

Oversikt over tidsfrister og bestillinger i utredningsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025–2036

Utredningsoppdraget for NTP 2025-3036 har to frister:

- en delfrist **1. oktober 2022** knyttet til involvering av Miljødirektoratet og andre berørte virksomheter, indikatorer, metodeutvikling for samfunnsøkonomiske analyser, mal for superside, og tverrsektorielle analyser (jf. hhv. kapittel 2, 3, 5, 6 og 9).
- en hovedfrist for endelig leveranse **22. januar 2023**.

Innen delfristen 1. oktober 2022 ber vi om at virksomhetene:

Oppdrag/bestilling	Kapittel
Kommer tilbake med en redegjørelse for hvordan de vil sørge for tilstrekkelig involvering av Miljødirektoratet og andre berørte virksomheter i arbeidet med besvarelsen av NTP-oppdragene fra SD og NFD.	Kap. 2 – organisering av arbeidet med NTP
Gi en tilbakemelding på om de mener det er grunnlag for å vurdere endringer i indikatorene, med eventuelle konkrete forslag til justerte indikatorer og begrunnelser for disse.	Kap. 3 – målstruktur og indikatorer
Legger de samme sentrale forutsetningene til grunn. Det skal gis en oversikt over beregningstekniske forutsetninger for transportmodellberegninger og samfunnsøkonomiske analyser som starter høsten 2022. Dette gjelder eksempelvis: virkninger som følger av vedtatte eller igangsatte tiltak (bindinger), nye befolkningsprognoser og prognoser for økonomisk vekst, håndtering av bompenger/avtaler og nullvekstmål, innfasing av nullutslippsteknologi, og priser på innsatsfaktorer til både utvikling og bruk av transportinfrastrukturen (energipriser og byggekostnader). Det skal gis en vurdering av konsekvensene av de anbefalte beregningstekniske forutsetninger og usikkerheten knyttet til disse.	Kap. 5 – analysegrunnlag (data, metoder og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser og virkninger)
Legger opp til å kunne tilgjengeliggjøre de enkelte samfunnsøkonomiske analysene som gjøres som en del av prioriteringsarbeidet til NTP. I rapportene må også sentrale forutsetninger i metodeverktøyene for samfunnsøkonomiske analyser/transportanalyser fremgå, slik at premissene for analysene kan forstås uten tilgang til nærmere dokumentasjon om disse verktøyene.	
At ev. bruk av ulike forutsetninger i de samfunnsøkonomiske analysene for de ulike transportformene skal begrunnes særskilt, herunder en vurdering og anbefaling av om det for noen tiltak vil være aktuelt med alternative transportmodellberegninger eller forenklede beregninger av trafikale effekter.	
At virksomhetene utnytter det forbedrede datagrunnlaget for godstransport slik at beregningene omfatter antall tonn og verdi for transportstrømmene fordelt på strekninger både internt i Norge og for import og eksport. Dette vil gi et bedre grunnlag for samfunnsøkonomiske analyser av ressursbruken i NTP.	

Begrunnet anbefaling om bruk av levetid for investeringstiltak og et omforent oppsett for beregning av restverdi. Vi ber virksomhetene se hen til tidligere vurderinger av dette, slik som Concept-rapport nr. 66 (2021) og Vista-rapport nr. 13 (2021).

Vi viser til det pågående utredningsarbeidet knyttet til klimagassutslipp ved arealbruksendringer. Vi ber om at virksomhetene fastsetter et felles sett med utslippsfaktorer for arealbruksendringer som vil være utgangspunkt for vurderinger av aktuelle prosjekter/effektpakker. Klimaeffekten som følger av arealbruksendringer skal inngå i de samfunnsøkonomiske analysene.

Begrunnede forslag til hvordan virksomhetene vil sikre at alle relevante samfunnsøkonomiske virkninger, både prissatte og ikke-prissatte, vurderes for hele ressursbruken i planen, jf. følgende underpunkter. SD og NFD presiserer at metodeutviklingen som kreves for å følge opp disse underpunktene ikke nødvendigvis må være ferdig innen ovennevnte frist 1. oktober 2022. Det kan være tilstrekkelig at virksomhetene innen fristen redegjør for hvordan de vil sørge for at metodikken blir tilstrekkelig utviklet frem mot besvarelse av prioriteringsoppdraget i mars 2023.

- Hvordan virksomhetene vil kartlegge, beregne og fremstille ikke-prissatte virkninger, samt synliggjøre hvordan ikke-prissatte virkninger inngår i vurderingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet og i hvilken grad de ikke-prissatte virkningene påvirker prioritering/rangering. Vi ber herunder virksomhetene synliggjøre hvordan samfunnssikkerhet vil kunne hensyntas som en del av samfunnsøkonomiske analyser og i prioriteringsarbeidet. Til NTP 2022-2033 ble det utarbeidet et felles rammeverk for vurdering av effekter for samfunnssikkerhet, 3R-metoden (*robusthet, redundans og restitusjonstid*), som virksomhetene kunne videreutvikle og spisse innenfor egne ansvarsområder. Virksomhetene bes om å redegjøre for hvordan 3R-metoden kan benyttes i prioritering til neste NTP og i hvilken grad det bør være lik operasjonalisering/identifisering av effekter for de ulike transportformene.
- Bruk av faktorer for prissetting av forhold som tidligere ikke har vært inkludert. Mulige eksempler kan eventuelt være komfort og trygghetsfølelse.
- Vurdere hvordan endret trafikantnytte i anleggsfasen bedre kan inkluderes i samfunnsøkonomiske analyser av investeringstiltak, herunder om virkningene kan prissettes eller bør behandles som ikke-prissatte virkninger.
- Foreslå oppsett for beregninger av virkninger av teknologiutvikling (jf. omtale av hvordan dette kan modelleres i transportmodellene i besvarelsen av det forberedende utredningsarbeidet: bildeling, kombinerte reiser og endret standard).
- Utarbeide opplegg for samfunnsøkonomiske beregninger av samlet effekt av mindre utbedrings-/forbedringstiltak på lengre strekninger eller større områder. Kunnskap om effekten av slike tiltak i sammenheng vil være viktig for å kunne innrette og prioritere fremtidig ressursbruk på en mest mulig effektiv måte.
- Foreslå oppsett for vurdering av samfunnsøkonomiske analyser av virkninger av drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen. Det kan undersøkes ulike måter å utarbeide et systematisk grunnlag for å

vurdere hva vi kan oppnå med ressursbruk til disse formålene i forhold til andre aktuelle tiltak og virkemiddelbruk. • Vurdere hvordan næringstransport/godstransport og veier med lav årsdøgntrafikk bedre kan ivaretas i samfunnsøkonomiske analyser. • Vurdere hvordan verdien av tilkobling til og fungerende infrastruktur for industri med tilhørende eksportinntekter kan inkluderes i analysene. • Status for arbeidet med tilstandsindikator på vei og oversikt over hvilke deler som kan være klart for implementering til NTP. • Status for arbeidet med å kunne vurdere lønnsomheten av utbedring/utskifting av tyngre konstruksjoner (tunnel og bru), økt bæreevne, og sikre mot ras og skred (inkl. aktive skredsikringstiltak) over hvilke deler som kan være klart for implementering til NTP.	
Vurdering av fordeler og ulemper ved ulike mål for fremstilling av prissatt lønnsomhet – netto nåverdi (NNV), netto nytte per budsjettkrone (NNB) og netto nytte per investerte krone (NNK) – og en begrunnet anbefaling om hva virksomhetene mener bør brukes ved fremstilling av prioriteringene. Vi ber herunder virksomhetene vurdere faglige fordeler og ulemper ved at veiprosjekter med bompengefinansiering rangeres etter NNB eller NNK.	
Orientering om rutiner for oppdatering av inngangsdata for beregning av nytte- og kostnadselementer i analysene og rutiner for håndtering av usikkerhet.	
Komme tilbake med et forslag til en standardmal for en «superside» for de store investeringsprosjektene/veistrekningene/effektpakkene. Supersiden skal: • Kort beskrive prosjektet/veistrekningen/effektpakken (hvor ligger den, er det bygging av en ny trasé eller utbedring av eksisterende, og hva er grunnen til at man ønsker å utvikle ny infrastruktur) • Kort oppsummere de sentrale virkningene av de enkelte prosjektene/veistrekningene/effektpakkene, herunder bl.a.: ○ Investeringskostnad ○ Netto nytte av prissatte virkninger – målt i nåverdi (NNV), per budsjettkrone (NNB) og per investerte krone (NNK), og en bruttofremstilling av de prissatte virkningene med egen linje for de mest sentrale virkningene ○ Påvirkning på indikatorene i målstrukturen (jf. punkt 3) ○ Sentrale ikke-prissatte virkninger (jf. bl.a. kap. 8.1.1 <i>Vurderinger av naturinngrep</i>) ○ Antall dekar dyrket mark som blir omdisponert som følge av prosjektene i NTP. Dyrket mark fordeles på kategoriene fulldyrket, overflatedyrket og innmarksbeite. ○ Virkninger på klimagassutslipp, reisetid og ulykker. Klimagassutslipp fra transportsektoren skal presenteres i tråd med bestillingen som ble gitt i dokumentet av 27. april 2022 med tittelen <i>Virkning på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane</i>, som fulgte som vedlegg til SDs brev med bestilling av tekster til Prop. 1 S (2022-2023). Påvirkning på lokal luftkvalitet og støy oppgis der det er relevant. ○ Eventuelt annen beslutningsrelevant informasjon som ikke inngår i de samfunnsøkonomiske analysene, eksempelvis netto	Kap. 6 – mal for fremstilling av beslutningsrelevant informasjon, prosjektvis og samlet

