



## DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

20/410-3

27. april 2020

### **Nasjonal transportplan 2022-2033 - Oppfølgende spørsmål til virksomhetenes svar på Oppdrag 9 om prioriteringer**

Samferdselsdepartementet takker for svarene til Oppdrag 9 om prioriteringer, som vi mottok fra virksomhetene 17. mars 2020. Etter en første gjennomgang av besvarelsene har vi en del oppfølgende spørsmål til virksomhetene, jf. møte 30. mars 2020 i styringsgruppen for NTP.

Frist for tilbakemelding er fredag 29. mai 2020. Vi ber om at Statens vegvesen koordinerer svarene på spørsmålene som er rettet felles til virksomhetene. Eventuell uenighet om måten å besvare spørsmålene på tas opp med Samferdselsdepartementet.

### **Felles spørsmål til virksomhetene**

#### **Tverrsektorielle analyser**

1. Virksomhetene har ikke gjennomført tverrsektorielle analyser av forslagene til investeringsprosjekter, jf. bestilling i Oppdrag 9 (side 10), der vi ber om at *"virksomhetene gjør vurderinger på tvers av sektorene ved at de innenfor en korridor/område vurderer om det kan være relevant å utarbeide tverretatlige "pakker" der prosjekter/tiltak i ulike sektorer vurderes og presenteres samlet."* Prosjektprioriteringer både innen en sektor og på tvers av sektorer kan påvirke hverandre, f.eks. gjennom endrede reisetider og endret kapasitet. Gjensidig påvirkning kan både være å understøtte hverandre og å trekke etterspørsel fra en sektor til en annen. Betyr dette at virksomhetene ikke har sett behov for denne type analyser? Vi ber om en nærmere redegjørelse for hvilke vurderinger som er gjort i denne sammenheng. Hvis virksomhetene i etterkant likevel ser behov for dette i lys av hvilke prioriteringer virksomhetene har endt opp med i Oppdrag 9, ber vi om

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Bane- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Jan Fredrik Lund  
22 24 81 63

konkrete forslag til analyser som kan være aktuelle å gå videre med som innspill til departementets videre arbeid med NTP.

2. Vi legger til grunn at hovedregelen er at virksomhetene har brukt felles forutsetninger for framskrivinger og beregning av etterspørselsendring som følge av tiltakene. Dersom dette ikke er gjort, er det risiko for at samlet etterspørsel feilvurderes, f.eks. ved at flere sektorer antas å dekke samme etterspørsel. Dette vil i så fall resultere i at summen av framtidig trafikk i ulike sektorer overstiger realistiske framskrivinger av samlet transport. Vi ber om en nærmere redegjørelse for om dette kan være et problem, og i tilfelle hvor. Vi har merket oss at Jernbanedirektoratet påpeker at grunnprognosene avviker fra observert vekst og også hvilken framtidig etterspørsel som togselskapene har lagt til grunn. Vi ber om en vurdering av hvor følsom lønnsomheten av tiltakene som er prioritert er for etterspørselsutviklingen som følger av dette.

### **Samfunnsøkonomiske analyser**

3. Fra hver virksomhet ønsker vi en samlet oversikt over de samfunnsøkonomiske resultatene for investeringsprosjekter, programområder, drift, vedlikehold og andre tiltak, og at dette oppgis for henholdsvis første seksårsperiode og for tolvårsperioden. Vi ønsker følgende informasjon på prosjektnivå:
  - Samfunnsøkonomiske prissatte kostnader
  - Samfunnsøkonomiske prissatte nyttevirksomheter
  - Netto nåverdi og NNB (samt NNK der relevant)
  - Vurdering av ikke-prissatte virkninger
  - CO<sub>2</sub>-utslipp (målt i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter)
  - Antall drepte og skadde per år
  - Trafikantnytte for hhv. de reisende og næringslivets transport

Vi understreker at det må sikres at informasjonen oppgis på samme format og metodisk tilnærming for alle virksomhetene, eksempelvis ved årlig endring av CO<sub>2</sub>-utslipp. Departementet ber om at virksomhetene oppgir de direkte utslippseffektene av prioriterte prosjekter. Dersom det i tillegg gjøres beregninger av indirekte utslippseffekter av prosjektene må dette framgå eksplisitt og grunngis.

Videre ber vi om en overordnet beskrivelse av usikkerheten ved beregningene og følsomhet for endringer i sentrale forutsetninger for lønnsomheten. Vi ber også om en vurdering av usikkerhet knyttet til hvert enkelt investeringstiltak der dette tidligere ikke er oppgitt.

4. Statens vegvesen har presentert en prioriteringsmodell (side 43) som er brukt for fordeling av ressursbruken i andre periode.
  - Samferdselsdepartementet ønsker mer informasjon om denne prioriteringsmodellen, spesielt vurderinger knyttet til risikoen for dobbelttelling med de kriteriene som er valgt. Vi ber om at Statens vegvesen også redegjør nærmere for vurderingene som ligger bak prioriteringskriteriene. Hvordan har dere vurdert for eksempel "økt størrelse på bo- og arbeidsmarkedsregioner" og "forbedring for viktige veier for næringslivet".

- Ville et kriterium for samfunnssikkerhet kunne ha påvirket prioriteringene mellom korridorer, og i så fall hvordan? Vi ber om en overordnet kvalitativ vurdering.
  - Vi ber i tillegg om en oversikt der kun NNK er lagt til grunn for prioritering mellom korridorer i siste seksårsperiode for store prosjekter.
5. Det er uklart om virksomhetene faktisk benytter den verdi for statistiske liv som er forutsatt i R-109/14. Jernbanedirektoratet synes å ha lagt til antatte ex-post kostnader. På møtet med virksomhetene 17.04.20 kunne det synes som at andre virksomheter har ivaretatt tilsvarende antakelser på andre måter. Vi ber om at det gjøres nærmere rede for dette, og vil samtidig understreke at det ikke er anledning til å avvike R-109/14.
  6. Vi ber om en nærmere redegjørelse for hvordan forhold som ikke ligger inne i modellene som prissatte elementer er håndtert, og i hvilken grad dette har hatt konsekvenser for rangering. (F.eks. naturmangfold, samfunnssikkerhet, trygghetsfølelse, komfort, forutsigbarhet.)

### **Sårbarhet for teknologiske endringer**

7. Med en analyseperiode på 40 år må teknologiske endringer kunne antas å kunne ha stor betydning for etterspørsel og nytte.
  - Har virksomhetene lagt til grunn de samme forutsetningene om utviklingen og nullutslippsløsninger i kjøretøyparken?
  - Hvordan påvirker teknologisk usikkerhet i analyseperioden vurdering og rangering av prosjekter første 6 år?
  - Er det større prosjekter der dette er særlig viktig? Jf. Oppdrag 9 der departementet ber om at det ved framstilling av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for enkeltprosjekter i første seksårsperiode framgår hvor stor andel av nytte og kostnader som anses robust for teknologisk endring, og hvor stor andel som er sårbar. Det bes om en utdyping av slik sårbarhet også i forhold til teknologiske endringer i konkurrerende modi.
  - Hvordan håndteres dette strategisk inn i andre planperiode, f.eks. ved innfasing av prosjekter i korridorer/lengre strekninger?
8. Kystverket slår fast at den foreslåtte investeringsporteføljen består av tiltak som er lite sårbare for transportteknologiske endringer. Vi ber Kystverket om å utdype synspunktet om lav sårbarhet for teknologiske endringer, herunder utrulling av autonomi og nullutslippsløsninger i de ulike transportformene.
9. I svaret fra Jernbanedirektoratet/Bane NOR beskrives at jernbanen er "teknologisk robust" og det blir pekt på mange effektive løsninger "innad" i jernbanesektoren, samt ift kvaliteten på/betingelsen for transportformen (areal- og energieffektiv, ledende i å knytte bo- og arbeidsmarkeder sammen).
  - Vi viser til sitatet: *"Følsomheten for teknologisk utvikling er testet som del av de samfunnsøkonomiske analysene. Resultatene viser at lønnsomheten i effektpakkene, som primært gir virkninger for persontrafikk, i liten grad er følsom for teknologisk utvikling som gir lavere klimagassutslipp og færre trafikkulykker"*. Vi tolker dette sitatet som at lønnsomheten i effektpakkene ikke blir påvirket av at eksterne kostnader for alternative transportformer blir lavere. Har Jernbanedirektoratet vurdert hvordan lønnsomheten i effektpakkene endres ved et

negativt etterspørselssjokk etter reiser der alternative transportformer blir mer attraktive som følge av teknologisk utvikling eller at etterspørselen etter mobilitet blir lavere fordi samfunnet innretter seg på andre måter?

### **Gods**

10. Hvilke forutsetninger er lagt til grunn når det gjelder fyllingsgrad for godstransporten for de ulike transportmidlene? Hva bygger disse forutsetningene på? For jernbane spesielt: Det legges til rette i infrastrukturen for lengre godstog. Hva er da forutsatt om fyllingsgrad for lengre godstog i de samfunnsøkonomiske analysene?
11. Hvilke forutsetninger om effektivisering og innfasing av nullutslippsteknologi i godstransporten er lagt til grunn i egen transportsektor og for de øvrige sektorene?
12. Statens vegvesen: Hvilke tiltak er viktig for å gi god framkommelighet og god regularitet for godstransporten og i hvilken grad er disse prioritert?

### **Tettere digital integrasjon mellom veg og kollektiv**

13. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet/Bane NOR har levert et felles svar på spørsmål i Oppdrag 9 om digital integrasjon på tvers av vei – og kollektivsektoren. Det påpekes at transportvirksomhetene selv må eie og ha ansvar for kvaliteten på egne data, men at det samtidig er viktig å sørge for god samhandlingsevne og strukturer som gjør det enkelt å utveksle data på en hensiktsmessig måte. Videre påpekes at Entur har en sentral rolle for digital integrasjon av reisedata og billettering for skinnegående og veibasert kollektivtransport. Det vises til at for å sikre digital integrasjon på vei, og mellom vei og kollektivsektoren, vil vegtrafikksentralen og andre styringssentraler være viktige.
  - Det er Samferdselsdepartementets forståelse, ved lesning av pkt. 7.3. Konkretisering av etatens teknologisatsing i Statens vegvesen sitt svar på Oppdrag 9, at etaten har hatt høyde for ressursbehovet som tettere digital integrasjon og tettere samarbeid med andre virksomheter om data i både ramme A og B. Har Jernbanedirektoratet/Bane Nor på tilsvarende måte, i ramme A eller B, tatt høyde for ressursbehovet som et tettere samarbeid med andre virksomheter vil kreve?

### **Fellesprosjektene for vei og bane**

14. Samferdselsdepartementet ønsker ett felles svar fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Slik det går fram av de respektive svarene på Oppdrag 9 er prosjektene ulikt prioritert av de to virksomhetene. Vi ber om et felles svar om prioritering av fellesprosjektene. Det betyr ikke at vi forventer at de er prioritert likt av begge virksomheter, men at et felles svar forklarer prioriteringene og konsekvensene av at de eventuelt er ulik prioritert på henholdsvis vei- og banesiden. Hovedspørsmålet er som følger:
  - Hvordan er prosjektene prioritert, hva ligger til grunn for prioriteringene og hva er konsekvensene av ulik prioritering for vei og bane?

