdet med Lillegårdsbakken. Dette reduserte projektkostnaden med omtrent 2 millioner kroner. Trondheim kommune er i dialog med entreprenør for å se på muligheter for kostnadsinnsparinger. Det er gjort mindre grep som å kutte vannuttak på torgareal vest. Siden prosjektet nå er langt inne i gjennomføringsfasen, er det forventet at det ikke kan finnes større kutt uten å kutte i omfang på strekning. Slike kutt anses å gi små innsparinger sett opp mot den reduserte måloppnåelsen på dette tidspunktet i prosjektet.

Noe av de uventede kostnadene i prosjektet gjelder dårlig/mangelfull VA. Kostnader med dette viderefaktureres og dekkes av VA i Trondheim kommune. Kostnader knyttet til kabler fra Telenor forventer prosjektet at Telenor dekker, og er under avklaring pr. nå.

Anbefaling til Programrådet

Trondheim kommune anbefaler å dekke behovet for mer finansiering ved å omdisponere ubrukte midler fra Saupstadbrua som en del av Miljøpakkens porteføljestyling i forbindelse med 1. tertialrapport.

Diskusjon:

- Svv: *Har fremdeles spørsmål til hva vi får igjen av sykkel fremkommelighet i dette prosjektet, men skjønner at den diskusjonen er ferdig. Realismen i kostnadsoverslag i sentrale byområder er krevende. Signal om overskridelser må komme så tidlig at det er mulig å bruke kuttlista.*

Vedtak:

- **Kontaktutvalget godkjenner å øke styringsrammen til 100 millioner kroner**
- **Økningen finansieres ved å omdisponere 23 millioner fra Saupstadbrua**

33/25 Omdisponering av midler (Trfk)

Sammendrag (laget ved hjelp av Gemini)

Saken omhandler fylkeskommunens forslag til omdisponering av 29,8 millioner kroner fra ferdigstilte, delvis ferdigstilte og ikke-igangsatte prosjekter i Miljøpakken. Dette inkluderer midler fra blant annet Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen og Fv. 707 Leinstrand, som foreslås avsluttet grunnet lave passasjertall, trafiksikkerhetshensyn og for lav ramme. Midlene foreslås deretter omdisponert til prosjekter med restbehov, som Fv. 707 Tanem-Tulluan, Fv. 707 Spongalsvegen, og Sluppen rekkefølgegrav. Det foreslås også interne omdisponeringer mellom prosjekter på samme strekning, for eksempel langs fv. 6666 Singsakerringen. Det anbefales å godkjenne omdisponeringene og justere tabellføringer for å reflektere vedtaket.

Bakgrunn/innledning

Fylkeskommunen har de siste årene tatt aktive grep for å bedre økonomisk styring og spisse innsats mot prosjekter med høy måloppnåelse. Bl.a. gjennom revisjon av egen prosjektporteføljen med tilhørende omdisponering av midler til prosjekt med høyrere måloppnåelse. I PR-sak 3/25 gjennomførte fylkeskommunen omdisponeringer og avslutning av prosjektutviklingsprosjekt (PU) vedtatt før 2022. I denne saken foreslår fylkeskommunen en ny revisjon av prosjektporteføljen med omdisponering fra ferdigstilte, delvis ferdigstilte og ikke-igangsatte prosjekt. I tillegg foreslås omdisponeringer mellom prosjekt på samme strekning. En tilsvarende revisjon ble foretatt i PR-sak 4/24.

Partens vurdering

Tabell 1 oppsummerer fylkeskommunens forslag til prosjekter som skal avsluttes og/eller midler som omdisponeres. Prosjektene som foreslås omdisponert i Tabell 1 fristiller fylkeskommunale midler, bompenger og belønningsmidler tilsvarende hhv. 22,935 mill., 6,504 mill. og 0,324 mill.

Prosjektnavn	(tall i 1000)	Tiltaks- område	Fase	Vedtatt år	Disponible midler	Finanserings- kilde	Begrunnelse
Tilrettelegging nye leskur fv.		Kollektiv	UB	2022-23	2 080	Fv.-midler	Ferdigstilt
Fremkommelighetspakke utenom metrobuss		Kollektiv	UB	2019	201	Bompenger	Ferdigstilt
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommunene		Kollektiv	UB	2018	436	Fv.-midler	Ferdigstilt
Fv. 950 Storsand - Hommelvik		Kollektiv	DP (BP/RP)	2022	2 500	Fv.-midler	Avsluttes. Ikke tilstrekkelig midler til planlegging og utbygging i perioden.
Fv.707 Leinstrandvegen		Kollektiv	DP (BP)	2021	1 785	Fv.-midler	Avsluttes. Redusert TS for kollektiv, se omtale under "partens vurdering".
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser		Kollektiv	UB	2021	2 200	Fv.-midler	Ferdigstilt 5 av 11 holdeplasser.
Kong Øysteins veg, del 2		Støy	PU	2020	269	Fv.-midler	Avsluttes. PU ferdigstilt. Ikke fått midler til utbygging inneværende avtaleperiode
Sykkelveg med fortau på Dragvoll		Sykkel	DP (BP)	2019-24	5 321	Fv.-midler	Avsluttes, ikke fått midler til utbygging inneværende avtaleperiode.
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen		Sykkel	PU	2018-2021	1 850	Bom/Fv.midler	PU-rapport foreligger 2HÅ 2025, omdisponeringen hensyntar restbehov for å ferdigstille fasen.
Fv. 950 Reppe - Være, GSV		Sykkel	UB	2018	12 657	Bom/BM/fv.	Sluttoppgjør, omdisponering hensyntar restbehov for å ferdigstille prosjektet.
Fv. 715 Trolla - Flakk		TS	DP (BP)	2022	464	Fv.-midler	Prosjektet ble avsluttet i PR-95/23, men ikke omdisponert.
Sum midler som foreslås omdisponert					29 763		
Finansieringskilder					22 935	Fv.-midler	
					6 504	Bompenger	
					324	Belønningsmidler	

Ferdigstilte prosjekt:

Fem prosjekter er ferdigstilt, fylkeskommunen ettersender sluttrapporter til sekretariatet. Dette gjelder prosjektene:

- i) *Tilrettelegging nye leskur fv.,*
- ii) *Fremkommelighetspakke utenom metrobuss,*
- iii) *Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommunene,*
- iv) *Kong Øysteins veg, del 2*

Delvis gjennomført, foreslås avviklet:

Prosjektet *Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser* er delvis gjennomført. 5 av 11 holdeplasser er bygget; én på Sætran, 2 stk på Randlia og 2 stk på Bratsbergflata. I tillegg er fire holdeplasser byggeklare; 2 stk på Folla og 2 stk på Bratsberg Østre. Holdeplassene Røstad og Sætran mot Bratsberg er prosjektert, men utsatt grunnet grunnerverv. Prosjektet har gjenstående 2,2 mill., men det vil kreve en tilleggsbevilgning på ytterligere 4 mill. for å ferdigstille de siste seks holdeplassene. Grunnet lave passasjertall på strekningen foreslår fylkeskommunen å avslutte prosjektet.

Prosjekter som ikke er igangsatt

Prosjektet *gatebelysning fv. 715 Trolla – Flakk* ble avsluttet i PR-sak 95/23, men midlene ble ikke omdisponert.

I det videre omtales prosjekt som foreslås avsluttet uten at tiltaket er gjennomført, dette gjelder prosjektene:

- i) *Fv. 950 Storsand – Hommelvik*

Tiltaket innebærer oppgradering av 12 holdeplasser på fv. 950 Storsand – Hommelvik. Utredningsestimatet på 10 mill. i 2021-kr (40% usikkerhet i anslag) er fra 2010, og er tilknyttet stor usikkerhet grunnet foreldelse. Flere av holdeplassene trenger enkel opparbeidelse med nytt dekke, kantsteinsetting, taktile heller og forsterket belysning, og vurderes oppgradert gjennom sekkepost. Andre holdeplasser trenger noe større inngrep for at kravene til UU kan tilfredsstilles. Blant annet nevnes det ny utforming av holdeplassen Smiskaret i prosjektarket for å bedre trafiksikkerhet. Holdeplassen ligger tett på planområdet for prosjektet "*Kryssing Midtsand*" som er i detaljplanleggingsfasen. Fylkeskommunen vurderer det som hensiktsmessig å se tiltakene under ett, og vurdere behov for oppgradering av holdeplassen ifm. nevnt planarbeid.

- ii) *Fv. 707 Leinstrand (kollektivtiltak)*

Prosjektet innebærer ombygging av eksisterende busslomme til ensidig toveis busslomme, fjerning av busslomme (motsatt side av vegen) og tilpasning av avkjørsel. Hensikten med tiltaket var at skolebarn og andre busspassasjerer skulle slippe å krysse fylkesvegen. Gjennom innledende arbeid med detaljering av tiltaket har det kommet frem nye momenter både mht. løsning og økonomi. Løsningen som ligger til grunn for bestilling fra Miljøpakken (se vedlagt), gir økt trafiksikkerhet for gående. Imidlertid

viser nye vurderinger at løsningen kan gi redusert trafiksikkerhet for busser som skifter felt, både inn og ut av holdeplass. Dette vil skje på en bakketopp i en kurve som gjør siktforhold krevende, og dermed skape trafikkfarlige situasjoner. På grunn av ny vurdering av trafiksikkerhet, og med utgangspunkt i erfaring fra andre prosjekter, ser fylkeskommunen at den økonomiske rammen som er for lav for byggeplanlegging av tiltaket. Det er ikke avsatt midler til utbygging i inneværende avtaleperiode. Hvis prosjektet skal gjennomføres mener prosjektet at rammen vil måtte økes betydelig.

iii) Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll

Fv. 6660 Jonsvannsveien på Dragvoll er en del av vedtatt hovednett for sykkel i Trondheim. Aktuell strekning går langs NTNU sin eiendom fra Bergheim til kryss Stokkanhaugen. Tiltaket innebærer byggeplanlegging for å oppgradere dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Tiltaket inkluderer forkjørregulerte sykkelkryssinger i tråd med oppdaterte retningslinjer fra Vegdirektoratet. Tiltaket ble imidlertid ikke prioritert for utbygging inneværende avtaleperiode, og vil derfor ikke være aktuell for utbygging før etter 2029. Samtidig planlegges nedleggelsen av NTNU Dragvoll gradvis frem mot 2030, som en del av NTNUs campusprosjekt. Fylkeskommunen vurderer at midlene er best utnyttet ved omdisponering.

Omdisponering av ikke-ferdigstilte prosjekt

Fylkeskommunen foreslår å omdisponere midler fra sykkelprosjektene i) fv. 950 Reppe – Være, GSV og ii) fv. 902 Tonstadbrinken – Sandmoen. Prosjektene ferdigstilles i løpet av 2025. Omdisponeringene hensyntar restbehov i prosjektene inkl. usikkerhet tilknyttet oppgjør.

