

MØTEREFERAT

Tilstede:

Vår dato: 16.02.26

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
Lasse Karlsen, Trondheim kommune
Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Geir Vangen, Jernbanedirektoratet
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Forfall:

Frank Jenssen, Statsforvalteren

Bisittere:

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

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune
Torhild Aarbergsbotten, Trøndelag fylkeskommune
Ingveig Wahl, Jernbanedirektoratet
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

Forfall:

Tor Sæther, Statsforvalteren

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 06. februar**

Saksnr	Tittel	Part	Sakstype
01/26	Status måloppnåelse/trafikkutvikling	Sek	Orientering
02/26	Status gateprosjektene	Trfk	Orientering
03/26	Status jernbane	Jbdir	Orientering
04/26	Føringer for Miljøpakkens handlingsprogram 2027-2030	Sek	Beslutning
05/26	Brundalsforbindelsen	Tk	Beslutning
06/26	Samordning av Miljøpakkens handlingsprogram 2026-2029	Sek	Beslutning
07/26	Miljøpakken i media	Sek	Orientering
08/26	Konsekvenser av bruk av bompenger til kollektiv drift	Sek	Beslutning

Eventuelt

- Økt rammetilskudd til fylkeskommunene – kollektiv

Møtereferat

Referat fra møte 21. november 2025 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Statsforvalteren og habilitet

Statsforvalter Frank Jensen erklærer seg inhabil til å ivareta funksjonen som medlem av Kontaktutvalget.

Dette fordi han er tilsatt i Trondheim kommune som kommunaldirektør ved byrådsleders avdeling fra 23. februar. Dermed vil det i offentligheten kunne reises spørsmål ved roller og uhildethet, hvis han i tiden frem til tiltredelse skal stille som en av statens tre representanter i Kontaktutvalget.

Den praktiske konsekvensen vil bli at Statsforvalteren (embetet) unnlater å være representert som deltager i Kontaktutvalgets møte 6. februar samt i alle forberedende møter mellom statens deltagere.

Det er også tatt stilling til embetets deltakelse i Miljøpakkens andre organer (programråd og arbeidsutvalg). Det legges til grunn at embetet fortsatt kan delta på vanlig vis i arbeidet i nevnte organer, med unntak for saker som omfatter beslutninger av direkte betydning for Trondheim kommune (og vil derfor fratre ved behandling av slike saker).

Konklusjon: Kontaktutvalget tar dette til etterretning.

Beslutninger i programrådet 12.12.25

Sak 126 - Sykkeltilbud Orkanger sentrum:

Programrådet vedtok følgende:

- Faseovergang til detaljplanlegging for tiltakene nevnt i tabell 2 i denne saken
- Sykkeltiltak i Orkanger sentrum styres som en portefølje i tråd med tabell 2 i denne saken, innenfor en økonomisk ramme på 100 mill. i 25-kr.

Følgende ble lagt til grunn:

- Investeringsbeslutning for delprosjekt over 10 mill. 2025-kr legges fram som egen beslutning
- Rammen fordeles etter vegkategori mellom Trøndelag fylkeskommune og Orkland kommune, men styres som én portefølje
- Programrådet holdes orientert om vesentlige endringer i porteføljen, i tillegg til den ordinære rapporteringen

Saken ble sendt videre til politisk behandling i fylkeskommunen og Orkland kommune, før oversendelse til kontaktutvalget.

Konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Retningslinjer for tilskudd til redusert pris på periodebillett i kollektivtransporten

Det orienteres om at Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer for en tilskuddsordning for reduserte priser på periodebillett.

Link: [Retningslinjer for tilskudd til redusert pris på periodebillett i kollektivtransporten](#)

Det vil være naturlig at fylkeskommunene orienterer om dette i neste Kontaktutvalg.

Konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

01/26 Status måloppnåelse/trafikkutvikling (Sek)

Bente Gravaas orienterte.

Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutvikling i miljøpakkeområdet. En større evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse gjøres i løpet av våren, og KU vil bli orientert om evalueringen før sommeren. Disse orienteringene er en måte å følge opp måloppnåelsen på, men sier ikke noe om hvilke tiltak en bør prioritere for å nå nullvekstmålet. Denne prioriteringen må gjøres i forbindelse med Handlingsprogrammet.

Byindeksen viser fortsatt en vekst (5,3 prosent) i biltrafikken sammenlignet med 2019, men veksten har flatet ut de siste månedene. Det er viktig å huske på at byindeksen har en usikkerhet, og at den kun viser endring over tid gjennom tellepunkt som i all hovedsak ligger på hovedvegnettet. Siste år var veksten lavere enn gjennomsnittet siste tre år.

Kollektivtrafikken har hatt vekst i 2025 sammenlignet med 2024, med åtte prosent flere påstigende passasjerer i sone A på buss/trikk og sju prosent flere reiser med tog i sone A.

I 2025 var det i sykkeltellere med historikk rundt 15 prosent flere syklende enn i 2019, og fem prosent vekst sammenlignet med 2024.

Les flere tall og utfyllende beskrivelser i digital rapport (<https://infogram.com/status-maloppnaelse-februar-2026-1h0n25opq3xql4p>) eller se pdf. i vedlegg.

Diskusjon:

- Trfk: AtB har også lagt frem tall som viser en stor økning i reisende. Det viser at grepene vi gjorde med økt tilbud fra mars var et vellykket grep. Men spørrende til hvordan biltrafikken også kan øke så mye.
- Sek: Vi har vekst i alle reiseformer. Skyldes befolkningsvekst.
- Tk: Godt å se at utfordringene ikke øker. Men viser at vi trenger kraftfulle tiltak fremover. Også god vekst i syklende, men synes også det er viktig å holde fokus på den store veksten i gående. Dette kan forsvinne litt i kommunikasjonen.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

02/26 Status gateprosjektene (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte om status for gateprosjektene.

Diskusjon:

- SVV: Vi sitter med to roller i Miljøpakken. Vi jobber med å få i gang prosjekter, men har også planrolle (myndighetsrolle). Her sitter vi med et stort antall innsigelser til mange boliger på Lade og Nyhavna. To grunner til at vi har fremmet innsigelser, er kollektivfremkommelighet og sykkeltrase. Vi er fornøyd med beslutningene i mobilitetsplanen knyttet til sykkeltrase forbi Lademoen stasjon. Litt mer spørrende til metrobussen. Fint at det vises til mobilitetsplanen. Hvis vi tar mobilitetsplanens beskrivelse av framtidige framkommelighetsutfordringer på alvor, da nærmer vi oss å få løst innsigelsene og realisert mange av disse prosjektene.
- TK: Straks ferdig med kommunen sitt alternativ for Nyhavna og fornøyd med å få på plass mobilitetsplan. Vi skal holde trykket på for å få de beslutningene som trengs.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

03/26 Status jernbane (Jernbanedirektoratet)

Geir Vangen orienterte om status for jernbane i avtaleområdet.

Diskusjon:

- Trfk: Det er fylkeskommunen som leverer flest kollektivreiser. Hvorfor er vi bare involvert til workshops, og ikke den permanente gruppen som jobber med dette (Norgesbillett)?
- Jbdir: Oppdragslyden spesifiserer at vi skal jobbe tett med fylkeskommunen. Vi jobber tett med seksjonen for å sikre innspill.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

04/26 Føringer for Miljøpakkens handlingsprogram 2027-2030 (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Saken gjelder

Sekretariatet har startet arbeidet med neste handlingsprogram (HP 27-30). En viktig bit av det er å få avklart føringene som skal legges til grunn for arbeidet. Kontaktutvalget bes ta stilling til forslaget til føringer.

