



Statens vegvesen

Bransje- og leverandørmøte 2014

Utviklingen av norsk veg og jernbane

10.02.2014

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen





HMS – utvikling personskader 2010 – 2013

Beskrivelse	Konsekvens -klasse	2010	2011	2012	2013 Foreløpig
Dødsulykke ¹⁾	K5	4(1)	5(1)	4	7 (2)
Personskade med mulig varig men ¹⁾	K4	4	6	7	9 (1)
Personskade med > 10 fraværsdager	K3	29	24	30	30
Personskade med <10 fraværsdager ¹⁾	K2	41	55	53	72 (1)
Antall skader uten fravær ¹⁾	K1	171	161	177	197 (5)
Antall skader med og uten fravær	Totalt	249	251	281	315

¹⁾ Tall i parentes angir skade påført 3. part (inkl. leverandør, Svv). Tall utenfor parentes angir summen av skade påført entreprenør og 3. part.

Tilsvarende H1-verdi: 5,5 7,6 7,2

Mange tiltak



- Begrensning antall underentreprenører (Kun 2 nivå), krav til egenbemanning
- Skjerpede krav i kontraktene (kvalifisering, godkjenning, risikovurderinger, heving, avvising)
- Vekt på HMS i samhandlingsprosess (krav i alle kontrakter, underentreprenører involveres)
- Ledelsesfokus (løpende oppfølging, stans av farlig arbeid, oppfølging av alvorlige ulykker)
- Skjerpede tiltak mot sosial dumping
- Kultur, holdninger, kompetanse

Hovedtrekk i NTP 2014 – 2023

- Historisk opptrapping
- Nye grep for byene
 - forpliktende avtaler
 - kollektivtransport
 - gåing og sykling
- Ferjefri E39
- InterCity-utbygging
- Stad skipstunnel
- Prioriterte prosjekter





Framtidens transportsystem

Store satsninger!

- **Totalt**

+ 49 prosent

- **Veg**

+ 49 prosent

De viktigste vegene E6, E10, E16, E18, E39, E134

Nesten dobling til store prosjekter siste seks år

Ferjefri E39

- **Jernbane**

+49 prosent

InterCity

- **Sjø**

+ 55 prosent

Stad skipstunnel



Endringer fra saldert budsjett 2013



Økonomiske rammer

Fordeling statlige midler

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2023
Vegformål	20 936	31 155
Jernbaneverket	11 275	16 781
Kystverket	1 251	1 940
Sum	33 462	49 917
Belønningsordningen	673	923
Sum statlige midler	34 135	50 799
Annen finansiering (anslag)	9 525	9 800

Inklusiv kompensasjon for mva-reformen til vegformål.
Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.



Økonomiske rammer

Til vegformål (mill. 2013-kroner)

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023
Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	8 844	9 394	11 287
Post 26 Vegtilsyn	16	16	16
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt	411	461	461
Post 30 Riksveginvesteringer	9 106	13 275	18 555
Post 31 Skredsikring	966	908	840
Post 36 E16 over Filefjell	174	475	68
Post 37 E6 ved Alta	203	323	48
Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140	215	236
Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	551	641	823
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	525	472	472
Tilskudd til fylkesveger		688	1 208
Sum	20 936	26 868	34 014
Annen finansiering (anslag)	9 525	9 550	10 000



Gjennomføringsutfordringer

- Møte et forutsigbart og økende volum
- Organisere og samordne oppgavene rasjonelt og legge opp kostnadseffektiv og sikker gjennomføring
- Utvikle samhandling og kontraktstyper
- Flere større og sammensatte kontrakter, flere totalentrepriser og mer konkurransepreget dialog
- Spekter av kontrakter gir oppgaver både for mindre, mellomstore og store aktører
- Videreføre og målrette samarbeidet med bransje, forsknings- og undervisningsinstitusjoner gjennom et utviklingsprogram – bidra i det nyetablerte «Prosjekt Norge»





FOU – metode og teknologiutvikling

- FoU virkemiddel for økt lønnsomhet og konkurransekraft, og for å løse oppdrag med høye krav til effektivitet og kvalitet
- FOU drives gjennom etatsprogrammer, i nasjonale og internasjonale nettverk, EU's rammeprogram Horizon 2020
- Målrettet FOU krever samarbeid – mellom etater, bransje, forskningsinstitusjoner
- Forskningsrådet og Innovasjon Norge har ordninger som kan støtte opp om en videre FoU-satsing
- Bidrar til bedre praksis og løsninger, iverksettes i prosjekter (FoU inn i utbyggings- og driftskontrakter 1:1 skala)
- FOU nødvendig for å nå målene – felles ansvar