Prosjekter med restbehov utover bevilgning i HP 2025-29

Tabell 2 viser fylkeskommunale prosjekter med budsjettbehov utover det som framkommer av handlingsprogrammet 2025-29.

Prosjektnavn	(tall i 1000)	Tiltaks- område	Fase	Vedtatt år	Restbehov
Fv. 707 Tanem – Tulluan		Veg	UB	2022	47 549 *
Fv. 707 Spondalsvegen, Berg - Høstadkorsen		TS	DP	2017	7 300
Sluppen rekkefølgekrav		Kollektiv	UB	2022	20 659 **
Fv. 6654 Ringvålvegen		Diverse	DP/UB	2010-2022	29 500 ***
Sum restbehov					105 008

Tabell 2 - Restbehov fylkeskommunale prosjekt. * Se nærmere omtale under «Fv. 707 Tanem – Tulluan». ** Se nærmere omtale under «Sluppen rekkefølgekrav». *** Omtales ikke i denne saken, fylkeskommunen fremmer egen sak om flere prosjekter langs fv. 6654 Ringvålvegen.

Fv. 707 Tanem – Tulluan

I prosjektet fv. 707 Tanem – Tullaun har fylkeskommunen bygget 4,5 km ny vegtrasé, inkl. bru og tunnel, fra rundkjøringen på Tanem til eksisterende Brøttemsvegen i det nye Grismyrakrysset. Traséen trafikkåpnet i desember 2024. Prosjektet har en styringsramme på 749,8 mill. i 25-kr. Totalprognosen til prosjektet er på 764 mill. i 25-kr, prosjektet viser god styring med et mindre avvik på +1,6% mot styringsramme. Ifm. handlingsprogrammet 2025-29 har det imidlertid oppstått en inkurie, og

budsjettinnspillet til fylkeskommunen hensyntok ikke merforbruk mot bevilgning per 1.1.25. Som et resultat av dette er prosjektet underdekket til tross for at prosjektet ferdigstilles innenfor +/-10 % av styringsramme. Restbehovet framkommer av Tabell 3 nedenfor. Fylkeskommunen foreslår at det omdisponeres 8 mill. fv.-midler fra tabell 1, og at det bevilges 40 mill.kr i estimert mva ifm. handlingsprogrammet 2026-29.

Fv. 707 Tanem-Tulluan	Disponible midler 2025	Estimert behov i 25-kr*
Fylkeskommunale midler ekskl. mva	18,9	8,0
Merverdiavgift	- 34,9	39,6
Sum bevilgning	- 15,9	47,5

Tabell 3 - Restbehov fv. 707 Tanem – Tulluan. *15% mva slik det beregnes i HP 2025-29.

Presisering: Restbehovet for prosjektet Fv. 707 Tanem–Tulluan er totalt 48 mill. kr, inkludert estimert merverdiavgift på 40 mill. kr. Foreslått omdisponering i denne saken (8 mill. kr) dekker merforbruk mot bevilgning per 1.1.25. Den resterende mva-andelen håndteres som en budsjettteknisk justering i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet 2026–29, i tråd med ordinær praksis.

Fv. 707. Spongalsvegen, Berg – Høstadkorsen

Prosjektet gang- og sykkelveg langs fv. 707 Spongalsvegen, Berg – Høstadkorsen fikk midler til planlegging i Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 under posten for trafikksikkerhetstiltak. Strekningen ble ferdig regulert og byggeplanlagt av fylkeskommunen, men fikk ikke tilslutning til investering ifm. handlingsprogrammet 2023-26 eller påfølgende samordninger. Produksjonen i prosjektet ble avsluttet primo 2023 med underdekning av budsjett på 7,3 mill. inkl. mva. Merforbruket skyldes grunnnerv, forberedende tiltak (optimalisering av masser mellom prosjekt) og prosjektering av tiltaket. Fylkeskommunen foreslår å omdisponere midler tilsvarende 7,3 mill.kr fra tabell 1 for å dekke inn budsjettoverskridelsen.

Sluppen rekkefølgekrav

Tiltaket er ferdigstilt. I PR-sak 106/22 ble det fastslått at rammen på 80 mill. er å betrakte som eks. mva. Tildeling av total ramme inkl. mva er siden ikke formalisert, og det er derfor behov for å korrigere dette nå som tiltaket er ferdig og økonomisk oppgjort. Regnskapet viser et brutto forbruk på 106,7 mill. kr. Det er derfor behov for at fylkevegmidler dekker mellomlegget mellom regnskap og tilskudd/mva. Det vises til tabellen under.

Sluppen rekkefølgekrav	Regnskap	Budsjett	Avvik
Statlig tilskudd	80 000	80 000	-
Fylkeskommunale midler	1 514	-	1 514
Merverdiavgift	19 145	-	19 145
Sum kostnader/budsjett	100 659	80 000	20 659

Omdisponeringer mellom prosjekt på samme strekning

I 2021 ble det vedtatt gå gjennomføre både langsiktige tiltak langs fv. 6666 Singsakerringen, ref. tabell x. Sykkelprosjektet fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen – Lademoen, sykkelfelt ble vedtatt i samme år. Sykkelprosjektet er delt inn i flere delstrekninger. Delstrekning B, Høyskoleringen – Tyholtvegen byggeplanlegges med mulig oppstart av anlegg i 2025. Både de kortsiktige og langsiktige tiltakene hensyntas i sykkelprosjektets delstrekninger. Fylkeskommunen vurderer det som hensiktsmessig å omdisponere midlene i Tabell 3 til fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen – Lademoen, sykkelfelt.

Prosjekt	Programområde	Vedtatt år	Bevilgning	Finansiering	Type tiltak
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen – Lademoen, kryssutbedring og gangfelt	Trafikksikkerhet	2021	1 000	Fv.-midler	Langsiktige tiltak
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen – Lademoen, utbedring holdeplasser	Kollektiv	2021	1 000	Fv.-midler	
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvoll's gate – Jonsvannveien	Trafikksikkerhet	2021	1 200	Fv.-midler	Midlertidige tiltak
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvoll's gate – Tyholtveien	Trafikksikkerhet	2021	600	Fv.-midler	
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	Trafikksikkerhet	2021	300	Fv.-midler	
Disp. midler foreslås omdisponert til fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen – Lademoen, sykkelfelt			4 034		

Tabell 4 – Midler som foreslås omdisponert til sykkelprosjekt langs fv. 6666 Singsakerringen

Videre foreslår fylkeskommunen å omdisponere midler fra fv. 6658 Utleirvegen, Tors veg til fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset – Steindalsvegen. Krysstiltaket i førstnevnte prosjekt håndteres i sykkelprosjektet.

Oppsummering

Fra prosjekt (Tabell 1)	Beløp (mill. kr)	Til prosjekt	Finansieringskilde	Kommentar
Ferdigstilte / avviklede prosjekter (Tabell 1)	8	Fv. 707 Tanem–Tulluan	Fylkesmidler	Dekker merforbruk mot bevilgning pr. 1.1.25. Mva-behov (40 mill.) håndteres i HP 2026–29.
Ferdigstilte / avviklede prosjekter (Tabell 1)	7,3	Fv. 707 Spongalsvegen, Berg–Høstadkorsen	Fylkesmidler	Dekker underdekning etter avsluttet prosjektering.
Ferdigstilte / avviklede prosjekter (Tabell 1)	1,5	Sluppen rekkefølgekrav	Fylkesmidler	Korrigerer for mva-avklaring. Restbehov håndteres i HP 2026.
Innen strekning (Singsakerringen)	–	Omfordeling til delprosjekt Gløshaugen–Lademoen, sykkelfelt	–	Midler flyttes internt mellom tiltak på strekningen.
Innen strekning (Utleirvegen)	–	Omfordeling til delprosjekt Nardokrysset–Steindalsvegen	–	Krysstiltak håndteres i sykkelprosjektet.
Udisponerte restmidler fra Tabell 1	13	Fv. 6654 Ringvålvegen*	Fylkesmidler/ bompenger/ belønningsmidler	Frigjorte midler prioriteres til prosjekt med udekket behov i HP 2025–29.
Sum disponert	29,8	–	–	–

* jf. omtale i Tabell 2

Midler til Ringvålveien omhandles i en annen sak i samme møte.

Sekretariatets vurdering

Sekretariatet ser det som positivt at partene rydder i egen portefølje og foreslår omdisponering av tidligere bevilgede midler som ikke benyttes til prosjekter med behov for tilleggsfinansiering.

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget godkjenner foreslått omdisponering på totalt 29,8 mill. kr fra prosjekter i tabell 1, jf. samletabell.**
- 2. Av dette disponeres:**
 - a. 8,0 mill. kr til Fv. 707 Tanem–Tulluan for å dekke merforbruk mot bevilgning pr. 1.1.25. Mva-behov håndteres i HP 2026–29.**
 - b. 7,3 mill. kr til Fv. 707 Spongalsvegen, Berg–Høstadkorsen.**
 - c. 1,5 mill. kr til Sluppen rekkefølgekrav. Restbehov håndteres i HP 2026.**
 - d. Innen strekning: midler flyttes fra kortsiktige tiltak på fv. 6666 Singsakerringen til delprosjekt Gløshaugen–Lademoen, sykkelfelt.**
 - e. Innen strekning: midler flyttes fra fv. 6658 Utleirvegen, Tors veg til fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset–Steindalsvegen.**
 - f. 13,0 mill. kr til Fv. 6654 Ringvålvegen, jf. omtale i tabell 2.**
- 3. Sekretariatet gis fullmakt til å justere tabellføringer for å reflektere vedtaket.**

34/25 Budsjettendringer 2025 (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Sammendrag (laget ved hjelp av Gemini)

Saken handler om budsjettendringer for 2025 i Miljøpakken, hvor sekretariatet foreslår å formalisere årlige budsjettrevisjoner. Dette skal bidra til bedre økonomisk styring og samsvar mellom tildelinger og faktiske kostnader. Det er allerede vedtatt budsjettendringer knyttet til redusert statlig tilskudd til metrobusstopporteføljen og økt bruk av belønningsmidler til kollektivdrift. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune foreslår nå ytterligere budsjettendringer for seks prosjekter, basert på mindreforbruk og relevans for kommende statsbudsjett. Totalt foreslås en budsjettreduksjon på 116,5 millioner kroner for 2025.

Bakgrunn

Kontaktutvalget vedtok i sak 39/20 Ny prosess for årsbudsjett og handlingsprogram følgende: "[...] – Det legges opp til en mulighet for å revidere budsjett i løpet av året.". I saken står det: «Muligheten for å utforme et revidert budsjett dersom det skjer vesentlige endringer i forutsetningene holdes åpen, men primært tas det sikte på å utnytte den fleksibiliteten som alt ligger i programrådet.»

I forbindelse med rapportering til Miljøpakken for 1. tertial fremmet fylkeskommunen i PR-sak 67/25 forslag til budsjettendringer for prosjekt med forventet mindreforbruk i 2025. Programrådet besluttet at andre parter også skal vurdere behov for budsjettendringer inneværende år.

