



Dato: 23. oktober 2020 Fra/til: 11-13
Referent: Joachim Rønnevik Møteleder: Tore Raasok
Saksnr.: 19/230
Til stede Tore Raasok (møteleder), Anders Buttedahl, Tove Kristin Flølo, Ottar Ostnes, Fredrik Birkheim
(video): Arnesen, Susanne Stephansen, Einar Vik Arset, Per Jan Osdal, Beate Hundnes, Ingrid Dahl
Hovland, Bjørne Grimsrud, Wenche Kirkeby, Oskar Kleven, Dag Falk-Petersen, Jon Inge Lian,
Anette Aanesland, Finn Aasmund Hobbesland, Kirsti Slotsvik, Sara Grimstad, Anita Skauge,
Gorm Frimannslund, Anne Siri Haugen, Jan Fredrik Lund, Gry Dyregrov Hamarsland med
flere fra departementet
Fraværende: Villa Kulild
Kopi:

Referat fra møte 23. oktober i styringsgruppen for Nasjonal transportplan 2022-2033

1. Referat fra forrige møte

Ingen merknader.

2. Leveransene fra virksomhetene 15.10.20 om oppdaterte kostnadsberegninger og samfunnsøkonomiske beregninger

SD er i gang med gjennomgang av virksomhetenes leveranser med oppdaterte kostnadsberegninger og samfunnsøkonomiske beregninger. Departementet registrerer endringer fra prioriteringene i mars. Samlet netto nytte er gått fra klart positiv til å være klart negativ. Departementet ønsker å få klarhet i årsakene til endringene og vil følge opp virksomhetene på dette. Departementet vil følge opp endringer i prioriteringene og andre sektorspesifikke spørsmål bilateralt. Spørsmål av mer tverrsektoriell karakter ble sendt ut i forkant og gjennomgått i møtet.

a) Redegjørelse for endringer i porteføljen fra mars-leveransen

SVV har i leveransen 15. oktober endret noe på prioriteringene. I ny leveranse er det tatt hensyn til flere forhold enn kun samfunnsøkonomi, som utbygging av lengre strekninger, tunnelsikkerhetsforskriften og fremkommelighet for næringslivet. Blant annet er enkelte prosjekter tatt ut, samtidig som optimalisering av porteføljen har gitt rom for nye prosjekter. Det er lagt inn flere prosjekter som starter i første seksårsperiode, men som ikke er fullfinansiert. SVV har foreslått å ta inn to nye kollektivprosjekter i 50/50-ordningen.

Jernbanedirektoratet/Bane NOR opprettholder i leveransen den 15. oktober hovedtrekkene i porteføljen fra mars. Noen justeringer som følge av 2021-budsjettet.

Økte kostnader og endrede felles beregningsforutsetninger har redusert nytten for enkelte av tiltakene. Bindingene fra igangsatte prosjekter er store ved inngangen til ny NTP. Som følge av dette vil nye investeringsprosjekter i første seksårsperiode forskyves noe utover i perioden.

Kystverkets portefølje er fortsatt samfunnsøkonomisk lønnsom. Det er gjennomført nye analyser på fem av tiltakene. Med unntak av Borg, er det positiv netto nytte for tiltakene som er analysert på nytt. I besvarelsen er det gjort rede for alle endringene.

NVAS har jobbet videre med leveransen av 29. mai 2020. De har redusert kostnader med 40 mrd. kr. Netto nytten er nøytral. Oppdateringene er basert på egne erfaringstall. Reduserte kostnader har gitt rom for å foreslå nye prosjekter. Rv. 13 Tau-Sogndal og Ringvei Øst for Bergen er foreslått tatt inn NVASs portefølje.

Avinor har ingen leveranser til 15. oktober.

b) Konsekvenser av koronapandemien

Følsomhetsanalyser virksomhetene har gjennomført viser at arbeidsreisene er mest følsomme for endringer i etterspørsel. Foreslåtte investeringsporteføljer fremstår ifølge hver av virksomhetene som robuste for endringer. SVV har ikke gjort endringer i prioriteringene som følge av disse analysene. Jernbanedirektoratet/Bane NOR opplyser om at virkningene er størst for effektpakkene som begrunnes med behov for økt kapasitet. Slår lite ut da ingen effektpakker kun er knyttet opp mot økt kapasitet. Godssiden går fortsatt bra. Det har vært en nedgang på 10 % i sjøtransporten totalt sett. Nedgangen har vært størst for cruisetrafikken. Investeringstiltakene retter seg mot den totale skipstrafikken og ikke spesielt mot cruisenæringen.

