

MØTEREFERAT

Til stede

Vår dato: 10.12.25

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen – leder
Iren Aina Bastholm, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
Petter Lindseth, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Line Fjørstad, Trondheim kommune

Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

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

Forfall:

Gunn Iversen Stokke
Kjetil Reinskou, Trondheim kommune

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen
Anne-Irene Enge, Malvik kommune
Morten Bostad, Melhus kommune
Lavrans Skuterud, Orkland kommune
Frank Johansen, Skaun kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
John Kenneth Selven, Trondheim kommune
Tone Merethe Aasen, Trondheim kommune
Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Torhild Aarbergstøtten, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune

Tor Sæther, Statsforvalteren
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

Forfall

Stig Roald Amundsen, Malvik kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 21. november**

Saksnr	Tittel	Part	Sakstype
42/25	Status måloppnåelse/trafikkutvikling	Sek	Orientering
43/25	Status gateprosjektene	Trfk	Orientering
44/25	Status og fremdrift på arbeid med « Flere tog på Trønderbanen» (Effektpakke 19).	Bane Nor	Orientering
45/25	Tertialrapport 2/2025	Sek	Beslutning
46/25	Haakon Vlls gate – beslutning videre prosess	Trfk	Beslutning
47/25	Lilleby skole – Nordtvedts gate: Justert P50-verdi	Svv	Beslutning
48/25	Tverrforbindelse Stjørdal stasjon – finansieringsbeslutning (Sk)	Sk	Beslutning
49/25	Mva-kompensasjon – prosess	Sek, Trfk og Tk	Beslutning

50/25	Konsekvenser av bruk av bompenger til kollektiv drift	Trfk	Beslutning
51/25	Oppfølging av utredningsmandat Mobilitetsanbudet i Stor-Trondheim (MST) (Trfk)	Trfk	Beslutning
52/25	Marginalliste til HP 26-29	Sek	Beslutning
53/25	Brundalsforbindelsen - løypemelding	Tk	Orientering
54/25	Miljøpakken i media	Sek	Orientering
	Eventuelt - Møtedatoer vår 2026	Sek	

Møtereferat

Referat fra møte 17. oktober 2025 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 6. november

Sak 114 - Investeringsbeslutning Fv. 708 Vollmarka GSV (Trfk): Beslutter at saken utsettes til etter at HP 26-29 er vedtatt.

Byutredning for Trondheimsområdet på lokal høring

Det orienteres om at Byutredningen for Trondheims-området er sendt til partene på høring. Lenke til Byutredningen: [Høring av byutredningen for Trondheims-området 2025 | Statens vegvesen](#)

Konklusjon: Kontaktutvalget tar sakene til orientering.

42/25 Status måloppnåelse/trafikkutvikling (Sek)

Bente Gravaas orienterte om status for måloppnåelse og trafikkutvikling i miljøpakkeområdet.

Byindeksen, i form av tre års glidende endring i trafikk gjennom tellepunkt, viser fortsatt at veksten er drøyt fem prosent høyere enn i 2019. Det er viktig å huske på at det er usikkerhet knyttet til byindeksen, og at den kun viser endring over tid gjennom tellepunkt som i hovedsak ligger på hovedvegnettet. Trafikken var siste år i gjennomsnitt lavere.

Kollektivtrafikken har fortsatt vekst i første del av 2025, med ni prosent flere påstigende passasjerer i sone A på buss/trikk og 16 prosent flere reiser med tog i sone A.

I januar-oktober var det i sykkeltellere med historikk rundt 15 prosent flere syklende enn i 2019, og fem prosent vekst sammenlignet med samme periode 2024.

Rapport basert på nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) for 2024 er nå publisert på Miljøpakken.no. Den viser en positiv utvikling i form av at de bosatte reiser miljøvennlig på en større andel av sine reiser. Det grove bildet er at de bosatte i Trondheim kommune reiser mer miljøvennlig enn omegnskommunene. Også innad i Trondheim er det store forskjeller, hvor de bosatte sentrumsnært i gjennomsnitt reiser mindre med bil enn de som bor lengre fra sentrum. Dette kan blant annet skyldes avstand til målpunkt og tilbud for gående, syklende og kollektivreisende.

Les flere tall og utfyllende beskrivelser i digital rapport ved å følge denne linken: <https://infogram.com/status-maloppnaelse-november-2025-1hmr6g8gprk9o2n> eller se pdf. i vedlegg.

Diskusjon:

Trfk: Befolkningen i Trondheim har økt med 3 %, men allikevel øker andel reiser på kollektiv, sykkel og gange, og med bil. Hva med utkjørte kilometer?

Sek: Antall reiser har økt, men dette sier ikke noe om kjørte kilometer.

Trfk: Viktig at vi går litt dypere i dette, for å se om tiltakene vi finansierer har en virkning.

Leder: Må jobbe videre med årsaker og måloppnåelse.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

43/25 Status gateprosjektene - orientering (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte 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 buss desember 2025, bil februar 2026
Nordre Ilevollen	Ferdig	jan.23	jun.25	Ferdig				Ferdig
Kongens gate	Forslag ny styringsramme	aug.24	nov.26	Trafikkåpning				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	Utrekningsestimat	okt.27	des.29	Prosjektavklaring				Denne oppdateres etter valgt konsept
Innherredsveien, vest	Avsetning	n/a	n/a	Konseptvalg				Denne oppdateres etter valgt konsept
Olav Trygvassons gate	Avsetning	n/a	n/a	Konseptvalg				

Diskusjon

Trfk: For Kongens gate må BaneNor ta en del av risikoen for tog-kulverten. Viktig å få til en avtale der. Spørsmål til Nyhavna, den skal på høring i Q1. Kan TK si noe om status for å få saken ut i løpet av Q1, og når kan saken forventes å bli vedtatt? Olav Trygvassons gate og den nordøstre kvadranten, hvordan er framdriften?

Tk: Gateprosjektene er høyt prioritert, også i reguleringsprosessen. For Nyhavna er målet å få tilleggsalternativet ut på høring på Nordøstre kvadrant, men vi legger opp til et felles prosjektmøte med kommunen.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

44/25 Status og fremdrift på arbeid med « Flere tog på Trønderbanen» (Bane Nor)

Aleksander Mosbakk (Bane Nor) orienterte om status og fremdrift på arbeid med "Flere tog på Trønderbanen" (Effektpakke 19).

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

45/25 Tertilrapport 2/2025 (Sek)

Anna Carlsen orienterte.

Tertilrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på 250 prosjekter. Per 2. tertial (T2) disponerer etatene økonomiske rammer på drøyt over 2,9 mrd. kr. De rapporterer en total årsprognose på 1,9 mrd. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk ved utgangen av året på 1 mrd. kr.

I rapporten er det en tabell som viser prosjektene som bidrar mest til etterslepet. Det er 15 prosjekt med etterslep på 15 mill. eller mer. Disse 15 prosjektene står for 575,6 mill. kroner (56%) av etterslepet.

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 grunnlag til å vurdere behov for eventuell revidering av Miljøpakkens årsbudsjett.

Hovedforklaringene til manglende gjennomføring/fremdrift er høy tildeling, intern organisering, mangel på interne ressurser, optimistiske budsjettinnspill og utsatt sluttarbeid. Enkelte etater har tatt grep og forventer bedre gjennomføringsevne fremover.

Partene er bedt om å rapportere T2 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. 2 tertial 2025 (ihht. til oversendt mal)

Vurdering fra sekretariatet

Sekretariatet mener at arbeidet med rapportering kan forbedres ytterligere, forutsatt at:

- Rapportene leveres innen fristen
- Overordnet vurdering inneholder konstruktive kommentarer som beskriver totalstatus per etaten
- Eventuelle prosjektendringer fra forrige rapportering må beskrives i tabellen (status framdrift og økonomi)

Til neste rapportering vil sekretariatet jobbe med en tydeligere bestilling til hva som forventes av rapporteringen. Dette i dialog med partene.

Tertilrapporten må sees på i sammenheng med saken 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. Det vil først fremgå av årsrapporteringen.

Diskusjon

Sek: Det vil bli et noe redusert etterslep etter rebudsjetteringen i høst, 116 mill. Men fortsatt stort etterslep som må tas på alvor.

Trfk: Det er viktig med gjennomføringsevnen, så det er bra at sekretariatet pusher på. Er det gjort noen vurdering av situasjonen per november?

Sek: Etterslepet har en tendens til å øke mot slutten av året, men det er ikke vurdert situasjonen per oktober.

Tk: Veldig bra å plukke ut 15 prosjekter som utgjør størstedelen av etterslepet. Vi har utfordringer med å få ting gjennomført. Tk tar dette veldig alvorlig, og jobber med forbedringer.

Trfk: Viktig å få påtrykk på de kostnadstunge prosjektene, spesielt H7 og prosjekter rundt.

Nyhavna er også viktig å ha fokus på. Viktig for å få brukt fylkeskommunale midler, å få fortgang i de store prosjektene.

SVV: Mht. Nyhavna så tar det bekymringsverdig lang tid å få på plass planene for området. Det er usikkert hva Tk vil med området, og både SVV, utbyggere og fylket venter på beslutninger.

Leder: Viktig å holde trykket på gjennomføringsevne, og vurdere alternativer ved dårlig framgang.

Vedtak:

- **Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 2 - 2025**

46/25 Haakon VII's gate – beslutning videre prosess (Trfk)

Sammendrag (laget av Gemini)

Fylkesutvalget har vedtatt å legge **sidestilt kollektivløsning** til grunn for videre planlegging av Haakon VII's gate. I det videre arbeidet vurderes to sidestilte konsepter innenfor det politiske vedtaket (betegnet som alternativ 3 og 4):

- **Alternativ 3** (Minimumsløsning/faktisk 0+) for rask og kostnadsreduert gjennomføring
- **Alternativ 4** (Sidestilt optimalisert) som ville gitt høyere måloppnåelse, men krevd mer utredning og utsatt anleggsstart til etter 2030.

Fylkeskommunen og Programrådet anbefaler at det videre arbeidet tar utgangspunkt i **Alternativ 3**, og at prosjektet går over i detaljplanleggingsfasen. Som en del av det innledende arbeidet skal det spesifikt vurderes en løsning uten lysregulering for å optimalisere fremkommeligheten for sykkel og kollektiv. Dette skal sikre at prosjektet holder fremdrift for anleggsstart i 2028, i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.

Innledende kommentar

Trøndelag fylkeskommune orienterte sist Programrådet om utredningen for Haakon VII's gate i sak 109/25. Her ble hovedinnhold, vurderinger og behov for videre avklaringer drøftet.

Etter dette har fylkeskommunen fått et politisk vedtak om å legge sidestilt løsning til grunn for videre planlegging av prosjektet. Denne saken fremmes for å avklare hvordan arbeidet skal følges opp innenfor rammene for Metrobuss i byvekstavtalen.

Metrobussprosjektet omfatter et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på infrastruktur. Metrobussene skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter. Med god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og publikumsområder, bussmateriell, vognmateriell, rask fremføring og god regularitet. *Tenk bane, kjør buss.*

Figur 1: Utdrag fra byvekstavtalen

Som tidligere påpekt i orienteringer til både Programrådet og Kontaktutvalget er det viktig å avklare hvilke prosjekter som skal realiseres eller igangsettes innen utgangen av 2029. Saken skal derfor bidra til en felles forståelse av veien videre for Haakon VII's gate. Fylkeskommunen innstiller på at det videre arbeidet skjer med utgangspunkt i sidestilt løsning, i tråd med fylkesutvalgets vedtak 30. september 2025.

Bakgrunn

Haakon VII's gate ble bygget om rundt 2010, på et tidspunkt da buss ikke trafikkerte strekningen. Bussfremkommelighet var derfor ikke et mål for ombyggingen. Siden den gang har arealbruken i området endret seg betydelig, og den nye kommuneplanens arealdel (KPA) legger til grunn ytterligere fortetting og transformasjon mot Lade og Leangen.

Metrobuss ble innført i 2019, og Haakon VII's gate ble da tatt i bruk som hovedtrasé. Det ble gjennomført mindre tiltak for framkommelighet og midlertidige holdeplasser innenfor tilgjengelige rammer. Samtidig ble det pekt på behovet for en permanent løsning som kunne ivareta metrobussens behov på lang sikt og støtte opp under ønsket byutvikling.

Trøndelag fylkeskommune gjennomførte i 2022–2023 en konseptutredning. Denne konkluderte med at både bil, buss og sykkel fortsatt må ha plass i gata, men at kollektivtrafikken bør prioriteres tydeligere.

På bakgrunn av dette ble prosjektet videreført som en del av metrobussporteføljen i byvekstavtalen. Fylkeskommunen, som tiltakshaver, gjennomførte deretter en mer detaljert utredning i 2024–2025, med tre hovedalternativer:

- Sidestilt 0+, som bygger på dagens løsning med lokale forbedringer.
- Sidestilt etter N100, som innebærer kollektivfelt langs kantstein.
- Midtstilt, med kollektivfelt i midten og fysisk separasjon fra øvrig trafikk.

Programrådet fikk en statusorientering om prosjektet i september, der det ble nevnt at fylkeskommunen hadde behov for intern avklaring og forankring før beslutningssak ble forelagt Miljøpakken. Saken ble løftet til politisk avklaring i fylkesutvalget 30/9, en sak som også gir mer informasjon om bakgrunn og innhold. Lenke til dokumenter for politisk sak finnes her: [Politiske møter - Møter - Fylkesutvalget 2023–2027 \(30.09.2025\)](#)

I Fylkesutvalget 30. september 2025 vedtok at sidestilt kollektivløsning skal legges til grunn. Det ble gjort følgende vedtak som da Trøndelag fylkeskommune har som sitt mandat:

Fylkesutvalget 2023–2027 har behandlet saken i møte 30.09.2025 sak 174/25

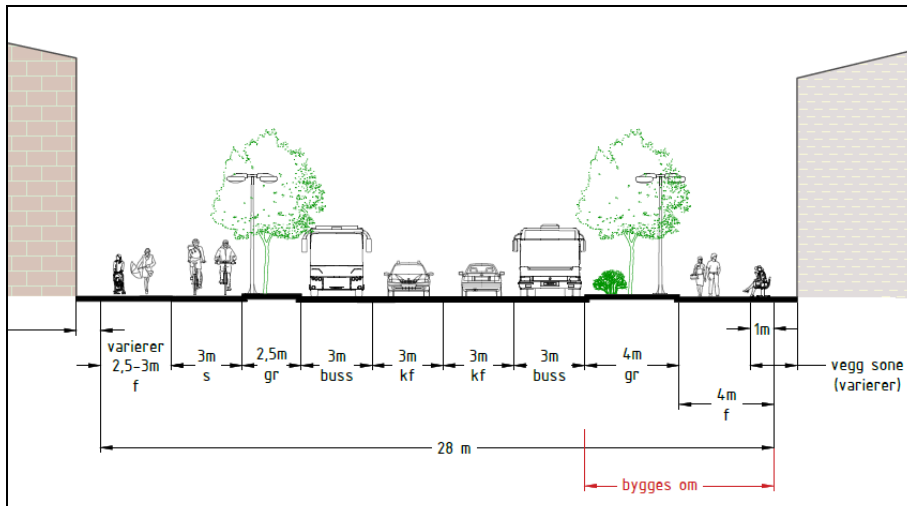
Fylkesutvalget sitt vedtak

Fylkesutvalget slutter seg i hovedsak til fylkesdirektørens vurderinger i saken, og vedtar følgende skal legges til grunn for videre prosess:

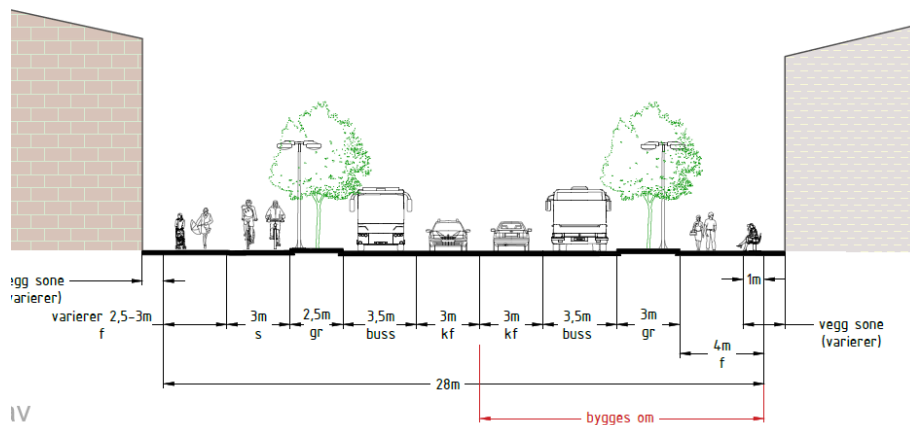
1. Sidestilt løsning legges til grunn for videre planlegging av Haakon VII's gate
2. Jarleveien opprettholdes med dagens fire felt som prinsipp, og med nødvendige justeringer innenfor eksisterende tverrprofil
3. Utfordringene i Jørgenveien/Leangenbrua håndteres som et eget prosjekt
4. Gatene som er nevnt i vedtaket er av avgjørende betydning for busstilbudet i byen, og er sentrale Metrobusstraseer. Løsningene som velges i samråd med partene i Miljøpakken må hensynta dette.