Saken som fremlegges er todelt:

- i) Sekretariatet foreslår at budsjettrevisjoner innarbeides i Miljøpakkens årshjul
- ii) Partenes forslag til budsjettendringer inneværende år (jf. vedtak i PR-67/25).

Vurdering

Innarbeiding av budsjettrevisjoner i Miljøpakkens årshjul

Vedtaket i KU-sak 39/20 åpner for budsjettrevisjoner i løpet av året. I denne saken foreslår sekretariatet at årlige budsjettrevisjoner formaliseres og innarbeides i Miljøpakkens årshjul ifm. behandling av 1.tertialrapportering. Vedtatte budsjettendringer inneværende år kan på denne måten inkorporeres i budsjettinnspill og samordning av påfølgende års handlingsprogram.

Budsjettrevisjoner er et grep for å styrke økonomisk styring i løpet av budsjettåret, og bidrar til bedre periodisering mellom år slik at tildeling reflekterer prognosert omsetning i større grad. Rettledende budsjettering er spesielt viktig for prosjekter med statlig finansiering ettersom periodisering mellom år påvirker fremtidige innspill til statsbudsjettet. Videre er det viktig at lokale tildelinger samsvarer med tildelinger over statsbudsjettet, her også endringer som følger av revidert nasjonalbudsjett. Dette er tidligere ikke hensyntatt i Miljøpakkens handlingsprogram.

Bymiljøpakken i Nord-Jæren gjennomfører årlige budsjettrevisjoner av hele årsbudsjettet, se vedlagt fil. Revidert årsbudsjett er en oppdatering og justering av Bymiljøpakkens opprinnelige årsbudsjett basert på oppdaterte prognoser og innspill fra partene ifm. 1.tertialrapportering. Bymiljøpakkens reviderte årsbudsjett hensyntar opp-/nedjusteringer i statlig tilskudd vedtatt i revidert nasjonalbudsjett (RNB). RNB foreligger i mai inneværende budsjettår.

Det må foreligge enighet blant partene om hvordan revisjon av årsbudsjettet skal håndteres i Miljøpakken. Sekretariatet foreslår at omfang av årlig budsjettrevisjon i Miljøpakken diskuteres ifm. handlingsprogramprosessen. Kontaktutvalget blir forelagt et oppdatert årshjul for Miljøpakkens i februar/mars 2026.

Budsjettendringer i årsbudsjett 2025

Det er vedtatt følgende budsjettendringer i årsbudsjett 2025:

Revidert årsbudsjett for metrobuss

I KU-sak 22/25 belyste fylkeskommunen effekten av redusert statlig tilskudd til

metrobusstopporteføljen i RNB 2025. Revidert årsbudsjett for metrobusstopportene ble vedtatt lokalt i samme sak.

Forslag om økt bruk av belønningsmidler til drift av kollektiv

I PR-sak 67/25 foreslår programrådet at:

1. 33,9 mill. av belønningsmidlene «tilskudd til bedre kollektivtilbud» tildeles 09100K Drift kollektivtransport i 2025, tildeling av bompenger reduseres tilsvarende.

Bakgrunnen for dette er at det framkommer av statsbudsjettet at det er bevilget 80,2 mill. i belønningsmidler «tilskudd til bedre kollektivtilbud», og denne har i sin helhet tilfalt metrobusstopporteføljen i handlingsprogrammet 2025-29. Dette er en inkurie, ref. tabell 5 i KU-sak 22/25 er bevilgning til metrobusstopporteføljen på 46,3 mill.kr i 2025. Dette ble vedtatt i tråd med tabell 13 og 14 i samme sak.

Belønningsmidler	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Post 66: Bedre kollektiv	28,1	28,9	29,9	30,6	32,7	33,9	
Post 66: Redusert bomtakst	28,1	28,9	29,9	30,6	32,7	33,9	
Bedre kollektiv, endring i tildelt beløp	0,0	0,0	-29,9	-25,0	0,0	12,4	
Utbetalt bedre kollektiv og red.bomtakster	56,1	57,8	29,9	36,2	65,4	80,2	325,6
Utbetalt post 66 til metrobuss	28,1	28,9	0,0	5,6	32,7	46,3	141,6

Tabell 5 - Bevilgning og utbetaling av belønningsmidler til metrobuss i statsbudsjettet

Som følge av nytt vedtak i KU-sak 22/25 er bare 46,3 mill. av utbetalte 80,2 mill. fordelt i årsbudsjettet 2025. Resterende 33,9 mill. av tilskuddet er utbetalt av Statens vegvesen, men er ikke tildelt på prosjektløpe i inneværende årsbudsjett. Dette skaper et mindreforbruk av utbetalte belønningsmidler. Fylkeskommunen foreslår å tildele midlene til 09100K Drift kollektivtransport i 2025, og redusere bruk av bompenger tilsvarende. Tilskuddet tilsvarende 32,7 mill. ble tildelt drift kollektiv i 2024 i handlingsprogrammet 2024-27.

Forslag til revidert budsjett for prosjekter

Partene har vurdert behov for budsjettrevisjon basert på følgende kriterier:

1. Store prosjekt med 10 mill. eller høyere i budsjettendring inneværende år.
2. Prosjekt med relevans for kommende statsbudsjett 2026-27 (28).
3. Prosjekt med opp-/nedtrekk i RNB 2025 slik at lokale vedtak samsvarer med statlige bevilgninger. Prosjekt med statlig bevilgning i 2025 som ikke har fått budsjettendring i RNB revideres ikke lokalt.

Ut fra dette har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune levert forslag til revidert budsjett for seks prosjekt i 2025. Med grunnlag i tall og prognoser fra 1. tertialrapport foreslår Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune budsjettendringer iht. Tabell 1 i denne saken. Disse endringene bidrar til bedre samsvar mellom budsjett og faktiske kostnader. Totalt foreslås en budsjettreduksjon på 116,5 mill.kr, hvorav 106,5 mill. og 10 mill. i hhv. bompenger og fv.-midler.

Tabell 1 - budsjettendringer Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune 2025

Etat	Prosjekt-ID	Prosjekt	Tildeling 2025	Budsjett-korrigerings	Revidert tildeling 2025	Finansierings-kilde
TK	24136S	Tordenskiolds gate/Smedbakken	26,5	-26,0	0,5	Bompenger
TK	22101S/ 221012S	Bromstadruta, F.N. veg og K.Ø veg (del 1 og 2)	15	-15,0	0,0	Bompenger
TK	12122S	Reppe-Vikåsen, GSV	32,5	-20,0	12,5	Bompenger
Trfk	22122S	Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal-Selsbakk, Heimdal - Okstadøy	35	-16,5	18,5	Bompenger
Trfk	24168J	Innherredsvegen nord, Stjørdal	30	-29	1	Bompenger
Trfk	24100HV	Byåstunnelen	10	-10	0	Fv.-midler
		Sum	149	-116,5	32,5	

Fylkeskommunen ønsker å gjennomføre budsjettendringer for tildeling i 2025 for prosjektet *Byåstunnelen* og sykkelprosjektene *fv. 6682 Heimdal - Selsbakk, Heimdal - Okstadøy* og *Innherredsvegen nord, Stjørdal*. Sykkelprosjektene er aktuell for innspill til statsbudsjettet, og periodiseringen mellom år påvirker fremtidige innspill.

Trondheim kommune ønsker om budsjettendringer for sine 3 prosjekter grunnet forventet mindreforbruk i 2025. Disse endringene bidrar til bedre samsvar mellom budsjett og faktiske kostnader.

Gitt vedtak om budsjettendring inneværende år vil det være behov for å korrigere budsjettinnspillet til handlingsprogrammet 2026-29 for de aktuelle prosjektene. Dette følger av endring i periodisering mellom år.

Vedtak:

- **Sekretariatet bes komme tilbake til Kontaktutvalget med forslag til endring i Miljøpakkens årshjul der revisjon av årsbudsjettet framkommer.**
- **Kontaktutvalget vedtar at 33,9 mill. av belønningsmidlene «tilskudd til bedre kollektivtilbud» tildeles 09100K Drift kollektivtransport i 2025, tildeling av bompenger reduseres tilsvarende (jf behandling i PR-sak 67/25).**
- **Kontaktutvalget vedtar å gjøre budsjettjusteringer iht. tabell 1 i denne saken. Totalt nedjusteres tildelingen for 2025 med 116,5 millioner kroner.**
- **Partene spiller inn oppdatert budsjettbehov for prosjektene i tabell 1 til handlingsprogrammet 2026-29 som følger av endret periodisering.**

35/25 Oppfølging av spørsmål om bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk etter 2029 (Trfk)

Pål Eiden orienterte.

Sammendrag (laget ved hjelp av Gemini)

I denne saken oppfordrer fylkeskommunen Kontaktutvalget til en prinsipiell drøfting om hvorvidt Trondheim kommune, staten og fylkeskommunen er villige til å bruke tilgjengelige bompenginntekter for å sikre finansiering av et nytt mobilitetsanbud frem til 2033. Dette er en teknisk mulighet, men det er en diskusjon om hvorvidt dette er ønskelig. Bruk av bompenger til kollektiv drift vil gå utover de prosjektene som den forlengede bompengeperioden opprinnelig skulle finansiere. Hvis det ikke blir videreført finansiering fra Miljøpakken etter 2029, vil kollektivtilbudet i Trondheimsområdet måtte tilbakestilles til et nivå under 2011. En slik reduksjon i kollektivtilbudet vil ikke være i stand til å understøtte nullvekstmålet i biltrafikken.

Bakgrunn

I KU-sak 24/25 Forutsetninger for mobilitetsanbudet for Trondheim fra 2029, orienterte Trøndelag fylkeskommune om de viktigste forutsetningene for det kommende mobilitetsanbudet i Trondheim fra 2029, særlig knyttet til økonomiske rammer, depotstruktur og energiforsyning.

I nevnte sak var det blant annet angitt følgende tekst:

«Dagens bompengeproposisjon åpner for at bompenger kan benyttes til finansiering av drift av kollektivtrafikken. Dette gjelder til og med 2029, da inntektene fra utvidelse av innkrevningstiden til 2033 – St.prp. 113S (2022–2023) – er forutsatt benyttet til fullfinansiering av tre vegprosjekt i porteføljen.

I møte for politisk styringsgruppe for byvekstavtalen for Trondheimsområdet 23.05.25, ba Pål Eiden fra Trøndelag fylkeskommune om avklaring angående bruk av bompenger til drift kollektiv inntil at ny bompengeproposisjon er på plass, jf. referat etter møtet pkt. 3 b. Aktuelle saker fra lokale parter med kommentarer fra departementene, kommende byvekstavtaleforhandlinger.

