

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 14.11.25

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder
Eugen Sørmo, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Kjetil Reinskou, Trondheim kommune
Line Fjørstad, Trondheim kommune
Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

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

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Morten Bostad, Melhus kommune
Lavrans Skuterud, Orkland kommune
Frank Johansen, Skaun kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
John Kenneth Selven, Trondheim kommune

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Torhild Aarbergstotten, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune

Tor Sæther, Statsforvalteren
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 21. november kl. 09:00 – 14:00**. Møtested: Rådhuset i Trondheim, byrådssalen.

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	MP 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.

Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

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](#)

Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

42/25 Status måloppnåelse/trafikkutvikling (Sek)

Saken gjelder en løpende orientering 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.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

43/25 Status gateprosjektene - orientering (Trfk)

Det orienteres om status for gateprosjektene.

Prosjekt	Status	Anleggs-start	Trafikk-åpning	Neste hovedmilepæl	Rapportering			Kommentar
					Fremdrift	Økonomi	Kvalitet	
Innherredsveien, øst	Vedtatt styringsramme	aug.23	okt.25	Trafikkåpning				Trafikkåpning 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 Tryggvassons gate	Avsetning	n/a	n/a	Konseptvalg				

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

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

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

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

45/25 Tertialrapport 2/2025 (Sek)

Vedlegg: Tertialrapport 2/2025

Tertialrapporten 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.

Tertialrapporten 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 i programrådet

- Leder: Totalt antall prosjekter er 253. Så ser vi 15 prosjekter som står for den største delen av summen. Det er en forbedret presentasjon fra sekretariatet.
- Honnør til sekretariatet for strukturering og for å jobbe videre med dette i framtidig rapportering.
- Leder: Rapporten viser prosjekter som kanskje ikke blir noe av og prosjekter hvor det kan omdisponeres, noe som er bra.

Programrådets innstilling til vedtak:

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

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

Vedlegg:

- V1 Haakon VII's gt - Alternativer 2025-08-25
- V2 Haakon VII's gt - Evaluering 2025-09-01

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. Bussframkommelighet 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

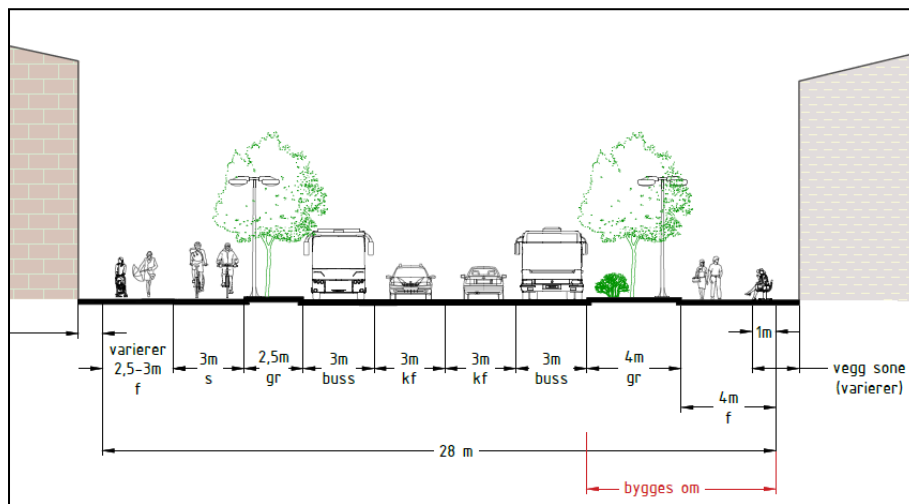
Fylkesutvalget slutter seg i hovedsak til fylkesdirektørens vurderinger i saken, og vedtar følgende skal legges til grunn for videre prosess:

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.

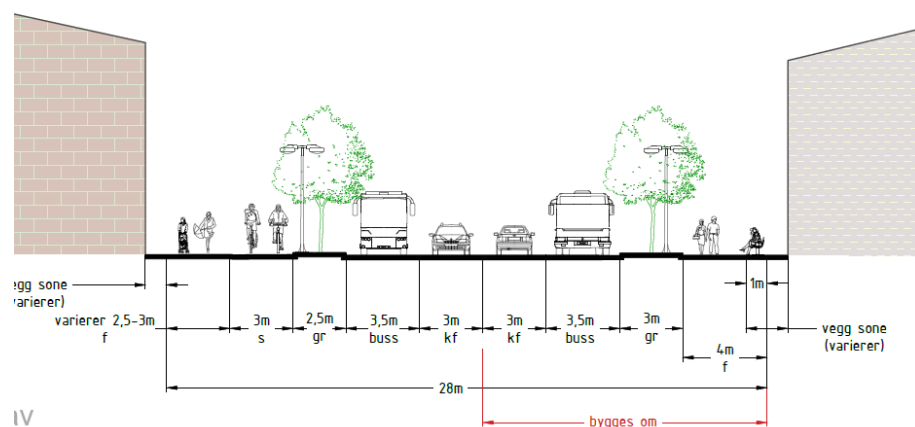
Fakta

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 før 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

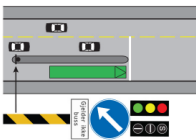
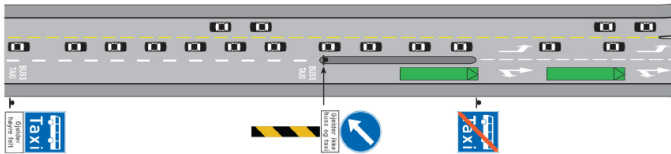
Alternativ 4 – Sidestilt optimalisert, utviklingskonsept

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 i programrådet

- Punktet i vedtaket om Jarleveien betyr at dagens løsning med 4 felt videreføres.
- SVV: Det fokuseres på tidsaspektet. Gjennomgående kollektivfelt hadde vært veldig bra. Se på hvordan lokalvegnettet kan avlaste H7. Det er lagt opp til lysregulering i kryss. Det krever mye tid med omløp av alle faser. Er det nødvendig? Kan det bli bedre

fremkommelighet for buss og sykkel uten lysregulering? Bra å kunne se på Jarleveien og Jørgenveien innenfor samme prosjekt, da sidestilt kollektivløsning i H7 er en billigere løsning enn midtstilt som først ble foreslått. Bør ta oss tid til å gjøre løsningene enda bedre.

- TRFK: Har tenkt å optimalisere prosjektet med bakgrunn i føringer fra PR og KU. Jørgenveien skilles ut som et eget prosjekt innenfor metrobusstoporteføljen. Saken må tilbake til beslutning i KU.
- Hvor mye midler frigjøres med en enklere løsning i H7?
- Trfk: Vi kommer tilbake til PR/KU med styringsmål

Programrådets innstilling til 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 minimumsløsning. 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 fremkommeligheten for sykkel og kollektiv**
 - b. Vurdere bruk av lokalvegnettet for å avlaste hovednettet på sikt**
- 2. Kontaktutvalget slutter seg til fylkeskommunens vurdering om Jarleveien. Jørgenveien skilles ut som eget utredningsprosjekt innenfor rammen av H7-prosjektet**

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

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

Programrådets innstilling til 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)

Vedlegg:

- Notat fra Bane Nor utbyggingsprosjektet, «Finansieringsplan gang og sykkelkulvert Stjørdal stasjon», datert 10.10.2025
- Notat fra Bane Nor utbygging «Ny tverrforbindelse Stjørdal stasjon» 05.06.2024
- «Knutepunktutvikling Stjørdal stasjon – en mulighetsanalyse» (januar 2023)

Dokument ikke vedlagt:

- Handlingsplan 2025-2029 m/prosjektark
- Reguleringsplan Spor og tverrforbindelse (2023)

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 kostnadsestimater 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	

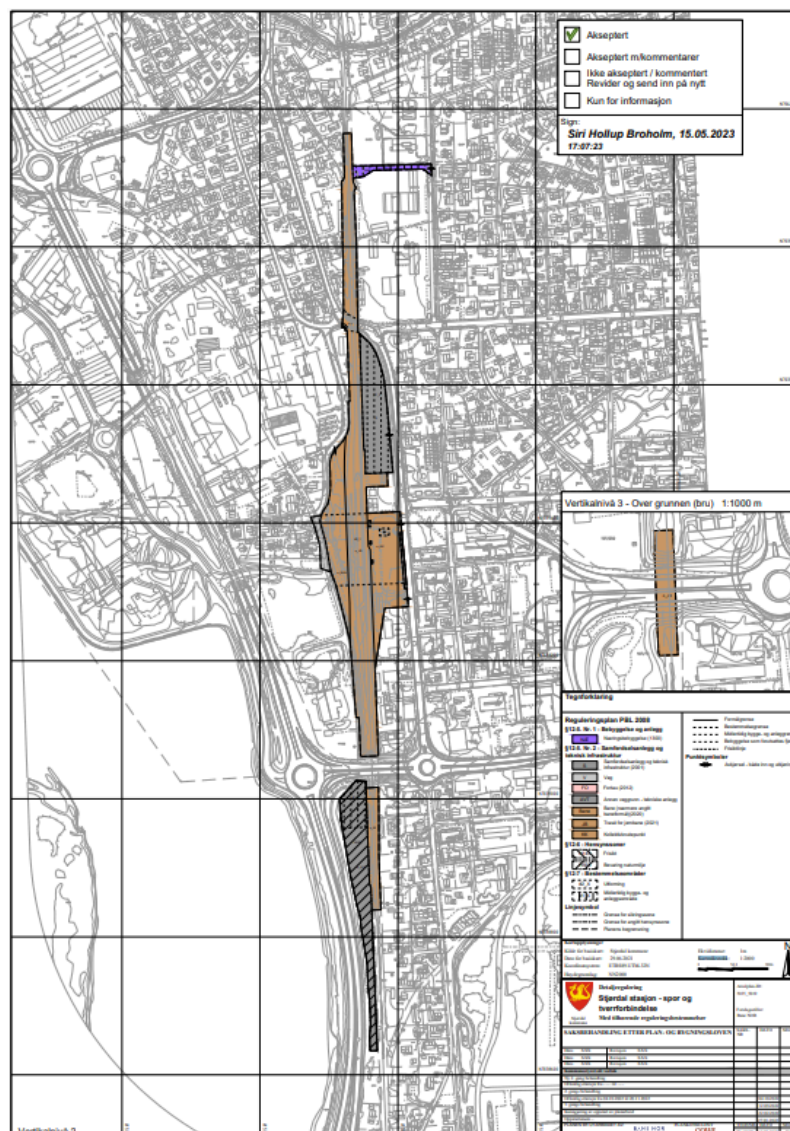
Tverrforbindelsen er et statlig prosjekt som normalt budsjetteres uten mva.

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 dimensjonerende krav til funksjonalitet. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Ambisjonen har vært å ha ferdig områdeplan for hele knutepunktet. Det har imidlertid vært tidkrevende. Reguleringsplankart "for spor og tverrforbindelse" gjengis her..



Byggeplanlegging

Bane NOR mottok i 2021 bestilling fra Jernbanedirektoratet om å planlegge for flere tog på Trønderbanen. Stjørdal stasjon inngår som et tiltak for å oppnå dette. Ombygging av Stjørdal stasjon er også en brikke i planlagt knutepunktutvikling, som blant annet inkluderer etablering av en ny tverrforbindelse for gang og sykkel øst/vest på stasjonen. Dette er også omtalt i Byvekstavtalen.

Det er inngått en samarbeidsavtale mellom Stjørdal kommune, Trøndelag 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.

Tverrrforbindelsen 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 projekteringskostnader, 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 tverrrforbindelsen 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 tverrrforbindelse med ramper og kulvert på Stjørdal stasjon er avgjørende for en knutepunktutvikling med god utnytting av arealene på begge sider av jernbanespooret, og en effektiv fordeling av knutepunktfunksjoner på begge sider av jernbanespooret. Det vil legge til rette for god byutvikling på begge sider av jernbanespooret for reisende og folk som beveger seg øst-vest i byen. Tverrrforbindelsen 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:	Tverrrforbindelse 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 i programrådet

- Flott å se at dette kommer til realisering etter en lang prosess. Midler til overs skal inn i en ny prioritering i MP.
- Trfk: Må finne gode midlertidige løsninger for kollektivtrafikken i byggeperioden. Ber om at vi blir bedt inn i disse diskusjonene.
- Bane Nor: Har allerede startet dialogen med Stjørdal om dette og vil involvere fylket fremover. Løsningen for midlertidig bussavvikling vil forankres hos partene.
- Jbdir: Støtter dette med god dialog opp mot partene. Vi må skille mellom MP-midler og midler fra Bane Nor.

Programrådets innstilling til 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 prosjektrisikoen.**
- **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 midlene.**

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

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, og kommunene (uten Melhus kommune) har 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 bompengeavtalen 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 besom at staten kvalitetssikrer status for disse retningslinjene.

Neste byvekstavgift 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 byvekstavgift.

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.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

- 1. Kontaktutvalget ber sekretariatet, i samarbeid med partene, om å bestille en ekstern revisjon av partenes praktisering av 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. Revisjonsrapporten legges fram for Kontaktutvalget når den er ferdig.**

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 ivaretatt 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. Bompengeinnkreving 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 Byvekstavtalen 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 byvekstavtalen

Byvekstavtalen 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 Byåstunellen, 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.

Forslag til vedtak:

Miljøpakken åpner for å bruke midler fra utvidet bompenginnkreving til drift av kollektivtrafikken i perioden 2030-2033 i tråd med vurderingene som er gjort i saken.

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

Vedlegg til saken: Tilleggsutredning Mobilitet Trondheim (AtB)

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 byvekstavgift 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 bompengeskatt 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 infrastrukturutbygging.

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.

Forslag til innstilling:

- 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. Kontaktutvalget er positive til 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)

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 omegnskommunenes rammer å forholde oss til. I programrådet var det vel enighet om at måloppnåelse i omegnskommunenes 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.

Programrådets innstilling til 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. Prosjektene på marginalliste vedtas ved samordning av HP 26-29 i Kontaktutvalgets møte i januar-februar.***
- 3. Kontaktutvalget ber partene utarbeide en marginalliste i prioritert rekkefølge etter at HP 26-29 er vedtatt i januar-februar. Den skal legges fram for Kontaktutvalget i prioritert rekkefølge mai-juni***

53/25 Brundalsforbindelsen - løypemelding (Tk)

Trondheim kommune bes orientere om status for forhandlingene med private utbyggere om bidrag til bygging av Brundalsforbindelsen.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

54/25 Miljøpakken i media (Sek)

Kommunikasjon orienterer om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

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



TERTIALRAPPORT 2/2025



Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
2. Sammendrag	3
3. Store prosjekter med etterslep	3
4. Overordnet status	7
5. Partenes rapportering	8
5.1 Trondheim kommune	8
5.2 Skaun kommune	8
5.3 Orkland kommune	8
5.4 Malvik kommune	8
5.5 Melhus kommune	9
5.6 Stjørdal kommune	9
5.7 Trøndelag fylkeskommune	10
5.8 Statens vegvesen	13
6. Vedlegg: Prosjektliste per etat	14

1. Innledning

Tertialrapporten legges frem for Programrådet (PR) og Kontaktutvalget (KU). Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med tertialrapporten og sammenstiller informasjon rapportert fra partene.

Bestilling T2-rapport

Partene er bedt om å rapportere på følgende:

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

Opprinnelig tidsfrist for samlet rapportering til sekretariatet var 01. oktober. Planen er at T2-rapporten behandles i Programrådet 6. november og i Kontaktutvalget 21. november.

2. Sammendrag

Tertialrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på 246 aktive prosjekt. Per 2. tertial (T2) disponerer etatene økonomiske rammer på drøyt 2,9 mrd. kr. De rapporterer en total årsprognose på 1,9 mrd. kr. Dette utgjør 66% av disponible midler i 2025 og tilsvarer et mindreforbruk på 1 mrd. kroner. Det er 15 prosjekter som bidrar med 56% av etterslepet.

Konsekvensene av mindreforbruk er at ulike statlige midler/tilskudd trekkes inn dersom de ikke benyttes som forventet (statsbudsjett). Dette må da eventuelt bevilges på nytt i senere statsbudsjett. Det er opp til Statens vegvesen å orientere partene om inndragning av midler i 2025, slik at partene får et grunnlag til å vurdere behov for eventuell revidering av Miljøpakkens årsbudsjett.

3. Store prosjekter med etterslep

Hos partene er det 15 prosjekt med etterslep på 15 mill. eller mer. Disse 15 prosjektene står for 575,6 mill. kroner (56%) av etterslepet. Prosjektene inngår i porteføljen til Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Trondheim og Orkland kommune. En detaljert oversikt presenteres i tabell 1. Partenes kommentarer til forsinkelsene er presentert under tabellen.

Tabell 1. Fremdrift T2 på prosjekter med etterslep over 15 mill. Tall i mill. kr.

Prosjekt	Disponible midler	Års-prognose	Avvik mellom årsprognose og disponible midler (mill. kroner)	Bruk av disponible midler (%)	Planlagt ferdig-stillelse	Prosjekt-fase
Trøndelag fylkeskommune						
Tiltak mot støy: Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Bakli veggen vest	27,1	9,8	17,3	36,2%	2026	UB
Sykkel: Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelfelt	24,9	6,6	18,3	26,6%		UB
Sykkel: GSV fv. 6490 Blåsmoen	15,1	0,15	15,0	1,0%	Februar 2025	DP
Trondheim kommune						
Kollektiv: Trikken, ny arbeidsmaskin	29,3	0	29,3	0,0%	Avklares	Annet
Metrobuss: Olav Tryggvasons gate	21,1	0,0	21,1	0,0%	Avklares	DP
Sykkel: Tordenskiolds gate/Smedbakken	31,1	0,3	30,8	1,0%	Juli 2027	DP
Kollektiv: Holdeplasspakker	92,4	30,0	62,4	32,5%	Løpende	Annet
Sykkel: Øvre Baklandet - Vollabakken (Klæburuta)	23,1	1,0	22,1	4,33%	Desember 2024	DP/UB
Trafikksikkerhet: Reppe-Vikåsen, gang- og sykkeltribud	31,3	2,0	29,3	6,39%	Avklares	DP/UB
Sykkel: Brøsetruta, Lillebergvegen-Brøsetvegen (del 5-6)	21,9	3,0	18,9	13,70%	November 2027	DP
Orkland kommune						
Sykkel: GSV Fv. 6490 Blåsmoen	22,0	0,0	22,0	0,0%	Løpende	PU
Kollektiv: Orkanger skysstasjon	20,0	0,0	20,0	0,0%	Løpende	Annet
Statens vegvesen						
Sykkel: Rv. 706 Lilleby skole - Nordtvedts gate	87,9	20,3	67,6	23,1%	Sommer 2027	Bygge
Hovedveger: Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	192,9	16,4	176,5	8,5%	November 2026	Bygge
Hovedveger: E6 Jaktøya-Sentervegen	26,2	1,0	25,2	3,8%	Februar 2019	Bygge

I Trøndelag fylkeskommune er det tre prosjekter som forårsaker mer enn 50 mill. etterslep totalt:

- *Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Baklivegen vest.* Prosjektet er forsinket grunnet tidskrevende grunnervervsavtaler uten reguleringsplan. Som rapportert tidligere er første del av prosjektet gjennomført i 2024, siste del med utbedring av støyforholdene for boligene langs strekningen pågår frem mot sommeren 2026. Utførende entreprenør har satt i gang resterende støyskjermer.
- *Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelsti.* Det er stor usikkerhet tilknyttet utfallsrommet inneværende år – her i hovedsak grunnet krevende grunneierforhold. Fylkeskommunen vil derfor antakelig ikke bruke tildelingen av de statlige midlene inneværende år.
- *GSV fv. 6490 Blåsmoen.* Mindreforbruk skyldes optimistisk budsjettering i 2025.

I Trondheim kommune er det sju prosjekt med etterslep på tilsammen 213,9 mill.:

- *Trikken, ny arbeidsmaskin* har et etterslep på 29,3 millioner kroner. Prosjektet er i dag satt på vent, og avklares i prosjektet Modernisering av Gråkallbanen infrastruktur.
- *Olav Tryggvasons gate* har i dag et etterslep på 21,1 millioner kroner. Prosjektet har ingen aktivitet da det avventer politiske avklaringer.
- *Tordenskiolds gate/Smedbakken* har et etterslep på 30,8 millioner kroner. Prosjektet styres i dag av TRFK gjennom Kongens gate-prosjektet, og tidsplanen oppdateres etter deres fremdrift. Dette er et stort komplisert prosjekt, hvor sykkeltiltaket per i dag ikke er høyt prioritert, og forsinkelser må påregnes. Trondheim kommune estimerer at byggeplanleggingen har oppstart sent i 2025 eller tidlig 2026.
- *Holdeplasspakker* har nå et etterslep på 62,4 millioner kroner. Flere av holdeplasspakkene har siden siste rapportering blitt pauset grunnet pågående utredninger. Som en konsekvens av dette har mindre midler enn tidligere planlagt blitt brukt, og etterslepet har økt. Dialog med AtB om prioriteringer fram mot 2029 pågår. Ettersom dette er et løpende samleprosjekt er det ikke mulig å si hvor mange måneder prosjektet er forsinket. Det totale budsjettet for alle holdeplasspakker er 124 MNOK. Så langt er 55 MNOK fakturert. Når de planlagte holdeplassene er bygget og fakturert i 2026 (med Steintrøvegen som den største usikkerheten knyttet til fremdrift), estimeres det at 115 MNOK vil være fakturert. Dette innebærer at omtrent 9 MNOK gjenstår av HP-midlene. Dialog pågår med AtB for å bruke disse midlene der kost/nytte-forholdet er best.
- *Øvre Bakklandet - Vollabakken (Klæburuta)* har per nå 22,1 millioner i etterslep. Prosjektet er klart til å starte utbygging, men venter på VA-prosjekt på Singsaker. Oppstart anlegg er i juni 2026, og da vil etterslepet reduseres.
- *Reppe-Vikåsen, gang- og sykkelsti* har et etterslep på 29,3 millioner kroner. Prosjektet er lagt på is inntil vi får politisk bestilling på hva vi skal gjøre videre.
- *Brøsetruta del 5-6* har et etterslep på 18,9 millioner kroner. Dette prosjektet blir utarbeidet sammen med Brøsetruta del 1-3, hvor framdriften er forskjellig for de forskjellige fasene. Etter hvert som fokuset skifter til del 5 og 6 vil etterslepet reduseres.

Det er 2 prosjekter med etterslep over 20 millioner i Orkland kommune:

- *GSV Fv. 6490 Blåsmoen*. Trøndelag fylkeskommune jobber med kvalitetssikring av kostnadsestimat på dette. Endelig beslutning om gjennomføring skal tas i programråd når dette er klart. Sak 65/25 i Programråd og vedtaket: Programrådet ber om at byggeplanen ferdigstilles, og at Trøndelag fylkeskommune deretter legger frem en sak for programrådet for beslutning om videre prosjekt.
- *Orkanger skysstasjon*. Prosjektene er delvis "lagt på is" i påventa av utarbeiding av ny Sentrumsplan for Orkanger og mulig endra plassering av denne. Det er foreløpig en stor usikkerhet knyttet til arbeidet med ny sentrumsplanen og hvor lang tid det kan ta.

I Statens vegvesen skyldes mindreforbruk både for høy tildeling og utsatt sluttarbeid:

- *Rv. 706 Lilleby skole - Nordtveds gate*. Det er et nytt prosjekt med oppstartsbevilgning i 2025, bygning i 2026 og åpning i 2027. Altfor optimistisk årsprognose ble endret fra 31,6 mill. til 20,3 mill.
- *Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger*. Det som er gjenstående arbeider er i tilknytning til ombygging av Sluppen bru. Gjennomføring har vært avhengig av egen finansiering utover finansieringen til selve Nydalsbruprojektet. Tilbakebetaling av forskutterte bompenger til bygging av Nydalsbrua skjer i statsbudsjettene, og er i prosess. Ombygging av Sluppenbrua ligger inne i forslag til handlingsprogram 2026-2029, og kan forhåpentligvis starte opp i 26. Finansieringsprosjektet forskutterte bompenger. Det er -124,7 mill. i bompenger og -52 mill. i statlige midler.
- *E6 Jaktøya - Sentervegen*. Mindreforbruk skyldes for høy tildeling på dette prosjektet. Prosjektet ble ferdigstilt i februar 2019, men finansiell avslutning ble utsatt til T3 2025.

4. Overordnet status

Det er rapportert på 250 prosjekter (se vedlegg for detaljer). Et sammendrag av prosjektøkonomien per etat fremgår av tabellen nedenfor. Detaljerte tabeller er lagt som vedlegg.

Årsprognosen 2025 er over 1,9 mrd. kr. Dette utgjør 66% av årets disponible midler (vedtak i Miljøpakkens handlingsprogrammer), og tilsvarer et mindreforbruk på 1 mrd. kroner.

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

Tabell 2. Økonomisk status T2. Tall i mill. kr.

Etat	Disponible midler 2025	Regnskap pr T2	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Andel årsprognose av disponible midler	
					T2/2025	T1/2025
Trondheim kommune	896,8	199,2	455,0	441,8	51%	59%
Skaun kommune	6,3	3,2	3,8	2,5	60%	55%
Orkland kommune	64,5	0,8	6,4	58,1	10%	16%
Malvik kommune	72,5	15,5	49,4	23,1	68%	66%
Melhus kommune	42,7	5,5	8,8	33,9	21%	31%
Stjørdal kommune	30,3	3,5	8,2	22,1	27%	43%
Trøndelag fylkeskommune	1 230,7	651,1	1 062,8	167,8	86%	87%
Statens vegvesen	602,6	75,9	333,8	268,8	55%	57%
Sekretariat	15,8	5,4	15,4	0,4	97%	100%
Sum	2 962,2	960,0	1 944,0	1 018,2	66%	69%

5. Partenes rapportering

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

5.1 Trondheim kommune

Porteføljen består per i dag 105 prosjekter, hvorav 98 er aktive og 7 avsluttes i 2025. Prosjektene har til sammen 448,2 millioner kroner overført fra tidligere år, og 448,6 millioner tildelt i HP 2025. Disponible midler i 2025 er da 896,8 millioner kroner. Per august i år er det påløpt 199,2 millioner kroner. Årsprognosen for porteføljen er 455 millioner, som skaper et etterslep på 441,8 millioner. Våre største bemerkninger er det betydelige etterslepet som er skapt, samt forsinkelser.

5.2 Skaun kommune

Skaun kommune ligger litt etter med gjennomføring av egne mindre prosjekter på grunn av kapasitetsutfordringer. Innfartsparkering i Buvika håndteres av Statens vegvesen og reguleringsplanen er til politisk behandling. Det er signalisert noe overforbruk på denne. Gang- og sykkelvegen Hårrisdalen-Nygården, håndteres av Trøndelag fylkeskommune. Forslag til detaljreguleringsplan forventes sendt kommunen i tråd med framdriftsplan.

5.3 Orkland kommune

Trøndelag fylkeskommune jobber fortsatt med å ferdigstille byggeplanen for gang- og sykkelveien i Blåsmo. Trøndelag fylkeskommune skal legge fram sak for programrådet for beslutning om videre prosjektgjennomføring (jfr.vedtak i programrådet 18.06.25).

Realisering av Orkanger skystasjon er bundet av arbeid med sentrumsplan for Orkanger og vil derfor trekke ut noe i tid. Arbeidet med sykkeltiltaket Thamshavn-Bårdshaug-Gjølme venter på planavklaringer. Fortausprosjektene (Tverradkomsten og Orkdalsvegen) er gjennomført (men per 31. aug. ikke overtatt). Begge prosjektene endte over styringsrammen. Kommunen har for øvrig planer om å styrke administrasjonen for å bedre gjennomføringsevnen på prosjekt i kommunal regi. Øvrige prosjekter er under planlegging/prosjektering, jf. listen over de enkelte prosjektene.

5.4 Malvik kommune

Alle prosjekter har hatt stor framdrift i 2025. To prosjekt ble ferdigstilt i 2025 med sluttregnskap under budsjett for 2025, og total styringsramme. For tre andre prosjekter foreligger nå vedtatte reguleringsplaner. Parallelt med planprosessen har det blitt gjennomført detaljprosjektering for bygging, samt gjennomført tilbudskonkurranse for bygging. Utførende entreprenør er valgt. To

prosjekt har oppstart bygging oktober 2025 med ferdigstillelse våren 2026. Ett prosjekt har oppstart april 2026, med ferdigstillelse høsten 2026. Parallelt pågår prosjektutvikling av to nye prosjekt. Ubenyttet ramme ønskes bevilget inn i disse prosjektene.

I tiltaksplanen for Malvik kommune ligger også prosjekter som eies av Trøndelag fylkeskommune. Disse håndteres og rapporteres av Trøndelag fylkeskommune. Dette gjelder prosjektene "Fv 950 Gang- og sykkelveg Homla" og "Midtsandtangen Malvik".

5.5 Melhus kommune

Planleggingen av gang- og sykkelbru over Gaula og gang- og sykkelvei Monstuflata til Gimsvegen har fortsatt stått sentralt i 2025. Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan er i løpet av første halvdel av 2026.

Videre ble Gammelbakkan ferdigstilt, sammen med enkelte mindre trafiksikkerhetstiltak. Prosjektering av fortau langs fv. Lyngenvegen er påbegynt, og venter på teknisk godkjenning hos fylkeskommunen. Forventet oppstart vil være 2026.

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

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

5.6 Stjørdal kommune

Stjørdal kommune sine prosjekter i Miljøpakken er, med unntak av to prosjekter, ferdig prosjektutviklet og et prosjekt ble ferdigstilt vår 2024. Detaljprosjektering er igangsatt for tre av prosjektene med mål om utførelse høst 2025 og sommer 2026.

Status økonomi:

Stjørdal kommune har pr 31.08.25 brukt 28,3 mill. kr på Miljøpakke prosjekt for perioden 2019-2025 og 3,5 mill. i år. Av dette er 13,9 mill.kr kommunale midler. Viser til status per prosjekt i rapporterings mal for detaljer.

Prosjektstatus og fremdrift:

Knutepunktutvikling Stjørdal stasjon: Mulighetsanalyse ferdigstilt. Detaljregulering for spor og tverrforbindelse vedtatt 2023. Områderegulering pågår. Tverrforbindelse forberedes for byggestart i 2025/2026. Sak om finansiering av tverrforbindelsen fremmes høsten 2024.

Bylinje 90: Et notat beskriver utbedring og tilrettelegging av stoppestedene Husbyåsen og Malmtunet og gir et foreløpig kostnadsoverslag. Etter endringer i bylinje og vegutbedringer i Husbyåsen, er det ikke lenger behov for planlagt bussholdeplass, mens Malmtunet videreføres.

Detaljprosjektering er utført og det pågår teknisk plangodkjenning som grunnlag for gjennomføringsavtale (inngrep i fylkesveg). Det tas sikte på søknadsavklaring i november og utførelse sommeren 2026.

Park & Ride Fosslia fjellhall: På grunn av forsinkelser med andre miljøpakkeprosjekter, håndteres Fjellhallen parkering som egen utførelsesentreprise. Det planlegges valg av entreprenør og anleggsstart i oktober 2025. Avhengig av nedbør og temperatur, er det risiko for at fullføring må strekkes til våren 2026.

Park & Ride Skatval: Detaljprosjektering er utført og det pågår tilpasninger for å oppfylle tekniske og trafiksikkerhetsmessige krav fra Bane NOR og fra fylkeskommunen. Det kan bli behov for nærmere grunnundersøkelser. Det tas sikte på at tillatelser er på plass i januar 2026, slik at utførelse skjer sommeren 2026.

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

5.7 Trøndelag fylkeskommune

5.7.1. Avdeling veg

Prosjektporteføljen til avdeling veg består av 80 prosjekter, dette i tillegg til PU-prosjekter. Prognosert omsetning i T2 2025 er på ca. 413 mill., mot disponible midler på 486,9 mill. kr. Dette tilsvarer en omsetning på 85% av disponible midler. Mindreforbruket skyldes i stor grad periodisering, men om lag 16,8 mill. vil omdisponeres i sak til Programrådet. Midlene fristilles fra følgende ferdigstilte prosjekt:

- Prosjektet Brå bru er ferdigstilt -10% under styringsramme. Dette skyldes et fordelaktig sluttoppgjør med entreprenør. Dette frigjør om lag 15 mill. kr i bevilgning.
- Fv. 950 GSV Reppe – Være er ferdigstilt, dette fristiller 1,8 mill. kr.

Fylkeskommunen tar aktive grep for å bedre økonomisk styring i løpet av året gjennom både budsjettrevisjoner (KU-sak 34/22) og omdisponeringer (KU-sak 22/25, 33/22). Som rapportert tidligere er det største budsjettavviket fortsatt tilknyttet detaljplanleggingsfasen. Det arbeides med realistiske budsjettinnspill til HP 2026-29 og statsbudsjettet 2027. Gjennomføring av budsjettrevisjon i løpet av året vil også være et tiltak som styrker økonomisk styring ved at tildeling i større grad gjenspeiler prognosert omsetning inneværende år.

Prosjekter med statlig finansiering i 2025

I 2025 har fylkeskommunen fått statlig tildeling til gateprosjektene Kongens gate og Innherredsveien øst, og sykkelprosjektene Singsakerringen og Bratsbergveien del 2.

- Det er prosjektert høy omsetning i de to gateprosjektene på 272 mill. i 2025. Hele den statlige tildelingen blir benyttet inneværende år.

- Fylkeskommunen har hatt ambisjon om å få til utlysning og produksjon høsten 2025 for Singsakerringen. Det er imidlertid stor usikkerhet tilknyttet utfallsrommet inneværende år – her i hovedsak grunnet krevende grunneierforhold. Fylkeskommunen vil derfor antakelig ikke bruke tildelingen av de statlige midlene inneværende år.
- Det vil ikke brukes statlige midler til Bratsbergveien del 2 i 2025. Trondheim kommune er byggherre for prosjektet. Behov for samtidighet ifm. VA-utbedring som har forsinket gjennomføring til 2026/27.

Planvedtak og gjennomføringsevne

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

Programområde	Prosjekt	25	2026				2027				Forsinkelse
		K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	
Metrobuss	Nyhavna										Ja
Metrobuss	Elgeseter gate nord										Nei
Sykkel	Homla bru										Ja
Sykkel	Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen										Nei
Sykkel	Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk del 1										Nei
Sykkel	Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk del 2	Avventes avklaringer på reg.plan del 1 og tilstøtende plan i nord.									
Sykkel	GSV Hårrisdalen - Nygården										Nei
Sykkel	Fv. 6650 Byåsveien, Munkvoll - Fridtjof Nansens veg										Nei
Sykkel	Fv. 6650 Byåsveien, Fridtjof Nansens veg - Ila	Avventer PU-rapport.									
Sykkel	Fv. 6658 Bøckmans veg nedre										Nei

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

MST 2029 infrastruktur

Et viktig fokusområde for fylkeskommunen fremover er arbeid med infrastrukturtiltak ifm. mobilitetsanbudet 2029. Det er nedsatt en gruppe med ressurser fra Statens vegvesen, Trondheim kommune og fylkeskommunen som prosjektutvikler aktuelle tiltak. Infrastrukturtiltakene som nå utredes muliggjør en styrking i busstilbudet mellom sør-øst- og vest-østaksen i Trondheim, linjeutvidelse av metrobusslinje 2 mellom Strindheim-Brundalen og endeholdeplasstruktur som underbygger nettverksmodellen.

5.7.2. Avdeling samferdsel

Per utgangen av andre tertial 2025 viser prognosene en omsetning på 648 mill., mot disponible midler på 739 mill. Dette tilsier et forventet avvik på om lag 91 mill.

De største avvikene kan oppsummeres slik:

- Biodiesel: 20 mill. i reelt mindreforbruk som er fristilt til omdisponering.

- Drift kollektivtiltak: 33,5 mill. hvorav restmidler på 19,5 mill. fra ekstra midler kollektivtransport som ble vedtatt i HP 2023-2026 blir overført til driftsbuffer. Trfk har foreslått å bruke deler av buffer som finansiering av merkostnad med fleksibel billett i 2025-26 jf. KU-sak 40/24.
- Bompengeforliket: 12,2 mill. Midlene vil benyttes i sin helhet i 2026.
- Resterende avvik skyldes periodisering av midler.

Prosjekter som avsluttes:

- Modernisering av Gråkallbanen (2,6 mill.): Det anmodes om at resterende midler flyttes til prosjektet "Levetidsforlengelse av Gråkallbanen".

Driftstiltak

Effekten av redusert takstnivå og kapasitetsutvidelsen gjennomført i mars fremstår å ha hatt positiv effekt på passasjertall på kollektiv. Hittil i år har det vært en økning på 9,9 % i antall påstigende passasjerer, sammenlignet med 2024. Ski-VM i februar og mars har vært et bidrag. I perioden april-august er det registrert en passasjervekst på 4,4 % sammenlignet med samme periode i fjor. Til tross for positiv passasjervekst opplever AtB og fylkeskommunen fortsatt et krevende økonomisk handlingsrom ved drift kollektiv. I inneværende år omsettes 94% av disponible midler til drift kollektiv. Det gjenstår fortsatt høy usikkerhet knyttet til inntektsutviklingen som følger av kapasitetsutvidelsen og taksttiltakene, faktiske virkninger forventes først å bli tydelige i fjerde kvartal.

Ifm. bompengeforliket (2020) vedtok KU at tilskuddet til reduserte billettpriser skal finansiere i) utvidelse av barnebilletten opp til 20 år, ii) innføring av samme takstsone i hele byvekstområdet utenom Orkland, iii) innføring av 3-timers enkeltbilletter utenom rush, og iv) takstsamarbeid med jernbanen. Merforbruket på 29,6 mill. inneværende år er særlig tilknyttet økning i kostnader ifm. takstsamarbeid med jernbanen som følge av økt passasjervekst. Merforbruket i 2025 håndteres ved bruk av overførte midler fra tidligere år. I PR-sak 105/25 orienterte fylkeskommunen og jernbanedirektoratet om økt tilskuddsbehov tilknyttet takstsamarbeidet i avtaleperioden. Fylkeskommunen skal fremlegge en sak til Kontaktutvalget om samlet effekt av alle taksttiltakene som følger av bompengeforliket og ev. omprioriteringer innenfor rammen.

Utviklingsprosjekt

Smart park and ride (25139K): Prosjektet har inngått avtale med Trondheim parkering som totalleverandør. Pilot på Ranheim fabrikk forventes å være i drift f.o.m. 1.november.

For flere av utviklingsprosjektene er det gjort nedjusteringer i årsprognosen sammenlignet med T1, som følge av tilpasning til framdrift.

- MoST (23134): Prosjektet følger den vedtatte planen for året, alle phd er rekruttert og i gang. I 2025 jobbes det med bussdepot, kalibrering av sykkelmodeller, digitale tvillinger, elektrisk vei og reisekutt. Årsprognosen er justert ned til 7,1 mill. Resterende ramme overføres til 2026. Prosjektet vil vare ut 2026, som følge av senere oppstart enn opprinnelig planlagt.
- Teknologiprojektene (22139A): Framdriften er påvirket av ressurstilgang som følge av krevende anbudsprosesser. Beacons og Blå knapp er i avsluttende fase.

Aimsun-utvikling er i gang. Innovativ anskaffelse er forskjøvet til Q1 2026. Årsprognosen er dermed justert til 2 mill.

- Lading for metrobuss (EI-vei)(23111K): Prognosen er justert ned til 4,1 mill. kroner, som følge av tilpasning til Enova-finansiering.

5.8 Statens vegvesen

Pr 31.08.25 er årsprognosen for Statens vegvesens MP-portefølje i 2025 333 mill. – inkl. 200 mill. i refusjon av bompenger til Rv 70 Nydalsbrua. Dette er samlet 273 mill. lavere enn disponible midler for året – en netto økning i estimert mindreforbruk på ca – 8 mill. fra T1/2025.

Mindreforbruket skyldes både for høy tildeling/utsatt sluttarbeid på Rv 706 Nydalsbrua (-124,7 mill. i bompenger og -52 mill. i statlige midler) – samt varig mindreforbruk av for høy tildeling på E6 Jaktøya -Sentervegen (-25 mill. i statlige midler), E6 Klettkrysset (-7,7 mill. i bompenger) og Rv 706 Lilleby skole-Nordtvedts gate, -67,5 mill. (økt med ca -10 mill. fra T1). I tillegg har utsatt kontraktsutlysning medført at Rv 706 Leangbrua-Dalenbrua har en årsprognose på ca -10 mill. under disponible midler for året (byvekstavtalemidler).

Det jobbes med sluttavregning mot Vegamot AS for flere av de statlige bompengeprojektene i Miljøpakken. Finansiell avslutning av flere plan-/byvekstavtaleprosjekter vil bli gjennomført i løpet av 2025. Eventuelt behov for endringer av tildelte bom/statlige midler forventes korrigert i forbindelse med innspill til statsbudsjett 2027 (høsten 2025). Først da kan det med større sikkerhet sies hvilke midler (bom og/eller statlige midler) som evt kan omdisponeres til andre prosjekter i pakken. Det er allerede gjort diverse omfordelinger av finansielle midler mellom MP-prosjekter (avsluttede prosjekter/E6 Jaktøya-Sentervegen /Rv706 Nydalsbrua/mfl.). SVV jobber med en endelig og samlet avstemming for aktuelle prosjekter.

SVV har i mange år hatt høyt fokus på å få godkjent reguleringsplaner for strategisk viktige riksvegprosjekter i Trondheimsområdet, med sikte på å spille dem inn til byggefasefinansiering ved neste rullering av Miljøpakkens handlingsprogram – og i andre formelle budsjettprosesser. På de statlige planprosjektene er det per T2/2025 en prognoseendring fra 20 mill. til 25 mill. – 11,5 mill. høyere enn disponible planmidler i 2025. Økningen på ca 5 mill. fra T1 til T2 skyldes i stor grad økt aktivitet knyttet til geotekniske utfordringer. Behov for restfinansiering av disse er spilt inn til statsbudsjettet i 2026/2027.

Miljøpakkens sluttrapporter vil bli utarbeidet innen T3 2025 – for SVV prosjekter som er finansielt avsluttet/stengt senest T3 2025. Det er for øvrig – slik vi ser det – ikke alle feltene i "Sluttrapport mal" /flik 3 som er like hensiktsmessige (f.eks. "løpemeterpris").

Alle prosjektene i SVV' MP-portefølje hadde pr 31.12.24 totalprognoser innenfor gjeldende styringsramme/godkjente prognose for sluttkostnad – gitt prognoseindeksen for 2024 på 4,6%. Siden endelig finansindeks for 2024 viste seg å bli kun 2,5% har det medført vesentlige konsekvenser for handlingsrommet til flere av våre prosjekter – spesielt store prosjekter i sluttfasen, der det har vært planlagt med vesentlig aktivitet i 2025/2026. Denne problematikken antas å forverres i 2026/2027.

SVV jobber kontinuerlig med utarbeidelse/oppdatering av anslag for å sikre god kostnadskontroll/prosjektstyring – både for plan- og byggeprosjekter. Pr T2 er det planlagt følgende anslag i 2025: E6 Selsbakk-Sluppen, Rv. 706 Arkitekt Ebbells veg – Grilstadkleiva. Resultatene vil fortløpende bli forelagt Miljøpakken i budsjett-/rapporteringsdialogen, dersom det fremkommer vesentlige avvik/behov for endringer i godkjente rammer.

I tillegg til arbeid med egen prosjektportefølje bistår SVV også i 2025 både Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune med prosjekter i deres respektive MP-porteføljer. Flere av disse prosjektene vil bli avstemt mot den enkelte prosjekteier ila 2025.

I tråd med Miljøpakkens prioriteringer i HP 2025. 2029 har SVV rettet innsatsen mot de prosjektene det er enighet om å prioritere. SVV har likevel spilt inn til HP 2026-2029 og i de formelle budsjettprosessene i staten flere planprosjekter som SVV mener er viktig å planlegge inn mot neste avtaleperiode.

I tråd med SVVs formelle budsjettprosess vil det innen 30.09.25 leveres innspill til behov for planmidler i 2026 – med periodisert estimat for evt sluttfinansiering påfølgende år. I tillegg kommer en budsjetttrunde med innspill til investeringsmidler/statsbudsjett 2027 – og påfølgende år – ila oktober. Våre innspill hensyntar MPs gjeldende HP, 2025-2029 – og SVV' innspill til MPs kommende HP, 2026-2029. Det må presiseres at våre budsjettforslag går ordinær tjenesteveg og skal til UTB divisjonen for godkjenning – før de evt. blir prioritert og videresendt i etatens budsjettlinje. SVV vil først ila januar 2026 ha full oversikt over disponible midler for 2026 , uansett finansieringskode (bompenger/stat/byvekst/mm) – og uavhengig av hva Miljøpakken har vedtatt/vedtar i sine handlingsprogram/årlige budsjett.

6. Vedlegg: Prosjektlistor per etat

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

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

Tabell 3. Trondheim kommune økonomisk status T2

Trondheim kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Trafikksikkerhet	Hjertesone pakke 2	2,2	1,2	7,2	-5,00	Vi forventer at dette prosjektet blir 7 måneder forsinket. Etter krav fra SVV må det etableres en provisorisk avkjøringsrampe med fylling på en privat eiendom som krever en frivillig avtale. Forhandlinger med grunneier pågår. I tillegg har SVV varslet 6-8 ukers saksbehandlingstid for arbeidsvarslingsplan. Anleggsarbeidene må derfor sannsynligvis utsettes til vår 2026.	Økte kostnader ifm tiltak i Presthusvegen. Løst ved omdisponeringssak. Årsprognose avhenger av byggestart	JA	7/2026	UB
Trafikksikkerhet	Hans Finnes gate fortau	15,4	3,4	4,9	10,50	3 måneder forsinkelse. Krevende erverv	Økonomi pressent men uavklart før utlysning til entreprenør,	JA	11/2025	DP
Sykkel	Verftsbrua	4,5	0,4	0,5	4,00	Antall måneder forsinkelse er uavklart, da det er avhengig av Rosenborgbassenget GS-bru. På is grunnet valg av plassering bro Rosenborgbassenget.		JA	Avklares	DP
Sykkel	Bromstadruta, Reguleringsplaner Persaunevegen - Øvre Granåslia (1-6)	0,9	0,5	0,8	0,10	12 måneder forsinkelse. 2 av 3 reguleringsplaner er vedtatt. Siste plan har fått innsigelse og fremdrift er usikker.		JA	12/2025	DP
Sykkel	Bromstadruta, Tungasletta, delstrekning 4	2,8	0,0	0,0	2,80	12 måneder forsinkelse. Byggeplanlegging venter på vedtatt reguleringsplan.		JA	Avklares	DP
Sykkel	Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	2,8	0,0	0,0	2,80	12 måneder forsinkelse. Byggeplanlegging venter på vedtatt reguleringsplan.		JA	Avklares	DP
Sykkel	Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, delstrekning 6	8,8	0,0	0,0	8,80	12 måneder forsinkelse. Byggeplanlegging venter på vedtatt reguleringsplan.		JA	Avklares	DP
Sykkel	Kongsvegen og Nedre-/Øvre Flatåsveg TS	-0,2	3,3	4,4	-4,60	Forsinkelsen estimeres til 8 måneder. Opprinnelig forventet vedtak var i høst 2025. Optimaliseringsfase ble utvidet samt flere og omfattende trafikkberegninger enn opprinnelig forespeilet. Ny forventet tidspunkt for vedtak er sommer/høst 2026. Planlagt ferdigstillelседato i kolonne K er satt til forventet vedtak for reguleringsplan og ikke ferdig byggeplan.	Usikkerhet knyttet til tildeling: I HP 24 ble det tiltenkt 2,5 millioner i 2025, som ikke er med i HP 25. For at prosjektet skal holde budsjett må dette oppklares. Økte kostnader grunnet lenger optimaliseringsfase og ekstra bestillingsoppdrag på trafikk- og støyberegninger samt flere oppfølgingstimer på prosjektadministrasjon hos konsulent.	JA	08/2026	DP
Sykkel	Persaunvegen, sykkelveg med fortau	4,1	0,9	0,6	3,46	3 måneder forsinkelse. Politisk vedtak på å endre plan før sluttbehandling. Dette tar tid. Innsigelse på reguleringplan. Dette tar tid å løse.		JA	3/2026	DP
Sykkel	Rosenborgbassenget GS-bru	0,2	0,3	1,0	-0,80	Antall måneder forsinkelse er uavklart. Har tatt tid å komme til enighet om prosess. To planer og plankart må utarbeides og legges ut på høring før valg av plassering.	Mer omfattende prosess medfører økt kostnader	JA	12/2027	DP
Sykkel	Sverresborgruta (regulering hele ruta)	-1,4	1,6	2,0	-3,40	8 måneder forsinkelse Lange reguleringsplanprosesser, KU og uenighet om krysskløsing.		JA	12/2025	DP
Sykkel	Sverresborgruta, Sverresborg lokalsenter	5,0	0,0	0,0	5,00	8 måneder forsinkelse Venter på vedtatt reguleringsplan	Midlenesatt av her brukes til å fullføre reguleringsplan.	JA	Avklares	DP

Tabell 3. Trondheim kommune økonomisk status T2

Trondheim kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Sykkel	H7 - Ranheim (Brattørruta) - øvre og nedre Grilstadkleiva	8,0	2,1	2,1	5,87	3 måneder forsinkelse. Lang tid å få omdiponert midler for å kunne gå videre med prosjektet,		JA	3/2026	DP
Sykkel	Klæburuta, Hans Osnes veg- Gløshaugveien	-3,2	0,3	3,6	-6,75	Ferdigbygd og overtatt som opprinnelig planlagt ila 2024 med noe istandsettingsarbeid i 2025. Sluttoppgjør pågår. Prosjektet er 6 måneder forsinket, men dette gjelder bare sluttoppgjør, og har ikke påvirket utbygging.		JA	12/2025	UB
Lokal veg	Brundalsforbindelsen, del 1	23,8	19,7	25,0	-1,20	Jfr. Bystyrevedtak 19.12.24 kan prosjektet ikke starte med anleggsarbeidene før finansieringsavtale med utbygger er på plass. Avventer derfor finansieringsavtale med utbyggere som er under prosess/forhandlinger. Grunnet kompleksiteter og eksterne prosesser utenfor vår kontroll kan vi ikke gi et estimat på hvor lenge dette blir forsinket. Antall måneder forsinkelse er derfor uavklart.		JA	06/2026	DP
Kollektiv	Steinrøveien	14,0	0,0	0,2	13,80	Prosjektet har hatt flere utfordringer med å lande en endelig løsning. Det som gjenstår er å avklare behovet for ladeinfrastruktur. Dialog mellom MoS og AtB pågår. Tidsplan er per nå ikke fastsatt grunnet uklar vei videre. Vi kan derfor ikke estimere hvor mange måneder prosjektet blir forsinket.	På plan. Prognosen for 2025 er basert på at vi ikke lander en endelig løsning i løpet av 2025 på grunn av uklarheter rundt ladeinfrastrukturen. Gjør vi det, må prognosen justeres opp.	JA	avklares	PU
Kollektiv	Holdeplasspakker	92,4	11,6	30,0	62,40	Flere holdeplasspakker pauses grunnet pågående utredninger. Dialog med AtB om prioriteringer fram mot 2029 pågår. Ettersom dette er et løpende samleprosjekt er det ikke mulig å si hvor mange måneder prosjektet blir forsinket.	Vi har brukt mindre midler enn planlagt på grunn av pauserte holdeplasser. Dialog med AtB om prioriteringer fram mot 2029 pågår.	JA	løpende	Annet
Gange	Gyldenløves gate	0,4	0,3	0,4	0,00	2. mnd forsinkelse. Reguleringsplan ferdigstilles sansynligvis i slutten av 2025. Etter høring har vi blitt bedt om å justere planen og dette tar tid.	Budsjett er presset	JA	12/2025	DP
Gange	Mikkelvegen, fortau	6,3	0,2	0,2	6,10	Forsinkelsen er estimert til 9 måneder. Opprinnelig forventet vedtak på reguleringsplan var i vår 2025. Forventer vedtak mot utgangen av år 2025.	Økte konsulentkostnader som følge av krav og utredninger i behandling av reg.plan.	JA	12/2026	DP
Gange	Nyhavna - Ormen Langes vei	4,8	0,1	1,4	3,44	12 måneder forsinkelse. Forsinket grunnet samkjøring med EU prosjekt KlimaGen. Planlagt bygging 2026.	På plan	JA	12/2026	DP/UB
Gange	Snarveg Berg skole	4,4	0,2	1,6	2,80	4 måneder forsinkelse. Avvik i fremdrift grunnet grunnerverv	Økte kostnader grunnet lang prosess erverv	JA	12/2025	DP
Gange	Ravelsveita og Sommerveita	5,8	0,7	7,8	-1,96	1 måned forsinkelse. Forsinket oppstart pga fjernvarmesentral. Anleggsfase påbegynt		JA	12/2025	UB
Gange	Sanering av underganger i Innherredsvegen	5,0	0,6	0,7	4,30	Venter på avklaring med byrådet før en kan gå videre med prosjektet. Antall måneder forsinkelse er derfor uavklart.		JA	Avklares	PU

Tabell 3. Trondheim kommune økonomisk status T2

Trondheim kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Trafikksikkerhet	Eberg Trafikkgård	1,4	0,7	1,5	-0,06			NEI	løpende	Annet
Trafikksikkerhet	Nyheimsveien	1,2	0,0	0,0	1,20	Utsatt i påvente av Brundalsforbindelsen		NEI	Avklares	DP
Trafikksikkerhet	Tempevegen/Valøyvegen	3,1	1,1	1,4	1,70		Prosjektet er ferdigbygd men gjenstår innkjøp og plassering av fysiske elementer med funksjon som fysisk hindring for gjennomkjøring i Tempevegen.	NEI	12.2025	UB
Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak 2021-25	9,6	0,6	4,8	4,80			NEI	løpende	DP/UB
Trafikksikkerhet	Reppe-Vikåsen, gang- og sykkeltilbud	31,3	0,1	2,0	29,30	På vent	Årsprognose usikker pga avventing	NEI	Avklares	DP/UB
Trafikksikkerhet	Hjertesone	1,5	0,1	1,5	0,00			NEI	12/2025	UB
Trafikksikkerhet	Gammel-lina/Magasinvegen	19,4	5,3	11,0	8,40		Økte kostnader grunnet vinterdrift fordi gravemeldingstjenesten krevde helstengt veg. KME avsluttet brått støtte til ladeinfrastruktur og det er usikkert om KME har andre tilskuddsmidler å dele til restperioden, om ikke vil også miljøkostnadene økte.	NEI	06/2026	UB
Trafikksikkerhet	Kryssutbedring Jakobslivegen/Hørløcks veg	5,9	2,0	5,9	0,04	Arbeid med ombygging er ferdig, Går over i avslutningsfase	På plan	NEI	09/2025	UB
Trafikksikkerhet	Klæbuveien fortau	5,8	1,2	5,2	0,60	Ferdig bygget	På plan	NEI	12/2024	UB
Trafikksikkerhet	Forsøket/Romolslia kryssombygging	-2,3	0,1	0,1	-2,44	Ferdig	Venter på sluttfinansiering	NEI	12/2024	UB
Trafikksikkerhet	Krysstiltak Orrevegen-Kongsvegen	0,3	0,0	0,0	0,30	Ferdig		NEI	10/2024	UB
Trafikksikkerhet	Stavset, trygg skoleveg	5,0	0,0	0,1	4,90	Overføres KT i uke 39 for byggeplanlegging		NEI	8/2026	DP
Tiltak mot støy	Støy skoler, barnehager og institusjoner	9,8	1,8	8,0	1,80			NEI	5/2026	UB
Tiltak mot støy	Odd Husbys veg og Majorstuen bhg støyskjerm	3,5	1,9	3,8	-0,29		Odd Husbys veg og Majorstuen bhg ferdigbygd. Sluttoppgjør gjenstår.	NEI	06/2025	UB
Sykkel	Sykkeltellere, innkjøp	1,1	1,4	1,9	-0,80	Personvernssaken gjør at noen av de oppsatte tellekameraene er slått av noe som medfører at det blir hull i telldata.	Økt behov for midler er avsatt i HP 25-29 og meldt inn til budsjett 2026	NEI	løpende	Annet
Sykkel	Tilskudd el-lastesykkel	3,2	1,9	3,2	0,00			NEI	12/2025	Annet
Sykkel	Vinterdrift sykkelanlegg kv (2017-2023)	9,2	13,2	13,2	-4,00			NEI	løpende	Annet
Sykkel	Fjordgata, langsiktige tiltak	0,4	0,0	0,0	0,40	Ikke prioritert		NEI	Avklares	PU
Sykkel	Jonsvannveien, nord	0,0	0,0	0,0	0,00			NEI	Avklares	PU
Sykkel	Jonsvannveien, nord del 6	1,5	0,0	0,4	1,06			NEI	Avklares	PU
Sykkel	Bromstadruta, Fernanda Nissens veg og Kong Øysteins veg delstrekning 1 og 2	12,5	2,1	4,9	7,64	Byggeplan pågår		NEI	12/2027	DP/UB
Sykkel	Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen, delstrekning 3	10,7	4,8	7,6	3,10	Byggeplan pågår		NEI	11/2025	DP

Tabell 3. Trondheim kommune økonomisk status T2

Trondheim kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Sykkel	Brøsetvegen, Frode Rinnans veg - Sigurd Jorsalfars veg	8,1	0,1	0,7	7,40	Oppstart byggeplanlegging 10-2025		NEI	Avklares	DP
Sykkel	Dronningens gate	1,3	0,0	0,0	1,30	Pauset grunnet midtbypakken	På plan	NEI	Avklares	DP
Sykkel	Erling Skakkes gate øst	1,4	0,0	0,0	1,40	Pauset grunnet midtbypakken	På plan	NEI	Avklares	DP
Sykkel	Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta Lerkendal), trinn 1	4,5	0,3	1,7	2,80	Overføres til KT i uke 28 for byggeplanlegging	Byggeplanlegging ferdig 06/2026	NEI	6/2026	DP
Sykkel	Brøsetruta, Brøsetvegen-Granåsvegen	3,0	0,0	0,0	3,00	Reguleres i privat plan		NEI	Avsluttes	DP
Sykkel	Tordenskiolds gate/Smedbakken	31,1	0,0	0,3	30,77	Prosjekteres av TRFK i Kongens gate-prosjektet. Tidsplanen oppdateres etter deres fremdrift, og Kongens gate er et komplisert prosjekt. Sykkeltiltaket blir ikke prioritert høyt nå; fokuset ligger på byggeplanlegging for anleggsetappe A. Forsinkelser må påregnes. Vi estimerer at vi kan starte byggeplanleggingen sent i 2025 eller tidlig i 2026.	På plan	NEI	07.01.2027	DP
Sykkel	Mindre tiltak sykkel	7,9	0,0	0,0	7,90		Prosjektet er en sekkepost som brukes ved behov. Trondheim kommune skal etablere en plan for å håndtere etterslep.	NEI	løpende	Annet
Sykkel	Sykkelparkering 2023/2024 (sekkepost)	12,2	3,4	4,5	7,70			NEI	løpende	DP/UB
Sykkel	TSS Sykkelskinne i	1,6	0,0	0,0	1,60			NEI	Avklares	DP
Sykkel	TSS Sykkelveg fase 2, Fosenkaia-Jernbanebrua	1,7	0,0	0,0	1,70			NEI	Avklares	DP
Sykkel	Øvre Baklandet - Vollabakken (Klæburuta)	23,1	0,4	1,0	22,10	Venter på VA-prosjekt på Singsaker. Oppstart anlegg i juni 2026		NEI	12/2024	DP/UB
Sykkel	Brøsetruta, Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg (del 1-3)	10,6	2,5	4,0	6,60			NEI	12/2025	DP
Sykkel	Brøsetruta, Lillebergvegen-Brøsetvegen (del 5-6)	21,9	1,4	3,0	18,90			NEI	11/2027	DP
Sykkel	Breidablikveien, sykkelveg	23,1	9,0	30,2	-7,10			NEI	12/2025	UB
Sykkel	Øvre og Nedre Baklandet (del 4 og 6)	38,1	16,9	38,0	0,12		Økte kostnader grunnet undervurdert kompleksitet i anleggsområdet	NEI	06/2027	UB
Sykkel	Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	29,3	0,8	6,0	23,30	Ferdig	Foran plan. 23 mill omdisponeres	NEI	06/2024	UB
Sykkel	Rotvollruta delstrekning 3 - 5	-0,1	0,0	0,0	-0,12	Ferdig		NEI	12/2024	UB
Sykkel	Tyholtveien, del 2	3,2	0,2	0,8	2,45	Ferdig		NEI	12/2023	UB
Sykkel	Pakke for sammenhengende sykkeltilbud, inkl skilting og oppmerking	5,0	0,1	0,1	4,91			NEI	12/2029	PU

Tabell 3. Trondheim kommune økonomisk status T2

Trondheim kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Sykkel	Håkon Jarls gt - Klostergata	2,5	0,4	0,6	1,90	PU fasen er ferdig. Videre arbeid er avhengig av godkjenning av disp samt koordinering med Elgeseterprosjektet.		NEI	Avklares	PU
Sykkel	Sykkeltiltak Lade - Nidarholmsgate	2,0	0,4	0,4	1,60	Prosjektet avventer Reina-planen. Estimert sluttbehandling av planen er tidligst mot slutten av 2026.	På plan	NEI	12/2026	PU
Sykkel	Industrivegen sykkelveg	2,7	0,3	0,5	2,20			NEI	11/2027	DP
Sykkel	Klæbuveien, Gløshaugv. - Vollabakken	4,5	0,1	0,2	4,30	Overført til KT i uke 38 for byggeplanlegging		NEI	12/2026	DP
Sykkel	Stavne/Lerkendal - bru over Holtermanns vei	6,0	0,1	1,6	4,40	Overført til KT i uke 20 for byggeplanlegging		NEI	3/2027	DP
Mobilitet	HjemJobbHjem	11,9	5,5	11,9	0,00			NEI	løpende	Annet
Mobilitet	Mobilitetspunkt	1,5	0,0	0,0	1,50			NEI	avklares	Annet
Mobilitet	Mobilitetsrådgivning	4,6	2,0	3,5	1,10			NEI	løpende	Annet
Metrobuss	Olav Tryggvasons gate	21,1	0,0	0,0	21,10	Ingen aktivitet. Avventer politiske avklaringer		NEI	Avklares	DP
Metrobuss	Nordre lvevollen, metrobuss	20,2	16,9	20,2	0,00	Ferdig bygd		NEI	06/2025	UB
Lokal veg	Johan Tillers veg 2	5,0	1,1	3,5	1,50			NEI	11/2027	DP
Kollektiv	Trikk infrastrukturelt tiltak 2022-24	33,7	16,5	28,0	5,70			NEI	løpende	Annet
Kollektiv	Trikken, ny arbeidsmaskin	29,3	0,0	0,0	29,30	På vent. Avklares i moderniseringsprosjektet	Etterslep på 29,3 millioner kroner	NEI	avklares	Annet
Kollektiv	Modernisering av Gråkallbanen, infrastruktur	6,0	0,1	0,1	5,90			NEI	avklares	DP
Kollektiv	Fartsreducerende tiltak, kollektivtrase	3,3	0,2	2,0	1,30		På plan	NEI	løpende	DP/UB
Kollektiv	Kongsvegen Granåsen, rundkjøring mm	39,2	4,4	35,3	3,90			NEI	12/2025	UB
Kollektiv	Nordre lvevollen, trikk	25,3	11,0	25,3	0,00	Ferdig bygd		NEI	06/2025	UB
Kollektiv	Møteplasser Klefstadhaugen	0,2	0,3	0,4	-0,16	Ferdig		NEI	05/2025	UB
Kollektiv	Tiltakspakke Heimdal	9,9	0,1	1,0	8,93			NEI	12/2029	PU
Gange	Venusveien	2,3	0,0	0,2	2,05	Prosjektet går ikke videre med planlagt regulering på grunn av lav kost/nytte. En PR-sak legges fram i løpet av oktober, som anbefaler at gata oppgraderes med dagens profil gjennom driftsmidler.	På plan	NEI	Avklares	PU
Gange	Gravefrie fortau	2,1	0,6	0,8	1,30			NEI	løpende	UB

Tabell 3. Trondheim kommune økonomisk status T2

Trondheim kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Gange	Snarvegpakke 9	6,4	2,2	9,5	-3,09			NEI	10/2025	UB
Gange	Snarvegpakke 10 og 11	24,3	6,5	13,8	10,50			NEI	12/2026	UB
Gange	Alette Beyers veg, fortau	6,9	0,8	9,5	-2,60			NEI	12/2025	UB
Gange	Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	5,9	0,4	7,7	-1,78	Oppstart bygging i august/september 25		NEI	12/2025	UB
Gange	Vaterlandsveita og Gjelvangveita	8,2	0,0	1,9	6,26	Usikker oppstart bygging pga VA-arbeid		NEI	12/2025	UB
Gange	Gregus gate og Heimdal stasjon, undergang	0,1	0,9	1,2	-1,09	Ferdig		NEI	12/2025	UB
Gange	Lundvegen, fortau	0,5	1,0	1,2	-0,70	Ferdig		NEI	09/2024	UB
Gange	Steinberget	3,0	0,2	0,4	2,64			NEI	12/2028	DP
Andre innsatsområder	ATP-modell og beregninger	0,8	0,2	0,5	0,30			NEI	løpende	Annet
Andre innsatsområder	Koordinering og adm. TK	4,7	3,0	4,5	0,20			NEI	løpende	Annet
Andre innsatsområder	Prosjektutvikling TK	1,1	1,2	3,8	-2,70			NEI	løpende	PU
Andre innsatsområder	Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	1,8	0,6	1,5	0,30		Total innvilget ramme på 2 mill for tiltak på 3 ulike plasser. Tiltak med etablering av bom ved Ranheimsvegen er i gang og bygges ila 2025. Gjenstår etablering av bom ved Klæbuvegen og Ingvald Ystgaards veg men forventes til bom ved Ranheimsvegen er ferdigbygd for å vite om gjenværende midler.	NEI	12/2025	DP/UB
Andre innsatsområder	Bylogistikk (Living lab)	6,2	2,1	3,0	3,20			NEI	Avklares	PU
Andre innsatsområder	Avsluttede tiltak 2025	25,7			25,70					
Sum		896,8	199,2	455,0	441,8					
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				51%			(T1 : 59%)			

Tabell 4. Skaun kommune økonomisk status T2

Skaun kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Andre innsatsområder	Prosjektutvikling Skaun	2,1	1,0	1,1	1,00	Liten konsekvens	Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. I 2025 er det arbeidet med pendlerparkering både i Bubvika og Viggja. Dette pågår fortsatt, i tillegg til nye snarvegprosjekter.	JA	2025	PU
Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak i Skaun	0,7	0,7	0,7	0,00		Mindre trafikktekniske tiltak gjennomført ved Barnehage i Børse	NEI	2025	DP
Andre innsatsområder	Koordinering og adm i Skaun	1,0	0,5	0,5	0,50		"Det er avsatt et bidrag til hver av partene som skal dekke arbeid med koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet"	NEI	Læpende	Annet
Sykkel	GSV Eggkleiva Venn	0,5	0,5	0,0	0,50		Oppstart DP 2026		2028	DP
Sykkel	GSV Børse Eggkleiva	2,0	0,5	1,5	0,50		Oppstart DP i år		2027	DP
Sum		6,3	3,2	3,8	2,5					
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				60%			(T1 : 55%)			

Tabell 5. Orkland kommune økonomisk status T2

Orkland kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Gange	Snarvei og fortau Rianmyra barnehage Grensen -	3,3	0,0	0,0	3,30	Nå i siste fase av anbudstildeling. Prosjekt blir ikke ferdigstilt før i 2026.	Økt kostnad i forhold til budsjett.Sluttkostnad ikke klar.	JA	Løpende	Annet
Gange	Gangveg langs sporet til Thamshavnbanen	3,0	0,0	0,0	3,00	Må sees i sammenheng med tiltaket Thamshavn-Bårdshaug-Gjølme inkl. Gammelosen.	Ingen bruk av midler ennå	JA	Løpende	PU
Gange	Fortau Reksteret - Grøtte	1,0	0,1	0,3	0,70	Nødvendig med revisjon av eksisterende	Økonomi i tråd med budsjett	JA	Under planlegging	PU
Gange	Fortau Tverradkomsten	1,7	0,3	1,7	0,00		Økt kostnad i forhold til budsjett.Sluttkostnad ikke klar.	NEI	Ferdigbygd	Annet
Gange	Fortau Orkdalvegen	2,5	0,3	2,5	0,00		Økt kostnad i forhold til budsjett.Sluttkostnad ikke klar.	NEI	Ferdigbygd	Annet
Gange	Gatelys langs kommunale skoleveger uten fortau-prosjektpakke	1,0	0,0	1,0	0,00	Planlegges gjennomført i 2025	Økonomi i tråd med budsjett	NEI	Under bygging	DP
Gange	Snarvegpakke Orkland	1,0	0,0	0,6	0,40	Planlegges gjennomført i 2025	Økonomi i tråd med budsjett	NEI	Under bygging	DP
Trafikksikkerhet	Trafikktekniske tiltak Orkland	1,0	0,0	0,0	1,00		Ingen bruk av midler ennå		Løpende	Annet
Sykkel	GSV Fv. 6490 Blåsmoen	22,0	0,0	0,0	22,00		Ingen bruk av midler ennå		Løpende	PU
Sykkel	Thamshavn-Bårdshaug-Gjølme inkl. Gammelosen	5,0	0,1	0,3	4,70	Geoteknisk rapport for del av området er utarbeidet.	Kostnad for georapport 250.000.		Løpende	PU
Område	Prosjektutvikling Orkland	2,0	0,0	0,0	2,00		Ingen bruk av midler ennå		Løpende	Annet
Område	Koordinering/adm. Orkland	1,0	0,0	0,0	1,00		Ingen bruk av midler ennå		Løpende	Annet
Kollektiv	Orkanger skystasjon	20,0	0,0	0,0	20,00		Ingen bruk av midler ennå		Løpende	Annet
Sum		64,5	0,8	6,4	58,1					
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				10%			(T1 : 16%)			

Tabell 6. Malvik kommune økonomisk status T2

Malvik kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Gange/sykkel	Pr. 4110: G/S veg Smiskaret-Sveberg	17,5	1,8	8,5	9,00	Det foreligger nå en vedtatt reguleringsplan. Parallelt med planprosessen har det blitt gjennomført detaljprosjektering for bygging, samt gjennomført tilbuds konkurranse for bygging. Utførende entreprenør er valgt. Mål om oppstart bygging oktober 2025.	Utbygging blir også gjennomført og ferdigstilt i 2026. Kr. 9 mill overføres til disposisjon i 2026.	JA	sep.-25	UB
Gange/sykkel	Pr. 4109: Fortau Saksvikkorsen	18,3	1,6	10,0	8,30	Det foreligger nå en vedtatt reguleringsplan. Parallelt med planprosessen har det blitt gjennomført detaljprosjektering for bygging, samt gjennomført tilbuds konkurranse for bygging. Utførende entreprenør er valgt. Mål om oppstart bygging oktober 2025	Utbygging blir også gjennomført og ferdigstilt i 2026. Kr. 8,3 mill overføres til disposisjon i 2026. .	JA	sep.-25	UB
Annet	Pr. 4101 Mindre trafikktekn. tiltak	0,5	0,0	0,5	0,00	Prosjekt 1: Oppgradering av snarveg Dette prosjektet innebærer oppgradering av en snarveg mellom Magnus Barfots veg og Saksvik barneskole for å hindre høy fart av syklist og sparkesyklist. Prosjekt 2: Sykkelstativ ved barneskoler Det andre prosjektet går ut på å sette ut sykkelstativ ved barneskoler. Behovet er meldt inn av lærere og foreldre ved diverse skoler for å oppfordre til sykling i stedet for bilkjøring.		JA	okt.-25	DP
Kollektiv	Pr. 4113: Bussholdeplass Muruvik	3,5	1,4	1,4	2,10	Det ble oppstart bygging i september 2024. Ombygging av bussholdplass med oppstillingsplass for 2 busser, ny gatebelysning og fundament for hvilebod ble ferdig desember 2024. Det ble også etablert buss skur på plassen. Gjenstående arbeid med asfaltering, beplantning og plassering av prefabrikkert hvilebod ble ferdig til 17 mai.	Prosjektets regnskapstall for 2025 kom under budsjett. Totalt for prosjektet 1,7 mill under vedtatt styringsramme.	NEI	juni-25	DP
Gange/sykkel	Pr. 4103: Fortau Granholtvegen-Ålivegen	6,4	2,7	2,7	3,70	Prosjektet ble ferdigstilt august 2025	Prosjektets regnskapstall for 2025 kom under budsjett. Totalt for prosjektet 3 mill under vedtatt styringsramme.	NEI	aug.-25	DP
Gange/sykkel	Pr. 4107: Fortau Fagottvegen øvre del	23,3	5,7	23,3	0,00	Oppstart bygging i april 2025. Prosjektet skal ferdigstilles medio oktober 2025.	Regnskaps status pr. 31.08 er kr. 5,7 mill.	NEI	okt.-25	DP
Gange/sykkel	Pr. 4111: Fortau Fagottvegen nedre del	1,5	1,5	1,5	0,00	Det foreligger nå en vedtatt reguleringsplan. Parallelt med planprosessen har det blitt gjennomført detaljprosjektering for bygging, samt gjennomført tilbuds konkurranse for bygging. Utførende entreprenør er valgt. Mål om oppstart bygging april 2026.	Regskapet er i h.h.t disponible midler for 2025.	NEI	sep.-25	UB
Annet	Prosjektutvikling	1,0	0,5	1,0	0,00	2 stk. nye "prosjektideer" er vedtatt for prosjektutvikling og PU rapportering. Prosjekt 1: Fortau langs Grim Saxeviks veg. Prosjekt 2: Mottak for myke trafikanter i forbindelse med tverrforbindelsen over jernbanen fra Hommelvik sentrum til Sjøsiden/Moan.		NEI	des.-25	PU

Tabell 6. Malvik kommune økonomisk status T2

Malvik kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Annet	Koordinering og adm.	0,5	0,3	0,5	0,00	Intern tid til oppfølging av prosjekter og forpliktelser innead i Miljøpakken.				Annet
Sum		72,5	15,5	49,4	23,1					
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				68%			(T1 : 66%)			

Tabell 7. Melhus kommune økonomisk status T2

Melhus kommune T2/2025								
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift og økonomi	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Sykkel	GS-bru over Gaula	14,0	0,13	0,70	13,29	Reguleringsplan forventet ferdigstilt ila 2026	Regplan - jun/26	DP
Sykkel	GSV - Monstufleta-Gimsvegen	6,0	0,95	1,40	4,57	Reguleringsplan forventet ferdigstilt ila vinter 25/tidlig 26	Regplan - feb/26	DP
Gange	GSV - Skolebakken, Ler	3,1	0,05	0,08	3,04	Prosjekt satt på vent grunnet sikringstiltak som skal utføres av NVE. Det er usikkert når dette er	Usikkert	DP
Sykkel	GSV Gammelbakkane	5,0	2,83	2,80	2,20	Prosjekt ferdigstilt	Ferdig	UB
Gange	Snarveg Gruva	1,8	0,13	0,50	1,26	Løsning under siste geoteknisk utsjekk. Forventer utbygging i 2026 avhengig av grunneieravtale.	des.26	DP
Gange	Fortau fv. Lyngenevegen	1,9	0,41	0,85	1,01	Prosjekt under teknisk godkjenning hos fylket. Forventet oppstart utbygging 2026	des.26	DP
Mobilitet	Knutepunkt Melhus	4,0	0,14	1,00	3,00	Planprogrammet for detaljreguleringen er vedtatt av kommunestyret. Det antas at et planutkast vil være ferdig innen utgangen av 2026.	2027	DP
Gange	Snarvegpakke 1 Melhus	2,5	0,58	1,00	1,50	Etappe 1 ferdigstilt, siste etappe forventet oppstart i skoleferien. Har gitt et mindreforbruk.	okt.25	DP/UB
Trafikksikkerhet	Trafikktekniske tiltak	0,7	0,02	0,05	0,63	Tiltak utvikles og utføres fortløpende innenfor budsjett.	Løpende	DP/UB
	Prosjektutvikling	2,0	0,01	0,05	1,97	Forventet opptart av prosjektutvikling av gatebruksplan for Melhus sentrum og tiltak ved E6 Ler og Lundamo.	Løpende	PU
	Koordinering/adm Melhus	1,8	0,23	0,40	1,40	Pågår innenfor budsjett.	Løpende	Annet
Sum		42,7	5,5	8,8	33,9			
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				21%		(T1 : 31%)		

Tabell 8. Stjørdal kommune økonomisk status T2

Stjørdal kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Kollektiv	Holdeplasser Husbyåsen og Malmtnet, Bylinje 90	4,4	0,3	0,4	4,00	Forsinkelse tilsier normalt prisstigning	Etter endringer i busslinje og vegutbedringer, er det ikke lenger behov for Husbyåsen holdeplass. Malmtnet holdeplass videreføres. Detaljprosjektering er utført og det pågår teknisk plangodkjenning som grunnlag for gjennomføringsavtale (inngrep i fylkesveg). Det tas sikte på søknad om tillatelse i november og utførelse sommeren 2026. Inntil videre er økonomisk prognose 3,1 mill. kr, hvorav det meste forbrukes i 2026.	JA	S 2026 Malmtnet	DP
Kollektiv	Park & Ride Fjellhallen	3,5		3,7	-0,20	Forsinkelse tilsier normalt prisstigning	På grunn av forsinkelser med andre prosjekter, håndteres Fjellhallen parkering som egen utførelsesentreprise. Ved tilbudsfristen 23.9.2025 kom det inn 6 tilbud. Det forventes valg av entreprenør og anleggstart i oktober. Det meste av ytelsene planlegges utført før årsskiftet, men avhengig av nedbør og temperatur er det risiko for at fullføring ikke kan skje før våren 2026. Økonomisk prognose er 3,7 mill. kroner.	JA	S 2026	UB
Kollektiv	Park & Ride Skatval	2,8	0,1	0,3	2,50	Forsinkelse tilsier normalt prisstigning	Detaljprosjektering er utført og det pågår tilpasninger for å oppfylle tekniske og trafiksikkerhetsmessige krav fra Bane NOR og fra fylkeskommunen. Det kan bli behov for nærmere grunnundersøkelser. Det tas sikte på at tillatelser er på plass i januar 2026, slik at utførelse skjer sommeren 2026. Inntil videre er økonomisk prognose 5 mill. kroner	JA	S 2027	DP
Jernbane	Stjørdal stasjon områderegulering	7,5	1,3	2,5	5,00	Påvirker oppstart bygging av Innherredsveg og utbygginger på knutepunktet	Er innenfor budsjettamme	JA	2026	DP
Trafiksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak Stjørdal	1,7	0,7	0,0	1,70			NEI	Løpende	UB
Sykkel	g/s veg Vollsdaalen - Skatvalskorsen	0,1	0,1	0,2	-0,10	Forsinkelse tilsier normalt prisstigning. Frist i utbyggingsavtale med Nye veier as vil ikke overholdes, slik at det må tas kontakt med selskapet for forlengelse med vekt på avtalt kontantbidrag på inntil 10 mill. kroner.	Rettigheter og risiko er under avklaring. Tilstand/ behov for brua (1936) og kulverten (1964) ble vurdert i juli 2025. Anleggene kan ikke tas i bruk til turveg uten avklaring med Statens vegvesen. Det gjenstår også avklaring med Bane NOR for langsøring med jernbanen, der det kan kreves bl. a. langsgående gjerde. Grunneieravtale om gårsveg og jordbrukstrase gjenstår. Det er i 2025 observert et nylig hulrom under jordbrukstraseen som vurderes fulgt opp. Utførelsesfrist i utbyggingsavtale kan ikke holdes og det tas kontakt med Nye veier as for å verifisere fortsatt gyldighet av forutsatt kontantbidrag på inntil 10 mill. kroner.	NEI	S 2026	PU
Sykkel	Molovika gjennomføring	-2,7	0,8	0,8	-3,50			NEI	Ferdigstilt	UB
Andre innsatsområder	Prosjektutvikling Stjørdal kommune	4,5	0,0	0,0	4,50		Sekkepost	NEI	Løpende	PU
Andre innsatsområder	Koordinering og administrasjon Stjørdal	1,5	0,1	0,3	1,20		Sekkepost	NEI	Løpende	Annet
Sykkel	Sykkelparkering	4,4	0,0	0,0	4,40		Ferdig prosjektutviklet i 2023.			DP

Tabell 8. Stjørdal kommune økonomisk status T2

Stjørdal kommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
Sykkel	g/s veg langs Ringvegen	3,0	0,0	0,0	3,00		Vurderer behov for detaljert forprosjekt			
Sykkel	g/s bro over Stjørdalselva	0,4	0,0	0,0	0,40		Det foreligger notat med tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag. Krever videre prosjektutvikling. Prosjektet legges foreløpig på vent.			PU
Kollektiv	Park & Ride Stjørdal	0,1	0,1	0,0	0,10		Park & Ride Skatval og Fossli ble ferdig prosjektutviklet i 2023.			PU
Jernbane	Stjørdal stasjon prosjektavklaring	-0,9			-0,90		Sees i sammenheng med områderegulering			PU
Sum		30,3	3,5	8,2	22,10					
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				27%			(T1 : 43%)			

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak fv. (prosjekt 409328 f.o.m 2023, prosjekt 407762 før 2023)	9,5	0,0	3,13	6,34	Mangel på ressurser har redusert fremdriften på tiltak i 2025. Ny byggeleder er på plass fra sept.25.	God likviditet.	Ja	Løpende	Annet
Trafikksikkerhet	Fv. 6654 Ringvålveien, Lundvegen og vestover	5,0	1,1	1,80	3,20	Prosjektet har ikke fått investeringsbeslutning for utbygging. I PR-88/25 ble imidlertid vedtatt at prosjektet skal bevilges 5 mill. for TS-tiltak på strekningen.	Fått økte midler i PR-sak 88/25.	Ja	Sommer 2026	UB
Trafikksikkerhet	Fv. 950 Skovgårdkrysset	3,5	- ,0	0,00	3,50	Kommunen skal gjennomføre tiltaket.		Ja	des.-26	DP
Sykkel	Fv. 6680 Baard Iversen veg - Leirfossveien	10,7	0,1	0,12	10,56	Forsinket gjennomføring. Trondheim kommune er ansvarlig for gjennomføring av prosjektering og utførelse 2025-2026, del 2. Det er satt av kr. 11 mill totalt, ikke mottatt byggherreoverslag fra kommunen ennå. Forventes til høsten 2025.	Statlige midler blir ikke benyttet i år.	Ja	høst 2027	UB
Sykkel	Tiltak etter GS-inspeksjoner fv.	10,8	2,7	6,00	4,76	Det jobbes godt med prosjektene som kommer inn til sekkeposten, og mange prosjekter er klare til bygging. Det er kontrahert kontrakt med ent. som skal gjennomføre de fleste tiltak.		Ja	Løpende	Annet
Sykkel	Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelfelt	24,9	2,7	6,62	18,26	Detaljprosjektering igangsatt for del B. Fortsatt ambisjon om utlysning og produksjon høsten 2025, men prosjektet har erfart store utfordringer med å få på plass all prosjektering samtidig som at det skal henge sammen med disponibelt areal langs parsellen og prosjektets målsetninger. Det er fortsatt en ambisjon om ferdigstillelse av endelig prosjekt del B innen utgangen av 2026	Totalprognose er uendret, men det forventes et mindreforbruk i 2025. Det er videre iverksatt prosjektering på del D etter avtale med prosjekteier (lengst nord), da kommunen skal gjennomføre VA-tiltak i området, Kommunen er byggherre i dette tilfellet, og TRFK får ivarett sine behov. Det er behov for nærmere avklaring her mht. økonomisk bidrag fra TRFK til TK sitt prosjekt.	Ja		UB
Sykkel	Fv. 950 Homla bru	7,6	0,4	4,20	3,43	Planen er ikke vedtatt ennå, forsinket fra kommunens side. Forventes vedtatt 4. kvartal. Videre arbeid blir byggeplanlegging og forberedelse for anskaffelse i 2025 og utlysning av entrepris i løpet 2. kvartal 2026. Oppstart anlegg i løpet av 2. halvår 2026 forutsatt nødvendig investeringsbeslutning	Innenfor styringsmål.	Ja	sep.-25	DP
Sykkel	Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk, Okstadøy-Selsbakk	12,2	-0,20	0,83	11,41	Forsinket ift. opprinnelig fremdrift, ny fremdriftsplan ikke spikret på grunn av ventende avklaring mot bl.a. tilstøtende prosjekt hos SVV.Fremdriften for del 2 er høyst usikker, krevende avklaringer på hva som skal prioriteres i planen. Krav fra kommunen knyttet til områdeutredning for hele dalføret mht. Natur og miljø må koordineres med Statens Vegvesens tilstøtende plan.	Stor kostnad for arbeid med reguleringsplan. Ny totalkostnad må verifiseres i byggherreoverslag når reguleringsplan er vedtatt og detaljprosjektering er kommet på riktig nivå.	Ja	Høst 27	DP

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstilling (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Sykkel	GSV Hårrisdalen - Nygården	4,0	2,3	5,90	-1,92	Detaljregulering er kommet godt i gang igangsatt, og produksjon av plandokumenter er igangsatt. Det planlagt videre undersøkelser til uke fagområder i høst samt planlegging av anslag. Fremdriften er i rute og man jobber mot et oversendt og komplett planforslag sendes til kommunen før årsskiftet.	Totalprognose for økonomien er iht. tildelt ramme. Anslag må gjøres i reguleringsplanfase for å få frem total prosjektkostnad for underlag til behandling av prosjektets totale ramme. Forutsatt investeringsbeslutning, kan prosjektering og videre utførelse starte i 2026/2027 iht. Plan.	Ja	Vår 27	DP
Sykkel	GSV fv. 6490 Blåsmoen	15,1	- ,0	0,15	14,95	Avklart at fylkeskommunen skal byggeplanlegge tiltaket før anmodning av investeringsbeslutning. Prosjektet kvalitetssikrer plangrunnlaget, det er behov for ytterligere prosjektering før nytt anslag.	Kommunen leverte optimistisk budsjettinnspill i 2025.	Ja	feb.-27	DP
Mobilitet	Teknologiprojektene	10,5	1,2	2,00	8,55	Avtalen med Big Data er avsluttet, Beacons og blå knapp er i avsluttende fase. Aimsun-utvikling er igangsatt. Innovativ anskaffelse utsatt til 01-2026 grunnet kapasitet.	God likviditet.	Ja	Løpende	Annet
Metrobuss	Metrobusstrasé Nyhavna	- 2,3	0,5	0,30	-2,60	Komplett plan er levert Trondheim kommune fra TRFK. Byrådet har vedtatt at det skal utredes alternativ løsning. Denne utredningen påstartet kommunen i august. Trondheim kommune har en målsetning om at den alternative løsningen skal foreligge før jul og at planen sendes ut på høring innen utgangen av året 2025. TRFK mener denne prognosen på fremdriften er for optimistisk og vi ser for oss et sluttvedtak i beste fall tidlig i fjerde kvartal 2026.	Økonomisk er planprosessen iht. tidligere prognose, men får et merforbruk inneværende fase knyttet til forlengelsen av planprosessen.	JA	des.-25	DP
Kollektiv	Holdeplasspakke 1 fv.	11,0	0,1	0,53	10,44	Enkel byggherrekalkyle utført i april. Ser på prioriteringer av tiltak.	God likviditet.	Ja	Høst 26	UB
Kollektiv	Holdeplasspakke 3 fv.	3,0	0,1	0,80	2,20	Prosjektering er påstartet. Astromomvegen bygges ila høsten.	God likviditet.	Ja	mars-27	DP
Kollektiv	Modernisering av Gråkallbanen	2,7	0,0	0,04	2,65	I styringsgruppemøte 19.02.25 ble det besluttet å legge ned Moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen. Prosjektet ble formelt avsluttet 28.02.25. Det er i etterkant opprettet et nytt prosjekt kalt Gråkallbanen levetidsforlengelse, som består av tre delprosjekt: Drift, levetidsforlengelse og videre utredning.	Midlene anmodes omdisponert til det nyopprettede prosjektet.	Ja		Annet
Jernbane	Innherredsvegen Nord, Stjørdal	1,7	1,4	1,70	-0,03	Ikke forsinket sammenlignet med T1, men hele prosjektet er forsinket som følger av at områdeplan er ikke vedtatt. Trfk har levert forprosjekt til områdereguleringsplan. Forventet vedtak på områdereguleringsplanen er vinteren 2026. Stjørdal kommune er ansvarlig for områdereguleringsplanen.	Gjennomførte budsjettrevisjon i KU-sak 34/25. Årsprognose tilsvarer disponible midler.	Ja	mai-26	DP
Hovedveg	Fv. 715 Ila-Flakk-Klett	2,8	0,0	0,04	2,81	Oppstart neste fase planlegges på nyåret.		Ja	aug.-25	PU
Tiltak mot støy	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Bakliven vest	27,1	1,9	9,80	17,31	Flere støyskjerm er ferdigstilt. Ytterligere arbeid med tiltak er igangsatt og entreprenør er kontrahert.	Resterende ramme på ca. 23 mill benyttes til å gjennomføre resten av strekningen innenfor de avsatte midlene. Prognose er innenfor investeringsramme.	NEI	2026	UB

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Tiltak mot støy	Støypakke 2	1,5	0,4	0,50	1,00	Prosjektering påstartet.	I PR-sak 63/25 gjennomførte fylkeskommunen en omdisponering av midler mellom støypakke 1 og støypakke 2. Støypakke 1 gjennomfører nå et ytterligere tiltak som skulle bli gjennomført av støypakke 2.	NEI	sept.27	DP
Tiltak mot støy	Støypakke 1	15,8	5,8	14,00	1,76	Støyskjermen på Kongsvegen er ferdig. Skovgård blir bygget i løpet av høsten og blir ferdig i 2025. Kongsvegen har en besparelse, dette blir benyttet til Kystad-Stavset eller ev. Skovgård hvis det blir uforutsette komplikasjoner. Kystad-Stavset blir bygget våren 2026.	God likviditet.	NEI	Vår 2026	DP
Sykkel	Fv. 950 GSV Reppe - Være	2,2	1,6	0,45	1,79	Ferdigstilt.	Sluttoppgjør ferdigstilt. Det ble et forlik mellom partene. Kravet fra entreprenør var større enn beløpet som ble forlikt. Økonomisk gjenstår ca. 1,8 mill fra bevilgede midler. Midlene vil foreslås omdisponert i kommende sak.	NEI	sep.-25	UB
Sykkel	Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk, Heimdal-Okstadøy	5,8	1,3	2,10	3,75	Alle innsigelser er bearbeidet og svart ut. Innsigelsene er nå frafalt fra sektormyndigheter. Det forventes vedtatt plan i inneværende år. Forutsatt vedtak og investeringsbeslutning, kan arbeidet med prosjektering starte i 2026 og anbudsutlysning inn i 2027 med oppstart av utførelse.	Stor økning i kostnader på reguleringsplan. Ny totalkostnad må verifiseres i byggherreoverslag når reguleringsplan er vedtatt og detaljprosjektering er kommet på riktig nivå.	NEI	årsskifte 26/27	DP
Sykkel	Fv. 6654 Ringvålvegen, gang- og sykkelveg	1,4	0,6	1,55	-0,12	Ferdigstilt.	Ferdigstilt. Sluttoppgjør ferdigstilt -11% fra styringsramme, samtidig gjenstår det en strekning på ca. 250 meter som ikke er ferdigstilt. Prosjektet fikk bevilget sluttfinansiering i KU-sak 33/25	NEI	des.-24	UB
Sykkel	Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsvegen	3,5	2,9	3,90	-0,37	Prosjektet holder på å ferdigstille planmaterial som skal oversendes til kommunen i Q4 25. Fylkeskommunen forventer vedtatt plan innen sommeren 2026.	Planprosessen har tatt mye tid knyttet til tekniske utfordringer og krav fra Trondheim kommune. Dette har medført betydelig økte plankostnader som inngår i totalprognosen. Det planlegges videre et anslag for strekningen, men anbefales etter vedtak på plan.	NEI	juli.27	DP
Sykkel	Vinterdrift sykkel fv.	13,5	13,5	13,50	0,00	Brukes iht. plan.	Brukes iht. plan.	NEI	Løpende	Annet
Sykkel	Fv. 6656 Bøckmans veg nedre	6,0	0,1	0,90	5,09	Oppstart av planfase ila høst 2025.	God likviditet.	NEI	Vår 2027	DP
Sykkel	Fv. 6664 Strindveien nedre	9,3	1,0	2,80	6,49	Prosjektet sees i sammenheng med 25103TS Rundkjøring Lerkendal. Regnskapstall, årsprognose og tildelinger redegjøres for på denne linjen. Usikker fremdrift på rundkjøring Lerkendal pga. arbeid utenfor reg.plan, som må byggesaksbehandles. Usikker saksbehandlingstid. Strindveien nedre er nesten ferdig prosjektert (90%).	God likviditet.	NEI	des.-26	DP
Sykkel	MP E6 Brattørbrua, forprosjekt	2,3	2,6	2,59	-0,32	Ferdigstilt.	Prosjektet er utført av SVV, og rapportert på i PR-82/24. Omdisponert 0.2 mill. til prosjektet i PR-sak 03/25.	Nei		PU
Sykkel	Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	0,5	0,3	0,50	-0,02	Alternative traséer og tverrsnitt i området vurderes, grunnet krevende sideterreng. Kvikkleire i området.	Prognose noe over gjeldende ramme. Dekkes ved omdisponeringer ved behov.	Nei	okt.-26	PU

