

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 21.08.26

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder
Eugen Sørmo, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
David Sørli Nielsen, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Kjetil Reinskou, Trondheim kommune
Merethe Baustad Ranum, Trondheim kommune
Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Emil Raaen, Statsforvalteren i Trøndelag
Geir Vangen, Jernbanedirektoratet
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Forfall:

Marit Rønning, Jernbanedirektoratet

Bisittere:

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

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune
Torhild Aarbergstotten, Trøndelag fylkeskommune
Tor Sæther, Statsforvalteren i Trøndelag
Ingveig Wahl, Jernbanedirektoratet
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

**Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg Møtetested: Rådhuset i Trondheim, byrådssalen.
fredag 28. august kl. 13:00 – 15:00.**

Før møtet i Kontaktutvalget er det møte i forhandlingsutvalget for reforhandling av byvekstavtalen 08:00-13:00 samme sted (se egen innkalling).

Agenda Kontaktutvalget:

Saksnr	Tittel	Part
	Beslutningssaker:	
28/26	Tertialrapport 1 - 2026	Sek
29/26	Fv. 950 Kryssing Midtsand, Malvik kommune	Trfk
30/26	Ila-Flakk-Klett, konseptvalg	Trfk
31/26	Fullfinansiering av ny Sluppen bru, g/s-bru	Svv
32/26	Bru over Holtermanns veg og Klæbuveien - økt styringsramme	Tk
33/26	Budsjettrevisjon 2026	Sek

	Andre rapporteringssaker:	
34/26	Byåstunnelen - orientering om fremdrift	Trfk
35/26	Ytterligere midlertidig til redusert pris på månedskort (Trfk)	Trfk
	Faste rapporteringssaker:	
36/26	Status gateprosjektene	Trfk
37/26	Status måloppnåelse/trafikkutvikling	Sek
	Eventuelt	

Møtereferat

Referat fra møte 12. juni 2026 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i Programrådet 19.06.26

Sak 48 - Tordenskjolds gt/Smedbakken - investering: Godkjenner en styringsramme og investeringsbeslutning for Smedbakken/Tordenskiolds gate på 60 MNOK 2026-kr inkl. mva.

Sak 49 - Hans Finns gate fortau - økt bevilgning: Godkjenner/anbefaler en økning i styringsrammen for prosjektet fra 47,5 millioner kroner til 52 millioner kroner. Den økte rammen tas inn i innspill til HP 2027, med forventet fullfinansiering i 2028.

Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Beslutningssaker

Sak 28/26:

Tertialrapport 1-2026 (Sek)

Vedlegg: Tertialrapport 1- 2026 i pdf. Her er lenke til interaktiv tertialrapport:

<https://infogram.com/1p9zqn3572zklzh72zdvxr7xxvf3n7qnlv9>.

1. Saken gjelder

Saken gjelder partenes økonomirapportering for første tertial (T1) 2026. Programrådet bes ta stilling til om tertialrapporten kan sendes videre til behandling og godkjenning i Kontaktutvalget.

I T1 2026 ble det rapportert om 247 aktive prosjekter og partene leverte 11 sluttrapporter for fullførte prosjekter.

Fra januar til og med april 2026 ble det brukt 289,3 millioner kroner av disponible 2,7 milliarder. Partene forventer å bruke 66% av de 2,7 milliardene i år.

Tabell 1. Tertialrapport I 2026. Status per etat, tall i mill.kr.

Midler overført i 2026 (Årsrapport 2025)	Midler overført til 2026 (T1 2026)	Tildeling og omdisponering 2026	Regnskap (sum T1 inkl. MVA)	Årsprognose 2026	Ubrukte midler	Bruk av disponible midler (%)
1 078,2	969,6	1 757,5	289,3	1 809,8	917,3	66%

Det er et avvik på 108,6 millioner mellom ubrukte midler rapportert overført fra Årsrapport 2025 (1 078,2 mill.kr.) til 2026 og ubrukte midler som er rapportert overført fra Årsrapport til T1 2026 (969,6 mill.kr).

Avviket skyldes følgende faktorer:

- Korrigering av disponible midler fra partene
- Fjerning av ferdigstilte prosjekter med restbeløp fra T1 2026-rapporten. Disse midlene skal omdisponeres til andre prosjekter.

2. Bakgrunn

Kontaktutvalget i Miljøpakken ba i møte 27. januar 2021 (KU-sak 3/21) om å få tertialrapportering på prosjektnivå. Partene ble bedt om å gi en kort, overordnet vurdering av status på økonomi og fremdrift i egen portefølje.

Utarbeidelse av rapporten koordineres av Miljøpakkens sekretariat (SEK), som har til oppgave å sammenstille informasjonen rapportert fra partene, før rapporten formelt oversendes til Programrådet (PR) og Kontaktutvalget (KU).

3. Sekretariatets vurdering og anbefaling

Sekretariatet vurderer TI- rapporteringen som omfattende og grundig. Det er likevel observert at partene benytter ulike rapporteringsformer, og at de økonomiske tabellene tolkes noe ulikt.

Sekretariatet anbefaler å gå gjennom tertialrapporteringen i det neste økonomimøtet for å gjøre den mer standardisert og fjerne unøyaktigheter.

4. Programrådets behandling

- SVV: Fornuftig at vi tar det videre med diskusjoner i økonomimøtet. Blant annet gjelder dette synliggjøring av statlige midler i økonomirapportering og Handlingsprogrammet.

-TRFK: Kan tertialrapporteringen komme tidligere? Sek: Dette kan diskuteres i økonomimøtet.

-TK: Restbruken som vi kan omdisponere bør synliggjøres per etat.

-SVV: Hvor stor rest er det som er udisponert i de avslutta prosjektene?

-Malvik: Det er viktig å se rapporteringen opp mot Handlingsprogrammet. Vi må være edruelig på våre prognoser. Riktig å se på dette mindreforbruket opp mot Handlingsprogram-arbeidet som vi er på vei inn i.

5. Programrådets innstilling til vedtak

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 1-2026.

Sak 29/26:

Fv. 950 Kryssing Midtsand, Malvik kommune (Trfk)

Denne saken fremmes for å orientere om resultat av arbeid med prosjektutvikling med konseptavklaring, anbefale tiltak samt gi oppdatert kostnadsoverslag.

Midtsandtangen friluftsområde ligger i landlige omgivelser i Malvik, og er plassert ved fjorden mellom Vikhammer og Hommelvik tettsteder i en avstand på 5-6 km. Atkomst til området må skje ved å krysse fv.950 Malvikvegen og Nordlandsbanen, og er per i dag derfor lettest tilgjengelig med bil via E6 / Fv.950, men det er også mulig å gå og sykle langs eksisterende gang- og sykkelveg på fv.950 og lokalveger, og med buss.



Figur 1 Midtsandtangen ligger i Malvik kommune mellom Vikhammer og Hommelvik og er tilgjengelig fra E6 og fv. 950.

Utfordringene for de myke trafikantene som reiser til og fra området er identifisert som:

- 1) Manglende trafiksikkerhet i eksisterende krysningspunkter
- 2) Dårlig tilgjengelighet fra bussholdeplasser til friluftsområdet
- 3) Lite lesbarhet i området.

Hensikten med prosjektet har derfor vært å se på muligheter for å sikre trygg kryssing av jernbanen og fylkesvegen med bedre tilkobling til busstilbudet ved Midtsandtangen friluftsområde. Utredningen er avgrenset til utfordringer langs Fv.950. Det sees ikke på utfordringer knyttet til Midtsandvegen, som er en kommunal veg.

Utredningen (rapport vedlegg 1) konkluderer med at det er hensiktsmessig å gjennomføre tiltak i tilknytning til fv. 950 både vestsiden og østsiden av området i kombinasjon med strakstiltak.

Tidligere behandling i Miljøpakken

I MP Handlingsprogram 2029-2029 er styringsmålet satt til 117,4 mill. med en avsatt ramme på 73,4 mill. i avtaleperioden.

Tabell 10 Malvik kommune, oppsummert

Prosjekt	Ramme	2026	2027	2028	2029	2026-29	Ansv. etat
Fagottvegen nedre, fortau og enveiskjøring	12	10,8				10,8	MaK
Stasjonsfjæra gsv	18	3		15		18	MaK
Fv 950 Gang- og sykkelveg Homla	86,3	20	45	10		75	Trfk
Midtsandtangen Malvik	117,4		10	17	46,4	73,4	Trfk

Mål for prosjektet

Med bakgrunn i funn er det satt følgende samfunns mål for prosjektet:

Det skal legges til rette for at flere reiser miljøvennlig til Midtsandtangen friluftsområdet, gjennom økt trafiksikkerhet i krysningspunkt og tilgjengelighet fra Fv. 950.

For å oppnå dette samfunns målet er det satt opp følgende effektmål:

1. Redusert ulykkesrisiko for myke trafikanter
2. Økt opplevd trygghet blant myke trafikanter
3. Bedre fremkommelighet for myke trafikanter og kollektivreisende
4. Tydelig og lesbart tilbud for myke trafikanter og kollektivreisende

Gjennomføring av tiltak som gir måloppnåelse for disse målene vil være med å bidra til at flere vil velge å reise miljøvennlig til Midtsandtangen (mål 1, 2 og 3 i Byvekstavtalen⁴), og at det kan gjøres på en lesbar og trafiksikker måte (mål 5 og 9 i Byvekstavtalen). Ut fra effektmål er det laget forslag til måleindikatorer. I rapporten er de 14 utredete alternativene vurdert mht. måloppnåelse ut fra disse indikatorene, og anbefalte tiltak

Kunnskapsinnhenting – problembeskrivelse og behovsvurderinger

For å kartlegge situasjon, behov for målrettede tiltak er det gjort befaringer, brukerundersøkelser (1 barnehage og 3 skoler og kulturetaten i Malvik kommune), fartsmålinger, analyse av området og transportformer, kvalitetssikret rapport fra 2020 og holdt møte med Malvik kommune og dialog med flere eksterne parter, bl.a. AtB og BaneNor.

