

## **Bestilling av forberedende utredningsarbeid til neste Nasjonal transportplan**

### **1. Innledning og kort sammendrag**

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) vil starte opp det forberedende arbeidet med neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan. SD vil som tidligere ha hovedansvaret for arbeidet. Som følge av at ansvaret for kystforvaltning er overført til fiskeri- og havministeren er NFD ansvarlig for arbeidet med sjøtransport og kystforvaltning.

Departementene vil i utgangspunktet bygge på de positive erfaringene med omleggingen av NTP-prosessen som ble gjort i forbindelse med NTP 2022-2033. Så langt er det ikke besluttet større endringer i organiseringen av det forberedende planarbeidet til NTP. Uavhengig av eventuelle senere endringer i prosess eller organisering vil det være viktig å få et godt faglig grunnlag for å vurdere hvordan vi kan løse utfordringene uavhengig av transportform, bedre samspillet mellom transportformene og forbedre transporttilbudet, og gjennom dette bidra til å nå de transportpolitiske målene. Vi mener det er nyttig å komme i gang med dette grunnlagsarbeidet nå.

Et viktig premiss for planarbeidet er å undersøke i hvilken grad og hvordan andre tiltak enn investeringer i ny fysisk infrastruktur kan bidra til dette. Både mer effektiv bruk av teknologi og data, samt bedre drift og vedlikehold kan øke kapasitetsutnyttelsen av eksisterende infrastruktur. Tiltak rettet mot kjøretøyene som ferdes på infrastrukturen kan i mange sammenhenger gi høyere måloppnåelse i form av mer effektiv trafikkavvikling, kortere reisetid og mindre utslipp enn svært kostbare infrastrukturtiltak som det tar lang tid å realisere. Slike tiltak kan for eksempel innebære flere tog, bedre kollektivtilbud, effektiv rushtidsprising, utslippsfrie biler, utslippsfrie/autonome ferjer, dronebaserte godsløsninger og ulike mikromobilitetsløsninger. Bedre samordning av transport- og arealplanleggingen og analysemetoder for dette kan gi bedre utnyttelse av infrastrukturen, økt mobilitet og mindre miljøutfordringer.

SD gjennomførte høsten 2021 en møteserie med virksomhetslederne hvor det bl.a. ble diskutert spørsmål knyttet til prosess, organisering av arbeidet og viktige tema som grunnlag for neste NTP. Departementet opplevde disse møtene som svært nyttige. Dialogen med virksomhetene vil være sentral framover for å kunne få et best mulig beslutningsgrunnlag for neste transportplan. Derfor ber vi med dette virksomhetene om innspill til hvordan utredningsoppdrag på sentrale temaer, som skisseres i punkt 3 – 7 i denne bestillingen, kan legges opp. Hensikten med tettere samarbeid med virksomhetene i utformingen av utredningsoppdrag er å gi et mer presist og gjennomførbart oppdrag til virksomhetene.

Vi ber om at virksomhetene i utgangspunktet legger til grunn målstrukturen som ble etablert i NTP 2022-2033. Ved eventuelle endringer vil SD og NFD komme tilbake til dette senere i prosessen.

SD og NFD gir med dette virksomhetene et forberedende oppdrag til senere utredningsoppdrag, som etter planen sendes virksomhetene høsten 2022. I det forberedende oppdraget ønsker vi bl.a. å få tilbakemelding på hvilke analyser som er mulig og relevante å utføre, samt forslag til metoder og opplegg for gjennomføring av konkrete utredninger og analyser. Dette omfatter følgende områder:

- Trender, framskrivinger og perspektiver
- utfordringer på sentrale tema/samfunnsområder og i korridorer/geografiske områder
- Teknologi
- Analyseverktøy og forutsetninger i samfunnsøkonomiske analyser
- Helhetlige analyser på tvers av tiltak og transportformer

SD og NFD vil samtidig understreke at det er en rekke temaer det vil arbeides med i videre NTP-prosess, som vi ønsker en dialog med virksomhetene om på et egnet tidspunkt. Eksempler på disse kan være konsekvenser av innføring av porteføljestyling og hvordan NTP kan videreføres som styringsverktøy. Dersom virksomhetene har forslag til andre utredninger som bør inngå i senere utredningsoppdrag eller andre tema som bør tas opp knyttet til videreutvikling av NTP, ber vi om at disse sendes sammen med besvarelsen på dette forberedende arbeidet.

I tillegg ber vi virksomhetene komme med forslag til egnet organisering av virksomhetenes felles arbeid for å svare ut senere oppdrag.

Vi ber om at virksomhetene samarbeider om besvarelsen av det forberedende oppdraget og at Statens vegvesen koordinerer den samlede tilbakemeldingen. Dersom virksomhetene har ulike vurderinger ber vi om at det kommer fram i svaret.

Det kan være hensiktsmessig at virksomhetene har ansvar for ulike deler av oppdragene. Vi ber om at dere vurderer dette og eventuelt foreslår en fordeling av ansvaret for de ulike deloppgavene i besvarelsen på dette forberedende oppdraget.

**Fristen for leveransen er 13. mai 2022.**

Under gis en enkel oversikt over skisserte deloppgaver i det forberedende utredningsoppdraget.

Nr.	Innhold
2	Organisering
3a	Trender som kan påvirke transporttetterspørsmål
3b	Framskrivinger av transporttetterspørsmål og følsomhetsanalyser
3c	Perspektiver/vurdering av ulik utvikling av transporttetterspørsmål
4a	Utfordringer på sentrale tema/samfunnsområder
4b	Utfordringer i korridorer/områder

5	Teknologi
6a	Grunnlagsdata
6b	Metoder og verktøy for samfunnsøkonomiske analyser
6c	Sentrale forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser
7	Helhetlige analyser

Det forutsettes at Entur AS inviteres inn i det forberedende utredningsarbeidet som er skissert i deloppdrag 3a, 5 og 6a. Vi ber også om vurdering av hvilke andre aktører det vil være hensiktsmessig å involvere i det senere utredningsarbeidet, som eksempelvis Enova. I den forbindelse minner vi om at SD i forbindelse med grunnlagsarbeidet til NTP 2022-2033 la vekt på at sentrale myndigheter som Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Sjøfartsdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Miljødirektoratet kunne bidra med sin kompetanse inn i NTP-arbeidet, og at vi ba om at disse og eventuelt andre aktører ble involvert på hensiktsmessig måte med å besvare oppdragene.

Virksomhetenes svar på dette forberedende oppdraget og dialog med andre aktører danner grunnlag for utredningsoppdrag som etter planen vil gis høsten 2022. Vi ber om at virksomhetene vurderer om 6 måneder er en hensiktsmessig tidsramme for utredningsarbeidet. I så fall vil frist for disse leveransene være vinteren/våren 2023.

SD og NFD tar sikte på å komme tilbake med framdriftsplan for NTP-arbeidet i løpet av høsten 2022.

## **2. Organisering av arbeidet med neste Nasjonal transportplan**

Foreløpig legger vi opp til at arbeidet med neste NTP organiseres etter modell fra inneværende NTP. Prosessen skal styres av SD, i tett dialog med NFD. Dette innebærer at også denne gangen vil departementene ta en tydelig rolle mot eksterne aktører. Tilsvarende som i arbeidet med inneværende NTP vil SD og NFD gi virksomhetene oppdrag som vil utgjøre virksomhetenes faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP.

Det vil opprettes en samordningsgruppe for NTP som skal ledes av departementsråden i SD. Samordningsgruppen skal ellers bestå av ekspedisjonssjefene i SD, ansvarlig ekspedisjonssjef for Kystverket i NFD og virksomhetslederne fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Avinor, Bane NOR og Nye Veier. Det legges opp til at det kan variere hvem som deltar på møtene avhengig av hvilke saker som skal diskuteres og faser i prosessen. I møter av mer forberedende karakter kan det være aktuelt at ekspedisjonssjefen i Bane- og planavdelingen i SD leder møtene i departementsrådets sted. I tillegg kan det bli aktuelt med deltakelse fra andre myndigheter/aktører i enkelte saker.

Intensjonen er at samordningsgruppen vil brukes til å drøfte strategisk viktige og tverrsektorielle problemstillinger, og til å avklare særskilt viktige problemstillinger i gjennomføringen av det forberedende arbeidet med NTP. Gruppen vil bl.a. være en arena for å formidle departementenes forventninger og klargjøre forståelsen av oppdrag, samt for å ha dialog om svarene på oppdrag.

