



Dato: 4. mars 2019

Fra/til: 9.30-11.30

Referent: Mari Braaten Larssen

Møteleder: Anders Bjørnsen Werp

Til stede: *Ordførere*

Solveig Ege Tengesdal

Christine Sagen Helgø

Stanley Wirak

Ole Ueland

Kristine Enger

Marianne Chesak (varaordfører RFK)

Andre folkevalgte

Bjørn Kahrs

Janne Johnsen

Siv-Len Strandskog

Anita Egeli

Administrasjon kommunene/fylkeskommunen

Gottfried Heinzerling

Christine Haver

Marie Koch Singelstad

Hildegunn Hausken

Leif Aarthun Ims

Arve Nyland

Tonje Doolan

Tina Jacobsen

Olav Andreas Sagen

Eya Salmi

Kjersti Sandvik Bernt

Stine Haave Åsland

Samferdselsdepartementet

Anders B. Werp

Mari Braaten Larssen

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Lars Jacob Hiim

Tore Leite

Statens vegvesen

Terje Moe Gustavsen
Alberte Ruud
Helge Eidsnes

Jernbanedirektoratet
Anita Skauge
Lars Christian Stendal
Lars Rugtvedt

Fylkesmannen i Rogaland
Erik Cockbain

Byvekstavtale Nord-Jæren - referat fra møte i politisk styringsgruppe 04.03.19

Innledningsvis orienterte statssekretær Werp om at møtet ikke ville være et forhandlingsmøte, men en arena for å drøfte saker som er kommet opp i forhandlingene.

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden

Fylkesordføreren varslet at hun ønsket å komme nærmere tilbake til rammebetingelsene som gjelder enighet mellom de lokale partene. Ut over dette ble innkalling og dagsorden godkjent. Det ble besluttet at møtet skulle være åpent.

2. Godkjenning av referat fra første møte i politisk styringsgruppe 4. mai 2018.

Det ble besluttet at eventuelle skriftlige merknader til referatet fra forrige møte i politisk styringsgruppe oversendes Samferdselsdepartementet innen en uke.

3. Status i forhandlingene

a) Statusoppdatering på trafikkutvikling, bompengeneinnkreving på Nord-Jæren - ref status gitt i styringsgruppemøtet for Bymiljøpakken.

Sekretariatet for Bymiljøpakken gikk gjennom status for trafikkutviklingen og inntekter etter at nytt bompengepopplegg ble innført i oktober 2018. Inntektene er redusert sammenliknet med forutsetningene i bompengeproposisjonen. Dette skyldes i hovedsak en større andel gratis passeringer som følge av timesregelen og passeringstak, og at elbilandelen er høyere enn forutsatt.

De lokale partene viste til at trafikknedgangen vitner om at det er tatt viktige grep, men at en del ting slår negativt ut på inntektene. Det er for tidlig å konkludere med hvordan dette vil påvirke inntektene på lengre sikt.

Statssekretær Werp viste til den positive utviklingen for kollektivtransporten, men at det er en utfordring med lavere inntekter. Han ba vegdirektøren ta dette med seg videre i administrativ forhandlingsgruppe.

b) Bussveien, risikodeling, mva, busstrasé og sammenkobling jernbane-buss (Jåttåvågen-Ullandhaug)

Bussveien

Statssekretær Werp viste til strammere økonomiske rammer fremover, og at det ikke er tid for å øke offentlige utgifter nå. De statlige bidragene til 50/50-prosjektene vil sette stort fotavtrykk i statsbudsjettene de neste årene.

Den samlede rammen i Nasjonal transportplan 2018-2029 på om lag 24 mrd. kr til 50/50-prosjektene må legges til grunn. Kostnadsøkninger ut over denne rammen vil måtte gå ut over andre statlige bidrag til byvekstavtalene. Staten vil derfor være tydelig på hva som vil være det statlige bidraget for det enkelte 50/50-prosjekt.

Staten legger til grunn at det skal settes en øvre ramme for det statlige bidraget til Bussveien ved avtaleinngåelse. Dette er forankret på regjeringsnivå. Den øvre rammen for det statlige bidraget til Bussveien skal fastsettes på bakgrunn av gjeldende kostnadsanslag for alle delprosjektene. Retningslinjene for 50/50-ordningen, som bl.a. forutsetter at man velger nøkterne løsninger, vil ligge til grunn. Dette betyr at ev. senere kostnadsøkninger i delprosjektene må håndteres som en del av porteføljestyringen i likhet med andre prosjekter i byvekstavtalen og Bymiljøpakken.

Den pågående diskusjonen rundt dette viser at formuleringene i gjeldende avtale ikke er entydige, og at det er behov for å være tydeligere i ny avtale. Statssekretæren viste til at det i gjeldende avtale er oppgitt en samlet kostnadsramme på 10,2 mrd. kr, og at det står at denne rammen "skal legges til grunn for statens finansiering".

Det statlige bidraget som skal fastsettes i den nye avtalen, skal vurderes i forhandlingene. Det ble understreket at handlingsrommet for eventuelt å øke det statlige bidraget sammenliknet med gjeldende avtale, er svært begrenset.

For å sikre god kostnadsstyring skal det fremover i tid gjennomføres KS2 for delprosjekter med kostnadsanslag over beløpsgrensen for statens kvalitetssikringsordning. Staten kan dekke inntil halvparten av styringsrammen som blir fastsatt etter KS2 for de store delprosjektene, men det samlede statlige bidraget som blir fastsatt i ny avtale, vil være styrende.

De lokale partene påpekte at de er opptatte av ikke å få en dårligere avtale, og at merverdiavgift ikke var tema i forrige runde. "Nøkterne løsninger" er ikke noe nytt, men det skal bygges ut et høyverdig kollektivtilbud. Usikkerheten øker hvis kostnadsøkningene må tas innenfor porteføljestyringen.

Mva.

Statssekretæren redegjorde for håndtering av merverdiavgift i beregningen av det statlige bidraget til Bussveien. Staten gir fylkeskommunen kompensasjon for merverdiavgift som følger av utbyggingen på fylkesveidelen av Bussveien. Hvis det statlige bidraget beregnes ut fra et kostnadsanslag inkl. mva. på fylkesvei, vil det bety at staten bidrar med en langt større del av kostnadene enn 50 pst. Dette bryter med forutsetningene for "50/50-ordningen".

Det skal derfor legges til grunn i forhandlingene at det samlede statlige bidraget utgjør 50 pst. av det samlede kostnadsanslaget for bussveitbyggingen ekskl. mva. på fylkesvei og inkl. mva. på riksvei. I tillegg må de øvrige retningslinjene for 50/50-ordningen være fulgt opp.

I forhandlingene vurderes det samlede statlige bidraget til Bussveien, og statlige midler bevilget tidligere år må inngå i beløpet som oppgis i avtalen. Føringerne om at det statlige bidraget skal beregnes ut fra et kostnadsanslag ekskl. mva. på fylkesvei gjelder hele utbyggingen, dvs. også for midler som er bevilget tidligere år. Dette er besluttet i regjeringen.

De lokale partene viste til at mva-refusjon er lagt inn i finansieringsplanen, og at det er behov for beregninger som viser hvordan dette kan håndteres. Det ble besluttet at Statens vegvesen gjør en vurdering av dette og presenterer det for de lokale partene i neste forhandlingsmøte.

Ullandhaug

Statssekretær Werp viste til det lokale kravet i forhandlingene om 1 mrd. kr i statlig bidrag for å forbedre kollektivinfrastrukturen til og fra Ullandhaug. Dette har bakgrunn i Stavanger kommunes vedtatte rekkefølgekrav om ferdigstilling av busstraseen mellom Ullandhaug og Jåttåvågen før åpning av SUS i 2023.

De aktuelle strekningene er i dag fylkesvei, og av dette følger det at fylkeskommunen har ansvaret for utbyggingen. Kollektivfelt og -knutepunkt på denne strekningen er ikke definert som en del av Bussveien, og faller ikke inn under 50/50-ordningen. Ut over 50/50-midler og belønningsmidler ligger det ikke inne midler til byvekstavtalene i Nasjonal transportplan 2018-2029 som kan brukes til tiltak på fylkesvei. Det er eventuelt opp til de lokale partene å prioritere belønningsmidler til dette formålet.

Iht. Nasjonal transportplan skal staten medvirke til utredning av baneløsning/kollektivløsning til Ullandhaug i første del av planperioden. Her er det også belønningsmidler som er aktuelt som statlig bidrag. Staten har lagt frem et tilbud som innebærer en dobling av belønningsmidlene i den nye avtalen.

De lokale partene ønsker helhetlige løsninger, og viste til at det er snakk om både riksvei, fylkesvei og kobling til jernbanen. Rekkefølgekravet må følges opp før 2023. De viste videre til at det er flere store statlige virksomheter på Ullandhaug. Det må ses på om noe av programområdemidlene til riksvei kan brukes til kollektivtraseen.

Statens vegvesen redegjorde kort for retningslinjene for bruk av statlige programområdemidler. Hovedregelen er at midlene skal gå til statlig infrastruktur. Det ligger noe fleksibilitet i dette. Eksempelvis kan gang- og sykkelvei med riksveifunksjon bygges langs fylkesvei eller kommunal vei hvis det er mer hensiktsmessig. Knutepunkt som i utgangspunktet er tenkt etablert med direkte atkomst fra riksvei, kan av areal- eller trafikktekniske årsaker bli lokalisert med atkomst fra en annen vei i

umiddelbar nærhet til riksveien. Statssekretær Werp presiserte at hovedregelen må oppfattes som stram.

Partene var enige om at diskusjonen fortsetter i forhandlingene med utgangspunkt i dette.

c) Kostnader for riksveiprojektene.

Regionsvegsjefen ga en kort gjennomgang av status og kostnader for de store riksveiprojektene i pakken.

De lokale partene viste til tidligere fylkestingsvedtak om håndtering av kostnadsøkninger i riksveiprojekter, og presiserte at de ikke ønsker at kostnadsøkninger som følge av økte statlige krav skal tas i porteføljestyringen. Det ble også stilt spørsmål ved om staten vil ha innsigelse til forslagene som er lagt frem ut fra jordvernhensyn.

4. Videre prosess.

Statssekretær Werp gikk gjennom statens tilbud som er lagt frem i reforhandlingene. Det er blant annet lagt opp til en økning av det årlige gjennomsnittet for programområdemidler til riksveitiltak på 17 prosent og en dobling av belønningsmidlene sammenliknet med gjeldende avtale. Ønsket fra statens side er at forhandlingene nå kan fortsette i forhandlingsutvalget.

Fylkesordføreren tok opp status i forhandlingene mellom de fem lokale partene. Det har vært mange lokale forhandlingsmøter uten at det er oppnådd lokal enighet. Det er et ønske om departementenes vurdering av et mulig utfall der det er tre kommuner igjen.

Statssekretær Werp viste til at dette ikke var tema på dagsorden, og ba partene tre sammen og se om det er mulig å komme til en lokal enighet i lys av diskusjonene i møtet. De lokale partene ga tilslutning til dette.

5. Eventuelt.

Ingen saker.