

Notat om Revisjon av bypakkens prosjektportefølje per nov. 2025

Til: Styringsgruppen

Fra: Sekretariatet, TK, TFK, SVV

Sak: 55 / 2025 Revisjon av bypakkens prosjektportefølje

Innhold

1. Innledning	2
2. Prioritert prosjektportefølje.....	3
3. Kuttmuligheter i prosjektene	4
4. Forslag til takstjustering for porteføljebalanse	6
5. Oppdatert gjennomføringsplan	10
6. Oppsummering og anbefaling	11

1. Innledning

Denne saken er en oppfølging av sak 18/25 fra styringsgruppens møte i mars 2025 om å gjennomføre en revisjon av bypakkens prosjektportefølje.

Bakgrunnen for saken er at Handlingsprogram 2026-2029 (HP 2026-2029) ble vedtatt med en økonomisk underdekning. Gjeldende prioriterte prosjektportefølje ble behandlet i mars 2025 med en økonomisk ramme på 6,1 mrd. est. 2026-kr. Det er ikke økonomisk dekning for alle prosjekter som per HP 2026-2029 var prioritert med finansiering.

Underdekningen er ikke i tråd med krav om økonomisk balanse jamfør bypakkens stortingsproposisjon 99S (2020-2021).

I oppfølging av saken vedtok styringsgruppa 18 september 2025:

1. *Styringsgruppen ønsker videreføring av prioritert prosjektportefølje jamfør Handlingsprogram 2026-2029, og ber partene om å jobbe for å bringe denne i balanse.*
2. *Styringsgruppen ber om at det legges fram forslag til takstjusteringer som er nødvendige for å gjennomføre porteføljen i HP 2026-2029.*
3. *Partene bes vurdere kuttmuligheter i egne prosjekter.*
4. *Videre bes partene om en oppdatert gjennomføringsplan for egne strekningsvisse prosjekter.*

Partene i samarbeidet har jobbet videre med å få bypakkens gjeldende prioriterte portefølje i økonomisk balanse. Bypakkens prosjektportefølje og tilhørende ambisjonsnivå er allerede kraftig redusert, noe som gjør dette arbeidet krevende.

- Bypakkens vedtatte totale prosjektportefølje (jf. Prop. 99S) var allerede kraftig nedskalert fra den opprinnelig kartlagte porteføljen lagt til grunn i lokalpolitiske vedtak om bompenger i 2017. Den opprinnelige kartlagte prosjektporteføljen ble nedskalert med 4,5 mrd. est. 2026-kr for å tilpasses bypakkens estimerte inntektsnivå.
- Bypakkens vedtatte totale prosjektportefølje er videre nedskalert med 3,2 mrd. est. 2026-kr, ved at flere prosjekter er flyttet til «ikke-prioritert» portefølje, for å tilpasses bypakkens estimerte inntektsnivå.

Ambisjonsnivået for bypakken, og dens bidrag til Tenk Tromsø sine mål, er allerede kraftig redusert. Å bringe prioritert prosjektportefølje i økonomisk balanse krever:

- Å kutte ytterligere i bypakkens ambisjonsnivå/prosjekter
- Å oppjustere takstene til et takst- og inntektsnivå som sikrer forutsigbarhet og realisme i handlingsprogrammet
- Eller en kombinasjon av disse

Partene i samarbeidet har jobbet videre med å få bypakkens gjeldende prioriterte portefølje i økonomisk balanse, samtidig som bypakkens ambisjonsnivå ikke svekkes ytterligere.

2. Prioritert prosjektportefølje

Styringsgruppens vedtak: «Styringsgruppen ønsker videreføring av prioritert prosjektportefølje jamfør Handlingsprogram 2026-2029, og ber partene om å jobbe for å bringe denne i balanse.»

Prioritert prosjektportefølje jamfør Handlingsprogram 2026-2029 videreføres.

Gjeldende prioriterte prosjektportefølje ble behandlet i mars 2025 med en økonomisk ramme på 6,1 mrd. est. 2026-kr, og en tilhørende andel brukerfinansiering på 4,1 mrd. est. 2026-kr.

Til styringsgruppens møte i september ble det signalisert økonomiske merbehov for å kunne bevare gjeldende ambisjonsnivå, på prosjektene «Stakkevollvegen sør» (113 mill.kr) og «Strandvegen» (57 mill.kr). «Strandvegen» sitt merbehov er senere frafalt.

