



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

Tverretattlig koordineringsgruppe for Nasjonal
transportplan 2025-2036
v/ Jan Fredrik Lund

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2883

17. november 2022

Tilbakemelding om bruk av referansebane i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036

Rettet brev

Vi viser til første delleveranse til utredningsoppdraget til NTP 2025-2036 og dialog om utfordringer knyttet til utforming av referansebane med framskriving av transportetterspørsel fram mot 2060. Virksomhetene har levert et omfattende arbeid på kort tid. I dette brevet gir vi tilbakemelding om valg av referansealternativ. Dette var ikke en av leveransene som hadde frist til 1. oktober, men vi forstår det slik at virksomhetene har behov for å avklare disse forutsetningene for å kunne holde den videre framdriften i arbeidet.

Som det framgår av utredningsoppdraget, skal følgende ligge til grunn for referansealternativet:

Oppdaterte demografiske og nasjonaløkonomiske trendfremskrivninger, bl.a. SSBs befolkningsprognoser fra juli 2022, Perspektivmeldingen 2021 og Nasjonalbudsjettet 2023, og forutsetninger som ligger til grunn for disse, vil være utgangspunktet for beregninger av referansebanen. Referansebanen skal være basert på et felles sett av forutsetninger, herunder en felles oversikt over investeringstiltak som anses som bundne. Bundne tiltak er tiltak som forventes å starte opp innen utgangen av 2023. I referansebanen må felles transportmodeller benyttes slik at dette blir konsistent med annen samfunnsplanlegging. Eventuelle utfordringer/svakheter med dette bør ved behov kommenteres. Denne referansebanen skal ligge til grunn for referansealternativene som defineres i samfunnsøkonomiske analyser av aktuelle investeringstiltak for neste nasjonal transportplan.

I referansebanen skal det legges til grunn en videreføring av vedtatt politikk. Med «vedtatt politikk» menes i utgangspunktet gjeldende regelverk, avgiftsnivåer, juridiske forpliktelser o.a. som Stortinget har vedtatt. Oppnåelse av målsetninger, herunder mål om nullvekst i

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

Saksbehandler
Annelene Holden Hoff
22 24 82 40

persontransport med bil i byområdene, skal ikke legges til grunn som en beregningsteknisk forutsetning. Slike målsetninger skal i stedet vurderes i arbeidet med alternative utviklingsbaner, jf. punkt 4.2 nedenfor. Vi ber virksomhetene ta kontakt dersom det er uklart hva som skal anses som vedtatt politikk.

I svaret fra virksomhetene på leveransen med frist 1. oktober pekes det på noen utfordringer med operasjonalisering av referansebanen i tråd med beskrivelsen over. Det trekkes bl.a. fram at føringer som er gitt i oppdraget, i DFØs veileder for samfunnsøkonomiske analyser og i Finansdepartementets rundskriv om samfunnsøkonomiske analyser (R109/2021) «kan medføre at forutsetninger som legges til grunn for referansebanen synes å ikke gi det mest sannsynlige utfallet». Virksomhetene viser til flere forhold knyttet til konsekvensene av videreføring av dagens situasjon som ikke framstår som realistiske. De peker på at noe skyldes at disse forholdene ikke er tilstrekkelig ivaretatt med dagens transportmodeller, ved at disse ikke gjengir dagens situasjon på en fullgod måte. Dette gjelder eksempelvis modellering av kø på vegnettet og parkeringsbegrensninger. Andre forhold er knyttet til sannsynligheten for at det i perioden treffes politiske vedtak for å håndtere konsekvenser av trenden som framskrives.

Samlet vil dette gi en framskriving som uttrykker en virkelighet som ikke nødvendigvis er sannsynlig. Derfor har virksomhetene foreslått en alternativ referansebane/utviklingsbane, som har til hensikt å ta høyde for mulige tiltak for å håndtere de utfordringene en ren framskriving av vedtatte virkemidler/politikk vil kunne gi og som slik er antatt å kunne være mer sannsynlig/realistisk.

SD og NFD mener det er det viktig å få et gjenkjennbart og etterprøvbart grunnlag for å vurdere behovet for tiltak, slik at dette kan ligge til grunn for vurderinger av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av ulike løsninger. Det er derfor nødvendig å holde fast ved etablerte sektorovergripende retningslinjer for slike framskrivinger og analyser. Det er ikke gitt at noe som i dag vurderes som sannsynlig, realistisk eller faglig fornuftig fortsatt vil være det eller vil være ønskelig å gjennomføre/beslutte/innføre om noen år. Dette kan skyldes endringer i eksterne rammebetingelser, nye valg og preferanser for transporttetterspørselen eller andre betingelser for politikkkutforming. Nettopp derfor har vi bedt virksomhetene utforme alternative baner for å kunne vurdere hvordan transporttetterspørselen vil kunne bli dersom andre utviklingstrekk og forutsetninger legges til grunn, jf. punkt 4.2 i utredningsoppdraget. Utfallene av disse alternative banene vil kunne være grunnlag for følsomhetsanalyser av aktuelle tiltak i transportsystemet. Bruk av andre forutsetninger kan eksempelvis innebære endrede energipriser og avgifter eller (økt) bruk av teknologiske muligheter.

Framskrivinger av referansebanen i tråd med punkt 4.1 i utredningsoppdraget er ikke nødvendigvis uttrykk for en langsiktig politikk eller ønsket utvikling på sikt, men et grunnlag for å vurdere tiltak og ressursbruk – som ev. også kan motvirke denne framskrevne utviklingen. Det vil nødvendigvis være usikkerhet knyttet til den framtidige utviklingen. Det er vanskelig å forutsi presist hvordan virkemidlene eller de eksterne rammebetingelsene for

transportpolitikken vil endre seg over tid, og når endringene eventuelt inntreffer. Med en videreføring av «dagens situasjon» slik det er beskrevet i utredningsoppdraget, vil vi kunne få et godt utgangspunkt for å vurdere en framtidssituasjon uten nye virkemidler/tiltak. Dette utgangspunktet vil så kunne brukes til å vurdere hvilke tiltak som er aktuelle for å nå de transportpolitiske målene.

Det vil fortsatt være begrensninger i transportmodellene, slik det er med de fleste modeller. Vi er kjent med at virksomhetene arbeider kontinuerlig med å forbedre disse, slik at de eksempelvis i større grad kan modellere kø og parkeringsrestriksjoner, noe som vil gi et mer riktig bilde av dagens situasjon og bedre grunnlag for framskrivinger. Det kan derfor i referansebanen vurderes tekniske tilpasninger for å hensynta slike begrensninger, som gjennom de generaliserte kostnadene trafikanten står ovenfor. Med bruk av alternative baner og følsomhetsanalyser vil vi i tillegg kunne få et grunnlag for å vurdere hva endringer i forutsetninger vil kunne innebære for lønnsomhetsvurderingene. Virksomhetene kan, dersom de mener det er hensiktsmessig, som én av de alternative banene etablere en bane som tar utgangspunkt i en utvikling i virkemidler og rammebetingelser som virksomhetene anser som sannsynlig. Vi ber i så fall om at det i besvarelsen på utredningsoppdraget med frist 22. januar 2023 tydelig framgår hvilke antagelser som er lagt til grunn for denne utviklingen i forutsetningene sammenlignet med referansebanen.

Virksomhetenes vurdering av sannsynligheten for endrede forutsetninger, samt drøfting av hva som er mest usikkert knyttet til ulike tiltak/effektpakker/strekninger, vil kunne gi et godt faglig grunnlag for NTP-arbeidet. Dette innebærer en vurdering av hvordan endringer i forholdene som er mest usikre vil kunne påvirke virkningene av tiltaket. De faglige vurderingene fra virksomhetene er sentrale grunnlag for departementenes arbeid med stortingsmeldingen om NTP.

SD og NFD ber om å bli holdt informert om virksomhetenes videre arbeid med framskrivingene og valg av alternative baner. Vi forutsetter at de alternative banene som utarbeides tar høyde for forholdene vi pekte på i utredningsoppdraget som særlig relevante og/eller usikre, i tillegg til en eventuell alternativ bane for «sannsynlig utvikling», jf. over. Dette omfatter blant annet mulige konsekvenser av bruk av ny teknologi, klimaforpliktelser og endret transportadferd etter koronapandemien.

Med hilsen

Øystein Rembar (e.f.)
prosjektleder

Annelene Holden Hoff
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Avinor AS
Bane NOR SF
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Nye Veier AS
Nærings- og fiskeridepartementet
Statens vegvesen