



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

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2883

9. mai 2023

Nasjonal transportplan 2025-2036 - Oppfølging av leveransen på prioriteringsoppdraget

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) viser til virksomhetenes svar på prioriteringsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. brev av 31. mars 2023.

Departementene vil takke for gode og omfattende leveranser, som vil være et viktig grunnlag for det videre NTP-arbeidet. Etter en første gjennomgang av besvarelsene ser vi at det kan være behov for enkelte presiseringer inn mot leveransefristen 3. oktober 2023, som omtales innledningsvis under. Vi gir også en tilleggsbestilling om sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Vi stiller deretter en del oppfølgende spørsmål til leveransene som ble oversendt 31. mars.

Frist for tilbakemelding på dette brevet er 26. mai 2023.

Vi ber om at virksomhetene v/den tverretatlige koordineringsgruppen for NTP 2025–2036 koordinerer svarene på spørsmålene som er rettet felles til virksomhetene. Eventuell uenighet om måte å besvare spørsmålene på tas opp med departementene.

1. Presiseringer til leveransen 3. oktober

1.1 Prisjustering

Som angitt i prioriteringsoppdragets punkt 8, ber vi virksomhetene i leveransen 3. oktober oppdatere prioriteringene og de samfunnsøkonomiske beregningene til 2024-kroner. Vi ber

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
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Borghild Ollestad
22 24 81 28

virksomhetene ta utgangspunkt i samme prisjusteringsfaktorer som ligger til grunn for arbeidet med statsbudsjettet 2024, herunder ekstraordinær lønns- og prisjustering ifb. RNB 2023.

1.2 Beregningstekniske rammer – marginalvurderinger under forutsetning om jevn utvikling i bevilgninger over planperioden

Virksomhetene har i svaret på prioriteringsoppdraget for alle beregningstekniske rammer (ramme 1, 2 og 3) forutsatt samme gjennomsnittlige årlige ramme for begge seksårsperiodene og for planperioden under ett. Unntaket er Kystverket, som foreslår en høyere gjennomsnittlig ramme for første seksårsperiode enn for siste seks år ut fra hensynet til Stad skipstunnel.

Til oppdateringen av tallgrunnlaget 3. oktober ber SD/NFD virksomhetene legge til grunn en teknisk forutsetning om en jevn reduksjon/innfasing av bevilgninger i hhv. ramme 1 og ramme 3. Vi anser en slik jevn utvikling som et mer realistisk utgangspunkt for oppfølging av de økonomiske planrammene gjennom planperioden enn at gjennomsnittlig ramme skal være lik i begge seksårsperioder. Departementene vil dermed få et bedre grunnlag for sitt prioriteringsarbeid dersom denne forutsetningen legges til grunn i virksomhetenes oppdaterte leveranse.

Ramme 2 er fastsatt med utgangspunkt i en videreføring av bevilgningene til NTP-formål i regjeringens forslag til 2023-budsjett, og det forutsettes at denne ligger flatt i hele planperioden.

Det understrekes at oppfølgingen av rammene følger av Stortingets årlige budsjettvedtak gjennom planperioden. Det må da tas høyde for at bevilgninger til NTP-formål de enkelte år må tilpasses det samlede økonomiske opplegget innenfor handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Med utgangspunkt i de beregningstekniske rammene gitt i prioriteringsoppdraget gir dette følgende fordeling av midlene for hhv. ramme 1 og ramme 3 for hver av seksårsperiodene og for planperioden under ett (gjennomsnitt per år). Ramme 2 er ikke vist her siden gjennomsnittet for denne rammen er likt i begge seksårsperioder.

Mill. 2023-kr

	Ramme 1			Ramme 3		
	2025-30	2031-36	2025-36	2025-30	2031-36	2025-36
Veiformål (ekskl. Nye Veier)	29 472	26 597	28 035	32 827	35 702	34 265
Nye Veier	5 774	5 211	5 493	6 432	6 995	6 713
Fylkesveier	3 746	3 381	3 563	4 173	4 538	4 355
Jernbaneformål	29 712	26 813	28 263	33 094	35 992	34 543
Kystforvaltning	1 991	1 796	1 894	2 217	2 412	2 315
Byområdene	5 922	5 344	5 633	6 596	7 174	6 885

Vi ber om at virksomhetene i leveransen 3. oktober viser forslaget til fordelingen av den økonomiske rammen på kapitler og poster for hver av de to seksårsperiodene gitt denne rammefordelingen for ramme 1, 2 og 3. Øvrige føringer fra prioriteringsoppdraget ligger fast. Herunder ber vi i tråd med bestillingen i prioriteringsoppdraget om at virksomhetene redegjør for konsekvensen rammenivåene får for de konkrete prioriteringene, herunder hvilke investeringsprosjekter er som er aktuelle å starte opp i første seksårsperiode.

Mulige unntak fra prinsippet om lineær utvikling i ramme 1 og 3:

- I tabellen over har vi lagt til grunn samme tilnærming for Kystverket som for øvrige virksomheter. Som presisert i prioriteringsoppdraget åpner vi likevel for at Kystverket kan fravike den oppsatte fordelingen på gjennomsnittlig ramme i de to seksårsperiodene dersom dette er nødvendig av hensyn til rasjonell gjennomføring av Stad skipstunnel. Vi understreker samtidig at den gjennomsnittlige rammen for tolvårsperioden sett under ett fremdeles må være innenfor de oppgitte nivåene for ramme 1, 2 og 3.
- I tabellen over har vi også lagt til grunn samme tilnærming for Nye Veier som for øvrige virksomheter. Vi ber Nye Veier selv vurdere om det er hensiktsmessig at de legger prinsippet om lineær opp-/nedtrapping til grunn. Vi ber om at valget av tilnærming forklares og begrunnes i leveransen 3. oktober.

1.3 Ikke-prissatte virkninger, samlet lønnsomhet og følsomhetsanalyser

Supersidene gir en god oversikt over virkninger av de store investeringstiltakene/effektpakkene/strekningene. Det mangler imidlertid en samlet vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet på bakgrunn av både prissatte og ikke-prissatte virkninger, jf. punkt 3.4 i prioriteringsoppdraget. For flere tiltak er det ikke gitt noen vurdering av ikke-prissatte virkninger.

I prioriteringsoppdraget er det bedt om at det gjøres en systematisk presentasjon av følsomhetsanalyser, det vil si hva som er de mest usikre forutsetningene og hvordan endringer i dette påvirker lønnsomhetsresultatet (netto nytte) for de konkrete prosjektene. Dette er i liten grad besvart. Vurdering av endringer i sentrale forutsetninger har til hensikt å «stressteste» tiltakene for en annen utvikling enn det som legges til grunn med utgangspunkt i dagens situasjon. Eksempelvis kan dette uttrykke effekter av nye teknologiske muligheter.

Generelt antar vi at det er tiltakskostnad og etterspørselsutvikling som er de forutsetningene som har størst betydning for resultatet. Samtidig er det av særlig interesse å belyse hvordan disse størrelsene påvirkes av politikk for å nå klimamålene i 2030 og 2050 samt nullvekstmålet i byene. For alle prosjektene skal det derfor til 3. oktober gjennomføres følsomhetsberegninger – med utgangspunkt i oppdatert beregningsgrunnlag – hvor klimabanen (alternativ 2, pris og teknologi) som virksomhetene leverte 31. mars legges til grunn. I tillegg velges de to øvrige alternative etterspørselsbanene som er mest relevante å vurdere i tillegg til referansebanen for det konkrete tiltaket. Det bør gis enn kort begrunnelse for valg av disse to alternative banene. Referansebanen skal være basis for sammenligningene for disse tre banene (klimabanen samt de to alternative banene).

Nye Veier har beskrevet usikkerheten i forutsetningene og presentert lønnsomhetsresultater basert på kombinasjoner av ulike forutsetninger (side 40). Vi ber om at resultatet av følsomhetsanalyser/stresstest (som følge av endringer i investeringskostnader og alternative etterspørselsbaner) presenteres også for de aktuelle tiltakene for Statens vegvesen, Kystverket og Jernbanedirektoratet/Bane NOR i en tabell på supersiden.

Vurderingene av ikke-prissatte virkninger, samlet vurdering av lønnsomhet (både prissatte og ikke-prissatte virkninger) og følsomhetsanalyser skal ligge til grunn i presentasjonen av alle de oppdaterte beregningene 3. oktober.

1.4 Supersideforklaring

For å sikre sammenlignbarhet på tvers av sektorene når det gjelder klimaeffekt, beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet (prissatte og ikke-prissatte virkninger) og følsomhetsanalyser, herunder med ulike karbonprisbaner, er det viktig at supersidene har samme layout/overskrifter, og at komponentene som inngår defineres likt på tvers av virksomhetene. SD ber om å få en beskrivelse av hva som ligger til grunn for hovedresultatene som presenteres i leveransen 3. oktober. Hensikten med dette er å få en kortfattet beskrivelse av komponenter som inngår i de ulike resultatene, og hva de ulike definisjonene omfatter, jf. enkelte spørsmål i dette brevet om hva de ulike tallene uttrykker.

1.5 Indikator for naturmangfold og arealregnskap

Vi viser til brev fra SD og NFD av 28. februar 2022 om oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget, hvor vi blant annet ba virksomhetene benytte den utvidede indikatoren for naturmangfold i arbeidet med prioriteringsoppdraget. Vi ba også virksomhetene benytte og presentere arealregnskap for prosjekter over 1 mrd. kr. Virksomhetene har i begrenset grad fulgt opp dette. Vi ber virksomhetene påse at disse bestillingene svares ut i oppdateringen av tallgrunnlaget 3. oktober.

1.6 Klimagassutslipp (Jernbanedirektoratet/Bane NOR)

For flere av effektpakkene på jernbane som må antas å ha noe klimagassutslipp fra f.eks. anleggsvirksomhet og ev. drift og vedlikehold, er det ikke oppgitt utslippstall for dette på supersidene (det står n.a. i tabellen). Vi ber om at det leveres utslippsberegninger av disse prosjektene til 3. oktober.

Dersom prosjektene har utslipp fra anleggsvirksomhet og/eller drift og vedlikehold som ikke tas med i beregningen, vil det gi et skjevt bilde av prosjektets påvirkning på klimagassutslippene, samt at det vil kunne medføre at beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet blir feil. I mange tilfeller vil dette innebære at prosjektets lønnsomhet overdrives, siden flere av prosjektene oppgis å bidra til reduserte utslipp ved at det overføres trafikk fra vei og ev. sjø. Vi ber om at Jernbanedirektoratet og Bane NOR kommenterer dette og retter opp i ev. feil.

2. Tilleggsbestilling om sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Regjeringen er opptatt av å bekjempe sosial dumping. Bl.a. har SD lansert en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Vi ber virksomhetene redegjøre for innsatsen i arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen, både i den enkelte virksomhet og på tvers av virksomhetene. Vi ber om en felles besvarelse fra virksomhetene, koordinert v/den tverretatlige koordineringsgruppen for NTP 2025–2036.

Fristen settes til 26. mai, som for etterfølgende deler av dette brevet. Dersom virksomhetene mener arbeidet krever mer utredning enn det som er mulig innen da, ber vi virksomhetene raskt ta kontakt med SD/NFD for å avtale en utvidet frist for de delene av bestillingen det i så fall er nødvendig å bruke mer tid på.

3. Felles spørsmål til virksomhetene

1. Hva som inngår i de ulike tallene som er oppgitt under «klimavirkninger» på supersiden er for oss uklart. Vi ser også behov for å rydde litt i fremstillingen.
 - a. I første kolonne oppgis ifølge overskriften endring i CO₂-e utslipp, *inkludert indirekte utslipp*. Her fremgår det imidlertid ikke hva som er direkte og hva som ev. er indirekte utslipp. Dette må det skilles på i tabellen.
 - b. Det viktigste er at det fremgår tydelig hva de direkte utslippene fra prosjektet er, samt hva utslippene fra arealbruksendringer er. De direkte utslippene bør fordeles på hhv. anleggsfasen, drift og vedlikehold, og det er kun de direkte utslippene + utslippene fra arealbruksendringer som skal inngå i summen «totale utslipp». Indirekte utslipp bør synliggjøres i en egen rad eller kolonne, men disse må altså ikke tas med i «totale utslipp».
 - c. Dersom virksomhetene har tatt med indirekte utslipp fra mer enn anleggsfasen, så må det gjerne synliggjøres et sted, men vi anser det altså ikke som nødvendig å ha det med på supersiden, så om det er plassbegrensninger, så holder det at summen av indirekte utslipp oppgis der.

Vi ber om at supersidene oppdateres i tråd med punktene over, og at disse oversendes sammen med svar på dette brevet. Videre ber vi om at virksomhetene ivaretar disse føringene i leveransen 3. oktober.

2. Vi lurar på hva som menes med «andel i klimaregnskapet» på supersidene? Hvilket klimaregnskap og hvilke tall er det snakk om her? Andelen er i mange tilfeller over 100%. Er det riktig?
3. Vi er noe bekymret for at virksomhetene ikke har inkludert de samme utslippene under klimavirkninger på supersidene (direkte vs. indirekte), men bekymringen kan skyldes at det er noe uklart for oss hva som inngår i de ulike tallene. Vi ber om at virksomhetene rydder opp i/forenkler fremstillingen, og tydeliggjør hva som inngår i de ulike tallene. Er

f.eks. virksomhetene sikre på at metodikken for å beregne indirekte utslipp er lik, og at komponentene som er inkludert er de samme? Vi ser at for baneprosjektene er i noen tilfeller utslipp fra anleggsfasen og drift og vedlikehold utelatt (se egen kommentar til Jernbanedirektoratet og Bane NOR under punkt 1.6 ang. dette). For å kunne sammenlikne utslippstall samt samfunnsøkonomisk lønnsomhet på tvers av transportsektorene og prosjekter må tallene være så sammenliknbare som overhodet mulig.

4. Klima – godsoverføring:

- a) I den felles leveransen «Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget», kap. 4.11, skriver transportvirksomhetene følgende i siste setning i første avsnitt: «Regjeringen ønsker derfor å stimulerer til at teknologiutviklingen og teknologiopptaket kan medføre at spesielt sjøtransporten får redusert næringens samfunnspåførte kostnader raskere enn i veitransport, slik at nytten ved godsoverføring fra vei til sjø og bane blir større, og kraftigere virkemidler dermed kan legitimeres». Vi ber om å få oppgitt hvilket dokument denne formuleringen er hentet fra.
- b) Det står videre i kap. 4.11: «Det er imidlertid ønskelig og nødvendig i et klima- og bærekraftsperspektiv å videreføre arbeidet med å overføre gods der det er aktuelt til grønnere transportløsninger». Dette synes ikke å være i tråd med omtalen av godsoverføring i svaret på utredningsoppdraget, vedlegg «Godstransport, eksport og industri» og vedlegg «Overføring av lange transportere». Kan virksomhetene avklare hvilken tilnærming til godsoverføring fra vei til sjø og bane som er lagt til grunn for svarene på prioriteringsoppdraget?

5. Virksomhetene bes gi et samlet innspill av hvordan transportsektoren med forslaget til prioriteringer konkret bidrar til å dekke Forsvarets og totalforsvarets behov for transportinfrastruktur. Vi ber om at svaret bl.a. bygger på behovene som Forsvaret har redegjort for overfor virksomhetene (ev. også utenfor NTP-sammenheng). Dersom besvarelsen inneholder gradert informasjon, må tilbakemeldingen oversendes på NBN.

Vi viser for øvrig til de sektorvise spørsmålene knyttet til samfunnssikkerhet nedenfor. Vi ber om at besvarelsen ses i sammenheng med disse.

