



Dato: 27. mars 2026

Fra/til: 10.00-11.15

Referent: Mari Braaten Larssen

Møteleder: Jakob Vorren

Saksnr.: 25/5424

Til stede: Se vedlagte liste over påmeldte

Fraværende:

Kopi:

Byvekstavtalen for Trondheims-området - referat fra møte i politisk styringsgruppe 27. mars 2026

1. Innledning og orientering ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet

Statssekretær i Samferdselsdepartementet Jakob Vorren ønsket velkommen. Det var ingen kommentarer til dagsorden.

Vorren orienterte om hva departementet vil legge vekt på i den videre prosessen. Byvekstavtalene og nullvekstmålet er helt sentrale elementer i regjeringens bypolitikk. Det har vært et godt samarbeid i byvekstavtalen over mange år som bl.a. har gitt et stort løft i infrastrukturen for kollektivtransport, sykkel og gange. Dette må det bygges videre på.

Departementene har invitert Trondheims-området, Oslo-området og Nord-Jæren til å reforhandle og forlenge avtalene fram til 2036. Statens vegvesen vil lede forhandlingene på vegne av staten, og vil styre selve forhandlingsløpet. Departementene legger opp til å offentliggjøre mandatene i starten av juni, og deretter invitere til oppstartsmøte senere samme måned. Ambisjonen er å inngå de nye avtalene før lokalvalget i 2027.

Det er viktig å påpeke at dette er en *invitasjon* til reforhandlinger, og departementene ønsker en første uforpliktende tilbakemelding på hvordan lokale parter stiller seg til å gå inn i reforhandlinger, og hva som vurderes som viktig inn i den videre prosessen.

Fra regjeringens side ligger nullvekstmålet fast. Dette vil være et premiss i en ny avtale. Samtidig er det viktig å være tydelig på hva vi vil oppnå med nullvekstmålet. Vi ønsker *ikke* å begrense friheten til folk, slik det noen ganger blir fremstilt, men å gi dem gode alternativer til bilen. Gjennom arealpolitikken kan vi også redusere behovet for å reise. Dette er spesielt viktig i de områdene der biltrafikken er et problem – med kø, forurensning og støy. I arealpolitikken kan vi bl.a. påvirke hvor befolkningsveksten kommer, og samordne dette med utviklingen av transporttilbudet. I tett befolkede

områder og på strekninger inn og ut av byene med mange pendlerreiser er det et potensiale for å få flere til å reise kollektivt, sykle og gå. Hvis vi lykkes med det, får vi også mer attraktive og levende byer, og vi reduserer kø-, miljø- og helseutfordringer.

Byindeksen viser at personbiltrafikken i Trondheims-området er over nullvekstmålet og trenden de siste årene har vært at trafikken vokser. Det blir krevende å nå nullvekstmålet fremover. Befolkningsprognosene tyder på en kraftig vekst, som vil gi økt etterspørsel etter transport. Hvis vi skal nå nullvekstmålet i en ny avtale, må vi prioritere dette arbeidet høyt, forsterke virkemiddelbruken og jobbe koordinert og langsiktig. Forlengelse av byvekstavtalen vil bidra til dette.

Vi gjør også grep for å gi større lokal handlefrihet i prioriteringene, slik det ble varslet i NTP. Vi slår sammen mange av de statlige tilskuddene, slik at det blir mindre øremerking av midler. Dette gir dere som kjenner byområdet best, et større mulighetsrom for å prioritere midlene slik at vi når nullvekstmålet. Men med det følger det også et større ansvar for at vi faktisk når målet. Når staten går inn med midler i en ny byvekstavtale, er det med en klar forventning om at alle partene bidrar til at målet nås, og at virkemiddelbruken justeres underveis i avtaleperioden hvis utviklingen ikke går riktig vei.

