

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 19.09.25

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder
Eugen Sørmo, 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

Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Morten Bostad, Melhus kommune
Lavrans Skuterud, Orkland kommune
Frank Johansen, 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
Geir Vangen, Jernbanedirektoratet
Tor Sæther, Statsforvalteren
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 26. september kl. 09:00 – 14:00**. Møtested: Rådhuset i Trondheim, byrådssalen.

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	Beslutning
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): Sluttrer 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 (Nyrøreringen-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.

25/25 Status måloppnåelse/trafikkutvikling (Sek)

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-2025-1h0r6rzkjzjdl4e> eller se pdf. i vedlegg.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

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

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 i programrådet

- Trfk: Dere har regnet på samfunnsøkonomi. Hva er kostnadene i kommende BVA for å nå nullvekstmålet?
- Svv: Dette kommer vi tilbake til.

Konklusjon: Tas til orientering

27/25 Status gateprosjektene - orientering (Trfk)

Det orienteres om status for gateprosjektene.

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 Ilevollen	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	Utredningsestimater	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								

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

28/25 Status jernbane - orientering (Jbdir)

Det orienteres om status for jernbanesatsingen i avtaleområdet.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

29/25 Statusrapport fra AtB

AtB legger 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.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

30/25 Tertialrapport 1/2025 (Sek)

Vedlegg: Tertialrapport 1-2025

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 i programrådet

- Leder: Når det gjelder forsinkelser, savnes det tidsangivelse på forsinkelsen (konsekvens). Det er nyttig info å få inn. Vi er opptatt av at etterslepet må ned. Tk ser på dette og vurderer om det er organisering eller samhandling internt som skal endres. Gjennomføringskraften skal opp.
- Trfk: Vi har etablert en seksjon som har ansvar for å gjennomføre MP-prosjektene våre. Har også lyst stilling som prosjektsjef for Byåstunnelen. Dette er de interne grepene. Ser forsinkelser eksternt grunnet samarbeidet. Har noe å gå på mht. ryddige planprosesser. Vi har et felles ansvar for mindreforbruket.
- Trfk: Vi må ikke glemme total prognose opp mot styringsramme i videre rapportering.

- *Malvik: De fleste prosjektene i Malvik ligger langs fylkesvei. Glad for at Trfk tar grep. Planprosessene er mange ganger krevende å få slutført. Vi er utålmodige mht. prioriterte prosjekter.*
- *Leder: Fellesnevneren er etterslepet på nesten 1 mrd. Kan vi løfte ut de største sakene, de største forsinkelsene.*

Programrådets innstilling:

- **Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 1 - 2025**

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 porteføljestyling.

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 porteføljestylinga 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	Kløbeveien 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
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.

Diskusjon i programrådet

- Trfk: Er fortsatt skeptisk til prosjektet på Bakklandet, men saken kan gå videre.
- Svv: Saupstadbrua er finansiert med statlige midler. Bakklandet er på hovedruta for sykkel, så det er ok å bruke statlige midler her. Bekymringen er hva vi får igjen for alle pengene vi bruker på Bakklandet.

Programrådets innstilling:

- **Kontaktutvalget godkjenner endringer i styringsrammene iht. tabell 1.**

- **Tiltak Metrobuss avklares senere**
- **Endringene finansieres av tidligere bevilgede midler i prosjektene med mindreforbruk og ubrukte midler.**

32/25 Øvre og Nedre Bakklandet – økt styringsramme (Tk)

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	Entrepriise 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 prosjektkostnaden 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 porteføljestyring i forbindelse med 1. tertialrapport.

Diskusjon i programrådet

- Trfk: Mener at kuttlista er for lettvinthåndtert. PR har bestilt en gjennomgang av kuttmuligheter som må tas på alvor.
- Leder: Sikkerheten burde vært bakt inn i prosjektet tidligere.
- Svv: Burde fått en kuttliste som ga åpning for å redusere kostnadsoverskridelsen. I saken ligger det ikke en operasjonaliserbar kuttliste.
- Tk: Har ikke identifisert større kuttmuligheter, annet enn materialvalg eller geografisk omfang. Da får man ikke sammenheng i prosjektet. Det er vanskelig med større endringer nå siden prosjektet er i gang. Vanskelig å finne kutt nå.
- Svv: PR bør få vurdere om kuttforslagene er vanskelige.
- Trfk: Alle kutt har en konsekvens. KU bør få realitetsbehandlet dette i sin sak.
- Leder: En lærdom bør være at varslene om overskridelser bør komme tidligere.

Programrådets innstilling:

- **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, trafikk sikkerhetshensyn og for lav ramme. Midlene foreslås deretter omdisponert til prosjekter med restbehov, som Fv. 707 Tanem-Tulluan, Fv. 707 Spongalsvegen, og Sluppen rekkefølgekrav. 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		
Finanseringskilder				22 935	Fv.-midler	
				6 504	Bompenger	
				324	Belønningsmidler	

Tabell 1 - Fylkeskommunale prosjekt som foreslås avsluttet og omdisponert.

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 grunnverv. 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 trafikksikkerhet, 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 forkjørsregulerte 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 Spongalsvegen, 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 Eidsvolls gate – Jonsvannveien	Trafikksikkerhet	2021	1 200	Fv.-midler	Midlertidige tiltak
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls 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

Fraprosjekt (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.

Programrådets innstilling:

- 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.**

Vedlegg: Revidert budsjett Bymiljøpakken på Nord-Jæren

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 metrobusstoppefeltet 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 metrobussporteføljen i RNB 2025. Revidert årsbudsjett for metrobussprosjektene 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 metrobussporteføljen i handlingsprogrammet 2025-29. Dette er en inkurie, ref. tabell 5 i KU-sak 22/25 er bevilgning til metrobussporteføljen 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 prosjektløp 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	Finansieringskilde
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.

Diskusjon i programrådet

- Svv: Bør få vedtak av HP litt tidligere så vi får et bedre årshjul. HP er akkurat vedtatt når vi skal i gang med T1.
- Sek: Viser til eks. fra Nord-Jæren som har en veldig omfattende revisjon. Håper vi kan

- gjøre dette så enkelt som mulig når vi skal diskutere formen på årlig budsjettrevisjon.
- Trfk: Noe av det viktigste å få fram her, er at lokale bevilgninger reflekterer statlige bevilgninger. Denne typen endring i budsjett bør skje etter Revidert Nasjonalbudsjett

Programrådets innstilling:

- **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)

Vedlegg: Brev fra Samferdselsdepartementet –utkast til referat fra møte i politisk styringsgruppe 23. mai (datert 17. juni, 2025)

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 innkrevingstiden 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 Byåstunnen, 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 bompengebrauk 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 bompengeinnkrevingen.

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 bompengainntekter til å sikre finansiering av nytt mobilitetsanbud til og med 2033

Diskusjon i programrådet

Svv: Oppfordrer fylkeskommunene til å løfte denne problemstillingen nasjonalt. Kollektivtrafikken i hele Norge sliter med kostnadsøkning. Trfk må leve med å ta risiko. Vi kan bruke bompenger fra utvidet periode, men det er et spørsmål OM vi skal det. Det vil gå utover de prosjektene som forlenget periode skal finansiere.

Leder: Det er en teknisk mulighet til å bruke bompenger fra forlenget innkrevingsperiode til drift kollektiv. Det er en annen diskusjon om man ønsker det. Det krever en omfordeling av midlene. Det handler om prioriteringer.

Jbdir: Vi og SvV har fått et oppdrag med å se på totaløkonomien til alle fylkeskommunene knyttet til kollektiv. Vi skal samle fakta. Det skal leveres sluttrapport til SD innen 15.02.2026. Det skal ikke foreslås tiltak, men dette er et faktagrunnlag. SD er opptatt av situasjonen for alle fylkeskommunene.

Tk: Å bruke disse bompengene til kollektiv drift har store konsekvenser, og det er vanskelig for politikerne å si ja til dette. Fylkeskommunene bør presse på staten for å få noen signaler.

Trfk: Kan love at det jobbes godt med saken. Vi må kunne forklare hva årsaken til kostnadsveksten er. Vi er klar over at ingen av partene kan signere en garanti nå.

Svv: I en sak til KU må det slås fast at vi kan bruke bompenger til drift kollektiv, hvilke muligheter det gir, men også hvilke konsekvenser det har. Etter forlenget bompengeperiode har vi ingenting.

Leder: Hvis vi ikke får midler, blir det sommerruter hele året.

Trfk: Vi har et stort økonomiprojekt i fylket hvor vi ser på alle lovpålagte oppgaver.

Tk: Det blir en politisk diskusjon i Tk om MST.

Sek: Mener det er fint å løfte en så utfordrende sak til KU. Vi er allerede presset på drift kollektiv.

Trfk: Det viktigste er å få en prinsipiell diskusjon.

Svv: KU kan ikke forplikte seg til noe nå. annet enn å komme med en støtteerklæring.

Forslag til vedtak: Etter diskusjon i møtet.

36/25 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (Trfk)

Vedlegg: Se vedleggsliste og link i saken

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 programrådet

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 i programrådet

- Malvik: Vi er del av regionanbudet. Hvordan skal vi forholde oss til anbudet for Stor-Trondheim? Vi må forklare konsekvensene av at vi flyttes til regionanbudet.
- Trfk: Anbefaler å fokusere på de overordnede spørsmålene med betydning for MP-samarbeidet. Se på kontraktsstrategien.
- Svv: Det bør være Trfk som sender saken til politisk behandling, ikke KU.
- Staten:

Miljøpakkens formål er å nå nullvekst. Da må busstilbudet kunne ta støyten når folk ikke lenger kjører bil.

1. Byvekstavtalen går til 2029. Risikoen for anbudet etter 29 kan ikke legges her.
2. Dersom Miljøpakken skulle finansiert alle økte kostnader så reduserer vi betydelig forhandlingsmuligheten om økt tilskudd fra staten.
3. Hovedprioritet bør være å kjøre buss og å kjøre buss der hvor effekten av hver krone er størst.
4. TRFKs nullpunkt trenger justering og fylkeskommunens bidrag til kollektivdriften bør økes.
5. Lokalisering av bussdepot er en diskusjon som TRFK selv kan rydde av banen.

6. Det er lovlig å bruke bompenger til drift fram til 2033. Men det er hverken en garanti for eller en oppfordring til at Miljøpakken vil eller bør gjøre akkurat det.

7. TRFK må peke på hva som skal ut av Miljøpakkens portefølje for å finansiere kollektivdriften. TRFK må vise hvordan dette regnestykket er ment å gå opp. Hva blir konsekvensene av anbefalingene fra TRFK?

- Tk: Støtter det tydelige innspillet fra staten.
- Trfk: Vi jobber bredt med økonomien. En justering av nullpunktet vil være en tung prosess. Et alternativ i MP er kutt i rutetilbud.
- Trfk: Vi kan ikke planlegge Rotvoll-trekanten da saken er til behandling i KDD.
- Tk: Mener man kan sette i gang detaljregulering nå. Det kan bidra til å løse innsigelsen. Det er liten planrisiko.
- Trfk: Rotvoll vil uansett ikke bli klar til 2029, vi trenger en mellomløsning.
- Melhus: Dette vil få betydning for skoleskyss. Er det en sammenblanding i ansvar mellom MP og kommunene her?
- Trfk: Skoleskyss skal ikke ramme fellesøkonomien i MP, men det vil påvirke kommunens egenandel til skoleskyss.
- Stjørdal: Saken kan ha betydning for regionanbudet da MP bidrar med finansiering i begge anbudene. Kan Trfk lage et notat om forholdet mellom de to anbudene?
- Trfk: Vi kan lage tekst på forholdet mellom de to anbudene.
- Melhus: Jo mer vi binder opp av midler til kollektiv drift, jo mer reduserer vi fleksibiliteten til andre tiltak. Hvor mye midler skal vi bruke på kollektiv drift? Nullpunkt-rapporten fra Rambøll bør forklares enklere
- Svv: Vil oppfordre omegnskommunene til å mene noe om dette da det vil binde opp enorme midler. Dette anbudet har konsekvenser for hele avtaleområdet.
- Leder: Støtter staten her. I saken til HUS omtales en kraftig kostnadsøkning på 645 mill til 1 mrd. Det vil påvirke totalpotten til MP. Det må være tydelig hva konsekvensen er av å gå for 0-scenariet.
- Trfk: Vi hadde sak om nullpunktet i PR for ett par år siden. Det er en stor usikkerhet for oss hvordan staten forholder seg til den store kostnadsøkningen for kollektiv drift nasjonalt. Vi kunne ha lagt oss på et tilbud tilsvarende nullpunktet, men det ligger inne større forventninger enn det i Byvekstavtalen.
- Sek: Hverken PR eller KU skal realitetsbehandle saken nå, det skjer etter den politiske høringen.
- Tk: Konsekvensene av retningsvalget må bli tydeligere for politikerne.
- Trfk: Anbudet skal være i drift om 4 år. Det er flere framtidsvalg som gir ulike konsekvenser, og de er det vanskelig å si noe om nå.
- Leder: Beslutningstakerne må få vite konsekvensene for Miljøpakkens midler.

Programrådets innstilling:

- **Trøndelag fylkeskommune sender utredning fra AtB ut til partene for politisk behandling.**

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

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, sser 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 natlading 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.

I det videre omtales de ulike alternativer for arealer for bussdepot i Trondheim.

Øvre Rotvoll trekanten:

For Øvre Rotvoll-trekanten har Statsforvalteren til behandlingen 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 at 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 veies 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 er 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.

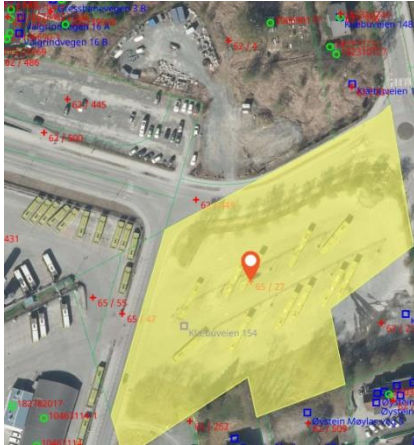
Fylkeskommunen har stilt spørsmål til byggeprosjektet om hvilke muligheter det finnes for kostnadsreduksjoner knyttet til investeringer i bussdepot på Sandmoen. Hvilke innsparingsalternativer finnes i byggeprosjektet, og hva er minimumstiltakene som må gjennomføres på Sandmoen for å kunne legge til rette for elektrifisering av bussparken. Fylkeskommunen vil bruke høsten 2025 for å gå nærmere igjennom 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 sjåfører. Sør-Trøndelag fylkeskommune og senere Trøndelag fylkeskommune har leid Sorgenfri fra Trondheim kommune. Dagens kontrakt løper ut i 2029.

