



Handlingsprogram 2027-30

Malvik kommune | Melhus kommune | Orkland kommune | Skaun kommune | Stjørdal kommune | Trondheim kommune
Statens vegvesen | Trøndelag fylkeskommune | Jernbanedirektoratet | Statsforvalteren

Innhold

<u>1 Innledning</u>	<u>3</u>
<u>2 Om Miljøpakken</u>	<u>4</u>
<u>3 Økonomi</u>	<u>6</u>
<u>4 Vei</u>	<u>8</u>
<u>5 Kollektiv</u>	<u>9</u>
<u>6 Sykkel</u>	<u>12</u>
<u>7 Gange</u>	<u>16</u>
<u>8 Annet</u>	<u>18</u>
<u>9 Omegnskommunene</u>	<u>19</u>
<u>10 Avslutninger</u>	<u>22</u>
<u>11 Politisk behandling - kommer</u>	<u>23</u>
<u>12 Begrep, forkortelser og forklaringer</u>	<u>24</u>



1 Innledning

Handlingsprogrammet for 2027–2030 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene i Byvekstavtalen.

Første år i handlingsprogrammet vil være årsbudsjett for 2027. Andre år er budsjett for 2028 og innspill til statsbudsjett 2028.

Prosjektene i handlingsprogrammet er delt inn i seks hovedkategorier:

- Veg
- Kollektiv
- Jernbane
- Sykkel
- Gange (inneholder prosjekter for trafikkssikkerhet, gange og gate)
- Annet (administrasjon, prosjektutvikling, mobilitetsprosjekter og støyprosjekter o.l.)

Samtlige av partenes prosjekter blir delt inn i disse hovedkategoriene.

Under hver kategori vil det være en hovedtabell (grønn tabell) med prosjekter det er enighet om, og en hvit. Hvite lister (tabell) viser de prosjektene som det er uenighet om og som må diskuteres videre. På grunn av at gjeldende avtale bare varer ut 2029, og pågående reforhandlinger, er det bare bompenger tilgjengelig i 2030 (forlenget bompengavtale til 2033 sikrer disse inntektene i 2030). Derfor står flere av prosjektene både i grønn og hvit tabell, der finansiering i 2030 står i hvit tabell på grunn av manglende finansiering.

Kapittel 11 viser omegnskommunenes prosjekter og rammer, og gir en oversikt over hvor mye av rammene som gjenstår. Avslutningskapittelet inneholder en oversikt over hva som eventuelt tas ut og hvor mye midler som frigjøres til nye prosjekter og kostnadsøkninger.

Finansieringsplanen for perioden blir beskrevet i et eget vedlegg etter samordning av budsjettet i januar/februar 2027.



2 Om Miljøpakken

“Et samarbeid for bedre transport og mindre utslipp, kork og trengsel. Befolkningen i og rundt Trondheim vokser raskt. Det gir mer trafikk, lengre køer og dårligere luft – hvis vi ikke gjør noe.”

Miljøpakken er et forpliktende partnerskap mellom kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland, samt Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag.



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



Trøndelag fylkeskommune
Trøndelagen fylhikentjelle



Stjørdal kommune



MELHUS
KOMMUNE



MALVIK
KOMMUNE



ORKLAND
KOMMUNE



SKAUN KOMMUNE
aktiv og attraktiv - sammen



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjelle

Sammen bygger vi nye veger, bruer, sykkel felt, fortau og miljøgater der folk bor og reiser. Vi skal kutte køer og utslipp av klimagasser, og alle skal komme lett og trygt fram. Gjennom byvekstavtalen har vi forpliktet oss til å klare nullvekstmålet, det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om vi blir flere innbyggere.

Handlingsprogrammet er Miljøpakkens plan som viser hvilke prosjekter som skal bygges og hvordan pengene skal brukes. Arbeidet med handlingsprogrammet følger en fast årlig beslutningsprosess, der rammene og aktivitetene for de neste fire årene trekkes opp.

2.1 Miljøpakkens mål

Det overordnede målet for Byvekstavtalen er:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

I tillegg har Miljøpakken en tilleggsformulering:

«Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling.»

Miljøpakken har vekst i personbiltransporten. Dette viser byindeksen, som er hovedindikator for om Miljøpakken når målet sitt om nullvekst i personbiltransport. Samtidig med økt personbiltransport har byområdet vekst i de grønne reisene. Dette er mulig som følge av befolkningsvekst i byområdet. I tillegg til det overordna målet har Miljøpakken vedtatt 9 lokale delmål. I Byvekstavtalen har også partene arealforpliktelser de skal følge opp for å bygge opp under muligheten til å velge miljøvennlige reiser.

Rapportering på disse arealforpliktelsene og en evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse dokumenteres i egne rapporter: <https://infogram.com/1p1xprpIn7qzpsmygxxzdm06na6kn362ey>.

Prosjektene som tas inn i Handlingsprogrammet må bidra til nullvekstmålet, og sikre bedre framkommelighet totalt sett. Spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til reiser med bil i miljøpakkeområdet, både nå og i fremtiden.



3 Økonomi



3.1 Veiledende inntektsrammer 2027-30

Tiltakene i Miljøpakken finansieres med en rekke statlige-, fylkeskommunale- og kommunale midler, i tillegg til bompenger. Hver finansieringskilde har ulike bevilgningskriterier og føringer for hvor de kan benyttes. Enkelte finansieringskilder gis som en fast årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift.

For bominntektene legges det til grunn et estimat på netto bominntekter fra bompunktene. Tilsvarende er det lagt til grunn estimater for kommunal- og fylkeskommunal merverdiavgiftskompensasjon. Når de faktiske verdiene blir kjent, erstattes estimatene, dette blir ivaretatt i grunnlaget for kommende handlingsprogram. Gjeldende bompengeneinnkreving varer til 2033, og er derfor satt opp som inntekt i handlingsprogrammets siste år, 2030.

Finansieringskilder og -rammer blir indeksjustert til gjeldende kroneverdier, 27-kr i dette handlingsprogrammet. Dette er nærmere beskrevet i Byvekstavtalen 2023-2029, vedlegg 5.

På grunn av pågående forhandlinger om ny avtale vil dette handlingsprogrammet kun ha med finansielle forpliktelser ut 2029, slik gjeldende avtale beskriver (med unntak av nevnte bompenger).