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Sykkel	Fv. 708 Vollmarka	4,8	1,9	2,60	2,18	Byggeplanleggingen gjennomføres som bestilt og ferdigstilles i 3. kv. Grunnerverv avventes inntil avklaring om investering, da det er usikkerhet knyttet til om prosjektet blir realisert.	God likviditet for å gjennomføre planfase, behov for mer midler til utbygging gitt investeringsbeslutning.	Nei	Høst 25	DP
Sykkel	Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	3,7	0,9	4,70	-1,04	Alle parsellene som er regulert i privat regi er samlet og ligger som en strekning inn i Tfylkeskommunen sitt prosjekt. Prosjektering er igangsatt, Norconsult ble kontrahert rett før sommerferien. Det er forventet ferdig byggeplan 1. kvartal 2026. Utarbeidelse av byggherreoverslag for videre beslutning til gjennomføring, vil bli i løpet av 1./2. kv. 2026. Det er ambisjon om utlysning av entreprise og oppstart i løpet av 2. halvår 2026.	Prognose er iht. gjeldende ramme.	Nei	Sommer 26	DP
Sykkel	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Baklivegen øst	11,0	3,8	8,00	3,00	Anskaffelse av entreprenør ligger ute i markedet. Det er lagt ut som en totalentreprise. Tilbudsfrist 24. Sept. entreprenør som blir tildelt oppgaven vil antagelig starte prosjektering ved årsskiftet og videre utførelse mot våren/sommeren 2026. Ferdigstillelse sommeren 2027.	Fikk økt ramme i KU-sak21/25.	Nei	Høst 25	DP
Sykkel	Kong Øysteinsv. X Jonsvannsvegen	0,3	- ,0	0,08	0,20	Prosjektutvikling startet. Prosjektet sees i sammenheng med strekningsutredning Moholt-Strindheim som finansieres ved PU-potten.	God likviditet.	Nei		PU
Sykkel	Fv. 6650 Byåsveien, Munkvoll - Breidablikkveien	2,0	0,1	0,80	1,20	Oppstartet reg.planfase. Planområdet er utvidet, nå fra Munkvoll til Fridtjof Nansens veg. Avklart grensesnitt mot Byåstunnelen. Vedtatt plan er forventet 1. kvartal 2027, dette er noe senere enn bestilt.	God likviditet	Nei	juni-27	DP
Mobilitet	Innkjøp telleutstyr utstyr fv.	0,5	- ,0	0,50	0,00	Tilbud innhentet, anskaffelse gjennomføres i år.	Innkjøp gjennomføres i oktober, midlene vil brukes innværende år	NEI	des.2025	Annet
Mobilitet	MoST Mobilitetslab Stor-Trondheim	8,1	2,7	7,06	1,00	Prosjektet følger den vedtatte planen for året, alle phd er rekruttert og i gang. I 2025 jobbes det med bussdepot, kalibrering av sykkelmodeller, digitale tvillinger, elektrisk vei og reisekutt. Samhandling om digital tvilling Orkland er i gang.	Årsprognose nedjustert fra T1. Prosjektet avsluttes i 2026.	Nei	2026	Annet
Metrobuss	FV. 6690 Elgeseter gate nord	- 8,5	1,3	1,60	-10,15	Komplett plan sendt inn 4.april til byplankontoret. Planen er nå sendt på høring med frist 1. september 2025. Videre planprosess med vurdering av høringsinnspill utover høsten. I beste fall kan planen bli vedtatt rundt årsskiftet, men det er en veldig optimistisk prognose. Det vil antageligvis bli noen justeringer som kan ta tid og en har mer tro på vedtatt plan i løpet av 1. kvartal 2026.	Økonomi iht. sist prognose og tildelt ramme.	NEI	des.-25	DP

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025											
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase	
Metrobuss	Fv. 6692 Innherredsvegen, øst	119,8	63,3	120,00	-0,20	Fortsatt noe usikkerhet knyttet til Strindheimtunnelen (sprekker på taket), men usikkerheten er redusert, savner bedre kommunikasjon i SVV. Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsramme gitt i Miljøpakken. Forventet åpning av kollektivfeltet er fortsatt innenfor rekkevidde for 4. kvartal 2025. Men, øvrige arbeider blir ikke ferdig før høst 2026.	Totalprognose innenfor styringsramme. Grunnet nedtrekk av post 63 (statlige midler) i 2025 er økonomien presset mtp. bruk av finansieringskildene post 66 og lokal andel. I 2026 er det behov for finansiering av utelukkende post 63 og mva gitt at prosjektet skal etterleve finansierungsplanen.	NEI	des.-26	UB	
Metrobuss	Fv. 6650 Kongens gate	71,2	86,9	152,00	-80,81	Fremdriften er iht. plan, men det knyttes fortsatt usikkerhet til anleggsdel C mht. inngåelse av avtale og gjennomføring, Bane Nor's egne utredninger over Nidareidtunnelene, samt hvordan dette vil påvirke det totale bildet for prosjektet. Etter signering av gjennomføringsavtale for Del A, har produksjonen til entreprenøren kommet godt i gang. Kongens gate er stengt for biltrafikk og Sandgata vil åpne for toveis trafikk i siste uken på august. Da vil Kongens gate stenges i sin helhet.	Prognosen på økonomi er iht. vedtatt bevilgning, men usikkerhetsavsetningen/reserven i prosjektet er lav.	Nei	sep.-27	UB	
Metrobuss	Fv. Innherredsveien, vest	1,6	1,7	1,70	-0,08	Utredning ferdig. Alternativer skal behandles politisk.	Prosjektet er ferdig og nå gjenstår ferdigstillelse av regnskap.	Nei	juli-25	PU	
Metrobuss	FV. 6690 Elgeseter gate sør	-	5,2	- ,0	0,00	-5,23	Ingen aktivitet. Måloppnåelse må avklares.	Satt av midler til planlegging inneværende avtaleperiode.	Nei	2029	DP
Metrobuss	Forprosjekt helhetlig løsning Haakon Vlls gate	1,3	2,3	2,30	-0,99	Utredning ferdig. Alternativer skal behandles politisk.	God likviditet.	Nei	juni-25	PU	
Lokal veg	Brå bru	22,2	5,4	7,00	15,21	Ferdigstilt.	Sluttoppgjøret er ferdigstilt. Prosjektet er ca 10 mill under vedtatt ramme, og det gjenstår ca. kr. 15 mill fra bevilgede midler.	NEI	juni-25	UB	
Lokal veg	MP FV. 902 Tonstadbrinken - Sandm	0,2	0,1	0,14	0,08	PU-rapport under ferdigstillelse.	Midler ble omdisponert bort i KU-sak 33/25.	Nei	okt.-25	PU	
Kollektiv, drift	Aldersvennlig transport	13,7	7,4	11,2	2,50	I tråd med vedtak. AtB har optimalisert tilbudet for samkjøring ved å redusere fra to til én tilbudssone. Den nye sonen vil betjenes med 4 kjøretøy fra Q4 2025.	Årsprognose i tråd med ramme 2025, prognosen reflekterer et konservativt anslag. Effekten av soneutvidelsen kan være større enn prognosert.	NEI	Løpende	Annet	
Kollektiv, drift	Drift kollektivtransport	250,7	175,6	250,80	-0,10	Benyttes iht. avtale	Tildelingen vil i sin helhet benyttes til drift av kollektivtransporten i miljøpakkeområdet.	NEI	Løpende	Annet	
Kollektiv, drift	Drift lokalbuss omegnskommuner	30,7	18,2	27,00	3,73	Benyttes iht. avtale. Tiltaket innebærer styrking av linjer i Melhus og Malvik.	Prognosen for 2025 er noe over årets tildeling, merforbruket dekkes av tidligere års mindreforbruk.	NEI	Løpende	Annet	
Kollektiv, drift	Ekstra driftstilskudd/garanti	52,0	36,4	52,00	0,00		Prognosene tilsier at fylkeskommunen må benytte hele rammen for 2025.	NEI	Løpende	Annet	
Kollektiv, drift	Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim	88,5	62,0	88,50	0,00	Kapasitetsutvidelsen ble satt i drift medio februar.	Planlagt bruk av hele rammen for 2025.	NEI	Løpende	Annet	
Kollektiv, drift	Mobilitetspakke	23,0	11,3	22,20	0,78	Prosjektet er i rute. Viderefører bysykkel/Hyre/mikromobilitet. Nye tiltak i 2025: mikromobilitet i integrasjon i AtB-app, utvidet Hyre til omegnskommuner, pilotering av AtB Bonus	Årsprognose er noe nedjustert fra T1 iht. disponible midler.	Nei	Løpende	Annet	

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Kollektiv, drift	Reduserte billettpriser (bompengeforliket)	102,2	54,7	90,00	12,25	Kostnadene knyttet takstsamarbeidet holder seg på et høyt nivå. I PR-sak 105/25 er samferselet bedt om å undersøke effekten av tiltakene som ligger under bompengeforliket.	Kostnad ifbm. togsamarbeid noe lavere enn budsjettet for T1 på bakgrunn av oppdaterte prognoser på passasjerutviklingen. Kostnadsnivået holder seg likevel høyt, og ligger an til å bruke tildelte midler for 2025, i tillegg til å måtte benytte deler av overførte midler fra tidligere år.	Nei	Løpende	Annet
Kollektiv, drift	Reduserte takster	67,0	36,4	60,00	7,00	Brukes iht. plan.	Stor usikkerhet knyttet til billettinntekt. Lagt inn en prognose med stor vekst ifbm kap.utvidelse. Ser ikke virkningen av dette før Q4.	Nei	Løpende	Annet
Kollektiv	MST 2029 infrastruktur	5,0	0,5	2,20	2,80	Prosjektgruppen har kartlagt og påbegynt aktuelle tiltak for utredning ifm. MST2029. Utredning endeholdeplasser og omstigningspunkt på Sluppen ble påstartet vår 2025, restende sept. 2025.	Midlene er disponert på PU-prosjekt.	NEI	jun.2026	PU
Kollektiv	Holdeplass St Olavs Orkanger	1,3	0,1	0,14	1,16	Delvis ferdigstilt. Skilting er gjennomført. Avventer avklaringer fra st. olavs Orkanger om fysiske justeringer av parkeringsplassen for buss-fremkommelighet.	Restmidler fristilles dersom videre tiltak ikke blir aktuelle.	NEI	2026	UB
Kollektiv	Hvilebodpakke	2,5	1,2	1,15	1,39	Hvilebod Muruvik er ferdigstilt.	Restrerene midler vil benyttes til hvileboder ifm. MST 29.	NEI	Løpende	Annet
Kollektiv	Kongsvegen tiltak for VM	1,3	0,9	1,70	-0,40	Tiltak ferdig.	Økt årsprognose grunnet full reasfaltering ved Stavset og økte LPS-kostnader som følge av indeks og omfang. Trfk vil fremme sak for å dekke inn merforbruk.	NEI	sep.-25	UB
Kollektiv	Tiltak etter trasébefaringer fv.	8,1	1,6	5,00	3,08	Flere byggeklare tiltak på holdeplasser og noe forsterkning av busstrasé. Nedtrekk av prognose pga mangel på ressurser.		Nei	Løpende	Annet
Kollektiv	Ladeinfrastruktur bussdepot	10,0	0,00	10,00	0,00	Ladeinfrastruktur er etablert. Operatør har fremforhandlet høyere km-pris pga. økt driftstoffkostnad. Tiltaket må ses i sammenheng med kapasitetsutvidelsen.	Faktura er ankommet, men ikke bokført pr.T2.	Nei	Avsluttet.	Annet
Kollektiv	Lading for Metrobuss (El-vei)	11,6	1,7	4,10	7,47	Avsluttende fase. Test i bussdrift, samt datainnsamling pågår.	Årsprognose nedjustert pga. justering mot Enova-finansiering.	Nei	2026	Annet
Kollektiv	Regulering bussdepot Stor-Trondheim	14,9	14,2	14,94	0,00	Forberedende planarbeid for både utbygging av Sandmoen og et mulig nytt depot på østsiden av byen. Dette er arbeid som må være gjennomført før reguleringsplan, som inngår i metrobussporteføljen, kan settes i gang.	Alle disponible midler vil benyttes i løpet av 2025	Nei	2026	Annet
Kollektiv	Videreutvikling av metrobussystemet	0,1	0,0	0,01	0,08	Prosjektet er avsluttet.	Ingen videre kostnader. Sluttrapport leveres ifm. T2.	Nei	2025	Annet
Kollektiv	Utredningsarbeid mot MST 2029	3,1	0,1	2,00	1,10	Prosjektet dekker utredninger knyttet til nytt anbud. Herunder energiutredning, holdeplassanalyse, takst og rutestruktur.	Økt aktivitet i Q4 2025 knyttet energiutredning.	Nei	2027	Annet
Kollektiv	Smart park and ride	6,0	1,1	4,50	1,50	Pilot i drift fra november 2025.	Ingen justeringer fra T1. Faktura fra Trondheim parkering forventes ila. Q4.	Nei	2029	Annet
Hovedveger	Fv. 707 Tanem-Tulluan	11,2	8,7	11,2	0,04	Offisiell åpning ble arrangert i februar 2025. Det siste avviket i Tanemstunnelen er nå lukket, og endelig brukstillatelse utstedes fra Vegdirektoratet i nær fremtid.	Sluttoppgjøret med entreprenøren er fullført. Midler omdisponert til prosjektet i KU-sak 33/25. Prognosen viser et merforbruk ift vedtatt ramme i tråd med det som ble rapportert for T1. Det fortsatt stor usikkerhet rundt grunnervervskostnadene.	NEI	feb.-25	UB

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Hovedveg	Byåstunellen	1,3	0,5	2,20	-0,93	Planprosessen er kommet i gang, og planprogrammet er sendt på høring med frist 5. okt. Det planlegges oppstart av detaljregulering ved årsskiftet etter behandling av høringsinnspill på planprogrammet. Det er en optimistisk fremdrift og det er en ambisjon om vedtatt plan sommeren 2027.	God opp mot styringsmål.	Nei	des.-25	DP
Gange	Ringvålvegen fortau Lund snuplass	0,2	0,1	0,10	0,07	Ferdigstilt.	Prosjektet er ferdigstilt, innenfor +/-10% av SR. Det vil leveres sluttrapport.	Nei	des.-24	UB
Gange	Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	5,2	- ,0	0,00	5,20	Prosjektet skal utrede behov for fortau vs sykkelveg med fortau, inkl. ev. TS-tiltak. Prosjektet har mulighet for videre planlegging etter utredning. Utredning berammet 2026.	Fikk økt ramme i PR-sak 88/25.	Nei		DP
Annet	MP Prosjektutvikling TRFK (22137A)	5,4	0,9	1,75	3,62	Fylkeskommunen har i stor grad prioritert prosjektutvikling av gateprosjektene i Haakon Vlls gate og Innherredsveien vest i 2025, dette har redusert ressurstilgangen til øvrige PU-prosjekt. Det er imidlertid aktivitet i 8 PU-prosjekt som finansieres ved PU-potten i 2025.	Omdisponert 0,544 mill. i PR 03/25. Innspill 2026 hensyntar mindreforbruk fra tidligere år.	Nei	Løpende	PU
Trafikksikkerhet	Kryssing Midtsand	2,0	0,1	0,40	1,60	Prosjekt påstartet	God likviditet.		des.-26	DP
Trafikksikkerhet	Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	- 0,0	- ,0	0,00	-0,03	Ingen aktivitet.	Ingen aktivitet. Dekket inn merforbruk i KU-sak 33/25.		des.-23	DP
Sykkel	Fv. 800 PU Øysand - Orkdal	- 0,4	0,4	0,44	-0,87		Prosjektutvikling til fv.800 Øysand - Orkland ble vedtatt med egen budsjettlinje ifm. samordning av HP25-29. Ved en inkurié fremkommer ikke bevilgningen av HP 2025-29.			PU
Sykkel	Fv. 6692 Innherredsveien Saxenborg allé - Persauneveien	3,0	0,2	1,00	2,00	Prosjektet byggeplanlegges.	Forsinket fremdrift		des.-26	DP
Sykkel	Fv. 6668 H7 v/Rotvoll-Arkitekt Ebbes gate	4,0	0,0	0,02	3,98	Prosjektoppstart avventes grunnet mangel på ressurser.	Forsinket fremdrift			DP
Sykkel	Thamshavn - Bårdshaug - Gjølme inkl. Gammelosen	5,0	- ,0	0,00	5,00	Prosjektet prosjektutvikles v / linjen Fv.800 Øysand - Orkdal.	Forsinket fremdrift			DP
Kollektiv, drift	Ekstra midler kollektivtransport	19,5	- ,0	0,00	19,54	Prosjektet er avsluttet.	Restmidler fra ekstra midler kollektivtransport som ble vedtatt i HP 2023-2026 blir overført til driftsbuffer.		Løpende	Annet
Kollektiv	Biodiesel	20,0	0,0	0,00	20,00	Ikke aktuelt.	Fristilles til omdisponering per KU-sak 27/24			Annet
Kollektiv	Evaluerings av kollektivtilbudet i Stor-	0,5	- ,0	0,00	0,48	Prosjektet er avsluttet.	Ingen videre kostnader. Sluttrapport leveres ifm. T2.		Avsluttet.	Annet
Kollektiv	Holdplasspakke 2 fv. metrobusstasjoner	1,0	0,1	0,06	0,91	Ferdigstilt.	Ferdigstilt.		juni-25	UB
Kollektiv	Fv. 6804 Fossli, holdeplass	1,0	- ,0	0,00	1,00	Ingen aktivitet. Avtalt med Stjørdal kommune at vi skal se om tiltaket kan ivaretas i deres prosjekt i Ringveien.	God likviditet.			DP
Annet	Koordinering og administrasjon Trøndelag fylkeskommune 2020-2021	5,6	2,2	3,00	2,62		Iht. formål. Ansatt ressurs som begynner i august 2025, derav lavere omsetning enn tildeling i 2025. Reduserer innspill til HP 2026-29.		Løpende	Annet

Tabell 9. Trøndelag fylkeskommune økonomisk status T2

Trøndelag fylkeskommune T2/2025										
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Sum		1 230,7	651,1	1 062,8	167,8					
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				86%			(T1 : 87%)			

Tabell 10. Statens vegvesen økonomisk status T2

Statens vegvesen T2/2025									
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift og økonomi	Forsinkelse	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Sykkel	Rv. 706 Gildheim - Leangbrua	-6,59	- ,00	- ,00	- 6,59	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Spilt inn til statsbudsjett 2026.	NEI	Høst 2027	Bygge
Sykkel	Rv. 706 Leangbrua - Dalenbrua	78,02	50,55	68,00	10,02	Ferdigstilt. Full åpning høsten 2025.	NEI	Høst 2025	Bygge
Sykkel	Rv. 706 Lilleby skole - Nordtvedts gate	87,85	2,79	20,30	67,55	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Oppstartsbevilgning i 2025, bygging i 2026 - åpning i 2027. Gjeldende prognose for sluttkostnad er 209 mill./24-kr - søknad om SM/SR til behandling. Årsprognose er endret pr august - fra 31,6 mill. til 20,3 mill.	NEI	Sommer 2027	Bygge
Sykkel	Rv. 706 Nordtvedts gate - Pirbrua	1,44	0,33	1,45	- 0,01	Prioritert i MPs HP 2025-2029.	NEI	Høst 2026	Plan
Sykkel	E6 Selsbakk - Sluppen	2,35	3,47	8,30	- 5,95	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Nytt anslag utført. Søknad SM høst 2025. Årets prognose er endret pr august - fra 6,3 mill. til 8,3 mill., hovedsaklig knyttet til geoteknikk.	NEI	Juni 2026	Plan
Sykkel	E6 Tonstad-Kroppanbrua	0,26	0,21	0,25	0,01	Ikke prioritert MPs HP 2025-2029. Finansiell avslutning innen T3. Søknad om SM, 4 parseller - til behandling hos SVV.	NEI	Januar 2025	Plan
Sykkel	E6 Tonstad-Selsbakk	- ,00	- ,00	- ,00	- ,00	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Totalprognose er under 200 mill. SM ikke aktuelt. Innspilt til B2026.	NEI	Desember 2023	Plan
Sykkel	E6 Rotvoll-Malvik grense	7,88	0,94	7,10	0,78	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Anslag høst 2025. Årets prognose er endret pr august - fra 6,4 mill. til 7,1 mill.	NEI	Vår 2026	Plan
Sykkel	Rv.706 Dalenbrua-Lilleby skole	1,00	0,60	1,00	- ,00	Finansiell avslutning utsatt fra T2 til T3 2025. Årets prognose er endret pr august - fra 0,7 mill. til 1 mill.	NEI	November 2021	Bygge
Kollektiv	Innfartsparkering E39 Buvika	0,73	2,02	2,23	- 1,50	Prioritert i MPs HP 2025-2029. Bompengefinansiert. Søknad om formell SR hos SVV, høsten 2025.	NEI	Høst 2025	Plan
Hovedveger	Rv. 706 Sivert Dahlens vei-Dorthealyst	2,88	5,12	7,70	- 4,83	Ikke prioritert MPs HP 2025-2029. Anslag utført juni 2025. Årets prognose er endret pr august - fra 5,5 mill. til 7,7 mill.	NEI	April 2026	Plan
Hovedveger	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	192,86	9,51	16,40	176,46	Åpning Nydalsbrua oktober 2023. Åpning Sluppen GS-bru november 2026, forutsatt tilstrekkelig finansiering. Årets utbetalinger belastes statlige midler. Må avregnes mot bompenger/oppdaterte finans-indeksar i 2026. Årets prognose er endret pr august - fra 18,1 mill til 16,4 mill.	NEI	November 2026	Bygge
Hovedveger	Rv.706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon	200,00		200,00	- ,00	Finansieringsprosjekt forskutterte bompenger.	NEI	Løpende	Annet
Hovedveger	E6 Jaktøya-Sentervegen	26,22	0,33	1,00	25,22	Finansiell avslutning utsatt fra T2 til T3 2025. Bompengandelen må avstemmes mot Vegamot AS.	NEI	Februar 2019	Bygge
Hovedveger	E6 Klettkruset	7,72	0,05	0,10	7,62	Finansiell avslutning utsatt fra T2 til T3 2025. Bompengandelen må avstemmes mot Vegamot AS.	NEI	Desember 2022	Bygge
Sum		602,6	75,9	333,8	268,8				
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				55%			(T1: 57%)		

Tabell 11. Sekretariatet økonomisk status T2

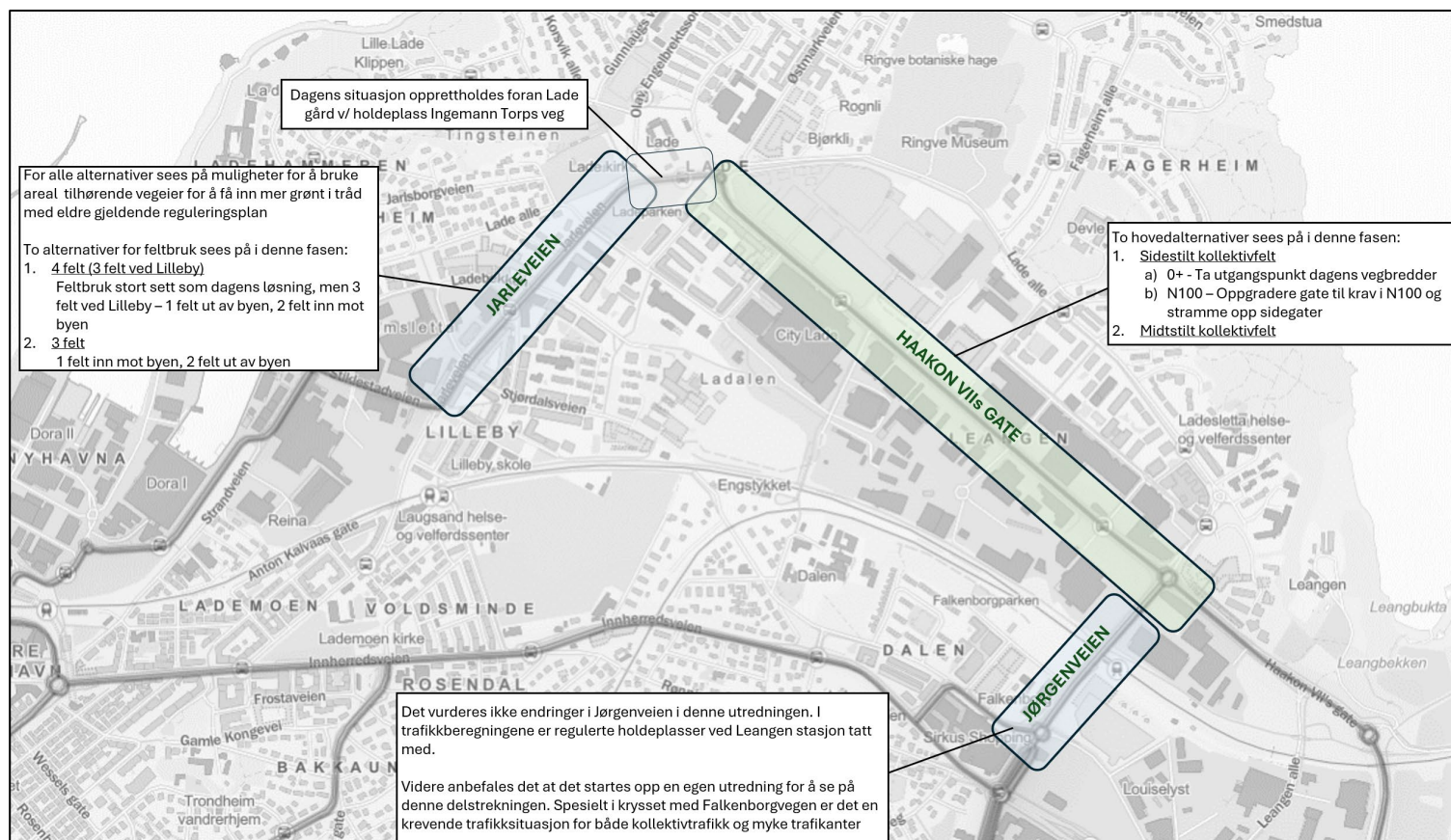
Sekretariatet T2/2025									
Område	Prosjektnavn	Disponible midler 2025	Regnskap hittil i år	Årsprognose 2025	Disp. midler - Årsprognose	Status framdrift	Status økonomi	Planlagt ferdigstillelse (gjeldendefase)	Prosjekt-fase
Andre innsatsområder	Sekretariatet	4,7	2,8	4,3	0,4	Bemanningsmangel har skaffet en reduksjon av lønnskostnader fra juni til september	Årsprognose er redusert fra 4,7 mill. til 4,3 mill.	Løpende	Annet
Andre innsatsområder	Evaluering og trafikkdata	4,3	0,7	4,3	0,0	Årsprognose kan reduseres på grunn av mindre bemanning.	Ingen endring fra tidligere rapportering.	Løpende	Annet
Andre innsatsområder	Kommunikasjon	6,8	1,9	6,8	0,0	En stilling har vært ubesatt og har ført til overførte midler fra tidligere år. Nå er begge stillingene besatt. I 2025 er det gjennomført en holdningskampanje og to holdningsundersøkelser.	Ingen endring fra tidligere rapportering. Årsprognose kan reduseres ved bortfall av innkjøp av programvarer og hvis arbeidet med nettsidene utsettes til 2026.	Løpende	Annet
Sum		15,8	5,4	15,4	0,4				
Andel årsprognose T2 av disponible midler:				97%			(T1 : 100%)		

HAAKON VII's GATE OG JARLEVEIEN

ALTERNATIVER TIL EVALUERING

Dette notat oppsummerer de alternativer som er utarbeidet frem mot evalueringen.

INNLEDNING

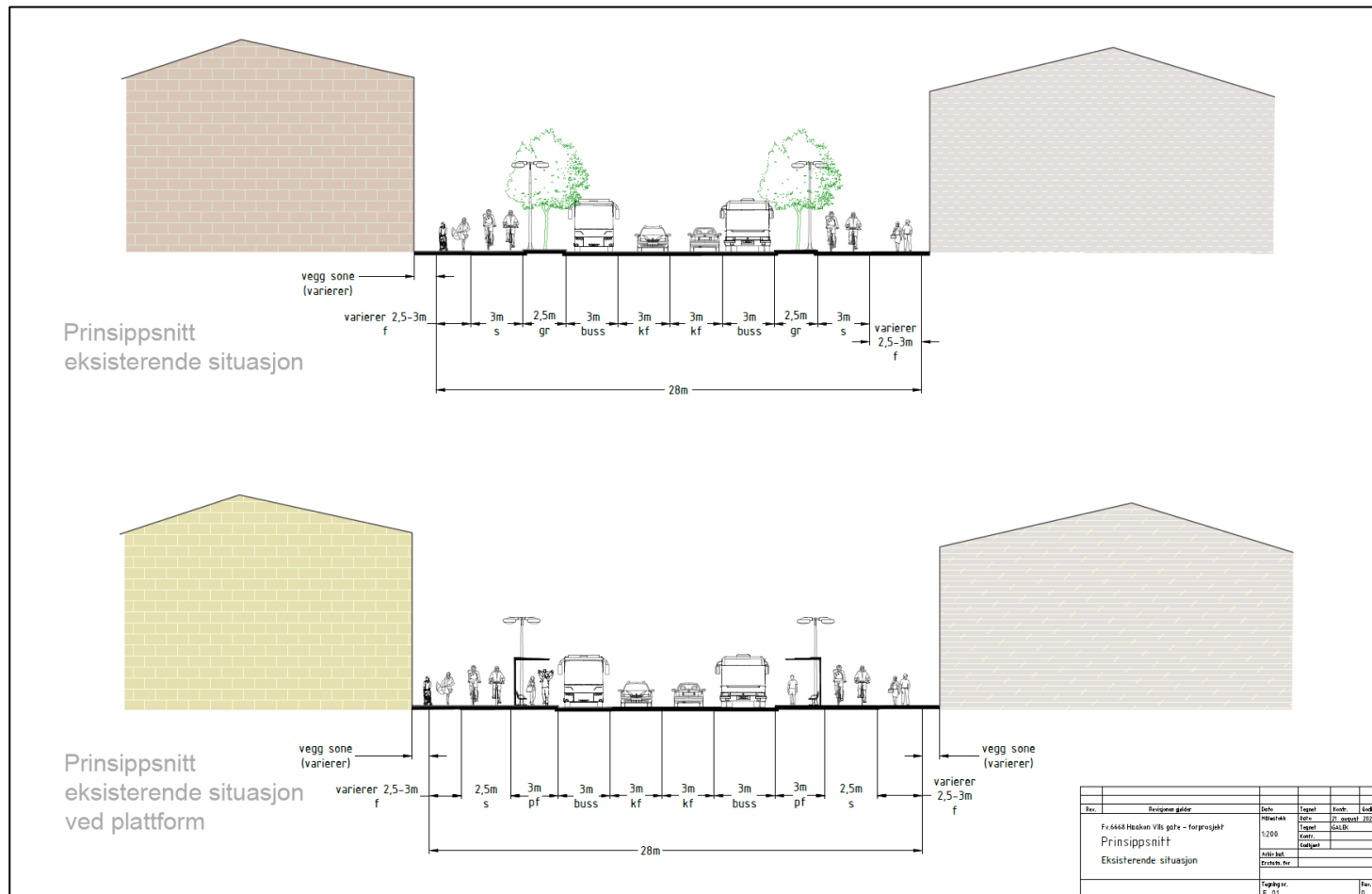


Haakon VII's gate

For Haakon VII's gate utredes to hovedalternativer. Det er sidestilt og midtstilt kollektivfelt. For begge disse alternativene er følgende føringer lagt inn

- Det legges til grunn kun bruk av høyre av fra hovedveg i H7 for begge alternativer og etablering av en rundkjøring midt i gata. Dette innebærer at det ikke er lov å svinge til venstre fra hovedgata mot sidegatene. Dette gjør det mulig å ha større grad av gjennomgående kollektivfelt for begge løsninger.
- Antall kjørefelt i sidearmene til H7 reduseres fra 3 til 2 felt der det er mulig
- Sykkelløsning ensidig på sørsiden. Bredde på sykkelveg planlegges til 3,0m
- Dimensjonerende hastighet 40km/t

Under vises et snitt av eksisterende situasjon i Haakon VII's gate i dag.



Jarleveien

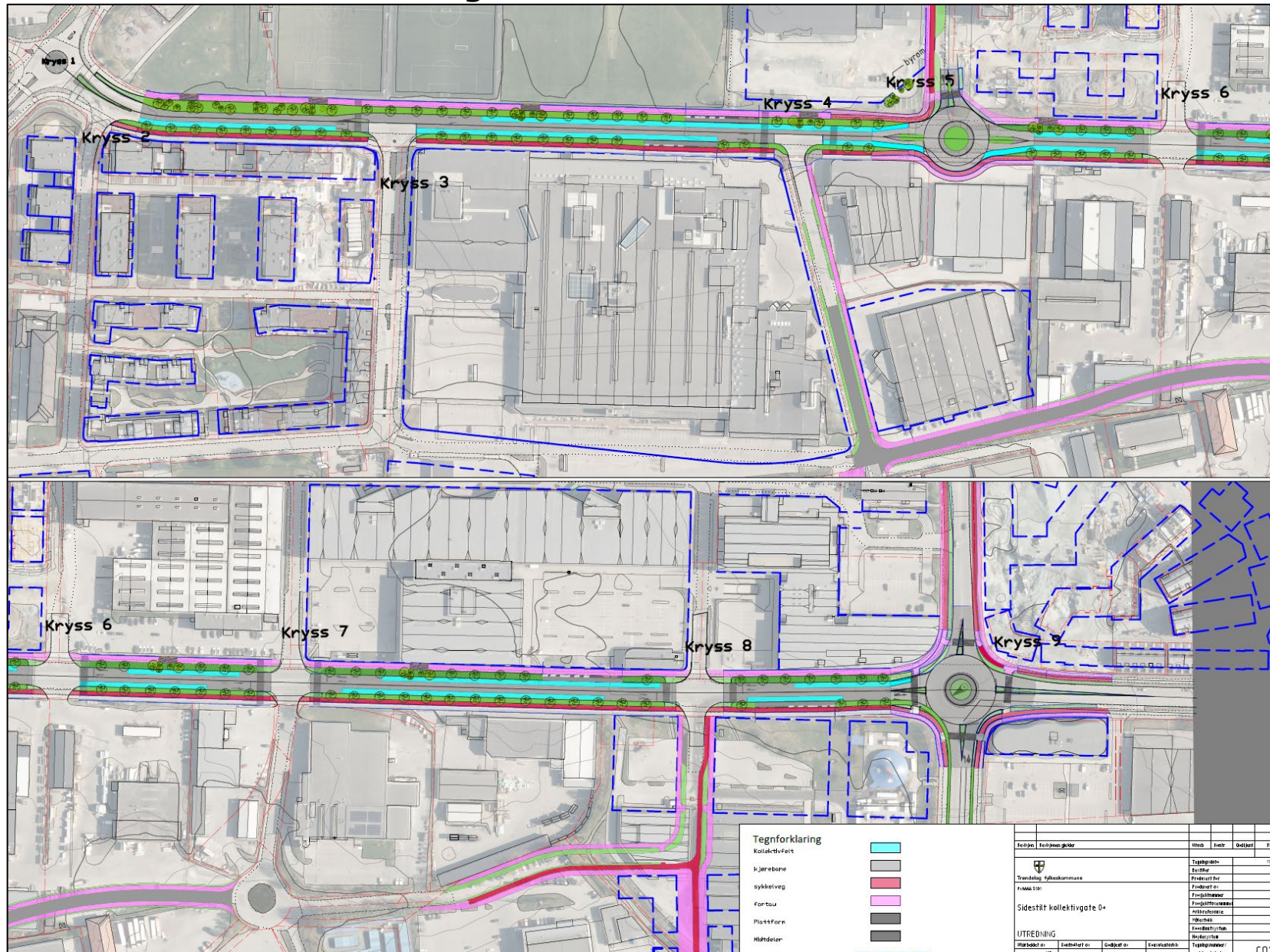
Vurderingene av trafikale virkninger viser at løsning i Haakon VII's gate og Jarleveien i liten grad har avhengigheter. Det innebærer at de to strekningene ikke må bygges ut samtidig og gir en grad av fleksibilitet. Det er flere måter å bruke dagens gateareal i Jarleveien og valg av løsninger vil være avhengig av prioritering, ambisjons- og kostnadsnivå til beslutningstagere.

Det som utredet og evalueres nå er to alternativer hvor hovedprinsipper fra dagens situasjon legges til grunn. Det sees på to varianter av trefeltsløsninger for å gi noe mer plass til grønt og myke trafikanter.

For Jarleveien vil det også være mulig å etablere sykkelsignal på strekningen. Dette er ikke tatt inn som et av alternativene i denne evalueringen. Bakgrunnen for denne vurderinger er at prosjektet har vurdert det totalt sett ikke gir nok nytte for alle trafikanter. De endringer som en slik løsning vil medføre er også foreløpig vurdert som relativt store ulemper for kollektivtrafikken. Endelig valg og vurdering rundt dette tema kan også drøftes videre i kommende faser av prosjektet. For mer detaljer rundt denne vurderingen er utdypet i kapittel «Vurderinger forbedring for sykkel i Jarleveien»

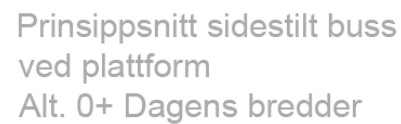
HAAKON VIIS GATE

Sidestilt kollektivfelt 0+ - Dagens bredder

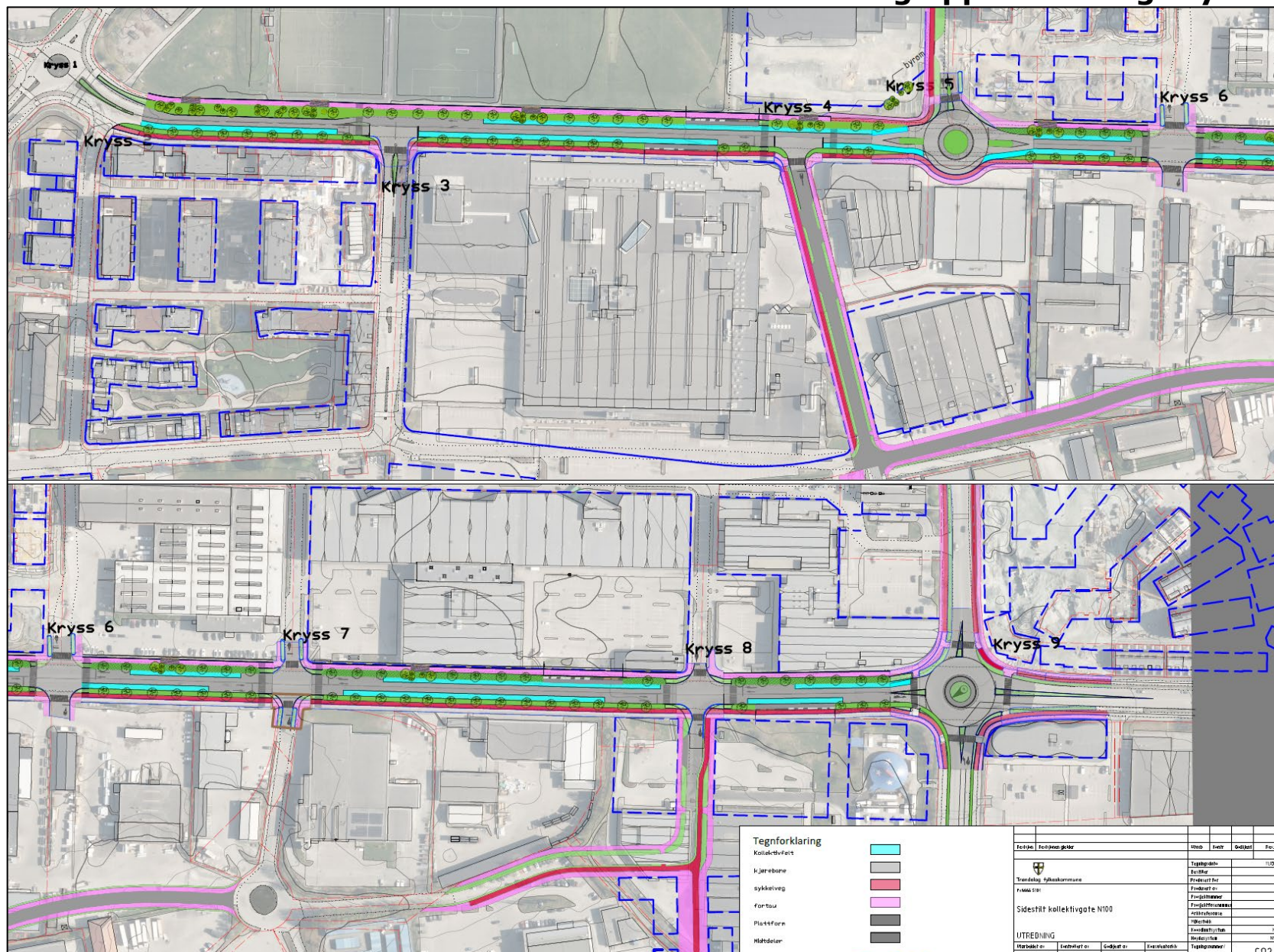


I løsningen med sidestilte kollektivfelt er alle kryss som ikke er rundkjøring tenkt signalregulert slik som i dag. Det vil ikke være tillatt med venstresving fra hovedgate inn mot sidegatene. Ut fra sidegatene vil det i dette alternativet være mulig å ta både til høyre og venstre i alle kryss med unntak av kryss 3 (rett vest for City Lade). Dette gjør at det vil bli noe mer fleksibilitet for trafikk fra sidearealene.

Utover disse endringene er sykkelveg på nordsiden av gata er tatt ut. Dette gjør det mulig å ha en bred rabatt mellom kjørebane og det nordlige fortau og bredere fortau. Kryss med sidegater har samme og kjørefelt i H7 har samme utforming og bredder som i dag.

Side 5 | 13

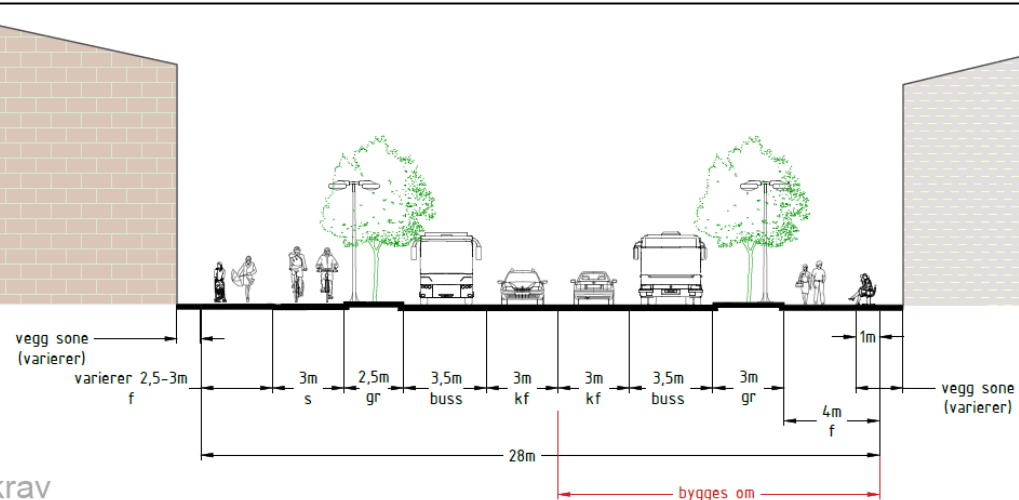
Sidestilt kollektivfelt N100 – Bredder i tråd med N100 og oppstramming kryss



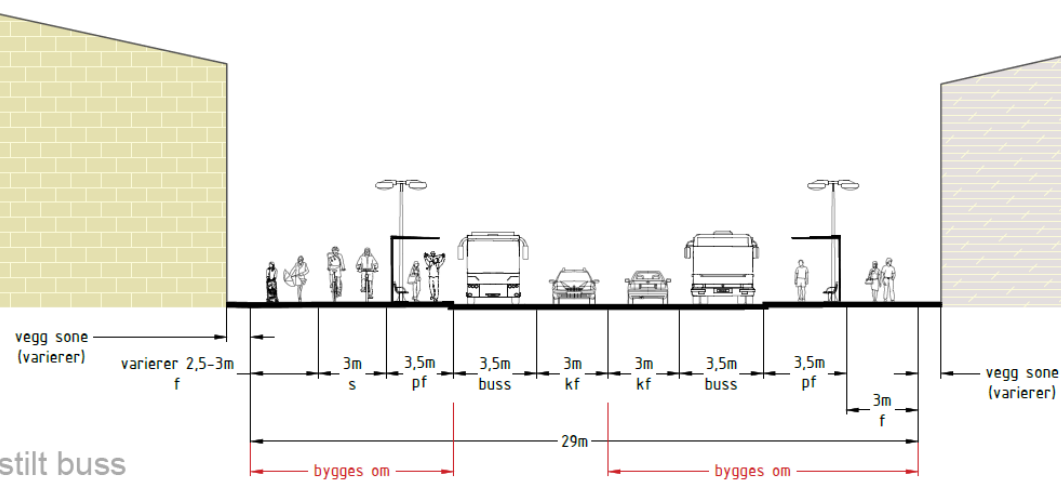
I løsningen med sidestilte kollektivfelt er alle kryss som ikke er rundkjøring tenkt signalregulert slik som i dag. Det vil ikke være tillatt med venstresving fra hovedgate inn mot sidegatene. Ut fra sidegatene vil det i dette alternativet være mulig å ta både til høyre og venstre i alle kryss med unntak av kryss 3 (rett vest for City Lade). Dette gjør at det vil bli noe mer fleksibilitet for trafikk fra sidearealene.

Utover disse endringene er kjørefelt i H7 utvidet med 1,0m for å tilfredsstille krav i N100. Alle lyskryss er strammet opp slik at det kun er 1felt inn og ut. Også i dette alternativet er sykkelveg på nordsiden av gata tatt ut. Dette gjør det mulig å ha en noe bredere rabatt mellom kjørebane og det nordlige fortau og bredere fortau.