Byutredningen gir et godt faglig grunnlag for å vurdere hva som må til for å nå målet. Den viser at vi ikke når nullvekstmålet uten å bruke restriktive tiltak mot biltrafikken, men dette kan utformes og løses på ulike måter. Byutredningen sier noe om mulighetsrommet, men de konkrete løsningene må vurderes lokalt. Det er et potensiale for å gjøre bompengene innkreving mer treffsikker enn i dag. Det er gjort grep innenfor dagens bompengepakke slik at elbiler nå betaler 70 pst. av ordinær bompengetakst og ikke lenger har tilgang til kollektivfeltene. Det pågår utredning av en ny bompengepakke for Trondheim, som kan bli viktig for å nå nullvekstmålet fremover. Byutredningen viser også at restriktive tiltak må balanseres med en satsing på kollektivtransport, sykling og gange.

I reforhandlingene vil staten legge stor vekt på å komme frem til en omforent virkemiddelpakke som gjør det mulig å nå nullvekstmålet, og det må brukes både positive og restriktive virkemidler.

Departementene vil komme tilbake til de økonomiske rammene for reforhandlingene, men vi må ha med oss at statens økonomiske handlingsrom fremover vil være begrenset. Samtidig står transportsektoren overfor økte kostnader, og vi risikerer å få mindre igjen for hver krone som blir brukt på drift, vedlikehold og utbygging. Utfordringen forsterkes av økt behov for innsats i andre sektorer, som helse og forsvar. Dette stiller krav til oss om å utnytte ressursene mest mulig effektivt, både innenfor og på tvers av forvaltningsnivåene. Mer lokal handlefrihet og en ny avtale som går helt frem til 2036, kan bidra til at vi bruker midlene i byvekstavtalen mer effektivt.

Staten har de siste årene bidratt til et betydelig investeringsløft i kollektivtransporten i de største byområdene. I Trondheims-området er det stor utbyggingsaktivitet med midler

fra byvekstavtalen. Flere av metrobussprosjektene og strekninger på hovedsykkelveinettet er under utbygging eller åpnet.

Jernbanen er også høyt prioritert. Tiltakene som skal gi to tog i timen til Stjørdal i grunnrute og to tog i timen til Steinkjer i utvidet rush-periode er under bygging og elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen er på det nærmeste ferdig. Det investeres i utvikling av stasjons- og knutepunktområder og moderne tog, i tillegg til at rute- takst- og billetteringssamarbeidet har vært en suksess.

Fremover skal vi – i hele transportsektoren – vri ressursbruken fra store investeringer over mot drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak, og vi skal utnytte kapasiteten i transportsystemet bedre. I byene handler dette bl.a. om å ta ut effekten av investeringene i store kollektivprosjekter som Metrobuss når de etter hvert åpner. Vi er også godt i gang med å få til mer sammenhengende løsninger for syklister, og andre mindre tiltak i veinettet kan være viktig for å få bussen frem.

Byvekstavtalene er med på å finansiere drift av kollektiv, og vi må bruke disse midlene effektivt. Vi vet at kostnadsveksten i kollektivsektoren har vært stor de siste årene. Fylkeskommunenes frie inntekter er derfor økt med 1 mrd. kr i 2026. Det er også prioritert midler til å redusere prisen på månedskort.

Morten Wasstøl, ekspedisjonssjef i Planavdelingen i Kommunal- og distriktsdepartementet, trakk fram at det er høye ambisjoner for å styrke arealdimensjonen i reforhandlingene. Regjeringen har satt mål om å sette i gang 130 000 nye boliger. Dette er ambisiøst, men nødvendig. Vi er avhengig av byene for å nå dette målet.

Planlegging og gjennomføring er komplisert og vanskelig i byene. Ambisjonene for dette er beskrevet i SPR-AM, der nullvekstmålet er tatt inn som egen retningslinje. En grunnpilar i byvekstavtalene er statlig medfinansiering av kollektiv, og legger til rette for god byutvikling. Det er en felles ambisjon å få opp tempo på planleggingen. Planprosessene tar for lang tid i de store byene, og konflikter må løses mer effektivt. Departementet er i gang med et innsigelsesprosjekt. Det er nå dialog med lokale myndigheter, og departementet vil komme tilbake med tiltak 1. år.

Staten har også et ansvar for egen lokalisering. Det er nå en forsterket innsats med statsforvalterne og virksomhetene om flytteprosesser, særlig for de som leier, for å få bedre oversikt.