Som tillegg til møtereferatet fra møtet i politisk styringsgruppe, har Samferdselsdepartementet sendt eget brev med kommentarer til sak 3 b., der det står følgende:

«Det er Statens vegvesens forståelse at ved utvidelse av innkrevingsperioden frem til 2033 (jf. Prop. 113 S Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag) skal porteføljeprioritering fortsatt legges til grunn. Det økte bompengebidraget er forutsatt benyttet til fullfinansiering av prosjekter i den eksisterende porteføljen til trinn 3 av Miljøpakke Trondheim. Dette omfatter prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen 1 og 2, og Johan Tillers veg del 2. Det er samtidig ikke gjort endringer i porteføljen. De økte bompenginntektene skal benyttes innenfor rammene som er gitt ved Stortingets behandling av Prop. 36 S (2017–2018) Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet og Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen mener derfor at det er mulig å benytte bompenger også til drift av kollektiv frem til 2033 forutsatt at det er økonomisk rom for det i bypakken og det prioriteres. Samferdselsdepartementet deler denne vurderingen.»

I brevet framgår det at både Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet vurderer det som mulig å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikken frem til 2033, innenfor gjeldende

bompengeproposisjon, forutsatt at det er økonomisk handlingsrom i pakken og at partene prioriterer dette. Dette innebærer i praksis at bruk av bompenger til drift etter 2029 kan skje uten nærmere avklaring med departementet, så lenge midlene ikke overskrider de samlede rammene i dagens vedtak.

Slik Trøndelag fylkeskommune forstår avklaringen fra Samferdselsdepartementet, er det nå klart at det kan fattes beslutninger om bompengebruk til drift innenfor dagens rammer, forutsatt enighet blant partene om en slik prioritering. Midler brukt til kollektiv drift vil da nødvendigvis komme på bekostning av rammene til de tre store vegprosjektene i porteføljen (Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg del 2).

Det er derfor behov for en prinsipiell drøfting i Kontaktutvalget om hvorvidt Trondheim kommune, staten og fylkeskommunen er villige til å bruke tilgjengelige bompengeinntekter til å sikre finansiering av nytt mobilitetsanbud til og med 2033. En slik diskusjon bør, slik fylkeskommunen vurderer det, foregå før den politiske behandlingen av oppdragsbrevet for anbudet i fylkestinget i desember 2025.

Fylkeskommunen vil samtidig understreke at dersom statlige belønningsmidler skulle bli forlenget utover 2029, vil det samlede tilskuddsbehovet til drift reduseres tilsvarende. Dette vil også kunne påvirke vurderingen av hvor stor andel av bompengene som eventuelt må benyttes til drift.

Fylkeskommunen fremmet spørsmålet om bruk av bompenger som oppfølging av KU sak 24/25 for Programrådet i sak 103/25. 11.09.25. Ved en inkurie var ikke brevet med avklaringer fra Samferdselsdepartementet da kjent. Programrådet vedtok at fylkeskommunen bearbeidet saken før den legges frem for Kontaktutvalget.

Fakta

St.prp. 113 S (2022–2023) peker på at økt bompengebidrag skal benyttes til fullfinansiering av Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen 1 og 2 samt Johan Tillers veg del 2. Tidligere proposisjoner har samtidig åpnet for at drift av kollektivtrafikk kan finansieres med bompenger fram til 2029. Da grunnlaget for St.prp. 113 S ble utarbeidet, ble det lagt til grunn at en ny bompengeproposisjon for Miljøpakke 3 ville fremmes tidligere enn nå forutsatt, og problemstillingen rundt sikkerhet for drift av kollektivtransporten i perioden 2029–2033 ble derfor ikke tilstrekkelig vurdert.

Drøfting

Fylkeskommunen skal vedta rammene for nytt mobilitetsanbud fra 2029 i desember 2025. Selv om byvekstavtalen løper til 2029 og Miljøpakkens fremtidige økonomiske forpliktelser til kollektivtransport dermed er uavklarte, er fylkeskommunen innstilt på å legge til rette for et kollektivtilbud etter 2029 som bidrar til å nå nullvekstmålet. Fylkeskommunens vilje til å bære økonomisk risiko utover egen finansieringsforpliktelse avhenger imidlertid av hvilken grad partene bidrar til risikoavlastning, herunder i hvilken grad staten garanterer prinsippene og nivået på dagens nullpunktsforpliktelse.

Denne forpliktelsen ble etablert i 2016 som oppfølging av ett av tre krav i St. Prop. 172 S (2012–2013) og Transport- og kommunikasjonskomitéens innstilling, Innst. 494 S (2012–2013):

«Bompengene skal være et supplement til den ordinære innsatsen, og fylkeskommunen må forplikte seg til å opprettholde samme nivå på tilskuddet i ettertid.»

Etableringen av nullpunktet i 2016 var en forutsetning for at Sør-Trøndelag fylkeskommune tiltrådte bymiljøavtalen samme år. Nullpunktet er senere fulgt opp i byvekstavtalene, justert for nye avtalekommuner, utviklingen i kommunal deflator og forventet høyere befolkningsvekst i store byer og bynære strøk sammenlignet med landsgjennomsnittet.

Fylkeskommunen har forståelse for at det ikke kan inngås bindende vedtak om fordeling av midler i handlingsprogram for Miljøpakken etter 2029. Likevel er det viktig for fylkeskommunen å få signaler fra partene om fremtidige prioritering av midler innen at oppdragsbrev for nytt anbud skal vedtas i fylkestinget i desember.

Da saken ble diskutert i programrådet oppfordret Statens vegvesen fylkeskommunen om å løfte problemstillingen om økte kostnader til drift kollektivt nasjonalt. Videre ba Fylkeskommunen kan melde tilbake om at det pågår et bredt arbeid i ulike fylkeskommunale fag- og samarbeidsnettverk, i KS og i Kollektivforeningen, der fakta om årsaker til kostnadsøkningen blir godt dokumentert og løftet inn til nasjonale myndigheter gjennom ulike fora.

Statens vegvesen ba også om at det måtte komme frem både hvilke muligheter det ville gi ved bruk av bompenger, og konsekvenser dersom ikke finansiering fra Miljøpakken ville bli videreført etter 2029. I tilfelle at fylkeskommunen må stå til ansvar for hele kostnaden for anbudet etter 2029, vil det kunne få følgende konsekvenser:

Dagens kollektivtilbud i Trondheimsområdet (2025) finansieres med fylkeskommunale midler (248 millioner kroner) og med midler fra Miljøpakkesamarbeidet (463 millioner kroner pluss en del midler til andre tiltak/prosjekt i grenselandet opp mot den ordinære kollektivdriften; billettsamarbeid tog, mobilitetsprosjekt, aldersvennlig transport etc). Midlene fra Miljøpakken kommer i all hovedsak fra statlige belønningsmidler, men også fra bompengeneinnkrevingen.

Dersom en finansiering fra Miljøpakken ikke blir videreført fra 2029, altså at kun fylkeskommunens egne midler skal finansiere kollektivtilbudet i Trondheim (248 millioner kroner) vil alle års oppbygning og satsing på kollektivtilbudet i Trondheim siden 2011 måtte tilbakestilles til et justert 2011-nivå. I og med at vi står overfor en sannsynlig prisøkning på 30-50% på de tjenestene som skal kjøpes inn fra 2029 må fylkeskommunen i tillegg, dersom fylkeskommunen ikke får tilført nye midler fra staten eller andre til formålet, håndtere kostnadsøkningen med en nedjustert anskaffelse. Dette kan innebære en anskaffelse av et tjenestetilbud som i kapasitet er 30-50 mindre enn i 2010/2011. Å maksimere kollektivtakstene kan redusere denne reduksjonen noe, men vi snakker fortsatt om et tjenestetilbud under 2011-nivå.

Dersom AtB får videreført dagens tilskuddsnivå fra 2029, 711 millioner kroner (248 millioner kroner fra fylkeskommunen og 463 millioner fra Miljøpakkesamarbeidet) vil disse midlene kunne ivareta et kollektivtilbud tilsvarende dagens sommerruteproduksjon hele året (beregnet ut fra en prisstigning på 34% fra 2029). Dette er "minusalternativet" i AtBs utredninger. Reduksjonen her kommer som følge av at kostnadsøkningen må tas i form av en mindre anskaffelse. Å maksimere kollektivtakstene kan redusere denne reduksjonen noe, men den kapasiteten dette vil gi i kollektivtilbudet vil ikke være i stand til å understøtte nullvekstmålet i biltrafikken.

Dersom fylkeskommunen skal styre mot disse anskaffelsesvolumene vil investeringsbehovet i ny depotkapasitet og strøm-/ladekapasitet reduseres betraktelig.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Fylkeskommunen oppfordrer Kontaktutvalget å foreta en prinsipiell drøfting i Kontaktutvalget om hvorvidt Trondheim kommune, staten og fylkeskommunen er villige til å bruke tilgjengelige bompenginntekter til å sikre finansiering av nytt mobilitetsanbud til og med 2033

Diskusjon:

TK: Positiv til bruk av bompenger til kollektiv drift etter 2029. Nivået må ses på med forankring i bystyret.

SVV: Bompengeprop. gjør det mulig å bruke penger til drift kollektiv. TRFK må vise konsekvensene av det. Det går utover noe. Er det noe i dagens tilbud en kan redusere for å frigjøre midler? Arbeider med grunnlag til ny bompengeprop. nå. Det blir viktig at behovet er synliggjort godt i den.

Stjørdal: Hvordan er diskusjonen i de øvrige byvekstavtaleområdene?

Leder: SVV/Jdir har fått et oppdrag i å se på kostnadsutviklingen i kollektiv generelt i landet. For å se på om vi treffer/ikke treffer på rammetilskudd. Skal leveres i februar. Litt spesielt hvordan kollektivtrafikken er finansiert. TRFK har det laveste bidraget i landet slik nullpunktet er satt.

Spørsmålet om bompenger til drift kollektiv er en bit av en større helhet. Må sees i sammenheng med takster, ny bompengeprop og statlige midler i reforhandlet avtale.

Stjørdal: Må få et saksgrunnlag i god tid slik at vi får behandlet dette på en god måte

Leder: Her har Trfk fått en bestilling som legges fram for diskusjoner i programrådet

Vedtak:

Kontaktutvalget anerkjenner problemstillingen og ber fylkeskommunen legge frem en sak som belyser konsekvenser av bruk av bompenger til drift av kollektiv i perioden 2030-2033.

36/25 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (Trfk)

Konrad Pütz orienterte.

AtB har gjennom det siste året utredet hvordan det neste mobilitetsanbudet for Stor-Trondheim (MST) bør innrettes. Det har blitt gjort på oppdrag fra fylkesdirektøren og med bakgrunn i et utredningsmandat og et grunnlagsdokument som fylkestinget og Miljøpakken har vedtatt. Utredningssvaret som AtB har levert skal til behandling lokalt hos alle Miljøpakkepartene, og til slutt vedtas i Kontaktutvalget (KU) tentativt 21. november 2025.

