Mandat - Byområdeutfordringer – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1) og av styringsgruppen for NTP-arbeidet. Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

Videre økonomisk vekst og økende inntekt vil sammen med den ventede befolkningsveksten i byområdene føre til økt behov for transport av varer og personer. Dersom etterspørselen etter transport øker i samme takt som befolkningsveksten, tilsvarer dette en økning i de ni største byområdene på ca. 30 pst. fra 2010 til 2030.

Omfanget av de trafikale utfordringene varierer. De fire største byområdene har i dag store kapasitets- og miljøutfordringer. Også i middels store byområder er det utfordringer knyttet til miljøforhold og framkommelighet som må løses. Videre er det viktig å vurdere hvilke trafikale løsninger som er gunstige for den langsiktige byutviklingen i mindre byområder.

Det vi bygger i dag vil ha betydning for byenes utvikling i et 40-50-årspektiv. Det er derfor nødvendig å se langt fram når vi planlegger byenes transportsystemer.

Byområdeutfordringene skal beskrives i én delrapport. Samtidig er kompleksiteten så høy at det er formålstjenlig å utrede enkeltutfordringene (1-5 nedenfor) avgrenset.

2. Oppdrag

Under temaet byområdeutfordringer inngår følgende deltemaer:

1. Byområdeutfordringer - helhetsperspektiv

Det etableres en egen arbeidsgruppe som har ansvaret for å sikre sammenheng og konsistens mellom deltemaene og sørge for et samlet og overordnet perspektiv på problemstillingene. I denne rapporten skal det inngå en overordnet vurdering av de samlede og langsiktige utfordringene i byområdene, herunder hvordan arealbruk kan bidra til et effektivt, samordnet og miljøvennlig transportsystem Resultatene fra prosjektet drivkrefter og utviklingstrekk vil danne et viktig grunnlag i dette arbeidet. Øvrige deltemaer til delrapport om byområdeutfordringer er beskrevet i punktene under.

2. Oppfølging av bymiljøavtalene

For helhetlige bymiljøavtaler skal det ligge til grunn et overordnet mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Avtalene skal mål- og resultatstyres. Det er i den forbindelse behov for å videreutvikle statistikkgrunnlaget og modellverktøyet for areal og bytransport i de ni byområdene som omfattes av ordningen. Eksisterende KVU-er må suppleres med faglige vurderinger om hvilke tiltak som er nødvendige for å nå det overordnede målet. Det må også fastsettes et felles minimum indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av avtalene. Statens vegvesen har startet opp arbeidet på disse områdene.

I R1 står det at departementet ikke gir ytterligere utredningsoppdrag på dette nå, men understreker at det er viktig at etatene holder trykk på og viderefører arbeidet som alt er i gang.

Endelig rammeverk og forhandlingsløp for bymiljøavtalene er ikke avklart, og det pågår et interdepartementalt arbeid for å få rammeverket på plass. Inntil videre samordnes arbeidet med bymiljøavtalene gjennom koordineringsgruppen for bymiljøavtaler og bypakker, som Statens vegvesen leder og der Jernbaneverket er representert. Det vurderes fortløpende å etablere en tverretatlig gruppe ledet av SVV for å sikre tettere oppfølging av det faglige arbeidet i tilknytning til bymiljøavtalene, blant annet når det gjelder plankrav og metodeutvikling for samordnete areal- og transportplaner.

3. Kartlegging av kollektivtransportens tilskudds- og investeringsbehov og organisering og finansiering av kollektivtransporten i byområdene

I departementets retningslinjer står det at kollektivtilbudet må styrkes betraktelig for å håndtere trafikkveksten og samtidig følge opp Klimaforlikets mål om nullvekst i personbiltrafikken. I retningslinjene bes etatene og Avinor om å kartlegge behovet for tilskudd til drift av fylkeskommunal kollektivtransport i de fire største byområdene. SD ber også etatene og Avinor om å vurdere om dette bør omfatte flere byområder enn de største og i tilfelle hvilke. Der staten har et kjøpsansvar bes videre etatene og Avinor om å kartlegge det statlige tilskuddsbehovet for å utnytte de infrastrukturinvesteringene som foreslås.

På bakgrunn av SDs retningslinjer og etatenes ønske skal det foretas en enkel kartlegging av kollektivtransportens tilskudds- og investeringsbehov i byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler. Det vil også være behov for en tilsvarende kartlegging i øvrige byområder. Det er tidligere gjort noen grove beregninger av tilskudds- og investeringsbehovet til kollektivtransporten i de største byområdene. Som en del av oppdraget vil det være behov for å gjennomgå utredningene som foreligger og vurdere om det er et ytterligere utredningsbehov, og i så fall om det kan brukes intern kompetanse eller om det er behov for å sette ut et oppdrag eksternt.

Kartleggingen/en eventuell utredning må samordnes med det pågående arbeidet med bymiljøavtaler og andre parallelle utredninger som vil omhandle dette temaet, for eksempel KVU Oslo-navet. Både Jernbaneverket og Statens vegvesen skal igangsette utredninger om rollefordelingen mellom de miljøvennlige transportformene: hvor stor del av biltrafikkveksten bør håndteres av hhv. gåing, sykling og kollektivtransport i de ulike byområdene? Det planlagte utredningsoppdraget vil ha betydning for kartleggingen av tilskudds- og investeringsbehov og må sees i sammenheng med oppdraget som er omtalt i dette mandatet.

I retningslinjene bes etatene og Avinor også om å utrede forslag til modeller for hvordan organiserings- og finansieringsutfordringene kan løses. Etatene og KS gjennomførte et ekspertseminar 6. mars 2014 med fokus på organisering og finansering av kollektivtransporten i de største byområdene. Statens vegvesen har bedt utredningsmiljøene som bidro på ekspertseminaret om å utarbeide korte problemnotater i etterkant av seminaret. Disse vil brukes som grunnlag i det videre arbeidet med disse problemstillingene.

Ansvar: Statens vegvesen

4. Syklende

Med grunnlag i Nasjonal sykkelstrategi og eksisterende kunnskapsgrunnlag lages det et arbeidsnotat som oppsummerer en GAP-analyse av hvilke tiltak og virkemidler som er nødvendig for å nå målet om 8 prosent sykkelandel på landsbasis og 10-20 prosent i byene fram til 2023.

Prosjektet bør vurdere om det er behov for å gjøre endringer av indikatoren i målstrukturen for sykkelbruk. Et eventuelt endringsforslag må videreformidles til prosjektet for målstruktur.

Ansvar: Statens vegvesen

5. Gående

Nasjonal gåstrategi ble utarbeidet som et grunnlagsdokument til NTP 2014-2023, og definerer seks innsatsområder som vil bidra til at flere skal gå mer og at det skal være attraktivt å gå for alle:

- Ansvar og samarbeid
- Utforming av fysiske omgivelser
- Drift og vedlikehold
- Samspill i trafikken
- Aktiv gåkultur
- Kunnskap og formidling

Arbeidsgruppen skal med utgangspunkt i kunnskapsgrunnlaget i Nasjonal gåstrategi (2012) levere forslag til hvilke tiltak og virkemidler transportetatene har for å få flere gående i de største byområdene.

Arbeidsgruppen skal gi en overordnet beskrivelse av kompleksitet og ansvarsforhold for gående i byområdene, herunder adkomst til kollektivtransporten; hva som er transportetatenes ansvar for å nå mål om flere gående; og hvilke virkemidler transportetatene har selv. Videre skal det beskrives hvordan transportetatene kan bidra til hele reisekjeder med universell utforming utover egen infrastruktur, for eksempel tiltak knyttet til faglig utvikling og finansiering.

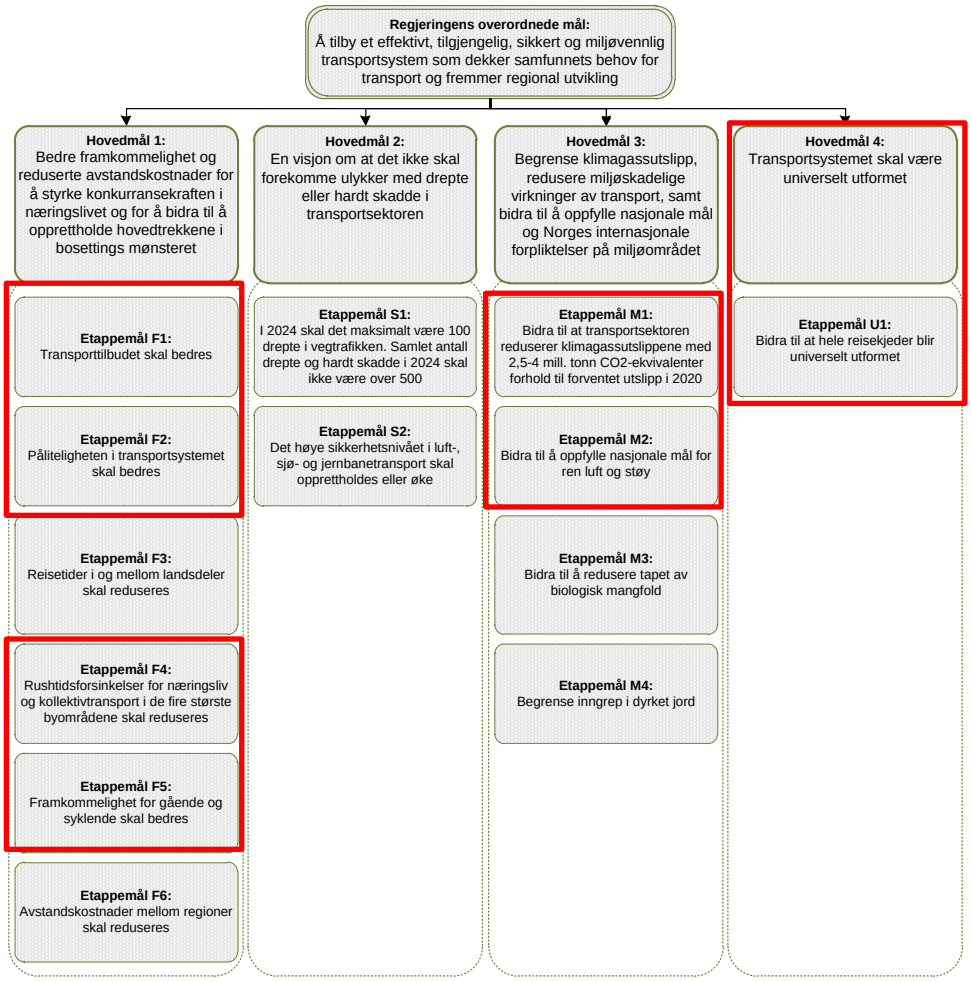
Oppdraget er en delleveranse til et beslutningsnotat om byområdene, og skal sees i sammenheng med egen delleveranse om syklende.

Ansvar: Statens vegvesen

3. Mål og suksesskriterier

Mål

Målet i Klimameldingen og NTP 2014-2023 om at persontransportveksten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing er førende for arbeidet. I tillegg skal oppdraget ta utgangspunkt i målstrukturen i NTP 2014-2023, som er vist i figuren under. Hovedmålene og etappemålene som er mest relevant for temaet byområdeutfordringer er markert med rødt.



Det samlede beslutningsnotatet skal beskrive de viktigste strategiene for å møte byområdenes utfordringer når det gjelder oppfølging av følgende mål:

Helhet

- Trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing
- Klimagassutslippene skal reduseres
- Lokal luftkvalitet skal forbedres
- Bidra til at hele reisekjeden blir universelt utformet

Kollektivtransport, gående og syklende

- Transporttilbudet skal bedres
- Påliteligheten i transportsystemet skal bedres
- Reduserte rushtidsforsinkelser for kollektivtransporten i de fire største byområdene
- Transportsystemet skal være universelt utformet
- Fremkommeligheten til gående og syklende skal bedres

Sentrale problemstillinger vil være

- Hvordan sikre tilstrekkelig finansering av kollektivtransportinfrastruktur og midler til drift?

- Hvilken rolledeling mellom de miljøvennlige transportformene er hensiktsmessig i ulike byområder?
- Hvordan gjøre myndighetene i stand til å tilrettelegge for syklende med sikte på doblet sykkelandel?
- Hvordan gjøre myndighetene i stand til å tilrettelegge for gående for å øke antallet gående
- Hvordan gjøre myndighetene i stand til å utvikle en arealpolitikk som bidrar til fortetting og som bygger opp under kollektive knutepunkter?

Suksesskriterier

Suksesskriterier for beslutningsnotatene er følgende:

- Besvarer de spørsmålene som er stilt i oppdraget ovenfor
- Er beslutningsrelevante
- Er på et overordnet, strategisk nivå
- «Staker ut» kursen for arbeidet videre, og synliggjør etatenes rolle i dette arbeidet
- Omtaler samordningsutfordringene mot andre nivåer og forslag til hvordan disse utfordringene kan løses

Suksesskriteriene for det samlede beslutningsnotatet er følgende:

- Kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen

Suksesskriteriene for arbeidsgruppene er følgende:

- Tillitsfullt samarbeid mellom aktørene
- Klar plan for framdrift og milepæler underveis
- God struktur på møtene – dagsorden og referat
- Uenigheter synliggjøres og diskuteres, men løftes opp på et høyere nivå hvis de hindrer framdrift i arbeidet.

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Regjeringen vil legge fram en handlingsplan for kollektivtransport i løpet av våren 2014. Dette vil kunne gi utredningsoppgaver utover oppdraget som er omtalt i det foreliggende mandatet. Transportetatene vil justere mandatet ved behov når handlingsplanen er lagt fram. En egen utredning om kollektivtransporten utenom byene avventes til den (i R1) varslede planen for kollektivtransport foreligger. En egen fagutredning vil da basere seg på målsettingene i denne planen.

Arbeidet baserer seg på målene beskrevet i gjeldende NTP (2014-2023). Disse vil justeres dersom arbeidet med målstruktur gir andre føringer enn de gjeldende.

Oppdraget drivkrefter og utviklingstrekk vil gi sentrale føringer når det gjelder det langsiktige perspektivet på byområdeutfordringer. Oppdragene klima og miljø har grenseflater mot byområdeutfordringer. Arbeidet må samordnes for å sikre konsistens og få en hensiktsmessig avgrensning mellom disse oppdragene.

En vurdering av kjøp av togtjenester gjøres i Jernbaneverket på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, men det vil være tett involvering av transportetatene og KS. Endelig frist er 15. juni. Arbeidet som gjøres i byområdegruppen må samordnes med arbeidet som skjer i Jernbaneverket.

5. Produkt

- Det skal leveres ett beslutningsnotat for hvert deltema (se avsnitt 2) på maks 5 sider, som vil utgjøre grunnlaget for den samlede delrapporten.
- Byområdeutfordringene skal beskrives samlet i et beslutningsnotat på maks 15 sider, inkludert delleveransene.
- Leveranser fra temaer med grenseflater mot byområdeutfordringer vil også utgjøre en del av grunnlaget for beslutningsnotat om byområdeutfordringer. Dette gjelder spesielt temaene drivkrefter og utviklingstrekk, klima og miljø.

6. Organisering og gjennomføring

Organisering

Det etableres en egen arbeidsgruppe som har ansvaret for å sikre sammenheng og konsistens mellom deltemaene og sørge for et samlet og overordnet perspektiv på problemstillingene. Denne gruppen er ansvarlig for utarbeidelse av *Delrapport byområdeutfordringer*.

Arbeidsgruppen for byområdeutfordringer består av følgende medlemmer:
Alberte Ruud (leder) (SVV Vd/NTP-sekretariatet)
Heidi Formo (sekretær) (SVV Vd/NTP-sekretariatet)
Eivin Winsvold (SVV/seksjon for transportplanlegging)
Eva Preede (SVV/Region sør)
Bodil Riis (Jernbaneverket)
Anne Johanne Enger (KS)

Det etableres egne arbeidsgrupper for de øvrige deltemaene, med følgende bemanning:

Tema	Leder for deltema	Øvrig bemanning
Oppfølging av bymiljøavtalene	Lars Aksnes (SVV Vd/Styring)	Regionrepresentanter fra SVV og avdelinger i Vd (TMT, VT, Strøk) Lars Erik Nybø (Jernbaneverket) Hilde Terese Hamre (Oslo kommune/KS)
Kollektivtransport	Tom-Alex Hagen (SVV Region øst)	Malin Lerudsmoen Bismo (SVV/TMT), Heidi Meyer Midttun (JBV), Bodil Riis (JBV), Hildegunn Hausken (Stavanger kommune), Erlend Solem (Sør-Trøndelag fylkeskommune)
Gående	Ida Stensbråten Harildstad (SVV Vd/TMT)	Elin Aabel Bergland (Kristiansand kommune/KS) Stian Pettersen (Avinor)

		Marte Nordhus (JBV) May-Liss Daljord (JBV) Ingrid Øvsteng (SVV)
Syklende	Marit Espeland (SVV Vd/TMT)	Marit Espeland (SVV/TMT) Rune Gjøs (KS/Oslo kommune) Grete Lyche (JBV) Anette Karlsnes (SVV/VT) Trude Schistad (SVV/Region Øst)

Styring og rapportering

Mandatet skal brukes aktivt i arbeidet. Det skal jevnlig tas opp til vurdering hvorvidt mandatet er hensiktsmessig ut fra problemstillingene som det er behov for å belyse i strategifasen. Eventuelle revideringer av mandatet skal behandles i styringsgruppen for NTP-arbeidet.