Midtsandtangen friluftsområde er universelt utformet og brukes av et bredt spekter av mennesker, og er tilrettelagt for alle aldersgrupper og funksjonsnivåer. Friluftsområdet brukes også til arrangementer, som for eksempel: kulturfestival, skoleturer (kroppsøving, skoleavslutninger, sykkelprøven), møter i ulike grupper/organisasjoner, organisert trening mm.

Fv.950 Malvikvegen har ÅDT på 4500 kjt/d (erfaringsbasert estimat fra vegkart) og fartsgrense 60 og 70 km/t på strekningen forbi Midtsandtangen. Det er ikke registrert ulykker med fotgjenger og syklist for aktuelle strekning siden området ble ferdigstilt i 2014 (kilde: vegkart), men det er mye omtale fra brukere om opplevelser av vanskelige og skumle kryssingssituasjoner.

Det er få bosatte i direkte tilknytning til friluftsområdet og tilreisende benytter i stor grad bil, buss eller sykkel. For myke trafikanter har Midtsandtangen hovedsakelig to atkomstpunkter inn til området – én fra vest og én fra øst.

Holdeplasser i nærheten til området er Storsand 1 og 2, Midtsandan og Smiskaret og betjenes av bussrute 70, 116 og 20. Fra atkomstpunktene til friluftsområdet er det varierende avstander til holdeplasser i øst og vest; som utgjør mellom 480 og 1050 meter som utgjør mellom 9-25 min gange, avhengig av holdeplass.



Figur 2 Figur viser strekning fv. 950 i forhold til friluftsområdet med problempunkter, eksisterende kryssinger og bussholdeplasser.

Midtsandtangen friluftsområde er veldig godt tilgjengelig for personbil fra E6 og Fv.950, der kryss med Midtsandvegen leder til parkeringsplassen med ca. 250 avgiftsfrie parkeringsplasser inne på friområdet. Det tar ca. 20 minutter å kjøre til parkeringsområdet fra både Trondheim sentrum og Stjørdal sentrum.

Dagens bruk av området kan oppsummeres slik:

- Brukes sporadisk hele året, mest vår og høst
- Brukes av elever fra 4. trinn (fra 9 år)
- Elever går og sykler til området
- De fleste ankommer området fra vestsiden og krysser ved kryss med Midtsandvegen
- Krysser fylkesvegen med store grupper, 30 – 100 elever samtidig

Ønsker fra brukerne som er prosjektrelevante er:

- Tryggere krysningspunkter, spesielt ved kryss til Midtsandvegen, fordi store grupper på 30 – 100 elever ofte krysser innenfor kort tidsrom
- Ønsker å reise mer med buss.
- Flere yngre skolebarn (1. – 3.trinn) kan bruke området mer om de kan ta buss

Oppsummerte utfordringer som er kommet fram gjennom kartlegging og behovsvurdering for atkomst til Midtsandtangen friluftsområde for myke trafikanter er følgende:

Manglende trafiksikkerhet i eksisterende krysningspunkt

Dagens krysningspunkt oppleves som uoversiktlig og utilstrekkelig sikret for myke trafikanter. Dette medfører økt risiko for uønskede hendelser, og gjør kryssingen lite

trygg, særlig ved perioder med høy trafikkbelastning.

Dårlig tilgjengelighet fra bussholdeplasser til friluftsområdet

Avstander mellom holdeplasser og friluftsområdet er lange og reduserer tilgjengeligheten for kollektivreisende. Dette begrenser attraktiviteten for besøkende som ønsker å reise kollektivt til Midtsandtangen

Lite lesbarhet i området

Området fremstår som utydelig når det gjelder orientering, valg av holdeplass og logiske gangforbindelser. Mangel på god skilting, intuitive bevegelsesmønstre og samlende strukturer gjør det vanskelig for brukerne.

Utredeete tiltak

Det er utredet 14 ulike tiltak på fv. 950-strekningen som alene, eller i kombinasjon kan bidra til måloppnåelse. I saksframlegget omtales hovedsakelig den anbefalte tiltakspakken, strakstiltakene og alternativ tiltakspakke.

Når de gjelder krysningspunkter, er det sett på tiltak ved følgende krysningspunkt med bakgrunn i problembeskrivelsen:

- Krysningspunkt vest, ved kryss Malvikvegen x Midtsandvegen
- Krysningspunkt midt, ved holdeplass Midtsandan og Adolf Øien parksti
- Utredningsrapport – Trygg kryssing Midtsandtangen 4/61

Anbefalte tiltak

Med bakgrunn i vurdering av måloppnåelse og kostnader, samt andre momenter som anleggsgjennomføring, beslag av dyrket mark og behov for grunnerverv, foreslås det å gjøre en rekke tiltak for å bedre atkomstforholdene til Midtsandtangen friluftsområde, og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige reiser. På bakgrunn av analyse av behov anbefales det en kombinasjon av 3 mindre strakstiltak og en kombinasjon av 2 større tiltak hhv. i øst og vest på strekningen, sett i forhold til friluftsområdets beliggenhet.

Oppgitte prosjektkostnader for tiltak er oppgitt i 2026-kr, og er å anse som et utredningsestimat (+/- 50%).

For anbefalt tiltakspakke er det avdekket at østlig tiltak må reguleres, muligens også vestlig tiltak (ev mindre reguleringsendring/ m/teknisk forprosjekt). Grunnet stor usikkerhet i kostnader, må det for begge prosjektene gjøres mer detaljerte vurderinger for å få fram et kostnadsanslag på +/-10% standardavvik før det gjøres byggebeslutning.

Strakstiltak

I påvente av de større tiltakene er det foreslått **strakstiltak** for å forbedre kjente punkter for villkryssing, og hvor det er vanskelig og/eller farlig for myke trafikanter å komme seg over på grunn av utforming med lang kryssing, dårlig lesbarhet og farlig/dårlig utforming. Strakstiltakene var foreslått allerede i 2020-rapporten basert på lokale innrapporterte meldinger om vanskelig situasjon ved kryssinger. Strakstiltakene ventes derfor å gi rask lokal effekt ved å forbedre uheldig utforming av vegnett og

atkomstpunkter.

Fv. 950 er i tillegg til å være lokalveg også omkjøringsveg for E6 når den er stengt. Dagens situasjon er at det pågår utbygging av E6 og anleggsarbeidet vil gå i flere år framover. Eksisterende E6-tunneler er i tillegg stengt relativt ofte, og på kort varsel.

Anbefalte **strakstiltak** (figur 3) anbefales igangsatt umiddelbart i påvente av byggeplanlegging og evt. regulering for de større tiltakene:

- 1C – utbedring av eksisterende krysningspunkt ved kryss Malvikvegen x Midtsandvegen
- 2A – forlengelse av rekkverk foran kulvert ved Smiskaret
- 2C – oppstramming av kryss mellom Malvikvegen og Smiskaret



Strakstiltakspakken er estimert til å koste ca. 3,3 mill kr inkl mva. (2026.kr)

Anbefalt tiltakspakke – løsninger ved østlig og vestlig atkomst til Midtsandtangen fra f. 950

Potensialet for økt bruk av miljøvennlige reiser vurderes å være størst blant befolkningen som bor på tettsteder langs FV.950 i Malvik kommune (Saksvik, Vikhammer, Torp, Smiskaret, Grønberg og Hommelvik). For å gjøre det mer attraktivt å reise miljøvennlig til Midtsandtangen friluftsområde foreslås det å innføre tiltak både på østsiden og vestsiden av friluftsområdet.

Bakgrunnen for dette er at gående og syklende som regel velger raskeste og korteste veg til og fra målpunktet. Det derfor unaturlig at gående fra vest velger å gå til Smiskaret for å krysse i kulvert eller benytte eksisterende bru for så å gå tilbake langs Midtsandvegen for å komme til friluftsområdet. Dette er en betydelig omveg når det fins en atkomstmulighet fra vest.

For syklende har avstand noe mindre betydning, spesielt med tanke på andelen el-sykler.

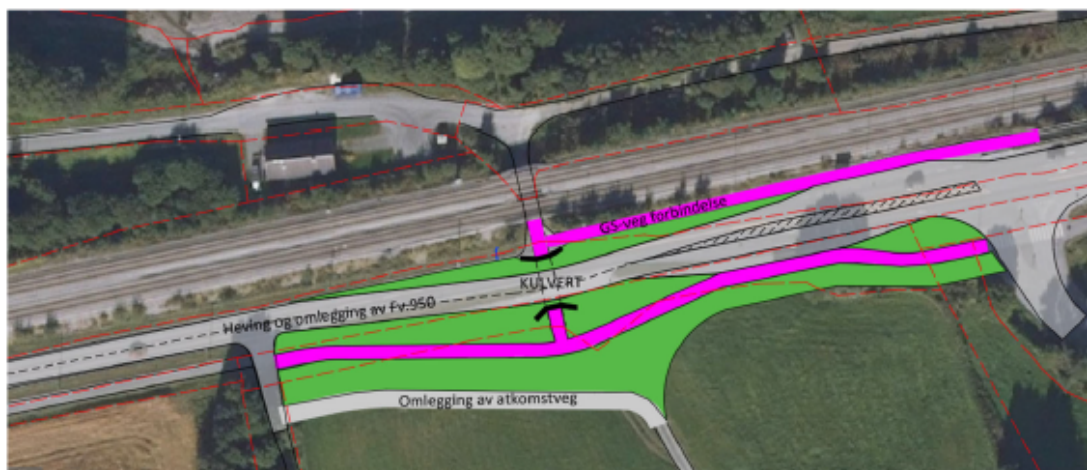
For busspassasjerer vil det være ubetydelig å sitte på en holdeplass lengre, de vil derfor være mindre avhengig av tilrettelegging i begge ender av friluftsområdet.

På vestsiden (figur 4) anbefales rapportens alternativ 1B. Tiltaket innebærer en samlokalisering av holdeplass og tilrettelagt krysningspunkt, samt etablering av gang- og sykkelveg på nordsiden av strekningen, mellom avkjøring til Storsand Gård Camping og kryss med Midtsandvegen. Dette tiltaket var forøvrig også omtalt i rapport fra Asplan Viak (2020) (inkluderer nå ikke forlengelse på kommunal veg) og det vurderes som et godt tiltak at det opparbeides et tilbud på en side av vegen, slik at myke trafikanter fra vest ikke trenger å krysse hovedveg, og strekningen blir med dette også mer effektiv og godt lesbar.



