



**Det kongelige samferdselsdepartement
Det kongelige nærings- og fiskeridepartement**

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2883

28. februar 2023

Nasjonal transportplan 2025-2036 - Oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet viser til virksomhetenes svar på utredningsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025-2036, jf. brev av 22. januar 2023.

Departementene vil takke for en solid og grundig leveranse, som etter vår vurdering gir et godt grunnlag for det videre NTP-arbeidet. Vi har likevel behov for utdypende informasjon knyttet til deler av bestillingen, som vi med dette brevet ber om en tilbakemelding på. Vi har nedenfor skilt mellom områder der vi 1) i forkant ønsker en dialog med virksomhetene, og eventuelt kommer tilbake med supplerende bestillinger, og 2) konkrete oppfølgingsspørsmål, jf. punkt A-C nedenfor.

1. Tema vi ønsker en nærmere dialog om

SD/NFD ser bl.a. behov for å innlede en dialog om problemstillinger og eventuelle analyser knyttet til godstransport og universell utforming i transportplanleggingen. Videre ønsker vi en tett dialog med virksomhetene om hvilke tverrsektorielle analyser som bør gjennomføres og innretningen på disse. Virksomhetene kan legge til grunn at eventuelle tilleggsoppdrag vil gis etter fristen på prioriteringsoppdraget 31. mars.

Departementene har merket seg virksomhetenes anbefaling om at det som en del av det videre NTP-arbeidet foretas nærmere vurderinger av sammenfallende kraftbehov på tvers av transportformene. SD/NFD ønsker en nærmere dialog med virksomhetene om hvordan de tenker å følge opp denne anbefalingen, herunder innhold og tidsplan for arbeidet.

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
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Øystein Rembar
22 24 82 83

Departementene vil ta kontakt med virksomhetene v/den Tverretatlige koordineringsgruppen for NTP 2025-2036 om den videre oppfølgingen på områdene nevnt ovenfor.

2. Oppfølgingsspørsmål til leveransen på utredningsoppdraget

Vi har nedenfor delt oppfølgingsspørsmålene inn i tre kategorier, som har ulike frister for tilbakemelding:

- Bestilling/presiseringer inn mot leveransen på prioriteringsoppdraget, som har frist 31. mars 2023
- Spørsmål med frist til 1. juni 2023
- Spørsmål med frist til 3. oktober 2023, sammen med oppdateringen av tallgrunnlaget for prioriteringene, jf. prioriteringsoppdraget.

Vi ber virksomhetene være forberedt på at departementene underveis i NTP-arbeidet kan ha ytterligere spørsmål utover dem som er omtalt i dette brevet.

A. Bestillinger/presiseringer inn mot leveransen på prioriteringsoppdraget

1. Alternativ bane forenlig med klimamålene/nullvekstmålet

I leveransen ble det presentert flere alternative baner for framtidig transporttettersspørsel. Ifølge leveransen skisserer ingen av banene virkemiddelbruk som er tilstrekkelig for å nå klimamålene. Så vidt vi forstår menes det med dette at ingen av banene innebærer at utslippene fra transportsektoren reduseres med 55 pst. fra 1990 til 2030 eller bidrar i tilstrekkelig grad til å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn i 2050 slik dette er definert i klimaloven. Som diskutert på møtet i samordningsgruppen for NTP 6.-7. februar 2023 og i oppfølgende fagmøte 8. februar er det ønskelig at det utarbeides beregninger som synliggjør hvordan en alternativ bane fram mot 2060 kan være forenlig med klimamålene i 2030 og 2050 og nullvekstmålet i byområdene.

SD/NFD ber derfor om at det sammen med besvarelsen av prioriteringsoppdraget leveres en alternativ bane som er forenlig med klimamålene i 2030 og 2050 og som legger til grunn at nullvekstmålet i byområdene er oppfylt for hvert år i beregningsperioden. Det vil altså være klimagassutslippene og nullvekst i personbiltransporten i byområdene som vil utgjøre rammene for en slik framskriving. Hensikten med dette er både å få et inntrykk av ulike typer virkemidler som kan være nødvendige for å oppnå utslippsreduksjonene som følger av disse målsettingene, samt hvordan den samfunnsøkonomiske lønnsomheten knyttet til de store prosjektene påvirkes når en slik bane legges til grunn i beregningene.