Tabell 1 Inntekter

Inntekter	2027	2028	2029	2030	2027-30
Kommunale midler	50	35	35		120
Fylkeskommunale midler	91	91	91		272
RV-midler, store prosjekt**	200	165			365
Rv-midler, programområder*	933	933	933		3 732
Belønningsmidler, byvekstavtale*	318	318	318		955
Belønningsmidler, red. kollektivtakster	63	63	63		188
Belønningsmidler, reduserte bompenger og bedre kollektiv*	82	83	83		248
Investeringsstilskudd, Metrobuss*	478	480	480		1 522
Bominntekt, netto	1223	1067	1067	1067	3 357
Merverdiavgiftkompensasjon	188	259	326		773
Sum	3 625	3 494	3 395	1 067	11 532

* tall hentet fra Statsbudsjett 2026, dette er likt nivå som i Handlingsprogram 2026-29 . Inntektstabellen blir justert når ny avtale er på plass.

** Justeres etter at forslag til Statsbudsjett 2027 legges frem 7. oktober.

3.2 Kostnader 2027-30

I tabellen under vises alle kostnader i perioden sortert etter tiltaksområder. Tiltakene inkludert i tabell 2 er partene enige om. Fullstendige tabeller med alle prosjekter det er enighet om, vises i kapittel 4-8.

Tabell 2 Kostnader, prosjekter med enighet

Kategori	2027	2028	2029	2030	Totalt
Vei	267,5	316,5	209,7	206,0	999,7
Kollektiv	871,0	1 092,1	1 484,2	788,0	4 235,4
Sykkel	788,9	1 072,7	1 282,2	1 105,8	4 249,6
Gange	35,9	91,7	70,4	61,8	259,8
Annet	59,2	56,9	51,8	19,1	187,0
SUM	2 022,5	2 629,9	3 098,3	2 180,7	9 931,5

Flere tiltak på kollektiv, sykkel og gange er satt på "hvit liste". Dette er prosjekter det ikke er enighet om eller det mangler utfyllende informasjon om. Disse er vist i egne tabeller under hvert tiltaksområde, med kommentarer fra de partene som er uenige.

Tabell 3 Kostnader, prosjekter på hvit liste

Kategori	2027	2028	2029	2030	Totalt
Vei					
Kollektiv		9,7	52,6	1 258,2	1 320,5
Sykkel	28,0	151,8	394,3	352,7	926,8
Gange	47,4	109,8	92,5	13,4	263,1
Annet					
SUM	75,4	271,3	539,4	1 624,3	2 510,4

4 Vei



Vegtiltakene i Miljøpakken omfatter både utbygging og oppgradering av hovedveger og lokal-/fylkesveger, med mål om å bedre fremkommeligheten og trafiksikkerhet – samtidig som de miljømessige konsekvensene reduseres. Vegprosjektene skal ikke bare omfatte tradisjonelle utbedringer. Prosjektfaser som planlegging og regulering vektlegges for å sikre kostnadskontroll og god samfunnsøkonomisk nytte.

Prioriterte vegtiltak inkluderer nye forbindelser som Johan Tillers veg del 2, Byåstunnelen og Brundalsforbindelsen. Det legges også vekt på løsninger som frigjør kapasitet for kollektivtrafikk, sykkel og gange, for eksempel ved utbedring av kryss, rampetilknytninger og langs riksveg og fylkesveg med «riksvegfunksjon».

Tiltakene for veg skal bidra til nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas av kollektiv, sykkel og gange. Dessuten stilles krav om at nye veganlegg eller ombygging skal gi merverdi for trafikantene, for eksempel gjennom økt bredde, sykkelfelt, fortau eller bedre universell utforming.

Tabell 4. Budsjett per vei-prosjekt per år 2027-2030. Sum 2027-2030.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Johan Tillers veg 2	TK	DP	DP		15,0	30,0	50,0	95,0
Brundalsforbindelsen	TK	DP	UB	237,0	236,0	48,3		521,3
Byåstunnelen	TRFK	DP	DP	28,0	51,0	100,0	150,0	329,0
Fv. 715 Ila-Flakk	TRFK	PU	PU	2,0	14,0	25,4	6,0	47,4
Fv. 704 Tanem – Tulluan	TRFK	UB	UB	0,5	0,5	6,0		7,0
SUM				267,5	316,5	209,7	206,0	999,7

Det er ingen veiprosjekter som er satt på hvit liste av partene.

5 Kollektiv



Kollektivtiltakene i Miljøpakken har som hovedmål å styrke tilbudet og gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt fremfor med bil. Tiltakene omfatter både utbygging av infrastruktur og forbedringer i drift, med vekt på høy frekvens, punktlighet og kapasitet. Sentralt står videreutvikling av metrobussystemet, bedre knutepunkter og effektive løsninger som reduserer reisetid og sikrer sømløse overganger mellom buss, tog og andre reisemidler.

Prioriterte kollektivprosjekter inkluderer egne kollektivfelt og bussveger, oppgradering av holdeplasser og terminaler, samt nye løsninger for å gjøre systemet mer universelt utformet. Det legges også stor vekt på digitalisering og sanntidsinformasjon, som skal bidra til økt brukervennlighet og forutsigbarhet.

Kollektivsatsingen skal være et bærende element for å nå nullvekstmålet, ved å ta unna transportveksten i byområdet. Investeringene skal sikre at kollektivtransporten fremstår som det mest effektive, miljøvennlige og konkurransedyktige alternativet til privatbil.

Stasjonene og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet. Gjenstående knutepunktmidler i byvekstavtalen er anleggsbidrag for å sikre tverrforbindelser ved Stjørdal stasjon (24 mill i 2027 og 16 mill i 2028) og ved Hommelvik stasjon (48 mill i 2029). Disse prosjektene tilhører **Jernbanedirektoratet**.

Drift kollektiv har et kostnadsnivå på grønn liste som tilsvarer behov i tråd med avtalenivå, mens alt som er økning i innspillene fra Trøndelag fylkeskommune er satt på hvit liste av Staten og Trondheim kommune.



Tabell 5. Budsjett per kollektiv-prosjekt per år 2027-2030. Sum 2027-2030.