Det er i tillegg signalisert et mulig økonomisk merbehov på «Stakkevollvegen nord». Prosjektet jobber med å avklare flere usikkerheter, og jobber med oppdatert kostnadsanslag. Når det foreligger et nytt kostnadsanslag, med tilhørende kartlagte kuttmuligheter for å kompensere for eventuelle økte kostnader, vil dette legges frem til behandling for styringsgruppen., før utlysning og videre arbeid med neste fase.

I videre arbeid med prioritert prosjektportefølje legges det til grunn et økonomisk merbehov på prosjekt «Stakkevollvegen sør» på 113 mill.kr.

3. Kuttmuligheter i prosjektene

Styringsgruppens vedtak: «Partene bes vurdere kuttmuligheter i egne prosjekter.»

Partene i samarbeidet har jobbet videre med å få bypakkens gjeldende prioriterte portefølje i økonomisk balanse, samtidig som bypakkens ambisjonsnivå ikke svekkes ytterligere. Partene har vurdert egne prosjekter for optimaliseringsmuligheter og kutt i økonomisk ramme. På bakgrunn av diskusjoner mellom partene om kutt oppsummeres følgende:

Strekningsvise prosjekter:

- Kutt i strekningsvise prosjekter er utfordrende gitt generell kostnadsutvikling for veibygging. Kuttmuligheter i disse prosjektene innebærer i all hovedsak kutt i strekning / antall meter, noe som vil påvirke måloppnåelsen i prosjektene betraktelig. Alternativt kan hele prosjekter fjernes fra prioritert portefølje.
- Strekningsvise prosjekter er vurdert å være viktig å skjerme, da disse i størst grad bidrar til et effektivt og trygt transportsystem for byen som helhet. Skjerming innebærer å justere styringsmål (økonomiske rammer) jamfør kostnadsutvikling i prosjektene, samtidig som prosjekteier jobber med optimalisering og kuttmuligheter der det er mulig.

Sekkepostprosjekter:

- Sekkepostprosjekter vurderes å ha stor betydning for tilrettelegging for myke trafikanter i de ulike bydelene, samt for bussens attraktivitet og fremførsel.
- Kutt i sekkepostprosjektene er ikke ønsket, men peker seg likevel ut som de prosjektene der kutt er mest realistisk gjennomførbart, men med stor omkostning for langsiktig tilrettelegging for Tenk Tromsø sin mål.

Gjennomførbare kutt: 190 mill.kr (137 mill.kr i bompenger)

- «Bussløsning Kvaløya»: Kutt 102 mill.kr (68 mill.kr bompenger). Prosjektet kan gjennomføres til en redusert økonomisk ramme, uten at dette går på bekostning av prosjektets bidrag til måloppnåelse.
- «Ny kollektivterminal i Giæverbukta»: kutt 20 mill.kr (20 mill.kr i bompenger). Prosjektet har et mindrebehov for 20 mill.kr.
- «Etablering av bomstasjoner»: kutt 11 mill.kr (11 mill.kr i bompenger). Prosjektet har et mindrebehov på 11 mill.kr.
- «Strandvegen»: kutt 57 mill.kr (38 mill.kr i bompenger). Prosjektet har tidligere signalisert behov for økt økonomisk styringsmål på 57 mill.kr for å kunne gjennomføre det strekningsvise prosjektet som opprinnelig planlagt. Prosjektet foreslås nå gjennomført som et bydelsprosjekt, og merbehovet trekkes. Nødvendige oppgraderinger på Strandvegen utføres, samtidig som mykere tiltak planlegges og utføres på Mellomvegen og kaipromenaden, i henhold til nylig vedtatte reviderte gå- og sykkelstrategier.

Disse kuttene er lagt til grunn i det videre arbeidet med prioritert prosjektportefølje.

Mulige kutt, til senere beslutning, dersom behov: 90 mill.kr (66 mill.kr i bompenger)

- «Bussløsning sentrum»: ca. 90 mill.kr (ca. 60 mill.kr i bompenger). Kuttmuligheter gjelder gjennomføring av delprosjektene «Smørtorget» og «Sentrum syd». Det er avsatt midler til modning av disse delprosjektene. Det er sterkt anbefalt å ikke gjennomføre disse kuttene.