## Bestilling

SD og NFD mener at det i arbeidet med neste NTP er behov for å styrke og utvide det helhetlige og tverrsektorielle perspektivet, og vi ønsker at det denne gangen tidligere utføres slike analyser, gjennom de oppdragene som er skissert her. Det vil være viktig med et godt samarbeid og koordinering mellom virksomhetene for å ivareta dette. Vi ber virksomhetene vurdere om koordineringsgruppen som virksomhetene opprettet i arbeidet med NTP 2022-2033 bør videreføres og hvordan arbeidet bør organiseres. Dette innebærer også vurdering av hvordan andre aktører bør involveres, jf. pkt 1. Virksomhetene må sørge for tilstrekkelig ledelsesforankring av svar på oppdrag fra SD/NFD.

### **3. Trender, framskrivinger og perspektiver**

For å kunne drive langtidsplanlegging i transportsektoren er det viktig å ha en oppdatert oversikt over forhold som påvirker etterspørsel for person- og godstransport (trendanalyser). Det er viktig å avdekke i hvilken grad vi har mulighet til å framskrive de sannsynlige utviklingstrekkene og hvilke supplerende analyser som bør gjøres for å sikre at vi har et helhetlig bilde av mulige sammenfall av forhold som påvirker transportsektoren framover. Kartlegging og vurdering av usikkerhet er en sentral del av dette.

Valg av ressursbruk og løsninger i transportplanen vil ha betydning langt ut over planperioden. Dette gjelder særlig investeringer i infrastruktur som har lang levetid og som har strukturell betydning for samfunnsutviklingen, eksempelvis gjennom arealbruk. Ressursbruken i planen skal derfor bygge på vurdering av transportbehov i et 40-årsperspektiv, det vil si fram mot 2060.

SD og NFD har nedenfor skissert en tredeling av dette deloppdraget. Vi ønsker en vurdering fra virksomhetene om en slik tilnærming til oppdrag om trender, framskrivinger og perspektiver som skissert nedenfor være mulig å besvare, eller er det behov for å avgrense eller utvide oppgaven.

#### **a) Trender**

Et viktig utgangspunkt for neste NTP er å kartlegge og analysere aktuelle trender. På grunnlag av trendanalysene vil det være viktig at virksomhetene vurderer hvilke utslag disse enkeltvis vil kunne få for etterspørselen etter transport. I dette inngår både nasjonale og globale utviklingstrekk. Dette kan gjelde større endringer i produksjon- og handelsmønstre, forbrukerpreferanser, stabilitet i verdensøkonomien, teknologisk endring, klimatilpasninger/utfordringer, mulige langsiktige effekter av pandemien etc.

Med trender menes her en empirisk observerbar utvikling langs ulike parametere. Analyseoppgaven innebærer en vurdering av trendenes utvikling, herunder også sannsynlighetsvurderinger knyttet til politiske beslutninger og styringsvalg som vil påvirke omfang og retning for disse.

#### Bestilling:

Vi ber om en første, overordnet beskrivelse og vurdering av aktuelle trender som dere anbefaler å legge til grunn for oppdraget til høsten. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi senere konkretisere oppdraget.

#### **b) Framskrivinger av transportetterspørsel og følsomhetsanalyser**

Som en del av arbeidet med NTP skal det skal gjøres framskrivinger av transportetterspørselen fram mot 2060 med bruk av etablerte transportmodeller. Disse er basert på etablerte metoder og tilgjengelige data, og er viktig grunnlag for de samfunnsøkonomiske analysene av ressursbruken i sektoren. Følsomhetsanalyser som viser hvilke utslag endringer av forutsetninger i analysene kan gi vil være viktig. Dette vil innebære en vurdering av i hvilken grad trendene som er identifisert i a) kan omsettes til input i disse modellene og en vurdering av hvordan dette i så fall kan gjøres i praksis.

#### Bestilling:

I denne runden ber vi om at dere beskriver og vurderer hvilke forutsetninger som må oppdateres/utvikles og i hvilken grad disse må avklares i samråd med SD og NFD. Videre ber vi om en vurdering av hvilke forutsetninger det bør gjøres følsomhetsanalyser av. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi senere konkretisere oppdraget.

#### **c) Perspektiver/vurdering av ulike utviklingsbaner for transportetterspørsel**

Med utgangspunkt i trendanalysene gjort i a) og framskrivingene i b), vil det være nyttig å utforme ulike utviklingsbaner for transportetterspørsel. Vi ser for oss at dette innebærer å analysere hvordan ulike trender kan virke sammen og hvordan ev. variasjon i sentrale forutsetninger kan påvirke transportetterspørselen/-volumet.