Dersom det oppstår uenigheter i arbeidsgruppen om oppgaveforståelse eller avgrensning skal dette behandles i styringsgruppen for NTP-arbeidet.

Programstyret orienteres om framdrift i prosjektet i hvert møte. Styringsgruppen orienteres etter nærmere avtale.

Budsjett

Det er per i dag avsatt 500 000 kr til temaet kollektivtransport og 200 000 kr til temaet syklende. Det er ikke innmeldt et ressursbehov av de øvrige gruppene.

7. Tid

Frist for første leveranse fra deltemaene er 1. juni 2014.
Frist for andre leveranse fra deltemaene: 1. september 2014
Frist for samlet beslutningsnotat om byområdeutfordringer: 30. september 2014

12.05.2014

Mandat – Drivkrefter og utviklingstrekk –strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for og etatenes arbeid med planforslaget og departementets arbeid med stortingsmeldingen.

R1 gir tre ulike oppdrag som er integrert i Drivkrefter og utviklingstrekk:

«Oppdatert perspektivanalyse

Som et grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 gjennomførte etatene og Avinor analyser av transportbehovet fram mot 2040. Det ble lagt særlig vekt på følgende drivkrefter og premisser:

- *Inntektsutvikling*
- *Næringsutvikling i et internasjonalt perspektiv*
- *Befolkningsutvikling*
- *Klimamålsettingen og utredningen Klimakur*
- *Sannsynlige endringer innen transportmiddel-, drivstoff- og framdriftsteknologi*

Som grunnlag for neste langtidsplan må det utarbeides en ny analyse av transportbehovet basert på nye anslag for inntektsutvikling og befolkningsutvikling. Tidsperspektivet skal utvides til 2050. Anslag for inntektsutviklingen skal baseres på Perspektivmeldingen 2013 (Meld. St. 12 (2012-2013)). Befolkningsutviklingen skal baseres på SSBs siste befolkningsframskrivninger. I henhold til R1 bør det ikke prioriteres å analysere konsekvenser av de øvrige drivkrefter og premisser (næringsutvikling, klima og teknologi), annet enn hvis det er etablert ny kunnskap som forventes å gi signifikant endrede konklusjoner.

Det må gjøres rede for robustheten og usikkerheten i konklusjonene, sammen med de viktigste forutsetningene og deres betydning. Betydningen av ulike antakelser om befolkningsutvikling bør omtales spesielt. I konklusjonene må det framheves hvilke områder som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av den framtidige transportpolitikken, og hvilken betydning dette vil ha for det videre planarbeidet.

I større grad enn ved utarbeidelsen av NTP 2014-2023 ber vi om at det innledningsvis legges større vekt på det internasjonale perspektivet, internasjonale drivkrefter og hvilke konsekvenser dette sannsynligvis vil få for utformingen av norsk transportpolitikk.

Globalisering

Globalisering innebærer økende økonomisk integrasjon mellom land. Bak dette ligger det faktorer som teknologisk utvikling med kraftig fallende transportkostnader, reduksjoner i toll og andre hindre mot handel, økt kapitalflyt over landegrensene og utvikling innen IKT. En voksende verdensøkonomi med inntektsvekst globalt og en sterkere internasjonal spesialisering og arbeidsdeling er en sterk drivkraft for økt handel og økt gods- og persontransport. Det er behov for økt kunnskap om hvordan de internasjonale trendene vil påvirke utformingen av norsk transportpolitikk, herunder tiltak for å bedre landets konkurranseevne.»

Det er ønskelig med "en analytisk vurdering av forventet utvikling i det store samfunnsbildet, og en beskrivelse av de viktigste drivkreftene".

Det er behov for å lage et framtidsbilde for 2050, basert på størst mulig grad av konsensus, som NTP-arbeidet forholder seg til.

I arbeidet skal det – så langt som det er relevant – benyttes foreliggende kunnskap, tilgjengelig og relevant offentlig statistikk, samt nasjonale og internasjonale framskrivinger. Det er aktuelt å benytte ulike metoder for å videreutvikle forståelsen av og nyansere premissene bak slike framskrivinger, få fram bakgrunnen for mulige trendbrudd og beskrive hvordan slike kan opptre. Rene trendframstillinger kan suppleres med andre metodiske tilnærminger for å beskrive en mulig framtid i et langsiktig perspektiv.

2. Oppdrag

Oppdraget består av følgende oppgaver:

1. Det foretas en oppdatering av tallmaterialet som omhandler framskrivning av befolknings- og inntektsutvikling og demografi, og forventet betydning for arealbruk, reisemønster og transportarbeid. Det vurderes hvordan «knipper» av slike variable kan inngå i noen aktuelle scenarier. Scenariodannelsen tar utgangspunkt i arbeidet med «framsyn»-analysen (se punkt 3). Her vil det blant annet være viktig å drøfte begrepet «trendbrudd», vurdere relevansen og beskrive premisser for at det kan oppstå.

2. Det gis en framstilling av EUs transportpolitikk for de ulike transportformene, spesielt utviklingen av TEN-T-nettet og satsingen på jernbanekorridorer for godstrafikk. Jernbanestrekningen Oslo-Stockholm-Palermo er den strategisk viktigste for Norge. Det som omfatter godstransport koordineres med godsanalysegruppen og gruppen for internasjonale forbindelser.

3. Det gjennomføres en «framsyn»-analyse hvor det vurderes hva de forventede utviklingstrekkene og drivkreftene og EUs politikk vil bety for den norske transportsektoren på lang sikt og i NTP-perioden. Det vil være aktuelt å ta i bruk verktøyet fra Metode 21 for å vurdere alternative utviklingstrekk.

4. Det gjennomføres et eget ekspertseminar om den teknologiske utviklingens betydning for strategisk planlegging på transportområdet. Seminaret vil danne grunnlag for å vurdere hvordan det skal arbeides videre med dette temaet i NTP-arbeidet. Gjennom vurderingene av teknologisk utvikling, og som grunnlag for ekspertseminaret, bør det fokuseres på utvikling som er av betydning for transportformene hver for seg, og for to eller flere av dem. Det vil være viktig å ha et internasjonalt perspektiv på teknologier som er avhengige av en markedsmessig implementering, f.eks. IT/IKT og motorteknologi. Det kan imidlertid her også tenkes situasjoner der Norge kan spille en ledende rolle i utvikling og implementering, noe som et stykke på veg er tilfelle med el-biler.

5. Hver etat/selskap utarbeider underveis i arbeidet et notat som gir en framstilling av utfordringsbildet slik den ser det. Dette må være koordinert og i samsvar med arbeidene etatene og Avinor gjør med perspektivanalysene/rutevise utredninger.

6. Med bakgrunn i den raske digitale utviklingen innen ITS (Intelligente TransportSystemer) og digitale løsninger må det skisseres hvordan slike løsninger kan bidra til å oppfylle målene i transportpolitikken og bidra til en modernisering av transportsektoren. Særlig må det

redegjøres for hvordan ITS kan bidra til økt sikkerhet og økt fremkommelighet. Diskusjonen kan ta utgangspunkt i ITS-direktivet (som særlig gjelder veg og tilknytning til andre transportformer), men må også drøfte andre nye digitale løsninger for de andre delene av transportsektoren.

7. Det tas sikte på å utarbeide en første rapport om forventet utvikling og sentrale drivkrefter (punktene over) til programstyret/styringsgruppen innen utgangen av mai 2014. Denne skal danne grunnlaget og være relevant for andre analyser i strategiarbeidet. En fase to vil være en rapport som gir en samlet framstilling, og der relevante funn fra andre oppdrag blir lagt inn. Sluttrapport for fase to av oppdragene skal ferdigstilles innen 31. oktober 2014.

«Det skal gjøres rede for robustheten og usikkerhetene i funnene og konklusjonene, sammen med de viktigste forutsetningene og deres betydning. Betydningen av ulike antakelser om befolkningsutvikling bør omtales spesielt. I konklusjonene må det fremheves hvilke områder som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av den framtidige transportpolitikken, og hvilken betydning dette vil ha for det videre arbeidet[1].»

3. Mål og suksesskriterier

Funn av betydning fra arbeidet med "drivkrefter og utviklingstrekk" formuleres og kommuniseres slik at de kan brukes inn mot de øvrige utredningene, og det gjøres en helhetlig oppsummering etter at de andre gruppene har levert sine innspill i slutten av september.

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

I analysearbeidet skal det (forsøkes å) trekke et skille mellom foreliggende kunnskap og tema der det klart er behov for forskning og utvikling (FoU). I tillegg kan det tenkes tema der FoU-aktivitet er i gang og noen resultater allerede foreligger, men der sluttføring og drøfting av bruk av ny kunnskap gjenstår (f.eks. NIFS-prosjektet?).

Videre er det relevant å vurdere hvordan utviklingstrekk og teknologi vil kunne påvirke de ulike delene av 4-stegs-prinsippet for vurdering av tiltak og virkemidler: vil for eksempel en forventet nedgang i utslipp gi mindre behov for endring i transportmiddelfordeling i byene?

Med tanke på vurdering av videre utvikling i de analyserte variablene skal det vurderes ulike scenarier. Her settes aktuelle "knipper" av variable sammen (f.eks. befolknings- og økonomiskutvikling).

5. Produkt

Leveransen skal bestå av notat som dokumenterer tallmateriale (I), notat som beskriver «framsyn»-analysen (II), seminar med notat (III) og sluttnotat (IV):

I. Notat som dokumenterer oppdatering av tallmaterialet for framskrivning av sentrale variable (befolkning, inntektsutvikling, demografi og betydning for arealbruk, reisemønster og transportarbeid) og beskrivelsen av EUs transportpolitikk for de ulike transportformene. Frist for delleveranse I: 30.mai 2014.

   Denne leveransen skal danne grunnlag og være relevant for det videre strategiarbeidet.

II. Notat som beskriver «framsyn»-analysen (med hensyn til hva de forventede utviklingstrekkene og drivkreftene og EUs politikk vil bety for den norske transportsektoren på lang sikt og i NTP-perioden).

[1] Som fotnote 1

Det arrangeres en/flere workshops med utgangspunkt i relevant metode hentet fra Metode 21. Tidsrom: mai-juni 2014

Frist for delleveranse II (notat): 30. juni 2014.

III. Det gjennomføres et eget ekspertseminar om den teknologiske utviklingens betydning for strategisk planlegging på transportområdet. Seminaret vil danne grunnlag for å vurdere hvordan det skal arbeides videre med dette temaet i NTP-arbeidet.
Tidsrom: august 2014.

Videre vurderes et eget seminar for styringsgruppen (enten før eller etter ekspertseminaret), der tema blant annet vil kunne være å drøfte hvilke drivkrefter, utviklingstrekk og teknologier som er mest sentrale for transportetatene/Avinor, hver for seg og samlet.

Frist for delleveranse III (notat som oppsummerer seminar og tilhørende analyse): 29.august 2014.

IV. Hver etat utarbeider et notat som gir en framstilling av utfordringsbildet slik de ser det. Dette må være koordinert og i samsvar med arbeidene etatene og Avinor gjør med perspektivanalysene/rutevise utredninger.
Frist for delleveranse IV (notat): 30. september 2014.

V. Det utarbeides et sluttnotat som gir en samlet framstilling, der relevante funn fra andre utredninger og analyser fanges opp.
Frist for leveranse V: 31. oktober 2014.

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Tor Nicolaisen (Jernbaneverket)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til sekretariatsleder/leder av programstyret, delegert til kontaktperson Therese Ustvedt
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Koordinering og samordning:

<u>Ressurser</u>

Leder	Tor Nicolaisen	Jernbaneverket
Medlem	Claus Wiggen Kamstrup	Kystverket
Medlem	Jon Inge Lian	Avinor AS
Medlem	Therese Ustvedt	Statens vegvesen
Medlem	Sjur Helseth	Jernbaneverket

Rollebeskrivelser

7. Tid

- Første delrapport innen 30.05.2014, avsluttende delrapport innen 30.09.2014
- Sluttprodukt leveres innen 31. oktober 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni

09.05.2014

Mandat – Internasjonale forbindelser – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

De internasjonale forbindelsene har i de foregående NTP-ene blitt noe forskjellig behandlet. Oppmerksomheten rundt disse forbindelsene i NTP 2014-2023 er lav, og omtalen er svært begrenset både i etatenes planforslag og i stortingsmeldingen.

Disse forbindelsene er imidlertid av stor betydning for et næringsliv som i stadig høyere grad opererer i et internasjonalt marked. Styringsgruppen har derfor slått fast at de grensekryssende forbindelsene skal vies særlig oppmerksomhet i det kommende NTP-arbeidet. Noen av disse forbindelsene er av stor nasjonal betydning, mens andre først og fremst har betydning for regional utvikling (gjelder først og fremst veg).

Arbeidet med Nordområdeutredningen og det påfølgende arbeidet med Joint Barents Transport Plan (JBTP) har et særlig fokus på forbindelsen mellom landene som utgjør Barentsregionen (og Nordkalotten). Det er aktuelt å se nærmere på de metodene som er brukt i dette arbeidet, og resultatene som har kommet ut av det.

Det som skjer i EU er viktig for arbeidet med grensekryssende forbindelsene. Her planlegges utvikling av et kjerne-transportnett, TEN-T, innen 2030. Nettverket er basert på ni korridorer og skal fjerne flaskehalser, oppgradere infrastrukturen og strømlinjeforme grensekryssende transport for personer og gods.

2. Oppdrag

Hovedmålet med arbeidet med internasjonale de internasjonale forbindelsene er <u>høy effektivitet i transportavviklingen i de prioriterte forbindelsene</u>. Dette innebærer en systematisert samhandling mellom de aktuelle landene i planlegging og gjennomføring av utvikling, drift og vedlikehold.

Oppdraget:

- kartlegge og beskrive status på alle internasjonale forbindelser i den nasjonale transportinfrastrukturen
- kartlegge og beskrive potensial for samordning/tverrprioritering mellom transportformene for de forbindelsene der det er relevant
- kartlegge og beskrive ulikheter/uoverensstemmelser mellom Norges prioriteringer og det aktuelle nabolands tilsvarende prioriteringer, herunder beskrive antatte årsaker til ulikhetene
- kartlegge og beskrive utfordringer i beslutningsprosessene mellom Norge og de aktuelle nabolandene
- kartlegge og analysere hvordan EUs transportpolitikk og –reguleringer, herunder TEN-T, virker inn på utviklingen av den nasjonale transportinfrastrukturen

- anbefale en strategi for utvikling av de internasjonale forbindelsene, herunder kriterier for prioritering
- beskrive de tiltakene som må gjennomføres på kort (2018-2021), mellomlang (2022-2027) og lang sikt (ut over planperioden) for å effektivisere transportene i de internasjonale forbindelsene

Analysen skal også inkludere en vurdering av hvordan den grensekryssende transportinfrastrukturen bør utvikles for å styrke integreringen av næringsliv og arbeidsmarked mellom Sverige og Norge, og hvordan luftfarten bør utvikles for å skape et fleksibelt arbeidsmarked internt i Norge og mellom Norge og resten av EØS-området.

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- et beslutningsnotat som besvarer de deloppdragene som er listet i oppdraget ovenfor
- et beslutningsnotat som kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen
- et beslutningsnotat og øvrig dokumentasjon som gir økt innsikt i variablene og endringsfaktorene
- øvrig dokumentasjon som gir økt innsikt i det bakenforliggende faktagrunnlaget og de analyser som er gjennomført

Suksesskriterier

- oversikt over relevant eksisterende kunnskap og dokumentasjon
- tilstrekkelig grundighet og dybde til å legge grunnlaget for å besvare spørsmålene i oppdraget og for videre, utdypende arbeid
- forståelig framstilling
- anvendbarhet/relevans i videre arbeid

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Internasjonale forbindelser» oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): Styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Hans Silborn (Statens vegvesen, leder)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder av programstyret, delegert til kontaktperson i sekretariatet Rolf-Helge Grønås
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Koordinering og samordning: dette er spesielt viktig mot utredningen «Regional utvikling». I mandatet for denne utredningen heter det: «Analysen skal også inkludere en vurdering av

hvordan den grensekryssende transportinfrastrukturen bør utvikles for å styrke integreringen av næringsliv og arbeidsmarked mellom Sverige og Norge, og hvordan luftfarten bør utvikles for å skape et fleksibelt arbeidsmarked internt i Norge og mellom Norge og resten av EØS-området.» Se nedenfor om krav om samordning mellom gruppene
- Arbeidet må samordnes på enkelte områder med arbeidet med «Regional utvikling» og «Godsprosjektet», slik at arbeidsdelingen blir funksjonell og at data, vurderinger og slutninger utveksles mellom arbeidsgruppene
- Arbeidet i nord og vegdirektørenes samarbeid i Norden

Ressurser

- Bemanning:
    - Hans Silborn (Statens vegvesen, leder)
    - Trine Lysne (Avinor AS)
    - Bjørn Egede Nissen (Jernbaneverket)
    - Thor Vartdal (Kystverket)
    - Veronica Wiik (Statens vegvesen/region nord)

- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS
- Budsjett: 500 000,-

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni

13.05.2014

Mandat – Kapasitetsutvikling på de store lufthavnene – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1. Her står det om bakgrunnen for delprosjektet:
«Trafikkprognosene for luftfarten viser en betydelig vekst i årene framover, noe som vil kunne gi kapasitetsutfordringer ved de store lufthavnene Oslo Lufthavn, Bergen lufthavn, Flesland; Trondheim lufthavn, Værnes, og Stavanger lufthavn, Sola.»

2. Oppdrag

«Departementet ber med bakgrunn i dette etatene og Avinor om å utrede nærmere kapasitetsbegrensningene ved de store lufthavnene sett i lys av forventet trafikkutvikling og transportbehov. Aktuelle vurderingselementer er her kapasitet på rullebane- og terminalsiden, oppstillingsplasser for fly, samt transport til og fra lufthavnene. Kapasitetstilpasningene må vurderes opp mot forventede gevinster og kostnader, lufthavnenes rolle som trafikknutepunkter innenlands og mot utlandet og tiltak innen andre transportsektorer.

Utredningen må omfatte en samfunnsøkonomisk analyse og vurderinger av konsekvenser for staten, Avinor, passasjerer, flyselskaper og samfunnet forøvrig. Klima- og miljøkonsekvenser skal synliggjøres. Utredningen skal involvere berørte parter der dette er naturlig, herunder lufthavner utenfor Avinor.»

3. Mål og suksesskriterier

Mål

Målet er et beslutningsnotat som besvarer de spørsmålene som er stilt i oppdraget ovenfor, som kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen og av SD i det videre arbeid i planfasen/meldingsfasen.

Suksesskriterier

- oversikt over relevant eksisterende kunnskap og dokumentasjon
- tilstrekkelig grundighet og dybde til å legge grunnlaget for å besvare spørsmålene i oppdraget og for videre, utdypende arbeid
- forståelig framstilling
- anvendbarhet/relevans i videre arbeid

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Analysen skal være overordnet og tverrsektoriell, og det skal legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritisk for resultatet.

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Kapasitetsutvikling på de store lufthavnene» oppad begrenset til 10 sider (ekslusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra PS og/eller SG
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): styringsgruppa
- Lederansvar/-myndighet: Jon Inge Lian (Avinor AS)
- Oppdraget deles i to; Oslo Lufthavn og de 3 andre store lufthavnene
- Det opprettes en referansegruppe for OSL-analysen ledet av Avinor med representanter fra Rygge, Torp og OSL og representanter fra 3-4 fylker på Østlandet, ett fylke fra Vestlandet og ett fra Nord-Norge, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Statens vegvesen skal ha ansvar for en nøytral teknisk delutredning om kapasiteter ved de tre flyplassene på Østlandet
- Kapasitetsanalysen for de 3 store lufthavnene gjennomføres i ren Avinor-regi

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder av programstyret
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot programstyret og styringsgruppen

Ressurser

- Bemanning: Jon Inge Lian (Avinor, leder), Lars Draagen (Avinor), Kjell Arne Sakshaug (OSL), Hans Silborn (Statens vegvesen)
- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS
- Budsjett: 750 000,- inklusiv mva.

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 15. november 2014, med hovedkonklusjoner klar medio oktober
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni

15.05.2014

Mandat – Klima – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen av NTP 2018-2027. Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for etatenes arbeid med planforslaget og departementets arbeid med stortingsmeldingen. R1 legger til grunn at det i de ulike analysene skal belyses hva som kreves for å oppnå målet om omstilling til et lavutslippsamfunn innen 2050. En dedikert klimagruppe er etablert for å gi en oppdatert vurdering av aktuelle/nødvendige tiltak og virkemidler i transportsektoren for å bidra til å nå nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslipp.

2. Oppdrag

Transportetatene og Avinor skal beskrive utfordringer og konsekvenser av forventet transportutvikling for klimagassutslipp og synliggjøre alternative muligheter og strategier for å nå klimamål innenfor transportsektoren. Miljødirektoratet har i brev av 16.01.2014 fra Klima- og miljødepartementet fått i oppdrag å gjennomføre et utredningsarbeid som blant annet skal inneholde en analyse av lavutslippssamfunnet mot 2050. Transportetatene og Avinor skal, i henhold til R1, delta aktivt i dette arbeidet. Utredningsarbeidet vil på linje med øvrige analyser gi viktig faktagrunnlag inn i NTP-arbeidet.

Klimagruppen skal gjennomføre følgende: (Det skal legges opp til tett samarbeid med Miljødirektoratet om analyser der det er relevant).

1. Beskrive de viktigste utfordringene for etatene og Avinor.
2. Gjennomføre grove beregninger som viser klimagassutslippene fra transportsektoren i 2050. Grunnprognosenes forventninger til trafikkvekst legges til grunn. Det legges til grunn at transporttilbudet dekker samfunnets behov for transport, og at infrastrukturen utvikles i tråd med de behovene som påvises av den enkelte etat/selskap. Utgangspunktet er «stamnettutredningene» fra arbeidet med NTP 2014- 2023
3. Gjennomføre en analyse av ulike tiltak og virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra transport og derigjennom bidra til å nå nasjonale klimamål.
4. Vurdere om det er behov for å gjøre nye strategiske valg innenfor transportområdet for å møte klimautfordringene. Der dette anbefales skal det tydelig framgå av leveransene. Det skal også tydelig framgå der dette betyr målkonflikter mot andre deler av transportpolitikken.

3. Mål og suksesskriterier

Målet for delprosjektet er å gi en kortfattet og klar analyse av konsekvensene av en «business as usual»-utvikling samt aktuelle/nødvendige tiltak og virkemidler for å møte nasjonale og internasjonale klimaforpliktelser. Videre skal Klimagruppen gjøre en vurdering av hvorvidt det er behov for å gjøre nye strategiske valg innenfor transportområdet.

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Arbeidet forutsettes samordnet med Miljødirektoratets arbeid med en revidert klimaanalyse og må videre koordineres mot andre utredninger i Strategifasen av NTP. *Transportmodellgruppa* og *Miljøgruppa* samt *Drivkrefter og utviklingstrekk*, vil være sentrale grupper for samarbeid. Klimatilpasning håndteres i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. En grov estimering av

klimagassutslipp fra infrastrukturtiltak hensyntas i utredningen. Videreutvikling av metode for klimagassbudsjett og klimaregnskap fra nye prosjekter, håndteres utenfor denne arbeidsgruppen.

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Klima» oppad begrenset til 5 sider (eks forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra PS og/eller SG
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): Styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Rolf Jørn Fjærbu
- Mandatavklaring, prosess: sekretariatet

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppa rapporterer til sekretariatsleder/leder programstyret, delegert til Therese Ustvedt
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Koordinering og samordning

Ressurser

- Bemanning:
    - Rolf Jørn Fjærbu (Kystverket, leder)
    - Olav M Larsen (Avinor AS)
    - Elin Staurem (Jernbaneverket)
    - Ellen Foslie (Statens vegvesen)
    - Eventuell støttekompetanse i etatene og Avinor

- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor
- Budsjett: 500 000,-

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter: egen plan
    - Halvvegsmøte: 19. juni 2014

09.05.2014

Mandat - Lufthavnstruktur – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn

Oppdraget er en del av Strategifasen NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1:

«Regjeringen har i sin politiske plattform vist til at den der det er hensiktsmessig vil bidra til færre, større og mer konkurransedyktige lufthavner. Utbyggingen av det som i dag i Avinor kalles lokale lufthavner, ble innledet på siste halvdel av 60-tallet. Av de 46 lufthavnene i Avinor, er 29 lufthavner en del av denne kategorien. De fleste av disse lufthavnene er kortbaneflyplasser.

De lokale lufthavnene ble i hovedsak bygget ut i en tid med relativt dårlig tilgang til alternative transportmidler innenfor en rimelig reisetid. Videre utbygging av annen transportinfrastruktur, og da først og fremst på vegsiden, har bidratt til å redusere reisetiden til og fra viktige funksjoner i regionene og mellom nærliggende lufthavner. Forutsetningene for utformingen av lufthavnnettet har derfor endret seg over tid, og Samferdselsdepartementet ser det som nærliggende med en ny vurdering av lufthavnstrukturen sett i lys av det totale transporttilbudet i de ulike regionene. Det har samtidig vist seg å være vanskelig å etablere effektiv konkurranse på flyrutene omfattet av ordningen med statlig kjøp.»

2. Oppdrag

Samferdselsdepartementet ber etatene og Avinor om:

- en vurdering av luftfartens rolle og hvilke krav som bør stilles til luftfartstilbudet, herunder kriterier for transportstandard som f. eks trafikkvolum, kostnader og avstander.
- en vurdering av hvordan det kan legges til rette for at luftfarten i størst mulig grad skjer på kommersielle vilkår
- tilrådinger knyttet til den framtidige utformingen av lufthavnnettet, herunder forslag til en konsolidering gjennom en reduksjon i antallet lufthavner sett i sammenheng med faktisk transportbehov, bl.a. i lys av standarden på annen transportinfrastruktur og videreutvikling av gjenværende lufthavner. Prioritering skal gjøres med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk netto nytte
- beregning av samfunnsøkonomisk netto nytte av forslag til eventuelle endringer i strukturen i lufthavnnettet
- en vurdering av forholdet til tiltak innen andre transportsektorer
- en vurdering av konsekvensene for statens kjøp av flyruter av etatenes og Avinors tilrådinger
- en vurdering av økonomiske konsekvenser for Avinor, staten, passasjerer og flyselskap

I utvelgelsen av lufthavner der det skal gjøres mer inngående analyser, legger departementet til grunn at det tas utgangspunkt i objektive kriterier bl.a. knyttet til transportstandard, tilgjengelighet til nærliggende lufthavner og tilgang til alternativ transport. Etatene og Avinor kan også se til tidligere utredninger og vurderinger der dette er naturlig i utvelgelsen av aktuelle lufthavner.

I vurderingene av de enkelte lufthavnene skal det redegjøres for lufthavnenes tekniske/-operative og markedsmessige utviklingsmuligheter. Vi vil her vise til etatenes og Avinors arbeid som ble foretatt i forbindelse med forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023.

Etatene og Avinor bes videre om å redegjøre for forventede investeringsbehov og andre forhold ved lufthavner som vurderes aktuelle for nedlegging med tanke på å sikre en økonomisk rasjonell prosess i forbindelse med eventuelle endringer i lufthavnstrukturen.

Samferdselsdepartementet vil vurdere å se utredningen i sammenheng med kommende flyruteanbud og da i første omgang for ruteområdene i Sør-Norge hvor gjeldende kontrakter går ut går ut 31. mars 2016. Departementet ber derfor etatene og Avinor se på hvordan analysene av disse regionene kan innrettes, slik at deler av arbeidet kan være sluttført høsten 2014.

3. Mål og suksesskriterier

Mål

Målet er et beslutningsnotat som besvarer de spørsmålene som er stilt i oppdraget ovenfor, som kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen og av SD i det videre arbeid i planfasen/meldingsfasen.

Suksesskriterier

- oversikt over relevant eksisterende kunnskap og dokumentasjon
- tilstrekkelig grundighet og dybde til å legge grunnlaget for å besvare spørsmålene i oppdraget og for videre, utdypende arbeid
- forståelig framstilling
- anvendbarhet/relevans i videre arbeid

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Analysen skal være overordnet og tverrsektoriell, og det skal legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritisk for resultatet.

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Flyplasstruktur» oppad begrenset til 10 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Lars Draagen (Avinor AS)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014
- Opprettelse av referansegruppe med berørte fylker/ kommuner

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder av programstyret
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot programstyret og styringsgruppen

Ressurser

- Bemanning:
    - Lars Draagen (Avinor, leder)
    - Jon Inge Lian (Avinor)
    - Rolf-Helge Grønås

- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS
- Budsjett: 375 000,-

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 15. november 2014, med hovedkonklusjoner klar medio oktober.
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni

Jernbaneverket

Statens vegvesen

Prosjektstyringsdokument / Prosjektplan

Metode21
Robuste beslutninger – hva trengs?
Fase 2

Versjon per 9. desember 2013

Utarbeidet til:
1. møte i Styringsgruppen for prosjektet, 12. desember 2013

Utarbeidet av:
Arne Stølan, prosjektleder Metode21

Innhold

1. Oppgaveforståelse 3

2. Prosjektbeskrivelse 4

2.1 Leveranser 4

2.2 Arbeidsmetodikk 4

2.3 Arbeidsprosess 4

2.4 Framdriftsplan 6

2.5 Organisering/bemanning/ressurser 7

2.6 Budsjett 8

3. Endringer 9

4. Forbehold 9

1. Oppgaveforståelse

Transportetatene legger ned betydelige ressurser i å utvikle gode transportanalysemodeller. Likevel møter modellbruken tidvis kritikk for ikke å være relevant nok, og ikke gi tilstrekkelige svar. Dette gjelder særlig spørsmål om

- Langsiktig perspektiv
- Trendbrudd
- Andre forhold enn de som lar seg uttrykke ved variabler for tid og kostnad

Det er behov for å utvikle bruk av metoder som kan supplere, eventuelt også tidvis erstatte de tradisjonelle, modellbaserte analysene, når det er behov for dette.

Arbeidet med Metode21 er inndelt i tre faser:

1. ***Forprosjekt***, hvor mulige metoder gjennomgås, og det gjøres et utvalg av metoder som synes egnet for samferdselssektoren.
2. ***Uttesting,*** hvor de identifiserte metodene prøves ut i konkrete case, og erfaringer både med enkeltmetoder og kombinasjoner av disse innhentes og oppsummeres.
3. ***Konsolidering,*** hvor det konkretiseres videre hvordan andre metoder enn de tradisjonelle, trendbaserte bør tas i bruk av etatene, herunder også hvordan de ulike metodene kan kombineres for å styrke beslutningsgrunnlaget.

Forprosjektfasen er avsluttet og oppsummert i en egen rapport, datert 29. januar 2013. Denne rapporten gir føringer for videre arbeid. Rapporten er hørt i Jernbaneverket, Plan- og utviklingsavdelingens ledergruppe, og i et eget møte med berørte ledere i Statens vegvesen, Vegdirektoratet, og i NTP Programstyre. Forprosjektet har vært drevet på ad hoc basis, med deltakelse fra Jernbaneverket og Statens vegvesen. Arbeidet formaliseres nå, som et samarbeids-prosjekt mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket, under NTP.

Prosjektet er behandlet i NTP Styringsgruppe 16. september 2013. Følgende vedtak ble fattet:

- Prosjektet Metode21 utføres som et NTP prosjekt, med en egen faglig styringsgruppe bestående av linjeledere i etatene med ansvar for metodeutvikling.
- Arbeidet finansieres som et NTP prosjekt.

Saksframlegget til NTPs Styringsgruppe 16.12.2013 benyttes som prosjektbestilling for arbeidet. Framlegget ble vedtatt slik det ble framlagt.

Metode21 har følgende mål:

Samfunnsmålet for Metode21 arbeidet er å utvikle et mer robust og målrettet beslutningsunderlag. Dette skal bidra til å bedre samfunnsnytten av samferdselstiltak, og effektivisere ressursbruken i planleggingen.

Effektmålet for fase 2 er å finne ut hvordan bruk av andre metoder enn de tradisjonelle, trendbaserte kan bidra til å styrke beslutningsgrunnlaget. Arbeidet skal gi en kompetanseoppbygging i etatene, blant annet gjennom utprøving av metoder i case. Arbeidet skal gi tilrådinger om implementering av en bredere metodebruk i etatene (i en fase 3 av arbeidet).

2. Prosjektbeskrivelse

2.1 Leveranser

Arbeidet med fase 2 av Metode21 skal ende ut i følgende leveranser:

- ***En sluttrapport*** som oppsummerer arbeidet med fase 2, og som skisserer et forslag til hvordan arbeidet kan videreføres med å implementere metodene i etatenes planleggingspraksis.
- ***Underlagsdokumenter*** fra delprosjektene og casene.
- ***Økt kompetanse i fagetatene*** om hvordan andre metoder enn de tradisjonelle, trendbaserte kan benyttes i planleggingen. Dette sikres gjennom deltakelse i case, forankring i linjen, og at alle delprosjekt ledes av etatene.

2.2 Arbeidsmetodikk

Arbeidet vil bli basert på følgende metodiske hovedgrep:

- Det tas utgangspunkt i forprosjektrapporten og de funn som er gjort der, og det utvalg av metoder som der er presentert.
- Et hovedgrep i fase 2 vil være anvendelse av utvalgte metoder i utvalgte, igangværende case, der kombinasjon og samspill mellom ulike metoder vil stå sentralt. Dette skal skje på de utvalgte casenes premisser, slik at casene tilføres en merverdi.
- Erfaringer fra casene rapporteres inn til Metode21 prosjektet sentralt.
- Metode21 sentralt stiller opp med kompetanse som støtter for arbeidet ute i casene. Casene har et selvstendig ansvar for å anvende metoder.
- I tillegg til arbeid ute i det enkelte case skal det også gjennomføres sentrale samlinger med casene der erfaringer utveksles, drøftes og utvikles
- Det skal også gjennomføres
  : Et delprosjekt om nye trender og ville idéer
  : Et delprosjekt med innhenting av erfaringer
- Prosjektgruppen skal forholde seg aktivt og drøfte de funn som gjøres i delprosjektene og casene.
- Prosjektgruppen skal hente støtte fra, og utvikle sitt arbeid i kontakt med norsk og internasjonal ekspertise innenfor fagfeltet.

2.3 Innhold i arbeidet

Fase 2 av Metode 21 er organisert i tre delprosjekter:

Delprosjekt "Utprøving av metoder i case"

Det er inngått avtaler med fire case:

- Klimakutt i Statens vegvesen
- Ferjefri E39, delstrekning Stavanger-Bergen
- KVU Hønefoss

- Jernbaneverkets Markedsprosjekt i arbeidet med Ruteplan 2027

De fire casene er utvalgt dels ut fra den egne interesse de har uttrykt om å delta (basert på en vurdering av mernytte) og dels ut fra Metode21 vurdering av det samme. Innledende avklaringer av metodebruk ute i casene har skjedd gjennom en sonderingsprosess der også prosjektets fagkonsulent (Subito Research & Futures) er involvert.

Det er avholdt en første samling med casene (15.11.2013), der videre arbeidsopplegg og bilaterale kontakter er avtalt.

Følgende metoder skal benyttes ute i casene:

- Scenariometodikk
- Ekspertpanel (eller lignende)
- Formalisert litteraturstudie
- Back-casting

I tillegg skal det i to av casene gås nærmere inn på samspillet mellom transportmodeller og "andre metoder", som beskrevet av Metode21.

Hvert case vil oppsummere og dokumentere sine erfaringer skriftlig, som grunnlag for videre vurdering sentralt i Metode 21, rettet mot innhold i en fase 3 av arbeidet.

Det tas sikte på å avholde fire samlinger med casene: En første samling hvor arbeidsopplegg og forventninger avklares (utført), en andre samling hvor aktuelle problemstillinger knyttet til metodeutprøvingen tas opp, en tredje samling hvor hvert case sluttrapporterer på erfaringer, og en fjerde samling der Metode21 melder tilbake sin samlede vurdering av de erfaringer som er vunnet med casene.

Delprosjekt Tidlige tegn og ville idéer

Det er krevende å klare å løfte seg ut av dagens mer eller mindre tilvente tankesett. I et langsiktig perspektiv er det viktig å få til dette for å unngå å bli sårbare fordi man har en for smal oppfatning av det framtidige mulighetsrommet (kun varianter av det samme mulighetsrommet).

Delprosjektet har som formål å øke tilfanget av idéer om hva som kan skje, og hva av dette som kan ha en kritisk betydning for samferdselssektoren hvis det skjer (selv om sannsynlig-heten kan være lav). Dette skal bidra til økt robusthet i planleggingen.

Delprosjektet bygger på drøftinger i forprosjektet (forprosjektrapportens kapittel 6.5). Casene vil få formidlet og bli involvert i funn fra dette arbeidet i samling 2.

Både funn og metodeutvikling vil bli gitt oppmerksomhet i arbeidet. Ekstern konsulent for arbeidet er engasjert. Oppstartsmøte planlegges (16.12.2013).

Delprosjekt Innhenting av erfaringer

Metodene som drøftes og vurderes i vårt arbeid synes å bli benyttet i et større omfang, og på andre måter utenlands, enn det vi gjør her i landet. For å få innblikk i slike arbeider, og hva vi kan lære av disse, tas det sikte på å arrangere et ekspertseminar våren 2014. Planleggingen av dette seminaret er startet opp. Målsetting, deltakere og form på seminaret skal defineres innledningsvis.

I forprosjektet og i høringen som ble gjort av dette, ble det også pekt på prosjekter og fagmiljøer nasjonalt som har erfaringer vi bør finne mer ut av. Hvordan dette skal utføres vil bli diskutert og fastlagt gjennom arbeidet med en kommunikasjonsplan for prosjektet.

Arbeid i regi av prosjektgruppen

Arbeidsoppgaver som skal ivaretas av prosjektgruppen er:

- Sørge for et samlet faglig perspektiv på arbeidet, i henhold til prosjektets mål
- Koordinere delprosjekter/aktiviteter og påse framdrift for totalprosjektet
- Utarbeide og iverksette en Kommunikasjonsplan som gir en målrettet kontakt med prosjektets omgivelser
- Besørge sluttrapport for fase 2, inkludert en tilråding for videre arbeid

Prosjektgruppen vil være sentral i utformingen av en sluttrapport for fase 2.

Delprosjektlederne forutsettes å utarbeide egne delprosjektrapporter som vil gi direkte grunnlag for sluttrapporten for fase 2. Ut fra erfaringene med forprosjektet skisser følgende

: Prosjektgruppen oppnevner en redaksjonsgruppe
: En skisse til innholdsfortegnelse i sluttrapporten utarbeides tidlig
: Det søkes profesjonell bistand både til utforming av budskap og grafisk form

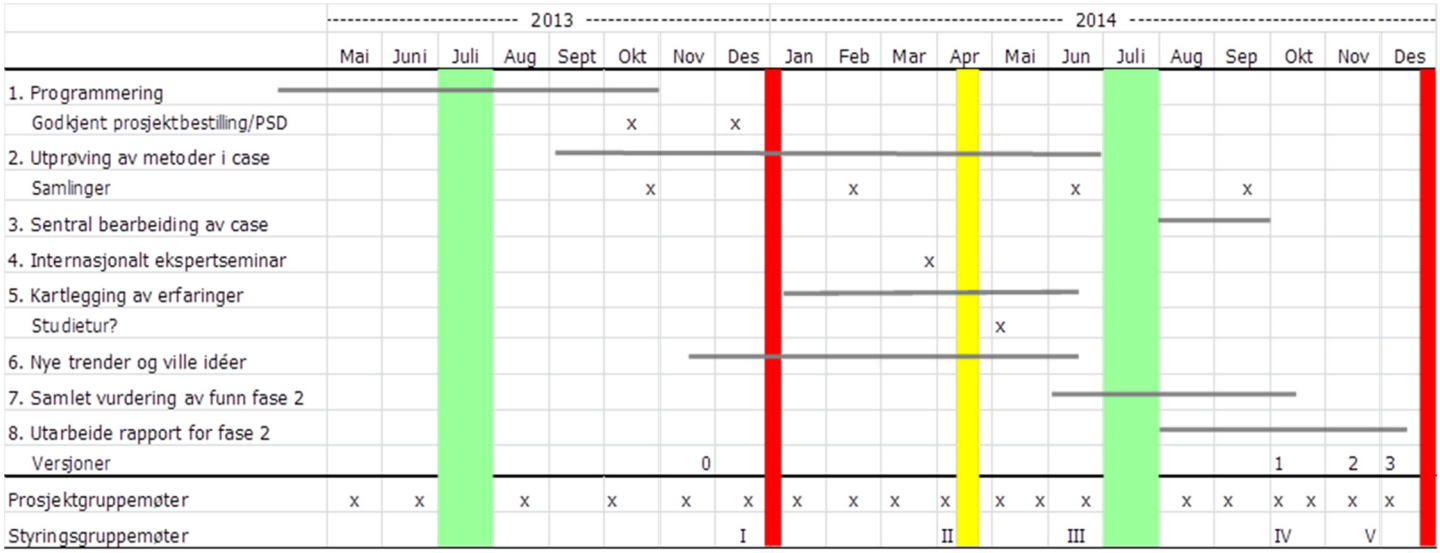
Arbeidet er definert som en FoU oppgave, der det må være fortløpende oppmerksomhet på funn og vegvalg underveis. I tillegg til prosjektgruppemøter hver 3. uke, vil de planlagte samlingene med casene være naturlige milepæler å samle og diskutere slike funn på.

2.4 Framdriftsplan

Framdriftsplan for arbeidet er vist nedenfor, i figur 1. Framdriftsplanen er basert på følgende milepæler:

Godkjent prosjektbestilling, inkl avklaring av SVVs deltakelse	16. september 2013
Godkjent prosjektstyringsdokument/prosjektplan	12. desember 2013
Avklart arbeidsopplegg, fire case (samling 1)	15. november 2013
Samling 2 med casene	6. mars 2014
Samling 3 med casene	Slutten av mai 2014
Fullførte delprosjekter	25. juni 2014
Samling 4 med casene	Medio september 2014
Rapport godkjent av den faglige styringsgruppen	15. desember 2014

Figur 1: Framdriftsplan Metode21, fase 2



Det legges opp til prosjektgruppemøter hver tredje uke, og fem styringsgruppemøter.

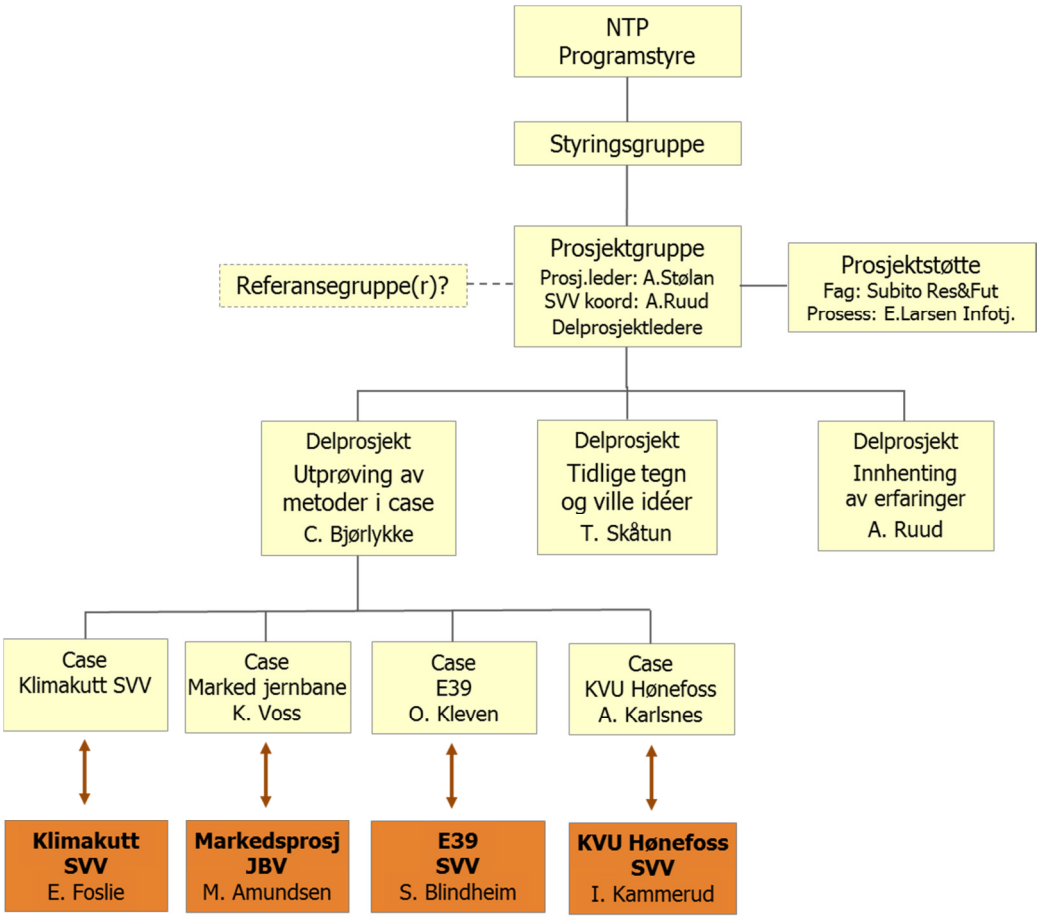
Det er ikke vist rapportering til NTP Programstyre i denne versjon av Prosjektstyringsdokumentet/-Prosjektplanen. Dette må drøftes med Styringsgruppen først.

Det er antydet når hovedversjoner av rapporten skal foreligge. Versjon 0, som foreslås å foreligge relativt umiddelbart, er tenkt som en utvidet innholdsfortegnelse, slik at det på et tidlig tidspunkt i arbeidet finnes en felles oppfatning om hva sluttproduktet kan inneholde.

2.5 Organisering/bemanning/ressurser

Organisering av prosjektet framgår av nedenstående organisasjonsdiagram.

Figur 2: Organisering av Metode21, fase 2



Prosjektet er:

- Organisert som et tverretatlig prosjekt, med likeverdig deltakelse fra Jernbaneverket og Statens vegvesen.
- Opprettet med en egen faglig styringsgruppe lagt under NTPs Programstyre[1].
- Ledet av Jernbaneverket.

Prosjektgruppen består av prosjektleder, Statens vegvesens koordinator for arbeidet, de tre delprosjektlederne, og etter behov, prosjektstøtte. Det holdes åpent for at det holdes noen utvidede prosjektgruppemøter der de caseansvarlige også deltar. Det antas imidlertid at behovet for

[1] Styringsgruppe er nå under oppnevning.

informasjonsflyt og kunnskapsbearbeiding kan dekkes av samlingene med casene, der også prosjektgruppen deltar.

Prosjektstøtte består av en faglig rådgiver (Subito Research & Futures) og en prosess/-kommunikasjonsansvarlig (Erik Larsen Informasjonstjenester). Prosjektstøtte disponeres av prosjektleder på vegne av prosjektgruppen.

Arbeidet med casene koordineres av delprosjektleder for utprøving av metoder i case. Metode21 oppnevner en kontaktperson per case. Denne har ansvar for å overvåke og bidra til hva som skjer ute i casene. Kontaktpersonene for hvert case kan i samråd med delprosjektleder benytte seg av støtte/kompetanse sentralt i prosjektet (konsulent, prosjektleder, prosjektgruppe). Kontaktpersonen skal også påse at det kommer rapportering fra sitt case[2].

Det er behov for ekstern bistand innenfor følgende områder:

- Prosjektstøtte (allerede innkjøpt)
- Delprosjekt tidlige tegn og ville ideer (allerede innkjøpt)
- Delprosjekt Innhenting erfaringer (særlig ifm internasjonalt ekspertseminar)
- Bistand til utarbeidelse av rapport, særlig lay-out

Metode21 griper ikke inn i casenes organisering. Vår aktivitet bygger på den organisasjon som allerede er etablert i casene.

2.6 Budsjett

Det budsjetteres med et timeforbruk for prosjektgruppens medlemmer som tilsvarer 40 prosent av totaltid for gruppens medlemmer. I tillegg budsjetteres det med konsulentbistand for 2 millioner kroner, totalt for 2013 og 2014. Beløpet forutsetter betydelig egenproduksjon av prosjektgruppens medlemmer. Tabell 1 viser hvordan totalbehovet er fordelt på underposter i saksframlegget til NTPs Styringsgruppe (Prosjektbestillingen).

Tabell 1: Budsjett

	2013	2014	Samlet	Merknad
Faglig bistand til prosjektgruppen	250 000	350 000	600 000	Allerde inngått avtale på 500'
Prosess- og kommunikasjonsbistand	150 000	150 000	300 000	Inkl bistand til seminarer
Delprosjekt case	0	0	0	Bistand fra Subito 200' tas fra faglig bistand
Delprosjekt Tidlige tegn og ville idéer	300 000	100 000	400 000	
Delprosjekt Innhenting av erfaringer	200 000	100 000	300 000	Herav 100' til internasjonalt seminar
Bistand rapportutarbeiding	0	200 000	200 000	
Disponibelt	50 000	150 000	200 000	
Sum	950 000	1 050 000	2 000 000	

Det er per dato registrert følgende avvik fra budsjett:

- Prosess- og kommunikasjonsbistand blir ca 120.000 dyrere, etter anbudskonkurranse
- Delprosjekt Innhenting av erfaringer er ikke konkretisert enda, men noe ekstern bistand kan bli erstattet med ressurser fra prosjektgruppen
- Pga. forsinket oppstart blir ressursbruken i 2013 lavere enn budsjettert (350.000 kr), og tilsvarende høyere i 2014 (1.650.000).

[2] Hvordan rapportering skal foregå, bl.a hvilke arbeidsoppgaver som skal utføres av casene (ikke Metode21) er til vurdering nå. Det forsøkes også å få til at casene skal oppnevne sin kontaktperson (i sin organisasjon).

Budsjettet vil bli revidert når delprosjektet Innhenting av erfaringer har kommet litt lenger i programmeringen.

Gjennom vedtak i NTPs Styringsgruppe er prosjektet vedtatt finansiert som et tverretatlig arbeid. Fordelingsnøkkel 50/50 mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen legges til grunn.

3. Endringer

Avvik fra og nødvendige endringer i prosjektstyringsdokumentet/prosjektplanen tas opp med Styringsgruppen, som melder videre til NTP Programstyre. Delprosjektledere melder fra til prosjektleder om eventuelle endringsbehov.

4. Forbehold

Arbeidet er fortsatt under utvikling. Nye versjoner av prosjektplanen må utarbeides etter at det er klarlagt hvordan vi skal jobbe med case, og når innkjøp på delprosjekter er foretatt.

Viktige trusler knyttet til kvalitet og framdrift er:

- Styring/forankring av arbeidet. Mye er på plass, men det er fortsatt behov for en noe nærmere avklaring av grenseflaten mellom prosjektets styringsgruppe og NTP Programstyre
- Vi er på etterskudd med programmering av delprosjektet Innhenting av erfaringer. Det er imidlertid igangsatt aktiviteter for å rette på dette.
- Prosjektgruppens produksjonsevne. Det er fortsatt ikke helt avklart hvilke personalressurser etatene vil stille til rådighet for arbeidet.
- Hvordan et FoU prosjekt vil utvikle seg. Det ligger i sakens natur at et FoU prosjekt som dette *skal* utvikle seg underveis. Det er budsjettert med ca 10 prosent udisponerte midler for å kunne håndtere dette.

Mandat – Miljø – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen NTP 2018-2027. Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for etatenes arbeid med planforslaget og departementets arbeid med stortingsmeldingen. Det er behov for en oppdatert beskrivelse av aktuelle og nødvendige tiltak og virkemidler innen transportsektoren for å nå de relevante nasjonale målene på miljøområdet.

2. Oppdrag

Transportetatene og Avinor skal gi en kortfattet analyse av aktuelle tiltak/virkemidler i transportsektoren i perioden 2018-2027 for å nå de nasjonale målene for miljø. Dette skal hovedsakelig skje ved oppdatering av arbeidet som ble gjort i NTP 2014-2023, men det skal tas hensyn til nye mål og krav. Det skal også vurderes om det er behov for å gjøre nye strategiske valg innenfor transportområdet for å møte utfordringene

1. Hver etat og Avinor bidrar i tidlig fase av arbeidet med de viktigste utfordringene på miljøområdet innenfor sine områder.
2. Parallelt med dette arbeidet starter arbeidet med hvordan utfordringene kan møtes. Også her skal hver etat komme med innspill. Etterfølgende områder skal inngå i leveransene fra prosjektet:

- Støy
- Lokal luftkvalitet
- Naturmangfold
- Vannkvalitet
- Kulturmiljø
- Arkitektur og stedsutvikling
- Miljøgifter
- Dyrket jord

I det videre arbeidet kan prosjektgruppen vurdere om det også er andre områder som skal behandles. Der det anbefales nye strategiske valg for å møte utfordringene skal det tydelig framgå av leveransen. Det skal også tydelig framgå der dette betyr målkonflikter mot andre mål i transportpolitikken eller målkonflikter mot andre miljøtema.

3. Mål og suksesskriterier

Målet er å oppdatere NTP 2014-23, ta med nye mål og krav, og vurdere om det er behov for nye strategiske valg, herunder hvilke miljøområder som skal inngå. Det skal redegjøres for eventuelle målkonflikter.

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Klimagassutslipp og klimatilpasning dekkes av en annen analyse. Arbeidsgruppe miljø samordner sitt arbeid med andre delprosjekter, særlig Klima, Byområdeutfordringer og Drivkrefter og utviklingstrekk.

5. Produkt

Det skal utarbeides et sluttnotat på 5 sider.

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): Styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Sidsel Kålås (Statens vegvesen)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 10. april 2014.

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder programstyret, delegert til kontaktperson Therese Ustvedt
- Koordinering av forutsetninger for det løpende arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Koordinering og samordning: Dette er en del av et felles oppdrag «Klima og miljø» som av hensyn til omfang er delt i to deloppdrag. Det er følgelig viktig med tett koordinering mot arbeidsgruppa «Klima» og de andre gruppene nevnt i pkt 4.

Ressurser

- Bemanning:
    - Sidsel Kålås (Statens vegvesen, leder)
    - Eva Britt Isager (klimasjef Bergen kommune / KS)
    - Olav M Larsen (Avinor)
    - Gry Dahl (Jernbaneverket)
    - Rolf Jørn Fjærbu (Kystverket)
    - Jørn Arntsen (Statens vegvesen)
    - Fagekspertise fra etatene og Avinor til undergrupper
- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS
- Budsjett – avklarte budsjettrammer som samsvarer med ambisjonsnivået må foreligge

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosjektledermøter
    - Halvvegsmøte: 19. juni

Mandat - Målstruktur – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027. Oppdraget er ikke gitt eksplisitt i R1, men indirekte omtalt innledningsvis (se nedenfor og fotnote 1.). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

«Samferdselsdepartementet har nå satt i gang et utviklingsarbeid for de enkelte reformene og hvordan de ulike reformene skal henge sammen i et fornyet system. Opplegg og innretning for framtidige nasjonale transportplaner er en del av dette arbeidet. I den forbindelse er det også aktuelt å gjennomgå og eventuelt revidere de transportpolitiske målene, målstrukturen og indikatorene.»[1]

De overordnede målene for det nasjonale transportsystemet fastlegges av regjeringen i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (jf. kapittel 5 i Meld St nr. 26 (2012-2013)). Hovedtrekkene i målstrukturen ligger fast over lang tid, mens de underliggende målformuleringene og de tilhørende indikatorene endres noe fra en planperiode til neste.

Styringsgruppen vil se arbeidet med målstrukturen i sammenheng med det utfordringsbildet som tegner seg gjennom strategifasen. En endring/justering av målstrukturen må følge som en konsekvens av et endret utfordringsbilde. Dette innebærer at dette arbeidet ikke kan fullføres før hovedtrekkene i deloppdragene avtegner seg.

Arbeidet må også, i tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer, ses i sammenheng med de varslede organisatoriske og strukturelle endringene i samferdselssektoren. Dette reformarbeidet er ikke ferdig, og den endelige utformingen av sektoren vil ikke avklares i løpet av arbeidet med målstruktur i NTP. Forslaget til endringer i målstrukturen må dermed ta høyde for at målene må kunne gjelde for en samferdselssektor som blant annet kan innebære større bruk av markedsmekanismer (slik som utbyggingsselskap) enn i dag, uten at man kjenner den endelige utformingen av det nye systemet.

2. Oppdrag

Med bakgrunn i det utfordringsbildet som kommer fram gjennom oppdragene i strategifasen skal målstrukturgruppen:

- Gå gjennom bruken av dagens indikatorer og se på målstrukturen som helhet i forhold til utfordringsbildet i analyse- og strategifasen. Gjennomgangen skal legges til grunn for forslag til revidert målstruktur.
- Oppsummere og beskrive hvilke behov og krav til målstruktur en sektor med større bruk av markedsmekanismer vil ha, uavhengig av konkret innretning
  Beskrive hvilke endringer som følgelig bør gjøres i målstrukturen og foreslå endringer i hovedstruktur, underliggende mål og det tilhørende indikatorsettet

[1] Sitat R1 pkt. 1. Bakgrunn og formål

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- Forslag til revidert målstruktur som er konsistent med de relevante endringene i utfordringsbildet og som svarer på disse endringene
- Forslag til revidert målstruktur som er robust i forhold til varslede organisatoriske og strukturelle endringer i transportsektoren
- Forslag til oppdaterte, presise målformuleringer
- Forslag til treffsikre og relevante indikatorer

Suksesskriterier

- Tett oppfølging av resultatene av deloppdragene i strategifasen

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Revisjon av målstrukturen» som oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/ eller styringsgruppen
- ved behov et notat som gir en grundigere begrunnelse av den foreslåtte målstrukturen enn beslutningsnotatet, og som kortfattet dokumenterer arbeidsgruppens framgangsmåte og arbeidsprosess
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): Styringsgruppa/NTP
- Lederansvar/-myndighet: Trond Nyland (Statens vegvesen)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder av programstyretdelegert til kontaktperson i sekretariatet
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Rapportering; det skal utarbeides en rapporteringsplan (hva rapporteres til hvem når, sekretariatets/programstyrets rolle, rapporteringsformat)

Ressurser

- Bemanning:
    - Trond Kjetil Nyland (Statens vegvesen, leder)
    - Øyvind Sandbakk (Kystverket)
    - Therese Katharina Skåtun (Jernbaneverket)
    - Heidi Formo (Statens Vegvesen)

    - Olav Mosvold Larsen (Avinor)
- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS
- Budsjett – avklarte budsjettrammer som samsvarer med ambisjonsnivået må foreligge

Rollebeskrivelser

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 31. november 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter:
    - halvvegsmøtet: 19. juni

18.15.2014

Mandat – Regional utvikling – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

«Regjeringen vil øke norsk næringslivs konkurranseevne bl.a. gjennom å binde landet bedre sammen og å utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene. Bedre transportinfrastruktur øker arbeidsstyrkens pendlingsavstand og kan gjøre det lettere for næringslivet å tiltrekke seg arbeidskraft med riktig kompetanse, både norsk og utenlandsk. Samtidig vil større pendlingsavstander gi mer transport og dermed økt ulykkesrisiko og større miljøkonsekvenser av transport.»

Det er gjort noen kartlegginger og analyser av sammenhengene mellom konkrete infrastrukturtiltak og endringer i de aktuelle regionenes utviklingstendenser. Imidlertid er resultatene ikke entydige; like tiltak kan virke ulikt avhengig av andre vekstbetingelser. Det har vist seg utfordrende å isolere effektene av infrastrukturtiltak fra andre utviklingsdrivere.

Hensikten med dette oppdraget er i første omgang å kartlegge og analysere den foreliggende kunnskapen om sammenhengene mellom infrastruktur og regionale vekstvilkår. Med bakgrunn i denne kartleggingen skal de spørsmålene som framgår av oppdraget nedenfor søkes besvart.

2. Oppdrag

Departementet ber etatene og Avinor om en overordnet vurdering av hvordan et forsterket fokus på å utvide arbeidsmarkedene bør slå ut i transportpolitikken.

- I hvilke områder ligger det best til rette for at bedre transportinfrastruktur vil øke mobiliteten i arbeidsmarkedet[1]?
- I hvilken grad kan en benytte kritiske terskelverdier for hvor stort et arbeidsmarked må være for å tiltrekke seg næringsliv og arbeidsplasser av ulike typer som grunnlag for vurdering av nytte og prioriteringer?

Næringslivet har behov for både raske og pålitelige transporter til en lav kostnad. Vi ber etatene og Avinor om å vurdere betydningen av god tilgjengelighet mellom regionene for deres konkurranseevne og næringsutvikling. Vi ber også om en vurdering av pålitelighet i forhold til transporttid og transportkostnad for næringers konkurransekraft og regional utvikling, og om en har tilstrekkelig grunnlag for å vurdere betydningen av pålitelighet.

[1]Beslutning i PS-13: Det kan være riktig at arbeidsgruppen ser på karakteristika for arbeidsmarkedsregioner, men at TØI også gjør en vurdering basert på geografi for prosjektet. Programstyret tar inn igjen formuleringen på dette punktet fra R1. Det er nødvendig å ta geografispørsmålet opp med styringsgruppen, slik at endelig leveranse fra prosjektgruppen tilpasses styringsgruppens ønske. Transportetatene vil uansett måtte gjøre en partiell analyse av effektene av transporttilbudet på regional utvikling, mens helheten også innebærer at andre samfunnsområder må vurderes. Dette siste kan diskuteres med regionale myndigheter i høstmøtene hvis dette er ønsket fra styringsgruppen.

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- et beslutningsnotat som besvarer de spørsmålene som er stilt i oppdraget ovenfor
- et beslutningsnotat som kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen og
- et beslutningsnotat og øvrig dokumentasjon som gir økt innsikt i variablene og endringsfaktorene

Suksesskriterier

- oversikt over relevant eksisterende kunnskap og dokumentasjon
- tilstrekkelig grundighet og dybde til å legge grunnlaget for å besvare spørsmålene i oppdraget og for videre, utdypende arbeid
- forståelig framstilling
- anvendbarhet/relevans i videre arbeid

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Krav

«Analysen skal være overordnet og tverrsektoriell, og det skal legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet hvor også ikke-prissatte konsekvenser inngår. Dette gjelder bl.a. ikke-prissatte miljøkonsekvenser.

De samfunnsøkonomiske analysene må også inkludere vurderinger av gevinstene (prissatte og/eller ikke-prissatte) ved et mer fleksibelt arbeidsmarked.»

De to avsnittene foran kan besvares gjennom en teoretisk vurdering av betydningen av god framkommelighet for regional utvikling og næringers konkurransekraft. Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritiske for resultatet.

Forutsetninger

Det forutsettes

- at arbeidet gjøres basert på eksisterende kunnskap og dokumentasjon og med nåværende arbeidsdeling mellom forvaltningsnivåene (dersom det er relevant)
- at Hagen-utvalgets innstilling angående beregning og beskrivelse av ringvirkningseffekter legges til grunn

Avgrensninger

I R1 er det også gitt et oppdrag om å inkludere betydningen av grensekryssende transport (se nedenfor). Dette oppdraget ivaretas av en egen arbeidsgruppe (Internasjonale forbindelser), og vil også inngå informasjonsgrunnlaget til arbeidsgruppen «Regional utvikling.» De to arbeidsgruppene må koordinere sitt arbeid og sørge for at relevant informasjon blir delt og at grenseflaten mellom gruppenes temaer blir dekket. Initiativansvar/-myndighet: leder arbeidsgruppen Regional utvikling.

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Regional utvikling» oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Hanne Juul (Statens vegvesen)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder programstyret, delegert til kontaktperson Rolf-Helge Grønås
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Koordinering og samordning med «Internasjonale forbindelser».

Ressurser

- Bemanning:
    - Hanne Juul (Statens vegvesen, leder)
    - Knut Fuglum (Avinor as)
    - Nils Henning Anderssen (Jernbaneverket)
    - Hege Benedicte Selbekk (Jernbaneverket)
    - Anne Gudrun Mork (Jernbaneverket)
    - Britt Laila Jensen (Statens vegvesen/region nord)
    - Ole Ingar Hagen Hæreid (Fylkeskommunene/KS)

- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS
- Budsjett: 625 000,-

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter: 23. april
    - Halvvegsmøte: 19. juni
    - Prosessledermøte 18. august
    - Prosessledermøte primo oktober (ikke fastsatt)

09.05.2014

Mandat – Samfunnssikkerhet og beredskap –strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

Det antas å være en tett sammenheng mellom et effektivt nasjonalt transportsystem og samfunnets evne til å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap. Utviklingen av transportsystemet må følgelig også tilpasses de krav og forventninger som genereres av hensynet til dette.

«Samfunnssikkerhet og beredskap skal være en integrert del av planarbeidet i samferdselssektoren for å ivareta sikkerhet, god framkommelighet og et pålitelig transport- og kommunikasjonsnett. I samarbeid med etater og tilknyttede selskap har Samferdselsdepartementet gjennomført flere analyser og prosjekter på området.»

Hensikten med denne utredningen er å kartlegge og analysere virkningene av kravene til samfunnssikkerhet og beredskap på utviklingen av transportsystemet. Resultatene av denne analysen skal integreres i det videre planarbeidet i Nasjonal transportplan 2018-2027. Tilpasninger i transportsystemet som følge av endringer i klima (klimatilpasning) anses som en del av temaet samfunnssikkerhet og beredskap.

«Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å ivareta hensynet til klimaet og forventede klimaendringer. Dette følges opp i etatenes og Avinors planlegging gjennom målrettet revidering av håndbøker, retningslinjer og standarder knyttet til vedlikehold av eksisterende - og bygging av ny - transportinfrastruktur basert på ny kunnskap om endret klima.»

2. Oppdrag

Med grunnlag i den foreliggende dokumentasjonen fra gjennomførte analyser, prosjekter og programmer, skal det gjennomføres en utredning av hvordan hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap bør/kan ivaretas i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027. Utredningen skal gi konkrete tilrådninger om hvordan dette hensynet bør/kan integreres i planforslaget.

Følgende faktorer som påvirker samfunnssikkerhet og beredskap i denne sammenhengen skal tas med i vurderingen:

- Effekter av klimaendringer
- Trusler mot datasystemer (cyberspace)
- Naturfare
- Terror
- Brann
- Teknisk svikt
- Andre aktuelle faktorer

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- et beslutningsnotat som besvarer de spørsmålene som er stilt i oppdraget ovenfor
- et beslutningsnotat som kan anvendes av etatene og Avinor i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen
- et beslutningsnotat og øvrig dokumentasjon som gir økt innsikt i datagrunnlag og de analyser og vurderinger som er lagt til grunn

Suksesskriterier

- oversikt over det arbeidet som er gjort og/eller pågår på området
- innsikt i sammenhengene mellom samfunnssikkerhet og beredskap og transportinfrastruktur
- relevans for videre planarbeid
- tilgjengelig framstilling
- relevante bidrag til hovedrapport

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Krav

Analysen skal være overordnet

Forutsetninger

Det forutsettes

- at arbeidet gjøres basert på eksisterende kunnskap og dokumentasjon

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Samfunnssikkerhet og beredskap» oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): Styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Kjetil Gjønnes (Jernbaneverket)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring, koordinering og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder programstyret, delegert til kontaktperson i sekretariatet Rolf-Helge Grønås
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret

Ressurser

- Bemanning:
    - Kjetil Gjønnes (Jernbaneverket, leder)
    - Asgeir Hagen (Avinor)
    - Øyvind Sandbakk (KYV)

    - Sigurd Olav Olsen (SVV)

- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni

20.08.2014

Mandat – Transportutvikling og samfunnsøkonomisk effektiv transportavvikling i korridorene – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

Det er et økende behov for å utvikle metoder, verktøy og analyser som setter oss i stand til å foreta sammenlikninger av samfunnsøkonomisk effektivitet av tiltak mellom transportformene. Dette er ett av flere oppdrag som skal bidra til denne utviklingen.

«Som et grunnlag for langtidsplanleggingen er det viktig å gjennomføre analyser som gjør oss i stand til å vurdere ressursbruk i ulike områder og på tvers av transportformene for å finne de beste tiltakene for å oppnå de overordnede målene i NTP. Slike analyser omfatter både behov for økt kapasitet i områder med stor trafikk, og mer robust infrastruktur som gir bedre framkommelighet i øvrige områder.»

2. Oppdrag

«Etatene og Avinor bes (derfor) om å kartlegge hvor man har de viktigste framkommelighets-problemene i dag, og analysere hvordan dette forventes å utvikles framover.
Videre ber vi etatene og Avinor om å gjennomføre en overordnet og tverrsektoriell analyse av hvordan den ventede transportetterspørselen i korridorene kan møtes mest mulig samfunnsøkonomisk effektivt.

Analysen skal være overordnet og prinsipiell, uten å gå inn i det enkelte investeringsprosjekt, men være grunnlag for senere deler av planarbeidet. Det bør i tilfellet undersøkes hvilke transportformer og hvilken type tiltak som mest mulig effektivt kan håndtere transportbehovet i korridorene. Både rene innenlandske korridorer og korridorer til utlandet er relevante, samt både person- og godstransport. Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritiske for resultatet. Det må også framgå hvordan en samfunnsøkonomisk lønnsom innretning av transportpolitikken i korridorene slår ut for de ulike transportpolitiske målene.»

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- et beslutningsnotat som besvarer de bestillingene som er stilt i oppdraget ovenfor
- et beslutningsnotat som kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen

- et beslutningsnotat og øvrig dokumentasjon som gir økt innsikt i grunnlaget for og utfordringene knyttet til videre utvikling av pålitelige og konsistente metoder for å sammenlikne samfunnsøkonomisk effektivitet mellom transportformene

Suksesskriterier

- faglig fundament
- forståelig framstilling
- anvendbarhet/relevans i videre arbeid

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Krav

Analysen skal være overordnet og prinsipiell, uten å gå inn i det enkelte investeringsprosjekt, men være grunnlag for senere deler av planarbeidet.

Det bør undersøkes hvilke transportformer og hvilken type tiltak som mest mulig effektivt kan håndtere transportbehovet i korridorene.

Både rene innenlandske korridorer og korridorer til utlandet er relevante, samt både person- og godstransport.

Det må også framgå hvordan en samfunnsøkonomisk lønnsom innretning av transportpolitikken i korridorene slår ut for de ulike transportpolitiske målene.

Forutsetninger

Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritisk for resultatet.

Departementet er klar over at en slik analyse på dette stadiet i planprosessen er metodisk utfordrende. Vi ber om at dette ved behov tas opp og drøftes i Samordningsgruppen.

Avgrensning

Oppdraget skal i hovedsak se på korridorer der et er konkurranseflater mellom vegtransport og jernbane. Arbeidsgruppen vurderer om det for enkelte korridorer er aktuelt å trekke inn lufttransport (persontransport lange reiser) og sjøtransport (gods).

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Transportutvikling og samfunnsøkonomisk effektiv transportavvikling i korridorene» oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): Styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Christoph Siedler, JBV
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 30. juni 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til sekretariatsleder/leder programstyret, delegert til kontaktperson Rolf-Helge Grønås
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Koordinering og samordning (statusmøter mv., samordning av tidsplan, tilgang på delresultater mv.)

Ressurser

- Bemanning:
    - Christoph Siedler (JBV)
    - Anne Kjerkreit (SVV)
    - Kirsten Tegle Bryne (SVV)
    - Joel Sultan (JBV)Per Jorulf Overvik (JBV)
    - Gunhild Furu (kontaktperson for KYV)
- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 15.desember 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen Møter:
    - Prosessledermøter: 18. august og 8. oktober 2014
    - Halvvegsmøte: 19. juni 2014

12.05.2014

Mandat - Transportanalyser – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

NTP-Transportanalyser ble etablert 01.01.01 og er en av flere arbeidsgrupper som er kontinuerlige. Det er ansatt en tverretatlig prosjektleder og hver etat har en person med i sentral arbeidsgruppe. Det er etablert faste regionale transportmodellkontakter, som bidrar aktivt i testing og bruk av alle transportmodellsystemene. De regionale kontaktpersonene jobber også aktivt inn mot prosjektberegning, enten i egen regi eller som støtte til forsknings- og konsulentbransjen. Arbeidsgruppen vil levere dokumenterte modellsystemer og analysemetoder til strategi- og planfasen, og vil aktivt bidra med kompetanse på hvordan dette kan løses.

Transportanalysegruppen vil være sentral inn i flere av arbeidsgruppene som er etablert i strategifasen av NTP-arbeidet, med fokus på utrednings-, analyse- og transportmodellkompetanse.

2. Oppdrag

Arbeidsgruppens hovedarbeidsområder er:

- Forvalte og vedlikeholde eksisterende modellsystemer
- Forvalte grunnlagsdataene til modellsystemene for person- og godstransport
- Oppdatere modellsystemene for person- og godstransport med nye grunnlagsdata
- Videre utvikling av modellsystemer og analysemetoder for person- og godstransport
- Rådgiver for transportetater i utredningsoppdrag
- Bidra i de ulike arbeidsgruppene i NTP 2018-2027 med analyse- og utredningskompetanse
- Bidra inn i de ulike arbeidsgruppene i NTP 2018-2027 med transportmodellkompetanse

Arbeidsgruppen vil, være viktig inn mot følgende arbeidsgrupper i strategifasen:

- Samfunnsøkonomiske analyser
- Bymiljø
- Godsanalysen
- Miljø
- Klima
- Metode 21
- Drivkrefter og utviklingstrekk
- Internasjonale forbindelser
- Øst-vest-forbindelser
- Stamnettutredninger (etatsvis)

Det vil bli tatt initiativ til møter med de ulike arbeidsgruppene for å presentere modellsystemet og diskutere hvordan modellsystemet og grunnlagsdata tilhørende modellsystemet best kan benyttes.

I 2015 vil arbeidsgruppen være sentral inn mot arbeidet med planfasen og prosjektberegningene. Notat som beskriver retningslinjene for arbeidet skal utarbeides, og retningslinjene skal følges opp. Tett samarbeid mot ulike avdelinger i etatene med ansvar for prosjektbergeningene vil være sentralt. Samarbeid mot arbeidsgruppen for samfunnsøkonomiske analyser vil være tett både i 2014 og 2015. Det er viktig for å koordinere retningslinjer for transportmodellberegningene og tolkning av

resultater. I februar 2015 vil arbeidet med en forenklet internasjonal persontransportmodell være ferdigstilt og kan benyttes inn i arbeidsgruppen for internasjonale forbindelser.

I 2015 vil også arbeidet med å re-estimere de regionale persontransportmodellene påbegynnes. Noe av arbeidet med å forberede og kvalitetssikre infrastruktur og kollektivrutebeskrivelser kan påbegynnes sent høsten 2014, men hovedvekten av arbeidet vil pågå i 2015 og 2016. Modellsystemet vil bli re-estimert på RVU (reisevaneundersøkelser) i 2013.

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- nasjonalt godsmodellsystem til bruk i strategi- og planfase
- nasjonalt personmodellsystem til bruk i strategi- og planfasen
- regionalt personmodellsystem til bruk i strategi og planfase
- god samhandling med de andre arbeidsgruppene i strategifasen
  I den grad det er mulig, samkjøre beregninger og eventuelle resultatuttak mellom arbeidsgruppene

Suksesskriterier

- modellsystemene benyttes i strategifasen og i planfasen. Modellsystemene adresserer ulike arbeidsoppgaver i R1
- eksisterende felles faktagrunnlag og kunnskap om transportmengde og transportmønster benyttes aktivt i de ulike arbeidsgruppene
- grunnlagsdata fra modellsystemene stilles til rådighet for arbeidsgruppene i NTP og benyttes
- medlemmene i transportanalysegruppen benyttes aktivt i de ulike arbeidsgruppene

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Beregninger må gjennomføres etter de samme prinsipper, og med bruk av grunnlagsdata fra samme kilde og årstall i de ulike prosjektgruppene. For de analysene som skal gjennomføres før juni 2014 må det klargjøres hvilke årstall som skal benyttes på grunnlagsdatasettet. Fra juli 2014 og utover vil det være tilgjengelig nye befolkninsgdata og inntektsdata

5. Produkt

Sluttproduktet vil være oppdaterte dokumenterte modellsystemer, for de ulike fasene i NTP 2018-2027.

Modellsystemene vil være sentrale i både strategi- og planfasen av NTP 2018-2027 for å se effekter av tiltak i transporttilbudet, grunnprognoseberegninger og klimaberegninger. Resultatene er videre de viktigste inngangsdataene til de samfunnsøkonomiske beregningene.

<u>Nasjonal godstransportmodell:</u>
Modellsystemet skal være operativt til bruk i den brede godsanalysen fra 1. mai 2014. Oppdragsgiver bruker april og mai for å gjøre egne beregninger og analyser for å få en større fortrolighet for modellsystemet.

Det arrangeres et informasjonsmøte tidlig i juni 2014 hvor det som er utviklet i 2013 og 2014 presenteres. Det vil i tilknytning til informasjonsmøtet bli arrangert et kurs.

Modellsystemet vil være viktig inn mot strategifasen med stamnettutredninger, øst-vest-forbindelsene og grunnprognosene. Modellsystemet skal også benyttes i planfasen, som en del av de samfunnsøkonomiske beregninger for enkeltprosjekter og prosjektpakker.

Nasjonal modell for persontransport(reiser>100km):
Nasjonal modell for personreiser versjon 6 (NTM6) overleveres oppdragsgiver 23.06.2014 (tentativt). Det arbeids nå med å koble på personer fra transportetatene for å teste modellsystemet. Modellsystemet vil være viktig inn mot strategifasen med stamnettutredninger, øst-vest-forbindelsene og grunnprognosene. Modellsystemet skal også benyttes i planfasen, som en del av de samfunnsøkonomiske beregninger for enkelt prosjekter og prosjektpakker.

Nasjonal modell for regionale reiser(reiser < 100km):
Modellsystemet vil være sentralt i forbindelse med bruk i strategifasen, grunnprognosene og forberedelsene til planfasen. Modellsystemet vil være sentralt i planfasen for prosjekt- og pakkebergeningene.

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

Oppdragsgiver er styringsgruppen for NTP-arbeidet.
Rapportering: Programstyret ved Jan Fredrik Lund
NTP- Transportanalyser har eksistert siden 1. januar 2001. Sammensetningen av gruppen har over tid variert noe.
Det er separate arbeidsgruppemøter for person- og godstransport.
Følgende personer deltar nå i begge arbeidsgruppene.

Persontransport:
Oskar A. Kleven, tverretatlig ansatt prosjektleder
Henrik Vold, Statens vegvesen
Patrick B. Ranheim, Jernbaneverket
Kristine Bakken, Jernbaneverket
Cedric Baum, Kystverket
Øystein Tvetene, Avinor

Godstransport:
Oskar A. Kleven, tverretatlig ansatt prosjektleder
Henrik Vold, Statens vegvesen
Kristine Bakken, Jernbaneverket
Gunnar Markussen, Jernbaneverket
Cedric Baum, Kystverket
(Øystein Tvetene, Avinor)

Det gjennomføres ca. hver 6. uke møte med regionale transportmodellkontakter i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Mye av forvaltningen av personmodellen skjer ute i regionene, derfor er disse møtene viktig. Møtene vil bli enda viktigere i 2014 og 2015 da tilbakemeldingene og opprettingene av transportmodellsystemet blir viktig.

Styring og rapportering

Mandatet skal brukes aktivt i arbeidet. Det skal jevnlig tas opp til vurdering hvorvidt mandatet er hensiktsmessig ut fra problemstillingene som det er behov for å belyse i strategifasen. Eventuelle revideringer av mandatet skal behandles i styringsgruppen for NTP-arbeidet.

Dersom det oppstår uenigheter i arbeidsgruppen om oppgaveforståelse eller avgrensning skal dette behandles i styringsgruppen for NTP-arbeidet.

Programstyret orienteres om framdrift i prosjektet i hvert møte. Styringsgruppen orienteres etter nærmere avtale.

Budsjett

Budsjettet for 2014 og 2015 er i henhold til vedtatt tverretatlig FoU-budsjett for årene 2013, 2014 og 2015.

7. Tid

Følgende tidsplan gjelder for de viktigste milepælene. Det vil i løpet av januar bli avholdt flere heldagsmøter hvor fremdriftsplan vil bli diskutert og gjennomgått.

Prosess	Ansvar og deltakere	Ansvar NTP-sekr.	Tidsfrister
1. Transportmodeller	Oskar Kleven	Jan Fredrik	
a) Internasjonal modell (persontransport)			01.02.15
b) NTM6			
- Etterspørselsmodell			01.06.14
- Modellsystem fra MFM/TØI/Numerika			23.06.14
- Test av modellsystem(egen regi)			15.08.14
c) RTM			
- VDF-kurver			01.03.14
- (Ny)Nettverk og kollektivrutebeskrivelser			01.06.14
- Innfartsparkering			01.06.14
- Løpende utviklingsoppgaver			31.12.14
- Støtte til validering/ kalibrering			31.12.14
- Rådgivning/møter med regioner/andre etater			31.12.14
d) Godsmodell			
- Oppdaterte/nye varestrømsmatriser			15.04.14
- Oppdaterte/nye kostnadsfunksjoner			15.04.14
-Nettverk int.sjøtransport			15.04.14
- Svoveldirektiv			15.04.14
- Infomøte+kurs			Mai 2014

09.05.2014

Mandat – Transportsikkerhet – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinjer 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

Nullvisjonen vil fortsatt være styrende for sikkerhetsarbeidet innen alle transportformene. Det er i tidligere perspektivanalyser pekt på en rekke utviklingstrekk som vil måtte få betydning for innretting av framtidens sikkerhetsarbeid. Samtidig vil det være en klar tendens til at jo nærmere nullvisjonen vi kommer, desto mer krevende blir det å oppnå en ytterligere reduksjon ettersom mange av de mest kostnadseffektive og virkningsfulle tiltakene allerede er tatt i bruk, og langt på vei utnyttet.

2. Oppdrag

På denne bakgrunn (jfr. avsnittet ovenfor) bes det om at etatene og Avinor går gjennom utfordringene på transportsikkerhetsområdet og vurderer mulige endringer i innrettingen av sikkerhetsarbeidet. Dette på en slik måte at et tilfredsstillende sikkerhetsnivå, som også er med til å forebygge ulykkeshendelser det er vanskelig å forutse, opprettholdes.

Etatene og Avinor vil i tillegg gjennomføre en vurdering av sikkerhetsforholdene knyttet til

- Ikke-rutegående lufttransport (Avinor AS)
- Fritidsbåtflåten (Kystverket i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet)

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- et beslutningsnotat som besvarer de spørsmålene som er stilt i oppdraget ovenfor
- et beslutningsnotat som kan anvendes av etatene og Avinor i arbeidet med forslag til NTP 2018-2027
  et beslutningsnotat og øvrig dokumentasjon som gir økt innsikt i datagrunnlag og de analyser og vurderinger som ligger til grunn

Suksesskriterier

- oppdatert og tilgjengelige data
- faglig fundament
- forståelig framstilling
- anvendbarhet/relevans i videre arbeid

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Krav

Analysen skal være overordnet og tverrsektoriell.

Forutsetninger

Det forutsettes

- at arbeidet gjøres basert på eksisterende kunnskap og dokumentasjon

5. Produkt

Det skal utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Transportsikkerhet» oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): Styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Bjørn Erik Krosness (Kystverket)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder programstyret, delegert til kontaktperson i sekretariatet Rolf-Helge Grønås
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret

Ressurser

- Bemanning:
    - Bjørn Erik Krosness (Kystverket)
    - Tarald Johansen (Avinor)
    - Erik Borgersen (Jernbaneverket)
    - Yngvild Munch-Olsen (Statens Vegvesen)
- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni

12.05.2014

Mandat – Transportutvikling og samfunnsøkonomisk effektiv transportavvikling i korridorene – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen i NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

Det er et økende behov for å utvikle metoder, verktøy og analyser som setter oss i stand til å foreta sammenlikninger av samfunnsøkonomisk effektivitet av tiltak mellom transportformene. Dette er ett av flere oppdrag som skal bidra til denne utviklingen.

«Som et grunnlag for langtidsplanleggingen er det viktig å gjennomføre analyser som gjør oss i stand til å vurdere ressursbruk i ulike områder og på tvers av transportformene for å finne de beste tiltakene for å oppnå de overordnede målene i NTP. Slike analyser omfatter både behov for økt kapasitet i områder med stor trafikk, og mer robust infrastruktur som gir bedre framkommelighet i øvrige områder.»

2. Oppdrag

«Etatene og Avinor bes (derfor) om å kartlegge hvor man har de viktigste framkommelighets-problemene i dag, og analysere hvordan dette forventes å utvikles framover.
Videre ber vi etatene og Avinor om å gjennomføre en overordnet og tverrsektoriell analyse av hvordan den ventede transportetterspørselen i korridorene kan møtes mest mulig samfunnsøkonomisk effektivt.

Analysen skal være overordnet og prinsipiell, uten å gå inn i det enkelte investeringsprosjekt, men være grunnlag for senere deler av planarbeidet. Det bør i tilfellet undersøkes hvilke transportformer og hvilken type tiltak som mest mulig effektivt kan håndtere transportbehovet i korridorene. Både rene innenlandske korridorer og korridorer til utlandet er relevante, samt både person- og godstransport. Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritiske for resultatet. Det må også framgå hvordan en samfunnsøkonomisk lønnsom innretning av transportpolitikken i korridorene slår ut for de ulike transportpolitiske målene.»

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- et beslutningsnotat som besvarer de bestillingene som er stilt i oppdraget ovenfor
- et beslutningsnotat som kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen

- et beslutningsnotat og øvrig dokumentasjon som gir økt innsikt i grunnlaget for og utfordringene knyttet til videre utvikling av pålitelige og konsistente metoder for å sammenlikne samfunnsøkonomisk effektivitet mellom transportformene

Suksesskriterier

- faglig fundament
- forståelig framstilling
- anvendbarhet/relevans i videre arbeid

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Krav

Analysen skal være overordnet og prinsipiell, uten å gå inn i det enkelte investeringsprosjekt, men være grunnlag for senere deler av planarbeidet.

Det bør undersøkes hvilke transportformer og hvilken type tiltak som mest mulig effektivt kan håndtere transportbehovet i korridorene.

Både rene innenlandske korridorer og korridorer til utlandet er relevante, samt både person- og godstransport.

Det må også framgå hvordan en samfunnsøkonomisk lønnsom innretning av transportpolitikken i korridorene slår ut for de ulike transportpolitiske målene.

Forutsetninger

Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritisk for resultatet.

Departementet er klar over at en slik analyse på dette stadiet i planprosessen er metodisk utfordrende. Vi ber om at dette ved behov tas opp og drøftes i Samordningsgruppen.

Avgrensning

Oppdraget avgrenses til å bruke to korridorer med reell konkurranseflate mellom minst to transportformer som eksempel på hvordan slike sammenlikninger kan gjøres og hvilke utfordringer som synliggjøres.

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Transportutvikling og samfunnsøkonomisk effektiv transportavvikling i korridorene» oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Rolf-Helge Grønås (Statens vegvesen)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til sekretariatsleder/leder programstyret, delegert til kontaktperson Rolf-Helge Grønås
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uklarheter gjøres mot sekretariatet og programstyret
- Koordinering og samordning (statusmøter mv., samordning av tidsplan, tilgang på delresultater mv.)

Ressurser

- Bemanning:
    - Rolf-Helge Grønås (Statens vegvesen, leder)
    - Wenche Kirkeby (Statens vegvesen)
    - Gina Temte (Jernbaneverket)
- Etatenes forpliktelse til å stille tilstrekkelig kompetanse er regulert i Samarbeidsavtalen mellom etatene og Avinor AS

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni

19.05.2014

Mandat - Vedlikeholdsetterslep – strategifasen NTP 2018-2027

1. Bakgrunn og hensikt

Oppdraget er en del av Strategifasen NTP 2018-2027 og er basert på oppdrag gitt i Retningslinje 1 (R1). Arbeidet i strategifasen skal oppsummeres i en hovedrapport og vil legge en vesentlig del av grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen og for etatenes arbeid med planforslaget.

Følgende er hentet fra R1: «*Regjeringen har varslet at den vil innhente vedlikeholdsetterslepet på infrastruktur. Samferdselsdepartementet viser til at etatene og Avinor i sitt planforslag for NTP 2014-2023 la stor vekt på drift og vedlikehold samt fornyelse av infrastrukturen jf. også NTP 2014-2023. Det er viktig at arbeidet med å innhente vedlikeholdsetterslepet innrettes på en kostnadseffektiv måte, i den forstand at de tiltakene som gir størst nytte per krone gjennomføres først. Derfor er departementet opptatt av at metodeverktøyet*[1] *for å beregne nytten av vedlikehold videreutvikles, både som støtte for avveininger mellom ulike tiltak – inklusive avveininger mellom vedlikehold og investeringer – og avveininger mellom tiltak i ulike sektorer.*»

2. Oppdrag

«Etatene og Avinor gis derfor i oppdrag å gjennomgå og sammenlikne definisjoner, begrepsapparat og metoder som benyttes i de ulike sektorer for å anslå vedlikeholdsetterslepet (og det totale behovet for midler til drift og vedlikehold?), for å avdekke mangler generelt samt likheter og forskjeller mellom sektorene.

Samferdselsdepartementet ber videre om at grunnlagsmaterialet for vedlikeholdsetterslep på riksveg, som ble utarbeidet i forbindelse med NTP 2014-2023, oppdateres for å avdekke evt. vesentlige endringer i behovet. Departementet legger i utgangspunktet ikke opp til at det skal gjennomføres ny kartlegging, men at oppdatering gjennomføres med grunnlag i tiltak som antas gjennomført ved utgangen av 2017 og kunnskap fra inspeksjoner, registreringer med mer etter at endelig grunnlagsmateriale for NTP 2014-2023 forelå. Dersom det for enkelte temaer (helt eller delvis) anses nødvendig med kvalitetssikring utover oppdateringen, forutsettes det avklart med departementet tidligst mulig. Departementet ber spesielt om status for vedlikeholdsetterslep i tunneler og avvik mot forskriftskrav.

Vi ber også etatene og Avinor om å oppdatere forfallet på fylkesvegnettet for å avdekke evt. vesentlige endringer i behovet. Arbeidet skal skje i samarbeid med fylkeskommunene. Samferdselsdepartementet ber om at etatene og Avinor utarbeider et godt grunnlag for beregning av vedlikeholdsbehovet for å nå mål om framkommelighet/driftsstabilitet i jernbanetrafikken og beregningene av etterslep. Om nødvendig kan etatene og Avinor gjøre en fullstendig revisjon av tidligere beregninger av etterslep. Innspillet fra etatene og Avinor om vedlikeholdsetterslep bør

[1] Å videreutvikle metodeverktøy på dette området anses som en oppgave som går ut over rammene til dette oppdraget og denne arbeidsgruppen. Metodeverktøy som beskrives her finnes i svært begrenset grad og er utviklet etatsvis. Etatene og Avinor må svare på departementets forventning og komme tilbake med en konkrets plan for hvordan utviklingen av metodeverktøy skal legges opp. Arbeidsgruppen kvitterer ut dette ved å beskrive status og kort skissere behovet for utvikling av dette. Oppdraget er gitt separat i e-post av 16.05.2014.

utvikles slik at det blir mulig å vurdere hvilke konsekvenser ny infrastruktur til erstatning av gammel infrastruktur har for det samlede etterslepet (jf. bl.a. IC og ERTMS).

I diskusjoner om å hente inn vedlikeholdsetterslepet er det viktig å ha en robust referanse for hvilken standard på vedlikehold som skal legges til grunn. Etatene og Avinor bes konkretisere referansen (vedlikeholdsstandard) som er brukt ved beregning av vedlikeholdsetterslepet , og i hvilken grad denne er fastsatt ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Eventuelle prinsipielle forskjeller mellom transportsektorene bør påpekes.

Vi ber etatene og Avinor om en egen vurdering av hvordan behovet for drift og vedlikehold påvirkes av 1) forventet trafikkutvikling, 2) nye anlegg som tas i bruk (økt anleggsmengde) og forventede klimaendringer. Vi ber om at etatene og Avinor vurderer en større grad av korridorinndeling og/eller målretting av vedlikeholdsbehovet og/eller –etterslepet.

Etatene og Avinor bør også vurdere om det er behov for oppdateringer og eventuelt nye beregninger for de øvrige transportsektorene. Resultatene må diskuteres i lys av funnene fra metodegjennomgangen, jf. over.

Manglende vedlikehold på infrastrukturen kan ha betydelige konsekvenser for samfunnssikkerhet og beredskap. Arbeidsgruppen skal i samarbeid med arbeidsgruppen samfunnssikkerhet og beredskap vurdere hvordan dette skal behandles og synliggjøres i denne sammenhengen.»

Det skal ikke gjennomføres en fullstendig oppdatering av kartleggingen av etterslepet fra NTP 2014-2023. Det er imidlertid viktig å vurdere om spennet i kostnader som ble oppgitt den gangen ventes å endres vesentlig, alternativt at året da man regner at etterslepet vil være tatt igjen endres.
Det skal ikke foreslås en revidert vedlikeholdsstandard, men gis en konkret beskrivelse av vedlikeholdsstandarden som er lagt til grunn, hvorvidt samfunnsøkonomiske perspektiver er benyttet og om det er prinsipielle forskjeller mellom etatene. For Statens vegvesen er det nettopp innført en ny vedlikeholdsstandard etter et omfattende forarbeid.

Behovet for drift og vedlikehold må vurderes grovt før en kan si hvordan dette påvirkes av trafikkutvikling, nye anlegg og klimaendringer. Behovet for drift og vedlikehold vurderes av den enkelte etat som en del av det interne utredningsarbeidet.

3. Mål og suksesskriterier

Mål

- et beslutningsnotat som besvarer de spørsmålene som er stilt i oppdraget ovenfor
- et beslutningsnotat som kan anvendes av etatene i arbeidet med hovedrapporten for strategifasen og
- et beslutningsnotat og øvrig dokumentasjon som gir innsikt grunnlagsmaterialet og gjennomførte analyser

Suksesskriterier

- tilgang på oppdaterte data på etterslepet
- samordning mellom etatene

5. Produkt

Det utarbeides

- et beslutningsnotat med tittelen «Vedlikeholdsetterslepet» oppad begrenset til 5 sider (eksklusiv forside, innholdsfortegnelse og eventuelle vedlegg)
- andre delleveranser etter bestilling fra programstyret og/eller styringsgruppen
- statusrapporter til prosesstyringsmøter

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

- Overordnet (oppdragsgiver): styringsgruppen
- Lederansvar/-myndighet: Even K. Sund (Statens vegvesen)
- Mandatavklaring, prosess: mot sekretariatet innen 1. april 2014

Styring og rapportering

- Leder av arbeidsgruppen rapporterer til leder av programstyret, delegert til kontaktperson (Rolf-Helge Grønås)
- Koordinering av arbeidet gjøres gjennom sekretariatet og gjennom de fastlagte koordineringsmøtene (se pkt. 7 Tid nedenfor)
- Avklaring av uklarheter og uoverensstemmelser gjøres mot sekretariatet og programstyret

Ressurser

- Bemanning:
    - Even K. Sund (Statens vegvesen, leder)
    - Jørn Prestsæter (Oppland/KS)
    - Morten Tanggaard (Jernbaneverket)
    - Martin Sund (Jernbaneverket)
    - Marius Fossen (Jernbaneverket)
    - Heidi Midttun Meyer (Jernbaneverket)
    - Guttorm Tomren (Kystverket)
    - Trine Jacobsen (Statens vegvesen)
    - Arne Gussiås (Statens vegvesen)

7. Tid

- Sluttprodukt leveres innen 30. september 2014
- Delleveranser/milepæler – statusrapport om framdrift til 19. juni (halvvegsmøtet)
- Analyse av oppdraget – kontroll mot oppdragsgiver innen 1. april (oppstartsmøte)
- Møter:
    - Prosessledermøter:
    - Halvvegsmøte: 19. juni
    - Prosessledermøte 18. august
    - Prosessledermøte primo oktober

Mandat – Gående og universell utforming – strategifasen NTP 2018-2027

Bakgrunn og hensikt

Nasjonal gåstrategi ble utarbeidet som et grunnlagsdokument til NTP 2014-2023, og definerer seks innsatsområder som vil bidra til at flere skal gå mer og at det skal være attraktivt å gå for alle:

- Ansvar og samarbeid
- Utforming av fysiske omgivelser
- Drift og vedlikehold
- Samspill i trafikken
- Aktiv gåkultur
- Kunnskap og formidling

Det har ikke vært tradisjon for systematisk planlegging for å gi gående sammenhengende og hensiktsmessig infrastruktur på samme måte som for bilbrukere. Infrastrukturen som tilbys gående er derfor svært varierende.

I byområdene er målet at all vekst i persontransport skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Arbeidsnotatet skal derfor ha en egen omtale av tilrettelegging for gående i byområdene.

For å nå målene om at flere skal gå mer og at det skal være attraktivt å gå for alle er satsing på universell utforming er et virkemiddel. Universell utforming gjør det mulig og enklere for flere å velge miljøvennlige og aktive transportformer, og bidrar til likestilling og deltakelse. Universell utforming er et eget hovedmål i målstrukturen i NTP. Etappemålet i NTP 2014-2023 er å «bidra til at hele reisekjeder er universelt utformet».

I utredningsfasen til NTP 2014-2023 ble det utpekt fire strategier for hvordan transportetatene kan bidra til å nå målet om hele reisekjeder med universell utforming. Disse strategiene er:

A. Samarbeid og samhandling mellom alle aktører
B. Utvikling av kompetanse
C. Utbedring av eksisterende infrastruktur
D. Drift og vedlikehold

Krav til universell utforming er lovfestet gjennom blant annet Plan- og bygningsloven (2009) og Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (2009). All ny infrastruktur, som bussholdeplasser, jernbanestasjoner, kollektivknutepunkt og lufthavner, bygges med universell utforming ut ifra enhver tid gjeldende standarder og forskrifter. Mesteparten av transportsystemet er imidlertid bygget før det var krav til universell utforming, og det er fortsatt store behov for oppgraderinger og ombygginger, noe som krever store ressurser. Det er derfor ønskelig å prioritere strategier for investeringer som når flest mulig av de reisende og sikrer hele reisekjeder. Status på eksisterende infrastruktur må ses i sammenheng med planlagte investeringer av ny infrastruktur. Dette krever blant annet samarbeid og koordinering mellom transportetatene.

Oppdrag

I strategifasen til NTP 2018-2027 skal det leveres et arbeidsnotat med en overordnet beskrivelse av kompleksitet og ansvarsforhold i reisekjedene, og hva som er transportetatenes ansvar for å nå mål om flere gående og om hele reisekjeder med universell utforming[1]. Det skal gis beskrivelse av hvilke virkemidler transportetatene selv har, og hvordan transportetatene kan forholde seg til det vi ikke har ansvar for, for eksempel knyttet til faglig utvikling og finansiering.

Med utgangspunkt i eksisterende strategier og grunnlagsdokumenter skal det analyseres hvordan disse strategiene er fulgt opp i inneværende periode. Arbeidsnotatet skal vektlegge betydningen av satsing på universell utforming som et virkemiddel for å få til et brukbart og attraktivt transportsystem på tvers av sektorer og transportformer. Behov for differensiering og prioritering av innsats og tiltak skal tydeliggjøres, særlig gjelder dette ved oppgradering av eksisterende infrastruktur.

Det skal vurderes om det er hensiktsmessig å videreføre eksisterende innsatsområder og strategier, eller er det andre strategiske grep som vil gjøre etatene og Avinor bedre i stand til å nå målene og styrke transportetatenes felles bidrag for flere gående og hele reisekjeder med universell utforming.

Måleindikatorene som etatene og Avinors innsats følges opp på er i dag knyttet til antall kilometer tilrettelagt for gående og syklende og til universell utforming av kollektivtransporten: antall oppgraderte holdeplasser og knutepunkt langs riksveg, og antall jernbanestasjoner og flyplasser som er universelt utformet eller tilgjengelige. Arbeidsgruppa skal vurdere om det er behov for å gjøre endringer av målstrukturen og måleindikatorer.

Beslutningsnotatet skal gi innspill til hvordan satsing på gående og universell utforming bør implementeres og følges opp generelt, samt i andre NTP-oppdrag. Byområdene skal omtales spesielt. En del av arbeidsnotatet skal resultere i en egen omtale av gående i byområdene, samt at arbeidsnotatet skal gi innspill til andre deler av oppdraget om byområdeutfordringer, særlig delutredningen om kollektivtransport.

3. Mål og suksesskriterier

Mål

Det er satt følgene mål for prosjektet:

- Hvilke strategier er nødvendige for at transportetatene og Avinor kan bidra til nå målet om flere gående og hele reisekjeder med universell utforming?
- Hvor står vi i dag i forhold til målene?

[1] Med hele reisekjeder menes blant annet bussholdeplasser, jernbanestasjoner, kollektivknutepunkt, flyplasser, gangveger, fortau og krysningspunkt. Reisekjedene går på tvers av vegeiere og organisering. Dette arbeidsnotatet vil legge vekt på de mest kritiske fysiske forholdene som må på plass for å oppnå hele reisekjeder, som av- og påstigning til ulike transportmidler, selve transportmidlene, tilkomst til knutepunkt/terminal/holdeplass, etc. Andre viktige elementer i reisekjeden som reiseplanlegging, informasjon, billettering og assistanseordning skal også omtales.

- Hva er årsakene til at vi eventuelt ikke har nådd målene/etappemålene – hva er hovedutfordringene?
- Hvilke strategier bør iverksettes hos de ulike aktørene, i prioritert rekkefølge?

Suksesskriterier

Suksesskriteriet for arbeidsgruppas bidrag til strategifasen:

- Produktet skal være beslutningsrelevant, noe som betyr at det er målrettet mot strategidelen av Nasjonal Transportplan
- Produktet skal, så langt som mulig, gi konkrete anbefalinger for transportetatenes videre arbeid med utarbeidelsen av NTP 2018-27

4. Krav, forutsetninger og avgrensinger

Satsingen på gående og universell utforming må ses i sammenheng med, og skal gi innspill til, øvrige satsningsområder og strategier, som for eksempel arbeidet med utviklingen av effektive personknutepunkter, byområdeutfordringer, deloppdraget om kollektivtransport, transportsikkerhet og drivkrefter og utviklingstrekk.

Oppdraget skal ta utgangspunkt i eksisterende kunnskap om fagområdene og det vi vet om status på eksisterende infrastruktur. Transportetatene og Avinor legger per i dag ulik betydning i begrepene, dette må avstemmes i arbeidet.

5. Produkt

Det skal leveres et foreløpig beslutningsnotat med frist 30.05.2014. Målet med dette er å gi anbefalinger til hvordan satsing på gående og universell utforming skal ivaretas i andre deloppdrag i strategifasen.

Et endelig beslutningsnotat på maks 10 sider leveres med frist 01.09.2014.

Det skal være en egen delleveranse på temaet gående i byområder, og det er også aktuelt med en særlig omtale av universell utforming av kollektivtransporten. Frister og form på disse leveransene avklares nærmere med koordineringsgruppen for byområdeutfordringer.

6. Organisering og gjennomføring

Organisering, ansvar og myndighet

Det etableres en arbeidsgruppe som har ansvaret for leveransen. I tillegg til transportetatene inviteres KS til å delta i arbeidet. Oppdragsgiver er styringsgruppen for NTP-arbeidet.

Lederansvar: Statens vegvesen

Leder for delleveranse	**Øvrig bemanning**
Ida Stenbråten Harildstad (SVV)	Ingrid Øvsteng (SVV)
	May-Liss Daljord (JBV)
	Marte Nordhus (Plan og utvikling Nord – JBV)
	Gard Weibye (Avinor)
	Elin Aabel Bergland fra Kristiansand kommune (KS)

Styring og rapportering

Mandatet skal brukes aktivt i arbeidet. Det skal jevnlig tas opp til vurdering hvorvidt mandatet er hensiktsmessig ut fra problemstillingene som det er behov for å belyse i strategifasen.

Eventuelle revideringer av mandatet skal behandles i styringsgruppa for NTP-arbeidet.

Dersom det oppstår uenigheter i arbeidsgruppen om oppgaveforståelse eller avgrensning skal dette behandles i styringsgruppa for NTP-arbeidet.

Programstyret orienteres om framdrift i prosjektet i hvert møte. Styringsgruppa orienteres etter nærmere avtale.

Ressurser

Det er ikke behov for ekstern utredningsbistand. Det legges opp til en eller to workshoper/ekspertseminar med interessegrupper og andre sentrale organisasjoner/aktører innen fagfeltene. Eventuelle ressurser vil være knyttet til prosessledelse/møtelokale/bespisning.

7. Tid

Aktivitet	**Tidspunkt**
Oppstartsmøte	18. mars
Oppstartsmøte tverretatlige grupper*	1. april
Arbeidsmøte	25. april
Arbeidsmøte	5. mai
Arbeidsmøte	27. mai
Første delleveranse	30. mai
Workshop/ekspertseminar?**	xx. juni
Halvveisseminar tverretatlige grupper*	19. juni
Høringsrunde/utsjekk?**	?
Arbeidsmøte	19. august
Levering delrapport om gående til byområdeutfordringer***	1. september
Levering endelig arbeidsnotat	30. september
* Hele gruppa er invitert til disse møtene ** Behov og opplegg avklares på arbeidsmøtet 25. april *** Innebærer i praksis at hele utredningen (med frist 30. september) bør være klar	

Statens vegvesen Vegdirektoratet 2014-03-25

Mandat for

Ny strategisk utredning om øst-vest forbindelsene

Det er knyttet stor nasjonal og lokal interesse til hvilke forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet som det er viktigst at satse på. Det er også framført ønsker om KVU/KS1 for flere vegforbindelser over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Statens vegvesen mener derfor det er nødvendig å gjøre en overordnet utredning om øst-vest forbindelsene for å kunne ta stilling til en strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene og til behovet for KVU/KS1 på enkelte strekninger mellom øst og vest.

Bakgrunn

Statens vegvesen gjennomførte i 2005/2006 en strategisk utredning om øst-vest forbindelsene. Målet for denne var å bidra til å besvare spørsmål fra Stortinget om arbeidsdeling mellom vegrutene mellom øst og vest (E16, rv 7/rv 52, rv 7/rv 50 og E134). Samtidig skulle utredningen være et grunnlag for de rutevise stamvegutredningene og for en samlet strategi for utvikling av stamvegnettet.

En viktig konklusjon i utredningen var at det ikke er en reell konkurranse mellom vegnettet sør og nord for Hardangervidda, dvs. mellom E134 og de andre tre forbindelsene. Dette betyr at E134 ikke kan erstatte forbindelsene lengre nord, og at forbindelsene lengre nord ikke kan erstatte E134. Når det gjelder vegforbindelsene nord for Hardangervidda konkluderte utredningen med at totaltrafikken var relativt jevnt fordelt mellom de ulike rutene. Trafikken mellom Bergen og Oslo foretrakk rutene gjennom Hallingdal framfor E16 gjennom Valdres. På den andre siden hadde E16 best regularitet vinterstid og derigjennom en viktig betydning ved dårlig vær. Det ble også vist at rv 7/rv 52 og E16 utfylte hverandre når det gjelder den regionale trafikken mellom indre vest og indre øst. På begge rutene var den regionale trafikken større enn trafikken mellom Bergen og Oslo. Det ble derfor konstatert at regional utvikling er et viktigere argument for utvikling av vegsystemet øst-vest enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Bergen og Oslo.

Blant annet på bakgrunn av øst-vest utredningen ble både E16 og E134 utpekt å tilhøre de viktigste vegforbindelsene i Norge. Dette ble gjort både i NTP 2010-2019 og NTP 2014-2023. De andre høyest prioriterte vegforbindelsene i NTP 2014-2023 er E6, E10, E18 og E39.

Etter øst-vest utredningen er det gjennomført en KVU/KS1 for E134 over Haukelifjell. Regjeringen vedtok å planlegge for en utbygging mellom Grostøl og Vågsli. Fra forskjellig hold har det imidlertid blitt fremmet forslag om KVU for en strekning mot Bergen via Jøsendal og Jondalen for å få en rask vegforbindelse Bergen – Haukelifjell – Oslo. Etter åpningen av Hardangerbrua har også behovet for en KVU for rv 7 over Hardangervidda blitt aktualisert igjen. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en KVU for denne strekningen parallelt med øst-vest utredningen.

Lenger nord er det gjennomført KVU/KS1 for E16 Bjørgo – Øye og rv 15 Strynefjellet. Det er lokalt fremmet forslag om en KVU for Sognefjelltunnelene mellom Årdal og Lom. Dagens veg over Sognefjellet er fylkesveg. I NTP 2014-2023 sier Samferdselsdepartementet at man er kjent med at det arbeides med planer for tunneler over Sognefjellet, og at departementet vil komme tilbake til saken med en vurdering av vegens status og behov for utredninger.

Statens vegvesen mener det er lite hensiktsmessig å lage frittstående KVUer for flere forskjellige strekninger uten først å ha gjort en analyse av øst-vest forbindelsene i sin helhet. Det har vært en utvikling av både infrastruktur, trafikk og planlegging etter den forrige utredningen som gjør at det er et behov for å oppdatere øst-vest utredningen fra 2006 og utvide det geografiske omfanget av denne. I et langsiktig perspektiv har også planene på en ferjefri E39 betydning for hvordan en ser på øst-vest forbindelsene.

Forrige utredning av øst-vest forbindelsene var i hovedsak konsentrert om hovedvegforbindelsene over fjellet. Det var bare en kort beskrivelse av hvilken betydning jernbane og fly hadde for både person- og godstransport over fjellet. Totalt i de studerte korridorene sto bil for halvparten av personreisene og fly for drøyt 35 prosent, mens tog hadde 10-15 prosent. På endepunktstrafikken mellom Bergen og Oslo hadde flyet to tredeler av personreisene. For gods hadde jernbanen en betydelig markedsandel på endepunktstrafikken mellom Bergen og Oslo, mens lastebil dominerte sterkt på relasjoner mellom. Statens vegvesen mener at en ny utredning av øst-vestforbindelsene bør inkludere både jernbane og fly, men at hovedfokus fortsatt må ligge på de alternative vegforbindelsene.

Mål og hensikt

Hensikten med utredningen er å analysere hvilken betydning og funksjon de ulike øst-vest forbindelsene har nå og vil få fram mot 2050. Utredningen skal gi grunnlag for å foreslå en strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene og å prioritere mellom forbindelsene samt for å vurdere behovet for KVUer av enkelte forbindelser/korridorer.

Utredningen skal

1. Gi et helhetsbilde av øst-vest forbindelsene og hvordan de enkelte forbindelsene samvirker og konkurrerer med hverandre i dag og i et framtidsperspektiv fram mot 2040.
    a. Klarlegge arbeidsdelingen mellom transportformene
    b. Klarlegge arbeidsdelingen mellom de enkelte øst-vest forbindelsene
2. Beskrive funksjonen for de enkelte øst-vest forbindelsene
    a. Vise trafikkbelastningen i dag
    b. Beskrive oppgaver nasjonalt, regional og lokalt for både persontransport og godstransport
3. Beskrive utfordringene for og mulighetene til å klare oppgavene og leve opp til sin funksjon.
    a. Beskrive standarden på forbindelsene
    b. Klarlegge utviklingspotensialet for de enkelte øst-vest forbindelsene
4. Beskrive mulig utvikling av både de enkelte forbindelsene og øst-vest forbindelsene som helhet.
    a. Vise alternative strategier/scenarier
    b. Analysere trafikkutviklingen (både person- og godstransport) fram mot 2050 for de alternative strategiene
    c. Analysere kostnader og effekter, og gjøre en samfunnsøkonomisk vurdering
5. Gi grunnlag for å kunne foreslå en overordnet strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene.
6. Gi en vurdering av behovet for KVUer for enkelte øst-vestforbindelser.

Geografisk avgrensning av utredningen

Utredningen bør omfatte øst-vest forbindelser fra E18/E39/Sørlandsbanen i sør til E136/Raumabanen i nord. Dette betyr at følgende forbindelser inngår:

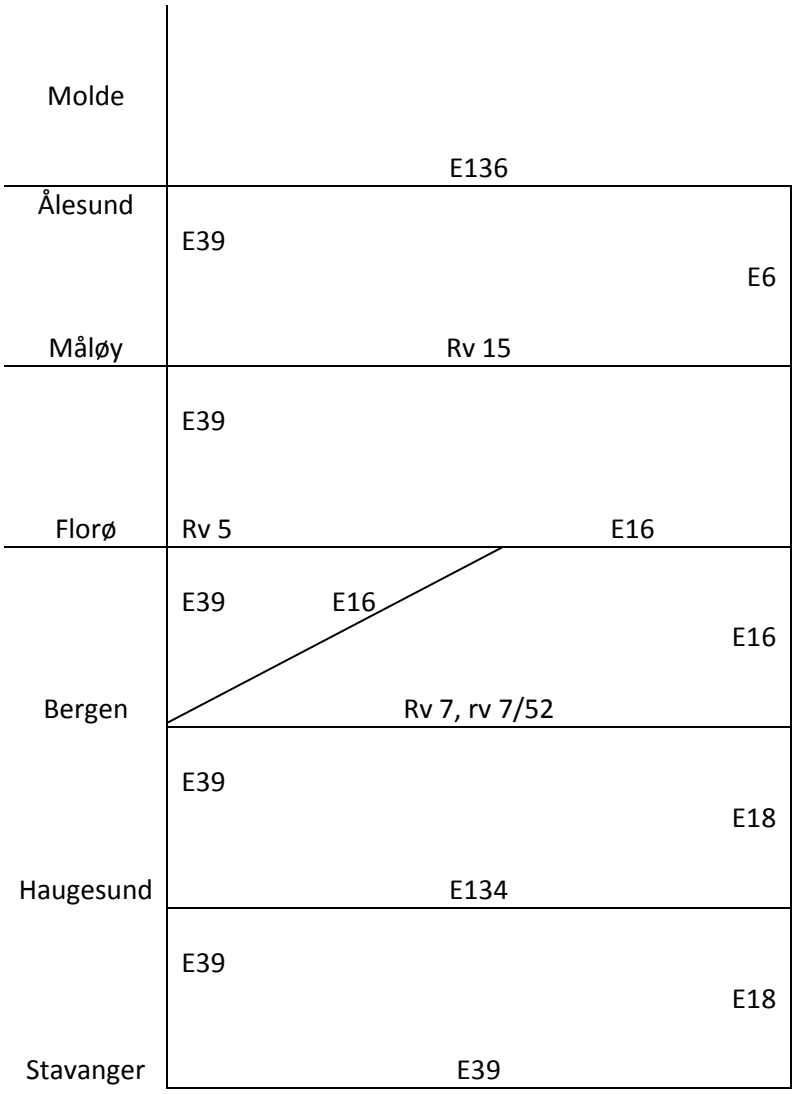
- Jernbanen:
  - Sørlandsbanen
  - Bergensbanen
  - Raumabanen
- Fly:
  - Oslo – Stavanger
  - Oslo – Haugesund
  - Oslo – Bergen
  - Oslo – Flyplasser i Sogn og Fjordane (inklusive Ørsta/Volda i Møre og Romsdal)
  - Oslo – Ålesund
  - Oslo – Molde
- Veg:
  - E18/E39 Oslo – Kristiansand – Stavanger
  - E134 Oslo – Haugesund (her må også direkte kobling mot Bergen via Jondalen diskuteres)
  - Rv 7 Oslo – Bergen
  - Rv 7/rv 52 Oslo – Hemsedal – Bergen
  - E16 Oslo – Fagernes – Bergen
  - E16/rv 5 Oslo – Fagernes – Sogndal – Førde – Florø
  - E6/rv 15 Oslo – Otta – Lom – Strynefjellet – Måløy
  - E6/E136 Oslo – Dombås – Åndalsnes – Ålesund (- E39 til Molde)

I tillegg analyseres to forbindelser som i dag er fylkesveg:

  - Fv 50 over Aurlandsfjellet
  - Fv 53/fv 55 Lærdal – Årdal – Fortun – Lom (Sognefjelltunnelene)

Den siste forbindelsen er jo ikke først og fremst en forbindelse mellom Øst- og Vestlandet, men er tatt med fordi behovet for å vurdere videre utredning av denne forbindelsen er tatt inn i NTP 2014-2023.

Inngående riksvegnett illustreres skjematisk i figuren på neste side. I analysene med transportmodellene inngår et mer detaljert transportnettverk for å kunne beskrive trafikkutviklingen på akseptabel måte.



Utredningsoppgaver

For å kunne oppfylle målene for utredningen er et nødvendig å analysere følgende:

- Dagens trafikkfordeling og bakgrunnen for denne (befolkning, næringsliv m.m.). Både person- og godstransport.
- Transporten over fjellet, fordeling mellom nasjonal, regional og lokal trafikk (start- og målpunkter). Både person- og godstransport.
- Utvikling av trafikken fram mot 2050 basert på scenarier for utvikling av befolkning, næringsliv og økonomi. Både person- og godstransport. Her er det behov for analyser med transportmodeller, men det er også nødvendig å bruke andre metoder for å få forståelse for utviklingen og bakgrunnen for denne.
- Funksjonen for de enkelte forbindelsene, og arbeidsdelingen mellom disse, for både dagens og framtidens forhold basert på de tre punktene ovenfor.
- Standarden på de enkelte forbindelsene sett i relasjon til trafikk og funksjon i dag og i 2050.
- Utfordringer og muligheter.

- Alternative utviklingsstrategier for enkelte forbindelser og øst-vestforbindelsene i sin helhet.
- Kostnader og effekter av disse strategiene. Samfunnsøkonomiske vurderinger.

Så langt som mulig bør analysene ta utgangspunkt i en oppdatering av utredningen fra 2006. Også de nasjonale reisevaneundersøkelsene og resultatene fra TØIs undersøkelse av transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer (TØI-rapport 1147/2011) vil være et viktig utgangspunkt.

Øst-vest utredningen behandler transporten mellom Østlandet og Vestlandet, men ikke transporten i de større byområdene.

De vedtak som regjeringen ventes å fatte våren 2014 om trasévalg for og videre planlegging av ferjefri E39 vil være en premiss for øst-vest utredningen.

Utredningen skal resultere i et grunnlag for å kunne ta stilling til en overordnet strategi for utvikling av øst-vestforbindelsene og en vurdering av behovet for supplerende KVUer.

Organisering

Hovedtyngdepunktet i utredningen ligger på vegforbindelsene. Arbeidet ledes og gjennomføres derfor av personell fra Vegdirektoratet og berørte regioner i Statens vegvesen. Jernbaneverket deltar også i prosjektgruppens arbeid, mens Avinor følger arbeidet etter eget ønske og bidrar etter behov.

Det er etablert en prosjektgruppe bestående av følgende personer:

Hans Silborn, Statens vegvesen Vegdirektoratet, prosjektleder
Kjell Kvåle, Statens vegvesen Region vest, prosjektsekretær
Solveig Hovda, Statens vegvesen Region sør
André Moltubakk, Statens vegvesen Region midt
Kasia Szary-Skadell, Statens vegvesen Region øst
Jan Martinsen, Statens vegvesen Vegdirektoratet
Hanne Hvidsten, Statens vegvesen Vegdirektoratet
Gudmund Nilsen, Statens vegvesen Vegdirektoratet
Oskar Kleven, leder for NTPs transportanalysegruppe
Marius Fossen, Jernbaneverket
Helge Bontveit, Jernbaneverket Region vest

I tillegg deltar Jon Inge Lian fra Avinor ved behov.

Det bør etableres en referansegruppe med representanter for fylkeskommunene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Buskerud, Oppland og Møre og Romsdal.

Det skal inviteres til informasjonsmøte med et bredt spektrum av interessenter i løpet av arbeidet. Samferdselsdepartementet skal også holdes orientert om arbeidet.

Prosjektet skal rapportere til vegdirektøren/lederen for styringsgruppen for NTP. Resultatet av utredningen skal legges fram både for ELM i Statens vegvesen og den tverretatlige styringsgruppen for NTP.

Tidsplan

Utredningsrapport fra prosjektet skal foreligge i løpet av 2014.

En mer detaljert framdriftsplan vil bli utarbeidet i prosjektet og presenteres for oppdragsgiveren.