



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2018-  
2029  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/607-1

9. mars 2018

## **Oppdrag om videreutvikling av kunnskapsgrunnlaget for godstransport - teknologi, metode og konsistent beregningsgrunnlag**

De raske teknologiske endringene innen digitale teknologier og klimateknologi vil prege transportsektoren i de kommende tiårene, og teknologisk endring er viet betydelig omtale i NTP 2018-2029. Samtidig ser vi i godstransportkapitlet i NTP 2018-2029 og Stortingets behandling av dette, betydelige ambisjoner om mer overføring av godstransport fra veg til sjø og bane. Når virkemiddelbruken på dette området trappes opp, samtidig som vi ser raskere teknologiske endringer, øker behovet for å sikre et konsistent faglig grunnlag på tvers av transportsektorene og for å større grad tar hensyn til forventede endringer. Dette vil gi grunnlag for å kunne gjøre bedre samfunnsøkonomiske analyser av virkemiddelbruken.

Vi er kjent med at Godsgruppa i etatene er i gang med arbeidet med å forbedre kunnskapsgrunnlaget. Samferdsdepartementet mener det er behov å styrke arbeidet i Godsgruppa ytterligere og gir derfor Sekretariatet for Nasjonal transportplan et oppdrag på dette. Vi viser til avsnittet under om organisering og finansiering av et slikt utvidet arbeid.

Det er flere områder der det er behov for å skape bedre metodisk konsistens. Teknologiutviklingen og implementering av teknologiene framover og hvordan håndtere disse endringene i analysene, er særlig utfordrende og viktig, samtidig som det også fortsatt er forbedringsbehov innenfor andre deler av analysene. SD ser behov for bedre konsistens/underlag på på tvers av transportsektorene innen:

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

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Avdeling  
Strategi,- økonomi og  
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler  
Inger-Lise Olsen  
22 24 83 07

- Like metoder og forutsetninger for beregning av eksterne marginale kostnader og andre effekter
- Sikre at alle relevante elementer er med i analysene med samme tilnærming
- Oppdateringer på ny teknologi

Vi ser behov for bedre å kunne adressere følgende problemstillinger som må håndteres bedre i kommende NTP:

1. Fram til nå har effekter av overføring i hovedsak blitt beregnet ut fra forskjellen mellom samfunnets kostnad for all godstransport på veg mot all godstransport på sjø eller jernbane ( gjerne fordelt per tonnkm). Mye av kostnadene for vegtransport er knyttet til bytransporter hvor beregnede marginale eksterne kostnader er høye. Samfunnets kostnader knyttet til sjø- og jernbanetransporter inkluderer verken kostnader knyttet til å ha terminaler i byområder eller endetransportene til og fra kundene (ofte bytransporter med høye ulempekostnader). For kombinerte transporter som de fleste overføringstiltak innrettes mot, vil det være riktigere å sammenligne alle tre transportformene fra dør til dør. Dersom dette ikke er mulig eller hensiktsmessig, bør hovedtransporten på sjø eller jernbane sammenlignes med selve langtransporten på veg, altså eksklusive kostnadene for alle de korte vegtransportene. Transportmidlene som sammenlignes bør være de som benyttes til transporter hvor overføring anses å være aktuelt. Forutsetninger innen fyllingsgrad og drivstofforbruk/utslipp bør også hentes fra de transportmidlene som benyttes til transporter hvor overføring anses å være aktuelt. Det vises til kartløsningen i incentivordningen for sjøtransport som kan være en mulig tilnærming. Vi ber om at etatene går i igjennom eksisterende datagrunnlag og ved behov innhenter ny kunnskap for de viktigste faktorene, som er relevante i en sammenlikning av egenskaper for de ulike transportformene. Det skal etableres et konsistent faglig grunnlag for bruk i arbeidet med å beregne effektene av overføring av gods mellom transportformer.
2. Det er bare mulig å oppnå en godstransport som er sikker, fremmer verdiskapning og bidrar til overgang til lavutslippssamfunnet dersom alle transportformene blir mer sikre, effektive og miljøvennlige. Til kommende NTP vil det bli behov for å kunne beregne nytten av fornyelse/utskiftingsgrader i kjøretøyparken og av transportløsninger som bidrar til lav- eller nullutslipp. Det vil være avgjørende å gjøre velbegrunnede valg når det gjelder antatte utslipp fra kjøretøy og flåte på ulike tidspunkter frem i tid. Samferdselsdepartementet ber etatene fremskaffe et grunnlag som gjør det mulig å beregne nytten av fornyelse av transportmidler og innfasing av lavutslippsløsninger, som innspill til arbeidet med virkemidler for å redusere de norske utslippene fra godstransportsektoren.