Vi ber om at Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet svarer på følgende:

- Fellesprosjektet E16/ Vossebanen. Samferdselsdepartementet har forstått det slik at Statens vegvesen har "satt av" midler til skredsikringsprosjektet E16

Arna – Trengereid. Er dette forutsatt fullfinansiert ved begge rammenivåer? Er det tatt høyde for at jernbanedelen eventuelt ikke prioriteres, eller må "avsetningen " til prosjektet økes med merbehovet ved å kun gjennomføre vei?

- FRE16. Hva innebærer det at Jernbanedirektoratet har "funnet plass til" Ringeriksbanen og vil en ev. prioritering av fellesprosjektet fortrenge andre mer samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter i første seksårsperiode?

### **Samfunnssikkerhet**

15. I brev fra Samferdselsdepartementet av 2.1.20 "Tilbakemelding på Oppdrag 6 Samfunnssikkerhet og omtale av samfunnssikkerhet i Oppdrag 9 om prioriteringer" ber Samferdselsdepartementet virksomhetene – som et supplement til de samfunnsøkonomiske analysene – om å kvalitativt vurdere og beskrive påvirkningen på samfunnssikkerhet av de konkrete prosjektene som foreslås prioritert i besvarelsen av Oppdrag 9 om prioriteringer. Departementet har ikke mottatt svar på dette tilleggsoppdraget til oppdrag 9 fra Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Avinor.

Vi ber om at Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Avinor leverer en overordnet vurdering og beskrivelse av påvirkningen på samfunnssikkerhet av de konkrete prosjektene som foreslås prioritert i besvarelsen av Oppdrag 9. Statens vegvesen har som en del av oppdrag 9 levert korridorvise vurderinger av utfordringer knyttet til samfunnssikkerhet med utgangspunkt i tilnærmingen i 3R-metodikken (robusthet, redundans og restitusjon). Vi ber i tillegg om at Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Avinor så som langt mulig ser hen til svaret fra Statens vegvesen og gjør tilsvarende vurderinger i sine tilbakemeldinger. Der det er enkeltprosjekter, systemløsninger eller tiltak som ikke kan plasseres i korridorer, er det tilstrekkelig med en beskrivelse av påvirkningen på samfunnssikkerhet av de konkrete prosjektene, jf. opprinnelig bestilling.

I oversendelsesbrevet skriver Statens vegvesen at det ikke har vært mulig å benytte metoden på de prioriterte prosjektene fordi metoden fortsatt er for lite testet, det er behov for ytterligere detaljering og kvalitetssikring av innholdet, samt bedre veiledning og kompetanse hos dem som skal anvende metoden ute i prosjektene. Vi presiserer at det kun bes om en overordnet vurdering og beskrivelse av påvirkningen på samfunnssikkerhet av de konkrete prosjektene som foreslås prioritert i besvarelsen av Oppdrag 9, og ber om at en slik beskrivelse utarbeides og legges ved bevarelsen fra Statens vegvesen

### **Spørsmål til Kystverket**

Samferdselsdepartementet viser til brev av 07.04.20 fra Kystverket med svar på enkelte av spørsmålene nedenfor. Vi sender her en formell bestilling, og ber om at alle spørsmålene besvares i tilbakemeldingen fra Kystverket, som har frist 29.05.20.

16. Strekningsvise utredninger for tre strekninger (Larvik- Kristiansand, Ålesund-Trondheim, Tromsø – Kirkenes) er ikke ferdigstilt. På styringsgruppemøtet 30. april redegjorde Kystdirektøren for hvorfor Kystverket har valgt å ikke prioritere disse strekningene, og hvilken betydning det har for eventuelle prosjekter/ tiltakspakker på disse strekningene. Vi ber om å få denne redegjørelsen skriftlig.
17. I ramme B foreslår Kystverket å sette av betydelige midler til ikke-spesifiserte virkemidler og sektortiltak for klima. På styringsgruppemøtet 30. april redegjorde Kystdirektøren for bakgrunnen for denne prioriteringen. Vi ber om en nærmere vurdering av hvilken rolle Kystverket skal ha i å legge til rette for reduksjon i klimagassutslipp i sjøtransporten, og hvilke deler av verdikjeden det er aktuelt å innrette Kystverkets tiltak mot. Vi ber også om en vurdering av hvilke tiltak og virkemidler som kan være aktuelle, og hvilket potensial for reduksjon av klimagassutslipp disse kan ha. Har Kystverket vurdert hvordan evt. nye virkemidler vil samspille med dagens virkemiddelapparat rettet mot klimagassreduksjoner i sjøtransporten?
18. Kystverket har forutsatt at store investeringsprosjekter, herunder Stad skipstunnel og Borg I og II, ikke håndteres innenfor de aktuelle økonomiske rammene i oppdraget. Vi ber om at Kystverket synliggjør eventuelle endringer i prioriteringene dersom de store investeringsprosjektene skal håndteres innenfor planrammene til Kystverket (både ramme A og ramme B)
19. Kystverket har forutsatt at inngåtte avtaler mellom staten og kommuner om forskuttering av midler til fiskerihavner finansieres utenom planrammene til Kystverket. Vi ber om at Kystverket synliggjør endringer i prioriteringene dersom inngåtte avtaler mellom staten og kommuner om forskuttering av midler til fiskerihavner skal finansieres innenfor planrammene til Kystverket (både ramme A og ramme B)
20. Kystverket opplyser at det ikke er gjennomført samfunnsøkonomiske vurderinger av nivå på drift og vedlikehold. Drift og vedlikehold utgjør en svært stor andel av Kystverkets samlede budsjett, og Kystverket bes på denne bakgrunn om å gjøre enkle samfunnsøkonomiske vurderinger av drift og vedlikehold, jf. de seks spørsmålene i utredningsinstruksen. Som et minimum bør det gjøres slike vurderinger innen viktige virksomhetsområder, som navigasjonsinnretninger
21. Det ser ikke ut til at de strekningsvise utredningene og de tilhørende tiltaksanalysene tar høyde for effekten av (nye) forebyggende sjøsikkerhetstiltak ut over farledstiltak, f. eks. utvidet tjenesteområde for sjøtrafikksentralene og dynamisk risikoovervåkning. Dette vil kunne påvirke nytten. Vi ber om Kystverkets kommentar til dette.
22. Begrunnelsen for prioriteringen av investeringsprosjekter fremstår noe uklar i praksis, selv om det er redegjort for de overordnede prioriteringskriteriene. For eksempel er enkelte av prosjekter/ tiltakspakker prioritert i ramme A selv om de har negativ NNB. Vi ber om at Kystverket utdyper grunnlaget for de konkrete prioriteringene.
23. Kystverket skriver at de strekningsvise analysene på strekninger med mye fritidsbåttrafikk viser stort potensiale for risikoreduksjon knyttet til tiltak mot fritidsbåttrafikk, og at slike tiltak også gir effekt for sjøtransporten. Vi ber Kystverket utdype hvilke strekninger og tiltakspakker dette gjelder, og hvor stor del av nytten som er knyttet til effekter for

