

**Referat Styringsgruppe møte nr. 7 – 3 november 2022**

|  |   |               |
|--|---|---------------|
| <b>Dato</b>  | 03.11.2022  |               |
| <b>Sted/kl.</b>  | Møtet avholdt fysisk i Tromsø i tidsrommet 09.00– 11.30<br>Formannskapssalen, Rådhuset.   |               |
| <b>Til stede</b>   | <b>Styringsgruppa: Gunnar Wilhelmsen, Ingrid Dahl Hovland, Agnete Masternes Hanssen</b><br><b>Observatør fra statsforvalteren: Elisabeth Aspaker</b><br><b>Observatør fra TK: Barbara Vögele, Miljø, klima og samferdselsutvalet</b><br><br><b>Øvrige deltakere:</b><br><b>Troms og Finnmark fylkeskommune:</b> Bjørn Kavli, Jonny Berg, Øyvind Strømseth, Lasse Lauritz Pettersen<br><b>Tromsø kommune:</b> Tone Marie Myklevoll, Mette Mohåg, Guri Ugedahl, Sjur Melsås, Stina Grønbech<br><b>Statens vegvesen:</b> Ine Hilling (for Unni Giftstad), Kjersti Granås Bardal, Trine-Lise Hornæs, Malin Lerudsmoen(teams), Morten Rannem (teams)<br><b>Statsforvalteren:</b> Elisabeth Aspaker<br><b>Sekretariat:</b> Veronica E. Wiik, Merethe Drivdal, |               |
| <b>Forfall</b>   | Unni Giftstad   |               |
| <b>Møteleder</b>   | Gunnar Wilhelmsen   |               |
| <b>Referent</b>  | Sekretariat ved Veronica Wiik   |               |
| <b>Sak</b>   |   | <b>Ansvar</b> |
| <b>56/2022 Innkalling og saksliste</b><br>Innkalling og saksliste ble gjennomgått.<br><br><i>Vedtak: innkalling og saksliste godkjent</i>  |   | Møteleder     |
| <b>57/2022 Referat fra møte nr. 6 den 06.10.2022</b><br>Møteleder gjennomgikk referatet fra forrige styringsgruppemøte.<br><br>Merknader: <ul style="list-style-type: none"> <li>Sak 48/22 Porteføljestyling Ny bussterminal i Giæverbukta: TFFK presiserer at de under denne saken tok opp at «nøktern standard» ikke alltid er det rett da kvalitet i prosjektene er viktig, og at begrepet «nøktern standard» må defineres.</li> <li>Sak 50/22 Bomstasjoner: TFFK ønsker det referatført at avslutning av drivstoffavgiftinnkrevningen før oppstart av bompengeinnkreving medfører et inntektsbortfall. TFFK stilte spørsmål rundt hvem som skal ta ansvar for inntektsbortfallet.</li> </ul> <i>Vedtak: Referatet fra møte 06.10.2022 godkjennes, merknader innarbeides.</i> |   | Møteleder     |

| Sak   | Ansvar                                    |
|---|---|
| <p data-bbox="201 230 561 264"><b>58/2022 Belønningsmidler</b></p> <p data-bbox="248 304 903 338"><b>a. Belønningsmidler: basistilbud vs. mertilbud</b></p> <p data-bbox="201 342 1246 633">Fylkeskommunen orienterer om mertilbudet for kollektivtransport som finansieres av belønningsmidler gjennom Bypakke Tenk Tromsø. Mertilbudet anses som den forsterkede innsatsen som går utover fylkeskommunens basisnivå for kollektivtransport, og omfatter porteføljens tiltak 1 Reduserte billettpriser og tiltak 3 Økt driftstilskudd kollektiv. Styringsgruppen har etterspurt et bedre kunnskapsgrunnlag om hvilke deltiltak som finansieres for å vurdere bypakkens bruk av belønningsmidler, for eksempel hvilke busslinjer, hvilke ekstra avganger, hvilke nye tilbud, som finansieres av belønningsmidler.</p> <p data-bbox="201 674 1082 741">TFFK v/ Jonny Berg gikk gjennom presentasjon som ble sendt ut til møtedeltagerne på mail 3 november 2022</p> <ul data-bbox="248 745 1246 1570" style="list-style-type: none"> <li>• Fylkeskommunens budsjettering for kollektiv er lagt opp slik at fylkeskommunens nullpunkt for kollektivtilbud består av nettokostnaden for 2019-kontrakt, fratrukket beregnet helårseffekt av statlig rammetilskudd og billettinntekter.