Fakta

I utredning som er utført er det sett på to varianter av sidestilt løsning for buss, en som tar utgangspunkt dagens kjørefeltbredder og en variant som har kjørefelt i tråd med N100. Felles for disse er at sykkelveien på nordsiden forslår tatt ut og erstattes av fortau. Se figurer under. Disse løsningene baserer seg på tradisjonelle sidestilte kollektivfelt som opphøres i forkant av hvert kryss for å slippe inn høyresvingene kjøretøy. Det er ikke lagt opp til noe avkjørelssanering i disse alternativene. I utredningen er det gjort trafikkberegninger og andre vurderinger av løsningen.



Figur 2: Sidestilt med dagens kjørefeltbredde - Utredet som alternativ null +



Figur 3: Sidestilt med kjørefelt i tråd med N100 - Utredet som alternativ N100

Felles for disse er at sykkelveien på nordsiden foreslås erstattet med fortau. Begge baserer seg på tradisjonelle sidestilte kollektivfelt som opphører i forkant av kryss for å slippe inn høyresvingende trafikk. Det er ikke lagt opp til avkjørselssanering i noen av alternativene.

Det er gjennomført trafikkberegninger, modellering i Aimsun og vurderinger av samfunnsvirkninger. Det vises til utredningsrapporten i sin helhet.

Fylkeskommunens vurderinger etter politisk vedtak

Fylkeskommunen har, i etterkant av fylkesutvalgets behandling, gjort en oppdatert vurdering av hvordan sidestilte alternativ kan konkretiseres og utvikles før oppstart av reguleringsplan. Dette skyldes at de to opprinnelige variantene, "0+" og "N100", har usikker grad av måloppnåelse, innhold og kostnad. Dette ble omtalt i saken til fylkesutvalget, der det ble påpekt at «0+»-alternativet i praksis går ut over rammen for et reelt null pluss-alternativ, mens «N100»-alternativet har usikkerheter knyttet til planavklaringer og faktisk omfang av nødvendige tiltak.

I det videre arbeidet vurderes derfor to sidestilte konsepter innenfor det politiske vedtaket. Disse betegnet som alternativ 3 og 4.

Det er ikke vurdert som aktuelt å avslutte prosjektet. Fylkeskommunen vurderer at dette ikke vil være et godt alternativ og vil opprettholde utfordringen i området for metrobuss og barriereeffekten for myke trafikanter.

Alternativ 3 – Minimumsløsning (faktisk 0+)

Dette alternativet innebærer et minimum av tiltak for å sikre gjennomgående kollektivfelt og tilrettelegging for metrobuss. Tiltakene består i hovedsak av oppmerking, fornying av kollektivfelt, oppgradering av holdeplasser og regulert rundkjøring ved idrettsanlegget. Kollektivfelt oppheves i forkant av kryss for høyresvingende trafikk.

Innhold	Minimumsløsningen vil innebære å gjøre så lite tiltak som mulig, men allikevel sikre gjennomgående kollektivfelt og på den måten oppnå den trafikale gevinsten for bussen Minimumsløsningen innebærer et minimum av tiltak for å realisere mer gjennomgående kollektivfelt. Det vil si følgende: - Etablere regulert rundkjøring ved innkjøring til idrettsanlegget - Eventuell oppgradering av holdeplasser og kjøreveg for metrobuss - Kun tillate høyresving av og på Haakon VII's gate - Etablere kollektivfelt i høyre kjørefelt som oppheves i forkant av hvert kryss - Opprettholde all øvrig infrastruktur med sykkelvei på begge sider og alle lyskryss  Virkninger av løsningen - Fremkommelighet for buss og øvrige trafikale virkninger er tilsvarende som for de to sidestilte løsningene i utredningen. Det innebærer at fremkommeligheten for buss forbedres betydelig og en tilsvarende forverring av fremkommeligheten for øvrig biltrafikk. - I forhold til de utredede sidestilte alternativer er det usikkert i hvilken grad man vil få den gevinsten som de har for å styrke
-----------------------	---

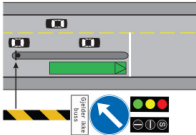
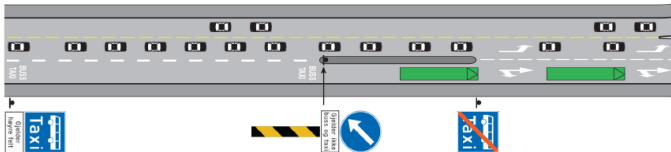
	blågrønn faktor og reduksjon av barriereeffekt. Disse virkningene kommer stort sett av at man utvider grøntrabatt og tar bort sykkelveg på den ene siden av gaten - Utover dette vil løsningen ikke endre øvrige samfunnsvirkninger fra dagens situasjon vesentlig - Denne løsningen har sannsynligvis den laveste usikkerheten og bør kun gjennomføres med gjeldende reguleringsplan.
Vurdering kostnader	Løsningen har et antatt utredningsestimat på ca <u>50-130 millioner kr.</u> avhengig av omfang på fornying og holdeplasser. Det vil derfor frigjøre ca 600 - 650 millioner kr

Alternativ 4 – Sidestilt optimalisert, utviklingskonsept

Dette alternativet bygger på N100-varianten, men åpner for justeringer som kan styrke metrobussens framkommelighet innenfor sidestilt prinsipp.

Målet er å oppnå en *robust løsning* i tråd med byvekstavtalens føringer, uten å gå ut over fylkesutvalgets vedtak.

Alternativet krever videre utredning.

Innhold	Sidestilt optimalisert vil innebære å utrede muligheten for å se på tiltak som kan være med å gjøre sidestilte løsninger enda mer attraktiv. Dette skal bidra til å sikre at målene i byvekstavtalen om at Metrobuss skal gjennomføres etter prinsippet: «tenk bane, bygg buss». For å få mer kunnskap om et slikt alternativ må det gjøres en utredning som også bør inkludere trafikkberegninger. Under nevnes noen aktuelle tiltak som bør vurderes i slik sammenheng: Aktuelle tiltak for å styrke metrobussen i sidestilt løsning: 1. Vurdere å sannere/slå sammen kryss og avkjørsler for å gi mer sammenhengende kollektivfelt 2. Se på muligheten for å ha kollektivfelt helt frem til lyskrysset og la andre kjørende ta alle svingebevegelser fra venstre felt – Vil kreve eget signal for kollektiv og muligens areal til mer rabatter. Løsning må utredes og avklares med VD.  3. Bruke fysisk deler for å redusere lengden hvor andre kjørende som skal til høyre får bruke kollektivfeltet. 
----------------	---

	Virkninger av løsningen - Fremkommelighet for buss og øvrige trafikale virkninger er ikke utredet og det er derfor usikkert. Men det er naturlig å anta at løsningen vil gi noe forbedret fremkommelighet for buss sammenlignet med «ordinær» sidestilt løsning. Samtidig vil det nok gi ytterligere negative virkninger for øvrig trafikk siden signalanleggene blir mer kompliserte - I forhold til virkninger for å styrke blågrønn faktor og reduksjon av barriereeffekt for myke trafikanter vil alternativet være relativt likt som dagens situasjon. Hvis det gjennomføres avkjørselssannering vil det kunne være positivt for myke trafikanter i området og forbedre ferdsel langs gata - Endring i avkjørsler vil kunne ha virkninger for beboere, næringsvirksomhet og vil kunne påvirke omkringliggende vegnett. Dette må utredes og belyses. - Denne løsningen har høyere usikkerhet enn øvrige alternativer og vil sannsynligvis kreve reguleringsplan.
Vurdering kostnader	Løsningen er ikke kostnadsestimert, og totale kostnader vil være helt avhengig av hvilke tiltak som anbefales at legges til grunn for videre arbeid. Kostnaden vil trolig ligge mellom normerte alternativ sidestilt og midtstilt, og dermed ikke frigjøre midler til øvrige metrobussprosjekt.

Oppsummering av alternativer og videre prosess

De to sidestilte alternativene som ble utredet i 2024–2025, «0+» og «N100», har gitt et viktig faglig grunnlag for den videre vurderingen, men vurderes ikke som tilstrekkelige som beslutningsgrunnlag for videre arbeid. På denne bakgrunnen har fylkeskommunen funnet det hensiktsmessig å justere alternativene slik at de i større grad fanger opp både fylkesutvalgets føringer og de faglige forbeholdene i saken.

De to videreutviklede variantene, Alternativ 3 og Alternativ 4, viderefører prinsippene fra de tidligere utredede løsningene, men med tydeligere avgrensning og forankring i byvekstavtalen:

- Alternativ 3 er en forenklet og kostnadsreduert løsning basert på dagens gateprofil
- Alternativ 4 er en videreutviklet versjon av N100, med større grad av kollektivprioritet og funksjonell robusthet.

Begge er innenfor rammen av fylkesutvalgets vedtak om sidestilt løsning, men gir ulike muligheter for ambisjonsnivå, varighet og utvikling over tid.

Alternativ 4 vurderes å gi høyere måloppnåelse for kollektivtrafikken og bedre langsiktig funksjonalitet, særlig når det gjelder regularitet og robusthet ved økende bussvolum. Løsningen har potensial til å skape en mer lesbar og helhetlig gate, med tydelig prioritering av buss og bedre forhold for gående og syklende.

Alternativet er imidlertid ikke tilstrekkelig utredet, og vil i praksis innebære å gå tilbake til utredningsfase. Løsningen medfører økt ombyggingsbehov, større inngrep i

eksisterende infrastruktur og høyere kostnader. I tillegg vil det formodentlig kreve reguleringsplan og avklaringer med Vegdirektoratet, ettersom enkelte forhold i utformingen ikke er fullt ut dekket av gjeldende praksis etter skiltforskriften.

En prosess som beskrevet over vil forlenge prosjektløpet betydelig og innebære et vesentlig større omfang og økonomisk ramme, med forventet anleggsstart først etter 2030. Fylkeskommunen vurderer derfor at Alternativ 4 kan vurderes i en senere fase. Fylkeskommunen vurderer at videre arbeidet tar utgangspunkt i Alternativ 3 – sidestilt minimumsløsning, som best samsvarer med fylkesutvalgets vedtak og den politiske vektleggingen av kostnadskontroll og gjennomførbarhet. Alternativet vil kunne gi måloppnåelse for kollektivframkommelighet innenfor en nøktern standard, samtidig som det kan åpne for videreutvikling mot en mer ambisiøs løsning på sikt.

For å sikre nødvendige avklaringer om prosjekttinnhold, kvalitet og redusere risiko for omprosjektering, anbefales det at prosjektet føres videre til detaljplanleggingsfasen, men uten formell oppstart etter plan- og bygningsloven. Denne fasen skal konkretisere løsningskonseptet og gi et realistisk bilde av kostnader, risiko og konsekvenser. Innledende arbeid bør starte med å fastsette et styringsmål for prosjektet.

Det legges fortsatt opp til at videre planlegging skjer i tett dialog mellom partene i Miljøpakken.

Med avklaring av konsept i årsskiftet 2025/2026, kan prosjektet detaljeres ytterligere slik at anleggsstart er realistisk i 2028. Dette vil sikre at prosjektet holder fremdrift i tråd med forpliktelsene i avtalen, samtidig som kostnadsnivå og måloppnåelse kan balanseres i den videre prosessen.

Diskusjon:

Tk: Støtter konklusjonen, bra at det blir en bra busskvalitet til en lavere kostnad.

SVV: Hvorfor tar det så lang tid å få igang tiltak i ferdig regulert område?

Det er viktig å ta i bruk sideområdene, og en videreutvikling av dette for å få opp framkommeligheten for kollektivtrafikken.

Tk: Enig om å videreutvikle sideområdene.

SVV: Begrepet sidestilt minimumsløsning høres tafatt ut. Løsningen er en betydelig forbedring for kollektivtrafikken.

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget vedtar faseovergang til detaljplanlegging, og at det videre arbeidet med prosjektet Haakon VII's gate i Trondheim tar utgangspunkt i sakens Alternativ 3 – sidestilt kollektivfelt. Innledende arbeid skal starte med å foreslå prosjektomfang og styringsmål. Kontaktutvalget ber spesifikt om at følgende punkter innarbeides som en del av innledende arbeid:**
 - a. Vurdere en løsning uten lysregulering for å optimalisere framkommeligheten for sykkel og kollektiv.**
 - b. Vurdere bruk av lokalvegnettet for å avlaste hovednettet.**

- 2. Kontaktutvalget slutter seg til fylkeskommunens vurdering om at Jarleveien opprettholdes med dagens fire felt som prinsipp, og med nødvendige justeringer innenfor eksisterende tverrprofil.**
- 3. Jørgenveien skilles ut som eget utredningsprosjekt innenfor rammen av H7-prosjektet.**

47/25 Lilleby skole – Nordtvedts gate: Justert P50-verdi (Svv)

Kjetil Strand orienterte.

1. Innledning

Rv. 706 Lilleby skole – Nordtvedts gate er del av hovedsykkelruten mellom Gildheim og Pirbrua. Styringsrammen for prosjektet 195 mill (23-kr) er basert på anslag gjennomført etter vedtatt reguleringsplan i 2022. Det er gjennomført nye vurderinger som gjør at SVV har en oppdatert P50-verdi for prosjektkostnaden.

2. Bakgrunnsinformasjon

Prosjektet har en vedtatt styringsramme i Miljøpakken på 195 mill. (23-kr). I 24-kr (siste kjente indeks) tilsvarer dette 200 mill.

I mai 2025 ble det gjort nye vurderinger knyttet til enhetspriser og usikkerhetsfaktorer i prosjektet, noe som økte kostnaden fra 200 til 206 mill (24-kr). Utover dette ble det ikke gjort noen endringer knyttet til prosjektomfang eller utførelse.

I kvalitetssikringen av dette kostnadsanslaget ble det påpekt at byggherrekostnader og rigggkostnader var kalkulert noe lavt ift. seneste erfaringstall, og det ble anbefalt å justere disse postene. Justering av Anslag ble gjennomført i september 2025.

Nye vurderinger knyttet til enhetspriser, usikkerhetsfaktorer, rigg- og byggherrekostnader tilsier at prosjektkostnaden kan bli større enn hva som ble lagt til grunn i anslaget i 2022, og SVV ber derfor om at prosjektets styringsramme økes med 20 mill. 24-kr til 220,2 mill. 24-kr iht. siste Anslag.

3. Etatens forslag/anbefaling

SVV mener det er viktig å ta høyde for den ekstra usikkerheten knyttet til prosjektgjennomføringen våre nye vurderinger viser til, og ser det derfor som hensiktsmessig å legge til grunn en høyere styringsramme for prosjektet. Samtidig så ser SVV at dersom styringsrammen skal øke på et prosjekt, så må vi foreslå inndekning. SVV foreslår derfor at en større del av Rv 706 Nordtvedts gate – Pirbrua finansieres opp i neste avtaleperiode for å dekke inn for den nye prognosen på Lilleby skole – Nordtvedts gate.

Prosjekt	Konstnads anslag (P50-verdi)	Kronev erdil (år)	Faktor	Finansierings- behov 26-kr	Tidligere bevilget	
Rv. 706 Nordtvedts gate - Pirbrua	468,30	2023	1,109	519,2	4,1	
	Restbehov i 2026-kr.	Budsjet t 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	2030
	515,1	0,0	80	165,0	200,0	70,0
Prosjekt	Konstnads anslag (P50-verdi)	Kronev erdil (år)	Faktor	Finansierings- behov 26-kr	Tidligere bevilget	
Rv. 706 Lilleby skole - Nordtvedts gate	220,20	2024	1,082	238,2	98,7	
	Restbehov i 2026-kr.	Budsjet t 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	2030
	139,5	20,0	85,0	34,2		

Vedtak:

- **Kontaktutvalget gir sin tilslutning til at styringsrammen for prosjektet Rv 706 Lilleby skole – Nordtvedts gate settes til 220,2 mill. 24-kr.**
- **Justeringene i periodiseringen for prosjektet Rv 706 Nordtvedts gate – Pirbrua og endret styringsramme for prosjektet Rv 706 Lilleby skole – Nordtvedts gate legges til grunn ved samordning av Miljøpakkens Handlingsprogram 2026-2029.**

48/25 Tverrforbindelse Stjørdal stasjon - finansieringsbeslutning (Sk)

Vegard Storvold (Bane Nor) orienterte.

Sammendrag (laget av Gemini)

Prosjektet gjelder finansieringsbeslutningen for tverrforbindelsen ved Stjørdal stasjon, som er et viktig byutviklingsgrep og et sentralt avtalepunkt i Byvekstavtalen. Byggingen av ramper og kulvert, som er prioritert for å sikre fremdrift for "2 tog i timen" på Trønderbanen, forventes å starte i 2026. Prosjektets totale kostnadsramme er Kr 121 879 214 (2025), hvor Miljøpakken bidrar med inntil 108,4 millioner kroner av dette. Bane NOR er byggherre og bærer prosjektrisikoen.

Bakgrunn

Arbeidet med utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjon startet før og parallelt med at Stjørdal kommune ble etablert som part i byvekstavtalen. Det har gjennom årene vært mange forsøk på å finne løsninger for å utvikle stasjonsområdet og skape en god forbindelse på tvers av sporene og med god tilgang til spor. Arbeidet har fått mer tyngde etter at kommunen ble en del av byvekstavtalen med muligheter for finansiering av tiltak. Arbeidet med prosjektavklaring startet i 2020. Det ble da estimert kostnader for mulig tverrforbindelse som er beskrevet i «Knutepunktutvikling Stjørdal stasjon – en mulighetsanalyse» (januar 2023), se vedlegg. Mulighetsanalysen omfatter både utviklingen på selve knutepunktet og sanering av planovergang i Skolegata* Innherredsvegen. Tverrforbindelsen ligger inne i handlingsprogrammet for perioden 2025-2029 med byggestart i 2026 og ferdigstilling i 2029

Denne saken fremmes for å fatte formelt vedtak om oppstart av prosjektet.

Faktiske opplysninger

Kontaktutvalget behandlet en mulighetsanalyse i møte 03. februar 2023 (sak 7/23).

Kontaktutvalget konkluderte med at: *Sakens tas til foreløpig orientering. Arbeidet med knutepunktutvikling på stasjonsområdet i Stjørdal videreføres og det presiseres at finansiering må avklares nærmere.*

Ved gjennomføring av tiltakene må disse deles i mindre biter. Vurderingen rundt dette slik den ble gjort i 2023:

Siden flere tiltak i det totale prosjektet ennå er uavklart, må prosjektavklaringen for Stjørdal stasjon videreføres som ulike delprosjekt med ulike krav til framdrift og finansiering:

- **Ramper og kulvert**
- Buss, drosje og terminal
- Gang, sykkel i tilknytning til knutepunkt

Bane NOR har som målsetting å ha byggestart i 2026 for og tverrforbindelsen forventes bygget i 2026 –2027. Av hensyn til fremdrift for investeringer som Bane NOR skal gjøre for 2 tog i timen er det prioritert å fremme sak om finansiering av ramper og kulvert. De kostnadsestimer som ble gjort i 2021 av tverrforbindelse legges til grunn i denne saken.

Formannskapet behandlet finansieringssak for tverrforbindelsen 26.09.2024 og gjorde følgende vedtak:

Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon er et viktig byutviklingsgrep for Stjørdal kommune. Økonomirapporteringen i Miljøpakken viser at Stjørdal kommune er langt unna å bruke opp midlene til sine prosjekter i Miljøpakken. For 2024 er årsprognosen at Stjørdal kommune benytter kun 20% av tildelte midler. Prosjektet søkes derfor belastet minimumsrammen som kommunen er tildelt i Byvekstavtalen. I handlingsprogrammet for 2025 ble det vedtatt en ramme for tverrforbindelsen med finansiering fra Miljøpakken med 108,4 millioner inkl. mva. Prosjektet er beskrevet i prosjektark til Handlingsprogrammet og vurdert av partene at skal gjennomføres.

Ramma for Stjørdal kommune gjengis her:

7.1 Stjørdal kommune

Tabell 7.2: Tiltaksplan Stjørdal kommune, 2025-29.

Prosjekt	Styrings- ramme (Utrekn. estimat)	2025	2026	2027	2028	2029	2025- 29	Ansv. etat
Innherredsveien, Stjørdal	(203)	30	90	60			180,0	Trfk
GSV langs Ringvegen	(65)	1,5					1,5	StjK
Tverrforbindelsen sykkel, Stjørdal	62,4		31,2	31,2			62,4	StjK/Jd
Stasjonsutvikling, kollektivknutepunkt Stjørdal	60			37	37		74,0	Trfk
Stjørdal stasjon, tverrforbindelsen	(159,8)		46				46,0	Jd
Trakfikktekniske tiltak Stjørdal		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	2,5	StjK
Prosjektutvikling Stjørdal		1	1	1	1	1	5,0	StjK
Koordinering/adm Stjørdal		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	2,5	StjK
		3,5	79,2	70,2	39	2	373,9	

Tverrforbindelsen er et statlig prosjekt som normalt budsjetteres uten mva.

På grunnlag av at handlingsprogrammet ble vedtatt, har Bane Nor utbygging jobbet videre med detaljprosjektering og anbudskonkurranse. Oppdaterte kostnadstall foreligger basert på dette arbeidet.

Reguleringsplan for spor og tverrforbindelse Stjørdal stasjon

Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Det var fristen for at "to tog i timen" skulle klare å holde sin fremdrift. Reguleringsplanen fastsetter lokalisering av ramper og tverrforbindelse innenfor et område og stiller



Bane NOR mottok i 2021 bestilling fra Jernbanedirektoratet om å planlegge for flere tog

fylkeskommune, Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen om utvikling av knutepunktet. Målet for avtalen er å utvikle et trygt, tilgjengelig, effektivt og fremtidsrettet kollektivknutepunkt ved Stjørdal stasjon, og legge til rette for at området rundt kan fortettes og utvikles som by. Bane NOR Utbygging sin rolle i avtalen er å prosjektere og bygge den nye tverrforbindelsen.

Alle relevante parter i byvekstavtalen deltar i arbeidet med å utvikle knutepunktet. En rekke alternativer til utforming er vurdert. Det henvises til vedlegg. Bildet (Perspektivtegning for tverrforbindelse Bane NOR) nedenfor viser valgt løsning. For mer detaljer om utformingen henvises til vedlegg (Notat fra Bane Nor utbygging «Ny tverrforbindelse Stjørdal stasjon» 05.06.2024)



Kostnader/Finansiering

Bane Nor Utbygging har i notat redegjort for oppdaterte kostnader for bygging av tverrforbindelse basert på andbudspriser. Oppdatert kostnadsestimat er basert på gjennomsnittlige tilbudspriser fra pågående anskaffelse, og en beste vurdering av hvilke mengder fra kontrakten som er knyttet til gang- og sykkelkulverten.

Tverrforbindelsen har finansiering både fra Miljøpakken og fra infrastrukturmidler i Bane Nor . Det refereres til infrastrukturavtale E19 mellom Bane Nor og Jernbanedirektoratet.

Prosjektkostnad	Kr 121 879 214	Ref notat fra Bane Nor 10.10.2025, alle tall for 2025
Finansiering fra miljøpakken	Kr 108 400 000	
Finansiering fra Bane Nor Infrastrukturtiltak	Kr 45 015 845	
Margin	Kr 31 536 631	

Prosjektkostnad angir faktisk mengde*pris fra innkomne tilbud samt påløpte prosjekteringskostnader, og inkluderer ingen marginer eller forventet kontraktsvekst. For mer informasjon om kostnadselementene henvises til vedlegg (Notat fra Bane Nor datert 10.10.2025)

Bane Nor oppgir også at det er en positiv margin på 31.5 millioner kroner.

Risiko

Bane NOR er byggherre for tverrforbindelsen og tilrettelegging for 2 tog i timen. Det er naturlig at prosjektrisikoen ligger hos Bane NOR. Det er foreslått at Bane Nor disponerer estimerte marginer og bærer kontraktsrisiko i gjennomføringen.

Det foreslås samtidig at det etableres en avtale mellom kommunen og Bane Nor for gjennomføring av prosjektet. I den sammenhengen reguleres også hvordan en skal beregne bruk av marginen.

tilbakeføres til øvrige tiltak i handlingsplanen til prosjekter i Stjørdal og til bruk i infrastrukturprosjektet.

Vurdering

Etablering av tverrforbindelse med ramper og kulvert på Stjørdal stasjon er avgjørende for en knutepunktutvikling med god utnytting av arealene på begge sider av jernbanesporet, og en effektiv fordeling av knutepunktfunksjoner på begge sider av jernbanesporet. Det vil legge til rette for god byutvikling på begge sider av jernbanesporet for reisende og folk som beveger seg øst-vest i byen. Tverrforbindelsen må være første byggetrinn for dette og for å sikre at Stjørdal stasjon fungerer for 2 tog i timen. Det anses ikke nødvendig å dokumentere ytterligere vedrørende måloppnåelse utover å referere til tidligere vurderinger.

Her siteres fra prosjektark til handlingsplanen 2025-2029:

Bidrag til nullvekstmålet:	Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon vil bedre sammenhengen mellom bydelen i Stjørdal øst og vest for jernbanen og gjøre det lettere for gående og syklende å bevege seg i byen og skape god tilgang til knutepunktet. Det vil være et steg på vegen mot til attraktiv by- og tettstedsutvikling. Utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjon er sentralt avtalepunkt i byvekstavtalen. To tog i timen og bedre samordning av buss og tog skal bidra til nullvekstmålet.
----------------------------	---

Det legges til grunn at det etableres en finansieringsavtale mellom Bane Nor og Stjørdal kommune for bygging av tverrforbindelsen med bakgrunn i at Stjørdal kommune er

avtalepart i Miljøpakken for midler som ikke disponeres av Jernbanedirektoratet.

Om prosjektet i praksis blir bygget til en lavere kostnad enn den summen som er bevilget, vil midlene være disponible til andre prosjekter i Miljøpakken, og fortrinnsvis i Stjørdal kommune. Bruken av bevilgede midler avklares i egen avtale mellom Stjørdal kommune som avtalepart og Bane Nor utbygging

Diskusjon

SVV: Det var en tung prosess, men når det først ble landet så ble det en god løsning.

Trfk: Det trengs en trapp i tillegg til den lange rampa. Hva med sykkel og buss på stasjonsområdet?

BaneNor: Det er to trapper på østsiden. Koordinert med knutepunktet og bussløsning.

Sf: Et veldig etterlengt prosjekt, veldig bra. Vedtar vi hele pakka på

Stjørdal kommune: det er 62,4 som må sikres i vedtaket, JDIR har bevilget de 46 mill. til knutepunktsmidler.

StjK: Området skal videreutvikles i forbindelse med framtidig områdeutvikling.

Leder: Er dette med sykkelvei i disse planene noe vi kan ta med oss til andre knutepunkt?

BaneNor: Viktig å tenke på syklende, parkering og kryssing. Erfaringen vi har fra dette prosjektet, er veldig spesifikke til dette, så det er vanskelig å se om det kan direkte brukes i andre prosjekter.

StjK: Sykkeltraseen er også til flere enn de som skal til togstasjonen.

Vedtak:

Kontaktutvalget godkjenner bygging av tverrforbindelsen ved Stjørdal stasjon med kostnadsramme på Kr 121 879 214 (2025)

- **Miljøpakkens andel i prosjektet godkjennes med inntil 108,4. mill. kr**
- **BaneNor sitt utbyggingsprosjekt bærer projektrisikoen.**
- **Det forutsettes at eventuelle gjenstående midler etter gjennomført prosjekt kan disponeres til andre prosjekter i Miljøpakken.**
- **Det etableres en avtale mellom kommunen og Bane Nor for bruken av de samlede midlene.**

49/25 Mva-kompensasjon – prosess (Sek, Trfk og Tk)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Sammendrag (laget av Gemini)

Det er forskjellig praksis blant partene i Miljøpakken om det lokale tilskudd inkluderer merverdiavgift (mva.) eller ikke. Byvekstavtalen er ikke tydelig på dette punktet, noe som har ført til ulik praksis mellom blant annet Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. Ulik praksis går imidlertid lenger tilbake enn 2019.