Prinsippsnitt
sidestilt buss N100-krav



Prinsippsnitt sidestilt buss
ved plattform N100-krav

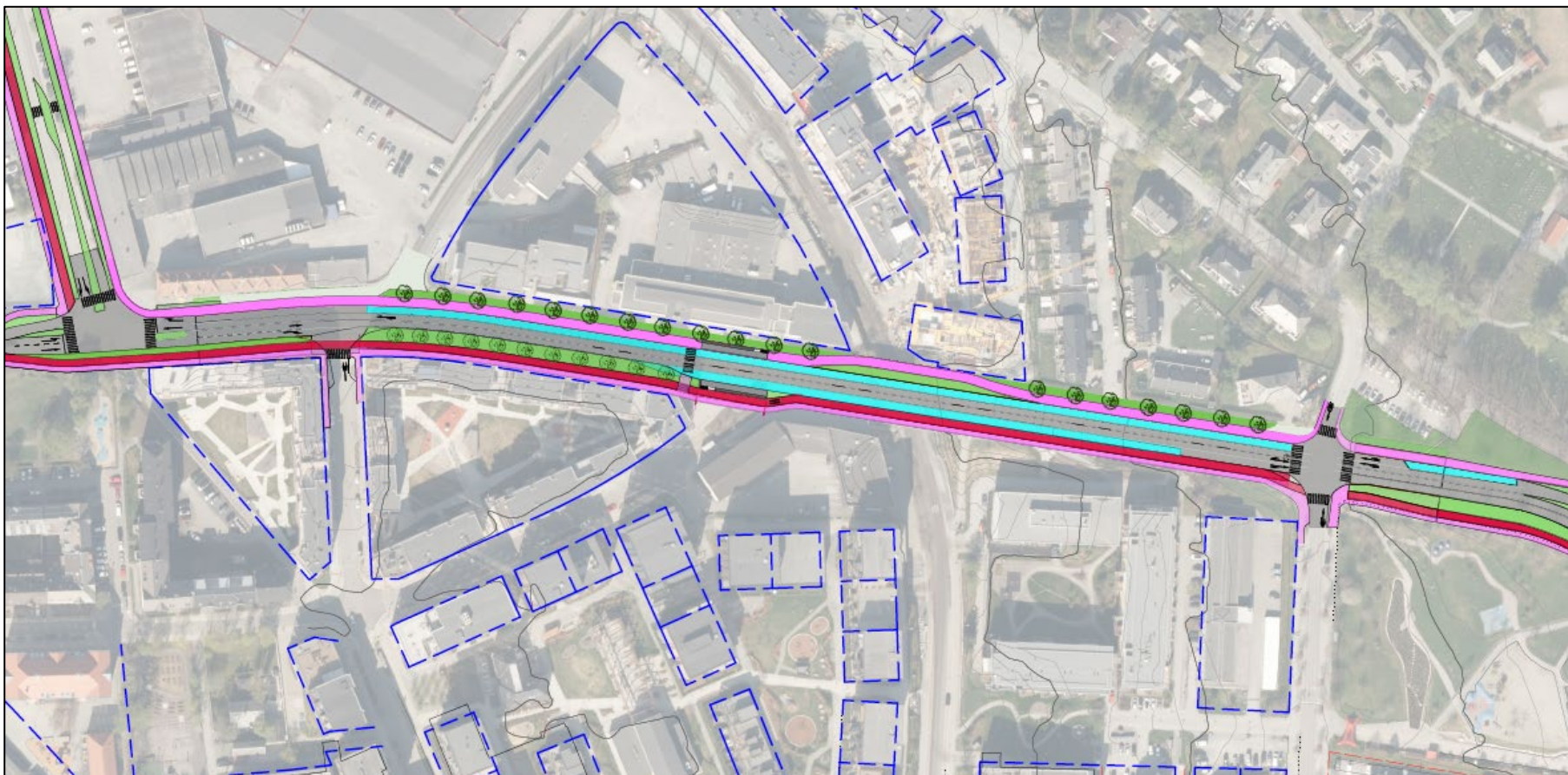


Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Tegnet	Kontrollert	Godkjent
	Fv.6668 Høken Vils gate - forprosjekt	18.08.2025			
	Prinsippsnitt sidestilt buss	1:200			
	Alternativ N100-krav				
	Arbeidsnr.				
	Erstattet av				
	Tegning nr.	F-03			
	Rev.	0			

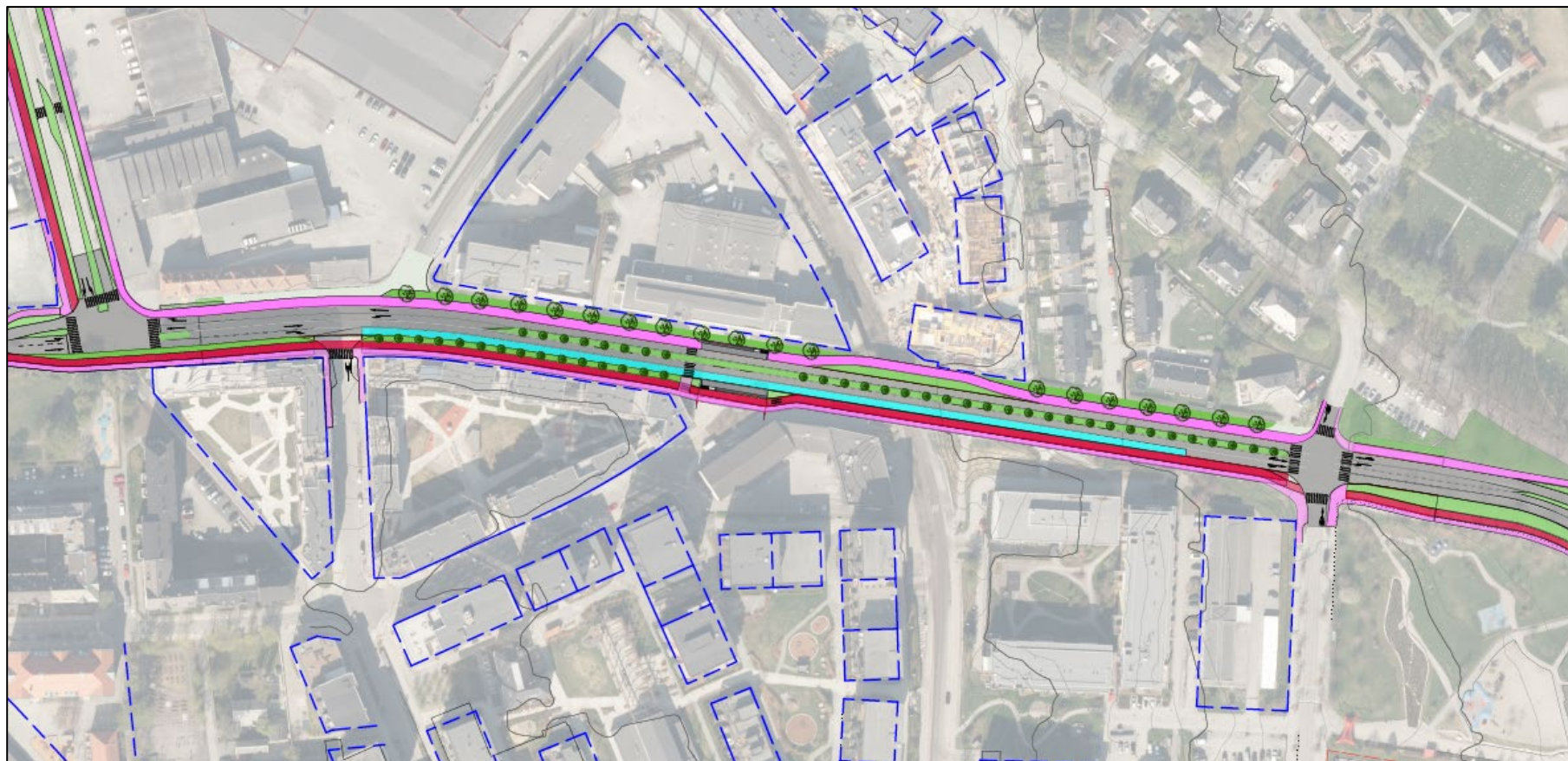
Den midtstilte løsningen vil innføre en del nye rabatter for å sikre gangkryssing og legge til rette for holdeplasser på strekningen.

JARLEVEIEN

4 felt (3 felt ved Lilleby)



3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)

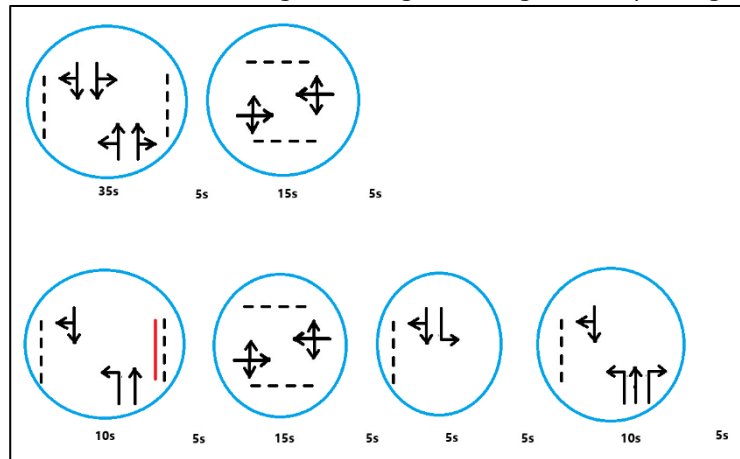


Vurderinger forbedring for sykkel i Jarleveien

For Jarleveien vil det også være mulig å etablere sykkelsignal på strekningen. Dette er ikke tatt inn som et av alternativene i denne evalueringen. Bakgrunnen for denne vurderinger er at prosjektet har vurdert det totalt sett ikke gir nok nytte for alle trafikanter. De endringer som en slik løsning vil medføre er også foreløpig vurdert som relativt store ulemper for kollektivtrafikken. Endelig valg og vurdering rundt dette tema kan også drøftes videre i kommende faser av prosjektet. Anbefalingen om å ikke legge dette inn som et av alternativene er basert på følgende vurdering:

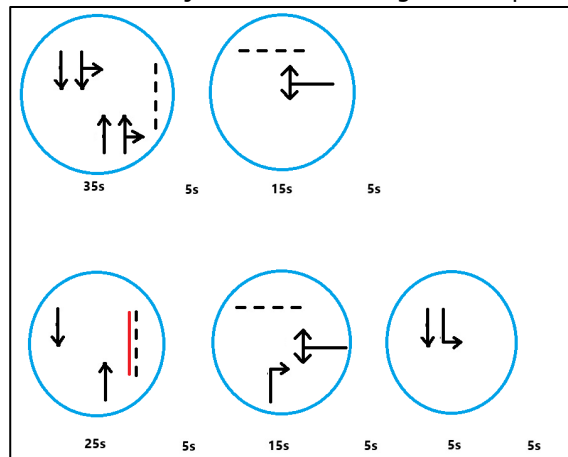
Under følger en oppsummering om sykkelsignal i Jarleveien mot Håkon Magnussons gate og Stjørdalsveien. Øverste faseplan er uten sykkelsignal, nederste er med sykkelsignal (rød strek). Faseplaner sammenlignet med samme omløpstid, 60 sek.

- Jarleveien x Håkon Magnussons gate – Dagens faseplan og mulig faseplan med sykkelsignal



Figuren viser at syklister og gående langs østsiden av Jarleveien får ca 10 s grønn tid med sykkelsignal og ca 35 s grønn tid ved kryssing på grønn mann. Buss og bil nordfra får noe økt andel av omløpstiden, men mister mulighet for kollektivfelt. Buss og bil sørfra får redusert grønn tid fra 35 s til 25 s, og må ligge i samme kjørefelt. Vi mister derfor muligheten til å prioritere buss foran bil i krysset. Kapasiteten for trafikk sørfra vil bli redusert med 64 % som følge av kortere grønn tid og reduserte kjørefelt.

- Jarleveien x Stjærdalsveien – Dagens faseplan og mulig faseplan med sykkelsignal



Med signalregulering i krysset kan man etablere nytt gangfelt over Jarleveien nord for krysset. Syklister og gående langs østsiden av Jarleveien får ca 25 s grønttid med sykkelsignal og ca 35 s grønn mann ved kryssing på grønn mann. Buss og bil nordfra får uendret andel av omløpstiden, men mister mulighet for kollektivfelt. Buss og bil sørfra får redusert grønttid fra 35 s til 25 s, og må ligge i samme kjørefelt. Vi mister derfor muligheten til å prioritere



HAAKON VIIs GATE

EVALUERING

Dette notatet oppsummerer evalueringen prosjektet har gjennomfört av de alternativene som er utviklet i løpet av prosjektarbeidet. Det dokumenterer hvilke vurderinger som er gjort, og inneholder også en oppsummering og dröfting av resultatene.

INNLEDNING

På vegne av miljøpakken utreder Tröndelag fylkeskommune løsninger for Haakon VIIs gate på Lade. Prosjektet er en del av satsingen på Metrobuss og skal legge til rette for grønne reier og bidra til at Trondheim når nullvekstmålet. Prosjektet har utarbeidet to alternativer for Haakon VIIs gate og to alternativer for Jarleveien. Disse vises på oversiktskart i kapittel under, men for mer detaljer se vedlagt notat.

Evalueringen gjøres opp mot det definerte nullalternativet. Se kapittel [Forutsetninger nullalternativet](#). Nullalternativet er definert som et fremtidsscenario der all vedtatt byutvikling vil skje, men gateinfrastrukturen i prosjektområdet opprettholdes som i dag.

Evalueringen er delt opp i tre hoveddeler. Først er alternativene vurdert opp mot i hvilken grad de når målene som er satt til prosjektet. Videre er det vurdert hvordan de påvirker samfunnet på övrige relevante tema som ikke inngår som en del av måloppnåelsen, dette er kalt samfunnsvirkninger. Til slutt gjøres en enkel vurdering av kostand og kompleksitet ved realisering, som er kalt prosjektvirkninger. Dette er tema som er sentralt for beslutningstagere. Vurderingene på disse tre hovedtema er satt opp i en oppsummerende tabell og det gjøres ikke en samlet rangeringer utover dette. Bakgrunnen for dette er at da kan både beslutningstagere og övrige interessenter selv gjør seg opp en mening om hvordan man prioriterer og vekter måloppnåelse, samfunnsvirkninger og kostnader opp mot hverandre. Evalueringen og alternativene skal derfor danne et kunnskapsgrunnlag for å ta en beslutning om hva som skal legges til grunn for videre arbeid med gaten.

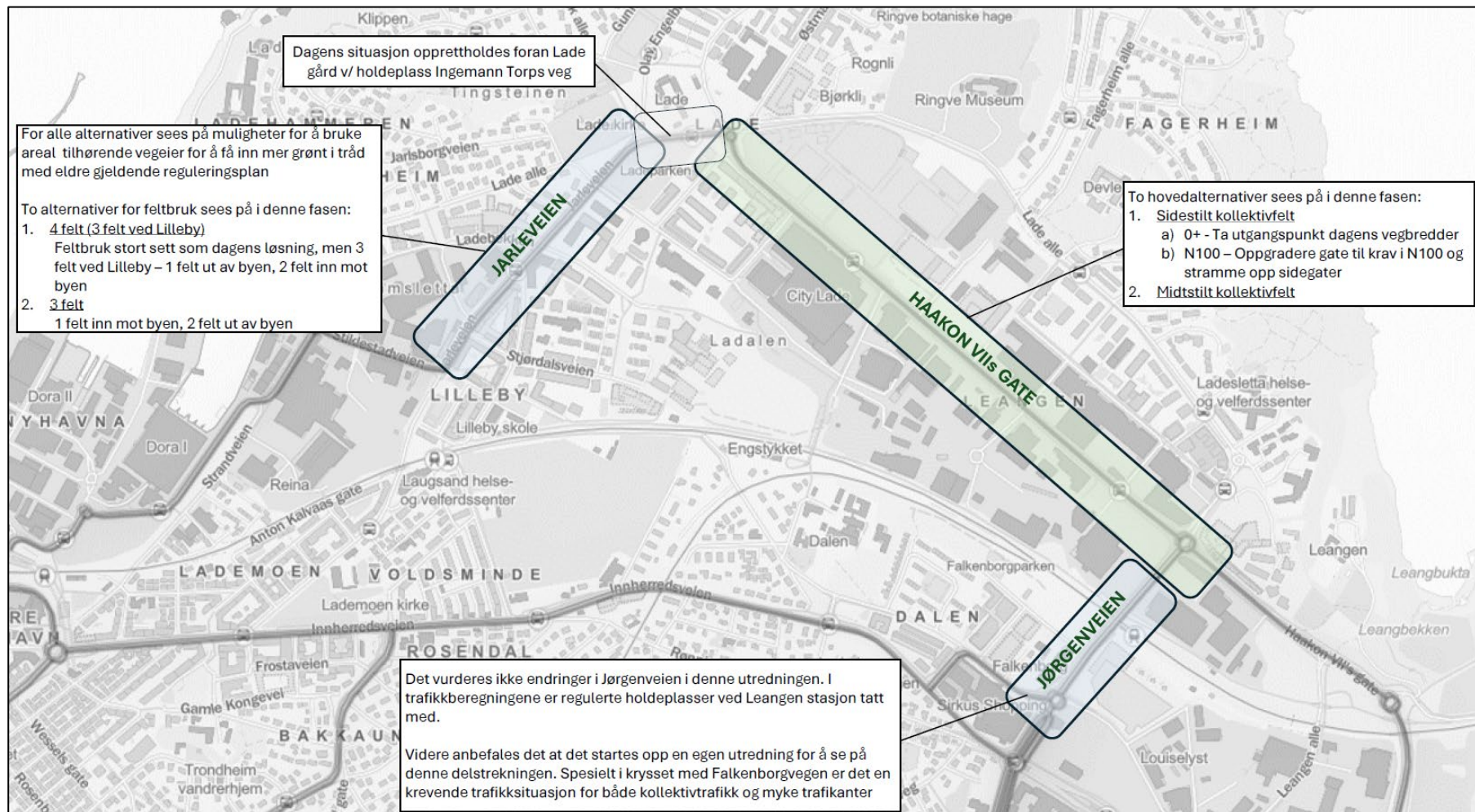
Innhold

Innledning	1
Oppsummering evaluering	3
Oversikt over alternativene	3
Delstrekning Haakon VIIIs gate	4
Delstrekning Jarleveien	5
Oppsummering og drøfting	6
Hakon VIIIs gate	6
Jarleveien	7
Momenter som bør følges opp i videre arbeid	7
Mål og vurderingsskalaer	9
Prosjektets mål	9
Vurderingsskalaer	10
Skala for vurderinger av måloppnåelse og samfunnsvirkninger	10
Skala for vurdering av prosjektvirkninger	11
Evaluerings	12
Forutsetninger nullalternativet	12
Delstrekning Haakon VIIIs gate	13
Måloppnåelse	13
Samfunnsvirkninger	19
Prosjektvirkninger	24
Delstrekning Jarleveien	25
Måloppnåelse	25
Samfunnsvirkninger	28
Prosjektvirkninger	31

OPPSUMMERING EVALUERING

Oversikt over alternativene

Under presenteres alternativene som er evaluert kort. For mer informasjon og detaljer rundt alternativene se notat «Haakon VIIIs gt – Alternativer»



Figur 1 Oversikt over alternativer

Delstrekning Haakon VIIIs gate

Under oppsummeres evalueringen i en overordnet tabell. For mer detaljer av vurderingene innenfor hvert punkt så kikk videre ned i dokumentet.

	Sidestilt kollektivfelt		Midtstilt kollektivfelt	Kommentar
<u>MÅL</u>	Alt. - 0+ Dagens bredder	Alt. - N100 Krav bredder	N100 Krav bredder	
MÅL A - Robust kollektivgate - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken - Sikre lesbar og tydelig kollektivgate med godt plasserte holdeplasser - Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser	+++ ++++ ++ +	+++ ++++ ++ +	+++ ++ ++++ ++	Begge hovedalternativer gir god fremkommelighet for buss i gata, men midtstilt har dårligere fremkommelighet i gatene på hver side av H7 på grunn av økt trafikale utfordringer i disse. Midtstilt scorer tydelig bedre på delmål om tydelig kollektivgate og gangforbindelser til holdeplass
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen - God framkommelighet for syklist og gående på langs - Sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser - Redusere gatens barriereeffekt - Styrke den blågrønne faktoren	++ 0 0 ++ +++	+ + 0 + ++	++ ++ + ++++ +	Fremkommelighet på langs av gaten er noe bedre på midtstilt siden lyskryss er fjernet. Det gir også mulighet for mer gjennomgående sammenhengende sykkelløsninger. Midtstilt er vurdert som betydelig bedre på å redusere barriereeffekt siden gående ikke trenger å vente på grønn mann og det blir flere repos/øyer for kryssing. Sidestilt er vurdert bedre på blågrønn faktor
MÅL C - Velfungerende gate for nyttetransport - Sikre tilgjengelighet for næringstransport og opprettholde god beredskap - Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk	0 0 +	+ + ++	- --- +++	Sidestilt 0+ er vurdert tilnærmet likt nullalternativ. Sidestilt N100 er svak positiv på grunn av bredere gate og redusert fremkommelighet fra sidegater. Midtstilt har litt ulike score for utrykning og næringstrafikk, sum svak negativ
<u>SAMFUNNSVIRKNINGER</u>				
Trafikal virkning (fokus på personbil)	--	--	---	Se beskrivelse under kapittel samfunnsvirksomheter
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	++	++	+	
Kulturminner og kulturmiljø/landskapsbilde	+	+	+	
Driftskonsekvenser	+	+	-	
Trafikksikkerhet	+	+	+	
<u>PROSJEKTVIRKNINGER</u>				
Kostnad (6-punkt skala)	1	2	4	Kostnader: Sidestilt 0+: 240-320 mill, Sidestilt N100: 380-520 mill, Midtstilt: 700-900 mill Se for øvrig beskrivelse under kapittel prosjektvirksomheter
Gjennomførbarhet (6-punkt skala)	1	3	4	
Utnytte eksisterende infrastruktur	1	3	5	

Delstrekning Jarleveien

Under oppsummeres evalueringen i en overordnet tabell. For mer detaljer av vurderingene innenfor hvert punkt så kikk videre ned i dokumentet.

	4 felt (3 felt ved Lilleby)	3 felt	Kommentar
MÅL			
MÅL A - Robust kollektivgate - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken - Sikre lesbar og tydelig kollektivgate med godt plasserte holdeplasser - Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser	0 0 0 0	0/+ - + +	4 felt gir ingen endring fra nullalternativet. 3 felt har en svak negativ effekt for bussfremkommelighet, men svak positiv effekt for tydelig kollektivgate og gangforbindelser. I sum en svært liten positiv effekt
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen - God framkommelighet for syklist og gående på langs - Sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser - Redusere gatens barriereeffekt - Styrke den blågrønne faktoren	+ 0/+ 0/+ + ++	++ 0/+ 0/+ ++ +++	Ved å strukturere og fjerne noe parkering på nordsiden gis det bedre framkommelighet for gående i begge alternativer. En gjennomgående rabatt som vist på 3 felt gir positiv effekt for både reduksjon av barriere og blågrønn faktor. Utvidelsen av grøntrabatt i 4 felt gir også positive effekter for barriereeffekt og blågrønn faktor
MÅL C - Velfungerende gate for nytte transport - Sikre tilgjengelighet for næringstransport og opprettholde god beredskap - Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk	0 0 0	- --- ++	4 felt er vurdert til å være tilsvarende som nullalternativet. 3 felt er vurdert som tydelig negativt for både næringstransport og utrykning, men positivt for delmål om å tiltak for å redusere biltrafikk.
SAMFUNNSVIRKNINGER			
Trafikal virkning (fokus på personbil)	0	-	Se beskrivelse under kapittel samfunnsvirksomheter
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	+	++	
Kulturminner og kulturmiljø/landskapsbilde	+	++	
Driftskonsekvenser	+	-	
Trafikksikkerhet	0	++	
PROSJEKTVIRKNINGER			
Kostnad (6-punkt skala)	0	0	Kostnader: 4 felt: 40-60 mill, 3 felt: 60-90 mill Se for øvrig beskrivelse under kapittel prosjektvirksomheter
Gjennomførbarhet (6-punkt skala)	1	2	
Utnytte eksisterende infrastruktur	1	1	

OPPSUMMERING OG DRØFTING

Gjennom evalueringen har det blitt tydelig for prosjektgruppen at det ikke er noen av alternativene som tydelig peker seg ut som den anbefalte løsning. De ulike alternativene trekker i litt ulike retning for ulike mål, delmål og øvrige samfunnsvirkninger. Hvilket alternativ som bør anbefales for videre arbeid vil derfor være avhengig hvilke mål og virkninger som vektlegges. Prosjektet forsøker derfor å belyse dette slik at beslutningstakere kan gjøre denne vurderingen og avveilingen basert på dette kunnskapsgrunnlaget.

Gjennom arbeidet har det også blitt tydelig at Jørgenvegen (Leangenbrua)/Falkenborgvegen har stor trafikkbelastning og er et utfordrende område for både kollektivtrafikken og myke trafikanter. Det ble sett på muligheter for å gjøre noen tiltak i innledende fase av alternativutviklingen, men på grunn av for store negative trafikale virkninger så ble de løsningene forkastet. Det er derfor en tydelig anbefaling fra prosjektets side og starte en utredning for denne delstrekningen for å se på mulighetene for finne bedre langsiktige løsninger som sikrer gode forhold for både kollektivtrafikken og myke trafikanter, samtidig som de trafikale virkningene er på et akseptabelt nivå. Det vil være en stor utvikling i dette området som vil påvirke trafikksituasjonen og sannsynligvis gi økning i myke trafikanter. En slik utredning kan sees i sammenheng med utviklingen av Leangen knutepunkt med nye holdeplasser for buss og forbedret adkomst til jernbanen, slik som vist i reguleringsplan for Haakon VIIs gt 25

Haakon VIIs gate

Begge hovedalternativene har en tydelig positiv virkning på mål A Robust kollektivgate. De har allikevel litt ulike styrker innenfor de ulike delmålene under dette målet. Begge alternativer gir god fremkommelighet for buss i gata, men midtstilt gir dårligere fremkommelighet i gatene på hver side av Haakon VIIs gate. Dette på grunn av økt trafikale utfordringer i områdene utenfor selve gaten gitt de trafikkmengende som er lagt inn i modell. Midtstilt løsning vil også være mindre robust for økning i busstrafikk, dette også på grunn av signalregulering for gjennomkjøring av rundkjøring skaper mer bilkø i områdene utenfor midtstilt trase i rushtopp. Midtstilt scorer tydelig bedre på delmål tydelig kollektivgate og gangforbindelser til holdeplass

Når det gjelder mål B Knytte gaten sammen har midtstilt noe mer positiv virkning enn sidestilt, men også her er bildet noe sammensatt hvis man ser på delmålene. Fremkommelighet på langs er bedre på midtstilt siden lyskryss er fjernet. Det gir også mulighet for mer gjennomgående sammenhengende sykkeløsninger. Midtstilt er vurdert som betydelig bedre på å redusere barriereeffekt siden gående ikke trenger å vente på grønn mann og det blir flere repos/øyer for kryssing. Sidestilt er antatt bedre på blågrønn faktor

For mål C Velfungerende gate for nyttetransport kommer sidestilt bedre ut i vurderingen enn midtstilt.

Når det gjelder øvrige samfunnsvirkninger så gir begge alternativene negativ effekt for personbiltrafikken, men midtstilt skaper noe mer kø og forsinkelser enn sidestilt. I forhold til prosjektets og miljøpakkens mål er dette isolert sett positivt, men det gir ofte utfordringer for kollektivtrafikken i områder hvor bil og buss deler kjøreareal. Utover dette er det stort sett noe positive samfunnsvirkninger av begge alternativene med unntak av drift hvor det anses som svak negativt å etablere midtstilt løsning som vil være med krevende å drifte

Når det gjelder kostnad og gjennomførbarhet er midtstilt betydelig mer kostbart og mer krevende å gjennomføre. Det er anslått kostnader for sidestilt i størrelsesordenen 380-520 millioner for sidestilt i tråd med N100-krav, 240-320 millioner for sidestilt 0+ og for midtstilt på 700-900 millioner. På utredningsstadiet er det stor usikkerhet på kostnadene og videre detaljering vil i stor grad være med å styre det endelige kostnadsnivået

Jarleveien

I Jarleveien er den trafikale situasjonen mindre intens og bussen har gode forhold i dag. Det er derfor et spørsmål hvilket ambisjonsnivå og økonomi som i stor grad må vurderes når det skal avgjøres hvilke løsninger som det jobbes videre med. På grunn av lavere trafikkmengder er det også større handlingsrom for å vurdere ulike løsninger. Prosjektet har valgt å evaluere to relativt nøkterne løsninger som ikke legger opp til en komplett ombygging i gata, men heller forsøke å gi ekstra verdi og måloppnåelse ved å basere seg på dagens infrastruktur.

På samme måte som for Haakon VII's gate vil det her være avhengig av hvilke mål, delmål og øvrige virkninger som prioriteres når det skal besluttes hvilken løsning som det skal jobbes videre med. Generelt har løsningen med 3 felt noen større positive og negative utslag når det gjelder måloppnåelse og virkninger. En optimalisering av dagens 4 felt har noe mindre positive utslag, men samtidig ingen negative virkninger.

Kostnadene for løsninger i Jarleveien er vurdert til å være i størrelsesorden 40-60 millioner for 4-feltsalternativet og 60-90 millioner for løsningen med 3 felt i midtrabatt.

For strekningen Jarleveien kan det være mulig i neste fase og se på muligheter for å ta med det beste fra begge alternativer og sette sammen til endelig alternativ.

Momenter som bør følges opp i videre arbeid

Basert på evalueringen er det flere ulike veier videre for prosjektet. Først og fremst er det avgjørende hva prosjekteiere og øvrige beslutningstakere ønsker å gå videre med av alternativer. Prosjektet anser det som sannsynlig at det er behov for en reguleringsprosess for å realisere prosjektet. Det gjelder mest sannsynlig begge alternativ, men med sidestilt løsning så kan det i større grad være mulig å realisere prosjektet uten reguleringsplan, men dette må avgjøres av planmyndigheten. Det er også mulig å jobbe videre med flere alternativer inn i reguleringsplan og gjennomføre en konsekvensutredning for disse før ett alternativ anbefales og reguleres.

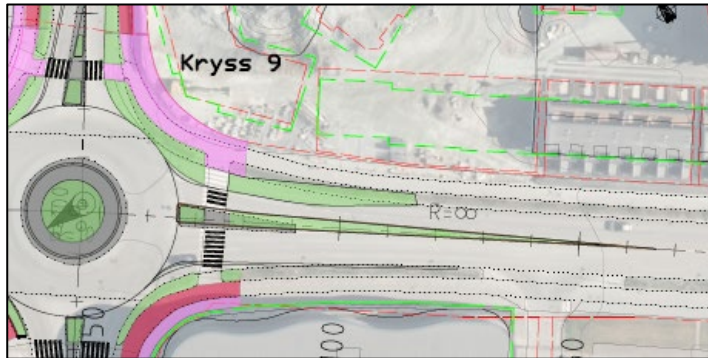
Uavhengig av hvilken prosess og hvilket alternativ som det jobbes videre med er det noen momenter som prosjektet mener er viktig at fortsatt sees på og vurderes i videre detaljering. Disse momentene listes opp her:

- **Videre arbeid med kryss Falkenborgvegen og kryss ved Hangaren**

I tråd med beskrivelse i kapitler over anbefales det å starte et arbeid for å utrede langsiktige løsninger for disse to kryssene hvor det må jobbes for å finne løsninger som gir bedre forhold for både kollektivtrafikken og myke trafikanter

- **Haakon VII's gate – Rundkjøring i øst (ved Hangaren) - Utforming av arm mot Rotvoll**

Uavhengig av langsiktig løsning bør det i det videre arbeidet med Haakon VII's gate sees videre på muligheten og virkningene av snevre inn til kun ett felt fra Rotvoll. Dette vil gi bedre trafiksikkerhet og samtidig holde igjen biltrafikk fra å kjøre inn i H7. Dette ble vurdert i utredningen, men på grunn av usikkerheten rundt trafikal virkning og risiko for økt trafikk på Leangenbrua ble det ikke lagt inn i tegningene. En slik løsning vil også kunne muliggjøre fysisk midtdeler og utkjøring fra hangaren som vil redusere ulovlige venstresvinger ut fra dette området. Se illustrasjon under



- **Stenge utkjøring hangaren**
I dag har Hangaren en utkjøring til Jørgenvegen over sykkelveg med fortau. Denne er i oppdatert reguleringsplan stengt. Det bør derfor følges opp i videre planlegging og evt utførelse at stenging av denne gjennomføres.
- **Fokus på veggsone i detaljeringen**
Det bør jobbes for å sikre en veggsone langs gata. Enten som en del av planlegging/regulering av gateløpet eller i dialog med tilstøtende reguleringsplaner. En veggsone er vesentlig for å få til en god gate og kan brukes til å utøve flere funksjoner inn mot bebyggelse i gateløpet.
- **Utforming av sidearmer langs H7**
Prosjektet har foreslått å snevre inn sidearmene i H7 til to felt i to av alternativene. Hver enkelt sidearm i kryssene må gjennomgås for å se at dette er riktig utforming.
- **Vurder stenging av avkjørsler langs gate**
I tillegg til kryssene er det noen enkeltavkjørsler langs gata. Det bør jobbes for å stenge alle avkjørsler som ikke er del av kryssene og sikre at disse eiendommene for adkomst fra sidegatene og øvrig vegnett.
- **Samhandling mot tilstøtende regplaner**
Det er flere pågående planarbeider langs gata. For sikre gode og sømløse løsninger for brukerne er det viktig og opprettet en tidlig og god dialog med disse forslagstillerne. Dette kan være viktig for å sikre at planene er så godt koordinert og at det tidlig kan avdekkes muligheter for tilpasning som gjør videre planprosess enklere

MÅL OG VURDINGSSKALAER

Under vises målene som de ulike alternativene skal vurderes opp mot og kort gjennomgang av de skalaene som er blitt benyttet for de ulike vurderingene.

Prosjektets mål

Prosjektet definerte i en innledende fase følgende effektmål som de alternative konseptene skal evalueres opp mot:

A. Robust kollektivgate

- Sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss som gir en rask og pålitelig kjøretid for buss
- Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte holdeplasser som er synlige
- Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser

B. Gaten skal knytte bydelen sammen

- God framkommelighet for syklister og gående på langs
- Sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser innenfor det definerte nett i hvert alternativ
- Redusere gatens barriereeffekt
- Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering

C. Velfungerende gate for nyttetransport

- Sikre tilgjengelighet for næringstransport og opprettholde god beredskap
- Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken

D. Utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig eller til fordel for prosjektet og da også hensynta livsløpskostnader

Vurderingsskalaer

Her redegjøres det for skalaen som benyttes for å sammenligne de ulike alternativene med nullalternativet. Nullalternativet settes til en fremtidig situasjon hvor gatenettet ikke er endret, men øvrig utvikling har funnet sted i henhold til vedtatte planer.

Skala for vurderinger av måloppnåelse og samfunnsvirkninger

Virkingen av tiltaket på ulike tema oppgis i ulike konsekvensgrader. Konsekvensene representerer, ut ifra samlet vurdering, viktigheten (betydningen) og omfanget av virkningen innenfor hvert tema. Året for sammenligning settes til 2040. Det bør også drøftes, og eventuelt kommenteres, i hvilken grad de ulike alternativene er robuste for endringer i et lenger perspektiv også innenfor de ulike vurderingskriteriene.

Verdi	Konsekvens
- - - - -	Svært stor negativ konsekvens (betydning*omfang)
- - - -	Stor negativ konsekvens (betydning*omfang)
- - -	Middels Negativ konsekvens (betydning*omfang)
- -	Noe negativ konsekvens (betydning*omfang)
-	Liten negativ konsekvens (betydning*omfang)
0	Ingen endring
+	Liten positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ +	Noe positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ + +	Middels positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ + + +	Stor positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ + + + +	Svært stor positiv konsekvens (betydning*omfang)

Skala for vurdering av prosjektvirkninger

Prosjektvirkningene er definert som tema som har størst relevans for prosjekteiere og beslutningstakere og som i mindre grad påvirker samfunnet for øvrig. Det er i dette prosjektet kostnad og kompleksitet som er trukket frem som de to sentrale virkningene som belyses.

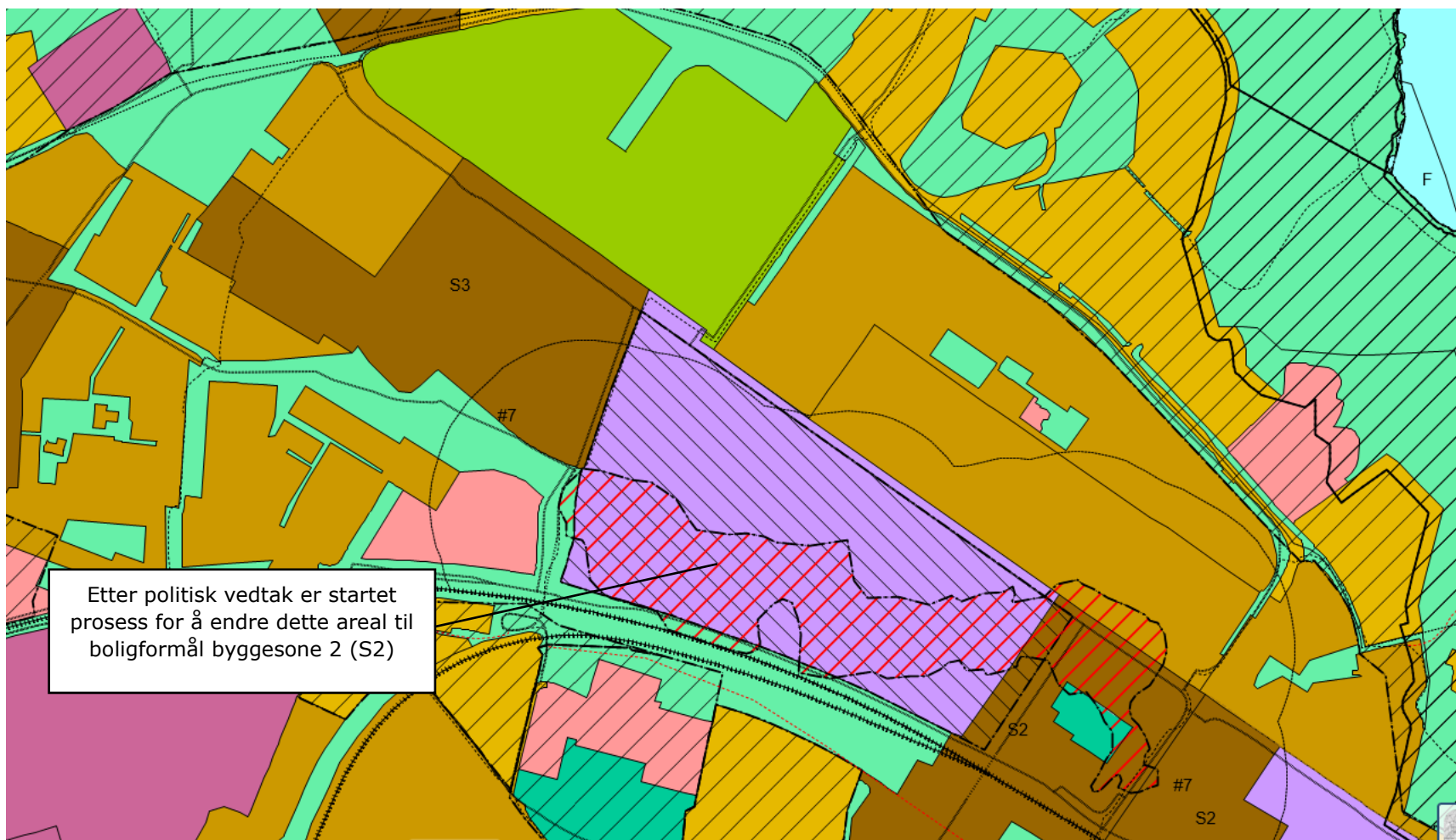
På dette stadiet i prosjektet er det krevende å avklare prosjektkostnaden for de ulike alternativene da det er svært mange usikre elementer. Samtidig kan forventet kostnad for de ulike alternativene være svært relevant informasjon for beslutningstagere når det gjøres vurderinger av hvilke alternativer som det skal jobbes videre med. Det er derfor her valgt å operere med en 6-punktskala som har som formål å gi en god indikasjon på hvor stor forskjell i investeringsbehov det er for de ulike konseptene. Generelt vil det være stor usikkerhet i vurderingene her og det er også avhengig av hvilket ambisjonsnivå som velges når løsningen skal bygges ut. Skalaen er relatert til større gateprosjekter og ordbruk og størrelse på summen er da tenkt en sammenligning av den typen større prosjekter.

Konsekvens	Beskrivelse
0 – Liten investering/kompleksitet	Relativt små investeringskostnader (sett i sammenheng med store gateprosjekter)/liten kompleksitet i gjennomføring Total prosjektkostnad 0-100 mill
1 – Middels til liten investering/kompleksitet	Middels til små investeringskostnader (sett i sammenheng med store gateprosjekter)/ Middels til liten kompleksitet for å realisere konseptet Total prosjektkostnad 100-300 mill
2 - Middels investering/kompleksitet	Behov for middels investeringskostnader/middels kompleksitet for å realisere konseptet Total prosjektkostnad 300-500 mill
3 – Middels til stor investering/kompleksitet	Behov for relativt store investeringskostnader/ relativt stor kompleksitet for å realisere konseptet Total prosjektkostnad 500-700 mill
4 - Stor investering/kompleksitet	Behov for store investeringskostnader/store kompleksitet for å realisere konseptet Total prosjektkostnad 700-900 mill
5 - Svært stor investering/kompleksitet	Behov for svært store investeringskostnader/svært stor kompleksitet for å realisere konseptet Total prosjektkostnad over 800 mill

EVALUERING

Forutsetninger nullalternativet

Nullalternativet er definert som et fremtidsscenario der all vedtatt utvikling vil skje, men gateinfrastrukturen i prosjektområdet opprettholdes som i dag. Alle alternativer skal sammenlignes mot dette. Det er laget en kort beskrivelse av det som er oppfattet som nullalternativet for hvert delmål og hver samfunnsvirkning. Analyseåret er satt til 2040 og det må da forventes at byutviklingen er kommet til eller er tydelig på vei mot de rammene som er fastsatt i ny KPA og den vedtatte byutviklingsstrategien. Det innebærer at Haakon VIIIs gate er område med tett boligbebyggelse og svært tett bolig- og sentrumsfunksjoner i østre del rundt Jernbanen.



