



## MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 17.04.26

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  
Merethe Baustad Ranum, Trondheim kommune  
Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Trude Mathisen, Statsforvalteren  
Marit Rønning, Jernbanedirektoratet  
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  
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune  
Torhild Aarbergsbotten, Trøndelag fylkeskommune  
Tor Sæther, Statsforvalteren  
Ingveig Wahl, Jernbanedirektoratet  
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg Møtetested: Rådhuset i Trondheim, byrådssalen.  
fredag 24. april kl. 09:00 – 15:00.

Agenda:

Saksnr	Tittel	Part
	<b>Faste orienteringssaker:</b>	
09/26	Status måloppnåelse/trafikkutvikling	Sek
10/26	Status gateprosjektene	Trfk
11/26	Status jernbane	Jbdir
	<b>Beslutningssaker:</b>	
12/26	Forberedelser til reforhandling av byvekstavtalen	Svv
13/26	Fv. 708 Vollmarka gsv-anmodning om investeringsbeslutning	Trfk
14/26	Periodisering HP 26-29	Sek
15/26	Singsakerringen - delstrekning B reguleringsplan	Trfk

16/26	Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring	Trfk
17/26	Porteføljeavklaring MST29 infrastruktur	Trfk
18/26	Endring av takster for kollektivtrafikk i Trøndelag	Trfk
19/26	Marginallista	Sek
	<b>Andre orienteringssaker:</b>	
20/26	Fartsdumper i Trondheim - utfordringer	Trfk
21/26	Miljøpakken i media	Sek
	<b>Eventuelt</b>	

## Møtereferat

Referat fra møte 6. februar 2026 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

## Orienteringer

### Beslutninger i programrådet 03.03.26

*Sak 6- Kryssløsninger Smedbakken-Tordenskiolds gate:* Programrådet (PR) ber Trfk og Tk fortsette dialogen for å finne en omforent løsning. Forutsetter at det er besluttet løsning man skal bygge.

*Sak 7 - Nytt verktøy for trafikkberegninger:* Ber partene diskutere dette før man går videre til en eventuell anskaffelse. Ber om at saken legges fram for PR på nytt.

### Beslutninger i programrådet 16.04.26

*Sak 18 - Gang- og sykkelveg på del av fv. 6490 - Blåsmoen:* Programrådet ber om at det settes i gang byggeplanlegging og bygging av ca. 1,1 km gang- og sykkelveg på Blåsmoen i Orkland kommune fra Tråvparkveien i nord til Engmovegen i sør. I forbindelse med byggeplanlegginga gjøres det kostnadsanslag på +/- 10% standardavvik som grunnlag for å fastsette en ny styringsramme.

**Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.**

## Faste orienteringssaker

---

Sak 09/26:

### Status måloppnåelse/trafikkutvikling (Sek)

Vedlegg: Rapport Status måloppnåelse

Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutvikling i miljøpakkeområdet. En større evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse gjøres i vår, 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 (5,2 prosent) i biltrafikken sammenlignet med 2019, men veksten har flatet ut det siste året. 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.

Kollektivtrafikken har hatt en nedgang i januar-februar 2026 sammenlignet med 2025, men reiseaktiviteten i februar 2025 var påvirket av VM på ski. Sammenlignet med 2024 derimot har det vært en vekst på elleve prosent flere påstigende passasjerer i sone A på buss/trikk og 38 prosent flere reiser med tog i sone A.

Antall syklistene gjennom registreringspunkter med historikk var 27 prosent høyere i januar-mars 2026 sammenlignet med 2019. Over tid er det store bildet at det er vekst i antall syklistene gjennom tellepunktene. Miljøpakken jobber med å få på plass flere tellere.

Reisevaneundersøkelser (RVU) viser at gange i gjennomsnitt står for rundt 25 prosent av reisene til bosatte i miljøpakkeområdet.

I RVU 2025 er det gjort mange endringer sammenlignet med tidligere år som gjør at resultatene ikke nødvendigvis er sammenlignbare over tid. Statens vegvesen er i gang med å se på hvilken betydning endringen av RVU har hatt for resultatene per byområdene. Det er altså for tidlig å konkludere med at det er et trendbrudd i reisemiddelfordelingen.

Les flere tall og utfyllende beskrivelser i digital rapport (<https://infogram.com/status-maloppnaelse-april-2026utkast-1h984wwwp7y5z2p>) eller se pdf. i vedlegg.

**Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.**

Sak 10/26:

## Status gateprosjektene (Trfk)

Trøndelag fylkeskommune orienterer om status for gateprosjektene.

Prosjekt	Status	Anleggsstart	Trafikkåpning	Neste hovedmilepæl	Rapportering			Kommentar
					Fremdrift	Økonomi	Kvalitet	
Innherredsveien, øst	Vedtatt styringsramme	aug.23	okt.25	Trafikkåpning				Trafikkåpning juli 2026. Sidearealer høsten 2026.
Nordre Ilevollen	Ferdig	jan.23	jun.25	Ferdig				Ferdig
Kongens gate	Vedtatt ny styringsramme	aug.24	nov.26	Trafikkåpning				Økt kostnad. Trafikkåpning endret etter KU-sak 08/25, men rapporteres på dato i BVA. Trafikkåpning 08/27
Nyhavna	Vedtatt styringsramme	sep.25	des.27	Vedtatt RP				Forsinket planbehandling. Usikkerhet om trafikkåpning. Konsept utfordres
Elgeseter gate, nord	Vedtatt ny styringsramme	apr.27	nov.28	Vedtatt RP				Kun ombygging av nødvendig infrastruktur i bakken og tiltak for kollektiv.
Haakon VII's gate	Utredningsestimat	okt.27	des.29	Oppstart RP				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				Startes opp nå, ref. PR-sak 32/26
Sum								

**Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.**

Sak 11/26:

## Status jernbane (Jbdir)

Jernbanedirektoratet orienterer om status for jernbane i avtaleområdet.

**Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.**

## Beslutningssaker

---

Sak 12/26:

### Forberedelser til reforhandling av byvekstavtalen (Svv)

Vedlegg:

1. Forslag til forhandlingsløp/møteplan
2. Roller og ansvar

#### Bakgrunn for saken

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet den 5.mars om invitasjon til reforhandling av byvekstavtalen. I brevet vises det til at det legges opp til at mandat skal være klart tidlig i juni, slik at det kan være mulig med oppstartsmøte samme måned. Videre er det en ambisjon om å være ferdig med reforhandlingene på sen vinteren neste år, slik at ny avtale kan bli inngått i første halvdel av 2027.

Statens vegvesen skal lede forhandlingene og foreslår å starte opp noen forberedelser før forhandlingene starter. **Det tas forbehold om endelig mandat som forventes klart i juni.**

Vi legger i dette notatet fram et forslag til forhandlingsløp og organisering av forhandlingene med utgangspunkt i at ny avtale kan inngås i første halvdel av 2027. Forslaget er basert på våre erfaringer med forhandlinger av byvekstavtaler og de signalene som er gitt i NTP 2025–2036. Dette er en ambisiøs framdrift og vil kreve at alle parter prioriterer å sette av tid til møtene, bidrar med nødvendige ressurser mellom møtene og fullmakter i forhandlingsmøtene.

Formålet med saken er å starte forberedelsene til forhandlingene slik at vi er bedre rigget for en effektiv prosess når vi starter opp i juni. Vi foreslår å etablere en arbeidsgruppe på administrativt nivå som får ansvar for forberedelsene til forhandlingsmøtene. Konkret forhandlingsløp og organisering av forhandlingene vil formelt behandles av forhandlingsutvalget i første forhandlingsmøte og ev. revideres ved behov i løpet av prosessen.

Vi fremmer følgende vedtaksforslag til Styringsgruppa:

- 1) Forslag til forhandlingsløp og organisering av forhandlingene tas til orientering.
- 2) Styringsgruppa ber om at sekretariatet setter opp møtereservasjon til møter i tråd med forslag til forhandlingsløp. Dette sendes til deltakerne i styringsgruppa. Endelig forhandlingsløp og forhandlingsutvalg besluttes i første forhandlingsmøte.
- 3) Styringsgruppa gir tilslutning til at det etableres en arbeidsgruppe som har ansvar for forberedelser til første forhandlingsmøte. Hver part bes utnevne én representant til arbeidsgruppa innen 24. april

*Alternativ kan det legges opp til at konkrete datoer for møteplan og forslag til deltakere i*

*arbeidsgruppa for forberedelsene vedtas i styringsmøtet. Dette kan drøftes i ADM.*

### **Rammer for forhandlingene**

NTP 2025–2036 legger opp til reforhandling av dagens avtaler i de fire største byområdene. Nullvekstmålet er fremdeles det overordnede målet. Det legges til grunn tiårig avtaleperiode (frem til 2036). Det blir også en ny og forenklet tilskuddsordning og mindre øremerking. Det innebærer et større ansvar til partene for å sikre måloppnåelse. Det vil også legges til grunn en ny indikator for trafiksikkerhet.

I tråd med føringer i NTP er det gjennomført en byutredning, som vil være et viktig kunnskapsgrunnlag for forhandlingene.

Det vises til øvrig omtale i NTP for 2025–2036, og særlig kapittel 17. Det vises også til møte i politisk styringsgruppe 27. mars 2026.

### **Forslag til forhandlingsløp**

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til forhandlingsløp og organisering av forhandlingene, se vedlegg 1. I forslaget legger vi opp til at utvalgte temaer løftes til forhandlingsutvalget først som overordnede prinsippdiskusjoner, og deretter i form av konkrete forslag til avtaletekst. Forslag til tema for de enkelte møtene vil bli presentert i det første forhandlingsmøtet etter at mandatet er fastsatt. Det legges opp til at utvalget av temaer drøftes i en arbeidsgruppe (se beskrivelse under) før forslag fremmes i forhandlingsmøtet.

Fremdriftsplanen legger opp til 5–6 forhandlingsmøter i perioden juni–desember 2026. Dette er en ambisiøs framdrift som forutsetter at alle parter stiller nødvendige ressurser til rådighet mellom møtene, og at representantene i forhandlingsutvalget stiller med tilstrekkelige fullmakter.

Statens vegvesen har god erfaring med at forhandlingsmøtene legges opp etter en konkret fremdriftsplan. Dette gir forutsigbarhet for alle parter, og bidrar til at arbeidet holder god framdrift og kontinuitet. Justeringer og tilpasninger vurderes underveis i forhandlingene.

### **Organisering av forhandlingene**

Ved forhandlingsstart etableres det et forhandlingsutvalg som ledes av Statens vegvesen, med representanter fra Statsforvalteren, Jernbanedirektoratet og lokale parter. Lokal deltakelse avgjøres av lokale parter. Statens vegvesen vil før første forhandlingsmøte be om at partene legger fram hvem som skal delta i forhandlingsutvalget. Normalt består forhandlingsutvalget av en representant per part. I tillegg kan denne representanten ha med ev. bisitter(e). Hensikten er å tydeliggjøre hvem som representerer den enkelte part i forhandlingen. Statens vegvesen har utarbeidet forslag til beskrivelser av roller og ansvar ved forhandlinger om byvekstavtale, se vedlegg 2. Det foreslås at roller og ansvar i forhandlingene besluttes i første forhandlingsmøte.

### **Arbeidsgruppe**

Statens vegvesen foreslår at det opprettes en arbeidsgruppe for forhandlingene ledet av Statens vegvesen for å avlaste og bistå forhandlingsutvalget i planlegging og oppfølging mellom møtene og aktivitetene. Deltakerne i arbeidsgruppa forventes å bidra aktivt med forberedelsene av møtene herunder tekstlige bidrag og forankring. Vi foreslår at det allerede nå etableres en arbeidsgruppe med ansvar for forberedende arbeid inn mot forhandlingsmøte 1 i juni. Det utnevnes en representant fra hver part – som meldes til leder av sekretariatet Oddgeir Myklebust innen **24. april**.

Dersom partene ønsker det kan det også etableres en administrativ gruppe på ledernivå som kan benyttes som et mellomledd mellom arbeidsgruppa og forhandlingsutvalget ved behov. Vår anbefaling er imidlertid at arbeidsgruppens representanter selv har ansvar for å fremme sin organisasjons syn/interesse. Dette for å sikre effektiv framdrift og unngå at møtebelastning blir for stor når det foregår forhandling parallelt med oppfølging av dagens avtale.

### **Saksunderlag og forberedelser i forhandlingene**

Forhandlingsleder inviterer til forhandlingsmøtene, sender ut dagsorden og lager utkast til avtale basert på innspill fra partene. Statens vegvesen foreslår at arbeidsgruppa omtalt over bistår med forberedelser til forhandlingsmøtene, innspill til avtaletekst og utkast til avtale. Vi foreslår videre at sekretariatet bistår med å skrive referat og det praktiske rundt møteinnkallinger etc.

### **Sekretariat**

Statens vegvesen foreslår at sekretariatet for ordinær styringsgruppe bistår forhandlingsutvalget og forhandlingsutvalgets leder under forhandlingene. For forhandlingene vil det være Statens vegvesen som inviterer til og sender ut sakspapirer til møtene. Det foreslås at sekretariatet sørger for referatføring av forhandlingsmøtene, og nødvendig arkivering. Sekretariatet skal være partsuavhengig, bistå forhandlingsutvalget og være til disposisjon for alle avtaleparter. Vi viser for øvrig til retningslinjer for byvekstavgift- sekretariatet utarbeidet av Statens vegvesen.

### **Offentlighet**

Statens vegvesen foreslår at det legges til grunn samme praksis som for ordinære styringsgruppemøter når det gjelder offentlighet rundt møtet. Ved behov kan det underveis i forhandlingene i og utenom ordinære forhandlingsmøter legges opp til egne lukkede arbeidsmøter for forhandlingsutvalget og særmøter ved behov. Vi ber om tilbakemelding dersom partene ønsker at dette tas opp til vurdering og behandles i forhandlingsutvalget.

## Diskusjoner i programrådet

- Leder: Viktig å være koordinert og fremoverlent. Hvem som skal inn, og hvordan vi gjør det, er viktig for å sikre fremdrift.
- Det brukes et kunnskapsgrunnlag-begrep, hva ligger i det? Hva trenger jeg som part for å forberede meg?
- Byutredningen er et vesentlig kunnskapsgrunnlag. Fylket eller de enkelte kommunene har kanskje noe knyttet til areal og transport? Det er ikke nødvendigvis gitt at staten har et svar, vil oppfordre kommunene til å tenke selv hva de trenger for å stille velinformert.
- Trfk: Bra med en litt mer detaljert prosess. Staten er én part i forhandlingene. Usikker på om det skal være åpne møter, men det kan KU diskutere.
- SVV: Hadde lukkede forhandlingsmøter i forrige runde i Trondheim, men vi hadde veldig mange henvendelser om å være til stede. Referatene ble offentlige i arkivsystemet. Mange gode erfaringer fra forhandlingene i Nedre Glomma og Kristiansand. Her var arbeidsmøtene lukket, men selve forhandlingene var åpne. Med tanke på at dette er en demokratisk prosess, kan det være riktig å ha det åpent.
- SVV: Det kan nok sies at staten er en part, men Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har ulikt ansvar og roller. Statsforvalteren har et tredje ansvar med tanke på hva de skal ivareta i oppdrag fra departementet.
- Leder: Hvordan var samarbeidet i arbeidsgruppa og mellom kommunene sist? Partene har forskjellig kapasitet.
- Melhus: Trondheim kommune tok en fin rolle, og sørget for samspill mellom de lokale partene. Om Trondheim kommune er innstilt på å ta samme rolle igjen, er det kjempefint. Samtidig opp til oss å ivareta våre lokale interesser.
- Stjørdal: Forstår det slik at arbeidsgruppen er tenkt administrativ, i praksis en hjelpende hånd til styringsgruppen. Står at det også kan opprettes en administrativ ledergruppe, da lurer jeg på hvor mange som skal bidra, hvor effektivt blir det? Vil være et behov for å samordne seg politisk, kommunene imellom. I forrige runde var det en løpende dialog på politisk nivå, i forkant av forhandlingsmøtene.
- SVV: Det frarådes å etablere en slik administrativ ledergruppe. Viktig at de som sitter i arbeidsgruppa har god kontakt bakover i sin organisasjon.
- Sek: Viktig å skille på prosessen i forhandlingsløpet, og prosessen partene har seg i mellom, både på ledernivå og politisk. I hvor stor grad tenkes det sentralt å samordne alle de nye byvekstavtalene, skal systemet strømlinjeformes?
- SVV: Vi utarbeider en disposisjon som vi legger frem i de tre forhandlingsgruppene nå; Nord-Jæren, Trondheim og Oslo.
- Tk: Prosessen ser fin ut. Hva er forskjellen mellom styringsgruppe og forhandlingsutvalget?
- SVV: Hver lokal myndighet inviteres til reforhandling. Kan bestemme hvem de vil stille med. Rasjonelt å stille med samme person som sitter i KU. Forhandlingsutvalget er noe annet enn styringsgruppa, som forvalter eksisterende avtale.
- Leder: Trondheim kommune tar initiativ til samordning, melder inn representanter fra KU?

