

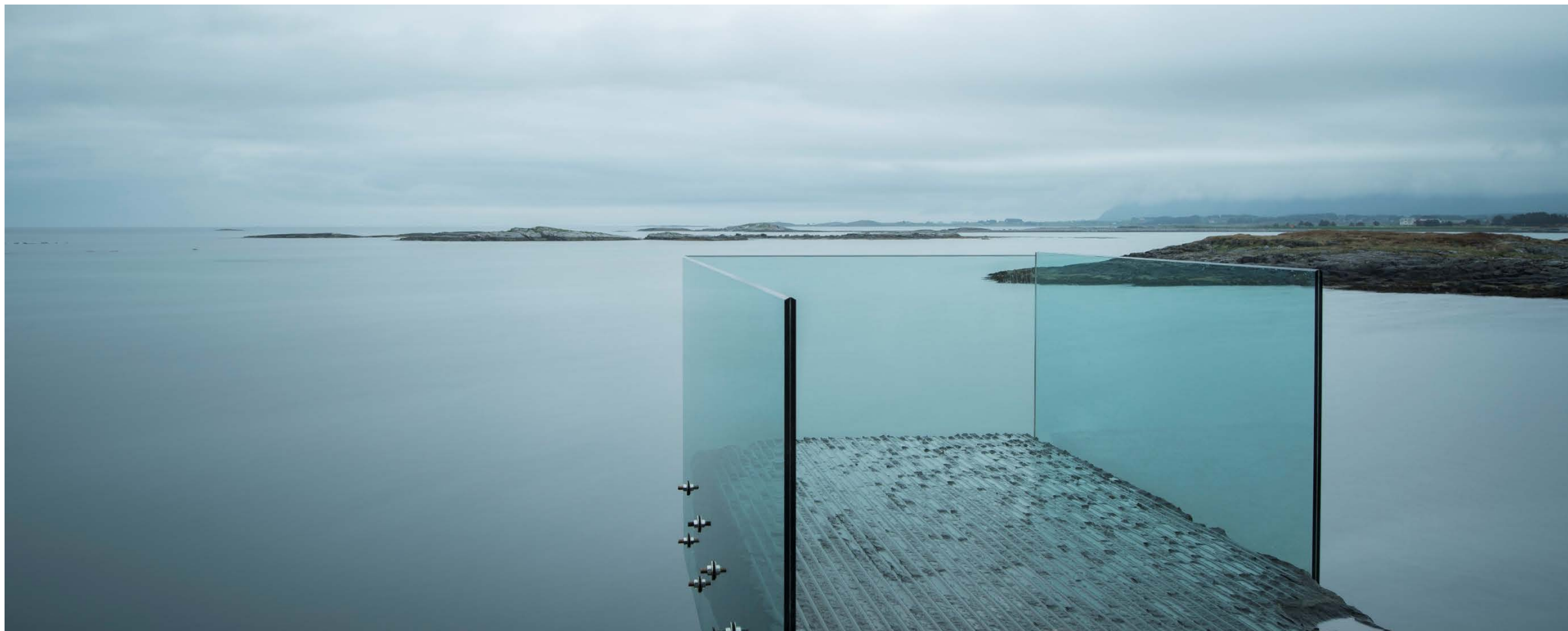


Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

Ambisjoner og utfordringer i veg- og transportsektoren



Statens vegvesen





Nasjonal transportplan

- Tverretattlig plan for all transport, rulleres hvert 4. år
- Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen
- Statlige midler
- Tidligere: felles plangrunnlag og Stortingsmelding
- Tidligere: fylkeskommunene i styringsgruppen, referansegruppe, involvering av miljø- og kommunikasjonsmyndigheter etc.
- 6-årige handlingsprogrammer

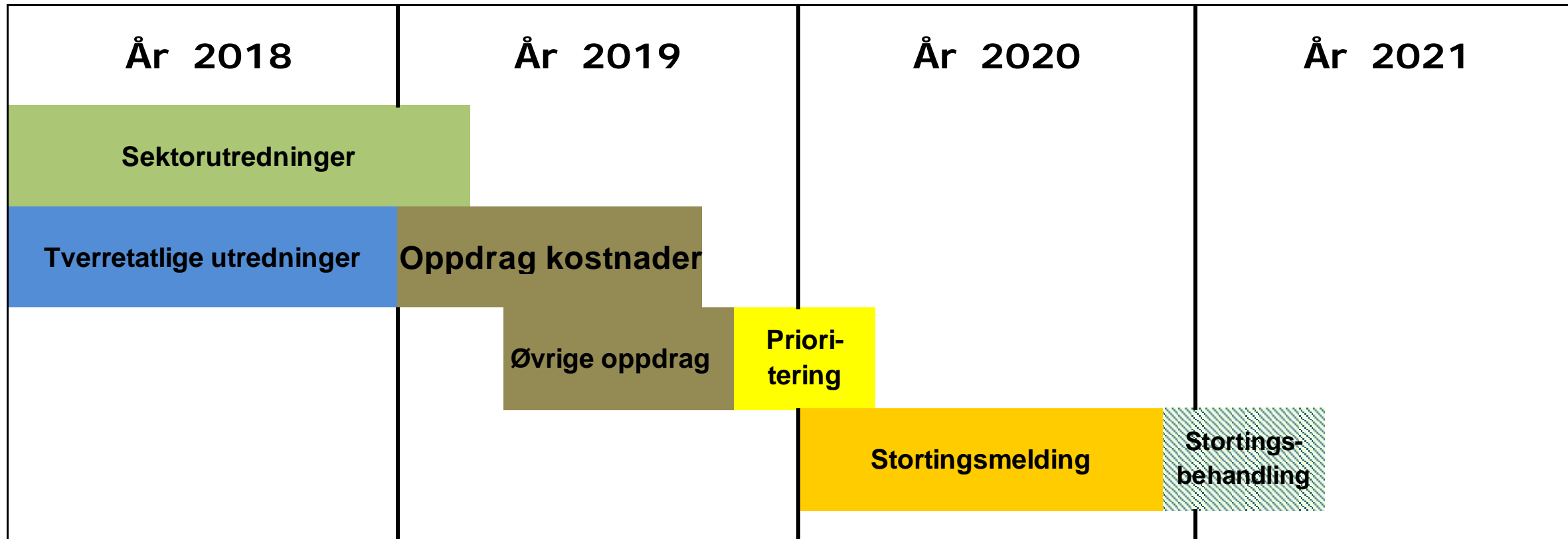


Ny organisering av NTP-arbeidet

- SD tar sterkere styring over prosessen fordi:
 - Store samfunnsmessige utfordringer og begrenset handlingsrom i økonomien
 - Plangrunnlaget skapte forventninger i opinionen
- Virksomhetene skal svare ut enkeltoppdrag
- Det faglige arbeidet skal fortsatt skje i virksomhetene
- Ny styringsgruppe
- SVV skal fortsatt koordinere virksomhetene og de fleste oppdrag vil være felles
- Fortsatt felles transportanalyse- og samfunnsøkonomigruppe
- «Dynamisk prosess»



Proessen



Overordnet, langsiktig mål for NTP 2022 - 2033

«Et transportsystem
som er sikkert,
fremmer verdiskapning
og bidrar til omstilling
til lavutslippssamfunnet»



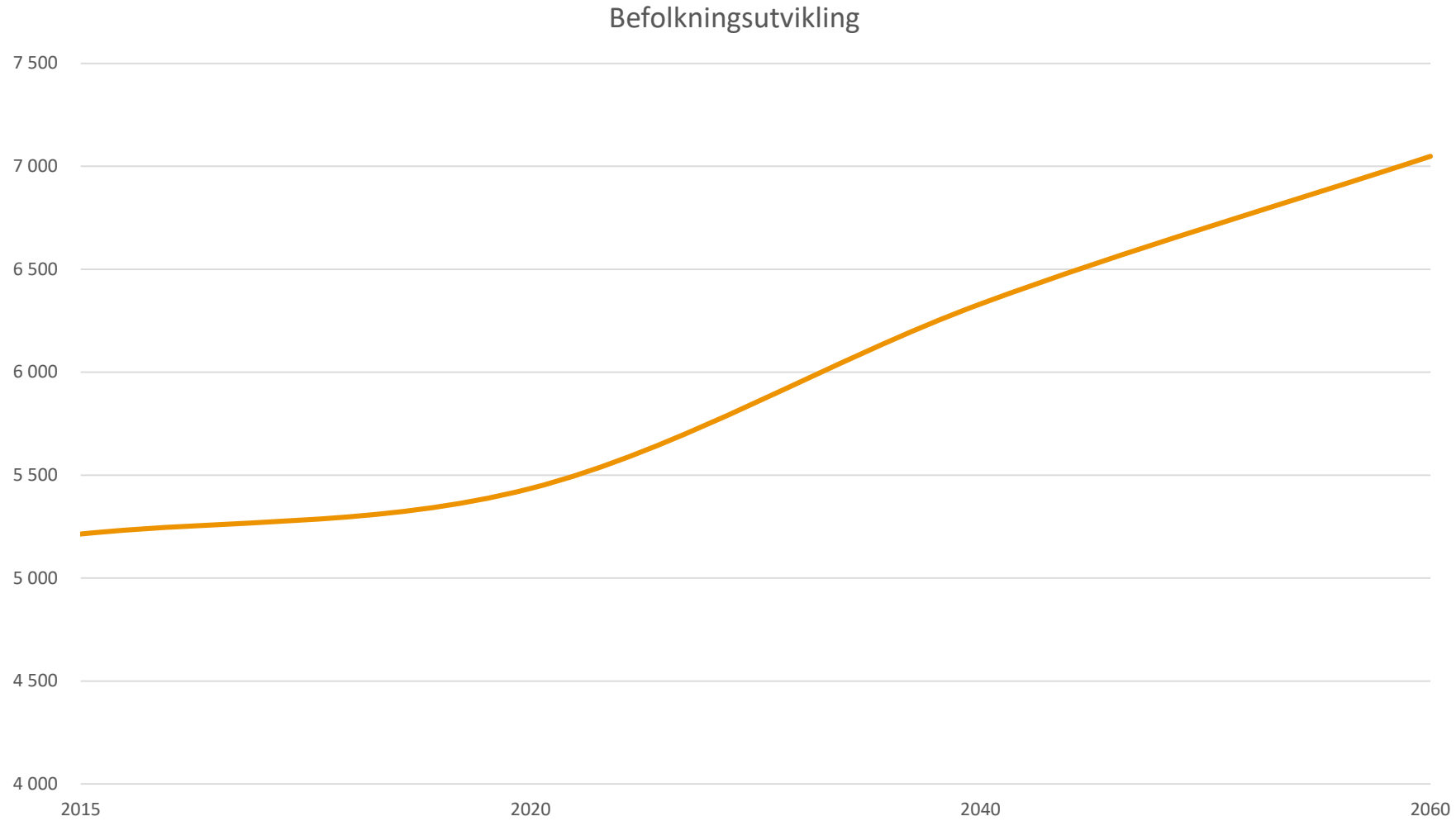
Utviklingstrekk og utfordringer



- Globalisering og internasjonalsisering
- Befolkningsøkning
- Økonomisk utvikling
- Klima
- Teknologisk utvikling



Befolkningsutvikling fram mot 2060



Hovedtrekk i NTP 2018 -2029

- Historisk høye økonomiske rammer
- Reduserte klimagassutslipp
- Satsing på jernbane i og rundt de store byene
- Utvikle riksvegnettet over hele landet
- Styrke innsatsen i byområdene
- Digitalisering og piloter
- Transportsikkerhet og beredskap styrkes



Økonomiske rammer



Statens vegvesen

- Total statlig ramme er 933 mrd. kr for alle transport-former
- Opptrappingsplan statlige midler
 - 412 mrd. kr første seks år
 - 521 mrd. kr i siste seks år
- Sterk økning i statens bidrag byområdene
 - Totalt 66,4 mrd. i perioden
- Jernbanesatsning