Bakgrunn

Dagens busskontrakter i Stor-Trondheim løper til august 2029, uten opsjoner på forlengelse. Fylkesdirektøren igangsatte forberedelser av neste anbudsprosess i 2022. [En felles plan for arbeidet mot oppstart av nytt anbud](#) ble vedtatt av kontaktutvalget i Miljøpakken 9. juni 2023. Planen omtaler tidslinjer, kritiske faser og organisering av prosjektet. I planen ble det pekt ut tre faktorer som spesielt kunne bli utfordrende i det videre arbeidet mot nytt anbud; økonomi, nullvekst for biltrafikken og innretningen av mobilitetstilbudet.

Utredningsmandatet og grunnlagsdokumentet for Miljøpakken Utredningsmandatet ble vedtatt i fylkestinget 6. juni 2024. I tillegg til utredningsmandatet ble det laget et [grunnlagsdokument for Stor- Trondheim](#) som Miljøpakken vedtok i KU 16. mai 2024.

Regionanbudet skulle etter planen bli ferdig før mobilitetsanbudet i Trondheim. Ettersom det ble vedtatt å løse ut opsjon på regionanbudet i FU-sak 45/25, videreføres noen områder fra regionbussanbudet i mobilitetsanbudet fra 2029 (MST29), før områder som Melhus, Stjørdal og Malvik flyttes over til regionkontraktene når disse skal ut på nytt anbud. Utredning knyttet til jernbanen hører til leveranse for regionanbudet.

I fylkeskommunen ligger nå [saken til behandling i HUS](#), dette skal til fylkestinget i oktober som er siste behandling før tilbake til KU 21. november. Utredningene er omfattende, og det er tatt ut spesielt utfordrende elementer som fylkeskommunen har valgt å sette søkelys på. Dette betyr ikke at utfordringene begrenser seg til områdene omtalt i saken.

Vedlegg: Alle vedleggene er leveranse av AtB som svar på utredningsmandatet og grunnlagsdokumentet for MST 2029, og leses via [link til sak til hovedutvalg for samferdsel](#):

- Vedlegg 1: AtBs anbefaling
- Vedlegg 2: Sammendragsrapport
- Vedlegg 3: Mobilitetstilbudet i Trondheim fra 2029
- Vedlegg 4: Fagdokument økonomi
- Vedlegg 5: Kontraktstrategi
- Vedlegg 6: Eksterne avhengigheter
- Vedlegg 7: Systemer og mobilitetsplattform
- Vedlegg 8: Delingsmobilitet
- Vedlegg 9: Automatiserte kjøretøy
- Vedlegg 10: Risiko- og sårbarhetsanalyse

Vedlegg 11: Trafikksikkerhet

Vedlegg 12: Attraktivt sjåføryrke Trondheimsområdet

Vedlegg 13: Universell utforming (Tilgjengelighet)

Vedlegg 14: Utredning takstmodell

Anbefaling til kontaktutvalget

Fylkeskommunen anbefaler at nullalternativet legges til grunn for mobilitetstilbudet fra 2029. Tiltak som ligger i nullalternativet som AtB har presentert, skal bearbeides videre i samspill med partene i Miljøpakken.

Det økte finansieringsbehovet for å ivareta et tilstrekkelig kollektivtilbud i MST 2029 må løses innenfor den felles økonomien som er i miljøpakkesamarbeidet.

Fylkesdirektøren legge frem forslag til endelige økonomiske rammer for Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 til fylkestinget i desember 2025. Videre prosess med Miljøpakken må avtales.

Fylkesdirektøren legge fram et forslag til endringer i takst-, sone- og billettstruktur ila. første halvår 2026

Fylkesdirektøren må sikre at rutestrukturen planlegges i tett samarbeid med veieierne, slik at kollektivinfrastrukturen utvikles i tråd med gjeldende planer og tidsrammer.

Diskusjon

- *Trfk: Den lovpålagte skoleskyssen ligger utenfor dette.*
- *Melhus: Litt uklart hvilken betydning dette anbudet får for anbudet i omegnskommunene. Vil økt satsing i Trondheim bety redusert satsing hos oss? Ønsker ikke å gå tilbake til sommerruter året rundt.*
- *Tk: Det er behov for å gå igjennom dagens tilbud (kost/nytte) for å optimalisere tilbudet.*
- *SVV: Enig i det om å få mest mulig ut av pengene. TRFK og MP trenger å tenke gjennom om vi skal ha større fokus på å kjøre buss og bruke mindre penger på andre tilbud og tiltak.*
- *SSV: Kan vi være tøffere på at vi primært ønsker å styrke rush-tilbudet.*
- *TRFK: Kollektivpengene har aldri vært kommunefordelt. En del tilbud vil bli forsøkt løst kommersielt i neste anbud.*
- *Leder: Staten ettersender en bearbeidet liste med punktene som ble tatt opp i programrådets behandling.*

Vedtak:

- **Kontaktutvalget tar til orientering at Trøndelag fylkeskommune sender utredning fra AtB ut til partene for politisk behandling.**

37/25 Status for utbygging av bussdepot for Stor-Trondheim (Trfk)

Pål Eiden orienterte.

Sammendrag (laget ved hjelp av Gemini)

Denne saken gir en status for arbeidet med nytt depot og løfter en rekke utfordringer. Fylkeskommunen vurderer en midlertidig depotløsning som et nødvendig skritt mot to permanente depoter i Trondheim innen august 2029, da etablering av nytt depot på østsiden er forsinket. Et todelt depotkonsept vil redusere driftskostnader, forbedre materiellutnyttelsen, øke attraktiviteten og konkurransen i anbudsprosessen, samt styrke beredskapen og sikkerheten i kollektivtrafikken. Det er viktig å holde investeringskostnadene for midlertidige løsninger på et lavt nivå, slik at det økonomiske handlingsrommet bevares for etablering av et nytt, permanent depot på østsiden. Fylkeskommunen vil fortsette arbeidet med byggeprosjektet på Sandmoen og overgangsløsninger som inkluderer bruk av Sandmoen, Sorgenfri og eventuelle tilleggsarealer. Målet er å legge frem en sak for politiske organer i november/desember, som grunnlag for utlysning av anbudskonkurransen for 2029.

Bakgrunn

Som del av KU-sak 03/25 Samordning Miljøpakkens handlingsprogram 2025-2029, vedtok Kontaktutvalget følgende:

5. Kontaktutvalget vedtar i tillegg følgende føringer for handlingsprogrammet 2025-2029.

a. Det settes av tre rammer tiltenkt finansiering av Brundalsforbindelsen, Bussdepot på Sandmoen, Midtbypakken i Trondheim. Midlene i de respektive rammene fristilles prosjektet når følgende forhold er innfridd:

iii. Bussdepot: Kontaktutvalget vedtar finansiering innenfor rammen på 125 mill 25-kr når Trøndelag fylkeskommune har gjort rede for prosjektutløsende behov, fordeling mellom Miljøpakken og Trøndelag fylkeskommune og prosjektomfang. Økt behov for depotkapasitet utløst av salg og nedlegging av Sorgenfri skal belyses i saken, herunder hvem som har ansvar for finansiering av erstatningsareal.

Dersom en tydeliggjort kostnadsdeling tilsier det og dersom partene er enige om det, kan det avsettes ytterligere inntil 100 mill som tas av avsetningen «MST2029 infrastruktur»

Kontaktutvalget åpner for å komme tilbake til endelig tilskuddsbehov for fremtidig bussdepot, ut over angitte summer, dersom løsningen som er utredet og presentert, tilsier det. Saken skal legges frem for kontaktutvalget senest samtidig med at handlingsprogrammet legges frem, tentativt september/oktober 2025.

I møtet ble det skissert en tentativ tidslinje for arbeidet med utbyggingen av bussdepot fra fylkeskommunen. Det ble skissert at måltall for utbygging av Sandmoen bussdepot ville foreligge til sommeren 2025.

I denne saken vil fylkeskommunen gjøre rede for en status for arbeidet med bussdepot. I orienteringen presenteres oppdatert tidslinje og årsaksforhold for endringer i denne.

Fylkeskommunen vil komme tilbake til Miljøpakkeorganene med en ny sak før handlingsprogrammet vedtas på nyåret i 2026.

Faktiske opplysninger

For inneværende kollektivanbud benyttes depotene Sandmoen og Sorgenfri. Sandmoen er i fylkeskommunen sitt eie, og Sorgenfri leies av Trondheim kommune. Leiekontrakten med Trondheim kommune har en varighet frem til 2029.

Det har over år vært en målsetting å etablere et nytt depot på østsiden av Trondheim som erstatning for depotet på Sorgenfri. En løsning med depot på hver side av byen vil legge til rette for elektrifisering og en mer effektiv rutedrift, en styrket sikkerhet og beredskap, samt muligheter for videre utvidelse av kapasitet for å kunne ivareta kollektiv sin andel for at vi skal nå nullvekstmålet.

Fylkeskommunen har fått gjennomført mulighetsstudier av områdene Presthusjordet, Rotvolltrekanten og Sandmoen, der en løsning med Sandmoen og Rotvolltrekanten har i rapportene blitt vurdert som det beste alternativet. Forhandlinger om kjøp av ett av arealene har vært avhengig av omregulering som del av kommuneplanens arealdel (KPA). Behandlingen av KPA har tatt langt lengre tid enn forutsatt og ble sist behandlet av bystyret i Trondheim 27. mars 2025. Som en følge av at behandlingen av KPA i Trondheim har tatt langt lengre tid enn skissert, ser fylkeskommunen at det ikke er mulig å få ferdigstilt et nytt depot på østsiden av Trondheim innen nytt anbud iverksettes fra august 2029. Det vil da være behov for å se på mulige midlertidige løsninger inntil aktuelle tomteområder på østsiden av Trondheim avklares.

Nødvendig kapasitet for areal og energi.

Den avgjørende faktoren for både kapasitet på depot og behovet for kraft, er antall busser og størrelsen på disse. Fylkeskommunen har bedt AtB om å beregne antall busser og bussmeter ut fra et tentativt ruteopplegg. AtB presiserer at tallmaterialet er ut fra beregninger, da det er operatør til slutt som beslutter antall busser inkludert reservemateriell og størrelse på disse, som vil være nødvendig for å utføre kjøreoppdraget. For «nullscenariet» som tar utgangspunkt i 3 % årlig vekst av kapasitet fra 2029, har AtB stipulert behov for ca 360 busser. Omregnet i bussmeter vil dette utgjøre i underkant av 6 000, både ved bruk av metrobusser (24 m) eller leddbusser. I tillegg må det være plass for parkering av privatbiler for ansatte, med et minimum for de som starter første skift.

Tilgang til energi.

Foruten tilgang til areal, er tilgang til elektrisk kraft en vesentlig faktor for beslutning av depotløsning. Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport stiller i § 3, krav om nullutslipp for kjøretøyer som er aktuelle for anbudet i Stor-Trondheim. I § 4 gis det anledning til å fravike miljøkrav i § 3 dersom:

- a. Primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy definert i § 3.
- b. tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig
- c. buss som bruker biogass
- d. behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy og markedet ikke kan tilby brukt kjøretøy som oppfyller kravene i § 3
- e. virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttredelse som hindrer dem i å anskaffe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3.