2. Resultater, måloppnåelse og handlingsprogram i gjeldende byvekstavtale med kort innledning ved Statens vegvesen og orientering ved sekretariatet for Miljøpakken

Leder for Kontaktutvalget Jan Fredrik Lund orienterte om samarbeidet i Miljøpakken og trakk fram at samarbeidet er godt, og partene har fått til mye, bl.a. med å holde igjen veksten i personbiltrafikken gjennom bl.a. bompengeinstituttet.

Det er også mange utfordringer. Trafikken ligger nå ca. 5 % over det tre års glidende gjennomsnittet, men det har blitt en utflating og en god utvikling i det siste. Fremdrift og gjennomføringsevne er en utfordring. Det må fortsatt arbeides med det.

Bompengetakstene er høye sett opp mot gjeldende bompengeproposisjon, og det er ikke så mye mer å gå på her for å nå nullvekstmålet. Det blir viktig fremover hvordan bompengesiden utvikles og ses i sammenheng med andre virkemidler.

Sekretariatet ved Oddgeir Myklebust orienterte om status for gjeldende avtale, og viste bl.a. til at Hangarbrua, som er en viktig brikke i sykkelekspressvei øst, er på plass. Det pågår bygging av mange prosjekter, og dette påvirker fremkommeligheten.

I handlingsprogrammet er det lagt opp til å øke produksjonen betraktelig, og det er en utfordring. Det er et etterslep, og det er behov for bedre budsjettinnsnitt og periodisering.

Trafikken ligger 5,3 % over trafikkbildet i 2019. Byutredningen viser utfordringer fremover med stor trafikkvekst. Det er en positiv utvikling i avtaleområdet. Bl.a. viser RVU-tall nedgang i bilførerandel og økning i ønskede transportformer.

3. Tilbakemeldinger og innspill fra lokale parter

Fylkesvaraordfører Pål Eiden sa at fylkeskommunen er positiv til reforhandling. Det ble vist til uavklart innsigelse om Bussdepot i Trondheim øst.

Fylkeskommunen har levert innspill til sekretariatet med utgangspunkt i høringsinnspillet til byutredningen. Trøndelag har god utvikling i passasjertall i kollektivtransporten. Dette er resultat av dette samarbeidet, og det er avgjørende viktig for et godt kollektivtilbud. Samarbeidet med tog har vært en suksess.

Fylkeskommunen skal ha ut et nytt kollektivanbud fra 2029. Dette vil skje samtidig med reforhandlingene. I anbud i andre fylkeskommuner har kostnadene økt mye, og denne kostnadsutviklingen er en utfordring som fylkeskommunen er bekymret for hvordan de skal møte.

Forskriftskravet om nullutslippsbusser gir ikke direkte statlig kompensasjon, men er med i anbudet. Beredskap er også et tema som oftere kommer opp, og som kan utfordre om det er hensiktsmessig å bare ha nullutslippskjøretøy.

Fylkestinget har behandlet høringsinnspillet til byutredningene, og slutter seg til virkemiddelpakke 3 og 4 (med samordnet bruk av flere virkemidler), men uten at man låser seg til disse. Arealpolitikken må være med i helheten. Langsiktighet med tanke på kollektivdrift er viktig for fylkeskommunen. Det er et ønske om at staten er tydelig på hvordan ambisjonsnivået for kollektivtransport skal følges opp. Det ble vist til formulering i Nasjonal transportplan kap. 17.2. om videreføring av nivå på tilskudd, og det er ønske om en bekreftelse fra staten på at dette legges til grunn..

Innspillet ble oppsummert med at kollektivdrift og finansiering er viktig, og det er ønske om fortsatt utvikling i reisevekst. Det er behov for tydelighet i byvekstavtalen om Metrobuss, siden det ofte er diskusjoner rundt dette. Det er ønske om å fullføre prosjekter som er nevnt i avtalen, som Ila-Flakk, Byåstunnelen og Metrobusstraseer.

Byrådsleder i Trondheim kommune Kjetil Reinskou trakk fram at de er interessert i å forhandle om ny avtale. Det må ses på både positive og restriktive tiltak. Trondheim skal ta sin del av boligbyggingen som kommer. Det er vedtatt en kommuneplan som gir fortetting, og legger til rette for at flere kan reise kollektivt, sykle og gå. Dette er avgjørende bidrag i lengre perspektiv.