Figur 4 Anbefalt tiltakspakke-løsning vest: viser rapportens Alt. 1C: 1A + forlengelse av gang- og sykkelveg mellom avkjøring til Storsand Gård Camping og ny holdeplass Storsand 2 (vest)

På østsiden av området anbefales alternativ 2G og 2D. Tiltaket foreslår etablering av planfri kryssing av Fv.950 ved etablering av kulvert under Fv.950 i tilknytning til eksisterende kulvert under jernbanen. Tiltakets utforming gjør at ingen reisende vil ha behov å krysse fylkesvegen i plan. Fylkesvegen sideforskyves noe for å få plass til gang-



og sykkelvegforbindelse mellom holdeplass og kulvert. I tillegg anbefales det å stramme opp kryss med Smiskaret.

Anbefalt tiltakspakke er estimert til å koste 82.510.000,- inkl. mva (2026-kr) for øst og vest samlet.

Alternativ tiltakspakke

Det er vurdert en Alternativ tiltakspakke som inneholder flere mindre tiltak (1A, 2A, 2B, 2C/2D og 2E) som utbedrer dagens situasjon i øst og vest. Det gir en vesentlig lavere investeringskostnad og har en estimert kostnad på 22.910.000,- kr. Dette gir imidlertid lavere måloppnåelse sammenlignet med anbefalt tiltakspakke. På vestsiden foreslås samlokalisering av holdeplass og krysningspunkt uten videreføring av gang- og sykkelveg til avkjøring til Storsand gård Camping. På østsiden foreslås en rekke tiltak som bør innføres uten bruk av kulvert. Tiltakene innebærer etablering av rekkverk foran eksisterende jernbanekulvert, etablering av tilrettelagt krysningspunkt, oppstramming av kryss med Smiskaret, og kobling fra gangbru til gang- og sykkelveg mot øst. Det er også mulig å kombinere lav investeringskostnad på en side med høy investeringskostnad på motsatt side.

Øvrige tiltak som er vurdert i rapporten

I kartleggingen er det identifisert en rekke utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og tilgjengelighet for reisende som ligger utenfor prosjektets avgrensning, men som kan gi en bedre situasjon for myke trafikanter og bussreisende til/fra Midtsandtangen friluftsområdet og Fv.950. Disse tiltakene bør følges opp av og vurderes innført av Malvik kommune og AtB og kan også vurderes i forbindelse med prosjektutredningene i forbindelse med optimalisering av prosjektene. Flere av tiltakene vil bidra til å styrke konkurransekraft for miljøvennlige reiser versus bil. Disse omtales ikke nærmere i denne saken, men det vises til rapportens kapittel 9.4 Tiltak utenfor prosjektets avgrensning for oppsummering av mulige supplerende tiltak.

Drøfting

Tettstedene i Malvik kommune, herunder Vikhammer og Hommelvik, som er de nærmeste til friluftsområdet, venter vekst de kommende årene. Friluftsområdet er attraktivt for bruk hele året, men er absolutt mest presset i sommermånedene. Potensialet for at flere myke trafikanter og særlig yngre brukere kan ferdes trygt både til fots, sykkel eller buss, er derfor større både i dagens situasjon og for framtida, og særlig dersom atkomstsituasjonen hadde blitt mer effektiv og «ryddig» og trygg langs fv. 950. Dette meldes av flere brukergrupper.

Over år er det akkumulert en dårlig situasjon på mange enkelte punkter langs fv. 950. for de myke trafikantene. Fv. 950 er en veg som har vært tidligere E6, og deler av vegnettet har gjennom årene ikke blitt tilpasset ny trafiksituasjon og utvikling langs vegnettet i tilstrekkelig grad. Eksempler på problempunkter er krysset med Malvikvegen og Midtsandvegen som er utflytende med flere felt, tilrettelagt kryssing som er nedslitt, samt forbindelser til bussholdeplasser som medfører flere kryssinger. Dette gjør at lokalvegen fungerer dårlig for de myke trafikantene. I påvente av de mer omfattende foreslåtte tiltak på hhv. østsiden og vestsiden av friområdet, som gir ytterligere mer effektiv og tryggere atkomst, kan strakstiltakene gjøre at de innarbeidete atkomstene

trygges.

Malvik kommune venter tettstedsvekt og har lagt så godt til rette for utfartstilbud, men det er et paradoks at tilbud med nærhet til tettstedene som kan tiltrekke seg store folkemengder, skal fortsette å favorisere personbilen (250 parkeringsplasser). Et høykapasitetsområde som Midtsandtanken har potensiale for å utnytte lokal ferdsel mellom tettstedene gjennom bedre tilrettelegging av miljøvennlige reisealternativer som gange, sykkel og buss.

Ved gjennomføring av de anbefalte tiltakene i øst og vest, vil reisende fra begge sider få et mer trafikksikkert, effektivt og mer lesbart tilbud gjennom tilrettelagte holdeplasser med ensidig gang og sykkelvegssystem i vest og en mer effektiv og trygg planfri kryssing under fylkesvegen i øst. Dette kan åpne for at flere barn og unge selvstendig kan velge å besøke området uten at de skal trenge å bli kjørt f.eks. Ved å ikke gjennomføre straktiltakene, vil de mest kjente og omtalte problemene forbli uløste, og de mest «lavhengende fruktene» på tiltakssiden blir ikke tatt.

Riktignok oppleves problemene å være mest akutt i sommermånedene, hvor privatbiler preger trafikkbildet, og det også inne på friluftsområdet. Det kan derfor stilles spørsmål med om det er riktig å bruke miljøpakkemidler knyttet til tilgjengelighet til friområder i den størrelsesorden som foreslåtte tiltak innebærer, 86 mill. kr. Samtidig er tettstedene utforma slik de er med den topografien som omgir tettstedene, der bl.a. landbruk er en viktig del av arealbruken, det er mye bakker og terreng. Friområdet som ligger på Midtsandtangen ligger relativt landlig til, men allikevel nært nok Vikhammer og Hommelvika til at det er tilgjengelig og kan brukes hele året. Området har god kapasitet for framtidig vekst i bruken. For tettsteder som vokser er området nært nok til at folk kan velge å sykle eller ta lokalbussen, og det vil forbedres dersom tilgjengeligheten gjøres tryggere og mer attraktiv. God og trygg tilgjengelighet kan bidra til at særlig unges reisevaner som myke trafikanter kan utkonkurrere bilens plass til flere hverdags- og fritidsformål.

Tidligere utredning fra Asplan Viak fra 2020 er gjennomgått som en del av utredningen. Det foreslått større midtstilte tiltak med kulvert gjennom både veg og jernbane fra fv. 950 som går midt inn i friluftsområdet hadde ingen helhetlig analyse som lå til grunn for løsningen finner ikke faglig støtte for dette løsningsvalget. Friluftsområdet er svært stort, og kartlegging av bevegelser og reiser viser at folk kommer inn til friområdet fra øst og vest, og vesentlig færre fra midten (Smiskaret). Det favoriserer en delt løsning, der de myke trafikantene raskest mulig kommer inn i området ved at de møter en tilrettelagt løsning på «sin side» av friområdet. Asplan Viak sin «sentrale løsning» fra 2020 var også svært kostbar (oppdatert til 150.000 2026-kr) og innebar omfattende inngrep på eksisterende veg, grunn og dyrkamark, er det en løsning med større reguleringsrisiko (dyrkamark) og anleggsgjennomføring (kulvert 40-50m) m.m., og uten noen god begrunnelse ut fra kartlagt behov, problembeskrivelse og samfunnsnytte er den vurdert til å ikke være ansett som aktuelt tiltak.

Asplan Viaks utredning fra 2020 inneholdt imidlertid et vestlig alternativ med ensidig gang- og sykkelveg og tilslutning til bussholdeplass. Dette er med noen modifikasjoner videreført som anbefalt løsning for vestlig atkomst til filuftsområdet.

Foreslåtte løsninger med optimaliserte løsninger for strakstiltak, kulvert under fv. 950 i øst og gsv-system ved både østlig og vestlig atkomst til friområdet innebærer en reduksjon av estimert prosjektkostnad fra 150.000 kr (kvalitetssikring og oppdatert kostnad for midtalternativ fra 2020 til 2026-kr) ned til 86 mill. kr for foreslåtte tiltak.

Når det gjelder alternativ tiltakspakke som er vesentlig rimeligere, men har dårligere måloppnåelse, er det mulig å se for seg at dersom f.eks. regulering av anbefalt østlig alternativ skulle vise seg å bli for kostbart i forhold til tilgjengelige rammer, eller konfliktfylt i forhold til regulering og arealbruk, så kan en vurdere å heller sette inn de østlige tiltakene i alternativ tiltakspakke. Utredningsrapporten beskriver en rekke tiltak som kan settes sammen på ulike måter, men det forutsetter god vurdering av den helhetlige effekten hvis man skulle ende opp med å måtte «plukke enkelttiltak». Behovet for tiltak er såpass godt dokumentert at dersom det gjøres tiltak på denne strekningen, bør det nå tas sikte på å rette opp i en gammel og akkumulert dårlig situasjon, ikke bruke mye midler på halvveis treffende tiltak. Foreslåtte tiltak vil gi god effekt lokalt når lokalvegen i større grad kan få lov å fungere til støtte for de lokale reiseformålene framfor omkjøringsvegfunksjonen for E6.

Konklusjon

Utredningen viser at det er dokumenterte utfordringer knyttet til trafikksikkerhet, tilgjengelighet og lesbarhet for gående, syklende og kollektivreisende til Midtsandtangen friluftsområde. De anbefalte tiltakene på øst- og vestsiden av området, kombinert med foreslåtte strakstiltak, vurderes å gi best måloppnåelse og legger til rette for at flere kan velge gange, sykkel og kollektivtransport til området.

Det har vært dialog mellom fylkeskommunen og Malvik kommune før saken fremmes.

Det anbefales at det arbeides videre med den anbefalte tiltakspakken som grunnlag for videre planlegging. Samlet styringsmål for tiltakspakken settes til 86 mill. kroner, inkludert foreslåtte strakstiltak.

