

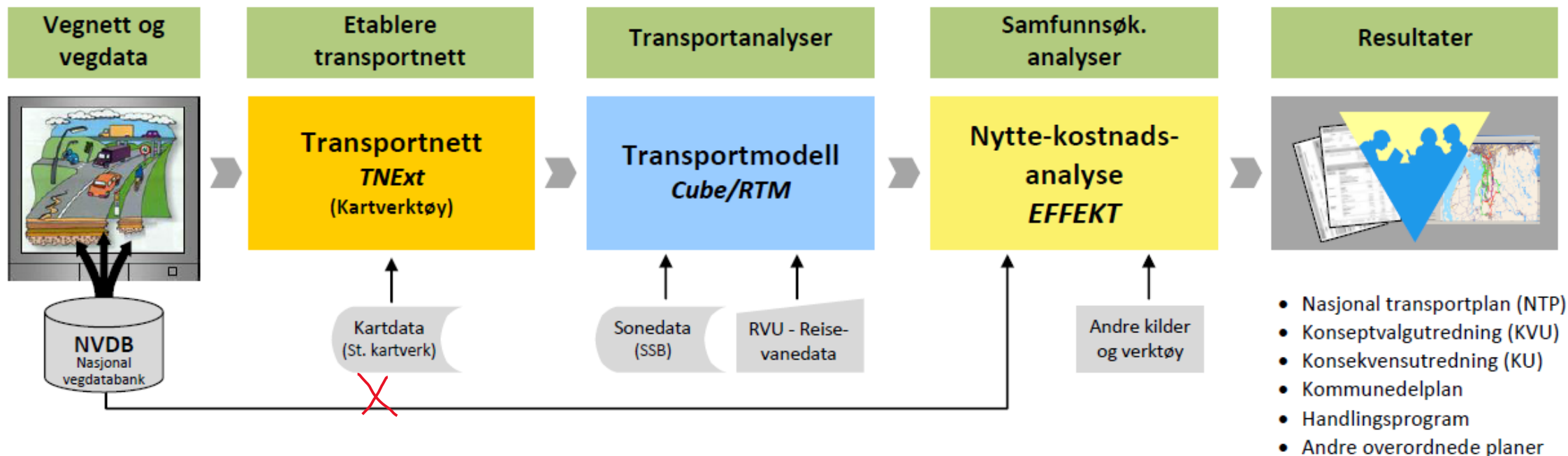


Vedlegg 7

Presentasjon av vedlikehold av data i EFFEKT

Leveranse 1. oktober 2022 – Nasjonal transportplan 2025-2036

Verktøy og grunnlag til overordnet planlegging



Ny dataflyt 2022, alle data via TNext.

Sikrer transparent og konsistent datagrunnlag for alle deler av nytte kost-analysen



Nettverk og kollektivruter

- Nettverk til RTM og EFFEKT etableres i GIS-verktøyet TNext, redigeres for bruk i modellene
- Nettverk oppdateres ved behov fra NVDB. Ingen automatikk
- Kollektivruter behandles også i TNext
- Kollektivrutebeskrivelser fra EnTur (NeTEX-format) kan leses inn og oppdateres ved behov. Ingen automatikk



Regional persontransportmodell (RTM)

- Inndata med prognoser for:
 - Demografi
 - Arbeidsplasser fordelt på næringskode, skoleplasser
 - Arealbruk, parkering, tetthet
- Inndata og prognoser oppdateres periodevis av Numerika/TØI
- Parametere knyttet til adferd i etterspørselsmodellen re-estimeres omtrent hvert 5 år. Krever stor manuell innsats
- Nettverk fra NVDB (via TNext)
- Kollektivruter fra EnTur (via TNext)
- Trafikktellinger til validering av modellene hentes direkte via API fra www.trafikkdata.no

Kjøretøypark (i felles farts-/energimodul)

- Kjøretøysammensetning baseres på tall for trafikkarbeid, med prognoser tom. 2050:
 - Prognoser utarbeidet av Miljødirektoratet
 - Gir andeler i ulike drivstoffkategorier, for både lette og tunge biler.
- Kjøretøyparametere for hver kjøretøykategori, baseres på oppdaterte Autosys-data
 - Egenvekt (totalvekt baseres i tillegg på gjennomsnittstall for personbelegg og nyttelast)
 - Motor- og bremsekraft
 - Frontareal (påvirker luftmotstand)

(I tillegg er det egne parametere for rullemotstand for hver kjøretøykategori, som er hentet inn fra mer generelle kjøretøyspesifikasjoner)

Enhetspriser og -kostnader

- Utvikling konsumprisindeks (KPI), basert på statistikk og prognoser fra SSB
- Realprisjustering baseres for de fleste kostnadstyper på prisjustert brutto nasjonalprodukt
- Mange av enhetskostnadene er basert på notater fra Cowi, sist: *Oppdatering av enhetskostnader i håndbok V712 til 2020-kroner*
 - Eksempel: Kjøretøykostnader fordelt på drivstofftyper, med egen behandling av avgifter
- For EFFEKT gjelder i tillegg egne modeller for
 - Ulykkeskostnader (nå under oppdatering med nytt datagrunnlag, for implementering i 2023)
 - Ferjekostnader (med oppdaterte ferjetakstregulativ)
 - Drift- og vedlikeholdskostnader (modell for tunnel nylig oppdatert, modeller for ulike brutyper under revisjon)
 - Utslippskostnader, utarbeidet av AsplanViak. Samkjøres med VegLCA. Modell for direkteutslipp fra drift og vedlikehold under arbeid.
 - Veistenging (ny delberegning for ubehag knyttet til skredfare under implementering)
 - Med mere .. (ny modell for støykostnader er i spesifikasjonsfase)

Årlig fylkesvis trafikkutvikling, 2018 ->

- Tall for lette/tunge biler hentet fra TØI rapport 1824/2021 og 1825/2021, "gamle" fylker
- Tall for busser hentet fra TØI-rapport 1824/2021. Landsdekkende tall, ikke skilt på fylker
- Påvirker også utvikling av trafikantnytte hvis ikke egne utviklingsfaktorer er gitt i EFFEKT
- Eksempel:

Gjennomsnittlig trafikkutvikling				
	Tom. år	Lette	Tunge	Busser
▶	2018	2,4	2,7	2,7
	2030	0,4	2,3	0,4
	2133	0,3	1,3	0,2
*				

Nedtrapping trafikkutvikling	
Første år nedtrapping	2051
Siste år nedtrapping	2100

<u>Standard trafikkutvikling</u>

Usikkerhet / følsomhetsanalyse

- I RTM
 - RTM-resultat inneholder ingen beskrivelse av usikkerhet
 - Følsomhetsanalyser må settes opp og utføres manuelt
 - Trafikkdata som benyttes til validering av modellen inneholder beskrivelse av varians

- I EFFEKT
 - Mulig å beregne med varianter av anleggskostnad, trafikk tall og CO2-prisbane:

Følsomhetsanalyse		Karbonprisbane (CO2-kostnader)			
		Beregn	%-endring anleggskostnad	%-endring trafikk tall	Lav prisbane
*	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>