



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

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

25/5553

23. desember 2025

Utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2029–2040

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) viser til tildelingsbrevene for 2025 til Jernbanedirektoratet, Kystverket og Statens vegvesen, der det fremgår at virksomhetene skal bidra i det forberedende arbeidet til neste nasjonale transportplan (NTP). Regjeringen legger opp til å legge frem en ny melding om Nasjonal transportplan våren 2028, jf. brev av 28. november 2025. Planen vil gjelde for tolvårsperioden fra 2029 til 2040, med et langsiktig perspektiv mot 2060.

SD og NFD ber om at ovennevnte virksomheter samt Avinor AS, Bane NOR SF og Nye Veier AS besvarer utredningsoppdragene gitt under. Andre virksomheter og myndigheter, som f.eks. Enova, Forsvaret, Luftfartstilsynet, Miljødirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Sjøfartsdirektoratet, skal også involveres der det er hensiktsmessig. I dette ligger å komme med innspill og avtalte bidrag, men ikke å stå ansvarlig for leveransene fra transportvirksomhetene. I den grad det er relevant kan også transportvirksomhetene søke samarbeid med FoU-miljøer e.l.

Videre ber vi om at virksomhetene i arbeidet med oppdrag nr. 02-2025 om utfordringsbilde og mobilitetsbehov innhenter innspill fra og etter behov har dialog med fylkeskommunene, de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og kommuner med viktige havner der det er relevant. Vi antar at dette først og fremst er hensiktsmessig i arbeidet med landsdelsanalysene, der det spesielt vil være viktig å dra nytte av kunnskapen i kommunesektoren.

Frist for oppdrag nr. 02 er 30. april 2026. Oppdragene nr. 03 til 06 har frist 29. mai 2026, med unntak av deloppdrag nr. 05.4 som har frist 27. mars 2026.

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
Borghild Ollestad
22 24 81 28

Vi ber om en samlet tilbakemelding fra virksomhetene, og at Statens vegvesen koordinerer arbeidet med besvarelsen. Departementene understreker at alle transportvirksomhetene i utgangspunktet skal involveres i besvarelsen av de ulike oppdragene. Jernbanedirektoratet koordinerer innspillene fra jernbanesektoren. Kystverket innhenter ev. innspill fra Sjøfartsdirektoratet. Virksomhetene står fritt til å vurdere om og ev. hvordan de ulike delene av oppdragene bør fordeles mellom seg, med unntak av for oppdrag nr. 02-2025 (jf. føringen nedenfor om Statens vegvesens rolle). Dersom virksomhetene har spørsmål rundt hvordan oppdragene skal forstås, ber vi om at dette tas opp med departementene underveis. Det er også viktig at ev. uenighet mellom virksomhetene i besvarelsen fremgår og forklares.

I tråd med Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* ønsker regjeringen å forsterke eksisterende samordningsmekanismer mellom transportvirksomhetene. SD og NFD vil derfor gi Statens vegvesen en ny rolle hvor de skal lede deler av det forberedende arbeidet med NTP 2029–2040, og å gi helhetlige råd på tvers av transportformene. Statens vegvesen får i første omgang en slik ytterligere rolle (i tillegg til etatens eksisterende ansvarsområder) i arbeidet med NTP-oppdrag nr. 02-2025 om utfordringsbilde og mobilitetsbehov, der vi ber om at etaten leder arbeidet. I kraft av den nye rollen skal Statens vegvesen styre prosessen og beslutte endelig utforming og innhold i leveransen. Statens vegvesen må legge opp til en forutsigbar og transparent prosess hvor de øvrige transportvirksomhetene og ev. andre bidragsyttere gis tid og mulighet til å gi relevante underlag i arbeidet. Tilsvarende som for de øvrige oppdragene skal ev. uenigheter mellom virksomhetene fremgå og forklares i besvarelsen.

For at virksomhetene skal kunne levere faglige underlag med høy kvalitet og forankring på tvers vil det være viktig med et godt samarbeid og koordinering. Vi ber derfor om at virksomhetenes koordineringsgruppe for NTP-arbeidet videreføres, og at denne ledes av Statens vegvesen.

Videre viser vi til leveransen fra transportvirksomhetene av 3. november 2025 på NTP-oppdrag nr. 01-2024 av 24. september 2024 om *forbedring av det faglige grunnlaget for å vurdere fremtidig transportetterspørsel og måloppnåelse*. SD og NFD legger opp til å komme tilbake til virksomhetene om oppfølging av leveransen senere i NTP-arbeidet, herunder bestilling av beregninger av fremtidig transportetterspørsel og hvilke forutsetninger som skal legges til grunn for dette. Vi legger for øvrig til grunn at transportvirksomhetene forbereder transportmodellene og de samfunnsøkonomiske analyseverktøyene med det siste av tilgjengelig datagrunnlag for å senere i NTP-arbeidet kunne gjøre analyser av de store investeringsprosjektene som er aktuelle for prioritering i ny NTP.