Programrådets anbefaling

På bakgrunn av diskusjonene i AU og PR, har PR følgende anbefaling:

- I stor grad foreslås det å videreføre eksisterende føringer, men med noen få forslag til endringer.
- Det anbefales å lage et fireårig handlingsprogram for perioden 2027-30. Siden vi har en byvekstavtale til 2029, vil da finansieringen i 2030 kun være bompenger. Dette til vi får på plass en ny reforhandlet avtale.
- Det anbefales at tidsfrist for komplett leveranse til sekretariatet er **1. juni**.
- Det anbefales å innføre en "utløpsdato" for prosjekter uten aktivitet eller med dårlig fremdrift. Prosjekter som ikke har gått til utbygging tre år etter at det er bevilget midler må vurderes på nytt. Disse kan eventuelt tas ut av porteføljen for å finansiere byggeklare prosjekter. Forslaget har behov for å bearbeides og bli mer konkret. Blant annet er det større prosjekter hvor planfasen går over mange år.
- Det anbefales at partene gjør en ryddejobb i forbindelse med HP-prosessen. Partene bes om å gå kritisk gjennom egen portefølje for å vurdere:
 - realismen i fremdrift for alle prosjekter i porteføljen (periodisering)
 - revurdere prosjekter uten eller med lav aktivitet
 - vurdere måloppnåelse i "gamle" prosjekter (nullvekstrevisjon)

Bakgrunn

Vi tar utgangspunkt i de gjeldende føringene vedtatt i 2025.

Føringene har blitt diskutert i både AU og PR. Noen av punktene som ble diskutert:

Skal vi ha et tre- eller fireårig handlingsprogram, 2027-29 eller 2027-30? Som kjent har vi ikke byvekstavtale lenger enn 2029, men vi har bompengeskatt til 2033. PR

anbefaler et fireårig handlingsprogram for 2027-30 og mener at det vil bidra til å gi forutsigbarhet.

Skal det åpnes for nye innspill? Grunnen til at spørsmålet reises, er at vi har fordelt alle de resterende midlene i perioden på prosjekter. Sekretariatet foreslår at innspillsrunden 1. juni i hovedsak går på å justere styringsrammer og budsjettall med indeks. Tilbakemeldingen fra partene er tydelig på at man i tillegg forventer å kunne spille inn nye ting. Det må også være rom for å omprioritere innen porteføljen. Foreslås det nye prosjekter, må det samtidig foreslås hvordan det skal finansieres. Omdisponeringssaker tas fortløpende gjennom året for mest mulig fleksibilitet.

Skal vi innføre en "utløpsdato" for prosjekter i porteføljen? Vi bør vurdere hva som bør skje med prosjekter med dårlig fremdrift. Eksempelvis kan prosjekter som har brukt mer enn tre år og fortsatt ikke har startet utbygging, vurderes på nytt. Disse bør vurderes på nytt, eventuelt avsluttes, og midler omdisponeres til byggeklare prosjekter (fra marginallista). Det bør være en grense for hvor lenge et prosjekt kan stå i Miljøpakkens portefølje og binde opp midler. Dette bidrar til et alt for høyt etterslep. En annen utfordring med at noen prosjekter trekker ut i tid, er at de blir stadig dyrere. Det er ikke en effektiv bruk av Miljøpakkens midler. Hvis det blir enighet om å innføre en "utløpsdato", må det jobbes med å konkretisere en slik føring.

Periodisering: Vi har et etterslep på ca. 1 mrd. Hva er realismen mht. fremdrift i de enkelte prosjektene? Det må være realisme mht. gjennomføring innen 2029. Vi må snakke mer om realisme og gjennomføring for aktiviteten må veldig opp i slutten av perioden. Klarer vi å øke produksjonen så mye?

Hvilken rolle skal marginallista ha? Denne diskusjonen er allerede startet, både i PR og KU. Vi skal bruke våren til å lage en marginalliste som skal legges fram for KU 12. juni. Marginallista er et levende dokument som kan endres underveis om det skulle komme nye forslag om gode prosjekter. Marginallista kan også ses i sammenheng med en "ønskeliste" for prosjekter etter 2029.

Hvor ofte treffer partene på P50? Det ble etterspurt hvor ofte man treffer eller bommer på kostnadsestimatene. Programrådet ba sekretariatet og AU diskutere usikkerhet/anslag i prosjekter. Dette for at beslutningsgrunnlaget skal bli best mulig og at kostnadsstyringen er nøye. Samtidig ble det påpekt at det er et større problem at vi ikke klarer å bruke opp avtalemidlene.

Diskusjon:

- Trfk: Er det noen signaler fra statlig side på at man ønsker en mer lik innretning på samtlige byvekstavtaler ifht handlingsrom osv eller vil det fortsette slik som nå?

- Leder: Oslo ligger ikke foran i reforhandling. Det kommer tilbakemelding om reforhandling og mandater etterhvert. Oslo ligger foran når det gjelder utredning av bompengepakke. SVV ønsker å ha et litt likt regime for byvekstavgiftene, men vi må se hva som blir mandatene fra regjeringen til reforhandling av avtaler.

Vedtak:

- **Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2027-30.**
- **Kontaktutvalget vedtar å lage et fireårig handlingsprogram for perioden 2027-30:**
 - **Økonomiske rammer, mandater eller resultat av en eventuell ny byvekstavgift kan ikke foregripes**
 - **Gjenstående ubenyttet ramme ift. dagens avgift kan legges inn i årene etter dagens avgiftperiode. Handlingsprogrammet bør vise realistisk fremdrift.**
 - **Dersom det legges inn statlige midler utover rammene gitt i inneværende byvekstavgift, må det gjøres tydelig i handlingsprogrammet at dette er statlige midler som ikke er en del av gjeldende byvekstavgift og at disse ikke vil bli avklart før reforhandling. I slike tilfeller må dette merkes i tabeller og i fotnoter, samt at det må tydelig komme frem i teksten.**
 - **For tilskudd gitt over post 63 (Metrobuss) og Tilskudd til reduserte bompenge og økt kollektivsatsning (post 66) ligger statens bidrag endelig fastsatt. Dersom realistisk fremdrift og prioriteringer i HP tilsier at tiltaket ikke gjennomføres innenfor avgiftperioden, kan disse fastsatte statlige bidragene legges inn i årene det er mest sannsynlig at de vil anvendes, selv om dette skulle være etter avgiftperioden.**
- **Kontaktutvalget vedtar følgende tidsfrister:**
 - **Tidsfrist for innsending av komplett dokumentasjon er 1. juni.**
 - **Eventuelle endringer/opplysninger man vet kommer etter fristen, må meldes innen 1. juni.**
 - **Innspill til nye prosjekter/endring i portefølje som kommer etter fristen betraktes som innspill til neste handlingsprogram (2028-31).**
 - **Nye innspill som kommer til i den politiske behandlingen høsten 2026 betraktes som innspill til neste handlingsprogram (2028-31).**
- **Kontaktutvalget vedtar å innføre en "utløpsdato" for prosjekter uten aktivitet eller med dårlig fremdrift. Prosjekter som ikke har gått til utbygging tre år etter at det er bevilget midler, bør vurderes på nytt. Kontaktutvalget ber om at forslaget konkretiseres og legges fram for programrådet til beslutning.**
- **Kontaktutvalget ber partene om å gå kritisk gjennom egen portefølje for å vurdere:**
 - **realismen i fremdrift for alle prosjekter i porteføljen (periodisering)**
 - **revurdere prosjekter uten eller med lav aktivitet**
 - **vurdere måloppnåelse i "gamle" prosjekter (nullvekstrevisjon)**

05/26 Brundalsforbindelsen (Tk)

Olaf Løberg, Kommunaldirektør i Trondheim kommune, orienterte.