4. Spørsmål til Statens vegvesen

6. Punkt 1.5 Samfunnssikkerhet, *Veien som en forutsetning for et operativt Forsvaret:*

- a) Statens vegvesen skriver i et avsnitt om Nord-Norge at det er flere steder hvor militære kapabiliteter ikke kan forflytte seg fordi veiinfrastrukturen ikke er dimensjonert for militært utstyr og materiell. I et annet avsnitt skriver Statens vegvesen at nye anskaffelser av tungt militært utstyr i NATO presser grensene for hva vei- og bruinfrastrukturen kan tåle, og at dagens veiinfrastruktur fra havnene til grensene ikke er tilstrekkelig dimensjonert for tyngre militært utstyr og materiell. Er det gjort vurderinger av om tiltak på de aktuelle strekningene, som vil kunne løse

- noen av utfordringene ved understøttelse av Forsvaret, kan gjennomføres i planperioden for de ulike rammenivåene?
- b) Statens vegvesen foreslår som kompensierende/forebyggende tiltak å etablere Military Load Class MLC, for alle offentlige bruer. Hvordan er dette tenkt gjennomført, og er det gjort noen kostnadsberegninger av dette? Hvordan er dette forskjellig fra opplysningene som fremgår av de ordinære veilistene?
7. Punkt 1.5 Samfunnssikkerhet, *Behov for omklassifisering av veiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner*. Statens vegvesen peker på at flere av veiforbindelsene er fylkesvei. Statens vegvesen skriver videre at det kan stilles spørsmål om fylkeskommunene kan pålegges kostnader til sikring og utbedring ut fra nasjonale behov. Statens vegvesen foreslår at enkelte fylkesveier bør vurderes omklassifisert til riksvei, og at det bør avsettes særskilte midler til oppgradering og beredskap.
- a) Hvilke konkrete forbindelser foreslås ev. omklassifisert til riksvei? Hvor store midler er det ev. behov for å sette av til oppgradering og beredskap på disse strekningene?
- b) Finnes det flere begrunnelser for at disse veiene bør vurderes omklassifisert – ev. hvilke?
8. I prioriteringsoppdraget (punkt 7.2) står det at «Klimatilpasning vil bli vektlagt i det videre arbeidet med gjennomføringsplanen for 2025 - 2030. Det er antydnet i utredningsoppdraget et behov på om lag 200 mill. kr (pr. år?), men dette vil bli vurdert nærmere». Legger Statens vegvesen opp til samme beløp til klimatilpasning for alle rammenivåer? SD lurer på hva som ligger til grunn for det tallet? Hvilke vurderinger har blitt gjort? Hva er eventuelt konsekvensen av at man ikke setter av nok penger?
9. Det vises til prioriteringsoppdraget, hvor departementene under overskriften *Drift og vedlikehold på riksvei*, på side 22 ber om at Statens vegvesen foreslår en overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet/bedre tilstanden på riksveiene (innenfor de økonomiske rammene), som kan inngå i NTP. SD har merket seg de foreslåtte rammene til hhv. drift og vedlikehold og investeringer i prioriteringsoppdraget. Det er imidlertid ønskelig at det blir vist tydeligere hvordan dette til sammen vil redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene, i tråd med bestillingen om forslag til en overordnet plan. Dersom dette ikke er klart nå, ber vi Statens vegvesen bekrefte at det vil bli levert et slikt forslag innen 3. oktober.
10. Punkt 3, Drift og vedlikehold, Statens vegvesen foreslår en ramme til drift og vedlikehold på 11 200 mill. kr i ramme 2 og 3, og 10 700 mill. kr i ramme 1. Det er oppgitt at beløpet i ramme 2 og 3 er satt til det estimerte behovet for drift og vedlikehold, og at ramme 1 vil ha 500 mill. kr mindre per år innenfor vedlikehold. Det oppgis at dette vil innebære at det ikke settes av tilstrekkelig midler til å opprettholde tilstanden på veinettet, og at dette kan gjøre det utfordrende å sikre høy oppetid og funksjonalitet. Er det mulig å konkretisere/gi flere eksempler på hva som blir effektene av å ikke sette av tilstrekkelig midler til å opprettholde tilstanden på veinettet (ramme 1)?

11. Post 01 Driftsutgifter:

- a) Dere skriver at digitaliseringen og utvikling av nye teknologiske løsninger vil medføre økte kostnader til drift og forvaltning systemer og dermed et behov for økte midler til post 01 i perioden, men at dette er en viktig forutsetning for å kunne oppnå effektiviseringsgevinster for etaten, jf. s. 81. Hvor stor effektivisering er det lagt til grunn på de øvrige postene som følge av den økte digitaliseringen og utviklingen av nye teknologiske løsninger, jf. også følgende omtale på s. 80: «Utviklingen er en nødvendig forutsetning for å kunne redusere budsjettbehovet for blant annet drift og vedlikehold av veinettet»?
- b) Hva vil være konsekvensene av å redusere post 01 med 200 mill. kr i årlig gjennomsnitt?

12. Det er i prioriteringsoppdraget lagt opp til en ramme til teknologitiltak på 410 mill kr på post 01 (i alle rammenivåer) og 150 mill. kr under investeringer (post 30).

- a) Kan det gis et anslag på hvor mye et nivå på 560 mill. kr vil være høyere enn dagens nivå innen teknologi?
- b) Det er foreslått 150 mill. kr under investeringer. Gjelder dette for alle rammenivåer?

13. Figur 2.5 i leveransen viser Statens vegvesens langsiktige strategi for utvikling av riksveinettet. Figuren gir en grov oversikt over bl.a. strekninger hvor det er aktuelt med utbedringer. Hva vil det anslagsvis koste å gjennomføre disse utbedringene? Hva slags tidsperspektiv har Statens vegvesen lagt til grunn for å kunne fullføre disse utbedringene? Spørsmålet kan besvares sammen med spørsmålet under om mindre investeringstiltak dersom det er hensiktsmessig.