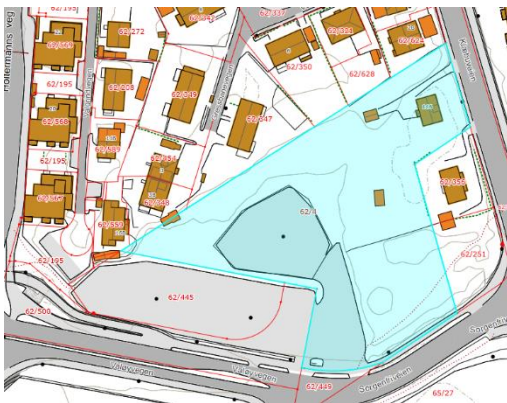
Figur 1. Sorgenfriområdet

I KPA ønsker Trondheim kommune å utvikle Sorgenfri til sentrumsjerne 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 muliggjort 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 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.

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 sin 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 besluttes 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 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 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 + tilleggsarealer + 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 nettforsterkning 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 tilleggsarealer 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 tilleggsarealer 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 over 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.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

38/25 Planprogram Byåstunnelen (Trfk)

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.

Fylkeskommunen orienterer nærmere i møtet.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering

39/25 MP i media (Sek)

Det informeres om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken og resultater fra den siste holdningsundersøkelsen.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering

Eventuelt

Evalueringsav 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 liten spørreundersøkelse blant medlemmene i Kontaktutvalget.

Konklusjon: Etter diskusjon i møtet



TERTIALRAPPORT 1/2025



Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
2. Sammendrag	3
3. Overordnet status	4
4. Partenes rapportering	4
4.1 Trondheim kommune	4
4.2 Skaun kommune	5
4.3 Orkland kommune	5
4.4 Malvik kommune	5
4.5 Melhus kommune	5
4.6 Stjørdal kommune	5
4.7 Trøndelag fylkeskommune	6
4.8 Statens vegvesen	10
5. Vedlegg: Prosjektliste pr etat	10

1. Innledning

Kontaktutvalget ba i møte 27. januar (KU-sak 3/21) om å få tertialrapportering på prosjektnivå. Tertialrapporten legges frem for Programråd (PR) og Kontaktutvalg (KU). Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med tertialrapporten og sammenstiller informasjon rapportert fra partene.

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)

Opprinnelig tidsfrist for samlet rapportering til sekretariatet var 20. mai. Trondheim kommune rapporterte ikke innen fristen. Programrådet besluttet derfor 18.06.2025 å utsette behandlingen av tertialrapporteringen til Programrådsmøtet 21. august.

2. Sammendrag

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). Dette må da eventuelt bevilges på nytt 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 for eventuell revidering av Miljøpakkens årsbudsjett.

3. Overordnet status

Det er rapportert på 248 aktive prosjekter (se vedlegg for detaljer). Et sammendrag av prosjektøkonomien rapportert per etat fremgår av tabellen nedenfor. Detaljerte tabeller er lagt som vedlegg.

Tabell 2.1: Økonomisk status T1

(tall i mill. kr)	Disponible midler 2025	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Andel årsprognose av disponible midler
Trøndelag fylkeskommune	1279.4	1109.0	170.4	87%
Trondheim kommune	880.1	520.4	359.7	59%
Statens vegvesen	602.6	341.7	260.9	57%
Stjørdal kommune	30.3	12.9	17.4	43%
Orkland kommune	64.5	10.3	54.2	16%
Melhus kommune	38.7	11.9	26.8	31%
Malvik kommune	72.5	47.8	24.7	66%
Sekretariatet	15.8	15.8	0.0	100%
Skaun kommune	5.8	3.2	2.6	55%
Sum	2989.7	2072.9	916.7	69%

Årsprognosen 2025 er på 2073 mill. kr. Dette utgjør 69% av årets disponible midler (vedtak i Miljøpakkens handlingsprogrammer), og tilsvarer et mindreforbruk på 0,9 mrd. kroner.

For nærmere beskrivelse av økonomi og fremdrift henvises det til partenes egne kapitler og i vedlagt prosjektoversikt.

4. Partenes rapportering

Partene er bedt om å gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje. Det skal spesielt være fokus på å vurdere hvordan produksjonen kan økes i prosjektene og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett. Partenes rapportering er gjengitt i dette kapittelet.

4.1 Trondheim kommune

Det er behov for endringer i styringsrammer og omdisponering innenfor tidligere vedtatte rammer pga. økt kostnad på prosjekter som er i gang og prosjekter som er klare for oppstart. De økte kostnadene kan dekkes i sin helhet innenfor prosjektporteføljen til Trondheim kommune.

Prosjektene er i all hovedsak på fremdrift etter plan, men Bromstadruta, Brundalsforbindelsen og Vollabakken er noe bak opprinnelig planlagte framdrift.

4.2 Skaun kommune

Ingen overordnet vurdering.

4.3 Orkland kommune

Ingen overordnet vurdering.

4.4 Malvik kommune

Ingen overordnet vurdering.

4.5 Melhus kommune

Planleggingen av gang- og sykkelbru over Gaula og GSV Monstuflata til Gimsvegen har fortsatt stått sentralt i 2025. Forventet ferdigstilling av reguleringsplan er i løpet av året.

Videre ble Gammelbakkan ferdigstilt, sammen med enkelte mindre trafiksikkerhetstiltak. Prosjektering av fortau langs fv. Lyngenevegen er påbegynt, med sikte på oppstart av utbygging høst/vinter 2025.

Knutepunktet ved skysstasjonen er et sentralt prosjekt i denne sammenheng, og arbeidet med detaljregulering er i gang.

Vi står imidlertid overfor utfordringer med gang- og sykkelvegen ved Skolebakken, Ler, da fremdriften er avhengig av sikringstiltak fra NVE. Prosjektet er derfor delvis satt på vent, og det er usikkerhet knyttet til når arbeidet kan ferdigstilles. Arbeidet med Snarveg Gruva fortsetter, men vanskelige grunnforhold og bratt terreng har gjort oss nødt til å se på ulike konsepter som skal fremlegges politisk til høsten.

4.6 Stjørdal kommune

Stjørdal kommune sine prosjekter i Miljøpakken er, med unntak av to prosjekter, ferdig prosjektutviklet og et prosjekt ble ferdigstilt vår 2024. Detaljprosjektering er igangsatt for tre av prosjektene med mål om utførelse høst 2025.

Prosjektstatus og fremdrift pr 1. tertial 2025:

Knutepunktutvikling Stjørdal stasjon. Mulighetsanalyse ferdigstilt. Detaljregulering for spor og tverrforbindelse vedtatt 2023. Områderegulering pågår. Tverrforbindelse forberedes for byggestart i 2025/2026.

Bylinje 90. Et notat beskriver utbedring og tilrettelegging av stoppestedene Husbyåsen og Malmtunet og gir et foreløpig kostnadsoverslag. Husbyåsen avventes inntil rute for bylinje 90 er endelig avklart, mens Malmtunet videreføres. Detaljprosjektering er utført og det pågår teknisk

plangodkjenning som grunnlag for gjennomføringsavtale (inngrep i fylkesveg). Det tas sikte på søknad om tillatelse i juni og utførelse høsten 2025.

Sykkelparkering. Et notat foreligger som beskriver alternativ modulbasert sykkelparkeringsløsning med tak og sykkelstativ med tilhørende kostnader som kan tilpasses behov og lokasjoner. Ferdig prosjektutviklet 2023. Avventer ressurskapasitet til videre oppfølging av prosjektet.

Park & Ride Fosslia fjellhall. Detaljprosjektering er utført og siden det planlegges felles entreprise med bl.a. Malmtunet holdeplass, tas det sikte på søknad om tillatelse til tiltak i juni og utførelse høsten 2025.

Park & Ride Skatval. Detaljprosjektering er utført og det pågår tilpasninger for å oppfylle tekniske og trafiksikkerhetsmessige krav fra Bane NOR og fra fylkeskommunen. Så snart det er oppnådd nødvendige avtaler, søkes det om tillatelse til tiltak. Utførelse planlegges høsten 2025.

Ringvegen. Notat foreligger som beskriver løsninger og kostnadsoverslag for tiltak langs Ringvegen. Tiltakene er beskrevet slik at de kan gjennomføres etappevis. Ferdig prosjektutviklet 2023. Detaljert forprosjekt vurderes igangsatt hvor også etappevis gjennomføring vurderes.

GS-veg Molovika. Ferdigstilt sommer 2024.

GS-bro over Stjørdalselva: Foreligger notat med tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag. Krever videre prosjektutvikling. Prosjektet er lagt på vent.

4.7 Trøndelag fylkeskommune

Avdeling veg

Prognosert omsetning i 2025 er på ca 431 mill., mot disponible midler på 540,6 mill. Mindreforbruket skyldes i stor grad periodisering, men om lag 15 mill. vil omdisponeres i sak til Programrådet. For å redusere periodiseringsavviket ser fylkeskommunen det som hensiktsmessig å revidere årets budsjetttildelinger i følgende prosjekt:

Prosjekt-identitet	Prosjekt	Tildeling 2025	Budsjett- endringer	Revidert tildeling
24100HV	Byåstunnelen	10	-10	0
22122S	Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk, Heimdal-Okstadøy	35	-16,5	18,5
24168J	Innherredsvegen Nord, Stjørdal	30	-29	1
Sum		75	-55,5	19,5

Fylkeskommunen ønsker budsjettrevisjon av sykkelprosjektene ettersom disse er finansiert ved riksvegmidler i kommende år, og realistisk periodisering og budsjettering er førende for størrelsen på ev. statlig tilskudd.

Som rapportert i årsrapporten 2024 er det største budsjettavviket fortsatt tilknyttet detaljplanleggingsfasen. Budsjettavviket tilknyttet DP-fasen utgjør 72 % av hele det økonomiske avviket til avdelingen. 73 % av avviket i detaljplanleggingsfasen er tilknyttet de tre prosjektene som fylkeskommunen ønsker å gjennomføre budsjettrevisjon for. Det arbeides med realistiske budsjettinnspill til HP 2026-29.

Planvedtak og gjennomføringsevne

Det er nylig gjennomført en forvaltningsrevisjon av fylkeskommunens gjennomføringsevne i Miljøpakken. Revisjonen konkluderer med at forsinkelser i fylkeskommunens prosjekter hovedsakelig skyldes langvarige reguleringsprosesser i kommunen, uforutsette grunnforhold og behov for koordinering med andre aktører i byggefasen. Revisjonen anbefaler en gjennomgang og mulig styrking av prosjektutviklingsfasen for å bedre fylkeskommunens gjennomføringsevne.

Fylkeskommunen har flere store prosjekter i planlegging og forberedende entreprise. Tabellen nedenfor viser forventet kvartal for planvedtak på flere store sykkel- og metrobussprosjekt. Det forventes planvedtak på sykkelprosjektene *Heimdal – Selsbakk del 1* og *Homla bru* inneværende år. For *Elgeseter gate nord* er planvedtak ventet enten i K2 2025/K1 2026. Fylkeskommunen opplever fortsatt at planvedtak trekker ut i tid.

Programområde	Prosjekt	2025			2026				2027				2028			
		K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4
Metrobuss	Nyhavna															
Metrobuss	Elgeseter gate nord															
Sykkel	Homla bru															
Sykkel	Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen															
Sykkel	Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk del 1															
Sykkel	Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk del 2	Avventes avklaringer på reg.plan del 1 og tilstøtende plan i nord.														
Sykkel	GSV Hårrisdalen - Nygården															
Sykkel	Fv. 6650 Byåsveien, Munkvoll - Breidablikkveien															
Sykkel	Fv. 6650 Byåsveien, Breidablikkveien - Ila	Avventer prosjektutviklingsrapport.														
Sykkel	Fv. 6656 Bøckmans veg nedre	Avklares behov for reg.plan.														

Utover dette har fylkeskommunen økt fokus på gjennomføring i prosjektene. Det er nedsatt en egen kjernegruppe som jobber med forberedende arbeider mht. anskaffelse av entreprenør og oppstart av anlegg. Dette gjelder både i form av å avdekke usikkerheter, etablere en overordnet prosjektstyringsplan og utarbeide kontraktsstrategi primært for viktige sykkeltiltak.

Prosjekter med statlig finansiering

Sykkelprosjektene *Torbjørn Bratts veg* og *Utleirvegen øst, Steindalsvegen – Blaklivegen* fikk vedtatt reguleringsplan i 2024, og byggeplanlegges inneværende år for anleggsstart i 2026. Prosjektene er spilt inn til statsbudsjettet 2026.

Singsakerringen og *Bratsbergveien del 2* har fått statlig tildeling av riksvegmidler i 2025. *Singsakerringen* har anleggsstart i K3 2025. Trondheim kommune har ansvar for prosjektering og gjennomføring av sykkeltiltak i *Bratsbergveien del 2*. Prosjektet er forsinket som følge av kapasitetsutfordringer i kommunen og omfattende VA-arbeid.

I KU-sak 22/25 har fylkeskommunen synliggjort styringsrammer, finansieringsplaner og restmidler i metrobussporteføljen. Disponible midler på gateprosjektene er på 190 mill.kr. i 2025, med en omsetning på 215,5 mill. Statlig investeringstilskudd (post 63) på 180 mill. bevilget i statsbudsjettet benyttes inneværende år.

Avdeling samferdsel

Per utgangen av første tertial 2025 viser prognosene en omsetning på 678 mill., mot disponible midler på 742 mill. Dette tilsier et forventet avvik på om lag 64 mill. Avviket skyldes i hovedsak avsluttede prosjekter der sluttrapportering er nært forestående, prosjekter som skal omdisponeres, eller periodisering.

De største avvikene kan oppsummeres slik:

- Biodiesel: 20 mill. i reelt mindreforbruk som er fristilt til omdisponering
- Restmidler fra ekstra midler kollektivtransport som ble vedtatt i HP 2023-2026 blir overført til driftsbuffer. Trfk har foreslått å bruke deler av buffer som finansiering av merkostnad med fleksibel billett i 2025 jf. KU-sak 40/24.
- Resterende avvik skyldes periodisering av midler.

Prosjekter som avsluttes, resterende midler omdisponeres i sak til Programrådet i juni.

- Videreutvikling av metrobuss-systemet (81 000 kr)
- Modernisering av Gråkallbanen (2,6 mill. kr): Det anmodes om at resterende midler flyttes til prosjektet levetidsforlengelse av Gråkallbanen.
- Evaluering av kollektivtilbudet i Stor-Trondheim (0,4 mill. kr):

Driftstiltak

Det ble vedtatt driftstiltak tilsvarende 514,5 mill i 2025. AtB ligger an til å overskride rammen som følge av kostnadsøkninger, men dekker merforbruket ved å benytte udisponerte midler fra tidligere tildelinger.

Drift kollektiv brukes iht. formål.

Kostnadspådraget til AtB forholder seg høyt, jf. PR-sak 89/23, 24166K Ekstra driftstilskudd/garanti brukes iht. formål.

Restmidler fra *ekstra midler kollektivtransport* som ble vedtatt i HP 2023-2026 blir overført til driftsbuffer. Trfk har foreslått å bruke deler av buffer som finansiering av merkostnad med fleksibel billett i 2025 jf. KU-sak 40/24.

Reduserte takster: Brukt i henhold til formål. Det usikkerhet knyttet til utviklingen i billettinntektene. Det er lagt inn en prognose som forutsetter vekst i inntektene som følge av kapasitetsutvidelsen. Effekten av veksten forventes imidlertid ikke å materialisere seg før i andre tertial.