</li> <li>• Fylkeskommunens basistilbud for kollektiv er dekning av bruttokostnader.</li> <li>• Fylkeskommunen resterende merkostnadene dekkes av bypakkens belønningsmidler.</li> <li>• Fylkeskommunen anser netto merkostnader som nullpunkt for mertilbudet for kollektivtilbudet gjennom bypakken.</li> <li>• En av utfordringene med å skille ut bypakkens mertilbud er at fylkeskommunens inntekter er på aggregert nivå, og ikke kan fordeles nøyaktig på merproduksjonen. Ca. 95 % av kontraktsinntektene i Tromsø er bylinjer.</li> <li>• Kollektivtilbudet påvirkes også av den generelle prisstigningen i samfunnet. Inntekter (statlig rammetilskudd) indeksjusteres ikke i råd med vekst i kostnadsindeks. Det statlige rammetilskudd reguleres gjennom en kommunal deflator (2-3 %) som er lavere enn kostnadsveksten (over 15 %). Dette gir ubalanse i finansiering av tilbudet (med tilhørende ubalanse og behov for dekning av merkostnader).</li> <li>• Det er upopulært å øke billettprisene i tråd med kostnadsnivået</li> <li>• Kvalitet på tilbudet vektlegges</li> </ul> <p data-bbox="201 1610 1209 1711">I etterkant av presentasjonen ble flere forhold diskutert. Overordnet sett er det fremdeles ikke tydelig nok hvilket mertilbud bypakkens belønningsmidler finansierer.</p> <p data-bbox="201 1751 1241 2040">Det ble etter etterspurt mer informasjon om nivået på det statlige rammetilskuddet for kollektiv i kroner, og hvordan det fordeles på bybusstilbudet i Tromsø. Fylkeskommunen mottar ikke et eget tilskudd til kollektivtrafikk, men får tildelt frie midler over rammetilskuddet. Rammetilskuddet til fylkeskommunene fordeles med et likt beløp per innbygger per fylke, hvor så igjen halvparten omfordeles basert på utgiftsutjevning. Utgiftsutjevningen beregnes på basis av ulike kostnadsnøkler med normerte kostnader hvor bl.a båt, ferge, fylkesveg samt befolkningstetthet, reiseavstand til</p> | <p data-bbox="1275 230 1358 264">TFFK</p> |

| Sak  | Ansvar |
|--|--------|
| <p>jobb (til buss) vektlegges. I tillegg kommer faktorer som videregående skole og tannhelse.</p> <p>Kollektivtrafikken i fylket finansieres av rammetilskudd pluss billettinntekter. TFFK hadde i 2022 omslag 3,8 mrd i rammetilskudd (frie inntekter). Vedtatt brutto budsjettet til kollektivtrafikk var 1,2 mrd i 2022.</p> <p>Det ble videre diskutert hvordan basistilbudet så ut i tidligere år for å kunne sammenligne kostnadsutviklingen mellom forrige kontrakt og ny kontrakt i henholdsvis 2010 og 2019. Produksjonen / rutetilbudet ble økt med 10 % i 2019, men det er utfordrende å skille ut tilhørende kostnadsøkning. Det ble også diskutert hvilke kostnader som inngår i basistilbudet i forhold til mertilbudet (ruteplanleggere, kundeservice osv). Fylkeskommunen skal se nærmere på dette.</p> <p>Det ble diskutert at tiltakene i bypakken skal prioriteres ut fra måloppnåelse. For å kunne bedømme effekt og måloppnåelse ved ulike tiltak må man kunne skille tiltakene fra hverandre. Prioritering av noen tiltak går på bekostning av andre tiltak i bypakken, og styringsgruppen må vite hvordan midlene brukes i prioriteringen.</p> <p>Det ble diskutert at det er viktig å kunne kommunisere til innbyggerne hva de får gjennom bypakken – hvilke mertilbud de får for innføring av bompenger. Hvilket tilbud ville de hatt uten bompenger og belønningsmidler? Bypakken trenger tydelig, enkel og forståelse kommunikasjon rundt dette.</p> <p>Bypakken har et ansvar for å forvalte midlene forsvarlig. Dette innebærer en tydelig avklaring på hvordan midlene i bypakken brukes, inkludert hva som finansieres av kollektivtransport. Bruk av midlene må være dokumenterbare.