NTP-oppdrag nr.:	02-2025
Navn på oppdrag	Utfordringsbilde og mobilitetsbehov
Bakgrunn SD og NFD vil utforme neste NTP slik at transportplanen møter utfordringene og rammebetingelsene vi står overfor som sektor. Det statsfinansielle handlingsrommet er mer begrenset, den sikkerhetspolitiske situasjonen er vedvarende krevende og det oppstår flere	

uønskede hendelser som følge av et endret klima. Klimaloven har bl.a. lovfestet et mål om at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050, dvs. et samfunn med lave eller ingen utslipp i alle sektorer. Norge har også forpliktet seg til ambisiøse naturmål som transportsektoren skal bidra til å oppfylle. Det er avgjørende at vi bruker ressursene mer effektivt og utnytter mulighetene som ny teknologi gir. Samtidig endres befolkningens behov for reiser og frakt av gods seg over tid som følge av utvikling i bl.a. demografi, bosettingsmønster og næringsstruktur.

Utfordringene i transportsystemet vil variere mellom ulike deler av landet. Virksomhetene leverte 15. september 2025 svar på NTP-oppdrag nr. 01-2025 om analyseområder for transportplanleggingen. Virksomhetene anbefaler en todeling av analysene, med både en nasjonal analyse og landsdelsanalyser. Departementene slutter seg til denne tilnærmingen. Vi mener en geografisk inndeling i landsdeler vil være egnet til å gjøre analyser på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer, samt for å gjøre analyser knyttet til bl.a. befolkningens reisehverdag og effektive næringstransporter, som reflekterer de ulike utfordringene i ulike deler av landet.

Beskrivelse

Formålet med oppdraget er å få en overordnet redegjørelse for tilstanden og utfordringer i transportsystemet i dag og frem mot 2060. Videre har vi behov for å få utarbeidet et grunnlag for å ta strategiske retningsvalg for utviklingen av transportsystemet. Arbeidet bør ta utgangspunkt i et overordnet og helhetlig perspektiv, bl.a. slik at det kan brukes som et grunnlag for det senere prioriteringsarbeidet til NTP. Arbeidet bør der det er mulig og relevant basere seg på tilgjengelig kunnskap og tidligere/andre pågående utredninger. Vi viser eksempelvis til oppdrag av 13. mars 2025 og 27. juni 2025 til Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene om hhv. veinettets tilstand og bruk av målestokkonkurranse innenfor drift og vedlikehold, samt byutredningene.

1. Strategiske valg

Basert på kartlagte utfordringer, jf. bestilling nedenfor, ber vi om at virksomhetene gir anbefalinger om hvilke strategiske valg som bør tas fremover, og på et overordnet nivå redegjør for aktuell virkemiddelbruk og prioriteringer som kan bidra til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det bør som del av dette bl.a. redegjøres for:

- hvordan vi kan utnytte kapasiteten i transportsystemet bedre, f.eks. gjennom bruk av prisvirkemidler, data og ny teknologi
- om det er aktuelt å benytte seg av endret brukerfinansiering eller grunneierbidrag
- hvordan UFF-rammeverket (unngå, flytte og forbedre) kan benyttes for å nå klima- og miljømålene for transportsektoren
- om og eventuelt hvordan staten kan og bør legge til rette for bedre samordning av natur-, areal- og transportplanleggingen
- hva som er en hensiktsmessig rollefordeling mellom de ulike transportformene i ulike markeder og geografiske områder, og hvilke grep er aktuelle for å understøtte en ev. bedre oppnåelse av NTP-målene

- hvordan transportsystemet best kan utvikles i hhv. tettbygde strøk og distrikter, med en differensiert virkemiddelbruk, for å dekke mobilitetsbehovet i tråd med målene for sektoren. I tettbygde strøk bør bl.a. sammenhengen mellom kollektivtrafikk og arealbruk belyses
- hvordan transportsystemet kan bidra til et økt arbeidstilbud og produktivitet for næringslivet, f.eks. gjennom mer effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner.

2. Nasjonal analyse

Den nasjonale analysen skal redegjøre for utfordringer med utgangspunkt i de transportpolitiske målene, inklusive samfunnssikkerhet og beredskap. For de største byområdene må dette også ses i sammenheng med nullvekstmålet. Det skal legges særlig vekt på fremkommelighet og dekning av mobilitetsbehov for hhv. person- og næringstransport, militære transporter, transportsikkerhet og klima og miljø. Arbeidet skal omfatte veitransport (riks- og fylkesvei (inkl. ferjer på riks- og fylkesvei), jernbane, kollektivtransport, lufttransport, havner og sjøtransport).