**Programrådets innstilling til vedtak:**

- 1. Forslag til forhandlingsløp og organisering av forhandlingene tas til orientering.**
- 2. Kontaktutvalget ber om at sekretariatet setter opp møtereservasjon til møter i tråd med forslag til forhandlingsløp. Dette sendes til deltakerne i kontaktutvalget. Endelig forhandlingsløp og forhandlingsutvalg besluttes i første forhandlingsmøte.**
- 3. Kontaktutvalget gir tilslutning til at det etableres en arbeidsgruppe som har ansvar for forberedelser til første forhandlingsmøte. Hver part bes utnevne én representant til arbeidsgruppa innen 24. april.**

Sak 13/26:

## Fv. 708 Vollmarka Gsv - anmodning om investeringsbeslutning (Trfk)

### **Bakgrunn**

Trøndelag fylkeskommune skal etablere ny gang- og sykkelveg langs fv.708 ved Vollmarka i Melhus kommune. Prosjektet er basert på en reguleringsplan utført av Melhus kommune i 2019. Regulert strekning er ca. 570 meter, og skal tilrettelegge for trygg ferdsel langs trafikkert veg i retning sentrum av Melhus.

Prosjektet er en forlengelse av eksisterende gang- og sykkelveg og gir et tilbud til tettbygd boligbebyggelse på strekningen mot Travbanesenteret i Vollmarka.

Byggeprosjektet ligger i Miljøpakkens handlingsprogram som en del av Melhus kommune sin portefølje inn i Miljøpakkensamarbeidet.

Det er klart for anskaffelse av entreprenør i løpet av mai-aug. 2026.

Byggherreoverslaget viser seg å være større enn avsatt styringsmål, en nærmere redegjørelse og anbefaling gis i denne anmodningen.

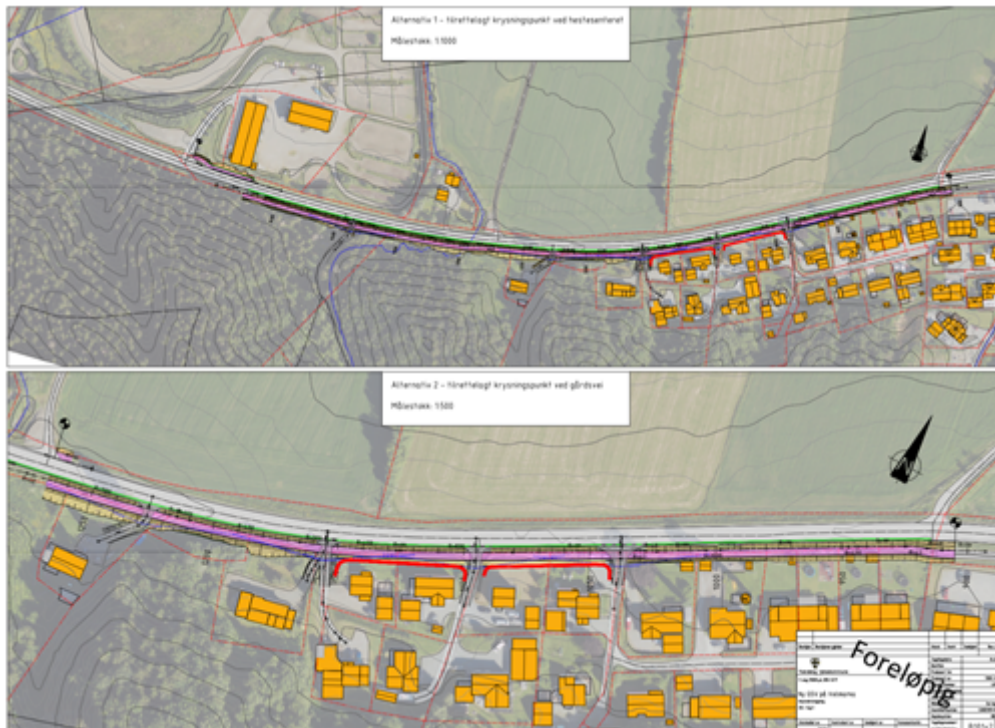
I saken bes Kontaktutvalget ta stilling til utlysning av prosjektet og ny styringsramme.

### **Trafikkløsninger og prosjektomfang**

Prosjektet fv.708 Vollmarka GSV omfatter bygging av gang- og sykkelveg inkludert gatelys og overvannshåndtering langs Hølundvegen.

Som et ledd i vurdering av kostnader og gjennomførbarhet for prosjektet er det prosjektert 2 alternativer. Alternativ 1 er utbygging av hele den regulerte strekningen, mens alternativ 2 et kortere alternativ med utbygging av gang- og sykkelveg til og med siste bebyggelse på sørsiden av Fv.708 på strekningen.

Prosjektet vurderer at alternativ 2 gir god måloppnåelse for prosjektet, samt tilrettelegger for miljøvennlig og sikre trafikkløsninger for "myke" og "harde" trafikanter for alle tilstøtende boliger på denne strekningen. Figur 1 viser de to ulike alternativene:



Figur 1: Utbyggingsalternativ 1 og 2

**Alternativ 1** innebærer en komplett gang- og sykkelveg fram til tilrettelagt kryssing over fylkesvegen ved Gauldal Travpark. Lengden på strekningen er 570 meter. Tiltaket omfatter belysning, overvannshåndtering inkl. fordrøyning før overvann slippes på eksisterende overvannsledning i øst. Det inngår også forlenging/utskifting av en stikkrenne, samt to murer foran boliger. En bussholdeplass fjernes som følge av etablering av et trafikksikkert alternativ.

**Alternativ 2** innebærer en forkortet variant av alternativ 1, der lengden på strekningen er redusert til 365 meter.. Det etableres ny gang- og sykkelveg langs eksisterende bebyggelse. Også dette alternativet vil omfatte belysning, overvannshåndtering, og to murer. Tiltaket ender opp i en tilrettelagt kryssing over fylkesvegen.

Prosjektet har avklart grensesnitt mot kommunal VA, som vil bli ivaretatt i utbyggingsfasen. Det samme gjelder andre grensesnitt som kabeleiere for eks. fiber og elektro.

Skiltet fartsgrense på strekningen er 60km/t, men målinger utført i prosjekteringsfase antyder høyere fartsnivå på trafikken. Målet for tiltaket er å etablere en trafikksikker løsning for myke trafikanter og ivareta miljøpakkens mål om økt mobilitet for gående og syklende. Gjennom å bygge alternativ 2, mener Trøndelag fylkeskommune at ulykkesrisikoen reduseres betydelig ved at man gir et trygt tilbud til myke trafikanter som i stor grad er konsentrert rundt eksisterende boligområdet på sørsiden.

### Oppstart av byggeprosjektet

Byggeplanen er under utarbeidelse. Når investeringsbeslutning er tatt, vil prosess med grunnerverv slutføres med avtaler og grunnerstatninger. Dette arbeidet ble satt på vent i 2025 i påvente av avklaring om prosjektet skal realiseres. Når grunnerverv er slutført

vil prosjektet bli lyst ut, og det forventes å ha entreprenør på plass i løpet av første halvår av 2026.

Ferdigstillelse estimeres til sommeren 2027.

### Entrepriseform

Prosjektet planlegges gjennomført som en enhetspriskontrakt, der ansvaret for detaljprosjektering ligger hos byggherre TRFK. Prosjekteringen er gjennomført i egenregi av TRFK, supplert med konsulent på fagområdene VA og elektro.

Prosjektet er organisert med en tradisjonell byggherreorganisasjon, med prosjekteier, prosjektleder, byggeledelse og nødvendige fagteam til å følge utførelsen og kontrakten med entreprenør.

### Byggherreoverslag og kostnader

I byggeplanfase er det gjennomført et byggherreoverslag med de forutsetningene som ligger til grunn.

Kalkyleresultat fra byggherreoverslaget:

Total	Alternativ 1	Alternativ 2
Forberedende tiltak	kr 2 150 000	kr 1 000 000
Planering	kr 4 150 000	kr 2 550 000
Tørrmurer	kr 1 500 000	kr 1 500 000
VA	kr 2 950 000	kr 1 870 000
Elektro	kr 2 650 000	kr 1 680 000
Total entreprise	kr 13 400 000	kr 8 600 000

Entreprisekostnader	kr 13 400 000	kr 8 600 000
Mengdeøkning entreprise	kr 2 000 000	kr 1 300 000
Sum	kr 15 400 000	kr 9 900 000
MVA	kr 3 850 000	kr 2 475 000
Rigg	kr 3 100 000	kr 2 000 000
Grunnerverv	kr 1 500 000	kr 1 200 000
Prosjektering	kr 5 250 000	kr 3 325 000

Byggeledelse	kr 2 100 000	kr 1 400 000
Antatt LPS total (5%)	kr 800 000	kr 500 000
Usikkerhet 10%	kr 3 200 000	kr 2 100 000
Totalkostnad inkl. mva	kr 35 200 000	kr 22 900 000

Figur 2: Utklipp fra byggherreoverslag 2025

### Kuttliste

Prosjektet har også utarbeidet mulige kostnadskutt i prosjektet. Det store kuttet ligger i å gå for alternativet med redusert lengde av gang- og sykkelvegen. Dette er allerede implementert i finansieringsbehovet som prosjektet nå anmoder gjennom anbefaling av alternativ 2.

Andre kutt er også vurdert i prosjektet, og her vil det være kutt som vurderes til å påvirke kvaliteten i mer eller mindre grad og således ikke anbefales.

### Finansiering

Før prosjektet går videre med fasen anskaffelse og entreprise, er det behov for å få bekreftet prosjektets forutsetninger, strategier, planer og kostnader.

Med bakgrunn i oppsett i figur 2, er det vurdert at finansieringsbehovet fra Miljøpakken i prosjektet styrer mot en sum på **kr.22.900.000,- inkl. mva og usikkerhet i 2025-kr.**

Etter at prosjektutredningene var gjennomførte i 2025, fikk saken utsatt behandling i forbindelse med avklaring av kommunens portefølje. Utsettelsen har fått økonomiske konsekvenser, bl.a. vil det bli noe økte byggherrekostnader jo lengre prosjektet dras ut i tid. En større andel av kostnadene er derfor indeksregulert.

### Trafikkavvikling

Ambulanser og annen beredskapsuttrykning skal sikres framkommelighet i anleggsfasen. Gjennomføring av anlegget vil medføre noen negative konsekvenser for mennesker og miljø i nærheten av anleggsområdene. Støy- og støvforurensing i forhold til beboere og redusert framkommelighet langs dagens veg vil bli tilfelle, men prosjektet er av en slik art at ulempene er vurdert til å bli nokså små. Det forutsettes at det ikke skjer støyende arbeid på natten i områder der bosatte kan bli plaget. Berørte avkjørsler og sideveger skal sikres adkomst også i anleggsperioden.

## Tidsplan

Mars/ <u>April</u> 2026	Uttlysning av anbud forutsatt investeringsbeslutning og forventet tidsbruk for grunnerv.
April juni 2026	Innlevering av tilbud fra leverandører.
Mai/juni-august 2026	Kontraktsignering.
Høst 2026	Anleggsstart
Vår/sommer Før skolestart (?) 2027	Ferdigstillelsesfrist

## Innstilling

Prosjektet vil oppnå god måloppnåelse gjennom økt trafikksikkerhet og god mobilitet for myke trafikanter. Med bakgrunn i ovennevnte redegjørelse foreslås det å fatte vedtak på investeringsbeslutning for Fv. 708 Vollmarka GSV for alternativ 2 med en indeksjustert styringsramme pålydende;

### **Kr.22.900.000,- inkl. mva og usikkerhet i 2026-kr.**

Prosjektet kan fortsette videre med nevnte fremdrift mht. anskaffelsesprosess og gjennomføring av anlegget, så snart en investeringsbeslutning foreligger.

### **Programrådets innstilling til vedtak:**

***Kontaktutvalget slutter seg til at prosjektet lyses ut og igangsettes innenfor en styringsramme på 22,9 mill. 2026-kr.***

Sak 14/26:

## Periodisering handlingsprogram 2026-2029 (Sek)

Vedlegg: Tabell med periodisering

### **Saken gjelder**

I denne saken bes Kontaktutvalget ta stilling til partens forslag til periodisering for perioden 2026-29 og å godkjenne denne.

### **Bakgrunn**

Det vises til vedtak i sak 06/26 Samordning av Miljøpakkens handlingsprogram 2026-2027, KU 6.februar:

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.

Med bakgrunn i vedtaket har partene foreslått periodisering av noen av sine prosjekter. Disse fremgår av vedlagte tabell. Her er det lagt inn periodisering fra Trfk, SvV, Tk og ett prosjekt fra Stjørdal med betydning for budsjett 2026-29. Orkland har ingen relevante endringer.

Noen av partene vil se at ikke alle prosjektene de har spilt inn er tatt med. Det skyldes at man har tatt med prosjekter som har fått midler før 2026. I periodiseringen av HP 26-29 forholder vi oss kun til prosjekter som ligger inne i denne perioden. Sekretariatet tar ansvar for dette da det har blitt med noen «gamle» prosjekter i tabellen som vi sendte ut.

### **Vurdering av saken**

Sekretariatet vurderer at partenes forslag til periodisering av prosjekter i HP 26-29 kan godkjennes.

Sekretariatet foreslår at tabell med periodisering blir et vedlegg til handlingsprogrammet.

### **Diskusjon i programrådet**

- Er det fremdeles behov for den årlige budsjettrevisjonen som det er lagt opp til?
- Ja, for her kan vi ikke se på tidligere budsjett, men kun på det som er i vedtatt handlingsprogram. Det er nok behov for å se på tidligere budsjett. Vi har jo den tre-/ettårsregelen som er innført nå, som sier at om det ikke er aktivitet i et prosjekt skal omdisponering av pengene drøftes. Vi fikk flere innspill på prosjekt som ikke står i handlingsprogrammet, men det kunne ikke være med nå – fordi det var en periodisering.

### **Programrådets innstilling til vedtak:**

**Kontaktutvalget godkjenner revidert periodisering**

Sak 15/26:

## Singsakerringen – delstrekning B reguleringsplan (Trfk)

### Bakgrunn/innledning

Saken har som formål å avklare videre prosess for sykkelprosjektet fv.6666 Gløshaugen – Lademoen, delstrekning B (Eidsvolls gate), etter at det er avdekket at anbefalt løsning ikke lar seg realisere innenfor regulert areal.