Det er imidlertid ikke gitt at eksisterende verktøy og data er egnet til å fange opp/analysere de trendene vi har identifisert, verken isolert eller i sammenheng. Der dette er tilfelle, ber vi om noen eksempler på hvordan dette kan analyseres med andre verktøy/metoder.

#### Bestilling:

Vi ber om at virksomhetene i denne omgang kommer med en beskrivelse og vurdering av hvilke perspektiver som kan være aktuelle å utarbeide. Videre ber vi om en vurdering av hvilke verktøy og metoder som vil være egnet for å kunne analysere ulik utvikling av etterspørsel etter transport. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi senere konkretisere oppdraget.

#### **4. utfordringer på sentrale tema/samfunnsområder og i korridorer/geografiske områder**

SD og NFD vil utforme neste Nasjonal transportplan slik at den møter utfordringene og omstillingene vi står overfor framover. I arbeidet med NTP 2022-2033 ble det gjort et grundig arbeid med å kartlegge utfordringer som påvirker utviklingen av transportsystemet og hvordan transportsystemet bør innrettes for å løse mer konkrete utfordringer i transportkorridorene/de geografiske områdene.

Som grunnlag for neste transportplan ber vi virksomhetene oppdatere status og gjøre rede for eventuelle nye utfordringer. Dette skal gjøres med utgangspunkt i to tilnærminger, jf. nedenfor.

#### **a) Utfordringer på sentrale tema/samfunnsområder**

Et viktig grunnlag for transportplanarbeidet er å kartlegge om det er noen utviklingstrekk som kan innebære behov for justering eller nye grep i transportpolitikken for å håndtere utfordringene.

##### Bestilling:

Vi ber i denne omgang om en overordnet beskrivelse av hvordan utfordringer og muligheter på sentrale tema/samfunnsområder, som for eksempel klima, teknologi, samfunnssikkerhet, trafiksikkerhet, mobilitet o.l., påvirker sektoren. I dette inngår en identifisering av hvordan de ulike kartlagte trendene påvirker sektoren og hva dette kan innebære av behov for politikkutforming. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi eventuelt senere konkretisere oppdrag knyttet til aktuelle temaer.

#### **b) Utfordringer i korridorer/geografiske områder**

Som grunnlag for NTP er det viktig med en oppdatering/kartlegging/beskrivelse av utfordringer i korridorer/ geografiske områder, inkludert de største byområdene: Dette skal gjøres både med utgangspunkt i det faglige grunnlaget som virksomhetene leverte til innværende NTP og beskrivelsene som er gitt i stortingsmeldingen.

I innværende NTP er korridorene hovedramme rundt framstillingen av geografisk fordelte utfordringer. Vi ønsker at virksomhetene skal vurdere fordeler og ulemper ved å ta utgangspunkt i korridorinndelingen for å beskrive utfordringsbildet for transportsektoren. Det vil, blant annet på grunn av bypolitikk/bypakker, være noen beskrivelser av utfordringer som tar utgangspunkt i geografiske områder/bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det kan være mulig å vurdere regioner som hovedinnramming, og at korridorer/strekninger supplerer dette.

Arbeidet vil innebære å se på utfordringer både på tvers av transportformer og forvaltningsnivå. Det vil i dette arbeidet være viktig med god involvering av fylker og storbyer, både for å identifisere utfordringer og finne løsninger på disse.

##### Bestilling:

Vi ber dere foreslå en tilnærming til oppdatering av geografisk fordelte utfordringer i korridorene. I vurderingen skal det inngå en drøfting av fordeler og ulemper med å ta utgangspunkt i å kartlegge utfordringer hhv. for hver korridor og for en form for regioninndeling. Virksomhetene kan også peke på eventuelle andre modeller som kan være egnet for å kartlegge og framstille utfordringer. Vi ber også om en vurdering av hensiktsmessig involvering og samarbeid med regionale myndigheter på administrativt nivå. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi senere konkretisere oppdraget.

## 5. Teknologi

Teknologi er et sentralt element i virksomhetenes arbeid og kan ha store konsekvenser for hvordan vi møter framtidig mobilitetsbehov. Samtidig er det en utfordring at vi i dag fatter beslutninger om investeringer i prosjekter som vil stå ferdig 10-15 år fram i tid – på et tidspunkt hvor bl.a. teknologiske muligheter kan gi en bedre utnyttelse av både infrastruktur og ulike mobilitetstilbud, samt gi nye, innovative mobilitetsløsninger som vi ikke har i dag.

I den innledende møteserien om NTP mellom SD og NTP-virksomhetene høsten 2021 delte flere av virksomhetene en oppfatning om at det er nødvendig å få synliggjort mulige effekter av teknologi på en bedre måte i grunnlagsarbeidene til NTP, gitt antakelsen om at bruk av ny teknologi kan bidra til at vi når transportpolitiske mål på en mer effektiv måte.

Dette krever imidlertid at teknologi som innsatsfaktor identifiseres og synliggjøres på en måte som gjør at den reelt sett kan bli veid og vurdert opp mot annen ressursbruk i sektoren. Det at teknologisk utvikling ofte preges av usikkerhet, ikke-lineær utvikling, korte utviklingsløp for å håndtere bevegelige delmål og ønskede resultater, gjør slik synliggjøring i grunnlagsarbeidene til NTP krevende. Samtidig er det nødvendig at de mulige gevinstene av teknologi må kunne forklares og forstås av beslutningstakerne, og følgelig er pedagogisk framstilling her et nøkkelpoeng.

### Bestilling:

Departementene ber derfor om råd fra virksomhetene om hvordan synliggjøring av effektene av teknologi som innsatsfaktor best kan gjøres. Mulige retninger som kan utforskes her er:

- metodisk utviklingsarbeid (hvordan kan vi bedre regne på effektene av teknologitiltak, jf. punkt 6b)
- bedre og mer pedagogiske framstillinger av potensielle teknologitiltak, inkludert hvordan det bidrar til måloppnåelse
- mulighet til sette sammen teknologitiltak i større "pakker" (som også kan inkludere annen tiltaks- eller virkemiddelbruk) som kan besluttes på pakkenivå, der innholdet i pakken porteføljestyres i virksomhetene.

Med unntak av metodisk utviklingsarbeid (som kan vurderes startet opp), presiseres det at oppdraget her ikke innebærer å gjennomføre selve analysearbeidet, men heller å foreta noen vurderinger knyttet til de mulige retningsvalgene som er skissert over, samt å utarbeide noen eksempler på hva som kan være mulig å gjennomføre. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi senere konkretisere oppdraget.

## 6. Analyseverktøy og forutsetninger i samfunnsøkonomiske analyser

Samfunnsøkonomiske analyser er et sentralt grunnlag for vurderinger av ressursbruken i transportsektoren. Disse analysene brukes for å beregne og sammenstille virkninger av tiltak og for å framstille den samlede lønnsomheten. Det er viktig at det framgår tydelig hvilke forutsetninger som ligger til grunn for analyser og ressursbruk i neste Nasjonal transportplan. SD og NFD legger vekt på at virksomhetene i fellesskap utvikler et solid og konsistent faglig grunnlag for slike analyser.

## **a) Grunnlagsdata**

Gode grunnlagsdata er helt avgjørende for utarbeidelsen av solide beslutningsgrunnlag i transportsektoren. Det skjer utviklingsarbeid i virksomhetene på dette området, både internt i hver virksomhet, men også på tvers av virksomhetene med bl.a. pilotprosjekt om nye teknologiske metoder for innsamling av reisevanedata, samt økt tverrsektorielt samarbeid om data (koordinert av Entur AS), som grunnlag for økt og bedre bruk og analyse av data på tvers av transportformene.

### Bestilling:

Med utgangspunkt i status for de ulike initiativene ber vi virksomhetene om å gi en vurdering av sannsynlig forbedring av datakvaliteten frem mot neste NTP, og hva dette vil innebære for kvaliteten på tallmaterialet som skal ligge til grunn for de ulike analysene som vil inngå i grunnlagsarbeidene til virksomhetene inn mot neste NTP. Vi ber også om en vurdering av muligheter og behov for videre utviklingsarbeid. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi senere eventuelt konkretisere oppdraget.

## **b) Metoder og verktøy**

Virksomhetene har i fellesskap og hver for seg utviklet verktøy og metoder, samt sett behov for oppdatering av forutsetninger i transportmodellberegninger og samfunnsøkonomiske analyser. De har også initiert flere utredninger på området, som for eksempel metode for vurdering av geografiske fordelingsvirkninger. SD har nylig fått utarbeidet rapporten "Bedre beslutningsgrunnlag i transportsektoren" (Menon Economics, publiseres i mars 2022). Funnene og anbefalingene i denne rapporten inneholder viktig input til arbeidet med å bedre beslutningsgrunnlaget.

