



Dato: 19. juni 2026

Fra/til: Kl. 11-12

Referent: Mari Braaten Larssen

Møteleder: Jakob Vorren

Saksnr.: 25/5424

Til stede: Se vedlagte liste

Fraværende:

Kopi:

Byvekstavtalen for Trondheims-området - referat fra møte i politisk styringsgruppe 12.06.26

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

Statssekretær Jakob Vorren fra Samferdselsdepartementet ønsket velkommen til møtet. Det var ingen kommentarer til dagsorden eller saker til eventuelt.

Vorren viste til at statens forhandlingsmandat er fastsatt og sendt ut, og Statens vegvesen har invitert til oppstartsmøte for reforhandlingene. I mandatet er partene i dagens avtale invitert til reforhandlinger.

For regjeringen er det en hovedprioritet å utvikle byer med en enkel reisehverdag for folk og som skaper gode nabolag. Byvekstavtalene er nøkkelen til å styrke kollektivtilbudet, få renere luft og trygge sykkelveier.

Trondheim var den første byen som staten inngikk bymiljøavtale med i 2016. Partene er godt kjent med hvordan dette fungerer, og fordelene ved avtalene. Gjennom dette samarbeidet er det finansiert og gjennomført mange tiltak som har gjort det enklere å reise kollektivt, sykle og gå. Det har vært et investeringsløft med Metrobussutbyggingen. Hovedsykkelveinettet er under utbygging, og det var en milepæl da Hangarbrua åpnet i fjor. Kollektivtilbudet er blitt bedre og billigere. Byvekstsamarbeidet gir resultater.

Samtidig har partene en felles interesse av å intensivere innsatsen for å nå nullvekstmålet fremover. I en tid der det er økt behov for innsats i andre sektorer som forsvar og helse, holder regjeringen fast ved den økonomiske rammen til byområdene fra Nasjonal transportplan inn i reforhandlinger av byvekstavtalene. Dette er en sterk prioritering av byene fra regjeringen.

For Trondheims-området innebærer dette en gjennomsnittlig årlig ramme i den nye avtalen på 1 204 mill. kr. Innenfor denne rammen skal staten forhandle med lokale parter om en virkemiddelpakke som skal gjøre det mulig å nå nullvekstmålet.

Med denne rammen står staten fast ved det statlige bidraget til Metrobussen. For mindre investeringer har det vært et etterslep i gjeldende avtale, og dette er lagt inn i rammen for reforhandlet avtale. Videre er tatt høyde for å gjøre ferdig de stasjonstiltakene som er beskrevet i dagens avtale. Ut over dette er det lagt til grunn samme tilskuddsnivå som i gjeldende avtale. I tillegg er fylkeskommunenes frie inntekter økt gjentatte ganger, sist i RNB-forliket, som er begrunnet med å styrke det lokale kollektivtilbudet. Det blir innført en forenklet tilskuddsstruktur for byvekstavgiftene, som gir økt lokalt handlingsrom i prioriteringene.

Nullvekstmålet videreføres som i dag, og skal legges til grunn i reforhandlingene og den nye avtalen. Med dette målet ønsker vi å dempe de negative konsekvensene av biltrafikk, samtidig som vi legger til rette for en enklere reisehverdag med gode alternativer til bilen. En effektiv arealbruk vil bidra til å redusere transportbehovet.

Når en større del av persontransporten skjer med kollektivtransport, sykling og gange, vil det kunne gi bedre fremkommelighet i veinettet for nærings- og nyttepersoner og for personer som av ulike årsaker har behov for å bruke bil.

Selv om nullvekstmålet gjelder generelt for hele avtaleområdet, måles ikke personbiltrafikken i de geografiske ytterkantene hvor kollektivtransporten har lavere frekvens eller dekning. Personbiltrafikken måles i og nær de største tettstedene innenfor avtaleområdet. Dette er et etablert prinsipp som videreføres fra dagens avtale.

Disse målingene fanger særlig opp de store trafikkstrømmene i sentrale områder og på viktige innfartsårer. Det er her biltrafikken har de største negative konsekvensene, og det er også her grunnlaget for å utvikle kollektivtilbudet og tilrettelegge for syklende og gående er størst.