</p> <p>Det ble fremhevet at Tromsø er best i landet på buss. Det går mot rekordår på reisende med 12 millioner reisende. Til sammenligning har Glomma like mye belønningsmidler og kun 4 millioner reisende. Tromsø har billige billetter, og har innført rushtidsbillett for å flytte reisende fra bil til buss i rushtiden. Alle målinger viser at endringer i busstilbudet har målbar positiv effekt.</p> <p>Det var enighet om at busstilbudet er bra, og at man ikke er ute etter å ta ned tilbudet. Det er likevel et behov for å vite hva man finansierer, og hvordan midlene brukes, for å kunne måle effekten, og dermed vurdere økt finansiering av kollektiv sett opp mot finansiering av andre tiltak.</p> <p>Fylkeskommunen tilbydde seg å lage en skisse på hva man må kutte dersom tilskuddet bortfaller. Skissen inkluderer informasjon hvilket tilbud som kan knyttes til belønningsmidlene for busstilbudet og for billettpriser.</p> <p>Fylkeskommunen sender ut den oppdaterte rapporten om kollektiv i Tromsø som ble ferdigstilt 16 oktober,</p> <p>Grunnet sent innkommet saksgrunnlag ble det foreslått at saken kommer tilbake til styringsgruppas neste møte. Etter fylkeskommunens forslag om å skissere hva</p> |        |

| Sak   | Ansvar      |
|---|-------------|
| <p>som bortfaller dersom belønningsmidlene bortfaller, ble det enighet om at dette tas med i sakspapirene til neste møte.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen vedtok at saken utsettes. Fylkeskommunen kommer tilbake med en skisse på hva man må kutte av kollektivtilbud og rabatterte priser dersom belønningsmidlene bortfaller.</i></p> <p><b>b. Ubrukte belønningsmidler i tidligere perioder</b></p> <p>Totalt beløp på ubrukne belønningsmidler i perioden 2015-2021 er 85,82 mill.kr. Av disse er 46,65 mill.kr øremerket til spesifikke formål i prosjektporteføljen: 10 mill.kr til tiltak 26 Stakkevollvegen sør fra TPIII jf. styringsgruppevedtak 31/2022, 24,5 mill.kr til økt driftstilskudd jf. styringsgruppevedtak 34/2021 og 47/2021, samt 12,15 mill.kr til reduserte billettpriser jf. Prop. 99S. Totalt beløp på disponible midler etter 2021 fra tidligere års ubrukne ordinære belønningsmidler er 39,17 mill.kr. Av totalt tilgjengelige disponible midler fra tidligere års ubrukne ordinære belønningsmidler, er det ikke tidligere vedtatt overføring av ubrukne midler fra belønningsavtale 2015-2018. Det anbefales derfor at styringsgruppen vedtar overføring av disse midlene til bypakken.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen vedtar overføring av 7,02 mill.kr fra belønningsavtale 2015-2018 på bakgrunn av fremlagt Statsbudsjett 2023, og under forutsetning av utbetaling som fremlagt i Statsbudsjett 2023.</i></p> |             |
| <p><b>59/2022 Bomstasjoner</b></p> <p>Statens Vegvesen v/Trine-Lise Hornæs orienterte om fremdrift for oppsett av bomstasjoner. Arbeidsgruppen avholder et møte senere samme dag, og sender en oppdatert orientering etter møtet. Fremdriftsplanen er i rute.</p> <p>Statens vegvesen har hatt overlevering av alle bomstasjoner. Neste uke planlegges overlevering av bomstasjoner til BPS Nord slik at de kan påbegynne sitt arbeid.</p> <p>Det ble diskutert at det ikke er ønskelig med oppstart innkreving rett før jul. Det ble diskutert ulike datoer for oppstart innkreving. Det kan være utfordrende med oppstart 1 januar da det er mange helligdager i forkant. 