Anskaffelse av kjøretøy som ikke kan oppfylle miljøkrav i § 3, skal uansett ha lavest mulig CO2 utslipp og muligheten for bruk av biogass kan vurderes.

Hovedutvalg for samferdsel i Trøndelag fylkeskommune fattet i sitt vedtak i sak 120/24 Mobilitetsanbudene i Trøndelag 2028/2029 – overgang til nullutslipp, i pkt 1 og 2.:

- 1. Ambisjonen i de kommende mobilitetsanbudene skal være nullutslipp, eventuelt med en gradvis overgang til nullutslipp i anbudets tidligfase dersom dette er nødvendig.*
- 2. Biogassbusser kan være et alternativ på noen ruter dersom det styrker tilbudet, robustheten og/eller beredskapen eller dersom det ikke er tilgjengelig tilstrekkelig effekter i strømmettet.*

Som oppfølging av vedtakene har fylkeskommunen etablert et eget energiprojekt som har arbeidet med å kartlegge behovet for elektrisk kraft for lading av bussparken. Ut fra en tentativ busspark på 365 busser av ulik størrelse, er det beregnet et behov for 22 MW. Det er gjort undersøkelser mht. tilgang til mer elektrisk kraft til Sandmoen fra august 2029, som tillegg til dagens kapasitet på 2 MW.

Statnett har etablert en kapasitetskø for tilknytting til kraftnett for konsumenter med et effektuttak på over 5 MW og et energiuttak på over 20 kWh.

Fylkeskommune har søkt Statnett og har p.t. fått avslag på en søknad om nettilknytning på vilkår ut fra argument om at nattlading gir et effektuttak på tider av døgnet da nettet er mindre belastet.

Tensio har planlagt utbygging for området, men kan ikke garantere tilgang til det skisserte behovet på 22 MW før i 2030 – 32 (med forbehold). At det teknisk/fysisk er muligheter for å få tilgang til nok kraft fra nettet inn til Sandmoen noen få år etter anbudsoppstarten, er også en viktig faktor for behovet for å se på midlertidige løsninger, samtidig som det ikke løser Statnett sine overordnede begrensninger

Som del av prosjektet er det rettet henvendelser til eiere av større tomter som kan være aktuelle for oppstilling og lading av busser. Det gjenstår en god del avklaringer for at disse tomtene skal kunne være reelle alternativer for en, inntil at evt. depot på Rotvoll kan etableres. I en desentralisert depotløsning ser en for seg å bruke ulike arealer for oppstilling, lading, vask/klargjøring, sjåførfasiliteter og lokaler for administrasjon. På forespørsel til AtB mener de at en slik ordning kan være gjennomførbar, men kan føre til ekstra driftskostnader i forhold til om vi har to etablerte depoter som i dag. Fylkeskommunen vil utrede videre kostnader med denne løsningen. I tillegg må reguleringsspørsmål snarlig avklares, med mål om at arealene kan stå klare for bruk innen august 2029.

Fylkeskommunen vil fremme en sak for hovedutvalg for samferdsel og fylkestinget i høstder det blir bedt om en bestilling av formell henvendelse til eiere av tomter som kan være aktuelle som midlertidige oppstilling-/ladeplasser. Det er særlig reguleringsspørsmål som må snarlig avklares, med mål om at de kan stå klare for bruk innen august 2029.

Energiprojektet gjør også vurderinger av andre tiltak for å kunne legge til rette for en full-elektrifisert busspark fra 2029. Bruk av batterier for å jevne ut effektbehovet er ett tiltak. Et annet alternativ er å produsere egen kraft ved bruk av biogass til strøm og varme (CHP-anlegg). Det vil være behov for å søke om konsesjon for kraftproduksjon, samt inngå avtaler med aktører som kan bruke varmen som produseres. En konsesjonssøknad for et større CHP anlegg vil trolig

først være endelig avklart hos NVE høsten 2026/våren 2027. Det er grunn til å tro at det vil kunne være mulig å få noe signal underveis i prosessen.

I tillegg sees det på muligheter for å kunne bruke endeholdeplasser som lading for å redusere behovet for nattlading på depot. Her vil aktuelle endeholdeplasser bli vurdert opp mot relevant nettkapasitet i de respektive områder med tanke på lading.

Det er også et alternativ å åpne opp for bruk av biogassbusser i anbudet som et verktøy for å redusere behovet for strøm, men likevel oppfylle kravet om nullutslipp. Det kan være en utfordring å få produsert nye biogass-busser, da det er få produsenter av disse. I tillegg er vedlikeholdskostnadene av disse bussene høyere enn for elbusser.

Videre omtales de ulike alternativene for arealer for bussdepot i Trondheim.

Øvre Rotvoll trekanten:

For Øvre Rotvoll-trekanten har Statsforvalteren til behandling av KPA fremmet innsigelse til forslag om utbygging med næringsformål. Statsforvalteren kan ikke akseptere at det åpnes for næringsareal på resterende areal dersom det ikke er behov for hele arealet til kollektivanlegg, kommunaltekniske anlegg, energianlegg, energistasjon og/eller renovasjonsanlegg. Innsigelsen er en del av klagebehandlingen av KPA som er kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) for behandling. Klagebehandlingen kan ta inntil to år. Det betyr at det ikke er mulig å få etablert et depot på østsiden av Trondheim inntil et nytt anbud iverksettes fra august 2029.

Presthusjordet:

Fylkeskommunen fremmet innsigelse til forslaget fra bystyret om å tilbakeføre Presthusjordet til LNFR. Ved ferdigstillingen av revidert forslag til sluttbehandling av KPA 2022-2034 datert 15.09.23 utarbeidet kommunedirektøren i Trondheim nytt forslag etter dialog med både fylkeskommunen og Statsforvalteren. Det var da enighet om at ny KPA skulle sikre mulig etablering av bussdepot både på Rotvolltrekanten og på Presthusjordet, og samtidig sikre at arealet på disse stedene som det ikke ble nødvendig å ta i bruk til bussdepot eller andre samfunnsnyttige formål skulle opprettholdes som jordbruksareal. To nye alternativer for disse arealene ble derfor hørt i den siste tilleggshøringen våren 2024:

- Alt. A: LNFR med båndlegging i påvente av detaljregulering til angitte samfunnsnyttige formål, areal som ikke reguleres til dette beholdes som LNFR.
- Alt. B: Formål for bebyggelse og anlegg, men kun etablering av bussdepot med tilhørende funksjoner tillates, og arealer som ikke er nødvendige for å løse dette tilbakeføres til LNFR.

Under bystyret sin behandling av KPA 26. september 2024, ble Presthusjordet avsatt til rent LNFR-formål. Fylkeskommunen aksepterer ikke at det kun åpnes for etablering av bussdepot på Øvre Rotvoll og ikke på Presthusjordet, og har fremmet innsigelse til planforslaget som fortsatt ikke er løst. Innsigelsen er sendt for klagebehandlingen til KDD. I oversendelsesbrevet (vedlegg 1) innstiller Statsforvalteren KDD til ikke å ta innsigelsen til følge. Dette med begrunnelse i at da bystyret ikke hadde vedtatt hverken alternativ A eller B ovenfor, vurderer Statsforvalteren at jordvernet må veie tyngre enn det samfunnsnyttige formålet med bussdepot.

Sandmoen:

Fylkeskommunen eier Sandmoen-tomta som i dag er utbygd på deler av området (Sandmoen I) for bussdepot. Fylkeskommunen har som følge av usikkerhet for tilgang til Rotvolltrekanten arbeidet med ulike løsninger for ombygging og utbygging av området på Sandmoen. Det er

behov for detaljregulering av resterende deler av tomteområdet (Sandmoen II og III) for å kunne utvide kapasiteten og legge til rette for elektrisk lading av busser. Alternativer for utbygging ble presentert for Programrådet høsten 2024.

Som oppfølging av vedtak i fylkesutvalget i april 2024 i sak 82/24 Status og videre arbeid med bussdepot i Stor-Trondheim fram til august 2029, der fylkeskommunen fikk i oppdrag å «: snarest vurdere om delt bussdepotløsning er mulig å få etablert innen tidsfristene. Hvis delt løsning blir vanskelig å etablere bes det om at alt arbeid settes inn på å finne en hensiktsmessig løsning på Sandmoen», har fylkeskommunen lyst ut konkurranse for en samspillskontrakt for utbygging av Sandmoen. Consto ble tildelt oppdraget, og har utarbeidet forslag til utbygging for å ta hele bussparken fra 2029 i tillegg til løsninger for trinnvis utbygging. Det legges i disse dager frem måltall for utbygging av området for å kunne utvide kapasiteten til å kunne tilby depotfasiliteter for alle bussene som vil inngå i rutetilbudet fra august 2029.

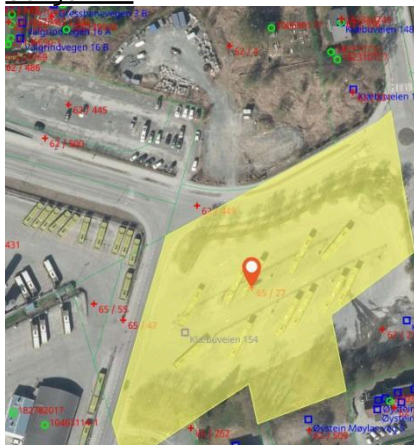
Fylkeskommunen har stilt spørsmål til byggeprosjektet om hvilke muligheter det finnes for kostnadsreduksjoner knyttet til investeringer i bussdepot på Sandmoen. Hvilke innsparingsalternativer finnes i byggeprosjektet, og hva er minimumstiltakene som må gjennomføres på Sandmoen for å kunne legge til rette for elektrifisering av bussparken. Fylkeskommunen vil bruke høsten 2025 for å gå nærmere gjennom de ulike alternativene.

AtB har vært tydelige på at det er viktig å få avklart depotsituasjonen før utlysning av anbudskonkurransen i medio 2026. I sin utredning angående mobilitetstilbudet i Trøndelag fra 2028 og 2029, skriver AtB følgende om depot:

«Plasseringen av bussdepotet et kritisk punkt, som kan få stor betydning for tomkjøringskostnader, vognløpslogistikk og den samlede effektiviteten i kollektivsystemet. Ved samlokalisering av to operatører på Sandmoen vil andelen tomkjøringskostnader øke til 10-20 millioner kroner per år. I tillegg vil det bli behov for flere busser, en kostnad som også beregnes til omtrent 20 millioner kroner. Siden det ikke kan leveres nok strøm til Sandmoen til lading av samtlige busser, vil det også påløpe anslåtte kostnader før økt hurtiglading/endepunktlading på 45 millioner kroner. Siden operatørene ikke ønsker samlokalisering på ett depot, er det også en risiko for svakere konkurranse eller til og med en monopolsituasjon på driften. Her kan ekstrakostnadene ligge mellom 70 og 100 millioner kroner. En uavklart depotplassering kan dermed føre til betydelige ekstrakostnader, og disse kostnadene kan variere betydelig avhengig av hvilken løsning som til slutt velges.»