Trafikkutviklingen i kommunene med stor ut- og innpendling særlig til Trondheim, vil ha innvirkning på måloppnåelsen. I de ytre og spredtbygde delene av avtaleområdet der det ikke planlegges for befolkningsvekst, vil bilen fortsatt være et viktig transportmiddel. Dette utgjør en marginal del av den samlede trafikken, og vil ikke påvirke måloppnåelsen i særlig grad slik vi ser det.

For å nå nullvekstmålet trenger vi en tilpasset og treffsikker virkemiddelbruk innenfor avtaleområdet. Den må være basert på vurderinger av hvor utfordringene og måloppnåelsen er størst.

Staten vil ha tettere oppfølging av måloppnåelsen i den nye avtalen. Nullvekstmålet skal både nås innen utgangen av 2029 som er siste år i gjeldende byvekstavgift, og i løpet av den nye avtaleperioden som går frem til 2036. Partene skal til enhver tid kunne sannsynliggjøre at målet nås i løpet av avtaleperioden, og også vise hvordan tiltak

innenfor eget ansvarsområde vil bidra til dette. Partenes ansvar for at nullvekstmålet skal kunne nås, skal fremgå tydelig av avtalen.

Byindeksen er metoden som brukes for å følge måloppnåelsen. Den viser utviklingen i personbiltrafikken innenfor byområdet. Det har vært litt usikkerhet knyttet til beregningen av byindeksen, særlig i Trondheims-området. Det tas nå i bruk en forbedret byindeksmetode med mindre usikkerhet, som gir mer tidsnære målinger og et mer presist, robust og sammenlignbart grunnlag for å følge utviklingen i personbiltrafikken.

I de nye avtalene blir det økt handlingsrom, som innebærer at de lokale partene får en større del av ansvaret for å nå nullvekstmålet. Avtalen skal inneholde en oversikt over virkemidler, prosjekter og tiltak som partene skal gjennomføre i avtaleperioden for å nå målet.

Byutredningen er det faglige grunnlaget for prioriteringer av tiltak og virkemidler i reforhandlingene. Bompenger, arealbruk og parkering er trukket frem som spesielt viktige virkemidler for å nå nullvekstmålet sammen med videre satsing på kollektiv, sykkel og gange. For å sikre måloppnåelse vil det fremover være behov for å forsterke særlig de restriktive virkemidlene samt tiltak for kollektivtransport.

Det er lokale myndigheter som rår over de restriktive virkemidlene som har størst effekt på nullvekstmålet. Derfor har lokale myndigheter et særlig ansvar for å legge til rette for å nødvendig styrke disse. Staten må følge opp med sine virkemidler, som i stor grad er knyttet til bevilgninger til kollektiv, sykkel og gange.

For å nå nullvekstmålet forventer staten at de lokale partene også bidrar med midler til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtiltak, og aktivt bruker handlingsrommet for virkemidlene dere har ansvaret for, særlig bompenger, arealutvikling og parkeringsregulering.

Bompengepakken vil være en del av byvekstavtalen som i dag. Staten forventer at nullvekstmålet legges til grunn for ny revidert bompengepakke, og at dette konkretiseres i avtalen.

Det må legges vekt på å sikre mer realistisk budsjettering og å unngå mindreforbruk. Dette arbeidet må forsterkes. Pengene som bevilges, må settes i arbeid.

Prioritering av statlige midler til store prosjekter på riksvei og jernbane i avtaleområdet blir besluttet gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene. Statlige midler til store prosjekter er ikke en del av byvekstavtalen og skal ikke forhandles om.

Det er lagt opp til en ambisiøs fremdriftsplan for reforhandlingene. Dette forutsetter at alle partene setter av ressurser og bidrar konstruktivt i det videre arbeidet.