I PR-sak 29/24 *Singsakerringen sykkelløsning – videre prosess* ble følgende vedtatt:

#### Vedtak:

- **Saken sendes til politisk behandling i Trondheim kommune**
- **Programrådet ber om at det jobbes nærmere med kryssløsninger i det videre arbeidet**
- **Programrådet anbefaler at det byggeplanlegges en løsning innenfor regulert vegareal som beskrevet i alternativ 1 på delstrekning B.**
- **Programrådet ber om at styringsmålet kvalitetssikres frem mot høstens behandling av HP 2025-29.**

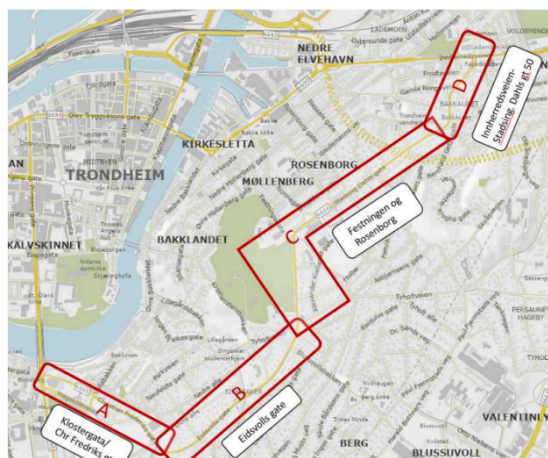
Fylkeskommunen igangsatte arbeid med byggeplanlegging av delstrekning B, Eidsvoll gate i 2024 med ambisjon om anleggstart i 2025. Prosjektet ble også meldt inn til statsbudsjettet, med utgangspunkt i at det ikke var behov for reguleringsplan for å gjennomføre et tiltak med opphøyd envegsregulert sykkelveg med fortau innenfor regulert areal.

### Faktiske opplysninger

Stekningen på fv. 6666 mellom Gløshaugen – Lademoen omtales i det videre som Singsakerringen. Prosjektet er delt opp 3 delstrekninger, illustrert i figur 1. Delstrekning B som er den sentrale strekningen hvor det planlegges omfattende tiltak. På delstrekning C og D er det mindre tiltak som er aktuelt. Tildeling til Singsakerringen har vært delt i to budsjettlinjer i Miljøpakkens handlingsprogram, med tildeling til hhv. delstrekning B og øvrige strekninger.

Ifm. prosjektering av delstrekning B har det vist seg krevende å etablere opphøyd sykkel felt med fortau innenfor dagens tverrsnitt; både mht eksisterende elementer (mur, gjerder, skråninger m.m.), teknisk infrastruktur, anleggsgjennomføring og arealbeslag.

Prosjektet fremlagt og anbefalt i PR-sak 29/24 la til grunn et gatetverrsnitt på 14,6 m. Innmåling viser at store deler av strekningen er under forutsatt tverrsnitt. I tillegg er det behov for mindre inngrep i tilstøtende eiendommer i forbindelse med bygging, noe som innebærer avtaler med den enkelte grunneier når det ikke foreligger rett til tiltredelse gjennom en reguleringsplan. Prosjektet har ikke oppnådd minnelig løsning med tilstøtende private grunneiere om frivillig avståelse av grunn for å øke vegbredden.



Figur 1 - Delstrekninger langs Singsakerringen

For å holde seg innenfor dagens vegareal vil man gå på bekostning av bredder på både fortau og sykkelfelt. En slik løsning vil kreve store fravik fra normkrav. Det er gitt avslag på reduksjon av kjørebanelen fra 3,25 m til 3 m på bakgrunn av vegens funksjon, fremkommelighet for kollektivtrafikken og trafikksikkerhet mht sykkeltrafikk. I den prosjekterte løsningen blir sykkelfelt 1,5-1,8 meter og fortau 1,6-1,9 meter, mens godkjent fravik legger til grunn 2,2 meter sykkelfelt og 2,05 m fortau. Prosjektet vurderer at den prosjekterte løsningen vil gi dårlig måloppnåelse, særlig for gående.

Utover dette har skiltmyndigheten stilt krav om at to kjørefelt opprettholdes i anleggsperioden. Det er ikke gitt åpning for snevre inn til ett kjørefelt ved å kjøre på sikt eller bruk av lysregulering. Prosjektet vurderer at det ikke er mulig å gjennomføre anlegget innenfor regulert areal uten å innsnevre til ett kjørefelt.

### Endret løsning uten regulering

Prosjektet har vurdert en løsning der deler av strekningen etableres innenfor dagens asfaltkant, i de partiene hvor det ikke er oppnådd enighet med grunneiere om midlertidig erverv, kombinert med full bredde der det foreligger avtale. En slik løsning vil imidlertid medføre betydelig variasjon i bredde og utforming langs strekningen. Prosjektet vurderer at dette vil gi tydelige standardsprang, noe som kan oppleves som uforutsigbart for trafikantene og redusere den samlede trafikksikkerheten og kvaliteten på sykkeltilbudet.

Prosjektet har også vurdert alternative løsninger som kan gjennomføres innenfor regulert areal. Herunder etablering av toveis sykkelfelt eller sykkelfelt på samme nivå som kjørefeltet. Iht. N100 vil krav til sykkelfeltbredden være minst 1,5 m. Fortaubredden vil imidlertid være smal og varierende i begge alternativene, noe som vurderes som en dårlig løsning for fotgjengere. Strekningen er en skoleveg med mange barn som går og/eller sykler til skolen, og smale fortau kan oppleves som utrygge.

### Statlig finansiering

Prosjektet på delstrekning B fikk statlig tilskudd (kap./post 1332.66) i 2025 og 2026 på hhv. 22 mill. og 9,9 mill. Fylkeskommunen anmodet nedtrekk av tilskudd i 2026 ifm. innspill til revidert nasjonalbudsjett.

### **Partens vurdering**

Fylkeskommunen vurderer at etablering av sykkeløsning på delstrekning B ikke er gjennomførbar innenfor regulert areal, uten at det vesentlig endrer prosjektets måloppnåelse. Det anbefales å gå videre med reguleringsplanprosess for å sikre nødvendig areal for et sammenhengende og trafikksikkert sykkeltilbud på strekningen. Prosessen vil også sikre riktig involvering av berørte grunneiere og belyse problemstillinger ved både tekniske løsninger og anleggsgjennomføring som har vist seg krevende innenfor dagens regulerte areal.

Iht. retningslinjer for kap./post 1332.66<sup>1</sup> skal det statlige tilskuddet utelukkende dekke kostnader som påløper etter anleggsstart, og kan ikke benyttes til planleggings- og

---

<sup>1</sup> [Retningslinjer for statlige midler til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesveg i byvekstavtalene \(2023\)](#)

prosjekteringskostnader. Fylkeskommunen foreslår at statlige midler bevilget i 2025 og 2026, fristilles til porteføljestyring blant prosjekter som har fått oppstartsmidler i statsbudsjettet. Etter vedtatt reguleringsplan vil fylkeskommunen anmode budsjetttildeling gjennom statsbudsjettet iht. til gjeldende føringer.

### **Diskusjon i programrådet**

- *SVV: Vi burde ikke kommet i den situasjonen at vi har bedt om tildeling til bygging i to år i statsbudsjettet, og så kommet til den konklusjonen at det kan vi ikke. Da skulle det i alle fall ha vært en strengere kritikk mellom 2025 og 2026, det skulle ikke skjedd to år på rad. Det spilles dessverre ofte inn prosjekter som ikke er klare for bygging. Investeringsmidler i statsbudsjettet skal brukes til investering, så det at de fristilles, er et problem og bidrar til det mindreforbruket vi har totalt sett. Vi må sammen finne ut av hvordan vi lærer best av dette. Nå har ikke fylkeskommunen bedt om en alternativ plassering av pengene, og vi ber om at vi blir gitt tid til å finne ut hvordan disse ev. kan brukes på post 30.*
- *Trfk: Er med på kritikken som kommer, og har tatt lærdom. For dette er en feil som er fra tidlig 2024, og på de to årene som er gått har vi hatt en mye mer kritisk tilnærming. Vi trodde virkelig vi skulle komme i gang, og det er gjort ganske inngående forsøk på å byggeplanlegge en løsning som er innenfor regulert areal, men det lot seg ikke gjøre.*
- *Tk: Vil legge vekt på at dette er en veldig viktig strekning for oss i Trondheim kommune. Spesielt når det har vært snakk om tiltak som begrenser gjennomkjøring i Midtbyen, har det her vært et spørsmålstegn, så vi håper virkelig at denne reguleringsplanen går gjennom, da vi tror det en viktig strekning også fremover.*
- *Sek: Er det slik at vi er for rigide på standard? Kan vi leve med at det blir litt variert standard på en strekning? Det er forståelig nok motstand mot å gå inn i hagene til folk.*
- *Trfk: Vi tenkte standardvariasjon for å få til en løsning innenfor regulert areal, men det var likevel ikke mulig. Det er selvsagt et mål å ha gjennomgående standard, men vi gjør tilpasninger der vi ikke får det til.*
- *Leder: Er det snakk om mange hager?*
- *Trfk: Vi ser at vi må gå lenger inn i noen hager i byggefasen. De fleste grunneiere var positive, men noen holder på sitt.*
- *SVV: Presisering knyttet til at midlene fristilles. Det går an å rette en bestilling til at vegvesenet kommer tilbake med forslag til omdisponering av de midlene, enten innenfor vår portefølje eller innenfor de som allerede har fått post 66 tildelt.*

### **Programrådets innstilling til vedtak:**

- 1. Tildelte statlige midler for 2025 og 2026 til Singsakerringen, delstrekning B fristilles.**
- 2. Hele strekningen mellom Gløshaugen - Lademoen anses som ett prosjekt i fremtidig budsjettinnmelding til handlingsprogram og statsbudsjett.**

Sak 16/26:

## Sykkeltilbud i Orkanger sentrum – porteføljeavklaring (Trfk)

Vedlegg: Utredningsrapport

### Bakgrunn/innledning

I denne saken bes Kontaktutvalget ta stilling til sykkelporteføljen i Orkanger sentrum. Det gjelder faseovergang til detaljplanlegging og prinsipper for det videre arbeidet.

I handlingsprogrammet 2025-29 er det avsatt 100 mill. i 25-kr til sykkeltilbud i Orkanger sentrum, *Thamshamn – Bårdshaug – Gjølme, inkl. Gammelosen*. I 2025 har Trøndelag fylkeskommune konseptutredet sykkeltilbud både på fylkeskommunal og kommunal veg. Målet med utredningen er å foreslå tiltak for å sikre et sammenhengende, effektivt og trafikksikkert sykkelnett for å øke sykkelandelen i kommunesentrumet.

Utredningsrapporten ble fremlagt i PR-sak 126/25 med følgende vedtak:

#### Vedtak:

1. **Programrådet slutter seg til at;**
  - a. **det vedtas faseovergang til detaljplanlegging for tiltakene nevnt i tabell 2 i denne saken**
  - b. **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.**
2. **Programrådet legger videre til grunn følgende:**
  - a. **Investeringsbeslutning for delprosjekt over 10 mill. 2025-kr legges fram som egen beslutning**
  - b. **Rammen fordeles etter vegkategori mellom Trøndelag fylkeskommune og Orkland kommune, men styres som én portefølje**
  - c. **Programrådet holdes orientert om vesentlige endringer i porteføljen, i tillegg til den ordinære rapporteringen**
3. **Programrådet tar til orientering at saken sendes til politisk behandling i fylkeskommunen og Orkland kommune, før oversendelse til kontaktutvalget.**

Porteføljen er politisk behandlet i Trøndelag fylkeskommune og Orkland kommune.

### Vedtak i FU-sak 8/26 Sykkeltilbud i Orkanger sentrum:

Fylkesutvalget sitt vedtak

1. Fylkesutvalget slutter seg til at:
  - a. det vedtas faseovergang til detaljplanlegging for tiltakene nevnt i tabell 2 i denne saken.
  - b. 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.
2. Fylkesutvalget legger videre til grunn følgende:
  - a. Investeringsbeslutning for delprosjekt over 10 mill. 2025-kr legges fram som egen beslutning.
  - b. Rammen fordeles etter vegkategori mellom Trøndelag fylkeskommune og Orkland kommune, men styres som én portefølje.
3. Saken sendes videre til behandling i Kontaktutvalget i Miljøpakken.

Tabell som henvises i vedtaket:

Anbefalte tiltak					Kostnader, mill. 25-kr		
					Planlegging	Gjennomføring	Sum BvA
<b>Prioritet</b>	<b>Veg</b>	<b>Thamshavn - Bårdshaug</b>	<b>Tiltakshaver</b>	<b>Behov RP</b>			<b>4</b>
1	KV3250/ 4100/1900	Strekningstiltak	Orkland	Nei		4	4
<b>Gjølme - Bårdshaug</b>							<b>51</b>
1	KV2105	Grønørveien	Orkland	Ja	1,5	9,0	10,5
1	KV4255	Tverradkomsten	Orkland	Ja	3	24	27
1	FV6478	Havneveien rundkjøring (utbedring)	Trfk	Nei		9	9
2	KV1788	Furumoen	Orkland	Nei		1	1
2	FV6478	Vigorbrua (planlegging)	Trfk	Nei	3		3
<b>Thamshavn - Gjølme</b>							<b>44</b>
1	FV800	Byveien (G/S-veg)	Trfk	Ja	1,5	6,5	8
1	KV1794	Nærvikfjæra (G/S-veg)	Orkland	Ja	1,5	6,5	8
1	KV1794	Gammelosveien, sykkelveg (planlegging)	Orkland	Ja	5		5
1	KV1794	Gammelosveien, delstrekning Gammelosen - Grønørveien	Orkland	Nei		20	20
2	KV1794	Havneveien, G/S-bru (planlegging)	Orkland	Nei	3		3
<b>Sum tiltak</b>							<b>98,8</b>
<b>Reserve</b>							<b>1,2</b>

### Vedtak i Hovedutvalg Teknikk sak 5/26 Sykkeltilbud i Orkanger sentrum:

Orkland kommune viser til fylkeskommunens vurdering av behov for et hovedsykkelnett i Orkanger med tilknytning til FV800. Orkland støtter fylkeskommunen sin vurdering og vedtak om overgang til detaljplanlegging/planlegging for disse tiltakene, med samme prioritering som

- Strekningstiltak Orkanger sentrum
- Grønørveien
- Havneveien rundkjøring (utbedring)
- Nærvikfjæra
- Gammelosveien, sykkelvei (planlegging)
- Gammelosveien, delstrekning Gammelosen - Grønørveien

Prioritet 2:

- Furumoen
- Gammelosveien, gang- og sykkelveibru, planlegging

Samlet er estimert kostnad for disse tiltakene kr 60,5 millioner i 2025-kr. Flere av de øvrige foreslåtte tiltakene vurderes å ha høy kostnad i forhold til effekt. Før vedtak om disponering av de resterende midlene innenfor rammen på kr 100 mill., ønsker Orkland kommune derfor en bredere analyse av trafikkstrømmer i/rundt Orkanger sentrum. Dette for å sikre at mer effektive bidrag til oppfyllelse av nullvekstmålet ikke blir oversett.

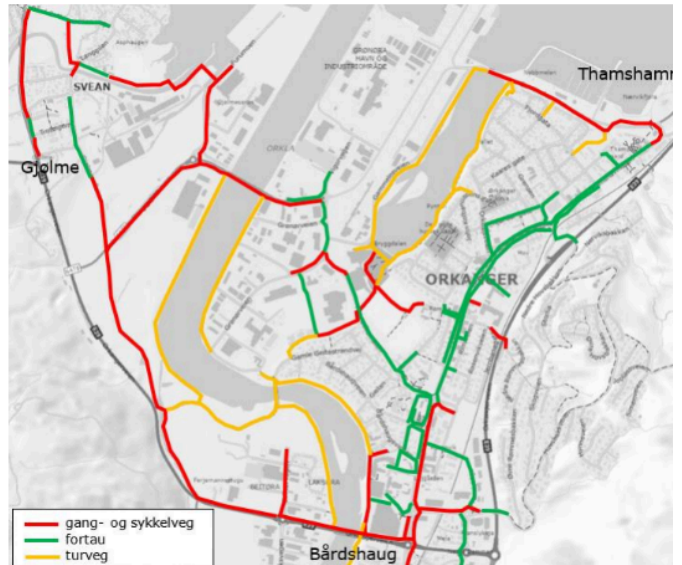
Orkland kommune ber om at det vurderes støtte til vinterdrift langs hovedsykkelnettet.