Det vil også være sentralt i den nasjonale analysen å beskrive utfordringer for transporter mellom landsdeler og mellom Norge og utlandet. Det bør også vurderes om det pågår utvikling i internasjonalt/felleseuropeisk regelverk e.l. som kan ha betydning for langtidsplanleggingen i Norge.

3. Landsdelsanalyser

Vi ber om at virksomhetene gjennomfører overordnede analyser med utgangspunkt i følgende landsdeler:

- Nord-Norge (Finnmark, Troms og Nordland)
- Midt-Norge (Trøndelag og Møre og Romsdal)
- Vest-Norge og Sørlandet (Vestland, Rogaland og Agder)
- Øst-Norge (Telemark, Vestfold, Buskerud, Innlandet, Oslo, Akershus og Østfold)

Vi ber om at virksomhetene innenfor hver landsdel:

- Redegjør for tilstanden og beskriver de største utfordringene vi står overfor i transportsystemet i dag (inkludert status for nullvekstmålet i byområdene), og forventet utvikling frem mot 2060 i fravær av nye/forsterkede tiltak. Dette kan eksempelvis være knyttet til tilstanden på infrastrukturen, kapasiteten i transportsystemet og tilgang på areal.
- Identifiserer områder/strekninger hvor mobiliteten/fremkommeligheten og/eller trafiksikkerheten anses å ikke være god nok basert på en samlet vurdering av reisetid, infrastrukturens pålitelighet og transportkapasitet i forhold til mobilitetsbehovet.
- Beskriver hvordan endringer i demografi, herunder geografiske forskjeller i vekst i folketall, og andel av befolkningen i yrkesaktiv alder påvirker transportetterspørselen og sammensetningen av denne frem mot 2060.
- Beskriver hvordan endringer i næringsstruktur og ny teknologi påvirker transportetterspørselen frem mot 2060.

Arbeidet skal omfatte veitransport (riks- og fylkesvei, inkl. ferjer på riks- og fylkesvei), jernbane, kollektivtransport, lufttransport, havner og sjøtransport.

4. Grunnlag for å vurdere fremtidens transportsystem

Befolkningens og næringslivets behov for reiser og frakt av gods endrer seg med økonomisk, demografisk, teknologisk og annen utvikling. De siste tiårene er i særlig grad vei- og jernbanenettet videreutviklet. Samtidig skal transportsektoren bidra til at Norge blir et lavutslippssamfunn. Utviklingen gir muligheter for å tenke nytt om hvordan transportsystemet kan legge til rette for en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet og oppnåelse av de øvrige transportpolitiske målene. Dette kan bl.a. endre forutsetningene for arbeidsdelingen mellom transportformene.

Vi ber virksomhetene gjøre vurderinger, på tvers av transportformene, av om det er mulig å dekke fremtidens mobilitetsbehov bedre og mer effektivt enn det dagens transportsystem legger til rette for. Vurderingene skal inkludere kystruten og FOT-rutene, sett i sammenheng med utviklingen av det fremtidige lufthavnnettet og flytypene som kan betjene dette, utviklingen innen droner og ny luftmobilitet,¹ og transportnettet og -tilbudet for øvrig.

Departementene vil på grunnlag av disse vurderingene ta stilling til om det skal gjøres utdypende vurderinger senere i NTP-prosessen av ev. endringer i transportnettet og -tilbudet.

5. Grunnlag for å vurdere måloppnåelse

Beskrivelsen av tilstanden og utfordringer i transportsystemet vil være et viktig kunnskapsgrunnlag når vi senere i NTP-arbeidet skal vurdere måloppnåelsen av virkemidler og prioriteringer. Vi ber virksomhetene i besvarelsen forberede et rammeverk med utgangspunkt i dagens målstruktur for at departementene bedre skal kunne måle/vurdere måloppnåelsen enn det som har vært gjort i tidligere NTP-prosesser. Rammeverket skal bestå av målbare indikatorer. Både NTP-indikatorene og andre (eksisterende og nye) indikatorer utviklet i andre sammenhenger kan vurderes. Indikatorne skal gjøre det mulig å vise effekten på måloppnåelsen av konkrete virkemidler/tiltak.

Vi ber om at omfanget av mulige indikatorer begrenses til det antallet som anses nødvendig for å gi et tilstrekkelig godt bilde av måloppnåelsen. Vi viser for øvrig til oppdrag nr. 04.1 nedenfor, hvor det bes om å utvikle måleparametere som supplerer naturmangfolds-indikatoren.

6. Visuelle fremstillinger og supersider

Vi ber om at virksomhetene legger stor vekt på å gi gode visuelle fremstillinger av tilstanden i transportsystemet og de kartlagte utfordringene. Det bør bl.a. gjøres ved bruk av digitale

¹ Jf. regjeringen vil-punktet i Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet* om å utrede hvordan droner og ny luftmobilitet kan utfylle og videreutvikle den mobiliteten luftfarten tilbyr i det videre arbeidet med langtidsplanlegging i transportsektoren.

kartløsninger. Departementene ønsker at fremstillingene også skal få frem hvilken betydning de ulike delene av infrastrukturen/transportsystemet har, f.eks. med utgangspunkt i hvor mange som berøres (persontransport), verdi og mengde (godstransport), eller etter vurdering av kritikalitet. Fremstillingene som utarbeides bør kunne gjenbrukes og oppdateres gjennom hele løpet frem mot fremleggelsen av NTP 2029–2040, og også kunne fremstille virkemidler og prioriteringer.

Videre ber vi om at virksomhetene utarbeider en mal for «supersider» som oversiktlig skal oppsummere de mest sentrale virkningene av investeringsprosjekter som er aktuelle for prioritering i NTP. De mest sentrale ikke-prissatte virkningene bør fremgå, og de som kan tallfestes bør ev. vises kvantitativt. Videre bør det gis en samlet vurdering av lønnsomhet, som inkluderer de ikke-prissatte virkningene. Virksomhetene kan se hen til supersidene som ble utarbeidet til NTP 2025–2036, men vi ber om at den nye malen forenkles sammenlignet med forrige gang. Videre ber vi virksomhetene gi SD/NFD et råd om det er hensiktsmessig å utarbeide tilsvarende oppsummerende sammenstillinger/supersider for øvrig ressursbruk i NTP (bl.a. for drift, vedlikehold, kjøp m.m.), samt forslag til hvordan slike sammenstillinger ev. kan se ut.

NTP-oppdrag nr.:	03-2025
Navn på oppdrag	Mer for pengene
Bakgrunn Statens økonomiske handlingsrom fremover vil være begrenset. Samtidig står sektoren overfor økte kostnader til flere aktiviteter, og vi risikerer å få mindre igjen for hver krone som blir brukt på bl.a. drift, vedlikehold og utbygging. Dette forsterker behovet for å utnytte ressursene i sektoren mest mulig effektivt. Vi viser spesielt til at en betydelig del av sektorens midler brukes på drift, vedlikehold og fornying, i tråd med strategien om å <i>«ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt når vi må»</i>. Det er i lys av dette særlig viktig at vi også jobber for en effektiv ressursbruk på dette området. Samtidig mangler vi tilstrekkelige samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger for denne ressursbruken. Beskrivelse Vi ber virksomhetene redegjøre for: - Hva som er de viktigste kostnadsdriverne i sektoren, både når det gjelder utenforliggende faktorer og faktorer vi selv kan påvirke, som f.eks. retningslinjer, krav og reguleringer. Vi viser eksempelvis til oppdrag nr. 04.3 nedenfor, hvor vi ber virksomhetene redegjøre for merkostnader knyttet til egne klimamål og klima- og miljøkrav. Vi ber virksomhetene foreslå ev. tiltak eller forenklinger for å få ned kostnadene. - Hvordan de jobber for å få mest mulig effekt ut av ressursinnsatsen i sektoren som brukes på investeringer, drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen, samt potensialet for ytterligere effektivisering fremover. Det bør eksempelvis beskrives potensialet i bruk av ny teknologi og data, valg av kontraktsformer, involvering av leverandørmarkedet, tilrettelegging for konkurranse m.m.	

- Hvilket metodisk underlag virksomhetene i dag baserer seg på for å anslå riktig nivå på drift, vedlikehold og fornying i NTP. Videre ber vi om en beskrivelse av potensialet for ytterligere metodeutvikling knyttet til dette. Vi ber også om at det beskrives i hvilken grad det gjøres systematisk bruk av benchmarks/målestokker eller annet tallmateriale eller praksis som grunnlag for å sammenligne og identifisere områder med potensial for forbedring.