5 januar ble foreslått som en mulig dato for oppstart innkreving. Det ble enighet om at det er ønskelig med oppstart av innkreving på første mulige dato i januar.</p> <p>Fylkeskommunen stilte spørsmål om Statens vegvesen har sendt over all dokumentasjon til BPS Nord. Fylkeskommunen trenger dokumentasjon på koblingspunkt for å kunne ha byggherreansvar. Statens vegvesen skal sjekke opp i dette.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppa ønsker at innkrevingen av bompenger har oppstart 5 januar 2023, dette viderefremidles til BPS Nord av sekretariatet.</i></p>   | Sekretariat |

| Sak  | Ansvar      |
|--|-------------|
| <p><b>60/2022 Kommunikasjon</b><br/> Team kommunikasjon v/Stina Grønbech (TK) orienterte om prosess med utarbeidelse av grafisk profil. Prosessen fra førsteutkast til endelig versjon ble gjennomgått. Hovedgrepet i ny profil er en enkel, ren og universelt utformet logo som fungerer godt på digitale flater. I arbeid med illustrasjoner er det vektlagt er urbant miljø i Tromsø for å fremheve bypakkens overordnede mål. Rammene for bypakkens nye nettsider ble presentert. Det vil jobbes videre med utvikling av nettsidene til en fullstendig og ferdig versjon til midten av november.</p> <p>Grafisk profil og nye nettsider ble godt mottatt. Det ble stilt spørsmål om det var mulig å ha med ishavskatedralen i illustrasjonene. Det ble understreket at profilen fungerer godt til å fortelle historien om Tenk Tromsø, og det ble oppfordret til å bygge videre på navnet for å fortelle historien «Tenk...».</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppa godkjenner ny logo for Tenk Tromsø. Når designmanualen og maler er helt ferdigstilt legges disse til grunn for videre kommunikasjonsarbeid. Ved behov for justeringer av grafisk profil delegeres dette til sekretariat i samarbeid med team kommunikasjon.</i></p> | Sekretariat |
| <p><b>61/2022 Tromsø Veg AS og drivstoffavgiftsmidler</b><br/> Fylkeskommunen orienterer om vedtak i fylkesting og videre oppfølging av prosess knyttet til avvikling av Tromsø Veg AS.</p> <p>Orientering ved Bjørn Kavli. Fylkestinget har vedtatt avvikling av Tromsø veg AS, og det er gitt fullmakter for avvikling innen 31.12.22. Det er vedtatt videre forvaltning av midlene av fylkeskommunen.</p> <p>Det ble kommentert at drivstoffavgiftsmidlene må brukes i henhold til gjeldende forskrift.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen er orientert</i></p>  | TFFK        |
| <p><b>62/2022 Saker fra TFFK</b><br/> <b>a. Tunneloppgradering</b><br/> Oppdatert presentasjon vedlegges referatet.</p> <p>Orienteringssak fra fylkeskommunen v/ Øyvind Strømseth vedrørende planlagt arbeid med tunneloppgraderinger i 2023-2025. Oppgraderinger er knyttet til krav i trafiksikkerhetsforskriften. I tillegg skal tunnelene forbedres i forhold til nødsituasjoner, siktforbedring, lyssetting, lyd og tekniske bygg. Kjørefeltene i Mellomtunnelen skal utvides. Tunnelen er per i dag stengt for tungtransport og farlig gods i rushtid. Ulykkessikring er et viktig aspekt ved full utnyttelse av tunnelkapasitet. For å utnytte tunnelsystemets fulle kapasitet (inkludert tungtransport og farlig gods) i henhold til brannvesenets krav vil det sannsynligvis være behov for å bygge en evakueringstunnel. En slik tunnel er</p>   | TFFK        |

| Sak   | Ansvar |
|---|--------|