Statssekretær Martin Østtveit-Moe fra Kommunal- og distriktsdepartementet hadde ikke anledning til å delta i møtet, men et forhåndsinnspilt innlegg ble vist. Østtveit-

Moe understreket at byvekstavtalene er et sentralt virkemiddel for å utvikle attraktive og bærekraftige byer. Avtalene skal bidra til å nå nullvekstmålet, sikre god hverdagsmobilitet og redusere støy og luftforurensning. Regjeringen ønsker at de nye avtalene i større grad skal være en arena for bolig- og byutvikling i storbyområder med høy befolkningsvekst. Derfor vektlegges fortetting, transformasjon og effektiv arealbruk, slik at begrensede arealer utnyttes bedre og det skapes gode byrom og nabolag. Kommuner og fylkeskommuner beholder ansvaret for arealplanlegging, men avtalene skal tydeliggjøre hvordan partene sammen legger til rette for en arealpolitikk som støtter nullvekstmålet. De skal også inneholde konkrete tiltak og planer for oppfølging, som igjen skal gi føringer for revisjoner av kommuneplanens arealdel.

Blant tiltakene er forventninger om bruk av nye verktøy i plan- og bygningsloven, som hensynssoner med krav om grunneierfinansiering og områdeutviklingsstrategier som kan erstatte områderegulering. Målet er å stimulere til effektive og kvalitetsmessig gode prosjekter, samtidig som næringslivet får større forutsigbarhet. Østtveit-Moe viser til at hoveddelen 130.000 boligene vi skal igangsette vil komme i storbyområdene, og at disse må plasseres slik at de bygger opp under nullvekstmålet. Gjenbruk av eksisterende bygg trekkes fram som et viktig grep for å redusere klimafotavtrykk og ta vare på historiske kvaliteter. Vi forventer at nye virkemidler tas i bruk i minst ett område i hver byregion, og Statsforvalterne vil følge dette opp i forhandlingene.

En forbedret arealindikator innføres også, basert på andelen nye boliger og arbeidsplasser i områder med gode muligheter for gange, sykkel og kollektiv. Dette skal gjøre det enklere å følge utviklingen og sikre at arealpolitikken understøtter nullvekstmålet. Østtveit-Moe avsluttet med å uttrykke forventning om at samarbeidet i de nye byvekstavtalene vil bidra til bedre byer med flere gode boliger.

2. Orientering om reforhandlingene ved Statens vegvesen

Leder av Kontaktutvalget Jan Fredrik Lund orienterte om at det er god dialog mellom partene. Det er satt opp en plan for forhandlingene med oppstartsmøte 12. juni. Det kan også være aktuelt med et ekstra møte før sommeren. Det er lagt opp til fem møter ilt. høsten, omtrent månedlig. Utgangspunktet er å komme i mål med forhandlingene før jul. En arbeidsgruppe skal gi faglig grunnlag til forhandlingsutvalget. Mandatet med de økonomiske rammene er offentlig, og viser alle avklaringene som skal gjøres. Det er en del utfordringer, bl.a. må mindreforbruket reduseres. Det må håndteres i en ny byvekstavgift.

3. Lokale parter forventninger til reforhandlingene

Fylkesvaraordfører i Trøndelag fylkeskommune Pål Eiden viste til innspill fra forrige møte i mars. Byutredningen er kunnskapsgrunnlaget, og fylkeskommunenes høringsinnspill blir deres utgangspunkt.

Det er god passasjervekst på buss. Samtidig er kostnadsutviklingen krevende, og dekkes ikke tilstrekkelig av de økte overføringene. Langsiktig og forutsigbarhet for drift av kollektiv er svært viktig. Det er krevende når Stortinget fokuserer på pris og gir det stor plass. Det er mange andre elementer som også inngår i et godt kollektivtilbud.

Fylkeskommunen vil ta med seg videreføring av prosjekter i inneværende avtale, som Byåstunnen og Ila-Flakk, inn i forhandlingene. Det har vært politisk behandling av depotkapasitet, som viser at kostnadene blir betydelig høyere, og konseptvalg for Ila-Flakk.

Mandat skal behandles i fylkesutvalget 23. juni.

Staten har et tydeligere mandat for reforhandlingene. Dette er i utgangspunktet bra, men det ble understreket at mye av dette er svært politisk krevende områder, som sannsynligvis krever forankring på tvers av politiske skillelinjer.

Til mandatets punkt 7 om sanksjoner kommenterte Eiden at staten bygger vei som påvirker muligheten til å nå nullvekstmålet.