Prosjektnavn		Prosjekteier	Fase		Budsjett				
			Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
KOLLEKTIV									
Drift kollektivtransport (rammeavtale)	TRFK	Drift	Drift	262,2	262,2	262,2		786,7	
Reduserte billettpriser (bompengeforliket)	TRFK	Drift	Drift	99,0	92,1	64,4		255,5	
Ekstra driftstilskudd	TRFK	Drift	Drift	15,9	55,4	117,7		189,0	
Drift lokalbuss omegnskommuner	TRFK	Drift	Drift	23,0	27,7	27,7		78,4	
Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim	TRFK	Drift	Drift	94,3	94,3	94,3		283,0	
Aldersvennlig transport	TRFK	Drift	Drift	8,0	11,2	11,2		30,5	
Reduserte takster	TRFK	Drift	Drift	40,4	55,4	55,4		151,2	
Mobilitetsspakke	TRFK	Drift	Drift	17,6	8,9			26,5	
Trikk drift, vedlikehold og fornyelse	TK	Drift	DP/UB	29,0	29,0	28,9		86,9	
Levetidsforlengelse Gråkallbanen	TRFK	PU	PU	10,0	30,0	65,9	97,0	202,9	
Bussdepot	TRFK	DP	UB	95,0	10,0	75,0		180,0	
Utredningsarbeid mot MST 2029	TRFK	PU	PU		2,5			2,5	
MST29 - Endeholdeplasser TK	TK	PU	DP/UB	16,0	42,0	19,1		77,1	
MST29 - Bromstad	TK	PU	DP/UB	16,0	23,0	44,8		83,8	
MST29 - Olav Kyrres gt	TK	PU	DP/UB	2,0	5,2	4,2		11,4	
MST 29 - portefølje, restmidler	TRFK						45,5	45,5	
Sluppen knutepunkt (MST29)	TRFK	DP	DP	1,8	4,0	17,0	54,0	76,8	
Holtermannsvei/Lerkendal (MST29)	TRFK	DP	DP	1,8	7,0	28,0	40,0	76,8	
Tonstadkrysset og endeholdeplass (MST29)	TRFK	DP	DP	1,8	7,0	32,0	5,3	46,1	
Teknologiprojektet	TRFK	PU	PU		5,4	2,7		8,0	
Bøckmans veg (MST29)	TRFK	DP	DP		6,0	18,0	2,2	26,2	
Tiltakspakke Heimdal	TK	PU	DP/UB		15,0	10,3	10,0	35,3	
Fv. 6686 Østre Rosten, Tonstad-Sandmoen	TRFK	PU	DP	0,5	2,5	1,1		4,1	
Holdeplasspakke 3 Fv	TRFK	DP	UB	4,0	8,0	1,7		13,7	
FV Tiltak etter trasébefaring	TRFK	UB	UB	2,0	6,0	7,0		15,0	
Smart park and ride	TRFK	PU	PU/drift	1,5	3,6	4,0	4,0	13,2	
Knutepunkt Melhus	MeK	DP	DP	5,0	18,0	6,0		29,0	
Stasjonsutvikling, kollektivknutepunkt Stjørdal	StjK	UB	UB		37,0	37,0		74,0	
METROBUSS									
Gateprosjekt - Fv. 6690 Elgeseter Gate sør	TRFK	PU	PU			10,1		10,1	
Gateprosjekt - Fv. 6650 Kongens gate	TRFK	UB	UB	113,0	40,7	22,0		175,7	
Gateprosjekt - Fv. 6690 Elgeseter Gate nord	TRFK	DP	UB	7,0	90,0	146,4	62,0	305,4	
Gateprosjekt - Fv. 6668 Metrobusstrasé Nyhavna	TRFK	DP	DP	4,0	40,0	150,0	200,0	394,0	
Gateprosjekt - Fv. 6668 Haakon VII's gate	TRFK	DP	DP		17,0	75,0	150,0	242,0	
Gateprosjekt - Fv. 6692 Innherredsveien øst	TRFK	UB	UB		23,9			23,9	
Gateprosjekt - Fv. 6690 Olav Tryggvasons gate	TRFK	PU	PU		2,0	18,0	30,0	50,0	
Gateprosjekt - Fv. 6690 Innherredsveien vest	TRFK	PU	PU		10,0	27,0	88,0	125,0	
SUM				871,0	1 092,1	1 484,2	788,0	4 235,4	

Tabell 6. Kollektivprosjekt satt på hvit liste, og kommentarer fra etat som har satt prosjektet på hvit liste.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Bussdepot Sandmoen	TRFK	DP	UB				200	200
SVV: Forhandlingstema								
Bussdepot Rotvolltrekanten	TRFK	PU	DP					
SVV: Forhandlingstema								
Drift kollektivtransport (rammeavtale)	TRFK	Drift	Drift				1058,2	1058,2
SVV: Enorm kostnadsøkning fra 2030.								
TK: Gjelder alt på drift av kollektiv som er økning: Vi har tidligere avtalt hvilket nivå Miljøpakkens bidrag til drift kollektivtransport skal ligge på ut avtaleperioden. Det er fylkeskommunens ansvar å sørge for god og forutsigbar styring innenfor denne rammen.								
Ekstra driftstilskudd	TRFK	Drift	Drift				12,3	12,3
Reduserte billettpriser (bompengeforliket)	TRFK	Drift	Drift		9,7	40,3		50,0
SVV: Sone A og takstsamarbeid inngår. Blir mer og mer kostbart.								

6 Sykkel



Sykkeltiltakene i Miljøpakken skal bidra til at flere velger sykkel fremfor bil på korte og mellomlange reiser. Innsatsen er rettet mot både utbygging av sammenhengende hovednett for sykkel og lokale løsninger som gjør hverdagsreiser tryggere og mer effektive. Det satses på brede sykkelveger, sykkelfelt og bedre kryssløsninger, slik at sykklistene får høyere fremkommelighet og økt trafiksikkerhet.

Prioriterte prosjekter omfatter ferdigstilling av viktige strekninger i hovednettet, bedre tilrettelegging for sykkel i og rundt sentrum, samt tiltak som kobler sykkel sammen med kollektivknutepunkter. Det legges også vekt på vinterdrift og god standard på vedlikehold, slik at sykkelene skal være et attraktivt alternativ året rundt.

Tabell 7. (1/3) Budsjett per prosjekt per år 2027-2030. Sum 2027-2030.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
E6 Tonstad-Selsbakk	SVV	UB	UB	108,0	50,0	19,9		177,9
E6 Selsbakk-Sluppen	SVV	DP	UB	1,6	50,0	170,0	97,6	319,2
Rv. 706 Nordtvedts gate - Pirbrua	SVV	DP	UB	30,0	200,0	200,0	94,6	524,6
Rv. 706 Lilleby skole- Nordtvedtsgt.	SVV	UB	UB	70,0	10,0		43,9	123,9
Rv. 706 Gildheim - Leangbrua	SVV	UB	UB	50,0	10,3			60,3
Rv. 706 Stavne - Ila	SVV	PU	DP		3,0	3,0		6,0
E6 Hårstadkrysset - Vinterveien	SVV	PU	DP	4,0	3,0		40,0	47,0
E6 Omkjøringsvegen (E6 Tunga - Rotvoll)	SVV	PU	DP		3,0	3,0		6,0
E6 Brattørbrua	SVV	UB	UB	110,0				110,0
Rv. 706 Nydalsbrua, Sluppen gs-bru	SVV				11,3			11,3
Fv. 950 Homla bru gsv	Trfk	DP	DP				70,2	70,2
Fv. 6490 Blåsmoen gsv	Trfk	DP	DP	0,0		9,9		9,9
Fv. 6479 Havneveien (rundkjøring)	Trfk	UB	UB		4,6			4,6
Fv. 800 Hårrisdalen-Nygården	Trfk	DP	UB	4,5	35,0	28,5	7,0	75,0
Innherredsvegen, Stjørdal	Trfk	DP	UB		20,0	100,0	56,2	176,2
Fv. 6602 - GSV Hollumvegen	Trfk	DP	DP	0,0	7,0	13,0	17,3	37,3
Fv. 708 Vollmarka	Trfk	UB	UB	10,0	3,2			13,2
Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	Trfk	UB	UB	65,0	80,0	42,2		187,2
Fv. 6658 Utleirvegen øst, Steindalsvegen-Blaklivegen	Trfk	UB	UB	35,0	40,0	4,3		79,3
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen	Trfk	DP	DP	10,0	13,0	58,3	131,5	212,8

