



Miljøløftet

MØTEREFERAT

Vedlegg nr. 1

Styringsgruppa for Miljøløftet

Møte 02/2026 | **Klokkeslett:** 09.00- 12.00 | **Dato:** 27.03.2026

Møtestad: Vestlandshuset, møterom Jostedalsbreen

Saksbehandlar: Anders Kjetland / Kristina Vikesund Dato: 27.03.2026

Møtedeltakarar	Namn	Part
	Ingrid Dahl Hovland	Leiar i styringsgruppa
	Jon Askeland	Fylkesordførar, Vestland fylkeskommune
	Tone Oppedal	Avdelingsdirektør, Statens vegvesen
	Sara Sekkingstad	Ordførar, Alver kommune
	Yngve Fosse	Ordførar, Askøy kommune
	Terje Søviknes	Ordførar, Bjørnafjorden kommune
	Marte Monstad	Byråd, Bergen kommune
Andre	Anne Iren Fagerbakke	Direktør, Jernbanedirektoratet
	Christian Fredrik Fotland	Alver kommune
	Johnny Breivik	Øygarden kommune
	Ørjan Raknes Forthun	Askøy kommune
	Hilde Heggheim	Bergen kommune
	Tor Corneliussen	Bergen kommune
	Roald Aandahl	Bergen kommune
	Torill Klinker	Vestland fylkeskommune
	Jostein Fjærestad	Vestland fylkeskommune
	Dina Lefdal	Vestland fylkeskommune
	Malin Bismo Lerudsmoen	Statens vegvesen (deltok på Teams)
	Kristian Hella Bauge	Statens vegvesen
	Kari Gåsemyr	Sekretariatet i Miljøløftet (sekretariatsleiar)
	Anders Kjetland	Sekretariatet i Miljøløftet
	Kristina Vikesund	Sekretariatet i Miljøløftet
	Synnøve Vilsvik	Sekretariatet i Miljøløftet
	Erlend Otterå	Sekretariatet i Miljøløftet

Innhald

Saksliste byvekstavgiften.....	3
Sak 10/26 Godkjenning av innkalling og sakliste	3
Sak 11/26 Godkjenning av referat frå møtet i styringsgruppa 11.02.202	3
Sak 12/26 Nøkkeltal for biltrafikk og kollektiv 2025	3
Sak 13/26 Arealplanlegging og byvekstavgiften.....	4

Sak 14/26	Bruk av tilskot til betre kollektivtilbod	6
Sak 16/26	Overgang til reforhandla byvekstavtale – spørsmål til avklaring.....	6
Sak 15/26	Handlingsprogram 2027-2029 – post 30	7
Sak 17/26	Orientering om konkursråka tiltak i Miljøløftet.....	8
Sak 18/26	Skriftlege orienteringar, byvekstavtalen.....	8
Saksliste bypakke Bergen		9
Sak 20/26	Trafikk og inntekt	9
Sak 21/ 26	Skriftlege orienteringar, bypakke Bergen	9
Sak 22/26	Eventuelt, bypakke Bergen.....	9

Saksliste byvekstvtalen

Sak 10/26 Godkjenning av innkalling og sakliste

Sak 16/26 blei behandla før sak 15/26. Møteleiar Ingrid Dahl Hovland måtte gå før møteslutt. Tone Oppedal, Statens vegvesen, overtok som møteleiar frå og med sak 15/26.

Tone Oppedal kommenterte at trafikksikkerheit ikkje stod på dagens agenda, fordi ein indikator ikkje var klar enno. Dei venta å kunne kome tilbake med saka på styringsgruppa sitt møte i april.

Vedtak: Innkalling og sakliste er godkjend.

Sak 11/26 Godkjenning av referat frå møtet i styringsgruppa 11.02.202

Vedtak: Referata frå møta i styringsgruppa 10.11.2025 og 12.12.2025 er godkjente.

Sak 12/26 Nøkkeltal for biltrafikk og kollektiv 2025

Denne saka samla oppdaterte tal på bil- og kollektivtrafikk i avtaleområdet.

Statens vegvesen presenterte nye tal frå reisevaneundersøkinga og byindeksen, Skyss orienterte om nye passasjertal for buss, båt, bybane, medan Jernbanedirektoratet orienterte om reisetal for tog.

1) **Reisetala frå Skyss** (presentert av Målfrid Sønstebø) viser at samla reiser med bybanen, buss og bybåtar har auka med 2% frå 2024 til 2025. Dette er ein meir moderat vekst enn tidlegare, med unntak av situasjonen under koronapandemien.

Sønstebø nemnde òg at alderen på bybanen ville føre til større behov for vedlikehald, noko som ville kunne påverke reisetala framover.

I diskusjonen knytt til reisetala blei det peikt på følgjande:

- Sara Sekkingstad, Alver kommune, peika på at **nedgangen i bruken av Nordhordlandsbåten kunne henge saman med at det har blitt innført parkeringsavgift på kaien**. Sekkingstad meinte ein burde finne ei betre løysing for dei som berre har enkeltbillett hos Skyss og som i dag må betale for parkeringa. Dei som har periodekort parkerer i dag gratis.
Jon Askeland, fylkesordførar, svara at dei ville fortsette å prioritere dei faste reisande, og at dagens system sikrar god utnytting i rush-tida. Han opna for å sjå på om dei samtidig kunne gjere meir for dei andre reisande.
- Yngve Fosse, Askøy kommune, sa at dei har innført **avgift på den kommunale parkeringa på Kleppstø kai. Dei trur det har gjort at fleire har gått over til å ta buss framfor å køyre til byen**. Han peika vidare på at Askøy kommune har best erfaring med sentraliserte innfartsparkeringar.
- Terje Søviknes, Bjørnafjorden kommune, påpeika **behovet for innfartsparkering i samband med kollektivstamrutene**. Han meinte at Miljøløftet måtte ha dette høgt på agendaen. Søviknes sa at om ikkje Bjørnafjorden hadde etablert store pendlarparkeringar i Lyseparken, ville reisetala deira vore veldig annleis. Han sa ein måtte tenke på å få endå fleire pendlarparkeringar langs E39, og at det var spesielt

viktig å få etablert gode kollektivvanar på denne strekninga før bompengerperioden er over.

- 2) **Passasjertala for tog** (presentert av Anne Iren Fagerbakke, Jernbanedirektoratet) viser 13% vekst i antal påstigingar på strekket Bergen-Voss-Myrdal frå 2024 til 2025. Størsteparten av auken er knytt til Arnalokalen. Punktlegheita på dei regionale togbanene er forbetra.
- 3) **Byindeksen** (presentert av Kristian Bauge, SVV) viser at det treårige glidande snittet av trafikkmengda var 0,6 prosent høgare i 2025 enn nivået i referanseåret 2018. I byvekstavtalen er det det treårige snittet som er vald som hovudindikator for å følgje opp nullvekstmålet. At snittet no ligg over nullvekstmålet, skuldast høg trafikkvekst frå 2024 til 2025 (+2,1 prosent). Bergensområdet ligg framleis best an av dei store byvekstområda.
- 4) **Reisevaneundersøkinga** for 2025 (presentert av Erik Johannesen, SVV) viser ein auke i bilbruk, og ein nedgang i sykkel og gonge samanlikna med 2024. I 2025-undersøkinga er det gjort fleire forenklingar i spørjeskjemaet som har gitt auka responsrate og truleg betre svar kvalitet. Samstundes kan dette ha gjort det mindre samanliknbart mot resultatane i dei tidlegare undersøkingane.

***Vedtak:** Styringsgruppa tek informasjonen om nye nøkkeltal for biltrafikk og kollektiv til orientering.*

Sak 13/26 Arealplanlegging og byvekstavtalen

Dei fem kommunane i Miljøløftet presenterte korleis dei har arbeidd med arealtiltak i byvekstavtaleperioden. Under er nokre oppsummerande hovudpunkt:

- Alle kommunar arbeider med variantar av **fortettingsstrategiar**. For omegnskommunane er det ein tredelt senterstruktur med regionsenter, lokalsenter og nærsenter. Bergen kommune har ein strategi om fortetting langs kollektivaksar
- **Transformasjon av grå areal** er sentralt. I Bergen er det i gang store prosjekt på Dokken, Laksevåg og Mindemyren. Det er fleire transformasjonsprosjekt også i omegnskommunane, spesielt i regionsenter.
- Alle kommunane er i **rullering med kommuneplanens arealdel**
- Omegnskommunane trekker fram **innfartsparkering** som eit viktig verkemiddel for å nå nullvekstmålet. Tre kommunar har planar om innfartsparkering i fjell for å frigjere grå areal i sentrum (Bjørnafjorden, Askøy, Alver)
- Askøy trekker spesielt fram kor viktig eit godt **båttilbod** er for å unngå ny bru.
- Bergen trekker fram at det er viktig å komme vidare med nye infrastrukturprosjekt som Bybanen for å **hindre byspreiing**.

Møteleiar Ingrid Dahl Hovland takka for gode presentasjonar og sa at utvikling av gode kollektivknutepunkt og saumlause pendlarruter inn til sentrum blir viktige framover.

Terje Søviknes, Bjørnafjorden kommune, meinte at om ein skulle lukkast med kollektivsatsinga må ein **vidareutvikle kollektivpunkt og terminalar**. Han viste til motstand i fylkeskommunen mot planane om å flytte kollektivterminalen på Osøyro inn i fjell, saman med eit innfartsparkeringsanlegg. Han bad om at ein ikkje måtte sjå på flyttinga isolert, men i samanheng med å frigjere parkeringsareal i sentrum til bustader og næring, i tråd med arealpolitikken ein er pålagt å føre.

Jon Askeland, VLFK, kommenterte at diskusjonen rundt kollektivknutepunkt og innfartsparkering var ein fellesnemnar for området. **Hovudutfordringa er finansiering.** Han meinte at det kunne vere interessant for **privat kapital** å vere med å bidra til innfartsparkering framover.

Søviknes repliserte at det ligg privat kapital inne i planane for kollektivterminal og innfartsparkering i Bjørnafjorden, gjennom tre etasjar med bustadar og næring på toppen, men at tilbakemeldinga frå fylkeskommunen var at ein **ikkje ønsker overbygde kollektivterminalar**. Han spurte om ein då heller skulle ha kollektivterminalar som grå areal, og sa at dette er praktiske diskusjonar ein må ha i heile linja i organisasjonane, for å kunne finne fram til ei felles haldning.

Yngve Fosse, Askøy kommune, viste til **liknande problemstilling på Askøy**, der dagens kollektivterminal tar opp mykje av uteområdet. Han såg privat kapital som viktig i finansieringa av eit nytt innfartsparkeringsanlegg i fjell, med eit offentleg-privat samarbeid dersom ein skal samle innfartsparkering, bebuarparkering og handelparkering i same anlegg.

Han meinte at erfaringane frå Kleppestø viser at **betalt innfartsparkering er noko som fungerer**. Han meinte også at det er ein motstand mot **sentrale innfartsparkeringsanlegg** i deler av det offentlege, at ein heller ønsker at desse skal ligge desentralisert. Her meinte han at ein måtte samsnakke og få fram erfaringane frå kommunane om korleis det fungerer i praksis.

Jon Askeland sa at det som har skjedd på Askøy, er eit godt funn, som viser at det er betalingsvilje for innfartsparkering. Han foreslo ei **delegasjonsreise til kommunane** for å sjå på det han kalla neste fase i byvekst, opp mot nye forhandlingar, og var positiv til den retninga som var peikt på frå nabokommunane.

Johnny Breivik støtta dei andre innlegga og viste til erfaringa frå Øygarden, der aktørane som er involvert i sentrumsutbygginga ønsker ein **kollektivterminal integrert i sentrumsstrukturen**, ikkje som ein forblåst satellitt.

Tone Oppedal, SVV, såg det som nyttig å få kommunane sine strategiar presentert opp mot ei ny reforhandling. Ho såg eit fellestrekk i at **alle ønskjer vekst**. Det er ei utfordring få til den veksten alle ønskjer, men samtidig unngå vekst i privatbilisme.