| <p>ikke prosjektert eller finansiert. En eventuell evakueringstunnel kan benyttes som gang- og sykkelvei. Det ble redegjort for ulike alternativer for evakueringstunneler, samt for ulike alternativer for portalområder. Avslutningsvis ble det presentert en oversikt over sykliststrømmene som viste at hovedstrømmene går nord/sør mellom sentrum/Breivika.</p> <p>I etterkant av presentasjonen ble det oppfordret til å se mer på ulike variasjonene i modelleringen av trafikkstrømmer for sykler, da nåværende modellering ikke fanger opp alle strømmene. Det ble diskutert at det er mange tellepunkter for sykler, men at mange av disse har ulik kalibrering slik at de ikke alltid fanger opp syklistene i veibanen. Det jobbes med å se på utbedring av tellepunkter, og at dette arbeidet er knyttet til vegvesenets arbeid med ny rammeavtale.</p> <p>Det ble diskutert at tunnel ikke vil erstatte det øvrige tilbudet, og at det må vurderes om gående og syklende vil benytte tilbudet. Det anslås at strekning mellom sentrum og Giæverbukta kun vil ta 6-7 minutter, og vil være uten snø og is på vinterstid, og at dette vil være en stor forbedring. Det er gjort vurderinger rundt stigning på strekningen, og denne anses å være innenfor akseptabel stigning for gående og syklistene. Det ble oppfordret til at styringsgruppen bestiller en markedsundersøkelse for å vurdere om tilbudet er attraktivt for brukerne.</p> <p>Det ble kommentert at det kan bli kostnadmessig utfordrende å bygge gange- og sykkeltilbud for strekning sentrum-Breivika både inne i fjellet, og på Dramsveien og på Stakkevollvegen.</p> <p>Kostnadmessig er det ikke utført et detaljert anslag, men kostnaden for evakueringstunneler tilpasset gående og syklende er estimert til 700-1000 mill.kr ink.mva. Tiltaket har ikke finansiering per i dag.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om en optimalisering av eksisterende tunnelsystem kan erstatte behov for tverrforbindelse i tunnel. Fylkeskommunens svarte at optimalisering av dagens system vil erstatte behovet rent kapasitetsmessig med tanke på kjørefelt, men det forutsetter at man løser trafikkavvikling i ulike knutepunkt. Trafikkavviklingen i knutepunkt løses ikke alene gjennom verken ny tunnel eller F2-lenken.</p> <p>Det går mye trafikk gjennom sentrum som man ønsker å legge utenom sentrum. Noe av grunnen til at det er mye trafikk i sentrum er at det er begrensninger i tunnel i rushtrafikk, samt at det er vanskelig med tungtrafikk opp tverrforbindelsen. Det ble påpekt at man må se på helheten for trafikksystemet, samt fokusere på å få trafikk ut av sentrum. I tillegg er redundans i veisystemet er viktig for Tromsø.</p> <p>Det ble kommentert at tungtrafikk muligens må kjøre en omvei for å komme seg fra Breivika til Giæverbukta uten en flyplasstunnel, men at dette må måles opp mot mulighet for å redusere veibygging.</p> <p>Det var enighet om at partene må ta seg tid til å se på ulike alternativer for å løse trafikkutfordringene i Tromsø-</p> <p>Det ble diskutert at stenging av tunnelsystemet tilknyttet planlagt oppgradering kommer til å bli krevende. Trafikkmessig blir det en unntakstilstand med stor</p> |        |

| Sak  | Ansvar |
|--|--------|
| <p>betydning for innbyggerne, og dermed en felles utfordring for partene i samarbeidet å tilrettelegge for dette, samt å sikre god kommunikasjon rundt dette. Små forbedringer og utbedringer kan lette transportsituasjonen i perioden. Det er satt i gang forberedende arbeid mellom partene, der det blant annet planlegges kampanjer for å informere og oppfordre til sykkel / gange / kollektiv. Det var enighet om at det var viktig å jobbe godt i forkant for å forberede for trafikksituasjonen.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen tar presentasjonen til orientering.</i></p> <p><b>b. Initiativ om utredning / transportanalyse</b></p> <p>Fylkeskommunen har meldt inn sak til forankring om bakgrunn og behov for en oppdatert helhetlig transportanalyse.</p> <p>Fylkeskommunen v/ Bjørn Kavli orienterte om saken. Underlag for saken var ettersendt til styringsgruppa og inneholdt beskrivelse for anskaffelse og framdrift for ny transportanalyse.</p> <p>Det ble stilt spørsmål om kunnskapsgrunnlaget som utarbeides gjøres i tillegg til arbeidet som gjøres av Statens Vegvesen i forbindelse med arbeid med byvekstforhandlingene, og om arbeidet dermed gjøres dobbelt. Det ble bekreftet at dette kunnskapsgrunnlaget skal muliggjøre vurdering av eksisterende prosjektportefølje på bakgrunn av ny transportanalyse, og at den vil kunne påvirke både bypakkens prosjektportefølje samt tiltakene som det forhandles om i byvekstforhandlingene.</p> <p>Det kom frem at det er usikkerhet rundt hvem som eier initiativet, og hva bestillingen går ut på. Det var diskusjoner rundt transportanalysens «scope»: gjelder bestillingen kun tunnelsystemet, eller er det en helhetlig analyse for trafikksystemet i Tromsø inklusive trafikkstrømmer for gange og sykkel? Dersom kunnskapsgrunnlaget skal være til bruk for partenes prosjektportefølje i både bypakke og byvekstavtale må alle de tre partene kobles på i oppdragsbeskrivelsen. Det ble diskutert at trafikkstrømmer tilknyttet Blå Bybane ikke inngår i det presenterte foreløpige utkastet til bestilling av trafikkanalyse, og at dette bør inngå dersom kunnskapsgrunnlaget skal brukes til vurdering av nye prosjekter. Foreslått tiltak om evakueringstunneler som gange- og sykkeltiltak har også behov for mer detaljerte trafikkanalyser for gående og syklende. Arbeidet må ha et helhetlig fokus på trafikkstrømmer for byen, også for gange og sykkel. Det kom innspill på for en byvekstavtale inngår hele transportsystemet, inklusiv arealutvikling. Det er enighet om at det er behov for oppdatert grunnlag for videre prioriteringer. Det må sørges for at det ikke gjøres dobbeltarbeid. Det ble stilt spørsmål om det er mulig å dele arbeidet i to; noe på kort sikt og noe på lengre sikt. Før man går videre med utarbeidelse av nytt kunnskapsgrunnlag må det avklares hvilken kunnskap som fremskaffes, hva det nye kunnskapsgrunnlaget skal brukes til, og hvorvidt det skal brukes i bypakken eller i byvekstavtaleforhandlinger.</p> |        |

| Sak   | Ansvar      |
|---|-------------|
| <p>Det ble kommentert at arbeidet kan brukes til å vurdere både Blå Bybane (driftsmidler) og evakueringstunnel som gange- og sykkeltiltak (investeringsmidler). Disse vil eventuelt finansieres av ulike finansieringskilder, og at kunnskapsgrunnlaget kan brukes til å vurdere mulighet for å erstatte flyplasstunnel med evakueringstunnel. Det på påpekt at hvis man ønsker å erstatte flyplasstunnel med et nytt prosjekt må dette behandles i stortinget dersom man skal brukes bompenger på et nytt prosjekt.</p> <p>Det kom innspill på at i byvekstforhandlingene legges den eksisterende bypakken til grunn. Dersom man vurderer tilleggstiltak i bypakken må det as stilling til tidsperspektivet sett opp mot byvekstforhandlinger. Vedrørende spørsmål om tidsperspektiv ble det svart at det er hensiktsmessig å vurdere nytt kunnskapsgrunnlag før man tar inn nye prosjekter i bypakkens handlingsprogram, og at det samtidig skal jobbes med helhetlig transportsystem i byvekstforhandlingene, inklusiv optimalisering av dagens trafikksystem. I forhold til byvekstforhandlingene ble det oppfordret til å ikke røkke ved ting som forringer bypakken, og at beslutningene i byveksttalen ikke ligger i bypakken.