Drift lokalbuss omegnskommuner brukes iht. formål, og er en styrking av enkeltlinjer i Melhus og Malvik. Et mindre merforbruk vil hentes fra tidligere års mindreforbruk.

Kapasitetsutvidelse brukes iht. formål og er en styrking av enkeltlinjer i Miljøpakkeområdet. Benyttes i henhold til rammen.

Reduserte billettpriser: Merforbruket skyldes i stor grad at flere som reiser med tog innenfor Miljøpakkeområdet enn det som var forutsatt i avtalen mellom SJ og AtB. Merforbruket vil dekkes av tidligere års mindreforbruk, jf KU-sak 36/23.

Aldersvennlig transport skal gjøre det enklere for eldre å komme seg rundt i hverdagen etter omleggingen til metrobuss-systemet i 2019. Tiltaket hadde en stille lansering 1. juni 2024 og har hatt god bruk siden den tid. Per i d.d. er det to soner med to kjøretøy i hver sone, men nytt system med én sone og fire kjøretøy vil være på plass fra Q3 2025. Det antas at dette vil gi bedre samkjøring.

Mobilitetspakken har anskaffet og utplassert el-sparkesykler og elektriske sykler i Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland kommune. Det er etablert samarbeid med Trondheim bysykkel. Bildeling og Hyre-samarbeidet er utvidet til omegnskommunene og det er gode

brukstall for samtlige nyetableringer. Samkjøringsprosjekt har god fremdrift. Integrasjonsprosjektet i appen sammen med Entur og andre kollektivselskap er i slutfasen.

Øvrige prosjekter:

Lading for Metrobuss (El-vei): Prosjektet følger planen, selv om oppstarten av enkelte testelementer med buss har vært noe forsinket. Bussene er nå på plass, og både rutene og den elektriske veien er formelt åpnet. I løpet av 2025 og 2026 vil systemet gjennomgå testing i ordinær drift. Prosjektet holder seg innenfor budsjett, og det forventes ingen overraskelser i de kommende fasene.

MoST Mobilitetslab Stor-Trondheim er i siste periode av kontrakten med Miljøpakken og planlegger å benytte den resterende rammen i løpet av 2025. Samarbeidet mellom ph.d.-prosjektene og Miljøpakken omfatter blant annet hospitering, utvikling av reisevaneundersøkelse og analyse av kollektivdata. I tillegg inkluderer det datainnsamling til El-vei, arbeid med digitale tvillinger for bussdepot samt innhenting og deling av erfaringer fra mobilitetsprosjekter i andre byer, både nasjonalt og internasjonalt. Prosjektet vil fortsette selv om videre finansiering ikke kommer fra Miljøpakken.

Teknologiprojektene er i fremdrift, med flere planlagte aktiviteter i løpet av 2025 inklusive en innovativ anskaffelse. Pågående prosjekter, som forbedring av teknisk løsning for synshemmede som reiser kollektivt (Blå Knapp) og forbedret datagrunnlag på kollektivreisende ved bruk av nettvarder er i avsluttende fase. Piloten for Blå knapp lanseres i april, med påfølgende testing og vurdering av videreutvikling. Videreutvikling av Aimsun-modell for Trondheim og simulering av kollektivprioritering i lyskryss pågår iht. plan.

Prosjektet *Smart park and ride* utvikler en løsning der innfartsparkering er koblet opp mot gyldig AtB-billett. Prosjektorganisering er på plass og arbeidet med teknisk løsning. Pilot på Ranheim fabrikker vil være på plass innen Q4 2025.

Det er etablert *ladeinfrastruktur* for de nye elektriske bussene på depot, prosjektident. 24119K. Kapasitetsutvidelse vedtatt i Kontaktutvalget i sak 43/23, var av større omfang enn det som ble langt til grunn ved innspill til handlingsprogram 2024–2027 i juni 2023. Dette har påvirkning på omfanget av anskaffelsen av ny ladeinfrastruktur og ble større enn først antatt. Fylkeskommunen avventer faktura.

Hvilebodpakke: Hvilebod for endeholdeplass i Muruvik er ferdig. Det er avdekket feil i faktureringen mellom fylket og Miljøpakken. Dette blir gjennomgått og korrigert innen T2. Resterende midler planlegges brukt i forbindelse med nye hvileboder tilknyttet MST 29.

Planlegging og regulering av bussdepot Stor Trondheim er igangsatt. Det er registrert en betydelig økning i kostnadene knyttet til reguleringsplanarbeidet. Endelig totalkostnad må verifiseres gjennom byggherreoverslag når reguleringsplanen er vedtatt og detaljprosjekteringen har nådd tilstrekkelig modenhet.

Utredningsarbeid mot MST 2029 er igangsatt og det gjennomføres utredninger på blant annet kollektivtakster, holdeplasser og fremkommelighet knyttet til det nye anbudet.

Skilt er utplassert på holdeplass *St. Olavs Orkanger*. Det forventes at det innen kort tid vil foreligge en beslutning om prosjektet skal videreføres eller avsluttes.

4.8 Statens vegvesen

I første tertial har Statens vegvesen ToS Utredning midt fortsatt arbeidet med bompengeutredningen som ble igangsatt 2. Tertial 2024. Utredningen er et resultat av vedtak i Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. I perioden er det igangsatt utarbeidelse av tiltaksportefølje i samarbeid med Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune, der Statens vegvesen koordinerer arbeidet.

Statens vegvesen ved Transport og samfunn har i perioden fortsatt arbeidet med byutredning for Trondheim.

UTB midt har pr T1 2025 13 aktive Miljøpakkeprosjekter – 2 mindre enn ved årsskiftet. 3 av disse har blandet finansiering stat/bom, 3 er finansiert av programområdemidler og 5 planprosjekter finansieres av statlige planmidler. I tillegg har vi et bompengefinansiert planprosjekt og et refusjonsprosjekt for tilbakebetaling av forskutterte bompenger.

Etter at Rv 706 Lilleby skole-Nordtvedts gate fikk oppstartsbevilgning i 2025, er det nå 3 statlige MP-prosjekter i byggefasen som finansieres av programområdemidler gjennom Miljøpakken. Rv 706 Gildheim-Leangbrua er også byggeklart, men venter på oppstartsbevilgning.

To av hovedsykkelvegprosjektene som har vært i reguleringsplanfasen ble ferdigstilt i 2024 – og ett av dem mangler kun statlig sluttfinansiering i 2025. Ytterligere 5 av planprosjektene i UTB midts MP-portefølje forventes å ha vedtatt reguleringsplan ila 2025 (herunder Innfartsparkering E39, Buvika – bompengefinansiert) – mens Rv 706 Nordtvedts gate–Pirbrua først antas ferdigstilt i 2026, da det er flere aktører som er involvert i RP-arbeidet.

5. Vedlegg: Prosjektlister pr etat

Videre følger rapportering fra hver part, med tabeller som viser prosjektstatus. Tabellene har følgende forklaringer og forkortelser:

- Alle tall er oppgitt i mill. kr og er inkl. merverdiavgift.
- Disponible midler 2025: Summen av "overførte midler fra 2024" + "Årets tildeling 2025" (vedtatte forskutteringer fra kommende handlingsprogram kommenteres kun tekstlig).
- Årsprognose 2025: Forventet forbruk i 2025.
- Prosjektfaser: PU = prosjektutvikling, DP = detaljplanlegging, UB = utbygging
- Etater: TK = Trondheim kommune, MeK = Melhus kommune, MaK = Malvik kommune, SK = Stjørdal kommune, SkK = Skaun kommune, OrK = Orkland kommune SVV = Statens vegvesen, SVV/UtB = Utbyggingsdivisjonen, SVV/ToS Transport og samfunn (utredning)
- Vegkategori: Kv = kommunal veg, Fv = fylkeskommunal veg, Rv = riksveg
- Andre forkortelser: GSV = gang- og sykkelveg, TS = trafikk sikkerhet, SEK = sekretariatet, PR = programrådet, KU = kontaktutvalget (styringsgruppen)

Malvik kommune prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)											
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase	
Malvik kommune	Gange/sykel	Pr. 4103: Fortau Granholtvegen-Ålivegen	0.2	6.2	6.4	2.5	3.9	Det ble oppstart bygging september 2024. Alt arbeid mot Malvikvegen ble som planlagt ferdig i desember 2024. Gjenstående arbeid med setting av kantstein, oppbygging av fortau og nødvendig asfaltering ble ferdig til 17. mai. Gjenstår noe finpuss som skal være ferdig medio juni. Sluttregnskapet for prosjektet vil komme under vedtatt styringsramme. Årsprognosen er derfor lavere en disponible midler.	Jun-25	UB	
	Gange/sykel	Pr. 4107: Fortau Fagottvegen øvre del	0.9	22.4	23.3	23.3	- 0.0	Oppstart bygging i april 2025. Prosjektet skal ferdigstilles høsten 2025.	Nov-25	UB	
	Gange/sykel	Pr. 4111: Fortau Fagottvegen nedre del	0.0	1.5	1.5	1.5	- .0	Det foreligger nå et planforslag som skal gjennom nødvendig planprosess før endelig vedtatt detaljreguleringsplan. Planforslaget har vært til 1. gangs behandling, med høringsfrist 27. mai. Mål om 2. gangs behandling og vedtatt plan august/september. Parallelt med planprosessen pågår detaljprosjektering for bygging. Mål om oppstart bygging april 2026.	Nov-26	DP	
	Gange/sykel	Pr. 4110: G/S veg Smiskaret-Sveberg	0.0	17.5	17.5	7.5	10.0	Det foreligger nå et planforslag som skal gjennom nødvendig planprosess før endelig vedtatt detaljreguleringsplan. Planforslaget har vært til 1. gangs behandling, med høringsfrist 27. mai. Mål om 2. gangs behandling og vedtatt plan august/september. Parallelt med planprosessen pågå detaljprosjektering for bygging. Mål om oppstart bygging senhøsten 2025.Prosjektet vil nok ikke bli ferdigstilt i 2025.Midler vil måtte overføres til 2026. Årsprognosen er derfor lavere en disponible midler for 2025.	May-26	DP	
	Gange/sykel	Pr. 4109: Fortau Saksvikkorsen	0.0	18.3	18.3	10.0	8.3	Prosjektet medfører behov for planprosess både i Trondheim- og Malvik kommune. Planforslaget med detaljregulering av fortau, justering av veilinje og nytt kryss mot Væresvegen/Markabygdvegen har vært til 1. gangs behandling, med høringsfrist 27. mai. Mål om 2. gangs behandling og vedtatt plan august/september. Parallelt med planprosessen pågår detaljprosjektering for bygging. Mål om oppstart bygging senhøsten 2025. Prosjektet vil nok ikke bli ferdigstilt i 2025.Midler vil måtte overføres til 2026. Årsprognosen er derfor lavere en disponible midler for 2025.	May-26	DP	
	Kollektiv	Pr. 4113: Bussholdeplass Muruvik	1.1	2.4	3.5	1.0	2.5	Det ble oppstart bygging i september 2024. Ombygging av bussholdplass med oppstillingsplass for 2 busser, ny gatebelysning og fundament for hvilebod ble ferdig desember 2024. Det ble også etablert buss skur på plassen. Gjenstående arbeid med asfaltering, beplantning og plassering av prefabrikkert hvilebod ble ferdig til 17 mai. Det gjenstår noe finisharbeid som skal være ferdig medio juni. Sluttregnskapet vil komme under vedtatt styringsramme.	Jun-25	UB	
	Annet	Pr. 4101 Mindre trafikktekn. tiltak	0.0	0.5	0.5	0.5	- .0	Prosjekt 1: Oppgradering av snarveg Dette prosjektet innebærer oppgradering av en snarveg mellom Magnus Barfots veg og Saksvik barneskole for å hindre høy fart av syklist og sparkesyklister. Prosjekt 2: Sykkelstativ ved barneskoler Det andre prosjektet går ut på å sette ut sykkelstativ ved barneskoler. Behovet er meldt inn av lærere og foreldre ved diverse skoler for å oppfordre til sykling i stedet for bilkjøring.	Sep-25	UB	
	Annet	Prosjektutvikling	0.0	1.0	1.0	1.0	- .0	2 stk. nye "prosjektideer" er vedtatt for prosjektutvikling og PU rapportering. Prosjekt 1: Fortau langs Grim Saxeviks veg. Prosjekt 2: Mottak for myke trafikkkanter i forbindelse med tverrforbindelsen over jernbanen fra Hommelvik sentrum til Sjøsidan/Moan.	Jun-25	PU	
	Annet	Koordinering og adm.		0.5	0.5	0.5	- .0	Intern tid til oppfølging av prosjekter og forpliktelser innead i Miljøpakken.		Annet	
	Sum			2.2	70.3	72.5	47.8	24.7			
Andel årsprognose av disponible midler:						66%					

Melhus kommune prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)											
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase	
Melhus kommune	sykkel	GS-bru over Gaula	4.0	10.0	14.0	1.5	12.5	Reguleringsplan forventet ferdigstilt ila 2025-	Des-25	DP	
	sykkel	GSV - Monstufata-Gimsvegen	1.0	5.0	6.0	1.4	4.6	Reguleringsplan forventet ferdigstilt ila 2025-	Des-25	DP	
	gange	GSV - Skolebakken, Ler	2.1	1.0	3.1	0.4	2.7	Prosjekt delvis satt på vent grunnet sikringstiltak som skal utføres av NVE. Det er usikkert når dette er ferdigstilt.	usikkert	DP	
	sykkel	GSV Gammelbakkan	0.0	1.0	1.0	1.0	0.0	Prosjekt ferdigstilt	Ferdig	UB	
	gange	Snarveg Gruva	1.3	0.5	1.8	1.5	0.3	Grunnet behov for vintervedlikehold og utfordringer med stigning, ser vi på ulike konsepter som skal fremlegges politisk høst 2025. Utfordringer med grunnerverv.	Des-26	DP	
	gange	Fortau fv. Lyngenvegen	0.9	1.0	1.9	1.5	0.4	Ekspropieringssak pågår. Forventet oppstart utbygging høst/vinter 2025.	Des-26	DP	
	mobilitet	Knutepunkt Melhus	0.0	4.0	4.0	1.5	2.5	Planprogrammet for detaljreguleringen er vedtatt av kommunestyret. Det antas at et planutkast vil være ferdig innen utgangen av 2026.	2027	DP	
	gange	Snarvegpakke 1 Melhus		2.5	2.5	2.0	0.5	etappe 1 ferdigstilt, siste etappe forventet oppstart i skoleferien.	Okt -2025	DP/UB	
	trafikkikkerh	Trafikktekniske tiltak	0.2	0.5	0.7	0.5	0.2	Tiltak utvikles og utføres fortløpende innenfor budsjett.	løpende	DP/UB	
	Annet	Prosjektutvikling	2.0	0.0	2.0	0.2	1.8	Forventet opptart av prosjektutvikling av gatebruksplan for Melhus sentrum og tiltak ved E6 Ler og Lundamo.	løpende	PU	
	Annet	Koordinering/adm Melhus	1.3	0.5	1.8	0.4	1.4	pågår innenfor budsjett.	løpende	Annet	
	Sum			12.7	26.0	38.7	11.9	26.8			
	Andel årsprognose av disponible midler:						31%				