Videre vil fylkeskommunen ha synspunkter inn i forhandlingene på nullpunkt for kollektiv. Metrobusstraseer og tydelighet på hva det er, er også viktig. Det er hensiktsmessig at mandatet er tydelig på denne bruken av midler.

Byrådsleder i Trondheim kommune Kjetil Reinskou la vekt på at det overordnede målet ikke handler om å gjøre det vanskeligere for de som kjører bil, men å gjøre ting enklere når byen skal utvikles. Statens mandat gir rom for å tenke mer helhetlig når man gir større ansvar lokalt.

Trondheim kommune er spesielt opptatt av Lade-Nyhavna, Sluppen og Tempe. Det nye arealverktøyet som er omtalt i mandatet er et godt virkemiddel, som vil kunne bidra til raskere boligbygging.

Gange blir tydelig trukket frem i mandatet. Folk bruker ulike transportformer, og befolkningen vil i større grad "shoppe" reisemåter. Det legges det godt til rette for. Det er også viktig for omdømmet å vise hva man får til for gående.

Avtalen må legge til rette for et bedre og smidigere samarbeid i Miljøpakken. Midlene er viktig for å utvikle Trondheim og omegn, men det forplikter også. Det er en pisk og en gulrot, og alle partene må ta med seg begge aspektene. Det som er lagt frem i mandatet om bedre tellemåter gir bedre verktøy for å være konkret på tiltakene. De som ønsker å være med i avtalen, bør være enda spissere på å sette i gang tiltak i ny avtaleperiode som gir den ønskede effekten. Det er en stor fordel med godt samarbeid med omegnskommunene.

Det er utfordringer med fremdrift i prosjekter. Når en del innsigelser til kommuneplanens arealdel blir landet, vil det kunne ha en «ketchup-effekt».

Mandatet fra Trondheim kommune er klart, og det har bred politisk forankring.

Varaordfører i Stjørdal kommune Renate Trøan Bjørshol orienterte om at kommunestyret vil behandle sitt mandat senere i juni, men kommunestyret har tatt stilling til relevante saker, særlig da byutredningen ble behandlet.

Stjørdal er opptatt av god tilgang på billig kollektivtransport. Det er stor pendling både inn og ut av kommunen, og for å nå nullvekstmålet bør flest mulig over på kollektivt. Samtidig har kommunen spredt bosetting og store avstander. Kollektivtransport internt i kommunen er derfor viktig, samt infrastruktur som gjør det mulig å komme seg over til kollektivtransport fra togstasjoner og busstopp. Takstsamarbeid har vært en stor suksessfaktor, og blir veldig viktig fremover. Tilstrekkelig hyppighet for avganger er viktig, og også nok stoppesteder for buss og tog for å få folk over på disse transportformene fra innfartsparkeringene.

Kommunestyret ønsker at det vurderes alternativer for å videreføre bomstasjonen på Ranheim for å håndtere økt trafikk på E6 øst.

Oppfølging av nullvekstmålet må tilpasses kommuner med store avstander og spredt bosetting, slik at tiltakene blir praktisk gjennomførbare og gir effekt.

Videre viste Bjørshol til at det er godt forhandlingsklima. Partene har en vei å gå i å gjennomføre prosjektene sine, og det er behov for mer realistiske fremdriftsplaner.

Ordfører i Orkland kommune Hanne Nyhus la vekt på betydningen av kollektivtilbudet. Pris og tilgjengelighet har størst effekt. Det er store pendlerstrømmer både til og fra Trondheim.

Det er behov for å differensiere mellom Trondheim og omegnskommunene, særlig på restriksjoner som parkering. Mange har behov for å reise med bil inn til regionsenteret fordi kollektivtilbudet er fraværende, og alternativet er å kjøre inn til Trondheim. Det bør derfor ikke være sjablongmessige restriksjoner.

Det er behov for å se på gjennomføringskraften i prosjektene.

Mandatet er ikke behandlet lokalt ennå. Det skjer neste uke. Det er litt uro i ytterkantene av kommunen der man ikke har kollektivtilbud. Det er en bekymring for at de får nedsiden, mens oppsiden bare kommer sentralt.

