

## Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

### **Spørsmål 37:**

Av de statlig midlene som går til byvekstavtaler, hvordan er fordelingen mellom penger til drift og penger til investering?

### **Svar:**

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområdene.

For byvekstavtaler er følgende lagt til grunn:

- 24,1 mrd. kr til infrastrukturtiltak for kollektiv-, sykkel- og gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier. Disse midlene kan ikke brukes til drift.
- 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til infrastruktur for store kollektivprosjekter (50/50 ordningen). Disse midlene kan ikke brukes til drift.
- 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder:
  - Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang- og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk.
  - Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Dette er til drift, og er fordelt med om lag 50 mill. kr pr år til de fire største byområdene, og om lag 20 mill. kr til de fem mindre.
  - Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene. For noen byvekstavtaler har midler til bedre kollektiv delvis også blitt satt av til enkelte driftstiltak.
  - Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren.
- 500 mill. kroner i tilskudd til bygging av ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50-ordningen).

Det er i tillegg prioritert 600 millioner kroner i tilskudd til fem mindre byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtale. Disse midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport.

Det understrekes at det endelige svaret på spørsmålet vil avhenge av hva som blir fordelingen i den enkelte byvekstavtale (inklusive framtidig reforhandlede avtaler).

**Spørsmål 38:**

I den framforhandlede byvekstavtalen for Oslo-området står det at «Avtalen gjelder for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revideringer av Oslopakke 3.» Betyr det at det etter vårens behandling av NTP legges opp til reforhandling av avtalen, der de økonomiske rammene som Stortinget setter ved behandling av NTP legges til grunn?

**Svar:**

En viktig prioritering i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren som løper fram til 2029. Det statlige bidraget i disse avtalene er om lag 54 mrd. kroner i planperioden. I planperioden prioriteres i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen og ny Majorstuen stasjon i Oslo.

På sikt vil det være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene. Det statlige bidraget etter 2029 for hvert enkelt byområde, vil være et resultat av framtidige reforhandlinger om avtalene. Det er i forslag til NTP 2022-2033 tatt høyde for midler til reforhandlinger av inngåtte byveksttaler (inkl. byvekstavtalen for Osloområdet). Byvekstavtalene som i dag er inngått med de fire største byområdene, er inngått relativt nylig. Det er derfor etter departementets vurdering av betydning at avtalene får 'satt seg' godt før man på nytt starter en reforhandling. Det er ikke tatt stilling til på hvilket tidspunkt det er naturlig å starte opp reforhandlinger av de inngåtte byvekstavtalene.

**Spørsmål 39:**

I stortingsmeldingen står det at: «*Det er i dag svært vanskelig å anslå omfanget av og hvor lenge konsekvensene av koronapandemien vil vedvare. Konsekvensene gir økt usikkerhet knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet av nye investeringer og hvilke prosjekter som gir mest for pengene. Foreløpig ser det ut til at denne usikkerheten er størst for kollektivprosjekter.*» Hvordan samsvarer dette med den store statlige satsingen på byvekstvtaler og kollektivprosjekter i de største byene?

**Svar:**

Som det påpekes i kapittel 2 i NTP 2022-2033 vil den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av prosjektene i NTP først komme når de realiseres og transportløsningene tas i bruk. Det er fortsatt for tidlig å si hvordan pandemien vil påvirke de enkelte prosjektenes lønnsomhet. I Nasjonal transportplan 2022-2033 introduseres det flere nye grep som gjør det mulig å håndtere den økte usikkerhet koronapandemien fører med seg. I kapittel 4 beskrives det hvordan regjeringen har endret premissene for gjennomføringen av Nasjonal transportplan gjennom innføring av porteføljestyling. Transportvirksomhetene gis føringer om å jobbe med kontinuerlig optimalisering, konkurranse, læring og mer helhetlig utbygging, samt at de underveis i planperioden kan foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av NTP. Dette gir transportvirksomhetene handlingsrom til å håndtere usikkerhetene som beskrives i kapittel 2 i NTP, herunder koronapandemien. I NTP 2022-2033 legges det opp til en stor satsing på byområdene. Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstvtalene. Det er for tidlig å si noe om hvordan pandemien vil påvirke arbeidslivsendringer i byområdene, og dermed reisemønsteret. Dette vil kunne påvirke omfanget og valg av tidspunkt for reiser. Det vil også være mulig med en situasjon der det blir behov for økt satsing på kollektivtransport fordi folk ikke ønsker å stå tett sammen når de tar kollektive transportmidler.