NTP-oppdrag nr.:	04-2025
Navn på oppdrag	Klima og miljø
Bakgrunn Transportpolitikken skal bidra til at vi når Norges klima- og miljømål. SD og NFD har identifisert områder og tiltak der vi trenger et oppdatert kunnskapsgrunnlag og gjennomføring av analyser. For å legge til rette for tydeligere prioriteringer og en mer treffsikker virkemiddelbruk i neste transportplan er det nødvendig å styrke kunnskapen om hvordan transportsektoren påvirker klimagassutslipp, natur og miljø, og hvordan ulike tiltak og krav virker inn på kostnadsnivå, gjennomføringsevne og måloppnåelse. Dette gjelder både direkte utslipp, effekter av drift og vedlikehold, naturinngrep og konsekvenser av overgangen til nullutslippsteknologi. Det er også behov for bedre innsikt i hvordan virksomhetenes egne klima- og miljømål påvirker valg av løsninger og kostnader. Det vises i denne sammenheng også til statens forventninger til selskapene på områdene klima, naturmangfold og økosystemer, jf. Meld. St. 6 (2022–2023) <i>Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap</i>. Beskrivelse <u>1. Bedre kunnskapsgrunnlag på natur- og miljøområdet</u> Inngrep i natur er ofte irreversible, og kan føre til betydelige tap av naturmangfold og redusert økosystemfunksjon. I tillegg påvirker transportinfrastrukturen naturen og miljøet gjennom drift og vedlikehold. Veikanter, jernbaneskråninger og areal ved lufthavner utgjør viktige leveområder, f.eks. for pollinerende arter. Videre kan bruk av plast, kjemikalier, salt, lys, luftforurensning og spredning av fremmede arter forringe naturmangfoldet. Vi har behov for mer kunnskap om hvordan transportsektoren påvirker natur og miljø, og hvordan påvirkningen best kan måles, synliggjøres og reduseres. Vi ber virksomhetene: - Beskrive arbeidet som virksomhetene gjennomfører for å videreutvikle metodegrunnlaget for arealbruk, med sikte på å få gode sammenliknbare estimater for fremtidig arealbeslag til samferdsel. - Utarbeide forslag til måleparametere som eventuelt supplerer naturmangfolds-indikatoren. Måleparametere bør søke å belyse naturbelastning bredere og vise virkning av både drift, vedlikehold, fornyelse, mindre investeringer og utbyggingsprosjekter. Fordeler og ulemper ved slike måleparametere skal fremkomme.	

- Vurdere om dagens virkemidler for avbøting, restaurering og kompensasjon for naturtap er tilstrekkelige, og eventuelt anbefale tiltak for mer effektive virkemidler og prosesser for dette i transportsektoren.
- Gi en problembeskrivelse av den øvrige negative påvirkningen som utbygging, drift, fornyelse og vedlikehold av transportinfrastruktur har på natur og miljø (salt, kjemikalier, plast, lys, støy m.m.), samt en vurdering av de viktigste virkemidlene for å redusere negativ påvirkning.

2. Utvikling i nullutslippsteknologi

I arbeidet med neste NTP er det behov for en oppdatert vurdering av hvordan utviklingen i andelen nullutslippskjøretøy går videre for varebiler, lastebiler og langdistansebusser, og hvor raskt utfasingen av fossilt drivstoff sannsynligvis vil skje for alle kjøretøygrupper (inkl. personbil). Utviklingen har betydning for behovet for virkemidler for å redusere klimagassutslippene, tilrettelegging for lading, energibehov og tiltak knyttet til infrastrukturen i transportplanperioden.

Virksomhetene skal:

- Levere en oppdatert analyse av konkurranseevnen til elektriske varebiler, lastebiler og langdistansebusser per i dag og forventet utvikling i neste planperiode og i et mer langsiktig perspektiv frem mot 2060. I besvarelsen bør det drøftes om utviklingen ligger an til å skje raskere eller langsommere enn hva som har vært antatt tidligere, for eksempel i Miljødirektoratets tiltaksanalyser.

Regjeringen har satt seg som mål å fremskynde omstillingen til null- og lavutslippsluftfart og legge til rette for en trygg og målrettet innfasing av ny teknologi. Introduksjonen av null- og lavutslippsteknologi er i første fase forventet å skje i det regionale markedsegmentet og innenfor ny luftmobilitet. Teknologiutviklingen og arbeidet med en testarena gjør det ønskelig med en oppdatert vurdering av utviklingen og egnede tiltak i ny NTP. Samtidig medfører omstillingen i luftfarten og transportsektoren for øvrig at kraftbehovet forventes å øke fremover. Dette gir behov for tettere samarbeid på tvers av transportformene, jf. bl.a. virksomhetenes [utredning](#) om sammenfallende energibehov i forarbeidet til NTP 2025–2036, og videreføringen av dette arbeidet.

Vi ber virksomhetene om å redegjøre for:

- Status og forventet utvikling av null- og lavutslippsteknologi i luftfarten
- Pågående kunnskapsinnhenting og fremtidige behov knyttet til arbeidet i testarena for null- og lavutslippsluftfart i regi av Avinor og Luftfartstilsynet
- Oppdatere kostnadsanslagene for nødvending infrastruktur ved lufthavnene fra NTP 2025–2036, og redegjøre nærmere for når investeringer bør foretas i lys av teknologiutviklingen. Anslagene skal også så langt som mulig hensynta tilrettelegging for ny luftmobilitet
- Andre egnede tiltak for å fremskynde omstillingen til null- og lavutslippsluftfart, deriblant også ev. tiltak som ikke faller under begrepet null- og lavutslippsteknologi

- Hvordan synergier i sammenfallende energibehov mellom transportformene best kan utnyttes.