Oppsummering og hensikt med saken

Trondheim kommune har, i samarbeid med Statens vegvesen, prosjektert etableringen av Brundalsforbindelsen, en ny forbindelse mellom Brundalen og E6 Omkjøringsvegen. Prosjektet ligger delvis i et utbyggingsområde, og inkluderer derfor også, etter avtaler, annen infrastruktur for utbyggingsområdet. Parallelt med byggeplanleggingen har kommunen arbeidet med finansieringsavtaler og bidrag fra utbyggere og andre relevante parter.

Avtalene er nå på plass og Kontaktutvalget bes godkjenne avtalene og den samlede finansieringen slik at prosjektet kan gå videre med anbudsutlysning og bygging.

Bakgrunn

Brundalsforbindelsen strekker seg fra E6 Omkjøringsvegen ved Mattsjøkrysset i nord til Jonsvannsvegen i sør, og er vist i sin helhet i reguleringsplan r20150025 Øvre Rotvoll, vedtatt i bystyret den 20. mai 2021 (sak 90/21).

Vedtatt bygging er del 1 fra E6 Omkjøringsvegen til Andreas Claussens veg i sør. Finansieringen må hentes fra utbyggere med rekkefølgekrav om Brundalsforbindelsen, miljøpakkemidler og andre relevante parter.

I bystyrets behandling i møte den 19.12.2024 ble det i saken om utforming av Brundalsforbindelsen vedtatt jf. vedtakets punkt 5, at arbeidet på Brundalsforbindelsen igangsettes når finansiering er avklart. I Miljøpakkens handlingsprogram 2025-2029 ble det satt en ramme med følgende merknad:

- *Rammeavsetning Brundalsforbindelsen: Kontaktutvalget vedtar finansiering innenfor rammen på 522 mill 25-kr når Trondheim kommune legger frem en finansieringsavtale for prosjektet der bidrag fra private utbyggere avklares. Midlene settes av ut avtaleperioden.*

Trondheim kommune er nå i mål med å inngå finansieringsavtaler med de to utbyggerne som ble vurdert som aktuelle som bidragsytere til Brundalsforbindelsen. Under følger en redegjørelse for kommunens vurdering av hvilke utbyggere som var aktuelle, de ulike anleggsbidragene samt det totale finansieringsbehovet for bygging av Brundalsforbindelsen del 1. Signerte avtaler mellom partene er lagt ved som vedlegg til denne saken. Avtalene er signert under forbehold om nødvendig godkjenning i Kontaktutvalget.

Reguleringsplaner med rekkefølgekrav om Brundalsforbindelsen – avtaler

Brundalsforbindelsen inngår i ulik grad som rekkefølgekrav for følgende utbyggingsområder:

- r20130067 Granåsen gård, Østre del

Rekkefølgebestemmelse: § 10.4 *Brundalsforbindelsen fra omkjøringsvegen til o_V3 skal være ferdig opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse til bolig nr 271 innenfor planområdet.*

Det er gitt dispensasjon fra dette rekkefølgekravet til ytterligere 300 boliger.

Infrastrukturkostnadene innenfor utbyggingsområdet er allerede høye, bl.a. så har utbyggingsområdet rekkefølgekrav om opparbeidelse av en tilførselsveg til Brundalsforbindelsen.

- r20150025 Øvre Rotvoll

Rekkefølgebestemmelse: § 9.1 *Før det gis ferdigattest for bebyggelse eller idrettsanlegg skal tiltak være etablert i samsvar med tabellen under. (I denne tabellen er o_KV01, o_KV02 og o_KV03 (nordlig del av Brundalsforbindelsen) listet opp som rekkefølgekrav for bebyggelsen innenfor områdeplanen.)*

Med bakgrunn i kommunens praksis med andre utbyggingsavtaler var kommunens standpunkt at utbygger skulle avstå nødvendig grunn til Brundalsforbindelsen vederlagsfritt og betale et bidrag på 56 millioner kroner.

Utbygger sitt opprinnelige standpunkt var imidlertid at de skulle ha betaling for veggrunn, og at betaling for veggrunn langt oversteg bidraget.

Partene ble til slutt enige om at utbygger betaler et bidrag til Brundalsforbindelsen på 56 millioner kroner, og at kommunen betaler 10 millioner kroner for den andelen av veggrunn til Brundalsforbindelsen som utbygger mener overstiger behovet for adkomst til Øvre Rotvoll sitt utbyggingsområde. Fortaustrekningen og deler av grøntrabatt langs utbyggingsfeltene B11, B13 og B14#1 på ca. 470 meter bygges senere og bekostes av utbygger, grunnet konflikt med graveskråningene fra utbyggingsfeltene. Det er også avtalt at utbygger betaler kommunen en fast sum pålydende 60 millioner kroner for å legge ledningene vist i avtalens bilag 3A (VA) og bilag 4 (Renovasjon). Beløpet er gjenstand for indeksjustering. Dette er offentlige (kommunale) VA-ledninger som utbygger må etablere for å kunne bygge ut Øvre Rotvoll, og som utbygger vanligvis må bekoste fullt ut. Kommunen har imidlertid påtatt seg å bygge mer av vann- og avløpsledningene enn man får refundert gjennom de 60 millioner kronene. Denne forpliktelsen medfører en kostnad i prosjektet som anslås til 10 millioner kroner. Det har vært krevende avtaleforhandlinger med utbygger, og kommunen har måttet akseptere denne forpliktelsen. Med fradrag for ervervskostnadene og VA innebærer dette i realiteten at Øvre Rotvoll i sum bidrar med **36 millioner kroner** til Brundalsforbindelsen. Beløpet indeksreguleres/renteberegnes i henhold til nærmere angitte vilkår i avtalen.

- r20150046 Vestre Tunhøgda

Rekkefølgebestemmelse: § 8.1 *Søknad om utbyggingstiltak for boliger kan ikke tillates før nordligste del av Brundalsforbindelsen er opparbeidet fram til rundkjøring i Haakon VII's*

gate/Fv 868 med ny forbindelse til Hørlocks veg.

Tunvegen borettslag eier aktuell byggetomt. De viser til Eiendomsgruppen som har opsjon på kjøp av tomten. Verken borettslaget eller Eiendomsgruppen vil påta seg forpliktelser om bidrag til Brundalsforbindelsen. Bebyggelsen som reguleringsplanen åpner opp for, ville etter kommunens vurdering uansett ikke utløst et stort bidrag til Brundalsforbindelsen, og forhandlingene ble derfor avsluttet.

- r20180049 Røsslyngvegen 1 og 3

Rekkefølgebestemmelse: § 7.3 *Brundalsforbindelsen skal være ferdig opparbeidet før brukstillatelse kan gis.*

Utbygger PULS uttalte at de ikke hadde rom for ytterligere kostnader, og at de derfor ville velge ikke å bygge ut dersom de måtte betale bidrag til Brundalsforbindelsen.

Kommunen var ikke enig i PULS sin vurdering, men bebyggelsen som reguleringsplanen åpner for, ville etter kommunens vurdering uansett ikke utløst et stort bidrag til Brundalsforbindelsen. Den delen av Brundalsforbindelsen som bygges nå vil heller ikke innfri rekkefølgekravet for denne utbyggeren (kravet gjelder hele Brundalsforbindelsen). På bakgrunn av dette ble forhandlingene avsluttet uten avtale om bidrag.

- r20200037 Yrkesskolevegen 18

Rekkefølgebestemmelse: § 10.1 *Før igangsettingstillatelse til utbygging av helse- og velferdssenteret, barnehagen og boligene kan gis, skal nordre del av Brundalsforbindelsen, fra planområdet og til E6 (vist i reguleringsplan for Øvre Rotvoll, planid: r20150025) være ferdigstilt.*

Denne eiendommen eies av kommunen. De samlede infrastrukturkostnadene for utbyggingen av Yrkesskolevegen 18 er svært høye, og det vil ikke være regningssvarende å bygge ut dersom det må betales bidrag til Brundalsforbindelsen i tillegg.