Figur 2 Vedtatt KPA (med kommentar om startet prosess for å endre næringsareal til bolig)

Delstrekning Haakon VIIIs gate

Måloppnåelse

Mål A - Robust kollektivgate				
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss som gir en rask og pålitelig kjøretid for buss - Redusert fremkommelighet i ettermiddagsrushet. Mot slutten av rushperioden på ettermiddag så oppstår det utfordringer med fremkommeligheten med forsinkelser på potensielt flere minutter, da særlig i østre del av gaten. Også lørdag formiddag oppstår forsinkelser for buss. Morgenrush og øvrig tidspunkt akseptabel fremkommelighet. Delmål – Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte holdeplasser som er synlige - Ikke en tydelig kollektivgate. Noe kollektivfelt, men kun på deler av strekninger og mye feltskifter gir ikke inntrykk av en prioritert kollektivgate. Holdeplasser etablert med midlertidig standard i 2019 og er ikke i tråd med målene i byvekstavtalen Delmål – Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser - Gangforbindelsen til holdeplassen langs gaten er akseptable, men er flere steder ikke gode løsninger for kryssing på tvers av gaten til og fra holdeplass			
	Sidestilt kollektivfelt Alternativ 0+ Dagens bredder + + +	Stor forbedring av fremkommelighet for buss og er også robust til å håndtere den økte trafikken som er antatt å komme i forbindelse med utvikling i området	Fremkommelighet buss	++++
		Forbedret lesbarhet med mindre feltskifter stor gard av gjennomgående kollektivfelt, men opphører før hvert kryss. Oppgraderte holdeplasser i tråd med prosjekteringsanvisning vil gi en tydelig forbedring	Lesbarhet	++
		Gangforbindelser til holdeplass tilnærmet som i dag, men liten forbedring pga sykkelvei på nordsiden er fjernet	Gangforbindelser holdeplass	+

Sidestilt kollektivfelt Alternativ bredder i tråd med N100	+ + +	Stor forbedring av fremkommelighet for buss og er også robust til å håndtere den økte trafikken som er antatt å komme i forbindelse med utvikling i området. Utvidet bredde på kjørefelt antatt og ha svært liten effekt på grunn av gatens geometri og basert på erfaringer fra dagens situasjon. Prosjektgruppen mener forbedringen ikke kan svare til en forbedret poengsum	Fremkommelighet buss	++++
		Forbedret lesbarhet med mindre feltskifter stor gard av gjennomgående kollektivfelt, men opphører før hvert kryss. Oppgraderte holdeplasser i tråd med prosjekteringsanvisning vil gi en tydelig forbedring	Lesbarhet	++
		Gangforbindelser til holdeplass tilnærmet som i dag, men liten forbedring pga sykkelvei på nordsiden er fjernet (tvers og langs opphever hverandre)	Gangforbindelser holdeplass	+
Midtstilt kollektivfelt	+ + +	Stor forbedring av fremkommelighet langs gata for buss, men gir større trafikale utfordringer for øvrig trafikk som da gir utfordringer for buss i områdene utenfor H7 der den må dele areal med denne trafikken	Fremkommelighet buss	++
		Stor forbedring i lesbarhet med svært tydelige egen kollektivtrase som er fullt prioritert. Oppgraderte holdeplasser i tråd med prosjekteringsanvisning vi gi en tydelig forbedring	Lesbarhet	++++
		Gangforbindelser til holdeplass i sum forbedret siden gående slipper å vente på grønn mann og vil bli prioritert i gata. Negativt at man uansett må krysse kjørebane for å komme til holdeplass	Gangforbindelser holdeplass	++

Mål B - Gaten skal knytte bydelen sammen				
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - God framkommelighet for syklister og gående (på langs av gaten) - Det er sykkelveg med fortau på begge sider av gaten. Det er derfor stort sett god framkommelighet på langs av gaten.			
	Delmål – Sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser innenfor det definerte nett i hvert alternativ - Sykkelveg på begge sider av gate gir et tilbud på begge sider av gaten, men det er ikke sykkel signal i kryssinger av sidegater, så tilbudet er ikke sammenhengene for sykkel.			
	Delmål – Redusere gatens barriereeffekt på tvers av H7 - Gaten oppleves som en tydelig barriere i området. Det er både en opplevd barriere og det er lange ventetider for grønn mann ved kryssing.			
	Delmål – Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering - Det er to grøntrabbater – En på hver side av gata. Disse har trær, men siden rabattene er relativt smale har de ikke ideelle vekstvilkår.			
Sidestilt kollektivfelt Alternativ 0+ Dagens bredder	++	Fremkommelighet på langs er forbedret for gående siden sykkelveg er fjernet på nordsiden som gir bredere fortau. For sykkel er det tilsvarende negativt å miste et tilbud som er på nordsiden i nullalternativet.	Fremkommelighet myke	Gange: ++ Sykkel: --
		Det definerte nettet for alternativet er i like stor grad sammenhengende som nullalternativet	Sammenhengene nett	Gange: 0 Sykkel: 0
		Barriereeffekten er tilnærmet lik som nullalternativet, men det at sykkelvegen på nordsiden er fjernet gir en liten positiv effekt. Breder grøntrabett på nordsiden gir også en redusert barriereeffekt	Redusere barriereeffekt	++
		For blågrønn faktor er det en tydelig forbedring at det etableres en bred grøntrabatt på nordsiden som både gir gode vekstvilkår og muliggjør grønne overvannsløsninger	Blågrønn faktor	+++

Sidestilt kollektivfelt Alternativ bredder i tråd med N100	+	Fremkommelighet på langs er forbedret for gående siden fjernet sykkelveg på nordsiden gir bredere fortau og alle sidearmer er redusert til ett felt i hver retning. For sykkel er det tilsvarende negativt å miste et tilbud som er på nordsiden i nullalternativet.	Fremkommelighet myke	Gange: +++ Sykkel: --
		Det definerte nettet for alternativet er i like stor grad sammenhengende som nullalternativet	Sammenhengene nett	Gange: 0 Sykkel: 0
		Barriereeffekten er tilnærmet lik som nullalternativet, men det at sykkelvegen på nordsiden er fjernet gir en liten positiv effekt. Bredere kjørebane og smalere grøntrabatt enn alt 0+ gir litt lavere score.	Redusere barriereeffekt	+
		For blågrønn faktor er det en svak forbedring at siden grøntrabatt på nordsiden økes noe som gir gode vekstvilkår	Blågrønn faktor	++

Midtstilt kollektivfelt	+ +	Fremkommelighet på langs er forbedret for gående siden fjernet sykkelveg på nordsiden gir bredere fortau og alle sidearmer er redusert til ett felt i hver retning. I tillegg er signalanleggene fjernet som gjør at kryssing av sideveg blir enklere. For sykkel er det tilsvarende negativt å miste et tilbud som er på nordsiden i nullalternativet, men uten signalanlegg blir kryssing av sidegater enklere.	Fremkommelighet myke	Gange: +++ Sykkel: -
		Det definerte nettet for gående for alternativet er i like stor grad sammenhengende som nullalternativet, men syklende har fått mer sammenhengende nett siden det vil være mulig å prioritere syklistene i kryssene øst i gata.	Sammenhengene nett	Gange: 0 Sykkel: ++
		Barriereeffekten er tydelig redusert sammenlignet med nullalternativet siden de gående på tvers av gata kan krysse prioritert og uten og vente i gangfelt. Oppdeling med rabatter gjør også at det er enklere å ta kryssing stegvis og vil bryte opp den visuelle barrieren også.	Redusere barriereeffekt	++++
		For blågrønn faktor gir det en svak forbedring fra nullalternativet. Bakgrunnen for kun svak forbedring er at nye grøntareal blir relativt smale og ikke gir alt for god mulighet til å etablere høy kvalitet.	Blågrønn faktor	+

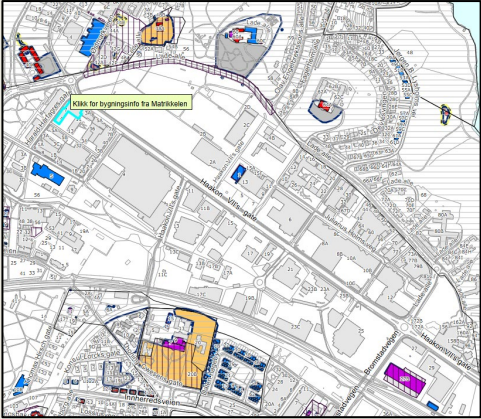
Mål C - Velfungerende gate for nyttetransport					
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)		Delmål - Sikre tilgjengelighet for næringstransport og opprettholde god beredskap - Anses å være akseptable tilgjengelighet og beredskap, men kan være utfordringer på ettermiddag i østlig del og tidvis i helg. Lite rabatter gir relativt god fleksibilitet for utrykningskjøretøy Delmål – Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og/eller prioritere kollektivtrafikken - Ingen tiltak utover de kollektivfelt som er der i dag er etablert			
Sidestilt kollektivfelt Alternativ 0+ Dagens bredder	0	På grunn av endringer i kjøremønster noe redusert fleksibilitet for vareleveringsruter. Utrykning tilnærmet som i dag, men lenger kollektivfelt er svakt positivt Noe tiltak for å reduser biltrafikk. Fjernet venstresving fra hovedgate	Tilgjengelighet næring og utrykning	Næring: - Utryk.: +	
			Tiltak redusert personbil	+	
Sidestilt kollektivfelt Alternativ bredder i tråd med N100	+	På grunn av endringer i kjøremønster noe redusert fleksibilitet for vareleveringsruter. Utrykning tilnærmet som i dag, men lenger og bredere kollektivfelt er positivt Noe tiltak for å reduser biltrafikk. Redusert kapasitet fra sidearmene og fjernet venstresving fra hovedgate	Tilgjengelighet næring og utrykning	Næring: - Utryk.: ++	
			Tiltak redusert personbil	++	
Midtstilt kollektivfelt	-	Kun høyre av og på gir tydelig redusert fleksibilitet for næringstrafikk. Midtstilt kollektivfelt med rabatter gir også redusert fleksibilitet for utrykning. Sterkere tiltak for å redusere fremkommelighet for bil i dette alternativet. Lysregulert rundkjøring er et veldig tydelig tiltak for å prioritere bil. Siden det kun er høyre på fra sideveger gir det mer ulemper for biltrafikk	Tilgjengelighet næring og utrykning	Næring: ---	Utryk.: ---
			Tiltak redusert personbil	+++	

Samfunnsvirkninger

Utvalgte KU-tema som prosjektet mener er relevant er vurdert virkningene av her.

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Sidestilt kollektivfelt Alt 0+ Dagens bredder	Sidestilt kollektivfelt Alt N100-krav	Midtstilt kollektivfelt
Trafikal virkning (fremkommelighet personbil)	Tidvis redusert fremkommelighet, da særlig i ettermiddagsrush og lørdager i østre del av gata. Mye skiftene feltbruk gir og så dårlig lesbarhet	-- Gir økt kø og redusert fremkommelighet for personbil og varelevering. Gjelder spesielt østre del av Haakon VIIIs gate	-- Gir økt kø og redusert fremkommelighet for personbil og varelevering. Gjelder spesielt østre del av Haakon VIIIs gate	--- På grunn av lysregulert rundkjøring midt på Haakon VIIIs gate blir det større kjøppbygging i våde østre og vestre del. Ikke mulig med venstresving ut fra sidegater er også negativt.

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Sidestilt kollektivfelt Alt 0+ Dagens bredder	Sidestilt kollektivfelt Alt N100-krav	Midtstilt kollektivfelt
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet (kriminalitet, oppvekstsvilkår for barn og unge)	Ladesletta er preget av industri og handelsformål uten en klar tilknytning til omgivelsene. Området mangler en sammenhengende bystruktur, og stort deler av Ladesletta er i dag dominert av biltrafikk, uønskede fasader, få utadvendte funksjoner, flere barrierer, og få attraktive byrom. I den vestlige enden av Haakon VIIs gate ligger Lade sportsanlegg og Ladeparken. Lade idrettsanlegg er et kommunalt anlegg brukt av folk fra hele Trondheimsregionen.	++ Etablerer en enkel og ren gatestruktur. Bredere rabatt og fortau på nordsiden muliggjør mer et bedre uttrykk og veggsoner i gata. Alt dette er en forbedring fra nullalternativet	++ Etablerer en enkel og ren gatestruktur. Bredere rabatt og fortau på nordsiden muliggjør mer et bedre uttrykk og veggsoner i gata. Oppstramming av kryss er også en forbedring. Alt dette er en forbedring fra nullalternativet	+ Midtstilt holdeplasser med sine behov for areal og gatetilpassinger kan gi mer dynamikk og bryte opp et monotont preg i gata. Samtidig gir det et mer ustrukturert gateløp og gir mindre mulighet til å fylle rabatter med elementer som gir kvalitet og estetikk, dette trekker i negativ retning

Kulturminner og kulturmiljø/ Landskapsbilde	Haakon VII's gate har få kulturminner og liten grad landskap langs selve gaten. Gaten er imidlertid omgitt av et historisk betydningsfullt kulturlandskap av nasjonal betydning, med sommerhus og landbrukseiendommer (lystgårder) spredt på toppen av åsene med utsikt over den flate vidden av Ladesletta. Dette inkluderer landemerker som blant annet «lystgårder», Dronning Mauds Minne, flyhangaren fra krigen, Ringve videregående skole, Autronic-bygget, Dalen Hageby, rester av NOBØ fabrikk, Sykehuset Østmarka, Sjøfolkets aldershjem, og industrianlegg i Håkon Magnussons gate 5. Området rundt gata viser et særegent landskap, med Ladeslettas flate vidde omgitt av vegeterte åser som fører ned til fjorden. Sørvestover fra Ladesletta skråner terrenget ned mot Ladedalen, skaper et merkbart skille mellom den høye Ladesletta og den lavereliggende Ladedalen. Dalen var delvis fylt med avfall fra et deponi som var aktivt fra 1940- til 1970-tallet, som endret områdets karakter. Fremtidig utvikling bør ta sikte på å forbedre områdets unike landskapstrekk heller enn å slette dem. 	+ Påvirker i liten grad kulturminner og kulturmiljø. Noe mer grønt gir en svak positiv effekt for landskapsbilde	+ Påvirker i liten grad kulturminner og kulturmiljø. Noe mer grønt gir en svak positiv effekt for landskapsbilde	+ Påvirker i liten grad kulturminner og kulturmiljø. Noe mer grønt gir en svak positiv effekt for landskapsbilde
---	--	--	--	--

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Sidestilt kollektivfelt Alt 0+ Dagens bredder	Sidestilt kollektivfelt Alt N100-krav	Midtstilt kollektivfelt
Driftskonsekvenser	Akseptable driftsforhold. Som øvrige høytrafikkerte gater med og tidvis lite areal gjør er det krevende å drifte.	+ Tilnærmet som nullalternativet, men fjernet sykkelveg på nordsiden og bredere rabatt for snøopplag er svakt positivt	+ Tilnærmet som nullalternativet, men fjernet sykkelveg på nordsiden og bredere rabatt for snøopplag er svakt positivt	- Det blir mer komplisert og drifte gaten med flere rabatter og midtstilte holdeplasser. Det at signalanlegg (med unntak av signal for bussprioritet i rundkjøring) er fjernet er positivt for drift. I sum blir det svak negativ konsekvens

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Sidestilt kollektivfelt Alt 0+ Dagens bredder	Sidestilt kollektivfelt Alt N100-krav	Midtstilt kollektivfelt
Trafikksikkerhet	Høy trafikkmengder og potensielt høyt fartsnivå utgjør en trafikksikkerhetsutfordring i gata. Ingen av krysningspunktene i lyskryss på tvers av gaten har trafikkøy. Det gjør at det krysses fire felt på grønn mann. I rundkjøringen i øst er løsningen ikke i tråd med håndbok hvor det er gangfelt over to felt i samme retning som i utgangspunktet krever fravik. Denne rundkjøringen er også pekt ut som et opplevd utrygt punkt spørreundersøkelser gjort av NTNU	+ Tilnærmet som nullalternativ, forbud mot venstresving fra H7 og skiltet hastighet redusert til 40km/t gir en svak positiv konsekvens. I tillegg har der vært drøftet risiko for at bilister ikke respekterer skilt og allikevel tar venstreving av hovedvegen. Dette kan utgjøre en ekstra trafikksikkerhetsrisiko.	+ Tilnærmet som nullalternativ, forbud mot venstresving fra H7, skiltet hastighet redusert til 40km/t og smale kryssing i sidegater gir en svak positiv konsekvens. Utvidet kjørefeltbredder kan gi økt fartsnivå som er negativt. I tillegg har der vært drøftet risiko for at bilister ikke respekterer skilt og allikevel tar venstreving av hovedvegen. Dette kan utgjøre en ekstra trafikksikkerhetsrisiko.	+ Litt ulike faglige vurderinger rundt dette tema. Bilfeltene vil få tosidig kantstein, svingete kurvatur og mulighet for fartsdempende tiltak som i sum vil gi betydelig lavere fartsnivå. Midtstilte holdeplasser fører til at alle passasjerer som krysse i fotgjengerfelt som øker ulykkesrisikoen. I tillegg vil alle gangfelt være uten signalanlegg. Oppsummert en svak positiv konsekvens

Prosjektvirkninger

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Sidestilt kollektivfelt - 0+ Dagens bredden	Sidestilt kollektivfelt Alt B N100-krav	Midtstilt kollektivfelt
Kostnad	Ingen kostnader utover driftsutgifter	1 Kostnadsberegnet til 240-320 mill	2 Kostnadsberegnet til 380-520 mill	4 Kostnadsberegnet til 700-900 mill
Gjennomførbarhet Skal belyse kompleksitet ved å gjennomføre tiltaket.	-	1 Ikke teknisk komplisert arbeid som skal utføres. Vil på deler av strekningen være mest arbeid på den ene siden av gate.	3 Ikke teknisk komplisert arbeid som skal utføres. Må foregå arbeider på begge sider av gaten	4 Ikke teknisk komplisert arbeid som skal utføres. Komplet ombygging av gate vil gjøre at det blir et omfattende arbeid og krevende å håndtere trafikk, myke trafikanter og adkomst
Utnytte eksisterende infrastruktur Behov for ombygging og mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig og da også hensynta livsløpskostnader	Grad av gjenbruk eks gate	1 Stor grad av gjenbruk	3 Middels grad av gjenbruk	5 Liten grad av gjenbruk

Delstrekning Jarleveien

Måloppnåelse

Mål A - Robust kollektivgate				
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss som gir en rask og pålitelig kjøretid for buss - God fremkommelighet for buss. I tidspunkter med store mengder høyresvingene mot Haakon Magnussons gate ut av byen og mot Stiklestadveien inn mot byen vil buss stå i samme kø som øvrige kjørende Delmål – Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte holdeplasser som er synlige - Relativt god og tydelig kollektivgate med kollektivfelt i begge retninger mellom Stiklestadveien og Haakon Magnussons gate. Holdeplasser bygd i 2019 i tråd med prosjekteringsanvisning for Metrobuss Delmål – Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser - Gangforbindelsen til holdeplassen langs gaten er akseptable, men lang avstand mellom krysningspunkter kan gi omveier for enkelte gangakser			
	4 felt (3 felt ved Lilleby)	0	Ingen vesentlig endring i fremkommelighet for buss. Utvidelsen av grøntrabatt/fjerning av kollektivfelt på strekningen ved Lilleby	Fremkommelighet buss 0
			Lesbarhet og gangforbindelser til holdeplass vurdert tilsvarende som i dag. En utvidet grøntrabatt ved Lilleby gjør kun marginal endringer	Lesbarhet 0
				Gangforbindelser holdeplass 0
3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)	0/+		Kun ett felt inn mot byen antas å ha liten effekt for bussfremkommeligheten siden det er lite kø i området. Men svakt negativt siden det reduserer robustheten.	Fremkommelighet buss -
			Grøntrabatt gir bedre lesbarhet for gata for alle trafikantgrupper, men fjernet kollektivfelt reduserer noe av tydeligheten til kollektivgata. I sum vurdert som svak positiv.	Lesbarhet +
			Grønn midtdeler vurdert som svakt positivt for gangforbindelsen for de som krysser gaten for å komme til holdeplass. Øvrige gangakser til holdeplass ingen endring	Gangforbindelser holdeplass +

Mål B - Gaten skal knytte bydelen sammen				
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - God framkommelighet for syklist og gående (på langs av gaten) - Det er sykkelveg med fortau på østsiden av gaten og et fortau med akseptable bredder på vestsiden. Det er derfor stort sett god framkommelighet på langs av gaten. Delmål - Sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser innenfor det definerte nett i hvert alternativ - Sykkelveg på østsiden gir et godt sykkeltilbud, men det er ikke sykkelbelysning i kryssinger av sidegater, så tilbudet er ikke sammenhengende for sykkel. Delmål - Redusere gatens barriereeffekt på tvers av Jarleveien - Gaten oppleves som en tydelig barriere i området. Det er både en opplevd barriere, få krysningspunkter og det er lange ventetider for grønn mann ved kryssing. Delmål - Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering - Det er ingen grøntanlegg i gaterommet mellom Stiklestadveien og Håkon Magnussons gate. Nord for Håkon Magnussons gate er det gode grøntanlegg i rabatter og sideområdet som gir betydelig bedre blågrønn faktor			
	+	Liten positiv virkning for framkommelighet og sammenhengende nett for gående. Da særlig ved at P-plasser langs bygg vest for holdeplass mot byen fjernes. For sykkel er det ingen endring fra nullalternativet for disse to tema.	Fremkommelighet myke	Gange: + Sykkel:0
			Sammenhengene nett	Gange: + Sykkel:0
			Redusere barriereeffekt	+
			Blågrønn faktor	++
3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)	++	Liten positiv virkning for framkommelighet og sammenhengende nett for gående. Da særlig ved at P-plasser langs bygg vest for holdeplass mot byen fjernes. For sykkel er det ingen endring fra nullalternativet for disse to tema.	Fremkommelighet myke	Gange: + Sykkel:0
			Sammenhengene nett	Gange: + Sykkel:0
			Redusere barriereeffekt	++
			Blågrønn faktor	+++

Mål C - Velfungerende gate for nyttetransport

Beskrivelse av nullalternativet
(år 2040 uten endringer i infrastruktur,
men med utvikling langs gata)

Delmål - Sikre tilgjengelighet for næringstransport og opprettholde god beredskap

- Anses å være god tilgjengelighet for næringstransport og beredskap. Lite rabatter gir god fleksibilitet for utrykningskjøretøy

Delmål – Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken

- Ingen tiltak utover de kollektivfelt som er der i dag er etablert

4 felt (3 felt ved Lilleby)

0

Vurdert til tilnærmet ingen endring fra dagens situasjon

Tilgjengelighet næring og utrykning

Næring: 0 | Utryk: 0

Tiltak redusert personbil	
---------------------------	--

0

3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)

—

Tydelig negativ effekt for utrykning og næringstrafikk. Spesielt utforming som vist med lang midtdeler og kun ett kjørefelt inn mot byen gir utfordring for utrykning. Kan løses ved å bygge grøntrabatt mot fortau og ha 3 felt uten rabatt.

Tilgjengelighet næring og uttrykning

Næring: - Utryk:- ---

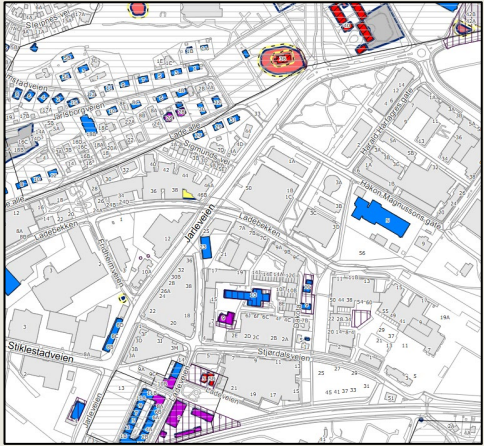
Positiv effekt av å redusere kapasiteten inn mot sentrum og etablere kantstopp i bilfeltet så biler må vente bak buss.

Tiltak redusert personbil

	++
--	----

Samfunnsvirkninger

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	4 felt (3 felt ved Lilleby)	3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)
Trafikal virkning (fremkommelighet personbil)	God fremkommelighet for personbiltrafikk	0 Ingen endring fra nullalternativet	- Kun ett felt inn mot byen gir redusert fremkommelighet for personbil blant annet ved de må vente bak stoppende buss
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet (kriminalitet, oppvekstvilkår for barn og unge)	Området er fra tidligere tider preget av industri og handelsformål uten en klar tilknytning til omgivelsene. I sør her det skjedd en utvikling med utbygging av Lillebyområdet og en tilsvarende utbygging legges til grunn i områdene rundt. Dette området vil da fremstå som tettbygd område, med kvartalsstruktur. Nord for Ladebekken er det mer småhus/rekkehusbebyggelse på vestsiden og næring/industri på østsiden	+ Beplanting på vestsiden og en utvidet bred grøntrabatt ved Lilleby bidrar til øke den estetiske utformingen av gata	++ Både planting på vestsiden sammen med en lang midtrabatt som kan beplantes gir tydelig forbedring av den estetiske utformingen av gata

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	4 felt (3 felt ved Lilleby)	3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)
Kulturminner og kulturmiljø/ Landskapsbilde	Lade gård er en viktig historisk gård med svært høy antikvarisk verdi. Videre er det lite vesentlige kulturminner langs gata. 	+ Påvirker i liten grad kulturminner og kulturmiljø. Noe mer grønt gir en svak positiv effekt for landskapsbilde	++ Påvirker i liten grad kulturminner og kulturmiljø. En gjennomgående grøntrabatt som kan beplantes gir en positiv effekt for landskapsbilde
Driftskonsekvenser	Akseptable driftsforhold. Som øvrige høytrafikkerte gater med og tidvis lite areal gjør er det krevende å drifte.	+ Svak positiv konsekvens siden det blir mer areal til lagring av snø	- Svak negativ konsekvens siden en rabatt i midten av gata gir mer utfordrende vinterdrift og det kan være utfordrende å drifte et evt grøntanlegg i denne

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	4 felt (3 felt ved Lilleby)	3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)
Trafikksikkerhet	Høy trafikkmengder og potensielt høyt fartsnivå utgjør en trafikksikkerhetsutfordring i gata. Ingen av krysningpunktene i lyskryss på tvers av gaten har trafikkøy. Det gjør at det krysses fire felt på grønn mann.	0 Ingen vesentlig endring fra nullalternativet	++ En gjennomgående midtrabatt gir forbedret trafikksikkerhet ved at fartsnivå vil bli lavere og det gir mulighet til å krysse ett kjørefelt om gangen

Prosjektvirksomheter

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	4 felt (3 felt ved Lilleby)	3 felt (1 felt inn mot byen, 2 felt ut av byen)
Kostnad	Ingen kostnader utover driftsutgifter	0 Antatt kostnad 40-60 millioner	0 Antatt kostnad 60-90 millioner
Gjennomførbarhet Skal belyse kompleksitet ved å gjennomføre tiltaket.	-	1 Liten teknisk kompleksitet og relativt enkelt å gjennomføre tiltaket	2 Liten teknisk kompleksitet, men å etablere anlegg midt i gata gir en krevende anleggsgjennomføring med tanke på trafikkavvikling, effektivt anleggsarbeid og sikkerhet for arbeidere
Utnytte eksisterende infrastruktur	Grad av gjenbruk eks gate	1 Stor grad av gjenbruk	1 Stor grad av gjenbruk

KNUTEPUNKTUTVIKLING STJØRDAL STASJON

MULIGHETSANALYSE



For Stjørdal kommune

Henning Lervåg

17.01.2023

Innhold

KNUTEPUNKTUTVIKLING STJØRDAL STASJON.....	1
MULIGHETSANALYSE	1
1. Sammendrag	3
2. Bakgrunn	5
3. Helhetlig grep	5
4. Interessenter	6
2.1 Jernbanen	7
2.2 Stjørdal kommune	9
2.3 Trøndelag fylkeskommune	10
2.4 Statens vegvesen	11
5. Kostnader	12
5.1 Stasjonsområdet.....	12
5.2 Innherredsvegen.....	14
6. Finansiering	15
5.1 Jernbanens finansieringsmuligheter	15
5.2 Miljøpakkens finansieringsmuligheter	16
5.3 Stjørdal kommunes finansieringsmuligheter	17
5.4 Fylkeskommunens finansieringsmuligheter	17
5.4 Utbyggers finansieringsmuligheter	18
7. Tidenes mulighet – nå eller aldri?	18
6.1 Eksempel på finansiering.....	18
6.2 Kort tidsvindu	19
6.3 Framdrift og organisering.....	19

1. Sammendrag

Utviklingen av stasjonsområdet på Stjørdal er et viktig prosjekt i byvekstavtalen. Målet er å oppgradere Stjørdal stasjon til et moderne kollektivknutepunkt med:

- økt kapasitet for tog og buss
- bedre forbindelse for gående og syklende på tvers av jernbanen
- sanering av planovergang og flytting av fylkesveg
- effektiv arealutnyttelse rundt knutepunktet

Miljøpakkens programråd ble orientert om status i arbeidet før sommeren 2022 (PR sak 75/22). Programrådet tok saken til orientering og ba om at det utarbeides et notat for ny behandling i programrådet.

Notatet er en mulighetsvurdering som synliggjør ambisjoner og kostnader, de viktigste aktørenes ansvar og interesser, samt aktuelle finansieringskilder. Det viser også et eksempel på hvordan et spleiselag kan gjennomføres som grunnlag for videre drøfting av de spørsmål programrådet reiser.

Forventede kostnader framgår av tabell:

Tiltak	Kostnad	Merknad
Kryssing av jernbanesporet og adkomst til plattformer inklusive ramper og trapper	124 mill. kr	Kostnadsanslag er gjennomført av Bane Nor utbygging (P50)
Bussterminal	20 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
Flytting av Innherredsvegen inkl. bygging av parallell gang- og sykkeløsning, sanering av planovergang og planskilt forbindelse for fotgjenger og syklist under sporene	181 mill.kr	Anslag (P50) er gjennomført av Norconsult med deltagere fra kommunen og fylkeskommunen.
Etablering av hovedrute for sykkel mellom Skolegata og E14	30 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
SUM	355 mill. kr	

Kostnadene er høye, og ingen av partene kan løse alle utfordringene alene. Vi har likevel nå en unik mulighet til å realisere alle tiltakene dersom det finnes vilje til et spleiselag. Det skyldes:

- at Stjørdal kommune har ekstraordinære investeringsmidler for slike tiltak i Miljøpakken
- at Bane NOR nå skal gjennomføre betydelige investeringer i tiltak for modernisering og tilrettelegging for frekvensøkning.

Eksempel på finansiering:

Avklaringsfasen handler ikke om forpliktende finansieringsrammer, men om å avklare vilje og økonomisk realisme på et overordnet nivå. Hensikten med regneeksempelet er å vise at prosjektet kan gjennomføres om alle bidrar.

FINANSIERINGSKILDE	STASJONSOMRÅDE	INNHERREDSVEGEN	SUM
Bane NOR	40		40
Miljøpakken:			
• Knutepunktmidler	37 ¹		27
• Programområdemidler	30	60	90
• Belønningsmidler	11		11
• Kommunale midler	6	5	11
• Fylkesvegmidler		25	25
Andre midler:			
• Utbyggere	17	3	20
• Ekstra Bane NOR		67	67
• MP momsrefusjon		37	37
• Ekstra Stjørdal kommune	3	3	6
• Ekstra fylkeskommunen		11	11
TOTALT	144	211	355
Herav Miljøpakken	85	127	212
Herav Bane NOR	40	67	107
Herav andre	20	17	37

Det kan ikke understrekes nok hvor kortvarig beslutningsrommet er åpent. Avgjørende finansieringsbeslutninger må treffes i løpet av 2023. All planavklaring må skje i løpet av de nærmeste årene. Det er nå eller aldri. Hvis partene ikke er i stand til å kaste om på sine økonomiplaner og unytte disse mulighetene mens de er til stede, forsvinner de.

¹ Resterende knutepunktmidler er her fordelt likt mellom Stjørdal og Malvik, og 10 mill. kr av midlene som i byvekstavtalen er fordelt til Melhus inngår i finansieringen av knutepunktet i Stjørdal. Kravet om lik fordeling av midlene mellom Stjørdal, Malvik og Melhus må eventuelt ivaretas utenfor dette prosjektet.

2. Bakgrunn

Utviklingen av stasjonsområdet på Stjørdal er et viktig prosjekt i byvekstavtalen. Målet er å oppgradere Stjørdal stasjon til et moderne kollektivknutepunkt med:

- økt kapasitet for tog og buss
- bedre forbindelse for gående og syklende på tvers av jernbanen
- sanering av planovergang og flytting av fylkesveg
- effektiv arealutnyttelse rundt knutepunktet

Flere aktører har arealbehov og interesser som må avveies i en planprosess for å oppnå en helhetlig løsning. Stjørdal kommunestyre har som innledende forarbeid vedtatt et planprogram med føringer for arbeidet og for hva som skal avklares i områderegulering for knutepunktet. Arbeid med områdeplan er nylig påbegynt. Partene samarbeider om videre arbeid med detaljplaner og kostnadsanslag. Kommunen står som søker av prosjektutviklingsmidler til Miljøpakken.

Miljøpakkens programråd ble orientert om status i arbeidet før sommeren 2022 (PR sak 75/22). Programrådet tok saken til orientering og ba om at det utarbeides et notat for ny behandling i programrådet. Notatet skal gi Kontaktutvalget grunnlag for å drøfte mulighetene for å gjennomføre den helhetlige planen i et spleiselag. Notatet skal legge til rette for drøfting av:

- rammer for Miljøpakkens bidrag
- mulighetene for tilføring av ekstra midler fra Bane NOR
- hvordan finansieringen av et grunneierbidrag kan organiseres
- rammer for Stjørdal kommunes og Trøndelag fylkeskommunes bidrag utenfor Miljøpakken.

Mange interessenter gjør knutepunktprosjekter kompliserte både med hensyn til innhold og økonomi. Men i det ligger også muligheten for å skape noe sammen som hver enkelt aktør ikke makter alene. Byvekstavtalen gir et godt utgangspunkt for en forutsigbar samfinansiering.

Notatet er en mulighetsvurdering som synliggjør ambisjonene og de viktigste aktørenes ansvar og interesser, samt aktuelle finansieringskilder. Det viser også et eksempel på hvordan et spleiselag kan gjennomføres for å gi grunnlag for videre drøfting av de spørsmål programrådet reiser. Avklaringsfasen handler ikke om forpliktende finansieringsrammer, men om å avklare vilje og økonomisk realisme på et overordnet nivå.

3. Helhetlig grep

Det er flere aktuelle behov for tiltak i stasjonsområdet på Stjørdal. Bane NOR planlegger ombygging av sporområdet som tilrettelegger for frekvensøkning (2 tog i timen), mens Stjørdal kommune planlegger utvikling av stasjonsområdet som trafikknutepunkt og tverrforbindelser for å bedre forbindelsen mellom vestlige bydeler og sentrum. Samordning av disse oppgavene vil gi et helhetlig grep som kan bety mye for trafikantenes tilgjengelighet til stasjonsområdet og trafikk- og arealbruksutviklingen i sentrum. Kostnadene er høye, og ingen av partene har et helhetsansvar eller kan løse alle utfordringer alene. Vi har likevel nå en unik mulighet til å realisere alle tiltakene dersom det finnes vilje til et spleiselag. Det skyldes:

- at Stjørdal kommune har ekstraordinære investeringsmidler for slike tiltak i Miljøpakken
- at Bane NOR nå skal gjennomføre betydelige investeringer i tiltak for modernisering og tilrettelegging for frekvensøkning.

Det helhetlige grepet består av følgende:

- Kritiske punkter, eller kostnadsdrivere i konseptet, er sporplan på stasjonen og kryssing av jernbanen i knutepunktet, samt omlegging av Innherredsvegen fra vest til østsiden av jernbanesporet nord for stasjonsområdet. Buss og parkeringsløsninger skal utvikles i en endelig plan. Dette vises i en overordnet skisse med planavgrensningen i figur 1:



Som et ledd i forberedelsene har Bane NOR Eiendom og Stjørdal kommune som grunneiere inngått et samarbeid om tomteutvikling. Mulighetsstudie for knutepunktet på de offentlige eiendommene er gjennomført med 3 parallelle oppdrag som gir ideer for hvordan knutepunktsfunksjonene kan løses og hvordan senere utbygging kan formes. Det er i tråd med byvekstavtalen lagt opp til eiendomsutvikling på knutepunktet og bruk av kommersielle midler til utbyggingen av knutepunktet. Kommunen har påbegynt arbeidet med områderegulering.

Alle aktørene har undertegnet en intensjonsavtale og er interesserte i å se på muligheten for å gjennomføres et helhetlig grep. En oversikt over de enkelte partene framgår av figur 2. Tabell 2 viser en oversikt over deres viktigste interesser i stasjonsutviklingsprosjektet. Partenes ansvarsområder og interesser er nærmere beskrevet i etterkant.



Figur 2: Sektoransvar krever samarbeid i knutepunkter (Ellen Haug, Bane NOR Eiendom)

Tabell 1: Oversikt over aktørenes viktigste ansvar og interesser i knutepunktet/Stjørdal stasjon

Jernbanen	Stjørdal kommune	Fylkeskommunen	Statens vegvesen
• (System)ansvar for planoverganger • Avbøte økt risiko/frekvens • Ivareta forpliktelse i Byvekstavtalen • Inntekspotensial ved utbygging	• Ivareta folks trygghet-/sikkerhet • Tilrettelegge for økt gang- og sykkeltrafikk • Bærekraftig byutvikling-/fortetting • Inntekspotensial ved utbygging	• Ansvar for lokalt kollektivtilbud • Vegeier for Innherredsveien: ○ Bedre vegstandard ○ Bedre trafiksikkerhet ○ Bedre forhold for fotgjengere og sykkel ○ Redusert vedlikeholdsbehov • Overordnet, regionalt ansvar for arealbruk og transport	• Tilrettelegge hovedruter for gang- og sykkel • Bidra til nasjonale mål om: ○ nullvekst for biltrafikk ○ økt sykkeltrafikk • Knutepunkt-utvikling

2.1 Jernbanen

Både Jernbanedirektoratet, Bane NOR utbygging og Bane NOR eiendom har åpenbare interesser i stasjonsområdet. Jernbanedirektoratet har et overordnet strategisk ansvar som angår utviklingen av jernbanen som del av det samlede transportsystem. Bane NOR har en sentral rolle ved mange knutepunkter – både som planaktør, eier og utleier, samt som ansvarlig for drift og vedlikehold av stasjoner og stasjonsområder.

Tiltakene i stasjonsområdet vil fjerne en planovergang med mange uønskede hendelser og hindre at risikoen ved kryssing øker med økende ferdsel og togtrafikk. De bidrar også til å ivareta forpliktelsene i byvekstavtalen. I tillegg får Bane NOR eiendom kommersielle inntekter gjennom utvikling og salg av egen eiendom.

Mulighet for å fjerne en planovergang

Hvert år skjer det dødsulykker på planoverganger, og det er stor oppmerksomhet om ulykkene i media og samfunnet ellers. Bane NOR har ansvaret for utbedring og sterke ambisjoner om å

redusere ulykkene. Målet om å fjerne alle planovergangene i prioritert rekkefølge. Erfaringene viser at planoverganger på offentlig veg med stor trafikk kan ha betydelig risiko selv når de sikres med lys og bom. Mange av sammenstøtene mellom bil og tog på planoverganger skjer på sikrede overganger (7 av 10 hendelser i 2010).

Hvert år settes det av midler til sanering og sikring av planovergangene. Jernbaneinteressene ivaretas også gjennom plan- og bygningsloven. I Jernbaneverkets veileder fra 2015 står følgende:

- Enhver planovergang er å anse som en midlertidig løsning
- Endret bruk av planovergang skal opprettholde eller øke sikkerhetsnivået
- Nye utbyggingsområder som medfører økt behov for kryssing av jernbane, vil forutsette etablering av planskilt kryssing

Statistikken for hendelser og nestenulykker for landets togstrekninger viser at det er registrert 41 hendelser på planovergangen i Stjørdal i 5-årsperioden 2017 – 2021. Det er det høyeste antallet hendelser ved planoverganger på Nordlandsbanen. På landsbasis finnes det bare 11 planoverganger med høyere antall, hvorav to ligger i Trøndelag (Kvål og Røros stasjon). Registreringene gjenspeiler ikke nødvendigvis de faktiske forhold siden registreringene også avhenger av hvor lett synlige hendelsene er, men de peker i retning av at planovergangen i Stjørdal allerede i dag - før utvidelse av togfrekvensen - har et høyt antall hendelser.

Avbøte en uønsket økning i risiko

Med innføring av to tog i timen øker antallet togpasseringer over Innherredsvegen. På sikt er det ambisjoner om ytterligere utvidelse av togtilbudet, men da først og fremst hyppigere avganger mot Trondheim som ikke vil påvirke denne planovergangen.

Stjørdal er en kommune i vekst, og med det følger også økende aktivitet og ferdsel. Dette forventes å øke trafikken over planovergangen, og dermed også risikoen for ulykker på planovergangen. Nullvekstmålet påvirker bilbruken, men i mindre grad antallet kryssinger. Økt ferdsel vil uten tiltak bety økt risiko.

Behovet for tiltak er allerede til stede og vil bli sterkere med tiden. Før eller siden blir det nødvendig å fjerne planovergangen. I mellomtiden kan tiltakene hindre alvorlige ulykker. Det forventes at Bane NORs eventuelle kostnader med å bygge om planovergangen på et senere tidspunkt vil bli vesentlig høyere enn i dag, bl.a. fordi de da står alene med ansvaret for gjennomføring.

Ivareta forpliktelsene i byvekstavtalen

Jernbanedirektoratet representerer jernbanen i Miljøpakken. Her er utvikling av stasjonsområdene i Trondheim, Melhus, Hommelvik og Stjørdal satsingsområder. Dette som et av flere statlige tiltak for å bidra til nullvekstmålet.

Staten viser i avtalen til at det også skal benyttes kommersielle midler fra Bane NOR Eiendom og andre aktører til utvikling av stasjoner og knutepunkter i avtaleområdet. Disse bidragene er ikke tallfestet.

Utviklingen av tilbudet på Trønderbanen er et annet sentralt punkt i byvekstavtalen. Jernbaneinvesteringene fullfinansieres av Staten utenfor Miljøpakken, men ambisjonene framgår av avtalen. Målet var realisering av 2 tog i timen på strekningen Melhus – Steinkjer innen 2024 i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029. Høsten 2020 presenterte

Jernbanedirektoratet oppdaterte beregninger av kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet der 2 tog i timen ble tidfestet først til 2028² eller 2030, dvs. vesentlig senere enn i byvekstavtalen. I den forbindelse har lokale parter etterlyst en kompensasjon i form av andre jernbanetiltak som kan motvirke at måloppnåelsen nå blir lavere fordi togtilbudet utvides senere enn forventet.

Staten har allerede avsatt betydelige jernbanemidler til finansiering av tiltak i Stjørdal, og det finnes kanskje også muligheter for å yte litt ekstra for å oppnå viktige samordningsgevinster.

Ansvar for utvikling og forvaltning av jernbanens eiendom

Bane NOR har ansvaret for å utvikle jernbanens eiendommer og har som samfunnsoppdrag å bidra til en framtidsrettet og bærekraftig bruk av eiendomsmassen. Målet er å øke togets attraktivitet og redusere behovet for å bruke egen bil.

Eiendomsutvikling er en avveining mellom å ivareta trafikantenes ønsker i et langsiktig perspektiv og å sikre god utbyggingsøkonomi. Førstnevnte handler om å utvikle lett tilgjengelige og attraktive stasjonsområder som bygger opp under bruken av tog og togets driftsøkonomi. Det er mer enn bare god atkomst til togperrongen. Det skal også være lett å ta seg fram til stasjonen - til fots, med sykkel, med buss og bil. Byvekstavtalens forpliktelser om å utvikle jernbanestasjonen til et kollektivknutepunkt, betyr i tillegg også å legge til rette for utviklingen av et godt busstilbud, drosjer og servicetilbud til de reisende. Knutepunktet er en spesielt viktig del av Stjørdal sentrum.

Verdiutviklingen av jernbanens eiendommer handler om en effektiv arealutnyttelse som kan gi lønnsom eiendomsutvikling. Det kan komme i konflikt med trafikantenes ønsker. Med god utforming og rett bruk av arealene, som lokalisering av viktige servicefunksjoner og målpunkt for folks ferdsel, kan også fortetting bidra til mer bruk av kollektive transportmidler.

Bane NOR ivaretar ikke bare hensynet til eiendomsutvikling, men også de forholdene som er viktige for å bygge opp under togets og kollektivtrafikkens bruk. Det handler også om å skape tilgjengelige, attraktive, levende og trygge byrom.

2.2 Stjørdal kommune

Kommunen er den viktigste samfunnsaktøren og har flere interesser i knutepunktutviklingen. Kommunestyret er planmyndighet etter plan- og bygningsloven, og kommunen har også et generelt ansvar for å ivareta befolkningen trygghet og sikkerhet. Vedtatte mål og ambisjoner om å legge bedre til rette for fotgjengere og syklist, følge opp forpliktelsene i byvekstavtalen, utvikle egne eiendommer og bidra til ønsket byutvikling er førende for planleggingen av stasjonsområdet. Kommunen har også ansvar for parkeringspolitikk og kommunal infrastruktur som vei, vann og avløp, torg og parker.

Ivareta folks trygghet og sikkerhet

Med det høye antall hendelser på planovergangen i Stjørdal sentrum, opplever folk kryssingen som utrygg. Det er en reell risiko for at det kan skje alvorlige ulykker. Kommunen skal utvikle trygge og robuste lokalsamfunn, og har et generelt og grunnleggende ansvar for å ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet innenfor sitt geografiske område. Kommunen har også en viktig rolle som pådriver overfor andre aktører i samfunnssikkerhetsarbeidet.

Stjørdal ivaretar dette ansvaret gjennom sin ledende rolle i arbeidet med å få nedlagt planovergangen som en del av arbeidet med stasjonsutviklingsprosjektet.

² Bane NOR planlegger nå med mål om oppstart i desember 2027.

Tilrettelegge for økt gang- og sykkeltrafikk

Arbeidet med å legge bedre til rette for fotgjengere og syklistar inngår også i kommunens arbeid med å styrke folkehelsen. Det er gunstig å legge til rette for at en størst mulig del av befolkningen er mer fysisk aktiv i hverdagen. For den enkelte fører mer gange og sykling til bedre fysisk og mental helse. Å kunne sykle gir bedre og billigere mobilitet for flere grupper uten førerkort og bil.

Biltrafikk krever mye areal, forurensar lokalmiljøet med støy og støv og gir klimautslipp. De samfunnsøkonomiske gevinstene av å overføre reiser fra bil til gange- og sykkel er betydelige både for lokalsamfunn og byen som helhet.

Stjørdal har siden 2009 hatt økt søkelys på sykkel. Det arbeides med å sikre et sammenhengende og tilrettelagt sykkelvegnett. Stasjonsutviklingsprosjektet kan bidra til å realisere planene om bedre og tryggere kryssing av jernbanen for ferdsel mellom vestlige bydeler og sentrum.

Bærekraftig byutvikling i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen

Byvekstavtalen forplikter kommunen til å legge statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) til grunn ved planlegging. Dette for å bygge opp under nasjonale transporttilbud og nasjonal transportpolitikk. Partene forplikter seg gjennom denne byvekstavtalen til å konsentrere utvikling og oppbygging i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkter gjennom å sikre effektiv og høy arealutnytting med høy by- og bokvalitet, prioritere utbyggingsområder og utarbeide en omforent parkeringspolitikk.

Kommunen har etter plan- og bygningsloven ansvaret for byutviklingen gjennom kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og oppfølging i byggeplanfasen. Stjørdal har mål om å være en foregangskommune innen klima og miljø og ønsker å ha et utbyggingsmønster som støtter opp under klimamålene og forpliktelsene i byvekstavtalen. Arealpolitikken skal gjøre det enkelt for innbyggerne å ta klima- og miljøvennlige valg i hverdagen. Det betyr å tilpasse arealbruk, parkering og infrastruktur slik at mest mulig av persontransportbehovet kan tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Stasjonsutviklingsprosjektet er et av kommunens viktigste prosjekt for å bidra til ønsket og avtalt utvikling. Nedleggelsen av planovergangen åpner samtidig for at andre viktige byutviklingsprosjekter på vestsida av jernbanen nå kan realiseres uten å føre til økt trafikk over togsporene.

Ansvar for utvikling og forvaltning av kommunens eiendom

Kommunen har også eiendommer i stasjonsområdet som gir mulighet for utbygging ved knutepunktet. Det er kommersielle interesser knyttet til dette. Det kan, som for Bane NOR, være en avveining mellom å ivareta trafikantenes ønsker i et langsiktig perspektiv og sikre høy utnytting av eiendommene.

Som planmyndighet skal Stjørdal kommune avveie disse interessene som er viktige for å ivareta egne ambisjoner om byutvikling.

2.3 Trøndelag fylkeskommune

Fylkeskommunen har flere viktige interesser i stasjonsutviklingsprosjektet. Spesielt viktig er ansvaret for busstilbudet i kollektivknutepunktet og vegeieransvaret for Innherredsvegen. Nevnes kan også fylkeskommunens overordnede rolle og regionale planmyndighet, samt eierskapet til administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken (AtB).

Ansvaret for kollektivtransport

Fylkeskommunen er ansvarlig for å legge opp og finansiere den lokale og regionale kollektivtrafikken i eget fylke, bortsett fra togtilbudet. AtB som planlegger og utvikler lokalt kollektivtilbud og håndterer markedsføring, billettsalg og ruteinformasjon, eies av fylkeskommunen.

Fylkeskommunene tar noen ganger ansvaret for utbygging og drift av kollektivknutepunkt, men dette varierer. Busstilbudet er uansett en vesentlig del av knutepunktet og de løsningene som her velges, får betydning for fylkeskommunale investeringer og langsiktige driftskostnader (rutetilbud og service) – direkte eller indirekte.

Innherredsvegen er fylkesveg

Kollektivknutepunktet betjenes i hovedsak av Innherredsvegen. Innherredsvegen har i dag betydelig trafikk av alle slag som krysser jernbanesporene i plan rett nord for stasjonen. Fylkeskommunen skal finansierer infrastruktur knyttet til fylkesvegene. Det gjelder også anlegg for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk.

Noe av finansieringen av tiltak på fylkesveg stilles i henhold til byvekstavtalen til disposisjon gjennom Miljøpakken. Stjørdal kommune er i tillegg også berettiget til å motta ordinære fylkesvegmidler.

Det helhetlige plangrepet betyr en betydelig oppgradering av den fylkeskommunale vegen for alle trafikanter. Omleggingen, slik at trafikantene ikke lenger må krysse sporene i plan, er spesielt viktig. Forholdene for fotgjengere og spesielt syklist blir også bedre og sikrere andre steder.

Nybygd veg betyr økonomiske besparelser i vedlikehold de nærmeste årene.

Overordnet, regionalt ansvar for arealbruk og transport

Fylkeskommunen har ansvar for å ta initiativ til samordning i knutepunktprosjekt (jf. NTP 2014-23). Det betyr ikke at fylkeskommunen skal bære det koordinerende ansvaret, men må sikre at noen av aktørene tar koordineringen.