14. Viser til tabell 7.2 hvor Statens vegvesen oppgir forslag til fordeling av rammene, herunder mindre investeringstiltak. Vi ber om en utdyping av hva vi får for midlene til mindre investeringstiltak i de respektive rammene. Der det ikke er ferdig detaljert ut hvordan midlene skal benyttes, ber vi om en nærmere beskrivelse av metoden for hvordan tiltakene vil bli prioritert, herunder ev. økt bruk av databasert beslutningsstøtte, og eksempler som viser hva som skiller de ulike rammenivåene. Vi ber også om en vurdering av virkninger av de ulike rammenivåene. Det er opplyst i kap. 8.2 at disse ikke kan tallfestes, men vi ber om at omtale/eksempler av forskjell mellom rammene til mindre investeringstiltak også omtaler virkninger.

15. Når vi sammenlikner enkelte av tallene som oppgis i kolonnen for klimavirkninger på supersidene med tallene som inngår i samletabellene i kap. 8.3 i hovedleveransen, er det oppgitt samme tall for f.eks. endring i anleggsutslipp *inkl. indirekte utslipp* på supersiden som det er oppgitt for endring i *direkte utslipp* fra byggefasen i samletabellen. Se f.eks. E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2. Etter hva vi kan forstå, må det enten være feil i ett av tallene, eller så er overskriften i en av tabellene feil. Vi ber om at dere tar en titt på dette og retter opp i ev. feil i tabellen.

16. Statens vegvesen har under kap. 8.4 om nullvisjonen for drepte og hardt skadde gjort en samlet vurdering av trafikksikkerhetsmålet (s. 112). Statens vegvesen peker på målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, kontroll av tunge kjøretøyer og nasjonale trafikksikkerhetskampanjer som de viktigste områdene det bør prioriteres økte ressurser til innenfor trafikksikkerhet. Vi oppfatter at Statens vegvesen foreslår en firedobling av 2023-nivået til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, 50 pst. økning av innsatsen til målrettede tungbilkontroller og en fordobling av innsatsen til nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Kan dere si litt mer om hvordan de anbefalte økningene er hensyntatt innenfor foreslåtte rammer for post 28 og 30?
17. På hvilken måte vil endringer i de økonomiske rammene påvirke nivået på det foreslåtte etappemålet for ulykkesreduksjon?
18. I leveransen nevnes en rekke kollektivtrafikktiltak. Vi ber om en mer detaljert omtale av de konkrete vurderingene som er gjort mht. universell utforming av kollektivknutepunkter og holdeplasser, og om mulig å kvantifisere måloppnåelsen. Hvilke vurderinger er gjort når det gjelder ressursbruk, og hvordan bidrar foreslått ressursbruk til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder? Kan det tydeliggjøres hva man oppnår mht. universell utforming innenfor de tre ulike rammenivåene, og hvilke konsekvenser vil dette ha for måloppnåelsen?
19. På s. 118 i hovedrapporten til Statens vegvesen står det at «[t]eknologiendringene vil påvirke alle transportformer, men ventes spesielt å redusere tids- og miljøkostnadene for transport på vei». Kan denne formuleringen utdypes/forklares nærmere?

5. Spørsmål til Nye Veier

20. I tabell 8.3.1 oppgir Nye Veier direkte utslipp og totale utslipp knyttet til de ulike aktivitetene og for hvert prosjekt. Etter vår oppfatning gir det bedre informasjon å oppgi hhv. direkte utslipp og indirekte utslipp. Den siste kolonnen i tabellen har feil overskrift. Vi mener for øvrig at utslipp som følger av endret arealbruk (som er tallene i kolonnen) er mer interessante enn arealutslippenes andel av totale utslipp (som er overskriften i kolonnen).

6. Spørsmål til jernbanesektoren, koordinert ved Jernbanedirektoratet

21. Vi viser til vedlegg 1 i svaret på prioriteringsoppdraget, og ber Jernbanedirektoratet og Bane NOR om å utdype konsekvensene av ramme 1 og 3 (marginalvurderinger) for ressursbruk og måloppnåelse.
22. Det foreslås en betydelig satsing på drift og vedlikehold:

- a) Hvordan vurderes overordnet sektorens og markedets evne til å omsette en slik økning effektivt? Dere skriver at det er behov for gradvis opptrapping fra dagens nivå – kan dere utdype litt hvordan dere planlegger å gjennomføre denne opptrappingen og eventuelle risikoer knyttet til dette?
- b) Dere viser under ikke-prissatte virkninger til at økt fornyelse vil gi negativ effekt på grunn av stenging av banestrekninger. Kan dere utdype litt hvordan en slik økt innsats overordnet vil påvirke omfanget av (planlagte) stengninger/oppetid gjennom NTP-perioden?
- c) Det anslås 30 % færre innstilte tog og forsinkelsestimer som følge av den økte innsatsen. Hvordan er dette beregnet og når vil de positive effektene inntreffe?

Utover disse spørsmålene vil SD følge opp med en bestilling til Jernbanedirektoratet knyttet til planen for drift og vedlikehold, inkludert reduksjon av vedlikeholdsetterslepet.

23. I kapittel 4 Samfunnssikkerhet, klimatilpasning og teknologi står det at "utvikling av infrastrukturen bør ha egenskaper som kan bidra i forsvaret av landets interesser". Hvordan reflekteres dette konkret i innspillet fra jernbanesektoren?
24. Vi ber om en mer detaljert omtale av de konkrete vurderingene knyttet til samfunnssikkerhet som er gjort for effektpakkene og øvrige utgiftsformål, og at det oppgis hvorvidt noen effektpakker eller typer tiltak er spesielt viktige mht. samfunnssikkerhet (f.eks. understøttelse av Forsvaret).
25. Vi ber om en mer detaljert omtale av de konkrete vurderingene av klimatilpasning som er gjort knyttet til effektpakkene og øvrige utgiftsformål. Dette gjelder bl.a.
- a. Hvorvidt noen av tiltakene skiller seg ut som spesielt betydningsfulle for å ivareta klimatilpasning?
 - b. Hvordan arbeidet med klimatilpasning integreres i hhv. drift, vedlikehold, fornyelse og investeringer?
26. Det vises til vedlegg 3 Teknologi og FoUI. For det faglige innspillet beskrevet under pkt. 1. Teknologitiltak og 3. Data og digitale løsninger for jernbanen (jernbanens virkeområde), har SD et behov for i større grad å få koblet de ulike elementene som beskrives opp mot tallstørrelser (kostnader). Det bes om at Jernbanedirektoratet og Bane NOR utarbeider en slik oversikt. I oversikten er det viktig at marginalvurderinger framkommer, dvs. at det framkommer hvorvidt prioriteringene (tallstørrelsene) for de ulike elementene innenfor pkt. 1. Teknologitiltak og 3. Data og digitale løsninger for jernbanen ev. endrer seg mellom ramme 1, 2 og 3, samt at det framstilles hvordan ressursinnsatsen på de ulike elementene fordeler seg over en planperiode på 12 år.
27. Vi ber om en utdyping av Mindre investeringstiltak – Gods på jernbane, særlig om hvor stort behovet er for tiltak og hva som ligger til grunn for prioriteringen av de relevante tiltakene innenfor tiltaksområdene. Teksten som foreligger nå er veldig kort og overordnet, og gir lite grunnlag for å vurdere effektene av størrelse på rammen. I en

tidligere leveranse fra Jernbanedirektoratet om rammebetingelser for gods anbefalte direktoratet å vurdere en egen effektpakke for mindre investeringstiltak for gods. I hvilken grad er denne anbefalingen hensyntatt i de foreslåtte effektpakkene?

28. På s. 45 i hovedrapporten står det at de to Nord-Norge-KVU-ene skal være ferdig høsten 2023. Vi minner Jernbanedirektoratet om at fristen for ferdigstilling er sommeren/august 2023.

7. Spørsmål til Kystverket

29. Vedlikeholdsetterslep: I årsrapporten for 2022 skriver Kystverket følgende: *Dei siste åra er tilstandsgraden på innretningane jamt forbetra, og vi ser nokre teikn på at vi nærmar oss eit nivå som er gunstig over tid så lenge innsatsen blir halden ved lag. Det må gjerast meir djuptgåande analyser før dette «normalnivået» kan definerast – og desse berekningane bør ein vente med til omlegginga til IALA-standard er avslutta.*

Dette kan tyde på at vedlikeholdsetterslepet er mindre enn tidligere antatt, og at vedlikeholdet av navigasjonsinnretninger vil bli mindre ressurskrevende i årene som kommer i og med at mange innretninger allerede er modernisert og at vedlikeholdsbehovet fremover derfor er redusert. Samtidig legges det opp til at innsatsen innen drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger videreføres eller økes i ramme 2 (innsats som i dag, men økt ramme pga. prisjustering) og ramme 3 (økt innsats). Kan Kystverket forklare dette nærmere og gi en begrunnelse for prioriteringen av drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger?

30. Flåtefornyelse: I ramme 2 foreslår Kystverket å redusere tilskuddet til effektive og miljøvennlige havner for å kunne finansiere det sjette og siste fartøyet i Kystverkets fartøysfornyingsplan. Det legges opp til bygging av det sjette fartøyet også i ramme 3. I tillegg er det her satt av midler til å ombygge dagens hybridfartøy til nullutslippsfartøy.

Fartøysfornyingsplanen er ikke oppdatert, og Kystverket peker selv på at vedlikeholdsbehovet er endret som følge av reduksjon av vedlikeholdsetterslepet og fornying av navigasjonsinstallasjonene. Vi kan ikke se at det er gjort rede for hvorfor det er behov for et siste fartøy og eventuelle alternative løsninger for å håndtere dette behovet.

Vi ber om at Kystverket vurderer alternativer til å fullføre fartøysfornyingsplanen, herunder hvordan eksisterende fartøy kan løse vedlikeholdsoppgavene. Dette må ses i sammenheng med at det allerede er gjennomført oppgraderinger av Kystverkets fartøy og at vedlikeholdsoppgavene må forventes å reduseres over tid, jf. spørsmålet over om vedlikeholdsetterslep. Vi ber også om at Kystverket konkretiserer hvor store reduksjoner i klimagassutslipp fra egen virksomhet som kan oppnås gjennom å bygge et sjette fartøy samt å bygge om eksisterende hybridfartøy om til nullutslipp.

31. Tilskudd til kommunale fiskerihavner: Kystverket skriver at tilskuddene bidrar til å trygge og/eller skape ny næringsaktivitet i kystkommunene, og at erfaringen viser at ordningen bidrar til realisering av en rekke prosjekter med stor effekt med relativt lave kostnader. Det vises også til at det er stor søknad om midler. Til tross for dette har Kystverket ikke valgt å øke rammen for tilskuddsordningen i ramme 2. I ramme 3 er det lagt inn en moderat økning på 50 mill. kr. Vi ber om en nærmere begrunnelse for hvorfor denne tilskuddsordningen ikke er prioritert høyere. Vi ber også om en redegjørelse for sammenhengen mellom disponering av midler til fiskerihavnetiltak over post 30 og midler som settes av til kommunale fiskerihavnetiltak over post 60.
32. Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner: Kystverket peker på at omstilling til nullutslippsløsninger/reduksjon i klimagassutslipp er den største utfordringen sjøtransporten står overfor. Samtidig foreslås det å kutte i rammen til tilskudd til effektive og miljøvennlige havner i ramme 2 og 3 (sammenlignet med budsjett 2023). Denne tilskuddsordningen er blant få virkemidler innen Kystverkets ansvarsområde som kan gi et viktig bidrag til å håndtere denne utfordringen. Vi ber om en nærmere forklaring på hvorfor Kystverket likevel har valgt å nedprioritere denne ordningen.
33. Sjøsikkerhetsanalysen: Vi merker oss at Kystverket skriver at ny helhetlig sjøsikkerhetsanalyse vil være klar til leveransen 3. oktober. Vi vil understreke at sjøsikkerhetsanalysen må ferdigstilles så raskt som mulig, og at resultatene av denne må hensyntas i det oppdaterte tallgrunnlaget og prioriteringene fra etaten 3. oktober.
34. Oversikt over bindinger: I punkt 4.1.1 i Kystverkets leveranse er det en oversikt over bindinger inn i planperioden (tabell 2: resterende investeringskostnad for bundne tiltak 2025-2030). Er kostnadene som oppgis i denne tabellen kostnader som gjenstår etter 2022, eller er det kostnader som er forventet å gjenstå ved inngangen til planperioden (2025)?
35. Samfunnssikkerhet: Kystverket har levert en grundig vurdering av foreslåtte investeringstiltak med tanke på tiltakenes effekt på samfunnssikkerhet. Det er også pekt på hvordan Kystverket bidrar til å ivareta transportsikkerhet, fremkommelighet og transportevne. Vi savner imidlertid en vurdering av om endringene i den sikkerhetspolitiske situasjonen påvirker etatens arbeid med samfunnssikkerhet, utforming av de konkrete prosjektene og de foreslåtte prioriteringene. Vi ber om at Kystverket redegjør for hva etaten gjør for å hensynta den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen, herunder hvordan Kystverket understøtter Forsvaret, og hvordan de foreslåtte prioriteringene (ikke bare investeringstiltak) ivaretar samfunnssikkerhetshensyn. Vi ber også om at Kystverket vurderer om eventuelle kostnader knyttet til å ivareta Forsvarets behov, herunder mottak av alliert forsterkning i enkelte havner, bør dekkes av havneeier, eller om det bør settes av midler til dette innenfor de beregningstekniske rammene, for eksempel i form av en tilskuddsordning. Ev. konsekvenser for Kystverkets forslag til prioriteringer skal synliggjøres.

36. Økt havovervåkning: Kystverket anbefaler, i forslag til prioriteringer i ramme 3, å satse på styrket havovervåkning i samarbeid med Norsk Romsenter og Forsvaret. Vi ber om at Kystverket redegjør for hvordan kostnadene er tenkt fordelt mellom de aktuelle etatene, hvor store kostnader som vil påløpe for Kystverket i hhv. første og andre del av planperioden dersom dette gjennomføres og hvilket ansvar og hvilke oppgaver Kystverket vil ha i satsningen. Vi ber også om en samfunnsøkonomisk vurdering av tiltaket der det spesifiseres hvilken nytte tiltaket vil ha innenfor Kystverkets ansvarsområde.

37. Klimatilpasning: Kystverkets omtale av klimatilpasning i svaret på prioriteringsoppdraget svarer ikke i tilstrekkelig grad ut bestillingen i oppdraget på dette området. Vi ber om en redegjørelse for hvilke konkrete klimatilpasningstiltak som anbefales gjennomført innenfor de beregningstekniske planrammene, hvilke kostnader disse vil ha i NTP-perioden og hvilke effekter tiltakene vil ha med tanke på tilpasning til fremtidige klimaendringer.

Kystverket skal videre vurdere om tilskuddsordningene på post 60 og post 71 kan innrettes slik at det åpnes for å gi støtte til klimatilpasning av havneinfrastruktur innenfor uendrede tilskuddsrammer. Dette kan bidra til klimatilpasning av privat og kommunal havneinfrastruktur.

Vi ber også om at Kystverket redegjør for arbeidet med å kartlegge tilstanden til de statlige fiskerihavneanleggene og en vurdering av om disse anleggene er tilpasset fremtidige klimaendringer. Kystverket bes også vurdere i hvilken grad behovet for klimatilpasning av disse fiskerihavneanleggene hensyntas innenfor prioriteringene Kystverket har foreslått i svar på prioriteringsoppdraget.

38. Teknologitiltak: I prioriteringsoppdraget bes virksomhetene om å prioritere de teknologiske løsningene som er viktige for å løse trafikale utfordringer på en effektiv måte (innenfor de beregningstekniske planrammene), samt gi konkrete forslag til utvikling av digitaliserte løsninger og tjenester for både gods- og persontransport. Vi ber om at Kystverket konkretiserer hvilke teknologitiltak som foreslås gjennomført i de ulike plantekniske økonomiske rammene.

