



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

17/2061-8

11. januar 2019

Nasjonal transportplan 2022 – 2033: Oppdrag 1

Vi viser til vårt brev om ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 – 2033, som sendes parallelt med dette brevet.

Samferdselsdepartementet gir med dette første deloppdrag til Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Vegdirektoratet.

Mer infrastruktur for pengene – effektiv ressursbruk

Handlingsrommet i norsk økonomi fremover er begrenset, jf. Perspektivmeldingen 2017 og Nasjonalbudsjettet 2019. Ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren må det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet. For at et investeringsprosjekt skal være aktuelt å prioritere i kommende NTP, vil det være en forutsetning at det er gjennomført en prosjektoptimerende analyse. Virksomhetene må synliggjøre og legge til grunn kostnadsbesparende løsninger og vurdere nye muligheter som ny teknologi og digitalisering gir for transportsektoren og videreutvikle infrastruktur og transportløsninger basert på nye muligheter.

Samferdselsdepartementet gir med dette oppdrag som skal besvares innen 1. oktober 2019, og en milepælsleveranse 10. juni 2019. Departementet legger til grunn at virksomhetene også etter fristen jobber kontinuerlig med å redusere kostnader og å optimalisere tiltak for å øke nytten.

Virksomhetenes samlede ressursbruk

Hver enkelt virksomhet skal innenfor alle områder innrette ressursbruken mest mulig effektivt og skal som grunnlag for neste NTP gå kritisk gjennom ressursbruken, både for å redusere kostnader og øke nytten. Dette gjelder planlegging, store prosjekter, vurdering av utbedring

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
Strategi,- økonomi og
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler
Annelene Holden
Hoff
22 24 82 40

vs. nyinvesteringer (ev. utbedringsstrekninger), programområdetiltak og sammensettingen av pakker der ulike tiltak vurderes i sammenheng. Like viktig er det å gå kritisk gjennom ressursbruken til drift og vedlikehold og all øvrig virksomhet. Vi ber om at hver enkelt virksomhet redegjør for hvordan kostnadene ved de ulike hovedelementene som inngår i hhv. planlegging, investeringstiltak, drift og vedlikehold og andre områder kan reduseres samtidig som hensikten med tiltakene oppnås.

Realiseringen av gevinster identifisert i jernbanereformen og område gjennomgangen av SVV vil være et viktig utgangspunkt for arbeidet.

Drift og vedlikehold

Innenfor drift og vedlikehold bes virksomhetene utarbeide en plan for kostnadseffektiv ressursbruk med oversikt over hvilke tiltak som er aktuelle på enkeltområder. Dette gjelder også hvordan gode anskaffelser kan redusere kostnader. Vi ber om at det gjøres en systematisk gjennomgang av mulige kostnadsbesparelser og en samtidig vurdering av mulighetene til å øke nytten av ressursbruken. Virksomhetene bes også vurdere om det kan anslås samfunnsøkonomisk lønnsomhet av tiltak innen drift og vedlikehold. Vi ber også om at det vurderes i hvilken grad drift og vedlikeholdsoppgaver kan gjøres mer effektivt med bruk av ny teknologi, eventuelt hva som skal til for at nye og kostnadseffektive teknologiske løsninger kan tas i bruk.

Investeringer

For å øke lønnsomheten av investeringene er det viktig å både vurdere tiltak som øker nytten og tiltak som reduserer kostnadene. Dette innebærer mer bruk av systematisk prosjektoptimalisering for å oppnå en forbedret gjennomføring av eksisterende og fremtidige investeringsprogram i NTP. Formålet er å finne enklere og bedre løsninger som kan redusere prosjektets kostnader, gjennomføringstid, risiko og eller øker nytten/måloppnåelsen uten at dette påvirker hovedhensikten og målene for prosjektet.

Samferdselsdepartementet ber virksomhetene gjøre en systematisk optimalisering av prosjekter som er aktuelle for prioritering i kommende NTP, og for hvert prosjekt beskrive muligheten for kostnadsreduserende og/eller effektiviserende tiltak - eller alternative løsninger - samt muligheten for å øke nytten til prosjektet. Hensikten er å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Virksomhetene skal også vurdere kostnadene ved planlegging, og hvordan disse kan reduseres samtidig som planene skal ha tilstrekkelig god kvalitet. Dersom det er krav og føringer for prosjekt som svekker samfunnsøkonomisk lønnsomhet og som virksomhetene mener det er mulig å påvirke, bør handlingsrommet for dette synliggjøres og forsøkes utnyttet.

Tiltak for effektiv ressursallokering bør ikke kun vurderes/implementeres i planleggingen av et prosjekt, men også underveis i gjennomføringsfasen. Virksomhetene bør planlegge for samfunnsøkonomisk lønnsomhet på alle stadier av prosjektene, og alltid se etter måter å redusere kostnader og øke nytten på. Samferdselsdepartementet ber virksomhetene om å foreslå opplegg for dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i både planlegging og

gjennomføring. For eksempel vil det kunne foreslås endringer i virksomhetenes styringsstruktur for prosjektoppfølgning. Mulighetsrommet for alternative løsninger på det stadiet prosjektet står må utnyttes fullt ut.