Fylkeskommunens har regionalt planansvar og innsigelsesrett i plansaker som regional planmyndighet. I henhold til byvekstavtalen skal hovedtyngden av arealutviklingen i Stjørdal skje innenfor gang-/sykkelavstand fra sentrum av tettstedene i IKAP og/eller i gangavstand til fra god kollektivtransport. Videre skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted legges til grunn.

Etter plan- og bygningsloven har fylkeskommunen også det koordinerende ansvaret for å sikre at det gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser ved knutepunktene (§ 4-3).

2.4 Statens vegvesen

Statens vegvesen er fagorgan, myndighetsorgan og veg- og vegtrafikkforvalter. Vegvesenet er ansvarlig for infrastruktur knyttet til riksveiene og skal også ta et sektoransvar for veg og vegtrafikk på tvers av sektoren, uavhengig av hvem som har det primære ansvaret. Herunder ligger også ansvar for kollektivtrafikkens fremkommelighet og utvikling av knutepunkter. Vegvesenet leder arbeidet med Miljøpakken.

Fagorgan og sektormyndighet

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. De uttaler seg videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for

vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Tilrettelegge hovedruter for gang- og sykkel

Statens vegvesen har ansvaret for utbygging av viktige hovedruter for sykkeltrafikk i Miljøpakken. I utgangspunktet er dette regionale hovedruter langs riksveg, eller alternative ruter med riksvegfunksjon dersom dette gir et bedre tilbud til syklistene. Gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen (2020) er det åpnet for å bruke investeringene på kommunale og fylkeskommunale gang-, sykkeltiltak, når det er mer kostnadseffektivt/samfunnsøkonomisk lønnsomt, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksvegtiltak.

Utbygging av sykkelanlegg langs Innherredsvegen har riksvegfunksjon og erstatter et tilbud langs E6. Midlene kan i henhold til byvekstavtalen også benyttes til tilførselsårer inn til kollektivknutepunktet.

Knutepunktutvikling

Statens vegvesen har ansvar for kollektivknutepunkter som har direkte avkjørsel fra riksveg. Det gjelder også knutepunkter som av areal- eller trafikktekniske årsaker lokaliseres med atkomst fra en annen veg i umiddelbar nærhet til riksvegen. Ansvaret omfatter også tilrettelegging for innfartsparkering når dette er formålstjenlig som en del av knutepunktet. Det formelle ansvaret følger infrastruktureierskapet, der flere eiere er involvert må det inngås særskilte avtaler.

Knutepunktet på Stjørdal er ikke direkte knyttet opp mot riksveg, men vil i henhold til planene få en relativt god tilknytning til E6. Statens vegvesen er en av flere aktører.

Bidra til nasjonale mål om nullvekst og økt sykkelbruk

Statens vegvesen har et sektoransvar og er en pådriver for økt sykling overfor blant annet kommuner og fylkeskommuner. Som fagorgan bistår Statens vegvesen Samferdselsdepartementet med blant annet fakta, forslag og utredninger angående veg og trafikk.

Arbeidet med kollektivtransporten er blant annet forankret i NTP 2014-2023, som sier at veksten i persontransport i byområder skal tas av kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmålet). Dette er også forankret i byvekstavtalen. Videre er det et overordnet mål i NTP å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Norge har et langsiktig mål om at sykkelandelen skal være åtte prosent av alle reiser. I byene skal andelen sykkelreiser utgjøre 20 prosent.

Knutepunktet i Stjørdal er et viktig tiltak for å bidra til nasjonal måloppnåelse.

5. Kostnader

5.1 Stasjonsområdet

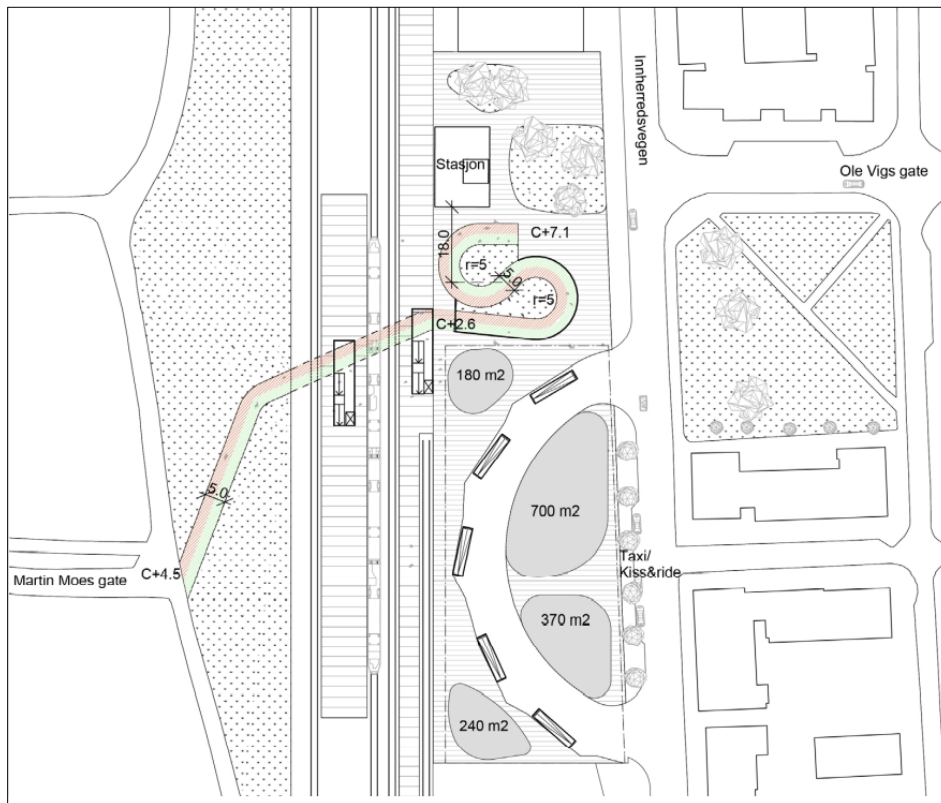
Tiltak i sporområdet

Planene for knutepunktet er på et tidlig stadium. Planprogram, som fastlegger mål og prosess, er vedtatt, mens rammene for utformingen først vil bli lagt i den nylig påbegynte områdeplanen. Noen elementer må avklares tidligere for å sikre at tilretteleggingen av infrastruktur for 2 tog i timen ikke forsinkes. Det er gjennomført mulighetsanalyser og etterfølgende drøftinger som grunnlag for å kunne avklare disse gjennom en detaljregulering av sporområdet.

Reguleringsplanen vil fastlegge rammene for utformingen av spor, perronger, ramper og kulvert under sporene. Knutepunktets øvrige utforming avklares i områdeplanen. Samspillet mellom

utformingen av sporområdet og den øvrige delen av knutepunktet, er illustrert i ulike mulighetsanalyser. Sporområdet skal reguleres slik at det vil være mulig å finne gode løsninger for fotgjengere, syklistar og bussholdeplasser, samt frigjøre utbyggingsvolum for eiendomsutvikling.

Figur3: Illustrasjon av utforming av kollektivknutepunktet Stjørdal stasjon i alternativ 5



Styringsgruppa har godkjent at Bane NOR legger alternativ 5 til grunn for videre detaljplan og kostnadsestimering, men at det tas høyde for at en i videre prosess kan komme frem til andre utforminger som bygger på alternativ 4 og 5. I pågående arbeid med reguleringsplanene skal løsningene for kulvert, bussholdeplass m.m. optimaliseres. Alternative utforminger av kryssing under jernbanen vil bli lagt frem til avklaring på et senere tidspunkt..

Bane NOR har beregnet investeringskostnadene for de tiltakene i sporområdet som ikke inngår i prosjektet 2 tog i timen. Det er kostnader til kulvert, trapper, ramper og tilkomst til mellomplattform. Kostnadene er beregnet til ca. 125 mill. kr og er noenlunde like i alternativ 5 og 4. Det jobbes videre med å redusere usikkerheter i løsningene, og det vil bli lagt fram sak til utvalg plan og miljø og til Miljøpakkens styrende organer om valg av løsninger før reguleringsplanene ferdigstilles.

Ombygging av bussholdeplasser

Kostnadene for ombygging av bussholdeplassene kan bli noe forskjellige avhengig av om det bygges åpne holdeplasser med leskur eller holdeplasser under lokk i bygget.

Kostnadene for en åpen løsning med leskur er enkelt anslått til i størrelsesorden 20 mill. kr og lagt inn som kostnad i prosjektet. Det må ses nærmere på hvordan en kan utvikle gode utbyggingsløsninger i tilknytning til bussterminalen.

5.2 Innherredsvegen



Figur 5: Forlengelse av Innherredsvegen mellom Skolegata og Ringvegen. Gang-/sykkelveg med rødt/rosa.

Flytting av Innherredsvegen

Innherredsvegen er ei viktig bygate og ei viktig innfartsåre til Stjørdal sentrum og jernbanestasjon. Trafikken var ca. 3600 kjt/døgn i 2021. Det er også betydelig fotgjenger- og sykkeltrafikk. Plan om flytting av Innherredsvegen til østsiden av jernbanen på strekningen Skolegata - Ringveg Nord har foreligget i lengre tid. Den er forankret i kommuneplanens arealdel og skal bedre trafiksikkerhet, regularitet og tettstedsutvikling.

Våren 2022 ble det gjennomført nye kostnadsberegninger ved bruk av anslagsmetoden. Hovedalternativet består i å legge Innherredsvegen øst for jernbanen og tilknytte dagens Ringveg i nord med ny rundkjøring. Her inngår også byggingen av en parallell gang- og sykkelveg på strekningen, samt en gang- og sykkelkulvert under jernbanen ved dagens planovergang. Kostnadene er anslått til 181 mill. kr (P 50).

Kostnadene for en forenklet løsning som bare inneholder gang- og sykkelanleggene er beregnet til 88 mill. kr (P50).

Sykelanlegg mellom E14 og Skolegata

Knutepunkttiltakene omfatter også byggingen av hovedrute for sykkel langs Innherredsvegen fra E14 og fram til jernbanestasjonen/Skolegata (se tidligere figur 1). Løsningen er ikke avklart – enten tosidig sykkelfelt eller sykkelveg med fortau på siden mot jernbanen. Kostnadene for sykkelanlegget er enkelt

anslått til i størrelsesorden 30 mill. kr.

Tabell 2: Forventede kostnader for gjennomføring av helhetlig grep for stasjonsområdet i Stjørdal (2021-kr)

Tiltak	Kostnad	Merknad
Kryssing av jernbanesporet og adkomst til plattformer inklusive ramper og trapper	124 mill. kr	Kostnadsanslag er gjennomført av Bane Nor utbygging (P50)
Bussterminal	20 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
Flytting av Innherredsvegen inkl. bygging av parallell gang- og sykkeløsning, sanering av planovergang og planskilt forbindelse for fotgjenger og syklist under sporene	181 mill.kr	Anslag (P50) er gjennomført av Norconsult med deltagere fra kommunen og fylkeskommunen.
Etablering av hovedrute for sykkel mellom Skolegata og E14	30 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
SUM	355 mill. kr	

Kritiske punkter og kostnadsdrivere i konseptet er sporplan på stasjonen og kryssing av jernbanen på knutepunktet, samt forlengelse av Innherredsvegen (inkl. gang-/sykkeltilbud) nordover langs østsiden av jernbanesporet fram til Ringvegen. Det er gjennomført kostnadsanslag for disse to tiltakene. Det ellers bare gjort forenklede kostnadsvurderinger for ombygging av bussterminalen og byggingen av en hovedrute for sykkel langs Innherredsvegen sør for jernbanen.

Kostnadsanslagene viser en samlet kostnad på om lag 355 millioner kr for tiltakene. Tiltakene er i dag bare delvis innarbeidet i gjeldende finansierungsplaner, men det antas at det aller meste vil være nødvendig å gjennomføre i et langsiktig perspektiv. Spørsmålet er om det kan være mulig å gjennomføre alle tiltakene nå hvor det er tilgang til ekstraordinære midler og en reell mulighet for et spleiselag som gir et vesentlig høyere nytte-/kostnadsforhold for hver av aktørene.

6. Finansiering

5.1 Jernbanens finansieringsmuligheter

Jernbaneaktørene har flere investeringsmidler som kan benyttes i stasjonsområdet på Stjørdal.

Tilrettelegging for 2 tog i timen

Bane NOR (utbygging) forventer å få investeringsmidler for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen i statsbudsjettet tidligst i 2025 og planlegger nå de nødvendige, kapasitetsøkende tiltakene. Det planlegges elektrifisering, nye spor og plattformer m.m. 2,8 mrd. kr skal gå til 17 tiltak som er nødvendige for å drifte 2 tog i timen. Tekniske detaljplaner og nødvendige reguleringsplaner skal være ferdige innen medio 2023 før hele infrastrukturpakken skal til ekstern kvalitetssikring (KS2). Deretter vil det være mulig å spille pakken inn til statsbudsjettet med oppstart i 2025.

På Stjørdal stasjon planlegges etablering av et nytt gjennomgående spor 3, justering av spor 2, ny mellomplattform og kulvert under sporene. Målet er anleggsstart i 2025 og ibruk-takelse i desember 2027 samtidig med implementering av nytt signalsystem (ERTMS).

Kommersielle midler

Utviklingen av knutepunktet ventes å gi Bane NOR (eiendom) inntekter gjennom utvikling og salg av egne eiendommer. Et ikke tallfestet beløp forventes benyttet til utbyggingen av knutepunktet.

Midler til sikring av planoverganger

Midler til sikring av planoverganger er en del av «Mindre investeringstiltak jernbane». Bane NOR bruker årlig midler til å fjerne og sikre planoverganger (120 mill. kr i 2019). Tiltakene prioriteres løpende etter vurdering av risiko og effekt. Planovergangen ved Stjørdal stasjon har et høyt antall hendelser, men er foreløpig ikke prioritert.

Knutepunktmidler

Statlige midler til knutepunktstiltak ligger i byvekstavtalen som omtales under Miljøpakken.

Ekstraordinære finansieringsmuligheter

Bane NOR har i år fått større økonomisk ansvar, handlefrihet og forutsigbarhet som gjør porteføljestyling og optimalisering enklere. Det åpner for prioritering av rekkefølgen av igangsatte effektpakker og tiltak innad i effektpakkene så lenge effektmål og øvrige vilkår avtalt med Samferdselsdepartementet overholdes. Det gir større mulighet til å justere tiltak og framdrift i samsvar med hva som gir best samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Nedleggelse av planovergangen i Stjørdal kunne ha vært et infrastrukturtiltak som ble gjennomført før frekvensøkningen på Trønderbanen, men ble ikke vurdert som nødvendig for å drifte 2 tog i timen. Muligheten for spleiselag gir et vesentlig høyere nytte-kostnadsforhold og grunn til å vurdere hvorvidt prosjektrammen kan utvides for dette formål.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR søker nå å avklare disse spørsmål.

5.2 Miljøpakkens finansieringsmuligheter

Stjørdal har gjennom byvekstavtalen/Miljøpakken gjenværende i underkant av 260 millioner 2021 kr³ til disposisjon i årene 2024 – 2029. Disse fordeler seg med:

- Statlige knutepunktmidler: 27,05 mill. kr til planskilte tverrforbindelser
- Statlige programområdemidler: 148,84 mill. kr til hovednett for sykkel/kollektiv
- Andre midler i Miljøpakken: 82,30 mill. kr til tiltak på lokalt vegnett (flere finansieringskilder)

Midlene disponeres av Stjørdal kommune i samråd med vegeier/finansforvalter.

Knutepunktmidler

Jernbanedirektoratet har stilt 77 mill. 2019-kr til disposisjon for knutepunktstiltak i Stjørdal, Malvik og Melhus i byvekstavtalen. Partene er enige om å fordeles midlene likt mellom disse kommunene med mindre partene blir enige om noe annet⁴. Det gjenstår nå 71,86 millioner 2021-kr for årene 2024-2029 fordelt med:

- Melhus 22,65 mill. kr
- Malvik 22,16 mill. kr
- Stjørdal 27,05 mill. kr

Det er mulig å «veksle» midlene med andre kommuner i avtalen. Det betyr at Stjørdal kan bli enig med en annen kommune om å benytte mer av knutepunktmidlene i Stjørdal og tilsvarende mindre av andre midler. Dette er aktuelt siden Melhus har gjennomført sine knutepunktstiltak og ikke har behov for mer midler til dette formålet.

Bane NOR foreslår at resterende midler fordeles likt mellom Stjørdal og Malvik hvilket betyr 36,94 mill. kr på hver. Stjørdal må da tilbakeføre 9,139 mill. kr fra andre finansieringskilder til Melhus.

Statlige programområdemidler

Statens vegvesen har stilt 3686 mill. kr i 2019-kr til disposisjon for gang-, sykkel og kollektivtiltak langs riksveg. Disse kan også benyttes på kommunale og fylkeskommunale veger når dette gir høyere samfunnsnytte/måloppnåelse. Partene er enige om at 425 mill. kr (2019-kr) fordeles samlet til Stjørdal, Malvik og Melhus⁵. For Stjørdals del, gjenstår om lag 153 millioner 2022 kr til bruk for dette formålet.

³ Forutsatt at rammene første år i HP 2023-2026 vedtas. Momskompensasjon kommer i tillegg.

⁴ Jf. byvekstavtalens vedlegg 2

⁵ Differensen mellom bevilgede indeksregulerte programområdemidler i byvekstavtalen og den tidligere bymiljøavtalen i Miljøpakken fordelt proporsjonalt etter den andelen som det samlede folketallet i Stjørdal, Malvik og Melhus utgjør av folketallet i alle kommunene i byvekstavtalen (fastsatt til 5/23-deler i 2019).

Andre midler i Miljøpakken

I byvekstavtalen omtales summen av tre finansieringskilder under posten «Tiltak på lokalt vegnett (Kv/Fv)». Den består av statlige belønningsmidler, fylkeskommunale midler og lokale midler. Midlene har litt ulike føringer:

- Belønningsmidlene kan brukes til alle tiltak som bidrar til nullvekstmålet, men ikke på riksveg
- Fylkeskommunale midler er investeringsmidler til fylkeskommunalt vegnett/anlegg
- Lokale midler er kommunale midler som må benyttes på kommunalt vegnett/anlegg

Samlet utgjør disse midlene om lag 100 millioner 2022-kr i Stjørdal. Her utgjør belønningsmidlene i størrelsesorden 40 %, fylkeskommunale midler 40 % og kommunale midler 20 %.

Midler fra momsrefusjon

Fylkeskommunen og Stjørdal kommune har refusjon for merverdiavgiften på egne anlegg. Begge er gjennom byvekstavtalen forpliktet til å tilbakeføre disse midlene til Miljøpakken. Stipulert momsrefusjon inngår i Miljøpakkens overordnede inntekts- og kostnadsoversikter, men er ikke fordelt på kommune.

Vi kjenner per i dag ikke helt størrelsen på disse midlene, men det er rimelig å anta at det aller meste av Stjørdals midler i Miljøpakken vil bli benyttet på kommunale eller fylkeskommunale veger/anlegg og derfor gi momsrefusjon. Det betyr at fylkeskommunen og Stjørdal kommune til sammen vil få i størrelsesorden 50 - 60 mill. kr i momsrefusjon for tiltak i Stjørdal.

Eventuell bruk av midler fra momsrefusjon til utvidet tiltaksramme i Stjørdal mangler prinsipiell avklaring og må avklares i Miljøpakkens styringsorgan. Som bruken av andre miljøpakkemidler, må disse innarbeides i Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett.

5.3 Stjørdal kommunes finansieringsmuligheter

Kommunale midler i Miljøpakken

Disse midlene inngår i posten «Andre midler i Miljøpakken» som er omtalt foran

Investeringer til kommunale veger/anlegg

I investeringsplanen for 2023 – 26 forventer kommunen å benytte 11 – 12 mill. kr årlig til kommunale veger. Dette kommer i tillegg til de ca. 2 mill. kr som Stjørdal er forpliktet til å bidra med årlig som egenandel i Miljøpakken. Kommunen kan velge å prioritere at også noe av dette benyttes for å sikre finansieringen av knutepunktet. Alternativt kan kommunen justere budsjettet på andre områder for å framskaffe mer midler.

Kommunestyret må både vedta bruken av miljøpakkemidler og egne midler.

5.4 Fylkeskommunens finansieringsmuligheter

Fylkeskommunale midler i Miljøpakken

Disse midlene inngår i posten «Andre midler i Miljøpakken» som er omtalt foran

Investeringer til fylkeskommunale veger/anlegg

Byvekstavtalen viser til at Stjørdal er berettiget til å motta ordinære fylkesvegmidler i tillegg til de midlene som fylkeskommunen bevilger til Miljøpakken. I økonomiplanen for 2020 – 23 forventer fylkeskommunen å benytte om lag 300 mill. kr årlig til diverse mindre prosjekter:

- Fornyingsprogram fylkesveg, ca. 250 mill. kr/år
- Mindre veganlegg, gang-/sykkel og trafiksikkerhet, ca. 50 mill. kr/år

Midlene er i stor grad bundet opp til bestemte prosjekt. Innherredsvegen er fylkesveg og fylkeskommunen kan velge å prioritere at f.eks. noe av midlene benyttes for å sikre finansieringen av knutepunktet.

Fylkestinget må både vedta bruken av miljøpakkemidler og egne midler.

5.4 Utbyggers finansieringsmuligheter

Knutepunktstiltakene vil gi inntekter for utbyggere. Både kommunen og Bane NOR har eiendommer som kan omdisponeres til utbygging og dermed skape inntekter. I tillegg er det byggeforbud og rekkefølgebestemmelser knyttet til eiendommer på vestsiden av jernbanen så lenge Innherredsvegen krysser jernbanen i plan.

Det vil være nødvendig å formalisere bidrag fra utbyggere gjennom en utbyggingsavtale for å ha sikkerhet for bruk av slike midler.

Stjørdal kommune og Bane NOR har inngått et samarbeid og etablerer et felles aksjeselskap for utbyggingen på deres tomter. Finansieringen kan da sikres gjennom en utbyggingsavtale med aksjeselskapet. Det er mer usikkert hvordan andre aktører vil innrette seg i forhold til gjeldende rekkefølgebestemmelser. Potensialet er ikke så stort, og ikke like presserende. Det kan være hensiktsmessig at Stjørdal kommune bærer risikoen for denne finansieringen og utarbeider utbyggingsavtaler med utbyggere i den grad dette er aktuelt.

5.5 Håndtering av risiko

Partenes ansvar for kostnadsstyring og håndtering av avvik trenger avklaring før gjennomføring. Miljøpakken praktiserer vanligvis porteføljestyling med kuttlistor der kostnadsoverskridelser innebærer redusert aktivitet på andre områder. Bane NOR har fleksibilitet til også å kunne benytte fastprisavtaler hvor de beholder gevinster og må dekke overskridelser innenfor egne budsjett. Ansvar må uansett følge myndighet, der styringssystemet skal sikre at de som bærer kostnadene også kan påvirke beslutningene av tiltak med kostnadsmessige konsekvenser.

7. Tidens mulighet – nå eller aldri?

Samlet rår aktørene over store ressurser som kan benyttes til knutepunktutvikling i Stjørdal. Bane NOR, Trøndelag fylkeskommune og Stjørdal kommune har spesielt store gevinster av tiltakene som gjennom et spleiselag nå kan gjennomføres til redusert kostnad for hver enkelt. Men det er også slik at alle disse aktørene også har flere andre gode prosjekter som skulle ha vært gjennomført.

6.1 Eksempel på finansiering

Som utgangspunkt for videre drøftinger, presenteres her et regneksempel som viser at alle tiltakene kan være gjennomførbare dersom viljen er tilstrekkelig. Kan det være mulig å få til et spleiselag for helheten?

Tabell 3: Eksempel på finansieringsløsning. Alle tall i 2021-kr.

FINANSIERINGSKILDE	STASJONSOMRÅDE	INNHERREDSVEGEN	SUM
Bane NOR	40		40
Miljøpakken:			
• Knutepunktmidler	37 ⁶		27
• Programområdemidler	30	60	90
• Belønningsmidler	11		11
• Kommunale midler	6	5	11
• Fylkesvegmidler		25	25
Andre midler:			
• Utbyggere	17	3	20
• Ekstra Bane NOR		67	67
• MP momsrefusjon		37	37
• Ekstra Stjørdal kommune	3	3	6
• Ekstra fylkeskommunen		11	11
TOTALT	144	211	355
Herav Miljøpakken	85	127	212
Herav Bane NOR	40	67	107
Herav andre	20	17	37

6.2 Kort tidsvindu

Det kan ikke understrekes nok hvor kortvarig beslutningsrommet er åpent. Avgjørende finansieringsbeslutninger må treffes i løpet av 2023. All planavklaring må skje i løpet av de nærmeste årene. Hvis partene ikke er i stand til å kaste om på sine økonomiplaner og unytte disse mulighetene mens de er til stede, forsvinner de.

6.3 Framdrift og organisering

Det planlegges med sikte på oppstart i 2025, og alle anlegg som er nødvendige for drift av to tog i timen må være etablert senest høsten 2027. Arbeid med Innherredsvegen foreslås påbegynt i 2026 med ferdigstilling i 2028.

Flere aktører og flere integrerte tiltak stiller store krav til en hensiktsmessig organisering og fordeling av ansvaret for gjennomføringen av de ulike delene av prosjektet. Bane NOR og fylkeskommunen vil være de sentrale aktørene for planlegging og utbygging av infrastrukturen (spor, kulvert, ramper, bussterminal og Innherredsvegen), utbyggingsselskapet for eiendomsutvikling (bygg).

Tidsplan med arbeidsfordeling, innhold og framdrift må beskrives tydelig slik at alle vet hva som må gjøres til avtalt tid for å unngå forsinkelser. Det meste av anleggsmidlene krever offentlige bevilgninger og budsjettvedtak i kommune, fylkeskommune eller stat. Grunnlaget for disse beslutningene må foreligge til rett tid:

- Vegbevilgninger i statsbudsjettet skal meldes inn til Miljøpakkens handlingsprogram året forut for vedtak. Det betyr at midler til statsbudsjett 2025 må meldes inn sommeren 2023 og vedtas i Miljøpakkens handlingsprogram 2024 – 2027. Reguleringsplan skal være vedtatt innen utløpet av 2023. Byggeplan med kostnadsanslag skal foreligge innen sommeren 2024.

⁶ Resterende knutepunktmidler er her fordelt likt mellom Stjørdal og Malvik, og 10 mill. kr av midlene som i byvekstavtalen er fordelt til Melhus inngår i finansieringen av knutepunktet i Stjørdal. Kravet om lik fordeling av midlene mellom Stjørdal, Malvik og Melhus må eventuelt ivaretas utenfor dette prosjektet.

- Bane NOR har større fleksibilitet til å porteføljestyre sine bevilgninger og noe kortere vedtaksprosess.
- Stjørdal kommune og fylkeskommunen vedtar egne bevilgninger året før de stilles til disposisjon. Midler til planlegging- og utbygging i 2025 skal da vedtas i Miljøpakkens handlingsprogram 2025 – 28 som behandles før jul 2024. Innmelding og byggeplan med kostnadsanslag skal foreligge til sommeren 2024.

Et eksempel på hvordan en framdriftsplan for overordnede finansieringsbeslutninger for utbygging av infrastruktur i tidlig fase kan se ut, er vist i tabell 3.

Tabell 4: Eksempel på framdriftsplan for overordnede finansieringsbeslutninger for infrastruktur i tidlig fase.

	2023	2024	2025
Januar	Miljøpakkens programråd behandler mulighetsanalyse – Innstilling til KU	Innmelding av plan- og bygge- midler til statsbudsjett 2025	Innmelding av plan- og bygge- midler til statsbudsjett 2026 Oppstart av byggeplan for Innherredsvegen
Februar			
Mars	Miljøpakkens Kontaktutvalg behandler mulighetsanalyse –Vedtar føringer for videreføring	Avtale med utbyggingsselskap om grunneierbidrag	
April			
Mai	Miljøpakkens programråd –foreslår prosjekt- og finansieringsplan		
	Miljøpakkens Kontaktutvalg –vedtar prosjekt- og finansieringsplan	Partene melder inn plan- og byggemidler til Miljøpakkens handlingsprogram 2025 - 28	Partene melder inn plan- og byggemidler til Miljøpakkens handlingsprogram 2026 - 29
Juni	Partene melder behov for planmidler i Miljøpakkens handlingsprogram 2024 -27		
Juli			
August			
September	Oppstart av byggeplan for stasjonsområdet		
Oktober	Avtale med Bane NOR om delfinansiering av stasjonsområdet og Innherredsvegen		Kostnadsanslag for Innherredsvegen basert på byggeplan
November			
	Vedtak Miljøpakken HP-2024-27 i kommuner, fylke + godkjenning av staten	Vedtak Miljøpakkens HP-2025-28 i kommuner, fylke + godkjenning av staten	Vedtak av Miljøpakkens HP-2026-29 i kommuner, fylke + godkjenning av staten
Desember	Vedtatt reguleringsplan for stasjonsområdet	Vedtatt reguleringsplan for Innherredsvegen	

Notat

Til: Geir Aspenes

Fra: Bane NOR Utbygging v/ Stjørdal stasjon-prosjektet

Dato: 10.10.2025

Saksref.: 202514771

Finansieringsavtale for ny gang- og sykkelkulvert ved Stjørdal stasjon

Notatet har til hensikt å gi en oppdatering på prosjektet med særlig fokus på kostnader og risiko. Prosjektet er meldt inn og ligger i handlingsplanen til Miljøpakken. Notatet legges til grunn i en avtale mellom Stjørdal kommune og Bane NOR Utbygging om bygging av ny gang- og sykkelkulvert, da det er Stjørdal kommune som er ansvarlig overfor Miljøpakken.

Bakgrunn

Det skal utvikles et trygt, tilgjengelig, effektivt og fremtidsrettet kollektivknutepunkt for Stjørdal og regionen, slik at flere velger kollektivtransport på hele eller deler av reisen. Det skal bl.a. etableres en ny tverrforbindelse for gående og syklende på tvers av Stjørdal stasjon, iht. Byvekstavtalen.

Bane NOR Utbygging har igangsatt Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen (KTT), med mål om å doble antall avganger med lokaltog på strekningen Støren-Steinkjer innen utgangen av 2029. Ombygging av Stjørdal stasjon inngår i dette.

Det er inngått en samarbeidsavtale mellom Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune, Bane NOR, Jernbanedirektoratet (JDIR) og Statens vegvesen om utvikling av det lokale og regionale knutepunktet Stjørdal stasjonsområde. Bane NOR sin rolle i Samarbeidsavtalen er å prosjektere og bygge den nye tverrforbindelsen i forbindelse med ombygging av Stjørdal stasjon.

Prosjektstatus

Prosjektet KTT06 Stjørdal stasjon har ferdigstilt byggeplan, og fått investeringsbeslutning gjennom infrastrukturavtale 19 «flere tog på Trønderbanen» med JDIR. I tillegg er reguleringsplan for berørte arealer vedtatt, og rammetillatelse for bygging er gitt. Kontrakt for hovedarbeidene er forventet signert innen 14. november 2025, med påfølgende tilrigging og byggestart. Prosjektet skal være ferdigstilt november 2027. Prosjektet har et viktig grensesnitt mot gjenoppbygging av stasjonsbygget som vil pågå i samme periode, samt pågående områderegulering for stasjonsområdet.

Finansieringskilder

Styringsrammer knyttet til tverrforbindelsen ligger inne i handlingsplanen for Miljøpakken:

Tabell 1: finansieringskilder i 2025-kr

Prosjekt	Total	Kommentar
«Tverrforbindelsen sykkel, Stjørdal»	62,4	Ansvarlig etat er Stjørdal kommune. Behandles i programråd Miljøpakken for endelig vedtak, planlagt 6. november 2025.
«Stjørdal stasjon, tverrforbindelsen»	46,0	Bane NOR rapporterer til JDIR som part i byvekstavtalen, og trenger ikke fremmes som sak for programråd i Miljøpakken (finansiering til prosjektet gjennom infrastrukturavtale E13d).
Total:	108,4	

Momskompensasjon er ikke inkludert i styringsrammer for statlige prosjekter. Resterende finansiering av tverrforbindelsen og øvrig stasjonsombygging ivaretas i infrastrukturavtale E19 mellom Bane NOR og JDIR.

Oppdatert kostnadsestimat for gang- og sykkelkulvert

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.

Tabell 2: Oppdatert kostnadsestimat 2025-kr

Fagområde	Gjennomsnittlig tilbudspris 2025-kr	Knyttet til tverrforbindelse	Beskrivelse
Konstruksjon		48 193 513	Fratrekk spunt kommunal OV. Fratrekk teknisk rom. (182/1264m2)
Veg		5 495 546	2350/4490 m2 knyttet til gang- og sykkeltraseer + ombygging buss
Hydrologi og VA (BN)		975 000	25% av total VA
Elektro		1 800 000	Belysning rampe og kulvert, andel strømforsyning, kabler og rør
LARK og ARK		9 300 000	Rekkverk, midl. plattform, 25% av snøsmelt, 50% av grønt
Rigg og drift-påslag		44 %	Samme påslag som totalkontrakten
Entreprensekostnad		94 700 244	
Prosjektering	17 %	16 099 041	Faktisk prosjekteringskostnad
Byggherre	10 %	11 079 929	
Prosjektkostnad		121 879 214	
P50 fra forprosjekt		153 415 845	Indeksert 124 MNOK fra 2021-kr til 2025-kr*
Resulterende margin		31 536 631	26 %

*) SSB byggekostindeks Veganlegg i alt: endring fra 2021-2024, samt 3,8% prognose for 2025.

Prosjektkostnad angir faktisk mengde*pris fra innkomne tilbud samt påløpte prosjekteringskostnader, og inkluderer ingen marginer eller forventet kontraktsvekst.

Sett opp mot Tabell 1, får man følgende:

2025-kr	
E19-finansiering (Bane NOR)	45 015 845
hvorav disponibel margin	31 536 631

Total Bane NOR-finansiering på 45 MNOK er i samme størrelsesorden som foreslått Bane NOR-andel for P50 estimat i forprosjektet (37 MNOK 2021-kr). Det vurderes derfor at styringsrammer i handlingsplanen beholdes uendret.

Håndtering av risiko

Prinsippet for risikofordeling bør være at den parten som kan gjøre noe med risikoen, også eier kostnadskonsekvensene av den. Dette tilsier at Bane NOR v/ prosjektet bærer størst risiko som utøvende byggherre.

Det foreslås at Bane NOR v/prosjektet disponerer «disponibel margin» 31,5 MNOK, og bærer kostnadsrisiko i gjennomføringen. Slik forenkles sakshåndtering mot Miljøpakken. Dvs. at Miljøpakken belastes kun faktiske kostnader, opp til styringsrammen. Eventuelle gjenstående midler foreslås overført til andre prosjekter i Stjørdal.

Videre arbeid

Stjørdal kommune lager saksinnspill til programråd 6. november basert på dette notatet, og lager utkast til en avtale mellom Stjørdal kommune og Bane NOR.

Bane NOR involveres ved behov i videre saksbehandling mot Miljøpakken.

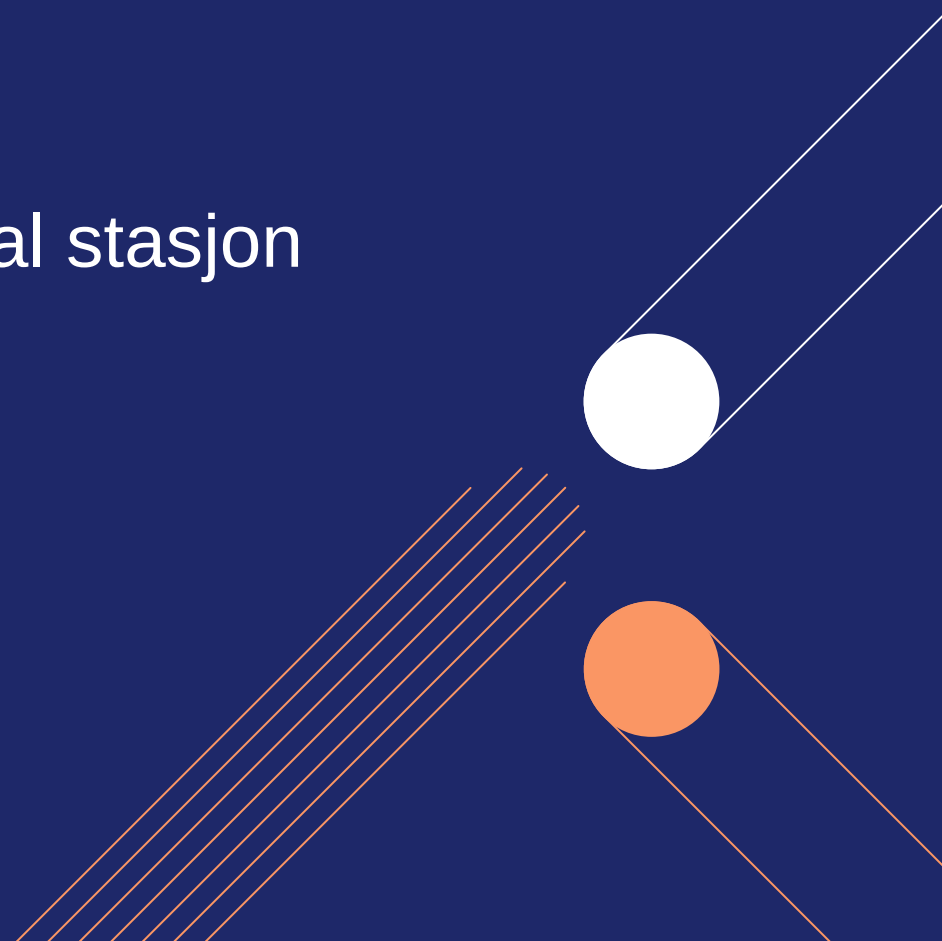
05. juni 2024 – Vegard Storvold, prosjektleder

Ny tverrforbindelse Stjørdal stasjon

Innhold

- Historikk
- Planstatus
- Utforming ramper og kulvert
- Eksisterende og fremtidig driftssituasjon knutepunkt

Med forbehold om endringer i fremdrift og løsninger.



Historikk

Bane NOR mottok i 2021 bestilling fra Jernbanedirektoratet om å planlegge for flere tog på Trønderbanen. Stjørdal stasjon inngår som et tiltak for å oppnå dette. Ombygging av Stjørdal stasjon er også en brikke i planlagt knutepunktsutvikling, som blant annet inkluderer etablering av en ny tverrforbindelse for gang og sykkel øst/vest på stasjonen. Dette er også omtalt i Byvekstavtalen.

Det er inngått en samarbeidsavtale mellom Stjørdal kommune, Trøndelag 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.

Det er satt sammen en arbeidsgruppe med partene i samarbeidsavtalen som har jobbet frem alternative rampe- og kulvertløsninger. Styringsgruppen i samarbeidsavtalen har mottatt grunnlag og tatt beslutninger.

Arbeidet har vært koordinert med områdereguleringsplan.

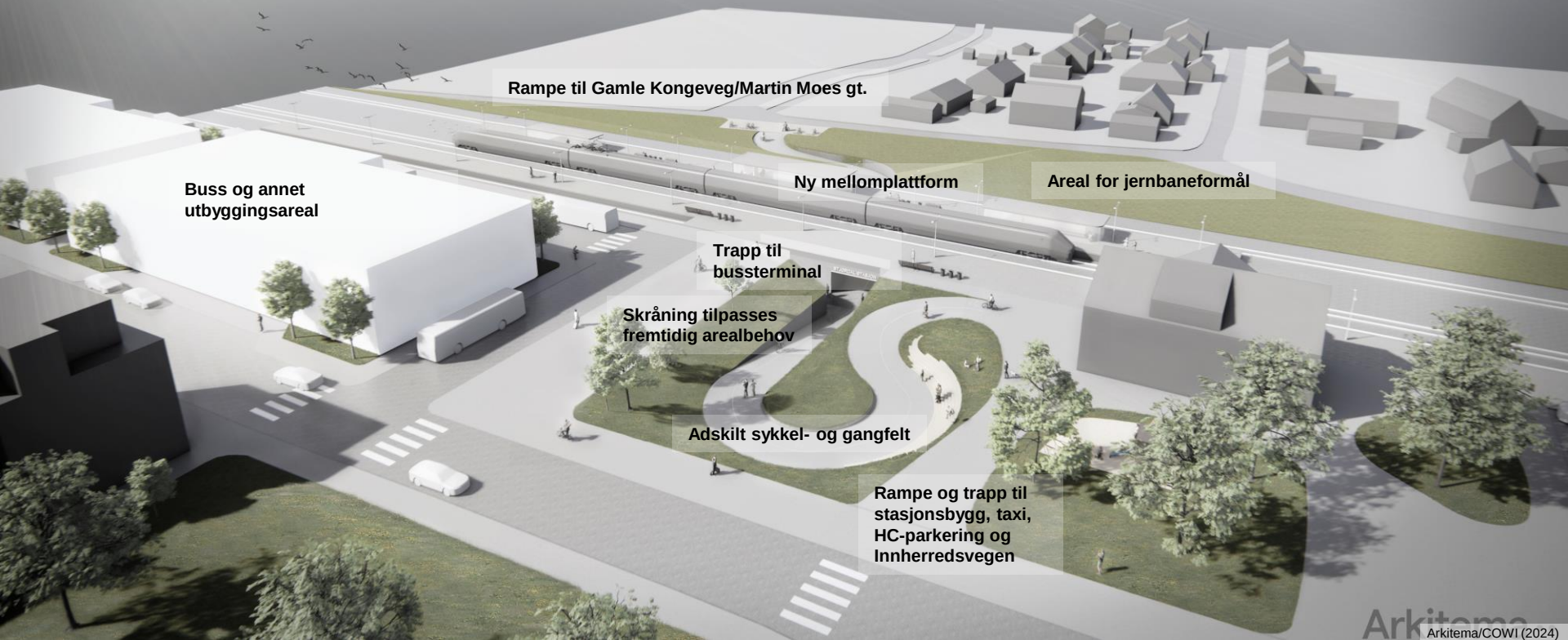


Planstatus

- Detaljreguleringsplan for spor, ramper og kulvert ble vedtatt i juni 2023
- Bane NOR Utbygging har startet detaljprosjektering av konkurransegrunnlag. Løsning for rampe og kulvert fikk tilslutning i Styringsgruppemøte 15.02.24
- Gjennomført erverv av tomt (oransje markering)
- Planlagt byggestart april 2026, ferdigstilling september 2027



Oversiktsbilde stasjonsområde



Rampeutforming på østsiden

Rampen skiller syklende og gående, og har tilstrekkelig bredde for sykkelfelt iht. veinormen. Av hensyn til arealbruk vil kurver og graderter avvike fra normkrav til sykkelvei, men er vurdert å være akseptabelt av SVV.

Rampen vil være universelt utformet i gangfeltet, med bl.a. repos og håndløpere.

Terreng over grunnvannstand skrås for å oppnå mest mulig åpenhet og integrering i øvrig byrom. Skråning mot sør tilpasses fremtidig bussterminalløsning som besluttet i pågående områdereguleringsplan.

Rampen avsluttes i nærhet av stasjonsbygget og stasjonsparken, samt fremtidig taxi og HC-parkering nord for stasjonsbygget. Gang- og sykkelfelt videreføres ut til planlagt ny sykkelvei i Innherredsveien. Ekstra trappetilkomster mot Innherredsvegen/Ole Vigs gate og til buss i sør sikrer god flyt for gående.

Ramper, trapper og kulvert bygges med snøsmelteanlegg, og det dimensjoneres følgelig ikke for kjøring med store brøytemaskiner.

Bredde: 6 meter

Lengde: 80 m



Arkitema/COWI (2024)



Arkitema/COWI (2024)

Kulvert

Gang og sykkelfelt videreføres inn i kulverten, og bredden økes noe. Vegger avrundes inn mot trappetilkomster og heis, for å gi bedre plass og oversikt. Rekkverk videreføres også et stykke inn i kulvert, med en åpning på midten ved trapp- og heisadkomst til mellomplattform.

Tekniske rom vil etableres i tilknytning til kulvert og trappetilkomsten på østsiden.

Overflater er tenkt glatte, med en kombinasjon av kunst og konvensjonell voksbehandling som tiltak mot graffiti.

Bredde: 6,5 m

Høyde: min. 2,85 m

Lengde: 47 m



Arkitema/COWI (2024)



Arkitema/COWI (2024)

Rampeutforming på vestsiden

Fall i terrenget tillater en forholdsvis kort og rett rampe, og gir en oversiktlig og effektiv kobling til Gamle Kongeveg og Martin Moes gate. Avslutningen passer godt med fremtidige utviklingsplaner på vestsiden av stasjonen. Her planlegges det for god kapasitet for sykkelparkering.

Bredde: 6,5 m

Lengde: 44 m



Eksisterende driftssituasjon østside

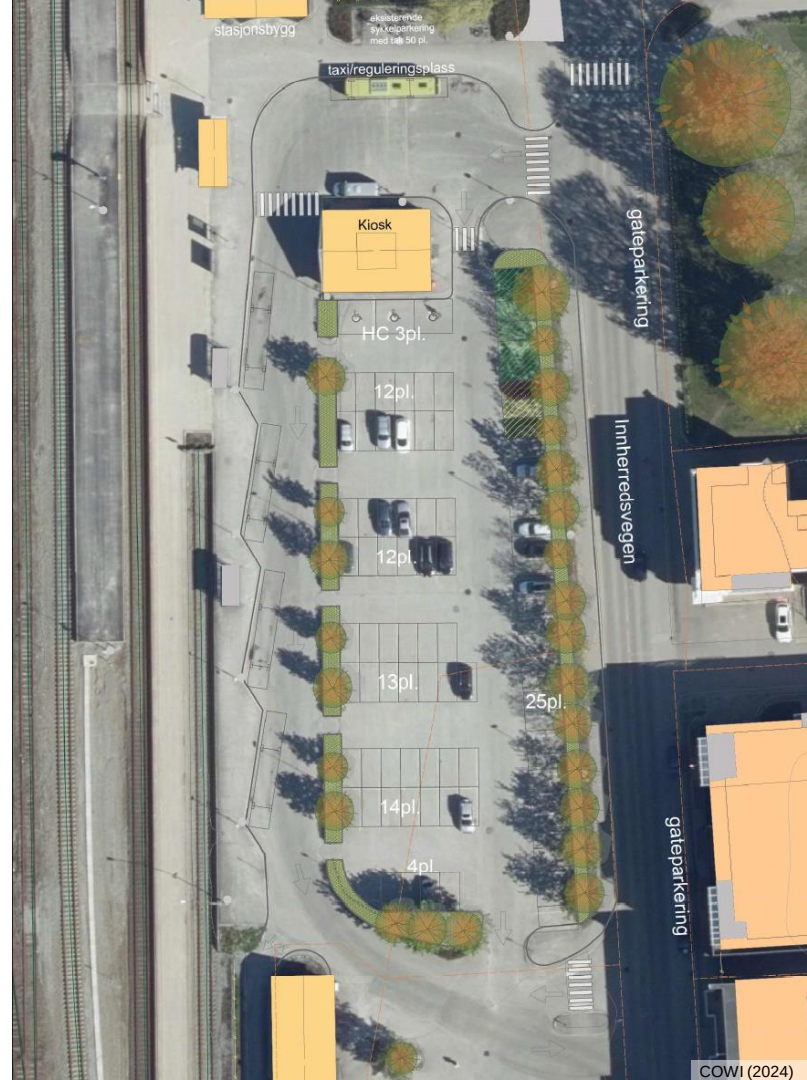
Langs hovedplattformen på Stjørdal stasjon er det i dag fire bussholdeplasser. Taxiholdeplass i nord benyttes også til korttidsregulering av buss. Området nord for stasjonsbygget, «Stasjonstomta», benyttes til langtidsregulering.

