



Dato: 14. mars 2025 Frå/til: 12.30-14.00
Referent: Mari Braaten Larssen Møteleiar: Tom Kalsås
Saksnr.: 25/973
Til stades: Sjå vedlagte liste over påmeldte
Fråverande:
Kopi:

Byvekstavtalen for Bergens-området - referat frå møte i politisk styringsgruppe

1. Innleiing ved departementa

Statssekretær Tom Kalsås frå Samferdselsdepartementet ønskte velkommen. Det var ingen kommentarar til dagsorden eller saker til eventuelt. Dagsorden blei godkjent.

Statssekretær Kalsås trekte mellom anna fram at i Arbeidarparti-regjeringa sine politiske prioriteringar er ei vidare satsing på byområda viktig. Det har vore auke i løyvingane til byområda kvart år. I 2025 er det sett av 7,7 mrd. kr. For mindre investeringstiltak langs fylkesveg og riksveg er det framleis eit etterslep samanlikna med avtalane, men løyvinga er betydeleg auka frå 428 mill. kr i 2024 til 820 mill. kr i 2025.

Byutgreiingane er i gang, og skal gi eit felles kunnskapsgrunnlag for reforhandlingane. Arbeidet med å forenkle tilskotsstrukturen i byvekstavtalane er også starta. Det vil gi meir handlingsrom i dei lokale prioriteringane, men det følgjer òg forventingar om at prioriteringane har god effekt på nullvekstmålet. Areal- og parkeringspolitikken og treffsikre bompengelopplegg blir viktig framover for å nå målet.

Det er god måloppnåing og resultat i Bergens-området. Byvekstavtalen er ein sterk felles plattform til å jobbe vidare ut frå. Samstundes er det no vekst i personbiltrafikken, og partane må i samarbeid sjå på korleis dei kan motverke denne utviklinga.

Statssekretær Martin Østtveit-Moe viste til at ein effektiv arealbruk og verkemiddel som reduserer bilbruk vil framleis vere avgjerande for å nå våre felles mål om nullvekst i personbiltransporten. Regjeringa ønskjer å sikre at vi har tilstrekkeleg bustadbygging og har sett eit konkret mål om å bygge 130 000 nye bustader innan 2030. Det klarer vi ikkje utan storbyområda. Byutgreiingane vil gi eit oppdatert kunnskapsgrunnlag også for å få oversikt både over bustadpotensial og busetjingsmønster. Det er for oss ein viktig del av byutgreiingane.

2. Status og orientering om handlingsprogram

a. Kort innleiing ved vegdirektøren

Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland trekte fram at samarbeidet er veldig godt, og ein har fått til mykje. Det blir eit press på nullvekstmålet framover. Byutgreiinga blir viktig.

b. Kort historikk, resultat i byvekstavtalen, orientering om handlingsprogram ved sekretariatet

Sekretariatsleiar Kari Gåsemyr orienterte kort om historikk for samarbeidet. Resultata i byvekstavtalen viser mellom anna ei endringa på -0,1 % for det treårige glidande snittet (byindeksen). Dette talet er framleis påverka av pandemien. Kollektivtala viser ein auke på 26 % frå 2018 til 2024.

Erlend Otterå frå sekretariatet orientert om prosess for rullering av handlingsprogram og nokre døme på prosjekt.

c. Kommentaarar frå partane

Ordførar Terje Søviknes kommenterte at det ofte er tyngre prosessar og høgare kostnadsbilete for å få til fortetting og transformasjon i sentrumsområda. Effekten langs bybanetraseen blir ofte trekt fram. Det er også kollektivstamlinjer ut til nabokommunane, og det er eit spørsmål om ein også bør tenke bustadsutvikling langs desse linjene. Enkel tilgang til kollektivknutepunkt er avgjerande for om det blir den føretrekte reisemåten.

Fylkesordførar Jon Askeland sa at fylkeskommunen som kollektivansvarleg møter innbyggjarane sine behov om betre kollektivtilbod ut frå regionsentra. Dersom ein kan dra kollektivtilbodet litt lengre ut, er det positivt og kan skape litt meir vekst.

Byråd for byutvikling Christine Kahrs trekte fram at motsegner er krevjande og kompliserande. Det er eit ønskje om dialog med KDD om korleis planprosessar kan bli betre, raskare og mindre konfliktfylte.

Statssekretær Østtveit-Moe kommenterte at planleggingstida aukar, og at det er eit fokus på å korte ned saksbehandlingstida. Dei ønskjer innspel og tek gjerne eit møte.

3. Aktuelle saker frå lokale partar med kommentaarar frå departementa

Etter ønskje frå lokale partar blei rekkjefølga på dei to første sakene endra. Sak 3a og c blei drøfta samla.

b. Orientering om status for arbeidet med Bybanen byggetrinn 5 og E39 Fløyfjelltunnelen

Byråd Kahrs orienterte om status for bybanen og Fløyfjelltunnelen. Det har skjedd ei vesentleg fortetting langs bybanetraseen. Nullvekstmålet blir ikkje nådd utan ein bybane til Åsane. Kapasiteten er sprengd.

Reguleringsplanarbeidet for Kaigaten til Sandviken og ny sykkelrute er starta, og er godt i rute for endeleg vedtak i januar 2027. Det er litt lengre tunnel enn det som tidlegare er vurdert. Dei andre vedtekne reguleringsplanane blir ikkje endra. Prosjektering og grunnnerverv på denne delen av strekninga er starta opp. Det er semje om å bruke bompengar til førebuande arbeidar. Det er også viktig å starte arbeidet for endeleg forhandling av statleg andel.