De økonomiske utfordringer som omtales fra AtB over, belyses nærmere under drøftinger under.

Sorgenfri:



Det største arealet av området Sorgenfri som i dag benyttes til bussdepot, er eid av Trondheim kommune. Området inneholder også «Gasstomten» som leies av NTNU. Sorgenfri var også i bruk som depot da Trondheim kommune gjennom en prøveordning, hadde ansvaret for kollektivtrafikken i Trondheim. Sør-Trøndelag fylkeskommune overtok ansvaret

for kollektivtrafikken i Trondheim da prøveordningen ble avsluttet fra 01.01.2007. Sorgenfri forble i Trondheim kommune sitt eie, selv om fylkeskommunen overtok ansvaret for materiell og sjåførere. Sør-Trøndelag fylkeskommune og senere Trøndelag fylkeskommune har leid Sorgenfri fra Trondheim kommune. Dagens kontrakt løper ut i 2029.

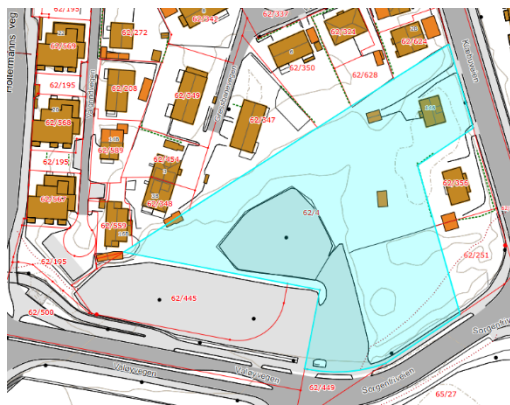
Figur 1. Sorgenfriområdet

I KPA ønsker Trondheim kommune å utvikle Sorgenfri til sentrumskjerne og byggesone 1 på området, for å legge til rette for boliger, kontor og utadrettet virksomhet i området.

Fylkeskommunen har fremmet innsigelse til planforslaget angående Sorgenfri i KPA. Kommunen utarbeidet forslag til en båndleggingssone som ivaretar bussdepot på Sorgenfri inntil etablering av bussdepot på Rotvolltrekanten er mulig gjort i arealdelen. For fylkeskommunen er dette ikke en tilfredsstillende løsning, og krever en båndleggingssone som sikrer bruken av Sorgenfri som bussdepot inntil alternativ tomt er avsatt i vedtatt reguleringsplan og nytt kollektivanlegg er satt i drift. Innsigelsen er en del av klagebehandlingen som er sendt til KDD.

Under følger en kort omtale av de ulike områdene som er aktuelle for oppstilling og lading av busser, som del av en midlertidig desentralisert løsning.

Områder tilknyttet Sorgenfri:



Det merkede området er eid av NTNU. I tillegg følger flere mindre parseller eid av NTNU og Trondheim kommune. Det legges også til grunn videre leie av «Gasstomta» eid av NTNU.

Kapasiteten på strøm er på 2 – 3 MW. Kapasiteten må sjekkes noe nærmere i en dialog med Tensio.

Figur 2. Områder tilknyttet Sorgenfri

Plansituasjonen for området må nærmere avklares, og det vil trolig være behov for å søke om omregulering av området.

Fylkeskommunen arbeider videre utover høsten 2025 for å avdekke om det kan finnes flere aktuelle områder for oppstilling og lading av busser. Norion Næringsmegling er engasjert til et søk i markedet om ledige tomtearealer av en viss størrelse som kan tilbys for leie i et perspektiv frem til 2035.

Andre faktorer som må avklares.

I tillegg til plass for oppstilling av busser og lademuligheter, må det finnes løsninger for vask og klargjøring av busser, fasiliteter for sjåførere og lokaler for administrasjonene til operatør.

Vaskeregimet kan tilpasses ved å kombinere sentralisert- og lokal vask. Hovedvekten av utvendig vask og vedlikehold kan utføres på hoveddepot (f.eks. Sandmoen), mens enkel innvendig renhold og lett utvendig vask skjer på desentraliserte oppstillingsplasser. Dette kan

støttes av mobile vaskeenheter, mindre vaskehaller eller eksterne leverandører ved mindre depot.

Støttefunksjoner kan organiseres som mobile team, faste ressurser på større depot og sentraliserte tjenester for mer avanserte behov. Digitale løsninger og fleksibel personellbruk kan effektivisere driften.

Fylkeskommunen vil arbeide videre med hvordan en best løser de andre funksjonene utover bussoppstilling og lading.

Andre alternativer som kan løse utfordringen med mangel på tilgang til strøm fra 2029.

I tillegg til plass for oppstilling av busser og lademuligheter, må det finnes løsninger for vask og klargjøring av busser, fasiliteter for sjåfører og lokaler for administrasjonene til operatør.

Vaskeregimet kan tilpasses ved å kombinere sentralisert og lokal vask. Hovedvekten av utvendig vask og vedlikehold kan utføres på hoveddepot (f.eks. Sandmoen), mens enkel innvendig renhold og lett utvendig vask skjer på desentraliserte oppstillingsplasser. Dette kan støttes av mobile vaskeenheter, mindre vaskehaller eller eksterne leverandører ved mindre depot.

Støttefunksjoner kan organiseres som mobile team, faste ressurser på større depot og sentraliserte tjenester for mer avanserte behov. Digitale løsninger og fleksibel personellbruk kan effektivisere driften.

Fylkeskommunen vil arbeide videre med hvordan en best løser de andre funksjoner utover bussoppstilling og lading.

Et alternativ kan også være en kortere kontrakt, eksempelvis 5 år, fortrinnsvis med bruk av brukt materiell. AtB viser til at det er krevende å fremskaffe brukt materiell for såpass store kontrakter som vi har i Trondheim. I tilfelle at det ikke lykkes med å finne løsninger for strøm fra nettet, kan et kortanbud med dieselbusser være et siste alternativ. Bruk av brukt materiell vil medføre økte vedlikeholdskostnader.

Prosjektutløsende effekt – økning av kapasitet i nytt anbud.

Behovet for å øke depotkapasiteten kommer som nevnt over av to årsaker:

1. Leiekontrakten med Sorgenfri opphører, og Trondheim kommune ønsker å bruke området til byutvikling.

2. Økt kapasitet i rutedriften i nytt anbud for å kunne nå målet om nullvekst innenfor Miljøpakkeområdet, fører til behov for økt kapasitet på depot.

For driften av kollektivtrafikken er det utarbeidet et nullpunkt som avklarer hva som er fylkeskommunen sitt nivå på kollektivtilbud i Trondheimsregionen uten Miljøpakken sitt tilleggsfinansiering. Kapasitet som blir bestilt gjennom vedtak i Miljøpakken sitt handlingsprogram blir i sin helhet finansiert fra Miljøpakken. Fra fylkeskommunen blir derfor innfallsvinkelen dette investeringsprosjektet er prinsipielt det samme som for kollektiv drift og i tråd med tallene staten og fylkeskommunen diskuterte i 2019-byvekstforhandlingene:

Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for å opprettholde den depotkapasiteten som var før partene forpliktet seg til nullvekstmålet. Dette utgjør 300 busser med de servicefunksjoner det er naturlig å ha på et depot.

Nullpunktsforpliktelsen ble dekket opp på Sorgenfri, som leies fra Trondheim kommune, og Sandmoen – byggetrinn I – som var en ren TRFK-investering i 2012. Ettersom gjennomsnittlig busslengde har økt jevnt, er *antall* busser en flyktig valuta og TRFK bokfører derfor i henhold til hva som i praksis er kostnadsdrivende for et depot:

$$\text{Antall bussmeter} = \text{gjennomsnittslengde busser} \times \text{antall busser}.$$

I nullpunktet for bussdepot (kapasiteten vi hadde etablert i 2012) var det beregnet **3 593 bussmeter** basert på den bussflåten som den gang var i drift. **1 489 bussmeter** av disse var etablert på Sandmoen I. Opp mot 2019-anbudet bidro staten med 50 prosent av finansieringen for å øke depotkapasiteten på Sandmoen, heretter omtalt som *Sandmoen II* som også er dagens kapasitet. Investeringen økte kapasiteten på Sandmoen fra nevnte 1489 bussmeter til **2561 bussmeter**. Statens 50% finansiering økte dermed kapasiteten med 1072/2 bussmeter og økte fylkeskommunens kapasitetsforpliktelse tilsvarende til **4129 bussmeter**. I nullpunktet for drift kollektiv er det lagt inn 0,5 % årlig vekst for fylkeskommunen sin andel av kollektivdriften. Siden den også bør gjelde depotkapasiteten, øker nullpunktsforpliktelsen dermed fra 3 593 bussmeter i 2012 til 3 910 i 2029 og 4110 i 2039.

Justert for statenes bidrag til Sandmoen II øker disse til 4446 (3 910 + 536) i 2029 og 4646 (4 110 + 536) i 2039. Vi vil heretter omtale disse som nullpunkt₂₀₂₉ og nullpunkt₂₀₃₉.

For anbud med oppstart i 2029 har AtB beregnet et behov på i underkant av 6000 bussmeter. Det betyr en kapasitetsøkning fra 2 561 til i underkant av 6000 bussmeter, og en økning i størrelsesorden 3500 bussmeter. Tallene vil avhenge av hvilket nivå som besluttet i neste anbud og den nye kapasiteten som etableres på Sandmoen. Kostnadsfordelingen mellom fylkeskommunen og Miljøpakken vil også påvirkes av hvilket kapasitetsbehov som utløses av nytt anbud og hvilke beslutninger som fattes i depotprosjektet.

Dess mer kapasiteten øker, dess mer faller på Miljøpakken når det legges til grunn at økning i kapasitet skal tas av Miljøpakken. Fylkeskommunen vil redegjøre konkret for dette i forbindelse med kommende saker om bussdepot.

Drøftinger

Som omtalt over, er det flere faktorer som er avgjørende for valg av en depotløsning som vil være fremtidsrettet, kostnadseffektiv og bidrar til at Miljøpakken når sitt mål om nullvekst. De viktigste faktorene er:

- Tilgang til areal
- Tilgang til energi
- Tidsperspektiv for ferdigstilling
- Investeringskostnad
- Konsekvenser for rutedrift
- Mulighet for å utvide kapasitet frem mot 2039 og senere
- Sikkerhet og beredskap

Ut fra disse kriterier, ser fylkeskommunen for seg følgende alternativer per nå som kan ferdigstilles innen august 2029:

1. Sandmoen + tilleggsareal/endepunktslading
2. Sandmoen + Sorgenfri + tilleggsarealer + endepunktslading

Alternativene vil inngå som en trinnvis utvikling med mål om å få etablert to depoter i Trondheim, visualisert i figur 3 under:



Figur 3. Utbyggingsalternativer for bussdepot

Alternativ 1. Sandmoen + tilleggsarealer/endepunktslading

Dette alternativet forstås som at det bygges ut på Sandmoen for å kunne ha plass for oppstilling av alle bussene som det vil være behov for ved oppstart av nytt anbud fra august 2029. Det vil være behov for å gjøre ombygging av dagens arealer for å kunne ha bussene parkert i kolonne, som en vurderer som den mest hensiktsmessige oppstillingsformen for elektrisk lading. Det vil også være behov for å ha busser oppstilt på Sandmoen II og III. Dagens høyspentlinje over tomte vil gi restriksjoner på depotkapasitet såfremt den ikke legges i bakken. Så langt har ikke denne løsningen vært mulig å oppnå i dialogen med Tensio som netteier.