Samtidig er kostnadsanslagene på et tidlig utredningsnivå, og det gjenstår reguleringsavklaringer, prosjektering og mer detaljerte kostnadsberegninger før tiltakene kan bygges. Endelig beslutning om gjennomføring av hovedtiltakene bør derfor tas når planavklaringer er gjennomført og oppdaterte kostnadsanslag foreligger.

Det anbefales at strakstiltakene gjennomføres så tidlig som mulig, samtidig som det arbeides videre med regulering og detaljering av den anbefalte tiltakspakken.

Programrådets behandling

- Trfk: Vi har landet på en anbefaling i samarbeid med Malvik kommune. Begge parter er fornøyde med denne innstillingen.

-Malvik: Positivt med framdrift. Må sees i sammenheng med Humla Bru.

Programrådets innstilling til vedtak:

- 1. Kontaktutvalget vedtar å sette i gang planlegging av anbefalt alternativ, slik det fremgår av saken, med utgangspunkt i et styringsmål på 86 mill. 2026-kr, inkludert strakstiltak.**
- 2. Kontaktutvalget vedtar prosjektering og igangsetting av strakstiltak innenfor en ramme på 3,3 mill. 2026-kr. Dette inkluderer følgende:**
 - a. 1c - utbedring av eksisterende krysningspunkt ved kryss Malvikvegen x Midtsandveg**
 - b. 2a - forlengelse av rekkverk foran kulvert ved Smiskaret**
 - c. 2c - oppstramming av kryss mellom Malvikvegen og Smiskaret**

Sak 30/26:

Ila-Flakk-Klett, konseptvalg (Trfk)

Sammendrag

I gjeldende byvekstavtale er det lagt til grunn at strekningen Ila-Flakk-Klett skal planlegges i avtaleperioden, og at finansiering kan vurderes i forbindelse med kommende reforhandling av byvekstavtalen.

Trøndelag fylkeskommune har utarbeidet en prosjektutviklingsrapport for strekningen. Rapporten viser at utfordringsbildet på Ila-Flakk og Flakk-Klett er vesentlig forskjellig. På Ila-Flakk er hovedutfordringen skredfare og sikkerhet, mens utfordringene på Flakk-Klett i hovedsak er knyttet til vegstandard, framkommelighet og forhold for gående og syklende.

Fylkeskommunen anbefaler at videre arbeid konsentreres om strekningen Ila-Flakk. Tunnel mellom Trolla og Flakk vurderes som det tiltaket som gir størst reduksjon i skredrisiko og best måloppnåelse samlet sett.

Prosjektet har et utredningsestimat på om lag 3 mrd. kroner i 2026-prisnivå. Gjennomføring vil kreve bompengefinansiering og må sees i sammenheng med kommende reforhandling av byvekstavtalen.

Bakgrunn

Fv. 715 mellom Ila og Flakk har over lang tid vært blant de mest skredutsatte strekningene i Trøndelag. Flere hendelser illustrerer utfordringsbildet. I 2005 raste en steinblokk på om lag 75 tonn ut ved Rolta. I 2023 havnet rundt seks tonn stein i vegbanen mellom Trolla og Flakk. St. Olavsspranget er fortsatt det mest skredutsatte punktet på strekningen.

I byvekstavtalens punkt 2.6 er det lagt til grunn at strekningen Ila-Flakk-Klett skal planlegges i avtaleperioden. Videre framgår det at finansiering kan vurderes ved reforhandling av byvekstavtalen, herunder gjennom bompenger og eventuelle statlige skredsikringsmidler.

På denne bakgrunn har Trøndelag fylkeskommune gjennomført en prosjektutviklingsrapport for strekningen.

Hovedfunn fra utredningen

Prosjektet omfatter fv. 715 mellom Ila og Flakk og fv. 707 mellom Flakk og Klett. Samlet er strekningen om lag 35 kilometer lang.

Utredningen viser at de to delstrekningene har ulike utfordringer og bør vurderes forskjellig.

Ila-Flakk

På Ila-Flakk er hovedutfordringen skredfare. Utredningen har vurdert ulike løsninger for tunnel, kryss og dagsoner.

Den viktigste problemstillingen gjelder valg av løsning mellom Trolla og Flakk. Det er vurdert både lang tunnel direkte til Flakk og kortere tunnelalternativer kombinert med utbedring av eksisterende veg.

Utredningen anbefaler en lang tunnel mellom Trolla og Flakk. Denne løsningen gir størst reduksjon i skredrisiko, færrest inngrep i eksisterende bebyggelse og best framkommelighet. Samtidig er dette den mest kostnadskrevende løsningen.

Flakk-Klett

På Flakk-Klett er utfordringene knyttet til vegstandard, kurvatur, framkommelighet og forhold for gående og syklende.

Utredningen anbefaler flere punktvis tiltak på strekningen. Tiltakene vurderes som fornuftige og samfunnsnyttige, men retter seg ikke mot skredproblematikken som er bakgrunnen for prosjektet.

Vurdering

Strekningen Ila-Flakk skiller seg tydelig fra strekningen Flakk-Klett. På Ila-Flakk er hovedutfordringen knyttet til skred og sikkerhet, mens utfordringene på Flakk-Klett i hovedsak gjelder standard og framkommelighet.

Det sentrale spørsmålet er derfor ikke hvilke tiltak som gir best framkommelighet isolert sett, men hvilke tiltak som i tilstrekkelig grad reduserer skredrisikoen på Ila-Flakk, og hvordan dette kan gjennomføres innenfor realistiske økonomiske rammer.

Trøndelag fylkeskommune vurderer at en lang tunnel mellom Trolla og Flakk er den løsningen som best svarer på utfordringsbildet. De kortere tunnelalternativene innebærer fortsatt trafikk på rasutsatte strekninger og gir dermed ikke samme effekt.

Tiltakene på Flakk-Klett vurderes å ha nytteverdi, men bidrar ikke til å løse hovedutfordringen som ligger til grunn for prosjektet. Det anbefales derfor at disse håndteres gjennom ordinære prioriteringer og gjennom Miljøpakkens handlingsprogram.

Finansiering og videre arbeid

Det er ikke gjennomført trafikkmodellering som grunnlag for vurdering av nullvekstmålet. Slike analyser må gjennomføres i neste planfase.

Gjennomføring av prosjektet vil kreve bompengefinansiering. I den pågående bompengeutredningen for Miljøpakken er det lagt til grunn at det kan etableres innkrevingspunkt på strekningen.

Bompenger vil være nødvendige for å finansiere prosjektet, men vil samtidig kunne bidra til å begrense trafikkvekst. Endelig vurdering av takstnivå og innkrevingsløsning må skje gjennom egne politiske prosesser.

Prosjektet vil også kunne være aktuelt for bruk av statlige skredsikringsmidler. En omfattende bruk av slike midler over tid vil imidlertid redusere handlingsrommet for

andre skredsikringsprosjekter i fylket.

Utredningsestimatet for videre planlegging er om lag 3 mrd. kroner i 2026-prisnivå.

Tunnel mellom Trolla og Flakk utgjør om lag 2,1 mrd. kroner av dette.

Anbefaling

Trøndelag fylkeskommune anbefaler at videre arbeid avgrenses til strekningen Ila-Flakk. Det anbefales at det arbeides videre med reguleringsplan for hele strekningen Ila-Flakk, med sikte på trinnvis gjennomføring og med tunnel mellom Trolla og Flakk som første prioritet.

Konseptvalget vil inngå som en del av grunnlaget for videre dialog om prosjektets plass i kommende reforhandling av byvekstavtalen.

Programrådets behandling

TRFK: Ønsker å få avklart dette før vi kommer til ny byvekstavtale. Ønsker å få dette regulert.

TK: Mandatet til TK inn i reforhandling av byvekstavtalen er relevant for TRFK i denne sammenhengen.

J.dir: Hva betyr "innenfor rammen i byvekstavtalen"?

Trfk: Skal planlegges i gjeldende avtaleperiode

SVV: Store betenkeligheter til dette prosjektet, men må forholde oss til byvekstavtalen. Må gjøres en jobb med å rettferdiggjøre prosjektet sin plass i byvekstavtalen.

Programrådets innstilling til vedtak:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til at det ikke arbeides videre med strekningen Flakk-Klett som eget prosjekt**
- 2. Kontaktutvalget slutter seg til at det igangsettes reguleringsplanlegging av strekningen Ila-Flakk, innenfor rammene i gjeldende byvekstavtale**

Sak 31/26:

Finansiering og kontraktsutlysning av ny Sluppen g/s-bru (Svv)

Innledning

Saken gjelder behov for å sikre fullfinansiering av gjenstående gang- og sykkeltiltak i tilknytning til rv. 706 Nydalsbrua, slik at kontrakt for bygging av ny Sluppen bru kan lyses ut.

Per i dag er godkjent prognose for sluttkostnad for Nydalsbruprojektet ikke tilstrekkelig for å dekke hele den forventede kostnaden knyttet til etablering av ny Sluppen bru.

Statens vegvesen ber i saken om anledning til å omdisponere midler fra andre prosjekt i Statens Vegvesens portefølje med varig mindreforbruk for å sikre tilstrekkelig finansiering av ny Sluppen bru og kunne lyse ut kontrakt.

Bakgrunnsinformasjon

Reguleringsplan for Nydalsbruprojektet ble vedtatt i desember 2017. Byggestart var 16. oktober 2020, og prosjektet åpnet for trafikk 16. oktober 2023.

