



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Norges forskningsråd
Postboks 564
1327 LYSAKER

Deres ref

Vår ref
25/2856-

Dato
3. februar 2026

Statsbudsjettet 2026 – Supplerende tildelingsbrev til Norges forskningsråd – Transport 2050-utredninger i 2026

Det vises til oppdragsbrev for Transport 2050 av 8. oktober 2025 og tildelingsbrev for 2025 og 2026.

10-20 % av budsjettene til forskningssentrene under Transport 2050 er satt av til utredningspotter. Formålet er at Samferdselsdepartementet (SD) skal kunne bestille konkrete leveranser (råd/anbefalinger, utredninger, kunnskapsoppsummeringer, analyser el.) – heretter kalt Transport 2050-utredninger – til konkrete frister, særlig til arbeidet med Nasjonal transportplan.

Nedenfor redegjøres det for Transport 2050-utredningene som skal gjennomføres i 2026 innenfor utredningspottene som er satt av for TRANSPLAN, TRACE og ResiTrans.

NTP-prosessen og strategiske veivalg

Nasjonal transportplan (NTP) utgjør regjeringens helhetlige og langsiktige strategi for utviklingen av transportpolitikken. Planen legges normalt frem hvert fjerde år. Inneværende langtidsplan for perioden 2025–2036 ble lagt frem i mars 2024 som Meld. St. 14 (2023–2024). I planen prioriterte regjeringen en tydelig dreining av transportsektorens ressursbruk i retning av drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak, i tråd med hovedstrategien om å «ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt når vi må».

I NTP presenteres de transportpolitiske målene. Virkemiddelbruk og prioriteringer i planen skal bidra til høyest mulig oppnåelse av målene innenfor fastsatte økonomiske rammer.

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
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Anders Mathias
Johansen
22 24 82 19

Planen er et viktig styringsdokument, og gir grunnlag for budsjettmessig oppfølging og styring av transportvirksomhetene.

Regjeringen har i inneværende NTP varslet at den i fremtidige transportplanprosesser vil identifisere strategiske veivalg tidlig for å sette tydelig retning for arbeidet. Dette skal legge til rette for at de faglige utredningsressursene konsentreres om de viktigste spørsmålene.

Hovedformål med Transport 2050-utredningene i 2026

Det er viktig at kunnskapsgrunnlaget SD innhenter til arbeidet med NTP legger til rette for at vi i planen kan sette tydelig retning og mål for transportpolitikken, og at det er en god sammenheng mellom mål, de overordnede strategiske retningsvalgene og prioriteringene av konkrete tiltak i planen.

SD ønsker at Transport 2050-utredningene i 2026 bidrar til at vi kan ta de riktige strategiske veivalgene i første fase av arbeidet med neste melding om NTP, som vil gjelde for perioden 2029–2040.

Det er i denne sammenheng behov for at sentrene gir uavhengige forskningsbaserte råd som bidrar til dette, med utgangspunkt i hvert av sentrenes fagområder. Det er blant annet behov for at sentrene bidrar til å belyse hva transportsektorens rolle i omstillingen til lavutslippssamfunnet bør være, og hvordan vi bør planlegge for en slik omstilling i neste NTP. Det er behov for å belyse de viktigste problemstillingene og strategiske veivalgene som må adresseres i transportplanen for å legge til rette for at Norge blir et lavutslippssamfunn i 2050, og at vi samtidig har et trygt, effektivt og miljøvennlig transportsystem.

Det er opp til TRANSPLAN, ResiTrans og TRACE å finne egnet format for leveransene.

Nærmere redegjørelse for Transport 2050-utredningen fra TRANSPLAN

Formålet med Transport 2050-utredningen fra TRANSPLAN skal være å gi uavhengige og forskningsbaserte ekspertvurderinger om hvordan framtidens transportsystem kan utvikles innenfor realistiske økonomiske rammer. Et mål for arbeidet er å bidra til å synliggjøre ulike strategiske veivalg som bør tas tidlig i planleggingen, blant annet slik at en unngår stivhengighet.

Med utgangspunkt i rammene for lavutslippssamfunnet i 2050, som beskrevet i prosjektbeskrivelsen for TRANSPLAN, og de transportpolitiske målene, skal Transport 2050-utredningen gi vurderinger av følgende overordnede problemstillinger:

1. Hvordan kan en utnytte kapasiteten i transportsystemet mest mulig effektivt, på tvers av f.eks. transportformer, reiseruter, reisetidspunkt og reisemål? Det bør bl.a. vurderes hvordan prisvirkemidler, ny teknologi eller andre smarte grep kan bidra til en bedre kapasitetsutnyttelse i pressområder.
2. Hva er en hensiktsmessig rollefordeling mellom de ulike transportformene i ulike markeder/områder?
3. Hva er behovet for drift, vedlikehold og fornying sett opp mot store investeringer?

4. Hvilke virkemidler vil være sentrale for måloppnåelse, herunder både tradisjonelle transportpolitiske virkemidler og virkemidler i tilgrensende sektorer?
5. Hvordan bør beslutningsgrunnlaget forbedres, og hva er behovene for ny kunnskap og metodeutvikling på kort og lengre sikt?

Flere av problemstillingene henger tett sammen. Problemstilling 1-3 dreier seg om ulike prioriteringer og veivalg som kan gjøres for å få mest mulig ut av ressursene, mens problemstilling 4 dreier seg om hvordan virkemiddelbruken kan støtte opp om disse veivalgene. Problemstilling 5 vil bygge på funnene knyttet til problemstilling 1-4 og samtidig peke på kunnskapsbehov som kan bidra til å ytterligere belyse disse i den videre NTP-prosessen.

Nærmere redegjørelse for Transport 2050-utredningen fra ResiTrans

ResiTrans skal bidra til å gjøre den norske transportsektoren mer robust, motstands- og tilpasningsdyktig som følge av endringer i grunnleggende rammebetingelser som klima, digitalisering og elektrifisering. Motstandsdyktighet viser til evnen til å motstå og håndtere det brede spekteret av påkjenninger (naturhendelser, digitale hendelser, sabotasje, pandemi, forsyningssvikt, krig mv.) som kan påvirke transportsektorens funksjonalitet.

I arbeidet med NTP 2029–2040 er det behov for en bedre forståelse av flere områder som påvirker sektorens motstandsdyktighet, herunder klimatilpasning. Behovet for klimatilpasning vil med stor sikkerhet øke i planperioden i neste NTP, og dette vil særlig reflekteres i behovet for drift og vedlikehold av infrastrukturen. I dag er det en utfordring å skille kostnader for klimatilpasning og digitalisering fra virksomhetenes ordinære drift og vedlikehold. Det er også begrenset kunnskap om hvor store kostnader som påløper ved naturfarehendelser.

Samferdselsdepartementet sendte den 23. desember utredningsoppdragene som transportvirksomhetene skal arbeide med som en del av grunnlaget i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. I arbeidet med oppdrag 5 *Motstandsdyktighet i transportsystemet* skal ResiTrans være en sentral samarbeidspartner.

ResiTrans skal bidra med å se på forventet utvikling og metodeutvikling innen klimatilpasning. De skal sammen med transportvirksomhetene beskrive konsekvenser av klimaendringer for sektoren og vurdere metodene for å anslå effekter av klimatilpasning. Videre skal de også se på ulike klimatilpasningstiltak og beskrive hvordan klimatilpasning påvirker kostnader knyttet til ulike aktiviteter.

Oppdrag 5 er omfattende, særlig innenfor tidsfristen. Transportvirksomhetene skal derfor sammen med ResiTrans vurdere hvilke deler av oppdraget som forskningsssenteret kan jobbe videre med, mer langsiktig. Dette skal avklares med departementet og vil utgjøre en del av Transport 2050-utredningen fra ResiTrans.

Det er også behov for at Transport 2050-utredningen fra ResiTrans vurderer hvilke overordnede strategiske veivalg som bør tas når det gjelder temaer som sårbarhet knyttet til

elektrifisering og energisikkerhet, og digitale sårbarheter og cybersikkerhet i transportsektoren, samt naturfarer med stort skadepotensial, som ulike typer skred. Transportsektoren blir stadig mer elektrisk og dermed også mer avhengig av strømforsyningens stabilitet i møte med klimaendringene og sikkerhetsutfordringer. Digitaliseringen av transportsektoren gir nye muligheter, men også nye trusler. Systemfeil og cyberangrep kan føre til store driftsforstyrrelser, og det mangler gode verktøy for å vurdere og håndtere disse risikoene. Utredningen fra ResiTrans bør bidra til at vi tar de riktige strategiske veivalgene og setter tydelig retning i arbeidet med NTP 2029–2040 også for disse områdene.