Fordelene med denne løsningen er at fylkeskommunen eier arealene, og at de kan ferdigstilles for bruk i 2029 gitt at det blir tatt en investeringsbeslutning i desember 2025. Det er behov for en detaljregulering som kan koordineres med samtidig byggeplan. Byggeprosjektet mener at tidsramme for planarbeidet skal være tilstrekkelig gitt beslutning innen 2025.

Utfordringen med å bygge ut Sandmoen for å ta hele bussparken fra 2029, er flere. Først og fremst vil det føre til en stor investeringskostnad som fort kan bety at det ikke vil være økonomisk handlingsrom for å bygge et nytt depot på østsiden av Trondheim. Det er kjent at det ikke vil være strøm fra nettet for lading av busser før noen få etter anbudsoppstart. For at en skal kunne legge til grunn en helelektrisk busspark i neste anbud, vil det være behov for et kraftproduksjonsanlegg der biogass konverteres til strøm og varme (CHP-anlegg) og batterier, i tillegg til strøm fra nettet. Det betinger en større investeringskostnad for et anlegg med usikker restverdi så snart strømforsyningen inn til Sandmoen kommer på plass. Ett annet alternativ for å imøtekomme krafttilgangen på Sandmoen, er å bruke tilleggsarealer og endepunktslading inntil at full krafttilgang er på plass.

Ett bussdepot i den ene utkanten av ruteområdet vil føre til større grad av tomkjøring, mindre effektiv rutedrift og dermed økte driftskostnader som er av AtB stipulert til 10 – 20 MNOK. En får mindre rutekilometer for passasjerer for pengene. I tillegg har AtB beregnet en merkostnad på 20 MNOK som følge av mindre effektiv bruk av materiellet og behov for økt antall busser, ved bruk av bare ett depot. Ett depot der alle bussene er plassert på samme sted, er også lite gunstig mht. sikkerhet og beredskap. I tillegg vil det kunne oppstå utfordringer med den trafikale avvikling når et så stort antall busser skal ut av området i en kort tidsperiode ifm. rush.

Basert på erfaringer m.a fra Ruter sitt område, anbefales det heller ikke at to operatører deler ett bussdepot. Det kan fort føre til uløselige konflikter mellom operatører om bruken av depotet. Det kan imidlertid løses med å bygge egne fasiliteter for operatørene, men som følgelig vil ha en ekstra kostnad.

AtB anbefaler også at Trondheim lyses ut som to anbudspakker som legger til rette for at ulike operatører drifter hver sin pakke. Dette for å opprettholde konkurransen og for å øke gevinstrealiseringen i kontraktene. AtB har i sin utredning stipulert en merkostnad på 155 – 198 MNOK per år ved bruk av bare Sandmoen, der merkostnad som følge av mindre attraktive kontrakter og dårligere konkurranse, er skissert til 70 – 100 MNOK. I denne kostnaden er det også lagt inn bruk av en del hurtiglading istedenfor nattlading på ca 45 MNOK. Dette er en kostnad som delvis også kan komme på med en desentralisert løsning. Fylkeskommunen må gå nærmere inn i disse beregningene fremover. En del av disse merkostnadene kan også påløpe i alternativ 2 med overgangsløsningen.

2. Sandmoen + Sorgenfri + tilleggssarealer + endepunktslading».

Fylkeskommunen vurderer fortsatt bruk av Sorgenfriområdet som nøkkelen for å kunne få på plass en midlertidig depotløsning der en når målsettingen om et anbud med nullutslippsbusser fra 2029. Beregninger som er gjort så langt, indikerer at det kan være mulig å få tilgang til kraft fra strømmettet tilsvarende behovet for ca 50 % av bussene på Sandmoen, ved aktiv bruk av bufferbatteri og midlertidig nettførsterkning fra trafo Tiller. Her vil Tensio avklare mulig energitilgang via trafo Tiller ila Q1 2026.

Det er lite ønskelig å foreta investeringer utover hva som må på plass for å kunne bruke Sorgenfri i en 5-års periode etter 2029. Bruk av Sorgenfri for en kortvarig periode er avhengig av at Trondheim kommune vil inngå videre avtale for utleie etter 2029. Sorgenfri kan også gi en åpning for bruk av biogassbusser i neste anbud. Det vil redusere behovet for strøm og bidra til å styrke beredskapen i tilfelle utfall av strøm.

Tilgang til tilleggssarealer på Brattøra og ved Sorgenfri betinger at områdene kan reguleres for nødvendig formål, kraftforsyning etableres, leieavtaler kan inngås, etableres og at en får gjort de nødvendige ombygginger innen august 2029.

Ved bruk av tilleggssarealer må det også finnes løsninger for vask og klargjøring av busser, fasiliteter for sjåførere og lokaler for administrasjon for operatør. En fragmentert depotstruktur gir større kompleksitet og mindre stordriftsfordeler for operatøren, og vil kunne medføre ekstra kostnader. Eksempelvis vil det kunne bli mer tomkjøring til vask, verksted og til linjekjøring, alt etter nærheten fra depot til rutene, vaske- og servicehaller. Fylkeskommunen vil som beskrevet arbeide mer med å få kartlagt tilgang til arealene, kostnader med disse, og hvordan de best kan brukes i sammen mht. oppstilling og lading.

Både for den midlertidige løsningen med flere depoter og om alle busser plasseres på Sorgenfri fra 2029, vil endepunktslading bidra til større fleksibilitet og redusere behov for lading på depot.

Oppstilling av busser på endeholdeplasser på natt er mindre ønskelig da det øker risiko for hærverk på busser, i tillegg til at det er mindre optimalt for nærmiljøet å ha busser parkert i nabolaget. Fylkeskommunen arbeider nå sammen med AtB for å klargjøre aktuelle endepunkt og hvilke av disse som har relevant nettkapasitet. Dette arbeidet foregår i tett dialog med Tensio, som har gitt positive signal for slik distribuert lading. Endelig avklaring av potensialet her vil trolig først foreligge våren 2026.

For Sandmoen vil det også være behov for ombygging for å legge til rette for elektrisk drift av busser fra 2029. I ombygingsperioden kan det være aktuelt å benytte seg av tilleggsarealene som en planlegger brukt i overgangsfasen 2029 og utover.

Oppsummering

Fylkeskommunen anser det som avgjørende å finne en løsning som er bærekraftig og hensiktsmessig i et langsiktig perspektiv. På grunn av innsigelser fra Statsforvalteren knyttet til områder på østsiden av Trondheim, samt forsinkelser i den politiske behandlingen av kommuneplanens arealdel (KPA), vil det ikke være mulig å etablere et nytt bussdepot på østsiden innen oppstarten av nytt anbud i august 2029.

På denne bakgrunn vurderer fylkeskommunen en midlertidig løsning som et nødvendig steg på veien mot målet om to permanente depot i Trondheim. Et todelt depotkonsept vil:

- Redusere driftskostnader gjennom mindre tomkjøring
- Bedre utnyttelsen av materiell og redusere behovet for flere busser
- Øke attraktiviteten og konkurransen i anbudsprosessen
- Gi flere aktører mulighet til å levere tilbud, ved å dele opp i to mindre kontrakter fremfor én stor
- Bidra til et mer mangfoldig og robust leverandørmarked på sikt

Videre vil to depot gi økt kapasitet, styrke beredskapen og sikkerheten i kollektivtrafikken, og legge til rette for at hver operatør får sitt eget depot – noe som kan gi større eierskap til infrastrukturen.

Samtidig er det viktig å holde investeringskostnadene for midlertidige løsninger på et lavt nivå, slik at det økonomiske handlingsrommet bevares for etablering av et nytt, permanent depot på østsiden.

Fylkeskommunen vil arbeide videre med byggeprosjektet på Sandmoen, samt overgangsløsninger som inkluderer bruk av Sandmoen, Sorgenfri og eventuelle tilleggsarealer. Målet er å legge frem en sak for hovedutvalg for samferdsel i november og for fylkestinget i desember, samt sak for Miljøpakkeorganene. Saken vil inneholde forslag til løsning for depotfasiliteter og lading av busser, og danne grunnlag for utlysning av konkurranse om nytt anbud i Trondheim med oppstart i august 2029.

Diskusjon:

- *Tk: Vi har andre planer enn bussdepot for tomta på Sorgenfri. Hvorfor er det ikke mulig å ha en løsning klar på Rotvoll til 2029? Liten risiko for Trfk å starte med en reguleringsprosess her.*
- *Trfk: Ser ikke at det er mulig pt. å ha Trekanttomta på Rotvoll klar til 2029. Skal se på dette med å starte regulering nå.*

- Sf: Området på Rotvoll er ikke omstridt mht. bussdepot. Risikoen for at departementet setter ned foten for bussdepot er minimal.
- Tk: En reguleringsplan kan bidra til å løse innsigelsen. Håper at Trfk revurderer dette.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

38/25 Planprogram Byåstunnelen (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte.

Byåstunnelen er et prioritert prosjekt med stor politisk interesse. Arbeidet med reguleringsplan pågår, og forslag til planprogram har høringsfrist 5. oktober. Fylkesutvalget og programrådet har fått saken til orientering, og Kontaktutvalget holdes nå oppdatert om status før videre prosesser.

Diskusjon

TK: For å få god framdrift så er det nødvendig at TRFK jobber sammen med lokale myndigheter.

Stor, inngripende og omfattende sak. Kan komme et langt læringsinnspill fra TK.

Problembeskrivelsen må oppdateres. Må vise at den svarer på dagens utfordringer. TK har innspill på hva som bør være mål for det videre arbeidet. Bystyret har et tydelig vedtak med forutsetninger om bygging av tunnelen. Det handler mye om sykkelinfrastrukturen som må stå ferdig rundt når tunnelen står ferdig. Partene må sette seg sammen for god gjennomføring og framdrift.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering

39/25 MP i media (Sek)

Sara Løkvik Husby orienterte om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken og resultater fra den siste holdningsundersøkelsen (vedlagt presentasjon).

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering

Eventuelt

Evaluering av møtene i Kontaktutvalget

Fungerer møtene i Kontaktutvalget på en god måte? Er det noe vi kan gjøre på en annen måte? Sekretariatet ønsker å legge til rette for en liten prosess rundt dette hvis ønskelig. Prosessen kan starte med en spørreundersøkelse blant medlemmene i Kontaktutvalget.

Konklusjon: Sekretariatet legger til rette for en evaluering av møtene i Kontaktutvalget