Denne ulikheten innebærer en potensiell økonomisk konsekvens på mellom 26 og 75 millioner kroner for perioden 2023–2029 alene. Sekretariatet har i flere år pekt på behovet for å rydde opp i og bli enige om en felles praksis. Det foreslås en ekstern revisjon for å etablere en felles forståelse, beregne de totale konsekvensene, og forberede en tydeligere avtale for fremtiden.

Bakgrunn

Kontaktutvalget vedtok i forbindelse med behandling av Handlingsprogram 2026–29, følgende:

- **Kontaktutvalget ber om at det legges fram sak om partenes praktisering av mva-kompensasjon til Kontaktutvalget. Dette ut fra at det er ulik praksis mellom partene. Det er behov for å få en omforent forståelse av praksis opp mot byvekstavtalen. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune tar hovedansvar for prosessen. I første omgang bes det om at det legges fram en plan for prosessen. Det gis en statusrapport i møte 21. november.**

Saken ble drøftet i programrådet 6. november.

Hensikten med denne saken er å gi en løypemelding for partenes arbeid med dette spørsmålet og drøfte veien videre.

Som sist orientering i Kontaktutvalget viste, så handler saken om to forskjellige forhold:

- 1. Om tilskuddet fra partene er med eller uten moms.**
- 2. Om tilbakeføring av mva-kompensasjon i prosjektene**

I denne saken tar vi opp pkt. 1 som er det mest prinsipielle spørsmålet.

Når det gjelder pkt. 2, er partene enige om at prosjekter i Miljøpakken er inkl. mva. Det er ikke uenighet om metoden. Fylkeskommunen bekrefter at det har vært et etterslep i tilbakeføring av mva-kompensasjon vedtatt i Miljøpakkens handlingsprogram. Fylkeskommunen kommer tilbake til Kontaktutvalget med en egen sak for å gjøre rede for dette.

Tilskudd fra lokale parter

Er tilskuddet fra partene med eller uten moms?

Dette sier byvekstavtalen

Byvekstavtalen 2023-29, kapittel 3.3.

De lokale partene i Miljøpakken bidrar med følgende årlige beløp i mill.kr.

1. Trøndelag fylkeskommune 80,7
2. Trondheim kommune 20,9
3. Stjørdal kommune 2,2
4. Malvik kommune 2,2
5. Melhus kommune 2,2
6. Skaun kommune 1,65
7. Orkland kommune 2,2

Det står ikke konkret om tilskuddet fra partene er med eller uten mva.

Byvekstavtalen 2019

2.8 Kommunale tiltak:

Trondheim kommune legger inn et ikke øremerket beløp på 203 mill. kr i avtaleperioden i Miljøpakken, det vil si 18,4 mill. kr per år. Malvik, Melhus og Stjørdal bevilger et relativt like stort bidrag (basert på innbyggerantall). Det betyr 56 mill. kr til sammen i avtaleperioden, det vil si 5,1 mill. kr per år. Kommunene tar forbehold om politisk behandling. Disse midlene er ikke øremerket.

I kommunale midler inngår i tillegg at kommunene vil tilføre Miljøpakken all mva.-refusjon fra Miljøpakke-prosjekter på kommunal veg.

2.9 Fylkeskommunale tiltak:

Trøndelag fylkeskommune vil bidra med 789 mill. kr. i avtaleperioden, det vil si 71,7 mill. kr per år, som tilsvarer bidraget til Trondheim kommune i bymiljøavtalen samt Malvik, Melhus og Stjørdal kommunes relative andel av fornyingsprogrammet til fylkesveger. Fylkeskommunen tar forbehold om politisk behandling. Kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er da i tillegg berettiget til å få ordinære investeringsmidler til fylkesveg. I Trondheim er det kun evt. store vegprosjekter/rassikringsprosjekter, som ny fv. 715 mellom Ila, Flakk og Klett, som kan være berettiget til andre fylkeskommunale vegmidler. Fylkeskommunens vegmidler i Miljøpakken er ikke øremerket».

I fylkeskommunale midler inngår i tillegg at Trøndelag fylkeskommune vil tilføre Miljøpakken all momsrefusjon fra Miljøpakke-prosjekter på fylkesveg

Vedlegg 2, "Andre forhold":

Alle kostnadsrammer er inklusive moms. Kommunene og fylkeskommunen refunderer momsen for tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett til Miljøpakken.

Praksis hos partene

Det er ulik praksis mellom partene:

	Budsjettert bidrag	
Lokal part	Inkl. mva	Ekskl. mva
Fylkeskommunen	x	
Melhus	x	
Trondheim		x
Orkland		x
Stjørdal		x
Malvik		x
Skaun		?

- **Trøndelag fylkeskommune og Melhus: Moms er inkludert i tilskuddet**
- **De øvrige kommunene: Moms er ikke inkludert i tilskuddet, men kommer i tillegg.**

Praksis i Trondheim kommune

I sist programråd orienterte Trondheim kommune om sin praksis. Trondheim kommunes praksis er at moms kommer i tillegg til eget tilskudd til Miljøpakken.

Kommunen hadde en gjennomgang av egenfinansiering med sekretariatet tilbake i 2013. Den gangen kom det fram at kommunen hadde hatt feil praksis og opererte med at moms var inkludert i eget tilskudd. Dette ble rettet opp og midler ble betalt tilbake.

Praksis i fylkeskommunen

Fylkeskommunen har hele veien oppfattet eget bidrag som inkludert mva. Dette med bakgrunn i at fylkeskommunale investeringsprogram, også med eksterne midler, oppgis inkludert mva. Da Miljøpakken startet i 2010, og fylkesvegtiltak ble gjort i regi av Statens vegvesen, ble det lagt til grunn at det fylkeskommunale bidraget inkluderte omtrent halv mva i fylkeskommunens bidrag. Da momsfritaket på veg forsvant i 2013, økte fylkeskommunen sitt bidrag til Miljøpakken med ca 15%, tilsvarende den resterende mva-andelen.

Tabell som viser ulike praksis

I tabellen under er det vist et eksempel med utgangspunkt i byvekstavtalen for 2023-2029. Det er tatt utgangspunkt i 15% mva, som sekretariatet benytter som

standard. Tallene er ikke kvalitetssikret av sekretariatet.

Tall i 23-kr, mill.kr.	Trfk	TK	Omegn
Bidrag fra lokale parter, ekskl. mva	69	21	9,5
Mva	12	0	0,3
Bidrag til MP i henhold til byvekstavtalen	81	21	9,8

Kilde: Trøndelag fylkeskommune

Tabell som viser potensiell økonomisk konsekvens for perioden 2023-2029

Tabellen nedenfor viser at hvis fylket og Melhus sin praksis med at bidrag er inklusive mva er feil, så skylder fylket og Melhus kommune Miljøpakken til sammen 75 millioner,

Hvis praksisen er riktig, så har kommunene (uten Melhus kommune) betalt 26 millioner for mye til Miljøpakken. Tallene er ikke kvalitetssikret av sekretariatet.

Effekt i 23-kr, mill kr.	Fylkesvei	Kommunal vei	Totalt	Konsekvens
Bidrag inkl. mva	-	26	26	Kommunene u/MeK reduserer bidrag
Bidrag ekskl.mva	73	2	75	Trfk og MeK øker bidrag tilsvarende estimert mva.

Kilde: Trøndelag fylkeskommune

Hva med perioden før 2023?

Verken bymiljøavtalen fra 2016 eller noen av bompengeproposisjonene før 2019 sier noe om mva-kompensasjon. Første gang dette ble omtalt er i byvekstavtalen fra 2019.

Fylkeskommunen har orientert om at det er behov for å gå igjennom hvordan mva ble håndtert under tiden med SAMS vegadministrasjon, men viser til at fylkeskommunale midler hele veien har vært betraktet som inkludert mva.

Drøfting

Gjennomgangen over viser at det er ulik praksis. Her er det behov for å rydde opp og bli enige om en omforent praksis.

Tolkning av byvekstavtalen

Sekretariatet mener at byvekstavtalen fra 2019 og revidert avtale fra 2023 er klare på at

mva-kompensasjonen som fylkeskommunen og kommunen mottar fra staten, skal tilbakeføres til prosjektene i Miljøpakken. Dette er heller ikke omstridt. Spørsmålet er om tilskuddet fra partene er med eller uten mva., noe byvekstavtalen ikke er tydelig på.

Trøndelag fylkeskommune viser til vedlegg 2 til avtalen fra 2019 som sier at **alle kostnadsrammer er inklusive mva.** Sekretariatet ser at denne formuleringen kan bidra til uklarhet, men mener det er forskjell på et tilskudd og en kostnadsramme.

Tilskudd: Et tilskudd er midler som gis til et prosjekt (Miljøpakken) som en kilde til finansiering (inntekt). 10% av Miljøpakkens finansiering er tilskudd fra lokale parter. Resten er tilskudd fra staten og bompenger. Et tilskudd genererer ikke mva.-kompensasjon.

Kostnadsramme: Det maksimale beløpet et prosjekt er tillatt å koste.

Siden det årlige tilskuddet fra partene i seg selv ikke genererer mva.-kompensasjon, mener sekretariatet at dette bidraget er uten mva., og har lagt dette til grunn i beretningen av mva i årlige handlingsprogram. Det vil først bli generert mva-kompensasjon når bidraget blir brukt i et prosjekt.

I de nye retningslinjene for porteføljestyrte bypakker basert på bompengavtalen fra 2019, er det lagt til grunn at kommunen og fylkeskommunen skal bidra med en egenandel på minst 20 prosent av investeringskostnaden **ekskl. merverdiavgift** ved investeringer på kommunal eller fylkeskommunal vei (sekretariatets utheving). Det bes om at staten kvalitetssikrer status for disse retningslinjene.

Neste byvekstavtale må bli tydeligere på dette punktet slik at det ikke er åpent for ulik tolking.

Konsekvens av ulik praksis

Hva er konsekvensen av ulik praksis? For å si det enkelt så har noen betalt for mye eller noen betalt for lite.

Denne saken gjør ikke rede for det totale omfanget av dette. Tabellen over viser kun konsekvensene av ulik praksis på lokale bidrag for perioden 2023-2029. Enten har fylket og Melhus betalt 75 mill. for lite, eller så har Trondheim og de resterende kommunene betalt inn 26 mill for mye.

Forskjellen i praksis går imidlertid lenger tilbake enn som så. Fylkeskommunen har gjort rede for at de har et politisk vedtak fra 2013 som forklarer dagens praksis. Trondheim kommune har gjort rede for at de la om sin praksis i 2013 i dialog med sekretariatet.

En eventuell revisjon bør se på konsekvens av ulik praksis siden 2013.

Videre prosess

Kontaktutvalget bes ta stilling til den videre prosessen:

- Hvordan kommer vi fram til en omforent forståelse?
- Hvordan skal konsekvensene beregnes?

Trondheim kommune har foreslått en ekstern revisjon for å rydde opp i dette og for å se på hvordan partene forholder seg til byvekstavtalen. Det gjelder også for hvordan partene prioriterer prosjektene. Prosjektene skal tross alt nå noen mål. Dette for å sette beslutningstagerne i en posisjon til å ta gode beslutninger.

Fylkeskommunen har ikke tatt stilling til spørsmålet om ekstern revisjon, men mener at en eventuell revisjon ikke kun skal se på momsspørsmålet, men også øvrige økonomiske, strukturelle og prioriteringsmessige forhold knyttet til partenes forståelse og praktisering av byvekstavtalen.

Sekretariatet har i de tre siste årsrapportene tatt opp problemstillingen med ulik praksis og pekt på behovet for å rydde opp i dette. Sekretariatet har gjort en beregning som fylkeskommunen ikke har vært enig i. Sekretariatet ser at dette er krevende og støtter tanken om en ekstern revisjon. Det kan bidra til å rydde opp og få en omforent praksis nå, vise konsekvensene av feil praksis og anbefale grep for å rette opp i dem. En slik revisjon kan også gi nyttig læring med tanke på neste byvekstavtale.

Hvis Kontaktutvalget støtter forslaget om en ekstern revisjon, må det jobbes videre med en detaljert bestilling. Det har kommet forslag om at sekretariatet tar ansvar for videre prosess.

Diskusjon

Trfk: Må ha lik praksis. Litt raskt å gå til revisjon. Kanskje det skal tas opp en runde i PR, slik at det blir gjort mer forarbeid på rammene for vedtaket, før vi bruker mye ressurser på en gjennomgang. Må utvide revisjonen med flere forhold, f.eks. timeføring og prosjektutvikling. Det må vurderes om innholdet i revisjonene skal utvides, for å ta en gjennomgang i praksisen på f.eks. på timeføring, prosjektutviklingsmidler o.l.

Tk: Vil gå for et prinsipielt vedtak i dag. Dette har foregått i flere omganger, og det er på høy tid å ta en revisjon. Det er også andre forhold rundt moms som er et problem og må kartlegges.

SVV: Det som haster er å få avklart mva-spørsmålet. Dilemmaet er om vi kan bli enige, eller om vi må ha en ekstern revisor. Foreslår at det todeles, og at denne saken begrenses til mva på partenes egen finansiering. En eventuell mer omfattende revisjon kan bli en større sak senere.

Trfk: Noen måneder ekstra, når det er snakk om praksis som har foregått i flere tiår, er ikke så farlig. Det er viktigere å ta en større gjennomgang når det først er i gang. Hvorfor kan vi ikke bli enige med egne fagfolk og diskusjoner, ser at en ekstern revisjon er unødvendig.

StjK: Foreslår at vi holder oss til denne saken, og hvis fylket vil se på andre forhold, så kan de fremme forslag om det separat.

Trfk: Mener at det må være en større prosess gjennom PR.

Tk: Vi må finne ut hvordan vi gjør det forskjellig, og hvorfor, for å komme videre.

Trfk: Det har blitt jobbet i administrasjonen, og det er fortsatt ikke enighet blant partene. Siden det er et komplekst område, er det lurt at en ekstern part ser på det. Men mener fortsatt at det bør vurderes en større prosess rundt dette i PR, selv om dette bruker noen ekstra måneder.

SVV: Greit å se på dette, lurt å todele saken.

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget ber sekretariatet, i samarbeid med partene, om å bestille en ekstern revisjon av partenes praktisering av mva. i byvekstavtalen. Dette som et grunnlag for å få en omforent forståelse og praktisering av føringene i avtalen og som forberedelse til en tydeligere reforhandlet avtale fra 2029.**
- 2. Kontaktutvalget ber sekretariatet legge fram sak til programrådet med forslag til innhold i revisjonen og hvilken periode revisjonen skal gjelde for.**
- 3. Rapporten legges fram for Kontaktutvalget når den er ferdig.**
- 4. Sekretariatet, i samarbeid med partene, legger fram sak for programrådet hvor man går igjennom dagens praksis mht timeføring, bruken av PU-midler, administrasjonspott mm.**

50/25 Konsekvenser av bruk av bompenger til kollektiv drift (Trfk)

Sammendrag (laget av Gemini)

Saken gjelder en prinsipiell avklaring om bruk av bompenger fra den utvidede innkrevingsperioden (til 2033) til drift av kollektivtrafikken (MST 2029) etter 2029. Dette på grunn av forventet betydelig kostnadsøkning og usikkerhet rundt statlige tilskudd når Byvekstavtalen utløper. Uten ny finansiering risikerer kollektivtilbudet å bli kraftig redusert, og anbudsprosessen for MST 2029 blir dyrere.