Ordfører i Melhus kommune Einar Gimse-Syrstad orienterte om at mandatet skal behandles neste uke.

Det er en spenning mellom senter og periferi, og den er sterk i Melhus. Bygdene i utkantene merker nedsidene, og får ikke ta del i fordelene fra Miljøpakken. Hvis antall parkeringsplasser skal begrenses rundt kollektivknutepunkter, er det en utfordring for de som kommer fra steder utenfor Melhus sentrum og skal ta toget videre. Det må være rom for at det er mangfoldige kommuner.

Kollektivtilbudet er det viktigste for Melhus. I ytre deler av kommunen er takstsamarbeidet på jernbanen viktig fordi det ikke er annet kollektivtilbud. Melhus har en av de største pendlerstrømmene i Trøndelag til og fra Trondheim. Det er behov for et godt kollektivtilbud som fanger opp denne strømmen.

Forventningene i mandatet som gjelder arealpolitikk, vil stimulere for mest mulig sykkel og gange inn mot kollektivtilbudet. Samtidig har staten forventninger på andre områder som setter noen begrensninger for en slik arealpolitikk. I Melhus er det begrensninger pga. dyrket jord, kvikkleire, varig vernet vassdrag og E6 gjennom sentrum. Det gjør det krevende å få til fortetting. Alternative områder utenfor sentrum blir krevende ift. nullvekstmålet.

Varaordfører i Malvik kommune Iren Aina Bastholm orienterte om at mandatet er vedtatt lokalt. Det er bl.a. lagt til grunn at det må forhandles om samme avtaleområde som i dag. Det skal prioriteres tiltak som styrker bo- og arbeidsmarkedsregionen. Innfartsparkering er viktig for å få flere over på kollektivt, og man må kunne kjøre til et kollektivknutepunkt og parkere der. Utvikling av Trønderbanen og fire tog i timen må prioriteres. Det må jobbes med midler til bestillingstransport for å gi god mobilitet for alle.

Varaordfører i Skaun kommune David Sørli Nielsen trakk frem at det er et godt og tydelig utgangspunkt i statens mandat, og det er lagt opp til lokale tilpasninger. Det er behov for litt andre virkemidler for å få måloppnåelse i Skaun enn i Trondheim. Skaun ønsker å være med på å påvirke hvordan indikatorene skal brukes på Skaun, f.eks. på areal. Kommunen har mange av de samme utfordringene som Melhus med dyrket mark og leire rundt sentrum.

Kommunen har behandlet mandat. Det vil være fokus på utbygging av gang- og sykkelvei. Mange steder er det ikke alternativer til bilen. Det er bekymring for at noen av tiltakene på kollektiv som taktsone og bestillingstransport skal forsvinne. Det kommer nye anbud etter hvert, og det blir dyrere enn i dag.

Statssekretær Vorren oppsummerte med at møtet har vist en positivitet både fra fylkeskommunene og kommunene. Alle ser fordeler og utbytte ved å delta i byvekstavtalen. Mange av temaene som er tatt opp, vil bli en del av forhandlingene som Statens vegvesen skal lede.

Nullvekstmålet er førende, og det er et ufravikelig krav at det skal nås. Det er et godt mål som er enkelt å forholde seg til. Det ligger muligheter i at tilskuddsstrukturen forenkles og mer av ansvaret for å innrette tiltakene for å nå nullvekstmålet legges til lokale parter. Alle har vært innom kollektiv og hvor viktig det er. Det harmonerer med den større dreiningen i transportpolitikken til å ta vare på det vi har. Det må også omfatte drift av kollektivtilbudet. Flere har nevnt gående og syklende. Summen av disse tiltakene skal bidra til at vi når nullvekstmålet og får til gode byer og kommuner.

Fagdirektør Tore Leite fra Kommunal- og distriktsdepartementet oppsummerte med at innspillene i møtet hadde vært nyttig, både om gjennomføring av plan og nye

virkemidler i plan- og bygningsloven, og det som gjelder interesseavveininger og arealkonflikter som alltid er krevende.

4. Eventuelt

Ingen saker