



MØTEREFERAT

Til stede:

Vår dato: 13.10.22

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Roar Aas, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Stine Estenstad, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Henning Hårstad, Trondheim kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen
Møtetidspunkt: 7. oktober 2022

Agenda

51/22 Handlingsprogram 2023-2026 (Sek)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møte 23. september 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Sak 51/22 Forslag til handlingsprogram 2023-2026 (Sek)

Øystein Røkke gikk gjennom hovedpunktene i forslaget til HP og videre prosess.

Konrad Pütz orienterte om notat fra Trfk:

- *Reduserer innspill til ekstra midler til drift kollektiv*
- *Mobilitetspakken er ikke et FoU-prosjekt, men et tiltak for å bidra til å nå nullvekstmålet. Her kan vi gjøre en detaljplanlegging som grunnlag for at PR kan ta videre beslutning*
- *For lading metrobuss er prosjektutvikling gjennomført av AtB, nå kan tiltaket detaljplanlegges. Kan også legges fram for PR som tar stilling til prosjektet.*

Kjetil Strand orienterte om Statsbudsjettets betydning for Miljøpakken:

- *Vi har stort sett fått gjennomslag for de beløpene vi har meldt inn.*
- *De 100 mill. til metrobuss som ble trukket inn i RNB, er nå på plass igjen.*
- *Er mer utfordrende at vi har fått 100 mill. mindre enn det vi har meldt inn til programområde riksveg. Det kan gå ut over realisering av sykkel på riksvegnettet. Sjekk ut dette internt i SVV.*
- *Departementet har varslet et arbeid hvor de vil gå gjennom tilskuddsordningene til bypakken for å forenkle de ordningene.*

Kontaktutvalget bes avklare om forslag til handlingsprogram 2023-26 er klart for å sendes videre til politisk behandling. Det inkluderer å avklare hvilke prosjekter alle partene er enige om (jf. prosjekter i hvit tabell).

Om prosessen

Første år i handlingsprogram 2023-26 er årsbudsjettet for 2023. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2024 og årsbudsjett 2024. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene.

Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene. Kontaktutvalget behandlet føringene for arbeidet i sak 08/22. Føringene går også fram av utkast til handlingsprogram. Føringene omfatter:

- *Prioritering og porteføljestyring*
- *Prosjektkrav*
- *Rammeavsetninger*
- *Sekkeposter og prosjektpakker*
- *Samordning*
- *Bindinger*

Det erkjennes at det er en krevende oppgave å utarbeide årsbudsjett og handlingsprogram samtidig, og at dette stiller store krav til overholdelse av tidsfrister og kvalitet på innspill.

Flere av partene har dessverre ikke klart å levere et tilfredsstillende innspill innen avtalt frist, og sekretariatet har brukt uhensiktsmessig mye tid på avklaring av innspill og kvalitetssikring av

dokumentasjon. Dette går på bekostning av muligheten for å drive kvalitetssikring og overordnet kostnadskontroll.

Alle prosjekter som er spilt inn fra partene er med i utkastet til handlingsprogrammet, enten i hovedtabellene eller i hvite tabeller. Prosjektene i hvite tabeller er prosjekter uten omforent tilslutning etter programrådets behandling 22. september. Kontaktutvalget må ta stilling til hvilke prosjekter som skal inn i HP 2023-26.

Økonomiske rammer

Det legges til grunn årlige inntekter i perioden 2023-2026 på mellom 1,7 - 2,0 mrd. kroner. Enkelte inntektskilder gis som en årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift, kommunal momskompensasjon og renteinntekter avhenger av faktisk fremdrift. For bominntektene legges det til grunn et estimat på innkreving fra bompunktene.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden, har Miljøpakken en kapitalbeholdning (hovedsakelig bompenger) på vel 350 mill. kr og en forventet beholdning på 785 mill. kr ved utgangen av 2026. Det betyr at kostnadene isolert er mindre enn inntektene i perioden. For årene 2024-2026 er innspillene lavere enn det som er lagt til grunn i de veiledende ramme. Årsaken til dette ligger blant annet i at det som hovedregel settes av midler kun til gjennomføring av én prosjektfase i handlingsprogrammet, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før ytterligere bevilgning gis. Dette kan skje løpende gjennom budsjettåret med bakgrunn i behandling i programrådet eller Kontaktutvalget.