Investeringer riksveg NTP 2018 - 2029

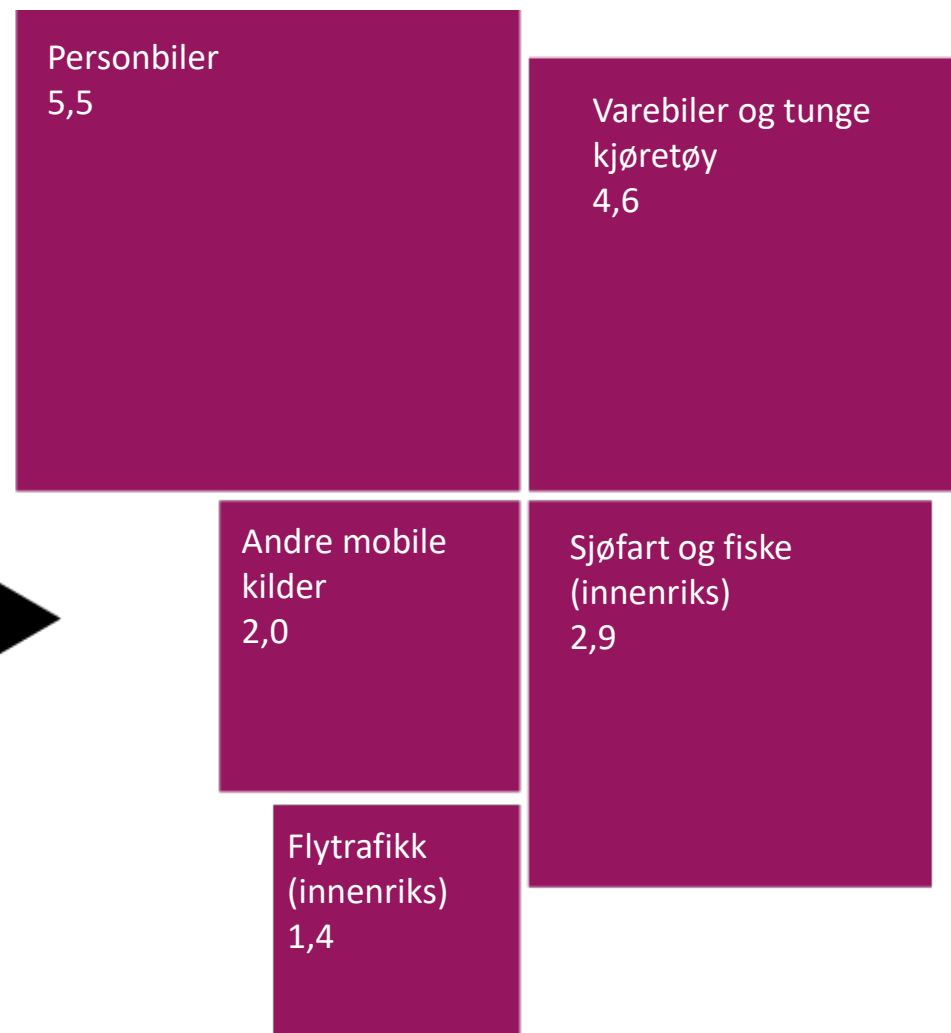
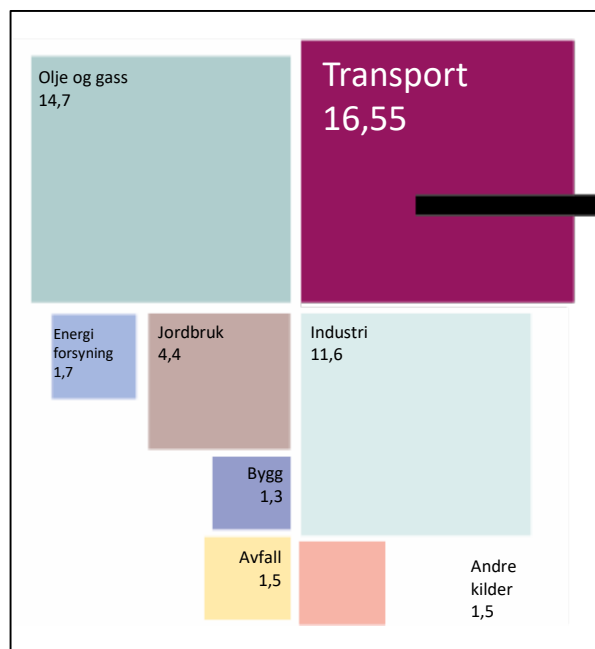
	2017	Årlig snitt	Hele perioden
Investering riksveg Statens vegvesen	16 257	21 197	254 364
Nye Veier AS	3 075	5 140	61 680
Annen finansiering (bompenger)	8 500	10 900	130 800
SUM	27 832	37 237	446 844

Klimagassutslipp fra transport i 2014

Utslipp til luft (millioner tonn
CO₂-ekvivalenter)

Kilde: Miljødirektoratet 2016

Totale klimagassutslipp i Norge



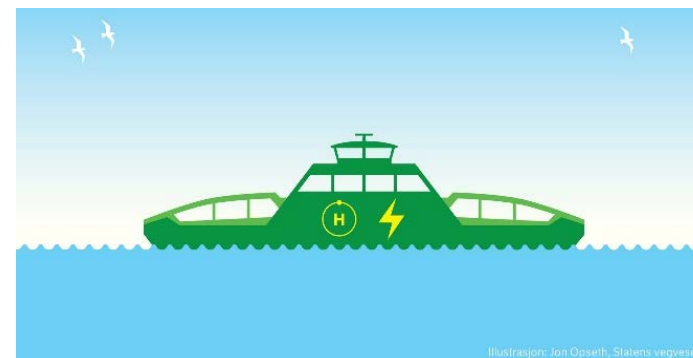
Transportsektoren skal bidra til å oppfylle klimamålene i 2030

- Måltall for nullutslippskjøretøy 2025 og 2030
- Sikre at nye ferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger
- Handlingsplan for fossilfrie bygge- og anleggsplasser innen transportsektoren



Mulighetsrommet i offentlige anskaffelser

- Naturgass (LNG)
 - 2000: MF Glutra
 - 2019: 24 LNG ferjer
- Batteri
 - 2015: MF Ampere
 - 2022: 70-80 norske ferjer
- Hydrogen
 - 2021: 1 ferje
 - 2030: ca 10.000 tonn per år



Bruk av lav- og nullutslippsteknologi

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- Nye bybusser skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2025
- Nye tyngre varebiler, 75% av nye langdistansebusser og 50% av nye lastebiler skal være nullutslipp innen 2030
- Varedistribusjon i de største bysentra skal være tilnærmet utslippsfri innen 2030



Bysatsing

- Nullvekstmål for persontransport med bil
- Økte midler til bysatsing
- Byvekstavtaler



Verktøy for å nå nullvekstmålet

- Byvekstavtale = bymiljøavtale og byutviklingsavtale i en felles avtale
- Integrrert areal- og transportpolitikk der arealbruk får en større tyngde
- KMD og fylkesmennene har viktig rolle



Byer/kommuner/fylke/stat rundt samme bord med sitt ansvar og sine fullmakter

Drivkraft for økt kollektivtrafikk

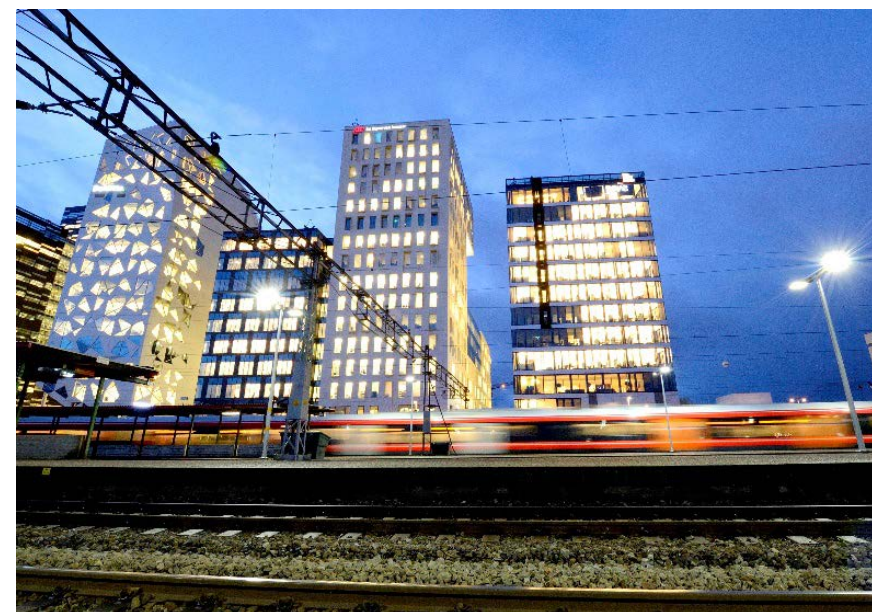
- Nullvekstmålet
- Bompengepakker
- Luftkvalitet
- Mål om reduksjon i biltrafikk: Oslo – 20%

- Sterk statlig støtte til kollektivtrafikken
 - 50 prosent til store viktige fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekter i de fire største byområdene
 - Midler til programområdetiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksveg
 - Belønningsmidler, åpnet for at alt kan brukes til drift av kollektivtransport
 - Midler til stasjons- og knutepunktutvikling ved jernbanen