Det forutsettes at virksomhetene legger til grunn en bred tilnærming til hvilke virkemidler, og hvilken kombinasjon av virkemidler, det kan gjøres forutsetninger om. Det er ikke tilstrekkelig at beregningene kun legger til grunn endringer i ett virkemiddel. Departementene ber videre virksomhetene om å vurdere om det er ønskelig å illustrere usikkerhet eller alternative virkemiddelsammensetninger ved å beregne mer enn én bane som er forenlig med klimamålene og nullvekstmålet.

Beregningene skal resultere i tekniske illustrasjoner som gir relevant kunnskap gitt de mulighetene transportmodellverktøyene gir. Dette skal også kunne gi beslutningsrelevant informasjon i prioriteringsarbeidet ved at det blir mulig å sammenligne samfunnsøkonomisk lønnsomhet av ressursbruken med utgangspunkt i referansebanen og i et «klima-/nullvekstmålperspektiv». Vi ber om at virksomhetene legger vekt på å redegjøre for usikkerheten knyttet til beregningene, hvilke forutsetninger som er gjort og hvilke analyser som ligger til grunn for disse forutsetningene.

Vi ber om at beregning av en bane som illustrerer hvordan ulik sammensetning av virkemidler kan være forenlig med klimamålene og nullvekstmålet leveres samtidig med svaret på prioriteringsoppdraget 31. mars 2023.

Vi ber videre om at virksomhetene utfører beregninger som viser hvordan den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til de store investeringstiltakene vil endre seg dersom transportetterspørselen som er beregnet i den alternative banen forenlig med klimamålene og nullvekstmålet legges til grunn. Videre skal det framgå hvordan dette eventuelt vil påvirke prioriteringen av ressursbruken. Fristen for disse beregningene og vurderingene er 8. mai 2023.

2. Samfunnssikkerhet

Leveransen knyttet til samfunnssikkerhet er i hovedsak deskriptiv og går i liten grad i dybden på hvordan den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og den forventede utvidelsen av NATO vil kunne påvirke ev. prioriteringer av ulike tiltak i neste NTP, eller hvilke tiltak som er mest relevante som følge av de langsiktige trendene som trekkes frem i rapporten. Det vises imidlertid overordnet til en rekke aktuelle tiltak for transportmyndighetene, slik som økt samarbeid med svenske og finske myndigheter, identifisering av og investering i effektive intermodale forbindelseslinjer, militær klassifisering og godkjenning av offentlige bruer, investering i utvikling av flere redundante GPS-nettverk som kan benyttes av alle transportaktører, helhetlig og strategisk vurdering rundt utbygging av ladeinfrastruktur for fremtidens kjøretøy, mv.

Departementene ber om at virksomhetene i tilbakemeldingen på prioriteringsoppdraget:

- a) I lys av leveransen konkretiserer og beskriver nærmere de viktigste samfunnsikkerhetstiltakene innenfor hver transportgren som virksomhetene mener bør inngå i NTP 2025–2036, samt kvalitativt vurderer kostnader og påvirkning på samfunnssikkerheten av disse.
- b) Kvalitativt vurderer og beskriver påvirkningen på samfunnssikkerhet av de konkrete investeringsprosjektene som foreslås prioritert i besvarelsen av prioriteringsoppdraget, som et supplement til de samfunnsøkonomiske analysene, dersom dette ikke allerede er tilstrekkelig hensyntatt gjennom vurderingen av ikke-prissatte virkninger. Formålet er å gjøre departementene oppmerksomme på eventuelle prosjekter som påvirker samfunnssikkerheten i vesentlig grad.

3. Klimatilpasning

SD/NFD mener at leveransen gjerne kunne vært tydeligere på hvordan behovet for klimatilpasning av infrastrukturen vil være i NTP-perioden og på vurdering av aktuelle tiltak. Vi ber derfor om at virksomhetene konkretisere det fremtidige arbeidet med klimatilpasning i tråd med bestillingen gitt i prioriteringsoppdraget.

4. Natur – indikatorer

Virksomhetene foreslår å utvide eksisterende indikator for naturmangfold med flere naturtyper. SD/NFD slutter seg til dette, og ber om at virksomhetene benytter den utvidede indikatoren i arbeidet med prioriteringsoppdraget.

Virksomhetene foreslår å presentere arealregnskap for prosjekter over 1 mrd. SD/NFD støtter forslaget, og vi ber om at virksomhetene bruker arealregnskapet som et kunnskapsgrunnlag for NTP samt at virksomhetene, i samarbeid med Miljødirektoratet, arbeider videre med de anbefalte justeringer på kort og lang sikt.