Arbeidsmarkedsregionen har utvidet seg stadig. Folk velger det som er mest praktisk når de skal reise. Kunnskapsgrunnlaget godt, og det er viktig å få lagt et rammeverk det er mulig å få forståelse for. Nullvekstmålet er legitimt, og gjelder plass/trengsel i tillegg til miljø. For å utvikle en god by og løse folks hverdagsreiser, må det også være restriktive tiltak. I tillegg er gående en viktig del av dette.

Det er trengsel i Midtbyen, og behov for å få reisene mer på kryss og tvers. Byåstunnelen blir viktig for bedre nedfart til Midtbyen også for syklende og gående.

Varaordfører i Stjørdal kommune Renate Trøan Bjørshol ga innspill både på vegne av Malvik og Stjørdal kommuner. Begge kommunene har også sendt skriftlige innspill. Bjørshol viste til betydelig pendling fra Malvik og Stjørdal (også innpendling), og det er behov for et godt kollektivtilbud. Det er befolkningsvekst i begge kommunene.

Malvik har ny firefeltsvei under bygging, og er dermed sårbar for endringer i bompengetakster. Når bompengeinnkrevingen er ferdig vil det kunne bli stor trafikkvekst hvis kollektivtilbudet ikke er bra nok. Man trenger effektive løsninger i hverdagen til folk hvis det innføres restriktive tiltak. Kommunen vil være sårbar for kilometerbaserte avgifter fordi det også vil ramme interne reiser i kommunen.

Det er viktig med knutepunktutvikling for begge kommunene. Prosjektet på Stjørdal er bra. For Malvik er det viktig at dette fortsetter i Hommelvik og Vikhammer. Kollektivløsninger internt i kommunene, innfartsparkering og tilrettelegging for sykling, gange og mikromobilitet inn mot knutepunktene er viktig, særlig for å komme til og fra toget. Takstsamarbeidet (sone A) er også viktig, og det er bra at toget er innlemmet. Det er behov for tilstrekkelig hyppighet på jernbanen og buss, og at det er tilstrekkelig antall stoppesteder. Midler til infrastrukturtiltak trengs fortsatt.

For Stjørdal er det viktig å utrede alternativ til videreføring av bomstasjon på Ranheim for å håndtere den økte trafikken på E6 øst. Kommunen ønsker at det vurderes andre former for veiprising.

Stjørdal mener at virkemiddelpakke 3 eller 4 bør være grunnlaget for videre arbeid. Nullvekstmålet må tilpasses spredtbygde kommuner slik at det blir praktisk gjennomførbare arbeidsreiser i hverdagen.

Ordfører i Orkland kommune Hanne Nyhus sa at avtalen er godt tatt imot lokalt. Kommunen er innlemmet i takstsone A, som har gitt gode resultater både til Trondheim og internt i kommunen. Mange pendler også inn til kommunen. Kommunen ønsker å fortsette samarbeidet, og skal i gang med arealplan/sentrumsplan som vil bidra til å legge til rette for kollektivtransport. Orkland er en stor og vidstrakt kommune, og utvikling av internt kollektivtilbud blir viktig.

Ordfører i Melhus kommune Einar Gimse-Syrstad trakk også frem positive erfaringer. Med forbehold er ordføreren positiv til å være med i reforhandlingene. Det har vært intern uenighet om infrastrukturelt tiltak, men kollektivsatsingen med buss og takstsamarbeidet har vært veldig positiv. Pendellinje mellom to store boligområder på hver side av Melhus sentrum, har vært positivt. For øvrige i kommunen er kollektivtilbudet begrenset, men togtilbudet har vært viktig. Det er ønske om å beholde alle togstopp på Trønderbanen. Dette er viktig for pendling. Pga. store avstander er potensialet for sykling og gange begrenset. Det er ønske om at hele Melhus kommune skal være i billettsonen A. Videre utvikling av kollektivknutepunkt på Melhus er viktig, og det må være attraktivt og enkelt å bruke.