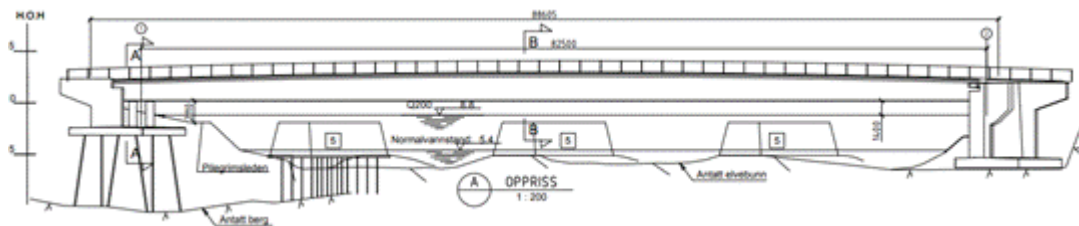
Rv. 706 Nydalsbrua var opprinnelig planlagt med gang- og sykkelveg, inkludert gang- og sykkelbru. Etablering av ny Sluppen gang- og sykkelbru var en del av Nydalsbruprojektet og skulle finansieres innenfor rammen av dette prosjektet. Igjennom forhandlinger med tilbyderne ble det klart at alle tiltak ikke ville være mulig å gjennomføre innenfor styrings- og kostnadsrammen gitt av Stortinget. Ved å optimalisere prosjektet og ta ut delelementer kom man frem til en kostnad like under kostnadsrammen. Daværende leder av kontaktutvalget, daværende fylkesordfører og daværende ordfører gikk sammen om en ny prognose for sluttkostnad for Nydalsbruprojektet. Optimaliseringen gjaldt tiltak for sykkel og gange i Tempeveien, E6-rampen sør og Sluppenbrua. E6-rampen ble bygget først da det ble klart at dette kunne gjøres innenfor ny godkjent prognose for sluttkostnad.

Tiltak i Tempeveien har i ettertid blitt finansiert (PR-sak 60/23) og gjennomført. I forbindelse med KS2 og vedtak i Stortinget ble Sluppen bru plassert på kuttliste og er eneste av tiltakene som gjenstår per i dag.

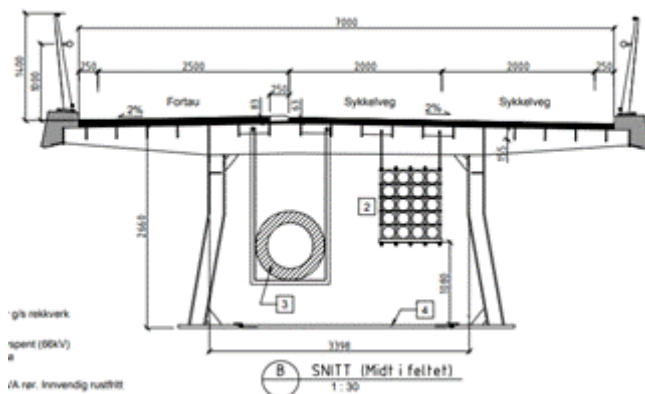
Gjeldende kostnadsramme er 1838,9 mill 25-kr for Nydalsbruprojektet. Godkjent prognose for sluttkostnad er 1816,5 mill 25-kr. Oppdatert kostnadsestimat med byggherreoverslag fra uke 24/2026 tilsier en total kostnad på 1861,5 mill 25-kr. Før tilbudsinnhenting tilsier vårt byggherreoverslag en kostnad for ny Sluppen bru inkludert nødvendige reserver på 112 mill 25-kr. Dette gir et ekstra behov på 45 mill 25-kr utover gjeldende prognose for sluttkostnad.

Ny Sluppen gang- og sykkelbru

Det er planlagt ny Sluppen bru som gang- og sykkelbru. Den skal erstatte eksisterende bru. Brua er under prosjektering med planlagt gjennomføring 2026-2029, og vil også legge til rette for kommunal hovedavløpsledning og fremtidig omlegging av høyspenninfrastruktur. Brua er i samarbeid med Trondheim kommune kommunalteknikk utformet slik at hovedspillvannsledningen på 1m i diameter skal ligge under brua. Dette kombinerer to infrastrukturtiltak i en bru som kan gå i ett spenn over hele Nidelva. Ledningen vil gå inn til renseanlegget på Høvringen. Kostnader ved bygging av spillvannsledning i den nye bruen vil dekkes av Trondheim kommune.



Figur 1 - Oppriss Ny Sluppen gang- og sykkelbru



Figur 2 - Snitt Ny Sluppen gang- og sykkelbru

Tilstand for eksisterende Sluppen bru

Utbedring av eksisterende Sluppen bru er vurdert med forskjellige løsninger der overbygningen på brua byttes ut. Dagens overbygning består av tredekke på stålbjelker. Stålbjelkene viser store tegn til overflaterust og må overflatebehandles for å utvide levetiden. Bjelkene er dekt med en blyholdig maling som gjør at sandblåsing av bjelkene der de er i dag vil kunne påføre store miljøutslipp i Nidelva. Ved demontering og sandblåsing i kontrollerte omgivelser så vil kostnadene komme på samme nivå som nye stålbjelker og medfører dermed en utskifting av hele overbygningen.

Usikkerhet rundt tilstand på eksisterende pilarer fra 1860-tallet har vært utslagsgivende for å gå bort fra disse løsningene med ny overbygning. I 2017 ble det gjennomført hastetiltak med omfylling av fundamenter. En analyse fra 2018 (uavhengig kontrollør) viser at tiltaket ikke var godt nok. Dersom fundamentene skal stå kreves det omfattende tiltak i Nidelva. Tiltak i elva vil påvirke dyreliv som laks og elvemusling og vil måtte gjøres i samarbeid med kraftstasjonene lengre opp i elva som må stanse kraftproduksjonen i

flere uker for å ta ned vannstanden i elva.

I henhold til regelverket for brubygging, N400, skal levetiden på en ny bru være 100 år. Kravet gjelder for hele brua selv om man bare bytter ut overbygningen. Pilaren lengst øst er fundamentert på trepeler som vil være utfordrende å vurdere restlevetid på. På grunn av risikoen for å ikke få godkjenning for fundamentene i hele bruas levetid så ble det bestemt å gå for ny bru.

Det ble og vurdert en bru i to spenn ved å bruke kun den midterste pilaren da pilaren lengst øst har størst usikkerhet rundt levetid. Dette ville krevd like mye tiltak i Nidelva med plastring. Og ved tilrettelegging av plass til Trondheim kommunes avløpsledning i den nye konstruksjonen så ble høyden på konstruksjonen stor nok til å kunne bære brua i ett spenn over hele elva og dermed var ikke løsningen med to spenn noe mer gunstig kostnadsmessig. En bru i ett spenn vil unngå store tiltak i Nidelva som er gunstig for elvas dyreliv og fundamenteringen vil være på land på hver side av elva som forenkler fremtidig vedlikehold.

Statens forslag/anbefaling

Det er viktig å understreke at det er svært krevende å få finansiering til statlige tiltak utenom byvekstavtalen. I ytterste konsekvens vil nåværende Sluppenbru bli stående slik den er før den raser sammen og en sentral forbindelse i hovedsykkelnettet vil forsvinne. Sluppen bru er avgjørende for at syklister og gående sørfra skal ha en god forbindelse til arbeidsplassene ved Sluppen og videre inn til sentrum, og det ville vært svært beklagelig for alle som sykler eller går til jobb og andre ærender å miste dette.

For å sørge for at tiltaket gjennomføres når vi har muligheten, foreslår Statens vegvesen å omdisponere fra følgende prosjekt med varig mindreforbruk for å finansiere ny Sluppen gang- og sykkelbru.

Prosjekt	Totalt varig mindreforbruk 25-kr		Sum som omdisponeres i saken		Resterende til disp	
	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
E6 Jaktøya - Sentervegen	78,0	84,7	-	37,1	-	47,6
E5 Klettkrysset	4,7	7,9	-	7,9	-	0

Begge prosjektene har blandet finansiering, og det foreslås å omdisponere deler av bompengetildelingene til prosjektene. Dette fordi de statlige midlene er gitt av Stortinget, noe som fordrer en omfattende prosess for å fristille.

Foreslått omdisponering vil erstatte tidligere tildeling av friske bompenger gitt i 2023. Forslaget vil heller ikke påvirke andre prosjekter i Statens vegvesens portefølje, men bidra til å sikre gjennomføring av pågående tiltak med høy måloppnåelse innen trafiksikkerhet og tilrettelegging for myke trafikanter.

Det er først etter tilbudsinnhenting at endelig finansieringsbehov blir klart. Dersom tilbudsinnhenting tilsier behov utover 45 mill 25-kr, vil Statens vegvesen komme tilbake

med en omdisponeringssak på dette.

Programrådets behandling

SVV: Ønsker sikkerhet om at vi kan hente penger fra et sted.

Sek: SVV foreslår å omdisponere fra E6. Vi har ikke sett en sluttrapport der økonomien er gjort opp for E6.

Forslag til vedtak

Etter møtet i programrådet har Statens vegvesen endret og forbedret saksfremlegget. Statens vegvesen har også et alternativt forslag til vedtak. Derfor legges saken frem med to alternative vedtaksforslag.

Programrådets innstilling til vedtak:

1. *Kontaktutvalget gir sin tilslutning til omdisponering av totalt 45 mill 25-kr i bompenger fra E6 Jaktøya- Sentervegen og E6 Klettkrysset, for å fullfinansiere ny Sluppen bru opp mot kostnadsoverslaget. Omdisponeringen vil erstatte tidligere tildeling fra Miljøpakken i bompenger på 10 mill 23-kr (PR-sak 60/23).*
 - a. *Det innebærer at det er 112 mill. disponibel for prosjektet, i tillegg til øvrige ledige midler fra Jaktøia-Sentervegen.*
2. *Statens vegvesen kommer tilbake med sak om investeringsbeslutning etter tilbudsinnhenting.*

eller

Statens vegvesens forslag til vedtak:

1. *Kontaktutvalget gir sin tilslutning til omdisponering av totalt 45 mill 25-kr i bompenger fra E6 Jaktøya - Sentervegen og E6 Klettkrysset, for å fullfinansiere ny Sluppen gang- og sykkelbru opp mot byggherreoverslaget. Omdisponeringen vil erstatte tidligere tildeling fra Miljøpakken i bompenger på 10 mill 23-kr (PR-sak 60/23).*
2. *Kontaktutvalget støtter at Statens vegvesen lyser ut kontrakt for arbeidet med ny Sluppen gang og sykkelbru. Resterende mindreforbruk på E6 Jaktøya - Sentervegen kan benyttes som sikkerhet i forbindelse med utlysningen av oppdraget, men Kontaktutvalget forutsetter at dersom tilbudsinnhentingens tilsier at resterende mindreforbruk på E6 Jaktøya - Sentervegen må benyttes, skal Statens vegvesen komme tilbake med sak på dette etter tilbudsinnhenting.*

Bru over Holtermanns v. og Klæbuveien – økt styringsramme (Tk)

Bakgrunn

Prosjektet omfatter nye, adskilte sykkelbruer over Holtermanns veg og Klæbuveien ved Lerkendal med tilhørende rampesystemer. Hensikten er å etablere en sikker øst-vest-forbindelse ved å separere gående og syklende. Dette tiltaket, som er en del av Miljøpakkens sykkelsatsing, inkluderer nye, adskilte sykkelbruer og rampesystemer for trygge kryssinger i et område med høy trafikkbelastning. separeres og etablere trygge kryssingene med nye rampesystemer som forbinder mellom bruene og øvrige infrastrukturen i området med høy trafikkbelastning. Sykkelvegen er forankret i godkjent reguleringsplan r20210040 (vedtatt i 2023).

Prosjektet har i handlingsprogram for 2026–2029 en avsatt økonomisk ramme på 75 millioner kroner for byggeplanlegging og bygging. Denne opprinnelige rammen var basert på et tidlig kostnadsestimat.

Våren 2026 har Multiconsult ferdigstilt et teknisk forprosjekt for begge bruene. Det er i den forbindelse også gjennomført et anslag etter Anslagsmetoden (iht. SVV sin håndbok R764). Det nye, oppdaterte overslaget viser at forventet prosjektkostnad for full utbygging er 117 millioner kroner (prismå 2025), omgjort til 2026-kr utgjør dette 121 millioner kroner. Dette medfører et tilleggsbehov på 46 millioner kroner mot gjeldende bevilgning for å kunne realisere prosjektet.

Utredning

Det oppdaterte overslaget baserer seg på et vesentlig høyere detaljeringsnivå og mer dokumentasjon enn estimatet fra 2024, spesielt vedrørende geotekniske forhold og de tekniske aspektene av brukonstruksjoner. Det tidlige anslaget underestimerte usikkerheten, opererte med et unaturlig lavt standardavvik og manglet dekning for flere kritiske risikofaktorer. Hovedårsakene til avviket på 46 millioner kroner er spesifisert under:

- **Teknisk kompleksitet og fundamentering (brukonstruksjoner):** Kostnadene for selve brukonstruksjonene er oppjustert fra opprinnelig anslag og utgjør tilsammen 33 prosent av totalkostnaden. Årsaken er den svært begrensede plassen inne i de eksisterende trappetårnene, fundamenteringen, spunkasser for vingemurer mm.
- **Trafikkavvikling:** Holtermanns veg har en ÅDT på ca. 20 500, og vegen må holdes åpen på dagtid. Dette betyr at innheising av bruelementer og støping av brudekke må skje i form av nattestenging samt benytte utradisjonelle metoder som gjør arbeidene kostnadsøkende. Kompleksiteten i trafikkavviklingen er vurdert som "veldig høy".
- **Restriksjoner og krav fra jernbane (Bane NOR):** Prosjektet ligger i sin helhet innenfor 30-meterssonen til jernbanesporet (Stavne–Leangenbanen) og krever dispensasjon etter jernbanelovens § 10. Det er nå lagt inn reelle kostnader til RAMS-analyser, restriksjoner i togfrie perioder (bruddhelger) og løpende bruk av hovedsikkerhetsvakter (HSV) nær sporet.

- **Konflikt med eksisterende infrastruktur under bakken:** Det er kartlagt omfattende elektro-, fiber- og VA-infrastruktur i konflikt med de nye brufundamentene og murene. Det er opprettet egne poster for omlegging av VA-anlegg, fjernvarme (Lunera) og høyspentlinjer (Tensio).
- **Grunnforhold og nærhet til eksisterende brukonstruksjoner:** De nye bruene etableres i umiddelbar nærhet til eksisterende gang- og sykkelbruer samt jernbanebruer. Dette medfører at stabiliteten til eksisterende brukonstruksjoner ivaretas under alle faser av prosjektet.
- **Usikkerhetsavsetning:** Avsetningen til usikkerhetsfaktorer er økt basert på en reell simulering av risikobildet (uforutsette grunnforhold, fundamentering, plunder og heft, markedssituasjon og byggetid).

Vurdering av utbyggingsstrategi (full vs. trinnvis utbygging)

Det tekniske forprosjektet har grundig vurdert å dele opp prosjektet i to etapper, der Bru over Holtermanns veg (trinn 1) bygges først, og Bru over Klæbuveien (trinn 2) utsettes.

Analysen viser at en etappevis utbygging totalt sett vil bli 22 millioner kroner dyrere enn å bygge alt i én entreprise.

Kost/nytte-vurdering etter ny metodikk (se eget avsnitt) viser at prosjektet har godt resultat selv med økt kostnad, og at dette er et bedre alternativ enn å dele det opp i to ulike prosjekter/entrepriser, eller å kun bygge den ene brua over Holtermanns veg.

Kost/nytte

For å vurdere prosjektets kost/nytte opp mot andre prosjekter i byggeplanleggingsfasen, har Trondheim kommune gjennomført en forenklet kost/nytte-analyse av tre alternativer:

- alt 1: bygge begge bruene med en gang
- alt 2: bygge begge bruene, men etappevis (bru over Holtermannsveg først)
- alt 3: bygge brua over Holtermannsveg mens den andre brua utsettes

For alle prosjektene og disse to alternativene, er det vurdert hvilken reisetidsforbedring man forventer å oppnå for trygghetssøkende syklist og hvor mange potensielle reisende som vil benytte seg av tiltaket (nytte), sett opp mot kostnaden. Prosjektene er deretter prioritert etter hvor mye nytte de gir for pengene (i minutter spart per dag og per mill. kr).

Tabell 1

Alternativ	Nytte per krone (time pr dag/mill.kr)*	Kostnadsanslag (mill. kr, 2025-kr)
Alternativ 1 (begge bruer)	1,18	117
Alternativ 2 (begge bruer, etappevis)	0,99	139
Alternativ 3 (kun Holtermannsveien)	0,87	72

*Med forutsetningene i metodikken for prioritering vurderes en verdi under 1 å ha lav kost/nytte, en nytte på 1-2,5 å ha middels kost/nytte, en verdi 2,6-7 å ha høy nytte. Alle høyere verdier har svært høy nytte.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Trondheim kommune anbefaler at Programrådet vedtar å gå videre med full utbygging av prosjektet – dvs bygging av begge bruene med tilhørende rampesystemer og at styringsrammen for gjennomføring økes til 121 millioner kroner (2026-kr). Økningen spilles inn til Miljøpakkens HP 2027-30.

Økningen på 46 millioner foreslås finansiert ved å omdisponere 46 millioner fra handlingsprogrammets avsetning til prosjektet "Rosenborgbassenget bru".

Programrådets behandling

Leder: Opprinnelig 75 mill kroner. Nå 117 mill (25-kroner) 121 (26 kroner)

SVV: Meldte fra i HP at de mente anslagene var for lave.

TRFK: Når det er en så stor endring så må en forslå en omdisponering til KU. Enig i at begge bruene må tas samtidig. Kunne vært foreslått kutt i saken.

Sek: TK må spille inn forslag til eventuell omdisponering og hvor pengene hentes fra.

TK: Ligger kanskje noen besparingsmuligheter i samkjøring med omstigningspunkt på Lerkendal, som det kan ses nærmere på.

Innstilling til vedtak.

Etter behandlingen i programrådet, har Trondheim kommune utarbeidet forslag til finansiering av kostnadsøkningen. Derfor legges det fram to alternative vedtaksforslag.

Programrådets innstilling til vedtak:

- *Kontaktutvalget anbefaler å øke styringsrammen for prosjektet "Bru over Holtermanns veg" til 121 millioner kroner (2026-kroner).*

eller

Trondheim kommunes forslag til vedtak:

- *Kontaktutvalget øker styringsrammen for prosjektet "Bru over Holtermanns veg" til 121 millioner kroner (2026-kroner).*
- *Økningen på 46 millioner finansieres ved å omdisponere 46 millioner fra handlingsprogrammets avsetning til prosjektet "Rosenborgbassenget bru".*

Sak 33/26:

Budsjettrevisjon 2026 (Sek)

1. Saken gjelder

Saken gjelder budsjettrevisjon av Miljøpakkens budsjett for 2026. Programrådet bes ta stilling til om forslag til budsjettrevisjon kan sendes videre til behandling og godkjenning i Kontaktutvalget.

2. Bakgrunn

Det er gitt åpning for budsjettrevisjon i sak 39/20 i Kontaktutvalget. I saken står det:

Muligheten for å utforme et revidert budsjett dersom det skjer vesentlige endringer i forutsetningene holdes åpen, men primært tas det sikte på å utnytte den fleksibiliteten som alt ligger i programrådet.

Alle parter er bedt om å gå gjennom årets budsjett for å se om det er endringer i prosjektene som forårsaker forskyvning av budsjett. Fristen var 29.mai.

Det er rapportert om endringer i fire prosjekter. To hos Trondheim kommune og to hos Trøndelag fylkeskommune. Se tabell under.

Etat	Prosjektnavn	Tiltaks- område	Tildeling 2026	Budsjett- endring	Revidert tildeling	Finansierings - kilde
Tk	24129S Brøsetruta del 1-3	Sykkkel	19,0	-19,0	0,0	Riksvegmidler
Tk	24150G Snarvegpakke 10 og 11	Gange	14,7	-10,0	4,7	Bompenger
TRFK	25137K Levetidsforlengelse Gråkallbanen	Kollektiv	65,0	-65,0	0,0	Bompenger
TRFK	25132M Bussdepot Stor-Trondheim avsetning	Kollektiv	15,0	-15,0	0,0	Bompenger
Totalt			113,7	-109,0	4,7	

Budsjett 2026 reduseres med 109 mill. Av disse er 19 mill. riksvegmidler og 90 mill. bompenger. Trondheim kommunes prosjekt 24129S Brøsetruta del 1-3, 5 og 6 har også revidert tildeling i 2026 fra KU sak 14/26.