Yngve Fosse kommenterte at det var viktig å tenke på **kvar ein ville unngå veksten i privatbilismen**. Dei fire nabokommunane har store område med spreidd busetnad. Om ein vil unngå ein vekst i privatbilisme i ytste del av kommunane krev det ei enorm investering i kollektiv. Han meinte det vil krevje mykje pengar for å oppnå lite. Køyrrer nokon privatbil frå Herdla til Ravnanger er det ikkje eit stort problem, det viktige er at dei tar bussen frå Ravnanger til Bergen sentrum.

Sara Sekkingstad, Alver kommune, støtta dette og meinte at Alver hadde det **største potensialet til å bidra i innfartsårene mot Bergen**. Trafikken internt er ein avhengig av for å klare å utvikle kommunen.

Jon Askeland ga ordførarane rett i sin analyse av reisestraumane. Han minna og om at det er eit privilegium å bu i eit område med folkevekst.

Vedtak: *Styringsgruppa tek presentasjonane frå kommunane om korleis dei har arbeidd med arealtiltak til orientering.*

Sak 14/26 Bruk av tilskot til betre kollektivtilbod

Torill Klinker, Vestland fylkeskommune presenterte saka. Vestland fylkeskommune foreslår at heile det statlege tilskotet for 2026 på 136 mill. kroner (post 66 i regjeringa si bompengavtale) blir nytta til Bybanen, i tråd med tidlegare vedtak i styringsgruppa i Miljøløftet. Klinker sa at ein anerkjenner behovet og ønsket frå nabokommunane om å bruke av midlane der. Ho peika samtidig på at det er krevjande å bruke denne typen årlege løyvingar til å auke ruteproduksjonen – då treng ein meir føreseielege løyvingar.

Det avgjerande for forslaget er likevel at ein ønsker å sikre midlane til vidare bybanebygging. Prosjektet bybanen til Åsane er i gang, og er det prosjektet med høgast måloppnåing i Miljøløftets portefølje.

I diskusjonen kommenterte både Sara Sekkingstad og Terje Søviknes at ein ønskte bruk av midlane også i dei andre kommunane. Terje Søviknes meinte det opphavelige vedtaket om bruk av midlane til bybanen var forhasta. Han viste til at det meste av midlane skal nyttast til redusert uttak av bompengar, og sa at det er betydelege summar som blir slusa inn til finansiering for eit prosjekt som ligg langt fram, i staden for å sette dei i produksjon no.

Jon Askeland, Vestland fylkeskommune, opna for at dei lokale partane kunne ta ein diskusjon om bruken av midlane for 2027.

Vedtak: *Styringsgruppa sluttar seg til at det statlege tilskotet for 2026 (136 mill.) vert nytta som vist i vedlegget til saka.*

Sak 16/26 Overgang til reforhandla byvekstavtale – spørsmål til avklaring

Punktet under Eventuelt frå Jon Askeland, om reforhandling av byvekstavtalen vart behandla i samanheng med denne saka.

Kari Gåsemyr, sekretariatet, presenterte saka, og oppsummerte dei spørsmåla og utfordringane prioriteringsrådet har peika på i sine siste møte. Her har to hovudspørsmål blitt drøfta: 1. *Når vil reforhandlingane starte opp?* Og 2. *I kva omfang partane kan planlegge prosjekt for i perioden etter 2029, i ein situasjon der eksisterande avtale ikkje er reforhandla?*

Det første spørsmålet har Samferdselsdepartementet svart på i brev frå 5. mars, det andre er ikkje avklart.

Jon Askeland, Vestland fylkeskommune, sa han håpa statsråden sjølv kjem til det politiske styringsgruppemøtet 14. april, og at det her blir ein diskusjon om tidspunkt for reforhandling. Han kommenterte at **midlar til kollektiv** blir eit viktig tema. Han peika òg på at det er viktig at **oppgraderinga av Fløyfjellstunnelen** kjem i gang raskare. Det er eit separat prosjekt, men er ein føresetnad for framdrift på Bybanen. Han ønsker derfor at finansiering og oppstart av denne oppgraderinga blir sett på dagsorden på møtet 14. april.