Videre er det vurdert kuttmuligheter i disse prosjektene: «Bedre holdeplasser og gangtilgjengelighet», «Redusere flaskehalser for bussen» og «Dramsvegen». Det vurderes at kutt i disse prosjektene vil føre til en såpass sterk reduksjon i langsiktig måloppnåelse, gjennom sterkt redusert tilrettelegging i ulike bydeler, at kuttene ikke anbefales gjennomført. Disse er nærmere omtalt i vedlegg «Kartlagte muligheter for ytterligere kutt».

Ytterligere kutt vil medføre uønsket ytterligere reduksjon av ambisjonsnivå og bidrag til måloppnåelse. Det vurderes i tillegg å være til stor ulempe for Tromsø å ikke prioritere midler til planlegging og modning av delprosjekter. Dette vil innebære få gryteklare prosjekter som er klare til gjennomføring dersom det på et senere tidspunkt blir økonomisk rom til å gjennomføre flere prosjekter.

Tabellen under viser prioritert prosjektportefølje etter prosess med revisjon av denne i 2025. Totale estimerte kostnader er på 6 126 mill.kr, med en andel brukerfinansiering på 4 060 mill.kr.

Tabellen viser økonomisk ramme m/andel brukerfinansiering per prosjekt, henholdsvis per HP 2026-2029, per møte 18 sept., og per styringsgruppens møte 2 des.

Bypakkens prosjektportefølje i mill. estimerte 2026-kr		Prosjekt eier	Gjeldende rammer jf. HP 2026-2029		Vurdering pr. SG 18 sept.		Nytt forslag - sum prosess pr. SG 2 des.			
			Gjeldende øk. ramme	Estimert andel bruker- finansiering	Ny øk. ramme	Estimert andel bruker- finansiering	Ny øk. ramme	Estimert andel bruker- finansiering	Endring total øk. ramme	Endring bruker- finansiering
Prioriterte prosjekter	Tryggere skoleveg	TK	414	276	414	276	414	276	-	-
	Dramsvegen	TK	53	34	53	34	53	34	-	-
	Stakkevollvegen nord	TFK /TK	470	303	470	303	470	303	-	-
	Bussløsning sentrum*	TK	414	277	414	277	414	277	-	-
	Nytt bussknutepunkt i Kroken	TFK / TK	46	30	46	30	46	30	-	-
	Redusere flaskehalser for bussen	TK	92	70	92	70	92	70	-	-
	Strandvegen	TK	309	207	366	246	309	207	- 57	- 38
	Ladeinfrastruktur Elbuss	TFK	46	31	46	31	46	31	-	-
	Bedre holdeplasser	TK	237	189	237	189	237	189	-	-
	Bussløsning Kvaløya	TFK	177	117	177	117	75	50	- 102	- 68
	Ny bussterminal i Giæverbukta	SVV	246	246	226	226	226	226	- 20	- 20
	E8 Flyplasstunnelen ink. F2	SVV	2 940	1 819	2 940	1 819	2 940	1 819	-	-
	Etablering av bomstasjoner	SVV	46	46	35	35	35	35	- 11	- 11
	Stakkevollvegen sør	TK	657	437	770	512	770	512	113	75
	Sum prioriterte prosjekter		6 146	4 083	6 285	4 166	6 126	4 060	- 77	- 62

4. Forslag til takstjustering for porteføljebalance

Styringsgruppens vedtak: «Styringsgruppen ber om at det legges fram forslag til takstjusteringer som er nødvendige for å gjennomføre porteføljen i HP 2026-2029.»

I styringsgruppemøte 18 september ble det lagt frem fire (fem) alternative takstjusteringer, med tilhørende alternative nivåer for estimerte bompengerinntekter. Partene i samarbeidet ble bedt om å jobbe videre med ytterligere flere alternativer, med signaler om å unngå større takstjusteringer på nåværende tidspunkt. Det ble i møtet diskutert at:

- Bypakken har et stort handlingsrom for å justere bompengerinntekter jamfør føringer for takstinnretning i bypakkens stortingsproposisjon.
- Tromsø opplever en vekst i personbiltrafikken. Bompenger er det mest effektive virkemiddelet for å dempe trafikkvekst.
- Det ikke var ønskelig med en større justering av bompengetakstene på nåværende tidspunkt.
- En større økning av takstene kan bli nødvendig på et senere tidspunkt, både sett opp mot ytterligere trafikkvekst, samt sett opp modning av større og trafikkgenererende prosjekter.