Virksomhetenes interne arbeid i tidlig fase med planlegging og utforming av nye prosjekter kan ha stor betydning for hvilke prosjekter som på sikt er aktuelle for prioritering i NTP. Det er derfor viktig at virksomhetene vurderer og vektlegger den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på et tidlig stadium i alt utrednings- og planarbeid. I lys av dette ber vi om at virksomhetene redegjør for gjennomførte og planlagte grep for mer strategisk planlegging av investeringsporteføljen.

For å oppnå en mest mulig effektiv ressursbruk ber vi om at prosjektavgrensningen vurderes kritisk, slik at delprosjekter som på nytte- eller kostnadssiden har stor gjensidig avhengighet vurderes som ett større prosjekt. Vi ber også om at virksomhetene vurderer utbedringskonsepter opp mot nyinvesteringer på strekninger hvor det er relevant. Dersom virksomheten mener at en utbedringsstandard er god nok, er det viktig at dette kommer fram tidlig i prosessen. På noen strekninger vil det være opplagt ut fra dagens kriterier hvilken standard man skal velge, og det er nettopp derfor viktig å få fram at det er prosjekter/strekninger/områder/ tiltak hvor fleksibiliteten er større.

Vi ber videre om at det for alle prosjekter, uavhengig av planfase, gjøres en vurdering av hvorvidt nye teknologiske løsninger kan brukes slik at kostnader reduseres og nytten økes. Det må både tas høyde for ny teknologi og endring i transportadferd og transportmønster.

På bakgrunn av gjennomgangen av prosjekter skal virksomhetene gi en samlet oversikt over bearbejdede prosjekter/strekninger/pakker/konsepter som er aktuelle for prioritering. Oversikten skal vise anslag for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, herunder vurderinger av ikke-prissatte konsekvenser og klimaeffekt. I den samfunnsøkonomiske analysen skal utslipp av klimagasser inngå som en prissatt virkning. Videre skal den inneholde en kort omtale av prosjektet, spesielt må det beskrives hvilke utfordringer det skal løse og hvordan tiltaket adresserer den identifiserte utfordringen.

Gjennomgangen skal også vurdere usikkerheten knyttet til lønnsomhetsvurderingene, blant annet av følsomheten for teknologiske endringer.

Øvrig virksomhet

SD ber også om at det gjøres vurderinger av i hvilken grad kostnadene til all øvrig virksomhet kan reduseres og hvordan de ulike områdene kan innrettes mest mulig hensiktsmessig for å oppnå tilstrekkelig kvalitet i alle leveranser.

Prosess

Vi ber om at virksomhetene legger opp arbeidet slik at det kan ferdigstilles innen 1. oktober 2019. Hver enkelt virksomhet står ansvarlig for gjennomgangen av sin prosjektportefølje, herunder arbeidet med kostnadsreduksjoner og forbedring av nytten. Fordelingen av

prosjektporteføljen mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS følger av brev fra SD til disse virksomhetene 11. januar 2019.

Samferdselsdepartementet har innkalt til møte i Styringsgruppen 21. januar 2019. Videre vil det innkalles til milepælsmøte mot slutten av juni 2019, jf. skisserte milepælsleveranse 10. juni under. Virksomhetene skal der presentere resultatet av optimaliseringen, nye beregninger og vurderingene som er gjort så langt. Det vil bli lagt opp til erfaringsutveksling og eventuelt vurdering av hvilke grep som kan overføres mellom virksomhetenes arbeid for ytterligere forbedring. Det kan også avtales flere møter i styringsgruppen utover dette etter behov.

Leveranse ved milepæl 10. juni 2019

En gjennomgang av innhold og status for den samlede leveransen, jf. spesifiseringen nedenfor. I milepælleveransen er det imidlertid ikke forventet prosjektoptimalisering eller vurdering av opplegg for dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i planlegging og gjennomføring.

Oppsummering, samlet leveranse 1. oktober 2019

- En kritisk gjennomgang av ressursbruken til oppgaver i regi av etatene med forslag til tiltak for økt kostnadseffektivitet/reduerte kostnader.
- En plan for kostnadseffektiv ressursbruk innen drift og vedlikehold med oversikt over hvilke tiltak som er aktuelle på enkeltområder.
- En oversikt over resultatet av optimaliseringen av prosjekter/strekninger/pakker/konsepter som er aktuelle for prioritering. Dette inkluderer anslag for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, herunder vurderinger av ikke-prissatte konsekvenser og klimaeffekt. Videre skal det gis en omtale av prosjektet, spesielt må det beskrives hvilke utfordringer det skal løse og hvordan tiltaket adresserer den identifiserte utfordringen.
- Forslag til opplegg for dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i både planlegging og gjennomføring.
- Redegjørelse for gjennomførte og planlagte grep for mer strategisk planlegging av investeringsporteføljen.
- Vurdering av utbedringskonsepter opp mot nyinvesteringer, prosjektavgrensninger og standardvalg.
- Som en del av arbeidet gjøres det vurdering av hvorvidt endrede krav/føringer og ny teknologi kan bidra til mer kostnadseffektive løsninger.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Finansdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Nærings- og fiskeridepartementet
Sjøfartsdirektoratet

Adresseliste

Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Nye Veier AS
Vegdirektoratet