- fritidsflåten. Det er også ønskelig med en samlet oversikt over prioriterte tiltak (med økonomiske rammer) som er rettet mot (eller har betydelig effekt for) fritidsbåtflåten
24. I Kystverkets svar foreslås det ikke korridorvis disponering av (investerings)midler for andre seksårsperiode. Vi ber om at det utarbeides en slik korridorvis disponering.
  25. Det pekes på at økt aktivitet i nord utfordrer sjøsikkerhet og beredskap. Det bes om at Kystverket utdyper og belegger påstanden om økt aktivitet i nord
  26. Det pekes på at det er indikasjoner på økt miljørisiko, blant annet som følge av økt sårbarhet for flere sjøfuglbestander. Medfører den eventuelle økningen i miljørisiko behov for endringer i dimensjoneringen av den statlige beredskapen?
  27. Satsning på satellittbasert havovervåkning (sivilt-militært samarbeid, deler av satsningen forutsettes omfattet av NTP): vi ber om nærmere vurderinger av Kystverkets eventuelle behov for styrket maritim overvåkning, ulike løsninger for å håndtere et eventuelt behov samt nytten innenfor Kystverkets ansvarsområde av en styrking av den maritime overvåkingen.
  28. Kystverket skriver (side 37-38 om miljørabatter og avgiftsdifferensiering) at: *"Kystverket vurderer å justere innretningen av sjøsikkerhetsavgiftene og rabattordningene for å gi enda sterkere stimulans til klima- og miljøvennlige skip."* Har Kystverket vurdert klima- og miljøeffekten og kostnaden av dette virkemiddelet?

## **Spørsmål til Statens vegvesen**

### **Effektivisering**

29. Statens vegvesen skriver: "For post 01 er det opprinnelig lagt til grunn en effektivisering på 40 mill. kr i 2022 og 50 mill. kr i 2023, men halvparten av disse midlene er forutsatt ført tilbake til posten for å kunne reinvestere i grunnstrukturen.". Hva er grunnstrukturen?
30. Viser til spørsmål ovenfor. Er det forutsatt at øvrig effektiviseringsgevinst (effektiviseringsgevinsten som ikke går til å reinvestering i grunnstrukturen) skal gå ut av rammen til Statens vegvesen?
31. Det er satt et mål om at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader fra 10,1 mrd. kr i 2017 til 8,7 mrd. kr i 2023 (2020-prisnivå), jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019-2020). I innspillet er det skissert en effektivisering på 375 mill. kr for årene 2022-2024. Er dette tilstrekkelig for at målet for reduksjon av interne kostnader i 2023 blir nådd?
32. Viser til s. 84, der dere skriver "Vi har forutsatt at 150 mill. kr årlig til omstillingskostnader til husleie/mobilitetsavtale og 50 mill. kr til salg av tjenester til fylkeskommunene bortfaller fra og med 2025." Hvor mange år er det forutsatt 150 mill. kr til omstillingskostnader?
33. Det er forutsatt en effektivisering på 1440 mill. kr i perioden 2022-2033 på post 22. Er dette en brutto effektivisering, eller inkluderer det kostnader til VU-tiltaket Forvaltning og vedlikeholdsstyring?
34. Hvordan vil innspillet til prioriteringer være ved en oppdeling av post 01 med egen post for transportområdet?

### **Ambisjonsnivå for trafiksikkerhet (kap. 1.3)**

35. Statens vegvesen er bedt om å utarbeide forslag til ambisjonsnivå for trafikkisikkerhet som ses i sammenheng med økonomiske rammer og anbefalte prioriteringer. Statens vegvesen viser i prioriteringsoppdraget til svar på Oppdrag 8 for informasjon om bl.a. kostnader knyttet til forslaget til ambisjonsnivå for trafikkisikkerhet. Beregningen i Oppdrag 8 tar utgangspunkt i fordeling av den økonomiske rammen til programområdetiltak i NTP 2018-2029, totalt 32,1 mrd. kr i planperioden, samt at fordelingen mellom de ulike programområdene blir som i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023. Både ramme A og B er imidlertid vesentlig lavere enn det som da er lagt til grunn i beregningen. Har dette innvirkning på det foreslåtte ambisjonsnivået? Har Statens vegvesen gjort beregninger på hvor mye av måloppnåelsen Statens vegvesen sine tiltak vil stå for og hvor mye som avhenger av andre aktører?

### **Drift og vedlikehold**

36. I grønn boks på side 24 står det at årlig gjennomsnitt i utredningen er på 7.7 mrd. kr, men i teksten på samme side står det at drift og vedlikehold utgjør et årlig snitt på om lag 7 948 mill. kr. Hva skyldes differansen?
37. Er det lagt til grunn at effektiviseringsgevinstene på post 22 i perioden blir tatt ut i form av lavere bevilgning på posten enn det ellers ville vært?
38. Det sies at avvikling av sams og felleskontrakter trolig vil gi økte kostnader i en overgangsperiode. Vil dette gi økt bevilgningsbehov på post 22, eller tas ut i form av lavere bevilgning til vedlikehold? Hvor mye, og over hvor lang tid er det snakk om?
39. Under beskrivelse av usikkerhet på side 26, under overskriften "Strengere miljøkrav" er det gjort rede for et økt behov på 2 000 mill. kr i planperioden på post 22 knyttet til strengere miljøkrav, men dette er ikke nevnt under grunner til økt behov på posten i starten av kapittelet. Hvorfor ikke? I hvilken grad skyldes de økte kostnadene at Statens vegvesen ønske å gå lengre enn lovpålagte krav? Hvor stor andel av kostnadene er knyttet til tiltak mot å redusere indirekte utslipp?
40. Det er bare lagt til grunn ett nivå på bevilgningen til drift og vedlikehold som er likt i begge alternativene. Dette ligger om lag 1,5 mrd. kr over bevilgningen i budsjettet for 2020. Under kapittelet om virkninger er det beskrevet effekter av endret vedlikeholdsinnsett på ulike områder, men det er ikke gitt noen prioriteringer av disse. Er det mulig å sette opp et alternativ der det synliggjøres prioriteringer dersom man holder et lavere nivå på bevilgningen på post 22 Drift- og vedlikehold, jf. bestillingen av Oppdrag 9, hvor det ene alternativet (A) har en lavere ramme?
41. Statens vegvesen legger opp til å øke bevilgningene til drift og vedlikehold opp til et nivå hvor forfallet ikke skal øke. Nye Veier AS setter som hovedregel at tiltak innen drift og vedlikehold bare skal gjennomføres dersom de bidrar til å øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Vi ber Statens vegvesen drøfte forskjeller mellom strategiene og gi en vurdering av om det kan formuleres en samlet drifts- og vedlikeholdsstrategi for riksveinettet i NTP. Trekk også gjerne inn OPS-strekningene i vurderingen for å få med helheten.



### **Trafikant- og kjøretøy**

42. Statens vegvesen legger opp til et årlig nivå på post 28 som er 320 mill. lavere enn 2020-budsjettet. Det er tidligere anslått en innsparing på TK 255 mill. pr år (fra 2024) dersom reform av TK gjennomføres i tråd med Statens vegvesen sitt forslag fra november 2019. Dette nivået vil slik vi forstår det innebære ytterligere reduksjon utover en eventuell full gjennomføring av TK-reform (som det ikke foreligger endelig beslutning på). Vi ber om en kort vurdering av hvilken betydning en slik reduksjon vil ha for oppgaveutførelsen på TK-området.
43. I forlengelsen av dette; Statens vegvesen har ikke lagt inn en videreføring på post 28 av de 20 mill. til økt kontrollvirksomhet som ble bevilget i 2020, og viser til at rammen må økes ytterligere hvis dette skal videreføres. En slik eventuell økning ønsker dere å ta fra rammen til andre poster. Vi ber om en spesifiserer av hvor man ser for seg å ta dette fra?
44. Under punktet om effektivisering vises det til at innsparing på TK på 150 mill. kr (i tillegg til 70 mill. kr. som allerede er tatt ut). Hvordan henger dette sammen med tallene i første kulepunktet over?

### **Investeringer**

45. Er Nasjonale turistveier gjennomgått og nedjustert, ref Statens vegvesen sitt tildelingsbrev for 2020.
46. På s. 42 skriver dere om en ny type utredning på strekningen mellom Oslo grense og Gjøvik. Kan dere si noe mer om hva som ligger i dette? Er dette en utredning som bare skal se på ulike måter å gjennomføre planprosesser på f.eks. for å redusere planleggingstiden, eller vil det også bli sett på konkrete tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre på strekningen? Dersom det også ses på konkrete tiltak bes det redegjort nærmere for hvilket mulighetsrom utredningen tar utgangspunkt i, vil f.eks. etaten legge til grunn føringer fra tidligere KVUer, eller kan også være aktuelt å se på nye løsninger.
47. Hvorfor er ikke prosjektet E18 Retvedt- Vinterbro oppført i tabell 13 på s 67. Vi kan ikke se at det er prioritert.

### **Byområdene**

48. Vi ber om en oversiktstabell for rammen til byområdene som viser fordelingen på postnivå mellom første og siste seksårsperiode både for programområdemidler og tilskuddspostene på kap. 1330.
49. Vi ber om at det settes opp en tabell som viser anslag for statlig bidrag iht. inngåtte/fremforhandlede byvekstavtaler per år i perioden 2022-2029. Utbetalingstakten i 50/50-prosjektene er usikker, men vi ber om at Statens vegvesen legger inn anslag som gir et grovt bilde av hvordan dette ventes å variere over perioden.
50. Det er krevende å anslå behovet for programområdemidler til byområdene framover. Foreslått ramme ligger nær en videreføring av nivået i inneværende NTP. Vi ber om at Statens vegvesen ser nærmere på om det er et handlingsrom innenfor programområdemidlene som er foreslått prioritert innenfor veirammen. Hensynet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og nullvekstmålet bør legges til grunn i den grad det er mulig. Konkret ber vi om at Statens vegvesen:

- Gjør overordnede vurderinger av om investeringsnivået på programområdene bør videreføres etter 2029. Det vil være nyttig med overordnede vurderinger av hva det vil være mulig å oppnå med de rammene som er lagt til grunn i inngåtte/framforhandlede avtaler som løper fram til 2029. Vil det f.eks. være realistisk å få bygd ut hovedsykkelveinnett og et godt nett av knutepunkter? Er det gjort vurderinger av hvordan det foreslåtte investeringsnivået vil påvirke trafikksikkerheten i byområdene?
- Kommenterer om det bør omprioriteres midler mellom programområdene og tilskuddspostene på kap. 1330. Det framgår ikke av svaret på Oppdrag 9 om slike vurderinger er gjort.
- Kommenterer hvilke grep som kan gjøres for å sikre et godt faglig grunnlag for å vurdere det langsiktige behovet for programområdetiltak i byene.

### **Bompenger**

51. I Oppdrag 9 er det stilt krav om at det totale omfanget av bompenger ikke skal overstige 29. pst. Statens vegvesen vurderer at omfanget av bompenger ikke overstiger dette. Samferdselsdepartementet ber om en tydeliggjøring av denne vurderingen. Har dette påvirket andel utbedringsstrekninger, bompenggeopplegget i hvert prosjekt (bom på sidevei) eller andre prioriteringer? Vi viser til at det skisseres prosjekter med statlig og annen finansiering også for andre seksårsperiode, og ber derfor om at bompenggeandelen vurderes for hele NTP perioden og begge rammenivå.
52. På tilskuddsposten 73 *Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene* er det lagt til grunn et årlig snitt på 536 mill. kr. Dette er samme nivå som i NTP 2018-2029. Dette tar ikke hensyn til regjeringens bompenggeavtale der det heter at tilskuddet skal være på 1,4 mrd. kr årlig. Samferdselsdepartementet ber om at dette kommenteres nærmere.
53. Det er i 10.5 levert beregninger med bom på sidevei, beregninger uten bompenger og med nullvekst. Hvordan vurderes resultatene av disse analysene sammenlignet med prioriteringene i kapittel 4? I tabell 35 *uten bompenger* er det flere prosjekter med avvik mellom investeringskostnad og finansiering. Samferdselsdepartementet ber om dette eventuelt begrunnes.
54. Samferdselsdepartementet ønsker noen vurderinger av i hvilken størrelsesorden økt andel elbiler vil slå ut i økte takster for konvensjonelle biler. Det vil bli viktig for aksepten for bompenger, som også Statens vegvesen påpeker. Må det etter hvert søkes å gjøre endringer i makssatsen for nullutslippskjøretøy (at de maks skal betale 50 pst av ordinær takst) for at det skal være et reelt potensiale for bompengefinansiering?

### **Kjøp av riksveiferjetjenester (post 72)**

55. Er de foreslåtte midlene tilstrekkelig til å opprettholde ett tilbud som i dag? Dette blir ikke omtalt i svaret fra Statens vegvesen.
56. Ligger det inne en forutsetning om uendret servicenivå i forslag til ramme for post 72?
57. Vi ber om en nærmere omtale av grunnlaget for effektiviseringsgevinsten på 5 pst i tredje avsnitt.

58. I usikkerhetspunktet om framtidig trafikk- og inntektsutvikling: Punktet om nullutslippskjøretøy burde vel vurderes opp mot det som blir sagt om politikken for el-biler ellers? Er det forutsatt at denne er uendret? Er vurdering av inntektsgrunnlaget på ferjer i tråd med øvrig framskriving av innfasing av elbiler?
59. På s. 29 om riksvegferjer står det: "*Det pågår arbeid med å vurdere om hydrogen kan være en aktuell energibærer for å oppnå nullutslippsteknologi på samband som ikke egner seg for elektrisk drift. Vi har lagt til grunn 1 mrd. kr til dette i NTP-perioden.*" Hvilken aktivitet er dette anslaget knyttet til? Det pågående arbeidet med utviklingskontrakt for en hydrogenelektrisk ferje eller flere samband der hydrogen er antatt benyttet? Hva er tiltakskostnaden for CO2 reduksjoner ved bruk av hydrogen på ferje?

## Klima

60. Statens vegvesen peker på (side 16) at "*Klimamålene skal nås og Statens vegvesen skal gjøre effektive valg i bruk av ny teknologi i livsløpet for veien. Vi skal samle datagrunnlag, bruke ny teknologi til å analysere og legge grunnlaget for bevisste valg i eksempelvis bruk av nullutslippsteknologi og klimavennlig drivstoff eller valg av materialer, materialmengder og transportløsninger når vi planlegger, bygger og drifter veinettet.*" Har Statens vegvesen vurdert konsekvenser i form av kostnader, levetid mv. som følge av evt. valg av materialer og materialmengder mv. for å redusere indirekte utslipp?
61. Statens vegvesen har valgt å skille mellom utslipp i fra transport i analyseperioden, direkte utslipp fra byggefasen og utslipp fra drift og vedlikehold. Vi ber om en begrunnelse av dette skillet og en tydeliggjøring om utslippene er direkte eller indirekte utslipp.
62. Det er beregnet at ferjeavøsningsprosjektet E39 Ådland-Svegatjørn har en stor klimaeffekt da det erstatter ferjer.
- Vi ber at det begrunnes hvorfor det forutsettes en LNG drevet ferje i analyseperioden (40 år?). Er dette i tråd med forutsetningene om teknologiutviklingen i ferjemarkedet, jf. Klimakur?
  - Gjelder denne forutsetningen i alle ferjeavløsningsprosjekter?
  - E39 Ådland-Svegatjørn gir iht. Statens vegvesen utslipp i byggefasen med i overkant av 70 000 tonn CO2. Det skyldes i hovedsak at det er et tunnel-/bruprojekt og er lengre enn de andre prosjektene. Er dette direkte utslipp fra prosjektet?

## Teknologi

63. Statens vegvesen presenterer (side 130) resultatene av en følsomhetsanalyse av endret kjøretøypark, der det er lagt til grunn en høyere andel nullutslippsbiler, og har beregnet at dette gir noe økt trafikkvekst. Er det mulig å utdype hvilke konsekvenser dette får for lønnsomheten til veiprojekter, herunder ulykker og klima- og miljøvirkninger, samt innsatsen til drift og vedlikehold? I hvilken grad er denne type vurderinger lagt til grunn i Statens vegvesen sitt forslag til ressursbruk?

64. Statens vegvesen påpeker (side 89) at *"Tilrettelegging for ekominfrastruktur som en del av transportprosjekter, som fiberutbygging og mobilutbygging langs vei, kan bli aktuelt framover."*
- Samferdselsdepartementet viser her til uavklart situasjon i EU om rettsakten om C-ITS (G5 wi-fi kommunikasjon mellom kjøretøy og mellom kjøretøy og infrastruktur. Er det i ressursbehovet skissert i tabell 17 tatt høyde for i ramme A eller B? Videre, er det slik å forstå at selve den fysiske tilretteleggingen for framtidig ekominfrastruktur, eksempelvis gjennom legging av trekkerør m.v. blir tatt høyde for i alle nye infrastrukturprosjekter?
65. Som grunnlag for videre arbeid i departementet med teknologi, bl.a. med tanke på interne avklaringer og skrivning av meldingstekst, ønsker departementet, hvis det er hensiktsmessig for Statens vegvesen, å få tilsendt faglig underlagsmateriale som ligger til grunn for etatens svar utformet i kap. 5 Teknologi. Dette ønskes bl.a. i pedagogisk øyemed i den videre departementsbehandlingen av Statens vegvesen sitt svar på Oppdrag 9, for å forklare og kunne eksemplifisere temaene omtalt i etatens teknologisatsing.

## **Spørsmål til Nye Veier**

### **Klima**

66. Nye Veier skriver (side 19) at *"Vi har beregnet at med dagens teknologi kan tilnærmet fossilfri anleggsdrift, og dermed betydelige utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor, koste i størrelsesorden 2 mrd. kroner for den foreslåtte porteføljeutvidelsen. Dette beløpet er det tatt høyde for i våre finansielle beregninger"*. Hvor mye reduseres de direkte utslippene med som følge av denne omleggingen og kostnaden på 2 mrd. kroner?
67. Det heter (side 19) at *"Vårt mål er 40 prosent reduksjon av klimagassutslipp i byggefasen og 75 prosent reduksjon i driftsfasen regnet fra oppstartsåret i 2016"*. Videre skriver Nye Veier at *"Vi har lagt inn «klimabonus» i enkelte kontrakter, hvor utbygger belønnes finansielt dersom spesifiserte mål for klimagassreduksjon oppnås."*
- Hvilke utslipp teller inn i dette målet? Og i bonusordningen – hva er prisen per tonn?
  - Ved å stille klimakrav ved anbud – hva er merkostnaden og er det krav til reduksjon av indirekte eller direkte utslipp?
68. Nye Veier skriver (side 20) at *"Klimagassutslippene fra drift og vedlikehold er i stor grad knyttet til drivstoff fra maskiner, re-asfaltering av vei og elektriske installasjoner. Strømforbruk til veibelysning står for en stor del av energiforbruket i drift- og vedlikeholdsfasen. Nye Veier kommer til å legge inn tydeligere krav om reduserte klimagassutslipp i fremtidige driftskontrakter."* Regner Nye Veier med utslippsfaktorer ved strømforbruk?

## **Spørsmål til Jernbanedirektoratet**

Vi ber om at Jernbanedirektoratet ved besvarelsen av spørsmålene trekker inn Bane NOR der det er hensiktsmessig.

### **Drift og vedlikehold**

69. Jernbanedirektoratet bes om å synliggjøre at den foreslåtte økte satsningen på vedlikehold ikke fortrenger andre samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter.
70. Jernbanedirektoratet bes om å utbrodere analysene som viser at det er lønnsomt å øke fornyelsesnivået i forhold til dagens situasjon. Hvor sikre er resultatene fra disse analysene?
71. Jernbanedirektoratet bes om å vise hvilken effekt det har å øke vedlikeholdet/fornyelsen med X antall kroner i planperioden for redusert behov i neste 40-årsperiode.
72. Hvorfor anbefaler ikke Jernbanedirektoratet at det trappes direkte opp til det som omtales som scenario 2 i første seksårsperiode? Vi ser at Bane NOR anbefaler dette.

### **Fordeling av midler på kapittel og postområder**

73. Jernbanedirektoratet bes om å fordele de foreslåtte midlene på kapittel/post for både ramme A og B.
74. Jernbanedirektoratet bes også å synliggjøre midler på post 01 og 21. I tillegg bør ev. bevilgninger til tilskudd til godsoverføring (1352.75) vises dersom det foreslås å videreføre den midlertidige støtteordningen?

### **Fordeling av midler i korridorer**

75. Utfordringene i de ulike korridorene er svært overordnet fremstilt, slik at det er krevende å vurdere om tiltakene som skal vurderes nærmere faktisk løser de utfordringene som finnes i korridorene. Vi ber om at Jernbanedirektoratet redegjør grundigere for de reelle behovene i ulike korridorer og, i større grad enn i leveransen på Oppdrag 9, synliggjøre hvordan de foreslåtte løsningene bidrar til å løse problemene.
76. Vi ber om at Jernbanedirektoratet foreslår en fordeling av investeringsmidler i korridorer i andre seksårsperiode.

### **Optimalisering av portefølje**

77. Jernbanedirektoratet bes om å gi en samlet oversikt over optimaliseringsarbeidet som er oppnådd så langt, og at denne oversikten oppdateres i leveransen 15. oktober. Oversikten bør synliggjøre hva som er oppnådd gjennom det pågående optimaliseringsarbeidet i Bane NOR og hvor mye ytterligere kostnadsreduksjoner og nytteøkninger som vil kunne oppnås gjennom de strekningsvise optimaliseringene som pågår. Direktoratet vurderer på hvilken måte slike optimaliseringseffekter mest effektivt kan synliggjøres dersom baseline ikke er egnet for rene gap-analyser. Oversendelsen skal inneholde en faglig vurdering av hvilke optimaliseringer som Jernbanedirektoratet anbefaler.

## Effektiv bruk av ny teknologi

78. Jernbanedirektoratet/Bane NOR skriver (side 56) *"Hvorvidt standardisering legger til rette for full teknologikonvergens også for togradio er ennå ikke kjent. Det vil være ulike kostnader knyttet til ulik grad av harmoniserte løsninger. Dette vil avklares nærmere, antakelig allerede i løpet av 2022 når standard for nytt system for togradio (FRMCS) foreligger. Kostnadsbehov i forbindelse med omfang av endringer basert på ny standard vil identifiseres i forbindelse med videre planlegging. Bane NOR mener at det bør vurderes som investering."*

- Jf. siste setning i avsnittet – er det tatt høyde for denne investeringen i ramme A eller ramme B og hva er i så fall det anslagsvise ressursbehovet? Eller er dette inkludert i Programområde Sikker kjøreveis-IKT omtalt på side 45?

79. Det påpekes (side 57) at "Det er behov for en videreutvikling av den digitale infrastrukturen tilknyttet Entur." Videre pekes det på følgende tjenesteområder som vil bli sentrale:

- *"Skreddersøm i mobilitetsnettverket – informasjon om alternative reiseruter og tilbud basert på personlige preferanser*
- *Planlegging av transport basert på innsikt i reelt behov og alternative transportløsninger*
- *Dynamisk rute og kapasitetstilpasning ut fra reelt behov*
- *Avvikshåndtering – prediktiv avviksinformasjon basert på integrasjon og analyse av data fra alle transportformer*
- *Guiding/veiledning i transportsystemet ut fra status for trafikkavvikling, hendelser, preferanser, behov o.l."*

Er det tatt høyde for ressursbehovet som kreves for å utvikle og drifte tjenesteområdene omtalt i de fem kulepunktene i ramme A eller ramme B?

80. Jernbanedirektoratet/Bane NOR omtaler (side 57) systemet for kundeinformasjon og kilde til sanntidsdata (KARI), som sammen med bruk av posisjonsdata og GPS skal gi bedre informasjon til de reisende om ankomst og avganger, samt bidra til å gi bedre prognoser for når kundene kan forvente at togene går igjen ved avvik. Er det tatt høyde for å videreutvikle og drifte disse systemene i ramme A eller ramme B?

81. Det presenteres (side 57) en syvpunkts-liste med tiltak for innovasjon innen godstransporten. Er det tatt høyde for ressursbehovet som kreves for å gjennomføre disse tiltakene i ramme A eller ramme B?

82. Det presenteres (side 58) en nipunkts-liste over områder hvor det er aktuelt å gjennomføre pilotprosjekter. Er det tatt ressursbehovet som kreves for å gjennomføre disse pilotprosjektene i ramme A eller ramme B?

83. Jernbanedirektoratet/Bane NOR beskriver (side 58) utviklingen av digitale verktøy som, dersom verktøyene og utviklingsspråkene implementeres helhetlig i den norske jernbanesektoren, muliggjør en vesentlig raskere, mer effektiv og nøyaktig utvikling og drift av norsk kollektivtransportsektor. Er det tatt høyde for ressursbehovet for utviklingen av disse verktøyene i ramme A eller ramme B? Det påpekes også i avsnittet at Jernbanedirektoratet ser verdien av arbeide videre for å oppnå felles mål i sektoren om kontinuerlig utveksling og bruk av kvalitetssikrede data om dagens og framtidens planlagte tilstand. Også for sistnevnte ønsker Samferdselsdepartementet å få klarhet i

om ressursbehovet for dette er tatt høyde for i ramme A eller B, slik at vi kan legges til grunn at direktoratet starter opp/arbeider videre med dette.

### **Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog**

84. Samferdselsdepartementet kan ikke se at Jernbanedirektoratet har besvart kapittel 6 i prioriteringsoppdraget, som omhandler Statlig kjøp av transporttjenester med tog, og ber om svar på dette.

### **Spørsmål til Avinor**

85. Vi ber Avinor om å synliggjøre sine prioriteringer i arbeidet med data/digitalisering i kommende planperiode, jf. avsnitt 4.1 i Oppdrag 9.

Vi ber om at virksomhetene tar kontakt dersom det er spørsmål som melder seg i arbeidet, eller det er deler av bestillingen som er vanskelig å besvare.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund  
prosjektleder

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Miljødirektoratet  
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet  
Norges vassdrags- og energidirektorat  
Sjøfartsdirektoratet

Adresseliste  
Avinor AS  
Bane NOR SF  
Jernbanedirektoratet  
Kystverket hovedkontoret  
Nye Veier AS  
Statens vegvesen