



Dato: 6/2/2020

# Velkommen til møte i Osloregionens faggruppe areal, transport og klima

---

2. juni 2020

# Saksliste

Sak 1. GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN

Sak 2. GODKJENNING AV REFERAT FRA MØTE 21.04.2020

Sak 3. OSLOREGIONENS ARBEID MED HØRING TIL NTP 2022-2033, med frist 1. juli 2020

- *Innledninger og diskusjon. Presentasjoner fra deltakerne i adm. NTP-gruppe med hovedmomenter (overordnet) til Osloregionens hørings svar, sett fra deres ståsted*
  - Inger Kammerud, Ringeriksregionen
  - Eli N. Ruud-Olsen, Innlandet fylkeskommune
  - Bernt Iversen, Viken fylkeskommune
  - Eirik Milde, Nedre Glommaregionen/Sørøstkorridoren
  - Øyvind Andreas Sørli, Hadelandsregionen/Gjøvikregionen
- *Skisse til hørings svar fra Osloregionen og videre prosess for arbeidet med frist 1. juli v/sekretariatet*

Sak 4. STRATEGISKE FØRINGER 2021-2024.

Sak 5. ØVRIGE ORIENTERINGSSAKER

Sak 6. EVENTUELT

# **Sak 3. OSLOREGIONENS ARBEID MED NTP 2022- 2033 v/sekretariatet**

---

# Samferdselsdepartementets invitasjoner til innspill/høring

- Samferdselsdepartementet inviterte i brev av 21. november fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene.
  - *Osloregionen sendte innspill innen fristen 14. mai.*
- Samferdselsdepartementet sendte den 18. mars 2020 ut invitasjon til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.
  - *Osloregionens styre behandle høringssvar 23. juni, for innensending innen frist 1. juli 2020*

# OSLOREGIONENS ARBEID MED NTP 2022-2033

## – 1. halvår 2020

- Osloregionens sendt innspill til SD 14. mai – prioriterte løsninger på hovedutfordringer i transportsystemet
- Høring NTP-utredninger, med frist 1. juli
  - *Innhente innspill fra medlemmer til høringssvar, innen 29. mai.*
  - *Referansegruppemøte gods 27. mai, med innspill til Osloregionens høringssvar*
  - *Møter i Osloregionens faggrupper 2. juni*
  - *Dialog med samarbeidspartnere*
  - *Utarbeide høringssvar, inkl politisk forankring.*
    - *Utarbeides av sekretariatet*
    - *Adm. NTP-gruppe involveres i arbeidet*
  - *Høringssvar behandles i styremøte 23. juni*
- Kommunikasjonsaktiviteter
  - *Intern kommunikasjon mot medlemmer*
  - *Ekstern kommunikasjon ifm høringssvar 1. juli*
    - *Redaksjonelt innsalg + kronikk/lokale kronikker*

# Skisse til høringssvar fra Osloregionen

1. Innledning
2. Innspill på prioriterte løsninger på hovedutfordringer (14. mai-innspill)
  - *Hovedutfordringer og forslag til prioriterte løsninger*
3. Osloregionens merknader til transportetatenes svar på oppdrag
  - *Merknader til Statens vegvesens utredning*
  - *Merknader til Nye Veiers utredning*
  - *Merknader til Jernbanedirektoratet og BaneNORs utredning*
  - *Merknader til Kystverkets utredning 17. mars 2020*
  - *Merknader til godsutredning levert 18. februar 2020*
  - *Merknader om teknologi, digitalisering, rammebetingelser m.m.*

# NTP 2022-2033

- relevante tilleggsspørsmål til  
etatene

---

2. juni 2020

# Felles spørsmål fra departementet

- Ikke gjort tverrsektorielle analyser med «pakker» innenfor en korridor eller et område som kan påvirke for eksempel reisetider eller kapasitet. Bør revurderes?
- Er det brukt felles forutsetninger i analysene slik at samlet etterspørsel er korrekt (ikke for høy)?
- Fra alle etater: Ønsker en samlet oversikt over samfunnsøkonomiske resultater for investeringsprosjekter, programområder, drift, vedlikehold og andre tiltak – både for første hele 12-årsperioden. Dette inkluderer effekt på CO2-utslipp.
- Sårbarhet for teknologiske endringer. 40 års planleggingsperspektiv; har etatene lagt til grunn samme forutsetninger om utvikling og nullutslippsløsninger i kjøretøyparken? Spesielt Kystverket og Jernbaneverket må forklare hvorfor de mener at sine analyser og prosjekter er teknologirobuste.