Tabell 7. (2/3) Budsjett per prosjekt per år 2027-2030. Sum 2027-2030.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Fv. 6650 Byåsveien Munkvoll - Ila	Trfk	DP	DP	7,0	19,8	77,9	144,1	248,8
Fv. 6668 H7 v/Rotvoll - Arkitekt Ebbellsv.	Trfk	UB	UB	5,0	3,0			8,0
Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen	Trfk	DP	UB	4,0	59,0	109,3	42,2	214,5
Fv. 6682 Søbstadvegen - Okstadøy	Trfk	DP	DP	2,0	25,0	85,0	140,0	252,0
Fv. 6682 Okstadøy - Selsbakk	Trfk	DP	DP	0,0	20,0	60,0	122,0	202,0
Fv. 6664 Kong Øysteinsv., Moholt-Strindheim	Trfk	PU	DP	1,0	4,0	3,3		8,3
FV Vinterdrift sykkel dkA	Trfk	Drift	Drift	16,5	16,8	17,3		50,6
Planmidler 2029	Trfk				10,2	9,4		19,6
Brøsetruta del 1-3, 5 og 6	TK	DP	DP og UB		10,0	20,0	19,7	49,7
Brøsetvegen Sør, Frode Rinnansveg - Kirkvollen	TK	DP	UB		17,6			17,6
Øvre/nedre Bakklandet (Klæburuta 4, 6)	TK	UB	UB	20,3				20,3
Vollabakken (Klæburuta del 7 og 8)	TK	DP	UB	6,9	16,0			22,9
Klæbuveien, Gløshaugveien - Vollabakken	TK	DP	DP og UB	2,0	36,4			38,4
Bromstadruta del 1 og 2, Fernanda Nissens veg og Kong Øysteins v.	TK	DP	UB	10,0	23,6			33,6
Bromstadruta del 3 (Bromstadvegen)	TK	DP	UB		30,0	45,0	22,5	97,5
Bromstadruta del 4, 5 og 6a	TK	DP	DP	10,0	10,0	15,0	30,0	65,0
Reppe-Vikåsen gsv	TK	DP	UB	15,0	18,3			33,3
Persaunvegen	TK	DP	DP/UB	25,0	25,0	30,0		80,0
Sykkeltiltak Lade - Nidarholms gate	TK	PU	DP			25,9		25,9
Sverresborgruta, Sverresborg lokalsenter	TK	DP	DP		10,0	15,0		25,0
Erling Skakkes gt.	TK	DP		2,0	10,0	13,0		25,0
Klostergata	TK	DP	DP		4,0	10,0	13,6	27,6
Tordenskiolds gate og Smedbakken	TK	DP	UB	51,7		1,5	5,2	58,4
Selsbakkvn. og Damlia	TK	DP	DP og UB	8,0	1,7			9,7
Planmidler sykkel TK	TK	DP	DP	12,0	15,0	8,2		35,2
Klæbuveien, Lerkendal trinn 1	TK	DP	DP og UB	5,7	10,5			16,2
Pakke for sammenhengende sykkeltilbud	TK	DP	DP og UB	5,0	10,0	6,1		21,1
Mindre tiltak sykkel	TK	PU	DP og UB	3,1	3,2	3,2	3,2	12,7
Vinterdrift sykkel kv.	TK	DP	DP	15,0	15,5	16,4		46,9

Tabell 7. (3/3) Budsjett per prosjekt per år 2027-2030. Sum 2027-2030.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Sykkelparkering	TK		DP og UB	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
Sykkeltellere	TK	PU	DP og UB	1,5	0,5			2,0
Tverrforbindelse sykkel Stjørdal stasjon	StK	UB	UB	35,6				35,6
G/S veg Stasjonsfjæra	MaK	PU	DP og UB		15,7			15,7
Gimsøya	MeK	DP	DP og UB	10,0	35,0	19,0		64,0
GSV Børse - Eggkleiva	SkK			2,0				2,0
GSV Eggkleiva - Venn	SkK			1,5				1,5
Strekningstiltak Orkanger sentrum	OrK	PU	DP	4,0				4,0
Grønørveien	OrK	PU	DP		10,5			10,5
Nærvikfjæra GSV	OrK	PU	DP	1,0	7,0			8,0
Gammelosveien, sykkelvei	OrK	PU	DP	2,0	3,0			5,0
Gammelosveien, delstrekning Gammelosen - Grønørveien	OrK	PU	DP		5,0	15,0		20,0
Gammelosveien GSV-bru planlegging	OrK	PU	DP		3,0			3,0
Furumoen	OrK	PU	DP	1,0				1,0
Avsetning sykkeltilbud Orkanger	OrK	PU	DP		20,0	19,5		39,5
SUM				788,9	1 072,7	1 282,2	1 105,8	4 249,6

