

Nasjonal transportplan 2025–2036

Utredningsoppdrag

Innhold

1	Innledning.....	2
2	Organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036	3
3	Målstruktur og indikatorer	4
4	Fremtidige transportbehov - sentrale utviklingstrekk, avhengigheter og usikkerhet.....	5
4.1	Fremskrivninger av transporttettersspørsmål - referansebane	5
4.2	Fremskrivninger av transporttettersspørsmål - alternative baner.....	6
5	Analysegrunnlag – data, metoder og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser og virkninger.....	7
6	Mal for fremstilling av beslutningsrelevant informasjon, prosjektvis og samlet	9
7	Kartlegging av utfordringer	11
8	Utfordringer og valg knyttet til sentrale tema.....	12
8.1	Klima og miljø.....	12
8.1.1	Naturmangfold, arealbruk og matjord	13
8.1.2	Forurensning og øvrige miljøutfordringer.....	14
8.1.3	Klima	14
8.1.4	Tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly.....	15
8.2	Samfunnssikkerhet og klimatilpasning.....	16
8.3	Transportsikkerhet.....	17
8.4	Godstransport, eksport og industri.....	19
8.5	Bypolitikk.....	20
8.6	Bompenger	22
8.7	Teknologi	23
8.8	TEN-T kjernenettverk i Norge.....	24
8.9	Universell utforming.....	25
9	Tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser	25

1 Innledning

Nasjonal transportplan (NTP) er et sentralt dokument for samferdselssektoren. Det langsiktige planarbeidet fungerer som en arena for samordning, utredning, styring og prioritering. Stortingsmeldingen rulleres jevnlig for å fange opp endringer i betingelsene for transportsektoren og transportbehov, og slik oppdatere grunnlaget for ressursbruken i sektoren. Jf. brev fra Samferdselsdepartementet (SD) av 22. juni 2022 legger regjeringen opp til å fremskynde fremleggelsen av neste nasjonale transportplan til våren 2024. Planen vil gjelde for tolvårsperioden 2025 til 2036.

Vi er inne i en tid med store endringer. Samferdselsbudsjettet økte reelt med over 60 pst. i løpet av de to foregående stortingsperiodene. Til tross for ressursbruken de senere årene er det fremdeles forventninger til mange nye samferdselsprosjekter og -tiltak som ikke er startet opp. Samtidig har det vært en ekstraordinær prisvekst på innsatsfaktorer i prosjekter som følge av koronapandemien og krigen i Ukraina. Av Hurdalsplattformen fremgår det også at klima og natur skal være en ramme rundt all politikk, og at Norges klima- og miljømål forplikter alle deler av samfunnet. Neste NTP strekker seg til 2036. Innen dette skal regjeringens klima- og omstillingsmål for 2030 være oppfylt og vi er godt på vei mot lavutslippssamfunnet 2050.

Oppfølging av de økonomiske planrammene for inneværende NTP vil kreve betydelige bevilgningsøkninger i årene fremover. Det vil trolig ikke være mulig innenfor et trangere økonomisk handlingsrom på statsbudsjettet. I neste NTP bør vi i lys av dette ta høyde for at ressursbruken i større grad bør rettes inn mot å ta vare på infrastrukturen vi har og utnytte denne bedre, fremfor mot nye, store utbyggingsprosjekter. Dette vil også være fornuftig ut fra et klima- og miljøperspektiv. Det blir desto viktigere at vi har et godt faglig grunnlag for å kunne vurdere all ressursbruk i planen – ikke bare for de store prosjektene. Vi vil i løpet av andre halvår 2022 komme tilbake til virksomhetene med et eget oppdrag om anbefaling av prioriteringer av ressursbruken i neste NTP, jf. brevet av 22. juni 2022.

Vi gir nå virksomhetene et oppdrag om å gjennomføre nødvendige utredninger til NTP 2025–2036. Hovedhensikten med oppdraget er følgende:

- at virksomhetene fremskaffer kunnskap om utviklingstrekk og trender, og hvordan de kan påvirke transportetterspørselen fremover
- at virksomhetene gir svar på utfordringer og behov som bør løses/dekkes, herunder hva det er viktigst å gjøre noe med
- at virksomhetene får et solid faglig grunnlag for å senere (i svar på prioriteringsoppdraget) kunne tilrå prioriteringer av ressursbruken i neste NTP. Prioriteringene bør svare på de største utfordringene vi står overfor, bidra til at vi når målene for NTP, og ha høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Virksomhetenes svar på det forberedende oppdraget av 13. mai 2022 har gitt oss et godt utgangspunkt for utredningsoppdraget som vi nå gir.

Kunnskapsgrunnlaget som virksomhetene fremskaffer i svaret på utredningsoppdraget skal være metodisk konsistent på tvers av transportformene, og virksomhetene må benytte beste

tilgjengelige metode. Det er viktig å få et godt faglig grunnlag for å vurdere hvordan vi kan løse utfordringene uavhengig av transportform.

Vi legger i utgangspunktet opp til å kun gi ett felles utredningsoppdrag til transportvirksomhetene. Vi vil samtidig understreke at det kan bli behov for dialog om ytterligere tema, herunder ev. tilleggsoppdrag. Det vil også kunne gis individuelle oppdrag til den enkelte virksomhet for sektorspesifikke tema.

Hovedfrist for leveransen er 22. januar 2023. For deler av oppdraget ber vi om en tidligere tilbakemelding, innen 1. oktober 2022, som omtalt under de aktuelle punktene nedenfor.

Vi ber om en samlet tilbakemelding fra virksomhetene, og at Statens vegvesen koordinerer oversendelsen til SD og NFD. Dersom det er uenighet mellom virksomhetene i besvarelsen, ber vi om at dette fremgår og forklares.

2 Organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036

Arbeidet med neste NTP vil organiseres etter modell av inneværende NTP. Dette innebærer at prosessen skal styres av SD, i tett samarbeid med NFD som har ansvar for kystområdet. Det vil opprettes en samordningsgruppe for NTP som ledes av departementsråden i SD. Samordningsgruppen skal ellers bestå av ekspedisjonssjefene i SD, ansvarlig ekspedisjonssjef for kystområdet i NFD og virksomhetslederne fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Avinor AS, Bane NOR SF og Nye Veier AS, jf. brev av 17. mars 2022.

Vi vil tidlig i høst innkalle til et første møte i samordningsgruppen for bl.a. å diskutere forståelsen av utredningsoppdraget og bli orientert om hvordan virksomhetene tenker å legge opp arbeidet.

Vi understreker at alle transportvirksomhetene – Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Bane NOR SF, Nye Veier AS og Avinor AS – i utgangspunktet skal involveres i de ulike analysene som skal gjennomføres for å besvare oppdraget. Transportvirksomhetene står samtidig fritt til å vurdere hvordan hovedansvaret for oppfølging/koordinering av de ulike delene av oppdraget eventuelt bør fordeles mellom dem. Enkelte tema/delbestillinger kan være mer relevant for noen virksomheter enn for andre, og disse delene av besvarelsen kan, dersom det er felles enighet om dette mellom virksomhetene, delegeres til den/de mest berørte virksomhetene.

Entur og Norske tog skal involveres i utredningsarbeidet der dette er hensiktsmessig. Vi ber videre om at andre berørte virksomheter involveres i de delene av arbeidet der det er relevant, herunder Sjøfartsdirektoratet, Miljødirektoratet, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Luftfartstilsynet og Norges vassdrags- og energidirektorat.

For at virksomhetene skal kunne levere et faglig underlag med høy kvalitet og forankring på tvers av sektorene vil det være viktig med godt samarbeid og koordinering mellom virksomhetene. Vi slutter oss derfor til virksomhetenes anbefaling om at

koordineringsgruppen som virksomhetene opprettet i arbeidet med NTP 2022-2033 beholdes.

Videre ser vi behovet for at virksomhetene oppretter en fast gruppe hvor virksomhetslederne møtes, for å sikre at det tverretatlige arbeidet med NTP er lederforankret. Vi ber om at lederen for Miljødirektoratet inkluderes ved milepæler i denne gruppens arbeid. Lederne i øvrige berørte virksomheter skal også i nødvendig grad inviteres inn i gruppens arbeid/møter.

Regjeringens satsing på eksport og industri vil være et viktig hensyn i arbeidet med NTP. I arbeidet med NTP vil også teknologi og digitale løsninger gis en sentral plass, jf. anbefalinger og vurderinger fra Ekspertutvalget for teknologi og bærekraftig mobilitet.

Vi ber om at virksomhetene innen 1. oktober 2022:

- Kommer tilbake med en redegjørelse for hvordan de vil sørge for tilstrekkelig involvering av Miljødirektoratet og andre berørte virksomheter i arbeidet med besvarelsen av NTP-opdragene fra SD og NFD.

Departementene vil også denne gangen ta en tydelig rolle mot eksterne aktører, og vil bl.a. avholde møter med fylker/byer/Sametinget, næringsliv og interesseorganisasjoner underveis i arbeidet. I virksomhetenes svar på det forberedende utredningsarbeidet ble det foreslått å nedsette en referansegruppe som skal komme med innspill underveis i arbeidet.

Virksomhetene har siden gitt tilbakemelding til SD og NFD om at det likevel ikke legges opp til å nedsette en slik gruppe i lys av fremskyndingen av NTP-fremleggelsen. Selv om en slik gruppe ikke etableres, legger SD og NFD til grunn at virksomhetene kan ha kontakt med eksterne aktører i tilfeller hvor dette bidrar til et bedre opplyst faglig beslutningsgrunnlag.

3 Målstruktur og indikatorer

Vi legger opp til at målstrukturen for NTP 2022-2033 videreføres i NTP 2025-2036.

Målstrukturen er nærmere forklart i kapittel 3.3 *Målene for transportsektoren* i Meld. St. 20 (2020-2021). Følgende mål med tilhørende indikatorer ble etablert i NTP 2022–2033:

- Mer for pengene
 - o netto nytte
 - o endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2018–2029
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
 - o endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter
 - o netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi
- Nullvisjonen for drepte og hardt skadde
 - o endring i antall drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
 - o endring i reisetid
 - o oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog.

For målet om effektiv bruk av ny teknologi er det ikke fastsatt en indikator.

Vi legger i hovedsak opp til å videreføre de etablerte indikatorene. For indikatoren *endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2018–2029* legger vi opp til en presisering av at det ikke nødvendigvis siktes til NTP 2018–2029, men til sist fremlagte NTP. Dvs. indikatoren endres til: *endring i investeringskostnad siden sist fremlagte nasjonale transportplan*.

Vi ber om at virksomhetene innen 1. oktober 2022:

- Gir en tilbakemelding på om de mener det er grunnlag for å vurdere endringer i indikatorene, med eventuelle konkrete forslag til justerte indikatorer og begrunnelser for disse.

SD og NFD vil eventuelt kunne komme tilbake med presiseringer knyttet til målstrukturen og operasjonaliseringen av denne i prioriteringsoppdraget.

Virksomhetene må være forberedt på at de i prioriteringsoppdraget vil bli bedt om å synliggjøre grad av måloppnåelse for ressursbruken som tilrås. Det kan også bli aktuelt å gi virksomhetene oppdrag om å utvikle en systematisk tilnærming til hvordan den samlede ressursbruken overordnet bør innrettes hvis man ønsker å vektlegge ulike mål høyere. Dette kan innebære eventuelle analyser som er nødvendige for å kommentere sammenheng mellom tiltak og måloppnåelse.

Jf. punkt 6 nedenfor, ber vi om at virksomhetene i det senere arbeidet med å tilrå prioritering av ressursbruken i transportplanen vurderer og synliggjør ev. målkonflikter for de ulike tiltakene. Dette kan f.eks. være målkonflikter mellom klimagassutslipp og naturinngrep, eller mellom fremkommelighet og hhv. transportsikkerhet og miljø.

4 Fremtidige transportbehov - sentrale utviklingstrekk, avhengigheter og usikkerhet

Langtidsplanlegging i transportsektoren krever en oversikt over forhold som påvirker etterspørsel for person- og godstransport. I NTP-arbeidet er det derfor behov for å etablere en referansebane for fremtidig trafikk- og transportvekst, jf. punkt 4.1. Videre er det viktig å synliggjøre og håndtere usikkerhet, både knyttet til i hvilken grad observerte trender vil videreføres og hvordan kombinasjoner av perspektiver kan gi andre utfall enn det som inngår i referansebanen, jf. punkt 4.2.

Vi vil invitere til et møte i september for en presentasjon av referansebanen og drøfting av aktuelle alternative utviklingsbaner.

4.1 Fremskrivninger av transportetterspørsel - referansebane

Oppdaterte demografiske og nasjonaløkonomiske trendfremskrivninger, bl.a. SSBs befolkningsprognoser fra juli 2022, Perspektivmeldingen 2021 og Nasjonalbudsjettet 2023, og forutsetninger som ligger til grunn for disse, vil være utgangspunktet for beregninger av referansebanen. Referansebanen skal være basert på et felles sett av forutsetninger, herunder en felles oversikt over investeringstiltak som anses som bundne. Bundne tiltak er

tiltak som forventes å starte opp innen utgangen av 2023. I referansebanen må felles transportmodeller benyttes slik at dette blir konsistent med annen samfunnsplanlegging. Eventuelle utfordringer/svakheter med dette bør ved behov kommenteres. Denne referansebanen skal ligge til grunn for referansealternativene som defineres i samfunnsøkonomiske analyser av aktuelle investeringstiltak for neste nasjonal transportplan.

I referansebanen skal det legges til grunn en videreføring av vedtatt politikk. Med «vedtatt politikk» menes i utgangspunktet gjeldende regelverk, avgiftsnivåer, juridiske forpliktelser o.a. som Stortinget har vedtatt. Oppnåelse av målsetninger, herunder mål om nullvekst i persontransport med bil i byområdene, skal ikke legges til grunn som en beregningsteknisk forutsetning. Slike målsetninger skal i stedet vurderes i arbeidet med alternative utviklingsbaner, jf. punkt 4.2 nedenfor. Vi ber virksomhetene ta kontakt dersom det er uklart hva som skal anses som vedtatt politikk.

Vi ber om at:

- Virksomhetene utarbeider fremskrivninger av transportomfanget i referansebanen fordelt på de ulike transportformene frem mot 2060.
 - Utviklingstrekk og forutsetninger som ligger til grunn for fremskrivingene skal beskrives.
 - Fremskrivingene skal beskrive utviklingen nasjonalt og i korridorene for innenlands transport og de viktigste utenlandskorridorene, samt omtale utviklingen i bytransporter og byenes rolle i transportkorridorene. Utvalgte transportmarkeder kan også beskrives.
 - Eventuelle utfordringer med bruk av felles transportmodeller i fremskriving av transportomfanget skal ved behov beskrives.

4.2 Fremskrivninger av transportetterspørsel - alternative baner

I det forberedende utredningsarbeidet har virksomhetene pekt på at de gjennom det pågående arbeidet «Drivkrefter, trender og perspektiver» frem til sommeren 2022 vil gruppere drivkrefter og trender i ulike helhetlige perspektiver. Vi forstår det slik at vurderinger av teknologitrender inngår i disse kvalitative analysene.

SD og NFD har behov for få kartlagt og beskrevet hvordan endringer i sentrale forhold/forutsetninger kan påvirke beregnet etterspørselsutvikling, slik at vi kan beskrive usikkerheten. Slike følsomhetsvurderinger vil være viktig å kjenne til når det senere skal gjøres samfunnsøkonomiske analyser av aktuell ressursbruk i transportplanen som svar på prioriteringsoppdraget. Dette vil gjøre det mulig å skille mellom «prosjektuavhengig følsomhet» og følsomhet knyttet til virkninger av de konkrete tiltakene/prosjektene.

Vi ber om at:

- Virksomhetene utreder to eller flere alternative utviklingsbaner for transportetterspørselen. Virksomhetene bes vurdere hvorvidt ovennevnte perspektiver kan brukes, eller om det er behov for å benytte annen informasjon om endringer i forutsetninger for etterspørselsanalysene. Banene skal beregnes ved bruk av transportmodeller, hvor det vurderes hvordan større endringer i forutsetninger om befolkningsutvikling, teknologiutvikling, energi- og drivstoffpriser, avgifter (herunder

CO₂-avgiften) og transportadferd kan påvirke transportteterspørselen. Det bes spesifikt om å vurdere hvordan ev. langsiktige konsekvenser av pandemien 2020–2022 kan påvirke transportadferd, for eksempel ved lavere etterspørsel etter forretnings- og arbeidsreiser.

- Det gis en beskrivelse av i hvilken grad de identifiserte trendene virker sammen eller motvirker hverandre.
- Virksomhetene vurderer i hvilken grad de ulike banene påvirker mulighetene til å nå målene for sektoren, jf. punkt 3. For klima skal det vurderes både hvordan banene påvirker forpliktelsene og målene for 2030, og hvordan banene påvirker målet om å bli et lavutslippssamfunn i 2050 slik dette er definert i klimaloven.

5 Analysegrunnlag – data, metoder og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser og virkninger

Samfunnsøkonomiske analyser er det viktigste verktøyet vi har for å gi beslutningstakere et godt grunnlag når de skal vurdere og prioritere mellom ulike tiltak/prosjekter. Virksomhetene har i svaret på det forberedende utredningsarbeidet vist både til status og utviklingsarbeider ifm. grunnlagsdata og metoder og verktøy for samfunnsøkonomiske analyser. Vi ber dere fortsette arbeidet med å samkjøre forutsetninger og metodiske valg. Finansdepartementets rundskriv, R-109/2021, fastsetter prinsipper og krav som skal følges ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser i alle sektorer i samfunnet, herunder hvordan verdien av klimagassutslipp skal hensyntas i analysene. I tillegg vil det være viktig å legge til grunn veilederne for samfunnsøkonomiske analyser og konseptvalgutredninger som etter planen ferdigstilles ila. høsten 2022 i regi av hhv. DFØ og Finansdepartementet. Vi vil her spesielt vise til arbeidet med ikke-prissatte virkninger, hvor DFØ legger opp til endringer i sin veiledning, og hvor også virksomhetene både hver for seg og i fellesskap gjennomfører metodeutvikling.

SD og NFD forutsetter at analysegrunnlaget er oppdatert, transparent og etterprøvbart. Rapportering av forholdene som omtales i dette punktet skal gjøres innen 1. oktober 2022, siden dette er forutsetninger som er sentrale for besvarelsen av prioriteringsoppdraget som etter planen vil gis senere i høst. Departementene vil etter at svaret fra virksomhetene foreligger vurdere behov for konkrete avklaringer.

Vi ber om:

- At virksomhetene legger de samme sentrale forutsetningene til grunn. Det skal gis en oversikt over beregningstekniske forutsetninger for transportmodellberegninger og samfunnsøkonomiske analyser som starter høsten 2022. Dette gjelder eksempelvis: virkninger som følger av vedtatte eller igangsatte tiltak (bindinger)¹, nye befolkningsprognoser og prognoser for økonomisk vekst, håndtering av bompenger/avtaler og nullvekstmål, innfasing av nullutslippsteknologi, og priser på innsatsfaktorer til både utvikling og bruk av transportinfrastrukturen (energipriser og

¹ Jf. punkt 4.1, skal tiltak som forventes å være startet opp innen utgangen av 2023 anses som bundne/igangsatte. I lys av at regjeringens budsjettforslag for 2023 ikke vil være lagt frem innen fristen 1. oktober 2022, ber vi om at virksomhetene her i svaret på punkt 5 anser tiltak som forventes å starte opp innen utgangen av 2022 som bundne. Virksomhetene bør imidlertid gjøre en ny vurdering når statsbudsjettet for 2023 er vedtatt i Stortinget, slik at også eventuelle tiltak som forventes å starte opp i løpet av 2023 inkluderes i tråd med føringene under punkt 4.1.

byggekostnader). Det skal gis en vurdering av konsekvensene av de anbefalte beregningstekniske forutsetninger og usikkerheten knyttet til disse.

- At virksomhetene legger opp til å kunne tilgjengeliggjøre de enkelte samfunnsøkonomiske analysene som gjøres som en del av prioriteringsarbeidet til NTP. I rapportene må også sentrale forutsetninger i metodeverktøyene for samfunnsøkonomiske analyser/transportanalyser fremgå, slik at premissene for analysene kan forstås uten tilgang til nærmere dokumentasjon om disse verktøyene.
- At ev. bruk av ulike forutsetninger i de samfunnsøkonomiske analysene for de ulike transportformene skal begrunnes særskilt, herunder en vurdering og anbefaling av om det for noen tiltak vil være aktuelt med alternative transportmodellberegninger eller forenklede beregninger av trafikale effekter.
- At virksomhetene utnytter det forbedrede datagrunnlaget for godstransport slik at beregningene omfatter antall tonn og verdi for transportstrømmene fordelt på strekninger både internt i Norge og for import og eksport. Dette vil gi et bedre grunnlag for samfunnsøkonomiske analyser av ressursbruken i NTP.
- Begrunnet anbefaling om bruk av levetid for investeringstiltak og et omforent oppsett for beregning av restverdi. Vi ber virksomhetene se hen til tidligere vurderinger av dette, slik som Concept-rapport nr. 66 (2021) og Vista-rapport nr. 13 (2021).
- Vi viser til det pågående utredningsarbeidet knyttet til klimagassutslipp ved arealbruksendringer. Vi ber om at virksomhetene fastsetter et felles sett med utslippsfaktorer for arealbruksendringer som vil være utgangspunkt for vurderinger av aktuelle prosjekter/effektpakker. Klimaeffekten som følger av arealbruksendringer skal inngå i de samfunnsøkonomiske analysene.
- Begrunnede forslag til hvordan virksomhetene vil sikre at alle relevante samfunnsøkonomiske virkninger, både prissatte og ikke-prissatte, vurderes for hele ressursbruken i planen, jf. følgende underpunkter. SD og NFD presiserer at metodeutviklingen som kreves for å følge opp disse underpunktene ikke nødvendigvis må være ferdig innen ovennevnte frist 1. oktober 2022. Det kan være tilstrekkelig at virksomhetene innen fristen redegjør for hvordan de vil sørge for at metodikken blir tilstrekkelig utviklet frem mot besvarelse av prioriteringsoppdraget i mars 2023.
 - Hvordan virksomhetene vil kartlegge, beregne og fremstille ikke-prissatte virkninger, samt synliggjøre hvordan ikke-prissatte virkninger inngår i vurderingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet og i hvilken grad de ikke-prissatte virkningene påvirker prioritering/rangering. Vi ber herunder virksomhetene synliggjøre hvordan samfunnssikkerhet vil kunne hensyntas som en del av samfunnsøkonomiske analyser og i prioriteringsarbeidet. Til NTP 2022-2033 ble det utarbeidet et felles rammeverk for vurdering av effekter for samfunnssikkerhet, 3R-metoden (*robusthet, redundans og restitusjonstid*), som virksomhetene kunne videreutvikle og spisse innenfor egne ansvarsområder. Virksomhetene bes om å redegjøre for hvordan 3R-metoden kan benyttes i prioritering til neste NTP og i hvilken grad det bør være lik operasjonalisering/identifisering av effekter for de ulike transportformene.
 - Bruk av faktorer for prissetting av forhold som tidligere ikke har vært inkludert. Mulige eksempler kan eventuelt være komfort og trygghetsfølelse.

- Vurdere hvordan endret trafikantnytte i anleggsfasen bedre kan inkluderes i samfunnsøkonomiske analyser av investeringstiltak, herunder om virkningene kan prissettes eller bør behandles som ikke-prissatte virkninger.
- Foreslå oppsett for beregninger av virkninger av teknologiutvikling (jf. omtale av hvordan dette kan modelleres i transportmodellene i besvarelsen av det forberedende utredningsarbeidet: bildeling, kombinerte reiser og endret standard).
- Utarbeide opplegg for samfunnsøkonomiske beregninger av samlet effekt av mindre utbedrings-/forbedringstiltak på lengre strekninger eller større områder. Kunnskap om effekten av slike tiltak i sammenheng vil være viktig for å kunne innrette og prioritere fremtidig ressursbruk på en mest mulig effektiv måte.
- Foreslå oppsett for vurdering av samfunnsøkonomiske analyser av virkninger av drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen. Det kan undersøkes ulike måter å utarbeide et systematisk grunnlag for å vurdere hva vi kan oppnå med ressursbruk til disse formålene i forhold til andre aktuelle tiltak og virkemiddelbruk.
- Vurdere hvordan næringstransport/godstransport og veier med lav årsdøgntrafikk bedre kan ivaretas i samfunnsøkonomiske analyser.
- Vurdere hvordan verdien av tilkobling til og fungerende infrastruktur for industri med tilhørende eksportinntekter kan inkluderes i analysene.
- Status for arbeidet med tilstandsindikator på vei og oversikt over hvilke deler som kan være klart for implementering til NTP.
- Status for arbeidet med å kunne vurdere lønnsomheten av utbedring/utskifting av tyngre konstruksjoner (tunnel og bru), økt bæreevne, og sikre mot ras og skred (inkl. aktive skredsikringstiltak) over hvilke deler som kan være klart for implementering til NTP.
- Vurdering av fordeler og ulemper ved ulike mål for fremstilling av prissatt lønnsomhet – netto nåverdi (NNV), netto nytte per budsjettkrone (NNB) og netto nytte per investerte krone (NNK) – og en begrunnet anbefaling om hva virksomhetene mener bør brukes ved fremstilling av prioriteringene. Vi ber herunder virksomhetene vurdere faglige fordeler og ulemper ved at veiprojekter med bompengefinansiering rangeres etter NNB eller NNK.
- Orientering om rutiner for oppdatering av inngangsdata for beregning av nytte- og kostnadselementer i analysene og rutiner for håndtering av usikkerhet.

SD og NFD understreker at vi i tråd med ovennevnte punkter ber virksomhetene utvikle grunnlag for å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet av all ressursbruk i planen. Dersom dette ikke er mulig for deler av ressursbruken i planen, må virksomhetene redegjøre for hvordan man likevel i tilstrekkelig grad kan vurdere de samfunnsøkonomiske virkningene.

6 Mal for fremstilling av beslutningsrelevant informasjon, prosjektvis og samlet

SD og NFD ønsker at virksomhetene på en konsistent og oversiktlig måte oppsummerer sentrale virkninger for sine respektive porteføljer av store prosjekter/effektpakker. Med store prosjekter/veistrekninger/effektpakker mener vi at disse har en forventet investeringskostnad på over 1 mrd. kr. På kystområdet settes beløpsgrensen til 100 mill. kr. Rapporteringen bør

være på samme format på tvers av transportvirksomhetene. Dette er bl.a. en hovedanbefaling i rapporten *Bedre beslutningsgrunnlag i transportsektoren* som Menon utarbeidet i 2022 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Vi ber virksomhetene innen 1. oktober 2022 komme tilbake med et forslag til en standardmal for en «superside» for de store investeringsprosjektene/veistrekingene/effektpakkene.

Supersiden skal:

- Kort beskrive prosjektet/veistrekingen/effektpakken (hvor ligger den, er det bygging av en ny trasé eller utbedring av eksisterende, og hva er grunnen til at man ønsker å utvikle ny infrastruktur)
- Kort oppsummere de sentrale virkningene av de enkelte prosjektene/veistrekingene/effektpakkene, herunder bl.a.:
 - Investeringskostnad
 - Netto nytte av prissatte virkninger – målt i nåverdi (NNV), per budsjettkrone (NNB) og per investerte krone (NNK), og en bruttofremstilling av de prissatte virkningene med egen linje for de mest sentrale virkningene
 - Påvirkning på indikatorene i målstrukturen (jf. punkt 3)
 - Sentrale ikke-prissatte virkninger (jf. bl.a. punkt 8.1.1 *Naturmangfold og arealbruk*)
 - Antall dekar dyrket mark som blir omdisponert som følge av prosjektene i NTP. Dyrket mark fordeles på kategoriene fulldyrket, overflatedyrket og innmarksbeite.
 - Virkninger på klimagassutslipp, reisetid og ulykker. Klimagassutslipp fra transportsektoren skal presenteres i tråd med bestillingen som ble gitt i dokumentet av 27. april 2022 med tittelen *Virkning på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane*, som fulgte som vedlegg til SDs brev med bestilling av tekster til Prop. 1 S (2022–2023). Påvirkning på lokal luftkvalitet og støy oppgis der det er relevant.
 - Eventuelt annen beslutningsrelevant informasjon som ikke inngår i de samfunnsøkonomiske analysene, eksempelvis netto ringvirkninger, større fordelingsvirkninger eller forhold knyttet til samiske interesser.
- For prosjektene som i størst grad påvirker klimagassutslipp skal resultatene av følsomhetsanalysene med ulike karbonprisbaner oppgis. Verdiene fastsatt av Finansdepartementet skal benyttes, jf. rundskriv R-109.
- Eventuelle målkonflikter mellom oppfyllelse av de ulike NTP-målene bes synliggjort overordnet.
- Vi ber virksomhetene foreslå enkelte standard følsomhetsanalyser av prosjektene for å synliggjøre usikkerheten i beregningene av netto nytte (som for eksempel endrede investeringskostnader, endret transportteterspørsel og ev. avhengighet til andre tiltak/ressursbruk i NTP).

Virksomhetene kan se hen til kapittel 13 i Jernbanedirektoratets og Bane NORs besvarelse datert 17. mars 2020 av oppdrag 9 til NTP 2022–2033 for et eksempel på hvordan slike supersider ev. kan utformes. Deler av informasjonen som fremgår av supersidene som utformes ved ekstern kvalitetssikring etter statens prosjektmodell (KS1/KS2) og anbefalinger

om fremstilling som kommer i forestående veileder til konseptvalgutredninger bør også ses hen til.

Vi ber også virksomhetene:

- Oversende en mal for en tilsvarende fremstilling av de *samlede* virkningene av prosjektporteføljene for vei, jernbane og kyst.
- Oversende en forklaring på de ulike størrelsene som det foreslås rapportert på, herunder om det er særskilte beregningstekniske forutsetninger vi bør være kjent med. Beregningen av størrelsene bør være konsistent med forutsetningene omtalt under punkt 5 over.

Vi presiserer at det innen fristen 1. oktober 2022 ikke skal oversendes supersider for konkrete prosjekter/veistrekninger/effektpakker. Dette vil først være aktuelt i virksomhetenes besvarelse av prioriteringsoppdraget.

7 Kartlegging av utfordringer

Utfordringene i transportsystemet vil variere mellom ulike deler av landet. Videre har transportformene egenskaper som i ulik grad gjør dem egnet til å løse utfordringer forskjellige steder i landet. I distriktene er særlig vei-, luft- og sjøtransport viktig. I de store byområdene spiller jernbanen, kollektivtransport og mikromobilitet (gange, sykkel mv.) en avgjørende rolle. God måloppnåelse fordrer at de ulike transportformene ses i sammenheng, og at transportformenes respektive fortrinn utnyttes best mulig. Det er derfor i NTP behov for å beskrive utfordringer og løsninger i transportpolitikken både geografisk og for de ulike transportformene.

I tidligere NTP-er har man lagt til grunn transportkorridorer som analyseenhet for å beskrive utfordringer og løsninger. De åtte transportkorridorene er:

1. Oslo-Svinesund/Kornsjø
2. Oslo-Ørje/Magnor
3. Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger
4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim
5. Oslo-Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Florø)
6. Oslo-Trondheim (med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund)
7. Trondheim-Bodø (med armer til svenskegrensen)
8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes (med arm til Lofoten og til grensene mot Sverige, Finland og Russland)

SD og NFD legger i utgangspunktet opp til å videreføre tilnærmingen med inndeling i transportkorridorer og egen omtale av de fire største byområdene i NTP 2025–2036. Det er likevel viktig at virksomhetene i det senere prioriteringsarbeidet sammen med fylkene i større grad enn ved forrige NTP vurderer hvilke tiltak som, uavhengig av transportform, er de viktigste for å styrke mobiliteten innad og til/fra de ulike regionene. I tillegg mener vi det er nødvendig med egne drøftinger av utfordringer og løsninger for den enkelte transportform, siden store deler av transportomfanget går på tvers av de etablerte korridorene.

Vi ber virksomhetene:

- Overordnet beskrive utfordringer for person- og næringstransporten, eksempelvis knyttet til kapasitet, forutsigbarhet, pålitelighet, transportsikkerhet, klimaendringer og miljø. Transportvirksomhetene kan gjerne ta utgangspunkt i besvarelsen av *Nasjonal transportplan 2022–2033: Oppdrag 3 Utfordringer i transportkorridorer og byområder*. Dersom det i en gitt korridor/byområde ikke vurderes å ha skjedd større endringer i utfordringene siden NTP 2022–2033, er det tilstrekkelig å vise til denne beskrivelsen. Utfordringene skal beskrives i hver av:
 - De åtte etablerte transportkorridorene, med ev. nødvendige tilpasninger der korridorer ikke er optimale avgrensninger, eksempelvis ut fra ett eller flere markedspektiv, jf. omtale nedenfor.
 - De fire største byområdene, samt en samlet omtale av utfordringer for de fem mindre byområdene som er omfattet av byvekststaveordningen. Videre, dersom det er endringer i utfordringene for Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen sammenliknet med omtalen i NTP 2022–2033 kapittel 8.2.7, kan det omtales helt kort.
- Overordnet beskrive utfordringer for hhv. vei, jernbanen, luftfarten og på kystområdet.
- Forsøke å gi gode visuelle fremstillinger av geografisk fordelte utfordringer, for eksempel ved bruk av digitale kartløsninger.

Videre viser vi til svar på det forberedende oppdraget til neste NTP, hvor virksomhetene foreslår at korridorinndelingen kan suppleres med et markedspektiv. Virksomhetene nevner godsmarkedet, markedet for lokaltrafikk, markedet for reiser i større bo- og arbeidsmarkedsregioner og markedet for lengre arbeids- og privatreiser som eksempler på markeder som kan analyseres. Vi ber virksomhetene prioritere besvarelse av kulepunktene over i det videre arbeidet, og at innsatsen som eventuelt legges ned i slike supplerende markedsanalyser vurderes ut fra hvilken merverdi dette forventes å gi for beslutningsgrunnlaget for neste NTP.

SD og NFD legger til grunn at det ikke er behov for revisjon av tidligere KVVU-er som vi ikke allerede har blitt gjort oppmerksomme på. Vi ber om beskjed hvis virksomhetene nå likevel mener det skulle være slike behov.

Utfordringer, behov og mulige tiltak innen drift og vedlikehold og mindre investeringer (herunder teknologitiltak) skal for øvrig innen alle transportformene i så stor grad som mulig kunne analyseres på lik linje med store investeringstiltak, jf. omtale under punkt 5 over.

8 Utfordringer og valg knyttet til sentrale tema

I arbeidet med neste NTP har SD og NFD behov for at transportvirksomhetene vurderer enkelte særskilte tema. Dette bør gjøres på en måte slik at de kan utgjøre grunnlag for å vurdere grad av oppnåelse av de ulike målene i planen, jf. punkt 3 over.

8.1 Klima og miljø

Samferdselssektoren har et selvstendig miljøansvar. Dette innebærer et ansvar for å ta miljøhensyn og medvirke til at vi når de nasjonale miljømålene. Klimaendringer, forurensning og tap av biologisk mangfold er tre av vår tids største utfordringer. Vi må ha et godt beslutningsgrunnlag som viser hvordan vi påvirker klima- og miljømålene og hvordan vi kan

redusere sektorens negative påvirkning på klima og miljø. Det må siktes mot mest mulig kostnadseffektiv ivaretagelse av klima- og miljøhensyn, og der det anbefales nye tiltak skal vurderinger av nytte og kostnader fremkomme. Det er sentralt at det tidlig blir gjort vurderinger av behov for infrastruktur for null- og lavutslippsløsninger i transportsektoren. Eksempelvis behovet for infrastruktur ved en større grad av elektrifisering innenfor maritim transport.

Transportvirksomhetene følger opp lover, forskrifter, strategier og handlingsplaner på klima- og miljøområdet. I tillegg tilsier sektoransvaret, slik dette bl.a. er reflektert i NTP 2022–2033, at virksomhetene vurderer og gjennomfører ytterligere tiltak for å redusere negativ påvirkning på klima og miljø.

8.1.1 Naturmangfold, arealbruk og matjord

Arealbruk, arealinngrep og spredning av fremmede arter er blant de viktigste påvirkningsfaktorene for tap av naturmangfold. Norge har nasjonale mål for naturmangfold og internasjonale forpliktelser, for eksempel gjennom konvensjonen om biologisk mangfold (CBD). Nasjonal transportplan skal bidra til at nasjonale mål for naturmangfold nås, og målene må derfor få betydning for beslutningene som tas.

I Hurdalsplattformen fremgår det at regjeringen vil styrke jordvernet, sikre at det blir et overordnet hensyn i arealforvaltningen, og gå kritisk gjennom konkrete nedbyggingsprosjekt for å vurdere om mengden prosjekt er forenelig med de fastsatte jordvernmålene.

Synliggjøring av avveininger etter tiltakshierarkiet

Virksomhetene skal følge tiltakshierarkiet (unngå – begrense – istandsette – kompensere) ved planlegging og gjennomføring av utbyggingstiltak. Det vil si at virksomhetene i utgangspunktet skal unngå miljøskade, deretter begrense skadevirkningene, og så istandsette skaden dersom de ikke klarer å unngå eller begrense de negative virkningene. Kompenserende tiltak bør kun unntaksvis benyttes. Det er i neste NTP aktuelt å presentere tiltak som allerede er utført eller planlagt for henholdsvis å unngå, begrense, istandsette eller kompensere tapt naturmangfold og matjord.

Vi ber virksomhetene:

- Foreslå hvordan avveiningene som blir gjort av naturinngrep etter tiltakshierarkiet kan synliggjøres og presenteres. Dette gjelder prosjekter/effektpakker med anslått kostnad over 1 mrd. kr.

Vurdering av naturinngrep

Samferdselssektoren påvirker naturmangfold gjennom nedbygging og endret arealbruk. Det skal i neste NTP fremgå hvordan de enkelte prosjektene/effektpakkene beslaglegger natur, og hvordan NTP samlet påvirker naturmangfoldet.

Det ble i inneværende NTP utviklet en indikator for naturmangfold: *Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi*. Hva «naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi» omfatter fremgår av meldingen, jf. kap. 6.2.1. Som det fremgår her skal indikatoren testes ut i samarbeid med relevante myndigheter.

Vi ber virksomhetene:

- Vurdere hvordan vi kan synliggjøre hvordan de enkelte prosjektene/effektpakkene beslaglegger natur og matjord, og hvordan NTP samlet og i de enkelte transportkorridorene påvirker dette. Der det er aktuelt skal også konflikter mot reindriftsnæringen synliggjøres.
- Vurdere i hvilken grad indikatoren som ble utviklet i inneværende NTP er godt nok egnet til å belyse tap av naturmangfold, og eventuelt foreslå justeringer eller flere/andre indikatorer som på en bedre måte ivaretar målet om å bidra til å nå de nasjonale miljømålene om naturmangfold. Er det f.eks. et problem at indikatoren bare gjelder den mest verdifulle naturen og at tap av annen natur ikke blir synliggjort? Hvordan bør dette eventuelt løses?

8.1.2 Forurensning og øvrige miljøutfordringer

I tillegg til konsekvensene transportsektoren har gjennom inngrep i forbindelse med investeringer, jf. bestillingen ovenfor, påvirker sektoren miljøet og vannkvaliteten gjennom bl.a. forurensning av salt og plast, og utslipp av helse- og miljøfarlige kjemiske stoffer. Videre bidrar lokal luftforurensning og støy til helseplager. Arealbeslag vil i mange tilfeller også gi negative virkninger på kulturmiljø og landskap.

Transportsektoren er en kilde til både forsøpling og spredning av mikroplast til miljøet. Gjennom *Noregs plaststrategi* er det besluttet at transportvirksomhetene innenfor sine ansvarsområder skal styrke arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet. Innen vannforurensning påvirker sektoren særlig gjennom saltpåvirkning, som gir utfordringer for plante- og dyreliv. Regjeringen vil redusere saltforurensningen langs riksveinettet. Dette er viktige føringer som ligger til grunn for oppdraget.

Vi ber virksomhetene:

- Beskrive hva som er de viktigste miljøutfordringene for transportsektoren og tiltakene som virksomhetene har iverksatt for å adressere disse utfordringene.
- Vurdere om det er behov for å foreslå ytterligere tiltak for å unngå, avbøte eller kompensere for de viktigste miljøutfordringene. Ev. forslag til tiltak skal være kostnadseffektive. Både måloppnåelse av de nasjonale målene, nytte og kostnader ved tiltakene må vurderes og fremgå.

8.1.3 Klima

Samferdselsvirksomhetene skal bidra til oppfyllelsen av Norges klimamål og forpliktelser gjennom å være kompetente fagorgan som bidrar med kunnskap om klima innen sine sektorområder. Videre har Sjøfartsdirektoratet et fagansvar for utslipp fra skip.

Norge har ambisiøse mål og forpliktelser på klimaområdet. Det vil kreve en betydelig innsats å redusere utslippene fra transportsektoren, både gjennom tiltak som transportvirksomhetene selv kan gjennomføre, og gjennom virkemidler som ligger utenfor transportvirksomhetenes virkemiddelapparat, herunder f.eks. CO₂-avgiften, bilavgiftene, biodrivstoff og Enova. Det er i arbeidet med NTP 2025–2036 behov for å vurdere hvordan

transportsektoren mest effektivt kan bidra til at vi når klimaforpliktelsene og målene våre. Det må både vurderes nye tiltak og videreutvikling av eksisterende tiltak for å redusere transportsektorens klimagassutslipp. De mest kostnadseffektive tiltakene skal prioriteres. SD og NFD vil komme tilbake med en nærmere bestilling om dette, herunder en nærmere avklaring av forholdet til arbeidet med klimameldingen. Vi ber imidlertid virksomhetene allerede nå begynne forberedelsene til et slikt analytisk arbeid.

Klimaforpliktelsene innebærer at vi må ha oversikt over de utslippene som Norge er ansvarlig for, dvs. utslippene som inngår i våre forpliktelser. Dette er utslipp fra norsk territorium, altså utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet som inngår i SSBs statistikk «Utslipp til luft», samt utslipp og opptak i skog- og arealbrukssektoren. I tillegg må vi kunne skille mellom om utslippene finner sted i kvotepliktig sektor, ikke-kvotepliktig sektor eller skog- og arealbrukssektoren.

Vi ber om at:

- Virksomhetene i samråd med Miljødirektoratet starter et analytisk arbeid for å vurdere tiltak som kan bidra til at vi når Norges klimaforpliktelser og mål, herunder hvordan NTP kan bidra til slik utvikling. SD og NFD vil raskt komme tilbake med en nærmere bestilling om dette.
- I alle beregninger av klimaeffekt som virksomhetene leverer skal endringer i klimagassutslipp som teller på det norske utslippsregnskapet oppgis, samt endringer i klimagassutslipp som følge av arealbruksendringer. Det skal fremgå om utslippsendringene er kvotepliktige, ikke-kvotepliktige, gjelder luftfart og petroleum eller påvirker utslipp eller opptak fra skog- og annen arealbruk, i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-109. Det skal fremgå hvor mye av de ikke-kvotepliktige utslippene som rapporteres som utslipp under transportsektoren. For investeringer innenfor vei og jernbane over 1 mrd. kroner skal virksomhetene i NTP også kunne gi anslag for utslipp utenfor det norske utslippsregnskapet, jf. departementets bestilling av innspill til Prop. 1 S (2022–2023). Som det fremgår der, skal imidlertid anslag på slike utslipp besluttes ut fra forholdsmessighetsvurderinger i transportvirksomhetene.
- Det skal legges til rette for at det i prioriteringsarbeidet på en konsistent måte beregnes effekter av klimagassutslipp som følge av arealbruksendringer, jf. pkt. 5 om analysegrunnlag.

I Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* ble det besluttet at det skulle settes i gang utredning av krav og mål for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren.

- Vi ber virksomhetene i samråd med Miljødirektoratet utrede mulighetene for å sette krav og mål for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren. Denne utredningen skal bl.a. baseres på erfaringene fra pilotprosjektene for fossilfrie anleggsplasser.

8.1.4 Tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly

Det kommende teknologiskiftet til lav- eller nullutslippsfly vil få betydning både for flyselskapene, staten som kjøper av flyrutetjenester og for Avinor som lufthavnoperatør, og kan få betydning for lufthavnstrukturen og kommunene som lufthavnvertskap. I første fase forventer man at denne typen teknologi vil være mest aktuelt for kortere regionale ruter med

få reisende. I dag finnes det ikke null- og lavutslippsfly som er klare til bruk for kommersiell passasjertrafikk, men informasjon fra flyprodusentene tilsier at fly med inntil 19 seter kan være operasjonelle innen 2030, og kanskje tidligere. Bruk av moderne lufttransport vil også kunne redusere naturinngrep, bruk av arealer og tap av matjord da den nødvendige infrastrukturen i flere deler av landet enten allerede er utbygd, eller kun vil kreve mindre arealer ved oppgraderinger.

Det vil være viktig at nye flytyper har tilstrekkelig kapasitet, og at de er uttestet med hensyn til både flysikkerhet og regularitet sett opp mot norske forhold. Utover dette er det også viktig at infrastrukturen og det operasjonelle rundt er tilrettelagt og tilpasset de nye energibærerne. Det er viktig at myndighetene skaffer seg en oversikt over utfordringer og muligheter knyttet til et teknologiskifte til nye energibærere. Avinor har i rapporten «Forslag til program for introduksjon av elektrifisert fly i kommersiell luftfart», utarbeidet av Avinor og Luftfartstilsynet, redegjort for at selskapet tar ansvar for at adekvat ladeinfrastruktur skal være på plass for elektrifiserte passasjerfly, og at man vil starte en kartlegging av elektrisitetsforsyningen på selskapets lufthavner.

I Hurdalsplattformen har regjeringen satt et mål om at driften av landets flyplasser skal være fossilfri innen 2030, og at det skal legges til rette for at all innenriks flytrafikk blir utslippsfri. Regjeringen har per nå ikke satt en tidsplan eller gitt mer konkrete målsetninger for når luftfarten skal være utslippsfri. I den kommende stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi vil regjeringen vurdere om de eksisterende virkemidlene støtter teknologiutvikling og utslippskutt i luftfarten, og om det er behov for nye tiltak.