Fylkeskommunen forventer at forsinkelser i store investeringsprosjekter, som Byåstunnelen, vil skape et midlertidig økonomisk handlingsrom på 0,5–1,3 milliarder kroner i perioden 2030–2033. Forslaget er derfor at Miljøpakken åpner for å bruke deler av bompengeinntektene som midlertidig garanti for kollektiv drift i denne perioden, basert på dette frigjorte handlingsrommet.

Bakgrunn

Spørsmålet om bruk av bompenger til kollektiv drift fra 2029 ble drøftet i KU-sak 35/25 –Oppfølging av spørsmål om bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk etter 2029, hvor partene ba om en nærmere vurdering av konsekvensene ved en omdisponering av midler fra inneværende bompengeproposisjon. Foreliggende sak følger opp denne bestillingen, og skal gi grunnlag for en prinsipiell avklaring før rammebetingelser for oppdragsbrev for nytt mobilitetsanbud fra august 2029.

I FT-sak 94/25, *Mobilitetsanbudene i Trøndelag 2029 – MST29 -utredning, innretning på tilbudet, kostnadsramme og føringer*, behandlet fylkestinget spørsmålet om ambisjonsnivå av kollektivtilbudet etter 2029. Bakgrunnen var at kostnadsnivået i nytt mobilitetsanbud forventes å øke betydelig, samtidig som det er uavklart hvordan statlige tilskudd vil videreføres når dagens byvekstavtale utløper i 2029. Fylkestinget vedtok blant annet at «økt finansieringsbehov for å ivareta et tilstrekkelig kollektivtilbud i MST 2029 må løses innenfor den felles økonomien som er i miljøpakkesamarbeidet.»

St.prp. 113 S (2022–2023) fastsetter bruken av gjeldende bompengeinntekter for Miljøpakken. Proposisjonen utvidet innkrevingsperioden til 2033 og innførte miljødifferensierte takster. Innenfor en ramme på 2,9 mrd. 2023-kr skal bompenger finansiere tre prioriterte prosjekter: Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg del 2.

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har i brev av 17. juni 2025 presisert at bompenger innenfor denne proposisjonen også kan benyttes til drift av kollektivtrafikken fram til 2033, forutsatt økonomisk handlingsrom og enighet mellom

partene. Denne avklaringen gir Miljøpakken mulighet til å bruke deler av midlene som en midlertidig garanti for kollektiv drift i perioden mellom dagens og neste byvekstavgift.

Om det brukes mer bompenger til drift kollektiv, vil det kunne medføre mindre penger til vedtatte investeringstiltak i de gjeldende år. Fylkeskommunen ser derfor behov for en politisk avklaring om vilje til å eventuelt måtte utsette tiltak som følge av endring i finansieringsplan.

Foreliggende sak behandles politisk i fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel 19. - 20. november og i fylkesutvalget 25. november. Vedtaket fra hovedutvalget vil ettersendes.

Faktiske opplysninger

MST 2029

Fylkeskommunen har gjennom flere saker vist til at krav til nullutslipp, økende driftskostnader og økning i tilbudsvolum forventes å kreve et større tilskudd for å opprettholde dagens standard og regularitet. Med dagens forutsetninger og forventet kostnadsvekst på 34 prosent, vil Miljøpakkens tilskudd måtte økes fra ca. 460 mill. kr i dag til ca. 650 mill. kr i 2029, og videre opp mot 1 mrd. kr i resterende år.

Selv om kontraktene vil gjelde for hele tiårsperioden 2029-2039, er vurderingene i denne saken avgrenset til perioden mellom 2030 og 2033, ettersom Miljøpakken kun har tilgjengelige midler til og med 2033 innenfor gjeldende proposisjon. Beregningene i tabellen under forutsetter at fylkeskommunen beholder sitt nullpunkt som i dag, at billettakstene holder seg på samme nivå og at depotstruktur er ideell. Tabellen viser forventet utvikling i kostnader, inntekter og tilskuddsbehov i dag og fra 2029-2033 (2025-kr):

Tall i mill.kr.	2025	2029	2030	2031	2032	2033
Kostnader						
Rutekjøpskostnader MST 2029-området	1300	1564	1907	1907	1907	1907
Prisstigning i MP randkommuner reanbud 2023/31	-		50	50	50	50
Sum kostnader	1300	1564	1957	1957	1957	1957
Inntekter						
Passasjerinntekter i hele MP-området sone A	548	617	635	654	674	694
Andre inntekter (gebyrer etc)	42	42	42	42	42	42
Sum inntekter	590	658	677	696	715	736
FK-nullpunkt finansierer (nullpunktet før utvidelse av MP)	248	253	254	256	257	258
Sum tilskuddsbehov Miljøpakken Inkludert prisøkning randkommune	463	652	1025	1005	984	963
Totalt tilskuddsbehov 2030-2033			3978			

Tabell 1: Forventet utvikling i kostnader, inntekter og tilskuddsbehov 2029-2033

I tillegg til det samlede tilskuddsbehovet i 2030-2033 på ca. 4 mrd.kr, ligger det et udekket behov i 2029 på ca. 190 mill.kr som ikke er ivarettatt i Miljøpakken sitt handlingsprogram per i dag.

Økonomiske forutsetninger og mulighetsrom

Kollektivtilbudet finansieres i dag gjennom et tredelt partnerskap: brukerne betaler om lag 40 prosent av kostnadene, fylkeskommunen dekker 20 prosent, og Miljøpakken står for de resterende 40 prosentene. Miljøpakken sitt bidrag består i hovedsak av statlige belønningsmidler og bompenger. Denne finansieringsmodellen har vært avgjørende for å opprettholde et kollektivtilbud som gir et reelt alternativ til bilen.

Bompenger

Bompenger finansierer opp deler av kollektivdriften i dag. Bompengeneinnkreving i Miljøpakken ble innført i 2010 som del av trinn 1 og har siden vært videreført gjennom flere stortingsproposisjoner.

- Prop. 172 S (2012-2013)(trinn 2) åpnet for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtrafikk, forutsatt at midlene kommer i tillegg til fylkeskommunale bevilgninger. Samme proposisjon la grunnlaget for utbygging av Byåstunnelen og Brundalsforbindelsen (del 1).
- Prop. 36 S (2017-2018)(trinn 3) forlenget innkrevingsperioden til 2029 og endret takst- og rabattsystemet.
- Prop. 113 S (2022-2023) utvidet innkrevingsperioden til 2033 og innføring av miljødifferensierte takster.

Forlengelsen fra Prop. 113S gir et samlet inntektsanslag på om lag 3,1 mrd. (2025kr). Midlene er i utgangspunktet bundet til tre store prosjekter, Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg del 2. Brev fra Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen datert 17. juni 2025 presiserer at bompenger i gjeldende proposisjon også kan benyttes til drift av kollektivtrafikk fram til 2033, dersom det er økonomisk handlingsrom og enighet mellom partene.

Belønningsmidler

Belønningsmidlene utgjør i dag hoveddelen av Miljøpakken sitt tilskudd til kollektiv drift. Når byvekstavtalen utløper i 2029, er det foreløpig uavklart hvordan statlige tilskudd vil videreføres. Det er derfor nødvendig å vurdere hvordan bortfall eller reduksjon i belønningsmidler vil påvirke finansieringen av kollektivtilbudet og Miljøpakken sitt samlede handlingsrom.

Billettinntekter

Billettinntektene utgjør en vesentlig del av inntektene for kollektivtrafikken i dag, og er et virkemiddel som kan justeres for å redusere tilskuddsbehovet. AtB leverte 1.

september 2025 en utredning av dagens takst- og sonesystem i Trøndelag. Utredningen viser at justeringer i takstnivå og rabattordninger kan gi økte inntekter, samtidig som systemet kan forenkles for kundene. Fylkeskommunen vil legge frem en politisk sak med forslag til endringer i sone- og takstsystemet for behandling i hovedutvalg for samferdsel og fylkestinget i løpet av første halvår 2026.

Nullpunktet

Som definert i Byvekstavtalen er fylkeskommunens tilskudd til kollektiv drift fastsatt i et nullpunkt. Nullpunktet tilsvarer hva fylkeskommunens tilskuddsnivå ville vært uten en byvekstavtale. I 2025 utgjør fylkeskommunen sitt tilskudd til kollektivtrafikken i det kontraktområdet det nå søkes finansieringsløsning for 248 mill. kr, dette dekker rutetjenester, deler av drift av infrastruktur og administrasjonskostnader hos AtB. I henhold til Byveksttalen skal partene gjennomgå nullpunktet på nytt i forbindelse med nytt mobilitetsanbud fra 2029.

Kommende bompengeproposisjon

Det pågår nå et arbeid med ny bompengeutredning som skal danne grunnlaget for neste innkrevingsperiode (15 år) i Miljøpakken. Utredningen skal etter planen behandles lokalpolitisk ultimo 2026, før oversendelse til Stortinget mot slutten av 2027. Ny bompengeproposisjon vil definere de langsiktige finansieringsrammene for den samlede porteføljen av tiltak som skal finansieres med bompenger i neste periode, både kollektiv drift og investeringer i infrastruktur.

Arbeidet ledes av Statens vegvesen, i tråd med gjeldende rutiner for bompengeprosessen, og med deltakelse fra Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune. Prosessen fram mot en bompengeproposisjon er omfattende, og innebærer faglig utredning, kvalitetssikring av grunnlag og portefølje og departemental gjennomgang før endelig behandling i Stortinget. Med denne tidslinjen vil ikke rammer for bompengebruk etter 2033 foreligge i tide for kontraktsinngåelse for det nye mobilitetsanbudet i 2029.

Prosjekter i prop. 113S og byveksttalen

Byveksttalen peker på tre store prosjekter i Miljøpakkens portefølje som er planlagt bompengefinansiert. Byåsentunellen og Johan Tillers veg skal i inneværende avtaleperiode planlegges og igangsettes, Brundalsforbindelsen skal planlegges og realiseres. I handlingsprogrammet for 2026-2029 inngår Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg del 2, med foreløpig finansieringsplan for de kommende årene.

Prosjektnavn	Styringsramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	Sum 2026 - 2029
Johan Tillers veg	(306,7)	8	15	30	50	103
Byåstunnelen	(2569)	25	45	70	120,8	260,8
Brundalsforbindelsen	607,5	50	175	175	171,1	571,1
Totalt		83	235	275	341,9	934,9

Byåstunnelen

Byåstunnelen er det største prosjektet i porteføljen, og vil erstatte Bøckmans veg som hovedforbindelse mellom Sluppen og området rundt Munkvoll på Byåsen. Tunnelpåhugg på Byåsensiden skal avklares som en del av planprosessen. Det pågår derfor et arbeid med planprogram med konsekvensutredning, og planen forventes behandlet i 2027. Med dagens framdriftsplan er anleggsstart satt til 2029/2030. Kostnaden er anslått til nær 2,6 mrd. kr i dagens kroneverdi, basert på et anslag fra 2016, og det er lagt opp til tre anslagsberegninger i løpet av planprosessen. Prosjektet krever tett koordinering med øvrige tiltak i vestbyen og på Sluppen, videre planarbeid vil pågå fram mot anbudsutlysning.

Brundalsforbindelsen

Del 1, fra Haakon VII's gate til Andreas Clausens veg, ble vedtatt av bystyret i november 2024 og planlegges med byggestart i 2026. Kostnaden er beregnet til om lag 712 mill. kr, men realisering forutsetter avtale om grunneierbidrag innen utgangen av 2025. Prosjektet står per i dag på «hvit liste» i Miljøpakkens handlingsprogram 26-29, ettersom finansieringen fortsatt avhenger av avklarte grunneierbidrag. Dersom grunneierbidraget ikke kommer på plass innen behandling av handlingsprogrammet, vil tiltaket tas ut av porteføljen.

Brundalsforbindelsen del 2 mot Jonsvannsveien er ikke prioritert i gjeldende handlingsprogram.

Johan Tillers veg del 2

Prosjektet gjelder ny forbindelse mellom Heimdal sentrum og E6 Hårstadkrysset. Effekten av tiltaket forventes å være redusert trafikk gjennom Heimdal sentrum og forbedret framkommelighet for kollektivtrafikk og myke trafikanter. Prosjektet reguleres av Trondheim kommune, og planforslag forventes lagt ut til høring i 2026. Kostnaden er foreløpig anslått til ca. 306 mill. kroner, og av dette er om lag 100 mill. kroner finansiert i kommende handlingsprogramperiode.

Drøftinger

Behov for midlertidig garanti

Byvekstavtalen går fram til 2029, noe som betyr at det ikke foreligger noen avtale mellom staten, kommunene og fylkeskommunen om finansiering av infrastrukturtiltak og kollektiv drift etter 2029. Dette gir en stor usikkerhet i hvordan finansieringen av kollektiv drift skal videreføres. Fylkeskommunen vurderer det som uheldig at det ikke foreligger en byvekstavtale etter 2029, noe som ville sikret en trygg økonomisk ramme for mobilitetsanbudet, enten gjennom bompenger eller statlige belønningsmidler.

Fylkestinget skal behandle rammer for oppdragsbrevet for nytt mobilitetsanbud i desember 2025, og konkurransegrunnlaget skal lyses ut sommeren 2026. Fylkeskommunen har forståelse for at Miljøpakken ikke kan stille garantier for prioriteringer av midler i framtidige handlingsprogram. Det er likevel viktig å innhente signaler om tiltak som kan redusere risikoen til fylkeskommunen i å legge ut et anbud som er langt over tilbudet som kan forsvares ut fra fylkeskommunal økonomi. Uten en avklaring fra Miljøpakken vil et alternativ for fylkeskommunen være å lyse ut et anbud tilsvarende hva fylkeskommunen kan prioritere av egne midler, og så legge inn det ekstra rutetilbudet som følge av midler fra Miljøpakken som opsjon. Dette vil, etter fylkeskommunens vurdering, gi et langt dyrere anbud som følge av større risiko for operatørene. I tillegg vil det kunne gi et mindre attraktivt konkurransegrunnlag med fare for lav konkurransedeltagelse.

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 dette kunne tilsvare et tjenestetilbud som ligger godt under 2011-nivå.

For å redusere risikoen som påhviler fylkeskommunen av at det ikke foreligger noen byvekstavtale etter 2029, eller rammer for bruk av bompenger etter 2033, er det nødvendig å diskutere hvilke risikoreduserende virkemidler som kan tas i bruk. Ett av disse virkemidlene er hvordan bompenger i perioden 2030-2033 disponeres.

I denne sammenhengen vises det til at Trondheim kommune i sin behandling av utredningene for nytt mobilitetsanbud, der de i vedtaket peker på at bompenger fra den utvidede innkrevingsperioden kan benyttes til drift av kollektivtransport.

5.c. Miljøpakken åpner for å bevilge midler fra utvidet bompenginnkreving til 2033. Dette kan gjøres ved å utsette oppstart av Johan Tillers veg del 2 og Byåstunnelen, eller ved å utrede om behovene kan løses på andre og rimeligere måter

Som nevnt tidligere er det usikkert om, og på hvilket nivå staten viderefører

belønningsmidlene i neste avtaleperiode. Dersom de ordinære belønningsmidlene videreføres på dagens nivå, anslås behovet for tilskudd utover fylkeskommunens bidrag og billettinntekter til om lag 2,8 mrd. kr i perioden 2030-2033. Disse beregningene bygger på et samlet tilskuddsbehov på ca. 4 mrd. kr. (tabell 1). Dersom belønningsmidlene reduseres eller bortfaller, må en større andel av finansieringen dekkes gjennom bompenger, fylkeskommunale midler og eventuelt økte billett-takster. For eksempel vil en 10 % økning i takstene kunne resultere i en inntektsøkning på 240 mill.kr i fireårsperioden, forutsatt at passasjerene forholder seg stabilt.

Konsekvenser for Miljøpakken sin portefølje

Erfaring viser at store samferdselsprosjekter i byområder har en særlig høy kompleksitet. Tiltakene krever omfattende samordning med eksisterende vegsystem, tilgrensende planer, underliggende teknisk infrastruktur og lokalmiljø. Flere sektormyndigheter har ofte vesentlige innspill til planprosessen, noe som ofte innebærer lang saksbehandlingstid før man kan gå videre til byggefasen. Dette gjelder både Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg del 2, som alle berører tettbygde strøk med mange grensesnitt og interessekonflikter.

Selv med god prosjektstyring og -eierskap, vil det kunne oppstå ikke-planlagte tidsforskyvninger i en portefølje av prosjekt. Ytre forhold som planprosess med høringsinnspill, saksbehandlingstid hos planmyndigheten, kapasitet i entreprenørmarkedet eller avhengigheter til tredjeparts infrastruktur, påvirker framdriften utenfor prosjektorganisasjonens kontroll. Slike forskyvninger fører til tidsmessig etterslep i investeringsrammen og kan dermed skape et midlertidig økonomisk handlingsrom for andre prosjekt.

For prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen del 2 og Johan Tillers veg del 2, utgjør samlet investeringsramme i perioden om lag 3 milliarder kroner. Erfaring tilsier at tidsforskyvninger knyttet til forholdene nevnt over, typisk påvirker mellom 15 og 30 prosent av planlagt investeringsvolum. Dette avrundes til et anslått skapt handlingsrom på 0,5 - 1 mrd. kroner i fireårsperioden, avhengig av faktisk framdrift og tidspunkt for anleggsstart i de største prosjektene.

Det midlertidige handlingsrommet endrer ikke prioriteringen av Miljøpakken sine investeringer, men forskyver finansieringsbehovet. Midlene kan i så fall benyttes til kollektiv drift i perioden fram til prosjektene starter, og dermed bidra til å sikre en viss forutsigbarhet i finansieringen av nytt mobilitetstilbud.

Brundalsforbindelsen

Brundalsforbindelsen del 2 vil antakelig ikke gjennomføres i den aktuelle perioden på grunn av planstatus og usikkerhet om behov. Fylkeskommunen vurderer at det ikke vil ha vesentlige konsekvenser for porteføljen å utsette dette tiltaket til etter 2033. En

forskyvning vil frigjøre et beløp i størrelsesorden 3-400 mill. kr.

Brundalsforbindelsen del 1 er fullfinansiert i inneværende handlingsprogramperiode, og fylkeskommunen har ikke indikasjoner på at det foreligger et merbehov. Dersom grunneierbidraget imidlertid ikke avklares innen Handlingsprogrammet 2026-2029 vedtas i KU i februar 2026, vil midlene kunne fristilles. Samtidig vil dette også ha innvirkninger på kommende rutestruktur i MST 2029, da utvidelsen av linje 2 ikke lenger får tilgang på nødvendig infrastruktur.

Byåstunnelen

Byåstunnelen planlegges som en toløps tunnel med kollektivprioritering. Prosjektet skal erstatte Bøckmans veg som hovedforbindelse mellom Sluppen og Byåsen, og legger til rette for en ny hovedlinje for buss fra Byåsen til Sluppen og videre mot Trondheim øst. Tiltaket er sentralt for å etablere en sammenhengende og mer robust kollektivakse på tvers av byen.

Planprogrammet har vært på høring og forventes vedtatt rundt årsskiftet. I byvekstavtalen er det forutsatt at prosjektet igangsettes i avtaleperioden, og i Miljøpakken sitt handlingsprogram er det derfor lagt opp til anleggsstart i 2029. Fylkeskommunen vurderer denne tidsplanen som stram og optimistisk, men gjennomførbar dersom planprosessen går som forutsatt. Det er imidlertid risiko for forsinkelser, særlig knyttet til grensesnitt mot eksisterende infrastruktur, krevende grunnforhold og mulig behov for tekniske tilpasninger som først avdekkes i prosjekteringen. Erfaring fra større prosjekter tilsier at ferdigstilling kan skje i 2034, noe som vil forskyve deler av kostnadene til 2034-2035.

En styrt utsettelse av prosjektet vurderes som lite hensiktsmessig, både av hensyn til effektiv anleggsdrift og forventningene som følger av byvekstavtalen og Miljøpakken sitt handlingsprogram. Utsettelse av prosjektet kan vurderes dersom drift av kollektiv vektlegges.

Johan Tillers veg del 2

Prosjektet forventes å gi god avlastning av trafikken gjennom Heimdal sentrum, og dermed øke kollektiv framkommelighet i nordgående retning. I prosjektet ligger det også en tiltakspakke for Heimdal sentrum for å bedre forholdene for myke trafikanter etter at trafikken går ned. Med dette vil den nye forbindelsen til E6 kunne gjøre Heimdal til et mer attraktivt bydelssenter.

En utsettelse av Johan Tillers veg del 2 vil gjøre at man ikke får tatt ut den ønskede effekten i Heimdal sentrum. Det vil imidlertid ikke påvirke trafikksystemet slik det er i dag i særlig grad. På lengre sikt kan en utsettelse også forsinke ønsket utvikling av næringsarealer og sentrumsutvikling som er planlagt med forutsetning om ny

vegtilknytning. For bussen vil en utsettelse medføre mindre fleksibilitet i ruteutvikling og fortsatt redusert framkommelighet i nordgående retning fra Heimdal sentrum.

Oppsummering

Erfaringsvis vil forsinkelser kunne oppstå i større samferdselsprosjekter, som i dette tilfellet vil kunne skape et midlertidig økonomisk handlingsrom i perioden 2030-2033. Dette gitt at ingen av prosjektene blir dyrere enn gjeldende styringsmål.

Det største prosjektet, Byåstunnelen, bør i utgangspunktet videreføres etter gjeldende plan, men tidsplanen vurderes som stram og med risiko for forsinkelser. Brundalsforbindelsen del 2 kan på sin side forskyves til etter 2033 uten vesentlige konsekvenser, mens del 1 gjennomføres som planlagt dersom grunneierbidrag avklares. Johan Tillers veg del 2 kan forskyves uten at det har vesentlige konsekvenser for Trondheim som helhet, men bør realiseres når planstatus og tilgjengelige midler tillater det.

Utsettelse av Johan Tillers veg del 2 og Brundalsforbindelsen del 2 vil gi et økonomisk handlingsrom på 4-500 mill. kr etter 2029. Usikkerhet rundt framdriften i Byåstunnelen vil kunne gi et handlingsrom på 400-800 mill. kr. Totalt handlingsrom summeres til 800-1300 mill. fra prosjektene, gitt at Byåstunnelen gjennomføres i perioden og ikke blir dyrere. En utsatt gjennomføring av Byåstunnelen kan i teorien gi et handlingsrom på opp mot 2,8 mrd. kr.

Dersom man i tillegg forutsetter at ordinære belønningsmidler videreføres etter 2029 på samme nivå som i dag, gir det et mulig økonomisk handlingsrom på ca. 1228 mill. kr.

Forholdene som denne saken har synliggjort, viser at Miljøpakken kan benytte en begrenset del av bompenginntektene som midlertidig garanti for kollektiv drift i oppstartsfasen av nytt mobilitetsanbud (MST29), uten at det vesentlig påvirker framdriften i prioriterte investeringsprosjekter.

Gitt at belønningsmidler videreføres fram til 2033, og at midler fra de tre nevnte prosjektene kan frigjøres i tråd med fylkeskommunen vurdering over, tilsier det at mellom 2 - 2,5 mrd. kr kan finansiere kollektiv drift i perioden 2030-2033, altså omtrent halvparten av behovet. Dersom det gjenværende merbehovet ikke kan dekkes gjennom økte bompenger eller tilskudd, må nivået på passasjerinntekter vurderes som en del av den samlede finansieringen.

Diskusjon

Tk: Saken ble diskutert i bystyret 20. nov. Det er en vanskelig situasjon for fylkeskommunene å måtte ta store beslutninger om kollektiv. Det er viktig å snu alle steiner. Fylkeskommunens bidrag, nullpunktet, skal gjennomgå i forbindelse med nytt mobilitetsanbud. Siden vi er der nå, så etterlyses det hvordan denne prosessen skal foregå.

Trfk: Nullpunktet er klart, og det er ikke noe uenighet om dette, så fylkeskommunen ser ikke noen grunn til å se på dette.

Tk: Hvis vi ser på hva som inngår i kollektivtilbudet med kun fylkeskommunale midler, så innebærer dette kun skoleskyss. Dette er betydelig dårligere tilbud enn det nullpunktet viste før, så Tk etterspør en gjennomgang av nullpunktet.

SVV: Saken er utydelig, og den sier ingen ting om hva behovet egentlig er. Kontaktutvalget ba om å få belyst konsekvensene av utvidet bruk av bompenger. Det at fylkeskommunen bare kan tilby skoleskyss om det ikke kommer statlige midler, er en problemstilling. I bompengepropen (trinn 3) står det klart hvor mye bompenger som kan brukes til drift av kollektivtrafikken. Hvis det skal brukes mer, så krever det en ny stortingsbehandling.

Trfk: Dette er en sak som skal skape mer sikkerhet. Hvis nullpunktet skal diskuteres om det skal økes, så vil dette gi mer usikkerhet, ikke sikkerhet. Dette er kun en avklaring i forbindelse med bompengedelen.

Tk: Vi må se på ønsker om ambisjonsnivå. Vi er enig om mest mulig kollektivtransport. Så er det viktig med finansieringen, og forutsigbarheten i det. For å gi trygghet til å gå inn i et anbud for å gi en viss form for forutsigbarhet for aktørene, så er det viktig å åpne for bruk av bompengemidler.

Trfk: Det skal legges opp til en prosess for utredning av nullpunktet i forbindelse med ny byvekstavgift.

Leder: Hvis det skal brukes mer midler av bompenger, så må det bli en ny sak i Stortinget. Det jobbes med en ny bompengeproposisjon i Trondheim. Så spørsmålet er hvor langt vi skal gå i denne saken her.

SVV: Forslaget fra SVV til nytt vedtak, der det kan brukes 160 mill. årlig til drift av kollektivtransport. Dette er en sikkerhet, og vil sannsynligvis ikke brukes.

Leder: Tallet her er usikkert, for det er ikke regnet på kroneverdien.

Trfk: Dette er 2017-kroneverdi.

Leder: I bompengepropen står det at det skal gå til Brundalsforbindelsen, Johan Tillersveg 2 og Byåstunellen, men nå er det åpnet for å bruke mer bompenger til drift kollektiv.

Trfk: 113 proposisjonen sier at bompenger skal brukes innenfor de rammene som er satt, og for å være tydelig, så betyr altså det at en av disse rammene er maks 160 mill. til kollektiv?

Leder: Ja.

Vedtak:

Miljøpakken åpner for økt bruk av midler fra utvidet bompengeinnkreving til drift av kollektivtrafikken i en overgangsperiode frem mot ny bompengeproposisjon og reforhandlet byvekstavgift. I Prop 36S (2017-2018) oppgis det at det kan benyttes opptil 160 mill årlig til drift av kollektivtransporten. Dersom det skal benyttes mer bompenger enn 160 mill årlig i en overgangsperiode fra revidert bompengeproposisjon, forutsettes det ny stortingsbehandling.

Protokolltilførsel fra Trøndelag fylkeskommune:

Trøndelag fylkeskommune mener at forståelsen av Prop 36S (2017-2018) som legges til grunn for Kontaktutvalgets vedtak i sak 50/25, mangler faktisk støtte i denne proposisjonen og at det finnes ingen bestemmelser i proposisjonen som tilsier at bruk utover 160 millioner kroner krever ny stortingsbehandling. På denne bakgrunn ber Trøndelag fylkeskommune om at KU-sak 50/25 tas opp til ny behandling.

51/25 Oppfølging av utredningsmandat Mobilitetsanbudet i Stor-Trondheim (MST) (Trfk)

Torhild Aarbergsbotten orienterte.

Sammendrag (laget av Gemini)

Fylkeskommunen anbefaler at **Nullalternativet** legges til grunn for mobilitetsanbudet (MST 2029), mens Trondheim og Malvik kommuner mener at **Plussalternativet** er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Ulike politiske vedtak fra kommunene viser uenighet om ambisjonsnivået for kollektivtilbudet. AtB fraråder på det sterkeste lavere alternativer som Minusalternativet, da disse vil medføre store kutt utenfor rushtid og vanskeliggjøre nullvekstmålet. Den store kostnadsveksten og usikkerheten rundt statlig finansiering etter 2029 utgjør en betydelig økonomisk risiko for fylkeskommunen. Løsningen som foreslås er at Kontaktutvalget er positiv til en utvidet bruk av bompenger til kollektiv drift for å sikre finansieringen.

Bakgrunn

Første september 2025 leverte AtB en omfattende dokumentpakke som svar på utredningen for Mobilitetsanbudet i Stor-Trondheim (MST). Utredningen skulle besvare utredningsmandatet vedtatt i [FT-sak 65/24](#) og Grunnlagsdokumentet vedtatt i KU-sak 19/24. På bakgrunn av AtBs vurderinger og anbefalinger la fylkesdirektøren frem saken *Mobilitetsanbudene i Trøndelag 2029 – MST29 -utredning, innretning på tilbudet, kostnadsramme og føringer* i Hovedutvalg for samferdsel 24.09.25, og saken gikk videre til fylkestinget ([FT-sak 94/25](#)). Tilsvarende sak ble sendt til behandling i Programrådet 11. september og videre til KU 26. september.

I [Kontaktutvalget 26. september](#) ble det vedtatt at:

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

I denne saken legger fylkeskommunen frem vedtakene fra partskommunene, og oppsummerer disse.

Fylkeskommunen har i flere saker tatt opp problemstillingen med den store kostnadsveksten i kollektivanbudene som erfares fra anbud i andre fylker, og den økte risikoen det kan påføre fylkeskommunen ved å lyse ut anbud med en usikker finansiering. Med den bakgrunn har fylkeskommunen bestilt en tilleggsutredning fra AtB ang ulike løsninger for mobilitetstilbudet gitt alternativer for reduserte rammer. Fylkeskommunen presenterer hovedpunktene fra tilleggsutredningen i denne saken, slik at Kontaktutvalget er kjent med konsekvensene av alternativene.

Faktiske opplysninger

Behandling av utredningen hos partene

Orkland, Stjørdal og Trondheim kommune vil behandle saken i uke 47. Protokollene blir ettersendt før møtet i KU 21. november.