Miljøpakkens sekretariat prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)										
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Miljøpakkens sekretariat	Andre innsatsområder	Sekretariatet	1.7	3.0	4.7	4.7	- .0	Avhenger av når ny controller blir ansatt om årets budsjett brukes opp.	Løpende	Annet
	Andre innsatsområder	Evaluering og trafikkdata	1.7	2.6	4.3	4.3	- .0	Tilleggsutvalget til nasjonal reisevaneundersøkelse er økt og øker kostnadene. Fortsatt uklart hvor mye.	Løpende	Annet
	Andre innsatsområder	Kommunikasjon	3.8	3.0	6.8	6.8	- .0	En stilling har vært ubesatt og har ført til overførte midler fra tidligere år. Nå er begge stillingene besatt. I 2025 planlegges det en holdningskampanje og to holdningsundersøkelser. Det er også ønskelig å gjøre endringer med nettsidene som vil øke utgiftene i 2025.	Løpende	Annet
	Sum		7.2	8.6	15.8	15.8	0.0			
	Andel årsprognose av disponible midler:					100.0%				

Orkland kommune prosjektliste T1/2025 (tall i mill. kroner)											
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase	
Orkland kommune	Sykkel	GSV Fv. 6490 Blåsmoen	7.0	15.0	22.0	0.0	22.0	Fylkeskommunen arbeider med detaljplan.		DP	
	Kollektiv, infrastruktur	Orkanger skystasjon	20.0		20.0	0.0	20.0	Må svares ut av FK.			
	Gange	Fortau Tverradkomsten	1.7		1.7	1.7	- .0	Ferdigstilles mai 2025. Kostnader større enn budsjett.	May-25	UB	
	Gange	Fortau Orkdalvegen	2.5		2.5	2.5	- .0	Ferdigstilles juni 2025. Kostnader større enn budsjett.	Jun-25	UB	
	Sykkel	Thamshavn-Bårdshaug-Gjølme inkl. Gammelosen		5.0	5.0	0.2	4.8	Det er ønske om geoteknisk undersøkelse i 2025, men pris er usikker enda.		PU	
	Gange	Snarvei og fortau Rianmyra barnehage Grensen - Dordigata		3.3	3.3	3.3	- .0	Storparten blir utført i 2025.Kostnader større enn budsjett.		UB	
	Gange	Gangveg langs sporet til Thamshavnbanen		3.0	3.0	0.2	2.8	Må ses i sammenheng med tiltaket Thamshavn-Bårdshaug-Gjølme inkl. Gammelosen.		DP/UB	
	Gange	Gatels langs kommunale skoleveger uten fortau-prosjektpakke		1.0	1.0	1.0	- .0	Gryteklare prosjekt planlegges gjennomført i 2025		PU/UB	
	Gange	Snarvegpakke Orkland		1.0	1.0	1.0	- .0	Gryteklare prosjekt planlegges gjennomført i 2025		PU/UB	
	Gange	Fortau Reksteret-Grøtte		1.0	1.0	0.3	0.7	Nødvendig med revisjon av eksisterende regplan. Detalj-/prosjektplanlegging tenkes utført i 2025.		PU/DP	
	Trafikksikkerhet	Trafikktekniske tiltak Orkland	0.5	0.5	1.0	0.1	0.9	Tiltak ved innkjøringa til Grøtte skole gjennomføres slik at barn kan leveres på trygg plass med gåavstand til skolen - "Hjertesone"	Oct-25	UB	
	Annet	Prosjektutvikling Orkland	1.0	1.0	2.0		2.0				
	Annet	Koordinering/adm Orkland	0.5	0.5	1.0		1.0				
		Sum		33.2	31.3	64.5	10.3	54.2			
		Andel årsprognose av disponible midler:					16%				

Skaun kommune prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)										
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Skaun kommune	Andre innsatsområder	Prosjektutvikling Skaun	1.1	1.0	2.1	1.0	1.1	"Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. I 2024 er det arbeidet med pendlerparkering både i Buvika og i Viggja. Dette pågår fortsatt. I tillegg til utredning av gang- og sykkelveg Hårrisdalen - Nygaarden, og nye snarveiprosjekter." Oppgradering av bussholdeplass og adkomst til denne v Eliløkken	2025	PU
	Andre innsatsområder	Koordinering og adm. Skaun	0.0	0.5	0.5	0.5	- .0	"Det er avsatt et bidrag til hver av partene som skal dekke arbeid med koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet."	Løpende	Annet
	Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak, Skaun	0.2	0.5	0.7	0.7	- .0	"Mindre trafikktekniske tiltak for forbedret skoleveg er gjennomført ved Buvika skole og Viggja skole."	2025	DP/UB
	Sykkel	GSV Eggkleiva - Venn	0.0	0.5	0.5	0.0	0.5	Oppstart DP 2026	2028	DP
	Sykkel	GSV Børse - Eggkleiva	0.0	2.0	2.0	1.0	1.0	Oppstart DP i år	2027	DP
	Sum		1.3	4.5	5.8	3.2	2.6			
	Andel årsprognose av disponible midler:					55%				

Stjørdal kommune prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)											
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase	
Stjørdal kommune	Andre	Prosjektutvikling Stjørdal kommune	3.5	1.0	4.5	0.5	4.0	Sekkepost	Løpende	PU	
	Andre	Koordinering og administrasjon Stjørdal	1.0	0.5	1.5	0.3	1.2	Sekkepost	Løpende	Annet	
	Jernbane	Stjørdal stasjon områderegulering	7.5		7.5	0.5	7.0			DP	
	Jernbane	Stjørdal stasjon prosjektauklaring	-0.9		0.9		0.9	Sees i sammenheng med områderegulering		PU	
	Kollektiv	Holdeplasser Husbyåsen og Malmtnet, Bylinje 90	4.4		4.4	3.0	1.4	Husbyåsen avventes inntill rute for bylinje 90 er endelig avklart, mens Malmtnet videreføres. Detaljprosjektering er utført og det pågår teknisk plangodkjenning som grunnlag for gjennomføringsavtale (inngrep i fylkesveg). Det tas sikte på søknad om tillatelse i juni og utførelse høsten 2025. Inntil videre er økonomisk prognose er 3,1 mill. kr, hvorav det meste forbrukes i 2025 og 0,1 mill. kr. overføres til 2026 for avslutning.	S 2026 Malmtnet	DP/UB	
	Kollektiv	Park & Ride Fjellhallen	3.5		3.5	3.7	0.2	Detaljprosjektering er utført og siden det planlegges felles entrepris med bl.a. Malmtnet holdeplass, tas det sikte på søknad om tillatelse til tiltak i juni og utførelse høsten 2025. Inntil videre er økonomisk prognose 3,9 mill. kroner, hvorav det meste forbrukes i 2025 og 0,2 mill. kr overføres til 2026 for avslutning	S 2026	DP/UB	
	Kollektiv	Park & Ride Skatval	2.8		2.8	3.3	0.5	Detaljprosjektering er utført og det pågår tilpasninger for å oppfylle tekniske og trafiksikkerhetsmessige krav fra Bane NOR og fra fylkeskommunen . Så snart det er oppnådd nødvendige avtaler, søkes det om tillatelse til tiltak. Utførelse planlegges høsten 2025. Inntil videre er økonomisk prognose 3,6 mill. kr, hvorav det meste forbrukes i 2025 og 0,3 mill. kr overføres til 2026 for avslutning..	S 2027	DP/UB	
	Kollektiv	Park & Ride Stjørdal	0.1		0.1		0.1	Park & Ride Skatval og Fosslia ble ferdig prosjekutviklet i 2023.	Ferdig	PU	
	Sykkel	Sykkelparkering	4.4		4.4		4.4	Ferdig prosjekutviklet i 2023.		DP/UB	
	Sykkel	g/s veg langs Ringvegen	1.5	1.5	3.0		3.0	Vurderer behov for detaljert forprosjekt			
	Sykkel	g/s bro over Stjørdalselva	0.4		0.4		0.4	Det foreligger notat med tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag. Krever videre prosjekutvikling. Prosjektet legges foreløpig på vent.		PU	
	Sykkel	g/s veg Vollsdalen - Skatvalskorsen	0.1		0.1	0.3	0.2	Dagens E6 og jernbane representerer barrierer og det kom i 2023 igang dialog med Bane NOR og Nye Veier. Kommunen heller mot å etablere en turvei for å begrense prosjektets omfang, noe som forutsetter bruk av bl.a. eldre vegbru og vegkulvert, begge med uklar tilstand. Det er derfor igangsatt anayser for å avklare risiko mm, noe som fullføres i august 2025 før det tas stilling til videre planlegging.	S 2026	PU	
	Sykkel	Molovika gjennomføring	-2.7		2.7	0.8	3.5				UB
	Trafiksikkerh	Mindre trafikktekniske tiltak Stjørdal	1.2	0.5	1.7	0.5	1.2			Løpende	DP/UB
	Sum			26.8	3.5	30.3	12.9	17.4			
Andel årsprognose av disponible midler:						43%					

Statens vegvesen prosjektliste T1/2025 (tall i mill. kroner)										
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Statens vegvesen	Sykkkel	Rv. 706 Gildheim - Leangbrua	-6.6	0.0	- 6.6	0.0	- 6.6	Spilt inn til statsbudsjett 2026. Ferdig høst 2027, forutsatt tildeling 2026	Høst 2027	UB
	Sykkkel	Rv. 706 Leangbrua - Dalenbrua	-43.3	80.0	78.0	68.0	10.0	Full åpning høsten 2025.	Høst 2025	UB
	Sykkkel	Rv. 706 Lilleby skole - Nordtvedts gate	-0.2	88.0	87.8	31.6	56.2	Oppstartsbevilgning i 2025, bygging i 2026 - åpning i 2027. Gjeldende prognose for sluttkostnad er 209* - formell søknad om SM/SR oversendes SVV mai 2025.	Sommer 2027	UB
	Sykkkel	Rv. 706 Nordtvedts gate - Pirbrua	0.4	1.0	1.4	1.5	- 0.0	Ferdig reg.plan i 2026. Bygging kan starte i 2028. Prioritert i MPs HP 2025-2029.	Høst 2026	DP
	Sykkkel	E6 Selsbakk - Sluppen	1.3	1.0	2.3	6.3	- 4.0	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Nytt Anslag/evt.søknad SM juni 2025.	Jun-2026	DP
	Sykkkel	E6 Tonstad-Kroppanbrua	0.3	0.0	0.3	0.3	0.0	Ikke prioritert MPs HP 2025-2029. Finansiell avslutning innen T2. Søknad om SM, 4 parseller - til behandling hos SVV.	Jan-2025	DP
	Sykkkel	E6 Tonstad-Selsbakk	0.1	0.5	0.6	0.0	0.6	RP-vedtak 14.desember 2023. Totalprognose er under 200mill. SM ikke aktuelt. Innspilt til B2026. Prioritert i MPs HP 2025-2029. Nytt anslag planlagt august 2025.	Des-2023	DP
	Kollektiv	Innfartsparkering E39 Buvika	-1.3	2.0	0.7	2.2	- 1.5	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Bompengefinansiert. Søknad om formell SR hos SVV, høsten 2025.	Sep-2025	DP
	Sykkkel	E6 Rotvoll-Malvik grense	2.4	5.5	7.9	6.4	1.5	Anslag sommer/høst 2025. Prioritert i MPs HP 2025-2029.	Vår 2026	DP
	Sykkkel	Rv. 706 Sivert Dahlens vei-Dorthealyst	-4.5	6.8	2.3	5.6	- 3.2	Planlagt anslag mai/juni 2025. Ikke prioritert MP's HP 2025-2029.	Apr-2026	DP
	Sykkkel	Rv.706 Dalenbrua-Lilleby skole	42.3	0.0	1.0	0.7	0.3	Finansiell avslutning T2 2025	Nov-2021	UB
	Hovedveg	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	192.9	0.0	192.9	18.1	174.8	Åpning Nydalsbrua oktober 2023. Åpning Sluppen GS-bru november 2026, forutsatt finansiering. OBS: Disponible midler i statsregnskapet er for høyt iht gjeldende styringsramme. Årets utbetalinger belastes statlige midler. Må avregnes mot bompenger/oppdaterte finansindekser i 2026.	Nov-2026	UB
	Hovedveg	Rv.706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon	0.0	200.0	200.0	200.0	- .0	Finansieringsprosjekt forskutterte bompenger	Des-2028	Annet
	Hovedveg	E6 Jaktøya-Sentervegen	26.2	0.0	26.2	1.0	25.2	Finansiell avslutning T2 2025	Feb-2019	UB
	Hovedveg	E6 Klettkruset	7.7	0.0	7.7	0.1	7.6	Finansiell avslutning T2 2025	Des-2022	UB
	Sum		217.8	384.8	602.6	341.7	260.9			
	Andel årsprognose av disponible midler:					57%				

Trøndelag fylkekommune prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)

Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Trøndelag fylkeskommune	Annet	Koordinering og administrasjon Trøndelag fylkeskommune 2020-2	1.6	4.0	5.6	3.0	2.6	Iht. formål. Ansatt ressurs som begynner i august 2025, derav lavere omsetning enn tildeling i 2025. Reduserer innspill til HP 2026-29.	Løpende	Annet
	Annet	MP Prosjektutvikling TRFK (22137A)	2.8	2.5	5.4	2.0	3.4	Omdisponert 0,544 mill. i PR 03/25. Innspill 2026 hensyntar mindreforbruk fra tidligere år.	Løpende	PU
	Gange	Ringvålvegen fortau Lund snuplass	-1.4	0.0	-1.4	0.1	-1.5	Prosjektet er ferdigstilt, innenfor +/-10% av SR. Det vil leveres sluttrapport.	Dec-24	UB
	Gange	Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	1.5	0.0	1.5	0.0	1.5	Omdisponeres i juni 2025.		DP
	Hovedveg	Fv. 707 Tanem-Tulluan	-22.8	26.0	3.2	17.0	-13.8	Prosjektet åpnet for trafikk i des 2024. Offisell åpning i februar 2025. Pågår endelig sikkerhetsgodkjenning av tunnelen. Sluttoppgjør med hovedentreprenør forventes ferdig medio mai. Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til utfall grunnerverv, der det pt er planlagt behandling i skjønnsretten i juni. Deler av grunnervervet er utsatt til 2026. Overskridelsen av kostnadsramma (14 mill./1,9%) er knyttet til uforutsatte økninger i massehåndtering, samt omprosjekteringsbehov støttemur.	Feb-25	UB
	Hovedveg	Byåstunellen	1.3	10.0	11.3	0.8	10.5	Varsel om oppstart og høring av planprogram flyttes til over sommerferien 2025.	Dec-25	DP
	Hovedveg	Fv. 715 Ila-Flakk-Klett	0.8	2.0	2.8	0.2	2.6	Det planlegges planprogram med oppstart høsten 2025.	Aug-25	PU
	Jernbane	Innherredsvegen Nord, Stjørdal	0.7	30.0	30.7	1.2	29.5	TRFK har levert forprosjekt til områderegeringsplan. Forventet vedtak på områderegeringsplanen er årsskiftet 2025/2026. Stjørdal kommune er ansvarlig for områderegeringsplanen.	Jun-25	DP
	Kollektiv	Modernisering av Gråkallbanen	2.7	0.0	2.7	0.0	2.7	I styringsgruppemøte 19.02.25 ble det besluttet å legge ned Moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen. Prosjektet ble formelt avsluttet 28.02.25. Det er i etterkant opprettet et nytt prosjekt kalt Gråkallbanen levetidsforlengelse, som består av tre delprosjekt: Drift, levetidsforlengelse og videre utredning. Midlene anmodes omdisponert til det nyopprettede prosjektet.	Annet	Annet
	Kollektiv	MoST Mobilitetslab Stor-Trondheim	-1.0	9.1	8.1	8.1	0.0	Prosjektet følger den vedtatte planen for året, alle phd er rekruttert og i gang. I 2025 jobbes det med bussdepot, kalibrering av sykkelmodeller, digitale tvillinger, elektrisk vei og reisekutt. Samhandling om digital tvilling Orkland er i gang. På reisekutt er det gjort en studie finansiert av fylkeskommunen. Det jobbes med å utvikle et nytt hovedprosjekt på reisekutt om smarte jobbreiser. Søknad sendt til klimasats.	Ikke relevant	Annet
	Kollektiv	Regulering bussdepot Stor-Trondheim	1.9	13.0	14.9	19.7	-4.8	Stor økning i kostnader på reguleringsplan. Ny totalkostnad må verifiseres i byggherreoverslag når reguleringsplan er vedtatt og detaljprosjektering er kommet på riktig nivå.		Annet
	Kollektiv	Teknologiprojektene	8.0	2.5	10.5	6.5	4.0	Avtalen med Big Data er avsluttet, Beacons og blå knapp er i avsluttende fase. Aimsun-utvikling er igangsatt og får økt fremdrift fra høsten 2025. Det planlegges en innovativ anskaffelse fra Q2 2025. Mindreforbruk skyldes manglende ressurser, som styrkes fra august.	Løpende	Annet
	Kollektiv	Videreutvikling av metrobussystemet	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	Prosjektet er avsluttet. Midlene omdisponeres i PR-sak i juni.	Jul-05	Annet
	Kollektiv	Utredningsarbeid mot MST 2029	0.0	3.1	3.1	2.0	1.1	Prosjektet skal dekke utredninger knyttet til nytt anbud. Herunder holdeplassanalyse, takst og rutestruktur	2027	Annet
	Kollektiv	Smart park and ride	0.0	6.0	6.0	4.5	1.5	Pilot skal være oppe fra desember 2025.	2029	Annet
	Kollektiv, drift	Aldersvennlig transport	3.2	10.5	13.7	11.2	2.5	Ligger an til å bruke rammen for 2025. Er i prosess med endringsordre for å endre sone fra Byneset. Dette kan gi litt mindrekostnad, men vet mer ila T2.	Løpende	Annet
	Kollektiv, drift	Biodiesel	20.0	0.0	20.0	0.0	20.0	Fristilles til omdisponering per KU-sak 27/24		Annet
	Kollektiv, drift	Drift kollektivtransport	-10.1	260.8	250.7	260.8	-10.1	Årets tildeling vil i sin helhet benyttes til drift av kollektivtransporten i miljøpakkeområdet.	Løpende	Annet
	Kollektiv, drift	Drift lokalbuss omegnskommuner	4.7	26.0	30.7	27.0	3.7	Ligger an til å bruke litt over rammen for 2025.	Løpende	Annet
	Kollektiv, drift	Ekstra driftstilskudd/garanti	0.0	52.0	52.0	52.0	0.0	Budsjettert til å benytte hele rammen for 2025.	Løpende	Annet
	Kollektiv, drift	Ekstra midler kollektivtransport	19.5	0.0	19.5	0.0	19.5	Restmidler fra ekstra midler kollektivtransport som ble vedtatt i HP 2023-2026 blir overført til driftsbuffer.	Løpende	Annet
	Kollektiv, drift	Evalueringsav kollektivtilbudet i Stor-Trondheim	0.5	0.0	0.5	0.0	0.5	Prosjektet er avsluttet. Midlene omdisponeres i PR-sak i juni.	Avsluttet	Annet
	Kollektiv, drift	Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim	0.0	88.5	88.5	88.5	0.0	Planlagt bruk av hele rammen for 2025.	Løpende	
	Kollektiv, drift	Mobilitetspakke	6.4	16.6	23.0	25.5	-2.5	Fakturering for 2025 er forsinket. Differansen mellom årsprognose og disponible midler dekkes av tidligere års tilskudd som er balanseført hos AtB.	Løpende	Drift
	Kollektiv, drift	Reduserte billettpriser (bompengeforliket)	41.8	60.4	102.2	95.0	7.2	Kostnad ifbm. togsamarbeid noe høyere enn budsjettert for T1. Ligger an til å bruke ramme for 2025, i tillegg til å måtte benytte deler av overførte midler fra tidligere år.	Løpende	Drift
	Kollektiv, drift	Reduserte takster	15.0	52.0	67.0	60.0	7.0	Stor usikkerhet knyttet til billettinntekt. Lagt inn en prognose med stor vekst ifbm kap. utvidelse. Ser ikke virkningen av dette før T2-T3.	Løpende	Annet

Trøndelag fylkekommune prosjektliste T1/2025 (tall i mill. kroner)										
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Trøndelag fylkeskommune	Kollektiv, infrastruktur	MST 2029 infrastruktur	0.0	5.0	5.0	1.9	3.2	Prosjektgruppen kartlegger aktuelle tiltak for utredning ifm. MST2029. Det vil gjennomføres en prioritering av utredningsprosjekt før sommeren. Det er påbegynt utredning av endeholdeplasser og omstigningspunkt på Sluppen.	Jun-26	PU
	Kollektiv, infrastruktur	Holdeplass St Olavs Orkanger	1.3	0.0	1.3	0.5	0.9	Skilting er utarbeidet og satt opp på parkeringsplassen. Det avklares om det er behov for ytterligere justeringer, dersom det ikke blir nødvendig vil restmidlene fristilles.	Dec-25	UB
	Kollektiv, infrastruktur	Hvilebodpakke	2.5	0.0	2.5	0.5	2.1	Hvilebod Muruvik ferdigstilt. Restrerene midler vil benyttes til hvileboder ifm. MST 29.	Løpende	
	Kollektiv, infrastruktur	Kongsvegen tiltak for VM	1.3	0.0	1.3	1.4	-0.1	Ferdigstilt. Noen mindre gjenstående kostnader vil påløpte i 2025, de er tatt høyde for i prognosen.	Mar-25	UB
	Kollektiv, infrastruktur	Holdeplasspakke 2 fv. metrobusstasjoner	1.0	0.0	1.0	1.0	0.0	Det planlegges forsterkning av 1. stk holdeplass for resterende midler.	Dec-25	UB
	Kollektiv, infrastruktur	Tiltak etter trasébefaringer fv.	3.1	5.0	8.1	8.0	0.1	Flere byggeklare tiltak på holdeplasser og noe forsterkning av busstrasé.	Løpende	Annet
	Kollektiv, infrastruktur	Ladeinfrastruktur bussdepot	10.0	0.0	10.0	10.0	0.0	Ladeinfrastruktur er etablert. Faktura kommer i løpet av 2025. Operatør har fremforhandlet høyere km-pris pga økt driftstoffkostnad. Tiltaket må ses i sammenheng med kapasitetsutvidelse-tiltaket i 2024.	Jul-05	Annet
	Kollektiv, infrastruktur	Lading for Metrobuss (El-vei)	11.6	0.0	11.6	6.5	5.1	Prosjektet er omtrent på plan med noe forsinket oppstart av alle elementene i testing med buss. Bussene er nå på plass og rutene og el-veien formelt åpnet. I løpet av 25 og 26 vil systemet testes i normal drift. Prosjektet er innenfor budsjett så langt og venter ikke store overraskelser i de neste fasene.	Jul-05	Annet
	Kollektiv, infrastruktur	Tilrettelegging nye leskur fv.	2.1	0.0	2.1	0.1	2.1	Prosjektet avsluttes. Midlene omdisponeres i PR-sak i juni.		UB
	Kollektiv, infrastruktur	Holdeplasspakke 1 fv.	11.0	0.0	11.0	1.5	9.4	Enkel byggherre kalkyle utført i april. Ser på prioriteringer av tiltak.	Høst 26	UB
	Kollektiv, infrastruktur	Fremkommelighetspakke utenom metrobuss	0.3	0.0	0.3	0.1	0.2	Prosjektet avsluttes, midlene omdisponeres	Dec-24	UB
	Kollektiv, infrastruktur	Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	2.6	0.0	2.6	4.0	-1.4	Igangsatt holdeplasser er ferdigstilt. Avventer oppstart av resterende før en får kontroll på hvor mye som kan gjøres av tiltak innenfor resterende ramme.	Vår 26	UB
	Kollektiv, infrastruktur	Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommuner	0.4	0.0	0.4	0.0	0.4	Ferdig, omdisponeres i juni 2025.		UB
	Kollektiv, infrastruktur	MP Fv. 950 Storsand-Hommelvik (22153K)	2.5	0.0	2.5	0.0	2.5	Ikke påbegynt, trolig omdisponering.		DP
	Kollektiv, infrastruktur	Holdeplasspakke 3 fv.	0.0	3.0	3.0	1.5	1.5	Prosjektering starter etter sommeren. Astromomvegen bygges i aug./sept.	Mar-27	DP
	Kollektiv, infrastruktur	Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	1.0	0.0	1.0	0.0	1.0	Ingen aktivitet.		DP
	Lokal veg	Brå bru	-4.3	26.5	22.2	20.5	1.7	Brua er åpnet for trafikk og ferdigstilles i sin helhet i løpet av mai/juni mnd da det gjenstår asfaltering og tilsåing av tilstøtende arealer. Prosjektet vil stå hel ferdig i mai/juni 2025. Ved årsprognosen ble det meldt et avvik på ca. 6 mill i indeksert kroneverdi. Dette avviket er nå redusert til 3,2 mill og det er forsiktig optimisme på ytterligere reduksjon på avviket i det man nå går inn i sluttoppgjørprosessen.	Jun-25	UB
	Lokal veg	MP FV. 902 Tonstadbrinken - Sandm	2.1	0.0	2.1	0.1	2.0	Prosjektet er i en avsluttende fase, rapport ferdig august 2025.	Jun-25	PU
	Metrobuss	Metrobusstrasé Nyhavna	-2.4	4.0	1.6	1.4	0.2	Komplett plan er levert Trondheim kommune. Byrådet har vedtatt at det skal utredes alternativ løsning. Denne utredningen gjennomføres av kommunen. Trondheim kommune mener alternativ utredning skal være klar slik at høring kan gjennomføres etter sommeren i 2025. Og at vedtatt plan kan foreligge Q1 2026.	Dec-25	DP
	Metrobuss	FV. 6690 Elgeseter gate nord	-8.5	0.0	-8.5	2.8	-11.3	Komplett plan sendt inn 4.april til byplankontoret. Det jobbes nå med saksbehandling hos byplan for å legge den frem for høring politisk i juni.	Dec-25	DP
	Metrobuss	Fv. 6692 Innherredsvegen, øst	21.2	106.7	127.9	120.0	7.9	Ingen endringer siden sist rapportering. Fortsatt usikkerhet knyttet til Strindheimtunnelen (sprekker på taket), som har medført at godkjenning av arbeidsvarslingsplan for Innherredsveien kan endret. Løpende dialog med SVV er opprettet. Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsramme. Forventet ferdigstillelse av kollektivfeltet er fortsatt innenfor rekkevidde for 4. kvartal 2025. Øvrige arbeider ferdigstilles høsten 2026.	Dec-26	UB
	Metrobuss	Fv. 6650 Kongens gate	-29.0	100.3	71.3	90.0	-18.7	Forberedende entrepriser, F01/02, går mot avslutning. Skal være avsluttet i månedskiftet mai/juni. Det jobbes med kontrakt for gjennomføring for anleggsdel A (Kongens gate). Det tas sikte på anleggstart mai/juni 2025.Prognose er lik ny styringsramme. På bakgrunn av forhandlingsituasjonen som prosjekt har vært i, er prosjektet forsinket med 2-3 mnd. Dette vil få konsekvenser for ferdigstillelse av kollektivgaten for trikk og buss, samt den totale ferdigstillelsen. Prognosen på fremdriften pr nå er at kollektivgaten åpnes for trikk og buss sommeren 2027 samt resterende av anleggsdel A ferdigstilles høsten 2027.	Sep-27	UB
	Metrobuss	Fv. Innherredsveien, vest	0.6	1.0	1.6	1.3	0.3	Prosjektet er i slutfasen og jobber med å fullføre evaluering og rapporter.	Aug-25	PU
	Metrobuss	FV. 6690 Elgeseter gate sør	-5.2	0.0	-5.2	0.0	-5.2	Ingen aktivitet. Måloppnåelse må avklares.	Jul-05	DP
	Metrobuss	Forprosjekt helhetlig løsning Haakon Vilis gate	-1.7	3.0	1.3	2.3	-1.0	Sluttfører PU-fase, holder på å ferdigstille rapport for videre prosess mot detaljplanlegging. Rapporten og prosjektets anbefaling vil fremlegges politisk før KU-sak i september. Prosjektet vil trolig utløse regulering.	Jun-25	PU

Trøndelag fylkekommune prosjektliste T1/2025 (tall i mill. kroner)

Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Trøndelag fylkeskommune	Mobilitet	Innkjøp telleutstyr utstyr fv.	0.0	0.5	0.5	0.5	0.0	Planen for oppsetting er klar, midlene vil brukes inneværende år	Des-25	Annet
	Støy	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Baklivegen vest	15.1	12.0	27.1	11.3	15.8	Flere støyskjermer er ferdigstilt, prosjektet gjennomføre resten av styrkingen innenfor de avsatte midlene. Prosjektet vil bli lyst ut i markedet i løpet av mai. Prognose er innenfor investeringsramme.	Jul-05	UB
	Støy	Støypakke 2	0.0	1.5	1.5	0.2	1.3	Forsinket oppstart.	Sep-27	DP
			9.8	6.0	15.8	14.0	1.8	Ent. er kontrahert, og prosjektet er i en avklaringsfase med ent. foreløpig plan er at Kongsvegen settes igang før ferien og at Skovgård gjennomføres etter sommerferien. Prosjektering av Kystad-Stavset beregnes ferdig iløpet av april 25. Det er ønske om at Kystad-stavset finansieres i 26.	Sep-25	DP
	Støy	Støypakke 1								
	Støy	Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3	Midlene skal omdisponeres	Utgår	DP
	Sykkel	Fv. 950 GSV Reppe - Være	-22.8	25.0	2.2	-0.2	2.4	Prosjektet ferdigstilt, gjenstår mindre asfaltarbeider som er gjennomføres innen utgangen av april mnd. Det er tvist knyttet til sluttoppgjøret, dette er hensyntatt i prognosen.	Dec-24	UB
	Sykkel	Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk, Heimdal-Okstadøy	-12.7	35.0	22.3	5.7	16.6	Arbeid med å avklare og lage svar til innsigelser og merknader til reguleringsplanen. Svar til sekretormyndigheter sendes ut i april. Avklaringer om innsigelser kan frates kan medføre økt behandlingstid. Planmaterialet kompletteres parallelt med avklaringer med innsigelsesmyndigheter. Reguleringsplan ikke vedtatt til sommer 2025, men i løpet av 2025 er realistisk.	årsskifte 26/27	DP
	Sykkel	Fv. 6654 Ringvålvegen, gang- og sykkelveg	-1.8	0.0	-1.8	0.5	-2.3	Ferdigstilt. Sluttoppgjør ferdigstilt. Det gjenstår ca. 7 mill i prosjektet, samtidig gjenstår det en strekning på ca. 250 meter som ikke er ferdigstilt.	Dec-24	UB
	Sykkel	Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsvegen	-0.5	4.0	3.5	3.9	-0.4	Avklaringer med Byplan og klargjøring for ferdigstilling av komplett teknisk plan. Forsinket ift. opprinnelig fremdrift pga. krav fra kommunen om ny planoppstart og avklaring av forutsetninger med Byplan. Brukt noe ekstra tid i denne fasen for å forsøke å forenkle prosessen i resterende fase av reguleringsplanen. Reguleringsplan ikke vedtatt i 2025, sannsynlig til sommer 2026. Ingen indikasjon på at totalrammen ikke holder, men reguleringskostnaden går utover den opprinnelige rammen med 930'. Avklaring mot slutten av reguleringsfase på om det trengs oppdatering av tidligere anslag.	jul -27	DP
	Sykkel	Vinterdrift sykkel fv.	0.0	13.5	13.5	13.5	0.0	Brukes iht. formål.	Løpende	Drift
	Sykkel	Fv. 6656 Bøckmans veg nedre	3.0	3.0	6.0	0.3	5.7	Avklares om prosjektet krever reguleringsplan eller kan gjennomføres innenfor regulert areal.	Dec-26	DP
			0.8	8.5	9.3	6.0	3.3	Prosjektet sees i sammenheng med 25103TS Rundkjøring Lerkendal, både regnskapstill, årsprognose og tildelinger redegjøres for på denne linjen. Usikker fremdrift på rundkjøring lerkendal pga arbeid utenfor reg.plan, må derfor byggesaksbehandles. Prosjektering Strindveien nedre del ferdigstilles i mai/juni 2025.	Dec-26	DP
	Sykkel	Fv. 6664 Strindveien nedre								
	Sykkel	MP E6 Brattørbrua, forprosjekt	2.1	0.2	2.3	2.5	-0.2	Prosjektet er utført av SVV, og rapportert på i PR-82/24. Omdisponert 0,2 mill. til prosjektet i PR-sak 03/25.		PU
	Sykkel	Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	-0.8	0.0	-0.8	0.5	-1.3	Sykkelløsning i Byåsveien nedre prosjektutvikles og skal fremlegges for politisk behandling i slutten av 2025.	Dec-25	PU
			0.4	10.5	10.9	2.5	8.4	Trondheim kommune er ansvarlig for gjennomføring av prosjektering og utførelse 2025-2026, del 2. Det er satt av kr. 11 mill totalt, avventes byggherreoverslag fra kommunen.	Dec-26	UB
	Sykkel	Fv. 6680 Baard Iversen veg - Leirfossveien								
	Sykkel	Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	0.5	0.0	0.5	0.5	0.0	Alternative traséer og tverrsnitt i området vurderes, grunnet krevende sideterreng. Kvikkleire i området.	Oct-26	PU
			0.8	4.0	4.8	3.3	1.5	Detaljprosjektering pågår, noe forsinket knyttet til fravik. Anmodning om investeringsbeslutning ventes bedt om i løpet av 2. kvartal 2025. Utlysning høsten 2025 med ferdigstillelse 2. halvår 2026.	Høst 25	DP
	Sykkel	Fv. 708 Vollmarka								
			5.8	5.0	10.8	8.8	2.0	Det jobbes godt med prosjektene som kommer inn til sekkeposten, og mange prosjekter er klare til bygging. Det er kontrahert kontrakt med ent. som skal gjennomføre de fleste tiltak. Et samarbeidsprosjekt i proteføljen med Stjørdal kommune i Hjelssengvegen hadde lyst ut en kontrakt der vi ikke fikk inn tilbud. Det jobbes med endringer i listen slik at andre tiltak kan gjennomføres, men det er sannsynlig at vi havner ut med et lite mindre forbruk. Vi tar sikte på å gjennomføre tiltaket i Hjelsseng i 2026.	Løpende	Annet
	Sykkel	Tiltak etter GS-inspeksjoner fv.								
	Sykkel	Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelfelt	2.9	22.0	24.9	17.3	7.6	Delparsell B er delt inn i to deler, del 1 og del 2. Konsulenter jobber på begge delparsellene. Det jobbes for anleggsstart i år i del 1 og til neste år i del 2. TK/Tensio skal omprojektere med sykkelfelt på sine prosjekt (Del D).		UB

Trøndelag fylkekommune prosjektliste T1/2025 (tall i mill. kroner)											
Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase	
Trøndelag fylkeskommune	Sykkel	Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	3.7	0.0	3.7	8.0	-4.3	Oppdaterts anslag er gjennomført, gjelder alle delestrekningene som er regulert. Klargjøring for oppstart byggeplanlegging i kommende periode.	Sommer 26	DP	
	Sykkel	Fv. 6660 Dragvoll, sykkelveg med fortau	5.3	0.0	5.3	0.0	5.3	Tiltak har ikke fått midler i HP25-29, omdisponerer midlene.	Utgår	DP	
	Sykkel	Fv. 950 Homla bru	7.1	0.0	7.1	9.3	-2.2	Planen er ikke vedtatt ennå, forventes vedtatt mai/juni 2025. Vedtak forsinket knyttet til planprosessen hva gjelder innsigelser og saksbehandling. Videre arbeid blir byggeplanlegging og forberedelse for anskaffelse i 2025 og utlysning av entrepriser i løpet 2. kvartal 2026. Oppstart anlegg i løpet av 2. halvår 2026 forutsatt nødvendig investeringsbeslutning.	Mar-25	DP	
	Sykkel	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Baklivegen øst	11.0	0.0	11.0	8.0	3.0	Arbeid med konkurransegrunnlag for totalentreprise, utlysning juni 2025 forutsatt investeringsbeslutning. Oppdatert byggherreoverslag viser økning i totalkostnader opp mot tidligere anslag, avvirket redegjøres for nærmere i anmodningen om investering. I korte trekk gjelder dette nye krav knyttet til planprosessen samt økt kostnad for klimareducerende tiltak.	Ed utbygging,	DP	
	Sykkel	Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk, Okstadøy-Selsbakk	12.2	0.0	12.2	7.5	4.7	Avklaringer ift. omfang av utredning for planen har pågått, og planen er inntil videre stanset. Konsulent blir avsluttet for å unngå ventekostnader. Krav fra kommunen knyttet til områdeutredning for hele dalføret mht. Natur og miljø må koordineres med Statens Vegvesents tilstøtende plan. Avventer tilbakemelding fra prosjekteier. Stor kostnad for arbeid med reguleringsplan. Ny totalkostnad må verifiseres i byggherreoverslag når reguleringsplan er vedtatt og detaljprosjektering er kommet på riktig nivå. Fremdriften for del 2 er høyst usikker, krevende avklaringer på hva som skal prioriteres i planen. Mulig at det kan gi resultater i neste faser av planarbeidet. Forsinket ift. opprinnelig fremdrift, ny fremdriftsplan ikke spikret på grunn av ventende avklaring mot bl.a. tilstøtende prosjekt hos SVV.	Høst 27	DP	
	Sykkel	Fv. 800 PU Øysand - Orkdal	-0.4	0.0	-0.4	0.5	-0.9	Prosjektutvikling til fv.800 Øysand - Orkland ble vedtatt med egen budsjettlinje ifm. samordning av HP25-29. Ved en inkurié fremkommer ikke bevilgningen av HP 2025-29.		PU	
	Sykkel	Kong Øysteinsv. X Jonsvannsvegen	0.3	0.0	0.3	0.1	0.2	Lav aktivitet.		PU	
	Sykkel	GSV Hårrisdalen - Nygården	2.0	2.0	4.0	4.8	-0.8	Detaljprosjektering igangsatt, oppstartsmøte med Skaun kommune ble 6 uker etter forventet, pga lang tidsbruk fra kommunen. Dette kan påvirke endelig ferdigstilling av plan.	Vår 27	DP	
	Sykkel	Fv. 6650 Byåsveien, Munkvoll - Breidablikkveien	0.0	3.0	3.0	0.4	2.6	Prosjektet har påbeynt rigging for detaljplanlegging.	Jun-27	DP	
	Sykkel	Fv. 6692 Innherredsveien Saxenborg allè - Persauneveien	0.0	3.0	3.0	0.7	2.3	Byggeplan pågår.		DP	
	Sykkel	Fv. 6668 H7 v/Rotvoll-Arkitekt Ebbes gate	0.0	4.0	4.0	0.0	4.0	Ikke påstartet pga. kapasitet.		DP	
	Sykkel	Thamshavn - Bårdshaug - Gjølme inkl. Gammelosen	0.0	5.0	5.0	0.0	5.0	Prosjektet prosjektutvikles v / linjen Fv.800 Øysand - Orkdal.		DP	
	Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak fv. (prosjekt 409328 f.o.m 2023, prosjekt 407762 før 2023)	5.0	4.5	9.5	8.0	1.5	Mange gode tiltak planlagt i 2025, heriblant tiltak ved Gryta, GSV, samt fartsreducerende tiltak.	Løpende	Annet	
	Trafikksikkerhet	Fv. 6654 Ringvålveien, Lundvegen og vestover	-1.5	7.5	6.0	10.0	-4.0	Byggeplan er ferdig, klar til utlysning. Anmodning om investeringbeslutning i juni.	S 2026	UB	
	Trafikksikkerhet	Fv. 707 Leinstrandvegen	1.8	0.0	1.8	0.0	1.8	Omdisponeres i juni 2025.		UB	
	Trafikksikkerhet	Kryssing Midtsand	1.0	1.0	2.0	0.5	1.5	Prosjekt påstartet. Gjennomføres prosjektavklaring før videre regulering.	Dec-25	DP	
	Trafikksikkerhet	Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	-7.3	0.0	-7.3	0.0	-7.3	Prosjektet må formelt avsluttet.	Dec-23	DP	
	Trafikksikkerhet	Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Jonsvannveien	1.2	0.0	1.2	0.0	1.2	Avventer langsiktige tiltak i GSV Gløshaugen - Lademoen.		UB	
	Trafikksikkerhet	Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Tyholtveien	0.6	0.0	0.6	0.0	0.6	Avventer langsiktige tiltak i GSV Gløshaugen - Lademoen.		UB	
	Trafikksikkerhet	Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3	Avventer langsiktige tiltak i GSV Gløshaugen - Lademoen.		UB	
	Trafikksikkerhet	Fv. 950 Skovgårdkrysset	0.0	3.5	3.5	0.0	3.5	Ikke påstartet, planlegges oppstart av byggeplan mot høsten 2025.	Dec-26	DP	
	Sum			166	1114	1279	1109	170			
	Andel årsprognose av disponible midler:						87%				

Trondheim kommune prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)

Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Trondheim kommune	Annet	ATP-modell og beregninger	0.00	0.8	0.8	0.5	0.3		løpende	Annet
	Annet	Koordinering og adm. TK	0.50	4.0	4.5	4.5	- .0		løpende	Annet
	Kollektiv	Trikk infrastrukturiltak 2022-24	5.70	28.0	33.7	30.0	3.7		løpende	Annet
	Kollektiv	Trikken, ny arbeidsmaskin	29.30	0.0	29.3	0.0	29.3	På vent. Avklares i moderniseringsprosjektet	avklares	Annet
	Mobilitet	HjemJobbHjem	0.90	11.0	11.9	12.5	- 0.6		løpende	Annet
	Mobilitet	Mobilitetspunkt	1.50	0.0	1.5	0.0	1.5		avklares	Annet
	Mobilitet	Mobilitetsrådgivning	1.60	3.0	4.6	4.6	- .0		løpende	Annet
	Sykkel	Sykkeltellere, innkjøp	1.10	0.0	1.1	1.1	- .0		løpende	Annet
	Sykkel	Tilskudd el-lastesykkel	3.20	0.0	3.2	3.2	- .0		12/2025	Annet
	Sykkel	Vinterdrift sykkelanlegg kv (2017-2023)	-1.80	12.5	10.7	11.0	- 0.3		løpende	Annet
	TS	Eberg Trafikkgård	0.50	0.9	1.4	1.4	- .0		løpende	Annet
	PU	Prosjektutvikling TK	1.10	0.0	1.1	3.0	- 1.9		løpende	PU
	Sykkel	Fjordgata, langsiktige tiltak	0.40	0.0	0.4	0.0	0.4	Ingen aktivitet	Avklares	PU
	Sykkel	Jonsvannveien, nord	0.00	0.0	- .0	0.0	- .0	Ingen aktivitet	Avklares	PU
	Sykkel	Jonsvannveien, nord del 6	1.50	0.0	1.5	0.0	1.5	Ingen aktivitet	Avklares	PU
	Gange	Gyldenløves gate	0.40	0.0	0.4	0.4	- .0	Reguleringsplan ferdigstilles i 2025	10/2025	DP
	Gange	Mikkelvegen, fortau	-0.20	6.5	6.3	3.0	3.3	Reguleringsplan ferdigstilles i 2025	12/2025	DP
	Gange	Venusveien	2.30	0.0	2.3	0.0	2.3	Usikker oppstart regulering	Avklares	DP
	Gange	Nyhavna - Ormen Langes vei	4.80	0.0	4.8	0.5	4.3		Avklares	DP
	Kollektiv	Modernisering av Gråkallbanen, infrastruktur	4.00	20.0	24.0	10.0	14.0		avklares	DP
	Kollektiv	Steintrøveien	0.00	14.0	14.0	6.0	8.0		avklares	DP
	Metrobuss	Olav Trygvasons gate	21.10	0.0	21.1	0.0	21.1	Ingen aktivitet. Avventer politiske avklaringer	Avklares	DP
	Sykkel	Verftsbrua	-0.50	5.0	4.5	2.0	2.5	Avventer valg av alternativ Rosenborgbassenget bru	Avklares	DP
	Sykkel	Bromstadruta, Reguleringsplaner Persaunevegen - Øvre Gr	0.90	0.0	0.9	0.9	- .0		12/2025	DP
	Sykkel	Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen, delstrekn	5.70	5.0	10.7	8.0	2.7	Byggeplan pågår	11/2025	DP
	Sykkel	Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, delst	2.80	6.0	8.8	2.0	6.8		Avklares	DP
	Sykkel	Bromstadruta, Tungasletta, delstrekning 4	2.80	0.0	2.8	0.0	2.8		Avklares	DP
	Sykkel	Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	2.80	0.0	2.8	0.0	2.8		Avklares	DP
	Sykkel	Brøsetvegen, Frode Rinnans veg - Sigurd Jorsalfars veg	5.10	3.0	8.1	5.0	3.1		06/2026	DP
	Sykkel	Dronningens gate	1.30	0.0	1.3	1.3	- .0	Avventer kjøremønster Midtbyen	Avklares	DP
	Sykkel	Erling Skakkes gate øst	1.40	0.0	1.4	0.0	1.4	Avventer kjøremønster Midtbyen	Avklares	DP
	Sykkel	Industrivegen sykkelveg	2.70	0.0	2.7	4.0	- 1.3		12/2026	DP
	Sykkel	Kongsvegen og Nedre-/Øvre Flatåsveg TS	-0.20	0.0	- 0.2	4.0	- 4.2	Kun finansiering til reguleringsplan	06/2026	DP
	Sykkel	Persaunvegen, sykkelveg med fortau	0.10	4.0	4.1	4.0	0.1	Kun delstrekning 1 finansiert utbygging	12/2026	DP
	Sykkel	Rosenborgbassenget GS-bru	0.20	0.0	0.2	4.0	- 3.8		12/2027	DP
	Sykkel	Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta Lerkendal), tr	1.50	3.0	4.5	2.5	2.0		6/2026	DP
	Sykkel	Sverresborgruta (regulering hele ruta)	-1.40	0.0	- 1.4	3.0	- 4.4	Tre ulike reguleringsplaner	12/2025	DP
	Sykkel	Sverresborgruta, Sverresborg lokalsenter	0.00	5.0	5.0	1.0	4.0	under regulering, se over	Avklares	DP
	TS	Nyheimsveien	1.20	0.0	1.2	0.0	1.2	Utsatt i påvente Brundalsforbindelsen	Avklares	DP
	Veg	Brundalsforbindelsen, del 1	-10.70	50.0	39.3	40.0	- 0.7	Avventer avtaler med utbyggere	06/2025	DP
	Sykkel	Brøsetruta, Brøsetvegen- Granåsvegen	3.00	0.0	3.0	0.0	3.0	Reguleres i privat plan	Avsluttes	DP
	Sykkel	Tordenskiolds gate/Smedbakken	4.60	26.5	31.1	5.0	26.1	Prosjekteres av TRFK i Kongens gt. prosjekt	12/2026	DP
	Annet	Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	1.80	0.0	1.8	1.0	0.8		12/2025	DP/UB
	Kollektiv	Holdeplasspakker	92.40	0.0	92.4	22.0	70.4		løpende	DP/UB
	Kollektiv	Fartsreducerende tiltak, kollektivtrasé	3.30	0.0	3.3	3.3	- .0		løpende	DP/UB

Trondheim kommune prosjektlister T1/2025 (tall i mill. kroner)

Etat	Område	Prosjektnavn	Overført fra tidligere år	Tildeling 2025	Disponible midler 2025	Års-prognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Forventet ferdig	Prosjekt-fase
Trondheim kommune	Sykkel	Bromstadruta, Fernanda Nissens veg og Kong Øysteins veg	5.00	15.0	20.0	5.0	15.0	Byggeplan pågår	12/2027	DP/UB
	Sykkel	H7 - Ranheim (Brattørruta) - øvre og nedre Grilstadkleiva	0.50	7.5	8.0	10.3	- 2.3		12/2025	DP/UB
	Sykkel	Mindre tiltak sykkel	4.90	3.0	7.9	5.0	2.9		løpende	DP/UB
	Sykkel	Sykkelparkering 2023/2024 (sekkepost)	7.20	5.0	12.2	6.0	6.2		løpende	DP/UB
	Sykkel	TSS Sykkelskinne i Sjøgangen	1.60	0.0	1.6	1.6	- .0	Bygges av TSS	Avklares	DP/UB
	Sykkel	TSS Sykkelveg fase 2, Fosenkaia-Jernbanebrua	1.70	0.0	1.7	1.7	- .0	Bygges av TSS	Avklares	DP/UB
	Sykkel	Øvre Bakklandet - Vollabakken (Klæburuta)	5.80	15.0	20.8	0.2	20.6	Byggestart juni 2026		DP/UB
	TS	Tempevegen/Valøyvegen	3.10	0.0	3.1	3.1	- .0		Avklares	DP/UB
	TS	Mindre trafikktekniske tiltak 2021-25	4.60	5.0	9.6	6.0	3.6		løpende	DP/UB
	TS	Reppe-Vikåsen, gang- og sykkeltilbud	-1.20	32.5	31.3	4.5	26.8	Frivillig erverv ikke oppnådd. Avsluttes?	Avklares	DP/UB
	Gange	Gravefrie fortau	-1.90	4.0	2.1	1.0	1.1		løpende	UB
	Gange	Snarveg Berg skole	4.40	0.0	4.4	4.0	0.4	Økte kostnader pga. lang prosess erverv	07/2026	UB
	Gange	Snarvegpakke 9	6.40	0.0	6.4	6.4	- .0		10/2025	UB
	Gange	Snarvegpakke 10 og 11	4.30	20.0	24.3	17.8	6.5		12/2026	UB
	Gange	Alette Beyers veg, fortau	6.90	0.0	6.9	8.5	- 1.6		12/2025	UB
	Gange	Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	5.90	0.0	5.9	8.0	- 2.1	Ervervsprosess tar lang tid	12/2025	UB
	Gange	Ravelsveita og Sommerveita	5.80	0.0	5.8	8.8	- 3.0	Dyrere pga.krevende prosjekteringsprosess.	12/2025	UB
	Gange	Vaterlandsveita og Gjelvangveita	1.20	7.0	8.2	5.2	3.0	Kun Vaterlandsveita gjennomføres	12/2025	UB
	Kollektiv	Kongsvegen Granåsen, rundkjøring mm	39.20	0.0	39.2	39.2	- .0		12/2025	UB
	Kollektiv	Nordre Ilevollen, trikk	-5.30	30.6	25.3	25.3	- .0		06/2025	UB
	Metrobuss	Nordre Ilevollen, metrobuss	0.00	20.2	20.2	20.2	- .0		06/2025	UB
	Støy	Støy skoler, barnehager og intstitusjoner	9.80	0.0	9.8	9.8	- .0		12/2025	UB
	Sykkel	Brøsetruta, Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg (del 1-3)	6.00	10.0	16.0	2.0	14.0	Forsinket pga. overlappende reguleringsplaner under arbeid	3/2027	UB
	Sykkel	Brøsetruta, Lillebergvegen-Brøsetvegen (del 5-6)	10.40	4.0	14.4	1.0	13.4	Skyvd ut i tid pga. samkjøring med VA	3/2029	UB
	Sykkel	Breidablikveien, sykkelveg	19.60	3.5	23.1	23.1	- .0		12/2025	UB
	Sykkel	Øvre og Nedre Bakklandet (del 4 og 6)	9.50	28.1	37.6	33.0	4.6	Behov for økt styringsramme	06/2027	UB
	TS	Hjertesone	0.00	1.5	1.5	1.5	- .0		12/2025	UB
	TS	Hjertesone pakke 2	2.20	0.0	2.2	5.7	- 3.5	Presthus avkjøringsrampe krever økt finansiering	12/2025	UB
	TS	Gammel-lina/Magasinvegen	19.40	0.0	19.4	17.0	2.4		06/2026	UB
	TS	Hans Finnes gate fortau	15.40	0.0	15.4	8.0	7.4		09/2026	UB
	TS	Kryssutbedring Jakobslivegen/Hørloøcks veg	5.90	0.0	5.9	5.9	- .0		09/2025	UB
	Støy	Odd Husbys veg og Majorstuen bhg støyskjerm	3.50	0.0	3.5	3.5	- .0		06/2025	UB
	TS	Klæbuveien fortau	-8.60	14.4	5.8	5.0	0.8	Avsluttende arbeider våren 2025	12/2024	UB
	Sykkel	Klæburuta, Hans Osnes veg-Gløshaugveien	-3.20	0.0	- 3.2	2.5	- 5.7	Restarbeider gjenstår våren 2025	12/2024	UB
	Sykkel	Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	29.30	0.0	29.3	8.3	21.0	Ferdig. Etterarbeider våren 2025	06/2024	UB
	Gange	Gregus gate og Heimdal stasjon, undergang	0.10	0.0	0.1	0.1	- .0	Ferdig	04/2025	UB
	Kollektiv	Møteplasser Klefstadhaugen	0.20	0.0	0.2	0.5	- 0.3	Ferdig	05/2025	UB
	Gange	Lundvegen, fortau	0.50	0.0	0.5	0.5	- .0	Ferdig	09/2024	UB
	TS	Forsøket/Romolslia kryssombygging	-2.30	0.0	- 2.3	0.2	- 2.5	Ferdig	12/2024	UB
	TS	Kryssiltak Orrevegen-Kongsvegen	-3.20	3.5	0.3	0.3	- 0.0	Ferdig	10/2024	UB
	Sykkel	Rotvollruta delstreking 3 - 5	-0.10	0.0	- 0.1	0.0	- 0.1	Ferdig	12/2024	UB
	Sykkel	Tyholtveien, del 2	3.20	0.0	3.2	0.0	3.2	Ferdig	12/2023	UB
	Avsluttet	Avsluttede tiltak 2025	25.70	0.0	25.7	0.0	25.7			
	Sum		442.1	438.0	880.1	520.4	359.7			
	Andel årsprognose av disponible midler:					59%				



Bymiljøpakken

Revidert budsjett 2025 for Bymiljøpakken



Illustrasjon: Mina Rebecca Remseth (Vågen vgs)



Innhold

Innledning.....	3
Finansieringsrammer	3
Prosjektomtale aktuelle prosjekter	7
Innmeldte tiltak programområdene	10
Endring fra årsbudsjett 2025 til revidert årsbudsjett 2025	14
Kontakt sekretariatet for Bymiljøpakken	15



Innledning

Revidert årsbudsjett for 2025 er en oppdatering og justering av Bymiljøpakkens opprinnelige årsbudsjett for 2025. Budsjettet viser investeringer i pågående prosjekt og investeringer i prosjekt som har planlagt oppstart i 2025. I årsbudsjett 2025 for Bymiljøpakken er det budsjettet med et totalt forbruk på 3 702 mill kroner. Dette inkluderer overføring av midler fra 2024. I revidert årsbudsjett for 2025 er forbruket redusert med om lag 950 mill kroner til 2 749 mill kroner. Dette er gjort basert på innspill i første tertial rapportering 2025. Det er i hovedsak redusert forbruk på prosjektene sykkelstamveien, TKV Sør -Tjora-Kontinentalveien og bussveien, i tillegg til programrådene.

Finansieringsrammer

Inntekter

I henhold til Byvekstavtalen 2019 skal alle midler indeksreguleres ved overgang til nytt budsjettår. De statlige forpliktelsene for postene 30, 66 og post 73 følger budsjettindikatoren satt av finansdepartementet. Denne er 4,4 prosent i 2025. Post 63 følger byggekostnadsindeksen. Byggekostnadsindeksen, som er førende for investeringer i veianlegg er foreløpig 4,5 prosent for 2025. Bompengelinntektene justeres i henhold til KPI når det utgjør en krone. Forventet KPI for 2025 er 3 prosent.

De statlige inntektene i 2025 er gitt i forslag til statsbudsjett lagt frem oktober 2024. I forslag til revidert nasjonalbudsjett lagt frem 15 mai 2025 er tilskudd til bussveien (post 63) foreslått redusert. Dette er hensyntatt i revidert budsjett 2025 for Bymiljøpakken. Forventede kostnader til prosjekter på fylkes- og kommunal veg danner grunnlaget for beregning av mva-refusjon. Bompengelinntektene i 2024 er basert på prognose fra sekretariatet og Ferde. Tabellen viser forventede inntekter i 2025 og overførte inntekter fra 2024



	Inntekt 2025 (2025- t fra	Overfør t fra	Disponibelt 2025
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	345	185	530
Post 30 Statlig bidrag E39 Hove-Osli	167	-	167
Post 30 Statlig bidrag Smiene-Harestad			
Post 30 Mindre investeringiltak	271	186	457
Post 66 Belønningsmidler	326	126	452
Post 66 Reduserte bompenger	100	-	100
Post 66 Bedre kollektivtilbud	100	56	156
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	60	12	72
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	60	-	60
Post 73 Stasjons og knutepunktsutvikling	102	28	130
Netto bompenginntekter	983	1 780	2 763
Mva.-kompensasjon		-	262
Sum inntekter	2 514	2 373	5 149

Innmeldt behov i 2025

Under vises en oversikt over partenes innmeldte behov for midler i 2025.

Prosjekter som går over flere år kan forseres i tid så lenge prosjektet er innenfor tildelt totalramme, og forutsatt at det er likviditet i pakken til den aktuelle endringen. For programområdeprosjekter vil det i garantitiden (dvs. 3-5 år etter ferdigstilling) kunne oppstå kostnader som ikke har vært forutsett. Det er derfor budsjettet med garantikostnader samlet på de enkelte programområdene og prosjekteierne rapporterer denne type kostnader i forbindelse med tertialrapportering



Prosjekt	Styringsmål	Påløpt 31.12.24	Revidert budsjett 2025	Faste kr (2025-kr)
TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-	240
Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakken	783	783	-	904
Drift sekretariat	149	28	9	159
Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	162
Drift Kollektiv	3 955	1 783	485	4 551
<i>Drift Kollektiv</i>	2 007	812	226	
<i>Økt rutefrekvens</i>	962	301	186	
<i>Reduserte billettpriser</i>	533	218	73	
Sykkelstamvegen	2 117	1 212	259	2 342
Bussveien Korridor 1-4	13 602	4 224	1 170	14 188
<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 636	4 125	1 095	8 197
<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St - Sundekrossen - Bussvei/kollektivakse)</i>	2 963	68	60	2 976
<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 477	10	5	2 480
<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	137	16	3	143
<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	390	6	6	391
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	517	389	39	551
TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	839	604	13	884
Programområde sykkel	852	337	95	904
Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	849	362	87	904
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	639	222	86	667
Rv. 44 krysstiltak Stangeland	102	-	18	102
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	327	12	5	329
Programområde kollektiv	1 891	129	60	1 919
Sandnes- og Skeiane stasjon	188	58	130	189
TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	304	27	3	312
TKV fv. 409	499	18	-	506
E39 Hove-Ålgård	-	-	-	-
Kryss E39 Bråstein	95	-	-	95
E39 Hove Osli	734	330	192	753
E39 Smiene - Harestad	4 240	62	92	4 243
Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	538	-	-	538
Fv. 505 Foss Eikeland - E39	982	20	5	986
Planlegging Sandnes øst	52	-	-	55
Figgjo-Ålgård	3 169	-	2	3 169
Osli-Figgjo	4 245	-	-	4 245
Sum kostnader	41 951	10 884	2 749	43 897



Tabellen under viser forbruk fordelt på finansieringskilde i 2025.