- r20210012 Svenskjordet

Rekkefølgebestemmelse: § 9.7 *Brundalsforbindelsen, første etappe fra Omkjøringsvegen til Yrkesskolevegen / Hørlocks veg, skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse til næringsbebyggelse innen område BN.*

Det bygges ikke boliger på Svenskjordet. Inntjeningen er dermed lavere, og det er mindre rom for å bekoste infrastruktur. Sett i forhold til rekkefølgekravets omfang (kun en mindre del av Brundalsforbindelsen), og forholdet til den større utbyggingen på Øvre Rotvoll, ble det inngått avtale om et tilskudd til Brundalsforbindelsen på **2 millioner kroner**.

Finansiering

Beskrivelse	Beløp (MNOK)	Kommentarer
KOSTNADER		
Entreprisekostnad, alt	394	Inkl. veg (inkl. veglys, OV, konstruksjoner), VA (kommunalt og utbygger), Tensio, Avfallssug (Utbygger), fjernvarme mm.
Støyskjerm langs B12	7	Tillegg til byggherreoverslag. Summen er basert på tidligere anslag med 2022-kr og justert til 2025-kr
Fjernvarme	2,4	Brundalsforbindelsen dekker sin del av omleggingen av eksisterende FV iht veglov
Byggherrekostnader	93	
Mva	124	
Uspesifisert	50,0	
Usikkerhet	50,0	
Grunnerverv - Rotvoll	10	
Total prosjektkostnad	730,4	
FINANSISERING OG BIDRAG		
Anleggsbidrag Rotvoll Eiendom AS	56,0	Iht. finansieringsavtale
Anleggsbidrag Svenskejordet	2,0	Iht. finansieringsavtale
VA Kommunalteknikk	10	
VAR Utbygger	60,0	Bidrag fra utbygger for etablering av vann-, avløp (jfr bilag 3A) og renovasjon (jfr. bilag 4) for utbygger
Tensio	4,6	Iht. avtale. Sum inkl. mva faktureres Tensio
Fjernvarme	1,7	Lunera Energi dekker sin del av omlegging av eksisterende FV samt nyetablering. Sum inkl. mva faktureres Lunera Energi
Sum finansiering og bidrag	134,3	
Mva	144	Mva-kompensasjon/-fradrag. Lagt på mva. for uspesifisert- og usikkerhetspost.
NETTO FINANSIERING MILJØPAKKEN		
Sum	452,1	

Kostnader er basert på byggherreoverslaget utarbeidet i 2025 med 2025-kr. Grunnlaget for byggherreoverslaget er prosjekteringsgrunnlaget på byggeplannivå.

Betalingsplikt

Betalingstidspunkt Rotvoll Eiendom (Øvre Rotvoll)

Hovedelementer iht. avtalt betalingsplan:

Fakturering til utbygger starter når følgende kumulative vilkår er oppfylt

- Kommunen har igangsatt opparbeidelse av tiltakene
- Utbygger har fått første rammetillatelse innenfor områdeplan r20150025 (Øvre Rotvoll)
- Utbygger har adkomst til sitt byggefelt, jf. avtalens punkt 8.3 som lyder slik:
 - Utbygger sin adkomstrett er tidsbegrenset til å gjelde fra 16 uker etter fysisk oppstart av veganlegget som kommunen skal bygge og til permanent veg o_KV01 med tilhørende konstruksjoner er ferdig fra E6 og forbi o_KV14 eller til partene skriftlig avtaler noe annet.
- Eksisterende vannledning over utbyggingsfelt B13 er lagt om.

Videre er det avtalt følgende:

- Dersom bidraget forfaller fortløpende med byggetiden, fordeles bidraget i like beløp som faktureres kvartalsvis ut byggeperioden.
- Dersom bidraget forfaller første gang i løpet av byggetiden, fordeles bidraget på gjestående kvartaler. Første fakturering omfatter imidlertid påløpt arbeid per fakturadato.
- Dersom bidraget forfaller etter byggetiden, faktureres utbygger for hele bidraget så snart første rammetillatelse foreligger.

Betalingstidspunkt MALA Utvikling (Svenskjordet)

Kommunen fakturerer utbygger så snart avtalen er signert av begge parter, og kommunen har fått tilstrekkelig finansiering av tiltaket til å igangsette bygging av Brundalsforbindelsen.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Trondheim kommune har arbeidet med finansieringsavtaler og bidrag fra utbyggere og andre relevante parter. Avtalene er nå på plass og Trondheim kommune anbefaler Kontaktutvalget om å godkjenne avtalene og den samlede finansieringen slik at prosjektet kan gå videre med anbudsutlysning og bygging. Dette innebærer at:

1. Kontaktutvalget godkjenner avtalene med utbyggerne og økonomiske bidrag som følger av avtalene, totalt 118 millioner kroner
2. Prosjektets styringsramme settes til 730 millioner kroner (2025-kr) inkl mva
 - a. Prosjektet finansieres som vist i tabellen over, hvor Miljøpakkens netto

andel utgjør 452 millioner kroner (2025-kroner) eks. mva.

Inkludert Miljøpakkens andel av mva-kostnader og justert til 2026-kroner, tilsvarer brutto beløp for Miljøpakken ca. 595 millioner kroner. Dette er noe under den foreløpige avsetningen i handlingsprogrammet på 607,5 millioner kroner.

Diskusjon:

- Leder: Usikker på hvordan jeg skal tolke dette. Skal Miljøpakken ta risikoen ved alle deler?
- Løberg: Ja, det er mitt syn at de ulike delene av prosjektet er så integrert, slik at det blir vanskelig å skille fra hverandre. Miljøpakken tar risiko for overskridelser.
- Trfk: Forstår at det er komplisert, men er ikke enig i at det ikke er mulig å identifisere ulike deler av prosjektet. Synes det er krevende hvis en merkostnad alene skal betales av Miljøpakken.
- Leder: Vi aksepterer avtalen, men det er uklart for oss hva som inngår. Kontaktutvalget i Miljøpakken må ta ansvaret for hvordan man håndterer evt. kostnadsøkninger og endringer slik at man kan isolere forholdet mellom vei og øvrige deler av utbyggingen. Trenger et vedtak som tydeliggjør ansvar og bidrag

Vedtak:

1. Kontaktutvalget legger til grunn en styringsramme for prosjektet Brundalsforbindelsen (nord) på 595 mill. 2026-kr inkl. mva.

2. Kontaktutvalget vedtar at Miljøpakken kun har ansvar for risikoen tilknyttet veiinfrastrukturprosjektet. Ved kostnadsøkninger tilknyttet veiinfrastrukturprosjektet skal Trondheim kommune tydeliggjøre i sak til Kontaktutvalget hva som har vært årsak for kostnadsøkningene.

3. Grunneierbidrag og andre bidrag vil Trondheim kommune være ansvarlig for at tilføres prosjektet i gjennomføringsfasen av veiprosjektet.

06/26 Samordning av Miljøpakkens handlingsprogram 26-29

Oddgeir Myklebust orienterte.

Saken gjelder

Forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2026-29 har vært til behandling hos partene. Det er behov for at Kontaktutvalget samordner de ulike vedtakene og kommer fram til et omforent handlingsprogram for 2026-29.

Lokalpolitiske vedtak og statlig behandling

Fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland har alle behandlet forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2025-2029. Samtlige har også gitt delegert fullmakt til å fremforhandle et omforent handlingsprogram. Alle vedtak og egen uttalelse fra staten er lagt ved.

Sekretariatet har kommentarer til noen av vedtakspunktene. Kommentarene går kun på prosess. Om prosjekter skal tas inn i handlingsprogrammet eller ikke, blir opp til partene å avgjøre.