Av større prosjekt nevnes fullføring av Nydalsbrua og fv. 704 Tanem – Tulluan i perioden. Blant kollektivprosjekt nevnes utbyggingen av Trondheim S og ombygging av Innherredsveien og Kongens gate/Nordre Ilevollen for Metrobuss. Hovedsykkelruten mellom Gildheim og Lilleby forventes bygd i perioden. Det er ellers relativt store rammeavsetninger til sykkel, kollektiv, trafikkikkerhet og støy som vil fordeles på prosjekt i senere revisjoner av handlingsprogrammet.

Prosjekter i 2024-2026

Det er relativt lite prosjekter som har kommet langt nok i planlegging for avsetning av midler etter 2023. De viktigste er:

- *Nydalsbrua*
- *Tanem – Tulluan*
- *Trondheim S*
- *Metrobussprosjekt i Innherredsvegen, Kongens gate og Nordre Ilevollen*
- *Tre delstrekninger på hovedsykkelveg mellom Gildheim og Lilleby, gang og sykkelveg Reppe-Være*
- *Tiltak mot støy i Utleirvegen mellom Steindalsvegen-Blaklivegen vest*

Innspill til statsbudsjett 2024 må være vedtatt i dette handlingsprogrammet.

T2

Tertialrapporten for andre tertial 2022 er under arbeid. Prognose for mindreforbruk ihht. tidligere vedtatte budsjetter er pt. på 800 mill. kr. Erfaringsmessig blir mindreforbruket enda høyere ved

årets utgang. Selv om det årlige mindreforbruket er på vei ned sammenlignet med tidligere år, så viser dette at partene har for optimistiske forventninger til egen produksjon og at årsbudsjettene binder opp mer midler enn omsetningen gjennom året.

Sekretariatets vurdering

Sekretariatets anbefaling er at det settes en øvre budsjetttramme på 1750 mill. kr for 2023. Og at summen for handlingsprogramperioden 2023-2026 blir i henhold til veiledende inntektsramme på 7809 mill. kr.

Det er mottatt innspill på prosjekter på totalt 2087 mill. kr i 2023. Dette er vel 330 mill. kr over det vi forventer å få av inntekter i 2023. Summen av innspill hvor partene er omforent er på 1966 mill. kr, mens det ikke er felles enighet om innspill til en sum av 121 mill. kr.

Det er flere mulige måter å løse dette på:

- *Kutte i antall foreslåtte prosjekter*
- *Bruke av kapitalbeholdningen*
- *Låneopptak*

Kutt: Sekretariatet mener det bør vurderes kutt i antall foreslåtte prosjekter. Vi bør i større grad enn før prioritere å gjennomføre de viktigste prosjektene. Bare for å illustrere, og ikke forskuttere diskusjonen i kontaktutvalget, så vil det å kutte ut eller forskyve alle prosjektene i hvite tabeller, bety et kutt på 121 mill. kr i 2023 og ca. 306 mill. kr i handlingsprogramperioden.

En annen grunn til å kutte i antall prosjekter, er den usikre økonomiske situasjonen med svært høy kostnadsvekst for tiden. Den høye kostnadsveksten vil ikke bli tilsvarende kompensert på inntektssiden, det vil i praksis bety at færre tiltak vil bli gjennomført. Dette er en risiko som ikke er tilstrekkelig hensyntatt i handlingsprogrammet. For eksempel vil en kostnadsvekst på 5% utover det som kompenseres på inntektssiden, gi en årlig merkostnad på vel 100 mill. kr.

En tredje grunn til at det bør vurderes å kutte noen tiltak, er det årlige etterslepet på gjennomføring av prosjekter i Miljøpakken (jf. prognose for mindreforbruk i T2) Er det realisme i at partene klarer å gjennomføre alle de foreslåtte prosjektene i 2023?

Sekretariatet mener altså at det er flere grunner til å vurdere kutt i antall foreslåtte prosjekter. Det må selvsagt avveies mot den faktiske evnen til å gjennomføre gode prosjekter.