Luftfartstilsynet skal involveres i denne delen av arbeidet.

3. Kostnader knyttet til virksomhetenes klimamål og klima- og miljøkrav

Siden 2024 har klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser blitt vektet med minst 30 pst. i tildelingskriteriene, jf. anskaffelsesforskriften. Virksomhetene har i tillegg egne klimamål. For selskapene har staten forventninger om at de setter slike mål, jf. Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*.

Både kravene i anskaffelsesregelverket og virksomhetenes egne klimamål kan utløse merkostnader som påvirker prosjekter, investeringer og drift. I arbeidet med neste NTP er det behov for en bedre forståelse av hvordan virksomhetenes mål og kravene påvirker kostnader, valg av løsninger og det norske utslippsregnskapet. Selskapenes klimamål, og hvilke avveininger som gjøres med hensyn til kost og nytte, er for øvrig også tema i den ordinære eierdialogen.

Vi ber virksomhetene om å:

- Redegjøre for hvordan virksomhetenes egne klimamål og klima- og miljøkrav i anskaffelser påvirker:
 - o kostnader i dag, og forventet utvikling fremover, hvor det skilles på merkostnader som skyldes hhv. egne mål og krav
 - o oppnåelse av NTP-målet for klima og miljø.
- Vurdere hvilket handlingsrom som ev. finnes i anskaffelsesregelverket som kan bidra til økt kostnadseffektivitet og oppnåelse av NTP-målet om klima og miljø.

NTP-oppdrag nr.:	05-2025
Navn på oppdrag	Motstandsdyktighet i transportsektoren
Bakgrunn Samfunnssikkerhetsarbeidet i transportsektoren må tilpasses den sikkerhetspolitiske situasjonen og det komplekse trussel- og risikobildet. Dette innebærer et tydeligere fokus på motstandsdyktighet, inkludert transportsystemets kapasitet og evne til å motta og understøtte nasjonal og alliert militær innsats i Norge og Norden. Motstandsdyktighet viser til evnen til å motstå og håndtere det brede spekteret av påkjenninger (naturhendelser, digitale hendelser, sabotasje, pandemi, forsyningssvikt, krig mv.) som kan påvirke transportsektorens funksjonalitet og det sektoren skal levere til samfunnet i fred, krise og krig. I arbeidet med neste transportplan er det behov for en bedre forståelse av flere områder som påvirker sektorens motstandsdyktighet, herunder klimatilpasning, konsekvenser av elektrifisering og evne til å opprettholde kontinuitet i krise og krig. I tillegg er det behov for å arbeide videre med oppfølging av militære behov for transportinfrastruktur.	

Beskrivelse

1. Klimatilpasning – Forventet utvikling og metodeutvikling

Behovet for klimatilpasning vil med stor sikkerhet øke i transportplanperioden, og dette vil særlig reflekteres i behovet for drift og vedlikehold av infrastrukturen. I dag er det utfordrende for noen av virksomhetene å skille kostnader til klimatilpasning fra virksomhetenes ordinære drift. Det er også begrenset kunnskap om hvor store kostnader som påløper ved naturfarehendelser.

Det vil være en fordel i prioriteringsarbeidet til NTP om vi har økt kunnskap om hvordan klimatilpasning påvirker investeringer, drift og vedlikehold. Videre kan en robust natur rundt infrastrukturen være et effektivt tiltak for å gjøre infrastrukturen bedre rustet for klimaendringer, og bidra til å redusere behovet for klimatilpasningstiltak i infrastrukturen.

Oppdraget er todelt:

1. For å legge et grunnlag for arbeidet med klimatilpasning i NTP ber vi virksomhetene:
 - Beskrive forventede konsekvenser av klimaendringer for transportsektoren i transportplanperioden og videre frem mot 2060 basert på nasjonale klimafremskrivinger. Vi ber om at det brukes eksempler for å beskrive konsekvensene.
 - Vurdere om noen tiltak for klimatilpasning, f.eks. naturbaserte løsninger, i større grad kan ses i sammenheng med tiltak som reduserer sektorens negative naturavtrykk og omvendt, f.eks. betydningen av forsterket naturlig vegetasjon. Vi ber særlig om at mulige målkonflikter og synergier beskrives kort. Oppdraget må ses i sammenheng med oppdrag nr. 04 over.
2. For å videreutvikle arbeidet med klimatilpasning ber vi virksomhetene beskrive metodene for å anslå effekter av klimatilpasning og vurdere muligheten for å forbedre disse, og å beskrive hvordan klimatilpasning påvirker kostnader knyttet til ulike aktiviteter, herunder planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