ringvirkninger, større fordelingsvirkninger, eller forhold knyttet til samiske interesser. • For prosjektene som i størst grad påvirker klimagassutslipp skal resultatene av følsomhetsanalysene med ulike karbonprisbaner oppgis. Verdiene fastsatt av Finansdepartementet skal benyttes, jf. rundskriv R-109. • Eventuelle målkonflikter mellom oppfyllelse av de ulike NTP-målene bes synliggjort overordnet • Foreslå enkelte standard følsomhetsanalyser av prosjektene for å synliggjøre usikkerheten i beregningene av netto nytte (som for eksempel endrede investeringskostnader, endret transportetterspørsel og ev. avhengighet til andre tiltak/ressursbruk i NTP).	
Oversende en mal for en tilsvarende fremstilling av de <i>samlende</i> virkningene av prosjektporteføljene for vei, jernbane og kyst.	
Oversende en forklaring på de ulike størrelsene som det foreslås rapportert på, herunder om det er særskilte beregningstekniske forutsetninger vi bør være kjent med. Beregningen av størrelsene bør være konsistent med forutsetningene omtalt under punkt 5 i utredningsoppdraget.	
Foreslå et opplegg for hvordan slike analyser vil gjennomføres i arbeidet med prioriteringer av investeringsprosjekter, effektpakker og øvrige tiltak.	Kap. 9 – tverr-sektorielle samfunns-økonomiske analyser

Innen hovedfristen 22. januar 2023 ber vi om at virksomhetene:

Oppdrag/bestilling	Kapittel
Utarbeider fremskrivninger av transportomfanget i referansebanen fordelt på de ulike transportformene frem mot 2060. • Utviklingstrekk og forutsetninger som ligger til grunn for fremskrivingene skal beskrives. • Fremskrivingene skal beskrive utviklingen nasjonalt og i korridorene for innenlands transport og de viktigste utenlandskorridorene, samt omtale utviklingen i bytransporter og byenes rolle i transportkorridorene. Utvalgte transportmarkeder kan også beskrives. • Eventuelle utfordringer med bruk av felles transportmodeller i fremskriving av transportomfanget skal ved behov beskrives.	Kap. 4.1 – fremskrivninger av transportetterspørsel (referansebane)
Utreder to eller flere alternative utviklingsbaner for transportetterspørselen. Virksomhetene bes vurdere hvorvidt ovennevnte perspektiver kan brukes, eller om det er behov for å benytte annen informasjon om endringer i forutsetninger for etterspørselsanalysene. Banene skal beregnes ved bruk av transportmodeller, hvor det vurderes hvordan større endringer i forutsetninger om befolkningsutvikling, teknologiutvikling, energi- og drivstoffpriser, avgifter (herunder CO₂-avgiften) og transportadferd kan påvirke transportetterspørselen. Det bes spesifikt om å vurdere hvordan ev. langsiktige konsekvenser av pandemien 2020–2022 kan påvirke transportadferd, for eksempel ved lavere etterspørsel etter forretnings- og arbeidsreiser.	Kap. 4.2 – fremskrivninger av transportetterspørsel (alternative baner)