Om bomsystemet i Tromsø: Bomsystemet i Tromsø har timesregel for alle, 20 % rabatt v/gyldig avtale for kjøretøy under 3,5 tonn, 50 % elbilrabatt (frem til juli 2026, da reduseres denne til 30 %), månedstak på passeringsbetaling på 80 passeringer i måneden, og rushtidstakst med tredobbel takst på hverdager mellom kl. 06.30-09.00 og 15.00-17.00.

4.1 Videre arbeid med forslag til takstjustering

På bakgrunn av styringsgruppens diskusjoner, og signaler om at det var ønskelig jobbe videre med flere alternativer, samt unngå større takstjusteringer på nåværende tidspunkt, legges det nå frem nytt forslag.

- Partene har gått vekk fra disse tidligere høyeste foreslåtte takstalternativene: «Pluss 5 år», «Maks» m/grunntakst kr 22 (+ 8 kr) og «Medium» m/grunntakst kr 18 (+ 4 kr).

Det er jobbet videre med følgende alternativer:

- «Lav» + 2 kr (laveste alternativ fra forrige møte)
- «Minimum» + 1 kr (nytt alternativ til dette møtet).

Alternativ «Framskrivning», som er videreføring av dagens takstinnretning m/grunntakst kr 14, medtas som referansegrunnlag.

Det tidligere laveste alternativ «Lav» + 2 kr har en grunntakst på kr 16. Alternativ «Minimum» + 1 kr har en grunntakst på kr 15. Dette er laveste mulige nivå for takstøkning, mellom dagens takstinnretning med grunntakst på kr 14, og det tidligere laveste foreslåtte alternativet «Lav» med grunntakst kr 16.

I tillegg kan man velge å beholde dagens takstinnretning, med tilhørende ytterligere reduksjon i prosjektgjennomføringen. Dette er ikke anbefalt og vil svekke tilrettelegging for et miljøvennlig, trygt og effektivt transportsystem.

4.2 Takstjustering i lys av totale kostnader og behov for låneopptak

Prioritert porteføljes eventuelle behov for låneopptak vil påvirke og redusere bypakkens disponible midler, gjennom tilhørende finanskostnader.

- Det er estimert 4-4,5 mill. kr årlige finanskostnader per 100 mill.kr i låneopptak.
- Ved fullt låneopptak (770 mill.kr) er det en estimert årlig kostnad på 30-42 mill.kr

Det vurderes å være behov for låneopptak for gjennomføring av prioritert portefølje.

Nivå på låneopptak avhenger av porteføljes samlede behov for brukerfinansiering i det enkelte år, sett mot estimert disponibel brukerfinansiering i det enkelte år.

Per nå vurderes det å være behov for maksimalt låneopptak på 770 mill.kr, med tilhørende årlige finanskostnader på 30-42 mill.kr. For å kunne si noe mer detaljert om estimert nivå på låneopptak, og varighet på nedbetaling, er det behov for en oppdatert gjennomføringsplan for porteføljes enkeltprosjekter.

Det vurderes per nå å være behov for 200 mill. est. 2026.kr til finanskostnader.

4.3 Takstjustering og behov for usikkerhetsavsetning

Bypakkens prosjektportefølje har et estimert kostnadsnivå på 6 126 mill. est. 2026-kr. Det vurderes i tillegg å være behov for å dekke finanskostnader på 200 mil. est. 2026.kr. Det vurderes i tillegg å være behov for å avsette midler til usikkerhet.

Bypakkens kostnadsestimer er basert på relativt umodne prosjekter som er på et relativt tidlig planstadium. Dette innebærer usikkerhet rundt kostnadsestimer, tilknyttet usikkerhet rundt fremdrift, utvikling i markedsforhold og tilhørende underliggende kostnadsvekst.

Prosjekt «Stakkevollvegen nord» har signalisert et mulig økonomisk merbehov, foreløpig estimert til om lag 100 mill.kr for planlagt arbeid på både ny fylkesvei, samt oppgradering av eksisterende vei. Prosjektet jobber med å avklare flere usikkerheter, og jobber med oppdatert kostnadsanslag. Når det foreligger et nytt kostnadsanslag, med kartlagte kuttmuligheter for å kompensere for eventuelle økte kostnader, vil dette legges frem til behandling for styringsgruppen, før utlysning og videre arbeid med neste fase.