3. Sekretariatets vurdering

Sekretariatet mener de foreslåtte budsjettendringene kan godkjennes. Budsjettendringene tas med i HP 27-30.

4. Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget godkjenner foreslåtte endringer av Miljøpakkens budsjett for 2026.

Andre orienteringssaker

Sak 34/26:

Byåstunnelen – orientering om fremdrift (Trfk)

Bakgrunn og forutsetninger for prosjektet

Programrådet ble sist orientert om fremdrift i prosjektet i PR-sak 120/25. I tillegg har det vært korte orienteringer i Kontaktutvalget under eventuelt og i forbindelse med orientering om gateprosjekt. Denne saken orienterer om utviklingen siden PR-120/25, status i dialogen med Trondheim kommune og hvilke konsekvenser de gjenstående avklaringene kan få for prosjektets omfang, kostnader og framdrift.

Trøndelag fylkeskommune har satt i gang planarbeidet for Byåstunnelen. Planprogrammet ble sendt på høring sommeren 2025, med frist for innspill 5. oktober 2025. Hensikten med planarbeidet er å avklare trasé og påhuggsområde for tunnel mellom Nydalsbrua på Sluppen og Byåsen.

Prosjektet er planlagt videreført ut over byvekstavtalen, med sikte på fullfinansiering fram mot 2033. Dette med utgangspunkt i følgende utdrag fra byvekstavtalen:

2.6 Lokale veger

Investeringer på kommunale- og fylkesveger skal bidra til avtalens måloppnåelse og til å gi bedre framkommelighet for kollektiv, frigjøre tettbygde områder for trafikk og gi bedre trafiksikkerhet.

Store prosjekter i porteføljen inkluderer:

1. Byåsen tunnel

I inneværende avtaleperiode skal tunnelen planlegges og igangsettes. Det forutsettes at tiltaket planlegges som en prosjektpakke, med muliggjorte sykkeltiltak, kollektivtiltak og gåtiltak for å høste en samlet gevinst for god måloppnåelse.

Dette danner det overordnede målet for planarbeidet, noe som i planprogrammet er definert til at «Byåstunnelen skal bidra til redusert reisetid for kollektivtransport og næringstransport mellom Byåsen og Sluppen, avlaste Byåsveien og Bøckmanns veg, og gi bedre grunnlag for gang-, sykkel- og miljøtiltak. Prosjektet skal også bidra til bedre trafiksikkerhet og reduserte støyulemper.»

Planarbeidet har tatt utgangspunkt i utredningsarbeidet som Statens vegvesen gjorde i regi av Miljøpakken før 2019, og omfatter både tunneltrasé, påhugg og nødvendig tilkobling til sekundærvegnettet på Byåsen. Parallelt planlegges tiltak i Byåsveien og Bøckmanns veg som egne reguleringsplaner. De tre planene sees i sammenheng slik at effektene av Byåstunnelen kan følges opp med blant annet trafikkavlastning og bedre forhold for gående og syklende.

Utgangspunktet for prosjektet har vært å bygge videre på tidligere utredninger og avklaringer og gjennomføre reguleringsplanarbeidet så effektivt som mulig. Konsekvenser for blant annet trafikk, nærmiljø og byutvikling skal samtidig belyses gjennom planprosessen og konsekvensutredningen.

Status og videre planarbeid

Planprogrammet ble komplettert av fylkeskommunen og oversendt Trondheim kommune for endelig fastsetting i februar 2026, med revidert versjon datert 14. april 2026. For øvrig vises det til orienteringssak 120/25 i Programrådet. Planprogrammet er per august 2026 ikke fastsatt.

For å begrense konsekvensene for framdriften har fylkeskommunen parallelt videreført de delene av prosjektarbeidet som har vært mulig å gjennomføre uten et fastsatt planprogram. Gjennom våren er det blant annet gjennomført feltundersøkelser, stedsanalyse, alternativsvurderinger og en kreativ fase med workshops hvor også representanter fra Trondheim kommune har deltatt. Hensikten har vært å utvikle kunnskapsgrunnlaget og være best mulig forberedt på konsekvensutredning og senere valg av løsning når planprogrammet er fastsatt.

I dialogen gjennom våren og sommeren 2026 har Byplankontoret samtidig løftet flere problemstillinger som får betydning for premissene for det videre planarbeidet. Det er i dialogen erkjent at enkelte av disse problemstillingene med fordel kunne vært løftet tidligere i planprosessen. Dette gjelder særlig sammenhengen mellom tunnelprosjektet og framtidig byutvikling på Munkvoll, hvilke trafikkforutsetninger som skal legges til grunn, dimensjoneringen av tunnelen og behovet for å utrede ytterligere eller nedskalerte løsninger.

Prosjektet har lagt til grunn at konsekvenser og dimensjoneringsbehov skal belyses både med forventet framtidig trafikkutvikling og i scenarioer der virkemidler for å nå nullvekstmålet inngår. Byplankontoret har gitt uttrykk for at planleggingen i større grad bør ta utgangspunkt i en situasjon der nullvekstmålet er oppfylt. I denne sammenhengen har Byplankontoret også stilt spørsmål ved behovet for fire felt og to tunnellop og bedt om at nedskalerte løsninger vurderes.

Byplankontoret har videre lagt stor vekt på at løsningen på Munkvoll må være forenlig med føringene i kommuneplanens arealdel og ønsket framtidig byutvikling i området. Det er blant annet vist til et ønske om et mer bymessig preg, med lav hastighet og kvartalsstruktur. Samtidig viser foreløpige trafikkberegninger at tunnelen vil kunne ha en trafikkmengde på om lag 15 000–17 000 kjøretøy i døgnet inn i området. Dette stiller særlige krav til hvordan trafikksystemet ved Munkvoll kan utformes og hvordan hensynet til trafikkavvikling, trafiksikkerhet og byutvikling kan kombineres.

I videre dialog mellom Trondheim kommune og prosjektet er det diskutert et bredere spekter av mulige løsninger, blant annet endret plassering av tunnelpåhugg, ulike rampe- og tunnellopsninger og muligheten for å utrede flere konsepter. Det er også reist spørsmål om behovet for ytterligere politiske avklaringer før prosjektet går videre til full konsekvensutredning.

Byplankontoret arbeider nå med et fagnotat til byrådet som skal danne grunnlag for videre politisk behandling av planprogrammet. Det er varslet at Byplankontoret blant annet vil anbefale at nedskalerte alternativer inngår i konsekvensutredningen. Før den videre behandlingen er gjennomført, er det derfor ikke endelig avklart hvilke premisser og hvilket alternativomfang som skal legges til grunn for den videre reguleringsprosessen.

Konsekvenser for prosjektet

Fastsettingen av planprogrammet er forsinket sammenlignet med opprinnelig framdriftsplan. Planprogrammet er styrende for det videre konsekvensutredningsarbeidet. Inntil programmet er fastsatt, kan prosjektet videreføre enkelte forberedende aktiviteter, men sentrale deler av konsekvensutredningen og den formelle medvirkningen kan ikke gjennomføres som planlagt. Muligheten for å kompensere for ytterligere forsinkelser gjennom parallelt arbeid er derfor begrenset.

De avklaringene som nå gjenstår, kan få betydning både for omfanget av planarbeidet og for selve prosjektomfanget.

Dersom det skal utredes flere eller vesentlig endrede alternativer, vil dette innebære behov for ytterligere analyser og fagutredninger. Et større alternativomfang vil også kunne kreve at deler av allerede utført arbeid må suppleres eller gjennomføres på nytt.

Prosjektets hittil foreslåtte dimensjonering bygger på gjeldende tunnelsikkerhetskrav og vegnormaler, samt tidligere avklarte prinsipper for tunnelløsningen. Dersom det skal utredes vesentlig nedskalerte alternativer, må det også avklares om disse kan tilfredsstille gjeldende sikkerhetskrav og hvilke konsekvenser dette eventuelt får for tunnelens utforming.

De byutviklingsmessige føringene på Munkvoll kan også få direkte betydning for selve tiltaket. Dersom hensynet til framtidig byutvikling innebærer at en større del av de trafikale funksjonene må håndteres utenfor overflaten på Munkvoll, kan det bli aktuelt å vurdere eksempelvis rampe- eller kryssløsninger i fjell og flere tunnelåpninger. Slike løsninger vil naturlig nok innebære en vesentlig endring av prosjektets omfang og økonomi.

Dersom de videre politiske behandlingene innebærer endringer i sentrale premisser for prosjektet, kan det også bli nødvendig å revidere plangrunnlaget. I ytterste konsekvens vil dette medføre behov for ny behandling av planprogrammet, med tilhørende høring og videre saksbehandling.

Ambisjonen har vært vedtatt reguleringsplan innen utgangen av 2027. Allerede i PR-sak 120/25 ble dette vurdert som en krevende og optimistisk tidsplan, avhengig av nødvendige avklaringer med Trondheim kommune. Det ble samtidig varslet at et vesentlig utvidet alternativomfang kunne forskyve framdriften med 6–12 måneder.

Med status i planprosessen i dag vurderes det som meget krevende å nå ambisjonen om vedtatt reguleringsplan i 2027. Prosjektet vurderer foreløpig at den samlede forsinkelsen kan bli i størrelsesorden 6–12 måneder, avhengig av den videre behandlingen av planprogrammet og hvilket utredningsomfang som blir lagt til grunn.

Dette innebærer at også ambisjonen om byggestart i 2029 nå vurderes som meget krevende.

Oppsummering

Planarbeidet for Byåstunnelen er kommet senere enn forutsatt, og flere sentrale premisser for det videre arbeidet er fortsatt til avklaring. Dette gjelder særlig trafikkgrunnlag og dimensjonering, forholdet til framtidig byutvikling på Munkvoll og hvilket alternativomfang som skal inngå i den videre konsekvensutredningen.

Trøndelag fylkeskommune vurderer at disse avklaringene kan få vesentlig betydning for prosjektets omfang, kostnad og framdrift. Kostnadsvirkningene kan ikke tallfestes før premissene og prosjektomfanget er nærmere avklart.