Det gis en beskrivelse av i hvilken grad de identifiserte trendene virker sammen eller motvirker hverandre.	
Virksomhetene vurderer i hvilken grad de ulike banene påvirker mulighetene til å nå målene for sektoren, jf. punkt 3. For klima skal det vurderes både hvordan banene påvirker forpliktelsene og målene for 2030, og hvordan banene påvirker målet om å bli et lavutslippssamfunn i 2050 slik dette er definert i klimaloven.	
Overordnet beskrive utfordringer for person- og næringstransporten, eksempelvis knyttet til kapasitet, forutsigbarhet, pålitelighet, transportsikkerhet, klimaendringer og miljø. Transportvirksomhetene kan gjerne ta utgangspunkt i besvarelsen av <i>Nasjonal transportplan 2022-2033: Oppdrag 3 Utfordringer i transportkorridorer og byområder</i>. Dersom det i en gitt korridor/byområde ikke vurderes å ha skjedd større endringer i utfordringene siden NTP 2022–2033, er det tilstrekkelig å vise til denne beskrivelsen. Utfordringene skal beskrives i hver av: • De åtte etablerte transportkorridorene, med ev. nødvendige tilpasninger der korridorer ikke er optimale avgrensninger, eksempelvis ut fra ett eller flere markedsperspektiv, jf. omtale nedenfor. • De fire største byområdene, samt en samlet omtale av utfordringer for de fem mindre byområdene som er omfattet av byvekstavtaleordningen. Videre, dersom det er endringer i utfordringene for Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen sammenliknet med omtalen i NTP 2022–2033 kapittel 8.2.7, kan det omtales helt kort.	Kap. 7 – Kartlegging av utfordringer
Overordnet beskrive utfordringer for hhv. vei, jernbanen, luftfarten og på kystområdet.	
Forsøke å gi gode visuelle fremstillinger av geografisk fordelte utfordringer, for eksempel ved bruk av digitale kartløsninger.	
Foreslå hvordan avveiningene som blir gjort av naturinngrep etter tiltakshierarkiet kan synliggjøres og presenteres. Dette gjelder prosjekter/effektpakker med anslått kostnad over 1 mrd. kr.	Kap. 8.1.1 – naturmangfold, arealbruk og matjord
Vurdere hvordan vi kan synliggjøre hvordan de enkelte prosjektene/ effektpakkene beslaglegger natur og matjord, og hvordan NTP samlet og i de enkelte transportkorridorene påvirker dette. Der det er aktuelt skal også konflikter mot reindriftsnæringen synliggjøres.	
Vurdere i hvilken grad indikatoren som ble utviklet i inneværende NTP er godt nok egnet til å belyse tap av naturmangfold, og eventuelt foreslå justeringer eller flere/andre indikatorer som på en bedre måte ivaretar målet om å bidra til å nå de nasjonale miljømålene om naturmangfold. Er det f.eks. et problem at indikatoren bare gjelder den mest verdifulle naturen og at tap av annen natur ikke blir synliggjort? Hvordan bør dette eventuelt løses?	
Beskrive hva som er de viktigste miljøutfordringene for transportsektoren og tiltakene som virksomhetene er iverksatt for å adressere disse utfordringene.	Kap. 8.1.2 – forurensing og øvrige miljøutfordringer

