



Dato: 14. og 15.09.2020

Fra/til:

Referent: Borghild Ollestad

Møteleder: Villa

Kulild

Saksnr.: 19/230

Til stede: Villa Kulild, Tore Raasok, Anders Buttedahl, Tove Flølo, Ottar Ostnes, Fredrik Birkheim Arnesen, Susanne Stephansen, Einar Vik Arset, Ingrid Dahl Hovland, Anette Aanesland, Kirsti Slotsvik, Dag Falk-Petersen, Gorm Frimannslund, Jan Fredrik Lund med flere fra departementet

Referat fra møte 14. og 15. september 2020 i styringsgruppen for Nasjonal transportplan 2022-2033

1. Velkommen og innledning

Departementet pekte innledningsvis på at arbeidet med denne NTPen skal fokusere på å løse viktige gjenstående utfordringer for mobilitet og transport i landet. Det er viktig at vi finner løsninger som øker nytten og reduserer kostnadene. Vi ser at med de store kostnadsoverskridelsene som virksomhetene har for mange av prosjektene så er det allerede nå klart at NTP 2018-2029 ikke vil kunne gjennomføres som planlagt. Det vil i neste NTP være nødvendig å effektivisere ressursbruken og å få mer igjen for pengene. Kontinuerlig optimalisering for å øke nytten og redusere kostnadene og porteføljestyling, er viktige grep for å få til dette. Utfordringene vi står ovenfor krever at virksomhetene finner enklere løsninger og smarte grep, og utnytter de mulighetene som ny teknologi gir.

Et viktig formål med møtet er å diskutere hva som er de viktigste utfordringene, og hvordan vi kan prioritere best mulig. Det er etablert en ny målstruktur for NTP 2022-2033. Det vil i det videre arbeidet være viktig å legge til rette for god måloppnåelse, og at resultatene vi oppnår relateres til målstrukturen. Det er mye som tyder på at inngangsbarrierene for å komme inn i NTP har vært for lave (for optimistiske kostnadsanslag som ikke holder), og at man i for liten grad optimaliserer løsningene over tid og starter prosjektering på alt for umodne og "fastlåste" løsninger.

2. Referat fra forrige møte

Utkast til referat fra møtet i styringsgruppen 23.06.20 sendes til medlemmene i styringsgruppen for eventuelle merknader.

3. Porteføljestyling

Porteføljestyling skal gi virksomhetene mer operasjonell frihet i gjennomføringen av Nasjonal transportplan. Virksomhetene skal kontinuerlig optimalisere porteføljen og endringer i prosjektenes kostnader og nytte vil få betydning for gjennomføringen. Det ble diskutert en rekke spørsmål knyttet til utformingen av systemet:

- Hvor langt kan vi komme innenfor dagens rammer?
- Hva er de mest kritiske suksessfaktorene?
- Operativt handlingsrom for virksomhetene sett opp mot behovet for politisk styring

Det ble i diskusjonen framholdt at forutsigbarhet er viktig, samtidig som en må utnytte mulighetene som dagens budsjettssystem gir. Videre må virksomhetene gå kritisk gjennom de valgte løsningene og arbeide for å forbedre disse hvis de ikke lenger vurderes som tilstrekkelig gode. Nye Veier pekte på at det er viktig å ikke treffe investeringsbeslutninger før en har full kontroll på nytte- og kostnadssiden, og mente at virksomhetene også innenfor dagens plansystem og med statens prosjektmodell har handlingsrom til å utfordre vedtatte sannheter. Det ble diskutert hvilke utfordringer som er knyttet til plan og bygningsloven og statens prosjektmodell, og hvilket handlingsrom man har til å optimalisere prosjektene, gå tidlig i dialog med lokale myndigheter vedr formålet med en utbygging osv.

