



Notat

Nasjonal transportplan 2022-2033

05.11.2019

Transportanalyse og
samfunnsøkonomigruppen

Statens vegvesen,
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 Oslo
Telefon: 22 07 30 00

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Oppdrag 6 Samfunnssikkerhet

Avinor AS, Jernbandedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Vegdirektoratet har gjennomgått 2-3 prosjekter hver som kan være aktuelle for prioritering i NTP ved hjelp av 3R-metodken for samfunnssikkerhet. Hensikten har vært å teste 3R-metoden og å identifisere og synliggjøre eventuelle ikke-prissatte samfunnssikkerhetsvirkninger.

Formålet med metoden er å få frem samfunnssikkerhetsvirkninger av prosjektene innenfor prosjektenes influensområde, samt å få på plass informasjon som kan benyttes i det videre NTP-arbeidet. Virksomhetene har videre vurdert om hvorvidt det er hensiktsmessig å benytte 3R-metoden for å vurdere nytten av investeringer i digital infrastruktur.

3R-metoden er en overordnet vurdering av samfunnssikkerhet og har som formål å inngå som et av flere beslutningsgrunnlag for prioritering av alternative prosjekter, eller alternative løsninger innenfor et prosjekt eller mellom prosjekter i en tidligfase. 3R kan også benyttes til porteføljestyring og for å bekrefte samfunnssikkerhetsverdien av gjennomførte prosjekter.

Gjennomføring

Virksomhetene opplevde gjennomgangen som nyttig, og et riktig steg i metodeutviklingen av 3R. Metoden er testet ut på 2-3 prosjekter innenfor hver transportform, og ikke-prissatte samfunnssikkerhetsvirkninger er identifisert og synliggjort i vedlagte delrapporter for hvert enkelt prosjekt.

Virksomhetene har gjennomgått følgende prosjekter ved hjelp av 3R-metoden:

- Avinor
 - o Etablering av storflyplass Lofoten
- Jernbandedirektoratet
 - o Utredning av Nord-Norgebanen

- Klimatilpasning/oppgradering av eksisterende jernbane
- Kystverket
 - Farledstiltak på strekningen Brønnøysund – Mo i Rana
 - Utvidet satellittbasert havovervåkning
- Nye Veier
 - E18/E39 Ytre Ring Kristiansand
 - E6 Kvæangsfjellet
 - E6 Øyer-Otta
- Statens vegvesen
 - Vegforbindelse øst for Oslo (rv 22)
 - E10 Fiskebøl-Nappstraumen / E10 Nappstraumen-Å
 - E39 Vegsund-Breivika

Analysene er overordnet. Videre er arbeidet gjort grundig nok til å kunne vurdere metoden, men ikke nødvendigvis grundig nok med tanke på å kunne inngå i et prioriteringsgrunnlag.

Anbefaling

Virksomhetene vil ikke anbefale at metoden anvendes i det faglige grunnlaget til NTP 2022-2033. Det er vår vurdering at 3R-metoden fortsatt er for lite testet og skalert til at den kan benyttes og resultatene legges til grunn som grunnlag i en prioritering av prosjekter inn mot neste NTP. Det er behov for ytterligere detaljering og kvalitetssikring av innholdet, samt bedre veiledning og kompetanse om metoden hos de som skal anvende den i virksomhetene. Videre krever flere av prosjektene involvering og dialog med eksterne etater/interessenter.

Gitt tiden som er tilgjengelig og behovet for ytterligere metodeutprøving vil det derfor ikke være praktisk mulig, eller formålstjenlig å gjennomføre metoden som del av det prioriteringsgrunnlaget som virksomhetene skal levere i slutten av februar.

Om metoden

Virksomhetene er enige om at det konseptuelle i metoden er hensiktsmessig og at den vil gi merverdi for beslutningstakerne. Gjennom SAMSØM-prosjektet, NTP-utredningen om samfunnssikkerhet og arbeidet med Oppdrag 6, er det etablert et felles rammeverk for 3R-metoden som virksomhetene vil videreutvikle og spisse innenfor egne ansvarsområder.

Virksomhetene har hatt litt ulike tilnærminger og anvendt innholdet i de 3 R'ene litt forskjellig. Noe av dette følger naturlig av sektorenes og prosjektenes særegenheter. Dette har ført til ulike diskusjoner rundt hva som faktisk skal telles/vurderes innenfor begrepene robusthet, redundans og restitusjon, både for å unngå dobbelttelling og for ikke å telle noe som allerede ivaretas i de prissatte virkningene. Robusthet, redundans og restitusjon forstås også av virksomhetene som delvis overlappende begreper, og må derfor defineres tydelig og gjøres relevante for den enkelte sektor i det videre arbeidet med metoden.

Diskusjoner i arbeidet med Oppdrag 6 viser også at virksomhetene har gitt ulik vekt i scoringen som følge av at robusthet, redundans og restitusjon er vurdert ulikt i de ulike sektorene. Dette er også utfordrende, og kan ha gitt ulike vektinger av samfunnssikkerhet. Metoden må utvikles med tanke på anvendelighet i alle samferdselssektorene, og må kunne tilpasses særegenhetene ved hver sektor for å kunne brukes som et reelt sammenligningsgrunnlag. Virksomhetene mener at

metoden bør brukes på et større utvalg prosjekter over litt tid, før vi kan si noe om hvordan den eventuelt kan brukes på porteføljenivå.

Kystverkets prosjekt «Utvidet satellittbasert havovervåkning» omhandler investeringer i digital infrastruktur. Det er Kystverkets vurdering at 3R-metoden er anvendelig og gir merverdi også for denne type tiltak. I vurderingen av digital infrastruktur og overvåkingssystemer er det også gjort vurderinger av konfidensialitet, tilgjengelighet (inkludert formater, oppetid) og integritet.

Dette er vurderinger som bør være med i 3R-metoden, enten ved at man utvider R-begrepene, eller at det er momenter som vurderes i tillegg for digital infrastruktur. Det handler i mindre grad om metodeutvikling, og i større grad om definisjoner og veiledning til metoden. Alle disse tre faktorene kan etter vår vurdering bakes inn i et litt utvidet «Robust»-begrep.

Utviklingspotensial

Statens vegvesen og Nye veier mener den fremtidige bruken av 3R-metoden bør kobles tettere opp mot en overordnet nasjonal analyse av samfunnskritisk veiinfrastruktur og strekninger, herunder oppdaterte SAMROS-lister, plangrunnlag fra Forsvaret, samt pågående oppfølging av ny sikkerhetslov. Statens vegvesen vil sammen med Nye veier ta initiativ til en styrking av arbeidet med dette i 2020, herunder invitere fylkeskommunene med.

Det vil bli vurdert om det 3R-metoden kan inkluderes i håndbok V712 Konsekvensanalyser, sammen med de øvrige ikke-prissatte konsekvenser.