Vurdere om det er behov for å foreslå ytterligere tiltak for å unngå, avbøte eller kompensere for de viktigste miljøutfordringene. Ev. forslag til tiltak skal være kostnadseffektive. Både måloppnåelse av de nasjonale målene, nytte og kostnader ved tiltakene må vurderes og fremgå.	
Virksomhetene i samråd med Miljødirektoratet starter 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. SD og NFD vil raskt komme tilbake med en nærmere bestilling om dette.	Kap. 8.1.3 – klima
I alle beregninger av klimaeffekt som virksomhetene leverer skal endringer i klimagassutslipp som teller på det norske utslippsregnskapet oppgis, samt endringer i klimagassutslipp som følge av arealbruksendringer. Det skal fremgå om utslippsendringene er kvotepliktige, ikke-kvotepliktige, gjelder luftfart og petroleum eller påvirker utslipp eller opptak fra skog- og annen arealbruk, i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-109. Det skal fremgå hvor mye av de ikke-kvotepliktige utslippene som rapporteres som utslipp under transportsektoren. For investeringer innenfor vei og jernbane over 1 mrd. kroner skal virksomhetene i NTP også kunne gi anslag for utslipp utenfor det norske utslippsregnskapet, jf. departementets bestilling av innspill til Prop. 1 S (2022-2023). Som det fremgår der, skal imidlertid anslag på slike utslipp besluttes ut fra forholdsmessighetsvurderinger i transportvirksomhetene.	
Det skal legges til rette for at det i prioriteringsarbeidet på en konsistent måte beregnes effekter av klimagassutslipp som følge av arealbruksendringer, jf. pkt. 5 om analysegrunnlag.	
I samråd med Miljødirektoratet utrede mulighetene for å sette krav og mål for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren. Denne utredningen skal bl.a. baseres på erfaringene fra pilotprosjektene for fossilfrie anleggsplasser.	
At Avinor redegjør for Avinors kartlegging av alternative energibærere ved lufthavnene, herunder elektrisitetsforsyning, ladeinfrastruktur og hydrogenleveranser.	Kap. 8.1.4 – tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly
At Avinor redegjør for hvordan og når lufthavnene bør tilpasses og tilrettelegges for fly basert på lav- og nullutslippsteknologi sett i lys av teknologiutviklingen og myndighetenes mål om å fase inn lav- og nullutslippsteknologi på de regionale flyrutene.	
At Avinor redegjør for hvordan lufthavnene på sikt kan utvikles for å legge til rette for andre former for utslippsfri lufttransport, droner, eVTOL, etc.	
At Avinor vurderer så langt det er mulig sammenfallende energibehov og tiltak i øvrige deler av transportsystemet.	
At Avinor vurderer om ev. tiltak knyttet til kulepunktene over forventes å kunne være samfunnsøkonomisk lønnsomme, og om disse vil kunne utløse krav om KVVU/KS1 iht. statens prosjektmodell.	

Beskriver 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. SD og NFD vil innhente oppdaterte forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger fra FD og UD, som skal danne grunnlaget for transportvirksomhetenes vurdering av konsekvensene for transportsektoren.	Kap. 8.2 – samfunnssikkerhet og klimatilpasning
Vurderer og beskriver langsiktige trender som kan påvirke risiko og sårbarhet i transportsektoren, jf. punkt 3a i <i>Forberedende utredningsarbeid til neste Nasjonale transportplan</i>. Teknologit utvikling i form av digitalisering og innføring av nye energibærere – og tilhørende avhengigheter til ekom og strøm – skal vurderes særskilt. Vurderingene av aktuelle langsiktige trender bør ta for seg relevante avbøtende tiltak. Vi ber virksomhetene selv definere/avgrense hvor fokuset i en slik besvarelse bør ligge.	
Ifølge FNs klimapanel går klimaendringene raskere og blir mer intense. En stor andel av de uønskede hendelsene i transportsektoren, med stort omfang og samfunnsmessige konsekvenser, er naturhendelser. Behovet for klimatilpasning øker. Vi ber derfor virksomhetene vurdere behov for klimatilpasning av infrastrukturen i NTP-perioden og aktuelle tiltak.	
Vurderer og beskriver hvordan ressurser til drift og vedlikehold i egen sektor påvirker samfunnssikkerhet – inkludert klimatilpasning – og hvordan dette kan hensyntas ved prioritering av midler.	
Vurdere transportsikkerhetsmessige utfordringer og aktuelle hovedinnsatsområder i planperioden, herunder vurdere utfordringer knyttet til selvmord/villede transportulykker og dyrepåkjørslar	Kap. 8.3 – transportsikkerhet
Vurdere behov for justering av fremtidig virkemiddelbruk for ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken og øvrige sektorer, for eksempel hastighetsbegrensninger eller omfordeling av veiareal.	
At Kystverket gjør en helhetlig vurdering av utfordringer knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i farvannet, behov for tiltak og mulige tiltak. Vurderingen skal omfatte hele farvannet, og ikke avgrenses til farledene som i utredningene til forrige NTP	
Kystverket skal også, som del av ovennevnte farvannsgjennomgang, gjøre en helhetlig vurdering av utfordringer og behov for tiltak som bedrer sikkerhet og fremkommelighet i innseiling til fiskerihavner og industrihavner samt mulige behov for oppgradering av eksisterende/nye fiskerihavneanlegg.	
Kystverket skal vurderer behov for og ev. effekter av nye eller endrede forebyggende sjøsikkerhetstiltak, jf. "Sjøsikkerhetsanalysen" (2015). Vurderingen skal ta hensyn til sjøsikkerhetstiltak under Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde, herunder internasjonalt regelverk for sjøfarten, og utviklingen i	