- Det er behov for en nærmere kost-/nyttvurdering av tiltakene Tverradkomsten, Byveien og Vigorbrua (planlegging). Byveien kan muligens utgå til fordel for asfaltering av en nyetablert turvei i området.
- Trafikktekniske tiltak i traséen Bårdshaugsvingen-Bårdshaugveien-Jomfrudalen bør vurderes. Det ligger til rette for en trygg og effektiv forbindelse mellom bla skystasjonen og arbeidsplassene på Grønøra til lav kostnad. Traséen kan avlaste Tverradkomsten og redusere behovet for investeringer der.
- Furumoen bør prioriteres opp. Tiltaket er enkelt og har lav kostnad.
- Vurder opphøyd gangfelt i Havneveien ved rundkjøring nær ReMidt. Det vil koble store arbeidsplasser på Grønøra Øst til gang- og sykkelvegnettet.
- Orkland kommune ber om at det vurderes støtte til vinterdrift langs hovedsykkelnettet.

## Faktiske opplysninger

I aksene Thamshamn – Bårdshaug – Gjølme er det i dag varierende standard på gang- og sykkeltilbudet. Det mangler et tydelig hovedsykkeltilbud gjennom sentrum, her er tilbudet primært innrettet mot gående med fortausløsninger. Rundt sentrum er det variert tilbud mellom gang- og sykkelveger, fortau og turveger, enkelte strekninger mangler tilbud.

Trafikkmengden i Orkanger sentrum er varierende med mest trafikk gjennom sentrum i Orkdalsveien med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 3000 kjt/dg og på vestsiden i Havneveien med en ÅDT på 3400 kjt/dg. Fartsgrensen i sentrum varierer mellom 30 og 60 km/t.



Figur SEQ Figur \\* ARABIC 1 - Tilbud for myke trafikanter Thamshamn - Bårdshaug - Gjølme

## Byutvikling og målpunkt

Det er en rekke målpunkter i Orkanger; både skoler, handel, idrettsanlegg og kollektivknutepunkt ved Bårdshaug. De fleste målpunktene ligger langs aksene Thamshamn – Bårdshaug og Gjølme – Bårdshaug. Korte avstander kombinert med flatt terreng gir et stort potensial for betydelig økt sykkeltransport med god tilrettelegging.

Kommuneplanen til Orkland kommune legger opp utbygging i sentrumsnære områder, både boliger og industri. Et fremtidig sykkeltilbud bør tilpasses utbyggingen og dermed økt transportbehov. Spesielt strekningen mellom Bårdshaug-Gjølme vil påvirkes av utbygging langs havna, med flere nye arbeidsplasser og tilhørende tungtrafikk.



## Løsninger

Fylkeskommunen vurderer at følgende akser bør ha et godt hovedtilbud for sykkel:

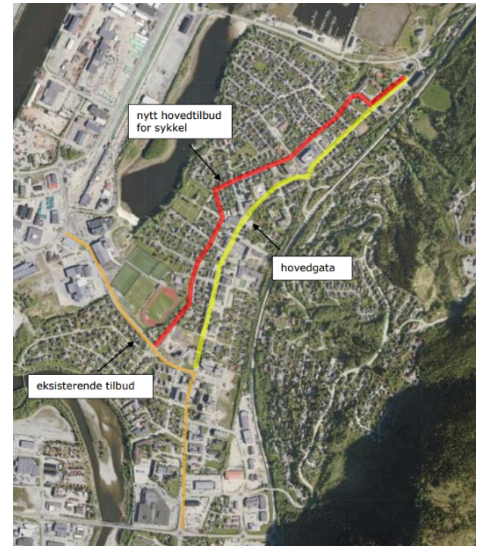
- Thamshamn – Bårdshaug
- Gjølme – Bårdshaug
- Thamshamn – Gjølme

## **Thamshamn – Bårdshaug**

Aksen Thamshamn – Bårdshaug mangler i dag tilbud for sykkel. Fylkeskommunen vurderer at sykkeltilbudet på strekningen bør plasseres i parallellgate til hovedgaten. Et sykkeltilbud i hovedgaten vil kreve inngrep i eiendom og fjerning av gateparkering. Prosjektet har utredet sykkeltilbud langs Njardar gate – Søster Signes vei – Geilan, markert i rød på bildet nedenfor. Aksen ligger nær hovedgata og har i dag lite trafikk, og noe tilrettelegging for sykkel i Njardar gate. Strekningen har en lengde på rundt 1,5 km og er hovedsakelig flatt.

Følgende tiltak har blitt utredet:

- Tydelig skilting og oppmerking (sykkelprioritert gate)
- Forkjøringsregulering for sykkel langs aksen (trygge og effektive krysningspunkt)
- Hastighetsreduserende tiltak
- Trafikkregulerende tiltak; gjennomkjøring forbud for motorkjøretøy, enveisregulering for biltrafikk med tillatt sykkel i motsatt retning
- Forsterket belysning i kryss



## **Gjølme – Bårdshaug**

På strekningen mellom Gjølme – Bårdshaug er det nesten et sammenhengende sykkeltilbud, men tilbudet er av varierende standard. For å få til et framtidsrettet tilbud bør det være få systemskifter og et tydelig lesbart tilbud. Det er flere punkter og delstrekninger som har behov for oppgradering for å til et fullverdig sykkeltilbud. Følgende delstrekninger er vurdert i) Furumoen, ii) kryss Havneveien /Furumoen, iii) Vigorbrua (Havneveien), iv) Grønørveien, v) Tverradkomsten.

- *Furumoen*

Kryssingen av Furumoen er noe uoversiktlig og det er høyt fartsnivå langs strekningen. I tillegg er tilbudet på vestsiden noe sideforskjøvet sånn at det ikke er mulig å krysse vegen i rett vinkel. Prosjektet peker på følgende tiltak for å gjøre kryssingen mer trafikksikker:

- Etablering av tilbud på østsiden framkoblede fra avkjørselen
- Detektering av myke trafikanter og varselsblink
- Fartsdempende tiltak (opphøyd krysningspunkt)

- *Kryss Havneveien/Furumoen*

Det er høy fart gjennom rundkjøringen. Spesielt sørfra langs Havneveien er det lite avbøying og dermed lite behov for fartsreduksjon. Det gjør kryssingen for myke trafikanter utrygg. Prosjektet har utredet både forenklete og mer omfattende tiltak.

Mindre trafikktekniske tiltak inkluderer fartsdempende tiltak som skilting, oppmerking, fartshumper/opphøyde gangfelt, oppstramming av kjøreareal/utvidelse av sentraløya og forsterket belysning i gangfelt. Mer omfattende tiltak innebærer en omlegging av rundkjøringen for å få mer avbøying.

- *Vigorbrua (Havneveien)*

Vigorbrua har gang- og sykkelveg med en bredde på 2,5 m adskilt fra kjørebanelen med rekkverk. Det er noe smalere enn tilstøtende gang- og sykkelveg med en bredde på rundt 3 m. Prosjektet vurderer at sykkeltilbudet på bruene er for smalt ved økt sykkelandel på strekningen. Prosjektet peker på mulighet for både breddeutvidelse av eksisterende bro og etablering av separat g/s-bro. Begge alternativer vil ha behov for forprosjekt der kost-nytte vurderes.

#### 1. *Grønørveien*

Langs Grønørveien er det i dag en løsning med et fortau på 3 m langs vegen. Fortauet er i utgangspunktet ikke noe løsning tilpasset syklistene. Løsningen er også forholdsvis smalt for å kombinere gående og syklende. Prosjektet har vurdert å skille kjørebanelen og G/S-veg med rekkverk eller grøft på minimum 1,5 m bredde. Det er også utredet å utvide fortauet med 0,5 m og lage en buffer på 0,5 m med gatestein inn mot vegen. Prosjektet anbefaler sistnevnte løsning. I tillegg peker prosjektet på at krysningen av sidevegen bør opphøydes og belysning forsterkes for å skape et bedre og mer oversiktlig krysningsspunkt.

#### 2. *Tverradkomsten*

Langs Tverradkomsten er det i dag en løsning med fortau på mellom 4 og 4,5 m som er delt inn i en sykkeldel og en gangdel med oppmerking. Sykkeldelen er på bare rundt 1,5 m, noe som er smalt til toveis sykling. Det er tilgjengelig areal vurderer prosjektet at det kan etableres sykkelveg med fortau 3 + 2 m, som er adskilt fra kjørebanelen med en grøft på minst 1,5 m eller med rekkverk. Der arealet er begrenset kan bredden på sykkelveg med fortau reduseres til 2,5 + 1,5 m, ev. bygges gang- og sykkelveg med bredde på 3-4 m.

### **Thamshavn - Gjølme**

Strekningen er adkomst til mange arbeidsplasser. I dag er det et tilbud langs stort sett hele strekningen, men en bedre tilrettelegging for sykkel og et bedre skille mellom transportsyklister og tur/rekreasjon kan øke andelen syklende på strekningen. Det er utredet tiltak for fire delstrekninger; i) Byveien, ii) Gammelosveien (Nærvikfjæra), iii) Havneveien og iv) Gammelosveien langs Gammelosen.

- *Byveien*

Det mangler i dag et sykkeltilbud mellom krysset med Thamshavnveien og avkjørselen til Elkem. Prosjektet foreslår at det etableres en gang- og sykkelveg på 3 m for å øke sykkelandelen som bruker tilbudet til og fra jobb.

- *Gammelosveien (Nærfjæra)*

I dag ligger sykkeltilbudet på nordsiden av Gammelosveien på en strekning på rundt 170 m. Sykkelvegen er ikke asfaltert. I tillegg er det behov for kryssing av kjørevegen på to steder på en kortere strekning. Det er derfor fordelsaktig å legge gang- og sykkelvegen på sørsiden av veien på hele strekningen.

- *Havnevegen gangbru*

Bru ved utløpet av Gammelosen har en bredde på i underkant av 2 m. Det er for smalt når to sykler skal møtes. I tillegg har bruene tredekke som kan bli glatt i regnvær. Prosjektet anbefaler å erstatte bruene med en ny bru med 3,5 m bredde og slitelag av asfalt.

- *Gammelosveien langs Gammelosen*

I dag er det en kombinert sykkel- og turveg langs Gammelosen. Dette er et fint tilbud til gående og tursykling, mens det ikke er egnet til transportsykling til og fra arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Prosjektet foreslår at det etableres en sykkelveg på 3 m bredde langs Gammelosveien mellom gang- og sykkelbrua og Orklandbadet på sørøstsiden av veien. Det er lite tilgjengelig areal langs Gammelosveien. Prosjektet foreslår derfor å bygge sykkelveg som er adskilt fra kjørebane med rekkverk. Helt i sør er det minst tilgjengelig areal. Her bør det vurderes å slå sammen sykkelvegen med dagens turveg på en strekning på rundt 150 m. Dagens tilbud utvides noe for å unngå konflikter mellom syklister og turgåere.

#### *Kostnadsberegning og vurdering av måloppnåelse*

Det er gjennomført et enkelt kostnadsoverslag med usikkerhet på +/- 50 %. Kostnadene er inkl. mva og i 2025-kroner. Kostnadsoverslaget er basert på mengder (areal, løpemeter, antall) og erfaringspriser (fra tidligere entrepriser).

Det er følgende målsetninger løsningene skal vurderes opp mot:

- Flere syklende
- Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende
- Gode løsninger for gående
- Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)
- Oversiktlige og trafikksikre krysningspunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter

Måloppnåelse er vurdert i forhold til følgende skala:

- +++ svært positiv effekt
- ++ positiv effekt
- + noe positiv effekt
- 0 ingen effekt
- noe negativ effekt
- negativ effekt
- svært negativ effekt

Kostnader og effekt er oppsummert i følgende tabell:

Veg	Thamshamn - Bårdshaug	mill. 25-kr	Økt sykkelandel	Trafikksikkert sykkeltilbud	God løsning for gående	Tydelig og lesbart tilbud	Trafikksikre krysningspunkter
KV3250/4100/1900	Streknings tiltak	4	+	+	0 (+)	++	+
<b>Gjølme - Bårdshaug</b>							
KV1788	Furumoen	1,3	0 (+)	++	+	+	++
FV6478	Rundkjøring Havneveien	9	0 (+)	+	+	+	+
	Utbedring rundkjøring	50	0 (+)	+	++	+	++
	Ny rundkjøring						
FV6478	Vignorbrua	35	+	+	++	0	
	Utvidelse						
KV2105	Grønørveien	10,5	+	+	+	++	+
KV4255	Tverradkomsten	27	++	++	+	++	+
<b>Thamshamn - Gjølme</b>							
FV800	Byveien (G/S-veg)	7,5	++	++	++	++	
KV1794	Nærvikfjæra (G/S-veg)	8	+	++	++	++	
KV1794	Havneveien (G/S-bru)	14	0	+	+	0	
KV1794	Gammelosveien (sykkelveg)	56	++	++	+	++	+

Tabell 1 Kostnader og effekt for utredede tiltak

## Partens vurdering

Fylkeskommunen vurderer at utredningsrapporten redegjør godt for eksisterende sykkeltilbud i Orkanger sentrum, og peker på gode tiltak som vil øke sykkelandelen i kommunen. Fylkeskommunen vurderer at følgende prosjekter bør finansieres i innværende avtaleperiode, i prioritert rekkefølge:

Tabell 2 - Anbefalt prioritering av sykkeltiltak i Orkanger sentrum

Anbefalte tiltak					Kostnader, mill. 25-kr		
					Planlegging	Gjennomføring	Sum BvA
<b>Prioritet</b>	<b>Veg</b>	<b>Thamshamn - Bårdshaug</b>	<b>Tiltakshaver:</b>	<b>Behov RP</b>			<b>4</b>
1	KV3250/4100/1900	Streknings tiltak	Orkland	Nei		4	4
<b>Gjølme - Bårdshaug</b>							<b>51</b>
1	KV2105	Grønørveien	Orkland	Ja	1,5	9,0	10,5
1	KV4255	Tverradkomsten	Orkland	Ja	3	24	27
1	FV6478	Havneveien rundkjøring (utbedring)	Trfk	Nei		9	9
2	KV1788	Furumoen	Orkland	Nei		1	1
2	FV6478	Vigorbrua (planlegging)	Trfk	Nei	3		3
<b>Thamshamn - Gjølme</b>							<b>44</b>
1	FV800	Byveien (G/S-veg)	Trfk	Ja	1,5	6,5	8
1	KV1794	Nærvikfjæra (G/S-veg)	Orkland	Ja	1,5	6,5	8
1	KV1794	Gammelosveien, sykkelveg (planlegging)	Orkland		5		5
1	KV1794	Gammelosveien, delstreking Gammelosen - Grønørveien	Orkland	Ja		20	20
2	KV1794	Havneveien, G/S-bru (planlegging)	Orkland	Nei	3		3
<b>Sum tiltak</b>							<b>98,8</b>
<b>Reserve</b>							<b>1,2</b>

Fylkeskommunen vurderer at enkle strekningstiltak langs kommunal parallellgate til hovedveg mellom Thamshamn – Bårdshaug, vil bidra til å skape et helhetlig og lesbart tilbud for syklistene på strekningen. Strekningstiltak foreslås gjennomført i inneværende avtaleperiode.

Eksisterende tilbud mellom Gjølme – Bårdshaug er primært innrettet mot fotgjengere, men har også stykkevis gang- og sykkelveg. Foreslåtte tiltak vil skape et mer helhetlig sykkelnett med færre systemskifter. Utredningsrapporten peker på at en utvidelse av Vigorbrua vil ha positiv effekt på måloppnåelse ettersom dette forbedrer sykkelkapasiteten på strekningen. Fylkeskommunen vurderer at tiltak på brua må vurderes i lys andre sykkeltiltak for å uthente sykkelpotensialet på hele strekningen, og foreslår derfor planlegging av tiltaket innenfor rammen. Det anbefales reguleringsplan for Vigorbrua i inneværende avtaleperiode, med eventuell utbygging etter 2029.

