



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

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2883

11. november 2022

Prioriteringsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) viser til tildelingsbrevene for 2022 til Jernbanedirektoratet, Kystverket og Statens vegvesen, der det fremgår at virksomhetene skal bidra i det forberedende arbeidet til neste nasjonale transportplan (NTP). Vi viser også til brev fra SD av 22. juni 2022 om fremskyndelse av fremleggelsestidspunktet for neste NTP, hvor det overordnet redegjøres for NTP-oppdragene som vi planlegger å gi transportvirksomhetene.

SD og NFD ber med dette om at ovennevnte virksomheter samt Avinor AS, Bane NOR SF og Nye Veier AS besvarer vedlagte prioriteringsoppdrag.

Vi ber om at virksomhetene besvarer hoveddelen av prioriteringsoppdraget innen **31. mars 2023**. For deler av oppdraget gjelder andre frister, jf. punkt 8 i oppdraget.

Hver enkelt virksomhet står ansvarlig for forslag til prioritering av innsatsen innenfor sitt område. Når det gjelder de tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analysene, jf. punkt 3.5 i oppdraget, ber vi om et felles svar fra virksomhetene, og at Statens vegvesen koordinerer dette.

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
Avdeling for styring,
administrasjon og
samfunnssikkerhet

Saksbehandler
Øystein Rembar
22 24 82 83

Vi ber virksomhetene ta kontakt dersom det er spørsmål knyttet til oppdraget.

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)
ekspedisjonssjef

Øystein Rembar
prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

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

Nasjonal transportplan 2025–2036

Prioriteringsoppdrag

Innhold

1	Innledning og innretning av arbeidet	2
2	Bakgrunn	3
2.1	Endrede rammebetingelser for transportpolitikken	3
2.2	Optimalisering og porteføljestyring	4
3	Samfunnsøkonomiske analyser	5
3.1	Føringer for prioriteringene av ressursbruken i NTP	5
3.2	Føringer for de samfunnsøkonomiske analysene	5
3.3	Usikkerhet og følsomhetsanalyser	6
3.4	Fremstilling av beslutningsrelevant informasjon med «supersider»	7
3.5	Tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser	8
4	Målene for transportsektoren	9
5	Føringer for virksomhetenes prioriteringer	12
5.1	Beregningstekniske økonomiske rammer og marginalvurderinger	12
5.2	Bindinger, minimumskrav mv.	14
5.3	Krav til planstatus og kvalitetssikring	15
6	Føringer for fordeling av ressursbruken på utgiftsformål	15
6.1	Teknologitiltak	16
6.2	Drift, vedlikehold, fornying og mindre investeringstiltak	17
6.3	Store investeringer, effektpakker og veistrekninger	17
6.3.1	Inndeling i transportkorridorer og byområder	18
6.3.2	Vurdering av eksisterende porteføljer	18
6.4	Nærmere føringer for hvert transportformål	19
6.4.1	Veiformål	19
6.4.2	Jernbaneformål	24
6.4.3	Kystformål	25
6.4.4	Luffartsformål	26

6.4.5	Byområdene	26
6.5	Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI)	28
7	Ytterligere utredninger og særskilte tema.....	29
7.1	Klimaoppdrag	29
7.2	Samfunnssikkerhet og klimatilpasning	31
7.2.1	Forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger	31
7.2.2	Klimatilpasning	32
7.3	Transportstrategi for videreføring av skog og reduserte klimagassutslipp.....	32
8	Oppdatering av tallgrunnlaget for prioriteringene	33

1 Innledning og innretning av arbeidet

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) gir med dette oppdrag til Avinor AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen (virksomhetene) om å foreslå prioriteringer av ressursbruken i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036.

Oppdraget er det andre av to hovedoppdrag som SD og NFD vil gi i arbeidet med NTP 2025–2036. Det første oppdraget var et utredningsoppdrag som ble sendt virksomhetene 6. september 2022.

Vi ber om at virksomhetene besvarer hoveddelen av prioriteringsoppdraget innen **31. mars 2023**. For deler av oppdraget gjelder andre frister. Disse er oppsummert under punkt 8 nedenfor.

Hver enkelt virksomhet står ansvarlig for forslaget til prioritering av innsatsen innenfor sitt område. På ett punkt ber vi om et felles svar fra virksomhetene, som vi ber Statens vegvesen koordinere. Dette gjelder de tverrsektorielle vurderingene, jf. punkt 3.5. Dersom det er uenighet mellom virksomhetene i hvordan dette punktet skal besvares, ber vi om at dette fremgår og begrunnes i svaret.

For jernbanesektoren ber vi om at Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF oversender et felles innspill til svar på prioriteringsoppdraget, som direktoratet koordinerer. Vi ber om at eventuelle avvikende syn mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF fremgår og begrunnes i svaret. Innspillet skal være en konkretisering av strategien for utvikling av togtilbudet som direktoratet fikk bestilling på i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2022 for NTP-perioden. Dersom anbefalingene i den helhetlige strategien avviker fra innspillet til prioriteringsoppdraget, ber vi om at Jernbanedirektoratet redegjør for årsaken til dette.

Virksomhetene står overfor ulike rammebetingelser bl.a. når det gjelder tilknytningsform til staten og finansiering. Vi ber om at virksomhetene synliggjør sine prioriteringer i henhold til de rammebetingelser de respektivt er underlagt.

Entur AS og Norske tog AS skal involveres i prioriteringsarbeidet der dette er hensiktsmessig, eksempelvis gjennom oppdatering og realisering av materiellstrategien. Vi ber Jernbanedirektoratet sørge for denne involveringen. Videre legger SD og NFD vekt på at sentrale myndigheter som Miljødirektoratet, Luftfartstilsynet, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Sjøfartsdirektoratet og Norges vassdrags- og energidirektorat kan bidra med sin kompetanse inn i NTP-arbeidet der det er aktuelt. Vi ber om at disse og eventuelt andre aktører involveres på hensiktsmessig måte.

SD og NFD vil frem mot virksomhetenes leveranse kunne innkalle til møter i bl.a. samordningsgruppen for å bli holdt orientert om arbeidet og for gjensidig utveksling av informasjon av betydning for oppdraget. Det vil også være viktig at virksomhetene tar opp eventuelle spørsmål som melder seg i arbeidet med departementene, eller dersom deler av oppdraget viser seg vanskelig å besvare. Virksomhetene må også være forberedt på å svare på oppfølgende spørsmål fra departementene etter at svarene på oppdraget er levert.

SD og NFD tar til orientering sikte på å sende virksomhetenes svar på utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget på en samlet offentlig høring.

For å få et mest mulig oppdatert beslutningsunderlag til stortingsmeldingen om NTP, ber vi om at virksomhetene oppdaterer tallgrunnlaget for prioriteringene innen 3. oktober 2023. Denne leveransen er nærmere redegjort for under punkt 8 nedenfor.

2 Bakgrunn

2.1 Endrede rammebetingelser for transportpolitikken

SD og NFD vil utforme neste NTP slik at den møter utfordringene og omstillingsbehovene vi står overfor. I første fase av arbeidet har derfor departementene ønsket å få redegjort for utfordringene på en god måte, og har i utredningsoppdraget av 6. september 2022 gitt virksomhetene en bestilling om dette. Svaret på utredningsoppdraget vil være et viktig utgangspunkt for prioriteringsarbeidet. Prioriteringsoppdraget gir flere konkrete bestillinger til virksomhetene om hvordan det skal utarbeides et underlag for prioriteringene som regjeringen skal gjøre i ny NTP.

Som omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, står vi overfor en ekstraordinær situasjon som følge av krigen i Ukraina, energikrisen, ettervirkninger av koronapandemien og stigende priser og renter. Dette gjør det nødvendig å øke innsatsen på andre områder i økonomien enn samferdsel. Forventninger om et trangere økonomiske handlingsrom på statsbudsjettene fremover gjør at vi ber virksomhetene om å foreslå prioriteringer av ressursbruken innenfor tilpassede rammenivåer, jf. punkt 5.1.

SD og NFD vil utarbeide en realistisk NTP som svarer på fremtidens utfordringer for transportsystemet, og der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Transportplanen omfatter statlige tiltak, og skal gi norske transportmyndigheter et godt utgangspunkt for å planlegge drift, vedlikehold, investeringer og andre tiltak i transportsystemet i et langsiktig perspektiv.

Fremover vil det bli viktigere å ta vare på og utnytte den eksisterende infrastrukturen og transporttilbudet bedre. Digitalisering og hensiktsmessig bruk av data vil spille en viktig rolle for å effektivt nå de transportpolitiske målene. Med et stadig trangere karbonbudsjett og økt press mot natur, skal prioriteringene også legge til rette for at vi når Norges klima- og miljømål.

2.2 Optimalisering og porteføljestyring

Virksomhetene gjorde i forarbeidene til NTP 2022–2033 et omfattende arbeid med å optimalisere de store prosjektene/effektpakkene/veistrekningene, og det ble for store deler av porteføljen identifisert et betydelig potensial for kostnadsbesparelser. SD og NFD vil understreke betydningen av at dette arbeidet fortsetter og at virksomhetene på alle områder går kritisk gjennom ressursbruken og optimaliserer innsatsen for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Særlig i en situasjon med et begrenset økonomisk handlingsrom er det sentralt at sektoren arbeider for å få mest mulig effekt for hver krone brukt. Virksomhetene skal aktivt arbeide med å redusere kostnadene og å øke nytten av samtlige tiltak som prioriteres i neste NTP. Optimaliseringen av prosjekter skal pågå kontinuerlig fra idéfasen frem til ferdigstilling. Videre skal virksomhetene ha etablerte rutiner for slik optimalisering som er godt forankret i egen organisasjon.

Systemet med porteføljestyring som ble innført i NTP 2022–2033 skal legge til rette for kontinuerlig optimalisering av kostnader og nytte, og at de beste prosjektene gjennomføres først. Dette skal gi nødvendig fleksibilitet i planleggingen og realiseringen av prosjektene gjennom planperioden. Det legges derfor opp til at porteføljestyring videreføres i ny planperiode. Systemet innebærer at virksomhetene årlig gjennom planperioden skal oppdatere tilrådingen om gjennomføringsrekkefølge av de store prosjektene/effektpakkene/veistrekningene i porteføljene. Porteføljen revideres gjennom NTP. Det er nærmere redegjort for sammenhengen mellom neste NTP og systemet for porteføljestyring under punkt 6.3.2. Hurdalsplattformen peker for øvrig på behovet for å styrke den politiske styringen av sektoren, og porteføljene vil bli politisk forankret i samsvar med regjeringens målsetninger.

I de største byområdene er byvekstavtalesamarbeidet helt sentralt i utviklingen av transportsystemet, og legger til rette for at det ses i sammenheng med arealbruk. Avtalene er porteføljestyrte og omfatter prosjekter og tiltak på tvers av forvaltningsnivåene. Det statlige bidraget til tiltak på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde er betydelig. Fremover kan flere faktorer få innvirkning på finansieringsgrunnlaget i byvekstavtalene, både ved at handlingsrommet på statsbudsjettet blir mindre, det er høy prisvekst i bygge- og anleggsbransjen og ved at bompenginntektene mange steder er lavere enn forventet. Det må derfor arbeides kontinuerlig med å redusere kostnader og øke nytten gjennom

porteføljestyringen i det enkelte byområde. Dette kan være krevende å få til i avtaler med mange parter og omfattende prosjektporteføljer, og der finansieringsansvaret i mange tilfeller ikke følger prioriteringsansvaret. Derfor er det helt vesentlig at alle partene arbeider sammen for å nå det overordnede målet om nullvekst i persontransport med bil på en mest mulig kostnadseffektiv måte, uavhengig av hvordan prosjektene og tiltakene finansieres.

3 Samfunnsøkonomiske analyser

3.1 Føringer for prioriteringene av ressursbruken i NTP

Virksomhetenes tilrådinger om fordeling av ressursbruken i NTP skal være basert på vurderinger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ikke-prissatte virkninger skal inngå i vurderingen og i rangeringen av tiltak. Finansdepartementets rundskriv *R-109/2021 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser* setter rammene for beregningene og vurderingene. En systematisk tilnærming til vurdering av nytte og kostnader ved ressursbruken og presentasjon av dette er viktig også der det er vanskelig å konkretisere/tallfeste effekter. På områder der det ikke er mulig eller hensiktsmessig å utføre fullstendige nytte-/ kostnadsanalyser, skal bidraget til samfunnsøkonomisk lønnsomhet likevel drøftes og sannsynliggjøres, eksempelvis ved bruk av kostnadseffektivitetsanalyser. Annen beslutningsrelevant informasjon knyttet til det faglige prioriteringsarbeidet skal også presenteres. Intensjonen er å få faglige råd til prioriteringsarbeidet som er gjennomsiktlige, strukturerte og godt egnet for fremstilling for beslutningstakerne.

Vi ber om at hver av virksomhetene:

- Så langt som mulig anslår samfunnsøkonomisk lønnsomhet av all ressursbruk i NTP (store investeringsprosjekter/effektpakker/veistrekninger, mindre investeringer, drift, vedlikehold, teknologitiltak og andre tiltak). Et unntak fra dette kravet er bundne/igangsatte store prosjekter/effektpakker.
- Tilrår en fordeling av all ressursbruk i NTP iht. rammene som er gitt under punkt 5.1 basert på vurderinger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet hvor både prissatte og ikke-prissatte virkninger hensyntas. Dette innebærer at lønnsomme tiltak i utgangspunktet skal prioriteres foran ulønnsomme tiltak. Eventuelle avvik fra dette prinsippet må begrunnes.

Vi presiserer at også Avinor AS og Nye Veier AS bes om å presentere resultatene av de samfunnsøkonomiske analysene som selskapene utfører.

3.2 Føringer for de samfunnsøkonomiske analysene

Det er viktig at det i besvarelsen av prioriteringsoppdraget tydelig fremgår hvilke forutsetninger som ligger til grunn for prioriteringene. SD og NFD viser til utredningsoppdraget, der det understrekes at de samfunnsøkonomiske analysene må være konsistente og sammenlignbare på tvers av transportformene. I første delleveranse på utredningsoppdraget har virksomhetene beskrevet hvilke forutsetninger som vil ligge til grunn for de samfunnsøkonomiske analysene og beregningene av transporttettersspørsmål som disse bygger på. Virksomhetene har gjort et omfattende arbeid med videreutvikling og oppdatering

av metoder og verktøy. Eksempelvis har godsmodellen nå et forbedret datagrunnlag som omfatter antall tonn og verdi for transportstrømmene fordelt på strekninger både internt i Norge og for import og eksport. Dette er i tråd med at det i Hurdalsplattformen står at regjeringen vil gjennomgå metoden for verdsetting av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for å bedre ivareta næringstransport/godstransport og veier med lav årsdøgntrafikk (ÅDT). Departementene oppfatter at virksomhetenes faglige vurdering vil gi et godt grunnlag for analysearbeidet.

For å kunne vurdere prosjekter uavhengig av finansieringsløsning skal virksomhetene:

- I beregningen av prissatt samfunnsøkonomisk lønnsomhet basere seg på netto nytte inkl. bompenger, delt på totale kostnader (budsjettkostnader og bompenger).
- Synliggjøre netto nytte per budsjettkrone uten bompengedrag, selv om denne størrelsen ikke skal ligge til grunn for de prissatte virkningene når virksomhetene rangerer etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og prioriterer innenfor rammen iht. punkt 3.1.

Det forutsettes at trafikale virkninger av bompengefinansiering hensyntas i beregningene.

Ikke-prissatte virkninger skal inngå i vurderingene i tråd med punkt 3.1 over og eventuelle andre forhold av vesentlig betydning skal kommenteres. Vi ber virksomhetene:

- Synliggjøre hvordan de ikke-prissatte virkningene er vektlagt, og i hvilken grad de har påvirket rangeringen/prioriteringen av prosjekter.
- Dersom det er andre vesentlige forhold som ikke kommer frem i de samfunnsøkonomiske analysene og som er viktig å kjenne til for beslutningstakerne, skal virksomhetene presentere dette og gi sin faglige vurdering i tråd med etablerte retningslinjer. Dette kan eksempelvis gjelde geografiske fordelingsvirkninger og netto ringvirkninger. Videre kan det oppgis anslag for utslipp som ikke teller på det norske utslippsregskapet.

Det er ikke etablert en omforent metode for å beregne netto ringvirkninger i samfunnsøkonomiske analyser, og slike analyser skal ikke inngå i de ordinære samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderingene. I Finansdepartementets rundskriv *R-109/2021 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser* åpnes det likevel for å gjennomføre tilleggsanalyser av tiltak som kan utløse netto ringvirkninger. Slike analyser kan inneholde både kvalitativ og kvantitativ informasjon som kan være nyttig for beslutningstakerne, eksempelvis dersom et tiltak vurderes å ha særlige virkninger for bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ved henvisning til netto ringvirkninger i prioriteringssammenheng forutsettes det at det vises til etterprøvable analyse gjennomført på det konkrete prosjektet.

3.3 Usikkerhet og følsomhetsanalyser

Virksomhetene er i utredningsoppdraget bedt om å utarbeide en referansebane for å fremskrive transportetterspørselen mot 2060. Denne skal ligge til grunn for vurdering av trafikale effekter i de samfunnsøkonomiske analysene av tiltak. Fremskrivninger av referansebanen i tråd med punkt 4.1 i utredningsoppdraget er ikke nødvendigvis uttrykk for

en langsiktig politikk eller ønsket utvikling på lang sikt, men et grunnlag for å vurdere tiltak og ressursbruk – som ev. også kan påvirke denne fremskrevne utviklingen.

Som påpekt i utredningsoppdraget er det knyttet usikkerhet til flere forhold som har betydning for den langsiktige utviklingen av transporttettersspørselen. Dette gjelder blant annet hastighet og retning i den teknologiske utviklingen, priser på innsatsfaktorer, avgifter og ulike trender. Det ble derfor i utredningsoppdraget også bedt om vurderinger av aktuelle alternative baner for fremskriving av transporttettersspørselen som skal gjøre det mulig å vurdere hvilken betydning disse forholdene kan få for transportutviklingen. Det kan også være andre forhold enn dem som påvirker etterspørselen direkte som kan være usikre. Gjennom følsomhetsanalyser av konkrete tiltak/prosjekter/effektpakker/veistrekninger skal det undersøkes i hvilken grad slike endringer i forutsetningene påvirker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av den aktuelle ressursbruken. Det bør bl.a. så langt som mulig vurderes hvordan digitaliseringen påvirker transportbehovet i tiårene som kommer.

Vi ber om at hver av virksomhetene:

- Vurderer hvilke forutsetninger som er mest usikre for de konkrete prosjektene/effektpakkene/veistrekningene, og gjennomføre følsomhetsanalyser/stresstest knyttet til disse. Det skal herunder vises hvordan lønnsomheten påvirkes dersom de mest usikre forutsetningene endres for de aktuelle prosjektene.
- Påpeker det dersom det er prosjekter/effektpakker/veistrekninger der lønnsomheten er spesielt følsom for endringer i sentrale forutsetninger.

3.4 Fremstilling av beslutningsrelevant informasjon med «supersider»

I virksomhetenes første delleveranse på utredningsoppdraget er det foreslått en mal for en «superside» for hvert av de store prosjektene/effektpakkene/veistrekningene. SD og NFD mener dette er et godt utgangspunkt, og viser til at virksomhetene planlegger å videreutvikle dette. Supersiden må presentere effektene av de tiltakene beslutningstakerne skal ta stilling til. Virkningene skal oppgis for store investeringsprosjekter/effektpakker/veistrekninger med kostnad over 1 mrd. kr (100 mill. kr for Kystverkets tiltak).

Når det gjelder framstilling av klimagassutslipp, viser vi til at det i bestillingen i utredningsoppdraget står at klimagassutslipp fra transportsektoren skal presenteres i tråd med bestillingen som ble gitt i dokumentet av 27. april 2022 med tittelen *Virkning på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane*, som fulgte som vedlegg til SDs brev med bestilling av tekster til Prop. 1 S (2022–2023). Av informasjonen i dette brevet er det viktig at følgende klimagassutslipp i analyseperioden vises:

- samlede utslipp som følge av arealbruksendringer
- samlede utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet fra anleggsfasen, drift og vedlikehold og endret trafikkomfang
- utslipp som ikke teller på det norske utslippsregnskapet.

Dersom tiltaket foreslås finansiert med bompenger, skal det oppgis hvor stort bidrag dette forutsetter. Det skal framgå om det er gjort vedtak om bompenger og/eller kostnadsramme knyttet til tiltaket.

Virksomhetene skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger. Vi ber om at det fremgår tydelig hvilke forutsetninger som er mest usikre, hvordan endringer i disse vil kunne påvirke resultatet og vurderingen av denne følsomheten, jf. punkt 3.3.

Vi ber om at hver av virksomhetene:

- Utarbeider supersider for hvert av de store prosjektene/effektpakkene/veistrekningene over 1 mrd. kr (over 100 mill. kr for Kystverket).
- Fyller inn en tilsvarende superside for sine samlede prosjektporteføljer som en oppsummering av virkningene på porteføljenivå.

Vi ber om at supersiden merkes med dato for utfylling. Dersom det blir utfordrende å få plass til all beslutningsrelevant informasjon på siden, kan virksomhetene vurdere om tekniske data som ikke er knyttet til vurderingen av det konkrete tiltaket bør flyttes til baksiden av arket, eller samles i en egen oversikt/vedlegg.

3.5 Tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser

I tråd med virksomhetenes første delleveranse på utredningsoppdraget ber vi om at virksomhetene:

- Gjennomfører tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser for utvalgte prosjekter/effektpakker/veistrekninger.

Utvalget skal gjøres med utgangspunkt i prosjekter/effektpakker/veistrekninger som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode av NTP 2022–2033. Videre skal utvalget baseres på en vurdering av i hvilken grad gjennomføring av de ulike prosjektene/effektpakkene/veistrekningene gjensidig påvirker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av hverandre. Typiske eksempler kan være tiltak innenfor samme geografiske område eller transportmarked.

Innen **22. januar 2023** (samme frist som leveransen på utredningsoppdraget) ber vi om at virksomhetene:

- Gir en oversikt over hvilke konkrete prosjekter/effektpakker/veistrekninger det tas sikte på å gjennomføre tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser for, og foreslår et hensiktsmessig tidsløp for gjennomføring av disse.

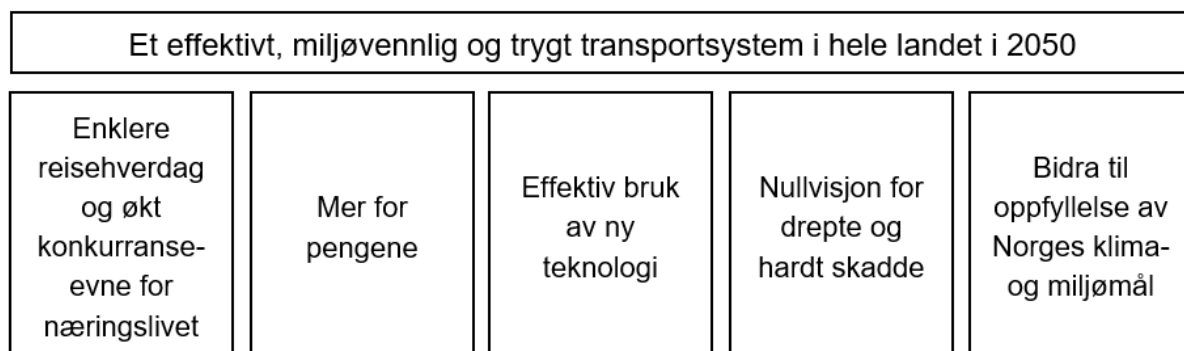
De ferdige analysene må senest foreligge til virksomhetenes **oppdatering av tallgrunlaget høsten 2023**, jf. punkt 8.