Prosjekt	Bompenger	Post 30 Riksvei- investeringer	Post 63 Statlig bidrag Bussveien	Post 30 kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	Post 66 Belønning s midler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt- tvikling	Mva.	Total
Drift sekretariat	9											9
Drift Kollektiv					226		186	73				485
Drift Kollektiv					226							226
Økt rutefrekvens							186					186
Reduserte billettpriser								73				73
Sykelstamvegen				259								259
Bussveien Korridor 1-4	72		524		215	100			60		199	1 170
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå				33							6	39
TKV rv 509 Sør-Tjora- Kontinentalveien	13											13
Programområde sykkel	80										15	95
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	73										14	87
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	4			67							15	86
Rv. 44 krysstiltak Stangeland	15										3	18
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	4										1	5
Programområde kollektiv	50										10	60
Sandnes- og Skeiane stasjon										130		130
TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	3											3
E39 Hove Osli	30	162										192
E39 Smiene – Harestad	92											92
Fv. 505 Foss Eikeland - E39	5											5
E39 Figgjo-Ålgård	2											2
Total	452	162	524	359	441	100	186	73	60	130	262	2 749

Likviditet

Totalt er det summert inntekt på 5 149 mill kroner mot kostnader på 2 749 mill kroner i 2025. Dette gir en estimert bankbeholdning ved utgang av året på 2 400 mill kroner og dermed ingen lånebehov i 2025.



Prosjektomtale aktuelle prosjekter

Drift kollektiv

Prosjektet Drift kollektiv i hovedporteføljen er en samling av flere tiltak som utføres av Rogaland fylkeskommune og Kolumbus.

I 2025 skal det blant annet gjennomføres følgende:

- Økt ruteproduksjon
- Mobilitetspakken
- Digitale tjenester
- Økt markedsføring
- Elektrifisering av bussflåten
- Bussveien (ATL)
- Takstsamarbeidet med jernbanen

Sykkelstamvegen

Sykkelstamvegen er en 13 kilometer lang sykkelvei mellom Sandnes og Stavanger, fra Oalsgata i sør til Madlaveien i nord. Formålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, da spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området og nytt sykehus og Universitetet i Stavanger. Siste 2,5 km er under bygging i 2025 og har forventet åpning sommeren 2026.

Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i Bymiljøpakken. Bussveien er vurdert å ha høy måloppnåelse for både sykkel, gange, kollektiv og tilpasning til næringstransport. Når Bussveien er ferdig, blir den Norges første fullverdige bussveisystem.

Styringsgruppen prioriterer korridor 1 på Bussveien mellom Stavanger sentrum og Havnegata i Sandnes. Bussveien mellom Sandnes sentrum og Stavanger skal åpnes i 2026.

**FV. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland**

Oalsgata og fylkesvegdelen av krysstiltak Stangeland har fra oppstart prosjektering i 2022 blitt sett på som ett prosjekt som skal bygges samtidig. Oalsgata er hovedrute for sykkel og blir en viktig kobling mellom sykkelstamvegen langs E39 og Sandnes sentrum. Oalsgata regnes som en ulykkesbelastet strekning og mangler et tilfredsstillende tilbud for de myke trafikantene. Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelløsning med eget gangfelt og bygging av to nye kulverter som er tilpasset ny løsning ved Stangeland skole. Reduksjon av antall kryss og avkjørsler vil bedre framkommeligheten til syklende og gående og bedre trafiksikkerheten. Begge prosjektene har vedtatt reguleringsplan med byggestart tidlig 2025.

FV.4584 Dusavikveien

Dusavikveien ligger sentrumsnært, inngår i hovedsykkelveinettet i Stavanger og er en regional sykkelrute. Prosjektet vil gi et sammenhengende bedret sykkeltilbud mellom Tasta bydel og Stavanger sentrum. Prosjektet skal utvide dagens veibane for å gjøre plass til sykkelfelt på begge sider og ensidig fortau. Prosjektet skal også oppgradere kollektivholdeplassene på strekket. Det jobbes med prosjektering og kostnadsreduserende tiltak for prosjektet i 2025.

Sandnes stasjon

Sandnes stasjon inneholder oppgraderingstiltak som skal bidra til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, bussvei og annen kollektivtrafikk til og fra Sandnes stasjon og Ruten. Oppgraderingen består også i å sikre at Sandnes stasjon skal få så god universell utforming som mulig. Planlagt ferdigstillelse er våren 2025.

Transport korridor vest

Hovedmålet med prosjektet er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk gjennom etablering av tungbilfelt, samt bedre trafiksikkerheten og støyforholdene på strekningen. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og



trafikksikkerhet for gående og syklende langs strekningen. Transportkorridor vest er en omkjøringsveg med formål å gi bedre tilkomst til og fra E39 for næringstransport til Stavanger lufthavn Sola, stamnetthavnen Risavika havn og virksomheter i Dusavika og Mekjarvik. TKV består av flere delprosjekt.

E39 Ålgård-Hove

Hovedmålsetting for prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet, samt knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og trafikk til Sør- og Østlandet. Delstrekningen Osli-Hove fikk oppstartsbevilgning i statsbudsjettet for 2022 og er planlagt ferdigstilt våren 2026.

Fv. 505 Foss Eikeland- E39

Strekningen er den gjenstående delstrekningen av ny vegforbindelse mellom E39 og Ganddal godsterminal og skal gi forutsigbar og effektiv forbindelse for næringstrafikk. I 2025 jobbes det med å få fastsatt et endelig planprogram for prosjektet etter høringsrunde i 2023 og 2024.

E39 Smiene- Harestad

Prosjektet vil binde sammen Eiganestunnelen og Rogfast når det åpner. Formålet er å bedre fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk. Det er planlagt en miljøkulvert mellom Tasta skole og grøntarealet mot Stokkavannet for å skjerme for støy, samt få et sammenhengende grøntdrag mellom boligbebyggelse og turområdet.



Innmeldte tiltak programområdene

Programområde sykkel

Part	Prosjektnavn	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.24	Revidert budsjett 2025
Stavanger	Sandvikveien	103,9	66,7	36,5
Stavanger	Rektor Steens gt./Cort Adelers gt.	33,6	19,0	14,6
Stavanger	Hannasdalsgata (del 2)	31,0	19,8	11,2
Randaberg	Krystallveien	29,2	0,5	0,4
Sola	Åsenvegen	52,9	0,3	0,56
Stavanger	Steingata	13,4	0,9	0,5
Stavanger	Musegata fra Paradis stasjon	10,2	2,9	4
Rogfk	Plan Misjonsveien	5,9	3,1	2
Randaberg	Plan Vistnesveien	10,2	-	5,1
Sandnes	Dyre Vaas vei	12,7	1,2	1,5
Rogfk	Madlaveien øst for Kristine Bonnevis veg	3,2	2,4	0,8
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50 %	48,9	45,6	0,9
Stavanger, Sola, Sandnes	Mindre investeringstiltak: Skilting til sykkelstamveien og til flyplassen		-	0,5
Stavanger	Mindre investeringstiltak: Oppgradere kryss		-	1
Sandnes	Fv 4532 Løwenstrasse	34,8	-	0
Stavanger	Bergelandsgata - Birkelandsgata	21,5	-	0,5
Stavanger	Hjelmelandsgata	25,6	-	5
Stavanger	Christian Bjellandsgate	51,2	-	0,5
Stavanger	Opheimsgata	20,5	-	0,5
Alle	Prosjekter i garanti periode			1
Delsum		508,6	162,3	87,1

Overførte prosjekter fra 2024

Sandnes	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	15,7	1,4	6,0
Rogfk	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	10,7	10,4	0,5
Rogfk	Torvmyrveien	55,3	47,3	0,4
Rogfk	Randabergveien	6,7	6,2	-
Rogfk	Randabergveien på Tasta	7,3	7,0	0,8
Totalsum		604,3	234,6	94,8



Programområde gange

Part	Prosjektnavn	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.24	Revidert budsjett 2025
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	48,2	16,7	9,6
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	7,4	1,2	-
Stavanger	Klubbsekskapet - Olavskleivå	8,5	0,3	0,8
Stavanger	Arne Rettedals gt	9,8	1,7	0,3
Stavanger	Øvre Holmegate	10,1	0,3	9,8
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	49,2	45,9	0,9
Randaberg	Tungenesveien	0,6	-	0,3
Sandnes	Forbindelse Torvveien	8,5	1,8	6,7
Stavanger	Eiganesveien	25,6	-	0,5
Sandnes	Ungdomsaksen nedre del	17,9	-	4,0
Randaberg	Ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum	9,7	-	5,1
Stavanger	Offentlig heis mellom Lars Hertervigsgate og Olav Kyrres gate (UU-tiltak)	25,6	-	-
Sandnes	Snarvei Frøyerveien til Åsveien	1,3	-	1,3
Alle	Prosjekter i garantiperiode			1,0
Delsum		222,5	67,9	40,3

Overførte prosjekter fra 2024

Sola	Gangfelttopphøyning og intensivbelysning, Sande Skole	1,4	0,0	0,5
Sola	Intensivbelysning gangfelt, Sandesletta og Åsenveien	0,3	-	0,2
Sola	Tellepunkt, gående sentrum	1,2	-	1,1
Stavanger	Stiftelsesgata, Bergelandsgata til Kongsgård	5,3	1,5	-
Totalsum		229,2	69,4	41,6



Programområde trafiksikkerhet

Part	Prosjektnavn	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.24	Revidert budsjett 2025
Stavanger	Sjøhagen	37,1	16,3	12,0
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	10,1	6,1	0,3
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	6,0	0,0	2,0
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	20,1	1,1	10,0
Statens vegvesen	E39 Trafikkstyring på motorveien	81,7	21,0	1,4
Stavanger	TSU: Oscar Wistings gate, belysning i 3 gangfelt			1,9
Randaberg	TSU: Endrestø - Kvernbekkveien, etablere fortau og overgang			0,3
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	7,9	1,7	5,5
Rogfk	To underganger Nesbuveien	63,1	27,2	10,9
Stavanger	Oddahagen	1,8	1,7	0,1
Sola	Nesbuvegen x Åsnutvegen	20,8	-	-
RFK	Auglendsveien	5,1	-	-
Stavanger	Gauselvågen Nord del 2	10,2	-	0,5
Alle	Prosjekter i garantiperiode			0,5
Delsum		263,9	75,1	45,4
Overførte prosjekter fra 2024				
Rogfk	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	11,1	10,8	0,4
Total sum		275,0	85,9	45,8



Programområde kollektiv

Part	Prosjektnavn	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.24	Revidert budsjett 2025
Rogfk.	Auglendsdalen	46,8	9,7	4,8
Stavanger	Kongsgata og Klubbegata	226,2	6,3	8,0
Rogfk.	Korridor øst: Verkskata	59,6	7,8	4,7
Rogfk.	Gravarsveien sør	184,3	-	5,0
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	9,2	0,4	1,7
Randaberg	Hagafjell	8,9	0,8	0,3
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	17,2	0,4	0,2
Stavanger	Korridor øst Holmen	24,5	-	-
Stavanger	Folkevisseveien	17,0	7,2	7,0
Stavanger	Rogalandsgata	7,8	0,1	0,5
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	9,4	1,1	5,0
Stavanger	Mindre investeringstiltak: Holdeplass Heddeveien	2,1	-	2,1
Sandnes	Buggelandsbakken	6,8	0,6	4,5
Rogfk.	Mindre investeringstiltak: FV 510 sentrumsvegen Oppgradering holdeplass	0,63	-	0,63
Rogfk.	Mindre investeringstiltak: Oppgradering holdeplasser Øvre Stokkavei	0,56	-	0,56
Rogfk.	Del 1 Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug	512,0	-	3,1
Rogfk.	Fv. 440 Hillevåg -Schancheholen	20,5	-	2,2
Rogfk.	Verksalmenningen-Kjelvene	204,8	-	3,5
Rogfk.	Universell utforming av holdeplasser på utvalgte ruter	20,5	-	2,0
Rogfk.	Snarvei til holdeplasser	12,3	-	3,1
Delsum		1 391,0	34,3	58,9
Prosjekter overført fra 2024				
Sandnes	Mindre investeringstiltak: Sykkelparkering Sandnes stasjon	1,2	-	1,2
Total		1 392,2	34,3	60,1



Endring fra årsbudsjett 2025 til revidert årsbudsjett 2025

Part	Prosjektnavn	Styringsmål	Årsbudsjett 2025 jf sak 11/2025	Revidert budsjett 2025
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	-	-
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	783	-	-
	Drift sekretariat	149	12	9
0	Bomstasjoner 38 STK	88	-	-
1	Drift Kollektiv	3 955	509	485
	<i>Drift Kollektiv</i>	2 007	250	226
	<i>Økt rutefrekvens</i>	962	186	186
	<i>Reduserte billettpriser</i>	533	72	73
2	Sykelstamvegen	2 117	428	259
3	Bussveien Korridor 1-4	13 602	1 287	1 170
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 636	1 092	1 095
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St. - Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)</i>	2 963	144	60
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 477	52	5
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	137	4	3
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	390	5	6
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	517	99	39
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	839	138	13
6	Programområde sykkel	853	145	95
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	850	221	87
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ls	639	183	86
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	102	37	18
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ls	327	51	5
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 891	159	60
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	188	127	130
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	304	8	3
10	TKV fv. 409	499	-	-
11	E39 Hove-Ålgård	-	-	-
11(2)	Kryss E39 Bråstein	95	-	-
11(3)	E39 Hove Osli	734	248	192
12	E39 Smiene - Harestad	4 240	43	92
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	538	-	-
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	982	9	5
14	Planlegging Sandnes øst	52	-	-
15	Figgjo-Ålgård	3 169	-	2
16	Osli-Figgjo	4 245	-	-
	Sum kostnader	41 953	3 704	2 749



Kristine Gramstad Wedler
Sekretariatsleder
kristine@bymiljøpakken.no

Berit Johnsen
Controller
controller@bymiljøpakken.no

Lene Simonsen
Controller
controller@bymiljøpakken.no

Kjersti Reppen Karlsen
Rådgiver
kjersti@bymiljøpakken.no

Are Hauge Braaten
Kommunikasjonsansvarlig rådgiver
kontakt@bymiljøpakken.no
+47 986 64 231



Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

25/2657-

17. juni 2025

Byvekstavtalen for Trondheims-området – utkast til referat fra møte i politisk styringsgruppe

Vi viser til møte i politisk styringsgruppe for byvekstavtalen for Trondheims-området 23. mai 2025. Vedlagt følger utkast til referat fra møtet. Vi ber om å få eventuelle merknader innen 1. juli 2025.

Til sak 3b har vi følgende kommentar: 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 bompenggebidraget 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 bompengeinntektene 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.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Mari Braaten
Larssen
22 24 83 56

Kopi
Kommunal- og distriktsdepartementet

Adresseliste
Jernbanedirektoratet
Malvik kommune
Melhus kommune
Orkland kommune
Skaun kommune
Statens vegvesen
Statsforvalteren i Trøndelag
Stjørdal kommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune