

---

**Saksnr:** 2022/51657-8  
**Saksbehandlar:** Hans-Christian Engum

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		14.08.2024
Fylkesutvalet		14.08.2024
Fylkestinget		01.10.2024

## Rammer for vidare arbeid med Bybanen

### Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune rår til at tunnelalternativ 2C1 frå tunnelutgreiinga i 2021 blir lagt til grunn for vidare planlegging, men med krav om nødvendige justeringar for å redusere utfordringar knytt til kulturminne, grunnvatn og kostnader. Følgande føresetnader vert lagt til grunn for eit kompromiss med Bergen kommune:

- Bybanen skal følgje trasé i samsvar med reguleringsplanar vedtatt i Bergen Bystyre den 31.5.23 og 27.9.23, men justert ved at strekninga Kaigaten – Christiesgate – Allehelgensgate – Nygaten - tunnelalternativ 2C1- Sjøgaten - Sandviksveien til Åsaneveien no vert regulert. Det skal vere haldeplass og vendepunkt i sentrum og maksimalt ein underjordisk haldeplass på denne strekninga.
- Prosjektet må ikkje overstige kostnadsramma for utbygging av dagløyisinga gjennom sentrum (Indeksregulert KS2 – 2024).
- Staten, fylkeskommunen og kommunen må førebu prosess for finansiering gjennom ein tilleggsavtale til byvekstavtalen i løpet av hausten 2024.
- Bergen kommune må formelt starte reguleringsarbeid for tunnelalternativet hausten 2024. I arbeidet må det bli vurdert behov for å etablere vendespor for Bybanen i sentrum – for å sikre kapasitet og robustheit i banesystemet.
- Gjeldande reguleringsplanar blir oppretthaldt og klagehandsaming i Bergen kommune vert gjennomført.
- Den lokale einigheita føreset at Statens vegvesen snarast får midlar til å starte arbeidet med å utbetra og forlenga Fløyfjelltunnelen mellom Nygårdstangen og Eidsvåg.
- Einigheita (punkt a-f) vert stadfesta gjennom vedtak i Vestland fylkesting og Bergen bystyre i løpet av hausten 2024.

3. Vestland fylkeskommune forventar at staten inviterer til forhandlingar om tilleggsavtale til byvekstavtalen så snart som mogeleg etter at lokale partar er samde om trasé for Bybanen gjennom sentrum.

4. Etter vedtak om trasé i Vestland fylkesting og Bergen bystyre, kan arbeid med planlegging, prosjektering og grunnnerverv vidareførast med bruk av bompengar basert på Prp 11 S (2017-2018). Fylkesdirektør må kome attende med sak om finansiering og vidare bruk av bompengar.

5. Som ein konsekvens av Nasjonal transportplan må Vestland fylkeskommune nedskalere utbyggingsorganisasjonen. Fylkesdirektøren vil dimensjonere kompetanse og kapasitet i Bybanen utbygging i samsvar med framdrifta i kommande oppgåver. Fylkesdirektøren skal halde Fylkestinget orientert om behov for ressursar for å avslutte gjenstående kontraktarbeid, gjennomføre nødvendige erverv og bidra med fagleg bistand for kommunen si vidare planlegging.

#### Samandrag

Nasjonal transportplan inneber at endeleg finansiering av Bybanen til Åsane og Fløyfjelltunnelen må vente til den nye tunellutgreiinga er gjennomført og handsama i kommunen. Som ein konsekvens av Nasjonal transportplan må Vestland fylkeskommune nedskalere utbyggingsorganisasjonen. Fylkesdirektøren meiner framleis at dagløyning er det alternativet som gir det beste banesystemet og best tilgjengelegheit i sentrum, men eit godt kollektivsystem mot nord står i fare om ikkje ein lokalt finn fram til løysingar det er einigheit om. For å sikre ei robust og framtidretta kollektivløyning til Åsane, har Vestland fylkeskommune difor teke initiativ til ei kompromissløyning basert på tunellutgreiinga frå 2021, under føresetnad av at risikoen (grunnvatn og økonomi) i prosjektet vert akseptabel.

Rune Haugsdal  
fylkesdirektør

Anne Iren Fagerbakke  
direktør  
Mobilitet og kollektivtransport (MOK)

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Stortinget vedtok Nasjonal transportplan 2025-2036 i juni 2024. I perioden er det samla prioritert 88 mrd. kr til byvekstavtaler og byområda. Det er prioritert eit statleg bidrag på 70 % til Bybanen til Åsane, men planen peiker på at lokale myndigheiter sitt arbeid med ny bybanetunellutgreiing har skapt større usikkerheit rundt gjennomføringa av bybaneprojektet, og endeleg prioritering frå staten si side vil vente på utfallet av utgreiinga. Denne føresetnaden gjeld også for ny og oppgradert Fløyfjelltunnel frå Nygårdstangen til Eidsvåg.

Fylkesdirektøren registrerer at det er prioritert midlar til Bybanen mellom sentrum og Åsane i Nasjonal transportplan, men at dei ikkje vert tilgjengelege før det er einigheit om trasé gjennom sentrum. Dette er alvorleg og medfører at prinsippet om kontinuerleg utbygging av Bybanen vert broten, og at prosjektet sin framdrift er svært usikker.

Bybanen har sidan 2000-tallet vore ei viktig satsing i fylkeskommunen sine kollektivstrategiar. Vestland fylkeskommune understrekar at målet er å bygge bybane mellom Bergen sentrum og Åsane. Dette vil gi eit høgkvalitets- og kapasitetssterkt kollektivsystem med svært god framkomst i nordkorridoren, og vidareføring av Bybanen gjennom sentrum vil også styrke kapasiteten på eksisterande linjer.

Fylkesordførar og fylkesdirektør hadde møte med byrådsleiar og byråd- og kommunaldirektør for byutvikling den 26.06.24. Formålet med møtet var å orientere om konsekvensane av Stortinget sitt vedtak av Nasjonal transportplan for utbyggingsorganisasjonen til Bybanen. Vestland fylkeskommune orienterte om at tillitsvalde er involvert og førebur seg på å nedskalere eller avvikle organisasjonen. I same møte løfta fylkeskommunen mogelegheita for å kome til eit kompromiss i saka, for å halde framdrift i arbeidet med å gi transportkorridoren i nord eit høgkvalitets- og kapasitetssterkt kollektivsystem.

Fylkesdirektøren legg med dette fram ei sak med forslag til kompromiss og løysing for å vidareføre Bybanen til Åsane.

### Vedtakskompetanse

I PS 134/22 vedtok Fylkestinget i Vestland at «Fylkestinget legg til grunn at bruk av bompengar (til BT5) vert vurdert nøye i høve til risiko og nytte. Status skal rapporterast til fylkesutvalet ved viktige milepålar, som vedtak av reguleringsplan, reforhandling av Byvekstavtalen og andre hendingar som har betydning for framdrift og kostnader.» Denne saka vert rekna som prinsipiell og vert difor lagt fram for Fylkestinget for handsaming.

### Medverknad

Ikkje aktuelt med sak i medverknadsorgana i denne omgang.

### Vurderingar og verknader

#### Konsekvensen av Nasjonal transportplan

I perioden 2025-2036 er det i Nasjonal transportplan prioritert 88 mrd. kr til byvekstavtaler og byområda. Det er prioritert eit statleg bidrag på 70 % til Bybanen til Åsane, men planen peiker på at lokale myndigheiter sitt arbeid med ny bybanetunellutgreiing har skapt større usikkerheit rundt gjennomføringa av bybaneprojektet, og endeleg prioritering frå staten si side vil difor vente på utgreiinga og handsaminga i Bystyret i Bergen.

Fløyfjelltunnelen er omtalt som eit samla prosjekt frå Nygårdstangen til Eidsvåg. Staten vil også vurdere vidare arbeid med dette riksvegprosjektet etter at den lokale tunnelutgreiinga for Bybanen er ferdig og handsama av Bystyret.

Prop 11S (2017-2018) opnar for bruk av bompengar frå Bypakke Bergen til BT5 så lenge lokale partar er samde om det. Fylkeskommunen har gjennom vedtak i Styringsgruppa i Bypakke Bergen

fått innvilga å nytte bompengar til førebuande arbeid for Bybanen til Åsane, 102 mill. i 2023 og 251 mill. i 2024. Bruken av desse midlane har blitt gjort under føresetnad av at dei vil inngå i det samla bompengedraget når endeleg finansiering er på plass, men med ein risiko for at midlane ikkje vert tilbakeført dersom Bybanen til Åsane ikkje vert realisert.

Fylkesdirektøren meiner at det no er skapt stor usikkerheit om når Bybanen til Åsane kan bli finansiert. Dersom partane ikkje vert einige om trasé gjennom sentrum vil konsekvensen vere at prosjektet med bybane til Åsane ikkje har vidare finansiering etter 2024. Fylkesdirektøren meiner dette er alvorleg og at prinsippet om kontinuerleg utbygging av Bybanen no står i fare for å bli broten. Dette inneber at fylkeskommunen må skalere ned utbyggingsorganisasjonen.

### **Vegen vidare**

#### Bybanen er høgt prioritert

Bybanen har sidan 2000-tallet vore ei viktig satsing i fylkeskommunen sine kollektivstrategiar. Fylkesdirektøren understrekar at Bybanen til Åsane framleis er høgt prioritert då den vil gi transportkorridoren i nord eit høgkvalitets- og kapasitetssterkt kollektivsystem med svært god framkomst, og er eit sentralt grep for å nå nullvekstmålet. Bybanen er det tiltaket som har størst trafikal effekt, under føresetnad av at vi bygger banen heile vegen mellom sentrum og Åsane.

Ved bygging av Bybanen til Åsane får ein etablert ein gjennomgåande «pendellinje», noko som gjev eit betre system enn når linja endar i sentrum, som i dag. Gjennomgåande kollektivlinjer er meir attraktive for dei reisande fordi ein kan reise mellom målpunkt på begge sider av sentrum, utan omstiging. I tillegg gir gjennomgåande linjer mogelegheit for høgare frekvens og kapasitet i systemet. Ved å forlenge bybanesystemet gjennom sentrum og nordover får vi dermed meir nytte ut av tidlegare investeringar. Fylkesdirektøren meiner det vil vere svært uheldig dersom vi ikkje fullfører utbygginga av eit banesystem som går gjennom sentrum. Dette vil gå vesentleg utover kapasiteten, ikkje berre i nordkorridoren, men det vil også redusere mogelegheitene for å auke kapasiteten på linje 1 og 2.

For å kome vidare med utbygginga er det naudsynt å verte samde om trasé i sentrum. Bergen kommune har lagt opp til å legge fram ei ny tunnelutgreiing tidlegast hausten 2025, deretter skal ein avklare endeleg trasé. Når denne er på plass skal ein gå i forhandlingar med staten om endeleg finansiering. Fylkesdirektøren vurderer at denne prosessen har høg risiko og meiner at Vestland fylkeskommune og Bergen kommune bør vere konstruktive for å finne felles løysingar som kan leggast til grunn for vidare arbeid med reguleringsplanen.

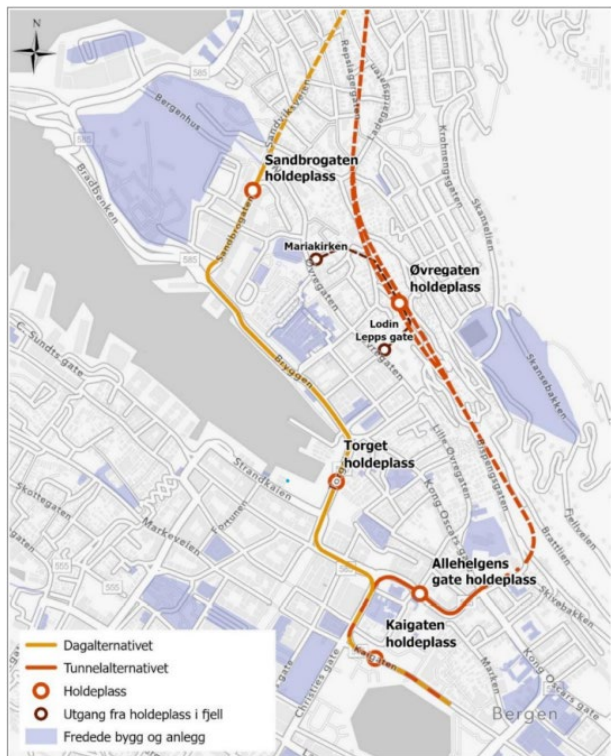
Fylkesdirektøren meiner framleis at dagløyising er det alternativet som gir det beste banesystemet og minst risiko i gjennomføring. Samtidig kan banebygging mot nord stå i fare om ikkje ein finn fram til løysingar det er einigheit om. Fylkesdirektøren er av den oppfatning at det kan vere verdt å gå vidare med eit tunnelalternativ, dersom det er det som skal til for å få realisert Bybanen til Åsane. I 2021 vurderte Bergen kommune ulike tunneløysingar, og fylkesdirektøren meiner at den vurderinga framleis er dekkande for å finne det mest aktuelle tunnelalternativet.

#### Møte med Bergen kommune i juni 2024

Fylkesordføraren og fylkesdirektøren var i møte med byrådsleiar og byråd for byutvikling den 26.06.24 for å orientere om at konsekvensane av Stortinget sitt vedtak av Nasjonal transportplan er at fylkeskommunen må nedskalere organisasjonen Bybanen utbygging. I same møte løfta fylkeskommunen mogelegheita for å kome til eit kompromiss i saka.

#### Vurderte tunnelalternativ i 2021

I mars 2020 vedtok Bystyret at det skulle utgreiast ei tunneløysing for Bybanen gjennom Bergen sentrum til same utgreiingsnivå som dagalternativet. Målet var å finne eit tunnelalternativ som betener Bergen sentrum utan å passere Torget og Bryggen i dagen. Arbeidet vurderte ei rekke alternativ og fann at løysinga i alternativ 2C1 svarar godt på mål om betening av sentrum og synlegheit. Denne har trasé i dagen rundt Rådhuskvartalet med haldeplass i Kaigaten og i Allehelgens gate, med innslag i Heggebakken ved Katedralskolen. Utgreiinga konkluderte med at dette er tunnelalternativet med lågast investeringskostnadar og med minst risiko for seinking av grunnvatn og påfølgande øydelegging av verdifulle kulturminne og setningsskadar på bygg. Fylkesdirektøren stiller seg bak denne vurderinga, og meiner at ein ikkje vil finne ei betre løysing ved å søke etter nye tunnelalternativ.



Figur 1. Regulert trasé for dagløyising (oransje) og tunnelalternativ 2C1 (raud).

Fylkesutvalet handsama denne rapporten i 2021 (PS199/21) og anbefalte dagløyising på bakgrunn av lågare kostnader (investering og drift), betre tilgjenge i sentrum, og mindre risiko for seinking av grunnvatn i anleggsfasen. Fylkesdirektøren meiner likevel at fylkeskommunen kan vurdere å akseptere tunnelalternativ 2C1, dersom ein finn avbøtande tiltak for desse forholda. Som eit minimum er det nødvendig å finne tiltak for å dempe risikoen for seinking av grunnvatn, då denne framleis vert vurdert som uakseptabel. Dette er eit kritisk punkt for å kunne ivareta verdsarven og kulturlaga i grunnen. Dei andre forholda inneber ein dårlegare kvalitet i banesystemet, og desse konsekvensane må minimerast så langt som råd. Dette kan best bli vurdert gjennom ein formell prosess med utarbeiding av reguleringsplan.

### Grunnvatn

I skildringa av tunnelalternativet i rapporten frå 2021, er det tatt høgde for strenge krav til tetting for å unngå inntrenging av vatn, men det vert understreka at det alltid vil vere ein restrisiko. Dette inneber at ein ikkje kan garantere at anlegget vert heilt tett før anlegget er ferdig bygd. Fylkesdirektøren vurderer framleis denne risikoen til å vere uakseptabel. Dersom tunnelalternativet skal bli realisert må denne risikoen bli betydeleg redusert. Dette inneber mest sannsynleg at haldeplassen i Øvregaten/Lodin Lepps gate må bli flytta, noko som vil gi reduksjon i tilgjengelegheita for sentrale byområde, og at vi må akseptere at desse områda får si kollektivbetjening gjennom buss. I gjennomføringsfasen må det vere aktiv risikostyring og- handtering som sikrar at ein unngår inntrenging av grunnvatn og skadar på kulturlag og bygg.

### Økonomi - Investering

Fylkesdirektøren har vore uroa av kostnadane, kompleksiteten og risikoen i tunnelalternativet (2C1) som i følgje rapporten frå 2021 var 2,2 mrd dyrare enn dagalternativet. Investeringskostnaden vil påverke moglegheita for å få prosjektet finansiert. Fylkesutvalet har gjennom fleire vedtak vore tydeleg på at for å sikre gjennomføringa av Bybanen til Åsane må det bli arbeid med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. Det er vektlagt at det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreduserande tiltak, særleg i høve til depot, tunnel og haldeplassar, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur. Dette er særskilte viktige styringsprinsipp og etter fylkesdirektøren si vurdering kan ein ikkje akseptere løysingar som vert dyrare enn den regulerte dagløyisinga. Prosjektet må bli gjennomført innanfor rammene i indeksjustert KS2 frå 2024.

Moglege kostnadsreduserande tiltak kan vere å unngå underjordiske haldeplassar i Øvregaten og ved Sandviken kirke. Den aktuelle tunnelloysinga gjennom sentrum kan gjere det mogeleg med eit alternativ med trasé i dagen i Sjøgaten frå Slaktehustomten og vidare i Sandviksveien til Åsaneveien, parallelt med reperbanen i Sandviken. Eit slikt alternativ vil vere kostnadsreduserande og bør bli lagt til grunn for vidare arbeid. Løysinga vil også samsvare godt med Bybanen sitt grunnkonsept.

I rapporten frå 2021 er det for tunnelalternativet (2C1) lagt inn kostnader for etablering av bussgate med sykkelfelt og tre meter gangareal på kvar side langs Bryggen, men ingen oppgradering av byrommet ut over det. Eit val av tunnel gjennom sentrum vil dermed bety at det ikkje vil vere midlar til opprusting av Bryggen i denne omgang. For å holde prosjektkostnadene nede kan det også vere nødvendig å droppe sykkelfelt og bussgate.

### Økonomi - drift

Fylkesdirektøren har tidlegare ytra bekymring for store årlege drifts- og vedlikehaldskostnader knytt til tunnel og underjordiske haldeplassar. Dersom byggetrinnet mot Åsane vert bygd med to nye underjordiske haldeplassar vil det ha stor betydning for fylkeskommunen sin økonomi. Eit premiss for å kunne gå vidare med tunnelalternativet er at minst ein av dei underjordiske haldeplassane vert tatt ut av prosjektet.

### Kollektivtilgjengelegheit

Eit funksjonelt og attraktivt kollektivtilbod har haldeplassar tett på sentrale målpunkt. I tunnelalternativa har det vist seg krevjande å etablere haldeplassar i dei mest sentrale delane av byen. Dagalternativet gir på si side ein bybanetrase som betener byen betre og er meir tilgjengeleg for dei reisande. Tunnelalternativet gir noko meir fleksibilitet og kvalitet med omsyn til utvikling av busstilbodet, mykje grunna at bussane går framfor Bryggen. Fylkesdirektøren har tidlegare vektat fordelane knytt til banetraseen i dagalternativet tyngre enn fordelane knytt til busstilbodet i tunnelalternativet.

Ved å fjerne haldeplassen i Øvregaten vil det redusere tunnelalternativet si dekning av sentrum.. Det er difor svært viktig at området får god betjening med buss. Fylkesdirektøren minner om at det er samspelet mellom buss- og bybanetilbodet som avgjer konkurransekrafta og attraktiviteten til det samla kollektivsystemet.

Utanom sentrumsterminal og Bergen busstasjon er Torget den haldeplassen i sentrum som har flest påstigande, og meir enn tre gongar så mange som Bryggen/Bradbenken per i dag. Fylkesdirektøren meiner framleis det vil vere uheldig at tunnelalternativet ikkje får haldeplass på Torget, men kan likevel akseptere ei løysing med haldeplass i Allehelgensgate dersom dette er einaste mogelegheit for ei løysing det vert einigheit om. Dette betyr at buss framleis vil ha ei viktig rolle for kollektivdekninga på Torget og Bryggen.

Fylkesdirektøren har tidlegare peikt på at for dei framtidige byutviklingsområda langs sjøkanten i Sandviken vil det i mange høve vere kortare å gå til ein busshaldeplass i Sjøgaten enn til underjordisk haldeplass ved Sandviken kirke eller haldeplass i Amalie Skrams vei. Dersom det vert etablert ei løysing med bybane i Sjøgaten vil dette betre dette forholdet.

### Vending i sentrum

Eksisterande vending i Byparken er planlagt fjerna for å gjere Starvhusgaten om til busstrasé. Det vert lagt til rette for vending på NHH, men manglande vendemoglegheit i sentrum har fleire negative konsekvensar ved seg. Ved å leggje til rette for å kunne vende Fleslandslinja i sentrum vil ein kunne auke frekvensen på både Fleslands- og Fyllingsdalslinja, noko som ikkje vil vere mogeleg med driftsvending berre på NHH. Vending i sentrum vil gi kortare fellesstrekning, slik at talet på driftsforstyringar vert redusert. Mogelegheit for vending i sentrum vil dermed sikre betre kapasitet og robustheit i banesystemet. Fylkesdirektøren meiner at behovet for å etablere eit vendespor i sentrum difor må bli vurdert i arbeidet med reguleringsplan for tunnelalternativet.

### Justert alternativ 2C1

For at alternativ 2C1 skal danne grunnlag for vidare reguleringsprosess, vil fylkesdirektøren rå til at ein gjer nødvendige justeringar for å redusere utfordringar knytt til kulturminne, grunnvatn og kostnader, i tillegg til at ein betrar tilgjengelegheita i Sandviken. Det justerte alternativet skal følgje trasé i samsvar med reguleringsplanar vedtatt i Bergen Bystyre den 31.5.23 og 27.9.23, men justert ved at strekninga Kaigaten – Christiesgate – Allehelgensgate – Nygaten - tunnelalternativ 2C1 - Sjøgaten til Åsaneveien no vert regulert. Det skal vere haldeplass og vendepunkt i sentrum med maksimalt ein underjordisk haldeplass på denne strekninga.

### **Fylkeskommunen sine forventningar til vidare prosess**

Fylkesdirektøren har gjort greie for at fylkeskommunen har vurdert at tunnelalternativ 2C1 kan inngå som eit kompromiss med Bergen kommune dersom ein får redusert konsekvensane som ikkje er akseptable (grunnvatn og kostnader). Det er likevel ei rekke andre føresetnader som må bli sikra som del av vidare prosess. Einigheita om trasé må bli stadfesta i Vestland fylkesting og Bergen bystyre. For å dempe usikkerheita omkring vedtaket må kommunen stoppe arbeidet med ny tunellutgreiing slik den er omtalt i byrådsplattforma. Vidare må kommunen snarast melde oppstart

av reguleringsplan for tilrådd tunnelalternativ, samtidig som dei også fullfører klagehandsaminga knytt til gjeldande reguleringsplanar.

Fylkesdirektøren vurderer det slik at den lokale einigheita er tilstrekkeleg avklaring til at staten kan førebu prosess for tillegg til byvekstavtalen i løpet av hausten 2024, og til at Statens vegvesen snarast får midlar til å starte arbeidet med å utbetra og forlenga Fløyfjelltunnelen mellom Nygårdstangen og Eidsvåg.

Fylkesdirektøren peiker på at vidare arbeid med planlegging, prosjektering og grunnnerverv må kunne vidareførast med bruk av bompengar basert på Prp 11 S (2017-2018).

#### **Administrative/økonomiske konsekvensar:**

Fylkesdirektøren vil no gå vidare med formelle steg knytt til nedskalering og omorganisering av Bybanen utbygging. Alle dei tilsette skal bli sikra sine lovfesta retter. Saka har ingen direkte økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen.

#### **Klima:**

Bybaneprosjektet er viktig for å redusera klimagassutslepp gjennom å overføre reisestraumar frå bil til bybane. Tiltaket er i tråd med nullvekstmålet og satsinga Vestland har på grøn omstilling. Ingen vidare utbygging av bybane vil ha alvorlege konsekvensar for trafikkavvikling i transportkorridoren mellom Åsane og Bergen sentrum.

#### **Folkehelse:**

Ferdig utbygd bybane til Åsane vil bidra til utjamning av sosiale skilnader og betre mobilitet for nye område. Universell utforming er ein viktig premiss for Bybanen.

#### **Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):**

Bybanen vil bidra til måloppnåing på alle Utviklingsplanen sine mål, og er ein sentral del for å bidra til strategiar om å vidareutvikle Bergen som eit attraktivt fylkessenter med infrastruktur som sikrar god mobilitet.

#### **Konklusjon**

Fylkesdirektøren tolkar Nasjonal transportplan slik at staten har prioritert midlar til BT5-prosjektet, men at dei ventar med konkret finansiering til det føreligg endeleg lokalpolitisk vedtak om traséval gjennom sentrum. Som ein konsekvens må Vestland fylkeskommune nedskalere utbyggingsorganisasjonen. Fylkesdirektøren vil dimensjonere kompetanse og kapasitet i Bybanen utbygging i samsvar med framdrifta i kommande oppgåver.

Bybanen til Åsane er framleis eit høgt prioritert og nødvendig prosjekt for å sikre god trafikkflyt i nordkorridoren. Fylkeskommunen har difor foreslått eit kompromiss der ein går vidare med tunnelalternativ 2C1 frå utgreiinga frå 2021, under føresetnad av at risikoen i prosjektet vert redusert til eit akseptabelt nivå. Fylkesdirektøren vurderer det slik at den lokale einigheita er tilstrekkeleg avklaring til at staten kan førebu prosess for tillegg til byvekstavtalen i løpet av hausten 2024, og til at Statens vegvesen snarast får midlar til å starte arbeidet med å utbetra og forlenga Fløyfjelltunnelen mellom Nygårdstangen og Eidsvåg.