Trøndelag fylkeskommune, vedtak i fylkesting 15.10.2025

- 1. En har en ambisjon om et best mulig mobilitetstilbud i Trondheimsregionen i tråd med det foreslåtte plussalternativet. Dette forutsetter tilstrekkelig finansiering gjennom Miljøpakken. Grunnet risikoen knyttet til forhandling av ny byvekstavtale legges nullalternativet til grunn for det videre arbeidet med mobilitetsanbudet. Fylkestinget mener at tiltak skissert i plussalternativet tas inn i det videre arbeidet med anbudet som opsjoner som kan utløses dersom finansiering er på plass.*
- 2. økt finansieringsbehov for å ivareta et tilstrekkelig kollektivtilbud i MST 2029 må løses innenfor den felles økonomien som er i miljøpakkesamarbeidet.*

Fylkestinget ber også:

- 3. fylkesdirektøren legge frem forslag til endelige økonomiske rammer for Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 til fylkestinget i desember 2025.*
- 4. fylkesdirektøren legge fram et forslag til endringer i takst-, sone- og billettstruktur ila. første halvår 2026.*

Trondheim kommune: vedtak Miljø-, næring- og samferdselsutvalget 4.11

Trondheim kommunes behandling av Mobilitetsanbud i Trondheim 2029-2039 - utredning og videre arbeid i bystyret 20. november. Punkter under referer til siste vedtak i Miljø-, næring- og samferdselsutvalget.

- 1. Kollektivtilbudet er viktig for å styrke verdiskapingen og sikre inkluderende og miljøvennlig mobilitet i Trondheim. Det er også et premiss for at vi skal ha et godt alternativ til privatbilen når vi skal reise i byen vår. Bystyret mener det er viktig at kollektivtilbudet ikke forringes i det neste anbudet fra 2029, men at det må styrkes.*
- 2. Bystyret mener at plussalternativet er det eneste alternativet som bidrar tilstrekkelig til å oppnå byrådets ambisjoner for mobilitetstilbudet i Trondheim frem mot 2039, og bør være utgangspunktet i det videre arbeidet med mobilitetsanbudet 2029.*
- 3. Bystyret ber om at det ses på hvordan nettverksmodellen kan optimaliseres for å sikre en mer effektiv rutestruktur inn i nytt anbud. Det legges til grunn at rutestrukturen fra 2029 bygger opp om hovedgrepene i kommuneplanens arealdel med tanke på fortetting i og rundt lokale sentrum og byggesone 1 og 2. Den langsiktige løsningen skal være en tydelig, lesbar og effektiv nettverksstruktur som sikrer kort*

reisetid med maksimalt ett bussbytte for de fleste reisene.

a. Følgende prioritering skal legges til grunn i optimaliseringen av tilbudet: 1.

Rushtidstilbudet, 2. Ettermiddagstilbudet, 3. Formiddagstilbudet, 4.

Kveldstilbudet, 5. Lørdagstilbudet, 6. Søndagstilbudet.

b. Følgende prioritering skal legges til grunn i optimalisering av rutene: 1.

Metrobusslinjene og de høyfrekvente sentrumslinjene, 2. Tverrlinjer, 3. Linjer til

øvrige og nye boligfelt, 4. Bydelslinjer (matelinjer), 5. Øvrig tilbud

4. Bystyret mener det er svært uheldig at det ikke er gitt statlige garantier som sikrer tilstrekkelig drift av kollektivtilbudet frem til 2039, som er nødvendig for å oppnå nullvekstmålet. Å fortsette med dagens finansieringsnivå er ikke tilstrekkelig for å sikre et kollektivtilbud som er godt nok for å nå samfunnsmålene. Bystyret forventer at økonomisk garanti vil være klar før 2029. Det bør være opsjoner i anbudet som gjør det mulig å styrke kollektivtilbudet dersom det sikres økt finansiering.

5. Det har vært en betydelig kostnadsvekst for drift av kollektivtransport som gjør det nødvendig med stram økonomisk styring fram til det er avklart hva Trondheimsområdet får i statlig finansiering. Bystyret ber om at det utarbeides et anbudsgrunnlag som kan kjøres innenfor de økonomiske rammene som allerede er sikret i dag. Dette innebærer at:

a. Fylkeskommunens finansiering øker minst tilsvarende prisvekst for drift av kollektivtransport.

b. Takststrukturen og rabattordninger justeres slik at det gir en økning i billettinntekter.

c. Miljøpakken åpner for å bevilge midler fra utvidet bompengesøkningskrevning til 2033. Dette kan gjøres ved å utsette oppstart av Johan Tillers veg del 2 og Byåstunnelen, eller ved å utrede om behovene kan løses på andre og rimeligere måter.

d. Kutte i tilbudet til en ramme som tilsvarer dagens tilskuddsnivå på 1,3 milliarder kroner årlig (minusalternativet).

Før bystyret kan gi tilslutning til å bruke Miljøpakkemidler på nytt anbud, skal det vises hvordan et revidert alternativ basert på de økonomiske rammene som allerede er sikret i dag, kan se ut. Bystyret ber byrådet jobbe tett sammen med AtB og Trøndelag fylkeskommune om endringene.

Bystyret ber om at det legges til grunn for det videre arbeidet med mobilitetsanbudet at Trondheim skal ha to bussdepot, ett sør og ett nord/øst i byen.

Avtalen om bussdepot på Sorgenfri sies opp umiddelbart, slik at fylkeskommunen har tid til å finne alternativ lokasjon.

Malvik kommune, vedtak i Kommunestyret - 03.11.2025

1. Malvik kommune slutter seg til at Plussalternativet legges til grunn som det minimumsnivået som er nødvendig for mobilitetstilbudet fra 2029. Tiltakene som ligger i Plussalternativet, slik de er presentert av AtB, bør bearbeides videre i samspill med partene i Miljøpakken.
2. Malvik kommune understreker viktigheten av at tiltak knyttet til styrking av Linje 79 gjennomføres, da dette er i tråd med kommunens innspill og styrker arbeidsreisene til kommunens 4300 pendlere til Trondheim.
3. Malvik kommune forutsetter at økt finansieringsbehov for MST 2029 og plussalternativet løses innenfor Miljøpakkesamarbeidets felles økonomi, og at finansieringen ikke går på bekostning av fremtidig tilbudskvalitet eller infrastrukturprosjekter i Malvik kommune.
4. Det må sikres at overføringen av busslinjer i Malvik (Linje 70, 85, 86) til de nye regionkontraktene i 2030/2031 opprettholder et robust og attraktivt kollektivtilbud i Malvik, i tråd med Nullvekstmålets forpliktelser.
5. Malvik Kommune henstiller til at sikkerhetspolitiske perspektiver legges til grunn ved innkjøp av busser fra land vi ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med.
6. Malvik kommune ber om at det når kontraktsstrategien skal legges, vektas at bedriftene har hele faste stillinger og gode løsninger for å rekruttere ansatte

Melhus kommune, vedtak i kommunestyret 28.10.2025

Melhus kommune er svært betenkelig til at Melhus ikke inngår i bykontraktene fra høsten 2029, spesielt med tanke på fremtidig finansiering av kollektivtilbudet.

- Det må sikres at dagens kollektivtilbud ikke forringes og at det gis mulighet for videreutvikling i tråd med nullvekstmålet og innbyggernes behov.
- Dagens tilbud vurderes som et minimumsnivå og det vil ikke være tilstrekkelig i møte med den forventede utviklingen i kommunen i henhold til kommuneplanens samfunnsdel med utvikling i alle 7 tettsteder. Ved eksempelvis en utbygging av Gimsøya og Hermanstad, tilknytning til sentrum på Hovin og utnyttelse av pendlerparkering på Hofstad, så vil behovet for utvidede kollektivløsninger øke.

Skaun kommune: vedtak i kommunestyret 4.11.2025

1. Nullalternativet skal 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.
2. Skaun kommune forutsetter samme takstsone som i dag.

3. Finansiering av «byanbudet» skal ikke gå på bekostning av tiltak i Skaun kommune.

4. Ordningene med bildeling og utplassering av elektriske sparkesykler i Skaun må videreføres. Bestillingstransport er en mulighet for å øke bruken av kollektiv transport og ordningen bør effektiviseres og utvides i de områder der kollektivtilbudet er svakt / fraværende.

Økonomiske forhold og tilleggsoppdrag til AtB

Fylkeskommunen legger også frem en sak om konsekvenser av bruk av en større andel bompenger til drift kollektiv for Kontaktutvalget 21.11.25. Dette som en løsning for å kunne finansiere et kollektivtilbud som er dimensjonert for å nå nullvekstmålet.

Tilleggsoppdraget til AtB er todelt og gikk ut på:

1. Se på løsninger knyttet til en anskaffelse basert på nivået til Trfks nullpunkt, som tilsvarer omtrent 200 millioner kroner, samt et nivå som ligger på 500 millioner. I tillegg skulle man se på et minustilbud og mulighetene for fremtidige utvidelser gjennom opsjoner inn i de nye kontraktene.

2. Videre arbeid fremover med vegeiere om optimalisering av rutestrukturen. Dette arbeidet vil foregå utover 2026.

I det videre presenteres svaret på utredningen i pkt. 1.

200-millioner

Beskrivelse: Tilbudet begrenses til lovpålagt skoleskyss. Dette utgjør om lag 1–2 prosent av dagens mulige kollektivreiser.

Konsekvens: Det vil ikke være mulig å opprettholde et kollektivtilbud i Trondheim. Alternativet frarådes på det sterkeste, da nær 100 prosent av befolkningen må tilpasse seg en hverdag uten tilgjengelig kollektivtransport.

500-millioner

Beskrivelse: Kun skoleskyss og et svært begrenset kollektivtilbud kan opprettholdes. Passasjerkapasiteten i flere av de viktigste kollektivkorridorene vil være om lag tre ganger lavere enn dagens nivå.

Konsekvens: Passasjerkapasiteten og rekkevidden er utilstrekkelig for å dekke kollektive reisebehov i Trondheim. Hele befolkningen vil alltid oppleve fulle avganger og hyppige frakjøringer, særlig utenfor rushtid. Bil vil være nødvendig for tilnærmet alle reiser utenom rush. AtB fraråder alternativet på det sterkeste.

Minusalternativet

Et minusalternativ er definert som et alternativ som er innenfor dagens kostnadsramme, samtidig som de forventede økte kostnadene i et nytt anbud håndteres innenfor samme økonomiske ramme.

Beskrivelse: Store deler av tilbudet utenfor rushtid halveres i frekvens og fjernes helt i usentrale områder. Rushtidstilbudet slik det eksisterer (høst 2025) opprettholdes i stor grad, men uten å ta hensyn til forventet kapasitetsbehov fra befolkningsvekst og alt av byutvikling.

Konsekvens: Litt over halvparten av alle reiser med buss i Trondheim har blitt fullført utenfor rushtiden høst 2025. Ved en halvering av mesteparten av linjene, vil befolkningen oppleve at disse reisene er for lite konkurransedyktig og for fulle i de prioriterte linjene til å brukes. For en normal hverdag er det da nødvendig med bilbruk. Disse kollektivreisene har blitt opparbeidet over lang tid frem til i dag og vil som effekt av minusalternativet føre til en stor omveltning av reisevaner tilbake til bilbruk. Selv en kortere periode på ett år, vil føre til at en stor del av befolkningen må kjøre bil privat.

Minusalternativet er det laveste nivået som kan være mulig å benytte som en mulig grunnpakke for kollektiv, før opsjoner løses ut, og utgjør en tilskuddsramme på 711 MNOK. Det er estimert til å gjøre det vanskelig å nå nullvekst på bakgrunn av omfattende endringer i reisevaner, selv om det utløses opsjoner. AtB anbefaler ikke alternativet.

Nullalternativet

Nullalternativet legger til grunn dagens tilbud med kostnadsvekst, og en årlig passasjervekst på 3 %.

Beskrivelse: Moderat økning i kollektivtilbudet, inkludert forlengelse og omlegging av enkelte linjer samt økt frekvens på utvalgte ruter. Dekker nye kollektivbehov etter de største byutviklingsplanene, og dekker kapasiteten nødvendig for lavt nivå av passasjervekst for nullvekst i biltrafikk.

Konsekvens: Nullvekstmålet for biltrafikk kan nås dersom en stor andel av bilførere også velger å gå eller sykle. Om det er et mål å innføre bilrestriktive tiltak kan tilbudet være utilstrekkelig for å oppfylle alle politiske mål, spesielt ved en over middels befolkningsvekst. Alternativet kan benyttes som mulig grunnpakke, dersom det kombineres med mer aktiv satsing på gange og sykkel. Og dersom det lar seg utarbeide fornuftige opsjoner opp til plussalternativet, som også gir en effektiv anbudskonkurranse. Her råder det imidlertid stor usikkerhet.

Plussalternativet

Plussalternativet innebærer en styrking av kollektivtilbudet utover nullalternativet.

Beskrivelse: Betydelig styrking av kollektivtilbudet med økt frekvens, nye linjer og utvidelse av metronettverket, særlig i bydeler med lav kollektivandel. Trikken videreføres, og det legges til rette for kapasitetsutvidelse og støtte til byutvikling.

Konsekvenser: Plussalternativet gir de beste forutsetningene for å nå nullvekstmålet og støtte opp under ønsket byutvikling. Alternativet anbefales, forutsatt at det økonomiske handlingsrommet tillater nødvendige investeringer. Alternative kan optimaliseres ift kostnader gjennom tett samspill med vegeiere og annen infrastrukturbygging.

Utvidelse ved opsjoner

En foreslått løsning i bestillingen er å bygge opp tilbudet gjennom flere opsjonspakker. Disse tar utgangspunkt i en grunnpakke – definert av AtB som «minusalternativet». Denne grunnpakken innebærer ingen økning i dagens budsjett, noe som betyr at tilbudet må reduseres med omtrent 34 prosent sammenlignet med dagens nivå. AtB fraråder denne modellen fordi den vil gi store negative konsekvenser for kollektivtilbudet. I tillegg medfører løsningen betydelig juridisk og praktisk risiko knyttet til anbudsprosessen.

Drøfting

Behandling av Mobilitetsanbudet i Stor- Trondheim

Vedtakene fra kommunene, som i skrivende stund har hatt behandling av mobilitetsanbudet, er omforent med at null- eller plussalternativet må legges til grunn for MST 2029. Vedtakene signaliserer også at det er ønskelig at rammen for anbudet må løses innenfor Miljøpakken sin økonomi uten at det får for store konsekvenser for andre prosjekter. Det anbefales at null- eller plussalternativet må bearbeides videre for å sikre at løsningene er optimalisert i forhold til kostnader.

Økonomi - tilleggsutredning

Ifølge AtBs utredning vil det få svært alvorlige konsekvenser for kollektivtilbudet i Trondheim dersom tilbudet kun baseres på fylkeskommunens «nullpunkt» – både dagens nivå og en oppjustert variant (eksempelvis 500-millioners tilbudet). Samtidig er kostnadene for nullalternativet svært høye, med en samlet tilskuddskostnad på 1,3 milliarder kroner. Dette gjør det krevende for fylkeskommunen å ta hele den økonomiske risikoen alene.