Virksomhetene forslår videre en indikator for all natur. SD/NFD ber om at virksomhetene presenterer et slikt tall per prosjekt for antall daa natur (all natur) fra arealregnskapet, i tillegg til en samlet fremstilling av arealregnskapet. Vi ber videre virksomhetene vurdere om antall daa natur som beslaglegges kan fremgå på supersiden. Vi legger imidlertid ikke opp til nå å etablere dette som en ny indikator i målstrukturen.

5. Salgsmål for nullutslippsmaskiner og -kjøretøy og utslipp fra bygge- og anleggsplasser

Virksomhetene har i svaret på utredningsoppdraget foreløpig foreslått et nytt salgsmål for maskiner og kjøretøy som benyttes på anleggsplasser:

- Alle gravemaskiner, dumpere og hjullastere som selges fra 2030 skal være nullutslipp
- Alle lastebiler til massetransport som selges fra 2030 skal være nullutslipp

Virksomhetene presiserer at dette er en foreløpig anbefaling, og at deres endelige vurdering vil komme i forbindelse med oppdateringen av tallgrunnlaget for prioriteringene 3. oktober 2023. SD/NFD mener det er viktig at virksomhetene ser målformuleringer rundt salgsmål fra anleggsmaskiner i sammenheng med vurderingen av virkemidler i klimaoppdraget, som har frist 31. mars. Vi ber derfor om at virksomhetene gir sin endelige tilrådning om dette i svaret på prioriteringsoppdraget. Vi ønsker også virksomhetenes vurdering av hvordan et nytt salgsmål som vil gjelde for lastebiler vil forholde seg til eksisterende måltall for lastebiler.

Virksomhetene skriver: *Direkte utslipp fra bygge- og anleggsplasser i transportsektoren sto for 8,5 pst. av norske ikke-kvotepliktige klimagassutslipp i 2021. Dette er noe høyere enn vi har vurdert disse utslippene til å være tidligere. Vi ber virksomheten utdype hva som er med i utslippstallet for bygge- og anleggsplasser i transportsektoren.*

6. Bompenger

- a) Synliggjøring av samlet bompengebelastning: Virksomhetene peker på at det i større grad kan gjøres vurderinger som også inkluderer prosjekter som er under

planlegging, på tvers av utbygger og forvaltningsnivå – og hvordan dette både kan påvirke finansieringsgrunnlag og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det skisseres at dette kan gjøres overordnet i NTP og videre inngå i saksgrunnlaget for lokalpolitisk behandling. Vi ønsker at dette følges opp så langt det er mulig i prioriteringsoppdraget, hvor det er bedt om å gjøre vurderinger knyttet til bompengebelastningen i et område. Spesielt ønskes mer utfyllende vurderinger knyttet til strekningsvise prosjekter i og rundt byområder som har bompengefinansierte bypakker, som f.eks. i Kristiansand.

- b) Mer fleksibel bruk av bompenge: Forslagene som er fremmet rundt mer fleksibel bruk av bompengefinansiering på lengre strekninger er interessante innspill. Dersom dette er noe virksomhetene legger til grunn for finansiering av sine prioriteringer (ev. veipakker med lengre strekninger og utbyggingstiltak), ønsker vi en nærmere redegjørelse for hvordan virksomhetene konkret ser for seg at dette kan gjennomføres, at det drøftes fordeler og ulemper ved dette, samt at dette vurderes med hensyn til gjeldende føringer for bompengefinansiering.
- c) Treffe sikre bompengeordninger i byene: I byområdene pekes det på muligheter for å kunne innrette bompengeordningene på en mer treffsikker måte innenfor dagens system og regelverk. Her pekes det på at det er behov for å utrede nærmere hvilke insentiver som kan gis på nasjonalt nivå. SD/NFD ber om en tilbakemelding på om dette er noe som virksomhetene har mulighet for å utrede, slik at dette ev. kan gi grunnlag for å presentere konkrete insentiver i stortingsmeldingen?

7. *Transportsikkerhet*

Hvor stor økning i antall drepte og hardt skadde vil trafikkveksten alene føre til i 2030 og 2050, dersom ingen nye trafikksikkerhetstiltak settes inn (nullalternativ)?

B. Spørsmål med frist til 1. juni 2023

8. *Fremskrivninger av transportbehov – alternative baner, inkludert reduserte arbeidsreiser ved økt bruk av hjemmekontor*

Det er i hovedrapporten beskrevet hvordan effekten på transportetterspørselen som følge av økt bruk av hjemmekontor etter pandemien kan bli, spesielt knyttet til kapasitetsbehovet i rushtid. Grunnlaget for vurderingen er utdypet i underlagsrapport (TØI rapport 1939/2023). I forlengelsen av dette ber vi virksomhetene gi en vurdering av i hvilken grad reisemønsteret må endre seg for dette skal påvirke behovet for infrastruktur i byområdene.