Kommunen er ganske spredt bebodd. Det har vært en del fortetting i Melhus sentrum, men det bygges på dyrka jord og er ikke holdbart i framtida. Ute i distriktet er det dispensasjonssaker, der tilbakemelding fra statlige aktører er at det ikke er i tråd med nullvekstmålet og byvekstavtalen. Dette gir et unødvendig negativt fokus i området der det ikke er befolkningsgrunnlag for å bygge gang- og sykkelvei og utvikle kollektivtilbudet. Det er viktig med politisk legitimitet lokalt.

Ordfører i Skaun kommune Gunn Iversen Stokke viste til at Skaun er den minste kommunen, men har vokst mye. Det er behov for å få lagt til rette for sykling og gange og godt kollektivtilbud internt i kommunen. Kommunen ønsker også spredt boligbygging for å opprettholde landbruket. Det er målkonflikter mht. fortetting langs E39, der det er lite areal igjen, og kommunen får motforestillinger når de vil bygge andre steder. Det er ønske om å bygge mer for å ta ned bilbruk internt i kommunen, men pottene rekker ikke til. Klettkrysset er et problem, og det er behov for kollektivfelt. Kommunen er positiv til å være med videre i prosessen.

Statssekretær Vorren oppsummerte med at reforhandlingene er et forsøk på å gi mer forutsigbarhet. Det er viktig å få frem de positive sidene ved byvekstavtalen. Den har gitt et fantastisk løft, har bidratt til bokkvaliteter har blitt bedre, og mer forutsigbarhet i tilbudet. Det er viktig å få frem hva som hadde skjedd hvis vi ikke hadde hatt byvekstavtalen. Alternativet hadde vært mye tyngre bilinfrastruktur, som neppe er noe folk ønsker seg.

I tilbakemeldingene er alle positive til ny avtale, og det virker som at alle er opptatte av å få det til før lokalvalget i 2027.

Kommunene i dette samarbeidet har ulike utfordringer. Det er by, men også mer spredtbygde områder der bilen fortsatt vil ha en funksjon. Det er viktig å få kontroll på de store trafikkstrømmene inn mot og internt i Trondheim. Dette har avtalen bidratt til. Det er også positivitet rundt takstsamarbeidet. Staten skal også så langt det er mulig fremstå som en enhetlig aktør.

Ekspedisjonssjef Morten Wasstøl fremhevet ulikhetene i de lokale forholdene, og at noen av prinsippene for byutviklingen slår ulikt ut på de forskjellige stedene. Fortetting og transformasjon kan bety forskjellige ting på mindre steder kontra Trondheim, og det er behov for læring fra erfaringer og praksis på hva som fungerer og ikke. Når det gjelder dispensasjonssaker er det lite handlingsrom. Mindre justeringer av kommuneplanen kan være en bedre løsning, og ser departementet ser på hvordan dette kan gjøres mer effektivt.

Statssekretær Vorren avsluttet med å understreke at det er viktig med fremdrift i prosjektene og å få brukt pengene. Det vil også styrke legitimiteten når det kommer konkrete resultater. Dette er viktig både på plansiden og byggesiden.

4. Oppsummering og videre prosess ved Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen

Jan Fredrik Lund redegjorde for mulig videre prosess inn mot reforhandlingene. Statens vegvesen vil komme tilbake til dette i Kontaktutvalget i april. Det vil være en forberedende fase frem mot sommeren. Det må etableres en arbeidsgruppe inn mot april-møtet og gjennom hele prosessen. Det legges opp til 5-6 forhandlingsmøter fra juni og utover høsten, og forhandlingene kan være ferdig før jul. Deretter blir det lokalpolitisk behandling frem mot påske neste år, med påfølgende regjeringsbehandling. Det er et mål om signering før sommeren neste år, men dette er en relativt ambisiøs framdrift. Det er behov for ressurser og fullmakter for alle parter inn arbeidet.

5. Eventuelt

Fylkesvaraordfører Eiden viste til at Levanger kommune har sendt brev der de ønsker å få vurdert om de kan bli part i avtalen.

Statssekretær Vorren kommenterte at SD noterer seg dette.