Vi ber om at virksomhetene samarbeider om disse bestillingene, og at Statens vegvesen koordinerer besvarelsene til SD og NFD. Dersom det er uenighet mellom virksomhetene, ber vi om at dette fremgår og forklares.

4 Målene for transportsektoren

Som omtalt i utredningsoppdraget, vil SD og NFD kunne komme tilbake med presiseringer knyttet til målstrukturen og operasjonaliseringen av denne i prioriteringsoppdraget. SD og NFD viderefører i hovedsak målstrukturen som ble etablert i NTP 2022–2033. Det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 viser retning, og er en overbygning over de øvrige målformuleringene, jf. figuren nedenfor. I det overordnede målet presiserer SD og NFD at dette gjelder *i hele landet*. Det er videre vesentlig at virksomhetene tar høyde for langsiktige utviklingstrekk og usikkerheten knyttet til disse ved vurdering av ressursbruken for neste planperiode, slik at dette inngår i et helhetlig og strategisk perspektiv frem mot 2050. Hvordan utviklingstrekkene og tiltakene virker sammen på lang sikt har også betydning for måloppnåelsen. Som underlag for de langsiktige vurderingene bør virksomhetene blant annet basere seg på fremskrivningene av transportetterspørselen frem mot 2060, jf. punkt 4 i utredningsoppdraget.

De underliggende målene som ble etablert i NTP 2022–2033 endres ikke. Disse målene er ikke innbyrdes rangert. FNs 17 mål for en bærekraftig utvikling frem mot 2030 har inngått i arbeidet med å utvikle målene for transportsektoren. Transportvirksomhetene bidrar til bærekraftsmålene gjennom oppfølging av NTP-målene.



SD og NFD vil som en del av meldingsarbeidet vurdere hvilke andre ambisjoner og hensyn som kan være aktuelle å omtale i meldingen.

Følgende indikatorer skal brukes for å vurdere måloppnåelse:

- Mer for pengene
 - o netto nytte
 - o endring i investeringskostnad siden sist fremlagte nasjonale transportplan
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
 - o endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter

- netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi
- antall dekar tap av dyrket mark
- Nullvisjonen for drepte og hardt skadde
 - endring i antall drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
 - endring i reisetid
 - oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog

For målet om effektiv bruk av ny teknologi er det ikke fastsatt en indikator, og måloppnåelse på dette området bes fremstilt med utgangspunkt i tilnærmingen skissert i punkt 6.1. Indikatoren om tap av dyrket mark er ny, mens indikatoren for endring i investeringskostnad er presisert sammenlignet med NTP 2022–2033, jf. omtale i utredningsoppdraget.

For målet om enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet viser vi bl.a. til utredningsoppdraget punkt 8.4, hvor vi omtaler regjeringens mål om å øke eksporten utenom olje og gass med 50 % innen 2030. Transportpolitikken, prioriteringene og helheten i denne bør understøtte økt eksport, omstilling og teknologiutvikling.

For klima- og miljømålet har SD og NFD vurdert hvilke av Norges klima- og miljømål¹ som skal anses som særlig relevante for transportsektoren i NTP-arbeidet. Vi ber virksomhetene legge følgende til grunn:

Bidra til følgende lovfestede klimamål for 2030 og 2050:

- For 2030 er målet å redusere utslippene av klimagasser med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent i 2030 sammenlignet med nivået i 1990. Målet er også Norges forpliktelse under Parisavtalen. Norge ønsker å oppfylle denne forpliktelsen gjennom samarbeid med EU, og har inngått en avtale som blant annet forplikter Norge til årlige utslippsbudsjetter for ikke-kvotepiktige utslipp og femårige utslippsbudsjett for skog- og arealbrukssektoren. I rapportering må det skilles på utslipp innenfor innsatsfordelingen, kvotesystemet og i skog- og arealbrukssektoren.
- For 2050 er målet at Norge skal være et lavutslippssamfunn hvor utslippene av klimagasser er redusert med 90-95 prosent sammenlignet med nivået i 1990.

Bidra til øvrige klimamål:

- Nasjonalt omstillingsmål for hele økonomien, formulert i regjeringsplattformen som et mål om å kutte norske utslipp i 2030 med 55 prosent sammenliknet med 1990.

Bidra til følgende miljømål:

- Økosystemene skal ha god tilstand og levere økosystemtjenester.
- Ingen arter og naturtyper skal utryddes, og utviklingen til truede og nær truede arter og naturtyper skal bedres.
- Et representativt utvalg av norsk natur skal tas vare på for kommende generasjoner.

¹ <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/miljomal/miljomaal/>

- Forurensning skal ikke skade helse og miljø.
- Bruk og utslipp av kjemikalier på prioritetslisten skal stanses.
- Utviklingen i mengden avfall skal være vesentlig lavere enn den økonomiske veksten.
- Materialgjenvinningen av avfall skal øke.
- Å sikre trygg luft.
- Et mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk.
- Politisk mål om at samfunnet skal forberedes på og tilpasses klimaendringene.
- Friluftslivets posisjon skal tas vare på og utvikles videre gjennom ivaretagelse av allemannsretten, bevaring og tilrettelegging av viktige friluftslivsområder, og stimulering til økt friluftslivsaktivitet for alle.

Regjeringen har i Hurdalsplattformen slått fast at hensynet til utbygging av infrastruktur må balanseres mot det langsiktige hensynet til matproduksjonen. SD og NFD viser i den forbindelse til utredningsoppdraget punkt 6, hvor vi bl.a. ber virksomhetene gjennom «supersidene» rapportere på antall dekar dyrket mark som blir omdisponert som følge av de store prosjektene i NTP, fordelt på kategoriene fulldyrket, overflatedyrket og innmarksbeite.

Videre er det etablert et støymål og et jordvernmål med tidsangivelser som utløper før den kommende NTP-perioden. Støymålet er: «Støyplager skal reduseres med 10 prosent innen 2020, sammenliknet med 1999. Antall personer som er utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 prosent innen 2020, sammenliknet med 2005». Jordvernmålet er: «Årlig omdisponering av dyrka jord skal være redusert til 3 000 dekar innen 2025». Vi ber virksomhetene ta høyde for at det eventuelt kan komme endringer i disse målene i lys av at tidsangivelsene har løpt/kommer til å løpe ut.

Vi ber om at hver av virksomhetene:

- Beskriver hvordan den foreslåtte prioriteringen av ressursbruken (som skal baseres på vurderinger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, jf. punkt 3.1) bidrar til måloppnåelse gjennom indikatorene i målstrukturen. Indikatorpåvirkningen skal beskrives på supersidene for de enkelte prosjektene/effektpakkene/veistrekningene, jf. punkt 3.4.
- Overordnet beskriver hvordan den samlede tilrådingen om ressursbruk til investeringer, drift, vedlikehold og øvrige tiltak i NTP påvirker oppnåelsen av:
 - klima- og miljømålene omtalt punktvis over
 - det gjeldende nasjonale jordvernmålet
 - det gjeldende nasjonale støymålet.
- Vurderer og synliggjør ev. vesentlige målkonflikter for de ulike tiltakene som prioriteres. Dette kan f.eks. være målkonflikter mellom fremkommelighet og hhv. transportsikkerhet og miljø.

I tillegg ber vi Statens vegvesen:

- Gi et begrunnet forslag til måltall/ambisjoner for antall drepte og hardt skadde i veitrafikken. Forslaget skal ta utgangspunkt i ramme 2 under omtalen av de

beregningstekniske rammene under punkt 5.1 nedenfor, men det skal også presiseres dersom foreslått ressursbruk i marginalvurderingene (ramme 1 og 3) gir behov for å justere forslaget.

- Det er i FNs bærekraftsmål 3.6 og EUs trafikksikkerhetsstrategi satt mål for reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Ambisjonen for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i inneværende NTP harmonerer med disse. Vi ber Statens vegvesen synliggjøre nødvendige utslag på prioritering og fordeling av ressursbruk for å opprettholde ambisjonsnivået i tråd med dette.

5 Føringer for virksomhetenes prioriteringer

5.1 Beregningstekniske økonomiske rammer og marginalvurderinger

Planarbeidet i virksomhetene for perioden 2025–2036 skal skje med utgangspunkt i beregningstekniske økonomiske rammer per virksomhet, fylkesveier og en felles ramme for byområdene. For at SD og NFD skal ha et tilstrekkelig godt grunnlag både for endelig rammefastsetting og for fordeling av rammen mellom sektorer og formål, ber vi virksomhetene:

- Tilrå en fordeling av all ressursbruk innenfor de beregningstekniske økonomiske rammene som fremgår av tabellen nedenfor. Dette gjelder alle midler til eksisterende ordninger/pågående tiltak og eventuelle forslag til nye ordninger/tiltak. Prioriteringene skal gjøres innen tre tekniske rammennivå:
 - Ramme 2, som er fastsatt med utgangspunkt i en videreføring av bevilgningene til NTP-formål i regjeringens forslag til 2023-budsjett, jf. Prop. 1 S (2022–2023).
 - Ramme 1 og ramme 3, som ligger hhv. 10 prosent lavere og 10 prosent høyere enn ramme 2.
- Beskrive hvilke av de store prosjektene/effektpakkene/veistrekningene som virksomhetene tilrår at utgår fra å prioriteres for oppstart i første seksårsperiode ved ramme 1, og hvilke som prioriteres inn ved ramme 3.
- Dersom det er budsjettposter/utgiftsformål som virksomhetene tilrår at det prioriteres like mye midler til i alle tre rammescenarioer, ber vi om at virksomhetene synliggjør konsekvenser for oppnåelse av NTP-målene av hhv. høyere og lavere ressursinnsats (+/- 10 prosent) til de aktuelle budsjettpostene/utgiftsformålene.

Vi understreker at virksomhetene for ramme 1 og ramme 3 ikke trenger å bygge opp ressursfordelingen fra bunn av. Virksomhetene skal gjennomføre marginalvurderinger, dvs. ta utgangspunkt i ressursfordelingen i ramme 2, og beskrive konsekvensene for de ulike utgiftsformålene/budsjettpostene ved reduksjonen og økningen som følger av hhv. ramme 1 og ramme 3. Det presiseres at også marginalvurderingene i ramme 1 og 3 skal være basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, jf. prioriteringskriteriene om samfunnsøkonomisk lønnsomhet i punkt 3.1.

Vi gjør oppmerksom på at virksomhetenes forslag til prioriteringer vil inngå som et av flere elementer i et større beslutningsgrunnlag for SDs og NFDs arbeid med NTP.

Tabellen nedenfor viser de gjennomsnittlige årlige rammene som Statens vegvesen, Nye Veier, Jernbanedirektoratet og Kystverket skal legge til grunn i arbeidet. Under tabellen gis enkelte nærmere føringer/forklaringer knyttet til rammenivåene. En generell føring er at håndteringen av merverdiavgift for de respektive transportformene skal tilsvare håndteringen i statsbudsjettet.

Mill. 2023-kr

	Ramme 1	Ramme 2	Ramme 3
Veiformål (ekskl. Nye Veier)	28 035	31 150	34 265
Nye Veier	5 493	6 103	6 713
Fylkesveier	3 563	3 959	4 355
Jernbaneformål	28 263	31 403	34 543
Kystforvaltning	1 894	2 104	2 315
Byområdene	5 633	6 259	6 885

For fellesprosjektet Arna–Stanghelle må Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet/Bane NOR koordinere arbeidet sitt, slik at det er samsvar i hvordan virksomhetene eventuelt prioriterer fellesprosjektet.

Nye Veier: All ressursbruk, inkludert utgifter til drift og vedlikehold, må prioriteres innenfor foreslått ramme.

Fylkesveier: Fylkesveier er fylkeskommunenes ansvar, og finansieres i liten grad gjennom NTP. Finansieringen skjer i hovedsak gjennom fylkeskommunenes frie midler (skatt og rammetilskudd) og bompenger. De fylkeskommunale investeringsutgiftene utgjorde 10,1 mrd. kr i 2021, mens driftsutgifter (ekskl. avskrivninger) utgjorde 9,8 mrd. kr.

NTP-planrammen inneholder følgende knyttet til fylkesvei:

- De deler av inntektssystemet til fylkeskommunene som fordeles etter særskilte kriterier knyttet til fylkesvei («tabell C»-saker). Dette gjelder opprusting og fornying av fylkesveinettet, kompensasjon for forskrift om tunnelsikkerhet, og ras- og skredsikring. Disse inngår i NTP-rammen, selv om de er en del av fylkeskommunenes frie inntekter.
- Tre øremerkede tilskudd til fylkesveier over SDs budsjett.

Jernbaneformål: Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog skal inngå i rammen – dette er nærmere beskrevet under punkt 6.4.2 *Jernbaneformål*.

Kystforvaltning: De beregningstekniske rammene for Kystverket er oppjustert for å hensynta hoveddelen av de gjenstående kostnadene knyttet til Stad skipstunnel i planperioden. I ramme 2 er oppjusteringen på 155 mill. kr (til sammen 1,9 mrd. kr over tolvårsperioden) sammenlignet med en ren videreføring av 2023-rammen. Vi ber om at Kystverket prioriterer midler til prosjektet innenfor de beregningstekniske rammene. For å hensynta at mesteparten av kostnadene til Stad skipstunnel vil påløpe de første årene av planperioden, kan

Kystverket eventuelt vurdere om den gjennomsnittlige rammen for første seksårsperiode av planperioden bør ligge høyere enn gjennomsnittlig ramme i siste seks år.

Midler til beredskap mot akutt forurensning, med unntak av midler til den statlige slepeberedskapen, inngår i planrammen. Midler til Kystverkets los- og sjøtrafikksentraltjenester som er brukerfinansierte, midler til håndtering av vraket U-864 og andre spesielle driftsutgifter er ikke del av de beregningstekniske rammene.

Byområdene: Innenfor denne rammen skal virksomhetene vurdere statlige tilskudd som bevilges over kap. 1332, postene 63 og 66. Dette omfatter tilskudd til byvekstavtaler og belønningsavtaler samt tilskudd til fem mindre byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Videre skal virksomhetene vurdere midler til mindre kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtaler som bevilges over kap. 1320, post 30. Midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen er også en del av byvekstavtalene, men er ikke en del av denne rammen.

I tillegg til områdene omtalt over er det i inneværende NTP prioritert midler til satsinger på tvers av transportsektorene. Midlene er knyttet til forskning, utvikling og innovasjon (FoUI), smartere transport, tettere tverrsektorielt samarbeid om data, fossilfrie anleggsplasser og Barnas transportplan. I tillegg er det i NTP 2022–2033 prioritert statlig bidrag til ny lufthavn i Mo i Rana og flytting av Bodø lufthavn. Virksomhetene skal ikke nå tilrå en ressursfordeling for disse utgiftsformålene, og de er holdt utenfor i beregningen av rammene over.

5.2 Bindinger, minimumskrav mv.

Ved besvarelsen av prioriteringsoppdraget er det kun tiltak som forventes å starte opp innen utgangen av 2023 som skal anses som bundne/igangsatte ved inngangen til planperioden. For prosjekter hvor det skal fremmes kostnadsramme for Stortinget, eller som er omfattet av foreslåtte fullmakter for 2023, er det kun disse som skal betraktes som bundne. Bundne prosjekter skal anses som realiserte i virksomhetenes felles referansealternativ for de samfunnsøkonomiske analysene.

Utover dette kan det være visse forpliktelser (minimumskrav) som må oppfylles. Disse er knyttet til internasjonale regler, EØS-regelverk og nasjonalt lov- og forskriftsverk eller allerede inngåtte forskutteringsavtaler mellom stat og kommune for fiskerihavneprosjekter.

Vi ber om at virksomhetene:

- Gir en oversikt over hvilke store prosjekter/effektpakker/veistrekninger² som anses som bundne i det felles referansealternativet ved inngangen til planperioden, og gjenstående kostnader knyttet til disse i planperioden.
- Beskriver ovennevnte forpliktelser med henvisning til konkrete lover/forskrifter/regelverk, og at det så langt som mulig redegjøres for kostnadene knyttet til oppfyllelsen av minimumskravene. Vi viser for øvrig til bestillingene knyttet til veiformål under punkt 6.4.1.

² Med kostnad over 1 mrd. kr, eller over 100 mill. kr for Kystverket.

5.3 Krav til planstatus og kvalitetssikring

Det skal utarbeides pålitelige kostnadsoverslag som grunnlag for regjeringens prioriteringer av tiltak i kommende planperiode. Det stilles derfor blant annet krav til planstatus på store prosjekter som foreslås gjennomført. Utvikling av nye infrastrukturprosjekter er underlagt politisk styring gjennom plan- og bygningsloven. For de store prosjektene (over 1 mrd. kr) gir statens prosjektmodell krav om å utrede ulike alternativer og kvalitetssikre kostnader.

For store prosjekter som følger statens prosjektmodell skal kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) foreligge som grunnlag for virksomhetenes tilråding om prioritering i NTP. I særlige tilfeller kan kravet om KS1 fravikes etter avgjørelse fra SD og/eller NFD. Virksomhetene skal i slike tilfelle så tidlig som mulig ta opp med departementene hvordan et tilstrekkelig beslutningsunderlag likevel kan sikres.

Videre skal det som hovedregel for de store prosjektene/effektpakkene som foreslås prioritert i første seksårsperiode være vedtatt kommunedelplan (KDP). Noen prosjekter går rett fra KVVU til reguleringsplan, og for disse kreves fastsatt planprogram/fastsatt styringsmål. Virksomhetene må eventuelt begrunne hvorfor tiltak uten vedtatt KDP eller planprogram/styringsmål foreslås prioritert.

Tiltak som ikke er underlagt kravene til planlegging etter plan- og bygningsloven og/eller statens prosjektmodell er ikke omfattet av kravene over.

KVVU Transportløsninger i Nord-Norge og KVVU Nord-Norgebanen er forventet ferdigstilt innen august 2023, altså etter virksomhetenes frist for å besvare prioriteringsoppdraget. I tråd med punkt 8 skal virksomhetene etter leveransen arbeide videre med bl.a. å optimalisere kostnader og nytte, og høsten 2023 komme tilbake med en oppdatering av tallgrunnlaget for prioriteringene. For å ta høyde for at de to Nord-Norge-KVVU-ene da vil være ferdigstilt, åpner SD og NFD for at virksomhetene etter nærmere avklaring med departementene ev. kan prioritere tiltak fra disse i oppdateringen høsten 2023, selv om det ikke er gjennomført KS1. Ev. prioritering av slike KVVU-tiltak skal som for øvrige deler av ressursbruken baseres på vurderinger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Videre må prioriteringen skje innenfor de beregningstekniske rammene iht. punkt 5.1.

6 Føringer for fordeling av ressursbruken på utgiftsformål

Nedenfor redegjøres det for forutsetninger/krav til analysene som skal ligge til grunn for virksomhetenes tilråding om fordeling av ressursbruken til NTP-formål. På bakgrunn av disse analysene ber vi virksomhetene:

- Vise fordelingen av de beregningstekniske rammene, jf. punkt 5.1, på de ulike budsjettpostene.

For Statens vegvesen ber vi i tillegg om at det:

- Vises fordelingen mellom porteføljen (strekninger) og øvrige investeringer på post 30 for de ulike rammenivåene.

For Kystverket ber vi i tillegg om at det:

- Viser fordelingen mellom fiskerihavnetiltak og øvrige investeringstiltak på post 30 for de ulike rammenivåene.

6.1 Teknologitiltak

Det skjer en rask teknologisk utvikling i transportsektoren. De mest sentrale teknologitrendene er utviklingen mot nullutslippsmobilitet, automatisering/autonomi, samhandlende intelligente transportsystemer og fremvekst av nye forretningsmodeller/delingsmobilitet. De tre sistnevnte er ulike uttrykk for digitalisering av transportsektoren.

Jf. punkt 2.1 står norsk transportsektor overfor store endringer og stor usikkerhet, samt et strammere økonomisk handlingsrom i årene som kommer. Det vil derfor i planperioden bli viktig å arbeide for å få mer ut av den infrastrukturen og det transporttilbudet vi har. Teknologi kan spille en viktig rolle i å oppnå dette, samt i å bidra til at vi når våre transportpolitiske mål på en mer effektiv måte. I lys av dette vil det være hensiktsmessig at virksomhetens foreslåtte prioriteringer bygger på en antakelse om at ny teknologi og bedre bruk av data/big data kan gi muligheter for å prise og regulere bruk av infrastruktur og transporttilbud på en smartere og mer målrettet måte enn i dag.

Høyhastighetsnett og mobildekning er viktig i hele landet. Regjeringen prioriterer arbeidet med å bedre den digitale dekningen og kapasiteten høyt.

Skal teknologi bidra til å få mer ut av infrastrukturen og transportbudet vi har, kreves virksomhetsspesifikke strategier og planer, samt ressurser til utvikling, implementering og drift av digitale løsninger som understøtter transportsystemenes funksjon.

SD og NFD ber om at virksomhetene:

- Innenfor de beregningstekniske planrammene prioriterer de teknologiske løsningene som er viktige for å løse trafikale utfordringer på en effektiv måte, samt gi konkrete forslag til utvikling av digitaliserte løsninger og tjenester for både gods- og persontransport.
- Legger en «business case»-tilnærming til grunn for presentasjonen av forslag til prioriteringer, dvs. at det så langt som mulig redegjøres for effekter og gevinster av tiltakene for reisende og for godstransporten, samt gjøres overordnede lønnsomhetsvurderinger av tiltak/typer av tiltak der dette er mulig. Som del av «business case»-tilnærmingen bes det også om en kort beskrivelse av eventuelle nødvendige justeringer av annen virkemiddelbruk som er nødvendig for å hente ut effekten av tiltakene (f.eks. knyttet til regelverk, arbeidsformer eller annet).

Jf. punkt 6.3, er det naturlig at teknologisatsingene som planlegges gjennomført tidlig i planperioden beskrives i større detalj enn tiltak som ligger lenger frem tid, som kan beskrives på et mer overordnet og konseptuelt nivå.

For teknologiprosjekter over 300 mill. kr kreves KVVU og KS1, jf. Finansdepartementets veileder for dette. Videre skal det settes av ressurser til å møte lovpålagte krav knyttet til teknologi, jf. omtalen av bindinger og minimumskrav i punkt 5.2.

Departementene ber videre virksomhetene:

- Sette av ressurser til tiltak som anses nødvendige for å sikre en effektiv dataforvaltning. Dette inkluderer ressurser som er nødvendige for å kunne samarbeide om data med aktører utenfor egen organisasjon, med tanke på å skape et grunnlag for utvikling på sikt av løsninger som kan bedre sømløsheten og effektiviteten i transportsystemet, innenfor og på tvers av transportformer.

For umoden teknologi under utvikling, eller i tilfeller der teknologiutviklingen i stor grad skjer i privat sektor og/eller utenfor Norges grenser, ber departementene om at virksomhetene innenfor sine respektive beregningstekniske rammer (jf. punkt 5.1) vurderer behov for pilotprosjekter. Ved å bygge opp kompetanse og erfaring kan norske transportmyndigheter settes i stand til å hente ut gevinster av teknologien når den er klar for bredere utrulling. Vi ber om:

- Forslag til prioritering av norske piloter, samt kort beskrivelse av hvorvidt piloteringen skjer som et norsk initiativ eller som del av et internasjonalt samarbeid.