Bypakkens inntektsestimer har iboende usikkerhet tilknyttet trafikkmengder, utvikling i elbilandel / endringer i trafikk sammensetning, og usikkerhet tilknyttet samfunnsendringer som kan føre til uforutsette endringer i inntektsforutsetninger.

Det vurderes å være behov for avsetning til usikkerhet. Både kostnader og inntekter er tilknyttet ulike usikkerhetsmomenter. Det anbefales å sørge for en avsetning som reflekterer porteføljes størrelse og behov

4.4 Oversikt over takst- og inntektsalternativer

Figuren under viser en oversikt over ulike takst- og inntektsalternativer, sett opp mot den prioriterte porteføljens behov for brukerfinansiering.

Grå søyler (inntekter)

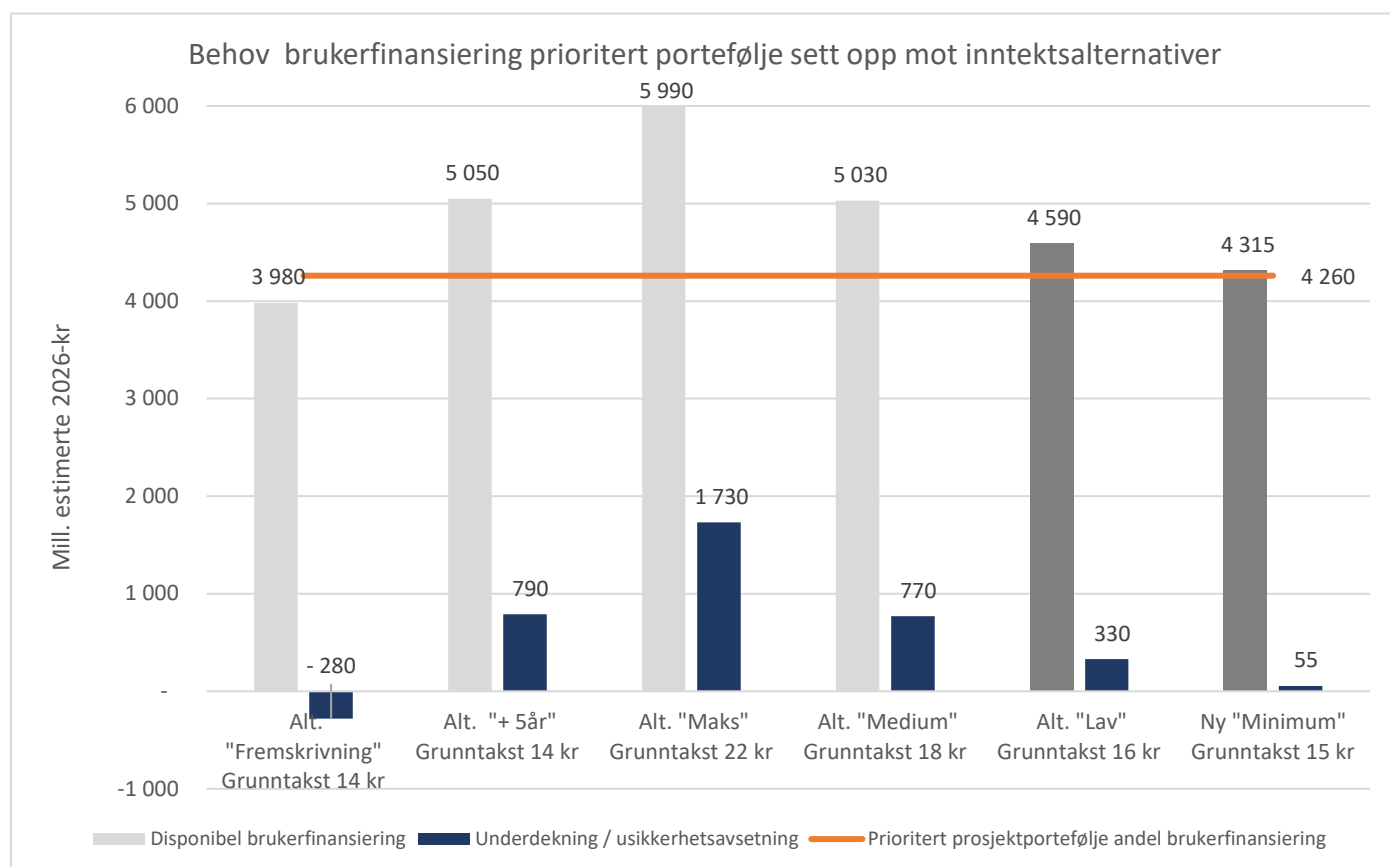
- Lys grå søyler viser tidligere kartlagte takst- og inntektsalternativer, som det ikke er jobbet videre med siden forrige møte.
- Mørk grå søyler viser takst- og inntektsalternativ «Lav» + 2kr og «Minimum» + 1 kr.

Oransje linje (kostnader)

- Behov brukerfinansiering i prioritert portefølje 4 260 mill.kr
 - o 4 060 mill.kr i prioritert portefølje estimert behov brukerfinansiering
 - o 200 mill.kr i estimerte finanskostnader

Mørk blå søyler (underdekning / usikkerhetsavsetning)

- Estimert underdekning / usikkerhetsavsetning ved ulike takst- og inntektsalternativer.



Oppsummering av effekter ved ulike takstinnretninger:

Alle takstforslag er basert på grunntakst. Tromsøs bompengennretning inkluderer rushtidstakst med tredobbel takst på hverdager mellom kl. 06.30-09.00 og 15.00-17.00, som følger av den til enhver tid gjeldende grunntakst. Bomsystemet i Tromsø har timesregel for alle, 20 % rabatt v/gyldig avtale for kjøretøy under 3,5 tonn, 50 % elbilrabatt (frem til juli 2026, da reduseres denne til 30 %), månedstak på passeringsbetaling på 80 passeringer i måneden.

Takst «Framskrivning» (gjeldende takstinnretning, grunntakst kr 14):

Dette alternativet har i utgangspunktet en underdekning på 280 mill.kr.

- Ytterligere kuttbehov på minimum 280 mill.kr i brukerfinansiering (pluss øvrig finansiering) for å bringe porteføljen i null.
- Ingen avsetning til usikkerhet

Takstjustering «Minimum» + 1 kr (fra 14 kr til 15 kr grunntakst):

Dette alternativet har i utgangspunktet en usikkerhetsavsetning på 55 mill.kr / 1 %

- Sikrer de fleste sekkepostprosjektene
 - Prosjekt «Bussløsning sentrum» har en senere kuttmulighet på ca. 90 mill.kr tilknyttet gjennomføring av delprosjekter «Smørtorget» og «Sentrum syd».
- Sikrer strekningsvise prosjekter på gjeldende økonomiske rammer
 - «Stakkevollvegen nord» (snarlig byggestart, mulige merkostnader)
 - Stakkevollvegen sør» (byggestart ca. 2027)
 - «E8 Flyplasstunnelen ink. F2-lenka» (byggestart ca. 2031)
- Lav avsetning til usikkerhet 55 mill.kr / 1 % av totalt behov brukerfinansiering

Takstjustering «Lav» + 2 kr (fra 14 kr til 16 kr grunntakst):

Dette alternativet har i utgangspunktet en usikkerhetsavsetning på 330 mill.kr / 8 %

- Sikrer alle prioriterte sekkepostprosjekter
- Sikrer alle strekningsvise prosjekter på gjeldende økonomiske rammer
- Bedre nivå på avsetning til usikkerhet 330 mill. kr / 8 % av totalt behov brukerfinansiering
- Det vurderes å kunne være et mulighetsrom for å senere kunne inkludere ønskede, hittil ikke-prioriterte prosjekter av mindre størrelse som «Sykehusvegen», og/eller øke innsats på prioriterte sekkepostprosjekter som «Tryggere skolevei».

5. Oppdatert gjennomføringsplan

Styringsgruppens vedtak: «*Videre bes partene om en oppdatert gjennomføringsplan for egne strekningsvise prosjekter.*»

En oppdatert gjennomføringsplan er viktig av flere grunner, hvorav trafikkavvikling og økonomi er de viktigste.