</p> <p>I forhold til bypakkens årlige rullering av handlingsprogram så er man avhengig av leveranser i tide for å kunne medta dette i prosessen. Handlingsprogrammet er planlagt vedtatt av styringsgruppen i mars, og skal deretter sendes til tilsluttende behandling i Fylkesting og i Kommunestyret, før endelig vedtak i styringsgruppen. Dersom kunnskapsgrunnlaget skal medtas i den prosessen vi er inne i nå, så er det behov for å få ny informasjon raskt.</p> <p>Det ble konkludert med at det var behov for en tydeligere avklaring av hva som ligger i arbeidet med trafikkanalyse. Partene setter opp et møte mellom partenes ledere og partenes fagfolk for å avklare hva den opprinnelige bestillinga er, hva som er omfanget av det videre arbeidet, samt finansiering av videre arbeid.</p> <p><i>Vedtak: Partene går i dialog for å få et omforent konkurransegrunnlag så raskt som mulig. Styringsgruppen holdes orientert om status i arbeidet.</i></p> |             |
| <p><b>63/2022 Prosess Handlingsprogram 2023-2027</b><br/> Orientering fra sekretariatet om pågående prosess med årlig rullering av handlingsprogram.</p> <p>Sekretariatet v/Merethe Drivdal gikk raskt gjennom hovedpunkter i presentasjonen. Partene har spilt inn hvilke prosjekter som kan være aktuelle for neste handlingsprogramperiode, samt gitt innspill til hvilke prosjekter som vanskelig lar seg gjennomføre. De foreløpige innspillene sammenstilles og gjennomgås av de ulike arbeidsorganene i bypakken før det fremlegges et førsteutkast av Handlingsprogram 2023-2027 til styringsgruppen i desember 2022. Prosjektene i porteføljen skal prioriteres i forhold til måloppnåelse, samfunnsøkonomisk nytte, disponible midler, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Prioriteringene skal sørge for økonomisk</p>   | Sekretariat |



| <b>Sak</b>   | <b>Ansvar</b> |
|--|---------------|
| <p>balanse, både i forhold til Handlingsprogrammet periode, og for porteføljen totalt sett. Prioriteringene skal hensynta begrensninger i de ulike finansieringskildene per år, for perioden og totalt sett.</p> <p>Fylkeskommunene kommenterte at de ikke kan slutte seg til innspillene per nå.</p> <p>Kommunen ønsker en tydeliggjøring av at de foreløpige innspillene fra kommunen ikke er politisk forankret.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppa er orientert</i></p>  |               |
| <p><b>64 /2022 Møteplan 2023</b></p> <p>Det ble diskutert ulike utfordringer med foreslåtte møtedatoer. Det ble påpekt at det er vanskelig å finne datoer som passer for alle selv om vi er tidlig ute. Fylkeskommunens fylkestinguker bør unngås. Uke 10 er vinterferie.</p> <p>Torsdager virker å være fine dager for de fleste.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppa er orientert. Sekretariatet prøver på nytt å kartlegge mulige datoer med hovedfokus på torsdager, og følger opp saken i desembermøtet.</i></p> | TFFK          |
| <p><b>65/2022 Restanselista</b></p> <p>Ingen innspill</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppa er orientert.</i></p>   | Sekretariat   |
| <p><b>66/2022 Evt.</b></p> <p>Fylkeskommunen har utfordringer med deltagelse neste møte. Det ble diskutert ulike alternative datoer, men konkludert med at alle alternative datoer var utfordrende for noen, og møtet dermed avholdes på planlagt dato.</p> <p><i>Vedtak: Møtet 2 desember 2022 avholdes som planlagt.</i></p>   | Møteleder     |