6.2 Drift, vedlikehold, fornying og mindre investeringstiltak

Det er viktig at SD og NFD i meldingsarbeidet har et godt faglig grunnlag for å vurdere den foreslåtte innsatsen til drift, vedlikehold, fornying³ og mindre investeringstiltak. Vi ber virksomhetene:

- Så langt som mulig utarbeide og presentere samfunnsøkonomiske analyser, eventuelt kostnadseffektivitetsanalyser eller kostnadsvirkningsanalyser, av innsatsen.
- Så langt som mulig vise utvikling av infrastrukturens tilstand og hvordan den påvirkes av den foreslåtte ressursbruken, og gi samfunnsøkonomiske vurderinger av hvor det er mest hensiktsmessig å forbedre tilstanden. Se også egen omtale knyttet til veiformål under punkt 6.4.1.
- Vurdere hvordan innsatsen kan fremstilles med en geografisk fordeling i NTP, for eksempel fordelt på transportkorridorene, eller i/mellom regioner. Kartfortellingene som Statens vegvesen laget i forbindelse med sin gjennomføringsplan for NTP 2022–2033 kan være et godt utgangspunkt, men på et mer overordnet nivå.

I den grad det gjennomføres analyser utover de samfunnsøkonomiske analysene bør disse så langt som mulig være sammenlignbare på tvers av virksomhetene, slik at det er mulig å prioritere innsatsen som gir størst nytte for samfunnet.

6.3 Store investeringer, effektpakker og veistrekninger

SD og NFD legger opp til, i tråd med tilnærmingen i NTP 2022–2033, å dele planperioden i to seksårsperioder. I første seksårsperiode (2025–2030) skal konkrete store prosjekter/effektpakker/veistrekninger synliggjøres. For andre seksårsperiode legger vi opp til

³ For jernbanens del er fornyelse en del av vedlikeholdet.

å videreføre tilnærmingen i NTP 2022–2033 uten konkrete tiltak. Årsaken til denne todelingen er at det gjerne er stor usikkerhet knyttet til både kostnader, forutsetninger og behovene for store prosjekter/effektpakker/veistrekninger som ligger langt frem i tid. Tilnærmingen gir nødvendig fleksibilitet til å kunne tilpasse planleggingen av tiltak underveis i planperioden til endringer i transportbehovene og utfordringene som tiltakene skal løse.

Med store prosjekter/effektpakker/veistrekninger menes at investeringstiltakene har en kostnad (P50) på over 1 mrd. kr. På kystområdet settes beløpsgrensen til 100 mill. kr.

6.3.1 Inndeling i transportkorridorer og byområder

SD og NFD legger opp til å videreføre tilnærmingen med inndeling i transportkorridorer og egen omtale av de største byområdene i NTP 2025–2036. Inndelingen i transportkorridorer er beskrevet i utredningsoppdraget, og er uendret fra NTP 2022–2033. I tillegg til korridorilnærmingen bør utfordringer og løsninger drøftes for den enkelte transportform, siden deler av transportomfanget går på tvers av de etablerte korridorene. For jernbanesektoren vil den helhetlige strategien omtale sammenhenger av avhengigheter på tvers av geografisk inndeling.

Vi ber om at hver av virksomhetene:

- Beskriver hvordan de prioriterte prosjektene/effektpakkene/veistrekningene bidrar til å løse utfordringene i transportsystemet, jf. punkt 7 i utredningsoppdraget.
- Oppgir hvilken transportkorridor og/eller byområde hvert av de store prosjektene/effektpakkene/veistrekningene er plassert i.

6.3.2 Vurdering av eksisterende porteføljer

Som beskrevet under punkt 5.1, samt i omtalen av de ulike transportformålene under punkt 6.4, skal virksomhetene i svaret på prioriteringsoppdraget gi en tilråding om ressursbruken i planperioden til store prosjekter/effektpakker innenfor de angitte beregningstekniske rammene. Samtidig ble det gjennom NTP 2022–2033 og stortingsbehandlingen av denne etablert forholdsvis omfattende prosjektporteføljer for transportvirksomhetene. Det reduserte økonomiske handlingsrommet fremover tilsier at det vil ta lang tid å realisere disse porteføljene. I tillegg til en tilråding om ressursbruken i planperioden innenfor de beregningstekniske rammene i tråd med punkt 5.1 har SD og NFD behov for å få et oppdatert faglig grunnlag for å revidere prosjektporteføljene i NTP 2025–2036.

Vi ber om at virksomhetene i arbeidet med porteføljerevisjonen gjør en helhetlig gjennomgang av dagens porteføljer, herunder å vurdere om porteføljene og prosjektene/effektpakkene er riktig dimensjonert og inneholder de riktige tiltakene. Total ressursbruk til porteføljene som ble prioritert i NTP 2022–2033 skal anses som en øvre grense for ressursbruk til de reviderte porteføljene i svaret fra virksomhetene. Den totale ressursbruken som følger av de reviderte porteføljene vil dermed kunne overstige midlene som virksomhetene foreslår å sette av til store investeringer innenfor de beregningstekniske rammene i tråd med punkt 5.1. Gjennomføringstiden for porteføljene trenger dermed heller ikke å være avgrenset til planperioden 2025–2036.

Siden det vil ta lang tid å realisere dagens porteføljer, bør det særlig vurderes om det er grunnlag for nedskalering av disse. Dette kan gjøres ved å ta ut eksisterende prosjekter/effektpakker, ved å nedskalere enkeltstående prosjekter/effektpakker, eller ved å erstatte eksisterende prosjekter/effektpakker med enklere tiltak. I den grad virksomhetene foreslår å ta nye tiltak inn i porteføljene, må ressursbruken knyttet til eksisterende tiltak i porteføljene reduseres tilsvarende, jf. prinsippet om at ressursbruken for dagens porteføljer skal anses som en øvre grense for de reviderte porteføljene.

Hvor raskt de reviderte porteføljene kan gjennomføres, vil avhenge av ressursbruken gjennom planperioden og etter planperiodens utløp. Virksomhetene skal gjennom sine anbefalinger om ressursbruk innenfor de beregningstekniske rammene (jf. punkt 5.1) gi sine faglige råd om hvor mye ressurser som bør brukes på porteføljen i planperioden. Gjennomføringshastigheten og hvor mye av porteføljen som kan gjennomføres i planperioden vil følge av dette.

Vi ber hver av virksomhetene:

- Med utgangspunkt i dagens prosjekt-/effektpakkeporteføljer vurdere om det er behov for en ny sammensetning av porteføljene. Virksomhetene skal særlig vurdere om det er grunnlag for å ta ut eller nedskalere prosjekter/effektpakker.
 - Merk at for veisektoren vil det i denne sammenheng være naturlig å se hen til forslag om endring av veinormaler, jf. Prop. 1 S (2022–2023) s. 105.
- Justeringen av porteføljenes sammensetning skal baseres på følgende kriterier:
 - Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (inkludert ikke-prissatte virkninger)
 - Oppnåelse av NTP-målene
 - Løsning på oppdaterte utfordringer, jf. punkt 7 i utredningsoppdraget
 - Andelen av de beregningstekniske økonomiske rammene som enkeltprosjekter-/effektpakker forventes å ta.

Dersom virksomhetene anbefaler nedskalering/ending av prosjekter/strekninger/pakker som bryter med konseptvalg som regjeringen tidligere har fattet etter KVU/KS1, ber vi om at dette kommenteres.

6.4 Nærmere føringer for hvert transportformål

6.4.1 Veiformål

Statens vegvesen

I oppfølgingen av NTP 2022–2033 har NTP-porteføljen vært begrenset til store prosjekter over 1 mrd. kr. Utbedringsstrekninger/mindre investeringer inngår i gjeldende NTP, men ikke i gjeldende NTP-portefølje. Jf. bestillingen i punkt 6.3.2 om at virksomhetene særlig skal vurdere om det er grunnlag for å ta ut eller nedskalere prosjekter/effektpakker/veistrekninger, ber vi Statens vegvesen vurdere om utbedringsstandard bør velges istedenfor alternativ til full utbygging på større deler av veinettet.

Det er behov for å gi en god fremstilling av aktuelle tiltak på prioriterte veistrekninger i kommende NTP, også der større prosjekter eventuelt erstattes av utbedringsstrekninger. SD og NFD ønsker derfor å få et grunnlag for prioritering der utbedringsstrekninger, større skredsikringstiltak og store veiprosjekter ses i sammenheng. Statens vegvesen bør i svaret på prioriteringsoppdraget i større grad enn i NTP 2022–2033 presentere tiltak og effekter over en lengre strekning samlet. Merk at dette ikke innebærer at alle ressurser til investeringer trenger å inngå, som tidligere kan Statens vegvesen sette av midler til mindre investeringer og fornying selv om de ved leveransen ikke er nærmere spesifisert.

En mulig annen sammensetning av investeringsporteføljen gir behov for å vurdere om dagens kriterier for porteføljeprioritering fanger opp tilstrekkelig de relevante virkningene. For de store prosjektene foreligger det gode samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger, mens dette ikke alltid er tilfellet for utbedringsstrekningene og skredsikringsprosjekter. Det er behov for å avklare om disse systematisk vil tape ved en prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet med de beregningsverktøyene og ikke-prissatte virkningene som benyttes i dag, og å vurdere hvordan dette eventuelt kan håndteres.

Vi ber om at Statens vegvesen:

- Presenterer strekningsvise strategier som svarer på de kartlagte utfordringene som er beskrevet i utredningsoppdraget. Beskrivelsen skal være på et overordnet nivå og gjelde for hele planperioden. Prioriteringene skal bygge på overordnede vurderinger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, være i tråd med de beskrevne strategiene og overordnede utredninger (eksempelvis KVU/KS1).
- På egnet måte synliggjør hva ressursbruken i planen, herunder til drift, vedlikehold, fornying og mindre investeringer, jf. punkt 6.2, innebærer for hele veinettet (eksempelvis gjennom kartfremstilling som både viser prioriterte strekninger og effekter på resten av veinettet som oppetid).
- Synliggjør teknologi- og digitaliseringstiltak som foreslås prioritert på egnet måte (jf. pågående arbeid med «business case»-fremstillinger).
- Med utgangspunkt i revidert sammensetning av porteføljen, jf. punkt 6.3.2, tilrår prioritering (rekkefølge) for porteføljen inkludert store prosjekter, utbedringsstrekninger og større skredsikringstiltak ut fra dagens kriterier for porteføljestyring, med ett unntak: Kriteriet om at prosjekter som var fullfinansiert i første seksårsperiode av NTP 2022–2033 skal fullføres først, utgår.
- Med utgangspunkt i revidert sammensetning av porteføljen jf. punkt 6.3.2, tilrår prioritering (rekkefølge) for porteføljen inkludert store prosjekter, utbedringsstrekninger og større skredsikringstiltak etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet inkl. ikke-prissatte virkninger (der det ses bort fra de andre kriteriene i porteføljestyringssystemet, jf. forrige punkt).
- Synliggjør hvilke prosjekter i porteføljen som kan realiseres og/eller startes opp de første seks årene av planperioden (dvs. at det vises hvor langt ned på listen i de to punktene over man kommer i de første seks årene av planperioden). Prosjektene kobling til strekningsstrategiene må beskrives.

Dersom Statens vegvesens svar på punktene over tilsier at utbedringsstrekninger og skredsikringstiltak ikke i tilstrekkelig grad fanges opp av dagens kriterier for porteføljeprioritering (f.eks. ved at disse systematisk havner nederst i rangeringen etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet), må det på lengre sikt vurderes om dette skyldes at ikke alle relevante virkninger fanges opp, og ev. hvordan disse kan inkluderes. På kort sikt er en mulig løsning at det settes tilleggskriterier for porteføljen som helhet som tar utgangspunkt i hvilke effekter vi skal oppnå med ressursbruk til utbedringsstrekninger og skredsikring. For å vurdere dette ber SD og NFD om:

- Innspill til konkrete effekter som kan sikre en balansert porteføljestyling og som gjør at vi kan måle tiltakene på om de løser det de er ment å løse.