3. Trafikkulykker beregnes å være den største ulempekostnaden for samfunnet ved godstransport på veg. Det statistiske grunnlaget for kostnadene tilknyttet disse ulykkene oppfattes å være solid. Det må benyttes oppdatert statistisk grunnlag og prognoser for årene framover for denne kostnaden. Etatene bes utvikle et faglig grunnlag for trafikkulykker for bruk i de videre analysene. Problemstillingen er todelt: For det første bør det være konsistens mellom transportformene når det gjelder bruk av statistikk. For sjø og banetransport tas det i dag utgangspunkt i ulykkesstatistikken, og her bør tilnærmingen være den samme på vei (eventuelt må metodikken endres for sjø og banetransport). For det andre må det faglige grunnlaget være så treffsikkert som mulig når det gjelder utvikling i ulykker. Bruk av gjennomsnittstall for en lengre historisk periode er lite hensiktsmessig med tanke på den positive utviklingen i trafikkulykker som følge av en aktiv virkemiddelbruk og teknologisk utvikling.
4. Det er behov for å gjøre noen følsomhetsberegninger for ulike (teknologiske) utviklingsbaner for de mest sentrale samfunnsulempene, altså vegtrafikkulykker og klimagassutslipp. Samferdselsdepartementet ber etatene gjøre noen alternative følsomhetsanalyser for å illustrere utfallsrommet for begge disse samfunnsulempene. Vi ber etatene belyse i hvilken grad innføring av nullutslippsteknologi og null trafikkulykker vil påvirke lønnsomheten av investeringstiltak i infrastruktur, spesielt der begrunnelsen er overføring av godstransport mellom transportmidler.
5. Teknologisk endring vil i stor grad kunne påvirke behovet for godstransport, hvordan godstransporten vil forgå og kostnadene ved å transportere gods. De ulike transportmidlene vil påvirkes ulikt. Dette vil igjen påvirke konkurranseflatene mellom ulike transportmidler. I arbeidet med følsomhetsanalyser på godstransportområdet bør det legges vekt på å ta hensyn til forventet teknologisk utvikling mer generelt, herunder å vurdere om det er andre elementer enn samfunnsulempene som bør være gjenstand for følsomhetsanalyser, eksempelvis nivå på generell effektivisering. Etatene bes illustrere aktuelle intervaller for kostnadsreduksjoner i godstransport for ulike transportmidler som følge av teknologiutvikling.

Prosjektet skal identifisere avvik i beregningsgrunnlag og måter analyser gjennomføres på, med sikte på å foreslå forbedringer. Bedre håndtering av framtidig utvikling, bl.a. ved hjelp av følsomhetsanalyser på teknologi området skal også være et sentralt element i arbeidet. Det skal også utarbeides konkrete analyser med utgangspunkt i de fem problemstillingene ovenfor, som innspill til det øvrige utviklingsarbeid på godstransportområdet.

## **Nordisk godsanalyse**

I Nasjonal transportplan 2018-2029 omtales en Nordisk godstudie. Hensikten med en slik studie er å se på mulighetene å fange opp gods tidlig i transportkjeden for å øke tilbøyeligheten til å velge baneløsning og eventuelt sjøtransport. Erfaringene fra NTP godsanalyse viste at gods som kommer på bane til Norge har en større tilbøyelighet til å gå videre på bane. Vi ber NTP-sekretariatet å følge opp dette punktet i NTP.

## **Organisering og finansiering av arbeidet**

Samferdsdepartementet mener arbeidet best kan organiseres ved at NTP-sekretariatet tar ansvar gjennomføring av prosjektet. Samferdsdepartementet ber NTP-sekretariatet sette i gang dette arbeidet. Det vil være behov for å kjøpe bistand fra utredningsmiljøene og vi ber NTP-sekretariatet innhente nødvendige ekstern bistand. Arbeidet vil bli finansiert som et spleiselag med etatene, med et bidrag fra Samferdsdepartementet på 1,25 mill. kr i 2018. Med forbehold om Stortingets godkjenning legges det opp til et bidrag på 0,75 mill. kr fra Samferdsdepartementet i 2019. Transportetatene bidrar med arbeidskraft og kr. 100 000,-. I tillegg vil etatene bruke drøyt 2 mill. kroner (foreløpige anslag) på andre deler av det tverretatlige arbeidet med godstransport mot neste NTP. Arbeidet ferdigstilles i løpet av 2019.

Det er viktig med god dialog med Samferdsdepartementet underveis i arbeidet og det vil derfor bli holdt regelmessige oppfølgingsmøter. I arbeidet med NTP Godsanalyse, ble tilsvarende organisering valgt.

Med hilsen

Kjell Rosanoff (e.f.)  
avdelingsdirektør

Inger-Lise Olsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*