I NTP blir det sagt at bybanen og riksvegprosjekta må sjåast i samanheng. Regulert løysing for tilkomst til Fløyfjelltunnelen ligg fast, og tunnelprosjektet er ikkje avhengig av bybanen. Det er viktig å splitte dette. Prosjekta må vurderast i samanheng, men ikkje samtidig. Fløyfjelltunnelen er ofte stengd, og Bergen har ingen omkøyringsvegar.

Banen til Åsane kan opnast i 2036 viss Fløyfjelltunnelen får investeringsavgjerd av reguleringa for bybanen, og staten følgjer opp løftet om 70 pst. statleg finansiering og er villig til å ha tett dialog om tilleggsavtale/reforhandling.

Statssekretær Kalsås kommenterte at dei statlege prioriteringane i NTP ligg fast, og at det er viktig at ein kjem i mål med planprosessane og KS2. Etter dialog med lokale myndigheiter fekk Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide KS2 for Fløyfjelltunnelen. Premissa som låg til grunn på det tidspunktet er endra, men det er viktig med dialog om desse sakene.

Statens vegvesen fekk ordet. Nils-Magne Slinde viste til at i arbeidet med NTP var det føresett at reguleringsplanen for bybanen skulle følgjast. Fløyfjelltunnelen kom inn i NTP-ramma til byområda. Vegvesenet har ikkje sett på korleis prosjektet ville blitt vurdert som ein del av planporteføljen i NTP (ikkje i byramma). Prosjektet kan byggjast som eit sjølvstendig prosjekt, men må vurderast ut frå føringane i gjeldande NTP.

a. Forhandlingar om tilleggsavtale/reforhandling av byvekstavtalen

c. Statlege midlar til å styrke kollektivtilbodet

Fylkesordførar Askeland trekte fram at dei no går inn i siste 4-årige handlingsprogramperiode, og det er krevjande å spele inn prosjekt som gir bindingar ut over denne perioden. Byutgreiinga vil gi oppdaterte tall og blir viktig for ein tilleggsavtale. For bybanen går prosjektering og planlegging for fullt. Det er behov for tilleggsavtale og statlege midlar frå 2028. Det er også behov for å finne ei løysing på det samla prosjektet bybanen og Fløyfjelltunnelen.

Vidare trekte fylkesordføraren fram at bybanen er ein suksess med stor vekst i påstigingar. Det er stor kostnadsvekst på kollektiv. Hovudutfordringa er å utvikle tilbodet i tråd med etterspørselen. Det går ut over anna tenesteproduksjon i fylkeskommunen. Når byvekstavtalen gir gode resultat, må fylkeskommunen ha økonomisk draghjelp til å drifte kollektivsystemet.

Statsekretær Kalsås viste til at det i NTP er lagt til grunn at avtalane skal reforhandlast fram til 2036. Det ligg fast. Byutgreiingane skal være eit grunnlag for reforhandlingane. Koplinga opp mot bybanen til Åsane gjer dette litt komplisert. Staten var klar til å diskutere tilleggsavtale, men no må reguleringsplanen landast og det må gjennomførast ein ny KS2. Deretter vil staten vere klar til å diskutere ein avtale.

Ordførar Tom Georg Indrevik spurte om det ikkje kan bli reforhandling før reguleringsplanen er ferdig.

Statssekretær Kalsås svarte at ein er ikkje så bastant, men det er viktig at prosessane blir samkøyrte. Dersom vi kjem for langt ut i avtaleperioden, blir det behov for å tenke på ei reforhandling utan at bybanen er avklart. Det optimale er ei reforhandling som tar inn alle desse problemstillingane. Her er det behov for vidare dialog.

Fylkesdirektør Rune Haugsdal påpekte at dei nærmar seg kapasitetsmetting på bybanen. For å auke kapasiteten mot sør, er det behov for ei bybanelinje mot nord. Framdrifta for bybanen er avhengig av Fløyfjelltunnelen.

Fylkesordførar Askeland trekte fram at dei ønskjer parallelle prosessar og at samtaler om tilleggsavtale kjem i gang så tidleg som mogleg.

Statssekretær Kalsås understrekte at det er ein føresetnad at ein har klar ein reguleringsplan og har gjennomført kvalitetssikring. Dette gjeld alle store kollektivprosjekt. Når det er på plass, er staten klar til å diskutere detaljane i ein avtale.

Vidare viste han til at kostnadsveksten i kollektivtransporten skapar utfordringar. Det kom derfor ytterlegare midlar til kommunesektoren i nysalderinga som er vidareført inn i 2025. Behova er framleis store, og dette tar ein med seg inn i budsjettprosessane.

d. Statens økonomiske forpliktingar i byvekstavtalene

Ordførar Søviknes uttrykte bekymring for om midlane kommunane blei førespegla når dei gjekk inn i samarbeidet, ikkje kjem. Dette var viktig for at dei valde å bli med. Ein ønskjer at staten står ved dette og at forpliktingane blir følgde opp i budsjetta.

Statssekretær Kalsås trekte fram at desse prosjekta er viktige for å ha alle nabokommunane på laget. Vi er i ein betre situasjon i år og har fått henta inn ein del av etterslepet. Det er viktig at ein speler inn gode prosjekt som er klare til å starte når midlane kjem.

4. Vegen vidare

Statssekretæren avslutta med å vise til at samarbeidet fungerer bra og at det er gode resultat. Det er mykje positivt, samtidig som det er nokre krevjande saker på agendaen framover som skal løysast.

5. Eventuelt

Ingen saker.