På strekningen Thamshamn – Gjølme er det flere målpunkt for arbeidsplasser. Det er sykkeltilbud på store deler av strekningen, men utredningen peker på behov for ytterligere tilrettelegging spesielt for transportsyklistene. Fylkeskommunen vurderer at tiltak langs Byveien og Nærvikfjæra (*Gammelosveien*) bør prioriteres inneværende avtaleperiode for å øke tilrettelegging for transportsyklistene til arbeidsplass. Sykkelveg langs Gammelosveien vurderes i rapporten å ha god måloppnåelse, men tiltaket er kostbart. Det mest akutte er å koble dagens tilbud ved Gammelosen til Grønnørveien. Der mangler forbindelsen helt, og bør prioriteres. Resten av strekningen har allerede turveg. Sykkelveg her vil gi bedre fremkommelighet for syklende og tryggere forhold for gående, og kan derfor tas på lengre sikt. Det foreslås derfor å planlegge hele strekningen, men gjennomføre tiltak der det mangler tilbud i inneværende avtaleperiode. Havneveien har lavere prioritet, og bør vurderes som et marginalprosjekt til planlegging innenfor rammen.

Trøndelag fylkeskommunen anbefaler at tiltakene porteføljestyres innenfor en ramme på 100 mill. 2025-kr. Avsetningen er delfinansiert av riksvegmidler til sykkelprosjekt (post 30/66). Fylkeskommunen foreslår at delprosjekter som er aktuell for innmelding til statsbudsjettet avklares ifm. samordning av handlingsprogrammet 2027-30.

### Avvik mellom politiske vedtak

Tabell 3 sammenligner hvilke tiltak som inngår i porteføljen basert på de politiske vedtakene i Trøndelag fylkeskommune og Orkland kommune.

Tabell 3 - sammenligning av de politiske vedtakene

Prioritet	Veg	Thamshamn - Bårdshaug	Inngår i vedtak	
			Trfk	Orkanger
1	KV3250/ 4100/1900	Strekningstiltak	x	x
<b>Gjølme - Bårdshaug</b>				
1	KV2105	Grønnørveien	x	x
1	KV4255	Tverradkomsten	x	Utredes ytterligere
1	FV6478	Havneveien rundkjøring (utbedring)	x	x
2	KV1788	Furumoen	x	Prioritet 1
2	FV6478	Vigorbrua (planlegging)	x	Utredes ytterligere
<b>Thamshamn - Gjølme</b>				
1	FV800	Byveien (G/S-veg)	x	Utredes/utgå
1	KV1794	Nærvikfjæra (G/S-veg)	x	x
1	KV1794	Gammelosveien, sykkelveg (planlegging)	x	x
1	KV1794	Gammelosveien, delstrekning Gammelosen - Grønnørveien)	x	x
2	KV1794	Havneveien, G/S-bru (planlegging)	x	x
<b>Sum portefølje</b>			<b>98,8</b>	<b>60,8</b>

Orkland kommune har vedtatt en portefølje tilsvarende 60,8 mill. i 25-kr. Kommunen ønsker at det gjennomføres en ny analyse av trafikkstrømmene i og rundt Orkanger sentrum før resterende midler omdisponeres. Utover dette etterspørres også en nærmere kost-/nyttevurdering av tiltakene Tverradkomsten, Byveien og Vigorbrua (planlegging). Tiltakene har estimert kostnad tilsvarende 38 mill. i 25-kr.

### **Diskusjon i programrådet**

- *Orkland: Uenigheten er ikke så stor. Det viktigste er at vi ønsker å gjennomføre noen analyser av nærområdene til Orkanger sentrum. Vi tror at i alle fall et par av tiltakene fylkesutvalget foreslår i utredningen, ikke har så stor måloppnåelse. Det ønsker vi å sjekke før vi bruker pengene. Vi legger opp til et mindreforbruk på omtrent 40 mill. Det er godt mulig vi kan gjennomføre tiltakene skissert av fylkesutvalget etter at vi har gjort disse analysene, men vi mener det er viktig å justere det. Mulig å bli enige i KU.*
- *Sek: Fornuftig tilnærming av Orkland, som ønsker mer kunnskap om noen av prosjektene.*
- *Leder: Ikke den store konflikten, landes i KU.*

### **Forslag til vedtak:**

Programrådet sender saken til behandling i Kontaktutvalget med to alternative innstillinger. Dette grunnet ulike politiske vedtak. Forskjellene mellom de to alternativene er uthevet (se også tabell 3 over):

#### Trfk:

- 1) Kontaktutvalget slutter seg til at:
  - a) *Det vedtas faseovergang til detaljplanlegging for tiltakene nevnt i tabell 2 i denne saken.*
  - b) *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.*
- 2) Kontaktutvalget legger videre til grunn følgende:
  - a) *Investeringsbeslutning for delprosjekt over 10 mill. 2025-kr legges fram som egen beslutning.*
  - b) *Rammen fordeles etter vegkategori mellom Trøndelag fylkeskommune og Orkland kommune, men styres som én portefølje.*
  - c) *Programrådet holdes orientert om vesentlige endringer i porteføljen, i tillegg til den ordinære rapporteringen.*

#### Orkland kommune:

- 1) Kontaktutvalget slutter seg til at:
  - a) *a. Det vedtas faseovergang til detaljplanlegging for tiltakene nevnt i **tabellen nedenfor.***
  - b) ***b. Sykkeltiltak i Orkanger sentrum styres som en portefølje i tråd med tabellen, innenfor en økonomisk ramme på 61 mill. i 25-kr.***
- 2) Kontaktutvalget legger videre til grunn følgende:
  - d) *Investeringsbeslutning for delprosjekt over 10 mill. 2025-kr legges fram som egen beslutning.*
  - e) *Rammen fordeles etter vegkategori mellom Trøndelag fylkeskommune og Orkland kommune, men styres som én portefølje.*

- f) Programrådet holdes orientert om vesentlige endringer i porteføljen, i tillegg til den ordinære rapporteringen.
- 3) **Før vedtak om disponering av de resterende midlene til tiltakene Tverradkomsten, Byveien og Vigorbrua gjøres det en bredere analyse av trafikkstrømmer i/rundt Orkanger sentrum. Dette for å sikre at mer effektive bidrag til oppfyllelse av nullvekstmålet ikke blir oversett.**

Anbefalte tiltak					Kostnader, mill. 25-kr		
					Planlegging	Gjennomføring	Sum BvA
Prioritet	Veg	Thamshavn-Bårdshaug	Tiltakshaver	Behov RP			<b>4</b>
1	KV3250/ 4100/1900	Strekningstiltak	Orkland	Nei		4	4
<b>Gjelme - Bårdshaug</b>							<b>21</b>
1	KV2105	Grønørveien	Orkland	Ja	1,5	9	10,5
1	FV6478	Havneveien rundkjøring (utbedring)	Trfk	Nei		9	9
1	KV1788	Furumoen	Orkland	Nei		1	1
<b>Thamshavn - Gjelme</b>							<b>36</b>
1	KV1794	Nærvikfjora (G/S-veg)	Orkland	Ja	1,5	6,5	8
1	KV1794	Gammelosveien, sykkelveg (planlegging)	Orkland	Ja	5		5
1	KV1794	Gammelosveien, delstrekning Gammelosen - Grønørveien	Orkland		20	20	
2	KV1794	Havneveien, G/S-bru (planlegging)	Orkland	Nei	3		3
						<b>Sum tiltak</b>	<b>60,5</b>
						Reserve	39,5

Sak 17/26:

## Porteføljeavklaring MST29 infrastruktur (Trfk)

Vedlegg: Oppsummering prosjektutvikling

### Bakgrunn

Fra august 2029 effektueres nytt mobilitetsanbud i Trondheim. I Miljøpakkens (MP) handlingsprogram 2025–2029 ble det vedtatt en avsetning på 455 mill. i 2025-kr til infrastrukturtiltak ifm. mobilitetsanbudet 2029 (MST 2029). Potten omfatter alle prosjektfaser fra utredning til og med utbygging, og skal disponeres på tvers av etat.

I 2025–26 har fylkeskommunen ledet et samarbeidsprosjekt med Statens vegvesen og Trondheim kommune, som har utredet nødvendige infrastrukturtiltak for å muliggjøre vedtatt ambisjonsnivå for mobilitetsanbudet 2029. Det er utredet åtte delprosjekt på tvers av vegeier.

Denne saken presenterer resultatet av utredningsfasen med anbefaling av en portefølje for videre planlegging. Saken presenterer ikke valg av løsninger i hvert delprosjekt, men innretter porteføljen for videre planlegging. Eventuelle prinsippavklaringer i delprosjektene vil fremmes etter porteføljeavklaringen.

Porteføljen er behandlet i fylkesutvalget med følgende vedtak i FU-sak 71/26:

1. Fylkesutvalget slutter seg til porteføljen MST29 infrastruktur slik den fremkommer av tabell 2 i denne saken.
2. Den økonomiske rammen fordeles etter vegkategori mellom Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune, men styres som én portefølje.

<b>Prioritet 1 Basis – Kritisk for oppstart 2029</b>		
Endeholdeplasser	kr 96 mill	<b>189,5 mill kr</b>
Bromstadvegen basis	Kr 51 mill	
Bøckmanns veg	Kr 24,5 mill	
Holtermanns veg oppstilling	Kr 18 mill	
<b>Prioritet 2 – Realiseres så raskt som mulig, helst før 2029</b>		
Sluppen knutepunkt fase 1	kr 93,5 mill	<b>218 mill kr</b>
Olav Kyrres gt	Kr 11 mill	
Tonstad – Fremkommelighet mot Bjørndalsbrua	Kr 21,5 mill	
Lerkendal omstigning	Kr 62 mill	
Bromstadvegen fremkommelighet	Kr 30 mill	
<b>Usikkerhetsavsetning/øvrige mindre tiltak</b>		
Usikkerhetsavsetning/Øvrige mindre tiltak		<b>42,5 mill kr</b>
<b>SUM TOTAL</b>		<b>450 mill kr</b>

Tabellen som omtales i vedtaket:

Vedtak fra Trondheim kommune ettersendes før Kontaktutvalget 24.april.

## Faktiske opplysninger

### Prosess

Prosjektgruppen, bestående av fagressurser i fylkeskommunen, Trondheim kommune og Statens vegvesen, gjennomførte en innledende fase (fase 1) med kartlegging av aktuelle tiltak og prioritering av delprosjekt for videre utredning ifm. det kommende bussanbudet. Kartleggingsarbeidet var tett påkoblet rutestrukturarbeidet i AtB, og inkluderte vurderinger av blant annet flaskehals- og idealtidsrapporter, samt øvrige utredninger av kollektivbehov i kommunen. Som grunnlag for utvelgelse av tiltak for videre utredning, fastsatte prosjektgruppen mål og prioriteringskriteria basert på kollektivsatsningen beskrevet i byveksttalen.

Som et resultat av prioriteringsdiskusjonen identifiserte prosjektgruppen åtte delprosjekter som ble prioritert for videre prosjektutvikling i fase 2. Utredning av tiltak  
Prosjektgruppen har i fase 2 utredet åtte delprosjekter, beskrevet i tabellen 1 nedenfor.

### Utredning av tiltak

Prosjektgruppen har i fase 2 utredet åtte delprosjekter, beskrevet i tabellen 1 nedenfor.

Delprosjekt	Beskrivelse	Vegkategori
Utredning endeholdeplasser	Endeholdeplasser er areal for oppstilling og tidsregulering av busser, lading av buss i rute og hvor sjåføreren benytter seg av sjåførers fasiliteter ilt arbeidsdagen. Behov for endeholdeplasser er premissgivende for hvordan rutestrukturen i det kommende anbudet avvikles. Prosjektgruppen har utredet åtte endeholdeplasser, og anbefaler å planlegge 5 lokasjoner i det videre arbeidet. Utredningsarbeidet er basert på innspilte lokasjoner fra AtB. De fleste av endeholdeplassene ligger på kommunal veg, og det har derfor vært en utvidet medvirkning med kommunale enheter.	Primært tilknyttet kommunalt vegnett
Sluppen knutepunkt (fase 1, midlertidig løsning i påvente av vedtatt løsning i kommundelplan)	Prosjektgruppen har utredet løsninger for knutepunkt på Sluppen med utgangspunkt i dagens veg- og gatestruktur. Knutepunktet er viktig for å ha mulighet til å etablere flere tverrlinjer med god omstigning mot sentrum, styrke øst/vest- og vest/sør-aksen og betjene Sluppen/Nidarvoll bedre.	Fylkesveg
Tiltak Bromstadvegen (utvidelse av L2)	Delprosjektet har utredet tiltak for å muliggjøre en forlengelse av metrobusslinje 2 fra Strindheim – Brundalen, langs Bromstadvegen – Tungaveien – Landbruksveien. Prosjektgruppen har utredet blant annet holdeplasstruktur, fremkommelighetstiltak, stenging, kollektivfelt og kryssutbedringer.	Primært kommunal veg, delstrekning på fv.
Ny kollektivtrasé Strindheim – Brundalen via Falkenborgvn (alternativ trasé for utvidelse av L2)	Delprosjektet har gjort en vurdering av nytten og teknisk utfordringer/kostnader ved å bruke en annen trasé enn Bromstadvegen for metrobusslinje 2 fra Strindheim til Brundalen. Prosjektgruppen har utredet trasé via Falkenborgvn som inkluderer en egen busstrasé for Leangen (travbanen) frem til Landbruksvegen.	Fylkesveg
Holtermanns veg-Lerkendal,	Utredning har sett på muligheten for å forbedre omstigning fra	Fylkesveg

oppstillingsplasser, holdeplassløsninger og forbedret omstigning	tverrlinjer/bydelinjer på Lerkendal/Sorgenfri, her også mulighet for oppstillingsplasser langs Holtermanns veg. Tiltak er utredet med utgangspunkt i dagens gateløp.	
Bøckmans veg - Tiltak for å kjøre buss	AtB vurderer en tverrlinje over Nydalsbrua og opp Bøckmans veg. Fylkesvegen er smal på enkelte steder og det er gjort en vurdering av behov for tiltak hvis det skal gå buss i denne gaten.	Fylkesveg
Bedre tilrettelegging for buss på omkjøringsvegen	Utredningen har sett på å bedre kollektivtilrettelegging langs Omkjøringsveien, her spesielt holdeplasstruktur og knutepunkt på Moholt.	Riksveg
Olav Kyrres gate (v/St.Olavs hospital)	Fremkommeligheten for buss er krevende i denne gaten, spesielt i rush. Utredningen vurderer ulike tiltak for å forbedre fremkommeligheten. Styrker linjer fra Byåsen til kunnskapsaksen.	Kommunal veg
Fremkommelighet Tonstad-krysset mot Bjørndalen	AtB har beskrevet dårlig fremkommelighet v/Tonstadkrysset i flere flaskehalsrapporter (oppdatert i 2023). Utredningen har vurdert tiltak for å bedre fremkommeligheten for buss vestover mot Flatåsen. Prosjektet er utredet av fylkeskommunen, og ikke i regi av prosjektgruppen i MST29 infrastruktur.	Fylkesveg

### Prosjektgruppens anbefaling

Prosjektgruppen har anbefalt at tiltakene i tabellen nedenfor inngår i porteføljen MST 29 infrastruktur. Tiltakene er prioritert med utgangspunkt i rutestrukturen for det kommende bussanbudet, med mål om å bedre bussens konkurranseforhold mot bil, styrke nettverkstilbudet, effektivisere bussdriften og øke attraktiviteten på omstigningspunkter. Prosjektgruppens oppsummerende notat av prosjektutviklingsfasen er vedlagt saken.