disse tiltakene. Forebyggende sjøsikkerhetstiltak, for eksempel sjøtrafikksentraltjenesten, maritim trafikkovervåkning og vedlikehold og modernisering av eksisterende navigasjonsinnretninger, skal i så stor grad som mulig ses i sammenheng med og vurderes på samme grunnlag som farvannstiltak som utdyping og nymerking. Statens beredskap mot akutt forurensning omfattes også av utredningsoppdraget. Kystverkets nylige fremlagte miljørisiko- og beredskapsanalyse bør legges til grunn på dette området.	
Beskrive utfordringer og muligheter for godstransporten. • For sjø- og jernbanetransporten bør beskrivelsen ses i sammenheng med ovennevnte leveranser fra Kystverket og Jernbanedirektoratet, og eventuelt bidra til å supplere disse. • Godstransport med fly bør inkluderes i vurderingene der dette er relevant. • I besvarelsen bes virksomhetene vurdere i hvilken grad endrede produksjons- og handelsmønstre kan påvirke den samlede godstransportutviklingen, og hvilken betydning dette bør få for statens virkemiddelbruk. • Vi ber også om en vurdering av hvilke etterspørselsendringer det norske transportmarkedet kan få i lys av åpningen av Fehmarn, herunder om det forventes å oppstå flaskehalser. • Vurdere industristedenes behov for tilkobling til transportinfrastruktur og hvordan overgangene mellom eksempelvis jernbane, vei og havn kan forbedres og virke mer effektivt sammen. • De særskilte utfordringene ved transport fra kyst til marked skal beskrives. Økning i eksport av sjømat er viktig for å nå eksportmålet. Mye av sjømateksporten går først på fylkesvei, og fortsetter på riksvei, europavei eller jernbane. Dette krever en helhetlig tilnærming til infrastrukturbehov for effektive logistikk løsninger, samt en vurdering av kostnader opp mot mulig nytte for samfunnet. • Bidra til transportstrategien for mer industriell videreforedling av skog i Norge og reduserte klimagassutslipp som beskrevet i Hurdalsplattformen. Vi vil komme tilbake med en nærmere bestilling om dette.	Kap. 8.4 – godstransport, eksport og industri
Gi en beskrivelse av de viktigste tiltakene for en effektiv transport av gods på vei som gir lave utslipp, god trafikkssikkerhet og bedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Vi ber særlig om en vurdering av status og utsikter for grønn landtransport, dvs. bruk av nullutslippsløsninger. Beskrivelsen skal supplere de leveransene som Jernbanedirektoratet og Kystverket skal levere for hhv. bane og kyst.	
Gi en faglig vurdering av ambisjonen som fremgår av NTP 2022-2033 om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030.	
Evaluerer prosjektporteføljene og andre forpliktelser i byvekstavgiftene, og kartlegge og vurdere fremtidig tiltaksbehov i byområdene, fortrinnsvis ved å oppdatere og ev. videreutvikle byutredningene der det foreligger. Et slikt arbeid bør omfatte vurderinger av måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet/kostnadseffektivitet. Vi ber også om at byutredningene i de fem	Kap. 8.5 – bypolitikk