Skredsikring

Hurdalsplattformen varsler at regjeringen vil ta initiativ til at Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene utarbeider en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor. Dette arbeidet er nå i gang. Det innebærer bl.a. å oppdatere kartleggingen av alle skredpunkt på riks- og fylkesvei fra 2019 med ny skredfaktormodell, og to skredsikringstiltak per skredpunkt med tilhørende sikringseffekt og kostnadsanalyser der det er mulig. Dette arbeidet skal synliggjøres i NTP.

For å belyse hvordan dette arbeidet kan følges opp med konkrete tiltak, ber vi Statens vegvesen:

- Anslå antall skredpunkt med høy og middels skredfaktor som blir eliminert som følge av Statens vegvesens forslag til prioriteringer innenfor de beregningstekniske rammene, jf. punkt 5.1.
- Så langt det er mulig hente inn måltall fra fylkeskommunene for antall skredpunkt med høy og middels skredfaktor som kan bli eliminert i planperioden. De fylkeskommunale måltallene skal bygge på fylkeskommunenes egne budsjetterammer for perioden. Statens vegvesen skal innhente informasjon fra fylkeskommunene om samfunnsøkonomiske vurderinger av ras- og skredsikringstiltak på fylkesvei opp mot andre tiltak på fylkesvei gitt de beregningstekniske rammene for fylkesvei, jf. punkt 5.1.

Dersom oppdatert kartlegging av skredpunkt med ny skredfaktormodell ikke er ferdig i tide til frist for prioriteringsoppdraget, ber vi om at dette ettersendes snarest mulig og senest når virksomhetene høsten 2023 kommer tilbake med en oppdatering av tallgrunnlaget for prioriteringene, jf. punkt 8.

Denne oversikten, sammen med det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget for skredpunkt på veinettet, utgjør et viktig grunnlag for rullering av den nasjonale gjennomføringsplanen for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor.

I supplerende tildelingsbrev nr. 6 av 25. mai 2022 ber SD Statens vegvesen om skisser for innretting på et innovasjonsprogram og en incentivordning, herunder kostnader knyttet til opprettelsen og driften av slike ordninger. Vi ber Statens vegvesen om å:

- Så langt det er mulig levere sitt svar på dette i forbindelse med svaret på prioriteringsoppdraget.
- Gi en vurdering av ordningene opp mot andre tiltak på fylkesvei gitt de beregningstekniske rammene for fylkesvei, jf. punkt 5.1.

Drift og vedlikehold på riksvei

Hurdalsplattformen varsler at regjeringen vil utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene. SD og NFD legger opp til at denne planen går inn i ny NTP. NTP 2022–2033 tar utgangspunkt i et beregnet vedlikeholdsetterslep, og det er usikkerhet knyttet til tallene. Bedre bruk av teknologiske muligheter innen bl.a. sensorer og data åpner for at vurdering av veiinfrastrukturens tilstand kan ta utgangspunkt i hvordan det faktisk står til med infrastrukturen, og dermed sikre at ressursene som brukes til vedlikehold har best mulig effekt. Vi viser til at Statens vegvesen i utredningsoppdraget er bedt om å gjøre rede for hvor langt arbeidet med tilstandsmålinger for veiinfrastrukturen har kommet (tilstandsindikator). Vi ber om at Statens vegvesen legger denne til grunn dersom den har kommet langt nok til å benyttes. Vi ber om at Statens vegvesen:

- Foreslår en overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet/bedre tilstanden på riksveiene (innenfor de økonomiske rammene), som kan inngå i NTP.

Drift og vedlikehold på fylkesvei

Hurdalsplattformen varsler at regjeringen vil utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Som en del av dette arbeidet har departementet bedt Statens vegvesen koordinere arbeidet med å oppdatere kunnskapen om tilstanden på fylkesveinettet. Dette skjer i samarbeid med fylkeskommunene. Dette arbeidet er nå godt i gang. Vi ber om at Statens vegvesen:

- Arbeider med sikte på å levere et oppdatert kunnskapsgrunnlag i forbindelse med ny NTP.
- Legger oppdatert kunnskap om vedlikeholdsetterslep på fylkesvei til grunn for marginalvurderinger knyttet til fylkesformål, jf. punkt 5.1.

Dersom kartleggingen ikke er ferdig i tide til frist for prioriteringsoppdraget, ber vi om at dette ettersendes snarest mulig og senest når virksomhetene høsten 2023 kommer tilbake med en oppdatering av tallgrunnlaget for prioriteringene, jf. punkt 8.

Nye Veier

Nye Veier bes om å:

- Gjennomgå foreliggende portefølje og redegjøre for muligheten for å gjennomføre denne innenfor henholdsvis dagens finansielle rammer, en rammeøkning på 10 prosent og en reduksjon i rammene på 10 prosent. Utgangspunktet er at tidshorisonten for gjennomføringen av selskapets fortsatt er portefølje er 2041, men selskapet bes også synliggjøre et alternativ der tidshorisonten er 2044.
- Som del av oppdraget bes det om at selskapet vurderer muligheten for å nedskalere prosjekter, eventuelt at strekninger/prosjekter tas helt ut av porteføljen, dersom det

ikke er tilstrekkelige finansielle rammer til å bygge ut alle strekningene i tråd med opprinnelige forventninger, innenfor tidshorisonten 2041.

- Det forutsettes videre at selskapets finansiering av drift og vedlikehold skal inngå i de ulike rammealternativene, og selskapet bes synliggjøre sitt anslag for hvor mye som vil gå til drift og vedlikehold.

Videre ber vi Statens vegvesen og Nye Veier:

- Synliggjøre i hvilke geografiske områder de har overlappende porteføljer på en slik måte at det påvirker lønnsomheten, eller kan gi svært mye utbygging samtidig. Dette er særlig aktuelt i og rundt noen av byområdene der begge virksomhetene har prosjekter under planlegging og/eller bygging. Vi ber også om at bompengebelastningen vurderes der det er relevant., jf. oppdrag om bompenger under.

SD og NFD viser videre til Stortingets behandling av Prop. 115 S (2021–2022) og Innst. 450 S (2021–2022) om bevilgningsendringer våren 2022. Stortinget har gjort følgende vedtak: *«Stortinget ber regjeringen i den varslede gjennomgangen av samferdselsprosjekter fram mot statsbudsjettet 2023 vurdere og fremme forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres for å spare natur og matjord, samt spare kostnader og gi rom for en sterkere satsing på vedlikehold og oppgradering av eksisterende samferdselsinfrastruktur. Den varslede gjennomgangen skal gjøres for prosjekter i Statens vegvesen og Nye Veier. Statens vegvesen og Nye Veier skal også få i oppdrag å vurdere nedskalering av prosjekter med pågående planarbeid.»* SD og NFD legger til grunn at Stortingets føringer følges opp i selskapets gjennomgang av porteføljen.

Bompenger

I utredningsoppdraget er virksomhetene bedt om å redegjøre for hvordan bompengebelastningen i et område ses i sammenheng i dag, og om det behov for å synliggjøre dette bedre for å få en bedre oversikt over total belastning. I forlengelse av dette ber departementene Statens vegvesen og Nye Veier:

- Peke på konkrete geografiske områder der samlet bompengebelastning kan oppleves som høy, og redegjøre for hvorvidt dette kan ha konsekvenser for nye bompengefinansierte prosjekter eller pakker som prioriteres innenfor rammen. Vi ber spesielt om at dette vises der Statens vegvesen og Nye Veiers porteføljer planlegger utbyggingsprosjekter i samme område. Dette skal ses i sammenheng med oppdraget i punktet over der de to virksomhetene er bedt om å synliggjøre i hvilke områder de har overlappende porteføljer.

Videre ber vi Statens vegvesen:

- Vurdere om det er mulig å fase ut tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene uten at dette medfører behov for økte takster i prosjektene som er omfattet av ordningen, eller øker risikoen for en lenger bompengeperiode. Det skal belyses hvilken betydning dette vil ha for finansieringen av E39 Rogfast.

6.4.2 Jernbaneformål

Effektpakker

For første seksårsperiode ber vi Jernbanedirektoratet og Bane NOR:

- Synliggjøre hvilke effektpakker i porteføljene som iht. punkt 3.1 tilrås realisert og/eller startet opp i delperioden. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tilbudsforbedringer på jernbanestrekninger hvor det fraktes både gods og personer skal synliggjøres som en del av dette, jf. punkt 8.4 i utredningsoppdraget. Videre skal teknologi- og digitaliseringstiltak som foreslås prioritert synliggjøres på egnet måte (jf. pågående arbeid med «business case»-fremstillinger).

For andre seksårsperiode ber vi Jernbanedirektoratet og Bane NOR:

- Gi en overordnet og helhetlig fremstilling av transportutfordringene og redegjør for hvilke strategiske valg som må tas i et langsiktig perspektiv.
- Foreslå en overordnet fordeling av midler til effektpakker. Sentrale effektpakker som vurderes som mulige kan omtales. Virksomhetenes tilrådinger skal baseres på forventninger om at ev. effektpakker kan være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Prioriteringene skal bygge på strategier og overordnede utredninger (eksempelvis KVU/KS1).
- Omtale hvor mye som må settes av for å fullføre effektpakker som er prioritert i første seksårsperiode, men som ikke kan ferdigstilles i denne perioden.
- Synliggjøre hvordan det trinnvis kan hentes ut effekter av allerede påbegynte effektpakker.

Det vil være viktig at prosjektene/tiltakene som inngår i en effektpakke på jernbanen vurderes og prioriteres samlet, siden tilbudsforbedringen/effektene først kan realiseres når hele pakken er gjennomført. Jernbanedirektoratets og Bane NORs forslag skal videreføre en tilbuds- og markedstilnærming for utviklingen av togtilbudet, og investeringsporteføljen skal avledes av dette, jf. effektpaketilnærmingen. Forslaget skal baseres på svaret på oppdraget gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2022 til Jernbanedirektoratet, og ivareta det helhetlige perspektivet som er beskrevet der.

Vedlikehold og fornyelsesbehov

Hurdalsplattformen varsler at regjeringen vil utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastrukturen. SD og NFD legger opp til at denne planen går inn i ny NTP. Vi ber Jernbanedirektoratet og Bane NOR om å utarbeide et forslag til en slik plan. Som del av planen skal det bl.a.:

- Settes konkrete mål for drift- og vedlikeholdsinnsatsen som knyttes til en vurdering av hvilken innretning av drifts- og vedlikeholdsinnsatsen som vil gi størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
- Redegjøres konkret for hvordan tilstandsmålinger og sensorteknologi vil benyttes fremover i drift- og vedlikehold av infrastrukturen, og hvordan dette kan legge til rette for en vridning fra korrektivt til mer preventivt vedlikehold. Det skal vurderes hvilke endringer dette evt. innebærer for styring og finansiering av drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen.

- Fremgå hvilke vurderinger knyttet til tilstandsvurderinger og fornyelsesbehov som er gjort i anbefalt nivå for drift og vedlikehold innenfor de beregningstekniske rammene samt synliggjøre videre utvikling av fornyelsesbehovet, jf. punkt 5.1.

Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog

Det vil være viktig å se statlig kjøp av persontransport med tog i sammenheng med infrastrukturtiltak, togmateriell og planlagt tilbudsutvikling. SD og NFD ber Jernbanedirektoratet:

- Anslå utgifter til kjøp av persontransport med tog. Vi ber om at Jernbanedirektoratet legger følgende til grunn for anslaget:
 - Planlagt rutetilbud
 - Konsekvenser av foreslåtte investeringer i infrastruktur
 - Investeringer i rullende materiell som er nødvendig for å realisere planlagt rutetilbud og nytten av foreslåtte investeringer

I reforhandlede avtaler om trafikkpakke 1-3 og i direktetildelte avtaler om togtilbudet på Østlandet tar staten en andel av inntektsrisikoen til togselskapene. Departementene ber Jernbanedirektoratet om å:

- Synliggjøre hvilke forutsetninger som ligger til grunn for utviklingen i antall reisende, og hvordan dette påvirker statens vederlag til togselskapene.
- Omtale materiellbehovet som er nødvendig for å realisere forbedringen i togtilbudet. Direktoratet må også påse at nødvendige infrastrukturtiltak som følger av ev. materiellinvesteringer prioriteres innenfor de beregningstekniske økonomiske rammene, eksempelvis utgifter til hensetting og stasjonstiltak.