Tabell 8. Sykkelprosjekt satt på hvit liste, og kommentarer fra etat som har satt prosjektet på hvit liste.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Rv. 706 Arkitekt Ebbells veg - Grilstadkleiva	TK	DP	DP	50,0	150,0	111,4		311,4
Trfk: Bør fremmes som en egen sak til KU. Betydelig økning i kostnader uten tydelig redegjørelse. Uklart hva som inkluderes i prosjektet. Bør redegjøre tydeligere for effekt for syklistene, og avgrensning av prosjektet.								
Verftsbrua	TK	DP	DP	4,0	10,0	60,0	22,3	96,3
SVV: Må ses i sammenheng med bru over Rosenborg bassenget - ønsker helhetlig sak om konsept og kostnader på begge bruer.								
Trfk: Må sees i sammenheng med politisk vedtak om Rosenborgbassenget, som utløser behov for tilpasning av Verftsbrua med tilhørende økning i kostnader. Tiltaket bør løftes som egen sak til KU, gjerne i samme møte som Rosenborgbassenget.								
Bru Rosenborgbassenget	TK	DP	DP	2,4	8,0	17,0		27,4
SVV: Størsteparten av finansieringen vil skje i ny avtale. Kostnadsøkning til tross for at tiltaket nylig blir omdisponert fra. Må ses i sammenheng med Verftsbrua								
Trfk: Tiltaket bør løftes som egen sak til KU. Politisk beslutning i TK om "det ytre alternativet" ifm. fastsettelse av planprogram, saken har ikke vært behandlet i Miljøpakken. Valget ble fattet før prosjektets faglige beslutningsgrunnlag var ferdigstilt og tilgjengeliggjort som beslutningsgrunnlag. Prosjektarket sier at utredningene indikerer at det indre alternativet balanserer lave kostnader, minimale tekniske og miljømessige inngrep best.								
Stavne/Lerkendal - bru over Holtermanns veg	TK	DP	DP og UB	5,0	50,0	64,3		119,3
Trfk: gen sak til KU om finansiering. Økning i kostnader må løses ved porteføljestyling.								
Sverresborgruta, Sverresborg lokalsenter	TK	DP	DP				30,0	30,0
SVV: Størsteparten av finansieringen vil skje i ny avtale. Kostnadsøkning som bør begrunnes i sak.								
Persaunvegen	TK	DP	DP og UB				36,0	36,0
SVV: Størsteparten av finansieringen vil skje i ny avtale. Tre prosjekt slått sammen til ett. Også blitt dyrere. Fra 206 fordelt på tre delstrekninger er det nå 265 på ett stort prosjekt.								
Kjøpmannsgata	TK	PU	DP og UB	15,0	10,0	10,0	10,0	45,0
SVV: Størsteparten av finansieringen vil skje i ny avtale. Tre prosjekt slått sammen til ett. Også blitt dyrere. Fra 206 fordelt på tre delstrekninger er det nå 265 på ett stort prosjekt.								
Trfk: Tiltakspakke for Midtybyen bør fremmes som egen sak til KU. Fremstår ikke ferdig prosjektutviklet, men viser til et utredningsestimat på over 200 mill. Ikke tilstrekkelig redegjort for hvordan tiltaket reduserer gjennomgangstrafikken i Midtybyen, eller effekt av enveiskjøring på omliggende vegnett. Mulig konflikt med gateprosjekt O.T. Strekningen er på hovedsykkelnettet, men måloppnåelse for sykkel er ikke definert (i dag er det sykkelfelt).								
Fv 6656 - Bøckmans veg	TRFK	DP	DP	4,0	21,8	100,0	123,0	248,8
SVV: Hva skal det investeres i? Hele poenget er vel å få trafikken vekk fra veien mtp Byåstunnelen, hvorfor skal det investeres så mye?								

7 Gange



Tiltak for gående i Miljøpakken skal gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å velge beina som transportmiddel. Innsatsen retter seg mot utbygging og oppgradering av fortau, snarveger og gangfelt, samt bedre belysning og universell utforming som øker tilgjengeligheten for alle.

Prioriterte prosjekter inkluderer etablering av snarveger, nye fortau langs viktige skole- og boligveger, utbedring av kryss og overgangsfelt, samt tiltak som reduserer fartsnivå og bedrer trafiksikkerheten. Samtidig legges det vekt på å skape trivelige og trygge byrom som inviterer til mer gåing i hverdagen.

Gangtiltakene bidrar både til nullvekstmålet og til folkehelsegevinster. Ved å gjøre det mer attraktivt å gå på korte reiser og reduseres bilavhengigheten, samtidig som byen blir mer tilgjengelig, trygg og levende.

Tabell 9. Budsjett per prosjekt per år 2027-2030. Sum 2027-2030.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Stavset, trygg skoleveg	TK	DP	DP og UB	10,0	7,1			17,1
Fortau Mikkelvegen	TK	DP	DP og UB	0,0	8,0	3,9		11,9
Snarvegpakke 12	TK	DP	UB	10,0	6,4			16,4
Sanering av underganger i Innherredsv.	TK				10,0	10,0	7,0	27,0
Eberg Trafikkgård	TK			1,0	1,0	1,0	0,9	3,9
Hans Finnes gate fortau	TK	DP	UB		26,7			26,7
Erling skakkes gate vest	TK	PU	DP	2,4	8,0	17,0		27,4
Fv. 950 Kryssing Midtsand	TRFK	PU	DP	0,0	5,0	17,0	51,9	73,9
Snarvegpakke Orkland	OrK	DP	DP og UB	1,0				1,0
FV Tiltak etter GSi	TRFK	UB	UB	2,0	6,0	7,0	0,0	15,0
FV Mindre trafikktekniske tiltak	TRFK	UB	UB	2,0	6,0	7,0		15,0
Mindre trafikktekniske tiltak TK	TK			5,0	5,0	5,0		15,0
Trafikktekniske tiltak Malvik	MaK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Trafikktekniske tiltak Melhus	MeK			0,5	0,5	0,5		1,5
Trafikktekniske tiltak Orkland	OrK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Trafikktekniske tiltak Skaun	SkK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Trafikktekniske tiltak Stjørdal	StK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
SUM				35,9	91,7	70,4	61,8	259,8