Vi ber virksomhetene involvere forskningssenteret ResiTrans i arbeidet med dette oppdraget der virksomhetene og forskningssenteret vurderer det som hensiktsmessig. Vi ber virksomhetene sammen med ResiTrans vurdere om det er enkelte deler av oppdraget som forskningssenteret kan jobbe videre med etter fristen. Dette gjøres i samarbeid med senteret, og avklares med SD.

2. Konsekvenser av elektrifiseringen av transportsektoren

Utviklingen av elektrifiseringen av kjøretøyparken har gått fort. I NTP 2025–2036 fremgår det at *«innfasing av nye energibærere i transportsektoren vil ha betydning for transportberedskapen. For å dekke det sivile og militære transportbehovet i krisesituasjoner, må elektrifiseringen av transportsektoren følges av tilpasninger og utbygging av transport-, lade- og kraftinfrastruktur»*. Det er behov for å få vurdert konsekvensene av elektrifisering av transportsektoren fra et beredskapsperspektiv, og utrede behov for og innretning av ev. sårbarhetsreduserende tiltak.

Transportvirksomhetene skal:

- Vurdere hvordan elektrifisering og eventuelt andre nye energibærere påvirker transportevnen i ulike krise- og krigssituasjoner (for eksempel langvarig strømbrytning, bortfall av drivstofftilgang, sammenfallende energibehov, fysiske angrep på infrastruktur, cyberangrep). Vi ber virksomhetene selv definere relevante scenarioer for analysene.
- Analysere om og på hvilke områder et høyt innslag av elektrifisering kan utgjøre en særskilt sårbarhet, sammenliknet med dagens system – spesielt med hensyn til evnen til å støtte opp om det sivile og militære transportbehovet i krise og krig.
- Utrede og anbefale relevante sårbarhetsreduserende tiltak (f.eks. redundans i energibærere, krav til reservestrom, alternative logistikkopplegg, krav til fysisk eller digital robusthet), og så langt mulig beskrive anslåtte kostnader, gjennomføringstid og eventuelle målkonflikter.

Utredningen skal ta utgangspunkt i aktuelle anslag for utviklingen i elektrifisering av tungbilparken, herunder busser, samt ferjer og fly/luftfartøy.

3. Militære behov for transportinfrastruktur

Forsvarets rapport om militære behov for transportinfrastruktur ble oversendt SD og NFD 17. juni 2025 i henhold til «*Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur*». Transportvirksomhetene bidro til rapporten gjennom arbeidet i den tverrfaglige arbeidsgruppen for identifisering av militære behov for transportinfrastruktur.

I oppdatert oppdrag fra Forsvarsdepartementet til Forsvaret legges det opp til at 1. mai 2026 settes som leveransetidspunkt for neste rullering av rapport om militære behov for transportinfrastruktur. I oppdraget til Forsvaret legges det opp til følgende innretning av arbeidet:

- 1) Infrastrukturbehov skal kartlegges og systematiseres i «*transportakser av militær betydning*», dvs. at infrastrukturbehov ses i sammenheng mellom de ulike transportformene i den enkelte identifiserte transportakse (ende-til-ende), herunder ulike tjenester i tilknytning til infrastrukturen og tilgang på sivile transportressurser.
- 2) Infrastrukturbehov skal prioriteres tydeligere/mer detaljert, og prioriteringene mellom transportformene skal fremgå av behovsanalysen.

Målet er at leveransen fra Forsvaret skal gi et godt bilde av behovene og prioritere mellom disse i de identifiserte transportaksene. Dette gjelder spesielt i forbindelse med mottak og forflytning av allierte forsterkninger i en krigssituasjon. Leveransen vil være et viktig utgangspunkt for det senere prioriteringsarbeidet i virksomhetene.

Bestilling:

SD og NFD legger opp til at transportvirksomhetene i et forventet senere prioriteringsoppdrag til NTP vil bli bedt om å foreslå tverrsektorielle tiltak i identifiserte «*transportakser av militær betydning*» (ende-til-ende). Som en forberedelse til dette ber vi

om at virksomhetene i leveransen på utredningsoppdraget utarbeider et forslag til plan for videre felles oppfølging i virksomhetene i etterkant av Forsvarets leveranse 1. mai. Planen bør omfatte en beskrivelse av prosess og arbeidsmetodikk for å sikre at forslag til tiltak innen de ulike transportformene ses i sammenheng. Virksomhetene bes herunder beskrive hvordan de vil involvere aktuelle fylkeskommuner og kommuner der disse har ansvar for deler av infrastrukturen.