Bruk av kapitalbeholdningen: En annen mulighet er at dette kan dekkes inn gjennom å benytte hele kapitalbeholdning (udisponerte midler) på 350 mill. kr fra tidligere år som omtalt over. Det vil i praksis bety at vi vil være på marginen for å måtte foreta låneopptak av bompenger.

Låneopptak: Miljøpakken har en mulighet til å ta opp lån. Dette setter noen begrensninger, blant annet vil det ikke være anledning til å finansiere driftstilskudd til kollektivtrafikken med lånefinansierte bompenger. Driftstilskuddet til kollektivtrafikken må dermed finansieres av belønningsmidler, og da vil rammen av belønningsmidler sette en begrensning for andre tiltak hvor belønningsmidler er eneste tilgjengelige finansieringskilde.

Behandling

Programrådet behandlet saken 22. september og legger her frem de prosjektene som staten, fylkeskommunen og aktuell kommune er enige om å prioritere i Handlingsprogram 2023 – 2026. I tillegg legges det fram hvite tabeller med prosjekter det ikke ble oppnådd enighet om i programrådets behandling.

Etter behandling i Kontaktutvalget oversendes forslaget, sammen med hvit tabell (prosjekter uten omforent tilslutning), til lokalpolitisk behandling og behandling i de tre statlige etatene i løpet av året. Vedtakene vil deretter bli drøftet i et samordningsmøte i januar/februar, og de forslagene som har felles tilslutning fra alle parter tas inn i handlingsprogrammet.

De politiske vedtakene bør inneholde en delegert fullmakt til ordfører/fylkesordfører for eventuell avklaring av de forslagene det ikke er enighet om.

Innledende kommentarer:

- Tk har vært kritisk til mobilitetspakken. Hva skal pengene brukes til? Ikke imot gode mobilitetsløsninger, men ønsker mer kunnskap om hva dette skal være.
- Vi må få på plass dette med lading for at de lange metrobussene skal kunne være elektriske. Må avklares i god tid før anbudet skal gå ut. Må ha en større diskusjon hvis vi skal begynne å kjøre mindre busser, for det er det ikke nok sjåførere til. Det er viktig at vi får testet ut dette her oppe mht. det klimatiske.
- Mobilitetsprosjektet er ikke et utviklingsprosjekt. Vi har handlingsplikt siden vi ikke når nullvekstmålet. Vi må gjøre som de gjør i Kolumbus. Det handler om å komme i gang.

Gjennomgang av prosjekter i hvite tabeller:

- Veiter i Midtbyen: Trondheim kommune trekker prosjektet. Kan bli et innspill senere hvor MP kan være med å delfinansiere prosjektet.
- Sveberg-Hommelvik: Malvik kommune trekker prosjektet i denne omgang.
 - Staten mener prosjektet kan være bra, men trenger mer kunnskap om det. Det gjelder også kostnadsdeling med private utbyggere.
 - Fylkeskommunen påpeker at dette prosjektet sammen med prosjektet Homla bru, ligger langt over Malviks ramme i byvekstavtalen. For regionen er det et godt tiltak.
 - Malvik kommune mener prosjektet er bra og at det kan være et tema i reforhandlingene.
- Berg-Høstadkorsen:
 - Staten mener vi kan få mer nytte av å prioritere mer sentrale prosjekt.
 - Trondheim kommune påpeker at dette er skolevei (Rye-Spongdal). Det er den manglende biten for å få et sammenhengende g/s-nett. Neste skritt vil være sykkeltrase fra Spongdal og over Brå bru. Så prosjektet er viktig for å få et sammenhengende g/s-nett rundt Byneset.
 - Fylkeskommunen mener vi må se på antall brukere som kan være høyere andre plasser.
 - Statsforvalteren påpeker at ved uenighet så vil prosjektet følge med på hvit liste til politisk behandling. Staten er usikre på måloppnåelse og på om det er riktig å prioritere dette prosjektet sett opp mot andre prosjekter. Vi må også komme oss ned på en mer realistisk kostnadsramme.
 - Fylkeskommunen. Vi er enige om at dette prosjektet må ses opp mot andre prosjekter. Men viser til at MP sliter med etterslep. Fins det bedre prosjekter som er klare til bygging? Eller utsetter vi et prosjekt som er klart for bygging? Har tid til å gjøre en jobb hvis prosjektet står i hvit tabell.
 - Trondheim kommune: Har 800 mill. i etterslep. Vi kan bli flinkere til å periodisere på rett år. Alle må spørre seg om sine prosjekter er realistisk å få gjennomført i 2023. Vil være uheldig å kutte dette prosjektet som binder to andre eksisterende g/s-strekninger sammen.