SD ber med bakgrunn i dette om at Avinor:

- Redegjør for Avinors kartlegging av alternative energibærere ved lufthavnene, herunder elektrisitetsforsyning, ladeinfrastruktur og hydrogenleveranser.
- Redegjør for hvordan og når lufthavnene bør tilpasses og tilrettelegges for fly basert på lav- og nullutslippsteknologi sett i lys av teknologiutviklingen og myndighetenes mål om å fase inn lav- og nullutslippsteknologi på de regionale flyrutene.
- Redegjør for hvordan lufthavnene på sikt kan utvikles for å legge til rette for andre former for utslippsfri lufttransport, droner, eVTOL, etc.
- Vurdere så langt det er mulig sammenfallende energibehov og tiltak i øvrige deler av transportsystemet.
- Vurderer om ev. tiltak knyttet til kulepunktene over forventes å kunne være samfunnsøkonomisk lønnsomme, og om disse vil kunne utløse krav om KVU/KS1 iht. statens prosjektmodell.

8.2 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge. Både samfunnet og transportsektoren er i rask endring, og klimaendringene berører oss i stadig større grad. Sektoren vil derfor stå overfor et komplisert og sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde i årene som kommer. SD og NFD mener at samfunnssikkerhet må være en naturlig og integrert del av NTP-arbeidet.

Som en del av grunnlaget for NTP 2022–2033 gjennomførte transportvirksomhetene et utredningsarbeid innen sju utvalgte områder, bl.a. om samfunnssikkerhet og klimatilpasning. Utredningen og utredningsgruppens anbefalinger var et viktig grunnlag i departementets arbeid med NTP 2022–2033, og er fremdeles relevante. Samtidig har spørsmål knyttet til samfunnssikkerhet blitt ytterligere aktualisert siden fremleggelsen av stortingsmeldingen våren 2021. Dette knytter seg spesielt til Russlands invasjon av Ukraina, den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa, og den forventede utvidelsen av NATO. Denne utviklingen har, sammen med koronapandemien, også avdekket sårbarheter i forsyningskjedene for transportsektoren, og digital sikkerhet har blitt enda viktigere som følge av det endrede trusselbildet. Riksrevisjonens har videre undersøkt myndighetenes arbeid med å tilpasse infrastruktur og bebyggelse til et klima i endring, og deres anbefalinger og konklusjoner er relevante for arbeidet.

På denne bakgrunn ber departementene om at transportvirksomhetene i utredningsarbeidet til neste NTP gir innspill på følgende områder:

- Beskriver innenfor rammen av egen transportfaglige kompetanse hvordan den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og den forventede utvidelsen av NATO som følge av Russlands invasjon av Ukraina vil kunne påvirke transportsektoren og ev. prioriteringer av ulike tiltak i neste NTP. Endringer i transportbehovet i Nord-Norge, eller forhold som kan berøre regjeringens nordområdesatsing vil være spesielt aktuelt i denne sammenhengen. SD og NFD vil innhente oppdaterte forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger fra FD og UD, som skal danne grunnlaget for transportvirksomhetenes vurdering av konsekvensene for transportsektoren.
- Vurderer og beskriver langsiktige trender som kan påvirke risiko og sårbarhet i transportsektoren, jf. punkt 3a i *Forberedende utredningsarbeid til neste Nasjonale transportplan*. Teknologeutvikling i form av digitalisering og innføring av nye energibærere – og tilhørende avhengigheter til ekom og strøm – skal vurderes særskilt. Vurderingene av aktuelle langsiktige trender bør ta for seg relevante avbøtende tiltak. Vi ber virksomhetene selv definere/avgrense hvor fokuset i en slik besvarelse bør ligge.
- Ifølge FNs klimapanel går klimaendringene raskere og blir mer intense. En stor andel av de uønskede hendelsene i transportsektoren, med stort omfang og samfunnsmessige konsekvenser, er naturhendelser. Behovet for klimatilpasning øker. Vi ber derfor virksomhetene vurdere behov for klimatilpasning av infrastrukturen i NTP-perioden og aktuelle tiltak.
- Vurderer og beskriver hvordan ressurser til drift og vedlikehold i egen sektor påvirker samfunnssikkerhet – inkludert klimatilpasning – og hvordan dette kan hensyntas ved prioritering av midler.

8.3 Transportsikkerhet

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde har i over 20 år bidratt til et systematisk arbeid med sikkerhet i transportsektoren. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at disse fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader.

Sikkerhetsnivået for transport på bane, luft og sjø er gjennomgående høyt, mens de største utfordringene er i veisektoren. I Hurdalsplattformen fremgår det at økt fremkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til for samferdselspolitikken slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, og at regjeringen vil intensivere arbeidet for nullvisjonen.

Dyrepåkjørsler er et omfattende og sikkerhetsmessig problem for både vei og jernbane. Dyrepåkjørsler har i tillegg dyrevelferdsmessige, økonomiske og menneskelige konsekvenser, blant annet for reindriftsnæringen.

Vi ber virksomhetene vurdere:

- Transportsikkerhetsmessige utfordringer og aktuelle hovedinnsatsområder i planperioden, herunder vurdere utfordringer knyttet til selvmord/villede transportulykker og dyrepåkjørsler.
- Behov for justering av fremtidig virkemiddelbruk for ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken og øvrige sektorer, for eksempel hastighetsbegrensninger eller omfordeling av veiareal.

Videre ber vi virksomhetene være forberedt på at de i det senere prioriteringsoppdraget kan bli bedt om et begrunnet forslag til måltall/ambisjoner for antall drepte og hardt skadde i veitrafikken.

For transportsikkerhet på sjø bes det i tillegg om at Kystverket:

- Gjør en helhetlig vurdering av utfordringer knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i farvannet, behov for tiltak og mulige tiltak. Vurderingen skal omfatte hele farvannet, og ikke avgrenses til farledene som i utredningene til forrige NTP.
- Kystverket skal også, som del av ovennevnte farvannsgjennomgang, gjøre en helhetlig vurdering av utfordringer og behov for tiltak² som bedrer sikkerhet og fremkommelighet i innseiling til fiskerihavner og industrihavner samt mulige behov for oppgradering av eksisterende/nye fiskerihavneanlegg.
- Vurderer behov for og ev. effekter av nye eller endrede forebyggende sjøsikkerhetstiltak, jf. "Sjøsikkerhetsanalysen" (2015). Vurderingen skal ta hensyn til sjøsikkerhetstiltak under Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde, herunder internasjonalt regelverk for sjøfarten, og utviklingen i disse tiltakene. Forebyggende sjøsikkerhetstiltak, for eksempel sjøtrafikksentraltjenesten, maritim trafikkovervåkning og vedlikehold og modernisering av eksisterende navigasjonsinnretninger, skal i så stor grad som mulig ses i sammenheng med og vurderes på samme grunnlag som farvannstiltak som utdyping og nymerking. Statens beredskap mot akutt forurensning omfattes også av utredningsoppdraget. Kystverkets nylige fremlagte miljørisiko- og beredskapsanalyse bør legges til grunn på dette området.

Det vil her være viktig å se hen til arbeidet med nullvisjon for ulykker på havet, jf. det faglige grunnlaget som Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet på bestilling fra NFD.

² Med «behov for tiltak» mener vi i denne sammenhengen ikke at det skal pekes på eller prioriteres konkrete tiltak – dette gjøres i besvarelsen av prioriteringsoppdraget senere. Svaret på utredningsoppdraget bør peke på utfordringer og behov som bør håndteres, og der det er relevant overordnet peke i retning av hvordan disse utfordringene eventuelt kan løses.

8.4 Godstransport, eksport og industri

Regjeringen har som mål å øke eksporten utenom olje og gass med 50 % innen 2030, jf. Hurdalsplattformen og eksportreformen «Hele Norge eksporterer». Ifølge SSB var handelsunderskuddet for fastlandsøkonomien med varer i 2020 over 310 milliarder kroner. Transportpolitikken, prioriteringene og helheten i denne bør understøtte økt eksport, omstilling og teknologiutvikling.

Næringslivet i Norge er spredt i hele landet, og mange bedrifter har en lang vei fra produksjonssted til markedet. Å legge til rette for effektiv, klima- og miljøvennlig og trafiksikker godstransport på vei, bane og sjø er derfor viktig. Godstransport med fly utgjør et mindre omfang målt i volum, men ofte med høy vareverdi, og bør inkluderes i vurderingene der dette er relevant.

Jernbanedirektoratet fikk i tildelingsbrevet for 2022 i oppdrag å utarbeide et beslutningsgrunnlag for miljøstøtteordningen for godstransport på jernbane, samt å utrede nye tiltak i samarbeid med godsneringen som bedrer rammevilkårene for godstransport på jernbane. Fristen var 1. august 2022. Jernbanedirektoratet har også i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2022 fått et oppdrag om å utarbeide en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet, inkl. godstransporten, med frist 31. mars 2023. Videre har Kystverket fått i oppdrag å igangsette og lede arbeidet med en utredning av tiltak for å øke godsvolumet på sjøen. Utredningen gjennomføres sammen med godsneringen, skipsfartsneringen inkludert havnene, relevante statlige etater samt partene i arbeidslivet. Dette arbeidet skal ferdigstilles innen 31. januar 2023. Disse oppdragene til Jernbanedirektoratet og Kystverket vil gi oss et godt grunnlag for å vurdere utfordringene og mulighetene for gods på bane og sjø.

ScanMed-korridoren, som har hhv. Narvik og Oslo som start-/endepunkter, går via Sverige og Danmark til Middelhavet. Når vei- og jernbaneforbindelsen over Fehmarn tas i bruk i 2029, vil det gi store reisetidbesparelser. Det er viktig å belyse hvilke effekter dette har. Dersom det blir økt etterspørsel etter godstransport på jernbane, kan det tenkes å være strekninger eller punkter i det norske jernbanenettet som kan bli flaskehals.

Vi ber virksomhetene:

- Beskrive utfordringer og muligheter for godstransporten.
 - For sjø- og jernbanetransporten bør beskrivelsen ses i sammenheng med ovennevnte leveranser fra Kystverket og Jernbanedirektoratet, og eventuelt bidra til å supplere disse.
 - Godstransport med fly bør inkluderes i vurderingene der dette er relevant.
 - I besvarelsen bes virksomhetene vurdere i hvilken grad endrede produksjons- og handelsmønstre kan påvirke den samlede godstransportutviklingen, og hvilken betydning dette bør få for statens virkemiddelbruk.
 - Vi ber også om en vurdering av hvilke etterspørselsendringer det norske transportmarkedet kan få i lys av åpningen av Fehmarn, herunder om det forventes å oppstå flaskehals.
 - Vurdere industristedenes behov for tilkobling til transportinfrastruktur og hvordan overgangene mellom eksempelvis jernbane, vei og havn kan forbedres og virke mer effektivt sammen.

- De særskilte utfordringene ved transport fra kyst til marked skal beskrives. Økning i eksport av sjømat er viktig for å nå eksportmålet. Mye av sjømateksporten går først på fylkesvei, og fortsetter på riksvei, europavei eller jernbane. Dette krever en helhetlig tilnærming til infrastrukturbehov for effektive logistikk-løsninger, samt en vurdering av kostnader opp mot mulig nytte for samfunnet.
- Bidra til transportstrategien for mer industriell videreføring av skog i Norge og reduserte klimagassutslipp som beskrevet i Hurdalsplattformen. Vi vil komme tilbake med en nærmere bestilling om dette.
- Gi en beskrivelse av de viktigste tiltakene for en effektiv transport av gods på vei som gir lave utslipp, god trafiksikkerhet og bedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Vi ber særlig om en vurdering av status og utsikter for grønn landtransport, dvs. bruk av nullutslippsløsninger. Beskrivelsen skal supplere de leveransene som Jernbanedirektoratet og Kystverket skal levere for hhv. bane og kyst.
- Gi en faglig vurdering av ambisjonen som fremgår av NTP 2022-2033 om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030.

8.5 Bypolitikk

Byvekstavgiftene vil fortsatt være det mest sentrale virkemiddelet i regjeringens transportpolitikk i byene fremover. Målet for byvekstavgiftene er at i byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. En viktig prioritering de neste årene vil være å følge opp byvekstavgiftene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren.

I inneværende NTP er Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø omtalt som aktuelle for byvekstavgifter. Det pågår forhandlinger om byvekstavgift for Tromsø. Videre arbeid med byvekstavgifter i de fire resterende byene er ikke avklart.

Regjeringen har besluttet at tilskuddsordningene i byområdene skal evalueres. Det skal blant annet vurderes om ordningene har oppnådd de tilsiktede virkningene på en kostnadseffektiv måte. Virksomhetenes svar på utredningsoppdraget vil være viktig innspill til evalueringen.

Utredningsbehov

Pandemien har bidratt til å endre reisemønstre og transportbehov. Det er usikkert hva som blir de varige endringene, men vi ser så langt en tendens til at kollektivtransporten har mistet konkurransekraft overfor privatbilen. Samtidig er det ventet trangere økonomisk handlingsrom på statsbudsjettet de neste årene, og vi ser en høy prisvekst som gir økte bygge- og anleggskostnader. Mange av prosjektene i avtalene har en høy kostnad. Utredningene bør synliggjøre om målene kan nås med mer kostnadseffektive løsninger. Det kan derfor være aktuelt å se på andre eller nye kombinasjoner av virkemidler og tiltak enn det som ligger i eksisterende utredninger, som byutredningene og konseptvalgutredningen for Oslo-navet. Ulike former for prismekanismer og bruk av ny teknologi kan være aktuelt i tillegg til mer tradisjonelle virkemidler. Det er naturlig at mikromobilitet (inkludert ulike former for elsykler) får en større plass, og at det vurderes hvordan det kan tilrettelegges for slik

transport på en effektiv og trygg måte. Det kan også ha skjedd relevante endringer i drivkrefter og trender, prognoser, metodeutvikling etc. som påvirker bildet.

Vi viser for øvrig til omtale i inneværende NTP kap. 8.2.5 om at det er behov for jevnlig oppdateringer og evalueringer av virkemiddelbruk i byvekstavtalene, og at stresstesting kan være aktuelt for å vurdere hvordan teknologisk utvikling påvirker transportbehov og reisestrømmer.

Vi ber virksomhetene:

- Evaluere prosjektporteføljene og andre forpliktelser i byvekstavtalene, og kartlegge og vurdere fremtidig tiltaksbehov i byområdene, fortrinnsvis ved å oppdatere og ev. videreutvikle byutredningene der det foreligger. Et slikt arbeid bør omfatte vurderinger av måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet/kostnadseffektivitet. Vi ber også om at byutredningene i de fem mindre byområdene oppdateres, innenfor et omfang og en innretning som virksomhetene selv vurderer gitt tidsfristen på utredningsoppdraget. Vi ber virksomhetene prioritere de fire største byområdene, og for de fem mindre byområdene kan det altså gjøres enklere vurderinger.
- Vurdere om det bør gjøres en form for enkel stresstest av porteføljen i de fire største byområdene gitt ulike scenarier for teknologisk utvikling og eventuelle andre relevante drivkrefter/trender – eksempelvis redusert omfang av arbeidsreiser etter pandemien – og forslag til hvordan dette ev. kan legges opp. Dette kan ses i sammenheng med forrige kulepunkt.
- Vurdere på et overordnet nivå hvordan eventuelle målkonflikter mellom nullvekstmål og trafiksikkerhet best kan løses.

Organisering og finansiering av byvekstavtalene

Byvekstavtaler vil være det viktigste virkemidlet vi har i byene, men de har en kompleks organisering og finansieringsstruktur. En klar styrke er at de gir partene en felles møteplass slik at virkemidler og tiltak ses i sammenheng. Samtidig kan det være utfordrende å oppnå enighet mellom partene, og avtalene bygger på skjøre politiske kompromisser som kan gjøre oppfølgingen krevende. Spørsmålet er om det er grep som kan gjøres for å bedre imøtekomme utfordringene knyttet til finansiering og organisering av disse avtalene.

Staten går inn med betydelige tilskudd til fylkeskommunale og kommunale tiltak. De statlige midlene betales ut gjennom flere tilskuddsordninger, som har ulike (men også til dels overlappende) bruksområder, utbetalingsprofil og krav til rapportering. Modellen for organisering og finansiering gjør det samlet sett krevende å vurdere om partene velger de virkemidlene og tiltakene som gir best måloppnåelse, og om det skjer på en kostnadseffektiv måte. Et rigid system kan bidra til at midlene ikke brukes der de kaster mest av seg. Det har også vært en utfordring at midlene ikke har blitt brukt innenfor budsjettåret. Det kan likevel være gevinster ved at tilskuddsordningene har noe ulike formål og vilkår, kombinert med at en stor del av midlene har et relativt bredt bruksområde og kan samordnes gjennom avtalene med sikte på felles måloppnåelse.

Vi ber virksomhetene:

- Vurdere om dagens organisering av byvekstavtalene er hensiktsmessig for å gi ønsket måloppnåelse
- Vurdere bevarings- og forbedringspunkter for dagens finansieringsstruktur. Dette omfatter å vurdere om det er tilstrekkelige insentiver til at avtalepartene velger kostnadseffektive løsninger som gir god måloppnåelse, og om det er behov for forenklinger eller andre endringer av tilskuddsordningene. Vi ber også om en vurdering av gevinster ved at tilskuddsordningene har fleksibilitet og kan kombineres med hverandre, og at den samlede finansieringen kan ses i sammenheng på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer med sikte på felles måloppnåelse.

De fem mindre byområdene

Det pågår forhandlinger om byvekstavtale for Tromsø. Videre arbeid med byvekstavtaler i Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland er ikke avklart. I påvente av en slik avklaring er det derfor aktuelt å videreføre belønningsavtalene inntil videre. Vi ber virksomhetene peke på:

- Om det er noen åpenbare forbedringspunkter i belønningsordningen for å sikre god måloppnåelse hvis disse avtalene skal være gjeldende noen år frem i tid.

8.6 Bompenger

Dette deloppdraget gis til Statens vegvesen, som bes involvere Nye Veier AS i arbeidet der det er hensiktsmessig.

Bompengebelastningen i et område

Bompenger er finansieringskilde for en rekke prosjekter på riks- og fylkesveinettet og i bypakker i flere byområder. Både sentrale og lokale myndigheter har et ansvar for å finne et samlet bompengenivå som opprettholder legitimitet for å kreve inn bompenger. Samtidig kan det være utfordrende både lokalt og på Stortinget å ha en oversikt over den totale bompengebelastningen i et område når bompengeinnkreving på fremtidige prosjekter planlegges og vedtas. Spesielt ved strekningsvise utbygginger (egne bompengeprosjekter) i nærheten av byområder som har bompengefinansierte bypakker er det viktig at bompengenivået ikke når et punkt som undergraver legitimiteten til bompengeinnkrevingen.

Vi ber virksomhetene:

- Redegjøre for hvordan bompengebelastningen i et område, på tvers av byggherrer og veiforvaltningsnivå ses i sammenheng i dag og om det er behov for å synliggjøre dette bedre slik at lokale, regionale og nasjonale myndigheter får en bedre oversikt over den totale belastningen, og kan ta hensyn til dette både i NTP og i den videre planleggingen. Dette vil være spesielt relevant når det planlegges for innkreving i flere prosjekter/pakker og gjerne i tillegg er pågående bompengeinnkreving i et område.
- Vurdere hvilken betydning flere bompengeprosjekter innenfor et område har for den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, og om dette er noe som det bør legges større vekt på enn det gjøres i dag. Her ber vi om at det vises til konkrete eksempler.

Bompenger som trafikkregulerende tiltak

Bompengeneinnkrevingen i Norge har tradisjonelt hatt finansiering som hovedformål. I de største byene er bompenger også et sentralt virkemiddel i bypolitikken, både som finansieringskilde, men også til regulering av biltrafikk for å oppnå blant annet nullvekstmålet. Både i og utenfor byene har fritak/lavere takst for nullutslippskjøretøy bidratt til elektrifisering av bilparken. Bompengeneinnkrevingen er dermed blitt en viktig del av virkemiddelapparatet for en mer miljøvennlig utvikling i transportsektoren.

Vi viser til at den pågående konseptvalgutredningen for veibruksavgift og bompenger kan gi nyttig kunnskap inn i vurderingene knyttet til denne problemstillingen.

Vi ber virksomhetene vurdere:

- Hvordan bruksområde og funksjon for bompengeneinnkrevingen kan utvikles i NTP-perioden for å videreutvikle regulering og finansiering i byene, og i tillegg vurdere om dette kan være aktuelt i enkelte strekningsvise prosjekter, for eksempel inn mot de store byene.

8.7 Teknologi

Det skjer en rask teknologisk utvikling i transportsektoren. De mest sentrale teknologitrendene som gjør seg gjeldende er utviklingen mot nullutslippsmobilitet, automatisering/autonomi, samhandlende intelligente transportsystemer og fremvekst av nye forretningsmodeller/delingsmobilitet. De tre sistnevnte er ulike uttrykk for digitalisering av transportsektoren.

Teknologi, med hovedvekt på digitalisering, er et sentralt element i virksomhetenes arbeid og kan gi nye, innovative muligheter til å løse fremtidens mobilitetsbehov i både store og små transportmarkeder i ulike deler av landet. I det videre utredningsarbeidet om teknologi inn mot neste NTP mener SD og NFD det er hensiktsmessig at virksomhetene klart skiller mellom:

- a) teknologi som eksterne forhold/påvirkningsfaktorer (teknologitrender i samfunnet)
- b) teknologi som tiltak i regi av virksomhetene selv.

Teknologi som eksterne forhold/påvirkningsfaktorer (a), samt modellering av teknologi inn i transportmodellene er behandlet i punkt 4.2 over. SD og NFD mener også at virksomhetenes forslag til helhetlig analyse om teknologisk utvikling og fremvekst av nye løsninger og konsepter gjerne kan kanaliseres inn mot beregning av teknologieffekter ved bruk av transportmodeller.

Denne delen av bestillingen omhandler teknologi som tiltak (b) (eller pakker av tiltak, slik virksomhetene har foreslått i sitt svar på det foreløpige utredningsoppdraget). Utgangspunktet for bestillingen fra SD og NFD på dette punktet er ønsket om å få utnyttet mulighetene som ligger i ny teknologi for å nå de transportpolitiske målene på en mer effektiv måte. Dette krever bl.a. at teknologi som innsatsfaktor identifiseres og synliggjøres på en måte som gjør at den kan bli veid og vurdert opp mot annen ressursbruk i sektoren.

Teknologitiltak omfatter imidlertid tiltak av svært ulik størrelse og karakter. For digitaliseringstiltak over 300 mill kr. kreves KVVU og KS1³. For digitaliseringstiltak under denne beløpsgrensen mener SD og NFD det er hensiktsmessig at virksomhetene jobber videre med *business case*-tilnærmingen som er beskrevet i virksomhetenes svar på det forberedende utredningsarbeidet.

Det bes om at virksomhetene:

- Lager ett eller flere eksempler på en slik *business case*-tilnærming, med sikte på at denne tilnærmingen kan komme til anvendelse som svar på SDs og NFDs prioriteringsoppdrag som vil bli sendt ut høsten 2022. SD og NFD vil ha en dialog med virksomhetene om utformingen av dette arbeidet i løpet av høsten 2022. Casene kan gjerne lages med utgangspunkt i eksisterende satsingsområder, og det kan fremgå på hvilket virksomhetsområde tiltaket vil ha størst effekt (f.eks. redusere behovet for midler til drift og vedlikehold, gi høyere kvalitet/bedre leveranser av virksomhetenes tjenester, redusere behov for nyinvesteringer mv.). For digitaliseringstiltak under 300 mill. kr som ikke egner seg for case-fremstilling ber vi om at virksomhetene foreslår egnet beskrivelse/fremstilling, f.eks. som del av sekkeposter.
- Beskriver på hvilke områder teknologi og digitalisering vil få størst betydning for transportsektoren de nærmeste årene, og på bakgrunn av dette vurdere behov for å foreslå ev. justeringer i virkemiddelbruk fra departementet, herunder styring, regelverk eller økonomiske virkemidler, som er nødvendig for å understøtte virksomhetenes arbeid med å bruke teknologi for å nå de transportpolitiske målene.

8.8 TEN-T kjernenettverk i Norge

Norge har gjennom EØS-avtalen sluttet seg til Transeuropeiske transportnettverk (TEN-T), som omfatter alle transportformene og setter krav til standard og utstrekning av dette nettverket. Norge står utenfor EUs finansieringsordning for transportinfrastruktur, Connecting Europe Facilities (CEF). Dette gjør at implementering av standardkravene må tas over de årlige budsjettene. Gjeldende retningslinjer for TEN-T har delt nettverkene inn i to deler, et kjernenettverk hvor standardkravene skal innfris innen 2030 og et omfattende nettverk hvor kravene skal innfris i 2050. Kommende NTP vil være et viktig underlag for prioriteringer og implementering av standardkravene for TEN-T frem mot 2030. Departementet ber derfor om en oversikt over:

- Hvor langt man er kommet i implementeringen av standardkravene på kjernenettverket innenfor alle transportformer og hva som gjenstår.
- For gjenstående utbygging/utbedringsprosjekter- og tiltak, overordnet definere mulig investeringsbehov som kreves for å imøtekomme kravene som skal være innfridd innen 2030.
- TEN-T retningslinjene har vilkår for unntak fra standardkravene. Virksomhetene bes om, med utgangspunkt i gjeldende retningslinjer, å identifisere eventuelle unntak fra kravene til standard på infrastruktur som kan være aktuelle

3

https://www.regjeringen.no/contentassets/b3bfe59c8ac84af9b303b810b8065898/veileder_digitaliseringsprosjekter.pdf

8.9 Universell utforming

Ved behandlingen av NTP 2022-2033 fattet Stortinget følgende vedtak: (vedtak nr. 1233, 15. juni 2021): *Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.*

Virksomhetene gis på denne bakgrunn i oppdrag å:

- Oppsummere hvordan arbeidet mot et mer universelt transportsystem i Norge fungerer og har fungert. Oppsummeringen bør gi en beskrivelse av status for arbeidet med universell utforming av infrastrukturen i ulike sektorer og delområder, hva som kjennetegner utviklingen og barrierer for utvikling.
- Foreslå hvordan arbeidet bør legges opp fremover, herunder omtale de ulike forvaltningsnivåene, samarbeidet på tvers og virksomhetenes koordinerende roller. Redegjørelsen skal knyttes opp mot Stortingets vedtak til NTP 2022–2033.

For øvrig ga SD i 2021 TØI i oppdrag å utrede kunnskapsgrunnlag og arbeidet med universell utforming av transportsystemet. Det er usikkert når endelig rapport vil foreligge, men et foreløpig rapportutkast kan være et bidrag til arbeidet. Vi kan om ønskelig oversende dette utkastet til virksomhetene.

9 Tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser

Transportprosjekter/-tiltak som ligger i samme geografiske område eller berører de samme transportmarkedene vil kunne ha en gjensidig påvirkning på hverandre. For eksempel vil et større veiutbyggingsprosjekt, en ny lufthavn og/eller en tilbudsforbedring på jernbanen i samme område kunne trekke på de samme reisende/transportene. Det kan tilsi at den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningen vil kunne påvirkes av om prosjektene analyseres enkeltvis eller samlet. Dette vil i sin tur kunne påvirke hvordan prosjektene/effektpakkene bør vurderes i prioriteringsoppdraget.

For å kunne ha et grunnlag for å vurdere dette i det senere arbeidet med prioriteringer, ber SD og NFD transportvirksomhetene om å innen 1. oktober 2022:

- foreslå et opplegg for hvordan slike analyser vil gjennomføres i arbeidet med prioriteringer av investeringsprosjekter, effektpakker og øvrige tiltak.

Vi presiserer for øvrig at begrepet «tverrsektoriell» ikke skal forstås som at det kun er prosjekter fra ulike transportformer som skal ses i en sammenheng. Det kan også være aktuelt å gjøre slike analyser for grupperinger av tiltak innen samme transportform.