- Trafikkavvikling: Ved forskyvning av flere større strekningsvise prosjekter, blir det enda viktigere å ha en god plan for trafikkavvikling. Økt samtidighet av prosjekter i gjennomføringsfase i veinettet, fordrer gode planer for både fremkommelighet for blålysetater, buss, næringstrafikk og privatbiler, samt for trafikksikkerheten for alle trafikanter.
- Økonomi: Ved økt samtidighet for flere større strekningsvise prosjekter, øker også samtidigheten for økonomiske behov. Dette må vurderes opp mot estimert disponible midler, og behov for låneopptak med tilhørende finanskostnader, til enhver tid. Dette må også vurderes opp mot partenes egenandel i de enkelte år.

Per nå vurderes det å være behov for maksimalt låneopptak på 770 mill.kr, med tilhørende årlige finanskostnader på 30-42 mill.kr. Totale finanskostnader er estimert til 200 mill. est. 2026-kr. For å kunne si noe mer detaljert om estimert nivå på låneopptak, og varighet på nedbetaling, er det behov for en oppdatert gjennomføringsplan for porteføljens enkeltprosjekter.

Det er bestilt oppdaterte prosjektark for bypakkens (og byvekstavtalens) prosjekter i forbindelse med pågående prosess med årlig rullering av fireårig handlingsprogram. Disse vil brukes til å utarbeide et forslag til handlingsprogram 2027-2030, som skal behandles i mars 2026. De vil også gi innsikt i eventuelle endringer i de ulike prosjektenes oppdaterte gjennomføringsplan, og tilhørende økonomiske behov.

6. Oppsummering og anbefaling

Bypakken har en økonomisk underdekning i Handlingsprogram 2026–2029, og styringsgruppen har bedt partene bringe porteføljen i balanse. Dagens prioriterte prosjektportefølje er allerede sterkt nedskalert sammenlignet med tidligere planer, og ytterligere kutt er krevende uten å svekke måloppnåelsen for Tenk Tromsø.

Prioritert portefølje

- Prioriterte porteføljen videreføres med en samlet kostnadsramme på **6,126 mrd. kr**
 - Inklusiv estimert merbehov på 113 mill.kr for «Stakkevollvegen sør».
 - Inkluderer kutt i prosjekter på 190 mill.kr.
 - «Stakkevollvegen nord» kan få økte kostnader (avventer nytt anslag).

Kuttmuligheter

- Mulige og gjennomførbare kutt: **190 mill. kr.**
- Ytterligere potensielle kutt på ca. 90 mill. kr, men dette er svært uønsket da det vil svekke tilbudet i sentrum og bydelene.
- Strekningsvise prosjekter bør i størst mulig grad skjermes.

Takstjusteringer - to alternativer

For å sikre økonomisk balanse i prioritert portefølje, med tilhørende lånebehov og usikkerhet knyttet til både kostnader og inntekter, må bompengetakstene justeres.

Det anbefales å økte takstene litt nå, for å unngå store økninger senere.

Flere alternativer med høyere takstøkning har vært vurdert, men to alternativer legges fram hvorav det faglige og administrative samarbeidet anbefaler alternativ 2.

- **Alternativ 1 «Minimum» (+1 kr på grunntakst)**
 - Gir liten usikkerhetsavsetning (55 mill. kr).
 - Sikrer de fleste prosjektene, men har begrenset buffer for endringer/merbehov i prosjektene.
- **Alternativ 2 «Lav» (+2 kr på grunntakst) (anbefalt)**
 - Gir størst handlingsrom, med 330 mill. kr i usikkerhetsavsetning.
 - Sikrer alle prioriterte prosjekter pr. nå og gir mulighet til å inkludere noen mindre prosjekter senere.
- *Framskrivning av dagens takster (0 kr økning)*
 - Gir 280 mill. kr underdekning og krever store ytterligere kutt.
 - Anbefales ikke.

Oppdatert gjennomføringsplan

Det må utarbeides en oppdatert plan for strekningsvise prosjekter, både for å sikre gode planer for trafikkavvikling og for å fastsette behov for låneopptak og finanskostnader (anslått til ca. 200 mill. kr).

Anbefaling

Disse anbefalingene legges til grunn i arbeidet med Handlingsprogram 2027-2030:

- *Prioritert portefølje videreføres.*
- *Økonomisk balanse sikres gjennom takstjustering i kategorien «Lav» (+2 kr), kombinert med reviderte prosjektrammer.*
- *Partene oppdaterer gjennomføringsplan for sine prosjekter.*