Tabell 10. Gangeprosjekt satt på hvit liste, og kommentarer fra etat som har satt prosjektet på hvit liste.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjett				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Gatetiltak i Midtbyen	TK	PU	DP og UB	15,0	2,0	2,0	3,0	22,0
SVV: Størsteparten av finansieringen vil skje i ny avtale. Byforskjønnningstiltak som ikke kan vurderes tatt inn i HP 27. Forhandlingstema.								
Trfk: Tiltakspakke for Midtbyen bør fremmes som egen sak til KU. Tiltaket er ikke ferdig prosjektutviklet, det vises ikke til konkrete tiltak og fremstår derfor som en avsetning til gatebrukstiltak på 88 mill. Effekt på nullvekstmålet og myke trafikanter er ikke redegjort for i tilstrekkelig grad.								
Selsbakk undergang	TK	PU	DP og UB	4,0	10,0	12,0		26,0
SVV: Samme prosjekt. Ingen endringer som tilsier at det burde revurderes som del av MP.								
Trfk: Effekt på trafikksikkerhet må redegjøres ytterligere, bl.a. forventet antall brukere. Strekningen er en skoleveg, og kan være aktuell dersom måloppnåelse redegjøres for. Utredningsestimatet er fra 2023, bør oppdatere anslag ifm. byggeplan før man tar stilling til ev. fullfinansiering.								
Gyldenløves gate	TK	DP	DP og UB	4,0	15,0	30,0	10,4	59,4
SVV: Samme prosjekt. Ingen endringer som tilsier at det burde revurderes som del av MP.								
Trfk: Tiltaket har vært behandlet og nedprioritert i flere omganger, vurderingen om nedprioritering opprettholdes.								
Fortau Grim Saxeviks veg	MaK	PU	DP og UB	3,0	14,8			17,8
Trfk: Tiltaket ble nedprioritert i HP26-29 til fordel for Stasjonsfjæra. Kan prioriteres dersom det foreligger økonomisk handlingsrom som ikke går på bekostning av Stasjonsfjæra. Det skisseres om lag 420 beboere langs bolig gatene, og potensial for 95 brukere som benytter tilbudet som en snarveg. Fortauet leder ned til bussholdeplass Sjølyst som betjenes av busslinje 70.								
Lenamælen	MeK	DP	DP	5,0	10,0	11,5		26,5
SVV: Gang og sykkelveg som er ment å knytte eksisterende bru til fremtidige bru over Gaula. Burde kanskje heller bruke penger på selve brua over Gaula.								
Bennavegen	TRFK	DP	DP og UB	14,0	50,0	20,0		84,0
SVV: Tiltaket er lokalisert utenfor lokale sentrum. Bør ikke prioriteres finansiert grunnet lav måloppnåelse og høy kostnad.								
Trfk: Tiltaket vurderes å ha lav måloppnåelse på nullvekstmålet, og er lokalisert utenfor lokale sentrum. ÅDT på 1040, 335 beboere. Vurderes som et dyrt tilbud per beboer (253.700kr). Prosjektarket peker på at tiltaket oppfyller rekkefølgekrav for boligområdet B KV 3. PU-rapporten viser til mulig etablering av 430 boliger i området Hermanstad/Brannåsen. Vurderes likevel at tiltaket ikke bør prioriteres finansiert grunnet lav måloppnåelse og høy kostnad.								

8 Annet



I denne kategorien inngår administrasjon, prosjektutvikling, tiltakspakker og ulike mobilitetsprosjekter som bidrar til mer effektiv planlegging og bedre samordning av tiltak. Slik bidrar «annet»-tiltakene til å styrke gjennomføringskraften i Miljøpakken, sikre god forvaltning av midlene og understøtte hovedsatsingene på veg, kollektiv, sykkel og gange. I tillegg inngår prosjekter knyttet til støy. Støyskjerming og støyreducerende tiltak er ofte en integrert del av hovedprosjektene, slik at miljøgevinster ivaretas helhetlig.

Det er ingen prosjekter på hvit liste i denne kategorien.

Tabell 11. Budsjet per prosjekt per år 2027-2030. Sum 2027-2030.

Prosjektnavn	Prosjekteier	Fase		Budsjet				
		Nåværende	Innspill HP	2027	2028	2029	2030	2027-30
Mobilitetsrådgivning	TK			4,0	4,0	4,0	4,0	16,0
Hjem jobb hjem	TK			14,0	14,0	13,9	13,8	55,7
Living labs Bylogistikk	TK			5,0				5,0
Støyskjerm Nardo skole	TK	PU	DP	3,0				3,0
Støypakke 2	TRFK	DP	DP og UB	4,0	5,1			9,1
Prosjektutvikling Fv	TRFK			0,0	2,0	2,0		4,0
Prosjektutvikling Malvik	MaK			1,0	1,0	1,0		3,0
Prosjektutvikling Melhus	MeK			0,5	0,5	0,5		1,5
Prosjektutvikling Orkland	OrK			1,0	1,0	1,0		3,0
Prosjektutvikling Skaun	SkK			1,0	1,0	1,0		3,0
Prosjektutvikling Stjørdal	StK			1,0	1,0	1,0		3,0
Prosjektutvikling Tk	TK			2,0	2,0	2,0		6,0
Koordinering/adm Fv	TRFK			4,0	4,0	4,0		12,0
Koordinering/adm Malvik	MaK			0,5	0,5	0,5		1,5
Koordinering/adm Melhus	MeK			0,5	0,5	0,5		1,5
Koordinering/adm Orkland	OrK			0,5	0,5	0,5		1,5
Koordinering/adm Skaun	SkK			0,5	0,5	0,5		1,5
Koordinering/adm Stjørdal	StK			0,5	0,5	0,5		1,5
Koordinering/adm TK	TK			4,4	4,4	4,5		13,3
Sekretariatet	SEK			7,1	7,1	7,1		21,3
Evaluering av trafikkdata	SEK			1,3	1,3	1,3	1,3	5,2
Informasjon	SEK			3,4	6,0	6,0		15,4
SUM				59,2	56,9	51,8	19,1	187,0

9 Omegnskommunene

Her oppsummeres rammer og porteføljer til omegnskommunene Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun, og Orkland. De inneholder prosjektene innenfor hver kommune fra hovedtabellene.

Gjenstående ramme i oversikten under viser totalrammen, trukket i fra det som er brukt før 2027 og rest er indeksjustert til 27-kr. Dette er en minimusramme og kan overstiges ved behov og enighet.

Tabell 12. Gjenstående ramme per kommune. Sum 2027-2030. 27-kroner.

Kommune	Gjenstående ramme 2027-29
Stjørdal kommune	253,6
Malvik kommune	202,4
Melhus kommune	166,7
Skaun kommune	93,2
Orkland kommune	115,4

Videre er det satt opp én tabell per omegnskommune. Her oppsummeres prosjektene fra totaltabellene i kapittel 4 - 8, som tilhører den enkelte kommune. I de kommunene som har prosjekter på hvit liste vises disse nederst i tabellene.

Tabell 13. Stjørdal kommune, oppsummert.

Prosjekt	Ramme	2027	2028	2029	2030	2027-30	Ansv.etat
Tverrforbindelse sykkel Stjørdal stasjon	62,4	35,6				35,6	StK
Stajonsutvikling, kollektivknutepunkt Stjørdal	74,0		37,0	37,0		74,0	StK
Innherredsvegen, Stjørdal	180,0		20,0	100,0	56,2	176,2	TRFK
Stjørdal stasjon, tverrforbindelsen		24,0	16,0			40,0	JD
Trafikktekniske tiltak Stjørdal		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	StK
Prosjektutvikling Stjørdal		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	StK
Koordinering/adm Stjørdal		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	StK
SUM		61,6	75,0	139,0	58,2	333,8	

Det er enighet om å overstige rammen til Stjørdal kommune for å få med prosjektet på Innherredsvegen.

Tabell 14. Malvik kommune, oppsummert.

Prosjekt	Ramme	2027	2028	2029	2030	2027-30	Ansv.etat
Fv. 950 Kryssing Midtsand	82,5		5,0	17,0	51,9	73,9	TRFK
Fv. 950 Homla bru gsv	83,4				70,2	70,2	TRFK
Hommelvik stasjon				48,0		48,0	JD
Stasjonsfjæra gsv	17,5		15,7			15,7	MaK
Trafikktekniske tiltak Malvik		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	MaK
Prosjektutvikling Malvik		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	MaK
Koordinering/adm Malvik		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	MaK
HVIT LISTE MALVIK KOMMUNE							
Fortau Grim Saxeviks veg	17,0	3,0	14,8			17,8	MeK
SUM		5,0	37,5	67,0	124,1	233,6	

Tabell 15. Melhus kommune, oppsummert.

Prosjekt	Ramme	2027	2028	2029	2030	2027-30	Ansv.etat
Fv. 6602 Hollumvegen gsv	38,0		7,0	13,0	17,3	37,3	TRFK
Fv. 708 Vollmarka	22,9	10,0	3,2			13,2	TRFK
Knutepunkt Melhus	34,0	5,0	18,0	6,0		29,0	MeK
Gimsøya	64,0	10,0	35,0	19,0		64,0	MeK
Trafikktekniske tiltak Melhus		0,5	0,5	0,5		1,5	MeK
Prosjektutvikling Melhus		0,5	0,5	0,5		1,5	MeK
Koordinering/adm Melhus		0,5	0,5	0,5		1,5	MeK
HVIT LISTE MELHUS KOMMUNE							
Lenamælen	25,6	5,0	10,0	11,5		26,5	MeK
Bennavegen	75,0	14,0	50,0	20,0		84,0	TRFK
SUM		45,5	124,7	71,0	17,3	258,5	

Tabell 16. Skaun kommune, oppsummert.

Prosjekt	Ramme	2027	2028	2029	2030	2027-30	Ansv.etat
MP Fv.800 Hårrisdalen-Nygården	77,0	4,5	35,0	28,5	7,0	75,0	TRFK
GSV Børse - Eggkleiva	130,0	2,0				2,0	SkK
GSV Eggkleiva - Venn	100,0	1,5				1,5	SkK
Trafikktekniske tiltak Skaun		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	SkK
Prosjektutvikling Skaun		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	SkK
Koordinering/adm Skaun		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	SkK
SUM		10,0	37,0	30,5	9,0	86,5	

Tabell 17. Orkland kommune, oppsummert.

Prosjekt	Ramme	2027	2028	2029	2030	2027-30	Ansv.etat
Strekningstiltak Orkanger sentrum	4,0	4,0				4,0	OrK
Grønørveien	10,5		10,5			10,5	OrK
Nærvikfjæra GSV	8,0	1,0	7,0			8,0	OrK
Gammelosveien, sykkelvei (planlegging)	5,0	2,0	3,0			5,0	OrK
Gammelosveien, delstrekning Gammelosen - Grønørveien	20,0		5,0	15,0		20,0	OrK
Gammelosveien GSV-bru planlegging	3,0		3,0			3,0	OrK
Furumoen	1,0	1,0				1,0	OrK
Snarvegpakke Orkland	3,0	1,0				1,0	OrK
Fv. 6490 Blåsmoen gsv	30,0			9,9		9,9	TRFK
Fv. 6479 Havneveien, utbedring rundkjøring	9,0		4,6			4,6	TRFK
Avsetning sykkeltilbud Orkanger	39,5		20,0	19,5		39,5	OrK
Trafikktekniske tiltak Orkland		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	OrK
Prosjektutvikling Orkland		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	OrK
Koordinering/adm Orkland		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	OrK
SUM		11,0	55,1	46,4	2,0	114,5	

10 Avslutninger

Prosjekter som termineres, tas ut av porteføljen. Da frigis midler til andre prosjekter.

Det lages bestilling på alle nye prosjekter som partene er omforente om å ta inn i Miljøpakken, samt prosjekter som går fra en fase til en annen. Dette for å avklare partenes forpliktelser med hensyn til oppgaver, økonomi, fremdrift og ansvarsforhold. Når et prosjekt er gjennomført i sin helhet, leveres sluttrapport. I de tilfeller hvor partene ser det hensiktsmessig å avslutte prosjekter uten at bestilte oppgaver er utført, skal dette godkjennes politisk gjennom handlingsprogrammet.

I dette kapitlet omtales prosjekter som partene foreslår å avslutte, uten at bestilte oppgaver er utført.

11 Politisk behandling

Miljøpakkens handlingsprogram blir behandlet i fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland i november/desember 2026.

Vedtakene blir lagt inn her.

12 Begreper, forkortelser og forklaringer

Ansv. etat = etaten som vil være ansvarlig for gjennomføring av fasen det bes om finansiering til, unntaksvis avviker dette fra vegeier.

TK = Trondheim kommune
StjK = Stjørdal kommune
MaK = Malvik kommune
MeK = Melhus kommune
SkK = Skaun kommune
OrK = Orkland kommune
TRFK = Trøndelag fylkeskommune
JD = Jernbanedirektoratet

PU = prosjektutvikling
DP = detaljplanlegging, inkluderer byggeplan og evt. reguleringsplan
UB = utbygging

Utredningsestimat: Prosjektets totale kostnad (fra og med detaljplanlegging), som fastsettes ved gjennomført prosjektutvikling og som er førende for den videre planleggingen av tiltaket. Nivået på usikkerheten (standardavviket) skal ligge på 30–50 prosent. Dette vises i kolonne 2 i tabellverket (i parentes) for de tiltakene der styringsramme ikke er lagt fram.

Styringsmål: For store prosjekter (over 40 mill) kan det være nødvendig å sette et styringsmål etter utredningsestimat, der usikkerheten er 20–30 prosent.

Styringsramme: Prosjektets totale kostnad (fra og med detaljplanlegging), som fastsettes på bakgrunn av reguleringsplan/byggeplan og som legges til grunn for investeringsbeslutning. Usikkerhet +/- 10 prosent. Oppgis i kolonne 2 i tabellverket (uten parentes) der det er grunnlag for å legge fram styringsramme.

Kroneverdier: Utredningsestimat og styringsrammer er oppgitt i den kroneverdien som er spilt inn av partene (fremgår av det enkelte prosjektark). For de fleste prosjekter er styringsmål/-ramme indeksregulert til 2027-kr (budsjettindekser er lagt til grunn).

Prosjektident: I handlingsprogrammet er det etablert en prosjektident som skal følge tiltaket fra start til slutt. Den skal oppgis ved all rapportering, innspill til fremtidige handlingsprogram og ved fakturering mellom etater. De to første sifrene i prosjektidenten viser hvilket år tiltaket fikk første budsjettildeling, de neste tre sifrene er årlige løpenummer og bokstavene til slutt representerer tiltaksområdet.