Trondheim kommune

4. Bystyret vedtar at Fv 707 Berg-Høstadvorsen – videreføring av gang- og sykkelveg Spongdaal skal prioriteres i de videre forhandlingene om miljøpakkens handlingsprogram.

Kommentar: I forslag til HP 26-29 ligger prosjektet i hvit liste (prosjekter det ikke er oppnådd enighet om). Prosjektet er også foreslått og avvist i de to foregående HP-prosessen. Dette ut fra manglende måloppnåelse opp mot nullvekstmålet. Det blir opp til partene å vurdere om det har kommet noen nye momenter som tilsier at prosjektet skal tas inn i HP. I så fall må det foreslås hvordan prosjektet skal finansieres.

5. Bystyret vedtar at undergangen på Selsbakk prioriteres i de videre forhandlingene om miljøpakkens handlingsprogram.

Kommentar: I forslag til HP 26-29 ligger prosjektet i hvit liste (prosjekter det ikke er oppnådd enighet om). Det blir opp til partene å vurdere om prosjektet skal tas inn i HP. I så fall må det foreslås hvordan prosjektet skal finansieres.

6. Bystyret vedtar rammen for Midtbypakken, men tar forbehold om innholdet i prosjektet Midtbypakken i påvente av vedtak om samferdselsplanen. Bystyret ber byrådet gå videre med trafikk sikkerhetstiltak for skolevei på Singsaker/Rosenborg som en del av Midtbypakken.

Kommentar: Partene får vurdere om ts-tiltak på Singsaker/Rosenborg kan være en del av Midtbypakken. Innholdet i Midtbypakken er p.t. ikke lagt fram for partene. Alternativt

kan ts-tiltak finansieres av kommunens pott til mindre trafikktekniske tiltak.

7. Bystyret viser til det pågående reguleringsarbeidet for å etablere sykkelforbindelsen Arkitekt Ebbels veg - Grilstadkleiva, og er kritisk til at planen vil føre til betydelige inngrep i hensynssoner for kulturmiljø og landbruk. Prosjektet tas ut av grønn liste.

Kommentar: Kontaktutvalget må vurdere den videre prosessen for prosjektet og om det er aktuelt å vurdere andre traseer.

8. Innspill vedrørende trafikksikkerhet i området Møllenberg/Rosenborg gitt av Trafikksikkerhetsutvalget ved Singsaker skole, innarbeides i Trafikksikkerhetspakken til Trondheim kommune i Miljøpakken.

Kommentar: Det vises til vedtakspunkt 6. Det blir opp til Trondheim kommune å prioritere hvilke ts-prosjekter som finansieres med potten til mindre trafikktekniske tiltak.

Trøndelag fylkeskommune

1. Fylkestinget vedtar handlingsprogram Miljøpakken 2026-2029 som det foreligger i vedlegg 1 med endringer og presiseringer i henhold til nedenstående vedtakspunkt.

a. Vedtaket forutsetter at Kontaktutvalget periodiserer kostnader til etter 2029 som følge av avvik mellom inntekter og utgifter i perioden.

Kommentar: Det er en viktig påpekning i vedtaket om at det er et avvik mellom inntekter og utgifter i perioden. Dette kan løses enten ved å kutte i prosjekter eller periodisering av kostnader.

b. Følgende innarbeides som føringer for handlingsprogram 2027-2030

i. Fullfinansiering av takstsamarbeidet for tog i sone A

ii. Finansiering av økt tilskuddsbehov til drift kollektiv i 2029, etter utløp av nåværende anbudsperiode

Kommentar: Det er en løpende diskusjon i Miljøpakken om tilskuddsbehovet til drift kollektiv, både før og etter 2029. Når det gjelder takstsamarbeidet for tog i sone A, vises det til forslaget til HP 26-29 hvor det er enighet om en ekstra bevilgning til tog i sone A på 80,1 mill kr. i perioden. Behov ut over det må diskuteres i de kommende HP-prosessene.

Malvik kommune

1. Malvik kommune slutter seg til vedlagt forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2026-2029, gitt følgende forutsetninger og merknader:

a) Malvik kommune er svært opptatt av at takstsamarbeidet mellom buss og tog videreføres og finansieres videre i perioden.

Kommentar: Når det gjelder takstsamarbeidet for tog i sone A, vises det til forslaget til HP 26-29 hvor det er enighet om en ekstra bevilgning til tog i sone A på 80,1 mill kr. i perioden. Behov ut over det må diskuteres i de kommende HP-prosessene.

Stjørdal kommune

3. Følgende innarbeides som føringer for handlingsprogram 2027-2030:

- i. Fullfinansiering av takstsamarbeidet for tog i sone A*
- ii. Finansiering av økt tilskuddsbehov til drift kollektiv for å muliggjøre en økning i kollektivtilbudet i randkommunene fra 2029.*

Kommentar: Dette er en føring for neste HP-prosess. Det er en løpende diskusjon i Miljøpakken om tilskuddsbehovet til drift kollektiv, både før og etter 2029. Når det gjelder takstsamarbeidet for tog i sone A, vises det til forslaget til HP 26-29 hvor det er enighet om en ekstra bevilgning til tog i sone A på 80,1 mill kr. i perioden. Behov ut over det må diskuteres i de kommende HP-prosessene.

Utfordringer

Det er flere utfordringer knyttet til handlingsprogrammet.

Budsjett i balanse

En hovedutfordring er at det er et avvik mellom inntekter og utgifter. Det er en forutsetning at vi lander et budsjett i balanse.

Til den politiske behandlingen var det opplyst at overforbruket var på 297 mill. kr. Nå er tallet nedjustert til **195 mill. kr.** grunnet korreksjoner (se tabell 1).

Tabell 1: Korreksjoner i HP 26-29

Etter KU okt var status:					
Inntekt	13308				
Grønn liste	13605				
Overforbruk	-297				
Endringer					
E6 Hårstadkrysset - Vinterveien, hovedsykkelveg	-88	Periodisering, 88 mill er skjøvet til etter 2029			
Rv 706 Lilleby skole- Nordtvedts gate, hovedsykkelveg	21,9	Ny ramme, ref KU 47/25			
Rv 706 Nordtvedts gate - Pirbrua, hovedsykkelveg	-70,1	Periodisering, 70 mill er skjøvet til etter 2029			
Øvre- og Nedre Bakklandet	-23	Omdisponering, 23 mill flyttet fra andre prosjekter			
Bromstadruta del 1 og 2, F.N. veg og K.Ø. veg	57,1	Skulle vært på grønn liste, tatt inn fra hvit liste			
	-102,1				
Korreksjon av overforbruk	-195				
Nye tall etter korreksjonene, per 26.jan					
Inntekt	13308				
Grønn liste	13503				
Overforbruk	-195				

I tillegg til disse korreksjonene har Staten bedt om en korrigerings for prosjektet Rv. 706 Arkitekt Ebbels veg – Grilstadkleiva. Basert på vedtaket i Bystyret i Trondheim, er det behov for å diskutere veien videre for dette prosjektet.

Avviket på 195 mill. kr. kan løses gjennom å kutte i prosjekter eller gjennom periodisering av kostnader. Det vises til anbefaling lenger ned i saken.

Kontaktutvalget bes ta stilling til hvordan avviket mellom inntekter og utgifter på 195 mill. kr. skal løses.

Realistisk budsjettering

Det er fremdeles et spørsmål om budsjettinnspillene fra partene er realistiske. Er det kapasitet til å gjennomføre alt som foreslås? Det vises til siste tertialrapport (T2 2025) hvor det går fram at Miljøpakken stadig har et akkumulert mindreforbruk på rundt 1 mrd (jf KU-sak 45/25). Dette skyldes utfordringer knyttet til manglende eller dårlig fremdrift i mange prosjekter, men også periodisering.

Uavklarte avsetninger

Det er behov for å diskutere de tre følgende avsetningene. Det er begrenset hvor lenge vi kan operere med slike avsetninger når vi nærmer oss 2029. Det er viktig at Miljøpakkens midler kommer i produksjon og ikke står som ubrukte avsetninger.

Midtbypakken

Ved behandlingen av forslag til HP 26-29 i Kontaktutvalget 17.10.25, ble det satt av en avsetning for Midtbypakken på **263,9 mill. kr** til utgangen av 2026.

Kontaktutvalget vedtok følgende 10.02.25 (sak 3/25):

Midtbypakken: Kontaktutvalget vedtar finansiering innenfor rammen på inntil 255 mill 25-kr når kommunen har fattet tilstrekkelige vedtak for betydelig begrensning av gjennomkjøring i Midtbyen, tiltakene i pakken er konkretisert og måloppnåelse på nullvekst er god og tydeliggjort. Midlene settes av frem til neste års handlingsprogram. Midlene fristilles til prioritering blant andre prosjekt med god måloppnåelse på nullvekst fra 2026 dersom forholdene nevnt over, ikke er innfridd.

Tiltakene i pakken har per tid ikke blitt konkretisert og lagt fram for partene i Miljøpakken. Derimot har Bystyret den 29.01.26 sendt forslag til Samferdselsplan tilbake for nye utredninger og vurderinger.

Med bakgrunn i Kontaktutvalgets vedtak i sak 3/25 og vedtaket i Bystyret om å sende Samferdselsplanen i retur, bes Kontaktutvalget ta stilling til om midlene til Midtbypakken skal fristilles til andre prosjekt.

Brundalsforbindelsen

Det vises til sak 5/26.

Ved behandlingen av forslag til HP 26-29 i Kontaktutvalget 17.10.25, ble forrige vedtak om at finansiering fra Miljøpakken forutsetter avtale om medfinansiering fra aktuelle utbyggere, gjentatt. I forslaget ligger Brundalsforbindelsen inn med en ramme på **571,1 mill. kr.**

Nå har Trondheim kommune og de aktuelle utbyggerne blitt enige om avtaler om slik medfinansiering. Dermed har Kontaktutvalget fått et grunnlag for en eventuell finansieringsbeslutning.

Kontaktutvalget bes ta stilling til avtalene og den foreslåtte finansieringen av Brundalsforbindelsen.

Melhus-porteføljen

Ved behandlingen av forslag til HP 26-29 i Kontaktutvalget 17.10.25, ble det diskusjon rundt endringer i Melhus kommune sin portefølje. Det var uenighet om grad av måloppnåelse for flere av de foreslåtte prosjektene.

Det ble imidlertid enighet om å sette av en avsetning for 2026 forutsatt innspill av prosjekt med bedre måloppnåelse. I forslag til HP 26-29 sendt til politisk behandling, ligger det inne en avsetning for perioden 2026-29 på **146 mill.kr.**

Melhus kommune har pt. ikke lagt fram forslag til prosjekt med bedre måloppnåelse. Av vedtaket i kommunestyret går det fram at kommunens innspill danner grunnlaget for videre forhandlinger med relevante parter.

I ekstramøte i programrådet 26. januar ble det diskutert om avsetningen skal stå ut 2026 eller ikke.

Kontaktutvalget bes ta stilling til om avsetningen til Melhus skal videreføres.

Tiltak som mangler felles tilslutning (hvite tabell)

Dette er tiltak som det ikke ble enighet om ved behandlingen i Kontaktutvalget 17.10.25.

Grunnet avvik mellom inntekter og utgifter på **195 mill. kr**, er det i utgangspunktet ikke rom for å ta inn noen av prosjektene i den hvite tabellen. Da må det i så fall skje gjennom en omprioritering innenfor porteføljen av prosjekter.

Hvis det derimot skulle bli enighet om noen av prosjektene i Melhus, så kan disse finansieres av avsetningen på 146 mill. kr. som nevnt ovenfor.

Tabell 2: Tiltak i hvit tabell

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styringsr/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Koordinering/adm Svv	SVV		2,1	2,1	2,1	2,1	8,4
Fortau Grim Saxeviks veg	Malvik kommune	(17,6)	3,0	14,6			17,6
GSV Hollumvegen (Melhus)	Trøndelag fylkesk.	(44,3)	2,0	3,0	20,0	20,0	45,0
Gimsøya (Melhus)	Trøndelag fylkesk.	(62)	3,0	9,0	40,0	20,0	72,0
Bennavegen (Melhus)	Trøndelag fylkesk.	(83,1)	14,0	50,0	20,0		84,0
Fv. 708 Vollmarka (Melhus)	Trøndelag fylkesk.						0,0
Fv. 707 Berg - Høstadkorsen	Trøndelag fylkesk.	111,0	23,0	59,0	23,0		105,0
Gyldenløves gate	Trondheim kommune	62,7	6,0	10,0	23,0	20,0	59,0
Selsbakk undergang	Trondheim kommune	(25,1)	10,0	15,1			25,1
Sverresborgruta, Sverresborg allé	Trondheim kommune	60,5	5,0	5,0	25,0	24,5	59,5
Sverresborgruta, Kyvannet	Trondheim kommune	70,4		5,0	5,0	30,0	40,0
TOTALT			68,1	172,8	158,1	116,6	515,6

Kontaktutvalget bes ta stilling til om det er grunnlag for noen endringer her.

Planmidler til tiltak etter 2029

I HP 25-29 er det satt av 75 mill. til felles planmidler som er tenkt brukt på planlegging av prosjekter som kan bygges i neste avtaleperiode.

Her vedtok Kontaktutvalget (sak 3/25):

I forbindelse med behandlingen av handlingsprogram for 2026-29 skal det vedtas et planleggingsprogram for «Planmidler til tiltak etter 2030». (ref. tabell 1)

- *Det forutsettes at Ringvegen i Stjørdal kommune inngår i planleggingsprogrammet. Dersom porteføljestyringen tilsier det, vil prosjektet Ringvegen kunne igangsettes i perioden.*

Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen har blitt enige om et forslag til planleggingsprogram.

Tabell 3: Forslag til planleggingsprogram for tiltak etter 2029

Prioritet	Etat	Tiltaksområde	Prosjekt (tall i MNOK)	Kostnad				
				reguleringsplan	2026	2027	2028	2029
1	TK	Sykkel	Brøsetvegen Nord	5	Reg.plan	5		
1	TK	Sykkel	Jonsvannsruta Nord, del 3 og Strindvegen	7,5		2	5,5	
1	TK	Sykkel	Jonsvannsveien nord del 4-6	7,5		2	5,5	
1	Trfk	Sykkel	Moholt - Strindheim	8	Reg.plan	2	4	2
1	Trfk	Innfartsparkering	Innfartsparkering	6		2	3	1
1	Trfk	Sykkel	Gryta	5		1	2	2
1	Trfk	Sykkel	Bøckmans veg øvre	10				10
1	StjK	Strekningutbedri	Ringvegen (avsatt før 2025)					
2	TK	Gange/TS	Kyvannsvegen fortau	3	Reg.plan	3		
2	Trfk	Strekningutbedri	Tonstad - Sandmoen	4	Reg.plan	1	2	1
2	Trfk	Kollektiv	Holtermanns veg - Astronomvegen	5		1	1	3
2	Trfk	Sykkel	Fv. 950 Skovgård - Reppe					
2	Trfk	Sykkel	Fv. 6688 John Aas, Bjørndalen - Østre Rosten	3		1	2	
2	TK	Sykkel	Roald Amundsens veg, sykkeltiltak					
2	TK	Strekningutbedri	Søbstadvegen	6		1	2	3
2	TK	Gate	Fjordgata, langsiktige tiltak	5		1	2	2
3	TK	Gange	G/S-bru Nidarø UU dagens bru					
	SVV	Sykkel	E6 Tunga - Rotvoll, hovedsykkelveg	0	DP			
	SVV	Sykkel	Rv 706, Stavne - Ila, hovedsykkelveg	0	DP			
	SVV	Sykkel	E6 Melhus sentrum - Jaktøyen, hovedsykkelveg	0	DP			
	SVV	Sykkel	E6 Omkjøringsvegen, hovedsykkelveg	0	DP			
			Sum - overført til budsjettlinje i tabell	75	0	22	29	24

Kontaktutvalget bes ta stilling til forslaget.

Anbefaling

Det er flere muligheter for å løse avviket mellom inntekter og utgifter på 195 mill. kr. Det kan løses ved å kutte i prosjekter eller periodisere kostnader til etter 2029.

En mulig løsning kan være å fristille midlene satt av til Midtbypakken på **263,9 mill. kr.** Bystyret har, som allerede nevnt, sendt Samferdselsplanen i retur. Dermed er ikke forutsetningen fra Kontaktutvalgets vedtak i sak 3/25 oppfylt.

Hvis Kontaktutvalget vedtar å fristille avsetningen til Midtbypakken til prioritering blant andre prosjekt, blir regnestykket slik:

Midtbypakken	263,9 mill. kr.
- Overforbruk	195,0 mill. kr.
Rest	68,9 mill. kr.

Resten på 68,9 mill. kan enten bli stående som en buffer, man kan vurdere å ta inn prosjekter fra hvit liste eller etter hvert prosjekter fra marginallista. Sistnevnte er ikke ferdig før i juni.

Oppsummert

Kontaktutvalget må altså ta stilling til flere forhold som grunnlag for å få et omforent og vedtatt Handlingsprogram for 2026-29:

- Hvordan få et budsjett i balanse
- De politiske vedtakene
 - Arkitekt Ebbels veg - Grilstadkleiva: Skal prosjektet ut eller skal det planlegges andre traséer?
- 3 uavklarte avsetninger:
 - Midtbypakken
 - Brundalsforbindelsen
 - Melhusporteføljen
- Tiltak i hvit tabell
- Planleggingsprogram for tiltak etter 2029
- Mm.

Etter behandlingen i Kontaktutvalget vil følgende korrigeringer og suppleringer bli utført i handlingsprogrammet:

- Alle økonomiske tabeller oppdateres.
- Fordeling av finansieringskilder oppdateres per prosjekt. Kvalitetssikring hos partene i etterkant av behandlingen i Kontaktutvalget. Den etaten som bevilger den enkelte finansieringskilden, må påse at dette er i samsvar med egne føringer for hva midlene kan benyttes til.
- Alle prosjektnavn vil oppdateres slik at de inneholder en unik tallidentitet for lettere gjenkjennbarhet.

Diskusjon/drøftinger

Innledende runde blant partene:

- Trfk: Største utfordring er at vi ikke er i balanse. Ingen nye forslag. Fint med avklaring på Brundalsforbindelsen.
- TK: Har ikke lyktes med å få Midtbyplanen med sektorisering vedtatt. Men, 63 av 67 repr. i Bystyret ønsker å jobbe for å nå nullvekstmålet og redusere gjennomgangstrafikken gjennom andre tiltak. Ønsker å beholde midlene satt av til pakken ettersom målet med å redusere gjennomgangstrafikken, og å lage et mer levende sentrum, står. Når det gjelder sykkelveien på Ranheim handlet dette om traseen, inngripende inn i hager til privatpersoner. Mener det ikke er nødvendig å kutte Midtbypakken, en mulighet til å komme i balanse med periodisering og andre tiltak vi ikke klarer å realisere uansett.
- Malvik: Effektiv busstransport er viktig for Malvik. Fornøyd med økning i antall busspassasjerer og tog. Vi er godt i rute med kommunale prosjekt. Midtsandtangen, Homla bru og Stasjonsområdet i Hommelvik.
- Stjørdal: Er godt ivaretatt med de prosjektene som er vedtatt. Vi er godt i gang med stasjonsutvikling, tverrforbindelse og park and ride-prosjektene. Er opptatt av takstsamarbeidet og gode kollektivløsninger mellom Stjørdal og Trondheim. Stor pendling

begge veier. Ser at det er et avvik som vi må håndtere. Men vil minne KU om at den største utfordringen for samarbeidet er de pengene som man ikke bruker. Det bør man huske når man diskuterer Midtbypakken.

- Skaun: Slutter oss til siste kommentar fra Stjørdal. Godt i gang med Park and ride i Buvika. Fikk planleggingsmidler til gang- og sykkelvei i Børse. Skal vi ha flere bilrestriktive tiltak, må vi ha flere innfartsparkeringer, inkludert i nabokommunene slik at vi kan benytte oss av busstilbudet i nabokommunene. Uten dette får vi ikke folk over på buss.
- Melhus: Har gjort litt justeringer på porteføljen. Det har vært tilbakemeldinger underveis fra SVV om at det ikke er i tråd med nullvekstmålet. Vi har tiltak på grønn liste, men har med et forslag i dag til tiltak for avsetningen på 146 millioner.
- Orkland: Vi har en ganske avklart portefølje. Fylket har spilt inn nesten alt av vår portefølje. Støtte til uttalelsene fra Stjørdal om kollektivtrafikken. Det må gå en buss med gode takster. Vi ser at andelen som tar bussen har økt betraktelig.
- SVV: Viser til innspill fra Trondheim på sykkelprosjekt vi er i ferd med å planlegge. Viktig med god sykkelvei østover. Tilrå at vi ikke gjør noen endringer i handlingsprogrammet på dette prosjektet, men fortsetter planprosessen og får belyst ulike løsninger der.

Diskusjon om Midtbypakken:

- Leder: Hva er utgangspunktet for ønsket om å beholde Midtbypakken?
- TK: Handler om å gjennomføre tiltak i midtbyen for å nå nullvekstmålet. Ønsker å beholde avsetningen for å kunne jobbe frem forslag til neste KU. Vi må inn på kapasitetsbegrensende tiltak.
- SVV: Vanskelig å ta stilling til nye enkeltprosjekter over bordet. Støtte til midtbypakken var vår måte å heie på sektorisering. Nå er forutsetningene endret.
- TK: Forståelse for at det oppleves overraskende. Men, vi har fått med en tydelig bestilling fra bystyret som ønsker å redusere gjennomgangstrafikken og nå nullvekstmålet. Det jobbes med full styrke på dette, og ønsker å legge frem en helhetlig pakke 24. april.
- SVV: Samferdselsplanen er sendt tilbake med bestilling om omfattende revisjon. Spørsmålet er om endringene som kommer vil være utydelige og ligger langt frem i tid.
- TK: Fortsatt mulig å gjøre andre prosjekter i påvente av samferdselsplanen. Tror planen vil være klar om 9-15 måneder. Men det kan bli vanskelig for oss om det ikke ligger noen økonomiske virkemidler der.
- TRFK: Ser behovet for å ha noen virkemidler. På den andre siden mangler vi 195 mill for å komme i balanse. Kan forskyve konkretisering frem til april, men det blir lenge å vente 15 måneder på konkretisering. Hvilke handlingsrom har vi?
- Sekretariatet: Flere veier inn her. Avsetningen kan bli stående, eller det kan sees på som innspill til neste handlingsprogram eller budsjettrevisjon i juni.
- Leder: Periodisering et viktig stikkord.
- TK: Synes vi må ha med at det er et momentum nå, og er bekymret for å gjøre vedtak der man ikke får holdt momentumet oppe.
- SVV: Mulig å omdefinere tiltakene i sentrum til noe annet? En mulig vei kan være å la midlene stå udisponert i påvente av en utarbeidet plan. Gir oss tid til å se hva dere kommer med.
- Trfk: Vil det være nok for staten der man i vedtaket gir skriftlige føringer? At det er noen penger som frigis, men legger inn føringer?