39. Prioriteringer i andre seksårsperiode: På s. 51 omtales prioriteringer i andre seksårsperiode. Omtalen er svært knapp. Kan det redegjøres noe nærmere for hvilke utfordringer og overordnede løsninger – herunder virkninger/måloppnåelse – som kan være aktuelle i andre seksårsperiode?

40. Beredskap mot akutt forurensning: Kystverket har i liten grad redegjort for beredskap mot akutt forurensning og aktuelle tiltak på dette området i sitt forslag til prioriteringer. Vi merker oss videre at Kystverket skriver følgende: «Vi gjør oppmerksom på at prosjektet Fiskebøl ikke er omtalt i prioriteringen og at det ikke er tatt hensyn til ev. fullføring av

prosjektet eller påfølgende driftskostnader». Vi ber om at Kystverket redegjør for konsekvenser for den statlige beredskapen mot akutt forurensning av de foreslåtte prioriteringene, og at det synliggjøres konsekvenser av å ta hensyn til fullføring og drift av Fiskebøl innenfor de beregningstekniske økonomiske rammene.

41. Longyearbyen havn: I NTP 2022–2033 er det satt av rundt 400 mill. kr i perioden 2022–2027 for å ruste opp havnen i Longyearbyen. Det er videre pekt på at forutsetningene og behovene for havnefasiliteter på stedet har endret seg, og at det må foretas en ny vurdering bl.a. i lys av beslutning om fremtidig energiløsning. Vi ber om at Kystverket avklarer hvilke behov som nå foreligger, og deretter foretar en ny vurdering av omfang, innretning og tidsplan for et mulig havneprosjektet i Longyearbyen.
42. Stad skipstunnel: I Kystverkets svar på prioriteringsoppdraget er Stad skipstunnel behandlet som et bundet prosjekt, jf. tabell 2 over resterende investeringskostnad for bundne tiltak. Vi ber om at Kystverket synliggjør konsekvenser for forslag til prioriteringer av å legge nyeste kostnadsanslag for prosjektet til grunn. Det forutsettes fremdeles at kostnaden forbundet med prosjektet i sin helhet skal dekkes innenfor de beregningstekniske planrammene. Det skal synliggjøres hvor mye midler som vil være tilgjengelig for drift og vedlikehold (post 01), andre investeringstiltak (post 30 og post 45) samt tilskuddsordninger (post 60, 70 og 71) innenfor de ulike rammenivåene som følge av nye kostnadsanslag for Stad.

8. Spørsmål til Avinor

43. I punkt 2.3.1 Kostnadseffektiv drift står det i siste avsnitt at Avinor har identifisert et mulighetsrom innenfor tre utvalgte områder hvor det er behov for strukturelle endringer for å realisere ytterligere kostnadseffektivisering. Den svært korte etterfølgende beskrivelsen er uklar, og bes utdypet.
44. Avinor opplyser i 2.3.1 (feilnummerert) Investeringsportefølje at «Den gjeldende porteføljen av pågående selvfinansierte prosjekter utgjør ca 16 mrd. kr.» Noen få prosjekter er nevnt. Avinor bes gi noe mer utfyllende opplysninger om de enkelte større prosjektene.
45. Flere steder i sin besvarelse, blant annet under 2.3.3 Langsiktig prosjektplan, viser Avinor til at selskapet har en ambisiøs inntektsagenda. Dette er noe beskrevet på sidene 8 og 9. Avinor bes gi en noe mer utfyllende beskrivelse.
46. Under 2.3.3 Langsiktig prosjektplan på side 8 står det at «...og gjennomførte vedlikeholdsinvesteringer har bevisst vært lavere enn behovet». Videre at «Økt nivå vil ikke redusere etterslepet, men hindre oppbygging av etterslep». Avinor bes orientere om hvor stort etterslepet er, hvor mye midler som ca. brukes årlig på vedlikehold, hva selskapet mener burde vært brukt, og hvilken plan Avinor har for å bygge ned etterslepet.

47. Under 2.3.3 Langsiktig prosjektplan på side 8 står det at «Av øvrige store bygg- og anleggsprosjekter vil planlegging av ny terminalløsning i Trondheim starte...». Avinor bes gi en noe mer utfyllende orientering om dette prosjektet.
48. I tekstboksen om Digitalisering av luftrommet (om FAS) på side 11, står det at FAS karakteriseres som et av Norges største IT-prosjekter. Avinor bes orientere om kostnadene, fremdriftsplan og risiko og håndtering av denne knyttet til prosjektet.
49. I pkt. 3.3 omtales samarbeidsprosjektet «Fremtidens kortbanenett» (partnerskap med Widerøe). Avinor skriver i siste avsnitt at «Prosjektet kan medføre strukturelle endringsbehov med avhengigheter til eksterne aktører». Vi ber Avinor utdype hva slags strukturelle endringsbehov det siktes til.
50. Avinor gjør bl.a. i punktet 5.1 rede for samfunnssikkerhet og at «Oppmerksomheten rundt terrorhendelser, cyberangrep, internasjonal uro og pandemier har økt». Avinor peker på betydningen av redundans. Avinor bes gjøre rede for i hvilken grad de ulike flyplassene kan sies å være «back up» for hverandre i en krise/krig-situasjon. I hvilken grad kan for eksempel andre lufthavner fylle deler av Oslo lufthavn sin situasjon i slike scenarier?

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)
ekspedisjonssjef

Øystein Rembar
prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Entur AS
Luftfartstilsynet
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Norske tog AS
Sjøfartsdirektoratet

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