På arealet mellom bussholdeplassen og Innherredsvegen er det etablert 91 parkeringsplasser.

Ved stasjonsbygget er det 50 sykkelparkeringer under tak.

Adkomst med kjøretøy til bussholdeplass, taxiholdeplass og parkering foregår via en avkjørsel fra Innherredsvegen nord for parkeringsplassen. Her er det kun tillatt med innkjøring. Utkjøring fra området skjer via avkjørselen fra Innherredsvegen sør for parkeringsplassen. Her er innkjøring til bensinstasjonen og det private parkeringsområde ved trafikkskolen også tillatt.

Deler av gateparkering i Innherredsvegen er planlagt avviklet pga. konflikt med bussens svingbevegelser.



Driftssituasjon 2027 østside

Ny tverrrforbindelse vil komme i konflikt med noe av dagens areal for buss, taxi og parkering. Området er tenkt utviklet videre i forlengelse av en godkjent områderegulering, men det forventes at funksjoner i en periode etter endte anleggsarbeider i 2027 må opprettholdes med en midlertidig løsning for området.

Planlagt løsning ivaretar dagens funksjoner på en tilfredsstillende måte, innenfor dagens knutepunktsareal og uten behov for store ombygginger utover ny innkjøring fra Innherredsvegen. Antall parkeringsplasser reduseres fra 91 til 72. Det sees på løsninger for å erstatte disse parkeringsplassene på jernbanearealet på vestsiden av stasjonen.

Sykkelparkering utvides og tilpasses rampen og gang- og sykkelfeltet ut i Innherredsvegen.

Det etableres ny innkjøring i nord, mens eksisterende utkjøring i sør beholdes som i dag.

Løsningen forutsetter at dagens gateparkering i Innherredsvegen ved busstasjonen avvikles, til fordel for kortidsregulering for buss og kiss'n ride/korttidsparkering.



Mobilitetstilbudet i Trondheim

Tilleggsutredning

Sammendrag	2
1.1 Oppdraget.....	3
2. Prioritering av kundegrupper.....	4
2.1 Reisetidspunkt og reisebehov	5
2.2 Konklusjon prioriteringer	9
3. Alternativene	10
3.1 Tilskudd på 200 millioner.....	11
3.2 Tilskudd på 500 millioner.....	14
3.3 Minusalternativet.....	17
3.4 Optimalisering og nullalternativet og plussalternativet	23
4. Opsjoner – muligheter og utfordringer	24
4.1 Konkurransen, rekruttering og anskaffelse av materiell	26
4.2 Opsjonsmuligheter	27
4.3 Risiko for kø, kork og kaos – og endring av reisevaner.....	28
5. Optimalisering mellom null- og plussalternativet	29
6. Oppsummering	29
7. Konklusjon	31

Sammendrag

AtB har det siste året utredet tre alternativer for det kommende mobilitetsanbudet fra 2029. Alternativene representerer ulike ambisjonsnivåer, med tilhørende ulik kostnadsramme. På bakgrunn av usikre økonomiske rammer, har Trøndelag fylkeskommune bedt AtB om å utrede flere alternative mobilitetstilbud. Dersom fylkeskommunen blir eneste tilskuddsyter, vil et tilskudd å 200 millioner kroner gi et svært begrenset tilbud, hovedsakelig rettet mot lovpålagt skoleskyss. Det andre alternativet viser et mobilitetstilbud med et tilskudd på 500 millioner kroner. Dette vil gi noe bedre dekning, men det vil ha lav frekvens og et begrenset tilbud utenfor rush. Disse alternativene innebærer så lav frekvens, at AtB foreslår å legge ned metronettverket og heller tilbakeføre det radielle linjesystemet, som før 2019.

Det tredje alternativet, *minusalternativet*, ble presentert i AtBs hovedutredning fra september 2025¹, men er i denne tilleggsutredningen bearbeidet. Minusalternativet innebærer en reduksjon på om lag 34 prosent sammenlignet med dagens nivå, og vil særlig ramme perifere områder og grupper med reisebehov utenom rushtid. Minusalternativet innebærer at dagens ramme videreføres uten økning, og vil ved forventet kostnadsvekst føre til betydelige kutt i rutetilbudet. Dette svekker nettverksmodellen og kan øke sosiale forskjeller.

Nullalternativet og plussalternativet er også presentert i hovedutredningen. Nullalternativet gir et minimumstilbud, som kan være utilstrekkelig for å nå nullvekstmålet hvis en stor andel går og sykler. Plussalternativet innebærer en satsing på økt frekvens, nye linjer og styrking av metronettverket, spesielt i bydeler med lav kollektivandel. Dette alternativet gir de beste forutsetningene for å nå nullvekstmålet og støtte byutviklingen, men krever større økonomiske ressurser. Det pågår nå et arbeid hvor disse alternativene optimaliseres, slik at de tilpasses infrastrukturen som vegeierne bygger frem til 2029.

Utredningen drøfter juridiske og praktiske utfordringer knyttet til bruk av opsjoner i anbudskontrakter, samt erfaringer fra andre fylker. Det foreslås en modell der tilbudet kan bygges ut trinnvis gjennom opsjonspakker, med en grunnpakke tilsvarende minusalternativet og gradvis oppskalering mot nullalternativet og plussalternativet. Dette gir fleksibilitet, men krever tydelige rammer og frister for utløsning av opsjoner. Det vil ikke være realistisk å utvide tilbudet med opsjoner fra et tilbud med verdi på 200 millioner, da de ulike mobilitetstilbudene har svært ulike karakter og rutenettet vil ha radielle linjer i alternativene på 200- og 500 millioner, mens det fra og med minusalternativet innføres et metronettverk.

Avslutningsvis understrekes det at økonomien vil være avgjørende for hvilke tiltak som kan realiseres. For å sikre tilstrekkelig kapasitet og attraktivitet anbefales fortsatt plussalternativet, men utredningen gir et nyansert beslutningsgrunnlag dersom det ikke er rom for økte rammer. Målet er å bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet og sikre et bærekraftig, tilgjengelig og sosialt rettferdig mobilitetstilbud for hele Trondheim.

Utredningen er gjennomført på kort tid og bygger på grove anslag, noe som gir usikkerhet rundt kostnader og effekter, og må utredes nærmere dersom noen av alternativene skal iverksettes.

¹ Hovedutvalg for samferdsel (sak 60/25) [Mobilitetstilbudet i Trondheimsområdet fra 2029](#)

Bakgrunn

AtB har det siste året utredet tre alternativet for det kommende mobilitetsanbudet fra 2029. Alternativene representerer ulike ambisjonsnivåer, med tilhørende ulik kostnadsramme.

Minusalternativet innebærer at dagens økonomiske ramme videreføres uten økning. Det er risiko for at kontraktsprisene vil øke betydelig fra 2029. Dersom kostnadene øker, vil dette alternativet føre til betydelige kutt i rutetilbudet. Dette vil svekke nettverksmodellen og redusere kollektivtilbudet i hele byen, noe som igjen kan føre til økte sosiale forskjeller og et dårligere tilbud for innbyggerne. Minusalternativet gjør det ikke mulig å oppnå nullvekstmålet. Minusalternativet har ikke økonomisk handlingsrom til å understøtte ønsket byutvikling. Sett opp mot prognosene for passasjervekst vil minusalternativet gi kapasitetsproblemer utover 2030-tallet. Bilrestriktive tiltak vil forsterke denne problemstillingen. Alternativet vil heller ikke oppleves som et attraktivt alternativ til bil for fritidsreiser.

Nullalternativet legger opp til en moderat økning i kollektivtilbudet. Dette innebærer blant annet forlengelse og omlegging av enkelte linjer, samt økt frekvens på utvalgte ruter. Nullalternativet gir et minimumstilbud, og nullvekstmålet for biltrafikk kan nås dersom langt flere også velger å gå eller sykle. Likevel kan dette alternativet være tilstrekkelig for å nå alle politiske mål, spesielt hvis befolkningsveksten blir høyere enn forventet, eventuelt kan det kreves svært sterke bilrestriktive tiltak.

Plussalternativet innebærer en styrking av kollektivtilbudet. Her satses det på økt frekvens, etablering av en ny tverrlinje og en generell styrking av metronettverket. Det legges særlig vekt på å forbedre tilbudet i bydeler med lav kollektivandel, spesielt i øst og sør. Plussalternativet gir de beste forutsetningene for å nå nullvekstmålet og støtte opp under byutviklingen, men krever større økonomisk handlingsrom og investeringer enn de andre alternativene.

Byvekstavtalen for trondheimsområdet utløper i 2029, samme år som innføringen av AtBs nye mobilitetsanbud. Forhandling av ny byvekstavtale er ikke påbegynt, hvilket innebærer at finanseringen av det kommende mobilitetsanbudet ikke er avklart. I mangel av en signert byvekstavtale på kunngjøringstidspunktet for anbudet «Mobilitetstilbudet i Trondheim 2029» løper fylkeskommunen en stor økonomisk risiko for tilskudd til kollektivtrafikken for perioden 2029-2039. Et økt tilskuddskrav utover dagens 200 MNOK/år vil påvirke andre sider av fylkeskommunens tjenestetilbud, og for et slikt utfall hvor fylkeskommunen blir eneste tilskuddsyter vil innbyggerne i Trondheim få et kollektivtilbud som på ingen måter innfrir dagens etablerte reiseomfang. På bakgrunn av den usikre økonomiske situasjonen har TRFK bedt AtB om å utrede hvilket mobilitetstilbud som kan realiseres hvis TRFK er den eneste finansieringskilden.

1.1 Oppdraget

AtB har, med bakgrunn i avsnittene over, fått i oppdrag å utrede et mobilitetstilbud med en kostnad på 200 millioner. Rammen på 200 MNOK skal også inkludere AtBs administrasjonskostnader. AtB skal gjøre en vurdering av hvilke reiser/strekninger som bør prioriteres. Oppdraget forutsetter tett samarbeid med fylkeskommunen og Trondheim kommune. Under et samarbeidsmøte med partene foreslo kommunen at AtB også utreder et tilbud på 500 MNOK. Ved å utsette byggingen av Byåstunnelen og Johan Tillers veg kan 300 MNOK frigjøres.

I tillegg skal det foreslås en trinnvis oppskalering av tilbudet, inndelt i pakker (opsjoner) fra en grunnproduksjon. Dersom alle opsjoner løses ut på sikt, skal tilbudet ivareta nullvekstmålet. AtB skal også jobbe med optimalisering og prioritering på tvers av null- og plussalternativet. Det samlede tilbudet skal bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet.

I arbeidet med dette oppdraget er det kun sett på Trondheim jamfør ny geografisk inndeling av kontraktene fra 2029. Melhus, Malvik og Stjørdal som ligger delvis i dagens kontrakt for Stor-Trondheim holdes utenfor, selv om disse også i stor grad finansieres av miljøpakkemidler.

Tilleggsutredningen er gjennomført med svært kort tidsfrist. Flere vurderinger er basert på grove anslag og forenklete beregninger. Dette gir betydelig usikkerhet knyttet til både kostnadsnivå, effektpotensial og gjennomførbarhet for de ulike alternativene. I denne tilleggsutredningen presenterer AtB tre alternativer: 1) Tilskudd på 200 millioner, 2) tilskudd på 500 millioner og 3) minusalternativet – dagens tilbud redusert med kostnadsøkning. Det pågår samtidig et prioriteringsarbeid i samarbeid med Trondheim kommune og fylkeskommunen, der nullalternativet og plussalternativet justeres ut ifra mulige infrastrukturtiltak.

Tilleggsutredningen er ikke styrebehandlet hos AtB, og alle anbefalinger i utredningen er med forbehold om behandling i styre. Dersom man mot formodning beslutter å gå videre med ett eller flere av alternativene i tilleggsutredningen, må det igangsettes en langt mer grundig prosess.

2. Prioritering av kundegrupper

For å kunne planlegge et mobilitetstilbud som dekker de viktigste reisebehovene er det nødvendig med en prioritering av reisebehov og kundegrupper. Målet med prioriteringen er å gjøre det tydelig hvilke reisemål som må dekkes og hvilke som må vurderes nedprioritert. Prioriteringene tar hensyn til strategier og mål på nasjonalt og lokalt nivå, slik at mobilitetstilbudet kan bidra til å nå disse.

Tema som går igjen i strategiene, og som må hensyntas ved prioritering, er blant annet klimagassutslipp, nullutslipp, bærekraftig transport, trafiksikkerhet, menneskers mulighet til bevegelsesfrihet, sosial bærekraft, bolyst- og livskvalitet, næringsutvikling, balansert utbyggings- og bosettingsmønster og tilgjengelige byer og tettsted^{2 3 4 5 6 7}. Trondheimsområdet har i dag et mål om nullvekst i personbiltrafikken. **Uten en ny byvekstavtale med tilhørende finansiering, vil det ikke være mulig å nå et slikt mål.** I denne utredningen har det derfor ikke vært mulig å hensynta nullvekstmålet. For at kollektivtransporten skal bidra til å nå målene i de ulike strategiene, er det viktig å skille mellom nullvekstmålet og kollektivtransportens rolle i å styrke sosial og økonomisk bærekraft i samfunnet. I alternativene med lav økonomisk ramme blir kollektivtransportens samfunnsrolle særlig tydelig gjennom dens evne til å fremme sosial og økonomisk bærekraft ved å forbedre hverdagsmobiliteten. **For å prioritere dette vil et målrettet tilbud rettet mot de mest kritiske hverdagsreisene være avgjørende, hvor skoleelever prioriteres høyest.**

² Regjeringen (2024) [Meld. St. 14 \(2023–2024\)](#)

³ Trøndelag fylkeskommune (2018) [Trøndelagsplanen - Trøndelag fylkeskommune](#)

⁴ Trøndelag fylkeskommune (2021) [Samferdselsstrategi og organisering mot 2030 - Trøndelag fylkeskommune](#)

⁵ Regjeringen (2023) [Byvekstavtale for trondheimsområdet 2023-2029](#)

⁶ Trondheim kommune (2022) [Mobilitetsstrategi for Trondheim](#)

⁷ AtB (2023) [Veien videre – Strategi for AtB](#) (ikke publisert)

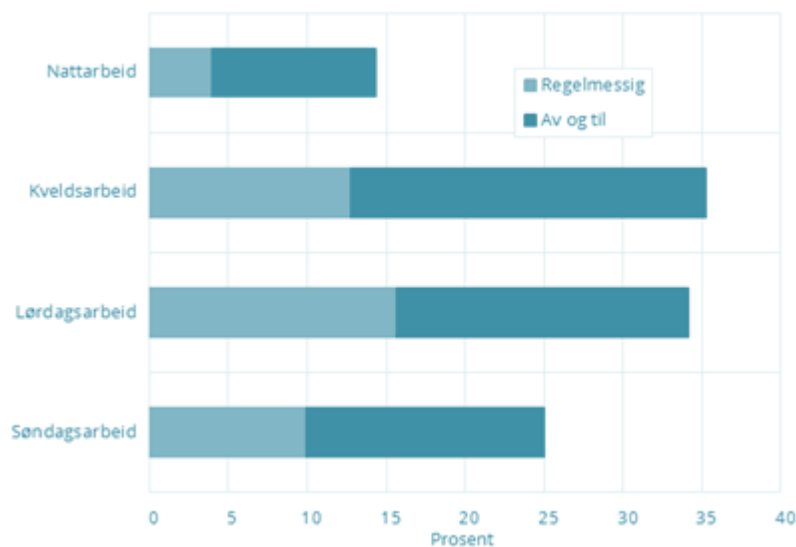
Skoleskyss er en lovpålagt oppgave som reguleres av «Lov om grunnskolen og den videregående opplæringa, opplæringsloven, av 17. juli 1998 nr. 61» med tilhørende forskrifter. Dette er altså et tilbud som må være tilgjengelig for skoleelever som har krav på dette og som derfor må prioriteres. Arbeidsreiser vurderes som nest viktigst.

2.1 Reisetidspunkt og reisebehov

Arbeidsreisen er mer kompleks enn skolereisen, da omtrent to tredjedeler av yrkesaktive jobber i det som kan omtales som «ordinær arbeidstid» (SSB definerer dette som mandag-fredag klokken 06-18), men en tredjedel av den yrkesaktive befolkningen jobber utenfor disse tidspunktene⁸. Dette er for eksempel bransjer som helse og omsorg, industri, service og restaurant, fabrikker og lignende. Disse kan ha en kombinasjon av ordinær arbeidstid og vakter på ettermiddag, helg og natt. Ungdom og studenter jobber i større grad ettermiddag og kveld i kombinasjon med utdanning.

I 2016 jobbet 10 prosent av de ansatte regelmessig på søndager, det vil si minst to søndager i løpet av en fireukersperiode. I tillegg jobbet 15 prosent på søndager av og til. Andelen som jobber søndager enten regelmessig eller av og til har vært stabil rundt 25 prosent de siste ti årene. Omtrent 15 prosent jobber lørdager regelmessig, mens omtrent 20 prosent jobber lørdag innimellom.

Figur 1. Andel ansatte (15-74 år) som jobber natt, kveld, lørdag og/eller søndag i hovedjobben, etter regularitet



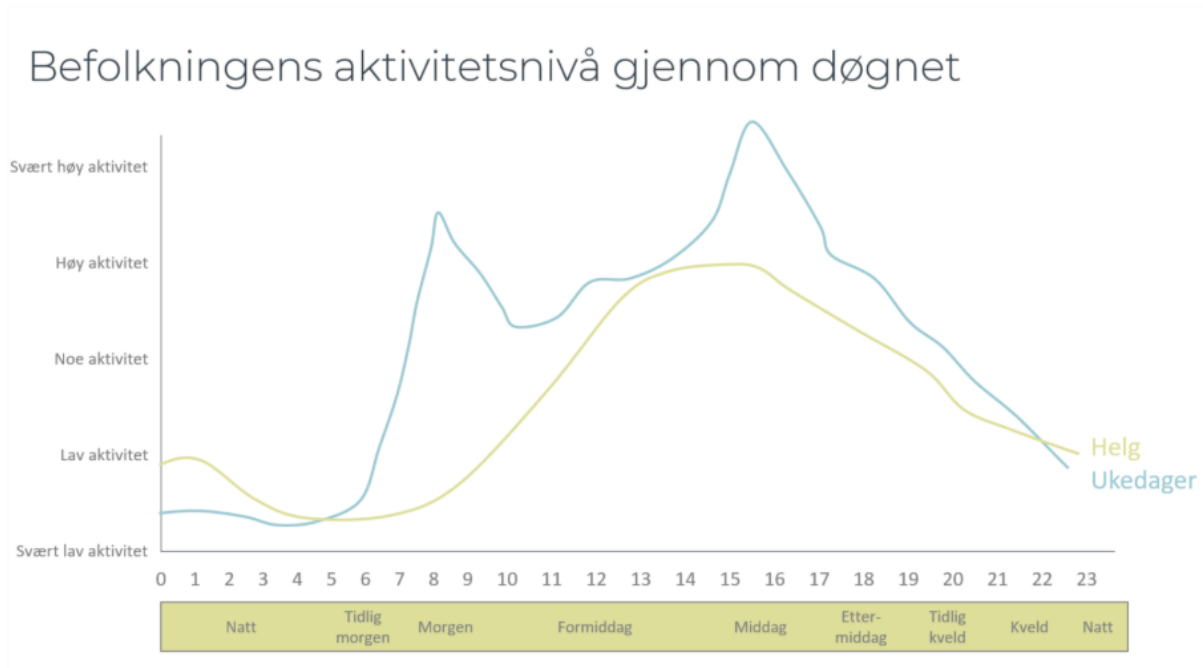
Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur 1 Andel ansatte som jobber utenfor normal arbeidstid, SSB

Når vi ser på aktivitetsnivået i befolkningen, hvor mange som er i bevegelse i befolkningen ved ulike tidspunkt i døgnet, ser vi tydelig når det største reisebehovet er. For hverdager ser vi at de vanligste tidspunktene for jobb og skole skiller seg ekstra ut, og mer jevn aktivitet midt på dagen. På ettermiddag går aktivitetsnivået sakte nedover fra kl. 17-18 og ut over kvelden. I helgene er

⁸ SSB (2014) [Ansatte etter arbeidstidsordninger](#)

aktivitetsnivået totalt sett lavere, og toppen er mye senere på dagen, rundt kl. 13-16. Dette forteller oss noe om volum av reiser gjennom døgnet.

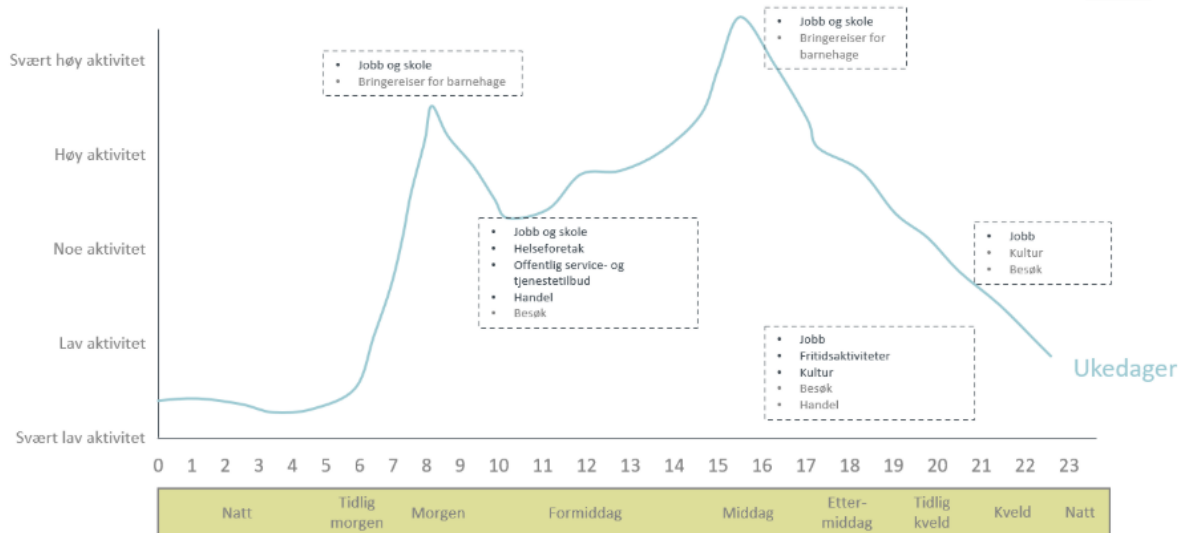


Figur 2 Befolkningens aktivitetsnivå gjennom døgnet, hverdag og helg, Telia.

Hvis vi setter på teoretiske bokser på hvilke typer reiser som foregår gjennom døgnet kan det bidra til å «forklare» aktivitetsnivåene. Det kan også hjelpe oss i planleggingen når vi må prioritere enkelte kundegrupper og deres behov.

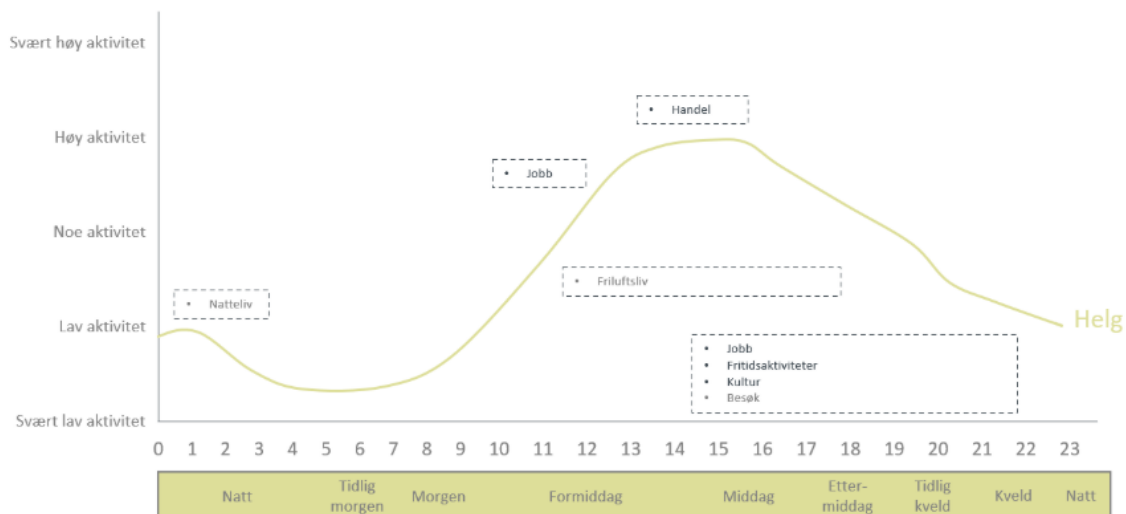
Figurene under illustrerer også at det ofte foregår mange ulike aktiviteter samtidig for flere grupper. Er det et kollektivtilbud fra boligområder til lokalsenter i tidsrommet 18-20, vil dette også dekke enkelte jobbreise, fritidsreise og kulturreise. Slik vil man ved å legge opp et tilbud i enkelte tidsrom dekke flere enn ett behov.

Befolkningens aktivitetsnivå gjennom døgnet



Figur 3 Befolkningens aktivitetsnivå – ukedager - gjennom døgnet, med reisebehov.

Befolkningens aktivitetsnivå gjennom døgnet



Figur 4 Befolkningens aktivitetsnivå - helg - gjennom døgnet, med reisebehov

Noen reisebehov er overlappende for gruppene, andre er unike. Mange har samme eller lignende behov, men de foregår på ulike tider eller ulike steder. Tabellen under kan være en veileder for typiske tidspunkt. Det vil være flere unntak, **men mobilitetstilbudet bør planlegges for de typiske tidspunkt, ikke unntakene.**

Tabell 1 Beskrivelse av typiske reisebehov, når og hvor de typisk foregår.

Reisebehov	Når	Hvor
Skole	Morgen (7-9) og middag (14-17)	Skolene
Fritid	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra formiddag (9-14) til kveld (21-23)	Lokalsenter, andre lokalsenter, idrettsparker og skoler
Kultur	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra middag (14-17) til kveld (21-23)	Lokalsenter, andre lokalsenter og skoler
Handel	Ukedager: middag (14-17) og ettermiddag (17-19) Helg: Fra formiddag (9-14, typisk fra kl. 10) til ettermiddag (14-17)	Lokalsenter, andre større lokalsenter, kjøpesenter, Trondheim
Studie (lokalt, dagpendling, ukependling)	Ukedager: Morgen (7-9) og middag (14-17). Ukependling: fredag rundt middag (14-17 og søndag store deler av dagen (14-21).	Studiesteder
Arbeid (lokalt, dagpendling, ukependling)	Ukedager: Hele døgnet avhengig av bransje. Mange morgen (7-9) og middag (14-17). Helsevesen typisk skift (7-15-21, eller tilsvarende). Butikk (10-18/21/22). Store variasjoner. Helg: helse og omsorg typisk skift (7-15-21, eller tilsvarende). Butikk (10-18/21/22). Store variasjoner. Ukependling: fredag rundt middag (14-17 og søndag store deler av dagen (14-21).	Lokalsenter, andre lokalsenter, helseforetak, større byer og industriområder
Offentlige service- og tjenestetilbud	I «normal arbeidstid», mellom morgen (7-9) og middag (14-17).	Lokalsenter, andre større byer
Helseforetak	I «normal arbeidstid», mellom morgen (7-9) og middag (14-17).	Lokalsenter, sykehus, eller nærmeste større by
Besøk	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra middag (14-17) til kveld (21-23)	Bydel til bydel, nabolag til nabolag
Reiseliv/turisme/arrangement	Ukedager: Fra middag (14-17) til kveld (21-23). Helg: Fra morgen (7-9) til kveld (21-23)	Turistattraksjoner, arrangementer, sentrum, holdeplass/stasjon/kai/flyplass
Marka	Ukedager: Etter jobb/skole (15-21) Helg: Fra morgen (7-9) til kveld (21-23)	Nasjonalparker, lokal utmark eller tilsvarende

2.2 Konklusjon prioriteringer

Basert på utredninger og overordnede mål, er det utarbeidet en prioriteringsrekkefølge vist under. Den gir grunnprinsipper for planlegging av tilbudet for de ulike tilskuddsnivåene.

Tabell 2: AtB's prioriteringsområder som resultat av målsetninger gitt i strategier og langsiktige planer for Trondheim, med søkelys på større grupperinger av type reiser.

Prioritering	Beskrivelse
1 Skoleskyss	Lovpålagt og nødvendig for at alle barn skal ha like muligheter til opplæring i skolesystemet – mest kritisk for samfunnet.
2 Sosial og økonomisk bærekraft	Arbeidsreiser og studentreiser er i definert som kritiske for at samfunnet skal fungere normalt. Arbeidsreiser utgjør et stort og konsentrert volum av reiser i Trondheim, og er en helt nødvendig del av de fleste sin hverdag. Studenter utgjør også et viktig volum av reiser og har ofte bare kollektiv som hovedtransportmiddel.
3	Fritidsreiser og arbeidsreiser utenfor rushtiden med mindre konsentrert reisevolum. Muligheten for kollektive fritidsreiser er viktige for en aktiv og sosial befolkning. I de samme periodene er det også en stor del av befolkningen som har behov for å komme seg til og fra jobb, men utgjør et mindre volum.
4 Nullvekst	I sammenheng med det økonomiske utgangspunktet i flere alternativ er nullvekstmålet lengre nede i prioriteringslisten. Det er ikke bærekraftig om dette målet skal muliggjøres på for stor bekostning av de andre målene. Den er derimot kritisk om samfunnet klarer å finansiere dette, ettersom den kan stilles bak internasjonale, nasjonale og regionale mål om bærekraftig miljø.
5 Alt ut over nullvekstmålet	Etter nullvekst vil ytterligere tiltak betraktelig øke attraktiviteten til kollektiv for at enda færre velger bil på sine reiser

I Trondheim i dag er det god flatedekning, der 90 prosent av befolkningen når et kollektivtilbud innenfor gangavstand, men med varierende frekvens⁹. De perifere områdene med lavere befolkningstetthet har naturlig lavere frekvens på tilbudet sitt. I sentrumsområdene og bydelsområdene er det stort sett høy frekvens i rushperioden. Omtrent 60 prosent av befolkningen i kommunen når en av de tre metrolinjene. Ved drastiske kutt i tilbudet er det de tetteste befolkede områdene med størst potensiale for kollektivkunder som vil bli prioritert etter at skoleskyssen er dekket.

Prioriteringene innebærer at skoleskyssen alltid sikres først. Når økonomien tillater mer enn grunnbehovet for skoleskyss, skal metrolinjer og sentrumslinjer prioriteres. Disse linjene betjener de mest sentrale kollektivkorridorene med høy konsentrasjon av arbeidsplasser og boliger, og dekker de viktigste arbeids- og studiestedene. Deretter prioriteres tverrlinjer som gir mulighet for reiser på tvers av byen.

En hovedutfordring med de foreslåtte prioriteringene er at kollektivsystemet ikke vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere passasjermengden som kreves for å nå en bærekraftig transportpolitikk – i

⁹ AtBs Bydelsanalyse del 1 – Kollektivtilbudets konkurransekraft (2025)

alle alternativer som ligger under nullvekstmålet (prioritet 4). Selv om alternativene med tilskuddsramme på 500 millioner kroner og minusalternativet delvis kan dekke dagens reisebehov innen sosial bærekraft, vil de ikke være nok til å håndtere veksten i reiser. Tvert imot kan de føre til en betydelig nedgang i kollektivreiser, noe som igjen kan øke privat bilbruk med negative konsekvenser for miljø, trafikk og arealbruk.

Minusalternativet bygger på at dagens økonomiske ramme ikke økes, og innebærer derfor en reduksjon i tilbudet på omtrent 34 prosent. På lang sikt kan dette gi et svært negativt bilde for bærekraftig utvikling. Nullvekstmålet er derfor fortsatt et viktig mål, selv om det i denne utredningen er prioritert lavt – som følge av det begrensede økonomiske handlingsrommet i de vurderte alternativene.

Trikketilbudet

Trikken utgjør en sentral del av nettverket i Trondheim, og er for enkelte områder i byen eneste kollektivtilbud. Samtidig er tilskuddet per passasjer er for trikken ca. to ganger høyere enn for busspassasjerene. Dette skyldes at det påløper driftskostnader med trikkedriften som finansieres eksplisitt, mens driftskostnader på fylkesvei og kommunal vei ikke belastes kollektivbudsjettene. For perioden 2026-2029 er det avsatt drøyt 300 MNOK til tiltak og oppgradering på trikken.

I et alternativ der det økonomiske handlingsrommet reduseres betraktelig, slik tilfellet er i alle alternativene som drøftes videre i dokumentet, er det nødvendig også å se trikketilbudet som en del av helheten. Basert på antall reisende sammenlignet med øvrige linjer i nettverket, samt andelen av reisende med trikk som har en akseptabel nærhet til busstilbud, er det foreløpig foreslått en avvikling av trikken og omfordeling av disse midlene til øvrig linjenett i flere av alternativene.

Samtidig er det ikke utredet om alternative kontraktsinnretninger for drift og vedlikehold av trikken kan bidra til å redusere tilskuddsbehovet.

3. Alternativene

Dette kapittelet drøfter ulike alternativer basert på varierende tilskuddsrammer, og utfyller utredningen Mobilitetstilbudet i Trondheims (heretter «hovedutredningen»¹⁰) beskrivelse av nullalternativet og plussalternativet. Vi ser nærmere på alternative rammer: 200 millioner kroner, 500 millioner kroner, samt nye vurderinger rundt et eventuelt minusalternativ. Hensikten er å belyse hvordan ulike nivåer av finansiering påvirker handlingsrommet, prioriteringer og forventet måloppnåelse. Kapittelet gir et grunnlag for å vurdere konsekvenser og strategiske valg under ulike økonomiske forutsetninger. Beskrivelse av alternativene og tilhørende forutsetninger følger av tabellen under.

Tabell 3 Forutsetninger i arbeidet

Tilskudd på 200 millioner – Grunnpakken	• nullvekstmålet nås ikke • trikken videreføres ikke
---	--

¹⁰ Hovedutvalg for samferdsel (sak 60/25) [Mobilitetstilbudet i Trondheimsområdet fra 2029](#)

	• risiko for kostnadsvekst på 34 prosent* • systemkostnader og AtBs administrasjonskostnader skal dekkes av tilskuddet • estimerte billettinntekter er tatt med i beregningene • AtBs kostnader til mobilitetstjenester og administrasjon som dekker tilbud i Trøndelag foruten Trondheim er tatt ut
Tilskudd på 500 millioner	• Nullvekstmålet nås ikke • trikken videreføres ikke • midler disponeres fra eksempelvis Johan Tillers veg og Byåstunnelen til kollektivtransport • risiko for kostnadsvekst på 34 prosent* • systemkostnader og AtBs administrasjonskostnader skal dekkes av tilskuddet • estimerte billettinntekter er tatt med i beregningene. • AtBs kostnader til mobilitetstjenester og administrasjon som dekker tilbud i Trøndelag foruten Trondheim er tatt ut
Minusalternativet	• flere alternativer, men trikken hvor trikken legges ned i ett av alternativene • risiko for kostnadsvekst på 34 prosent* • nullvekstmålet nås ikke
Nullscenario	• trikken består – kostnaden for dette holdes utenfor disse beregningene • risiko for kostnadsvekst på 34 prosent* • nullvekstmålet nås hvis flere sykler og går
Plussalternativet	• trikken består – kostnaden for dette holdes utenfor disse beregningene • risiko for kostnadsvekst på 34 prosent* • nullvekstmålet nås

**I utredningen Mobilitetstilbud i Trondheim (september 2025) ble kostnadsveksten oppgitt i intervaller tatt utgangspunkt i en kostnadsvekst på potensielt 34-50 prosent. Det er usikkert hvor stor kostnadsøkningen vil være. I tilleggsutredningen er det lagt opp til 34 prosent risiko, men det understrekes at veksten kan bli høyere. Dette gir et dårligere tilbud enn hva som er utredet her.*

3.1 Tilskudd på 200 millioner

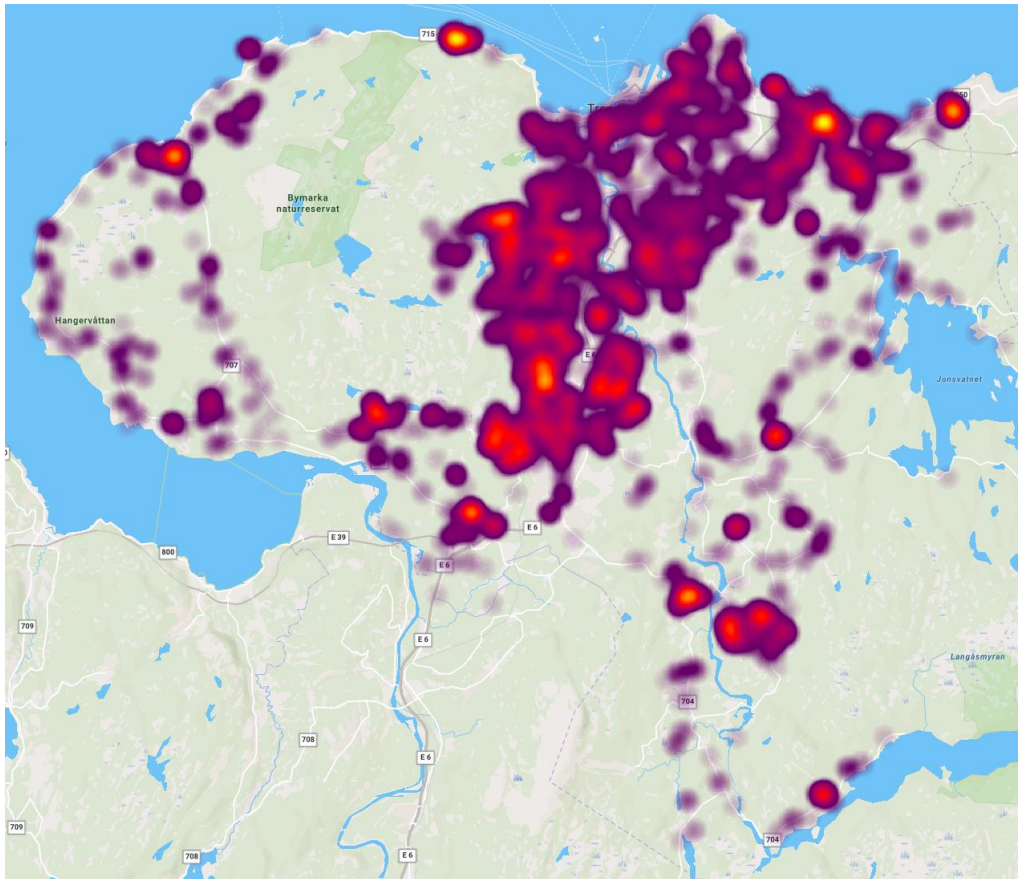
I dag dekkes skoleskyss av ordinær rutegående transport (linje 1 – 83), samt av åpne men rene skolelinjer (linjer på 200-serien). Det er ikke mulig å få fullstendig oversikt over hvilke ordinære linjer ulike elever tar i det rutegående tilbudet i Trondheim med bakgrunnen i tidsfrister for dette oppdraget. Skolelinjene er vist i figuren under.



Figur 5 Skolelinjer (200-serien) i Trondheim kommune i dag. Linjene dekker rurale områder, elever i andre områder er i dag henvist til det rutegående kollektivtilbudet.

Antall elever som har skoleskyssrett i Trondheim er en lav prosentandel av befolkningen i Trondheim kommune. Derimot utgjør de totalt sett omtrent den samme geografiske utbredelse som hele befolkningen gjør i utgangspunktet. Denne geografiske spredningen fører til en sentral utfordring med å tilby et kostnadseffektivt transportmiddel for alle elevene, ettersom en stor del av disse tar det normale rutetilbudet.

Det estimeres at skolelinjene dekker omtrent 13-20 prosent av elevmassen blant de med skoleskyssrett og som ikke tar annen transport enn buss. Variasjonen kommer av at det finnes ulike trafikkforhold ved gåavstander til holdeplass, samt ulike boforhold, og at bruksmengde av buss dermed kan variere i perioder. Basert på dette er det utredet hva de totale kostnader vil være om tilbudet for elever blir skalert opp, med en utfordrende geografisk spredning. Figuren under viser grovt hvordan elevene er spredt i Trondheim kommune.



Figur 6 Tetthetskart over skoleelever i trinn 1-10 i grunnskole og 1-3 i videregående skole i Trondheim kommune.

I dagens kontrakt utgjør vognkostnaden omkring 20 prosent av det totale tilbudet. I et tilbud der enkelte avganger skal kjøres til samme tidspunkt gjennom dagen, vil vognkostnaden utgjøre en større del av den totale driftskostnaden enn i dagens kontrakt.

På bakgrunn av flere av disse faktorene er det usikkert om et tilskudd på 200 millioner er nok til å dekke skoleskyss for elever i Trondheim. I dette alternativet er det kun elever som vil få tilbud om skoleskyss, som betyr at den øvrige delen av befolkningen ikke vil kunne benytte kollektivtilbudet. Med dette tilskuddsnivået vil dagens normer for skoleskyss bli utfordret, man må muligens tillate at elevene går lenger for å komme til transportmidlet og det kan bli lenger ventetid før og etter skoletid.

Særlig reisetid blir utfordret med trolig lengre busslinjer som skal samle opp flere elever på turen, samt at skolene må tilpasse start- og sluttidspunkt for alle trinn på skolen. Småtrinnene, som har kortere dager enn mellomtrinnene og ungdomsskolen, kan muligens måtte vente på samme avgangstid som de eldre trinnene. Igjen medfører det at det er behov for utvidet SFO-ordning eller behov for flere vakter på skolen for småtrinnene.

Dersom situasjonen skulle oppstå der skolelinjene blir det eneste kollektive transporttilbudet i Trondheim, må øvrige reisende måtte finne andre måter å komme seg rundt på – som bil, sykkel eller gange. Hvis skolelinjene samtidig er åpne for alle, vil bussene sannsynligvis også bli brukt av arbeidsreisende og studenter som ikke har andre alternativer.

Dette kan føre til at øvrige reisende fortrenger elever med rett til skoleskyss, og at elever dermed ikke får plass. AtB vil i en slik situasjon ikke kunne sikre den lovpålagte skoleskyssen. For å sikre

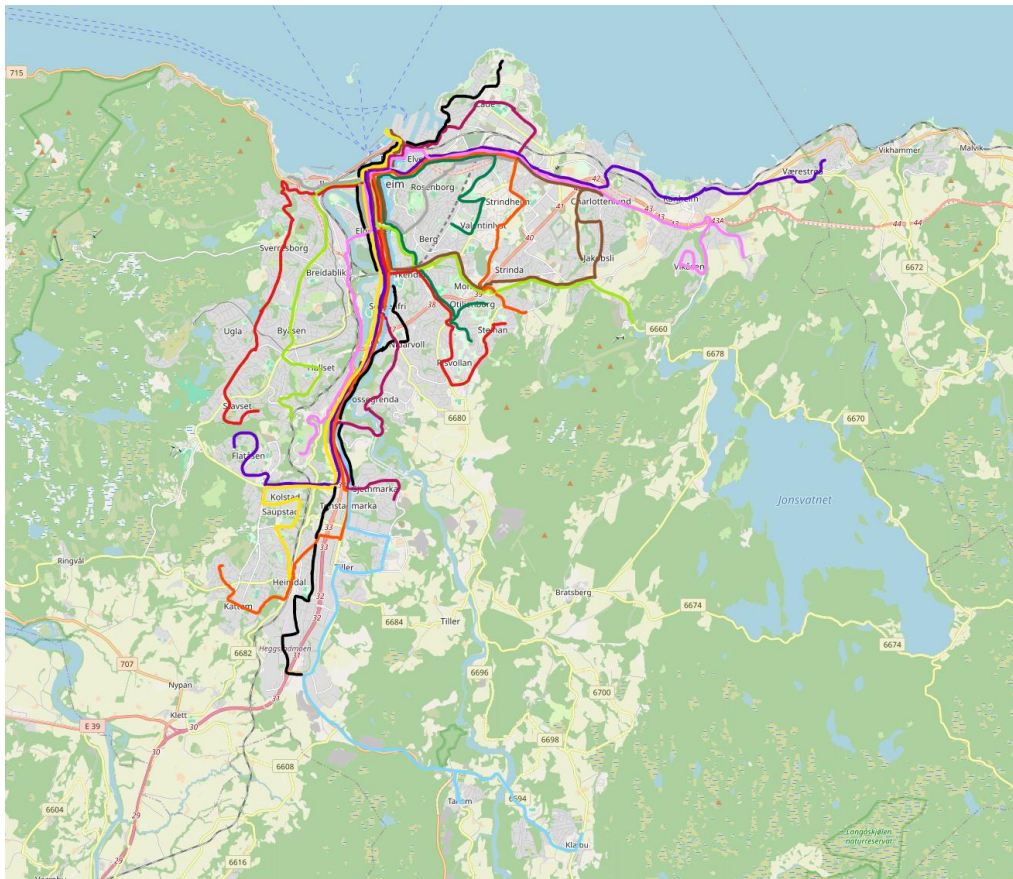
lovpålagt skoleskys, anbefales det derfor at skolelinjene holdes lukket for øvrige reisende. Konsekvensen av dette er at man ikke vil ha et åpent kollektivtilbud i Trondheim – kun lukket skoleskys.

3.2 Tilskudd på 500 millioner

I dette alternativet forutsettes det at skoleskysen fra 200-alternativet videreføres, og at den fortsatt er lukket for å sikre tilstrekkelig kapasitet til lovpålagt skoleskys.

Trondheim gikk i 2019 over til et metronettverk der frekvens er avgjørende for at modellen skal fungere. Med en tilskuddsramme på 500 MNOK blir frekvensen så lav at det ikke er mulig å opprettholde et fungerende metronettverk. Det anbefales derfor å gjenoppta linjenettet fra før 2019, med radielle linjer til og fra sentrum, slik at flest mulig får direkte forbindelse til sentrum.