Vi ber videre virksomhetene i arbeidet med planen legge til grunn at også det militære behovet for transporttjenester og -ressurser i de identifiserte transportaksene skal inngå i besvarelsen av prioriteringsoppdraget. Dette omfatter ulike tjenester i tilknytning til infrastrukturen (trafikkovervåkning og -styring, drift, gjenoppretting), og tilgang på sivile transportressurser (kjøretøy, fly og andre luftfartøy, rullende materiell på jernbanen, reservebrumateriell mv.). Virksomhetenes forslag til plan for videre arbeid skal drøfte en hensiktsmessig avgrensing av hvilke transporttjenester og ressurser som bør omfattes i prioriteringsoppdraget. Tilgang på sivile, maritime transportressurser (fartøy) utredes ikke i denne sammenheng, da dette håndteres gjennom NORTRASHIP-ledelsen.

4. Evne til å opprettholde kontinuitet i krise og krig

Effektiv transportavvikling over tid i en krise- eller krigssituasjon vil kreve mer enn en motstandsdyktig infrastruktur. I tillegg til ulike tjenester i tilknytning til infrastrukturen (trafikkovervåkning og -styring, drift, gjenoppretting), vil evnen til å opprettholde kontinuitet kreve tilgang på transportressurser, nødvendig personell, samt understøttende funksjoner som verkstedtjenester mv.

Vi ber virksomhetene systematisere og gi en helhetlig beskrivelse de mest sentrale funksjonene og tjenestene i transportsektoren for å opprettholde kontinuitet i krise og krig. Det skal legges spesielt vekt på beskrivelsen av kritiske innsatsfaktorer og forsyningskjeder som understøtter disse funksjonene og tjenestene. Formålet er å belyse sårbarheter og identifisere områder hvor det er behov for tiltak og ytterligere utredninger med hensyn til evnen til å opprettholde kontinuitet i krise og krig.

Vi gjør oppmerksom på at dette deloppdraget har en tidligere frist enn øvrige oppdrag, jf. innledningen.

NTP-oppdrag nr.:	06-2025
Navn på oppdrag	Kartlegging av behov for kompetanse i samferdselssektoren
Bakgrunn Samferdselssektoren står overfor store omstillinger, drevet bl.a. av klimaforpliktelser, digitalisering og økte krav til beredskap og sikkerhet. Sektoren har enkelte få og sårbare fagmiljøer innenfor transporttilbud og utvikling av infrastruktur, og det bør vurderes tiltak for å styrke disse. Dette er også påpekt av Konnekt, det nasjonale kompetansesenteret for samferdsel. Samferdselssektoren bør ha en god forståelse av hvorvidt utdannings- og	

kompetanseutviklingen i sektoren er innrettet for å håndtere dagens og fremtidens utfordringer, og om det er behov for å iverksette tiltak for å sørge for tilstrekkelig og riktig kompetanse.

Beskrivelse

Vi ber virksomhetene om en vurdering av om sektoren har tilstrekkelig tilgang til nødvendig og riktig kompetanse gitt viktige drivere, bl.a. knyttet til økt behov for transporttjenester, drift og vedlikehold, klimatilpasning, samfunnssikkerhet og beredskap, samt utnyttelse av teknologi. Virksomhetene bes vurdere om sektoren er i stand til å opprettholde gode fagmiljøer som kan utdanne, forske og innovere i tilstrekkelig grad. Vi ber også om virksomhetenes forslag til eventuelle tiltak, herunder knyttet til å styrke virksomhetenes evne til å håndtere endringer i sektoren. Oppdraget er avgrenset mot maritim fagkompetanse.

Med hilsen

Tove Kristin Flølo (e.f.)
ekspedisjonssjef

Øystein Rembar
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Agder fylkeskommune
Akershus fylkeskommune
Bergen kommune
Buskerud fylkeskommune
Enova SF
Finnmark fylkeskommune
Forskningssenteret ResiTrans
Forskningssenteret TRANSPLAN
Forsvarsstaben
Innlandet fylkeskommune
KS
Luftfartstilsynet
Miljødirektoratet
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Norges vassdrags- og energidirektorat
Nærings- og fiskeridepartementet

Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Rogaland fylkeskommune
Sjøfartsdirektoratet
Stavanger kommune
Telemark fylkeskommune
TRACE - Transport Research Center for Nature, Environment and Land Use
Troms fylkeskommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Østfold fylkeskommune

Adresseliste

Avinor AS

Bane NOR SF

Jernbanedirektoratet

Kystverket

hovedkontoret

Nye Veier AS

Statens vegvesen