- Statsforvalter: Hva skal vi bruke penger på? Et av de store prosjektene er fremkommelighet for metrobusser/gateprosjektene. For prosjektet i Elgeseter gate er det foreslått kroner null. Er det riktig? Tilsvarende i OT. Hva er begrunnelsen for det?
 - Fylkeskommunen: Status i Elgeseter gate mht. ansvar, var ikke avklart på innspills-tidspunktet. Åpenbart behov for ressurser både i 2023 og 24. Foreslår planmidler 5 og 4 mill. ihv. 2023 og 24.
 - Stjørdal kommune: Det er ikke uvanlig å kjøre med litt risiko. Hvis vi planlegger å bruke kun årsramma, er vi garantert å komme under. Trenger å komme oss bort fra at vi ligger bak skjema.
 - Per Morten: da blir prosjektet stående på hvit tabell.
- Homla bru:
 - Fylkeskommunen er ikke omforent mht. styringsmålet på 110 mill. Vi har ikke behov for å skifte ut brua, men g/s- løsningen er ikke tilfredsstillende. Kan slutte oss til en g/s-løsning, men det betyr en lavere styringsramme enn 110 mill.
 - Malvik kommune foreslår et prosjekt med en styringsramme på 45 mill. kr. Forslag om å bruke 6 mill. kr på planlegging i 2023 står.
- Kongens gate midlertidige tiltak:
 - Det jobbes med å få en enighet mht. løsning i Kongens gate.
 - Statens vegvesen påpeker at MP ligger på etterskudd med gateprosjektene og at det er viktig å komme i gang. Dette prosjektet handler om vedlikehold og det bør være vegeier sitt ansvar. Foreslår å stryke prosjektet og at det jobbes med å finne en enighet om løsning i Kongens gate. Uheldig å bruke mye penger på vedlikehold nå, når vi snart skal grave opp gate igjen.
 - Fylkeskommunen mener også det er viktig å komme i gang med gateprosjektet. Det er ikke enkelt når vi eier gata og noen andre infrastrukturen som går på skinner. Bør kunne sette av noe midler gjennom MP for å håndtere det verste.
 - Statsforvalteren: Handlingsprogrammet skal sendes til behandling hos partene. På den tiden forutsettes at man har kommet fram til enighet i Kongens gate. Da bør det ikke være noen grunn til å ha med dette prosjektet på en kanskje-liste.
 - Det inspirerer ikke til rask fremdrift å sette av penger til midler til midlertidige tiltak.
 - Fylkeskommunen foreslår at prosjektet blir stående på hvit liste.
- Modernisering av Gråkallbanen:
 - Statsforvalteren: Vi har diskutert MPs rolle opp mot trikken i flere runder. Det ligger en avtale tilbake i tid der Tk og Trfk har fordelt ansvar. Nærmer oss et punkt hvor vi må diskutere om hvilken rolle trikken skal ha i vårt metrosystem og hvor stor del av finansieringen MP skal ta. Etterlyser et nullpunkt som vi har for buss. Mens vi venter på avklaringer, dukker det stadig opp enkeltsaker som denne. Dette er et prosjekt av administrativ karakter som vi mener partene må ta selv.
 - Fylkeskommunen: Skjønner ikke dette da denne diskusjonen er avklart. Områdene som trikken går i, spesielt Uгла-området, har ikke noe annet godt alternativ. Det er avklart for lenge siden at trikken skal bestå. Det vi diskuterer nå er å kjøpe nytt trikkemateriell. Trikken er en del av metrosystemet i Trondheim.
 - Statsforvalteren: Ser at det er ambisiøse planer for Gråkallbanen også i innspillene til langsiktig tiltaksplan. Må avklares hva som er MPs ansvar mht. drift og vedlikehold. Ønsker en prinsipiell sak før man bruker penger på nye prosjekter.
 - Trondheim kommune: Gråkallbanen er viktig og må fornyes. Oppfatter at disse midlene skal brukes til å planlegge videreutvikling.
 - Statsforvalteren: Presisere hva disse pengene skal brukes på. Så kan beløpet stå.
 - Jernbanedirektoratet: Ber om at man kommer tilbake til KU med sak om hva som ligger i dette.
 - Statsforvalteren: Har vært kritisk til om det er riktig at MP sine midler skal brukes som beskrevet. Det må avklares hva som er MP sin rolle. Grensesnittene er uklare. Ber om å få opp sak for KU. Vi kan ikke diskutere trikken bare gjennom å bevilge disse midlene.

- Fylkeskommunen: Saken skal tilbake til KU. Viktig at vi er enige om at Gråkallbanen er en del av kollektivsystemet i Trondheim. Krevende å finne en langsiktig løsning med mange aktører involvert. Både fylkestinget og bystyret har vedtatt at Gråkallbanen skal bestå. Det er i tråd med byvekstavtalens intensjon at dette blir videreført og at det settes av noe midler for å finne fremtidsrettede løsninger.
- Trondheim kommune: Det ligger i dette prosjektet å finne driftsform og langsiktige løsninger.
- Lading Metrobuss:
 - Statens vegvesen: Har betenkeligheter i hvor langt en bestiller skal gå for å beskrive de konkrete løsningene. Kan en utviklingskontrakt være en bedre måte å samspille med aktører på? Har hatt dialog med Trfk og kan støtte en trinnvis behandling hvor det legges fram sak for beslutning i PR.
 - Trondheim kommune: Kommer støtte fra Enova i tillegg?
 - Har ikke fått tilsagn fra Enova enda. Legger fram sak for PR.
 - Fylkeskommunen: Det er naturlig at det er vi som har regi her, ikke AtB. Det er vegavdelingen som er vår ekspert her. Det vi skal finne ut er mulighet for induksjonslading, men det er høyrisiko. Hvis det ikke lar seg gjøre, må vi kjøre de store bussene på gammel teknologi. Det er interessant for andre at vi tester ut dette. Får håpe dette lar seg gjøre.
- Mobilitetspakken:
 - Fylkeskommunen: Understreker at dette ikke er et forskningsprosjekt. Vi må komme i gang for vi henger litt etter.
 - Statens vegvesen: Det er en betydelig sum totalt vi bes ta stilling til i HP. Det er viktig å tenke mobilitet i en større sammenheng annet en å kjøre buss. Intensjonen er vi omforente om. Fremstår ikke som så tidskritisk som dette med lading inn mot anbudet. Har ikke lyst å bremse Trondheim fra å komme i gang med tenkingen, så vi kan være med på 16 mill i 2023 slik at man kan komme i gang. Det må tydeliggjøres bedre hva dette skal være, for nå fremstår prosjektet som en blåkopi av Kolumbus sin løsning. De har heller ikke kommet så langt. Så kan Trfk komme tilbake med sak i løpet av året. Ønsker ikke å binde oss opp til hele summen for 23-26.
 - Per Morten: Dette kan være en god løsning. Bør også tydeliggjøre Miljøpakkens rolle i dette.
 - Fylkeskommunen. Vi aksepterer denne løsningen, men vil understreke at det er KU som har handlingsplikt mht. nullvekstmålet, ikke Trfk.
 - Trondheim kommune: Støtter denne løsningen. Har vært skeptisk til å bruke MPs penger til å videreutvikle AtB. Er i utgangspunktet eiers ansvar. Hva man ønsker å prioritere, er det viktig at vi bruker PR til. Må se på samarbeid med kommersielle aktører i byvekstområdet. Må også se på hvordan dette kan løses i hele byvekstområdet. Har tro på at dette kan være fremtiden.
 - Statens vegvesen: Støtter at det er eiers ansvar å utvikle selskapet.
- Planmidler Elgeseter gate:
 - Sekretariatet har etterlyst innspill på Elgeseter gate.
 - Fylkeskommunen: Hva med OT? Bør være planmidler der også.
 - Sekretariatet: For Elgeseter gate er tidligere bevilgninger brukt opp, mens for OT er det fremdeles restmidler. Ikke noe problem at det står null for OT i 2023.