# Felles spørsmål fra departementet - gods

- Hva bygger forutsetningen for fyllingsgrad for godstransporten for de ulike transportmidlene 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?
- Hvilke forutsetninger om effektivisering og innfasing av nullutslippsteknologi i godstransporten er lagt til grunn i egen transportsektor og for de øvrige sektorene?
- Statens vegvesen: Hvilke tiltak er viktig for å gi god framkommelighet og god regularitet for godstransporten og i hvilken grad er disse prioritert?
- Digital integrasjon på vei, og mellom vei og kollektivsektoren, bl.a Entur: Har Jernbaneverket på samme måte som Statens Vegvesen tatt høyde for ressursbehovet som et tettere samarbeid med andre virksomheter vil kreve?

# Fellesprosjekter vei og bane, samfunnssikkerhet

- Fellesprosjektene vei/bane synes ulikt prioritert av de to virksomhetene. Dep. Vil ha felles svar om prioritering av fellesprosjektene. Hva ligger til grunn, hva er konsekvensene av ulike prioritering vei bane? **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?**
- Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Avinor har ikke svart på tidligere tilleggsoppdrag til prioritering om samfunnssikkerhet. Ber om at dette gjøres.

# Spørsmål til enkeltetater - Kystverket

- Vil ha 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. Hvilke tiltak og virkemidler kan være aktuelle, og hvilket potensial for reduksjon av klimagassutslipp kan disse ha?
- Kystverket har forutsatt at store investeringsprosjekter, herunder Stad skipstunnel og Borg I og II, ikke håndteres innenfor aktuelle økonomiske rammer i oppdraget. KV må synliggjøre eventuelle endringer i prioriteringer hvis de store investeringsprosjektene skal håndteres innenfor planrammene til Kystverket (både ramme A og ramme B)
- Fritidsbåt-trafikk: KV viser til stort potensiale for risikoreduksjon knyttet til tiltak mot fritidsbåttrafikk, tiltak som også gir effekt for sjøtransporten. Hvilke strekninger og tiltakspakker gjelder dette, hvor stor del av nytten er knyttet til effekter for fritidsflåten?
- KV vil 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 enkeltetater –Statens Vegvesen

- Mange spørsmål om økonomi og intern effektivisering
- SVV viser til økt behov på 2 000 mill. kr knyttet til strengere miljøkrav, men 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?
- Vedlikehold og drift: Bare lagt til grunn ett nivå på bevilgningen i både A og B-alternativene (ca. 1,5 mrd. kr over 2020-budsjettet. Dep. ønsker et alternativ med prioriteringer ved et lavere nivå.
- SVV vil 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. Dep. ber SVV drøfte forskjeller mellom strategiene og gi en vurdering av om det kan formuleres en samlet drifts- og vedlikeholdsstrategi for riksveinettet i NTP.

# Spørsmål til enkeltetater –Statens Vegvesen forts.

- SVV beskriver ny type utredning på strekningen mellom Oslo grense og Gjøvik. Hva ligger i dette? Utredning som bare skal se på ulike måter å gjennomføre planprosesser på, eller også konkrete tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre på strekningen? His konkrete tiltak: Hvilket mulighetsrom tas det utgangspunkt i, vil f.eks. etaten legge til grunn føringer fra tidligere KVUer, eller kan også være aktuelt å se på nye løsninger?
- Hvorfor er ikke prosjektet E18 Retvedt- Vinterbro oppført i tabell 13 på s 67. Vi kan ikke se at det er prioritert?
- Byområdene: Ber om at det settes opp tabell med 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.

# Statens Vegvesen - byområdene

- Behov for programområdemidler krevende å anslå. Foreslått ramme ligger nær en videreføring av nivået i inneværende NTP. Dep. Ber SVV se nærmere på om det er 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. Vil det f.eks. være realistisk å få bygd ut hovedsykkelveinett og et godt nett av knutepunkter? Vurderinger av hvordan foreslått investeringsnivå vil påvirke trafikksikkerheten i byområdene?
  - Kommenterer om det bør omprioriteres midler mellom programområdene og tilskuddspostene på kap. 1330.
  - Kommenterer hvilke grep som kan gjøres for å sikre et godt faglig grunnlag for å vurdere det langsiktige behovet for programområdetiltak i byene.

# Statens Vegvesen - bompenger

- Dep. vil ha tydeliggjort SVVs vurdering av at totalt omfang av bompenger ikke skal overstige 29 %. Statens vegvesen vurderer at omfanget av bompenger ikke overstiger dette. Har dette påvirket andel utbedringsstrekninger, bompengeopplegget i hvert prosjekt (bom på sidevei) eller andre prioriteringer?
- I hvilken størrelsesorden vil økt elbil-andel slå ut i økte takster for konvensjonelle biler? 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?
- 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?
- Klima: Har SVV vurdert konsekvenser i form av kostnader, levetid mv. som følge av evt. valg av materialer og materialmengder mv. for å redusere indirekte utslipp?

# Spørsmål til enkeltetater: Nye Veier

- NVs beregning er at tilnærmet fossilfri anleggsdrift, og dermed betydelige utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor med dagens teknologi vil koste ca. 2 mrd. kroner for den foreslåtte porteføljeutvidelsen. Hvor mye reduseres de direkte utslippene med som følge av denne omleggingen og kostnaden på 2 mrd. kroner?
- NV 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?



# Spørsmål til enkeltetater: Jernbanedirektoratet

- Bes om å synliggjøre at den foreslåtte økte satsningen på vedlikehold ikke fortrenger andre samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter.
- 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?
- 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.
- Hvorfor anbefaler ikke Jernbanedirektoratet at det trappes direkte opp til det som omtales som scenario 2 i første seksårsperiode? Bane NOR anbefaler dette.
- Jernbanedirektoratet bes synliggjøre bevilgninger til tilskudd til godsoverføring (1352.75) dersom det foreslås å videreføre den midlertidige støtteordningen
- Bes om å redegjøre grundigere for reelle behov i ulike korridorer og, i større grad enn i leveransen på Oppdrag 9, synliggjøre hvordan de foreslåtte løsningene bidrar til å løse problemene.

# Jernbanedirektoratet, forts.

- Bes om å foreslå en fordeling av investeringsmidler i korridorer i andre seksårsperiode.
- Bes om å gi samlet oversikt over optimaliseringsarbeidet så langt, og hvor mye ytterligere kostnadsreduksjoner og nytteøkninger som vil kunne oppnås gjennom de strekningsvise optimaliseringene som pågår.
- Det er behov for en videreutvikling av den digitale infrastrukturen tilknyttet Entur."
- Er det tatt høyde for å videreutvikle og drifte systemet for kundeinformasjon og kilde til sanntidsdata (KARI), som sammen med bruk av posisjonsdata og GPS disse systemene i ramme A eller ramme B?
- Det presenteres 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?
- Jernbanedirektoratet/Bane NOR beskriver utviklingen av digitale verktøy som 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?
- 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 enkeltetater: Avinor

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

# Sak 4. Strategiske føringer 2021-2024

- Presentasjon ved Øyvind Såtvedt

# Sak 5. ØVRIGE ORIENTERINGSSAKER

- Webinar 5. juni kl 11.30-13.00 om ekstraordinære utlysninger i Horisont 2020
- Høringssvar Klimakur og gjennomførte kommunikasjonstiltak
- Om rapport (kommende) Klimastatus 2020
- KVVU Terminalstruktur Oslofjordområdet og kommende høring
- Innovasjonsworkshop 2020 – Samarbeid med Ungt Entreprenørskap

# Sak 7. Eventuelt

- Neste møte: 25. august.