Diskusjon Melhus-porteføljen:

Ordfører presenterte Melhus sin reviderte portefølje innenfor rammen på 146 mill. kr.:

Tiltak	Nytt oppsett - avsatte midler
Gimsøya	-64
Hollumv.	-38
Vollmarka	-22,9
Lenamælen	-21,1
Sum	-146
Avsetning ut 2026	146
Rest	0

- Sekretariatet: Lenamælen er et nytt prosjekt. Kan det være en løsning å spille det inn til neste handlingsprogram slik at vi får vurdert det på vanlig måte i partnerskapet?
- SVV: Fint med utbyggerandel, bra at dette er ordnet. Fornøyd med at Bennaveien er trekt, og Hollumveien begrenset i lengde. Lenamælen kan være et aktuelt prosjekt, men formelt sett støttes forslaget om at det spilles inn til neste års handlingsprogram.

Vedtak:

1) Kontaktutvalget vedtar Miljøpakkens handlingsprogram for 2026–2029 med følgende endringer eller føringer som innarbeides i hovedtabellene:

- Brundalsforbindelsen legges inn med en styringsramme på 595 mill. 2026-kr inkl. mva.- I perioden 26–29 legges det inn et beløp på 550,5 mill. kr**
- Midlene til Midtby-pakken frigjøres. Partene ber Trondheim kommune utarbeide en ny pakke tilsvarende rammen som frigjøres. Nye tiltak skal bidra til nullvekst i personbiltrafikken gjennom begrensninger i gjennomkjøring i sentrum, forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikk og satsing for syklende og gående i og rundt Trondheim sentrum. Kontaktutvalget forutsetter en pakke som gir betydelig reduksjon i gjennomgangstrafikken.**
- Melhus-porteføljen: Kontaktutvalget viderefører avsetningen til Melhus på 146 mill. kr med følgende føringer:**
 - Bennavegen tas ut**
 - Hollumvegen tas inn og justeres i lengde ihht. nytt forslag fra Melhus**
 - Gimsøya tas inn**
 - Lenamælen spilles inn til HP 27–30**
 - Vollmarka tas inn**
- Midtsand kryssing i Malvik justeres ned fra 79 til 73,4 mill kr**

2) Kontaktutvalget vedtar årsbudsjett for 2026 og innspill til statsbudsjett 2027.

- Behov for justeringer av periodiseringen for 2026 og 2027 (innenfor vedtatte rammer) behandles i programrådet forut møte i KU i april.**

- 3) Kontaktutvalget vedtar planleggingsprogram for «Planmidler til tiltak etter 2029» (ref. tabell 3)**
- 4) Kontaktutvalget vedtar handlingsprogrammet som en plan for bruken av midler frem til 2029, og ber om at partene porteføljestyrer med dette som prinsipp.**
- a) Ved økt økonomisk handlingsrom kan partene spille inn aktuelle prosjekt til handlingsprogram 2027-2030.**
 - b) For å sikre måloppnåelse, er det nødvendig at partene konkretiserer og planlegger sin portefølje i handlingsprogrammet med tanke på effektiv gjennomføring. Dette tydeliggjøres i forbindelse med rapporteringen i tertial- og årsrapport.**
- 5) Kontaktutvalget mener at det må legges spesielt vekt på dokumentasjonskrav til innmeldte tiltak.**

07/26 Miljøpakken i media (Sek)

Sara Løkvik Husby orienterte om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken.

Diskusjon:

- Trfk: Oppslaget om Kongensgate får frem hvor komplisert et slikt prosjekt er og hvorfor det tar tid. Noe som er vanskelig å forstå for den allmenne innbygger.

Konklusjon: Tas til orientering

08/26 Konsekvenser av bruk av bompenger til kollektiv drift

Jan Fredrik Lund orienterte.

Saken gjelder

Denne saken ble behandlet i møte i Kontaktutvalget 21.11.25 (sak 50/25). Det vises til saksframlegget fra dette møtet for innholdet i saken.

Kontaktutvalget fattet følgende vedtak:

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

Etter møtet kom Trøndelag fylkeskommune med en protokolltilførsel knyttet til den markerte delen av vedtaket:

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

Dette gjør at Kontaktutvalget må ta saken opp til ny behandling.

Vurdering

Sekretariatet har bedt Statens vegvesen om en vurdering på hvor mye bompenger som kan benyttes til drift kollektiv uten å måtte gå til Stortinget. I dette inngår hva gjeldende proposisjon sier om begrensing på hvor mye bompenger som kan benyttes til drift av kollektiv og vilkår for å benytte bompenger til drift av kollektiv.

Det er korrekt som Trøndelag fylkeskommune tar opp: Vedtak i sak 50/25 om en øvre grense på kr 160 mill. årlig til drift kollektiv bygger på en misforståelse. Det er i Prop. 36 S (2017-2018) referert til fylkeskommunens egne tilskuddsmidler og ikke til midler fra Miljøpakken.

Vilkår for bruk av bompenger til drift kollektiv er beskrevet i **Prop. 172S (2012-2013)**. Der beskrives både beløp og hva midlene kan benyttes til. I den påfølgende proposisjonen 36S (2017-2018) sies det at prosjektporteføljen i **Prop. 172S (2012-2013)** videreføres. I **Prop. 172S (2012-2013)** omtales også vilkår for bruken av bompengeinntekter til drift av kollektivtransport i Miljøpakke Trondheim. Økte midler til drift av kollektivtrafikken er ikke omtalt i Prop. 36 S. Drift av kollektiv er heller ikke omtalt i **Prop 113S (2022-2023)**. Det betyr at det er rammene som er lagt til grunn i Prop. 172 S (2012-2013) som gjelder for bruken av bompenger til drift av kollektivtransport.

I **Prop. 172S (2012-2013)** vises en porteføljetabell med om lag 65 mill. kr til drift av kollektiv årlig, til sammen i overkant av 1 mrd. 2013-kr i bompengeperioden. Ramme for gjestående beløp til drift av kollektiv kan beregnes ut fra hva som er brukt fram til nå.

Anbefaling

Sekretariatet anbefaler at vedtaket i sak 50/25 endres i tråd med vurderingene over og at det er vilkårene for bruk av bompenger til drift kollektiv som beskrevet i **Prop. 172S (2012-2013)**, som legges til grunn.

Videre at nivået på bruk av Miljøpakkens midler til kollektiv drift, fastsettes gjennom den årlige rulleringen av Miljøpakkens handlingsprogram.

Vedtak:

- ***Frem til ny bompengeproposisjon er vedtatt gjelder vilkår for bruk av bompenger til drift av kollektivtransport omtalt i Prop.172 S (2012-2013).***
- ***Nivået på bruk av Miljøpakkens midler til kollektiv drift, både belønningsmidler og bompenger, fastsettes gjennom den årlige rulleringen av Miljøpakkens handlingsprogram. Bruken av bompenger til drift av kollektivtransport bestemmes ut ifra rammene gitt i Prop. 172 S (2012-2013).***

Eventuelt

Økt rammetilskudd til fylkeskommunene - kollektiv

Rammetilskuddet til fylkeskommunene ble økt i statsbudsjettet og var begrunnet i kollektivutfordringene. Hva betyr dette for tilskuddsbehovet fra Miljøpakken?

Fylkeskommunen opplyste om at dette ikke var med da eget budsjett ble lagt, og må komme tilbake til saken.

Konklusjon: Tas til orientering