Avsluttende kommentarer:

- Per Morten: Hva med finansiering?
- Sekretariatet: KU har kuttet 50 mill. og plusset på 5. Så er det fremdeles uavklarte prosjekter i hvit tabell.
- Fylkeskommunen: Hvor mange av disse prosjektene er kostnadsjustert ut fra den siste kostnadsutviklingen? Er forpliktet til å ha oss med dette. Må ta forbehold om kostnadsutviklingen og drive porteføljestyling.
- Per Morten: Det må følge med en bestilling om prioritering.
- Sekretariatet: Vi har brukt budsjettindekser som vi skal bruke, og de er lave. Samtidig vet vi at den faktiske indeksen på prosjektnivå er mye høyere. I oktober vet vi mer om hva som er byggekostnadsindeksen for den siste tida. Dette må det tas høyde for.

- Trondheim kommune: Hans Finnes gate kan forskyves til 2024. Periodisering kan være en måte å løse dette på.
- Fylkeskommunen: Vi vet mer etter politisk behandling, men vi er nødt til å prioritere. Kostnadsutviklingen er usikker.
- Sekretariatet: Vi ber partene gå igjennom porteføljen sin og se på realismen i fremdriften når dette skal ut til politisk behandling. Kan eventuelt skyve noen prosjekter ut i tid.
- Per Morten: Hva gjør vi med det at vi mest sannsynlig kommer til å ligge over foreslått budsjetttramme? Skal vi kutte, bruke kontantbeholdning eller ta opp lån?
- Fylkeskommunen: Vi bør bruke kontantbeholdningen siden vi er på etterskudd. Mye av dette er bompenger, og de må være i arbeid. Om vi får behov for lå, kommer an på prosjektenes art. Det må vi ta stilling til når vi får saken tilbake. Kan ta opp lån for viktige prosjekter.'
- Statens vegvesen: Trinn 1 er å ta ned det som likevel blir forsinket. Så kan vi utnytte ledig likviditet.
- Jernbanedirektoratet: Kostnadene bør stå i stil med inntektene. Det er flere x-faktorer her, blant annet realismen i hva som kan gjennomføres og med hvilken fart. Så er det en utfordring med usikre kostnader. Må jobbes mer med fram til KU får saken tilbake.
- Fylkeskommunen: Utkast til HP 2023-26 er et veldig godt dokument. Viktig for oss å melde tilbake til sekretariatet. Når det gjelder at parter ikke leverer i tid, så må vi skjerpe oss på det. Klarer vi å løfte oss her, kan det gjøre at det blir gode diskusjoner i PR og mindre detaljer til diskusjon i KU som vi bør bort fra.

Konklusjon:

Kontaktutvalget oversender forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2023 - 2026 til behandling hos partene.

Prosjekter som partene er omforente om, fremgår av hovedtabellene.

Prosjekter uten omforent tilslutning, fremgår av hvit tabell.

Forslag til handlingsprogram justeres i henhold til konklusjonene i møtet:

- *Veiter i Midtbyen: Tas ut av forslag til handlingsprogram*
- *Sveberg-Hommelvik: Tas ut av forslag til handlingsprogram*
- *Fv 707 Berg-Høstadkorsen: Blir stående i hvit tabell.*
- *Fv 950 Homla bru: Styringsmål justeres til 45 mill.*
- *Kongens gate, midlertidige tiltak: Blir stående i hvit tabell*
- *Modernisering av Gråkallbanen: Tas inn i hovedtabell. Det tydeliggjøres hva som ligger i dette arbeidet til KU sin samordning i jan/feb. KU ber videre om sak angående fremtidig utvikling, drift og investering av trikken.*
- *Mobilitetspakke: 16 mill. i 2023 tas inn i hovedtabell. Innspill for årene 2024-26 tas ut av handlingsprogrammet nå, men videre finansiering avklares i handlingsprogram 2024-2027.*
- *Lading for Metrobuss: Tas inn i hovedtabell (jf. forslag fra Trfk)*
- *Ekstra driftstilskudd til kollektivtransport: Reduseres til 30 mill. i 2023, men opprettholdes for resten av perioden.*
- *Gateprosjekt Elgeseter: Det settes av planmidler på hhv. 5 og 4 mill. for 2023 og 2024.*