<b>Prioritet 1 Basis – Kritisk for oppstart 2029</b>		
Endeholdeplasser	kr 96 mill	<b>189,5 mill kr</b>
Bromstadvegen basis	Kr 51 mill	
Bøckmans veg	Kr 24,5 mill	
Holtermanns veg oppstilling	Kr 18 mill	
<b>Prioritet 2 – Realiseres så raskt som mulig, helst før 2029</b>		
Sluppen knutepunkt fase 1	kr 93,5 mill	<b>218 mill kr</b>
Olav Kyrres gt	Kr 11 mill	
Tonstad – Fremkommelighet mot Bjørndalsbrua	Kr 21,5 mill	
Lerkendal omstigning	Kr 62 mill	
Bromstadvegen fremkommelighet	Kr 30 mill	
<b>Usikkerhetsavsetning/ovrige mindre tiltak</b>		
Usikkerhetsavsetning/ovrige mindre tiltak		<b>42,5 mill kr</b>
<b>SUM TOTAL</b>		<b>450 mill kr</b>

Tabell 2 - Prosjektgruppens anbefaling over tiltak som bør planlegges ifm. bussanbudet 2029 i Trondheim. Kostnader er oppgitt i 25-kr med usikkerhet +/-40%.

### Koordinering mot rutestrukturarbeidet

Prosjektet har hatt tett dialog og koordinering med AtB i løpet av utredningsfasen. AtB ga innspill i fase 1 av utredningsarbeidet for å innrette utredningsarbeidet mot rutestrukturarbeidet. Fagpersoner har også deltatt inn i de ulike delprosjektene. AtB har i sin tilbakemelding til fylkeskommunen, gitt tilslutning til prioriteringene til

prosjektgruppen. Det vil være avgjørende å videreføre dialogen for å sikre god koordinering mellom infrastrukturtiltakene, anbudsprosessen og oppstart av det nye bussanbudet. Dette er viktig for å sikre at forutsetningene for rutestruktur og drift er tilpasset den faktiske fremdriften i infrastrukturutbyggingen.

#### Avsetning til bussdepot:

I KU-sak 03/25 Samordning av handlingsprogram 2025-29 vedtakspunkt 5.a.iii ble følgende vedtatt. Markert tekst beskriver sammenheng mellom avsetning til bussdepot og MST2029 infrastruktur.

**iii. Bussdepot: Kontaktutvalget vedtar finansiering innenfor rammen på 125 mill 25-kr når Trøndelag fylkeskommune har gjort rede for prosjektutløsende behov, fordeling mellom Miljøpakken og Trøndelag fylkeskommune og prosjektomfang. Økt behov for depotkapasitet utløst**

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

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

Vedtaket åpner for at Miljøpakkens bidrag til bussdepot kan økes med inntil 100 mill.kr gitt at det foreligger en avklart kostnadsfordeling mellom fylkeskommunen og Miljøpakken som tilsier behovet. Dette innebærer at rammen til MST29 infrastruktur reduseres tilsvarende.

#### **Partens vurdering**

Fylkestinget og Kontaktutvalget vedtok i hhv. sak 94/25 og 51/25, ambisjonsnivået på kollektivdrift i det kommende bussanbudet fra 2029. Prosjektgruppen i MST29 infrastruktur har utredet infrastrukturtiltak for å muliggjøre kollektivsatsningen i Trondheim. Arbeidet er innrettet mot styrking av nettverksmodellen ved en forlengelse av metrobusslinje, øke tverrlinjer i øst/vest-aksen og bedre omstigningspunkt. Tiltakene nedenfor er ikke rangert innenfor prioritet 1 og 2.

#### Prioritet 1

Fylkeskommunen slutter seg til prosjektgruppens vurderinger innenfor prioritet 1, og vurderer at tiltakene (prioritet 1 i tabell 2) er nødvendige for å realisere planlagt rutestruktur fra august 2029.

- *Endeholdeplasser*

Endeholdeplasser utgjør en sentral del av kollektivsystemets infrastruktur, og benyttes til tidsregulering av busser, sjåførfasiliteter og lading av busser. Prosjektgruppen anbefaler at det etableres fem endeholdeplasser som tilrettelegger for den vedtatte rutestrukturen som effektueres i august 2029. Fylkeskommunen vurderer tiltakene som nødvendige for å sikre stabil drift, god regularitet og tilstrekkelig kapasitet i kollektivsystemet. Manglende ferdigstilling eller nedprioritering av én eller flere endeholdeplasser etter utlysning av konkurransegrunnlaget i bussanbudet vil kunne

påvirke driftskostnadene til AtB. Konkurransgrunnlaget publiseres sensommeren 2026. Endringer i forutsetningene for rutestrukturen kan medføre økt kjørelengde (ruteproduksjon) og dermed høyere kostnader i kontraktsperioden.

- *Metrobusstasjoner i Bromstadvegen*

I mobilitetsanbudet fra aug.29 planlegger AtB å styrke metrobussystemet ved en linjeutvidelse av L2 fra Strindheim – Brundalen. Prosjektgruppen anbefaler å etablere metrobusstasjoner og gjennomføre fremkommelighetstiltak på strekningen Bromstadvegen – Tungaveien – Landbruksveien for å muliggjøre linjeutvidelsen. Utvidet trasé er illustrert ved stiptet linje på kartet nedenfor.



Ved behov for å prioritere mellom tiltak bør etablering av metrobusstasjoner prioriteres for å sikre tilgjengelighet for boligområdene langs linjeutvidelsen. Metrobusstasjonene bør ferdigstilles innen anbudsstart i 2029.

- *Midlertidige tiltak i Bøckmans veg*

Fra 2029 er vurderer AtB å etablere en bussrute fra Granåsen via Bøckmans veg – Sluppen – Strindheim. Bussruten knytter sammen Byåsen, Sluppen og de østre bydelene, og legger til rette for reiser på tvers av byen uten å kjøre gjennom Midtbyen. Hovedutfordringen for bussen er det smale tverrsnittet i Bøckmans veg. Prosjektgruppen har utredet mindre fremkommelighetstiltak og etablering av midlertidige holdeplasser for å bedre kollektivtilretteleggingen i gaten. Fylkeskommunen mener at det bør avsettes midler til midlertidige tiltak for å styrke kollektiv i øst-vest-aksen i påvente av Byåstunnelen. Det legges til grunn at AtB på sikt vil omlegge ruten fra Bøckmans veg til Byåstunnelen når denne er etablert.

- *Holtermanns veg, oppstillingsplasser*

Holtermanns veg i retning sentrum, har i dag tre kjørefelt, hvorav to er særskilt tilrettelagt for kollektivtrafikk. For å styrke kollektivsystemets funksjonalitet og effektivitet, anbefaler prosjektgruppen å omdisponere høyre kjørefelt til endepunkt og oppstillingsplass for buss.



Figur SEQ Figur \\* ARABIC 2 - Kjørebane i Holtermanns veg i nordgående retning. Kilde: Google Maps, 2025

Tiltaket vil legge til rette for bedre regulering og håndtering av bussdriften i området. Etablering av en ny oppstillingslomme kan redusere behovet for busslinjer gjennom sentrum. Dette vil bidra til å avlaste sentrumsområdene, og samtidig styrke Lerkendal som kollektivknutepunkt med økt tilrettelegging for mating fra bydelslinjer. Videre vil tiltaket redusere avhengigheten av Sorgenfri som endepunkt for buss. Muligheten til å tidsregulere busser i Holtermanns veg vil gi økt fleksibilitet og bidra til et mer robust og driftssikkert kollektivsystem.

## Prioritet 2

### - Sluppen knutepunkt

I vedtatt kommunedelplan for Sluppen er det lagt til grunn at E6 skal legges i tunnel, med etablering av et kollektivknutepunkt over hovedvegen. Denne løsningen er per i dag ikke finansiert, og tidspunkt for realisering er uavklart. For å møte transportutfordringene på kort og mellomlang sikt, har prosjektgruppen derfor utredet midlertidige løsninger innenfor dagens veg- og gatestruktur. Disse tiltakene tar sikte på å legge til rette for mer effektiv omstigning og forbedret kollektivtilbud i påvente av en langsiktig løsning. Sluppen er i dag et av Trondheims største arbeidsplassområder, og Kommuneplanens arealdel (KPA) legger opp til betydelig utbygging av både boliger og næring i området. Utredninger fra AtB peker på behovet for styrkede tverrforbindelser i Trondheim, særlig i aksene vest-øst. Dagens kollektivtilbud har mangelfull dekning i aksene vest-Sluppen-øst, noe som begrenser tilgjengeligheten og effektiviteten i kollektivnettet. Etablering av et kollektivknutepunkt på Sluppen vil bidra til økt flatedekning, bedre omstigningsmuligheter og styrket kollektivbetjening av både eksisterende og nye arbeidsplasser og boligområder.

### - Fremkommelighet i Olav Kyrres gate

St. Olavs hospital er et viktig målpunkt for både publikum og arbeidstagere. AtB betjener sykehuset med by- og regionbusser i dagens og i kommende anbud. Olav Kyrres gate har stått AtB sin liste over flaskehalser i Trondheim i flere år. Bussen opplever forsinkelser i rush, her spesielt i rundkjøringen med Mauritz Hansens gate og i det signalregulerte

krysset mot Elgeseter gate. Fylkeskommunen vurderer det som hensiktsmessig å avsette midler til å bedre fremkommeligheten i gaten.

- *Lerkendal omstigningspunkt*

Lerkendal fungerer som et viktig omstigningspunkt, særlig for tverrlinjer østover mot Charlottenlund og Strindheim. Dagens holdeplasser har imidlertid varierende standard. Metrobussholdeplassene i Holtermanns veg ble etablert i 2019 med midlertidig standard, og holdeplassene i Strindvegen er ordinære holdeplasser. Det foreligger et forbedringspotensial når det gjelder kvalitet, universell utforming og effektiv omstigning. Prosjektgruppen har utredet løsninger som bygger videre på eksisterende holdeplasstruktur, samtidig som omstigningspunktet oppgraderes. Målet er å oppgradere holdeplassene i tråd med metrobussens prosjekteringsanvisning, og intensjonene i byvekstavtalen om et høykvalitets kollektivsystem. En slik oppgradering vil kunne gi bedre fremkommelighet, økt komfort for reisende og mer effektive bytter mellom linjer, og dermed styrke Lerkendal som kollektivknutepunkt.

- *Fremkommelighet i Bromstadvegen*

Som nevnt planlegger AtB en linjeutvidelse av L2 fra Strindheim – Brundalen. Bussen har i dag dårlig konkurranseskraft mot bilen i Brundalen og Jakobsliområdet. Dette er primært tilknyttet lang reisetid for buss sammenlignet med bil mot sentrum. Fylkeskommunen vurderer at det bør gjennomføres fremkommelighetstiltak på strekningen for å styrke bussens fremføring og redusere reisetid for kollektiv. Tiltak for å styrke fremkommeligheten til bussen må utredes ytterligere for videre planlegging igangsettes.

- *Fremkommelighet Tonstad mot Bjørndalen*

Tonstad kollektivknutepunkt ble etablert til ruteendringene i 2019. AtB har i flere år rapportert krevende fremkommelighet for linje 40 mot Flatåsen. Spesielt i ettermiddagsrush og lørdager oppstår det store forsinkelser for bussen. Fylkeskommunen anbefaler at det avsettes midler for å bedre fremføring for kollektiv vestover mot Flatåsen.

Tiltak som ikke prioriteres ifm. MST29 infrastruktur

Prosjektgruppen anbefaler ikke å prioritere tiltak langs E6 Omkjøringsveien ifm. MST29 infrastruktur. Det går kollektivtransport på E6 Omkjøringsveien i dagens rutetilbud, AtB planlegger å opprettholde tverrlinjer i kommende anbud. Prosjektgruppen har vurdert mulige strekningstiltak for å fremme kollektivtransporten langs Omkjøringsvegen; herunder kollektivfelt, nye knutepunkt og etablering av både nye og utvidelse av eksisterende holdeplasser. Etablering av nye holdeplasser på motorvegen vil kreve omfattende tiltak eller fravik fra gjeldende vegnormal. Slike fravik behandles av Vegdirektoratet, og fylkeskommunen vurderer det som lite sannsynlig at det vil bli gitt tilslutning. På grunn av tiltakets omfang, trafikale konsekvenser, tidsperspektiv og høy kostnad anbefaler prosjektet at tiltaket ikke planlegges videre ifm. MST29 infrastruktur. Prosjektet vurderer videre at dagens holdeplasstruktur gir bedre orienterbarhet og attraktivitet for kollektivbrukere enn utredede løsninger.

Prosjektgruppen har utredet alternative traséer til Bromstadvegen for linjeutvidelse av L2 fra Strindheim – Brundalen. Alternativ trasé benytter Falkenborgveien. Alternativet innebærer en betydelig tidsbesparelse sammenlignet med Bromstadveien, men har lavere flatedekning. Tiltak vil også være i konflikt med sykkelekspressvegen som bygges av Statens vegvesen. Tiltak vil kreve reguleringsplanprosess for å regulere nye holdeplasser og ramper fra Ranheimsvegen til Haakon VII's gate. Fylkeskommunen anbefaler at Bromstadveien planlegges som fremtidig metrobusstrasé.

### Porteføljestyling

Infrastrukturtiltakene foreslås porteføljestyrt på tvers av vegeier, innenfor den økonomiske rammen på 450 mill. i 25-kr. Det gjenstår om lag 42 mill. kroner i udisponerte midler etter prosjektgruppens prioritering av tiltak innenfor rammen. Disse midlene gir handlingsrom til å håndtere behov som ikke er fullt ut identifisert på nåværende tidspunkt. I arbeidet med rutestruktur og forberedelser til bussbudet vil AtB kunne avdekke ytterligere behov for tilpasninger i infrastrukturen, eksempelvis knyttet til fremkommelighet, holdeplassutforming, reguleringsmuligheter eller kapasitetsutfordringer.

I vedtaket i Kontaktutvalget i sak 03/25 ble det gjort to avsetninger til bussdepot, henholdsvis én avsetning på 125 mill. og én på 100 mill. Avsetningen på 100 mill. kr må vurderes i forhold til behovet innenfor MST29-porteføljen. Det totale behovet for midler til bussdepot er uavklart, særlig med hensyn til dimensjonerende år 2039. I FT-sak 135/25 ble det vedtatt at to-depotløsning skal legges til grunn i bussbudet. I HØP 2026 er det oppgitt en bruttokostnad på nær 1 mrd.kr til to depot og midlertidige/desentraliserte areal. Fylkeskommunen anser dette som et styringsmål, med vesentlig usikkerhet.

Medfinansiering til bussdepot fra Miljøpakken er helt avgjørende for å kunne dekke det dimensjonerende behovet. Det er imidlertid behov for ytterligere avklaringer med tanke på prosjektomfang og kostnadsfordeling mellom Miljøpakken og fylkeskommunen før endelig disponering av de 100 mill. i avsetning. Fylkeskommunen legger til grunn at det er sannsynlig at avsetningen på 100 mill. kr må innløses for å etablere nødvendig depotkapasitet i Trondheim når omfang og løsning er nærmere avklart. Dette vil i så fall redusere tilgjengelig ramme for MST29 infrastruktur tilsvarende. Fylkeskommunen vil fremme en egen sak om kostnadsfordeling av depotinvestering mellom Miljøpakken og fylkeskommunen. Per nå er det avklart finansiering på 375 mill. 25-kr som en del av Metrobussporteføljen.

Fylkeskommunen vurderer at Lerkendal omstigningspunkt bør nedprioriteres dersom det er behov for å gjøre økonomiske avveininger i porteføljen. Utbedring av omstigningspunktet vil øke attraktiviteten og opplevelsen til de reisende. Tiltaket vil imidlertid ikke ha større trafikale virkninger eller forbedre fremkommeligheten til bussen. Kutt av tiltaket vil dermed ikke ha en økonomisk konsekvens for bussdriften utover redusert attraktivitet.