Tor Corneliusen, Bergen kommune, sa at kommunen finn **meldinga om at forhandlingane blir utsett for Bergensområdet sin del som urimeleg**. Han refererte til det nylege møtet Bergen kommune hadde med statsråden som bra. I ettertid har Bergen kommune sendt eit brev og bedt om at ein ser på framdrift for reforhandlingar på nytt.

Han peika på at det blir framstilt som at **ein lokalt ikkje har bestemt seg for bybanetrasé, men viste til at det ikkje stemmer**: Ønsket om å gå vidare med ein ny sentrumstrasé for bybanen er forankra både i fylkesting og bystyre. Vidare viste han til at ein har ein vedtatt plan og ein KS2 for bybanen, og at det her berre er snakk om ei justering av

sentrumstraseen, med mål om å ligge innanfor same kostnadsramme som tidlegare vedtatt reguleringsplan for delstrekninga gjennom sentrum. Han minna om at det låg inne ei tunnelloysing også i den vedtekne reguleringsplanen for delstrekninga gjennom sentrum, og at tunnelen i nytt reguleringsplanforslag berre er 75 meter lenger.

Elles viste han til at **andre storbyar også har store prosjekt utan ferdige reguleringsplanar**, men at dette ikkje har ført til at staten har utsett forhandlingar med dei. Han meinte det ville vere **rart om ikkje Bergensområdet skulle vere med for å kunne diskutere føringar og målsetjingar** for ein ny byvekstavtale parallelt med dei andre byområda. Staten burde heller vurdere å utsette sjølv *signeringa* av ein ny avtale til bybanespørsmålet er heilt avklart.

Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland viste til at ho var i det same møtet med statsråden. Ho sa at **Staten har vore tydeleg** på at KS2 og reguleringsplan for heile bybanestrekninga må på plass før nye forhandlingar kan komme i gang. Det er eit stort prosjekt, og viktig med god kontroll på kostnader.

Vedtak: *Styringsgruppa har behov for å få avklart i kva omfang partane kan planlegge prosjekt for perioden etter 2029, i ein situasjon der eksisterande avtale ikkje er reforhandla. Lokale parter vil be om at staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunaldepartementet gir nærare avklaringar knytt til overgangen til reforhandla byvekstavtale i politisk styringsgruppemøte 14. april.*

Sak 15/26 Handlingsprogram 2027-2029 – post 30

Møteleiar Tone Oppedal, Statens vegvesen, sa at det viktigaste å lande i møtet var kva prosjekt som skulle spelast inn med finansiering i statsbudsjettet 2027. Ho foreslo på vegne av dei statlege partane å vente med resten av prosjekta med finansiering over post 30 og post 30(66) (dei med oppstartsår i 2028 og 2029) til neste styringsgruppemøte, då resten av handlingsprogrammet skal behandlast.

Erlend Otterå, sekretariatet, presenterte saka. Han gjorde greie for tilgjengelege midlar i handlingsprogramperioden og innspelte prosjekt:

- Askøy og Bjørnafjorden har spelt inn prosjekt for meir enn handlingsrommet i perioden.
- Dei andre kommunane har nok attståande midlar til alle prosjekt.
- Ingen av dei nye prosjekta med kostnadar i 2027 har restbehov. Dermed kan handlingsprogrammet i år bli vedtatt utan at ein bind opp midlar etter 2029.
- To av prosjekta er spelt inn så seint i prosessen at dei ikkje har fått vurdering av arbeidsgruppene. Det gjeld prosjekta «Oppgradering holdeplasser langs riksveg» og «Innfartsparkering Åsane terminal».

Otterå presenterte også ei liste med **innbyrdes prioritering av prosjekta** som var spelt inn til statsbudsjett 2027, som kan bli eit utgangspunkt for fordeling i fall tildelingane blir lågare enn det som er spelt inn. Lista vart tilrådd av prioriteringsrådet, i møte 20. februar.

I behandlinga av saka blei følgjande kommentert:

- Marte Monstad, Bergen kommune, opplyste at prosjektet «Nymark øst. Sykkelprioriterte gater og tilpasning av kjøremønster» **ikkje er klart for oppstart i 2027** og dermed heller ikkje skal spelast inn for finansiering i statsbudsjett 2027. Bergen kommune ønskjer å skyve periodiseringa av prosjektet eitt år fram, til 2028.