4. Langsiktige konsekvenser av korona

Gjennomgangen viste at det er store forskjeller mellom transportformene hvordan etterspørselen per i dag er påvirket av koronapandemien. Det er imidlertid usikkert hvor store varige endringer vi får bl.a. knyttet til hjemmekontor, endringer i arbeidslivet og endringer i de reisendes preferanser og mobilitetsaktørers tilpasninger. For godstransport er det usikkerhet knyttet til økningen i e-handel og "last mile delivery" samt omfang av å bringe produksjonen tilbake til Norge. Virksomhetene skal levere følsomhetsanalyser 15.10, der de skal basere seg på et hensiktsmessig sett av parametere for å belyse usikkerheten som følge av koronapandemien.

5. Gjennomgang av utfordringer og prioriteringer i transportkorridorene

Det var i gjennomgangen av hver av korridorene fokus på hvordan vi kan knytte sammen større bo- og arbeidsmarkedsregioner og redusere reisetider på lange strekninger. Videre ble det trukket fram utfordringer knyttet til kapasitet, pålitelighet og trafiksikkerhet. Det ble også diskutert behovet for enklere løsninger, og at det ved flere parallelle tilbud er viktig å se nærmere på konkurranseflatene. Videre ble det stilt spørsmål ved om trafikkavviklingsutfordringene i og gjennom de største byene er tydelig adressert der flere korridorer møtes og vi i tillegg har et byvekstareområde.

6. Digitalisering og bedre utnyttelse av data/stordata i og på tvers av virksomheter

Entur deltok under dette punktet. Det ble diskutert behov for utvikling av en felles dataplattform. Dette kan være nyttig både for virksomhetene selv, og for trafikanter/brukere/kommersielle aktører. Det ble pekt på at utvikling av en felles plattform ikke står i motstrid til virksomhetenes egne behov og behovet for å "eie" egne data. Flere tok opp at det bør være aktuelt med et felles "analysemiljø". Det var en

diskusjon om Barents Watch kan fungere som en modell for innsamling og bruk av data for landtransporten.

7. Effektivisering/krav til produktivitet innen drift/vedlikehold og myndighetsoppgaver

Virksomhetene redegjorde for hvilke muligheter de så for effektivisering utover det som ligger inne i svaret på oppdrag 9. Fra departementet ble det vist til at det brukes svært store midler til drift og vedlikehold, men at det er vanskelig å få informasjon om samfunnsøkonomisk lønnsomhet og styringsinformasjon som viser at det er riktig prioritering av disse ressursene. SVV viste til at de har laget et "Heat map" som viser hvor behovet for å prioritere driftsinnsatsen er størst, og at de nå vil bruke interne stordata for å få bedre grep om dette. Bane NOR informerte om bruk av nytt program som også skal gi bedre informasjon for planlegging av drift og vedlikehold. Nye Veier viser hvordan de gjennom sin kontraktsstruktur gir entreprenørene incentiver til å bygge veier som er billige å drifte.

8. Overordnede prioriteringer i NTP

Det ble diskutert hvilken overordnet tilnærming vi bør ha til det videre prioriteringsarbeidet. Utgangspunktet er at vi skal løse de viktigste utfordringene først, og legge til rette for en effektiv ressursbruk. Porteføljestyling og optimalisering er viktige grep i neste NTP. Mer fleksibel gjennomføring og større handlingsrom for virksomhetene vil bidra til at vi velger de riktige prosjektene til riktig tid, og får best mulig måloppnåelse.

Det ble også stilt spørsmål ved om metodeapparatet bør utvikles for bedre å kunne gjøre avveininger mellom drift/vedlikehold/fornyning på den ene siden, og investeringer på den andre siden.

Det var en gjennomgang av alle korridorene i NTP med problembeskrivelse av hvilke utfordringer som er viktigst og hvordan man tverrsektorielt kan løse disse.

9. Avslutning

Samferdselsdepartementet påpekte at leveransene fra virksomhetene 15.10 vil være svært viktig i det videre prioriteringsarbeidet.

Det er innkalt til møte i styringsgruppen 23.10, kl. 11-13.