### **Diskusjon i programrådet**

- *Sek: Utfordring at det er en avhengighet knyttet til bussdepot. Hvis de 100 mill. skal utløses, må det tas herfra.*
- *Trfk: Det er prosjekt i porteføljen som er reserve, og prosjekt som kanskje ikke trenger gjennomføres. Nevner også de 100 mill. i den andre saken, der vi sier at vi kommer tilbake med forslag til løsning på hvordan de 100 mill. skal brukes, om hvorvidt de brukes i MST-pakken, eller ikke.*
- *Tk: Miljø-, nærings- og samferdselsutvalget (MNS) hadde opp saken på tirsdag, ingen kommentarer. Tror ikke det kommer vedtak fra Trondheim kommune her.*

### **Programrådets innstilling til vedtak:**

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til porteføljen slik den fremkommer av tabell 2 i denne saken.**
- 2. Den økonomiske rammen fordeles etter vegkategori mellom Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune, men styres som én portefølje.**

Sak 18/26:

## Endring av takster kollektivtrafikk i Trøndelag (Trfk)

### Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune har lagt frem flere saker for Programrådet der mulige endringer av takstsystemet har vært tema. Programrådet vedtok som del av PR-sak 105/25 Takstsamarbeidet med jernbanen i sone A, at det måtte gjøres vurderinger av effektene av ulike taksttiltak. Fylkeskommunen la i PR-sak 121/25 frem en vurdering av effekten taktstiltakene som ble innført som følge av «Bompengeforliket» og vedtak i KS-sak 37/21, basert på AtB sine undersøkelser og vurderinger av tiltakene.

Fylkeskommunen sin vurdering var at taksttiltakene samlet sett har bidratt til å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv, men at effekten på nullvekstmålet er moderat.

Fylkeskommunen varslet samtidig om at fylkesdirektøren ville legge frem en politisk sak med forslag til endringer i sone- og takstsystem for politisk behandling i løpet av første halvår 2026. Dette som følge av behov for å forenkle rabattsystemet og for å øke inntektene til kollektivtrafikken som del av finansiering av forventet økte kostnader i nye anbud fra 2029 og utover. Fylkeskommunen varslet også om at miljøpakkeorganene ville bli involvert i og orientert om arbeidet, da det er store fordeler med at takstsystemet innenfor og utenfor miljøpakkeområdet er harmonisert.

Fylkestinget har fattet vedtak om endringer i takst og billettstruktur i kollektivtransporten for Trøndelag i sitt møte 25. – 26. mars 2026 i [FT-sak 32/26 Takst-, sone- og billettstruktur i kollektivtrafikken – forslag til endringer og videre arbeid](#).

Trøndelag fylkeskommune gir i denne saken en orientering om de vedtatte endringene for takster og takstsystem som også vil gjelde innenfor Miljøpakkeområdet.

### Faktiske opplysninger

#### Dagens takstregime og struktur – bakgrunn.

Dagens takst- og sonestruktur i Trøndelag ble etablert samtidig med fylkessammenslåingen i 2018, dette etter grundige utredninger året før. Særtrekk med den strukturen som ble etablert er store soner og lik pris for kollektivreiser i AtB-regi i hele fylket. Modellen er beholdt stort sett uendret siden den ble etablert, men det er gjort endringer i soneinndelingen i forbindelse med utvidelse av Miljøpakkeområdet. Den tidligere indre sone A ble utvidet til også å omfatte omlandskommuner ut til Stjørdal og Orkland. Selve takstordningen er lik innenfor og utenfor miljøpakkeområdet. Kostnad med nye taksttiltak (soneutvidelser, nye rabatter og nye billettprodukt) er finansiert av Miljøpakken der endringskostnaden slår ut innenfor miljøpakkeområdet og av fylkeskommunen der endringskostnaden slår ut i regionen. Takstsystemet er i dag sammenvevd på en slik måte at det ikke er mulig å kjøre adskilte takstløsninger innenfor og utenfor Miljøpakken.

### **Takstsystemet viktig for å sikre et attraktivt og bærekraftig kollektivtilbud.**

Som del av vedtaket i [FT-sak 42/25 Økonomiske utfordringer frem mot 2040](#), ba fylkestinget fylkesdirektøren om å gjennomgå prisene på kollektivbilletter i Trøndelag med mål om å sikre et attraktivt og bærekraftig kollektivtilbud i Trøndelag. Økende driftskostnader i kollektivtrafikken og risiko for enda høyere priser i kommende anbud gjør det nødvendig å vurdere hvordan billettinntektene i større grad kan bidra til å opprettholde gode transporttilbud framover.

Som del av utredningene som grunnlag for konkurransegrunnlaget for nytt mobilitetsanbud for Stor-Trondheim (MST 29), kom AtB med flere anbefalinger for takster og takstmodeller. Utredningen leder til anbefalinger innenfor følgende hovedområder:

- Foreta en opprydding i dagens mange rabattordninger og billettprodukt.
- Foreta endringer i det generelle takstnivået for å sikre finansiering inn mot nye anbud.
- Det må arbeides videre med billetteringsløsninger og/eller sonestruktur. Det er flere utviklingsmuligheter framover. Fylkeskommunen ønsker å komme tilbake i egen sak med forslag og anbefalinger for videre arbeid med dette.

Hovedprinsippene som ble lagt til grunn for forslag til endringene er:

- For brukerne må billettproduktene/takstene være enkle å forstå, kjøpe og bruke.
- Det er satt et mål om å harmonisere aldersgrenser og rabatter i tråd med statlige føringer og praksis i andre fylker.
- Et takstnivå i Trøndelag på nivå med øvrige fylker.
- Ved fremtidige taksttiltak anbefales det videre at disse gjøres mot alle eller utvalgte kundekategorier (voksen, barn, honnør, student, ungdom), fremfor spesialrabatter og spesialbilletter som treffer tilfeldig. Dette gir en enkel og ryddig prismodell, og man unngår også effekten av rabatt på rabatt.

### **Nye nasjonale føringer for sosiale rabatter.**

I tillegg har staten gitt oppdaterte føringer for sosiale rabatter som trådte i kraft fra 1. februar 2026. Fylkeskommunene står fritt til å ha egne regler som går utover disse nasjonale minimumskravene. De viktigste endringene er:

- Lærlinger inkluderes i studentrabatten.
- Ektefellerabatten tilknyttet honnørrabatten fjernes.
- Minstetaksten for militært personell i førstegangstjeneste presiseres.
- Ledsagere til uføre med dokumentert behov gis rett til gratis reise med kollektivtransport

## **Fylkestinget sitt vedtak om endringer i takster og takstsystem.**

Som oppfølging av ulike vedtak fra fylkestinget la fylkesdirektøren frem sak for politisk behandling i mars 2026, med forslag til flere endringer av takst og takstsystem.

Fylkestinget fattet følgende vedtak i [FT-sak 32/26](#) Takst-, sone- og billettstruktur i kollektivtrafikken – forslag til endringer og videre arbeid:

1. Fylkestinget vedtar at ny pris for periodebillett buss 30 dager er 809 kroner gjeldende fra 1.mai 2026. Prisen inkluderer midler fra Stortingets vedtak om midlertidig tilskudd til redusert pris på månedskort. Rabatt som gis voksne – får innvirkning for prisene på billetter til barn, ungdom, student og honnør

2. Som et ledd i å forenkle og tilpasse lokale takstregler i Trøndelag til nasjonale føringer vedtar Fylkestinget følgende endringer:

- Redusere rabatt på periodebillett barn/honnør fra 60% til 50%.
- Sette aldersgrense for barn til å være fra fylte 6 år til fylte 17 år.
- Avvikle 3 timers gyldighet på enkeltbillett.
- Avvikle produktet "Min Pris".
- Avvikle grupperabatt båt.
- Avvikle 60 og 90 dager periode som periodeprodukt på buss og beholde periodeproduktene 7, 30 og 180 dager.
- Avvikle 40, 90, 120 og 150 dager periode for båt og beholde periodelengdene 7, 30, 60 og 180 dager.
- Avvikle ektefellerabatt for reisende med honnør.

3. Som et ledd i det å få dekket inn en større del av kostnadsveksten vedtar Fylkestinget følgende endringer:

- å sette prisen for voksen enkeltbillett på buss til kr. 50,-
- å innføre et tillegg for betaling ombord på buss og båt.

4. Fylkestinget ber fylkesdirektøren forelegge de vedtatte endringene for samarbeidspartene i Miljøpakken og gjennom god kommunikasjon få etablert nødvendig aksept og forståelse for gjennomføring av de tiltak som i dag henter økonomisk støtte fra samarbeidet. Endringene vil forutsatt en slik aksept gjøres gjeldende med virkning fra 1.mai 2026.

5. Fylkestinget ber fylkesdirektøren komme tilbake til fylkestinget med egne saker der det redegjøres nærmere for framtidige modeller for prising av kollektivreiser (inkludert bestillingstransport), avstandsbasert prising, hurtigbåt, billettsamarbeid med tog for mer rettferdig prising i Trøndelag, og bruk av ny teknologi for billettering. Fylkestinget oppfordrer hovedutvalg samferdsel om å bruke dette kunnskapsgrunnlaget inn i arbeidet med nye kollektivanbud.

6. Ikke foreta en reduksjon av aldersgrense på Student/lærling fra 34 år til 30 år

7. Gjennomgang av billettsalg og telling av passasjerer i distrikt. Fylkestinget har fått mange tilbakemeldinger om utfordringer med å selge billetter og telle passasjerer i distriktet. En ber om en gjennomgang som viser status og omfang. Dette skal gjøres gjennom å kontrollere faktisk solgte billetter vs reelt antall passasjerer på ulike avganger slik at man får en oversikt over utfordringen.

8. Fylkestinget ber om at Trøndelag fylkeskommune fremover, i størst mulig grad, bruker de

rabatter og innstillinger for disse som det staten legger opp til. Dette for å forenkle overganger og samarbeid.

De vedtatte endringer vil bli iverksatt med virkning fra senest 1. juli 2026, med unntak av rabatter på periodekort som innføres fra og med 1. mai 2026.

### **Midlertidig reduksjon av pris på månedskort i fylkeskommunal kollektivtrafikk.**

Som del av statsbudsjettet for 2026 ble det bevilget 620 millioner kroner for en midlertidig reduksjon av månedskort i den fylkeskommunale kollektivtrafikken. Basert på andel solgte periodebilletter, har Trøndelag fylkeskommune fått en ramme på 46,7 millioner kroner som de kan søke om å få tildelt til å redusere periodekort.

Fylkestinget vedtok følgende i [FT-sak 33/26 Midlertidig tilskudd til redusert pris på månedskort](#):

1. *Fylkestinget vedtar å søke om midlertidig tilskudd for å redusere månedskort (30 dagers periodebillett) for buss og trikk med 100 kroner i perioden 01.05.26 – 31.12.2026. Barn, student og honnør skal få redusert pris som følge av nedsatt voksenbillett.*
2. *Fylkestinget vedtar å søke om midlertidig tilskudd for å redusere månedskort (30 dagers periodebillett) i kategori hurtigbåt med 200 kroner i perioden 01.05.26 – 31.12.2026. Dette som følge av svært høye priser for disse billettene.*
3. *Reduksjonen finansieres ved å bruke tilskudd til redusert pris på månedskort i hht Stortingets vedtak.*
4. *Dersom rammen gir mulighet for det, og det er mulig i hht regelverk kan perioden vare 1 år – dvs frem til 30.04.2027.*

I retningslinjene for tilskudd for midlertidig redusert pris på periodebilletter, er det kun adgang til å søke støtte for periodekort på 30 dager. Fylkeskommunen har grunn til å tro at de aller fleste da vil velge dette produktet, og har konvertert alle periodekort over til 30 dagers kort, og lagt dette antallet til grunn for søknaden. Basert på antall kort, er tilskuddsperiodene beregnet til 10 måneder. Fylkeskommunen har av dette sendt søknad om å redusere månedskort på buss og trikk med kr 100,- for billettkategoriene: voksen, barn, student og honnør, og med kr 200,- for de samme kategoriene for hurtigbåt, i perioden 01.05.26 til 28.02.27. Det er tatt forbehold om at perioden må kunne forkortes om tilskuddet blir brukt opp tidligere. Fylkeskommunen presiserer også at det ikke er anledning til å endre pris på periodekortene så lenge den statlige tilskuddsperioden varer.

Fylkestinget har i tillegg bevilget ekstra midler for å redusere periodekortet til kr 809,- som inkluderer det nasjonale tilskuddet, jf. punkt 1 i vedtaket i FT-sak 32/26. Slik blir det en reduksjon med kr 150 for periodekort for alle billettkategoriene i 1 sone, fra 1. mai 2026.

Billettkategori	Pris pr 01.04.26	Pris pr 01.05.26
Voksen	959	809
Barn	385	235
Honnør	385	235
Ungdom	575	425
Student	575	425
HjemJobbHjem	704	610

Tabell 1. Oversikt over priser på 30-dagers periodekort i sone A - pris uten og med midlertidig rabatt

### Beregninger av økonomiske konsekvenser av takstendringene.

Fylkeskommunen er tydelig på at det er vanskelig å beregne de eksakte effekter av taksttiltak, da det er vanskelig å beregne hvordan såpass store endringer i pris på periodekort vil virke inn på kjøp av enkeltbilletter. Tabell 2 under viser AtB sine beregninger av takstendringene innenfor miljøpakkeområdet basert på antall solgte billetter i 2025.

Tiltak	Økonomisk effekt
Avvikle ektefellerabatt for reisende med honnør	Marginal
Redusere rabatt på periodebillett barn/honnør fra 60 til 50%	10 MNOK
Redusere aldersgrense barn fra 6 t.o.m. 19 år til 6 t.o.m. 17 år	13,5 MNOK
Avvikle 3 timers gyldighet på enkeltbillett etter kl. 18 og i helg	14 MNOK
Avvikle produktet MinPris på buss	5 MNOK
Øke generelt takstnivå enkeltbillett buss med 6 % til 50 kroner*	15 MNOK
Reduksjon av periodebilletter med 50 kroner**	27 MNOK
<b>Totalt årlig effekt av takstendringer</b>	<b>30,5 MNOK</b>

Tabell 2. Estimert årlig effekt av takstendringer innenfor miljøpakkeområdet forutsatt samme salg som i 2025

\*Forutsatt solgt samme antall enkeltbilletter som i 2025

\*\* Forutsatt solgt sammen antall periodebilletter som i 2025.

## Drøftinger

Fylkestinget har i sitt vedtak i FT-sak 32/26 gjort flere endringer av vedtak som er fattet av Kontaktutvalget for Miljøpakken. I tillegg er det gjort endringer i det generelle takstsystemet som også vil ha innvirkning for de reisende i sone A.

### Endringer i takstvedtak som følge av «Bompengeforliket» og KU-sak 37/21

I KU-sak 37/21 ble det vedtatt følgende:

- a. *Utvidet aldersgrense for barnebilletten fram til 20 år, ny alder ble da fra og med 6 år fram til fylte 20 år.*
- b. *Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavgiftsområdet for buss og tog. Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavgiftsområdet.*
- c. *Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk.*
- d. *Intensjon om et billettprodukt som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de reiser til arbeidsplassen.*

I vedtaket fra fylkestinget er aldersgrensen for barn redusert fra 20 til 17. år, samt rabatten for barn og honnør reduseres fra 60 % til 50 %, jf. nasjonale føringer. Det betyr at periodekort for barn/honnør vil før nye rabatter på periodekort, øke fra kroner 385,- til 479,-. Fylkeskommunen legger til at nasjonale føringer for aldersgrense for barnebillett er 15 år.

Endringen for barnebillett må sees i sammenheng med at ungdomsbilletten, et billettprodukt det er satt krav om i de nasjonale føringene, fortsatt vil være gjeldende for ungdom fra 16 til og med 19 år som før. Ungdomsbilletten, som kun finnes som periodebillett 30 dager, gjelder for buss, trikk, tog i sone A og hurtigbåt i hele Trøndelag. Prisen på denne billetten (april 2026) er kr 575,-, og som blir redusert til 425, fra 1. mai.