mindre byområdene oppdateres, innenfor et omfang og en innretning som virksomhetene selv vurderer gitt tidsfristen på utredningsoppdraget. Vi ber virksomhetene prioritere de fire største byområdene, og for de fem mindre byområdene kan det altså gjøres enklere vurderinger.	
Vurdere om det bør gjøres en form for enkel stresstest av porteføljen i de fire største byområdene gitt ulike scenarier for teknologisk utvikling og eventuelle andre relevante drivkrefter/trender – eksempelvis redusert omfang av arbeidsreiser etter pandemien – og forslag til hvordan dette ev. kan legges opp. Dette kan ses i sammenheng med forrige kulepunkt.	
Vurdere på et overordnet nivå hvordan eventuelle målkonflikter mellom nullvekstmål og trafikksikkerhet best kan løses.	
Vurdere om dagens organisering av byvekstavtalene er hensiktsmessig for å gi ønsket måloppnåelse	
Vurdere bevarings- og forbedringspunkter for dagens finansieringsstruktur. Dette omfatter å vurdere om det er tilstrekkelige insentiver til at avtalepartene velger kostnadseffektive løsninger som gir god måloppnåelse, og om det er behov for forenklinger eller andre endringer av tilskuddsordningene. Vi ber også om en vurdering av gevinster ved at tilskuddsordningene har fleksibilitet og kan kombineres med hverandre, og at den samlede finansieringen kan ses i sammenheng på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer med sikte på felles måloppnåelse.	
Peke på om det er noen åpenbare forbedringspunkter i belønningsordningen for å sikre god måloppnåelse hvis disse avtalene skal være gjeldende noen år frem i tid.	
Redegjøre for hvordan bompengebelastningen i et område, på tvers av byggherrer og veiforvaltningsnivå ses i sammenheng i dag og om det er behov for å synliggjøre dette bedre slik at lokale, regionale og nasjonale myndigheter får en bedre oversikt over den totale belastningen, og kan ta hensyn til dette både i NTP og i den videre planleggingen. Dette vil være spesielt relevant når det planlegges for innkreving i flere prosjekter/pakker og gjerne i tillegg er pågående bompengeinnkreving i et område.	Kap 8.6 – bompenger
Vurdere hvilken betydning flere bompengeprosjekter innenfor et område har for den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, og om dette er noe som det bør legges større vekt på enn det gjøres i dag. Her ber vi om at det vises til konkrete eksempler.	
Hvordan bruksområde og funksjon for bompengeinnkrevingen kan utvikles i NTP-perioden for å videreutvikle regulering og finansiering i byene, og i tillegg vurdere om dette kan være aktuelt i enkelte strekkningsvise prosjekter, for eksempel inn mot de store byene.	
Lager ett eller flere eksempler på en slik <i>business case</i> -tilnærming, med sikte på at denne tilnærmingen kan komme til anvendelse som svar på SDs og NFDs	
	Kap. 8.7 – teknologi

prioriteringsoppdrag som vil bli sendt ut høsten 2022. SD og NFD vil ha en dialog med virksomhetene om utformingen av dette arbeidet i løpet av høsten 2022. Casene kan gjerne lages med utgangspunkt i eksisterende satsingsområder og det kan fremgå på hvilket virksomhetsområde tiltaket vil ha størst effekt (f.eks. redusere behovet for midler til drift og vedlikehold, gi høyere kvalitet/bedre leveranser av virksomhetenes tjenester, redusere behov for nyinvesteringer mv.). For digitaliseringstiltak under 300 mill. kr som ikke egner seg for case-fremstilling ber vi om at virksomhetene foreslår egnet beskrivelse/fremstilling, f.eks. som del av sekkeposter.	
Beskriver på hvilke områder teknologi og digitalisering vil få størst betydning for transportsektoren de nærmeste årene, og på bakgrunn av dette vurdere behov for å foreslå ev. justeringer i virkemiddelbruk fra departementet, herunder styring, regelverk eller økonomiske virkemidler, som er nødvendig for å understøtte virksomhetenes arbeid med å bruke teknologi for å nå de transportpolitiske målene.	
Gir en oversikt over hvor langt man er kommet i implementeringen av standardkravene på kjernenettverket innenfor alle transportformer og hva som gjenstår	Kap. 8.8 – TEN-T kjernenettverk i Norge
Gir en oversikt over gjenstående utbygging/utbedringsprosjekter- og tiltak, overordnet definere mulig investeringsbehov som kreves for å imøtekomme kravene som skal være innfridd innen 2030.	
TEN-T retningslinjene har vilkår for unntak fra standardkravene og virksomhetene bes om, med utgangspunkt i gjeldende retningslinjer, å identifisere eventuelle unntak fra kravene til standard på infrastruktur som kan være aktuelle	
Oppsummere hvordan arbeidet mot et mer universelt transportsystem i Norge fungerer og har fungert. Oppsummeringen bør gi en beskrivelse av status for arbeidet med universell utforming av infrastrukturen i ulike sektorer og delområder, hva som kjennetegner utviklingen og barrierer for utvikling.	Kap. 8.9 – universell utforming
Foreslå hvordan arbeidet bør legges opp fremover, herunder omtale de ulike forvaltningsnivåene, samarbeidet på tvers og virksomhetenes koordinerende roller. Redegjørelsen skal knyttes opp mot Stortingets vedtak til NTP 2022–2033.	