For utgifter til nytt togmateriell bes Jernbanedirektoratet:

- Oppgi både direkte investeringsutgifter for materiellet og anslått effekt på kjøp av persontransport med tog, herunder anslag på bindinger etter NTP-perioden.

Jernbanedirektoratet kan legge til grunn at toganskaffelser fremdeles skal lånefinansieres, men må også synliggjøre konsekvensene av en ev. overgang til bevilgningsfinansiering fra 2025, slik at ressursbruken til øvrige jernbaneformål kan ses i sammenheng med en ev. omlegging til finansieringsordning for togkjøp. Vi viser til eget oppdragsbrev om vurdering av konsekvenser av å gå over til bevilgningsfinansiering av toganskaffelser. Vi kan eventuelt komme tilbake med en tilleggsbestilling knyttet til dette når svaret foreligger.

6.4.3 Kystformål

For første seksårsperiode ber vi Kystverket:

- Synliggjøre hvilke prosjekter i porteføljen som iht. punkt 3.1 tilrås realisert og/eller startet opp i delperioden. Videre skal teknologi- og digitaliseringstiltak som foreslås prioritert synliggjøres på egnet måte (jf. pågående arbeid med «business case»-fremstillinger).

For andre seksårsperiode ber vi Kystverket:

- Gi en overordnet og helhetlig fremstilling av transportutfordringene og redegjør for hvilke strategiske valg som må tas i et langsiktig perspektiv.
- Foreslå en overordnet fordeling av midler til store prosjekter. Sentrale prosjekter som vurderes som mulige kan omtales. Virksomhetenes tilrådinger skal baseres på forventninger om at ev. tiltak kan være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Prioriteringene skal bygge på strategier og overordnede utredninger (eksempelvis oppdaterte strekningsvise utredninger).
- Omtale hvor mye som må settes av for å fullføre prosjekter som er prioritert i første seksårsperiode, men som ikke kan ferdigstilles før i siste seksårsperiode eller etter utløpet av planperioden.

Kystverkets forslag skal ta utgangspunkt i kartlagte utfordringer i transportkorridorene, jf. punkt 7 i utredningsoppdraget, utredning av tiltak for å øke godsvolumet på sjøen, oppdatert sjøsikkerhetsanalyse, ny miljørisiko- og beredskapsanalyse (beredskap mot akutt forurensning), de strekningsvise utredningene og utredninger av fiskerihavnetiltak. Innspill til prosjektporteføljen, jf. også punkt 6 og 6.3.2, skal inneholde prosjekter eller prosjektpakker som er fremkommet gjennom de nevnte analysene. Forslag til ressursbruk innen drift og vedlikehold skal også bygge på nevnte utredninger.

Prosjektpakker og øvrige tiltak i prosjektporteføljen skal beskrives slik at det fremgår hvilke behov og utfordringer de adresserer, hvilke virkemidler og tiltak som er aktuelle og hvilken effekt de vil ha. Investeringskostnader, beregnede virkninger, ikke-prissatte virkninger og samlet samfunnsøkonomisk nytte (NNB) skal også fremgå.

6.4.4 Luftfartsformål

For luftfarten vil ikke Avinors svar på prioriteringsoppdraget utgjøre et grunnlag for ressursfordelingen i NTP, ettersom styret står ansvarlig for selskapets investeringsportefølje. Svaret er heller ment å gi SD og NFD en oversikt over selskapets planer for investeringer og/eller andre tiltak med relevans for målene for transportsektoren. SD og NFD ber Avinor:

- Redegjøre for selskapets planlagte investeringer og andre tiltak med forventede konsekvenser for NTP-målene.

SD og NFD forventer for øvrig at det vil bli behov for midler til de nye lufthavnene i Mo i Rana og Bodø i planperioden. Dette vil inngå i departementenes vurderinger av fordelingen av ressursbruken i det videre NTP-arbeidet.

6.4.5 Byområdene

Staten har inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Det pågår forhandlinger om byvekstavtale for Tromsø. Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland er også aktuelle for byvekstavtale, men det er så langt ikke startet opp forhandlinger. Disse byene har i dag fireårige belønningsavtaler.

Byvekstavtalene omfatter en målrettet satsing på kollektivtransport, sykling og gange. Flere faktorer vil kunne ha innvirkning på finansieringsgrunnlaget i byvekstavtalene de kommende

årene, jf. punkt 2.2. Samtidig kan det være utviklingstrekk som gjør at reisevanene og transportmiddelvalg endres, slik at virkemiddelbruken må tilpasses. I utredningsoppdraget er virksomhetene bedt om å vurdere behov for endringer i virkemiddelbruk, organisering og finansieringsstruktur for byvekstavgiftene.

Gjennom byvekstavgiftene dekker staten 50 prosent av kostnadene i fire fylkeskommunale kollektivprosjekter: Fornebubanen i Oslo og Viken, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Også ny T-banetunnel i Oslo er omfattet av ordningen, men arbeidet er kommet kort og statlig bidrag er ikke avklart. I 2019 ble det besluttet at det statlige bidraget skulle økes til 66 prosent, og dette er tatt inn i avtalene. I Hurdalsplattformen står det at regjeringen vil tilby kommunene å øke det statlige bidraget til 70 prosent i prosjektene som i dag finansieres 66/34 av utbyggingskostnadene i store kollektivprosjekter i og rundt de store byene.

I NTP 2022–2033 ble det lagt til grunn statlig bidrag til Bybanen til Åsane i Bergen som skulle dekke 50 prosent av kostnadene i prosjektet. I etterkant har Vestland fylkeskommune varslet betydelige kostnadsøkninger, slik at rammen som ble prioritert i NTP sannsynligvis ikke vil være tilstrekkelig for å dekke 50 prosent. Statlig bidrag inngår ikke i gjeldende byvekstavgift for Bergens-området, og vil først være aktuelt ved en eventuell reforhandling av avtalen. Videre har det vært en forutsetning for bybaneutbyggingen at E39 Fløyfjellstunnelen blir forlenget, slik at bybanen delvis kan gå i dagens veitrasé. Dette prosjektet inngår ikke i ordningen med statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter. Det er heller ikke en del av Statens vegvesens nåværende portefølje.

Majorstuen stasjon i Oslo er omtalt som aktuelt for statlig tilskudd i NTP 2022–2033 med et fastsatt beløp på 500 mill. kr. Det er så langt stor usikkerhet rundt finansieringen og gjennomføringen av prosjektet, og det ventes ikke avklaringer før ny NTP legges frem.

SD og NFD ber virksomhetene:

- Kommentere om og ev. hvordan vurderingene i utredningsoppdraget har konsekvenser for forslaget til prioriteringer.
- Redegjøre for gjenstående statlige forpliktelser ved inngangen til planperioden som følger av byvekstavgiftene og belønningsavtalene i de ni største byområdene. Det er foreløpig ikke avklart om det vil bli inngått byvekstavgift for Tromsø fra 2023. Vi ber virksomhetene inkludere forpliktelser som eventuelt vil følge av en avtaleinngåelse.
- Redegjøre for hvilke konsekvenser de tre beregningstekniske rammenivåene til byområdene, jf. punkt 5.1, vil ha for oppfølgingen av inngåtte byvekstavgifter og belønningsavtaler, og hvordan de statlige forpliktelsene bør håndteres innenfor disse rammenivåene.
- På aggregert nivå vise hvor mye de beregningstekniske rammene til byområdene må økes for å:
 - videreføre byvekstavgiftene (inkludert en eventuell avtale for Tromsø) og belønningsavtalene ut planperioden etter at gjeldende avtaler løper ut

- inngå byvekstavtaler for Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.
- Vise hvor mye de beregningstekniske rammene til byområdene ev. må økes for å dekke 50 prosent av kostnadene for Bybanen til Åsane i Bergen. Vi ber om at det redegjøres for kostnadsanslag og eventuelle beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet som er gjennomført av lokale myndigheter. Videre ber vi Statens vegvesen vurdere om veiprojektet E39 Fløyfjellstunnelen nord bør tas inn i veiporteføljen, samt om et ev. nytt løp i sør skal inngå her eller som et eget prosjekt, og om de to prosjektene ev. skal ses på som helt avhengige av hverandre. Disse vurderingene må ses i sammenheng med bestillingen om porteføljene i punkt 6.3.2.
- Vise hvor mye de beregningstekniske rammene ev. må økes for å dekke 70 prosent av kostnadene i de store kollektivprosjektene.

Vi viser for øvrig til bestillingen i utredningsoppdraget punkt 8.5, hvor vi bl.a. ber virksomhetene om å evaluere prosjektporteføljene og andre forpliktelser i byvekstavtalene, og kartlegge og vurdere fremtidig tiltaksbehov i byområdene. Oppdraget legger til grunn at virksomhetene skal vurdere omfanget av arbeidet. Virksomhetene har i brev av 8. november 2022 foreslått et opplegg for innretning av arbeidet. SD og NFD vurderer at dette opplegget er innenfor rammene av bestillingen i utredningsoppdraget, og vi har ikke innvendinger til virksomhetenes forslag.

6.5 Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI)

FoUI kan bidra til bedre utnyttelse av dagens transportinfrastruktur, og kan redusere kostnadene og miljøpåvirkningen av vedlikehold og infrastrukturbygging. FoUI er tillegg viktig for at vi skal få et tryggere transportsystem, og for at vi skal lykkes med en rask og kostnadseffektiv overgang til utslippsfrie løsninger for alle transportformer. Forskning bidrar også til å unngå kostbare feilinvesteringer og til at vi forstår konsekvensene av våre politiske veivalg.

Innovasjonsprosjekter og pilotering av nye teknologiske løsninger kan bidra til verdifull kunnskap i planlegging av fremtidige teknologiinvesteringer. Videre kan FoUI bidra til å fremskynde teknologiutviklingen i transportsektoren, bl.a. gjennom støtte (risikoavlastning) til innovasjons- og piloteringsprosjekter i næringslivet og offentlig sektor.

SD og NFD ønsker at neste NTP legger til rette for at FoUI-resultatene tas i bruk og ligger til grunn for politikktutviklingen. Et godt samarbeid mellom forskningsmiljøer/institutter, næringsliv/industri og myndigheter er avgjørende, og virksomhetene spiller en sentral rolle i dette samarbeidet.

SD og NFD ber hver av virksomhetene:

- Redegjøre for hvordan de vil prioritere egen FoUI-innsats og sektorovergripende FoUI-virkemidler og -tiltak, slik at de til enhver tid har den forskningsbaserte kunnskapen som er nødvendig for å løse de transportpolitiske utfordringene på en effektiv måte.

- Redegjøre for hvordan samarbeidet om FoUI kan styrkes, og sørge for bedre utnyttelse av dagens FoUI-innsats i sektoren.
- Redegjøre for hvordan FoUI-virkemidler og -aktiviteter kan settes i sammenheng med politikkutvikling og -gjennomføring, og synliggjøre hvordan FoUI bidrar til å nå NTP-målene.

7 Ytterligere utredninger og særskilte tema

SD og NFD viser til utredningsoppdraget, hvor vi bestiller et analytisk underlag til neste NTP fra virksomhetene. Nedenfor bestiller vi enkelte ytterligere utredninger og vurderinger knyttet til noen særskilte tema. Fristen er den samme som for øvrige deler av prioriteringsoppdraget.

7.1 Klimaoppdrag

I utredningsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025–2036 ba vi om at virksomhetene i samråd med Miljødirektoratet skulle starte et analytisk arbeid for å vurdere tiltak som kan bidra til at vi når Norges klimaforpliktelser og mål, herunder hvordan NTP kan bidra til slik utvikling. Vi varslet også at vi skulle komme tilbake med en nærmere bestilling om dette. Denne bestillingen følger opp utredningsoppdraget ved å gi noen nærmere føringer for hvilke analyser virksomhetene skal gjennomføre.

