

Samferdselsdepartementet
v/ Jon Ivar Nygård
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato	31.08.2026
Vår referanse	2022/65105-104
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Torill Klinker
E-post	Torill.Klinker@vlfk.no
Telefon	90899261

Bergensområdet har behov for forlenging av dagens byvekstavgift

Samferdsleministeren presiserer i brev og uttale 5. mars at Bergen ikkje vert invitert til reforhandling samstundes som dei andre storbyane, ettersom endeleg reguleringsplan for bybane til Åsane ikkje er vedteke. Den same budskapet har blitt gjentatt av statssekretærar frå SD og KDD i politiske styringsgruppestemmer 14. april og 19. juni.

Ettersom gjeldande byvekstavgift for Bergensområdet ikkje omfattar midlar til Bybanen finn lokale partar denne argumentasjonen utfordrande. Lokale partar har behov for finansiell føreseielegheit både til drift og investeringsprosjekt, og ber med dette om at staten kjem oss i møte ved å forlenga gjeldande avtale med to år, til 2031, med ei vidareføring av dagens rammer.

Det er fleire grunnar til at me har behov for finansiell føreseielegheit fram mot 2031.

- Styringsgruppa i Miljøløftet vedtek kvar vår eit 4-årig handlingsprogram. Vår avtale gjeld til og med 2029. Difor vedtok styringsgruppa denne våren eit handlingsprogram for Miljøløftet som er 3-årig, for perioden 2027-2029, og ikkje 4-årig, som vanlig. Den korte tidshorisonten gjer det allereie no krevjande å prioritere store prosjekt som har finansieringsbehov utover 2029. Også mindre prosjekt, som no er i planoppstart, får ei usikker framtid. Dermed får vi ikkje omsett tilgjengelege midlar på ein hensiktsmessig måte, og vi risikerer at dei beste prosjekta - med høgast måloppnåing, ikkje vert prioritert.
- Dei fire omeignskommunane var naturleg nok utan planavklarte prosjekt då dei vart med i byvekstavgift-samarbeidet i 2020. Etter fleire år med godt arbeid har dei no endeleg etablert ein planreserve med fleire prosjekt med god måloppnåing. Mange av dei viktigaste prosjekta i omeignskommunane har oppstart i 2028 og 2029. Dersom vi ikkje får ein forlenging av avtalen risikerer desse prosjekta å ikkje bli starta opp, grunna for høg risiko knytt til finansiering etter 2029.
- Paradoksalt nok vil ein då koma i ein situasjon der ein har mindreforbruk og midlar til overs, samstundes som planavklarte prosjekt ikkje vert realisert. Alternativt vil vi sjå oss nøydd til å prioritere mindre prosjekt med låg økonomisk risiko og vesentleg lågare måloppnåing.
- Skyss er mottakar av over 400 mill. kr i belønningsmidlar årleg. Midlane vert utelukkande nytta til å auka ruteproduksjonen i avtaleområdet. Skyss er ferd med å fordela nye store kollektivkontraktar med oppstart frå 2030. Utan vissheit om at belønningsmidlar også vert tildelt etter 2030 kjem vi i ein svært krevjande situasjon. Fylkeskommunen har ikkje finansielt handlingsrom til å dekkja desse midlane. Utvegen vert dermed reduksjon i rutetilbodet.
- Bergensområdet har tatt dei største grepa med omsyn til rushtidsavgift, elbiltakst og parkering, og vi hadde måloppnåing på nullvekstmålet heilt fram til i fjor. Vår måloppnåing var marginalt betre enn i Oslo, og langt betre enn Trondheim og Nord-Jæren. Når det er, slik situasjonen er no, knytt uvisse til finansiering etter 2029, står vi i fare for at denne positive utviklinga stoppar opp, og i verste fall vert reversert. Med færre gode tiltak som kan

realiserast, og uviss statleg finansiering av kollektivsystemet, vil nullvekstmålet utfordrast i langt større grad.

- Då gjeldande avtale vart forhandla opplevde vi stor frustrasjon hjå enkelte av kommunane i høve til kva ein forplikta seg til, og kva ein ville oppnå. Vi har jobba aktivt i mange år for å sikra partnerskapen og synleggjera dei gode resultata, samarbeidet er svært godt, og politisk er det no brei semje om at avtalen har vore til gode for regionen. Dersom avtalen no ikkje har finansiering etter 2029, og ein ikkje får starta opp dei prosjekta som endeleg er planavklårte, vil partnerskapen svekkast vesentleg, og vi vil møta ytterlegare frustrasjon og mistillit. Særleg viktig er det at staten gjev tydelege signal om korleis dei unytta post 30-midlane kan nyttast etter 2029.
- Lokale partar utarbeider og vedtek eigne årlege budsjett og 4-årige økonomiplanar. Økonomiplanperioden 2027-2030 skal vedtakast i den einskilde kommune og fylkeskommunen i desember 2026. Utan vissheit om statlege midlar i 2030 vert dette ei krevjande oppgåve, og frå fylkeskommunen si side vil ein for året 2030 ikkje kunna forplikta seg til det fylkeskommunale bidraget som er nedfelt i gjeldande avtale, som mellom anna dekker mva og prosjektering på post 30-prosjekt, om ein ikkje også har vissheit for statleg finansiering.

Oppsummering

Punkta over synleggjer at lokale partar har behov for føreseielegheit både til drift av kollektiv og til investeringsprosjekt, og at krevjande rammer for risiko- og økonomistyring vil kunna utfordra nullvekstmålet.

Vi ber med dette om at staten kjem oss i møte ved å forlenga gjeldande avtale med to år, til 2031, med ei vidareføring av dagens rammer. Slik kan Regjeringa sikra vidare finansiering av handlingsprogrammet i Miljøløftet og samstundes unngå å forplikta seg til ein usikker kostnad for Bybanen til Åsane.

Med helsing

På vegne av lokale partar

Jon Askeland
Fylkesordførar

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift