



Saksbeh.: Prosjektgruppen Perspektivanalyse v/Tor Nicolaisen, JBV
Telefon: 9953 6073
Vår ref.: (NTP/Vegdirektoratet: 2010/016961)
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 1 **Nasjonal transportplan 2014 – 2023 - Perspektivanalysen Mandat**

1. Formål og oppdrag

I forbindelse med utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2014-2023 ønsker Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet å få gjennomført analyser av transportbehovet i et 30-års perspektiv, frem mot år 2040. I disse analysene skal det ikke legges planrammer til grunn, og det bør særlig fokuseres på nedenstående drivkrefter av langsiktig karakter.

I arbeidet med perspektivanalysen skal prosjektet – så langt det er mulig – trekke på kjent kunnskap, allerede utviklede transportmodeller, tilgjengelig og relevant offentlig statistikk, samt nasjonale og internasjonale fremskrivninger. Et viktig utgangspunkt for arbeidet vil være St.meld. nr. 9 (2008-2009) *Perspektivmeldingen 2009*. Oppdraget er gitt i Retningslinje 1 til Nasjonal transportplan 2014-2023.

Drivkrefter som legges til grunn:

Inntektsutvikling

Med bakgrunn i forventet langsiktig økonomisk utvikling (Perspektivmeldingen 2009), skal redegjøres for hvordan økt disponibel inntekt i befolkningen vil kunne innvirke på etterspørselen etter gods- og persontransport og fordeling mellom transportmidlene. Det skal redegjøres for den metodiske tilnærmingen til spørsmålet, og det skal gjøres eksplisitt rede for antakelser som avviker vesentlig fra historiske erfaringer.

Næringsutvikling i et internasjonalt perspektiv

Utviklingen går i retning av en stadig mer integrert verdensøkonomi. Med bakgrunn i dette skal det redegjøres for hvordan den pågående globaliseringen vil kunne påvirke utviklingen i import og eksport, næringsstruktur og logistikk, og hvilke følger dette vil

kunne få for transportbehov og fordeling mellom transportmidlene. Usikkerheten knyttet til utviklingen skal diskuteres.

Befolkning

Med bakgrunn i befolkningsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå, skal det redegjøres for forventede utviklingstrekk når det gjelder befolkningsvekst, alderssammensetning og bosettingsmønster. Det skal utredes hvilken betydning dette kan få for transportbehovet og bruk av transportmidlene.

Når det gjelder forventet økonomisk utvikling og befolkningsvekst i Oslo-området, så vil dette også være tema i eget prosjekt/utredning om transportbehovet i Oslo-området (jfr R1, kap.5.2.7). Beskrivelsene på dette punktet vil bli samordnet mellom de respektive arbeidsgruppene.

Videre vil drøfting av samordning av data og analyse blir gjennomført for nordområdeutredningen (og øvrige arbeidsgrupper etter behov).

Det vil i hovedsak bli benyttet datasett som er tilgjengelig per 1. januar 2010.

Klima

Klima som tema generelt og konsekvenser for transportsektoren spesielt vil bli håndtert i en egen utredning "Klima og miljø". Relevante resultater fra denne utredningen vil bli innarbeidet i perspektivanalysen. Klima vil bli trukket inn i de samlede utviklingsbanene (se også leveranse 2 C).

Jfr at rapport for framtidrettet drivstoffteknologi er utarbeidet i forbindelse med Klimakur.

Ny teknologi

Prosjektet skal redegjøre for to typer av teknologisk utvikling og implementering:

1. Sannsynlige endringer når det gjelder transportmiddel-, drivstoff- og fremdriftsteknologi.
Hvor raskt er det grunn til å tro at disse endringene vil få gjennomslag i markedet?
Hvilke konsekvenser vil disse endringene kunne få for transportbehov, infrastrukturbehov og kommunikasjonsformer?
2. Bruk av ny teknologi som kan effektivisere samspillet mellom infrastruktur, transportmiddel og trafikant, herunder bruk av ITS.
Hvilke konsekvenser vil disse endringene kunne få for transportbehov?
Hvilke utfordringer kan disse endringene medføre når det gjelder personvern hensyn?

Øvrige hensyn og analysetema

Sammenhengen mellom de nevnte faktorene, og de øvrige mest vesentlige driverne for transportomfang og transportmiddelfordeling, vil bli drøftet. Robustheten og usikkerheten i konklusjonene gjøres kort rede for, sammen med de viktigste forutsetningene og deres betydning. I konklusjonene fremheves hvilke områder som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av den fremtidige transportpolitikken. Dette gjøres i lys av hovedmålene om fremkommelighet og reduserte avstandskostnader, sikkerhet, miljø og universell utforming. Her inngår også transportetatens vurdering av status og viktige holdepunkter for framtidig utvikling. Konklusjonene vil bli utformet slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

Når det gjelder behov for endringer i infrastrukturen og transporttilbudet vil viktige utfordringer bli kort omtalt.

Angrepsmåter

For flere av drivkreftene og premissene for en perspektivanalyse vil det være relevant å fremstille noen alternative utviklingsbaner. Det foreslås derfor å definere mulige framtidsskildrer for utviklingen sett under ett. I arbeidet med å definere slike utviklingsbaner, og i de tilhørende analysene, vil det blant annet bli lagt vekt på å få fram hva i utviklingstrekkene som gjør at det må tenkes annerledes på transport enn i dag. Prosjektgruppen for perspektivanalysen vil etter de innledende analysene av drivkreftene sette opp et forslag til sammensatte framtidsskildrer, som så vil bli drøftet med programstyret, og deretter utredet og beskrevet. På denne måten håndteres også i en viss utstrekning behovet for følsomhetsanalyser. Angrepsmåten drøftes vidare med programstyret.

Prosjektet skal på et overordnet nivå beskrive behov for endringer i infrastruktur og transporttilbud som følge av de perspektiver og utviklingstrekk som beskrives i et 30-årsperspektiv. Den leveransen prosjektgruppen for perspektivanalysen gir 1. oktober må fram mot endelig rapport fra utredningsfasen suppleres med de behovsanalyser som gjøres i de etatsvise stamnettutredningene / de rutevise utredningene / sektorplan (Avinor).

Samlet sett bør det være en ambisjon i utredningsfasen å beskrive hvilken standard Norge bør ha på transportområdet i et 30-årsperspektiv. Dette gjelder imidlertid ikke eventuell høyhastighetstog, der utredningsarbeidet sannsynligvis ikke kan svare på dette spørsmålet før februar 2012.

2. Leveranse og produkt

Leveransen skal bestå av dokumentasjon av deloppgavene:

- A. Beskrivelse av de oppgitte drivkreftene (og eventuelt andre vesentlige drivere) i et 30-årsperspektiv (2010-2040):
 - inntektsutvikling
 - næringslivsutvikling i et internasjonalt perspektiv
 - befolkningsvekst, aldersstruktur og bosettingsmønster
 - transportmiddel-, drivstoff- og fremdriftsteknologiFrist for delleveranse A: 1.mai 2010.

- B. Analyse av hvordan de utvalgte drivkreftene hver for seg påvirker transportomfanget og transportmiddelfordelingen i et 30-årsperspektiv (2010-2040), med utgangspunkt i utviklingen i de oppgitte drivkreftene.
 - inntektsutvikling
 - næringslivsutvikling i et internasjonalt perspektiv
 - befolkningsvekst, aldersstruktur og bosettingsmønster
 - transportmiddel-, drivstoff- og fremdriftsteknologi

I tillegg skal det analyseres hvordan bruk av ny teknologi (IKT og ITS) kan effektivisere samspillet mellom infrastruktur, transportmiddel og trafikant og påvirke transportomfang og transportmiddelfordeling. Utfordringer for personvern skal kartlegges.

Frist for delleveranse B: 1.juli 2010.

- C. Sammensetting av noen samlede utviklingsbaner/framtidsbilder med utgangspunkt i A og B ovenfor. Beskrivelse av konsekvenser for transportomfang og transportmiddelfordeling, samt på et overordnet nivå beskrive behov for endringer.

Som del av analysen skal:

- Robusthet og usikkerhet i konklusjonene gjøres kort rede for. Herunder betydningen av de viktigste forutsetningene.
- Det fremheves innenfor hvilke områder som utfordringene er spesielt store og det kreves spesiell oppmerksomhet i utformingen av den fremtidige transportpolitikken. Dette gjøres i lys av hovedmålene om framkommelighet og reduserte avstandskostnader, sikkerhet, miljø og universell utforming.

Frist for delleveranse C1 (skisse til noen framtidsbilder): 1.juli 2010

Frist for delleveranse C2 (framtidsbilder som utdypes): 10.september 2010.

- D. Konklusjoner og rapportskrivning.

Rapporten skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Rapporten skal i utgangspunktet utgjøre 40-50 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret/sekretariatet skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt. Videre skal behov for ekstern kontakt og samhandling (med aktuelle fylkeskommuner og bykommuner) meldes til sekretariatet.

Tor Nicolaisen fra Jernbaneverket er prosjektleder for perspektivanalysen. Forventet ressursinnsats er om lag 700 timer (tilsvarende om lag 50 % av arbeidstiden).

Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:

Cecilie Bjørlykke, Jernbaneverket (40 % av arbeidstiden til NTP-arbeid)

Arne Stølan, Jernbaneverket (ca 20 % av arbeidstiden)

Hans Silborn, Statens vegvesen (40 % av arbeidstiden)

Jon Arve Røyset, Kystverket (20-30 % av arbeidstiden)

Stein Batalden, Avinor (20 % av arbeidstiden)

Behov for ekstern bistand:

- Innlegg ved to seminarer om drivkrefter, henholdsvis "Befolkning, bosettingsmønster" og "Ny teknologi: Bruk av ny teknologi som kan effektivisere samspillet mellom infrastruktur, transportmiddel og trafikant, herunder bruk av ITS" (pkt.2 under Ny teknologi, kap.1). Invitere 2-3 eksterne kompetansepersoner til å forberede innlegg og delta i drøftingene ved to seminarer for programstyret og prosjektgruppene for utredningene. I tillegg inviteres, i samarbeid med programstyret, aktuelle fylkeskommuner og bykommuner. Det skrives oppsummering som kompetansepersonene inviteres til å gå gjennom og kommentere. Seminarene bør holdes i perioden medio mai – medio juni 2010, og gir bidrag til leveranse B (se kap.2).
Ramme: 200.000 kroner.

- Transportmodellberegninger og kort tilhørende analyse for et fåtall alternative utviklingsbaner. Gir bidrag til deloppgave/leveranse C (se kap.2).
Ramme: 250.000 kr

4. Samhandling med andre aktører

Det er en viktig del av utredningsfasen (inkl for perspektivanalysen) å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren. Kontakt med fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med prosjektgruppen for perspektivanalysen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene. Forslag til første møtetidspunkt: medio august 2010.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Perspektivanalysene, nordområdeutredningen, regional utvikling og flere av de andre tverrsektorielle utredningene har i stor grad behov for like grunnlagsdata. Datainnsamling og -bearbeiding samordnes slik at flere behov dekkes. Datainnsamling og aggregeringsnivå, samt behovet for nye beregninger med transportmodellene, vurderes i samarbeid med transportanalysegruppa som ledes av Oskar A. Kleven. Foreslått frist for å levere grunnlagsdata er satt til 1. mai.

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som programstyret inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

Arbeidsgruppen for perspektivanalysen vil gjennomføre en drøfting med de relevante øvrige arbeidsgruppene med hensyn til felles datagrunnlag og innbyrdes leveranser.

6. Budsjett og anskaffelser

Etaten/selskapet som har lederansvaret for prosjektet er ansvarlig for å håndtere anskaffelser og har hovedansvar for budsjettoppfølging. For perspektivanalysene er dette Jernbaneverket. Det vises til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av perspektivanalyseprosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i juni. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Dette er en framdriftsplan for hele trinn 1 i arbeidet med NTP 2014-2019. For spesielle milepæler for perspektivanalysene vises også til kapittel 2.

16. februar 2010 – Retningslinje 1 foreligger

- 17. februar – kick-off for NTP 2014-2023
 - 5. mars - frist for prosjektgruppene for å levere sitt forslag til mandat

Milepæl 1 26. mars – godkjent mandat

- 31. mars - frist for prosjektgruppene for å levere behov for eksterne ressurser og utredningsmidler
- 1. mai - alle prosjektgruppene leverer forslag til prosjektplan.
Perspektivanalysen leverer beskrivelse av de oppgitte drivkreftene (Delleveranse A).

Milepæl 2 31. mai – godkjent prosjektplan

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

- 1. juli – Perspektivanalysen leverer ”Analyse av hvordan de utvalgte drivkreftene hver for seg påvirker transportomfanget og transportmiddel-fordelingen i et 30-årsperspektiv (2010-204).” (Delleveranse B).
Videre leverer perspektivanalysen skisser til noen framtidsbilder. (Delleveranse C1). Disse drøftes med programstyret som grunnlag for transportmodell-beregninger.
- 10. september – utkast til rapport fra prosjektgruppene for perspektivanalyse og målstruktur. Fra perspektivanalysen: ”Sammensetning av noen samlede utviklingsbaner og beskrivelse av konsekvenser for transportomfang og transportmiddelfordeling.” (Delleveranse C2).
- 21. og 22. september – work-shop og stormøte. Gjennomgang av perspektiver, følsomhet og mulige scenarioer/utviklingsbaner samt kvaliteter transportsystemet bør ha. Målstrukturens betydning/innflytelse for den langsiktige utviklingen.
- 1. oktober – prosjektrapport fra perspektivanalyse (og målstruktur) presenteres for kontaktforum og styringsgruppen (Delleveranse D).

Milepæl 4 1. oktober – projektrapport offentliggjøres

Milepæl 5 28. januar 2011 – Avslutning fase 1, Etatene og Avinor leverer rapport fra utredningsfasen til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet

9. Annen vesentlig informasjon

Noen mulige forslag til aktuelle dokumenter:

- Utfordringsdokument (NTP februar 1999)
- Transportscenarier 2030 (NTP-sekretariatet sept 2001)
- Perspektivmeldingen - St. meld nr. 9 (2008-2009)
- Klimameldingen - St.meld nr. 34 (2006-2007)

- Internasjonale rammebetingelser for norsk klimapolitikk (Etatsgruppen Klimakur 2020)
- Framtidsrettet drivstoffteknologi (rapport utarbeidet ifbm Klimakur).
- Befolkningsprognoser (SSB)
- A Sustainable Future For Transport (EU-kommisjonen 2009)
- Reviderte grunnprognoser for godstransport 2006 – 2040 (TØI)
- Grunnprognoser for utvikling i innenlands persontransport i Norge 2001 – 2020 (TØI)
- I forbindelse med St.meld. nr. 16 (2008-2009) ble grunnprognosene for person og godstrafikk oppdatert både for år 2020, 2030 og 2040.
- (ERTRAC – Road transport Scenario 2030+ ”Road to Implementation”
- evt. henv. til tilsvarende scenariovurderinger for de øvrige områdene.)

(oversikten vil bli komplettert underveis i arbeidet)



Saksbeh.: Prosjektgruppe for revisjon av målstruktur
Telefon: Heidi Formo (22079447), Maria Kåhrstrøm, Reidar Meland,
Øivind Schøyen, Olav Uldal
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 2

Nasjonal transportplan 2014–2023 - Revisjon av målstrukturen Mandat

1. Formål og oppdrag

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 skal transportetatene og Avinor gjennomgå målstrukturen fra St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Det overordnede målet og de fire hovedmålene i målstrukturen skal ligge fast. Vurderingene av etappemål og indikatorer skal ta utgangspunkt i de viktigste utfordringene i transportsektoren.

Prosjektets oppgaver blir følgende:

- Målstrukturen skal gjennomgås for å vurdere om det er behov for å justere og eventuelt utvikle nye etappemål og indikatorer.
- Prosjektgruppen skal gjøre vurderinger av og foreslå hvilke etappemål som kan utgå.
- Behovet for utvikling av etappemål og indikatorer som er særlig relevante for sjøtransporten skal vurderes. Eventuelle nye etappemål og indikatorer skal presenteres.
- Potensialet for å redusere av antall etappemål under miljø skal vurderes, spesielt dersom noen av dem er fanget opp gjennom lovgiving og forskrifter. Denne delen av arbeidet skal skje i samråd med og med bistand fra Klima- og miljøutredningen.
- Prosjektet skal vurdere om *strategiene for overføring av transport fra veg til mer miljøvennlige transportformer* skal være på siden av målstrukturen som i dag, eller om den skal være en del av målstrukturen og høre inn under et av hovedmålene.

2. Avgrensninger og produkt

Det overordnede målet og de fire hovedmålene i målstrukturen skal ligge til grunn for revisjonen av etappemål og indikatorer. Antall etappemål skal i utgangspunktet ikke økes. Det vil si at forslag til nye etappemål skal følges av forslag til hvilke etappemål som kan utgå.

Departementene har gitt etatene og Avinor i oppdrag å vurdere om det er hensiktsmessig å videreutvikle indikatorene som brukes til å måle avstandskostnader. Oppdraget er gitt til prosjektgruppen for regional utvikling.

Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid knyttet til oppfølging av målstrukturen i Prop 1 S. Arbeidet skal ses i sammenheng med arbeidet med revisjon av målstrukturen. Samordningsgruppen skal sikre god koordinering av arbeidet. Målstrukturgruppen skal se på målstrukturen i Prop 1 S dersom departementene ber om dette.

Selv om noen av etappemålene og indikatorene i Nasjonal transportplan ikke omfatter alle transportetatene og Avinor, vil de likevel være en del av prosjektets arbeid. Mål for etatenes virksomhet, inngår imidlertid ikke i dette prosjektets arbeid.

Prosjektgruppen for revisjon av målstrukturen skal ha drøftinger og koordinere seg med andre prosjektgrupper i NTP-arbeidet. Målet er at gruppene skal enes om vurderinger og anbefalinger. Eventuell uenighet vil ved behov bli synliggjort og rapportert til det tverretatlige programstyret. Prosjektgruppen for revisjon av målstruktur leverer sine anbefalinger på bakgrunn av en samlet vurdering.

Det vil bli levert en rapport fra prosjektet med et oppsummerende kapittel som skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Det oppsummerende kapitlet skal i utgangspunktet ikke overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret/sekretariatet skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Heidi Formo fra Statens vegvesen er prosjektleder for revisjonen av målstrukturen.

Forventet ressursinnsats er om lag

Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:

Maria Kåhrstrøm, Statens vegvesen

Øivind Schøyen, Jernbaneverket

Olav Uldal, Kystverket

Reidar Meland, Avinor

4. Samhandling med andre aktører

Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med målstrukturgruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det er viktig å organisere arbeidet slik at dobbeltarbeid mellom denne utredningen, klima og miljø og regional utvikling. Det er lagt opp til jevnlig kontakt for avklaringer med programstyret/sekretariatet og de andre tverretatlige prosjektene.

6. Budsjett og anskaffelser

Prosjektgruppen ser ikke at det er behov for noen anskaffelser. Dersom anskaffelser likevel skulle være nødvendig, vises det til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

Eventuell uenighet skal rapporteres til programstyret.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av målstrukturprosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i juni. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

16. februar 2010 – Retningslinje 1 foreligger

- **25. februar** – første prosjektgruppemøte (videomøte).
 - Status for arbeidet med etappemål og indikatorer
 - Første gjennomgang av utkast til mandat.
- **5. mars** – frist for prosjektgruppene for å levere sitt forslag til mandat
- **23. mars** – møte i prosjektgruppen
 - gjennomgang av etappemål
 - oppfølgingspunkter
- **23. april** – Forslag til
 1. Etappemål som kan kuttes eller slås sammen.
 2. Etappemål og indikatorer som mangler med tanke på de viktigste utfordringene i transportsektoren
 3. Etatsvise erfaringer fra oppfølging av målene.
- **28. april** – heldagsmøte i Oslo. Vi går gjennom leveranse av 23. april og jobber med prosjektplan og struktur for rapport som det skal jobbes videre med i mai.
- **18. mai** – stormøte mulig presentasjon av status for arbeidet med målstruktur.
- **28. mai** – Utkast 1 rapport *Revisjon av målstrukturen*.
- **3. juni** – telefonmøte prosjektgruppen (leveranse over).
- **11. juni** – Utkast 2 rapport. *Revisjon av målstrukturen*.
- **15. juni** – Tilbakemelding (jf. teknisk gjennomgang) med hele målstrukturprosjektgruppen.
- **25. juni** – Rapportutkast før sommeren.
- **10. september** – utkast til rapport fra prosjektgruppene for perspektivanalyse og målstruktur
- **1. oktober** – prosjektrapport fra perspektivanalyse og målstruktur presenteres for kontaktforum og styringsgruppen

Avinor
Jernbanelverket
Kystverket
Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2014 – 2023



Til: NTP-Programstyret

Fra: NTP-Transportanalyser

Sekretariatet for
Nasjonal transportplan
2014 - 2023
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO
Telefon: 22 07 35 00
Telefaks: 22 64 45 46
ntp.sekretariat@vegvesen.no
www.ntp.dep.no

Saksbeh.: Oskar Kleven
Telefon: 22073769/41632148
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 3

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - Transportanalyser Mandat

1. Formål og oppdrag

Formål:

Transportanalysegruppen består av personer fra transportetatene og Avinor. Transportanalysegruppen er ansvarlig for å forvalte og utvikle transportmodeller for person- og godstransport på ulike detaljeringsnivå.

Arbeidsgruppen forvalter også en betydelig mengde med grunnlagsdata, som benyttes i transportmodellene og som i hovedsak er basert på offisielle datakilder. Personene som representerer etatene i arbeidsgruppen er også kompetansepersoner på verktøyene og data inn i egen etat.

Transportanalysegruppen ser det som meget viktig at det er de samme grunnlagsdataene og det samme modellsystemet som legges til grunn for de analysene som skal gjennomføres av alle mot NTP 2014-2023. Det vil skape en konsistens mellom de ulike analysene og videre dataflyt inn mot de samfunnsøkonomiske beregningene

Arbeidsgruppen kan bidra inn mot de andre arbeidsgruppene med følgende kompetanse:

- Bruk av transportmodellene for person- og godstransport
- Bruk av grunnlagsdata som er samlet inn tilknyttet modellutviklingsprosjektet, samt RVU.
- Etablere en rammeavtale som kan benyttes av de ulike arbeidsgruppene i det kommende arbeidet

Oppdrag:

Del 1:

Forvalte eksisterende transportmodeller for person- og godstransport

Forvalte grunnlagsdata tilhørende transportmodellene

Bestille og tilby oppdaterte grunnlagsdata fra SSB og Finansdepartementet til de ulike arbeidsgruppene.

Del 2:

Tilpasse de regionale persontransportmodellene inn mot byområdene. Etablere mulighet for bedre enn tidligere å analysere vegprising, bruk av parkeringsrestriksjoner som virkemiddel og ivareta "Park&Ride and Kiss&Ride". Versjon til test er antatt å være klar 15. september, versjon 1 av modellsystemet leveres 15. oktober
Øke bruken av Nasjonal godstransportmodell.

Del 3:

(Tekst fra NTP-Programstyret)

Gjennomføre utredninger som følge av R1. Det skal der gis en generell oversikt over foreliggende kunnskap om faktiske konkurranseflater, gjennomføre analyser av transportutvikling og vurdering av konkurranseflater og samspill mellom transportformene på lengre strekninger.

For persontransport er det konkurranse mellom bilbruk og kollektivtransport. Det skal vurderes for hvilke reisemål og områder det særlig er et stort potensial for å dempe bruken av personbil.

For persontransport over lengre strekninger vil det også være konkurranseflater mellom fly og tog, og til dels ekspressbuss. Vi ber om at potensialet og virkemidler for å oppnå overgang fra fly til tog blir vurdert, herunder i hvilken grad en slik overgang støtter opp om målene for transportpolitikken på en samfunnsøkonomisk effektiv måte. Dette arbeidet må koordineres med høyhastighetsutredningen.

Det er et politisk mål å overføre godstransport fra veg til sjø og bane. Det skal redegjøres for i hvilken grad en slik overgang støtter opp om målene for transportpolitikken på en samfunnsøkonomisk effektiv måte. Det skal gis en oppdatert beskrivelse av hvilke faktorer som særlig har bidratt til de siste års utvikling i godstransporten på jernbane. Potensialet for videre vekst vurderes inkl. følsomhetsvurderinger i etterspørselen i forhold til endringer i ulike faktorer.

Konkurranseflatene mellom sjø og andre transportformer skal vurderes. For hvilke varegrupper og for hvilke strekninger nasjonalt og internasjonalt har sjøfarten sine fortrinn og potensial for vekst? Hva skal til for å øke sjøtransportens markedsandel utover de store bulkmarkedene?

Fra Arbeidsgruppen:

Transportanalysegruppen ser for seg å dele dokumentet som skal beskrive konkurranseflater i tre hoveddeler

- 1) Faktadel som beskriver dagens transportmarked. Vi må definere på hvilket nivå dette skal gjelde (nasjonalt, korridor, byer)
- 2) Analysedel som skal analysere/kartlegge konkurranseflater
- 3) Konkluderende del

Det vil i prosjektplanen bli tydeliggjort rammene for arbeidet med konkurranseflatene, bl.a. hvilke korridorer skal analyseres, by/land og virkedøgnstrafikk eller rush. Arbeidsgruppen vil vurdere de ulike reisehensiktene, men vil fokusere på fritidsreisene, da det er den reisehensikten som viser størst vekst jmf. Grunnprognoser NTP 2010-2019.

Del 4:

Punktvis opplisting av bidrag inn mot de ulike arbeidsgruppene. Denne listen er ikke uttømmende.

Perspektivanalysen:

- Bidra med erfaring fra analyser bl.a. i Klimakur2020 og tidligere transportprognoser
- Bidra med erfaring knyttet til hvilke inngangsdata skal/bør endres og i hvilke størrelsesorden
- Etablere en rammeavtale for analyser som kan benyttes

Klima og miljø:

- Bidra i diskusjoner rundt hvordan utnytte og videreutvikle arbeidet gjort i Klimakur2020.
- Bidra aktivt i spesifiseringen av videre analyser
- Etablere en rammeavtale for analyser som kan benyttes

Effektive knutepunkter for persontransport:

- Bidra til hvordan samle inn tilgjengelig statistikk
- Vurdere sammen med arbeidsgruppa behovet for bruk av transportmodellene og hvordan de skal kunne benyttes
- Etablere en rammeavtale for analyser som kan benyttes

Effektive knutepunkt godstransport:

- Bidra til hvordan samle inn tilgjengelig statistikk
- Bidra i å beskrive rollene til de største godsterminalene
- Vurdere sammen med arbeidsgruppa behovet for bruk av transportmodellene og hvordan de skal kunne benyttes
- Etablere en rammeavtale for analyser som kan benyttes

Byområder:

- Vurdere om arbeidet tilknyttet Klimakur2020 kan benyttes
- Vurdere tilleggsanalyser inn mot byene for å synliggjøre effekt av transportmiddelendringer
- Analyser med eksisterende og oppdatert transportmodellverktøy
- Etablere en rammeavtale for analyser som kan benyttes

Regional utvikling:

- Bidra på grunnlagsdatasiden.
- Vurdere mulighet for å kombinere analysene fra perspektivgruppen og Klimakur2020
- Vurdere muligheten for å benytte modeller ved analyser av transportavstander/kostnader.
- Etablere en rammeavtale for analyser som kan benyttes

Metode:

- Behov for tett samarbeid
- Gjennomføring av transportanalysene har stor betydning for de samfunnsøkonomiske beregningene
- Transportanalysegruppa leverer relevante inngangsdata til metodeverktøyene for samfunnsøkonomi i de ulike arbeidsgruppene

Transportbehov i nord:

- Bistå i å kartlegge rollene til de ulike transportmidlene
- Bistå i å analysere effekter av tiltak for endret transportmiddelfordeling, reduksjon av transportomfang, endret terminalbruk
- Etablere en rammeavtale for analyser som kan benyttes

2. Avgrensninger og produkt

Transportmodellverktøy:

Nasjonal modell for personreiser: Benytte eksisterende versjon

Regional modell for personreiser: Vår/sommer/tidlig høst 2010: Benytte eksisterende versjon

Regional modell for personreiser med forbedret "by-funksjonalitet": Oktober 2010

Nasjonal godsmodell: Øke bruken av Nasjonal godstransportmodell.

Rapport konkurranseflater:

Det vil bli levert en rapport fra prosjektet med et oppsummerende kapittel som skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Det oppsummerende kapitlet skal i utgangspunktet ikke overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

Det er viktig å organisere arbeidet slik at dobbeltarbeid mellom denne utredningen, stamnettsutredningene (SVV's rutevise utredninger, Avinors sektorplan) og de øvrige NTP-prosjektene unngås.

Det er foreslått frister for å levere grunnlagsdata den 1. mai. Det er viktig å kartlegge omfanget av denne leveransen så tidlig som mulig.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Deltakere i arbeidsgruppa er:

Navn	Tilhørighet	Ressursinnsats
Øystein Linnestad	Kystverket	
Olav Uldal	Kystverket	
Frode Hjelde	Jernbaneverket	30-60 %
Pia Audhild Eide	Jernbaneverket	30-60 %

Øystein Tvetene	Avinor	
Terje Giæver	Statens vegvesen	
Oskar Kleven	Tverretattlig ansatt	100

4. Samhandling med andre aktører

Det er viktig å ha et godt samarbeid med de andre arbeidsgruppene tilknyttet arbeidet med NTP 2014-2023. Dette for å sikre konsistens, effektivitet og leveranser til riktig tid.

I tillegg vil det under modellutviklingsarbeidet være nødvendig med tett dialog inn mot de andre etatene når det gjelder testing og ”utrulling” av nye modellversjoner.

Som nevnt under pkt. 1, del 4 er det viktig å transportanalysegruppa å kunne bidra inn mot de andre arbeidsgruppene. Det er også viktig å kunne koordinere de ulike innspillene fra arbeidsgruppene når det gjelder hva som skal analyseres, og om enkelte analyser kan benyttes av flere arbeidsgrupper.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretattlige arbeidsgruppene og programstyret. Vi ser det som meget viktig med tett oppfølging fra programstyret mot de ulike prosjektgruppene. Det er også viktig at programstyret kan møtes og diskuterer hovedgrep fra de ulike gruppene og om det eksempelvis å sammenligne de ulike analysene i de ulike arbeidsgruppene. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlige prosjektledermøter som programstyret inviterer til.

6. Budsjett og anskaffelser

Anskaffelse:

Det skal etableres en rammeavtale for anskaffelsene knyttet til analysearbeidet i NTP 2014-2023. Konkurransesgrunnlag er skrevet og lagt ut på DOFFIN/TED-basen. Målet er å ha møte med valgt forsknings-/konsulentmiljø i uke 20, og at kontrakt er undertegnet innen 1. juni 2010.

Anskaffelsen vil være på en slik form at den kan benyttes av NTP-etatene til mindre analysearbeid tilknyttet transportetatenes og Avinor sitt arbeid med NTP 2014-2023.

Budsjett:

Vedtatt budsjett for transportanalysegruppe består slik det er vedtatt i NTP sin styringsgruppe nov. 2009.

For å gjøre en vurdering av konkurranseflater er det behov for tre ukeverk, dvs kr. 160 000
For å gjøre en vurdering konkurranseflater og samfunnsøkonomi er det behov for tre ukeverk, dvs kr. 160 000

Totalt budsjettbehov er kr. 320 000.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av transportanalysegruppens mål, mandat og arbeidsopplegg i juni. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Tidsplan:

Milepæl 1 7. april – godkjent mandat

<u>12. april</u>	Prosjektlederforum
<u>13. april</u>	Arbeidsgruppemøte, arbeide med prosjektplanen
<u>Uke 17:</u>	Dato ikke avklart, vurdere behov for møte knyttet til prosjektplan
<u>1. mai</u>	Forslag til prosjektplan leveres programstyret
<u>3.mai:</u>	Første gjennomgang av mottatte tilbud knyttet til analyser/uredninger
<u>7. mai:</u>	Detaljert gjennomgang av mottatte tilbud
<u>Uke 20:</u>	Møte med valgt forsknings-/konsulentmiljø for analyser i NTP 2014-2023

Milepæl 2 31. mai – godkjent prosjektplan

Juni - teknisk gjennomgang

14. juni Stormøte/Prosjektlederforum

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

<u>23. august</u>	Prosjektlederforum
<u>21. og 22. september</u>	Work-shop og stormøte
<u>11. oktober</u>	Prosjektlederforum
<u>29. oktober</u>	Prosjektlederforum
<u>5.november</u>	Levere rapport konkurranseflater
<u>12. november</u>	Prosjektlederforum

Milepæl 4 19. november – prosjektrapport offentliggjøres

25. november Prosjektlederforum



Saksbeh.: Øystein Linnestad
Telefon:
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 4 **Nasjonal transportplan 2014-2023 - samfunnsøkonomisk metode Mandat**

1. Formål og oppdrag

Kravet til gjennomføring av samfunnsøkonomiske analyser er nedfelt i Utredningsinstruksen som fastslår at man skal analysere og vurdere konsekvensene av offentlige tiltak før man treffer en beslutning. Bruken av samfunnsøkonomiske analyser forankres også i Reglement for økonomistyring i staten §1 i kravet om effektiv ressursbruk, og §4 i kravet om at alle virksomheter skal sikre tilstrekkelig styringsinformasjon og forsvarlig beslutningsgrunnlag.

I retningslinjene fra SD, understrekes det at nyttekostnadsanalysene er en viktig del av departementenes beslutningsgrunnlag og at analyseverktøyene i størst mulig grad skal gi grunnlag for sammenstilling og rangering av prosjektene etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Metodegruppen med sin kompetanse innenfor samfunnsøkonomiske analyser har derfor en viktig rolle i arbeidet med å sikre at NTP i størst mulig grad legger til grunn samfunnsøkonomiske prinsipper i analyser/utredninger.

2. Avgrensninger og produkt

Prosjektgruppen skal arbeide med å følge opp og videreutvikle analyseverktøyene for samfunnsøkonomiske analyser. Dette omfatter blant annet:

- a) Prosjektgruppen skal sikre seg at en i arbeidet med plangrunnlaget benytter konsistente metoder for beregninger av virkninger slik at disse i størst mulig grad er sammenliknbare på tvers av etatene. Dette betyr blant annet at felles forutsetninger om sammenlikningsår, diskonteringsrenten, hvordan håndtere nytten av prosjekter som i større eller mindre grad ferdigstilles før 2014 etc. Dette er eksempler på

spørsmål som må besvares både for de etatsinterne arbeidene og for de tverretatlige analysene. Prosjektgruppen vil samarbeide med prosjektgruppen for transportanalyser rundt dette.

- b) Arbeidet knyttet til mernytte skal følges opp. Samfunns- og næringslivsforskning AS (SNF) gjennomførte vinteren 2009/2010 en prinsipiell vurdering av hvilke nytte- og kostnadsvirkninger som ikke fanges opp i etatenes nyttekostnadsanalyser. Prosjektgruppen skal vurdere resultater og anbefalinger fra dette arbeidet, bl.a. avkastningskrav (betydning av usikkerhet og behandling av restverdier), realprisendringer og ringvirkninger herunder effekter på sekundære markeder (imperfekt konkurranse), sysselsetting samt agglomerasjonseffekter. Metodegruppen vil komme med anbefaling innen 1. juli. Mernytte inngår også i Samferdselsdepartementets POT-program. Metodegruppen vil koordinere sitt arbeid med POT-programmet
- c) Verdsettingsundersøkelsen (med blant annet nye tids- og ulykkesverdier) ferdigstilles våren 2010. Hver etat har ansvar for at anbefalte enhetsverdier blir implementert i etatenes beregningsverktøy. Hver enkelt etat dekker kostnadene ved implementering. Metodegruppen skal innen 1. juli 2010 beskrive hvilke endringer som følger av verdsettingsstudien med utgangspunkt i faktiske beregninger. Etatene og Avinor får ikke implementert nye enhetsverdier i analyseverktøyene før høsten 2010.
- d) Prosjektgruppen arbeider med å utvikle et dataverktøy for samfunnsøkonomisk beregning av nytte av godstiltak. Dataverktøyet blir ferdigstilt første halvår 2010, og vil være en tilleggsmodul til etatenes eksisterende analyseverktøy. Sammen med utvikling og ferdigstillelse av ny nasjonal godstransportmodell kan transportetatene og Avinor med dette inkludere nyttevirkninger av tiltak på godstransport. Samfunnsøkonomiske analyser vil da kunne gi et mer helhetlig trafikkbilde av transportsektoren.

Drift- og vedlikeholdstiltak utgjør en betydelig del av transportetatenes budsjetter uten at de samfunnsøkonomiske virkningene av et endret drifts- og vedlikeholds nivå er vist i de foregående NTP'ene. Det er viktig å få belyst de samfunnsmessige konsekvensene av manglende drift og vedlikehold. Prosjektgruppen skal vurdere hvordan transportetatene og Avinor skal svare på oppdraget fra Samferdselsdepartementet om å utvikle metoder som i større grad muliggjør samfunnsøkonomisk prioritering av drift og vedlikehold, og større investeringer innen en gitt planramme. I første omgang tar metodegruppen sikte på å få utarbeidet et notat som vurderer arbeidsomfang for å komme frem til en metode for samfunnsøkonomiske analyser av drifts- og vedlikeholdstiltak. Dette arbeidet gjøres innen 1. juni. Arbeidet må sees i sammenheng med ev. POT-programmet der dette kanskje tas opp som tema.

Prosjektgruppen skal yte faglig støtte etter behov til øvrige NTP-prosjekter. Samfunnsøkonomiske prinsipper skal ligge til grunn for alle utredninger i NTP. Samfunnsøkonomiske prinsipper omfatter både prissatte virkninger og ikke-prissatte virkninger. Utredninger i første fase vil legge føringer for arbeidet i planfasen. Det er derfor viktig at øvrige prosjektgrupper anvender samfunnsøkonomiske prinsipper i sine utredninger.

Prosjektgruppen skal bistå programstyret i utarbeiding av ulike strategier i planfasen.

Prosjektgruppen skal i 2010 forberede utarbeiding av en samfunnsøkonomisk strategi. I arbeidet med strategier skal følgende metodeutvikling gjennomføres i 2010:

- a) Utvikling av metode for maksimering av nytte
Det er behov for en metode som sammenveier prissatte og ikke-prissatte virkninger slik at en får en effektivitetsindeks(lønnsomhetsmål) som kan brukes til å sammenlikne prosjekter. En slik sammenveining vil bedre ivareta ikke-prissatte virkninger i den samlede lønnsomhetsvurdering. Metoden skal også kunne brukes for sammenlikning av ulike strategier, samt rangering av tiltak, ut fra effektivitetshensyn.
- b) Metode/system for utarbeiding av strategier
Det er behov for å lage en metode som viser hvordan anbefalt strategi (og andre strategier) er utarbeidet; hvilke avveininger og argumenter er tatt hensyn til i utarbeiding av strategien. Målsettingen er at anbefalt strategi blir mer transparent og lettere etterprøvbare.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Prosjektleder: Øystein Linnestad, Kystverket.

Prosjektets øvrige deltagere:

- Frode Hammer, Jernbaneverket
- Nadeem Akhtar, Avinor
- Knut Fuglum, Avinor
- James Odeck, Statens vegvesen
- Anne Kjerkreit, Statens vegvesen

Metodegruppen trenger ekstern bistand til:

- 1) Videre arbeid med mernytte
- 2) Utvikle metode for maksimering av samfunnsøkonomisk nytte
- 3) Utvikle metode/system for utarbeiding av strategier
- 4) Utvikling av metode for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av drift og vedlikehold
- 5) Arbeid med lønnsomhetsstrategi

Ressursbehov knyttet til 2), 3) og 4) anslås til 0,5 mill kroner.

4. Samhandling med andre aktører

Å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk er en viktig del av utredningsfasen. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren. Kontakt med fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må fylkeskommunene, de største byene

og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med metodegruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som programstyret inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

Jfr. pkt 2 avgrensning og produkt har metodegruppen et ansvar for å sikre at NTP-arbeidet baseres på samfunnsøkonomiske prinsipper. Flere av analysene som nevnes i retningslinje 1 viser at bistand fra metodegruppen kan være nyttig for de andre gruppene som er etablert. Vi henviser igjen til at en i analysene av transportutvikling og konkurranseflater i korridorene skal vurdere potensialet og virkemidler for å oppnå overgang fra fly til tog, herunder om en slik overgang støtter oppom målene for transportpolitikken på en samfunnsøkonomisk effektiv måte. Det samme gjelder overføring av gods fra veg til sjø og bane, og det understrekes at en skal legge vekt på samfunnsøkonomiske hensyn når den langsiktige kapasiteten i Oslo-området vurderes. Videre er det og viktig å ha samfunnsøkonomi med i arbeidet med byanalyser når en skal vurdere en samlet satsing på kollektivtransport, gange- og sykkel i kombinasjon med restriktive tiltak på biltrafikken for å endre transportmiddelfordelingen i byområdene. Metodegruppen tar sikte på å ha innledende kontakt med de andre gruppene for å sikre at samfunnsøkonomiske hensyn tas i arbeidene som gjennomføres.

6. Budsjet og anskaffelser

Etaten/Selskapet som har lederansvaret for prosjektet er ansvarlig for å håndtere anskaffelser og har hovedansvar for budsjettoppfølging. Det vises til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

Det er synliggjort behov for 0,7 mill kr inklusive ”mernytte”prosjekt fra vinteren 2010. Budsjett er ikke endelig avklart.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av metodegruppens mål, mandat og arbeidsopplegg i juni. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Milepæl 1 26. mars – godkjent mandat

- 31. mars - frist for prosjektgruppene for å levere behov for eksterne ressurser og utredningsmidler

- 12. april – prosjektlederforum
- 1. mai - alle prosjektgruppene leverer forslag til prosjektplan

Milepæl 2 31. mai – godkjent prosjektplan

- Juni - teknisk gjennomgang
- 1. juni – problemnotat metodeutvikling for samfunnsøkonomisk prioritering av drift og vedlikehold og investeringer innen gitt planramme
- 14. juni – stormøte/prosjektlederforum
- 1. juli – beskrive endringer som følger av verdsettingsstudien

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

- 21. og 22. september – work-shop og stormøte
- 11. oktober – prosjektlederforum
- 29. oktober – prosjektlederforum
- 5. november – utkast til rapport fra metodegruppen
- 12. november – prosjektlederforum

Milepæl 4 19. november – prosjektrapport offentliggjøres

- 25. november – prosjektlederforum



Saksbeh.: Sidsel Kålås/Wenche Kirkeby
Telefon: 22073014
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 5 **Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - Klima og miljø Mandat**

1. Formål og oppdrag

Klima- og miljøgruppens ansvarsområde er relatert til vurderinger og utredninger knyttet til klimagassutslipp samt andre miljøtema (støy, lokal luftkvalitet, biologisk mangfold, kulturmiljø, vannkvalitet og landskap/estetikk).

Formålet med gruppens arbeid er å utarbeide det klima- og miljøfaglige grunnlaget som er nødvendig for å utarbeide forslag til NTP 2014-2023.

Konsekvenser av klimaendringer for infrastrukturen (klimatilpasset transportnett) behandles av en egen arbeidsgruppe. Det er også opprettet en egen arbeidsgruppe for utarbeiding av metodikk for klimaregnskap i forbindelse med bygging av infrastruktur. Disse gruppene utarbeider egne mandater og rapporterer direkte til programstyret.

Oppdrag:

1. *Kunnskapsbehov*

Det skal avklares tidlig i prosjektet hvorvidt det er hull i kunnskapsbasen som bør fylles i forkant av planfasen hvor tiltak skal prioriteres. Arbeidsomfanget antas å være begrenset da mye er gjort i forkant. Frist for å avklare behov: 1.6.2010. Frist for å gjennomføre eventuelle utredninger: 1.10.2010. Arbeidet skal skje i samråd med miljødirektoratene.

2. *Status og utfordringer*

Status og utfordringer innenfor de ulike miljøområdene skal omtales kort. Tidligere utredninger skal benyttes. Frist: 31.5.2010. Arbeidet skal skje i samråd med miljødirektoratene.

3. *Tiltak i perioden 2014-2023*

Prosjektet skal ta stilling til hva som antas å være viktigste oppgaver å løse i kommende NTP-periode. Det skal vurderes tiltak og virkemidler for å nå etappemålet, også slike som går ut over etatenes og Avinors myndighetsområde, for eksempel biodrivstoff, drivstoffavgifter og vegprising. Frist: 1.10.2010. Arbeidet skal skje i samråd med miljødirektoratene.

4. *Kartlegging/tallgrunnlag*

Prosjektet skal vurdere om etatene og Avinor har de nødvendige verktøyene og metodene til å beregne virkninger av NTP-forslaget innenfor alle miljøindikatorerne i målstrukturen. Frist: 1.6.2010. (Innspill til målstrukturprosjektet.)

Prosjektet skal ta initiativ til innsamling av data til miljøindikatorerne slik at datagrunnlagene blir sammenlignbare mellom etatene. Kartlegging og tallgrunnlag skal gjennomgå av hver etat/selskap for hver enkelt miljøindikator. Frist: 1.10.2010.

5. *Innspill til øvrige prosjekter*

Frister for delleveranser skal avklares mellom gruppene, og nedfelles i prosjektplanen med unntak av perspektivanalysen og metode.

- *Perspektivanalyse*

Klimautfordringene vil være en viktig ”drivkraft” i framtidsperspektivet. På bakgrunn av Klimakur 2020 skal det skisseres hvilke konsekvenser det beregnede utslippsreduksjonspotensialet fra transport vil måtte ha for transportomfang og transportmiddelfordeling. Resultater fra klima- og miljøgruppens delleveranser må innarbeides i perspektivanalysene samtidig som prosjektet også utarbeider en egen prosjektrapport. Oppgaven forutsetter bistand fra Oskar Kleven i transportmodellgruppen. Frist 1.6.2010.

- *Revisjon av målstruktur*

Klima- og miljøgruppen skal bidra til vurderingene av hvorvidt måleindikatorerne for miljø og klima bør revideres. Arbeidet skal skje i samråd med miljødirektoratene.

- *Transportanalyse*

Klima- og miljøgruppen skal bidra til arbeidet med transportmodeller, blant annet ved utforming av beregningsalternativer.

- *Metode for beregning av klimagassutslipp fra nye transportprosjekter*

Klima- og miljøgruppen skal bidra til arbeidet ved behov.

- *Metode*

Klima- og miljøprosjektet skal bidra til vurderinger av hvorvidt etatene og Avinor har det nødvendige beregningsverktøyene/metodene til å beregne virkninger av NTP-forslaget. Se oppgave 4 over. Frist: 1.6.2010.

Prosjektet skal bistå i utvikling av metoder for virkningsberegning av programområder og drift/vedlikehold.

- *Tverretatlige utredninger (knutepunkter for gods- og persontransport, byområder, regional utvikling)*

Klima- og miljøgruppen skal gi innspill til arbeidet ved behov.

- *Nordområdestrategi*

Klima- og miljøgruppen skal bidra med vurderinger av konsekvenser for klima og miljø dersom det er behov for det.

2. Avgrensninger og produkt

Det vil bli levert en rapport fra prosjektet med et oppsummerende kapittel som skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Det oppsummerende kapitlet skal i utgangspunktet ikke overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

I tillegg til sammendraget skal gruppen levere et bakgrunnsnotat hvor oppgave 1-4 i kapittel 1 "Formål og oppdrag" er omtalt. De øvrige oppgavene gis som innspill til andre arbeidsgrupper.

Fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres i arbeidet ved behov. Prosjektet skal involvere øvrige NTP-prosjekter underveis i arbeidet jfr. punkt 5.

Det er viktig å organisere arbeidet slik at dobbeltarbeid mellom denne utredningen, stamnettsutredningene (SVVs rutevise utredninger, Avinors sektorplan) og de øvrige NTP-prosjektene unngås.

Perspektivanalysene har behov for data fra klima og miljø. Frist for å levere innspillet om klima er satt til 1. mai.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret/sekretariatet skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Anslaget over ukeverk nedenfor er svært grovt. Ressursbehovet avhenger av omfanget av møter totalt i NTP-arbeidet, og forventet arbeidsinnsats inn i de øvrige arbeidsgruppene samt i forbindelse med samhandling med kommuner, fylkeskommuner etc.

- Sidsel Kålås fra Statens vegvesen er prosjektleder for klima- og miljøgruppen. Forventet ressursinnsats er om lag 6 ukeverk
- Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:
- Wenche Kirkeby, Statens vegvesen (sekretær) 10 ukeverk
- Julie Amlie, Jernbaneverket 6 ukeverk
- Rolf Jørn Fjærbu, Kystverket 8 ukeverk
- Olav Mosvold Larsen, Avinor 6 ukeverk

Behov for ekstern bistand må avklares med bl.a. transportmodellgruppen.

4. Samhandling med andre aktører

Å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfattning av trender og

utviklingstrekk er en viktig del av utredningsfasen. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdssektoren. Kontakt med fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med klima- og miljøgruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/ sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene grenser til andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som programstyret inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

6. Budsjett og anskaffelser

Budsjett: 500 000 kr.

- Transportmodellberegninger/ta ut spesifikke resultater
- Utredningsoppgaver (kunnskapsmangler)
- Bedre datagrunnlag

Budsjett er ikke endelig avklart.

Statens vegvesen som har lederansvaret for prosjektet er ansvarlig for å håndtere anskaffelser og har hovedansvar for budsjettoppfølging. Det vises til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av klima- og miljøprosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i juni. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

16. februar 2010 – Retningslinje 1 foreligger

- 17. februar – kick-off for NTP 2014-2023
 - 5. mars - frist for prosjektgruppene for å levere sitt forslag til mandat
 - 11. mars – prosjektlederforum
 - 17. mars - styringsgruppemøte (SG)

Milepæl 1 **26. mars – godkjent mandat**

- 31. mars - frist for prosjektgruppene for å levere behov for eksterne ressurser og utredningsmidler
 - 12. april – prosjektlederforum

- 27. eller 28.4. – møte med miljødirektoratene
- 1. mai - alle prosjektgruppene leverer forslag til prosjektplan.
 - 10. mai – møte i klima- og miljøprosjektet
- 7. mai - kontaktforum/styringsgruppemøte

Milepæl 2 31. mai – godkjent prosjektplan

- 1. juni – Klima- og miljøgruppen leverer:
 - avklaring om kunnskapsbehov (oppgave 1)
 - vurdering av verktøy og metoder til virkningsberegninger (oppgave 4)
 - vurdering av hvilke konsekvenser Klimakur 2020 kan få for transportomfang og transportmiddelfordeling.
- 3. juni – møte i klima- og miljøprosjektet
- Juni - teknisk gjennomgang
 - 14. juni – stormøte/prosjektlederforum

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

- 23. august – prosjektlederforum
- Uke 35/36 – styringsgruppemøte
- 10. september – utkast til rapport fra prosjektgruppene for perspektivanalyse og målstruktur
- 16. september – prosjektlederforum
- 21. og 22. september – work-shop og stormøte. Gjennomgang av perspektiver, følsomhet og mulige scenarioer/utviklingsbaner samt kvaliteter transportsystemet bør ha. Målstrukturens betydning/innflytelse for den langsiktige utviklingen.
 - 1. oktober – prosjektrapport fra perspektivanalyse og målstruktur presenteres for kontaktforum og styringsgruppen
 - 11. oktober – prosjektlederforum
 - 29. oktober – prosjektlederforum
 - 1. november - Del I av bestilling av strategisk studie for infrastrukturbehov i nord presenteres for kontaktforum og styringsgruppen.
- 1. oktober – Klima- og miljøgruppen leverer:
 - oversikt over aktuelle tiltak i perioden 2014-23 (oppgave 3)
 - gjennomgang av kartlegging og tallgrunnlag (oppgave 4)
- 5. november – utkast til rapport fra klima- og miljøgruppen
 - 12. november – prosjektlederforum

Milepæl 4 19. november – prosjektrapport offentliggjøres

- 25. november – prosjektlederforum

Milepæl 5 28. januar 2011 – Avslutning fase 1, Etatene og Avinor leverer rapport fra utredningsfasen til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet

3. Annen vesentlig informasjon

Klimakur 2020: hovedrapport, delrapporter og bakgrunnsdokumentasjon
 ”Status og utfordringer innenfor miljøområdet”, NTP 2010-19
 Transportscenarier 2030 (NTP-sekretariatet sept 2001)
 Perspektivmeldingen - St. meld nr. 9 (2008-2009)

Klimameldingen - St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk
Stortingsmelding 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
Befolkningsprognoser (SSB)
A Sustainable Future For Transport (EU-kommisjonen 2009)
Reviderte grunnprognoser for godstransport 2006 – 2040 (TØI)
Grunnprognoser for utvikling i innenlands persontransport i Norge 2001 – 2020 (TØI)
I forbindelse med St.meld. nr. 16 (2008-2009) ble grunnprognosene for person- og godstrafikk
oppdatert både for år 2020, 2030 og 2040.
ERTRAC – Road transport Scenario 2030 + ”Road to Implementation”



Saksbeh.: Gordana Petkovic
Telefon:
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 29.04.2010

Prosjekt 6 **Nasjonal transportplan 2014 - 2023 – Klimatilpassing** **Utkast til mandat**

1. Formål og oppdrag

Tverretattlig arbeid på klimatilpassing i transportsektoren bygger på 2007-rapporten "Virkninger av klimaendringer for transportsektoren". Rapporten var en underlagsrapport til NTP 2010-2019.

Det har siden pågått mye klimatilpassingsarbeid i transportetatene og Avinor. Noe er bevisst tilpassing til klimaendringer, annet er arbeid for bedre og mer systematisk håndtering av dagens klima.

Et offentlig utvalg jobber med en utredning av sårbarhet og klimatilpassingsbehov i Norge, NOU Klimatilpassing. Utvalget skal levere sin sluttrapport til MD november 2010. I løpet av sommeren må de viktigste tankene om nødvendige tiltak være klare.

I forbindelse med arbeidet med "NOU Klimatilpassing" er det i løpet av vinteren 2009/10 samlet en **oversikt over pågående arbeid i transportetatene og Avinor**, basert på innspill og møter. Prosjektet vil sammenligne status og vurdere behov for komplettering.

Det er behov for **FoU innenfor fagfeltet**, både for å få bedre klimaprojeksjoner og sikrere beskrivelser av effekten av endret klima. 2007-rapporten om klimatilpassing (grunnlagsrapport for dagens NTP) var basert på beskrivelse av klimaendringer fra met.no, v/ Haugen og Debernard: "Regionale klimascenarier for transportsektoren i Norge – en oppdatering". Juni 2009 kom det en ny rapport "Klima i Norge 2100" skrevet av klimasenteret (met.no, Bjerknes m.fl.) på bestilling av NOU Klimatilpassing. FoU-behov må vurderes i forhold til "Klima i Norge 2100". Aktuelle temaer er prognoser for utvikling i vindstyrke og retning, korttidsnedbør /nedbørsintensitet, havnivåstigning og endringer i

bølger. **Nye FoU-arbeid bør meldes** inn tidsnok til å inngå i NOU-rapporten, dvs. **innen 10. juni**. Prosjektgruppen vil ta stilling til behov og drøfte hvordan FoU-arbeidet kan organiseres /bestilles. Prosjektet vil diskutere behov for en **koordinert klimatilpassingsstrategi**.

I Retningslinje 1 er følgende oppdrag gitt: ”Departementene ber også om at det redegjøres for hvilke konsekvenser klimaendringene kan få for eksisterende og ny infrastruktur, samt aktuelle tilpasningstiltak og kostnader for samferdselssektoren.” Dette oppdraget skal besvares av prosjektgruppen.

2. Avgrensninger og produkt

Prosjektet leverer endelig rapport innen 19. november 2010. Det er viktig at prosjektet vurderer hva som bør være de viktigste tema innenfor klimatilpassing i NTP 2014-2023. Rapporten skal også besvare oppdrag gitt i Retningslinje 1. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret/sekretariatet skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Jan Otto Larsen fra Statens vegvesen er prosjektleder for klimatilpassing. Forventet ressursinnsats er om lag ... årsverk.

Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:

Pål Rosland fra Statens vegvesen vil være sekretær for prosjektet med ... årsverk

Gordana Petkovic, Statens vegvesen med ... årsverk

Trond Børsting, Jernbaneverket med ... årsverk

Fridtjof Wangsvik, Kystverket med ... årsverk

Olav Mosvold Larsen, Avinor med ... årsverk

4. Samhandling med andre aktører

Å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk er en viktig del av utredningsfasen. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren. Kontakt med fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen skal involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med klimatilpassingsgruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlige

prosjektledermøter som programstyret inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

6. Budsjett og anskaffelser

Det er foreløpig vurdert at det ikke er behov for ekstern bistand. Hver deltakende etat finansierer egen deltakelse og eventuelle reiseutgifter.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av klimatilpassingsprosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i august. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Det vil bli laget en egen prosjektplan med fremdrift og mer detaljert plan for gjennomføring av de ulike fasene. Det tas sikte på å ha et utkast/skisse til sluttprodukt til den tekniske gjennomgangen i august.

16. februar 2010 – Retningslinje 1 foreligger

- 1. mai – Perspektivanalysen leverer grunnlagsdata.
- Møte i løpet av mai 2010 der man diskuterer behov og ønsker:
 - oppsummering av status på klimatilpassing ut fra bildet som tegner seg for NOU
 - kunnskapshull og behov for mer FoU - hva meldes inn til NOU?
 - drøfting av interesse og muligheter for koordinert satsing på FoU arbeid og strategi
- 1. juni - Klima og miljø leverer hvilke konsekvenser Klimakur kan få for transportomfang og transportmiddelfordeling. Byområdene leverer delrapport om KVUer.

Milepæl 1 2. juni – godkjent mandat

- 14. juni – stormøte/prosjektlederforum
- 17. juni – prosjektgruppa leverer forslag til prosjektplan.

Milepæl 2 25. juni – godkjent prosjektplan

- August - teknisk gjennomgang
 - 23. august – prosjektlederforum
 - Uke 35/36 – styringsgruppemøte

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

- 10. september – utkast til rapport fra prosjektgruppene for perspektivanalyse og målstruktur
- 16. september – prosjektlederforum
- 21. og 22. september – work-shop og stormøte. Gjennomgang av perspektiver, følsomhet og mulige scenarioer/utviklingsbaner samt kvaliteter transportsystemet bør ha. Målstrukturens betydning/innflytelse for den langsiktige utviklingen.

- Møte sept/okt 2010 – videre arbeid og mer konkret om bestilling av FoU-arbeid og evt. om klimatilpassingsstrategi.
 - 1. oktober – prosjektrapport fra perspektivanalyse og målstruktur presenteres for kontaktforum og styringsgruppen
 - 11. oktober – prosjektlederforum
 - 29. oktober – prosjektlederforum
 - 1. november - Del I av bestilling av strategisk studie for infrastrukturbehov i nord presenteres for kontaktforum og styringsgruppen.
- 5. november – utkast til rapport fra klimatilpassing bl.a. med belysning av hvilke konsekvenser klimaendringene kan få for eksisterende og ny infrastruktur, inkl. aktuelle tilpasningstiltak og kostnader for transportsektoren. Klima og miljø, klimagassutslipp, personknutepunkt, godsknutepunkt, byområdene, regional utvikling, kapasitetsutfordringer i Osloområdet, transportanalyse og metode leverer utkast til rapporter.
 - 12. november – prosjektlederforum
- 19. november – prosjektrapporter presenteres for kontaktforum og styringsgruppen

Milepæl 4 **19. november** – **rapport** offentliggjøres

- 25. november – prosjektlederforum

Milepæl 5 **28. januar 2011** – **Avslutning fase 1**, Etatene og Avinor leverer rapport fra utredningsfasen til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet



Saksbeh.: Håvard Kjerkol
Telefon:
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 07.04.2010

Prosjekt 7

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - Metode for beregning av klimagassutslipp fra nye transportprosjekter

Mandat

1. Formål og oppdrag

Gjennom klimaforliket har Stortinget bedt om at det utarbeides klimagassbudsjett for alle større samferdselsprosjekt. I NTP 2010-2019 er det oppgitt noen utslippsberegninger for utslipp og pekt på at det arbeides med å utvikle bedre metodeverktøy. (Jf sitater i avsnitt 9)

Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor er enige om å etablere en samarbeidsgruppe for å utvikle en felles metode for beregning av klimagassbudsjett ved bygging, drift og vedlikehold av ny transportinfrastruktur. Etatene skal gi hverandre innsyn i arbeide den enkelte etat utfører innenfor dette området. Dette skal sikre at metoden resulterer i sammenlignbare data mellom prosjekter og transportformer.

I neste NTP 2014- 2023 skal det redegjøres for endring i klimagassutslipp som følge av store investeringsprosjekter innen samferdsel. I forbindelse med statsbudsjettet er det også behov for årlige rapporteringer. Det skal også vurderes hvordan etatene og Avinor skal etablere klimagassbudsjett for prosjektene i inneværende NTP.

Gruppen skal i tillegg vurdere følgende problemstillinger.

- Kan klimagassutslipp for prosjekter som er aktuelle for bygging i inneværende planperiode beregnes?
- Skal metoden også gi grunnlag for å beregne bidrag til nasjonale utslipp?
- Hvordan skal prosjektgruppens arbeid koordineres med Miljøverndepartementets arbeid med ny klimamelding, forventet ferdigstilt våren 2011.

Krav til metode

Metoden arbeidsgruppen utarbeider skal være lik så langt det er nødvendig slik at resultatene av beregningene skal være sammenlignbare mellom transportformer og prosjekter. Utvikling av metodikk for klima- og miljøanalyser må skje i samråd med miljødirektoratene.

Metoden skal omfatte både byggefasen og driftsfasen til et prosjekt og videreføres i etatsvise beregningsverktøy/beregningsmoduler.

Beregningsresultatene skal kunne brukes for å finne endring i globale (totale) klimagassutslipp som følge av ny infrastruktur.

Som grunnlagsmateriale for beregningene skal etatene bruke samme klimadatabase

2. Avgrensninger og produkt

- a) Det vil bli utarbeidet en felles metode, ikke verktøy
- b) Det vil ikke bli utarbeidet metodikk for beregning av overføring av trafikk mellom transportformer
- c) Eksisterende infrastruktur omfattes ikke

Prosjektgruppa for beregning av klimagassutslipp skal gjennom arbeidet med metodeutviklingen og deretter verktøyutvikling sørge for at arbeidet blir koordinert, og at dette, så langt det er mulig, bygger på samme forutsetninger og beregningsprinsipper. Gruppa skal levere en rapport med beskrivelse av forutsetninger og beregningsprinsipper felles for etatene og med påpeking av eventuelle etatsspesifikke tilpasninger i metoder og verktøy. Rapporten vil ha et oppsummerende kapittel som i utgangspunktet ikke vil overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret/sekretariatet skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Håvard Kjerkol fra Jernbaneverket er prosjektleder for klimagassbudsjettgruppen.

Forventet ressursinnsats er om lag 6 uker

Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:

- Kjell Ottar Sandvik, Statens vegvesen 4 ukeverk
- Liv Kristine Hammer, Jernbaneverket 4 ukeverk
- Rolf Jørn Fjærbu, Kystverket 4 ukeverk
- Olav Mosvold Larsen, Avinor 4 ukeverk

Behov for ekstern bistand:

En prosjektsekretær leies inn for å bistå med nødvendig samordning. Det er anslått en kostnad med en økonomisk ramme på inntil kr 200.000 til prosjektsekretær.

4. Samhandling med andre aktører

Å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk er en viktig del av utredningsfasen. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren. Kontakt med miljødirektoratene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må miljødirektoratene og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med klimagassbudsjettgruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/ sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som programstyret inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

6. Budsjett og anskaffelser

Jernbaneverket som har ledelsen for prosjektet, er ansvarlig for å håndtere anskaffelser og har hovedansvar for budsjettoppfølging. Det vises til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av prosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i juni. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

16. februar 2010 – Retningslinje 1 foreligger

- 17. februar – kick-off for NTP 2014-2023
 - 5. mars - frist for prosjektgruppene for å levere sitt forslag til mandat
 - 11. mars – prosjektlederforum
 - 17. mars - styringsgruppemøte (SG)

Milepæl 1 26. mars – godkjent mandat

- 31. mars - frist for prosjektgruppene for å levere behov for eksterne ressurser og utredningsmidler
 - 12. april – prosjektlederforum
- 1. mai - alle prosjektgruppene leverer forslag til prosjektplan.
 - 7. mai - kontaktforum/styringsgruppemøte

Milepæl 2 31. mai – godkjent prosjektplan

- Juni - teknisk gjennomgang
 - 14. juni – stormøte/prosjektlederforum

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

- 23. august – prosjektlederforum
- Uke 35/36 – styringsgruppemøte
- 10. september – utkast til rapport fra prosjektgruppene for perspektivanalyse og målstruktur
- 16. september – prosjektlederforum
- 21. og 22. september – work-shop og stormøte. Gjennomgang av perspektiver, følsomhet og mulige scenarioer/utviklingsbaner samt kvaliteter transportsystemet bør ha. Målstrukturens betydning/innflytelse for den langsiktige utviklingen.
 - 1. oktober – prosjektrapport fra perspektivanalyse og målstruktur presenteres for kontaktforum og styringsgruppen
 - 11. oktober – prosjektlederforum
 - 29. oktober – prosjektlederforum
 - 1. november - Del I av bestilling av strategisk studie for infrastrukturbehov i nord presenteres for kontaktforum og styringsgruppen.
- 5. november – utkast til rapport fra klima og miljø, klimagassutslipp, klimatilpasning, personknutepunkt, godsknutepunkt, byområdene, regional utvikling, kapasitetsutfordringer i Osloområdet, transportanalyse og metode
 - 12. november – prosjektlederforum
- 19. november – øvrige prosjektrapporter presenteres for kontaktforum og styringsgruppen

Milepæl 4 19. november – prosjektrapport offentliggjøres

- 25. november – prosjektlederforum

Milepæl 5 28. januar 2011 – Avslutning fase 1, Etatene og Avinor leverer rapport fra utredningsfasen til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet

9. Annen vesentlig informasjon

Innst. S. nr. 145 – 2007-2008 , Norsk klimapolitikk, 14.2.2008 (s 191)

Fl e r t a l l e t er enig om at Regjeringen skal sette i gang arbeid for å utvikle gode verktøy som vurderer klimaeffekter av ulike tiltak. I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan 2010-2019 skal det så langt det er mulig foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til alle større prosjekter som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene.

St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 (kap 12.1.1)

I klimaforliket ble det enighet om at det i Nasjonal transportplan så langt det er mulig, skal foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til alle større prosjekt, som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene. Endringer i utslipp som følge av større vegprosjekter er presentert i kapittel 10. Statens vegvesen har dessuten, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, satt i gang et arbeid for å utvikle et bedre metodeverktøy for å beregne de samlede effektene på klimagassutslipp som kan forventes ved etablering av ny infrastruktur og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Beregningsmodellene skal inkludere utslipp fra vegbygging, og eventuelt også fra vedlikehold og drift av vegene. Tilsvarende verktøy skal utvikles for jernbane- og

luffartssektoren, og for transportsektorene samlet.

Regjeringen er opptatt at man i utviklingen av metodeverktøy for sektoren legger vekt på å i større grad fange opp effektene av langsiktige strukturelle endringer. Også politisk legger regjeringen vekt på å prioritere hensynet til å få til en gradvis omlegging av transportsystemet i mer miljø- og klimavennlig retning, selv om dette på kort sikt og med dagens karbonpriser ikke er "lønnsomt". Beregningene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet må ta hensyn til at forventet pris på klimagassutslipp ("karbonprisen") vil øke over tid, og at en økt karbonpris også vil føre til økte energipriser. Slike prisøkninger vil isolert sett øke den relative lønnsomheten av energieffektive samferdselsinvesteringer, f.eks. i form av jernbaneinvesteringer i sentrale strøk. Regjeringen har nedsatt et ekspertutvalg som arbeider med en NOU om klima- og bærekraftshensyn i offentlige beslutninger der blant annet disse hensynene vil bli belyst. Det tas sikte på at utvalgets rapport legges fram i juni.



Saksbeh.: Thor Vartdal / Kystverket
Telefon: 90 73 23 01
Vår ref.:
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 8

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 – Effektive knutepunkter for godstransport Mandat

1. Formål og oppdrag

Departementene ber om en redegjørelse for de viktigste flaskehalsene og utfordringene som eventuelt hindrer en effektiv utvikling av knutepunktene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø, med særskilt fokus på mangelfull veg- og banetilknytning og mangelfull tilknytning mellom havn og omlastningsterminaler. Det skal gjøres en samlet vurdering av knutepunktene i Oslofjorden. Det skal vurderes om det er andre havner og terminaler som er sentrale i det nasjonale transportnettet, og hvorvidt disse har spesielle utfordringer som intermodale knutepunkter. KVUer skal legges til grunn der det er aktuelt.

2. Avgrensninger og produkt

Med ”godsknutepunkt” forstår prosjektgruppen et punkt eller en node som binder sammen transportårer som veier, jernbanelinjer og farleder til sjøs. En slik redegjørelse som her er bestilt forstås som en beskrivelse av forutsetninger for at knutepunkt er effektive, samt den infrastruktur som er nødvendig inn til/ut fra, så vel som mellom knutepunkt.

Vi forstår dessuten at redegjørelsen for godsknutepunkt kun omfatter knutepunkt og terminaler som håndterer enhetslaster (stykkgods/trailer og containerlast).

Utover den redegjørelse som er bestilt for de fem nevnte byområdene, samt en helhetlig vurdering av godsknutepunkt i Oslofjorden vil godsknutepunkt i enkelte andre byer og regioner bli vurdert, bl.a Trondheim, Mo i Rana, Bodø, Narvik, samt Mørebyene/Åndalsnes. Oslofjorden forstås som Moss, Borg (Sarpsborg/Fredrikstad), Oslo, Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand.

Det legges ikke opp til en bred gjennomgang av mulige godsknutepunktlokaliteter i Norge. Prosjektgruppa forutsetter at man i mandatet blir enige om utvalget (jf forrige avsnitt), og anser det som umulig innenfor tidsrammen å åpne for ytterligere ekstern diskusjon om valgene som gjøres på dette punkt.

Som en del av prosjektet vil vi redegjøre for Gøteborg havns rolle i det norske transportsystemet for enhetslast. Det vil også bli redegjort for utviklingstrekk i globale godsstrømmer som har relevans for Norge, så vel som aktuelle utviklingstrekk innen logistikk.

Prosjektgruppa ser for seg at hovedleveransen er en redegjørelse for de utfordringer og flaskehalsen som er karakteristiske for de knutepunktene som er nevnt. Konsekvenser av mangelfull veg- og banetilknytning til terminaler vil bli vektlagt, samt mangelfull tilknytning mellom havn og omlastingsterminaler. Det antas at flaskehalsen vil være av fysisk og teknisk, så vel som organisatorisk, juridisk og økonomisk art. Som en del av arbeidet vil prosjektgruppa også ta hensyn til utfordringer som brukerne av terminalene vil peke på.

Tiltak som vil bli foreslått for å avhjelpe tilstanden vil ha som hovedhensikt å støtte overordnede mål i NTP-arbeidet, i første rekke målet om overføring av gods fra vei til bane og sjø. Utover dette vil tiltakene vil ikke bli gjenstand for prioritering av prosjektgruppa.

Fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen vil imidlertid bli involvert i arbeidet og prosjektet skal involvere øvrige NTP-prosjekter underveis i arbeidet jfr. punkt 4, 5 og 8. Representanter for de største brukerne vil bli konsulert. Studiebesøk hos noen av de største havnene og godsterminalene kan bli aktuelt.

Det vil bli levert en rapport fra godsknutepunktgruppa, med et oppsummerende kapittel som skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Det oppsummerende kapitlet skal i utgangspunktet ikke overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner.

3. Organisering og ressurser

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret / NTP-sekretariatet vil bli involvert i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Thor Vartdal fra Kystverket er prosjektleder for effektive knutepunkter for godstransport. Forventet ressursinnsats er om lag 30%

Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:
Sabine Nicolaysen, Kystverket 30% (sekretær for prosjektgruppen)
Pia Audhild Eide, Jernbaneverket 25%
Toril Presttun, Statens vegvesen 25%

Gruppen vil i tillegg trekke inn kunnskap, erfaringer og andre ressurser fra etatene etter behov.

4. Samhandling med andre aktører

Å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk er en viktig del av utredningsfasen. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren.

Kontakt med fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med godsknutepunktgruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene. I tillegg vil det være behov for å møte representanter for store brukergrupper, slik som havner og terminaloperatører (f.eks Norsk Havneforening og CargoNet) og noen store samlastere.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det er behov for tett samhandling med andre tverretatlige prosjekter så vel som programstyret / NTP-sekretariatet. Prosjektgruppa vil i første rekke samarbeide med byutredningsgruppa, prosjektgruppa for regional utvikling, og i noen grad også Nordområdeutredningen. Arbeidet i stamnettsutredningene (SVVs og JBVs strekningsvise utredninger, Avinors sektorplan) vil også bli viet oppmerksomhet. Videre vil prosjektgruppa samarbeide tett med transportanalyse-gruppen i forhold til datagrunnlag og modellkjøringer.

Det forutsettes at det leveres grunnlagsdata fra perspektivanalysen, samt oversikt over KVUer fra aktuelle byområder innen 1. juni. Videre forutsettes det tett samarbeid med etatene for å fremskaffe faktagrunnlag og tilstandsvurdering over vei- og banetilknytning samt innseiling til de nevnte knutepunktene.

Arbeidet med godsknutepunkt vil m.a.o. bli organisert slik at dobbeltarbeid mellom denne utredningen og andre unngås. Dette vil kreve tett oppfølging fra NTP-sekretariatet, og klare føringer for hvordan de forskjellige prosjektene samarbeider og informerer hverandre.

Prosjektgruppa vil delta på de 2 annonserte stormøtene i regi av sekretariatet, hvor alle deltagere møter hverandre, og vil ellers holde tett kontakt med prosjektledere for andre prosjekter, samt delta på prosjektledermøter som sekretariatet inviterer til.

6. Budsjett og anskaffelser

Kystverket har lederansvaret for prosjektet, og er ansvarlig for å håndtere eventuelle anskaffelser og har hovedansvar for budsjettoppfølging. Det vises til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

Prosjektgruppa for godsknutepunkt vurderer at det er behov for ekstern bistand i form av sekretærbistand i forbindelse med studiebesøk og møter med representanter for eksterne interessenter. Slik bistand vil bli gjenstand for offentlig innkjøp, og vil kunne beløpe seg til opp mot kr 200.000.

Det er dessuten behov for modellkjøringer og databearbeiding i forhold til å underbygge effekten av gode intermodale godsknutepunkt. Kostnaden er usikker her, men prosjektgruppen ber om at det avsettes kr 200.000. Prosjektgruppen forutsetter imidlertid at anskaffelser koordineres med andre NTP-prosjekt, f.eks i form av rammeavtaler eller sentralt koordinerte kontrakter med aktuelle leverandører.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av godsknutepunktsprosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i august. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Milepæl 0 16. februar 2010 – Retningslinje 1 foreligger

- 17. februar – kick-off for NTP 2014-2023
- 22. februar – første prosjektgruppemøte (video)
- 3. mars – andre prosjektgruppemøte
- 5. mars – frist for å levere forslag til mandat
- 11. mars – prosjektlederforum
- 25. mars – tredje prosjektgruppemøte

Milepæl 1 26. mars – godkjent mandat

- 31. mars - frist for å levere behov for eksterne ressurser og utredningsmidler
- 12. april – prosjektlederforum
- 13. april (tent.) – prosjektgruppemøte + møte med TØI/Sitma + møte med transportanalysegruppa for å avklare modellkjøringer
- 1. mai – frist for å levere forslag til prosjektplan.
- 7. mai – prosjektgruppemøte (styringsgruppa møter fylkesrådmannskollegiet)
- 15. mai – kunnskapsrapport fra Sitma/TØI

Milepæl 2 31. mai – godkjent prosjektplan

- 1. juni – Byutredningsgruppa leverer oversikt over by-KVU'er
- 2. juni – prosjektgruppemøte + møte med CargoNet
- I løpet av juni – møter med samlastere / speditører / havner
- I løpet av juni – etatene leverer faktagrunnlag (tilstandsvurdering) over vei og banestubber inn til knutepunkt (havner/terminaler) i forb med oppdatering av rutevise- / strekningsvise- / stamnett-utredninger
- 14. juni – stormøte/ prosjektlederforum + kontakt med andre grupper (by/perspektiv)
- I løpet av juli – transportmodellkjøringer leveres (må avklares)
- I løpet av august – møter med fylkeskommuner (i samarbeid med programstyret)
- August - teknisk gjennomgang
- 23. august – prosjektlederforum

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

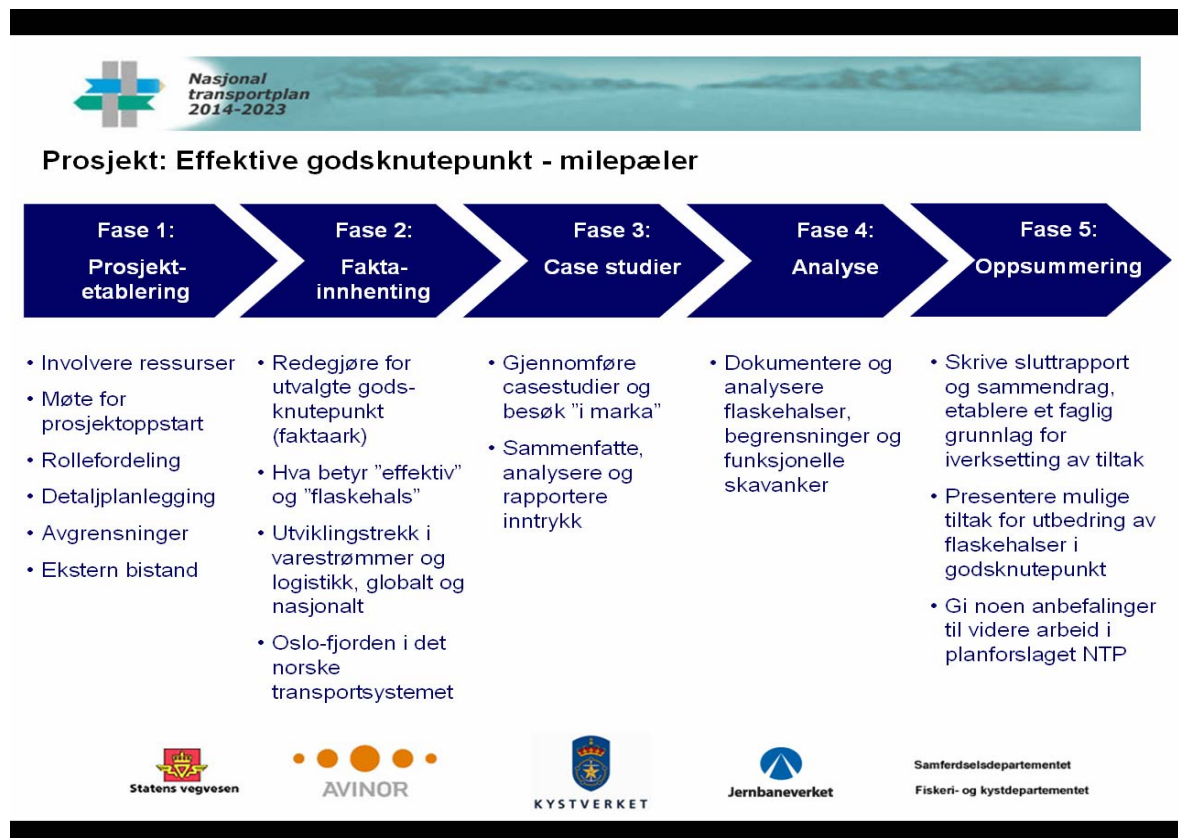
- 16. september – prosjektlederforum
- 21. og 22. september – work-shop og stormøte. Gjennomgang av perspektiver, følsomhet og mulige scenarioer/utviklingsbaner samt kvaliteter transportsystemet bør ha. Målstrukturens betydning/innflytelse for den langsiktige utviklingen.
- 11. oktober – prosjektlederforum
- 29. oktober – prosjektlederforum
- 5. november – utkast til rapport leveres programstyret
- 12. november – prosjektlederforum
- 19. november – prosjektrapport presenteres for kontaktforum og styringsgruppen

Milepæl 4 19. november – prosjektrapport offentliggjøres

- 25. november – prosjektlederforum

Milepæl 5 28. januar 2011 – Avslutning fase 1, Etatene og Avinor leverer rapport fra utredningsfasen til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet

Fremdriftsplan – oversikt





Saksbeh.: Åsa Nes
Telefon: 22073014
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 9

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 – Effektive knutepunkter for persontransport Mandat

1. Formål og oppdrag

Fra R1:

”Departementene ønsker å utvikle effektive og tilgjengelige knutepunkter i et nasjonalt og internasjonalt transportnett for persontransport. På denne bakgrunn bes det om at transportetatene og Avinor redegjør for knutepunktene rolle i et effektivt kollektivtransportsystem, prinsipper for å identifisere strategiske knutepunkter for bedre samordning og hvordan overgang mellom ulike transportformer kan bli så effektive og universelt utformede som mulig. Bedre fysisk tilrettelegging for overgang mellom transportformene og modernisering av knutepunksarealer kan vurderes i denne sammenheng.”

Ut fra departementets bestilling er følgende mandat konkretisert:

Arbeidsgruppen skal:

- Gi en beskrivelse av rolle og betydning av funksjonelle knutepunkter for et styrket kollektivtransportsystem, som sikrer et konkurransedyktig tilbud som alternativ til bruk av bil. I dette inngår også en foreløpig enkel vurdering av status i dag (kfr *i-vi* nedenfor) og antatt fokus i pågående/nytt planarbeid lokalt og på regionalt/fylkesnivå
- Gi en beskrivelse av hierarki i knutepunkter (uten å stedfeste)
- Gi en beskrivelse av kriterier og prinsipper for viktige knutepunkter, herunder;
 - i. universell utforming og kvalitet i design/estetisk uttrykk
 - ii. tilgjengelighet og fremkommelighet til/ i knutepunktet for de ulike transportformene og optimale tilbringersystemene
 - iii. innfartsparkering for bil og sykkel
 - iv. IKT / Sanntidsinformasjonssystemer (SIS)

- v. behov for/ønske om ikke-transportrelaterte funksjoner i knutepunktet
- vi. arealbruk i nærområder til knutepunktet
- Avdekke eventuelle mangler i kunnskapsbasen, datagrunnlag og/eller verktøy
- Avdekke organisatoriske hindringer for god knutepunktsutvikling, herunder ansvarsdeling for planlegging, tilrettelegging, finansiering og drift mellom infrastruktureiere, transportører (blant annet ekspressbuss), kommune/fylkeskommunale og private aktører. Dette gjelder sannsynligvis alle områder i-
vi ovenfor. Om mulig foreslå avklaring av roller og ansvar hvor det er uklarheter innenfor de ulike områdene.
- Gi en anbefaling om behov for videre innsats fra statlige etater og fylkeskommuner samt formulere et forslag til mål for knutepunktsutvikling for perioden 2014-2023

Arbeidsgruppa er kjent med at bygruppa vil be om at det gjennomføres transportanalyser for byene. Knutepunktsgruppa ber om å få delta i vurderinger om eventuelle analyser av betydning for gruppas arbeid.

2. Avgrensninger og produkt

Arbeidet avgrenses til å fokusere på problemstillinger knyttet til de viktigste internasjonale/nasjonale og regionale knutepunktene (også båt/ferje). Dette kan også omfatte knutepunkter hvor kun en type transportmiddel brukes for eksempel buss/buss. En særskilt problemstilling er ekspressbussens rolle og plass i transportsystemet, og hva dette vil bety for eventuelle investeringer i knutepunkter. I hvilken grad skal det legges til rette for egne knutepunkter for ekspressbuss, samtidig med investeringer i knutepunkter til parallell jernbanestrekning? Arbeidsgruppen foreslår at dette forholdet drøftes i et knutepunktsperspektiv.

Gruppen vil jobbe på det prinsipielle nivå, og har ikke ambisjon om å geografisk navngi aktuelle knutepunkter. Målsetningen er å lage et grunnlag for det videre arbeid i planfasen, hvor det skal jobbes mer konkret med de aktuelle knutepunktene det skal satses på.

Knutepunktsutvikling har vært tema i mange nasjonale utredninger, håndbøker og i planer både på lokalt og regionalt nivå. Gruppens arbeid vil i stor grad basere seg på eksisterende kunnskap og målsetningen for arbeidet blir å peke på behov for avklaring av aktuelle prinsipielle problemstillinger, samt komme med anbefalinger knyttet til satsning på konkret planarbeid og prioriteringer i planperioden.

Gruppens arbeid har grenseflater til flere andre utredninger. De mest aktuelle hvor det kan være behov for koordinering er:

- Stamnettutredningene (SVVs rutevise utredninger, Avinors sektorplan)
- Byområdene
- Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området
- Regional utvikling

I tillegg nevnes Jernbaneverkets pågående utredning om framtidig stasjonsstruktur i Norge som ventes å foreligge januar 2011.

Det vil bli levert en rapport fra prosjektet med et oppsummerende kapittel som skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Det oppsummerende kapitlet skal i utgangspunktet ikke overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

Fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres i arbeidet og prosjektet skal involvere øvrige NTP-prosjekter under veis i arbeidet jfr. punkt 4, 5 og 8.

Det er foreslått frister for å levere grunnlagsdata fra perspektivanalysen 1. mai og antatt transportbehov og transportmiddelfordeling fra klima og miljø og oppsummering av KVUer fra byområdene den 1. juni.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret/sekretariatet skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Åsa Kihlander Nes fra Jernbaneverket er prosjektleder for effektive knutepunkter for persontransport. Forventet ressursinnsats er om lag 0,2 årsverk.

Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:

Heidi Meyer Midtun, Jernbaneverket 0,1 årsverk

Per Frøyland, Statens vegvesen 0,2 årsverk

Roy Ødegård, Avinor 0,1 årsverk

Cc Kystverket - 0,1 årsverk (det foreslås at også Kystverket deltar da knutepunkt knyttet til båttransport noen steder er høyst aktuell)

4. Samhandling med andre aktører

Å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk er en viktig del av utredningsfasen. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren. Kontakt med fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med personknutepunktgruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene.

I tillegg til de planlagte møtene omtalt ovenfor kan det være nødvendig med separate møter med parter som i dag står midt i plan-/ bygge- eller driftsfase av et knutepunkt. Vi antar det er nødvendig med konkrete erfaringer som grunnlag for bl a å avdekke behov for organisatoriske avklaringer.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som programstyret inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

6. Budsjett og anskaffelser

Det er foreløpig vurdert at det ikke er behov for ekstern bistand. Hver deltakende etat finansierer egen deltakelse og eventuelle reiseutgifter.

Prosjektgruppa ser det som aktuelt å arrangere en studietur for å se på intermodale knutepunkt for persontrafikk i et land som kan sammenliknes med Norge.

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av personknutepunktprosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i august. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Det vil bli laget en egen prosjektplan med fremdrift og mer detaljert plan for gjennomføring av de ulike fasene. Det tas sikte på å ha et utkast/skisse til sluttprodukt til den tekniske gjennomgangen i august.

16. februar 2010 – Retningslinje 1 foreligger

- 17. februar – kick-off for NTP 2014-2023
 - 5. mars - frist for prosjektgruppene for å levere sitt forslag til mandat
 - 11. mars – prosjektlederforum
 - 17. mars - styringsgruppemøte (SG)

Milepæl 1 26. mars – godkjent mandat

- 31. mars - frist for prosjektgruppene for å levere behov for eksterne ressurser og utredningsmidler
 - 12. april – prosjektlederforum
- 1. mai - alle prosjektgruppene leverer forslag til prosjektplan. Perspektivanalysen leverer grunnlagsdata.
 - 7. mai - kontaktforum/styringsgruppemøte

Milepæl 2 31. mai – godkjent prosjektplan

- 1. juni - Klima og miljø leverer hvilke konsekvenser Klimakur kan få for transportomfang og transportmiddelfordeling. Byområdene leverer delrapport om KVUer.
 - 14. juni – stormøte/prosjektlederforum
- August - teknisk gjennomgang
 - 13. august - klima og miljø leverer hvilke konsekvenser klimaendringene kan få for eksisterende og ny infrastruktur, inkl. aktuelle tilpasningstiltak og kostnader for transportsektoren
 - 23. august – prosjektlederforum
 - Uke 35/36 – styringsgruppemøte

Milepæl 3 Evt. korrigeringer i prosjektplan etter teknisk gjennomgang

- 10. september – utkast til rapport fra prosjektgruppene for perspektivanalyse og målstruktur
- 16. september – prosjektlederforum
- 21. og 22. september – work-shop og stormøte. Gjennomgang av perspektiver, følsomhet og mulige scenarioer/utviklingsbaner samt kvaliteter transportsystemet bør ha. Målstrukturens betydning/innflytelse for den langsiktige utviklingen.
 - 1. oktober – prosjektrapport fra perspektivanalyse og målstruktur presenteres for kontaktforum og styringsgruppen
 - 11. oktober – prosjektlederforum
 - 29. oktober – prosjektlederforum
 - 1. november - Del I av bestilling av strategisk studie for infrastrukturbehov i nord presenteres for kontaktforum og styringsgruppen.
- 5. november – utkast til rapport fra klima og miljø, klimagassutslipp, personknutepunkt, godsknutepunkt, byområdene, regional utvikling, kapasitetsutfordringer i Osloområdet, transportanalyse og metode
 - 12. november – prosjektlederforum
- 19. november – øvrige projektrapporter presenteres for kontaktforum og styringsgruppen

Milepæl 4 **19. november** – **prosjektrapport** offentliggjøres

- 25. november – prosjektlederforum

Milepæl 5 **28. januar 2011** – **Avslutning fase 1**, Etatene og Avinor leverer rapport fra utredningsfasen til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet



Saksbeh.: Gyda Grendstad
Telefon:
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 10 **Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - Byområdene Mandat**

1. Formål og oppdrag

Prosjektet skal være grunnlag for arbeidet i planfasen og Samferdselsdepartementets arbeid med Retningslinje 2. Prosjektet skal oppsummere relevante KVVU-er for økt kunnskap om effektiv virkemiddelbruk i byene. Samspill mellom arealbruk, transportomfang og transportpolitiske virkemidler drøftes. Perspektivet er ca 20- 30 år fram i tid. Mange KVVUer ser kun 20 år fram i tid.

Arbeidet deles i to faser:

Fase 1:

1. Oppsummering av gjennomførte by KVVU-er.

Alle KVVU-er i byområder betraktes i utgangspunktet som relevante inklusive KVVU-er for godsterminaler. Alle KVVU-er som er klar for oversending til Samferdselsdepartementet innen rimelig tid i forhold til de frister som er satt for rapportering fra gruppa, skal gjennomgå. KVVU-er i by som i realiteten er en streknings-KVVU, vil bli mer summarisk behandlet (se vedlegg som viser hvilke som i ht framdriften pr dag kan studeres).

Informasjon om framdriftsplaner og status for den enkelte KVVU innhentes fra transportetatene og i kontakt med byområdene hvis nødvendig.

Prosjektet skal vurdere om tiltakene/virkemidlene som vurderes i KVVU-ene er tilstrekkelig til å løse de trafikale, miljømessige og sikkerhetsmessige utfordringene. Denne vurderingen skal gjøres i forhold til de gjeldende mål for transportpolitikken slik de er trukket opp NTP samt andre sentrale nyere stortingsdokument, Denne vurderingen kan

avdekke behov for supplerende analyser som grunnlag for å foreslå transportrelaterte bystrategier. Dette vil være analyser som gruppen gjør og ikke det enkelte byområdet. .

Det vurderes i hvilken grad byområdenes deltagelse i prosjektet "Framtidens byer" og den statlige belønningsordningen har påvirket lokale myndigheters innspill til prioriteringer i høringsuttalelsen til KVVU-er. Både Framtidens byer og belønningsordningen har redusert bilbruk/ reduserte klimagassutslipp som overordnet mål, og dette betyr at det er spesielt prioritering av slike hensyn som skal undersøkes.

Utredningsgruppen vil vurdere dette ved å se på i hvilken grad kommunene i sine høringsuttalelser til KVVU-er viser at de støtter målene i Framtidens byer og belønningsordningen.

Vurderingen av KVVU-er som gruppen skal gjennomgå vil ha flere vinklinger:

- KVVU som grunnlag for å beslutte bypakker iht nasjonale mål i NTP 2010-2019
- Viser KVVU-ene generelle utviklingstrekk, utfordringer som bør løftes fram?
- Være leseveiledning og grunnlag for andre grupper i form av en kort oppsummering på noen få sider pr KVVU om mål, konsepter, anbefaling, kommunens vurdering og KS1- konsulentens viktigste merknader
- Vi vil lage en mal for hvordan vi vil gjøre oppsummering. Denne sendes de andre gruppene til uttalelse før vi starter. Dette vil bli drøftet med KVVU-ansvarlig i VD og JBV. KVVU-ene vil bli lagt ut på nettsider som er tilgjengelig for alle.

Oppsummering av relevante KVVUer er også viktig grunnlag for stamnettsutredningene/ rutevise utredninger, nordområdeutredningen og effektive godsknutepunkter.

Frist for en høringsutgave av et første arbeidsdokument som viser resultater fra KVVU gjennomgangen settes til 3. mai. Endelig første utgave skal foreligge innen 4. juni 2010. En supplering av dokumentet vil bli utarbeidet til 1. oktober (se for øvrig punkt 8) for å fange opp nye by KVVU-er som er kommet til..

Fase 2:

2. Drøfting av virkemiddelbruk

Prosjektet skal vurdere hvordan en samlet satsing på kollektivtransport, gange og sykkel, i kombinasjon med restriktive tiltak i biltrafikken, kan endre transportmiddelfordelingen. Det skal skisseres hvilke virkemidler som forventes å være mest effektive. I dette arbeidet bes etatene og Avinor særlig trekke på kunnskap opparbeidet i prosjektet "Framtidens byer" Prosjektet vil også bygge på erfaringer og resultater fra Klimakur prosjektet.

Under arbeidet med denne problemstillingen vil det være samarbeid med den tverretatlige prosjektgruppen for Klima og miljø og Transportanalysegruppa

I samråd med Transportanalysegruppen og Klima og miljøgruppen vil følgende opplegg for transportmodell beregninger bli fulgt:

1. Vi foreslår at det først gjøres uttak av datasett fra Klimakur beregningene for å se hvordan byene kan grupperes mht transportmiddelfordeling, størrelse m.m., for eksempel en storby, Oslo, deretter se om det er felles karakteristika for resultatdata for de tre neste i størrelse som skiller dem fra resten av de 13 som er med i Framtidens byer. Dette gjøres for referansebanen og for pakkescenariet 5a.

2. Hvis grupperingen viser seg meningsfull, vil vi gå videre med tilsvarende uttak for virkning av enkelttiltak som parkering, vegprising, kollektivsatsing hver for seg
3. Neste trinn vil være forsøk med beregning med gammel modell for mer skreddersydde pakker for 1, 4 eller 13 byer avhengig av hva vi finner ut ut først fase.

Prosjektgruppen ønsker å komme tilbake til programstyret med hva som gjøres utover dette i denne fasen ca 4.juni. Vi har behov for å skaffe oss en bedre oversikt over kunnskapsgrunnlag og ev. hull. Foreløpig forslag til involvering av byene leveres nå, endelig innen 3.mai.

2. Avgrensninger og produkt

Det skal leveres:

1. **En rapport** fra prosjektet med et oppsummerende kapittel som skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Det oppsummerende kapitlet skal i utgangspunktet ikke overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.
2. **Oppsummeringen av KVVU-er** skal være et **arbeidsdokument** som er noe lengre og kommer i tillegg, to versjoner, en 4.juni og en supplert versjon 1.oktober (på 10-20 sider)
3. **Analyser av mulighetsrom i byene basert på modellkjøringer, kort arbeidsdokument.**
4. **Grunnlaget for de 5 sidene** i pkt. 1 som skal leveres til hovedrapporten vil være et noe lengre arbeidsdokument som viser status og utfordringer i bytransporten samt peker på aktuelle virkemidler(i størst mulig grad med kostnader og virkninger), inkludert aktuelle samarbeidsmodeller). Evt.innspill fra byene beskrives.

Bygruppen har som utgangspunkt at arbeidsdokumentene skal legges ut på NTP-sidene. Arbeidsdokumentene kan være vedlegg til hovedrapporten eller selvstendige arbeidsdokumenter.

Involvering av Fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen skal besørges underveis i arbeidet, og prosjektet skal involvere øvrige NTP-prosjekter underveis i arbeidet jf. punkt 4, 5 og 8.

Framtidens byer har en samling for areal-og transportdelen i juni/ august. Gruppen har drøftet med SD om denne samlingen kan brukes som et ledd i involveringen, i tillegg til NTP –sekretariatets kontaktforum. SD er positive til dette. Det vil bli arbeidet videre med dette.

Det er viktig å organisere arbeidet slik at dobbeltarbeid mellom byområdeutredningen, stamnettsutredningene, klima og miljø, kapasitetsutfordringer i Oslo og Akershus(SVVs rutevise utredninger, Avinors sektorplan) og de øvrige NTP-prosjektene unngås.

3. Organisering og sammensetning

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret/sekretariatet skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

Gyda Grendstad fra Statens vegvesen er prosjektleder for byområdene. Forventet ressursinnsats er om lag 2,5 månedsverk.

Prosjektets deltagere og forventet ressursinnsats:
 Bjørn Sandelien, Statens vegvesen 1,5 månedsverk
 Sabine Nicolaysen, Kystverket 1 månedsverk
 Cecilie Bjørlykke, Jernbaneverket 1 månedsverk
 SVV region øst - 1 ukeverk(ikke endelig avklart)
 SVV region sør - 1 ukeverk(ikke endelig avklart)

Vi vil få bistand fra fagfolk internt i VD mht KVVU, bytransport og miljø.

Det er behov for en tverretattlig muligens ekstern utredning om potensial for overføring til miljøvennlig transport vha parkering. Dette er ikke endelig avklart.

SVV internt bør utrede grunnlag for plandelen mht kollektivtransport, universell utforming, sykling, gange, forventet virkning av forvaltningsreformen og trafikksikkerhet. Noe av dette vil være innspill til bygruppen. Etatenes stamnettsutredninger vil også danne grunnlag.

4. Samhandling med andre aktører

Å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk er en viktig del av utredningsfasen. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren. Kontakt med fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen er vesentlig for oppgaveløsningen i dette prosjektet. Mellom milepæl 2 og milepæl 4 må fylkeskommunene, de største byene og referansegruppen involveres. Dette administreres av NTP-sekretariatet, men med byområdegruppen som ansvarlig for det faglige innholdet i møtene.

Dette betyr at bygruppen skal gi innspill til møtene i kontaktforum og referansegruppen mht byrelaterte tema, og foreslå opplegg for involvering av byer og fylkeskommuner innen 3. mai.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretattlige prosjektene og programstyret/sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretattlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som programstyret inviterer til.

Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

5.1 Revisjon av målstrukturen

Målenes og indikatorenes egnethet for by bør vurderes og ev. suppleringer foreslås. Transportmiddelfordeling i de største byene er aktuell som tilleggsparemeter.

5.2 Klima og miljøgruppen

Det er behov for skreddersydde kjøring av tiltak i byene for å vurdere grundigere potensial for mer miljøvennlig transportmiddelfordeling enn det som har vært mulig i Klimakurarbeidet. Behov for bistand fra gruppen til å vurdere status og virkning på lokale miljøproblemer i disse kjøringene. Våre kjøringene kan være nyttig for miljøgruppen.

5.3 Transportanalysegruppa

Se over. Vi har behov for bistand fra gruppen se arbeidsbeskrivelsen under fase 2.. Dette må koordineres med andre gruppers behov.

5.4 Knutepunkter for person- og godstrafikk

Gjensidig behov for info om hva gruppene arbeider med

5.5 Regional utvikling

I den grad gruppen for regional utvikling ser på polysentrisitet som en strategi for regional utvikling, utvidelse av bo- og arbeidsmarkedet rundt de største byene kan det være sammenfallende med aktuelle tema for bygruppen.

5.6 Perspektivanalyse gruppa

Vi forutsetter at befolkningsvekst, flyttemønstre o.l som grunnlag for forventet transportbehov i byene beskrives.

5.7 Utredningen om langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området

Bygruppa må ha god kontakt med utredningsoppdraget om langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området som vil skje i et eget tverretatlig prosjekt. For mer om oppdraget vises til punkt 5.2.7 i retningslinje 1.

6. Budsjett og anskaffelser

Etaten/Selskapet som har lederansvaret for prosjektet er ansvarlig for å håndtere anskaffelser og har hovedansvar for budsjettoppfølging. Det vises til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

Gruppen har drøftet med Oskar Kleven og Wenche Kirkeby behov for midler til modellkjøring og tverretatlige analyser:

1. Se beskrivelse av transportmodellberegninger under fase 2 punkt 1. Anslått kr 300.000
2. Se beskrivelse under fase 2 punkt 2 - kr 200.000
3. Se beskrivelse under fase 2 punkt 3 - kr 200.000
4. Ev. tilleggskjøring med forbedret regionale modeller til høsten for å kvalitetssikre resultatene - Kr.50.000

Sum kr 750.000

7. Teknisk gjennomgang

Programstyret tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av byområdeprosjektets mål og arbeidsopplegg i august. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Prosjektgruppa for byområdene vil legge følgende framdrift til grunn for arbeidet:

- 6. april – oversending av endelig forslag til mandat for utredningsarbeidet
- 3. mai – leveranse av prosjektplan til NTP-sekretariatet
- **3. mai – høringsutgave av arbeidsdokumentet som viser resultater fra gjennomgangen av tilgjengelige by KVUer**
- 3. mai – forslag til involvering av byområder sendes NTP-sekretariatet
- 4. juni – notat til Programstyret om behov for transportmodellberegninger ut over de som er beskrevet i mandatforslaget
- **4. juni – endelig arbeidsdokument som viser resultater fra første KVU gjennomgang**
- 14. juni – prosjektgruppa deltar i stormøte for NTP-arbeidet
- 20. juni – et første utkast til grunnlag for 5 siders rapporten, som benyttes som grunnlag den planlagte tekniske gjennomgangen i august
- 21.-22. september – prosjektgruppa deltar i work-shop og stormøte
- **1. oktober – supplering av arbeidsdokumentet som viser resultater fra gjennomgangen av tilgjengelige by KVUer**
- 1. november – arbeidsdokument basert på egne transportmodellkjøringer som vurderer om mulighetsrommet for tiltak i byene er tilfredsstillende analysert i KVUene
- **19. november – leveranse av sluttrapport fra gruppa inklusive underliggende arbeidsdokument**

Hovedleveransene er vist med fete typer.

Denne framdriften vil være innenfor de rammer som er trukket opp for det samlede arbeid med NTP 2014-2023. Ut over de datoer som er fastlagt ovenfor vil prosjektgruppeleder delta i de møter som er planlagt i prosjektlederforum. Møter i prosjektgruppa vil bli fastsatt i tid i forhold til de planlagte leveranser.

9. Annen vesentlig informasjon

KLIF (2010): *Klimakur 2020. Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020*. Foreløpig rapport. Klima- og forurensningsdirektoratet, NVE, Oljedirektoratet, SSB og Statens vegvesen, <http://www.klif.no/publikasjoner/2590/ta2590.pdf>

Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen, Klima- og forurensningsdirektoratet, Sjøfartsdirektoratet (2010): *Klimakur 2020. Sektoranalyse transport. Tiltak og virkemidler for redusert utslipp av klimagasser fra transport*.

- Arbeidsnotat, Oslo 17. februar 2010.
http://www.klimakur.no/Documents/bakgrunnsdokumentasjon_transport.pdf
- Fiskeri- og kystdepartementet (2008): *Om lov om havner og farvann*. Ot.prp. nr. 75 (2007-2008), Oslo juni 2008 <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/dok/regpubl/otprp/2007-2008/otprp-nr-75-2007-2008-.html?id=519552>
- Miljøverndepartementet (2010): *Plansamarbeid om areal og transport i Oslo og Akershus – Utfordringsnotat til drøfting*. Høringsbrev vedlagt utfordringsnotat, Oslo 22. januar 2010
- Dølvik, Tor og Medalen, Tor (2009): *Samordnet areal og transportplanlegging i Oslo og Akershus. Analysegrunnlag for utfordringsnotat*. Agenda og Asplan Viak, 1. juli 2009
- Statens vegvesen (2009): *Konseptvalgutgreiing (KVU) for: Sotrasambandet. Tilleggsnotat. Vurdering av konsept F og konsept J*, 16. juni 2009
http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/KVU-rapporter/Tilleggsnotat_%20konsept.pdf
- Bekken, Jon_Terje og Osland Oddgeir (2004): *Organiseringen av transportpakker i by. Hypoteser om effekter på realiseringen av transportpolitiske målsettinger*. TØI rapport 744/2004, Oslo desember 2004
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2004/744-2004/744-04.pdf>
- Minken, Harald, Larsen, Odd I et al (2009): *Konseptvalgutredninger og samfunnsøkonomiske analyser*. TØI rapport 1011/2009, Oslo mai 2009
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1011-2009/1011-rapport.pdf>
- Aas, Harald et al (2009): *Myter og fakta om kjøprising*. TØI rapport 1010/2009, Oslo mars 2009 <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1010-2009/1010-2009-nett.pdf>
- Næss, Petter, Næss, Teresa, Strand, Arvid (2009): *The challenge of sustainable mobility in urban planning and development in Oslo Metropolitan Area*. TØI rapport 1024/2009, Oslo juli 2009
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1024-2009/1024-2009-nett.pdf>
- Norheim, Bård et al (2007): *Evaluering av belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk*. Rapport fra Norconsult og Urbanet Analyse, Oslo juni 2007
http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Transport/evaluering_belonningsordning_jun07.pdf
- Urbanet Analyse (2010): *Kjøprising i Bergensområdet. Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger*. Hovedrapport i samarbeid med Norconsult AS på oppdrag fra Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, 23. desember 2009 korrigert 7. januar 2010.
<http://www.urbanet.no/aktuelt/utredning-om-kprising-i-bergensområdet>
<http://www.urbanet.no/publisering/klimakur.-tiltak-for-a-ke-kollektiv-og-sykkelandelen>

Nordheim, Bård og Kjørstad, Katrine (2009): *Klimakur. Tiltak for å øke kollektiv- og sykkelandelen*. Urbanet rapport 13/2009 <http://www.urbanet.no/publisering/klimakur.-tiltak-for-a-ke-kollektiv-og-sykkelandelen>

Statens vegvesen Vegdirektoratet: Nettside om kollektivtransport på veg og gate. Link til rapporten: *Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder* utarbeidet av Urbanet analyse i 2007.
<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljovennlig+transport/Kollektivtransport>

Miljøverndepartementet: Nettside for prosjektet Framtidens byer,
<http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidsbyer/forside.html?id=551422>

Vedlegg:

Framdriftsplan pr. 6.april

KVU-oversikt pr 6.april

Konseptvalgutredninger og kvalitetssikringsrapporter

Statens vegvesen, Jernbaneverket (2010): *Konseptvalgutredning: Transportsystemet i Nedre Glommaregionen*. Rapport, 1. mars 2010 se høringsbrev, KVU og tre bilagsrapporter:
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/nedreglommaregionen/Nyhetsarkiv/125779.cms>

Statens vegvesen (2007): *Transportsystemet i Mjøsregionen. E6 Kolomoen-Lillehammer. Konseptvalgutredning*. Rapport Statens vegvesen Region øst, november 2007
<http://www.vegvesen.no/binary?id=6330>

Statens vegvesen (2007): *Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen. Overbygning. Konseptvalgutredning*, Statens vegvesen Region øst, november 2007
<http://www.vegvesen.no/binary?id=6335>

Statens vegvesen, Jernbaneverket (2007): *Konseptvalgutredning Oslopakke 3*. Oslo, 14. desember 2007, revidert versjon av 17. desember 2007
<http://www.vegvesen.no/binary?id=159397>

Statens vegvesen (2008): *Konseptvalgutgreiing (KVU) for: Sotrasambandet*. 26. august 2008 <http://www.sund.kommune.no/kunde/filer/Konseptvalgutgreiing.pdf>

Statens vegvesen (2008): *Vegsystemet på Sluppen. Konseptvalgutredning*. Rapport Statens vegvesen Region midt, Strategistaben, 30. juni 2008

Jernbaneverket, Statens vegvesen (2007): *KSI Arna – Bergen. Dobbeltspor Arna-Fløen (jernbane) og Arnatunnel (veg). Konseptvalgutredning*, Bergen, 9. november 2007
<http://www.vegvesen.no/binary?id=17332>

Jernbaneverket, Statens vegvesen (2007): *KSI Arna – Bergen. Dobbeltspor Arna-Fløen (jernbane) og Arnatunnel (veg). Konseptvalgutredning. VEDLEGG*, Bergen, 9. november 2007

Dovre International AS Transportøkonomisk institutt (2008): *Oslopakke 3. Kvalitetssikring av konseptvalg (KSI)*. Oppdragsgivere Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, Oslo, 27. juli 2008

<http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/KS-rapporter/Pakke%203%20trinn%202%20Rapport.pdf>

Advansia AS, Det Norske Veritas AS, Samfunns- og Næringslivsforskning AS (2008): *Kvalitetssikring av konseptvalg for transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen*. Rapport til Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Rapport nr: 2008-1900, revisjon 1.0, 5. desember 2008.

<http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Veg%20og%20vegtrafikk/121208%20KS1%20E6%20Rapport%20Gudbrandsdalen.pdf>

Meland, Tormod et al (2008): *Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) av Vegsystemet på Sluppen*. Rapport til Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Revisjon 1.0, 7. november 2008

Dovre International AS Transportøkonomisk institutt (2009): *Sotrasambandet. Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1)*. Oppdragsgivere Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, Oslo, 12. januar 2009

http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/KS-rapporter/KS1_Sotrasambandet_Hovedrapport.pdf

Dovre International AS Transportøkonomisk institutt (2009): *Sotrasambandet. Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1). Vedlegg til hovedrapport*. Oppdragsgivere Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, Oslo, 12. januar 2009

http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/KS-rapporter/KS1_Sotrasambandet_Vedlegg.pdf



Saksbeh.: Inge Alsaker, Øivind Schøyen, Stein Eliassen, Knut Fuglum
Telefon:
Vår ref.:
Deres ref.:

Dato: 28.04.2010

Prosjekt 11

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - Regional utvikling Mandat

1. Formål og oppdrag

Prosjektet skal redegjøre kort for utfordringer knyttet til transport av personer og gods i områder med spredt bosetting. Videre skal de viktigste tiltak som kan redusere avstandskostnader mellom regioner beskrives. Se for øvrig retningslinje 1.

I forrige NTP viste det seg vanskelig å få til en entydig definisjon av begrepet avstandskostnader. Grappa skal se på dette på nytt, og dessuten vurdere om det er behov for å justere og eventuelt utvikle nye etappemål og indikatorer mht avstandskostnader. Arbeidet deles i to hoveddeler: Sektorovergripende og sektorvise tema

Sektorovergripende tema:

- Oppsummere erfaringer fra forrige NTP mht regional utvikling og avstandskostnader. Gjøre et nytt forsøk på å definere og operasjonalisere begrepet avstandskostnader
- Omtale avstandsproblemet generelt (lokalt, regionalt, til Oslo, til naboland, globalt)
- Kartlegge transportstandard og -kvalitet i utkantstrøk, med fokus på eksempler:
 - Persontransport: Tilbud / reisetid / frekvenser / kostnader / pendling / reisemiddelfordeling
 - Godstransport: Tid og kostnader knyttet til godsfremføring
 - Hvorledes kan samferdselstiltak bidra til å utvide regioner?
- Hva kan gjøres for å redusere avstandskostnadene (investeringstiltak, drift / vedlikehold, bidrag fra ulike transportmidler)?
- Redegjøre for hvilke utfordringer personer uten tilgang til egen bil opplever, og vurdere aktuelle tiltak for å styrke deres mobilitet
- Kartlegge endringer lufthavners influensområder som følge av infrastrukturtiltak i andre sektorer (primært veg)

Sektorvise betraktninger:

- Veg
 - Beskrive utfordringer i ferjedriften
 - Beskrive konsekvenser av dårlig regularitet på vegnettet - knyttet til høyfjellsstrekninger

- knyttet til sårbarhet (ras, havari, manglende omkjøringsruter)
 - knyttet til større vedlikeholdsarbeid (særlig i tilknytning til tunnel) som medfører stenging av hovedrutene
 - Drøfte konsekvenser av variasjon i vegstandard på riksvegnettet, inkludert HMS-vurderinger for langtransportsjåfører.
 - Vurdering av ekspressbussens rolle for regional utvikling.
 - Konsekvenser på transportkostnadene av spisset satsing på viktigste riksvegene.
- Jernbane
 - Beskrive i hvilke regioner (områder utenfor ICE triangelet) der det finnes lokale initiativ for jernbaneutbygging.
 - Drøfte hvor nye jernbaneutbygginger potensielt vil gi den største senkningen i avstandskostnader.
 - Drøfte jernbanens rolle sammen med andre transport middel som middel for å redusere avstandskostnader
 - Beskrive hvordan Jernbaneverkets gods og persontrafikk strategi vil påvirke avstandskostnader.
 - Kyst
 - Fiskerihavners betydning for regional utvikling
 - Hurtigbåter
 - Kystfrakt – forholdene for mindre stykkgoods- og bulkbåter
 - Havneterminalbetjening, hurtigruta og andre båter
 - Rutebåtkai, samordning med person/godsterminal
 - Luftfart
 - Oppsummere lokale initiativ om endringer i lufthavnstruktur (nye flyplass-prosjekter og baneforlengelser), og beskrive drivkreftene bak slike initiativ
 - Gjennomgå data om lekkasje fra regionale lufthavner til stamuteplasser

Aktuell litteratur / bakgrunnsinformasjon fremgår av vedlegg 1.

2. Avgrensninger og produkt

Det vil bli levert en rapport fra prosjektet med et oppsummerende kapittel som skal inngå i en samlet leveranse fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Det oppsummerende kapitlet skal i utgangspunktet ikke overstige 5 sider inkludert sammenfattende konklusjoner. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i planfasen.

Arbeidet organiseres slik at dobbeltarbeid mellom denne utredningen, stamnettsutredningene / Avinors sektorplan, og øvrige NTP-prosjekter unngås. Programstyret sørger for den nødvendige kontakt mellom aktuelle arbeidsgrupper / prosjekter.

3. Organisering og sammensetning

Gruppas sammensetning

- Lise Nyvold, Jernbaneverket
- Øivind Schøyen, Jernbaneverket
- Stein Eliassen, Kystverket
- Inge Alsaker, Statens vegvesen
- Knut Fuglum, Avinor (prosjektleder)

Gruppas medlemmer disponerer 20 % av sin tid til arbeidet med prosjektet

Behov for ekstern bistand er anslått til 700.000. Dette fordeler seg som følger:

- Utrekningsmidler: Kr 500.000
Arbeid med definisjon og operasjonalisering av begrepet ”avstandskostnader”, vurdering av transportstandard og – kvalitet i ulike områder, analyser av tiltak, samt arbeid med eksempler
- Modellkjøringer: Kr 200.000

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. NTPs programstyre skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

4. Samhandling med andre aktører

I løpet av september 2010 involveres fylkeskommunene, de største byene og referansegruppa. Dette administreres av NTPs programstyre, men med regional utviklingsgruppe som ansvarlig for det faglige innholdet.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og NTPs programstyre. Videre vil det bli arrangert møter i regi av programstyre. Aktuelle tema er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

6. Budsjett og anskaffelser

Avinor v/ prosjektleder er ansvarlig for å håndtere anskaffelser og budsjettoppfølging.

7. Teknisk gjennomgang

Det gjennomføres en teknisk gjennomgang av prosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i regi av NTPs programstyre i august.

8. Framdriftsplan og milepæler

- Oppstartmøte 01.03.
- Mandat: Sendes NTPs programstyre 05.03. Revidert versjon sendes 07.04
- Disposisjon: 1. utkast legges frem på møtet 27.04
- Engasjere konsulent: Månedsskiftet mai / juni
- Etatsvise innspill: 1. utkast til 15.05. Behandles 26.05. Endelig utgave ferdig før sommerferien
- Rapport fra konsulent: 1. utkast til 1. oktober. Endelig utgave ferdig 20.oktober
- Sluttrapport: 1. utkast til 5. november. Endelig utgave ferdig 19. november

Det vises også til møteplanen i vedlegg 2

Vedlegg 1: Annen vesentlig informasjon

Aktuelle dokumenter fra SD:

- St.meld.nr 16 (2008-2009) NTP: Særlig kapittel 8, og figur 5.1 og side 55 - Avstandskostnader
- Brev fra SD datert 28.08.2007 "Målstruktur for transportetatenes og Avinors AS sitt arbeid med Nasjonal Transportplan 2010-2019"

4 artikler i tidsskriftet Samferdsel:

- Næringslivets avstandskostnader – et forsøk på begrepsavklaring
- Næringslivet vil ha veg og jernbane
- Hurtigruten trenger et mottaksapparat på Land: Hvem skal ta trossa ?
- Avstandskostnader gjør samferdselspolitikken utydelig

Andre rapporter og notater:

- ECON-prosjekt på kyststrekningen Bergen-Stavanger
- TØI-rapport: "Robuste regioner". Rapp: 577/2007
- TØI-rapport: "Logistikkostnader i norske vareleverende bedrifter"
- Sweco: "Konsekvenser av en statligt garanterad minste tilgängelighet"
- TØIs POT-prosjekt om regional utvikling og transporttiltak
- NIBR: Rapport om pendling
- TØI – arbeidsdokument: "Stamlufthavners influensområde" 08.12.2008

Vedlegg 2: Møteplan:

- 01.03: Oppstartsmøte hos Avinor
- 12.03 Møte med TØI om aktuelle referanseprosjekter / forrige runde; hos Avinor
- 25.03: SVV Bergen
- 22.04: Møte med Møreforsk om modellkjøringer og referanseprosjekter; hos Avinor
- 27.04: Kystverket Arendal. – bla med Grønås fr styringsgruppa
- 26.05: Avinor
- 22.06: SVV Bergen
- Ingen møter etter sommerferien er foreløpig avtalt
- Alle tverretatlige utredninger skal foreligge til 19/11-2010



Saksbeh.: Arne Stølan
Telefon:
Vår ref.: 2010/
Deres ref.:

Dato: 27.04.2010

Prosjekt 12

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - utkast til mandat for "Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området"

1. Formål og oppdrag

Retningslinje 1 for NTP arbeidet, datert 16. februar 2010, gir følgende beskrivelse av arbeidet med "Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området":

5.2.7 Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området

Kapasiteten og kapasitetsutnyttelsen av jernbanesystemet i Oslo-området er av stor betydning også for den øvrige jernbanevirksomheten i Norge. Videre inngår jernbanen i et tett samspill med den øvrige kollektivtransporten i dette området, noe som gjør god samordning og koordinering viktig. På denne bakgrunn bes etatene om en særskilt vurdering av de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Oslo-området. Det må i denne sammenheng skisseres hvilke transportbehov som kan forventes i Oslo-området på lang sikt, basert på forventet økonomisk utvikling og befolkningsvekst, jf også pkt 5.1 perspektivanalyse. Analysen for dette området må ha et betydelig lengre perspektiv enn fram til 2040.

Det må vurderes hvilken rolle jernbanen, ut fra sine fortrinn, kan og bør spille for å håndtere det økte transportbehovet for henholdsvis nærtrafikk i Oslo-området og IC-trafikken på Østlandet for øvrig, og hvilke implikasjoner det i så fall bør få for eventuelle prioriteringer av, og tidshorisonten for, store infrastrukturinvesteringer i disse områdene. Tilsvarende må godstransportens behov vurderes.

Det må vurderes hvor lenge dagens kapasitet antas å være tilstrekkelig, inkludert tiltak på kort og mellomlang sikt, før nye og omfattende transportinfrastrukturtiltak bør gjennomføres. En bør her legge vekt på samfunnsøkonomiske hensyn og ikke utelukkende kapasitetsmessige hensyn. Videre må det klarlegges og nærmere tidfestes når det er behov for å starte opp en planleggings- og byggeprosess for en eventuell tunnelløsning, med oppstart av KVU/KS1 som første skritt. Fram til eventuelle nye tunnelløsninger kan ferdig, må det utredes en strategi og plan for gradvis å øke kapasiteten på jernbanesystemet i Oslo-området.

Samferdselsdepartementet ber videre om at dette utredningsarbeidet gjøres i samarbeid med lokale myndigheter i Oslo og Akershus. Det bør utarbeides en strategi for en helhetlig utvikling av transportsystemet basert på mulighetene og begrensningene som ligger i de ulike delsystemene (veg, jernbane, t-bane, buss og sporvogn). Når det gjelder behovet for økt jernbanekapasitet, vil utvikling av felles knutepunkter, terminalfunksjoner for buss samt eventuelt behov for ny t-banekapasitet gjennom Oslo stå sentralt. Departementet er også opptatt av at det trekkes veksler på markedsmessige vurderinger fra de ulike transportoperatører i dette området, både i forhold til behov på mellomlang og lang sikt.

Ut fra ovenstående, samt tilbakemeldinger fra Styringsgruppen og Samferdselsdepartementet, legges følgende forståelse av Retningslinje 1 til grunn for arbeidet:

- Hovedoppgaven er å vise hvordan jernbanen i Oslo-området kan utvikles på lang sikt. Dette krever et helhetlig perspektiv på transportsystemet, inkludert hvilken betydning muligheter og begrensninger i ulike delsystemer kan ha for totalt transporttilbud.
- Arbeidet skal omhandle både person- og godstransport. Godstransport skal håndteres noe mer forenklet enn persontransport.
- Et svært langt tidsperspektiv skal legges til grunn. R1 angir at det skal jobbes med ”et betydelig lengre perspektiv enn fram til 2040”. Prosjektgruppen vil legge hovedtyngden av arbeidet på det langsiktige perspektivet (50 års sikt, 2060), men vil samtidig vurdere hva erkjennelser i et 2060 perspektiv kan ha å si på kort (2015) og mellomlang sikt (2030). Det svært langsiktige perspektivet gir metodiske utfordringer.
- Tidsperspektivet i kombinasjon med forventet, høy befolkningsvekst og en ambisjon om å utvikle hovedstadsområdet til en konkurransekraftig region internasjonalt, gjør det nødvendig å se hovedstadsområdet i et større geografisk perspektiv enn kun Oslo-området. En ytre geografisk avgrensning tilsvarende jernbanens IC-område, med særlig oppmerksomhet på Oslo-området, hvor kapasitetsproblemene antas å bli størst, synes som en hensiktsmessig geografisk avgrensning for arbeidet.
- Jernbanen skal ses i et større, regionalt og nasjonalt perspektiv. R1 legger størst vekt på etterspørselssiden når det regionale/nasjonale perspektivet omtales, men det antas at dette perspektivet også skal være med når jernbanens framtidige kapasitet vurderes.
- Samspillet mellom jernbane og øvrig transporttilbud skal vurderes. R1 er tydelig på at samspillet mellom jernbane og andre kollektive transportformer skal vurderes for persontransport. Det pekes på behov for å vurdere muligheter og begrensninger knyttet til det enkelte transportmiddel, og på behov for å utvikle knutepunkter for persontransport.
- Det skal arbeides særskilt med jernbanens kapasitetsutfordringer. R1 definerer at ”det skal vurderes hvor lenge dagens jernbanekapasitet i Oslo-området kan antas å være tilstrekkelig, inkludert tiltak som kan gjennomføres i påvente av en eventuell, ny tunnel”. Det forventes at det klarlegges og nærmere tidfestes når det er behov for å starte opp en planleggings- og byggeprosess for en eventuell tunnelløsning, med oppstart av KVU/KS1 som første skritt. Disse punktene gis særskilt oppmerksomhet i arbeidet.
- R1 slår fast at utredningen skal være tverretattlig, at utredningsarbeidet skal gjøres i samarbeid med lokale myndigheter i Oslo og Akershus. Videre skal det trekkes veksler på markedsmessige vurderinger fra de ulike transportoperatørene i området. Dette må følges opp videre ift organisering og prosess.

Ut fra dette defineres arbeidets formål å være å frambringe et langsiktig perspektiv på utvikling av jernbanens rolle, kapasitet og infrastrukturbehov i hovedstadsområdet. Jernbanens utvikling skal sees i sammenheng med hvordan transportsystemet for øvrig kan utvikles, og hvordan arealbruk og andre rammevilkår kan påvirke framtidig transportetterspørsel til, fra og i Oslo-området.

2 Avgrensninger og produkt

Ut fra ovenstående foreslås arbeidet å bestå av to hoveddeler som skal integreres:

- Totalperspektiv
- Jernbanespesifikke spørsmål

Totalperspektivet skal omfatte alle transportformer, og må ha med seg utvikling innenfor både persontransport og godstransport. Vurderingen av jernbanespesifikke forhold må bygge på totalperspektivet, og vil konsentrere seg om å besvare de spørsmål som konkret er stilt i Retningslinje 1.

2.1 Totalperspektiv

Kapasitetsutfordringene er en kombinasjon av hvilken etterspørsel og hvilket tilbud man har, hvordan tilbudet påvirker etterspørselen, og hvordan etterspørselen tilfredsstilles/reguleres.

Totalperspektivet håndteres i dette arbeidet først og fremst på lang sikt (50 års perspektiv, 2060). For å kunne si noe om en situasjon i 2060 er det viktig at man ikke er for bundet av dagens politiske eller strategiske dagsorden, da det er overveiende sannsynlig at vi i løpet av en slik periode vil oppleve både nyorienteringer og trendbrudd. Diskusjonen av totalperspektivet vil omfatte:

1. **En vurdering av dagens situasjon.** Vurderingen skal fange opp hva det er som har drevet fram utviklingen til i dag. Et perspektiv er at det er først i ettertid at dette kan beskrives ordentlig, og kanskje har vi enda ikke helt oversikt over alle forklaringene. Beskrivelsene må få fram at oppfattelsene av hva som er dagens situasjon og hvordan denne har utviklet seg kan variere, avhengig av hvilket verdigrunnlag som legges til grunn av den som beskriver "virkeligheten". Både krefter som bidrar til endring og til å motvirke endring er viktige. Dagens måloppnåelse beskrives (vedtatte hovedmål).
2. **En vurdering av drivkrefter og rammevilkår videre framover.** Som grunnlag for videre arbeid må det, på et overordnet og prinsipielt nivå, diskuteres hvilke av dagens drivkrefter og rammevilkår som fortsatt kan forventes å være til stede, og hvilke nye drivkrefter og rammebetingelser man må være oppmerksom på kan inntreffe. Arbeidet samordnes med den nasjonale Perspektivanalysen.
3. **En diskusjon av sentrale problemstillinger.** Det gjennomføres en diskusjon av noen utvalgte, sentrale problemstillinger i et 2060 perspektiv. Prosjektgruppen har så langt konstatert at følgende problemstillinger bør inngå i dette arbeidet:

Vekst, bystruktur og byutvikling. SSBs befolkningsprognose for Oslo-området viser stor vekst de kommende år. Hvordan skal denne veksten imøtekommes? Det konstateres samtidig at det ikke lenger er noen entydig befolkningsvekst i europeiske storbyer. Hva skyldes dette? Hva av dette må diskuteres for Oslo-området? Hvordan må byen utvikles for å tiltrekke seg den kompetanse og kapital som kreves for å være en konkurransedyktig storbyregion i 2060?

Framtidig atferd og transportetterspørsel. Hva er den gjensidige sammenhengen mellom arealbruk og transportsystem? Hva påvirker transportetterspørselen, og hvordan kan utviklingen påvirkes? Hvilken betydning vil endringer i befolkningens holdninger, alder, inntekt mv kunne ha for framtidig transportetterspørsel?

Omgivelser. Hvilken utvikling i miljø som rammebetingelse kan vi se for oss? Hvilke omgivelseskvaliteter må byens transportsystem bidra til? Hvordan vil omgivelsenes tålegrenser påvirke hvilken kapasitet det er mulig å tilby?

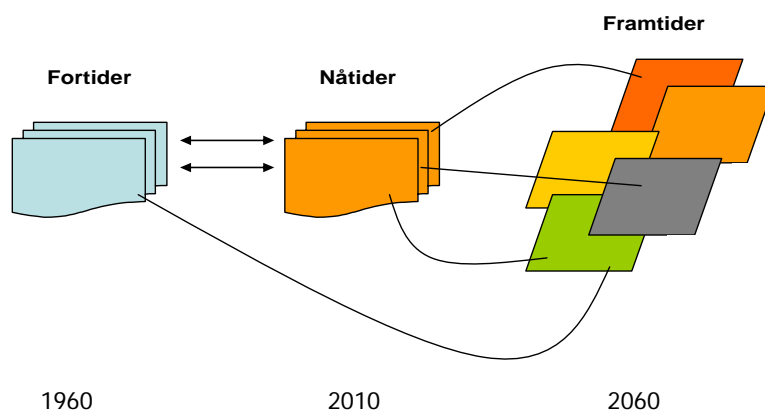
Kapasitet. Aktuelle problemstillinger er: Hvilke ulike elementer påvirker kapasitet og trengselsutfordringer i transportsystemet? Hvilket handlingsrom gir dette oss? Hvilke rollefordelinger mellom ulike transportmidler kan vi se for oss?

Andre rammevilkår. Hvordan kan organisatoriske, administrative og økonomiske vilkår påvirke hva som er realistisk å se for seg i et 50 års perspektiv?

4. **Alternative framtidssituasjoner.** På grunnlag av ovenstående drøftinger forsøkes det tegnet opp noen ulike framtidssituasjoner (3-4?) basert på mulige utviklingstrekk og mulige strategier. Det gjennomføres tilhørende, grove, framtidige situasjonsvurderinger for å få fram hva som kan oppnås med ulike strategier. Hvilke framtidssituasjoner som skal drøftes avklares som en del av arbeidet. En trendframskriving uten store endringer i utviklingsbaner skal være ett av framtidssituasjonene.
5. **Aktualisering på kort og mellomlang sikt.** Implikasjoner av hva man må være i stand til å møte på lang sikt, drøftes på kort (2015) og mellomlang sikt (2030).

Punktene 1-5 tenkes som en iterativ prosess, hvor funn på et sent trinn kan ha konsekvenser for, og kreve en ny runde, på et tidligere trinn i arbeidsprosessen.

Illustrasjon: Dynamisk tilnærming til mulige, framtidige situasjoner (perspektivistisk planlegging)



De metodiske utfordringer ved arbeidet er betydelige. Framgangsmåten som velges må være egnet til å fange opp endringer i folks dagligliv, for eksempel nye reisevaner og dermed nye kapasitetsbehov i ulike nett. Det vil være viktig å hente inn kvalifiserte deltakere også utenfor det tradisjonelle fagmiljøet i transportetatene for å belyse mulige utviklingsbaner og framtidssituasjoner.

Arbeidet avgrensnes geografisk slik at hovedstadsområdet drøftes i et Østlandsperspektiv, med særskilt vekt på å få fram kapasitetsutfordringene i Oslo-området. Det vil være nødvendig å vurdere å tilpasse geografiske avgrensninger til de ulike problemstillingene som drøftes.

2.2 Jernbanespesifikke spørsmål

Retningslinje 1 spesifiserer at følgende jernbanespesifikke problemstillinger skal vurderes:

- Hvilken betydning kapasiteten og kapasitetsutnyttelsen av jernbanesystemet i Oslo-området har for den øvrige jernbaneverksamheten i Norge
- Hvor lenge dagens kapasitet antas å være tilstrekkelig, inkludert tiltak på kort og mellomlang sikt, før nye og omfattende transportinfrastrukturtiltak bør gjennomføres
- En utredning av en strategi og plan for gradvis å øke kapasiteten på jernbanesystemet i Oslo-området fram til eventuelle nye tunnelloesninger kan stå ferdig

- En tidfesting av når det er behov for å starte opp en planleggings- og byggeprosess for en eventuell tunnelløsning, med oppstart av KVU/KS1 som første skritt.
- At tiltak på jernbane sees i sammenheng med det øvrig transporttilbudet, og at det vurderes hvordan tiltak på jernbanenettet kan påvirke tiltak ellers i transportsystemet

Besvarelsene av disse spørsmålene må baseres på drøftingene av totalperspektivet, samt allerede pågående arbeider internt i Jernbaneverket om

- Oslo som nav i jernbanenettet
- Strategi for IC-området
- Strekningsvise utredninger ifm NTP, som også inkluderer kapasitetssimuleringer

2.3 Leveranse

Leveransen fra arbeidet vil være en helhetlig beskrivelse av mulige utviklingsretninger på lang sikt, og mulige måter å møte denne utviklingen på, med forslag til eventuelle føringer på kort og mellomlang sikt. Jernbanens utfordringer belyses særskilt, med utgangspunkt i de problemstillinger som er reist i Retningslinje 1. Det må jobbes særskilt med budskap, inkludert forankring og framstilling av dette. Hva som er hensiktsmessig detaljering må drøftes, både ut fra hva det er mulig å mene noe eksakt om, og hvilke forventninger til produkt som må oppfylles for at neste fase i arbeidet skal lykkes.

3. Organisering og sammensetning

Utredningen er en av flere tverretatlige i forarbeidene til NTP. Arbeidet ledes av Jernbaneverket og arbeidsgruppen består av de statlige etatene.

- Prosjektet rapporterer til Styringsgruppen for NTP
- Prosjektleder: Arne Stølan, Jernbaneverket, Plan og utvikling
- Prosjektmedarbeidere:
Randi Harnes, Statens vegvesen Vegdirektoratet
Tom-Alex Hagen/Helge Gidske Naper, Statens vegvesen Region øst
Åsa Nes, Jernbaneverket Plan og utvikling
Peder Vold, Jernbaneverket Plan og utvikling øst

Det er avklart med Avinor og Kystverket at de ønsker en annen tilknytningsform til arbeidet enn deltakelse i prosjektgruppen. Det legges opp til bilaterale kontakter der dette vurderes som hensiktsmessig. I tillegg vil det være kontakt via prosjektlederforum og stormøter.

Departementet har bedt om at utredningen skal skje i samarbeid med lokale myndigheter i Oslo og Akershus. Det legges derfor opp til tett samarbeid med lokale aktører. Dette drøftes litt videre i kapittel 4, og vil være et sentralt punkt i den videre operasjonalisering av arbeidet.

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Programstyret skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt.

4. Samhandling med andre aktører

Arbeidet vil bli utført av de statlige transportetatene, men oppgaven berører i stor grad lokale aktører i hovedstadsområdet.

Det pågår stor aktivitet i Oslo og Akershus innenfor feltet samordnet areal- og transportplanlegging. Det mest sentrale er plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus, som for tiden gjennomfører fire tematiske utredninger som grunnlag for planstrategi og videre samordnet areal- og transportplanarbeid. Faglige samarbeidsorgan knyttet til Oslopakke 3 er også i ferd med å starte opp sitt arbeid. K2012 viser Ruters interne analyse av fremtidig kapasitetsbehov og muligheter for ny kapasitetsøkende infrastruktur for kollektivmidler. I tillegg arbeider Statens vegvesen region øst med å utvikle en Veg- og gatenettstrategi for Oslo og Akershus, hvor bl.a trafikkregulerende virkemidler og kapasitet i transportsystemet er sentrale temaer.

I Jernbanelivet arbeides det med flere relevante prosjekter som kan være aktuelle å trekke veksler på. De mest aktuelle er IC-strategi, Strekningsvise utviklingsplaner og Kapasitet i Oslo-navet.

Det er således mange pågående prosesser og utredninger som kan være aktuelle å samhandle med. Dette søkes løst ved koordinerende møter med andre arbeider.

I tillegg må vi få til et samarbeid med relevant ekspertise på langsiktig planlegging, både for å finne ut hvordan vi skal arbeide med dette, og hva vi må arbeide mest med for å svare på de langsiktige kapasitetsutfordringene i Oslo-området.

Det foreslås ”ekspertseminarer” hvor også lokale myndigheter inviteres. Dette bør suppleres med enkeltmøter mellom prosjektgruppen og ulike miljøer/fagekspertise. I tillegg til norske eksperter innenfor transport og areal/befolkningsprognoser er det høyst aktuelt å ha kontakt med fremtidforskere, urbanister og byplanleggere, evt fra utlandet. Det foreslås å arrangere:

- To ½ dags seminarer med ekspertpanel (evt samordnet med nasjonal perspektivanalyse)
- Et forankringsseminar med lokale aktører med arealplan- og transportansvar
- 3-5 møter med utvalgte spesialister/kunnskapsinstitusjoner

En mulig skisse til innhold i seminarene er vist nedenfor. Den nasjonale Perspektivanalysen har også skissert fagseminarer som arbeidsform. Mulighetene for koordinering av tema og deltakelse på seminar avklares videre med denne gruppen.

Tid	Tema	Foreløpige ideer til bidragsyttere	Inviterte
Juni	Østlandet 2060 - utviklingstrekk og drivkrefter, påvirkningsmuligheter fremtidsbilder for hovedstadsområdet	En fremtidforskners blikk SSB om befolkningsprognoser 2060 AHO om Byen i 2060 BI/UiO (institutt for sosiologi/samfunnsfag) En by-ekspert fra utlandet Oslo Teknopol	Statsetatene Oslo kommune Fylkeskommuner/ Østlandssamarbeidet
Aug	Transport 2060 – bærekraftige konsepter for fremtiden	TØI/Urbanet Ruter/NSB SVRØ og JBV (oppsummerer statlige strategier med relevans for hovedstaden 2060) Bytransport - eksempelbyer Europa	Statsetatene Oslo kommune Fylkeskommuner NSB/Ruter/andre

Okt	Involveringsseminar – hensikt å informere og debattere innhold og konsekvenser av fremtidsbildene med lokale parter	Foreløpige hovedfunn fra prosjektet presenteres og det legges opp til diskusjon og debatt	Statsetatene Oslo kommune Fylkeskommuner NSB/Ruterandre Representanter fra bykommuner rundt Oslo?
-----	---	---	---

Avgrensing/innhold og deltakelse i seminarerne må vurderes i videre arbeid.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Ovenfor er det vist et særskilt behov for samordning med den nasjonale Perspektivanalysen. Det er samordnings- og samarbeidsflater med de andre NTP prosjektene, for eksempel

- Med Byområdene om byutvikling og innhold i transportstrategier
- med Klima og miljø når det gjelder teknologi og rammebetingelser
- med Godsknutepunkter når det gjelder vår håndtering av godsproblematikk
- med Personknutepunkter når det gjelder samordnet utvikling av viktige knutepunkter
- med Regional utvikling når det gjelder framtidig utbyggingsmønster i Østlandsområdet
- med Revisjon av målstruktur når det gjelder vurderinger av måloppnåelse
- med Transportanalyse når det gjelder framskrivninger
- med Metode når det gjelder håndtering av samfunnsøkonomiske vurderinger

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere i de ulike prosjektgruppene i NTP arbeidet møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene grenser til andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som prosjektgruppa inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

6. Budsjett og anskaffelser

Prosjektgruppen ser et behov for å knytte til seg følgende ekspertise:

- Bidrag fra forsknings- og utredningsmiljøer. Bidragene vil både kunne omfatte interessante erfaringer og kunnskaper, og metodiske spørsmål.
- Nødvendige midler for kontakt med andre byer. Det kan være aktuelt både å oppsøke slike byer, invitere dem til oss, og å kjøpe erfaringssammenstillinger rettet mot vårt formål
- Prosessbistand. Prosjektet bør knytte til seg profesjonell prosess- og kommunikasjonsbistand for å få til en målrettet og gjensidig forankring av problemstillinger og løsninger. Det bør også jobbes profesjonelt med form og innhold i seminarer, slik at den ressursinnsats som legges i disse gir størst mulig uttelling.

- Ferdigstilling av sluttleveranse. Kompleksiteten i materialet krever at det legges vekt på å få fram budskapet på en tilgjengelig og profesjonell måte. Dette krever bl.a profesjonell bistand til visualisering.
- Arrangementskostnader for seminarer og møter.

Prosjektgruppen vurderer det som mer relevant å foreta flere små eksterne innkjøp enn ett stort, for å kunne hente impulser fra flere miljøer. Samlet ressursbehov for ekstern bistand vurderes å ligge på 600.000 kroner.

7. Teknisk gjennomgang

Prosjektgruppen tar sikte på å gjennomføre en teknisk gjennomgang /utsjekking med en utenforstående av utredningens mål, mandat og arbeidsopplegg i august. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

Viktige milepæler er:

- 7. mai: Godkjent mandat fra Styringsgruppen
- 15. mai: Godkjent prosjektplan
- 14. juni: NTP Stormøte
- 15. juni: Første fagseminar
- 25. aug: Andre fagseminar
- 1. sept: Evt korrigeringer iht. teknisk gjennomgang
- 10. sept: Utkast til Nasjonal perspektivanalyse foreligger
- 21. sept: NTP Stormøte (2 dager)
- 15. okt: Lokalt involveringsseminar
- 5. nov: Foreløpig prosjektrapport leveres Programstyret
- 19. nov: Ferdig prosjektrapport
- 28. jan: Avslutning fase 1: Etatene og Avinor leverer rapport fra utredningsfasen til dept

En mer gjennomarbeidet og komplett fremdriftsplan vil bli utarbeidet som del av prosjektplanen.



Saksbeh.: Fred Olav Guthu
Telefon:
Vår ref.: 2010/016961
Deres ref.:

Dato: 12.04.2010

Prosjekt 14

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - Nordområdene, del 1 Mandat

Strategisk studie av infrastrukturbehov i nord er oppfølging av St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og Stortingets behandling av denne. Prosessen skal gjennomføres i to faser. Dette mandatet gjelder første fase. Frist for avlevering av delutredninger og scenarier (del 1) er november 2010. SD vil i løpet av desember 2010 avklare nødvendige spørsmål som har betydning for oppdragets del 2. Innen mai 2011 skal del 2 - en strategisk studie av infrastrukturutviklingen og vurdering av eksisterende planer, foreligge. Relevante resultater og anbefalinger skal innarbeides i etatenes planforslag.

1. Formål og oppdrag

Det skal utarbeides realistiske utviklingsbaner som et utgangspunkt for å få fram utviklingstrekk som er av betydning for utformingen av transportsystemet. Basert på realistiske utviklingsbaner skal det utarbeides en studie av utviklingen av viktige næringsområder, som petroleumsindustrien, fiskeri, havbruk og reiseliv. I tillegg kan det være aktuelt å trekke inn skog- og malminindustri og samhandel med naboland. Så langt som mulig bør det gjennomføres bruk av allerede utførte analyser og utredninger, f. eks. utredninger i regi av fylkeskommunene, interreg-prosjektet STBR og andre interreg-prosjekter.

Utredningen (del 1) bør gi økt kunnskap om følgende:

- Basert på realistiske utviklingsbaner, hva er transportbehovet i Nord-Norge til de viktigste næringene på lang sikt, også i lys av samhandelen med Sverige, Finland og Russland?
- Basert på realistiske utviklingsbaner i nordområdene; hvordan avtegner et overordnet effektivt transportnettverk i nordområdene seg på lang sikt, f.eks. om 30 år?

Transportsystemet skal vurderes i et nordområdeperspektiv, som innebærer at det skal legges vekt på grenseoverskridende/internasjonale transport og transportkorridorer. Det skal i denne utredningen ikke gjøres en vurdering av konkrete investeringsprosjekter som hører hjemme i det ordinære planarbeidet for de tre nordligste fylkene.

Imidlertid er det også ønskelig å få vurdert grovt transportnett ut fra et nord-sørgående og øst-vestgående perspektiv. Nord-sør perspektivet inkluderer transport som går gjennom Finland og Sverige. Det skal legges til grunn et langsiktig tidsperspektiv. Et naturlig utgangspunkt kan være et 30-års perspektiv, det vil si fram mot 2040. Arbeidet skal være basert på etatenes og Avinor AS beste faglige skjønn.

2. Avgrensninger og produkt

Det skal leveres en rapport som skal leveres fra transportetatene og Avinor til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Konklusjonene må utformes slik at de gir veiledning til arbeidet i utredningens del 2.

Det er viktig å organisere arbeidet slik at dobbeltarbeid mellom denne utredningen, stamnettsutredningene (SVVs rutevise utredninger, Avinors sektorplan) og de øvrige NTP-prosjektene unngås.

Det er foreslått frister for å levere grunnlagsdata fra perspektivanalysen 1. mai og antatt transportbehov og transportmiddelfordeling fra klima og miljø og oppsummering av KVUer fra byområdene den 1. juni 2010.

3. Organisering og sammensetning

Styringsgruppen for NTP vedtok 15. februar at Statens vegvesen tar ledelsen for nordområdeutredningen. Utredningen organiseres med en regional styringsgruppe som rapporterer til programstyret og derigjennom til styringsgruppen for NTP.

Navn på deltakere i regional styringsgruppa:

Torbjørn Naimak, regionvegssjef i Statens vegvesen Region nord leder styringsgruppen.
Hans Børe Joakimsen, Avinor
Frode Kjersem, Kystverket
Fridtjof Wangsvik, Kystverket
Paul Runnestø, Jernbaneverket
Roger Hansen, Finnmark fylkeskommune
May Valle, Nordland fylkeskommune
Kari-Anne Opsal, Troms fylkeskommune
Sametinget blir invitert til å delta i styringsgruppa.

Navn på deltakere i prosjektgruppa:

Vidar Engmo fra Statens vegvesen Region nord er prosjektleder for prosjektgruppa
Fred Olav Guthu, Statens vegvesen, sekretær
Lise Nyvold, Jernbaneverket
Tor Vidar Olsen, Kystverket
Arve Andersen, Kystverket
Per Lillemark, Avinor

Asgeir Hagen, Avinor
2 representanter fra hver fylkeskommune
Representant fra Barentessekretariatet

Det vil bli behov for ekstern bistand.

Innenfor godkjent mandat og prosjektplan, har prosjektleder delegert myndighet. Den regionale styringsgruppa skal involveres i valg og dilemmaer som ikke fremsto klart da rammene for oppdraget ble avtalt. Styringsgruppa vurderer behov for å involvere den programstyret/sekretariatet og evt. den sentrale styringsgruppen.

4. Samhandling med andre aktører

Det er en viktig del av utredningsfasen å etablere bredt eierskap og felles forståelse for rammebetingelser, grunnlagsmateriale og faglige utfordringer samt å ha en mest mulig omforent oppfatning av trender og utviklingstrekk. Oppnåelse av nasjonale mål krever felles satsing fra alle aktører innenfor samferdselssektoren.

Det vil bli avholdt workshops som vil bli åpne for deltagelse utover oppnevnte prosjektmedlemmer.

5. Samhandling med øvrige NTP-prosjekter

Det vil være jevnlig kontakt mellom de tverretatlige prosjektene og programstyret/sekretariatet. I løpet av våren og høsten vil det bli invitert til 2 stormøter hvor alle deltagere møter hverandre. Det er vesentlig at hver av de tverretatlige prosjektlederne tar kontakt med sekretariatet for avklaringer underveis og ved behov. Prosjektlederne må også holde innbyrdes kontakt når oppgavene tilgrenser andre prosjekter. Det vises her til jevnlig prosjektledermøter som programstyret inviterer til. Aktuelle tema for prosjektledermøter er status, koordinering, behov samt aktuelle leveranser.

Prosjektlederen for nordområdeutredningen må vurdere når avklaringer er av prinsipiell art og stiles til den regionale styringsgruppa og når det er spørsmål av mer koordinerende eller praktiske art til sekretariatet.

6. Budsjett og anskaffelser

Statens vegvesen som har lederansvaret for prosjektet er ansvarlig for å håndtere anskaffelser og har hovedansvar for budsjettoppfølging. Det vises til samarbeidsavtalen for ytterligere utdyping.

Av en total ramme på 3 mill. kr, er det avsatt 1,5. mill kr. i 2010.

7. Teknisk gjennomgang

Den regionale styringsgruppa tar sikte på å gjennomføre en såkalt teknisk gjennomgang av nordområdeprosjektets mål, mandat og arbeidsopplegg i august. Dette som en støtte og kvalitetssikring av arbeidsopplegget.

8. Framdriftsplan og milepæler

**Framdriftsplan vil bli presentert i prosjektstyringsplanen.
Denne skal godkjennes av den regionale styringsgruppa.**