9. *Natur*

Virksomhetene viser til at de ikke hadde tid til å foreslå hvordan avveiningene som blir gjort av naturinngrep etter tiltakshierarkiet kan synliggjøres og presenteres, slik det ble bestilt utredningsoppdraget. Vi ber om at virksomhetene gjennomgår sine interne krav og rutiner i utrednings-, plan- og byggefasen og sørger for at det stilles krav om synliggjøring av avveininger etter tiltakshierarkiet.

10. Byområdene

- a) Virkemiddelbruk: Virksomhetene peker på tiltak og virkemidler som vil være viktige for å nå nullvekstmålet på en mer kostnadseffektiv måte. Flere av disse vil det være mulig å ta i bruk innenfor dagens rammeverk og gjeldende avtaler, mens andre vil kreve politikkutvikling. Vi ber om en vurdering av om/hvordan virksomhetene mener det bør gjøres konkrete endringer i gjeldende politikk for byvekstavgiftene i ny NTP for å legge bedre til rette for kostnadseffektive løsninger og god måloppnåelse.
- b) Trafikksikkerhet: Virksomhetene har gitt en god redegjørelse for trafikksikkerhetssituasjonen i de største byene. De har pekt på en rekke tiltak som kan bidra til økt trafikksikkerhet for syklende og gående. Tiltakene vil i stor grad kunne gjennomføres innenfor dagens byvekstavgifter, men det kan være behov for en tydeligere prioritering av dette området fra statens side. Hvilke konkrete anbefalinger har virksomhetene for om/hvordan den overordnede innsatsen på trafikksikkerhet for syklende og gående gjennom byvekstavgiftene kan styrkes i ny NTP?

Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med vurderingene og anbefalingene som virksomhetene har kommet med for organisering og finansiering av byvekstavgiftene. Dette vil bli sett i sammenheng med den pågående evalueringen av tilskuddsordningene i byområdene, der vi også vil få gjennomført et eksternt oppdrag denne våren. Videre er vi kjent med at Statens vegvesen vil ta initiativ til et administrativt arbeid med byområdene for å jobbe videre med strukturen og organiseringen av byvekstavgiftene innenfor den styringsmodellen vi har i dag. Resultatene vil kunne inngå i departementets videre arbeid med evalueringen, og i arbeidet med Nasjonal transportplan. Vi vil vurdere behov for videre dialog med virksomhetene når vi er kommet lenger i disse prosessene.

11. Bompenger

Strekningvis prosjekter inn mot byområdene: Virksomhetene skisserer at det er en mulig løsning å knytte strekningvis prosjekter inn mot byene sammen med bypakken. Vi ber om:

- a) at det utdypes mer angående størrelsen på den finansielle risikoen for de strekningvis prosjektene som vurderes å være der dersom det for disse prosjektene legges opp til å innføre et felles takst- og rabattsystem med bypakken.
- b) en vurdering av hvordan større strekningvis veiprosjekter som har økt framkommelighet som formål vil påvirke den porteføljen og porteføljestyringen som ligger til grunn for bypakken, som også har et trafikkregulerende formål.

12. Transportsikkerhet

Vi ber SVV vurdere behovet for å endre rulleringen av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei som følge av at NTP nå fremskyndes et år.

C. Spørsmål med frist til 3. oktober 2023

13. Fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren

Virksomhetene viser til at de skal enes om felles mål, krav og kriterier for fossilfrie anleggsplasser. Vi ber om at dette arbeidet presenteres i oppdateringen av tallgrunnlaget for prioriteringene 3. oktober 2023.

14. Tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly

- a) Avinor gir i utredningsoppdraget anslag på investeringsbehovet for nettilknytning og ladeinfrastruktur for nye luftfartøy. Vi ber om at Avinor oppdaterer sine kostnadsanslag som en del av oppdateringen av tallgrunnlaget for prioriteringene.
- b) Sett i lys av de oppdaterte kostnadsanslagene ber vi Avinor igjen vurdere mulighetene for å gjennomføre tiltakene i egen regi sett i lys av forventet finansielt handlingsrom på investeringstidspunktene.

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)
ekspedisjonssjef

Øystein Rembar
prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Entur AS
Luftfartstilsynet
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Norske tog AS
Sjøfartsdirektoratet

Adresseliste

Avinor AS

Bane NOR SF

Jernbanedirektoratet

Kystverket hovedkontoret

Nye Veier AS

Statens vegvesen