- Ho sa også at prosjektet «Innfartsparkering Åsane terminal» **vil bli vurdert med omsyn til måloppnåing og modenheit før neste styringsgruppemøte**. Her vil det bli lagt opp til eit forprosjekt som skal gi betre grunnlag for å vurdere prosjektet, men det skal uansett ikkje spelast inn til statsbudsjettet i 2027.
- Tone Oppedal, Statens vegvesen, beklaga at prosjektet «Oppgradering holdeplasser langs riksveg» blei levert for seint til å bli vurdert av arbeidsgruppene. Her vil Statens vegvesen **komme tilbake med ei liste over kva haldeplassar som blir prioritert**, og kostnad for kvar kommune.
- Malin Bismo Lerudsmoen, Statens vegvesen, kommenterte at fleire av prosjekta som er spelt inn til statsbudsjettet er periodiserte med forholdsvis høg kostnad i oppstartsåret 2027. Ho peika på at det er **viktig at budsjettinnspel er realistiske med omsyn til framdrift**, og bad om at ein gjorde ei vurdering av om ein vil kunne greie å bruke midlane som var sett av for 2027.

Vedtak: *Styringsgruppa sluttar seg til den innbyrdes prioriteringa av prosjekta, i tråd med saksframlegg og endringar gjort i møtet, og at desse prosjekta blir spelt inn for prioritering i statsbudsjettet for 2027.*

Samla handlingsprogram 2027-2029 blir handsama i neste møte.

Sak 17/26 Orientering om konkursråka tiltak i Miljøløftet

Dina Lefdal, Vestland fylkeskommune, orienterte. To fylkeskommunale tiltak i Miljøløftet er råka av konkursen for entreprenøren Bertelsen & Garpestad AS.

- **Kleppevegen** ved Myrane på Askøy var ferdigstilt, men sluttoppgjær er ikkje endeleg handtert.
- **Hatvikvegen** i Bjørnafjorden er under bygging. Her er området sikra, for å gjere det trygt og unngå ulukker. Konkursbuet vil ikkje overta kontrakten, og resterande arbeid vil måtte lysast ut på nytt.

Vedtak: *Styringsgruppa tar saka til orientering. Fylkeskommunen vil komme attende til Miljøløftet når det ligg føre meir informasjon og oversyn over konsekvensar knytt til konkursen, gjennom ordinær rapportering, eventuelt i eiga sak.*

Sak 18/26 Skriftlege orienteringar, byvekstavtalen

Innkalling til politisk styringsgruppemøte

Det var ingen kommentarar til den skriftlege orienteringa. Det blir elles vist til vedtak i sak 16/26.

Vedtak: *Styringsgruppa tek den skriftlege orienteringa til orientering.*

Sak 19/26 Eventuelt, byvekstavtalen

Reforhandling av byvekstavtalen

Behandla i samanheng med sak 16/26.

Saksliste bypakke Bergen

Sak 20/26 Trafikk og inntekt

Sigmund Solberg, Vestland fylkeskommune, presenterte saka. Tala viser ein auke i trafikkvolum på 2,3 prosent samanlikna med 2024, med 263 881 køyretøy per døgn i snitt. Tendensen held fram i 2026. Gjennomsnittsinntekta for 2025 var 11,68 kr. Delen nullutsleppskøyretøy var aukande gjennom året.

Endringa i rabatt for nullutsleppskøyretøy er forventa å gi ein viss trafikkdempande effekt. Samtidig er gjennomsnittsinntekta forventa å auke. Prognosen for gjennomsnittstrafikk for 2026 er 260 000 per døgn, medan prognosen for snittinntekt er 13,3 kroner.

Vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.

Sak 21/ 26 Skriftlege orienteringar, bypakke Bergen

Takstvedtak for høgere miljødifferensierte takster for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 i Bypakke Bergen, Statens vegvesen 16.2.2026

Det var ingen kommentarar til den skriftlege orienteringa.

Vedtak: Styringsgruppa tek den skriftlege orienteringa til orientering.

Sak 22/26 Eventuelt, bypakke Bergen

Ingen saker var melde.