Derfor har fylkeskommunen bedt AtB utrede muligheten for å øke tilbudet gradvis gjennom opsjoner. Foreløpige vurderinger viser at man som et minimum må ta utgangspunkt i «minusalternativet». Dette innebærer fortsatt stor økonomisk risiko for

fylkeskommunen, samt en kraftig reduksjon i dagens tilbud. I tillegg kommer juridiske og praktiske utfordringer, og fare for høye risikopåslag fra leverandørene på grunn av usikkerhet om kontraktens omfang.

Fylkeskommunen vil fortsette å vurdere hvilken økonomisk risiko som er forsvarlig i forbindelse med kontraktene for MST 2029. Målet er å fastsette de endelige økonomiske rammene i oppdragsbrevet som sendes til AtB etter politisk behandling i fylkestinget i desember.

Veien videre

Fylkeskommunen planlegger at fylkestinget skal vedta de økonomiske rammene for mobilitetsanbudet i stor-Trondheim 2029 den 10.–11. desember 2025. Vedtaket fra Kontaktutvalget i denne saken vil gi viktige føringer for fylkesdirektørens innstilling.

Fylkestingets vedtak i saken om utredningsmandatet, slår fast at fylkeskommunen ikke kan bære det økonomiske ansvaret alene. Partene må finne løsninger innenfor den samlede økonomien.

Tidslinjen og prosessen for regionanbudet vil bli presentert i en egen sak for Programrådet i desember.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Fylkeskommunen vil tilrå at Kontaktutvalget støtter fylkeskommunen sitt forslag om at nullalternativet legges til grunn for anbudet, men med en ambisjon om et best mulig mobilitetstilbud i Trondheimsregionen i tråd med det foreslåtte plussalternativet. Dette forutsetter tilstrekkelig finansiering gjennom Miljøpakken og som kan medføre en større bruk av bompenger til drift kollektiv inntil at ny bymiljøavtale og bompengeproposisjon er på plass.

Diskusjon:

Forslag fra Trondheim kommune:

Tk: Viser til byvekstavtalens pkt 3. 4 og ber om at det startes en prosess for å vurdere fylkeskommunens nullpunkt for kollektiv drift

Tk:

Kollektivtilbudet er en premiss for at vi skal ha et godt alternativ til privatbilen når vi skal reise i Trondheim. Kontaktutvalget mener det er svært uheldig at det ikke er gitt statlige garantier som sikrer tilstrekkelig drift av kollektivtilbudet frem til 2039, som er nødvendig for å oppnå nullvekstmålet. Kontaktutvalget forventer at økonomisk garanti vil være klar før 2029.

Kontaktutvalget ber om at det ses på hvordan nettverksmodellen kan optimaliseres for å sikre en mer effektiv rutestruktur inn i nytt anbud. Følgende prioritering skal legges til grunn i optimaliseringen av tilbudet:

1. Rushtidstilbudet, 2. Ettermiddagstilbudet, 3. Formiddagstilbudet, 4. Kveldstilbudet, 5.

Lørdagstilbudet, 6. Søndagstilbudet.

Følgende prioritering skal legges til grunn i optimalisering av rutene:

1. Metrobusslinjene og de høyfrekvente sentrumslinjene,
2. Tverrlinjer,
3. Linjer til øvrige og nye boligfelt,
4. Bydelslinjer (matelinjer),
5. Øvrig tilbud

Diskusjon

Trfk: Krevende situasjon med en enorm kostandsvekst. Den store x-en for oss, er bussdepot og tomt til dette. AtB er tydelig på at jo flere usikkerheter, jo vanskeligere er det å lage et nytt anbud. Godt vedtak fra Bystyret om Sorgenfritomta. Strøm er også vanskelig. Flere kostnader har økt, renta, og bussene er dyrere. Men vi klarer å øke antall busspassasjerer. Når AtB skal ut med anbud er det viktig med minst mulig usikkerhet, og bussdepot er en avgjørelse som kan avklares. Det at det er økt frekvens på bussen, det økte etter ski-VM, har ført til flere påstigninger.

SVV: Vurderingen knyttet til hva man kan få til i framtidig situasjon med fylkeskommunale midler, er oppsiktsvekkende. Det er bra vi har Miljøpakken. Det er et tilfredsstillende tilbud for å kunne ta økningen i befolkning med kollektiv, og kombinert med bilrestriktive tiltak.

Tk: Det er synd om anbudet blir så mye dårligere pga usikkerhet, det er også mye som foregår med byutredning, bompengeutredning og forhandlinger om ny byvekstavgift. Vi vil jobbe for at fylkeskommunen vil kunne gå ut med et anbud på plussalternativet. Alt må undersøkes, og alle steiner må snu. Det er også positivt at det blir sett på takstsystemet. Det er også i avtalen at nullpunktet til fylket skal gås gjennom i forbindelse med nytt anbud. Tk har gått igjennom hvilke deler av anbudet som er viktigst.

Trfk: Vi skal se på fylkes nullpunkt i forbindelse med ny byvekstavgift, ikke i forhold til mobilitetsanbud. Det er bestilt en politisk sak om å gå igjennom alt med takster og soner o.l. Det er gjort store reduksjoner i kollektivtilbud i distriktene. AtB har også sendt ut undersøkelser til kommunene med tanke på behovet for bestillingstransport mm. Vi må også se på takstsystemet, 3-timers billetten og utvidet ungdoms-/barnebilletten.

Trfk: Kostnadsveksten må tas opp med sentrale myndigheter.

Leder: Har mottatt en bestilling på å se på kostnadsøkningen i kollektivtransporten. Trfk ligger lavest i landet på sitt bidrag inn i kollektivtransporten.

Sf: Sier fylkesvaraordfører og fylkesdirektør det samme? I avtaleteksten står det at nullpunktet skal gås gjennom ved nytt anbud. Vi må ha lik oppfatning.

Melhus: Dette er i utgangspunktet greit, omegnskommunene ønsker et godt kollektivtilbud. Men det er en bekymring for hva dette betyr for det neste anbudet som randkommunene er en del av. Hvor mye blir det igjen til randkommunene i de neste anbuds rundene. Tenker man på både dette anbudet, og det neste anbudet som randkommunene er en del av.

SVV: Er det hensiktsmessig å tydeliggjøre punkt 2 inn mot ny bompengeavtale, slik at det kommer frem at det er enighet om å kunne bruke mer penger til kollektivdrift?

Tk: Vi anerkjenner behovet utenfor Trondheim også. Samferdselsplanen viser Tk sin vilje til å innføre bilrestriktive tiltak. Tk har nytt forslag til vedtak, og vil gå inn for plussalternativet.

Trfk: Punkt 1 peker på plussalternativet. Det trengs en grundig utredning før det kan ses på prioriteringer. Fylket ønsker gjerne plussalternativet.

Leder: Alternativt forslag kan ikke støttes av hele kontaktutvalget. Det ligger en vekst i nullalternativet, og plussalternativet oppå dette.

Jdir: Vi jobber med andre prosjekter parallelt med dette, og som det er noen muligheter for å bidra til å redusere kostnaden for fylkeskommunen. Men først og fremst er det de reisende vi jobber for.

StjØrdal: Omegnskommunen ser på saken med en viss uro, i og med at den skjer helt uavhengig med det omegnskommunene skal igjennom i neste runde. Vil gjerne at vedtaket legges på et overordnet nivå.

Tk: Vi ønsker plussalternativet, og utforsker alle muligheter for å få det til. Har stor forståelse for at det er uheldig at det meste av risikoen blir lagt på fylkeskommunen, og at det er svært uheldig at vi ikke har fått noen statlige sikkerheter for det videre kollektivtilbudet. Og vi vil gjerne vedta at det blir satt igang en prosess for å få satt nullpunktet til fylkeskommunen på nytt.

Tk: Når det ikke er fulgt opp mener vi at det er på sin plass å peke på en prosess i det minste.

Trfk: Fylkeskommunen skal selvsagt følge opp det som fylkeskommunen skal i den saken her.

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget støtter forslaget fra fylkeskommunen om at nullalternativet legges til grunn for de økonomiske rammer for anbudet for stor-Trondheim , og at plussalternativet tas inn i det videre arbeidet med anbudet som opsjoner som kan utløses dersom finansiering er på plass.**
- 2. I det videre arbeidet skal man vurdere de lokalpolitiske vedtakene.**
- 3. Kontaktutvalget ber om at det i arbeidet med ny bompengeproposisjon tas høyde for at bompenger kan brukes i et utvidet omfang for å kunne finansiere et kollektivanbud som kan bidra til at nullvekstmålet kan nås.**

52/25 Marginalliste til HP 26-29 (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Kontaktutvalget vedtok følgende ved behandlingen av HP 26-29 (sak 41/25) i møte 17. oktober:

- *Kontaktutvalget vedtar å innføre en marginalliste for gode prosjekter som det ikke finnes finansiering til nå, men som er klare til bygging før 2029 hvis det skulle bli ledige midler. Dette basert på følgende prinsipper:*
 - *Alle prosjekter må ha definert måloppnåelse.*
 - *Alle prosjekter må være ferdig regulert i løpet av 2026, og kunne bygges i perioden.*
 - *Det må være enighet blant partene om alle prosjektene.*
 - *Prosjektene er i prioritert rekkefølge ut fra måloppnåelse.*
- *Programrådet får ansvar for å utarbeide forslag til en marginalliste som legges fram for Kontaktutvalget 21. november*

Saken ble diskutert i programrådet 6. november.

Hensikten med denne saken er å gi en løypemelding for partenes arbeid med marginallista og drøfte veien videre.

Vurdering

I Kontaktutvalget ble det sagt at marginallista vil bli et resultat av den videre prosessen hvor partene diskuterer seg gjennom hovedtabeller og hvite liste. Marginallista vil altså bli et resultat av prosessen som sluttføres i samordningsmøte i Kontaktutvalget i januar-februar. Dermed er det umulig å "lande" ei marginalliste nå, og lista vil være veldig foreløpig.

Partene er bedt om å spille inn prosjekter etter følgende mal:

Part	Prosjektnavn	Ramme (mill)	Status	Effekt på nullvekstmålet	Effekt på lokale mål	Prioritet

Det er først når vi har den endelige marginallista, at vi kan prioritere prosjektene i rekkefølge ut fra måloppnåelse. Den endelige marginallista landes ikke før i januar-februar. Sekretariatet foreslår at partene får litt tid til å jobbe med en prioritert marginalliste etter det møtet. En grunn til at partene trenger litt tid til prioriteringsprosessen, er at vi ikke har en omforent metode for prioritering mellom

prosjekter. Vi kan uansett starte diskusjonene om metode for prioritering nå.

Sekretariatet ser altså for seg to trinn i prosessen med ei marginalliste:

1. *Prosjektene: Bli enige om hvilke prosjekter som skal stå på lista*
2. *Prioritering: Deretter jobbe med prioritering*

Vi ber Kontaktutvalget vurdere hva som er hensiktsmessig mht. prosess.

Programrådets diskusjoner

I programrådet kom det fram at det fremdeles er uklart hva marginallista skal være. Det ble reist flere problemstillinger som gjengis her:

- Hvordan prioriterer vi Miljøpakkens prosjekter og dermed prosjektene på marginallista? Det er en utfordring at vi ikke har en omforent metode for å score og prioritere prosjektene på. Det ble foreslått at AU bruker marginallista som et utgangspunkt for å diskutere en metode for prioritering av prosjekter. Det ble også påpekt at metoden må være enkel.
- Det er et spørsmål om prosjektene på marginallista skal være i prioritert rekkefølge. Hvis de ikke er prioritert, er lista en forskuttering av neste HP-diskusjon.
- Hva gjør vi med eventuelle ledige midler i omegnskommunene? Er de til bruk innenfor hele avtaleområdet, eller skal de brukes i de aktuelle kommunene? Her har vi i utgangspunktet omegnskommunenenes rammer å forholde oss til. I programrådet var det vel enighet om at måloppnåelse i omegnskommunenenes ikke kan sammenlignes opp mot TK sine prosjekt.
- Hva er status for prosjektene på marginallista? Blir det mulig å spille inn nye prosjekter i neste HP-prosess? Vil prosjektene på marginallista gå foran eventuelt nye prosjekter?
- Hva om det frigjøres 50 mill. og det øverst prioriterte prosjektet koster 100 mill? Skal vi da gå nedover på lista?

Det er altså fremdeles mange spørsmål knyttet til marginallista. Til tross for det, understreket leder av programrådet at vi må ha med oss det som er positivt med marginallista. Det er at vi har en oversikt over prosjekt som er klar for gjennomføring og hvilken effekt de har på nullvekstmålet.

Sekretariatets vurdering

Selv om arbeidet med marginallista reiser mange spørsmål, er det viktig at vi ikke gjør dette mer komplisert enn det trenger å være. I utgangspunktet er marginallista ei liste med byggeklare prosjekter som kan bygges før 2029 hvis det blir ledige midler. Lista bør ikke være for lang, da det ikke er sannsynlig at det blir mye ledige midler.

Sekretariatet støtter forslaget om at partene bruker lista som et utgangspunkt for å arbeide med og utvikle en metode for å score og prioritere prosjektene i Miljøpakken. Det er en utfordring for oss at vi ikke har en omforent metode for slik prioritering. Vi må prioritere å bygge de beste prosjektene mht. måloppnåelse først.

Sekretariatet synes spørsmålet om hva marginallista betyr for neste HP-prosess, er interessant. Skal det være en føring for neste HP-prosess at det ikke er rom for å spille inn nye prosjekter? Dette ut fra at det i utgangspunktet ikke er noen ledige midler og at vi allerede har prosjekter stående på en marginallista. Dette kan diskuteres når vi skal diskutere føringene for neste HP-prosess.

Siden det er første gang vi opererer med en marginalliste, er det ikke alt som er klart. Vi får bruke prosessen til å lære, og ikke gjøre det for komplisert og tidkrevende.

Diskusjon

SVV: Ønsker at handlingsprogrammet er ferdig og vedtatt før arbeidet med marginallista setter i gang.

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget tar arbeidet med marginallista til orientering og ber partene jobbe videre med prosjekter til marginallista. Det må gjøres rede for bidrag til måloppnåelse.**
- 2. Kontaktutvalget ber partene utarbeide en marginalliste i prioritert rekkefølge etter at HP 26-29 er vedtatt i februar. Den skal legges fram for Kontaktutvalget i prioritert rekkefølge juni**

53/25 Brundalsforbindelsen - løypemelding (Tk)

John Kenneth Selven orienterte om status for forhandlingene med private utbyggere om bidrag til bygging av Brundalsforbindelsen.

Konklusjon: Tas til orientering

54/25 Miljøpakken i media (Sek)

Camilla Valle Bakke orienterte om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Samferdselsplan i Trondheim

Line Fjørstad orienterte om innhold og videre prosess:

- Høringsmøte mandag 24. november
- Vedtak 18. desember i bystyret.

Konklusjon: Tas til orientering

Møtedatoer vår 2026 (Sek)

Møtedatoene er avklart på mail og møteinnkalling er sendt. Minner likevel om datoene:

- 6. februar (9-15)
- 24. april (9-15)
- 12. juni (9-15)

Konklusjon: Tas til orientering