Med dagens status vurderes det som meget krevende å ha vedtatt reguleringsplan innen utgangen av 2027, og dermed også meget krevende å opprettholde ambisjonen om byggestart i 2029.

Konklusjon

Trøndelag fylkeskommune vil innrette det videre planarbeidet etter de avklaringene som gjøres av Miljøpakkens organer og gjennom den videre politiske behandlingen (herunder planvedtak). Formålet med orienteringen er ikke å foregripe disse avklaringene, men å synliggjøre så tidlig som mulig hvilke konsekvenser ulike premisser og valg kan få for prosjektets omfang, kostnad og framdrift.

Programrådets behandling

Programrådet diskuterte samarbeidsformen i dette prosjektet og prosjekter generelt. Her er det potensial for forbedringer. Det er viktig at alle relevante aktører kobles på så tidlig som mulig for å få opp alle viktige problemstillinger/utredningstema så tidlig som mulig. Fylkeskommunen foreslo at det skal tenkes mer på å opprette en referansegruppe for prosjektet frem mot møtet i KU.

Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Sak 35/26:

Ytterligere midlertidig til redusert pris på månedskort (Trfk)

1. Saken gjelder

Trøndelag fylkeskommune orienterer Miljøpakken om en ny, statlig finansiert reduksjon i prisen på 30-dagers periodebillett (månedskort) for buss, trikk og hurtigbåt, som kommer i tillegg til den midlertidige rabatten fra 1. mai 2026. Den nye rabatten vil gjelde fra 1. september 2026 til 28. februar 2027.

Kontaktutvalget bes ta saken til orientering.

2. Bakgrunn

Som del av forliket om revidert nasjonalbudsjett (RNB) 2026 er det bevilget 495 millioner kroner nasjonalt til en utvidelse av den midlertidige tilskuddsordningen for reduserte priser på månedskort. Trøndelag er tildelt 37,125 millioner kroner i denne rabattrunden, i tillegg til 46,7 millioner kroner fra Statsbudsjettet 2026 (KU-sak 18/26). Ordningen er fullfinansiert av staten og gir ingen direkte økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen eller for Miljøpakken så lenge rabattperioden ikke går utover perioden som dekkes av tilskuddet.

Rabatten på månedskortet vil nå finansieres av følgende:

Tabell 1: Rabattoversikt

Rabattrunde	Ordning	Beskrivelse
1	Statlig tilskudd Statsbudsjettet 2026	46,7 mill. kroner. Finansierer 100 kr i rabatt på buss og trikk, og 200 kr på hurtigbåt, i perioden 01.05.2026 - 28.02.2027,
1	Lokalt påslag	Ekstra 50 kr i rabatt på buss og trikk, finansiert gjennom takstendringene vedtatt i FT-sak 32/26 (bl.a. økt pris på enkeltbillett, ombordtillegg og justerte rabatter).
2	Statlig tilskudd RNB 2026	37,125 mill. kroner fra revidert nasjonalbudsjett 2026. De nye 160/80 kronene som denne saken gjelder.

Fylkesutvalget får saken til behandling 19.08.2026 og rabatten vil etter vedtak tre i kraft fra 1. september 2026. Fylkeskommunen er takstmyndighet og fastsetter selv innretningen på rabatten mellom billett kategorier, i tråd med KUs vedtak i sak 18/26 pkt. 1.

3. Partens vurdering av saken

Salgsutvikling etter innføring av rabatter

Etter at rabatten i runde 1 ble innført 1. mai 2026, har salget av 30-dagers periodekort økt, samtidig som salget av enkeltbilletter for buss/trikk har gått ned. Tabell 1 viser utviklingen fordelt på billetttype og transportmiddel, sammenlignet med samme måneder i 2025.

Tabell 1: Utvikling i billettsalg mai – juli 2026 sammenlignet med 2025

Billettype	Område	Mai			Juni			Juli		
		2025	2026	Endring	2025	2026	Endring	2025	2026	Endring
30-dagers periodekort	Buss/trikk	25 764	35 353	37,2%	17 557	26 539	51,2%	13 957	22 026	57,8%
30-dagers periodekort	Hurtigbåt	131	219	67,2%	132	189	43,2%	63	91	44,4%
30-dagers periodekort	Samlet	25 895	35 572	37,4%	17 689	26 728	51,1%	14 020	22 117	57,8%
Enkeltbillett	Buss/trikk	728 689	682 425	-6,3%	759 671	698 511	-8,1%	551 884	467 011	-15,4%
Enkeltbillett	Hurtigbåt	31 311	31 146	-0,5%	34 496	35 587	3,2%	34 652	43 638	25,9%
Enkeltbillett	Samlet	760 000	713 571	-6,1%	794 167	734 098	-7,6%	586 536	510 649	-12,9%

AtB opplyser at referanseperioden er for kort til å si noe sikkert om trenden. Juni- og jultallene er påvirket av at kollektivtilbudet i sommermånedene kjøres med reduserte sommerruter, med lavere frekvens og noe annet rutetilbud enn resten av året. Sommeren har generelt et avvikende reisemønster, og AtB peker på at det er krevende å skille rabatteffekten fra normal sesongvariasjon i disse månedene. Periodekortsalget har også vokst over tid uavhengig av rabatten. For å skille mellom kunder som bytter fra enkeltbillett til periodekort på grunn av takstendringer og nye kunder, er nødvendig med en kundeundersøkelse. Trendene vil også komme bedre frem dess lenger ut i rabattperioden vi kommer.

Nye takster fra 1. september 2026

Rabatten fra 1. september kommer i tillegg til rabatten fra 1. mai. For periodekort buss/trikk i sone A gir de to rabattrundene samlet følgende prisutvikling:

Månedskort for:	Pris før mai 2026	Pris fra mai 2026	Pris fra september 2026
Voksen	959	809	649
Honnør	385	235	155
Barn	385	235	155
Ungdom	575	425	265
Student	575	425	265
HjemJobbHjem	704	610	450

Virkning på nullvekstmålet

Veksten i periodekortsalg for buss/trikk kan i stor grad skyldes at eksisterende kollektivbrukere bytter fra enkeltbillett til periodekort, uten at dette i seg selv gir nye kollektivreiser eller færre bilreiser. AtB vurderer at referanseperioden foreløpig er for kort til å skille sikkert mellom slikt produktbytte og faktisk ny trafikk. Fylkeskommunen har ikke på nåværende tidspunkt et grunnlag for å tallfeste tiltakets bidrag til nullvekstmålet isolert fra andre forhold, som sommerruter, sesongvariasjon og generell trafikkutvikling.

Både sommereffekten og produktbytte-spørsmålet gjør at bildet først vil bli tydeligere når salget kan følges over en lengre periode med ordinært rutetilbud, og gjennom høsten og vinteren når den nye rabatten fra 1. september har fått virke en stund. Fylkeskommunen vil derfor følge utviklingen i billettsalget videre gjennom AtB, og orientere Miljøpakken ved behov.

Andre virkninger

Lavere pris kan også gi uønskede effekter, for eksempel dersom flere barn og unge uten rett til skoleskyss velger buss i stedet for å gå eller sykle. Dette kan gi kapasitetsutfordringer i rushtiden og trekke i negativ retning for både nullvekstmål og folkehelse, og inngår i den videre vurderingen av tiltaket.

Rabatten er tidsbegrenset og har ingen egen finansiering til videreføring etter 28. februar 2027. En tilbakegang til ordinære priser vil være mer merkbar for de reisende enn ved forrige korrigering, siden den samlede rabatten nå er større.

4. Partens anbefaling

Fylkeskommunen anbefaler at Kontaktutvalget tar saken til orientering.

5. Programrådets behandling

-TRFK: Til orientering i KU, da dette ikke påvirker Miljøpakkens økonomi.

-SVV: Er det noe dialog opp mot sentrale myndigheter angående hva som hjelper mot å få bilister over på kollektiv?

TRFK: Ja, gjennom KS og kollektivforeningen sine kanaler. Vi formidler at vi ikke trenger penger til å senke prisene på billetter, men til drift av kollektiv.

-Reduksjon av billettprisen har minimal innvirkning på nullvekstmålet. Dette er et politisk budsjettforlik.

-TK: J.fr. forrige KU med diskusjoner om billettpriser. Hvordan kan vi jobbe sammen mot neste gang det kommer tilsvarende vedtak fra Stortinget? Kan vi finne noen felles prinsipper for innretting av takstene, også i neste anbud.

6. Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget tar saken til orientering

Faste orienteringssaker

Sak 36/26:

Status gateprosjektene (Trfk)

Trøndelag fylkeskommune orienterer om status for gateprosjektene.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Sak 37/26:

Status måloppnåelse/trafikkutvikling (Sek)

Vedlegg: Rapport Status måloppnåelse. Lenke til digital rapport:

<https://infogram.com/status-maloppnaelse-august-2026-1hxj48mjj71l52v>

I dette møtet legges det ikke opp til noen presentasjon grunnet begrenset tid. Saken og rapporten taler også for seg selv.

Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutvikling i miljøpakkeområdet. 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. Statens vegvesen har arbeidet med en ny forbedret byindeks hvor usikkerheten i beregningene er mindre (jfr, orientering i KU 12.06.2026). De foreløpige beregningene med ny metode viser en lavere trafikkvekst for Trondheimområdet. Byindeks med forbedret metode blir tilgjengelig i 2027.

Antall påstigende passasjerer på buss og trikk har hatt en nedgang i januar-mai 2026 sammenlignet med 2025, men reiseaktiviteten i februar og mars 2025 var høy som følge av VM på ski. Sammenlignet med 2024 derimot har det vært en vekst i påstigende passasjerer på ni prosent i sone A på buss/trikk.

På tog har det vært en vekst første halvår 2026 på åtte prosent i sone A sammenlignet med første halvår 2025.

Antall syklistene gjennom registreringspunkter med historikk (Rotvollakra og svingbrua) var 18 prosent høyere i januar-juni 2026 sammenlignet med 2019, og en økning på seks prosent sammenlignet med 2015. Over tid er det store bildet at det er vekst i antall

syklister gjennom tellepunktene. Også antall reiser med el-sparkesykkel øker i Trondheim.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Eventuelt