Signaler fra ny regjering

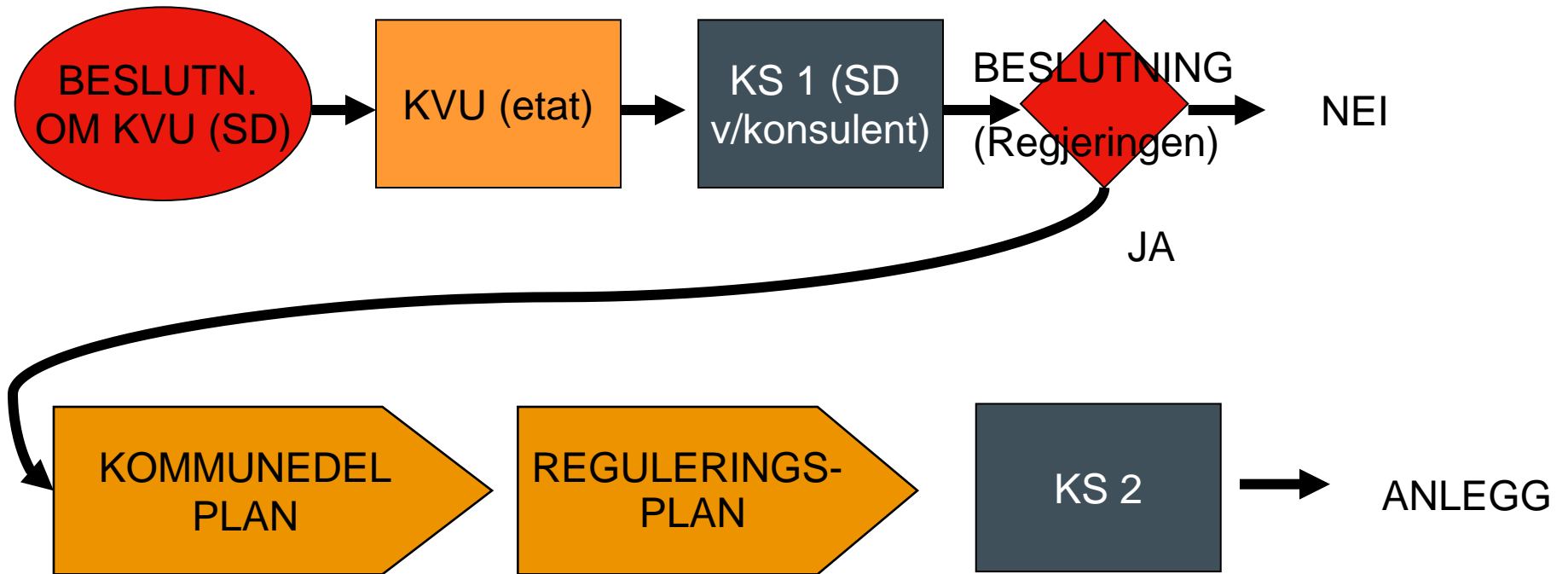
- Høyere aktivitet
- Strukturelle endringer
- Mer effektiv planlegging og gjennomføring
 - Utbyggingssselskap
 - OPS
- Vegtilsyn
- Bompenger
- Jernbanen – omfattende reform





Planprosessen

Nasjonal Transportplan



NTP 2014–2023 og statsbudsjett 2014

Raskere planlegging

- Mål om halvert planleggingstid
- Prøveordning med at fylkesmennene samordner statlige innsigelser i seks fylkeskommuner
- Tidsfrister for innsigelser, og eventuelt håndtering av planforslag og innsigelser
- Tydeligere føringer for planlegging i KVU – f.eks. om statlig plan
- Mer bruk av statlig plan
- Vurdering av når det bør opprettes regionale planer og om det kan erstatte kommunedelplaner





Eksempelet Buskerud – Vestfold

Parseller E18

Prosjekt/parsell	Antall km	Vedtatt (år)	Ferdig (år)	Opprinnelig kalkyle	Faktisk kostnad
Høvik – Frydenhaug (Drammensbrua)	3	2003	2006	998	976
Frydenhaug – Eik	4	2005	2009	798	805
Eik –Buskerud grense	5		1995		
Buskerud grense– Gutu	33		1995		
Gutu – Kopstad	12	1998	2001	3030	3030
Kopstad – Gulli	12	2003	2007	1817	1547,5
Gulli – Langåker	25,5	2010	2014	2804	2804
Langåker – Bommestad	8,2	2006	2009	1499	1301
Bommestad –Sky	6,7	2013	2017	3750	3750
Sky –Langangen	10,3	2009	2012	2029	2038
Grimstad– Kristiansand	38	2004	2009	3774	4300



Statens vegvesen

Takk for oppmerksomheten!



10.02.2014

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen