

Nasjonal transportplan 2025-2036
Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor *Byområdene*



Leveranse til Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet

31. mars 2023

1. Nullvekst i byområdene

Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette kalles nullvekstmålet. Byvekstavtaler er statens viktigste grep for å nå nullvekstmålet, og disse er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Avtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre. Måloppnåelse forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene. Avtalene er et viktig verktøy for å sørge for bedre samordning i areal- og transportpolitikken.

Det er inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren for perioden 2019-2029. Det er startet forhandlinger om byvekstavtale for Tromsø, Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland er også aktuelle for byvekstavtale, men det er så langt ikke startet opp forhandlinger. Disse byene har i dag fireårige belønningsavtaler. For de mindre byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Vestfoldbyen (Larvik, Sandefjord og Tønsberg) og Arendal/Grimstad er det i Nasjonal transportplan 2022-33 foreslått en fireårig tilskuddsordning der hensikten er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet.

Transportvirksomhetene vil i etterfølgende kapitler svare ut enkeltspørsmål gitt i oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (heretter omtalt som prioriteringsoppdraget), samt tilrå en fordeling av all ressursbruk innenfor tre beregningstekniske økonomiske rammer. I tråd med oppdraget gjelder fordelingen tilskudd som bevilges over kap. 1332, postene 63 og 66 (tilskudd til byvekstavtaler og belønningsavtaler samt tilskudd til fem mindre byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler) og midler til mindre kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtaler som bevilges over kap. 1320, post 30. Midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen er også en del av byvekstavtalene, men er ikke en del av denne rammen. Disse bestillingene er gjengitt i kursiv i innledningen til det enkelte delkapittel i denne rapporten.

1.2 Grunnet for prioriteringer og konsekvenser av utredningsoppdraget

Transportvirksomhetene er bedt om å: *«Kommentere om og ev. hvordan vurderingene i utredningsoppdraget har konsekvenser for forslaget til prioriteringer.»*

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer bygger på utredninger og analyser gjort i forbindelse med utredningsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025-2036, samt erfaringer fra oppfølging av inneværende avtaler. En vesentlig del av arbeidet har vært å oppdatere eksisterende analyser og kunnskapsgrunnlag med de siste års trender – økonomisk usikkerhet, prisvekst, mulige endrede reisevaner som følge av koronapandemi og justerte prognoser for befolkningsvekst.

I utredningsoppdraget gir vi en tydelig anbefaling om fortsatt satsning på kollektiv, gange og sykkel i byområdene gjennom byvekstavtaler og belønningsavtaler. Oppnåelse av klimamålene vil kreve endringer i transportsektoren. I tillegg til omstilling til nullutslippskjøretøy kan det bli aktuelt å redusere transporttettersspørselen og i økt grad flytte transport over på mindre energiintensive mobilitetsformer for å oppnå tilstrekkelige utslippskutt og skape et mer energi- og ressurseffektivt transportsystem.

De fire byvekstavtalene som er inngått gjelder frem til 2029, og belønningsavtalene utløper i perioden 2023-2025. Utredningsoppdraget viser at det er nødvendig med videre tiltak innen kollektiv, gange og sykkel utover varigheten av inngåtte avtaler for å nå partenes felles mål om nullvekst i byområdene. Det er også avgjørende for å sikre at nullvekstmålet nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklistene. Transportvirksomhetene mener det som bidrar mest til målet om nullvekst vil være å videreføre byvekstavtalene, inngå byvekstavtaler for de øvrige fem byene, og videreføre tilskudd til de fem minste byområdene. Dette betyr at vi i denne planperioden foreslår å prioritere statlige midler til å fullføre de store kollektivprosjektene som ligger i inneværende avtaler, bygge opp under disse investeringene med å drifte og videreutvikle et godt kollektivtilbud og til mindre tiltak for gåing, sykling og kollektivtransport. Vi har også funnet rom for oppstart av et nytt kollektivprosjekt innenfor 50/50-ordningen, bybanen til Åsane (inkl. Fløyfjellstunnel nord).

Utredningsoppdraget viser også at investeringstiltak og tilbudsforbedring innen kollektivtransport ikke vil være tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet i byområdene. Disse tiltakene må understøttes av arealutvikling og restriktive tiltak for biltrafikk, som nærmere beskrevet i kapittelet under.

I utredningsoppdraget foreslår transportvirksomhetene en forenkling av finansieringsstrukturen, men dette har i liten grad en påvirkning på forslaget til prioriteringer, da utgangspunktet for endringer i finansieringsstruktur er at totalnivået på statlige tilskudd til byområdene holdes likt. Skulle finansieringsstrukturen endres kan det medføre en omfordeling mellom poster i statsbudsjettet. En oppsummering av foreslåtte endringer ligger i kapittel 8.1, side 105 i besvarelsen på utredningsoppdraget.

1.3 Behov for ytterligere tiltak for å nå nullvekstmålet

Gjennom byvekstavgaltene bidrar staten med betydelige midler for å nå omforente mål. Som utredningsoppdraget redegjør for vil det være behov for flere virkemidler enn utbygging og drift av kapasitetssterke kollektivtilbud og tilrettelegging for sykkel og gange for å nå nullvekstmålet i byområdene. For å nå nullvekstmålet er det derfor både behov for å bruke de statlige midlene mest mulig kostnadseffektivt og et godt samarbeid mellom alle avtaleparter om ytterligere tiltak.

Transportvirksomhetene omtaler i kapittel 3 og 4 de enkelte tiltak og forslag til samlet prioritering av de statlige midlene. Utover dette mener transportvirksomhetene det er nødvendig at det samtidig satses på følgende tiltak:

- *Økte restriksjoner på bilbruk.* Dette bør tilpasses de individuelle byområdene, men det mest aktuelle tiltaket er å redusere elbilfordeler ytterligere, både i bomring og kollektivfelt. En generell heving av bompenger vil også understøtte nullvekstmålet. Dersom nullvekstmålet likevel ikke nås på denne måten, må det kreves ytterligere restriksjon. Dette gjelder særlig de byområdene der nye veiprojekter øker personbiltrafikken.
- *Økte restriksjoner på parkering.* Prising og tilgjengelighet på parkering er viktige faktorer ved reisendes valg av transportform, og transportvirksomhetene tilrår at ytterligere begrensninger for parkering i sentrale byområder innføres.
- *Enda sterkere satsning på fortetting og konsentrert arealutvikling.* Fortetting rundt knutepunkt har høy effekt på måloppnåelse, men det tar tid før resultatene vises. Transportvirksomhetene mener dette må fremheves enda sterkere i fremtidige reguleringsplaner i byområdene og blir et sentralt tema i reforhandlinger/forhandlinger om nye byvekstavgalter for de mellomstore byområdene. Videre bør byområdene ta i bruk Arealdataverktøyet (ADV) for å sikre et bedre faglig grunnlag for å vurdere effekt på nullvekstmålet.
- Statlig arealbruk som påvirker nullvekstmålet. Veiareal i byene bør i større grad vurderes omfordelt til kollektiv, sykkel og gange. Statlig arealutvikling bør også i større grad hensynta påvirkning på byområdenes nullvekstmål.
- *Endre innretning på tilskuddsordninger.* Enkelte av dagens tilskuddsordninger, som tilskudd til reduserte bompenger og tilskudd til fjerning av rushtidsavgift, har negativ effekt på måloppnåelse i byområdene. Med prognoser som viser økt biltrafikk fremover mener transportvirksomhetene det er lite hensiktsmessig å videreføre en slik øremerking av tilskudd. Tilskuddsordningene bør endres til å understøtte tiltak som fremmer kollektiv, sykkel og gange.

Flere store statlige prosjekter som i dag ikke er del av byvekstavgaltene, påvirker likevel måloppnåelsen, og bør derfor i større grad vurderes opp mot/i lys av det. Eksempler kan være Follobanen for Oslo, E39 Vågsbotn - Klauvaneset i Bergen, to tog i timen i Trøndelag og Rogfast.

Det bør i tillegg vurderes endret prising i kollektivtransporten med tanke på å flytte noe transport til utenfor rushtid og dermed oppnå større samlet kapasitet i kollektivtrafikken. Transportvirksomhetene har anbefalt slike analyser, og at de bør gjennomføres før 3. oktober i år.

Det er også viktig å fortsette arbeidet med å koble sammen eksisterende tilbud til helhetlige reisekjeder. Samarbeid om sonestruktur, rutetilbud, priser og billetter på tvers av fylkeskommunal og statlig kollektivtrafikk bidrar til et sømløst kollektivtilbud. I kombinasjon med gode, universelt uformede knutepunkter og lett tilgjengelig reiseinformasjon blir kollektivtransporten mer attraktiv og tilgjengelig for flere.

Innenfor rammen som er satt er det etter vår vurdering lite realistisk å nå målet om 20 pst. sykkelandel i byområdene. Selv med en betydelig økt satsing på sykkelinfrastruktur i forhold til rammen som er satt, kombinert med restriktive tiltak og sterk fortetting, vil dette målet være vanskelig å nå. Viser til transportvirksomhetenes vurdering av dette i svar på oppdrag 5 i forbindelse med forarbeidet til gjeldende Nasjonale transportplan.

1.5 Oppbygging av denne rapporten

I kapittel 2 presenteres de statlige forpliktelsene ved inngangen av planperioden. I kapittel 3 besvares enkeltspørsmål i prioriteringsoppdraget. I kapittel 4 presenteres transportvirksomhetens samlede forslag til prioritering.

2. Statlige økonomiske forpliktelser ved inngangen av planperioden

Transportvirksomhetene er bedt om å: *«Redegjøre for gjenstående statlige forpliktelser ved inngangen til planperioden som følger av byvekstavtalene og belønningsavtalene i de ni største byområdene.»*

2.1 Samlede økonomiske forpliktelser i perioden 2025-2036

I dette oppdraget har vi lagt til grunn at det ved inngangen til planperioden 2025-2036 er inngått byvekstavgifter for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren med gyldighet for årene 2019-2029. I tillegg er det, i tråd med oppdraget fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet datert 11.11.22, lagt til grunn at det vil bli inngått byvekstavgift med Tromsø basert på rammene i brev fra Samferdselsdepartementet 02.11.22. Videre er det lagt til grunn at det er inngått belønningsavtaler med Buskerudbyen for perioden 2022-2025. Kostnadene til disse forpliktelsene er om lag 35 mrd. 2023-kr, som altså i hovedsak vil påløpe de første fem årene i planperioden 2025-2036.

Kristiansand, Nedre Glomma og Grenland har belønningsavtaler som utløper før 2025.

Gjennom byvekstavtalene delfinansierer staten fire fylkeskommunale kollektivprosjekter: Fornebubanen i Oslo-området, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergens-området, Metrobuss i Trondheims-området og Bussveien på Nord-Jæren. Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum er en forpliktelse i inngått byvekstavgift for Oslo-området, men arbeidet er kommet kort og statlig bidrag er ikke avklart. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn om lag 9,8 mrd. 2021-kr (tilsvarer 11,5 mrd. 2023-kr) til Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. Dette var et anslag på statens forventede bidrag basert på gjeldende kostnadsoverslag fra KVV Oslo-navet 2016.

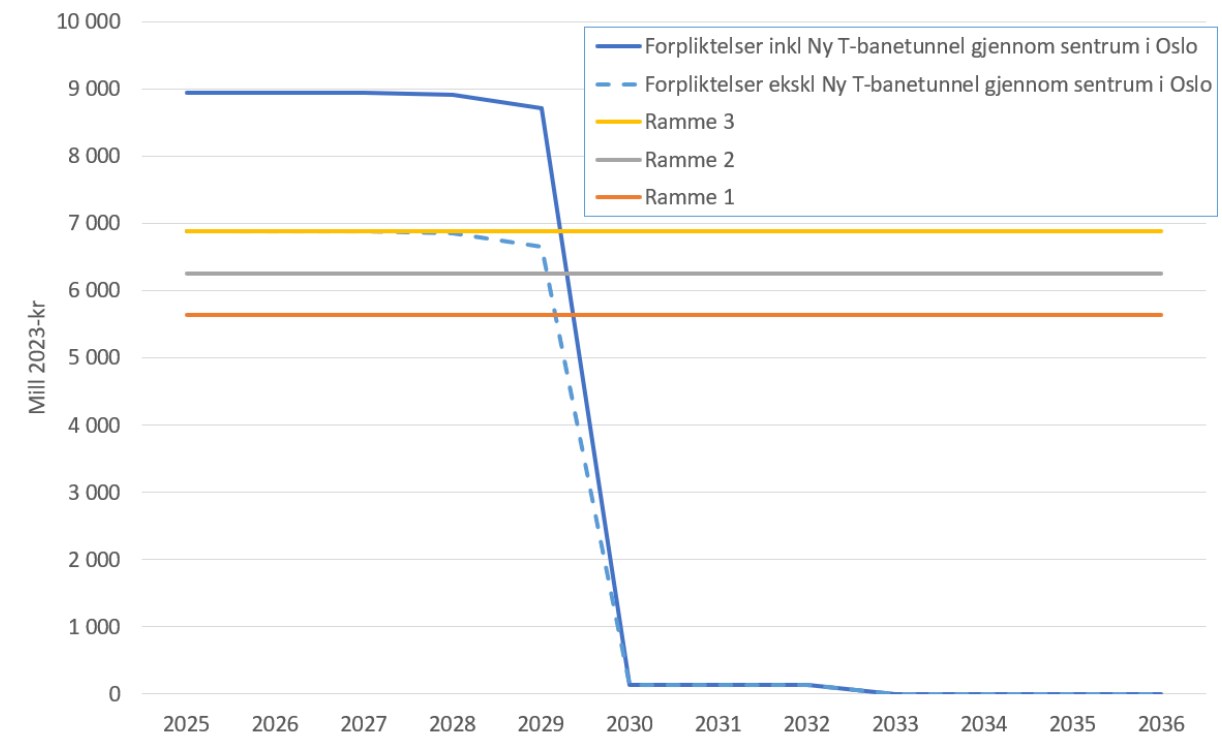
Samlet legger vi i dette oppdraget dermed til grunn at staten har forpliktelser på om lag 45 mrd. 2023-kr ved inngangen til planperioden.

I gjeldende byvekstavgifter omtales også flere statlige tiltak som dekkes over vei- og jernbanerammene. Blant annet er det lagt til grunn om lag 900 mill. 2023-kr til stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen, men disse omtales ikke i dette dokumentet ettersom de ikke skal dekkes innenfor byrammene.

2.2 Økonomiske forpliktelser i gjeldende byvekstavgifter i årene 2025-29

De økonomiske forpliktelsene i gjeldende byvekst- og belønningsavtaler¹ ligger ved inngangen til tolvårsperioden betydelig under de samlede rammene for perioden gitt i oppdraget, men vil på grunn av avtalenes varighet måtte innfris i perioden fram til 2029. I figuren nedenfor viser vi hvordan forpliktelsene fordeler seg i planperioden sammenlignet med de tre rammeneivåene i oppdraget, henholdsvis med og uten Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo.

¹ Tilskudd som bevilges over kap. 1332, postene 63 og 66 og kap. 1320, post 30.



Figur 1: Statlige forpliktelser i planperioden 2025-36 i inngåtte avtaler med og uten ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. Midler per år sammenlignet med de tre rammenivåene i NTP 2025-36 (2023-kr)

Figur 1 viser at forpliktelsene ekskl. Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo er om lag tilsvarende rammenivå 3 (stiplet linje i figuren), som er 10 pst. høyere enn 2023-budsjettet for årene 2025-29. Med gjenstående forpliktelser til Ny T-banetunnel (heltrukken linje i figuren) flatt fordelt vil forpliktelsene være om lag 2 mrd. 2023-kr høyere enn rammenivå 3 for årene 2025-29. Vi kommer nærmere tilbake til forslag til håndtering av Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo og øvrige forpliktelser i kapittel 3. Vi har i denne sammenstillingen lagt til grunn at det inngås en eventuell byvekstavtale med Tromsø som går fram til 2032.

3. Svar på enkeltspørsmål i prioriteringsoppdraget

I kapittel 3.1-3.7 besvares de enkelte spørsmålene som omhandler byområdene i oppdraget hver for seg. Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer beskrives i kapittel 4. Avhengig av hvordan man prioriterer samlet vil det kunne være rom for å prioritere noen av forslagene i delkapitlene 3.1-3.7 innenfor rammenivåene, men ikke alle.

3.1 Videreføring av byvekstavtalene for de fire største byområdene, samt en eventuell avtale for Tromsø

Transportvirksomhetene er bedt om å: «På aggregert nivå vise hvor mye de beregningstekniske rammene til byområdene må økes for å videreføre byvekstavtalene (inkludert en eventuell avtale for Tromsø)»

Byvekstavtalene er statens viktigste grep for å nå nullvekstmålet. Transportvirksomhetene mener det er behov for å videreføre avtalene etter de løper ut i 2029 dersom nullvekstmålet skal nås. Dette innebærer at avtalene må reforhandles og at staten bør gi et signal om dette nå slik at det forberedende arbeidet med reforhandlinger kan startes opp. Eksempelvis ved å vurdere behovet for oppdatering av kunnskapsgrunnlaget for de enkelte byområdene.

Det er rom for å videreføre byvekstavtalene for de fire største byområdene, og en eventuell byvekstavtale for Tromsø innenfor rammenivåene i dette oppdraget. Gitt transportvirksomhetenes forslag til prioritering som beskrives i kapittel 3.8 vil det imidlertid være behov for å øke rammenivåene for å få plass til både en videreføring av rammene samt de øvrige temaene som omtales i kapittel 3. Vi kommer tilbake til dette i kapittel 4.

3.2 Forlenge belønningsavtalene i Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland ut planperioden

Transportvirksomhetene er bedt om å: *«På aggregert nivå vise hvor mye de beregningstekniske rammene til byområdene må økes for å videreføre belønningsavtalene ut planperioden etter at gjeldende avtaler løper ut.»*

Dersom belønningsavtalene inkludert tilskudd til reduserte billettpriser skal forlenges til 2029 (uten byvekstavtale) for Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland fra starten av planperioden må rammen i årene 2025-2029 økes med om lag 400 mill. kr per år utover rammenivå 3, gitt forpliktelsene (ekskl. T-banetunnelen) som omtales i kapittel 2. For resten av planperioden er det rom innenfor rammene.

Vi kommer tilbake til prioritering av dette opp mot de øvrige bestillingene som omtales i kapittel 4.

3.3 Inngå nye byvekstavtaler i Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland

Transportvirksomhetene er bedt om å: *«På aggregert nivå vise hvor mye de beregningstekniske rammene til byområdene må økes for å inngå byvekstavtaler for Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.»*

Dersom det skal inngås byvekstavtaler for Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland fra starten av planperioden er vår vurdering at rammen i årene 2025-2029 må økes med minimum 600 mill. kr per år utover rammenivå 3 for disse årene, gitt forpliktelsene (ekskl. T-banetunnelen) som omtales i kapittel 2. Dersom rammen i disse byvekstavtalene skal ligge på tilsvarende nivå som omtalt i NTP 2022-2033 må rammen økes med om lag 800 mill. kr per år for årene 2025-29. For resten av planperioden er det rom innenfor rammene.

Vi kommer tilbake til prioritering av dette opp mot de øvrige bestillingene som omtales i kapittel 4.

3.4 Bybanen til Åsane

Transportvirksomhetene er bedt om å: *«Vise hvor mye de beregningstekniske rammene til byområdene ev. må økes for å dekke 50 prosent av kostnadene for Bybanen til Åsane i Bergen. Vi ber om at det redregjøres for kostnadsanslag og eventuelle beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet som er gjennomført av lokale myndigheter. Videre ber vi Statens vegvesen vurdere om vei-prosjektet E39 Fløyfjelltunnelen nord bør tas inn i veiporteføljen, samt om et ev. nytt løp i sør skal inngå her eller som et eget prosjekt, og om de to prosjektene ev. skal ses på som helt avhengige av hverandre. Disse vurderingene må ses i sammenheng med bestillingen om porteføljene i punkt 6.3.2.»*

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn om lag 7,7 mrd. 2021-kr til E39 Fløyfjelltunnelen og 50/50-prosjektet Bybanen byggetrinn 5 til Åsane (BT5)², jf. Meld. St. 20 (2020-2021), side 259. Av dette utgjør om lag 4,3 mrd. kr statlig tilskudd til Bybanen til Åsane, basert på gjeldende kostnadsoverslag på om lag 8,6 mrd. 2021-kr. I tillegg var det lagt inn et statlig bidrag til forlengelsen av Fløyfjelltunnelen (heretter omtalt som Fløyfjelltunnelen nord), basert på foreløpige vurderinger av kostnadene med dette tiltaket, anslått til om lag 3,4 mrd. 2021-kr, eller om lag 3,9 mrd. 2023-kr.

I forbindelse med arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane, er det utarbeidet et nytt kostnadsanslag for prosjektet. I dette arbeidet er det imidlertid ikke et tydelig skille mellom de ulike elementene som inngår helt eller delvis som en premiss for utbyggingen av Bybanen. Følgende elementer inngikk i anslaget:

- Fløyfjelltunnelen nord
- Bybanen til Åsane
- Sykkelstamvei
- Tiltak på fylkesvei/kommunal vei / Annet

Anslaget viste en samlet kostnad på om lag 18 mrd. 2021-kr. I dialog med Bergen kommune og Vestland fylkeskommune, har Statens vegvesen gått gjennom anslaget, og hvordan kostnadene fordeler seg mellom de ulike elementene. Samlet kostnad for alle elementer er nå vurdert til om lag 18,9 mrd. 2021-kr, eller om lag 22

² I omtalen av Bybanen byggetrinn 5 til Åsane (BT5) i NTP 2022-33 var det forutsatt at bybanen skulle gå til Vågsbotn, og i omtalen av prosjektet i dette kapitlet er dette også lagt til grunn.

mrd. 2023-kr. Årsaken til økningen er i hovedsak knyttet til at det opprinnelige kostnadsanslaget ikke var inkludert mva. for Fløyfjelltunnelene nord. Kostnadene fordeler seg på følgende måte mellom de ulike elementene:

Tabell 1 Anslag fra 2021 gjennomført som en del av reguleringsplanarbeidet

Elementer	Kostnad (2021-kr)	Kostnad (2023-kr)
E39 Fløyfjelltunnel nord ¹	4 786	5 575
Bybane til Åsane	9 292	10 908
Sykelstamveg	3 921	4 603
Fv. / kv. / Annet	933	1 095
SUM	18 932	22 182

1) Prisjustering av Fløyfjelltunnelen nord er gjort med SSBs indeks for veianlegg fra 2021 til 2022 (14,2 pst), og med prognoseindeksen for post 30 for omregning fra 2022 til 2023 (2 pst). Øvrige elementer er omregnet på tilsvarende måte, men med prognoseindeksen for kap. 1332, post 63/66 for omregning fra 2022 til 2023 (2,8 pst).

Basert på det oppdaterte anslaget, er altså gjeldende kostnadsoverslag for Bybanen til Åsane 10 908 mill. 2023-kr. Statens bidrag (50 pst. andelen) til prosjektet vil da bli 5 454 mill. 2023-kr. Dette er et foreløpig anslag. Det forventes at reguleringsplanen for prosjektet vil bli vedtatt i løpet av våren 2023. Vi legger til grunn at det vil bli utarbeidet et endelig anslag basert på vedtatt reguleringsplan. Dette anslaget vil danne grunnlaget for gjennomføring av ekstern kvalitetssikring i regi av fylkeskommunen. Fastsettelse av styringsramme for prosjektet etter gjennomført ekstern kvalitetssikring vil danne grunnlaget for fastsetting av det statlige bidraget til prosjektet. Endelig statlig bidrag fastsettes i forhandlinger.

Som en del av reguleringsplanarbeidet til Bybanen til Åsane har Bergen kommune fått utarbeidet en nytte-kostnadsanalyse av byggetrinn 5. Analysen viser at Bybanen inkludert Fløyfjelltunnelen nord og sykkelstamveien har en netto nytte på -13,9 mrd. kroner. Netto nytte per budsjettkrone er regnet til -0,89. Det forbedrede kollektivtilbudet som ny Bybane mellom Sentrum og Åsane innebærer, gir reduserte tids- og byttekostnader for kollektivpassasjerer, som igjen fører til en overføring av reiser til kollektiv. Det er likevel ventet økt trafikk som følge av at forlenget Fløyfjelltunnel gir redusert reisetid og -avstand for bil. Det er flere forhold som antakeligvis ikke kommer godt nok fram i analysen, eksempelvis klarer ikke transportmodellene i tilstrekkelig grad å modellere etterspørselseffektene av forbedret tilbud for gående og syklende, noe som kan bety en større effekt enn analysene viser. I tillegg er det usikkerhet knyttet til størrelsen på trafikantnytt. Betydningen av Bybanen på arealutviklingen i Bergen inngår heller ikke i denne analysen. Statens vegvesen har utarbeidet egne effektberegninger for Fløyfjelltunnelen nord.

Det er tydelige avhengigheter mellom de ulike elementene i tabellen over. Flere av elementene er helt eller delvis en direkte forutsetning for gjennomføring av utbyggingen av Bybanen til Åsane. Det vil med andre ord ikke være mulig å prioritere Bybanen uten at disse andre elementene blir prioritert.

For å frigjøre traséen for dagens E39 til Bybanen, er det en forutsetning at Fløyfjelltunnelen nord bygges ut før anleggsarbeidene for Bybanen kan starte opp. Ettersom sykkelstamveien på strekningen mellom Sandviken og Eidsvåg er planlagt å gå i samme trasé som Bybanen, vil det av anleggstekniske hensyn være nødvendig at sykkelstamveien bygges ut samtidig med Bybanen. Nord for Eidsvåg skiller sykkelstamveien og Bybanen lag, så her legger vi til grunn at Bybanen og sykkelstamveien kan bygges uavhengig av hverandre. Basert på en foreløpig vurdering av kostnadene, er Statens vegvesen fastsatt et styringsmål for prosjektet på 4 871 mill. 2021-kr, eller 5 674 mill. 2023-kr. Statens vegvesen legger opp til oppstart og gjennomføring av prosjektet i første seksårsperiode. Det er prioritert 3,3 mrd. 2023-kr i statlig bidrag til prosjektet. Prioriteringen betinger lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Som for Bybanen, legges det til grunn at det vil bli utarbeidet et revidert kostnadsoverslag etter at reguleringsplanen er vedtatt i Bergen kommune. Dette vil danne grunnlag for gjennomføring av ekstern kvalitetssikring (KS2 i statlig regi), og som igjen vil danne grunnlag for fastsetting av styrings- og kostnadsramme for prosjektet. Ettersom realiseringen av Bybanen til Åsane direkte avhenger av at Fløyfjelltunnelen nord bygges først, mener vi at prioriteringen av statlige midler til dette prosjektet må vurderes sammen med vurderingen av prioriteringer av statlig tilskudd til Bybanen til Åsane. Behovet for Fløyfjelltunnelen nord er primært begrunnet med å muliggjøre realisering av Bybanen til

Åsane. Vi mener derfor at prosjektene må vurderes samlet og foreslår her å prioritere Fløyfjelltunnelen nord innenfor rammene til byområder, selv om dette vil være et prosjekt i regi av Statens vegvesen.

Parsellen på sykkelstamveien mellom Sandviken og Eidsvåg bør, av grunner beskrevet over, bygges ut parallelt med byggingen av Bybanen. Kostnadene med denne delstrekningen av sykkelstamveien er foreløpig vurdert til om lag 2,1 mrd. kr. Ettersom gjennomføringen av prosjektet er så direkte knyttet opp til utbyggingen av Bybanen, og som er et fylkeskommunalt prosjekt, legger vi til grunn at fylkeskommunen vil være ansvarlige for gjennomføringen av dette prosjektet. Vi legger til grunn at det også for dette delprosjektet vil bli utarbeidet et revidert kostnadsanslag, som grunnlag for gjennomføring av eksternt kvalitetssikring i regi av fylkeskommunen.

For å realisere Bybanen, Fløyfjelltunnelen nord samt den delstrekningen av sykkelstamveien som må bygges ut parallelt med Bybanen, vil det med de forutsetningene vi har beskrevet over krever et statlig bidrag på om lag 10,8 mrd. 2023-kr. Det kan etter vår vurdering være aktuelt å vurdere å gjennomføre utbyggingen av Bybanen i delfaser. Strekningen mellom Bergen sentrum og Åsane vil da være første fase. Da vil behovet for statlige midler til Bybanens første fase være om lag 4,4 mrd. 2023-kr. (en reduksjon på om lag 1 mrd.)

Dagens Fløyfjelltunnel (Fløyfjelltunnelen sør) må oppgraderes for at kravene i tunnelsikkerhetsdirektivet skal kunne overholdes. I tillegg vurderes det som nødvendig med ombygging for å legge til rette for toveistrafikk i begge løp for å redusere sårbarheten i veisystemet og å skjerme Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk, bl.a. ved lengre, planlagte stenginger. Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til reguleringsplan for prosjektet, og basert på dette arbeidet er det utarbeidet et kostnadsoverslag på om lag 2,5 mrd. 2023-kr. Det er vurdert som hensiktsmessig å gjennomføre byggingen av Fløyfjelltunnelen sør og Fløyfjelltunnelen nord som ett prosjekt, i regi av Statens vegvesen, i hovedsak av hensynet til anleggsgjennomføringen og håndtering av grensesnitt mellom prosjektene. Samlet kostnadsoverslag for disse prosjektene er da vurdert til om lag 8,2 mrd. 2023-kr. Fløyfjelltunnelen sør vurderes innenfor rammen til veiformål.

Hvis de økonomiske rammene i planperioden er forutsatt jevnt fordelt over tolvårsperioden er det rom for statlig bidrag til bybanen til Åsane først fra 2030.

Vi kommer tilbake til prioritering av dette opp mot de øvrige bestillingene som omtales i kapittel 4.

3.5 Øke statlig tilskudd til større kollektivprosjekt (50/50-prosjektene) fra 66 til 70 prosent.

Transportvirksomhetene er bedt om å: *«Vise hvor mye de beregningstekniske rammene ev. må økes for å dekke 70 prosent av kostnadene i de store kollektivprosjektene.»*

Det statlige tilskuddet til større kollektivprosjekter (50/50-prosjektene) gis i dag gjennom et tilskudd over post 63 som skal dekke et fastsatt statlig bidrag som utgjør om lag 50 pst av prosjektkostnadene. I tillegg gis et tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud over post 66 som kan dekke ytterligere 16 pst. For prosjektene som inngår i gjeldende byvekstavtaler, har vi beregnet en økning til 70 pst. med utgangspunkt i disse avtalebeløpene.

Prosjektet Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo inngår i grunnlaget for beregning av tilskuddet til bedre kollektivtilbud i tilleggssavtalen for Oslo-området og utbetales i årene 2019-29. Økningen til 70 pst. for dette prosjektet må derfor relateres til prosjektets relative andel inn i denne beregningen.

Prosjektet Bybanen til Åsane er ikke en del av gjeldende byvekstavtale for Bergens-området og inngår derfor ikke i beregningen av dette tilskuddet i eksisterende avtale. Beregningen av en økning av det statlige tilskuddet til 70 pst. vil derfor ta utgangspunkt i gjeldende prognose for sluttkostnad for prosjektet, jf. også omtale i kapittel 3.4.

Basert på dette, har Statens vegvesen beregnet at konsekvensen av å øke det statlige bidraget til 70 pst. vil innebære en økt forpliktelse for staten på om lag 2,7 mrd. kr i forhold til avtalte økning til 66 pst. Unntaket er for Bybanen til Åsane, der prosjektet ikke inngår i eksisterende avtale. For dette prosjektet har vi lagt inn en beregning av statlig tilskudd (50 pst.) og grunnlag for fastsetting av nivå på økt tilskudd til 66 pst, og ytterligere til 70 pst.

Tabellen under viser samlet økning i tilskuddet opp til 70 pst.:

Tabell 2 Statlig bidrag til 50/50-prosjektene med ulike prosentandeler

Prosjekter	Byområde	Statlig bidrag (50 pst.)	Økning i statlig bidrag (16 pst.) ⁴	Statlig bidrag (66 pst.)	Økning i statlig bidrag fra 66 til 70 pst.	Statlig bidrag (70 pst.)
Fornebuibanen ¹	Oslo og Viken	10 173	2 257	12 430	564	12 995
Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo ²	Oslo og Viken	9 979	3 248	13 227	812	14 039
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	4 317	1 229	5 546	307	5 853
Bybanen til Åsane ³	Bergen	5 454	1 745	7 199	436	7 636
Metrobuss	Trondheim	2 155	610	2 765	153	2 918
Bussveien	Nord-Jæren	6 513	1 805	8 318	451	8 769
SUM		38 591	10 895	49 486	2 724	52 209

1) Statens bidrag er fastsatt på bakgrunn av prosjektkostnadene ekskl. hensettingsanlegg og Skøyen stasjon

2) Foreløpig kostnadsoverslag utført av Ruter i 2021

3) Foreløpig kostnadsoverslag

4) Økningen er beregnet ut fra rammer til tilskuddsordningene Reduserte bompenger og Bedre kollektivtilbud i allerede inngåtte avtaler, prisjustert til 2023-kr. For Fornebuibanen og Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo er avtalebeløpet fordelt i henhold til prosjektenes andeler (59 pst til Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo og 41 pst til Fornebuibanen.)

For samtlige prosjekter som allerede er igangsatt eller ferdigstilt, har vi lagt til grunn at økningen fra 66 til 70 pst. inngår som et generelt tilskudd (post 66), og ikke inngår som et tillegg til statens direkte bidrag til prosjektene (post 63). For prosjekter der det statlige tilskuddet (50 pst) ennå ikke er avklart, og prosjektene ikke startet opp, mener vi at økningen bør inngå i statens direkte bidrag til finansieringen gjennom at statens bidrag øker fra 50 pst til 54 pst.

Ettersom forpliktelsene for årene 2025-2029 overstiger rammenivåene er det ikke rom for å prioritere en økning av dette tilskuddet før fra 2030. Dersom statlige bidraget skal økes til 70 pst. fra 2025 må rammene for disse årene økes med om lag 350 mill. kr per år, gitt forpliktelsene (ekskl. T-banetunnelen) som er beskrevet i kapittel 2. Vi kommer tilbake til prioritering av dette opp mot de øvrige bestillingene som omtales i kapittel 4.

3.6 De fem mindre byene som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler

Transportvirksomhetene er bedt om å: «Innenfor denne rammen skal virksomhetene vurdere statlige tilskudd som bevilges over kap. 1332, postene 63 og 66. Dette omfatter ... samt tilskudd til fem mindre byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler.»

For de fem mindre byområdene Bodø, Ålesund, Haugalandet, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen ble det i Nasjonal transportplan 2022-2033 foreslått en fireårig tilskuddsordning på totalt 600 mill. 2021-kr.

Ettersom forpliktelsene for årene 2025-2029 overstiger rammenivåene bør det imidlertid vurderes om midlene til disse byene bør innføres først fra 2030. Dersom dette fireårige tilskuddet skal gjelde fra 2025 må rammene for disse årene økes med om lag 150 mill. kr per år.

Vi mener de midlene som er tildelt for 2022 med 15 mill. kr. til Bodø og Ålesund ser ut til å gi økt fokus på nullvekstmålet i disse byområdene, og i prioriteringene våre mener vi derfor det er bedre med et lavere beløp

per år i hele tolv-årsperioden enn en fireårig ordning slik det er lagt til grunn i inneværende NTP. Innenfor rammenivå 1 er det imidlertid ikke rom for å starte med dette før i 2031. Vi foreslår at tilskuddsordningen innrettes slik at det kan inngås avtaler for 4 år om gangen, for å sikre best mulig bruk av midlene. Se omtale av prioriteringene i kapittel 4.

3.7 Håndtering av Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo

Som beskrevet i kapittel 2.2 er det for Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo en gjenstående forpliktelse i gjeldende byvekstavtale som bidrar til at de totale forpliktelsene overgår rammene fram til 2029. Vi anser imidlertid at det er stor usikkerhet til om det er realistisk å gjennomføre prosjektet i denne perioden på grunn av usikkerhet knyttet til planlegging og framdrift samt håndteringen av Majorstuen stasjon.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 ble det som nevnt anslått et statlig bidrag på 9,8 mrd. 2021-kr (10,3 mrd. 2023-kr) basert på kostnadsanslag fra KVVU Oslo-navet 2016. I etterkant av det er det gjennomført en utredning av muligheter for prosjektoptimaliseringer, og oppdatert kostnadsanslag fra 2021 er på om lag 20 mrd. 2023-kr (P50). Prosjektet er i planleggingsfasen og det er stor usikkerhet knyttet til anslaget. Det pågår et arbeid med transportanalyser og vurderinger av samfunnsøkonomisk nytte og framdrift. En statlig andel på 50 pst. basert på siste oppdaterte kostnadsanslag vil innebære et anslått statlig bidrag på om lag 10 mrd. 2023-kr.

I NTP 2022-2033 ble det lagt til grunn et statlig tilskudd på 500 mill. kr. til Ny Majorstuen stasjon. Dette prosjektet er ikke ferdig planlagt og finansieringen er uavklart. Det planlegges nå for en løsning med tilpasninger av stasjonen for å koble på Fornebubanen. Ny Majorstuen stasjon, utover de tilpasningene som nå gjøres, er en forutsetning for Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. Det er ikke prioritert statlig bidrag til Majorstua stasjon innenfor rammene i dette oppdraget.

Det er dermed stor usikkerhet rundt både gjennomføringstidspunktet og kostnadene for Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. Vi har på bakgrunn av dette lagt til grunn et statlig bidrag på om lag 5 mrd. 2023-kr i siste del av planperioden 2025-2036, og at det dermed vil gjenstå statlige forpliktelser også etter 2036 til Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. Vi har lagt dette til grunn i vår besvarelse av dette oppdraget.

Ved en eventuell reforhandling av byvekstavtalen i Oslo-området (som nevnt i kapittel 3.1) bør det gjøres en vurdering av om Ny t-banetunnel gjennom sentrum fortsatt er det som vil gi best måloppnåelse eller om det bør vurderes andre alternativ. Majorstuen stasjon kan også vurderes i en slik sammenheng.

Dette må ses i sammenheng med Tilskudd til Bedre kollektiv og midlene som er betalt ut/forpliktet gjennom en tilleggsavtale til byvekstavtalen for Oslo-området signert 1. september 2021 der det statlige tilskuddet til Fornebubanen og Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo ble økt fra 50 til 66 pst. Det økte tilskuddet utbetales uavhengig av framdrift i årene 2021-29.

4. Forslag til prioriteringer innenfor de tre rammenivåene

I oppdraget fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet er rammene til byområdene:

- Ramme 1: 5 633 mill. 2023-kr per år, noe som tilsvarer 67 596 mill. 2023-kr i 12-årsperioden.
- Ramme 2: 6 259 mill. 2023-kr per år, noe som tilsvarer 75 108 mill. 2023-kr i 12-årsperioden.
- Ramme 3: 6 885 mill. 2023-kr per år, noe som tilsvarer 82 620 mill. 2023-kr i 12-årsperioden.

Transportvirksomhetene er i tillegg bedt om å: *«Redegjøre for hvilke konsekvenser de tre beregningstekniske rammenivåene til byområdene, jf. punkt 5.1, vil ha for oppfølgingen av inngåtte byvekstavtaler og belønningsavtaler, og hvordan de statlige forpliktelsene bør håndteres innenfor disse rammenivåene.»*

Totalnivået på de statlige forpliktelsene i byområdene kan håndteres innenfor alle rammenivåene, men som omtalt i kapittel 2.2 er det en utfordring med periodisering i årene 2025-2029 grunnet høy aktivitet på de store kollektivprosjektene og store gjenstående forpliktelser til mindre investeringstiltak i samme tidsrom. Dette gjelder selv med en forskyving av den statlige forpliktelsen av Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo som omtalt i kapittel 3.7.

Selv om dette ikke er ønskelig ut fra de store behovene for å tilrettelegge for mer og tryggere miljøvennlig transport for å nå nullvekstmålet, så er vår vurdering at man i reforhandlinger av byvekstavtalene må se på om

delar av gjenstående midler til mindre investeringstiltak i inneværende avtaler kan forskyves til etter 2029, dersom rammene ikke økes.

Vi har lagt dette til grunn i omtalen av våre forslag til prioriteringer nedenfor.

Dette kan samtidig gi rom for byvekstavtaler for de fire neste byene også i denne perioden og/eller bybanen til Åsane.

I tillegg til at nye tiltak som f.eks. bybanen til Åsane krever reforhandling av avtalene, vil også utfordringer med de økonomiske rammene, og endringer i finansierungsstrukturen etter vår vurdering kreve reforhandling av eksisterende byvekstavtaler.

Transportvirksomhetene foreslår følgende prioriteringer innenfor de tre beregningstekniske rammenivåene til byområdene, oppsummert i underliggende tabell.

Tabell 3 Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor de tre rammenivåene

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer			
	Ramme 1 (67,6 mrd. kr)	Ramme 2 (75,1 mrd. kr)	Ramme 3 (82,6 mrd. kr)
De fire store byområdene			
Avtaleperiode	Videreføring av byvekstavtaler til 2036	Videreføring av byvekstavtaler til 2036	Videreføring av byvekstavtaler til 2036
Tilskudd til mindre investeringer i kollektiv, sykkel og gange (programområdemidler)	Gjenstående midler i inngåtte avtaler må forskyves utover 2029. Nye midler etter 2029 på lavere nivå enn dagens avtaler.	Gjenstående midler i inngåtte avtaler må forskyves utover 2029. Nye midler etter 2029 på lavere nivå enn dagens avtaler.	Gjenstående midler i inngåtte avtaler må forskyves utover 2029. Nye midler etter 2029 på tilsvarende nivå som dagens avtaler.
Store kollektivprosjekt (50/50-prosjektene)	Gjennomføres som planlagt, men framdriften i prosjektene tilsier at noe av statens bidrag kommer etter 2029. Ingen utvidelser på gjeldende prosjekter eller nye prosjekter.	Gjennomføres som planlagt, men framdriften i prosjektene tilsier at noe av statens bidrag kommer etter 2029. Ingen utvidelser på gjeldende prosjekter eller nye prosjekter, unntatt Bybanen.	Gjennomføres som planlagt, men framdriften i prosjektene tilsier at noe av statens bidrag kommer etter 2029. Ingen utvidelser på gjeldende prosjekter eller nye prosjekter, unntatt Bybanen.
Øke statens andel på 50/50-prosjektene til 70 pst.	Ikke prioritert.	Ikke prioritert.	Prioritert med midler i perioden 2030-36.
Bybanen til Åsane, inklusive Fløyfjelltunnelen nord	Ikke prioritert.	Prioriteres, med oppstart E39 Fløyfjelltunnelen nord 2029 og Bybanen til Åsane 2032. Fullføring av bybanen etter 2036.	Prioriteres, med oppstart E39 Fløyfjelltunnelen nord 2027 og Bybanen til Åsane 2030. Fullføring av bybanen etter 2036.

Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo	Oppstart i siste seksårsperiode. Fullføring etter 2036.	Oppstart i siste seksårsperiode. Fullføring etter 2036.	Oppstart i siste seksårsperiode. Fullføring etter 2036.
De fem mellomstore byområdene			
Eventuell byvekstavtale med Tromsø	Videreføres til 2036, med en lavere ramme enn forutsatt i NTP 2022-33	Videreføres til 2036, med en lavere ramme enn forutsatt i NTP 2022-33	Videreføres til 2036, med en ramme tilsvarende den forutsatt i NTP 2022-2033.
Nye byvekstavgifter med Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland	Prioriteres fra 2030, med en lavere ramme enn forutsatt i NTP 2022-33 Belønningsavgifter videreføres frem til 2030.	Prioriteres fra 2025, med en lavere ramme enn forutsatt i NTP 2022-2033.	Prioriteres fra 2025, med en ramme tilsvarende den forutsatt i NTP 2022-2033.
De fem mindre byområdene			
Tilskudd til Bodø, Ålesund, Haugalandet, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen	Tilskudd på lavere nivå enn NTP 2022-2033, fordelt over årene 2031-2036.	Tilskudd på samme nivå som NTP 2022-2033, men fordelt over planperioden.	Tilskudd på samme nivå som NTP 2022-2033, men fordelt over planperioden.

Transportvirksomhetene mener denne innretningen vil gi best effekt på nullvekstmålet. Vi har lagt til grunn at forpliktelsene må innfris, men har foreslått at dette forskyves noe ut i tid for å gi rom for ytterligere satsing på byvekstavgifter i alle de 9 byområdene, samt oppstart av bybanen til Åsane i ramme 2 og ramme 3.

Besvarelsen på utredningsoppdraget redegjør for hvor gode og virkningsfulle de inngåtte byvekstavgiftene er, og det er viktig at det blir kontinuitet i arbeidet i de store byområdene, og en forsterket satsning i de mellomstore byområdene, med inngåelse av byvekstavgifter fremfor belønningsavgifter.

I dialog med byområdene i forbindelse med utredningsoppdraget var det en tydelig tilbakemelding at belønningsmidler samt andre fritt disponible tilskudd var kritiske for å kunne opprettholde et forsvarlig kollektivtilbud i de fleste byområdene. Dette tar transportvirksomhetene til følge og prioriterer videreførte byvekstavgifter og belønningsavgifter i alle rammenivå.

Nedenfor følger særskilte kommentarer om prioriteringene per rammenivå.

Ramme 1 – 67,6 mrd. totalt og i gjennomsnitt 10 pst. under 2023-budsjettet

Innenfor Ramme 1 vil det være utfordrende å innfri statens forpliktelser, og selv med transportvirksomhetenes grep for å forskyve de statlige bidragene utover avtaleperioden vil det ikke være mulig å prioritere nye byvekstavgifter før i 2030, og fram til dette kun en videreføring av belønningsavgifter for de mellomstore byområdene og tilskudd til de mindre byområdene fra og med 2031. Oppstart av Ny t-banetunnel gjennom sentrum i Oslo er en avtaleforpliktelse og det er rom for dette i andre seksårsperiode, men ingen nye store prosjekter er mulig å gjennomføre innenfor rammen.

Ramme 2 – 75,1 mrd. totalt og i gjennomsnitt tilsvarende 2023-budsjettet

Innenfor Ramme 2 vil det fortsatt være utfordrende å innfri forpliktelser, men med transportvirksomhetenes grep for å forskyve de statlige bidragene vil det nå være rom for å inngå nye byvekstavgifter med de mellomstore byområdene fra 2025 og tilskudd til de mindre byområdene i hele planperioden.

Vi har også prioritert bybanen til Åsane, inkludert E39 Fløyfjelltunnelen nord som må komme før bybaneutbyggingen. Som en konsekvens av forpliktelsene i 2025-2029 er det ikke mulig med oppstart av E39 Fløyfjelltunnelen nord før 2029 innenfor Ramme 2. På grunn av avhengigheten mellom prosjektene anslår vi at oppstart på bybanen til Åsane vil først bli i 2032.

Ramme 3 – 82,6 mrd. totalt og i gjennomsnitt 10 pst. over 2023-budsjettet

Forpliktelsene vil fremdeles overstige rammene i 2025-2029, men det vil være et mindre omfang av statlige bidrag som må forskyves. Innenfor Ramme 3 prioriteres et nivå til å inngå nye byvekstavtaler som er mer i tråd med ambisjonene i Nasjonal transportplan 2022-2033. Innenfor det økte handlingsrommet velger transportvirksomhetene også å prioritere høyere tilskudd til mindre investeringer innen kollektiv, sykkel og gange som vi mener har potensialet til å gi god effekt på måloppnåelsen i byområdene.

Innenfor Ramme 3 er det mulig å fremskynde oppstart av E39 Fløyfjelltunnelen nord til 2027, med en tilsvarende justering av oppstart på bybanen til Åsane til 2030.

Transportvirksomhetene prioriterer også tilskudd til de mindre byområdene i hele planperioden.

Forslag til prioriteringer – postvis fordeling

Transportvirksomhetenes prioriteringer innebærer følgende fordeling av rammene per post per år i første og siste seksårsperiode:

Tabell 4 Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor byrammene, postvis og fordelt på første og siste seksårsperiode (årlig gjennomsnitt)

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor byrammene per post fordelt på første og siste seksårsperiode (årlig gjennomsnitt)							
	2023	Ramme 1 5 633 mill. per år		Ramme 2 6 259 mill. kr per år.		Ramme 3 6 885 mill. kr per år	
		2025-30	2031-36	2025-30	2031-36	2025-30	2031-36
Tilskudd til store kollektivprosjekt Post 63	2 145	1 400	900	1 400	1 250	1 500	1 650
Tilskudd til byområder Post 66	3 035	2 900	2 000	3 000	2 200	3 000	2 500
Mindre tiltak for kollektiv, sykkel og gange Post 30 byvekst	1 100	1 300	2 700	1 700	2 500	2 100	2 500
Porteføljen SVV Post 30	0	0	0	200	350	300	250
Sum byrammene	6 280	5 600	5 600	6 300	6 300	6 900	6 900

I tillegg til dette kommer statlige midler til prosjekter i byområdene som dekkes innenfor vei- og jernbanerammene.