Alle tall i handlingsprogrammet er oppgitt i millioner kroner og kostnadstall er inkludert merverdiavgift.

Økonomiske begreper og forklaringer

Kommunale og fylkeskommunale midler: Grunnlaget er avtalt forpliktelse/egenandel i byvekstavtalen. Midlene indeksjusteres årlig med kommunal deflator som legges til grunn i forslag til statsbudsjett.

Merverdiavgiftskompensasjon: Alle innspill til handlingsprogrammet er inkl. merverdiavgift (mva). Kommunale og fylkeskommunale tiltak gir grunnlag for å kreve kompensasjon fra staten for merverdiavgift etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven. Det gjelder for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten. Statlige tiltak omfattes ikke av Merverdiavgiftskompensasjonsloven.

I Miljøpakkens handlingsprogram er det benyttet et mva-estimat på 15 prosent knyttet til kommunale og fylkeskommunale prosjekter (ivaretatt at interne kostnader og grunnerverv er fritatt for merverdiavgift).

I Miljøpakken håndteres dette slik:

- Merverdiavgift inngår i alle prosjektrammer som behandles i handlingsprogrammet.
- Alle finansieringskilder (tabell 1) belastes med prosjektkostnader ekskl. mva.
- Merverdiavgiftskompensasjon som kommuner og fylkeskommune mottar, tilbakeføres til Miljøpakken (ingen transaksjon, men årsrapportering på prosjektnivå).
- I Miljøpakkens handlingsprogram estimeres merverdikompensasjonen med bakgrunn i kommunenes og fylkeskommunens planlagte aktivitet på kompensasjonsberettiget virksomhet. Dette avregnes årlig mot faktisk merverdikompensasjon etter at årsoppgjørene er foretatt. Kommuner og fylkeskommune rapporterer hvor mye de har mottatt av merverdikompensasjon per prosjekt til Miljøpakkens årsrapport. Estimerte tall erstattes av faktiske tall i Miljøpakkens finansierungsplan og hensyntas dermed i inntektsrammene (tabell 1) for neste års handlingsprogram.
- Merverdiavgiftskompensasjon kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse, jf. Byvekstavtalen.

Statlige midler: Felles for de statlige midlene er at de i henhold til statens økonomireglement skal benyttes i tildelingsåret.

Riksvegmidler, store prosjekt (post 30): For utbyggingen av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua ble det inngått en finansieringsavtale mellom staten, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om finansiering og gjennomføring av prosjektet. Prosjektet ble finansiert både med statlige midler og bompenger. Bompengene forskutterer andelen av statlige midler, dette vil bli refundert i perioden 2024–2029 uten kompensasjon for renter og prisstigning.

I utkast til statsbudsjett 2027 er refusjonen på x mill. kr.

Riksvegmidler, programområdemidler (post 30/66): Det er åpnet for mer fleksibel bruk av statlige midler til investeringstiltak for kollektivtransport, sykling og gange. Dette forutsetter at tiltaket enten er på riksveg, fylkesveg med riksvegfunksjon eller på lokalt vegnett, hvor tiltaket viser større måloppnåelse eller bedre kostnadseffektivitet/samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn tilsvarende tiltak på riksveg. I henhold til Byvekstavtalen kan midlene kun benyttes til investering (inkl. grunnerverv). Midlene utbetales fra Statens vegvesen etter forbruk, etter at utbygging er igangsatt. Midlene kan derfor ikke finansiere arbeid som påløper frem til vedtatt reguleringsplan.

Belønningsmidler (post 66): Midlene består av fire ulike statlige tilskudd, med ulike føringer knyttet til hvor de kan benyttes. Felles for disse statlige tilskuddene er at de bevilges med bakgrunn i en fast indeksjustert andel per år.

- Belønningsmidler (byvekstavtalen kap. 3.1.2): Kan benyttes på alle porteføljene i avtalen og skal anvendes i tråd med nullvekstmålet. Belønningsmidler kan benyttes i hele avtaleområdet, samt til tiltak utenfor avtaleområdet gitt at disse tiltakene underbygger nullvekstmålet.
- Statlig tilskudd til reduserte bompenger (byvekstavtalen kap. 3.1.6): Partene er enige om at tilskuddet i sin helhet skal brukes til å styrke kollektivtilbudet i avtaleperioden.
- Statlig tilskudd til bedre kollektivtilbud (byvekstavtalen kap. 3.1.6: Partene er enige (KU-sak 17/20, møte 13.05.2020) om at tilskuddet i sin helhet skal brukes til å delfinansiere tiltakene som inngår i Metrobussporteføljen.
- Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk (byvekstavtalen kap. 3.1.7): Tilskuddet benyttes til takstreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen.

Statlig investeringstilskudd til metrobussprosjektet (post 63): Tilskuddet (byvekstavtalen kap. 3.1.3) skal gå til viktige fylkeskommunale høykvalitets kollektivtransportprosjekter med stor kapasitet. Metrobussprosjektet skal gi et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. I henhold til Byvekstavtalen kan midlene kun benyttes til investering (inkl. grunnerverv). Midlene utbetales fra Statens vegvesen etter forbruk, etter at utbygging er igangsatt. Midlene kan derfor ikke finansiere arbeid som påløper frem til vedtatt reguleringsplan.

Statlige midler til utvikling av stasjoner og knutepunkt langs jernbane (post 72): Midlene (byvekstavtalen kap. 2.1.2) er statens bidrag til mindre investeringer i stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbane. Partene er enige om en avtalt fordeling av midler mellom Trondheim Sentralbanestasjon og stasjonene på Hommelvik og Stjørdal.

Bompenger: Prop. 36 S (2017–2018)/Innst. 157 S (2017–2018) Miljøpakke Trondheim trinn 3 gir rammene for Miljøpakkens bomsystem. I perioden 2027–2030 er det lagt til grunn netto bominntekter på 3,357 mrd. 27-kr. Dette er beregnet med grunnlag i en konsumprisjustert gjennomsnittstakst fra bompengeproposisjonen multiplisert med antall bompasseringer, med et fratrekk for driftskostnader. Det er i tillegg lagt til inntekten fra 2025 som oversteg den budsjetterte inntekten, samt periodisering av inntektene som ikke brukes i 2026. Det er også inkludert finansinntekter.

Bompengene kan i henhold til vegloven benyttes til infrastrukturprosjekter og drift av kollektivtrafikken. I tråd med lokale parterers ønske legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompenger kan brukes i hele avtaleområdet for den nye byvekstavtalen (ref. Prop. 1 S 2023–2024).