Linjene er valgt for å gi størst mulig flatedekning, men med vesentlig redusert frekvens. En jevn fordeling er prioritert for å unngå store kvalitetsforskjeller i kollektivtilbudet, da dette kan påvirke sosiale forskjeller, boligmarkedet og transportkostnader.



Figur 7 Foreslått linjekart. Linjer fra før 2019 gjenopptas.

Alternativet prioriterer i størst mulig grad arbeids- og studiereiser, særlig til områder i Trondheim sentrum. Områder som i dag er lett tilgjengelige med bil eller har god parkeringskapasitet, er ikke prioritert. Tilbudet gir et absolutt minimum i rushperioder, noe som vil føre til stor trengsel og frakjøring av passasjerer. Dette vil ha en avvisende effekt både på eksisterende og potensielle kunder. Salget av periodebilletter vil sannsynligvis reduseres betydelig. Åpningstiden for tilbudet blir

kortere enn i dag, og gir ikke et tilstrekkelig tilbud utenfor rush. Alternativet medfører at det ikke er et kollektivtilbud i helger.

Tabell 4 Oversikt linjer, frekvens og antall avganger per uke

Linje	Beskrivelse	Frekvens	Antall avganger per uke
1	Strindheim – Haakon VII's gt – Dora – TS – Fossegrenda – Sjetnmarka	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
2	Sæterbakken – Dragvoll – Voll – Høgskoleringen – Kongens gt. – Ila – Hallset – Buenget	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
3	Værestrøa – Ranheim – Strindheim – Innherredsvegen – Solsiden – sentrum – Studsamf. – Tonstadkrysset – Flatåsen	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
4	Reppe – Vikåsen – Skovgård – Strindheim – Innherredsvegen – TS – St. Olavs – Selsbakk – Romolslia	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
5	Risvollan – Hoeggen – Lerkendal – Kongens gt – Ila – Vestoppfarten – Sverresborg – Dalgård – Stavset	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
6	Lohove – Voll – Brøsetvegen – Strindheim – Solsiden – sentrum – Studsamf. – Tonstadkrysset – Tillerterminalen – Heimdal S – Kattemsentret – Lund – Lundåsen	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
7	Strinda VGS – Tyholt – Persaunet leir – Dalen hageby – Solsiden – Høgskoleringen – Nardokrysset – Othilienborg – Vestlia	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
8	Strindheim – Skovgård – Hørlocks v. – Brundalen – Charlottenlund – Stokkhaugen – Moholt –	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340

	Lerkendal – sentrum – TS - Pirbadet		
9	Klæbu – Tillerringen – Studsamf. – sentrum – TS - Hurtigbåtterminalen	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
10	Heimdal S – Saupstadringen – Studsamf. – sentrum – TS - Pirbadet	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
11	Ilsvika – sentrum – Singsaker - Strindheim	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340
12	Sandmoen – Heggstadmoen – Vestre Rosten – Tonstadkrysset – Sluppen – Siemens – Studsamf. – sentrum – TS – Dora – Ladehammeren - Østmarka	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/-/ Søndag: -/-/-	340

Alternativet gir 4080 avganger fordelt på alle de ordinære linjene per uke. Per oktober 2025 kjøres det 27 840 avganger per normaluke. Alternativet utgjør omtrent 20 prosent av dagens produksjon i rutetimer og rutekilometer (foruten de lukkede skolelinjeavgangene).

Alternativet støtter ikke opp om Trondheim kommunes byutviklingsstrategi, eller planlagt utbygging i byen. Eksempelvis er det kun en linje som dekker Håkon VII's gate med lav frekvens. Dette er ikke i tråd med den kapasiteten som behøves. Tilbudet vil være så svakt at byutviklingen heller bør fokusere på økt bilkjøring for å dekke befolkningens transportbehov.

Alternativet vil ikke gjøre det mulig å oppnå nullvekstmålet, og vil kun gi et absolutt minimumstilbud primært rettet mot arbeidsreiser og studentreiser. Dette minimumstilbudet vil ikke være tilstrekkelig for å ivareta dagens reisende, hverken i rush eller utenom rush. Tilbudet vil ikke være tilpasset arbeidsreiser utenom «ordinær» arbeidstid. Dette vil særlig ramme arbeidsplasser som eksempelvis St. Olavs hospital. Tilbudet til fritidsreiser vil være tilnærmet ikke-eksisterende.

Andre utfordringer som følger av alternativet:

- **Det vil være utfordrende for operatør å tilby hele stillinger:** Dette tilskuddsnivået, kombinert med behovet for å prioritere arbeidsreiser i rushtiden, innebærer at sjåførenes arbeidstid i større grad må konsentreres om en fordeling mellom morgen- og ettermiddagsrush. Dette medfører en økt andel deltskift og deltidsstillinger, siden produksjonen utenom rushtid er lav sammenlignet med rushtilbudet.
- **Utfordrende å rekruttere sjåførere:** Som følge av punktet over blir det mer krevende å rekruttere og beholde sjåførere, ettersom deltidsstillinger ofte ikke gir tilstrekkelig grunnlag for en stabil og konkurransedyktig årslønn. Mange sjåførere ønsker heltidsarbeid for å sikre

forutsigbar inntekt og arbeidstid, men den store variasjonen i etterspørsel mellom rush og normaltid begrenser muligheten til å tilby dette.

- **Vil gjøre anbudet mindre attraktivt:** Slike rammebetingelser gjør det mindre attraktivt for operatørselskap å gi tilbud, ettersom en høy andel deltidsstillinger og store variasjoner i produksjonen mellom rush og normaltid gir utfordringer med effektiv ressursutnyttelse. Det vil være rimelig å forvente at aktuelle tilbydere vil risikoprise tilgang på stabil arbeidskraft.
- **Etablert infrastruktur blir overflødig:** Alternativet medfører også at etablert infrastruktur i dagens metronettverk, som for eksempel knute- og omstigningspunkt som Tonstadkrysset, Tillerterminalen og Strindheim, blir overflødige. Linjene fortsetter å betjene byttepunktene, men da som holdeplasser på ruten. Det legges ikke opp til planlagte overganger på disse punktene.
- **Behov for ny og tilpasset infrastruktur:** Å gå tilbake til den gamle rutestrukturen kan gi behov for ny infrastruktur, for eksempel for å håndtere at bussene kan snu i sentrum eller lignende.

3.3 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.

Kostnadene er forventet å øke med 34-50 prosent i neste anbud, hvilket innebærer et betydelig svekket kollektivtilbud. I denne utredningen presenteres et scenario der kostnadsveksten er 34 prosent, men det er en risiko for at dette kan være et lavt anslag. Høyere kostnadsvekst gir i så fall ytterligere kutt i tilbudet. Nettverksmodellen svekkes da i så stor grad at hele nettverkssystemet må ses på nytt.

I denne utredningen er det sett på to retninger innenfor minusalternativet:

1. **Nedjustering i produksjon tilsvarende sommertilbud hele året** (konsekvensene av dette presenteres i hovedutredningen).
2. **Følge prioriteringstabellen presentert i kapittel 1, der de lovpålagte skyss, rushtilbud og hovedlinjer prioriteres.**

Befolkningen i Trondheim er forventet å øke med rundt ti prosent fra 2025 til 2039 – fra cirka 216 800 til 238 500 innbyggere. Et alternativ der dagens kostnadsramme videreføres uten å ta høyde for kostnadsvekst vil medføre at kollektivtilbudet ikke vil klare å ivareta dagens kapasitet, og det er fare for at kollektivandelen vil bli redusert også uten å ta høyde for effekten av befolkningsvekst. Nye utbyggingsområder som Brøset, Lade og Brundalen vil ikke ha et tilstrekkelig kollektivtilbud. Om disse skal prioriteres, må eksisterende boligområder få redusert sitt tilbud tilsvarende.

Generell nedjustering tilsvarende sommerruter hele året

Som beskrevet i hovedutredningen er løsningen utviklet på bakgrunn i å ikke øke dagens kostnadsramme. Med en forventet risiko for kostnadsvekst på 34–50 prosent innebærer dette vesentlige kutt i dagens produksjon. Rutetilbudet vil tilsvare nåværende sommerproduksjon hele året.

Linjenettet svekkes i sin helhet, og det samme gjør nettverkseffekten. I hovedutredningen er det tatt utgangspunkt i en balansert nedjustering tilsvarende det som gjøres ved ordinær sommerproduksjon. **Det vil si at kutt fordeles utover hele systemet for å fortsatt kunne gi et tilbud i hele nettverket for å også etterleve samfunnsoppdraget.** En slik løsning vil gi kapasitetsutfordringer selv med dagens passasjertall, **og vil ikke ha kapasitet til en ytterligere vekst fra neste periode.** Kollektivtransport som alternativ ved fritidsreiser og handelsreiser vil også svekkes betydelig.

Sommerproduksjonen vil måtte reduseres tilsvarende som i dag, og vil bli et absolutt minimumstilbud i hele byen, ettersom utgangspunktet er såpass redusert sammenlignet med dagens produksjon.

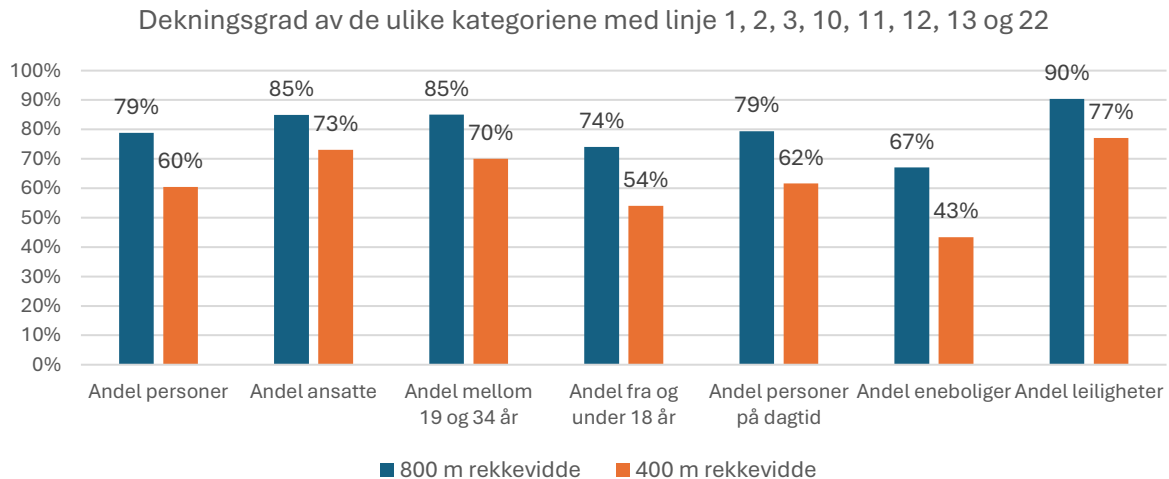
Prioritering av hovedlinjer og rushkapasitet

I dette alternativet legges hovedvekten på de mest trafikkerte linjene i nettverket: metrolinjene (1, 2 og 3) samt linje 10, 11, 12, 13 og 22. Prioriteringen bygger på passasjertall, flatedekning og betjening av sentrale knutepunkt og arbeidsplasser, som for eksempel St. Olavs hospital og Gløshaugen. Målet er å sikre et så konkurransedyktig kollektivtilbud som mulig på disse linjene, på bekostning av øvrige linjer utenfor rushtid. Reiser langs kollektivbuen gjennom sentrum og i områder med høy befolkningstetthet får særlig fokus. Dette innebærer at mindre sentrumsnære områder mister hele eller deler av sitt nåværende kollektivtilbud. AtB løser dermed ikke sitt samfunnsoppdrag.

De prioriterte linjene dekker omtrent 60 prosent av innbyggerne og 73 prosent av alle arbeidsplasser i Trondheim kommune innenfor en gåavstand på 400 meter fra holdeplassene. Aldersgruppen 19–34 år har best dekning, med rundt 70 prosent, mens barnefamilier er dårligst dekket. For personer under 18 år er dekningen 54 prosent. Forskjellen mellom eneboliger og leiligheter – henholdsvis 43 og 77 prosent – forklarer mye av dette. Sentrumsrettede hovedstrekninger har en større andel boliger tilpasset studenter og mindre husholdninger.

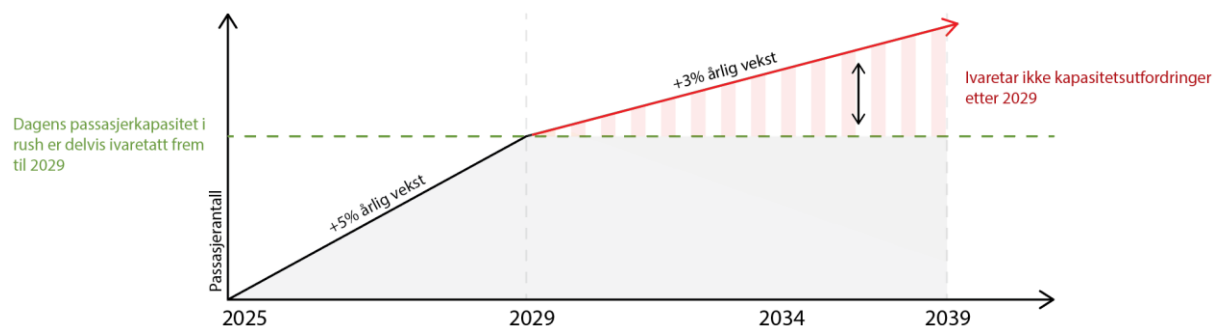
Tilsvarende tall for 800 meters gåavstand er vist i oversikten under. Her fremgår det at 62 prosent av den totale befolkningsmassen som er sentrert i byen på dagtid, er dekket av linjene innen 400 meter.

Tabell 5 Dekningsgrad av befolkningen, arbeidsplasser, ulike aldersgrupper og boligtyper med prioriterte linjer ii minusalternativet (AtB).



Figur 8 Dekningsgrad for de tyngste linjene i Trondheim

Alternativet opprettholder tilnærmet, men ikke fullstendig, dagens kapasitet i rushperioden. Samtidig er det ikke handlingsrom for utvidelser av eksisterende linjer. Eksempelvis er en forlengelse av linje 2 via Brundalsforbindelsen ikke prioritert. Tiltak for å øke frekvens fra 2029 for å håndtere veksten i kollektivtransporten for å nå nullvekstmålet er ikke inkludert. Figuren under viser hvordan minusalternativet dekker dagens passasjerantall i rushtiden for de prioriterte linjene, men uten å ta fremtidens passasjerutvikling. Kvaliteten og opplevelsen av tilbudet vil bli betydelig svekket som resultat av økt antall frakjøringer utover i perioden. I hovedutredningen er det lagt fokus på at passasjermengden i løpet av den siste perioden i kontraktperioden bør ivaretas med nullalternativet og plussalternativet med en kapasitetsutvidelse fra omtrent halvveis i perioden.



Figur 9 Figuren viser hvordan minusalternativet dekker passasjermengden i rushtiden frem til 2029, uten å ta passasjerutviklingen utover i perioden.

Utenfor rush er det nærmere en halvering av tilbudet på alle linjer utenom hovedlinjene nevnt ovenfor. Dette vil bety at kollektivtilbudet i store deler av Trondheim ligger på grensen til å kunne opprettholdes som en fungerende nettverksmodell. Totalt betyr dette at passasjermengden reduseres betydelig, gjennom mindre kapasitet og svært dårlig konkurranseforhold utenfor rushtilbudet.

Usentrale områder som Byneset, Bratsberg, Klæbu og lignende vil kun få et reelt tilbud i rushperioden. I enkelte områder som Jonsvatnet og deler av Klæbu og Spongdal forsvinner tilbudet i sin helhet, og vil kun være dekket av skoleskyss.

Siden minusalternativet innebærer et betydelig redusert tilskuddsnivå, som ikke er tilstrekkelig til å oppnå nullvekst i biltrafikken, rettes hovedfokuset mot å bevare flest mulig samfunnsøkonomiske gevinster med tilbudet. Dette innebærer at tilbudet knyttet til skoleskyss og det største volumet av arbeids-/studiereiser prioriteres, slik at flest mulig fortsatt kan komme seg til skole og arbeid uten å være avhengige av bil. Tiltak som opprettholder kapasitet i rushtidene, står derfor igjen som en viktig del av tilbudet.

Som følge av alle de prioriterte kuttene i tilbudet er attraktiviteten for fritidsreiser utenfor rushtidene redusert. Særlig barn, ungdom, studenter og eldre som gjerne har et reisemønster der flere reiser foretas utenom rush rammes. Totalt sett får dette negative konsekvenser for befolkningens sosiale muligheter. Alternativet gir større ulikheter i tilbudet i Trondheim, og kan forsterke sosiale forskjeller. Sentrale og sentrumsnære områder prioriteres på bekostning av mer usentrale boligområder og bydeler. Dette kan føre til et økt press på boligmarkedet i sentrale deler av Trondheim.

Sommerproduksjonen utgjør normalt sett omtrent 60 prosent av normalproduksjon. Når normalproduksjonen reduseres slik den gjør i dette alternativet vil sommerproduksjonen reduseres tilsvarende. Dette vil gi et svært redusert sommertilbud i store deler av Trondheim sammenlignet med i dag, og vil gi flere områder uten et tilbud i sommermånedene.

Minusalternativet vil i praksis bety en reversering av kollektivsatsingen som har pågått i nåværende periode. Minusalternativet vil bety omdømmetap, svekket konkurransekraft særlig utenom rush, og en kvalitetsforringelse sammenlignet med dagens tilbud. Selv om tilbudet styrkes i løpet av perioden gjennom eventuell utløsning av opsjoner, vil minusalternativet ha en høy risiko for endring av befolkningens reisevaner – noe som vil være vanskelig å reversere senere i perioden. Alternativet ivaretar ikke den nødvendige kapasiteten som kreves for at nullvekstmålet skal nås.

Tabell 6 Prioritering av hovedlinjer og rushkapasitet - Oversikt linjer, frekvens og antall avganger per uke (normaluke)

Linje	Frekvens	Konsekvens
1 Ranheim/Strindheim – sentrum – Kattem - Tiller	Hverdag: 5/10/20 Lørdag: -/10/20 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens søndag, 51 færre avganger per uke
2 Lund – Heimdal – Kolstad – sentrum – Lade - Strindheim	Hverdag: 5/10/20 Lørdag: -/10/20 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens søndag, 51 færre avganger per uke. Forlenges ikke til Brundalen/Charlottenlund via Brundalsforbindelsen
3 Lohove – sentrum - Hallset	Hverdag: 6/10/20 Lørdag: -/10/20 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens søndag, 52 færre per uke
10 Sæterbakken – Strindheim – sentrum – Rate/Ratesvingen/Sjetnmarka	Hverdag: 7,5/10/20 Lørdag: -/10/20 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens og redusert åpningstid søndag, 48 færre avganger per uke
11 Risvollan – sentrum - Stavset	Hverdag: 8/10/20 Lørdag: -/10/20 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens og redusert åpningstid søndag, 47 færre avganger per uke. Forlenges ikke fra Blakli til Steintrøvegen
12 Dragvoll – Strindheim – sentrum – Marienborg/Trondheim spektrum	Hverdag: 10/10/20 Lørdag: -/10/20 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens og redusert åpningstid søndag, 47 færre avganger per uke
13 Østmarkneset – Lerkendal – Havstad – Sverresborg	Hverdag: 10/15/20 Lørdag: -/15/20 Søndag: -/-/40/	Halvert frekvens og redusert åpningstid søndag, 47 færre avganger per uke
14 Tempe/Lerkendal – Brundalen - Strindheim	Hverdag: 10/20/40 Lørdag: -/40/40 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og helg, redusert åpningstid alle dager. 381 færre avganger per uke
15 Østmarkneset – Nidarvoll – Tiller - Torgård	Hverdag: 20/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Ingen avganger utenom rush. 83 færre avganger per uke
16 Flatåsen – Heimdal – Tillerringen - Torgård	Hverdag: 15/60/120 Lørdag: -/60/120 Søndag: -/-/120	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og helg, redusert åpningstid alle dager. 149 færre avganger per uke
18 (City Syd/Sjetnmarka – Kroppanmarka – Ferista (Skistua))	Hverdag: 10/40/40 Lørdag: -/40/40 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og helg, redusert åpningstid alle dager. Ingen avganger til Skistua. 307 færre avganger per uke
20 Romolslia – sentrum – Ladehammeren – Strindheim – Grillstad	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/60/60 Søndag: -/-/120	Halvert frekvens utenom rush hverdag og lørdag, kun enkeltavganger søndag, redusert åpningstid alle dager. 258 færre avganger per uke
21 Trolle – sentrum - Pirbadet	Hverdag: 30/60/60 Lørdag: -/60/60 Søndag: -/-/120	Halvert frekvens utenom rush hverdag og lørdag, kun enkeltavganger søndag, ingen

		avganger til IISVika. 227 færre avganger per uke
22 Vestlia – Othilienborg – sentrum – Tyholt	Hverdag: 10/10/20 Lørdag: -/10/20 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens søndag, redusert åpningstid alle dager. 48 færre avganger per uke
23 Sandmoen – Flatåsen – (Hallset) – St. Olavs – Pirbadet	Hverdag: 10/40/40 Lørdag: -/40/40 Søndag: -/-/60	Halvert frekvens utenom rush hverdag og lørdag, mer enn halvert frekvens søndag, omstigning Hallset alle avganger utenom rush. 313 færre avganger per uke
25 Vikåsen – Singsaker -sentrum – Trondheim hurtigbåtterminal	Hverdag: 10/20/40 Lørdag: -/20/40 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og helg. 406 færre avganger per uke
28 Pirbadet – Singsaker – sentrum – IISVika	Hverdag: 10/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Ingen endring. Kun rushtilbud per høst 2025, beholdes derfor for å gi tilbud i rush til IISVika
40 Flatåsen - Tonstadkrysset	Hverdag: 10/40/40 Lørdag: -/40/40 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og helg, redusert åpningstid alle dager. 568 færre avganger per uke
41 Reppe – Ranheim	Hverdag: 10/40/40 Lørdag: -/40/40 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og lørdag, redusert åpningstid alle dager. 241 færre avganger per uke
42 Buenget – Munkvoll	Hverdag: 15/40/40 Lørdag: -/40/40 Søndag: -/-/40	Frekvens redusert med $\frac{3}{4}$ utenom rush alle dager hverdag og helg. Redusert åpningstid alle dager. 313 færre avganger per uke
43 Blakli – Voll (Bergheim)	Hverdag: -/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Linjen legges ned. 415 færre avganger per uke
44 Værestråa – Ranheim/Grillstad	Hverdag: 20/60/60 Lørdag: -/60/60 Søndag: -/-/60	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og helg, redusert åpningstid alle dager. 176 færre avganger per uke
45 Sandmoen – Tillerringen – Tonstad - Sjetnmarka	Hverdag: 5/40/40 Lørdag: -/40/40 Søndag: -/-/40	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og helg, redusert åpningstid alle dager. 360 færre avganger per uke
46 Lundåsen – Heimdal - Torgård	Hverdag: 10/60/60 Lørdag: -/60/60 Søndag: -/-/120	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og lørdag, kun enkeltavganger søndag, redusert åpningstid alle dager. 149 færre avganger per uke
50 Ila – Byåsen – Flatåsen – Saupstad – Heimdal - Sandmoen	Enkeltavganger	7 avganger per uke

51 Sandmoen – Kroppanmarka – Fossegrenda – Nardo – St. Olavs	Enkeltavganger	3 avganger per uke
52 Lundåsen – Flatåsen – Stavset – Byåsen – St Olavs	Enkeltavganger	3 avganger per uke
53 Lundåsen – Heimdal – Flatåsen – Hallset – sentrum – Sluppen - Sandmoen	Enkeltavganger	2 avganger per uke
54 Vikåsen/Ranheim – Lade – sentrum – Sluppen – Tiller – Sandmoen	Enkeltavganger	2 avganger per uke
72 Klæbu – Sandmoen – Tiller (Trondheim S)	Hverdag: 15/60/60 Lørdag: -/60/60 Søndag: -/-/120	Halvert frekvens utenom rush alle dager hverdag og lørdag, kun enkeltavganger søndag. 168 færre avganger per uke
73 Tempe – Bostad – Klæbu	Hverdag: 30/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Kun avganger i rushperiode, og skoleavganger hverdag. 95 færre avganger per uke
74 (Spillebakken) – Flatjord – Bratsberg – Tempe	Hverdag: 30/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Kun avganger i rushperiode, og skoleavganger hverdag. 168 færre avganger per uke
75 Spongdal – sentrum – Trondheim S	Hverdag: 30/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Kun avganger i rushperiode, og skoleavganger hverdag. 135 færre avganger per uke
76 (Trondheim S) – Flakkråa – Klefstadbukta – Spongdal	Hverdag: -/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Linjen legges ned. 89 færre avganger per uke
77 Spongdal – Klett – Heimdal	Hverdag: 30/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Kun avganger i rushperiode, og skoleavganger hverdag. 96 færre avganger per uke
78 (Spongdal) – Ringvål – Heimdal	Hverdag: 30/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	Kun avganger i rushperiode, og skoleavganger hverdag. 133 færre avganger per uke
79 Vikhammeråsen – Strindheim – (Sluppen)	Flyttes ut av Trondheimskontrakten	Flyttes ut av Trondheimskontrakten
80 (Vikåsen) – Jonsvatnet – Solbakken – Lohove	Hverdag: -/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	115 færre avganger per uke
81 (Bruråk) – Nyjord – Bratsberg kirke	Hverdag: -/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	40 færre avganger per uke
83 Bjørkli – Klæbu	Hverdag: -/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	70 færre avganger per uke
96 Vassfjellet - Tillerterminalen	Hverdag: -/-/- Lørdag: -/-/- Søndag: -/-/-	61 færre avganger per uke

3.4 Optimalisering og nullalternativet og plussalternativet

Nullalternativet og plussalternativet krever investeringer i infrastruktur, som knutepunkt, holdeplasser og snuplasser. Det er avsatt 450 MNOK til disse infrastrukturtiltakene, hvorav rundt 150 MNOK vil disponeres til ladeinfrastruktur. Av hensyn til den begrensede rammen til øvrig infrastruktur, pågår det nå et prioriteringsarbeid i samarbeid mellom TK, TRFK og AtB. Endelig rutestruktur for nullalternativet og plussalternativet kan bli noe endret som følge av dette.

4. Opsjoner – muligheter og utfordringer

I oppdraget fra TRFK bes AtB om å utrede et mobilitetstilbud som, ved hjelp av opsjoner, kan nå nullvekstmålet. En slik løsning kan være basert på en grunnproduksjon, tilsvarende minusalternativet, med opsjoner som trinnvis oppskalerer tilbudet. Dersom alle opsjoner løses ut på sikt, skal tilbudet tilsvare et helhetlig mobilitetstilbud som ivaretar nullvekstmålet.

Når en offentlig oppdragsgiver underlagt anskaffelsesregelverket inngår en kontrakt, gjelder anskaffelsesretten i utgangspunktet bare frem til kontrakten er inngått. Et viktig unntak fra dette er anskaffelsesrettens regler om *endringer*. Disse endringsreglene setter klare begrensninger på hvilke endringer som kan foretas.

Begrensningene har sin bakgrunn i anskaffelsesrettens sentrale prinsipper om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet. For endringer gjelder spesielt hensynene til *konkurranse* og *forutberegnelighet*. Tilbyderne skal kunne vite hva som konkurreres om, og kunne inngi tilbud – eller velge å avstå fra å inngi tilbud – basert på en opplyst beslutning om hva kontrakten faktisk går ut på. Dersom kontrakten endres i for stor grad etter inngåelsen, vil ikke markedet ha fått anledning til å konkurrere om den leveransen som i realiteten foretas. Dette innebærer også at man risikerer å gå glipp av det beste tilbudet.

Det er likevel mulig å foreta endringer i kontrakter inngått etter anskaffelsesregelverket. Rent overordnet er kravet for dette at en slik endring må ha grunnlag i regelverket. Regelverket lister uttømmende opp hvilke slike grunnlag som finnes. De mest relevante grunnlagene er ofte de som angir at (1) man kan foreta endringer som har grunnlag i en *endringsklausul* og (2) at man kan foreta endringer som ikke er *vesentlige*.

Forsyningsforskriften § 15-1 (2) åpner for at Oppdragsgiver kan fastsette endringsklausuler, herunder opsjoner. Bestemmelsen stiller imidlertid et strengt klarhetskrav til endringsklausuler i form av at disse «klart» må angi (i) hvilke endringer som kan foretas, (ii) i hvilket omfang og (iii) på hvilke vilkår.

Når det gjelder adgangen til lovlig bruk av opsjoner har EU-kommisjonen blant annet benyttet et eksempel der hvor oppdragsgiver venter en spesifikk tildeling av midler i løpet av kontraktfasen, og at denne tildelingen kan danne grunnlag for utvidelse av kontrakten dersom midlene faktisk blir tilgjengelige.¹¹

I anskaffelsesdirektivets fortale premiss 111 er det angitt at endringsklausuler ikke må gi oppdragsgiveren et ubegrenset spillerom. Dette gjenspeiles i bestemmelsens krav om at det «klart» skal fremgå av endringsklausulen hvilke endringer oppdragsgiveren kan foreta, i hvilket omfang og på hvilke vilkår.

Klarhetskravet innebærer at endringsklausulen må angi hvilke omstendigheter som kan utløse bruk av endringsklausulen og hvordan virkningen av endringen skal fastsettes. Det følger dermed av bestemmelsen at det kun åpnes for endringer på objektive vilkår.

¹¹ DFØ (2025) [Veileder til reglene om offentlige anskaffelser \(punkt 41.2.1\)](#).

Så lenge endringsklausulen er klar, vil leverandørene kunne se hvilke endringer som vil kunne komme i kontraktperioden, og kravene til forutberegnelighet og likebehandling vil dermed være overholdt. Det vises til EU-domstolens sak C-549/14 (Finn Frogne) premiss 37.

I tillegg er det et krav om at endringsklausulene ikke skal kunne føre til at anskaffelsens overordnede karakter blir endret. Anskaffelsens overordnede karakter vil typisk være endret der det som skal anskaffes blir byttet ut med noe kvalitativt annet, eller at typen anskaffelse grunnleggende endres.¹² At anskaffelsens overordnede karakter må anses endret, kan skje dersom oppdragsgiveren gjennom en endringsklausul kan endre anskaffelsen til noe som har svak tilknytning til eller som ligger utenfor det opprinnelige virkeområdet til kontrakten, jf. Dragsten, Juridika, § 19-1, note 7.2 (anskaffelsesforskriften § 19-1 tilsvarer forsyningsforskriften § 15-1).

Det foreligger begrenset praksis som sier noe om når anskaffelsens overordnede karakter endres, men det vil blant annet være veiledende om man har truffet riktig leverandører og leverandørmarked med kontrakten som opprinnelig var utlyst. Dersom endringsklausulen innebærer at man går fra å f.eks. kjøpe busstjenester til å kjøpe selve bussene, står man overfor en overordnet endring av kontraktens karakter, da kontrakter om kjøp av busser retter seg mot et helt annet marked enn kontrakter om kjøp av busstjenester.

Hvor grensen går vil bero på en konkret helhetsvurdering av om anskaffelsens overordnede karakter endres. Selve justeringen av ruteproduksjonen i seg selv vil nok ikke endre anskaffelsens overordnede karakter og kan innordnes som en lovlig endringsklausul. Så lenge opsjonene beskrives i tråd med klarhetskravet i forsyningsforskriften § 15-1 (2), kan opsjonsløsningen være innenfor anskaffelsesregelverkets rammer. Det kan også tenkes at en nedskalering av produksjonen til «lukket skolekjøring» representerer en anskaffelse av en annen karakter enn et anbud med et åpent rutetilbud. Også her vil innrammingen av konkurransegrunnlaget og prinsippene i anskaffelsesregelverket være av betydning for den konkrete vurderingen av spørsmålet om vesentlig endring.

Opsjonene må være mulig å prise ved inngivelse av tilbud. Kravene bør følge øvrige krav i konkurransegrunnlaget, beskrive hvilke linjer, antall rutekilometer, timer og hvilken type materiell som inngår i opsjonen. Dersom klarhetskravet ikke anses oppfylt, eller endringen endrer anskaffelsens overordnede karakter blir spørsmålet om opsjonen(e) representerer en vesentlig endring, jf. forsyningsforskriften § 24-2. Bokstav a og c vil i dette tilfellet i så fall være sentralt ved vurderingen av endringens lovlighet.

I praksis vil det nok være en betydelig risiko for at man ikke klarer å beskrive opsjonen(e) tydelig nok, og at endringen vil anses som vesentlig og ulovlig. I beste fall risikerer AtB en vesentlig risikoprising fra operatøren sin side. For å redusere faren for høy risikoprising må en eventuell fleksibilitet i innhold og tidspunkt for utløsning av opsjonene møtes med risikoreduserende godtgjørelsesmodeller i operatørs favør, noe som igjen øker prisen på selve endringen.

¹² DFØ (2025) [Anskaffelsesprosessen sted for steg - steg 3](#)

§ 24-2. Vesentlige endringer

En endring er ikke tillatt etter § 24-1 første ledd bokstav f dersom den fører til at innholdet i kontrakten blir vesentlig forskjellig fra den opprinnelige kontrakten. En endring er alltid vesentlig dersom den

- a. gjelder nye betingelser som, dersom de hadde vært en del av den opprinnelige konkurransen, ville ha ført til at andre leverandører potensielt kunne ha deltatt, eller at oppdragsgiveren kunne tildelt kontrakten til en annen leverandør,
- b. endrer kontraktens økonomiske balanse til fordel for leverandøren,
- c. utvider kontraktens omfang betydelig eller
- d. gjelder skifte av leverandøren i andre tilfeller enn dem som er nevnt i § 24-1 første ledd bokstav e

4.1 Konkurransen, rekruttering og anskaffelse av materiell

Uavhengig den juridiske lovligheten av opsjonsløsningen, er det flere praktiske utfordringer knyttet til konkurranse, rekruttering og anskaffelse av materiell.

Konkurranse

Operatørmarkedet i dag er preget av stor økonomisk usikkerhet og en negativ fortjenestemargin. Ved utlysning av en kontrakt med en så nedskalert produksjon, er det usikkert om AtB vil klare å være attraktiv nok i markedet og tiltrekke seg tilstrekkelig antall tilbydere for å skape nødvendig konkurranse. En løsning med en begrenset grunnproduksjon og prising av opsjoner for oppskalering skaper økt usikkerhet for operatør og er mer arbeidskrevende. AtB risikerer at endringene prises svært høyt da løsningen er svært uforutsigbar for operatør.

Ved samtidige anbud nasjonalt, er det en risiko for at AtB blir nedprioritert som aktuell oppdragsgiver. AtB er kjent med at både Skyss, Troms fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune, Nordland fylkeskommune og AKT har kontrakter som trolig anbudsutsettes i samme planlagte tidsperiode som AtB. AtB risikerer dermed at operatørene ikke inngir tilbud i det hele tatt, men heller satser på mer attraktive anbud i andre fylker.

I et samarbeid mellom Kollektivtrafikkforeningen og NHO transport har det blitt utarbeidet en veileder for blant annet produksjonsjusteringer i busskontrakter for å forsøke å skape rammer for bedre balanserte kontrakter og sikre et bærekraftig lønnsomhetsnivå for operatørbransjen over tid. Med tilbudet som skisseres i denne utredningen, kan det bli utfordrende å sikre en god driftseffektivitet for operatør, herunder skape en god balanse mellom ruteproduksjon og totalproduksjon, skifteffektivitet og sikre heltidsstillinger for bussjåfører.

Et sentralt poeng i veilederen er at kontrakten bør balansere risiko mellom oppdragsgiver og operatør. Jo større fleksibilitet oppdragsgiver har behov for i kontraktsperioden, jo viktigere vil den økonomiske balansen og endringsbestemmelsene for operatør være. Med risiko menes her effekter

av endringer underveis i kontrakten, som påvirker mål, kostnader eller kvalitet negativt. En god kontrakt fordeler risikoområdene til den parten som best kan påvirke den. Feil fordeling av risiko kan føre til feil prising og/ eller redusere antall tilbydere i konkurransen.¹³ En løsning med opsjoner representerer en usikkerhet som kan bli gjenspeilet i operatørs tilbudspris og endringspriser.

Rekruttering

Operatørene sliter i dag med rekruttering til yrket og konkurrerer hardt med annen yrkestransport om nok sjåførere. De siste årene har det blitt jobbet målrettet med å sikre flere heltidsstillinger og gjøre bussjåføreryrket attraktivt. En vesentlig reduksjon i rammen i forhold til dagens rutetilbud vil kunne reversere den positive trenden vi har sett de siste årene. Ved en så drastisk nedskalering av ruteproduksjonen er det en stor risiko at dagens bussjåfører går av med pensjon eller finner andre yrker. Rekruttering ved utløsning av opsjoner vil være svært krevende, og vi risikerer at det ikke finnes nok sjåførere til å gjennomføre oppdraget. Det er en fare for at operatør risikopriser denne utfordringen, og at prisene på opsjonene kan øke utover allerede skissert prisøkning.

Anskaffelse av materiell

Utløsning av opsjonene må ta hensyn til leveringstider for bussmateriell. Per i dag er det leveringstider på 1-3 år avhengig av produksjonsland, busstype og drivlinje. Fra beslutning om utløsning av opsjon til driftsettelse kan det ta rundt 2 år før utvidelsen av tilbudet er i drift.

Dagens anbudskontrakt legger til grunn at vognkostnaden ligger fast ut kontraktsperioden, med unntak av indeksjustering. Det vil si at AtB ikke betaler mer for en buss som ble anskaffet i år 0 enn en som blir anskaffet i år 8 så fremt materiellet ligger innenfor kravene i konkurransegrunnlaget. Dagens bestemmelse innebærer derfor en stor økonomisk risiko for operatør. Operatørene har gjennom markedsdialog uttrykt at bestemmelsen anses som lite balansert. Det oppfordres til å velge godtgjørelsesmekanismer som endrer denne uheldige risikofordelingen for å unngå unødige stor risikoprising i fremtidige anbud. I praksis vil dette kunne innebære at innsettelse av nytt materiell i løpet av kontraktsperioden, vil bli dyrere enn om materiellet anskaffes og tas i bruk fra ordinær driftsstart.

4.2 Opsjonsmuligheter

En løsning med opsjoner kan være innenfor anskaffelsesregelverket så lenge klarhetskravet til endringsklausulen ivaretas og endringen ikke innebærer at anskaffelsens karakter endres. Det finnes eksempler fra andre fylker på anbud med stor fleksibilitet i justering av ruteproduksjonen. Det er likevel en risiko for manglende konkurranse i markedet, utfordrende rekruttering av bussjåførere, lang iverksettelsestid med tanke på levering av materiell og unødige risikoprising med en slik løsning. Flere mobilitetsselskaper har lyst ut mobilitetsanbud med opsjoner. Disse beskrives nedenfor.

¹³ Kollektivtrafikk (2025) [Veileder. Produksjonsjusteringer, insentiver og gebyrer i busskontrakter.](#)

Rogaland

Kolumbus lyste ut et anbud i 2024 for Nord-Jæren, oppstart juli 2026, med en noe tilsvarende opsjonsløsning.¹⁴ Grunnproduksjonen kunne utvides med en til fire opsjoner. Anbudet ble lagt opp med en grunnproduksjon som tilsvarte ca. 60 prosent av dagens produksjon, samt fire opsjoner for ytterligere produksjon som samlet vil løfte totalen tilbake til dagens nivå med opsjon 1-3. En tilsvarende løsning ble valgt for anbudet Jæren og Dalane, men med en noe høyere grunnproduksjon i forhold til dagens nivå. Kontraktene har oppstart juli i 2026. Enkelte operatører avsto fra å gi tilbud, og konkurransen endte med at eksisterende operatører vant anbudene.¹⁵ Anbudene hadde en prisøkning på ca. 34 prosent.

Oslo/Akershus

Ruter har i flere bussanbud lagt til grunn justeringsbestemmelser med åpning for oppjustering av ruteproduksjonen i kontrakten med inntil 70 prosent. Som eksempler vises det til Ruters anbud for transporttjenester Oslo Sør 2021¹⁶ og busstjenester Romerike 2019. Løsningen har ennå ikke blitt juridisk utfordret, men det har kommet reaksjoner fra operatørene på at løsningen innebærer for stor risiko. AtB har gjennom markedsdialogen fått flere tilbakemeldinger på at Ruters løsning ikke er ønskelig, selv med tilpassede godtgjørelsesmodeller.

4.3 Risiko for kø, kork og kaos – og endring av reisevaner

Dagens kollektivtilbud i Trondheim har gjennom flere år bidratt til å etablere stabile og forutsigbare reisevaner for et bredt spekter av kundegrupper. Med et tilskuddsnivå på 200 eller 500 millioner kroner vil tilbudet reduseres til et absolutt minimum, hovedsakelig rettet mot lovpålagt skoleskys og eventuelt et svært begrenset rutetilbud i rushperiodene. Dette innebærer at store deler av befolkningen mister muligheten til å reise kollektivt til jobb, studier, fritidsaktiviteter og andre daglige gjøremål.

Når kollektivtilbudet svekkes så kraftig, vil mange oppleve at bussen ikke lenger er et reelt alternativ. Forutsigbarheten forsvinner, og det blir vanskelig å planlegge hverdagen uten å være avhengig av bil. Folk tilpasser seg raskt ved å ta i bruk privatbilen og flere vil trolig anskaffe bil nummer to. Dette vil føre til økt biltrafikk, mer kø, kork og kaos på veiene, spesielt i rushtiden og på sentrale innfartsårer. Fremkommelighetsproblemene vil forsterkes, og det vil bli vanskeligere å nå politiske mål om nullvekst i biltrafikken og bærekraftig byutvikling.

Reisevaner bygges opp over tid, og det tar lang tid å endre dem. Når et kollektivtilbud brytes ned til et minimum, vil mange kunder forsvinne til bil, sykkel eller gange. Selv om det på sikt skulle bli mulig å utløse opsjoner og gjeninnføre et fullverdig kollektivtilbud, vil det ta lang tid å vinne tilbake tilliten og motivasjonen til å bruke buss. Erfaringene tilsier at det er langt enklere å miste kunder enn å få dem tilbake – særlig hvis de har investert i bil og tilpasset hverdagen til privatbilisme.

¹⁴ Rogaland fylkeskommune (2025) [Pressekonferanse om bussanbud for Nord-Jæren, Jæren og Dalane](#).

¹⁵ NRK (2025) [Connect Bus vant anbud Nord-Jæren](#)

¹⁶ Ruter (2021) [Transporttjenester Oslo sør](#)

Manglende forutsigbarhet og hyppige endringer i tilbudet vil også svekke incentivene for å klare seg uten bil eller å unngå bil nummer to. Kundene trenger trygghet for at kollektivtilbudet er stabilt og tilgjengelig, ellers vil motivasjonen for å velge miljøvennlige transportformer svekkes. Dette kan føre til en varig nedgang i kollektivreiser og billettinntekter, og store investeringer i infrastruktur og kundegrunnlag risikerer å gå tapt.

5. Optimalisering mellom null- og plussalternativet

I den kommende fasen med detaljplanlegging åpnes det opp for en bredere optimaliseringsprosess, der ulike alternativer kan veies opp mot hverandre. Dette gir rom for å gjøre mer presise prioriteringer av linjestrukturer, frekvensnivåer og tilpasninger i tilbudet. Prosessen innebærer en systematisk gjennomgang av eksisterende og foreslåtte ruter, med mål om å sikre best mulig ressursutnyttelse innenfor de økonomiske rammene som er tilgjengelig hvor tilbudet skal bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet.

Under arbeidet med hovedutredningen ble det levert en delutredning med fokus på takstmodell. Der anbefalte AtB at endringer i takstmodell gjøres så raskt som mulig for å øke billettinntekten til AtB. Bakgrunnen for det er kostnadsveksten vi står overfor og den generelle økonomiske situasjonen. Utviklingen de siste årene viser at AtB sin selvfinansieringsgrad er synkende, og at vi trenger en stadig større tilskuddsandel for å kunne opprettholde dagens kollektivtilbud. En snarlig endring av takstmodellen kan muliggjøre at det bygges buffer/robusthet i AtB sin økonomistyring fram mot nytt anbud i 2029. Det henvises til utredningen for detaljbeskrivelse av tiltak og effekten av disse.

6. Oppsummering

Tabellen under oppsummerer de ulike alternativene forespurt i oppdraget.

Tabell 7 Overordnet beskrivelse, konsekvens og anbefaling av de utredede alternativene. Alle beskrivelser og vurderinger er basert på innhold fra tilleggsutredningen og hovedutredningen for mobilitetstilbudet fra 2029 i Trondheim.

Alternativ	Overordnet beskrivelse	Konsekvens og anbefaling
200 mill. tilskudd	Tilbudet begrenses til lovpålagt skoleskyss. Dette utgjør om lag 1–2 prosent av dagens mulige kollektivreiser.	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 mill. tilskudd	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.	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. Alternativet frarådes på det sterkeste.

Minusalternativet	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.	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. Dette er det laveste nivået som kan være mulig å benytte som en mulig grunnpakke for kollektiv, før opsjoner løses ut. Det er estimert til å gjøre det vanskelig å nå nullvekst på bakgrunn av omfattende endringer i reisevaner, selv om det utløses opsjoner. Alternativet anbefales ikke.
Nullalternativet	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.	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 anbuds konkurranse. Her råder det imidlertid stor usikkerhet.
Plussalternativet	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.	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.

7. Konklusjon

De økonomiske rammene for kollektivtrafikken er ikke avklart. Formålet med utredningen er å gi et mer nyansert beslutningsgrunnlag gitt ulikt finansieringsnivå.

En mulig tilnærming som er beskrevet i bestillingen, er en modell der tilbudet bygges ut gjennom flere opsjonspakker. Disse tar utgangspunkt i en grunnpakke – minusalternativet – som forutsetter ingen økning i dagens ramme, hvilket innebærer en reduksjon i tilbudet på om lag 34 prosent sammenlignet med dagens nivå. AtB anbefaler ikke en slik løsning da det vil ha betydelige negative konsekvenser for kollektivtilbudet. Løsningen innebærer også en stor juridisk og praktisk risiko med tanke på selve anbudsprosessen.

Trondheim kommunes samferdselsplan skal behandles i bystyret ved årsskiftet. Hvis planen vedtas, vil det innføres sektorisert kjøremønster i midtbyen. På sikt vil det kunne innføres høyere bomavgifter. Hvis denne planen iverksettes, vil det kunne føre til langt flere kollektivreisende, som igjen utfordrer kapasiteten i nullalternativet. Hvis veksten i større grad tas av gående og syklende, vil nullvekstmålet kunne nås innenfor nullalternativet. For å sikre tilstrekkelig kapasitet og attraktivitet anbefaler AtB fortsatt plussalternativet.