NVAS vil levere beregninger på virkningene av korona den 1. november. De forventer imidlertid en substitusjonseffekt hvor flere vil kjøre bil og flere vil feriere innenlands. Videre antas tiltak for bedre komfort og utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner å være mindre sårbare enn kapasitetsstyrkende tiltak.

Avinor har stoppet alle nye kapasitetsøkende tiltak. Igangsatte og regulatoriske tiltak gjennomføres. Aktiviteten tilpasses en ny normal som per nå antas å gi 20 % lavere trafikk i 2024 enn 2019-nivå.

c) Redegjørelse for tiltak i transportsystemet sør for Moss

Jernbanedirektoratet/Bane NOR har prioritert videre utbygging av Østfoldbanen i andre periode. De vurderer at det ikke er behov for ny KVVU da det allerede foreligger betydelig kunnskap om alternative løsninger. Det vil også være tid til videre optimalisering av alternativene. E6 i området har tilfredsstillende standard. Det ligger inne farledstiltak i korridor 1.

d) Tverrsektorielt samarbeid

Virksomhetene opplyser at det har vært tverrsektorielt samarbeid på samme områder som tidligere, som beregninger og forutsetninger for analysene, samt prioriteringer i

byområdene. Det har vært utstrakt kommunikasjon på saksbehandlernivå, men ikke på ledelsesnivå. SVV opplyste at de har gjort tverrsektorielle vurderinger i forbindelse med KVUer. Tverrsektorielle vurderinger har vært en del av NVAS stresstesting av prosjektene i porteføljen. Godt samarbeid mellom Avinor og SVV når det gjelder tilførselsveier til lufthavner, og i utredninger om vei- og lufthavnløsninger i Lofoten/Vesterålen.

e) Korridorer hvor luftfartstiltak er særlig egnet til å løse utfordringene

Avinor mener lufttransport er viktig for persontransport på lengre strekninger, som mellom Bodø og Tromsø. I de nordligste korridorene, hvor luftfarten spiller en særlig viktig rolle på grunn av lange avstander, er det et velfungerende nettverk av lufthavner. Det er viktig å ha et regionalt perspektiv på lufthavnstrukturen ved utvikling av nye lufthavner. Det samarbeides godt mellom SVV og Avinor om tilførselsveier til lufthavner.

f) Virksomhetenes vurdering av fellesprosjektene Ringeriksbanen og Arna-Stanghelle

SVV mener det må gjøres nye vurderinger om det er riktig med fellesprosjekt som forutsetning da det påfører avhengigheter i planleggingen og gjennomføringen. Sett fra Jernbanedirektoratet/Bane NOR er Arna-Stanghelle viktigst å gjennomføre som fellesprosjekt hvis både vei og bane skal bygges ut. Dersom vei bygges ut først vil dette gi begrensninger ved utbygging av bane. De opplyser om at alternativ trase for bane på strekningen Arna-Stanghelle vil ha en betydelig merkostnad. Bane NOR mener at det ved å gjennomføre de to prosjektene som fellesprosjekter reduseres ulempene for bosatte i omkringliggende områder, gitt at både vei og bane skal bygges ut.

3. Status for arbeidet med NTP i SD

SD, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, vil sende et oppdrag til virksomhetene om utslippseffekter av foreslått investeringsportefølje i første seksårsperiode. Virksomhetene skal gjennomføre oppdraget i samarbeid med Miljødirektoratet. Frist er 1. desember 2020.

Planlagt tidsplan for det videre NTP-arbeidet ble gjennomgått. Virksomhetene må være beredt til å håndtere henvendelser og spørsmål løpende, og det kan bli mange spørsmål med korte frister i januar og februar.

Det er ikke planlagt flere møter i styringsgruppen for NTP. Departementet vil komme tilbake til dette.

4. Eventuelt

Kort orientering om status i arbeidet med behov for samordning i samferdselssektoren. Det gjennomføres analyse av utfordringene og veikart for ulike løsninger skal utarbeides. SD vil ta kontakt med virksomhetene for innspill til arbeidet.