### Bestilling:

Vi ber om en orientering om status for utvikling av metoder og verktøy ift. analysegrunnlaget som lå til grunn for NTP 2022-2033, og om en oversikt og vurdering av utviklingsbehov framover og plan for dette.

Vi ber også virksomhetene vurdere forslagene til videreutvikling av grunnlaget for og presentasjonen av de samfunnsøkonomiske analysene, jf. rapporten "Bedre beslutningsgrunnlag i transportsektoren". Dette omfatter prissatte og ikke-prissatte virkninger, håndtering av usikkerhet, samt transportmodeller og andre verktøy. Dette innebærer også å vurdere forslag til hvordan beslutningsgrunnlaget kan presenteres.

Av Hurdalsplattformen går det fram at regjeringen vil «Gjennomgå metoden for verdsetting av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for å bedre ivareta næringstransport/godstransport og veier med lav årstdøgntrafikk (ÅDT).» Vi ber derfor virksomhetene spesielt vurdere potensialet og ev. utviklingsbehov knyttet til metoder og verktøy for å ivareta dette, slik at vi får et faglig grunnlag for å vurdere hvordan dette kan følges opp i senere utredningsoppdrag og analyser.

I tillegg ber vi om at virksomhetene vurderer behov for metodisk utviklingsarbeid for å sikre at vi har verktøy for å synliggjøre effektene av eventuelle prioriteringer av midler til



teknologitiltak, både til investeringsbeslutninger og til drift, jf. punkt 5. Ifm. NTP 2022-2033 ble dette løst ulikt av virksomhetene og de synliggjorde i ulik grad og på ulikt vis effektene av ressursbruken på teknologiområdet.

Videre ber vi virksomhetene om å vurdere behov for å videreutvikle analysegrunnlag slik at vi bedre er i stand til å vurdere ressursbruken til investeringer, drift og vedlikehold i sammenheng. Dette vil gi en oversikt over mulige analyser til neste NTP.

Ut fra dette og etterfølgende dialog vil vi senere konkretisere oppdraget.

### **c) Sentrale forutsetninger**

Det er viktig at det gjøres grundige vurderinger av sentrale forutsetninger som legges til grunn for analysene og at SD og NFD er kjent med disse. Dette gjelder eksempelvis beregningsår, levetid og restverdiperiode, kjøretøyutvikling, drivstoffkostnader, tidsverdier, brukerbetaling, helsevirkninger og støykostnader. Dersom det er uenighet om bruk av felles forutsetninger er det viktig de ulike alternative tilnærmingene beskrives og at argumentene for og mot disse framgår. Her skilles det mellom hva som er beste skjønn (antakelser) fra virksomhetene og hva som følger av retningslinjer eller forutsetninger brukt i andre styrende/retningsgivende dokumenter (som Perspektivmeldingen og Nasjonalbudsjettet).

Sentrale forutsetninger omfatter også det som ligger til grunn for null-alternativet (jf. også framskrivinger/ perspektiver). For noen forutsetninger bør det gjøres enkeltvise følsomhetsanalyser ifm. vurderinger av de ulike alternativene. Det bør også vurderes om det er behov for å analysere hvordan utfallet kan bli dersom flere sentrale forutsetninger endres samtidig.

#### Bestilling:

Vi ber dere beskrive hvilke konkrete forutsetninger som må drøftes og på hvilke områder det må besluttes hvilke forutsetninger som skal gjelde for senere analysearbeid. Ut fra dette og etterfølgende dialog vil det gis føringer for hvilke sentrale forutsetninger som vil gjelde for prioriteringsarbeidet til NTP.

## **7. Helhetlige analyser**

Transportsektoren krever langsiktig planlegging og de ulike valgene av tiltak og virkemiddelbruk påvirker hverandre. I en transportsektor organisert etter transportform er det viktig at store og langsiktige beslutninger om transportsystemets utvikling tar høyde for sannsynlige utviklingstrekk for transportsektoren.

I pkt. 3a bes virksomhetene om å kartlegge trender. Et eksempel på en trendutvikling som pekes på i flere rapporter de seneste årene<sup>1</sup> er at hovedmodellen for mobilitet i framtiden vil gå fra å være individuell, privateid, karbonbasert, uintelligent og uintegret, til å være delt, utslippsfri, optimalisert, intelligent og integrert i et digitalt økosystem. Dersom man

---

<sup>1</sup> Eksempelvis fra Ekspertutvalget for teknologi og framtidens transportinfrastruktur, 2019.

eksempelvis la til grunn at en slik utvikling vil og bør finne sted, hvilke konsekvenser vil dette ha for utvalget av analyser som bør gjennomføres i grunnlagsarbeidet for NTP, som grunnlag for senere vurderinger av mulig tiltaks- og virkemiddelbruk?

#### Bestilling:

Vi ber virksomhetene om å komme med konkrete forslag til helhetlige analyser som bør gjennomføres som del av grunnlagsarbeidet mot neste NTP, samt en vurdering av hva dette vil kreve av samordning mellom virksomhetene og andre forvaltningsnivå.

Departementene ønsker her å utfordre virksomhetene til å tenke konseptuelt annerledes på utvalget av analyser som bør gjennomføres fram mot neste NTP. Dette kan innebære å vurdere infrastrukturinvesteringer opp mot andre tiltak, som f.eks. utbedringer, drift og vedlikehold, bedre tog- og kollektivtilbud og teknologiske løsninger som gir bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og transporttilbud (bl.a. gjennom mer avanserte former for trafikkstyring og/eller påvirkning av de reisendes adferd gjennom bedre informasjon og/eller effektiv prising).

Formålet med analysene (som eventuelt vil bli gjennomført senere) vil være å avdekke hvordan ulike tiltak (utover bare bygging av infrastruktur) vil påvirke hverandre. En åpenbar utfordring i et slikt arbeid vil være å definere hva som skal være den faktiske analyseenheten/avgrensning av analyseområdet, samt at eksisterende ansvarsområder iht. dagens organisering av transportsektoren i Norge vil bli utfordret. SD og NFD ber om at virksomhetene foreslår et utvalg av analyser som kan vurderes gjennomført.

For å gi et konkret eksempel: i Singapore har myndighetene håndtert rushtidsproblematikk i T-banesystemet gjennom å tilby gratis kollektivreiser for dem som reiser utenfor rush på morgenen. Dette forutsetter en viss investering og drift av den teknologiske løsningen som registrerer når de reisende forlater stasjonsområdene, samt informasjon/beregning av antatt effekt på reisevaner gjennom f.eks. kundeundersøkelser. Som et hypotetisk eksempel blir da spørsmålet til virksomhetene: overført til norske forhold, hvilken type analyse kunne ha ligget til grunn for en slik beslutning, hvordan kunne en slik analyse ha vært satt opp og hva ville en slik analyse krevd av samordning mellom virksomhetene og ulike forvaltningsnivå og ev. andre aktører?

I den innledende møteserien om NTP mellom SD og NTP-virksomhetene høsten 2021, pekte flere av virksomhetene på at det i mange områder og korridorer ikke er reelle konkurranseflater mellom transportformene. I lys av dette, og i tillegg til analyseinnspillene som etterspørres ovenfor, bes virksomhetene om å komme med konkrete forslag til et utvalg geografiske områder som peker seg ut som aktuelle for analyse av infrastrukturprosjekter på tvers av transportformene, og/eller innenfor samme transportform men med ulike utbyggere. Dette kan være grunnlag for senere vurderinger/analyser av hvordan ulike tiltak påvirker hverandre (avhengigheter eller intermodalitet) samt hvor de kan være konkurrerende (hvorvidt gjennomføring av ett eller flere tiltak undergraver/erstatter behovet for andre).

Med utgangspunkt i virksomhetenes innspill og etterfølgende dialog vil vi senere konkretisere oppdraget.

## 8. Oppsummering av bestillinger

Nr.	Bestillinger
2	Organisering: <i>Vi ber virksomhetene vurdere om koordineringsgruppen som virksomhetene opprettet i arbeidet med NTP 2022-2033 bør videreføres og hvordan arbeidet bør organiseres. Dette innebærer også en vurdering av hvordan andre aktører bør involveres.</i>
3a	Trender som kan påvirke transportteterspørsmål: <i>Vi ber om en første, overordnet beskrivelse og vurdering av aktuelle trender som dere anbefaler at skal legges til grunn for oppdraget til høsten.</i>
3b	Framskrivninger av transportteterspørsmål: <i>Vi ber om at dere beskriver og vurderer hvilke forutsetninger som må oppdateres/utvikles og i hvilken grad disse må avklares i samråd med SD og NFD. Videre ber vi om en vurdering av hvilke forutsetninger det bør gjøres følsomhetsanalyser av.</i>
3c	Perspektiver/vurdering av ulike utviklingsbaner for transportteterspørsmål: <i>Vi ber om en beskrivelse og vurdering av hvilke perspektiver som kan være aktuelle å utarbeide. Videre ber vi om en vurdering av hvilke verktøy og metoder som vil være egnet for å kunne analysere ulik utvikling av etterspørsmål etter transport.</i>
4a	Utfordringer på sentrale tema/samfunnsområder: <i>Vi ber om en overordnet beskrivelse av hvordan utfordringer og muligheter på sentrale tema/samfunnsområder, som for eksempel klima, teknologi, samfunnssikkerhet, trafiksikkerhet, mobilitet o.l., påvirker sektoren. I dette inngår en identifisering av hvordan de ulike kartlagte trendene påvirker sektoren og hva dette kan innebære av behov for politikkutforming.</i>
4b	Utfordringer i korridorer/geografiske områder: <i>Vi ber dere foreslå en tilnærming til oppdatering av geografisk fordelte utfordringer i korridorene. I vurderingen skal det inngå en drøfting av fordeler og ulemper med å ta utgangspunkt i å kartlegge utfordringer hhv. for hver korridor og for en form for regioninndeling. Virksomhetene kan også peke på eventuelle andre modeller som kan være egnet for å kartlegge og framstille utfordringer. Vi ber også om en vurdering av hensiktsmessig involvering og samarbeid med regionale myndigheter på administrativt nivå.</i>
5	Teknologi: <i>Vi ber om råd fra virksomhetene om hvordan bedre synliggjøring av effektene av teknologi som innsatsfaktor kan gjøres.</i>

6a	<p>Grunnlagsdata:</p> <p><i>Vi ber virksomhetene om å gi en vurdering av sannsynlig forbedring av datakvaliteten frem mot neste NTP, og hva dette vil innebære for kvaliteten på tallmaterialet som skal ligge til grunn for de ulike analysene som vil inngå i grunnlagsarbeidene til virksomhetene inn mot neste NTP. Vi ber også om en vurdering av muligheter og behov for videre utviklingsarbeid.</i></p>
6b	<p>Metoder og verktøy for samfunnsøkonomiske analyser:</p> <p><i>Vi ber om en orientering om status for utvikling av metoder og verktøy ift. analysegrunnlaget som lå til grunn for NTP 2022-2033, og om en oversikt og vurdering av utviklingsbehov framover og plan for dette. Vi ber også virksomhetene vurdere forslagene til videreutvikling av grunnlaget for og presentasjonen av de samfunnsøkonomiske analysene, jf. rapporten "Bedre beslutningsgrunnlag i transportsektoren". Videre ber vi om vurdering av potensialet og eventuelle utviklingsbehov for å følge opp punktet i Hurdalsplattformen om å bedre ivareta næringstransport/godstransport og veier med lav årsdøgntrafikk. I tillegg ber vi om at virksomhetene vurderer behov for metodisk utviklingsarbeid for å sikre at vi har verktøy for å synliggjøre effektene av midler til teknologitiltak, og for å vurdere ressursbruken til investeringer, drift og vedlikehold i sammenheng.</i></p>
6c	<p>Sentrale forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser:</p> <p><i>Vi ber om en beskrivelse av hvilke konkrete forutsetninger som må drøftes og på hvilke områder det må besluttes hvilke forutsetninger som skal gjelde for senere analysearbeid.</i></p>
7	<p>Helhetlige analyser:</p> <p><i>Vi ber om konkrete forslag til helhetlige analyser som bør gjennomføres som del av grunnlagsarbeidet mot neste NTP, samt en vurdering av hva dette vil kreve av samordning mellom virksomhetene og andre forvaltningsnivå</i></p>
	<p>Andre utredninger og tema:</p> <p><i>Dersom virksomhetene har forslag til andre utredninger til høsten 2022 eller andre tema som bør tas opp knyttet til videreutvikling av NTP, ber vi om at disse sendes sammen med besvarelsen på dette forberedende arbeidet</i></p>