



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/172-4

7.mai 2019

Nasjonal transportplan 2022 - 2033: Oppdrag 4 Analyseverktøy og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser

Vi viser til vårt brev av 11.01.19 om ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Det er viktig at det framgår tydelig hvilke forutsetninger som ligger til grunn for analyser og ressursbruk i Nasjonal transportplan 2022 – 2033 og hvordan ressursbruken kan bidra til bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet i transportsektoren. Samfunnsøkonomiske analyser er verktøyet for å beregne og sammenstille virkninger av ressursbruken og for å framstille den samlede lønnsomheten. Samferdselsdepartementet legger vekt på at virksomhetene i fellesskap utvikler et solid og konsistent faglig grunnlag for slike analyser.

Analysene baseres på metodehåndbøker og felles verktøy

Virksomhetene har over tid utviklet både egne metodehåndbøker og felles verktøy som ligger til grunn for de samfunnsøkonomiske analysene. Dette inkluderer både prissatte og ikke-prissatte virkninger. Grunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser følger av Finansdepartementets rundskriv R-109/2014. Direktoratet for økonomistyring har en oppdatert sektorovergripende veileder fra 2018. Virksomhetenes metodehåndbøker og verktøy er nyttige for å ha et felles rammeverk, en systematisk og transparent tilnærming og gjør det samtidig mulig å hensynte spesifikke forhold knyttet til de ulike transportformene.

Virksomhetene har i samarbeid med Samferdselsdepartementet sørget for utvikling av et sett av transportmodeller for persontransport og godstransport. Disse bygger blant annet på befolkningsframskrivninger fra SSB, forutsetninger om utvikling i arealbruk, privat konsum, undersøkelser om reisevaner, transportinfrastruktur og egenskaper ved transportmidlene. Disse modellene kan brukes både til framskriving av etterspørselen som følge av slike

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Strategi,- økonomi og
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler
Annelene Holden
Hoff
22 24 82 40

eksogene faktorer, men brukes også til å beregne den trafikale effekten av ulike typer tiltak og virkemiddelbruk – som igjen er viktige grunnlag for samfunnsøkonomiske analyser av tiltak i sektoren. Ved framskrivninger av fremtidig transportomfang må sist tilgjengelige forutsetninger om inntekts- og befolkningsframskrivninger benyttes slik at dette blir konsistent med annen samfunnsplanlegging.

Konsistente og sammenlignbare analyser og faglig samarbeid er viktig

Samferdselsdepartementet viser til Oppdrag 1 til virksomhetene av 11. januar 2019 (SD-ref 17/2061-8) hvor det bes om optimalisering av ressursbruken og framstilling av dette på bakgrunn av samfunnsøkonomiske beregninger. Vi vil understreke at analysene må gjennomføres på en måte som sikrer og dokumenterer konsistens og sammenlignbarhet virksomhetene imellom, slik at ressursbruk til ulike formål kan vurderes. Dersom virksomhetene bruker ulike forutsetninger i analysene (eksempelvis levetid), må det redegjøres for dette. Vi ber virksomhetene om en oversikt over eventuelle ulike forutsetninger eller tilnærminger, samt begrunnelse for disse, innen 1. september 2019. Virksomhetene bør gi en vurdering av konsekvensene for sammenligning og avbøtende tiltak for å bedre mulighetene for sammenligning. Videre ber vi om en vurdering om det er nytte- eller kostnadselementer som ikke er godt nok kartlagt med verktøyet og kunnskapen som er til rådighet. Vi ber om at Vegdirektoratet koordinerer tilbakemeldingen til Samferdselsdepartementet på vegne av virksomhetene.

Det vises til utviklingsarbeid som bl.a. omfatter oppdatering av marginale eksterne kostnader, jf. brev av 8. mars 2018. Virksomhetene bør legge til grunn nye og oppdaterte anslag og tilnærminger for å sikre best mulig konsistens i de samfunnsøkonomiske beregningene på tvers av transportsektorene.

Vi viser videre til at virksomhetene har satt i gang verdsettingsundersøkelser for person- og godstransport som etter planen ferdigstilles september 2019, og at resultatene av dette arbeidet vil legges til grunn for analysene ifm. NTP 2022-2033. Undersøkelsene omfatter blant annet konsekvensene som mulighetene til mer produktiv bruk av reisetid har for verdsettingen. Vi ber om å bli orientert om resultatene av undersøkelsen og eventuelle funn som avviker betydelig fra tidligere studier.

Vi er også kjent med arbeidene med å komme fram til omforent tilnærming til vurdering av netto ringvirkninger, samt det langsiktige forskningsarbeidet som virksomhetene er involvert i på dette området. Vurdering av regionale virkninger kan være nyttig og beslutningsrelevant informasjon for særskilte typer prosjekter og kan presenteres som et tillegg til resultatet av den ordinære samfunnsøkonomiske analysen, jf rundskriv R-109/2014. Presentasjon av regionale virkninger der netto ringvirkninger ikke er sannsynliggjort, er da en type fordelingsvirkning. Analysene må skille tydelig mellom slike regionale fordelingsvirkninger og netto ringvirkninger.

Samferdselsdepartementet ser det som sentralt at virksomhetene fortsetter med felles metodearbeid og faglig utvikling innen samfunnsøkonomiske analyser.

Usikkerhet, ulike forutsetninger og vurdering av samfunnssikkerhet

Det er betraktelig usikkerhet knyttet til flere forhold som kan ha stor betydning for hvordan vi utvikler transportsystemet – særlig gjelder dette hastighet og retning i den teknologiske utviklingen. Samferdselsdepartementet ber om at det gjøres følsomhetsanalyser for å vurdere hvordan endringer i vesentlige forutsetninger for analysene påvirker lønnsomheten. Videre skal usikkerheten ved ev. gjennomføring vurderes. Dersom det er mulige konsekvenser av prosjektet som den samfunnsøkonomiske analysen ikke fanger opp, men som beslutningstakere må kjenne til, må dette beskrives.

For tiltak på vei hvor det er aktuelt med bompengefinansiering, skal det vises resultater både med og uten brukerfinansiering, samt hvilke forutsetninger som er gjort ved beregningene.

Når det gjelder ikke-prissatte virkninger ber vi om at det vurderes om det er mulig å identifisere og synliggjøre ev. virkninger som ressursbruken har for samfunnssikkerhet, jf.3R-metodikken utviklet i regi av virksomhetene på bakgrunn av utredningsprosjektet "Samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomisk metode". Samferdselsdepartementet vil gi virksomhetene eget oppdrag om dette.

Det settes ikke krav til så omfattende følsomhetsanalyser som beskrevet over i svar på "Nasjonal transportplan 2022 – 2033: Oppdrag 1", som ble gitt i brev datert 11. januar 2019.

I senere oppdrag om vurdering og prioritering av den samlede ressursbruken for investeringsprosjekter, programområder, drift, vedlikehold og andre tiltak i neste NTP, vil vi komme tilbake til hvordan resultatene av de ulike analysene skal framstilles.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
Ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
Prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Norges vassdrags- og energidirektorat
Sjøfartsdirektoratet

Adresseliste

Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Nye Veier AS
Vegdirektoratet