Nærmere redegjørelse for Transport 2050-utredningen fra TRACE

TRACE skal forske på hvordan transportsystemet skal utvikles innenfor strammere rammer for arealbruk og vern av natur og miljø. Senteret skal utvikle forskningsbasert kunnskap som støtter transportmyndigheter i å utforme effektive strategier for å redusere utslipp, samtidig som det tas hensyn til natur, miljø og arealbruk. Det skal også styrke kunnskapen om hvordan internasjonale regelverk utvikler seg og kan fremme nasjonal transportpolitikk, fremme tverrsektorielle tiltak som reduserer transportens miljøpåvirkning, utvikle et helhetlig vurderingsrammeverk for transportens konsekvenser, samt sikre at kunnskap om natur og miljø integreres i praktisk planlegging og beslutningstaking.

Inngrep i natur er ofte irreversible, og kan føre til betydelige tap av naturmangfold og redusert økosystemfunksjon. I tillegg påvirker transportinfrastrukturen naturen og miljøet gjennom drift og vedlikehold. Veikanter, jernbaneskråninger og areal ved lufthavner utgjør viktige leveområder, f.eks. for pollinerende arter. Videre kan bruk av plast, kjemikalier, salt, lys, luftforurensning og spredning av fremmede arter forringe naturmangfoldet.

Vi har behov for mer kunnskap om hvordan transportsektoren påvirker natur og miljø, og hvordan påvirkningen best kan måles, synliggjøres og reduseres. Vi trenger også forståelse bedre hvordan innretningen av kravene til natur, miljø og jordvern påvirker planlegging og gjennomføring av infrastrukturprosjekter. Det oppstår i dag tidvis en konflikt mellom målet om rask omstilling til lavutslippssamfunnet, bl.a. knyttet til fortetting, mer samordnet transport- og arealplanlegging og utvikling av infrastruktur som legger til rette for nullutslippstransport, og prosesskravene knyttet til hvordan natur, miljø og jordvern skal ivaretas i regulerings-, planleggings- og byggefasen. Transport 2050-utredningen fra TRACE skal bidra til økt forståelse for disse utfordringene, og gi uavhengige forskningsbaserte vurderinger knyttet til hvilke overordnede strategiske veivalg som bør tas i første fase av arbeidet med NTP 2029–2040 for å løse disse utfordringene.

Vi ber i denne sammenheng utredningen gi vurderinger av følgende overordnede problemstillinger:

1. Hvilke virkninger har transportinfrastruktur på natur, miljø og arealbruk? Hvilke metoder, rammeverk og verktøy kan utvikles for å styrke sektorens evne til å vurdere og håndtere disse virkningene?
2. Hvordan kan transportsektoren møte strammere rammer (både nasjonalt og internasjonalt) for arealeffektivitet og naturtap fra infrastruktur?

3. Hvordan kan rammer, reguleringer og virkemidler utvikles som bedre enn i dag forener målet om rask omstilling til lavutslippssamfunnet, bl.a. knyttet til fortetting, mer samordnet transport- og arealplanlegging og utvikling av infrastruktur som legger til rette for nullutslippstransport, med prosesskravene knyttet til hvordan natur, miljø og jordvern skal ivaretas i regulerings-, planleggings- og byggefasen.

Prosess / tidsplan

Det legges opp til følgende prosess for arbeidet frem til endelig leveranser:

- Ultimo jan: Endelig oppdrag til sentrene sendes via Forskningsrådet
- Februar: Oppfølgingsmøter
- 22. mai: Oversending av førsteutkast
- 29. mai: Felles presentasjon av førsteutkast og muntlige tilbakemeldinger
- 1.-2. juni: Ev. skriftlige tilbakemeldinger
- 22. juni: Endelige rapporter oversendes

Med hilsen

Line Hansen Alsaker (e.f.)
avdelingsdirektør

Anders Mathias Johansen
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Kunnskapsdepartementet
Riksrevisjonen