Utredningsoppdraget for klima i NTP består av tre deler. Den første delen spesifiserer hvilke klimaanalyser virksomhetene skal gjøre for porteføljen til NTP. Den andre delen av oppdraget gir noen føringer for hvilke analyser som skal gjennomføres for klimatiltak i transportsektoren. I den tredje delen av oppdraget ber vi om en utredning av forventet teknologiutvikling m.m. Med klimaeffekt menes i denne bestillingen effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet, inkludert utslipp som følge av arealbruksendringer. Klimaeffekten skal oppgis samlet for hele analyseperioden, samt årlig så langt det lar seg gjøre. I henhold til Finansdepartementets rundskriv R-10/2021 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser skal det også fremgå om utslippsendringene er kvotepliktige, ikke-kvotepliktige, gjelder luftfart og petroleum eller påvirker utslipp eller opptak fra skog- og annen arealbruk, og tilhørende prisbane skal benyttes. Utslipp som ikke teller på det norske utslippsregnskapet skal i tråd med føringene for supersiden opplyses om der, men er ikke en del av denne bestillingen.

Vi presiserer at denne bestillingen også går til Avinor selv om Avinors prosjekter ikke inngår i NTP-rammen.

1) Analyser av infrastrukturinvesteringer

Investeringer i transportinfrastruktur er i utgangspunktet ikke et klimavirkemiddel, men investeringene kan påvirke klimagassutslipp. Det kan de gjøre ved at det slippes ut klimagasser fra anleggsarbeid m.m. i byggefasen, ved at det slippes ut klimagasser som følge av arealbruksendringer, og ved utslippsendringer som følge av endret trafikkomfang eller trafikkoverføring mellom ulike transportformer. Klimagassutslipp ved infrastrukturinvesteringer inngår som en prissatt virkning i de samfunnsøkonomiske analysene.

Det brukes i dag klimavirkemidler som har en anslått kostnad langt over karbonprisene som skal benyttes i de samfunnsøkonomiske analysene. Av denne grunn ønsker SD og NFD at virksomhetene skal kartlegge klimaeffekt og kostnad per tonn CO₂ av infrastrukturprosjekter ut over kravene til samfunnsøkonomiske analyser som er gitt i Finansdepartementets rundskriv R-109/2021 *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser*.

Dersom et tiltak/prosjekt eksplisitt tar sikte på å redusere utslipp av klimagasser, skal det i henhold til R-109 gjøres en *break even*-analyse av prosjektet, dvs. at man skal regne på hvor høy karbonpris som vil være nødvendig for at prosjektet skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Vi ber virksomhetene om følgende:

- Gjennomføre *break even*-analyser for alle infrastrukturprosjekter med anslått kostnad over 1 mrd. kroner som foreslås prioritert i første seksårsperiode og som påvirker klimagassutslipp. Dette omfatter altså flere prosjekter enn dem som omfattes av kravet om *break even*-analyser i R-109.
- Presentere resultatet fra de samfunnsøkonomiske analysene i en tabell som rangerer prosjektene etter lønnsomhet. I tabellen skal i tillegg følgende informasjon inngå: Klimaeffekten av prosjektet, hvilken rangering prosjektet får dersom høy karbonprisbane (iht. årlig oppdaterte prisbaner fra Finansdepartementet) benyttes, og beregnet *break even*-pris.

2) Analyser av klimavirkemidler

Norge har ambisiøse forpliktelser og mål på klimaområdet, og transportsektorens utslipp må reduseres betydelig i årene fremover. Derfor er det avgjørende at vi får et best mulig grunnlag for å vurdere hvordan NTP kan bidra til å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. I NTP 2022–2033 har vi enkelte virkemidler som har klima som hovedformål. I tillegg har vi noen virkemidler som ikke har klima som hovedformål eller som eneste formål, men som likevel kan ha klimaeffekter. Til arbeidet med ny NTP har vi behov for å vurdere hvilken effekt og kostnad eksisterende virkemidler har, samt om det finnes nye/andre virkemidler som kan ha en klimaeffekt og som bør inngå i ny NTP.

Vi ber om at virksomhetene:

- Oppdaterer/utreder klimaeffekt og samfunnsøkonomisk kostnad per tonn CO₂ for virkemidler i inneværende NTP som har klimagassreduksjoner som hovedformål.
- Oppdaterer/utreder klimaeffekt og samfunnsøkonomisk kostnad per tonn CO₂ for virkemidler i inneværende NTP som ikke har klimagassreduksjoner som hovedformål eller som eneste formål, men hvor virkemidlet antas å bidra til reduserte klimagassutslipp av et visst omfang. Eksempler på virkemidler vi ønsker at virksomhetene vurderer er byvekstvtaler, investeringer og tilskuddsordninger for gange og sykkel, trafikkregulerende virkemidler, teknologivirkemidler, kjøp av persontransporttjenester, virkemidler for økt person- og godstransport på bane,

virkemidler for økt godstransport på sjø, offentlige anskaffelser, pilotprosjekter og redusert hastighet på vei.

- Utreder om det fins andre klimavirkemidler som bør inngå i NTP 2025–2036, og hva klimaeffekten og kostnaden for disse virkemidlene vil være.

I leveransen skal virksomhetene forklare resultatene og synliggjøre hvilke forutsetninger som er lagt til grunn. Utredningene bør også inkludere vurderinger av usikkerhet og hvilke andre effekter enn endring i klimagassutslipp virkemidlene har. Dersom mulig bør klimaeffekten oppgis i tonn CO₂ og kostnaden i kroner per tonn CO₂. I de tilfellene de ikke er mulig å tallfeste effekter eller kostnader ber vi om en kvalitativ vurdering.

3) Utredning av forventet teknologiutvikling m.m.

For å kunne ta velfunderte beslutninger om virkemiddelbruk på klimaområdet, er vi avhengige av å ha kunnskap om forventet teknologi- og kostnadsutvikling for de ulike transportmidlene.

Vi ber om at virksomhetene utreder følgende:

- Forventet teknologiutvikling (batterielektrisitet og brenselcelle) for de ulike transportmidlene, herunder forventet utvikling i kostnader.
- Hvilke(n) teknologi(er) vil være ledende for ulike transportmidler i 2030 og i et lengre perspektiv (2040–2050)?

Vi ber om at besvarelsen av punkt 3) ovenfor oversendes samtidig med oppdatering av tallgrunnlaget høsten 2023, jf. punkt 8.

7.2 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

7.2.1 Forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger

I utredningsoppdraget er virksomhetene bedt om å beskrive innenfor rammen av egen transportfaglige kompetanse hvordan den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og den forventede utvidelsen av NATO som følge av Russlands invasjon av Ukraina vil kunne påvirke transportsektoren og ev. prioriteringer av ulike tiltak i neste NTP. Endringer i transportbehovet i Nord-Norge, eller forhold som kan berøre regjeringens nordområdesatsing, vil være spesielt aktuelt i denne sammenhengen.

Som grunnlag for transportvirksomhetenes vurdering av konsekvensene for transportsektoren, har SD og NFD innhentet oppdaterte forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger fra FD og UD. Nedenfor er noen hovedpunkter fra vurderingene som virksomhetene bes legge til grunn:

- Behovet for transportsektorens understøttelse av Forsvaret i årene fremover vil være av minst samme omfang som i dag.
- I første rekke vil det være Finland og Sveriges medlemskap i NATO som kan medføre endringer av betydning for transportsektoren i årene fremover.

- En vedvarende vanskelig sikkerhetspolitisk situasjon vil kunne innebære behov for økt øvingsaktivitet og tilhørende forflytning av styrker, noe som igjen vil kunne medføre ytterligere belastning på infrastrukturen.
- Dersom det oppstår situasjoner hvor NATO må forsterke Finland og/eller Sverige, vil Norge potensielt kunne få en rolle som transitland for styrketilførsel og etterforsyning til disse landene, og dette ventes å medføre økt belastning på havne- og transportinfrastruktur.
- Finsk og svensk NATO-medlemskap vil medføre grensekryssende transportakser og ventelig fleksibel bruk av transportårer og infrastruktur mellom de tre landene.
- Forsterking av tverrgående forbindelser nord i Norden kan bidra til å styrke utviklingen av regionen, nordisk samarbeid og ha positive virkninger utover transportsektoren.

7.2.2 Klimatilpasning

I utredningsoppdraget bes virksomhetene om å vurdere behov for klimatilpasning av infrastrukturen i NTP-perioden og aktuelle tiltak. Videre skal virksomhetene beskrive hvordan ressurser til drift og vedlikehold i egen sektor påvirker klimatilpasning og hvordan dette kan hensyntas ved prioritering av midler. Basert på kunnskapen fra utredningsoppdraget ber vi om at virksomhetene:

- Viser overordnet hvilke typer klimatilpasningstiltak som anbefales gjennomført innenfor de beregningstekniske planrammene, og så langt som mulig omtaler hvilken kostnad disse vil ha i NTP-perioden. Vi ber om en vurdering av hvordan klimatilpasning påvirker den samlede prioriteringen.

7.3 Transportstrategi for videreforedling av skog og reduserte klimagassutslipp

Det vises til utredningsoppdraget, hvor det fremgår at SD og NFD vil komme tilbake til virksomhetene med en bestilling knyttet til transportstrategi for mer industriell videreforedling av skog i Norge og reduserte klimagassutslipp. I tråd med dette ber vi nå virksomhetene:

- Utrede et faggrunnlag for en strategi innen transportsektoren for å legge til rette for økt industriell videreforedling av tømmer i Norge og reduserte klimagassutslipp for tømmertransporten.

Faggrunnlaget skal beskrive dagens utfordringer for skog- og trenæringen, så langt praktisk mulig kartlegge industristeder som er basert på videreforedling av skog, og synliggjøre hvilke klimagassutslipp som transporten på offentlig vei og bane medfører og hvordan disse kan reduseres. Allerede eksisterende økonomiske og administrative virkemidler gis en kort omtale, og behovet for endret virkemiddelbruk vurderes. Herunder vurderes eventuelle nye virkemidler og behov for endrede prioriteringer mellom vedlikehold/drift og infrastrukturtiltak og mellom transportformer. Kostnader og klimaeffekter må synliggjøres. Behovet for utbedring av flaskehalsen bør vurderes.

I arbeidet skal virksomhetene innhente innspill fra skog- og trenæringen (herunder den videreforedlende industrien), transportørene, Landbruksdirektoratet og Miljødirektoratet.

8 Oppdatering av tallgrunnlaget for prioriteringene

Fristen for å besvare dette oppdraget er 31. mars 2023, jf. punkt 1. Etter at besvarelsen er levert, ber SD og NFD om at virksomhetene fortsetter å bearbeide tallgrunnlaget og det faglige underlaget som ligger til grunn for prioriteringene. Dette arbeidet skal blant annet omfatte videre optimalisering av kostnader og nytte av tiltakene.

SD og NFD ber virksomhetene om å:

- Innen **3. oktober 2023** oversende et oppdatert tallgrunnlag for prioriteringene, herunder oppdaterte samfunnsøkonomiske beregninger og oppdatering av kroneår til 2024-kroner. Prinsippene for prioritering av tiltak i denne oppdateringsrunden skal være de samme som for leveransen i mars 2023, jf. punkt 3.1.

Vi viser for øvrig til følgende punkter ovenfor, hvor vi har bedt om at besvarelser senest oversendes samtidig med oppdateringen av tallgrunnlaget høsten 2023:

- punkt 3.5 – tverrsektorielle analyser, hvor vi ber om en oversikt over hvilke analyser som skal gjennomføres innen 22. januar 2023, og at analysene senest gjennomføres til leveransen 3. oktober 2023
- punkt 5.3 – håndteringen av pågående KVVU-er
- punkt 6.4.1 – oppdatert kartlegging av skredpunkt med ny skredfaktormodell og kartlegging av tilstand på fylkesveinettet
- punkt 7.1 – klimaoppdraget del 3 om utredning av forventet teknologiutvikling m.m.