Fylkestinget har vedtatt avvikling av 3-timers gyldighet for enkeltbilletter på kveld og i helg. Anbefalingen om avvikling kommer som følge av at billettproduktet vurderes å ikke ha gitt ønsket etterspørselseffekt. I tillegg kommer rabatten, som er i form av ekstra gyldighetstid, i tillegg til andre rabattordninger som slår inn parallelt - som for eksempel rabattordningen familie helg. Det blir da å betrakte som rabatterte oppå allerede godt rabatterte løsninger. Avviklingen av tiltaket er estimert å gi en ekstra inntekt på ca 13 millioner kroner innenfor miljøpakkeområdet. Dette estimatet blir sterkt utfordret av endringen med billigere periodekort da mange reisende som før brukte denne muligheten går over til periodekort. Hvordan dette innvirker på den estimerte besparelsen på 13 millioner kroner er foreløpig ukjent da den er krevende å beregne.

Endringen av aldersgrensen for barnebillett og avviklingen av 3-timers billett vil kunne frigjøre midler til takstsamarbeidet med tog. I PR-sak 105/25 ble det gitt en oversikt over kostnader med de ulike taksttiltakene etter bompengeforliket. Reduksjon i utvidelse av barnebilletten fra 20 år til 17 år vil gi en merinntekt på ca 14 millioner kroner innenfor miljøpakkeområdet. Avvikling av disse tiltakene vil kunne frigjøre rundt 27 millioner kroner ekstra årlig fra rammen som er bevilget etter bompengeforliket. Dette basert på

at salg av samme antall billetter som i 2025. Estimater blir sterkt utfordret av endringen med billigere periodekort da mange reisende i aldersgruppen 18-20 år som før kjøpte barnebillett ikke vil kjøpe enkeltbillett voksen, men gå over til ungdomskort. Hvordan dette innvirker på den estimerte økte inntekten på 27 millioner kroner foreløpig ukjent da den er svært krevende å beregne. Disse midlene har fylkestinget forutsatt skal sammen med økning av pris på enkeltbilletter finansiere ekstra reduksjon på kroner 50,- på periodekort. Restmidler kan bidra til å finansiere varslet udekket finansieringsbehov på ca 48 millioner kroner i planperioden dersom tiltaket videreføres uten avgrensinger eller endringer. I tillegg vil disse midlene bidra til finansiering av ekstra rabatt på kr 50,- for periodebillettene.

### **Avvikling av fleksibel billett «Min pris».**

Tiltaket «Fleksibel billett» ble innført 27. august 2024 som oppfølging av vedtak i handlingsprogrammet for Miljøpakken 2024 - 2027. Tiltaket hadde delvis finansiering for 2025, og ordningen skulle evalueres før eventuell videreføring i 2026. Fylkeskommunen la frem en evaluering av prøveordningen med fleksibel billett i PR-sak 121/25. Ordningen har hatt en kostnad (tapte inntekter) på rundt 5 millioner kroner i 2025. Kundefordelene og omdømmemessige effekter er positive, men effekten på nullvekstmålet er moderat, og kostnaden er høyere enn bevilgningen, selv med dagens begrensede rabatter. Ordningen skaper også svakere forutsigbarhet i billettinntektene og gir moderate effekter på overgang fra bil. Fylkeskommunen skrev også i saken at fylkeskommunen hadde mål om å legge frem en sak med forslag til endringer i takst- og sonesystemet for politisk behandling i løpet av mars 2026. Vurderinger av fleksibel billett vil inngå som del av denne saken. I saken ble tiltaket vedtatt avvirket.

### **HjemJobbHjem**

Denne billetten er en rabattert periodebillett, med en rabatt på ca 25 %. Fylkeskommunen har lagt inn en tentativ pris med nye rabatter på kr 610,-.

### **Økning av pris på enkeltbilletter og reduksjon av pris på periodekort.**

Fylkestinget har vedtatt at prisen på enkeltbilletter øker fra 47 kroner til 50 kroner fra 1. juli 2026, samtidig med å gi en ekstra rabatt på kroner 50,- for periodekortene. Dette for å øke incentivet for at flere velger periodekort. Økningen av pris på enkeltbilletter bidrar til å finansiere reduksjonen av periodekortet med kr 50,- utover den midlertidige reduksjonen på kr 100,- for buss og trikk og kr 200,- for hurtigbåt.

### **Økonomiske konsekvenser for miljøpakkeøkonomien.**

Som omtalt over, er det svært vanskelig å beregne hvordan kundene vil endre sine vaner med hensyn til billettkjøp. I tilfelle at salg av periodekort øker betraktelig med samtidig reduksjon av salg av enkeltbilletter, vil det kunne få større økonomiske virkninger i form av tapte inntekter. Fylkeskommunen har søkt å gjøre noen vurderinger av tapte inntekter ut fra noen tenkte scenarier. Fylkeskommunen presiserer at dette er kun estimater. Om salget av periodekort øker med 10 % og samtidig tilsvarende reduksjon av enkeltbilletter, vil det gi tapte inntekter på rundt 27 millioner kroner for rabattperioden på 10 måneder (21,6 MNOK i 2026). Om salget av periodekort bare øker med 5 % og salg av enkeltbilletter blir uendret, er tapte inntekter beregnet rundt 10 MNOK (8 MNOK for 2026). Fylkestinget vil ta standpunkt for eventuelle endringer i takster (eksempelvis videreføring av reduserte periodebilletter med kr 50,-) etter at den omsøkte perioden for

midlertidige reduksjon av periodebilletter som del av budsjettbehandlingen for 2027.

Fylkeskommunen vil holde nøye oversikt over salg av periodebilletter for å sikre at rabattperioden for de statlige midler ikke går utover rammene som er tildelt.

Fylkeskommunen vil arbeide videre med forslag om eventuelle endringer i sonestrukturen, og komme tilbake med forslag i egne saker.

## Diskusjon i programrådet

- *Sek: De 50 ekstra kronene politikerne reduserte månedsbilletten med, hvor skal de tas fra?*
- *Trfk: Tolker det som at de blir tatt fra økningen på enkeltbilletter, som fylkesdirektøren har foreslått, pluss reduksjonen i taksttiltak, enkeltbilletter på tre timer og redusere alderen på barnebillett.*
- *Tk: Gledelig med vedtak som gjør at vi kan benytte oss midler gitt av regjeringen til billigere bussbilletter. Vanskelig å blande inn tilskudd fra Miljøpakken. Vi har bedt om en gjennomgang av tilskudd og effekt. Hva har dette å si for takstsone A-saken, har varslet om at de kommer til å bes om mer penger om den skal vare ut perioden. Bekymret for helheten.*
- *Jbdir: Alle fylkene har søkt og fått innenfor rammene de har bedt om. Vi har sett på 30-dagers periodekort, som er beslutningen som er tatt. Søknaden fra Trøndelag fylkeskommune er innenfor rammene vi har satt, med tanke på gjennomsnittlig prisreduksjon på 100 kr. Varighet på minimum 31.7. til 31.12. 2026, maksimalt ett år.*
- *Trfk: Vi har søkt frem til 28.2. I søknaden vi har sendt til Jernbanedirektoratet har vi tatt forbehold om at hvis midlene ikke varer frem til 28.2, må vi avslutte før. Har vi penger igjen, må vi søke om utvidelse. Fylkeskommunen har ikke satt av midler til å gå ut over rammene. Med dette grepet har vi brukt de pengene som Miljøpakken har ment at skulle brukes til takstsone A, det må vi finne en løsning på, som del av handlingsprogrammet. Den ekstra 50-lappen må komme inn som en del av det videre budsjettarbeidet til fylkeskommunen. Fikk i dialogmøte med Jernbanedirektoratet vite at vi ikke har mulighet til å endre takstene på periodekortet så lenge den midlertidige prisreduksjonen pågår. Når vi har søkt om oppstart 1. mai, må vi gå for den prisen på periodekortet inntil den statlige støtten varer. Kan ikke øke eller redusere pris på periodebilletten i dette tidsrommet.*
- *Jbdir: Bakgrunnen for det er at departementet ønsker å måle effekten av dette.*
- *Tk: Det frigjøres jo en del midler fra de taksttiltakene som Miljøpakken finansierer, antar at de skal finansiere en del av dette, men er det behov ut over rammene som er i dag?*
- *Sek: Hva om KU ikke slutter seg til dette? Det er en utfordring at månedskortet er satt ned med ekstra 50 kr ved bruk av fristilte miljøpakkepengene når vi vet at det kan komme en ekstraregning på sone A.*
- *Trfk: Har tatt forbehold i dialogen med Atb om at endelig beslutning tas etter KU, fordi vi må ha med oss vedtaket herfra. Ikke sendt over oppdragsbrev, men de begynner å forberede systemene sine. Skjer ikke noe før etter KU.*
- *Tk: Ber fylkeskommunen om å spisse hva virkningen for miljøpakkemidlene er. Det ligger ganske store omfordelinger i miljøpakkemidler her. Må vises hva vi velger bort. Billigere bussbilletter er populært, men hvor flytter vi penger fra, og hvor kunne vi flyttet pengene til. Hvem bærer risikoen for disse endringene? Vesentlig å få frem.*

- Leder: Viktig å få synliggjort hva som er Miljøpakken, og hva som er statlig. Forstår at fylkeskommunen har hatt tidspress.
- Tk: Derfor ønsker vi mer informasjon. Hvor mange mill. er det snakk om? Hvor kommer disse fra?
- Trfk: Om vi legger til grunn at vi selger det antall periodebilletter vi har statlig tilskudd for, kan vi si 46 mill. Om det ikke blir endringer i salg av enkeltbilletter, samt en liten vekst på 5 prosent på periodebilletter, er vi på rundt 23 mill.

## **Programrådets innstilling til vedtak:**

### **Kontaktutvalget slutter seg til endringer av takster og takstsystemer som vedtatt av fylkestinget i sak 32/26 som angår miljøpakkeområdet:**

1. **Nye priser for periodekort som inkluderer statlig tilskudd til midlertidig redusert pris på månedskort med innføring fra 01.05.26:**
  - **Voksen: kr 809,-**
  - **Barn: kr 235,-**
  - **Honnør: kr 235,-**
  - **Ungdom: kr 425,-**
  - **Student: kr 425,-**
  - **HjemJobbHjem kr 610.- (ca 25 % rabatt av periode for voksen)**

**Den midlertidige rabatten på kr 100,- på 30-dagers periodekort vil gjelde frem til 30.04.27 med forbehold om å avslutte rabattperioden tidligere om rammen ikke strekker til.**

2. **Som et ledd i å forenkle og tilpasse lokale takstregler i Trøndelag til nasjonale føringer vedtas følgende endringer innen 1. juli 2026:**
  - **Redusere rabatt på periodebillett barn/honnør fra 60% til 50%.**
  - **Sette aldersgrense for barn til å være fra fylte 6 år til fylte 17 år.**
  - **Avvikle 3 timers gyldighet på enkeltbillett.**
  - **Avvikle produktet "Min Pris"**
  - **Avvikle 60 og 90 dager periode som periodeprodukt på buss og beholde periodeproduktene 7, 30 og 180 dager.**
  - **Avvikle ektefellerabatt for reisende med honnør**
3. **Prisen på enkeltbilletter for buss og trikk økes til kr 50,- innen senest 1. juli 2026**
4. **De midler som tidligere er avsatt til gjennomføring av taksttiltakene i punkt to, og som nå avvikles, omdisponeres for å finansiere tiltaket redusert 30-dagers billett med 50 kroner ut over de statlige midlene på kr 100, ref. vedtakspunkt 1**

Sak 19/26:

## Marginallista (Sek)

### Saken gjelder

I denne saken bes Kontaktutvalget drøfte og beslutte veien videre for arbeidet med marginallista.

Innspillene til marginallista har vært diskutert i både AU og PR. Innspillene er svært omfattende. Samtidig er det nå nye rammevilkår på plass som følge av at Staten har invitert til reforhandling av byvekstavtalen.

Kontaktutvalget bes ta stilling til:

- Har forutsetningene og behovet for en marginalliste endret seg mht. reforhandling av byvekstavtalen?
- Hvis vi skal ha en marginalliste, hvor stor skal den være?

### Bakgrunn

Kontaktutvalget (sak 41/25) vedtok følgende om marginallista i møte 17.10.25:

- *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.*

Som følge av dette vedtaket har partene spilt inn prosjekter til en marginalliste, som har blitt diskutert i både AU og PR.

Det er i tillegg satt ned en arbeidsgruppe som ser på kriterier for måloppnåelse i prosjektene.

### Vurdering av saken

#### Endrede forutsetninger

Miljøpakken har fått invitasjon til reforhandling av byvekstavtalen. Målet er å være ferdig med forhandlingene til årsskiftet 26/27 og med en mulig signering i mai-juni 2027.

Trenger vi da marginallista på samme måten som tenkt? Dette var jo prosjekter som kunne bygges ferdig før 2029 hvis det skulle bli noen ledige midler. Nå er vi på vei inn i en ny avtale allerede i 2027. Sekretariatet er i tvil om vi skal gå videre med arbeidet med en marginallista i og med at vi skal i gang med å reforhandle byvekstavtalen. Det er ikke sikkert vi trenger marginallista som den var tiltenkt.

Det vil også kreve tid og ressurser fra partene for å jobbe med innhold og prioritering av prosjektene på marginallista. Vi bør heller prioritere arbeid med reforhandling av byvekstavtalen.

### Omfang

Det er en utfordring at det har blitt foreslått veldig mange prosjekter til marginallista. Dette reiser spørsmålet om hva marginallista skal være. Tanken var at dette skulle være "reservebenken" med noen få byggeklare prosjekter, som partene er enige om, og som kunne få finansiering hvis det ble midler til det. Dette var også oppe i diskusjonene i AU. Flere av partene mener at marginallista skal være en kort liste med 2-3 prosjekter per part, noe sekretariatet støtter. Da blir marginallista mer håndterlig og realistisk mht. mulige ledige midler.

Tabell over foreslåtte prosjekter legges ikke fram her da den er uferdig og vi trenger en avklaring på om vi skal gå videre med arbeidet.

### **Anbefaling og forslag til vedtak**

Sekretariatet ser to mulige hovedløsninger:

1. At det ikke jobbes videre med marginallista nå. Dette som følge av at partene skal i gang med reforhandling om ny byvekstavtale som ikke bare vil få betydning for rammene videre, men også beslaglegge ressurser hos partene framover. Arbeidet med å finne kriterier for måloppnåelse i prosjekt kan fortsette, da dette er arbeid som uansett er nyttig og kan benyttes i neste byvekstavtale.
2. Det arbeides videre med marginallista. Sekretariatet anbefaler da at partene får spille inn maks 3 prosjekter hver. De foreslåtte prosjektene må være i tråd med vedtaket i Kontaktutvalget.

Programrådet anbefaler alternativ 1.

### **Diskusjon i programrådet**

- Trfk: Bra forslag fra sekretariatet. Enig i punkt 1, sekundært punkt 2.
- Melhus: Støtter at vi ikke har marginalliste. Den enkelte part kan ha egen liste.
- Tk: Marginallista har ikke funksjon lenger.
- Melhus: Fordel med lokale marginallister, går raskt, uten å være innom dette apparatet.
- SVV: Enig i punkt 1.

**Programrådets innstilling til vedtak:**

- ***Kontaktutvalget støtter at det ikke jobbes videre med marginallista. Dette som følge av at partene skal i gang med reforhandling av ny byvekstavtale som ikke bare vil få betydning for rammene videre, men også beslaglegge ressurser hos partene framover.***
- ***Arbeidet med å finne kriterier for måloppnåelse i prosjekt kan fortsette, da dette er arbeid som uansett er nyttig og kan benyttes i neste byvekstavtale.***

## Andre orienteringssaker

---

Sak 20/26:

### Fartsdumper i Trondheim - utfordringer (Trfk)

Det har over flere år vært utfordringer knyttet til fartsdumper i Trondheim, spesielt på kommunale veier, men også på enkelte fylkesveier. Dette sliter på sjåførere, busser og koster å vedlikeholde. Spørsmålet er om det er noe som kan gjøres med denne utfordringen?

Det orienteres i møtet.

***Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.***

Sak 21/26:

### Miljøpakken i media (Sek)

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

***Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.***

## Eventuelt