Midler til bysatsing

- 66,4 mrd. kr til bymiljø- og byvekstavtalene, og belønningsordningen Inkluderer:
 - 24 mrd. kr til 50/50-prosjekter i de fire største byområdene
 - 1 mrd. kr til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen
 - 24 mrd. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på riksveg
 - 17 mrd. kr. til belønningsmidler. Kan også gå til drift av kollektivtransport



Status byvekstavtaler

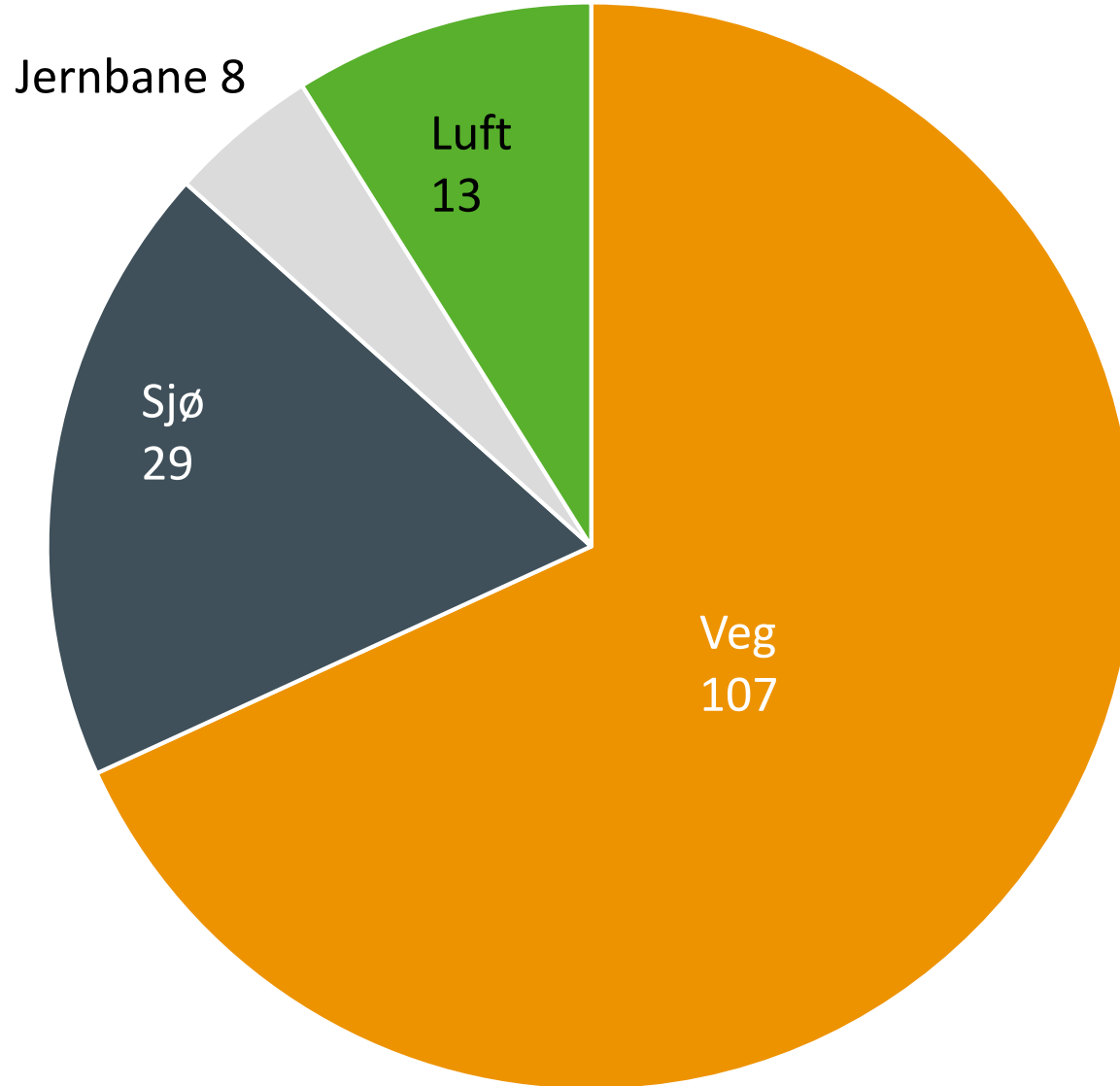


Statens vegvesen

- Pågående forhandlinger
 - Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal
 - Oslo og Akershus
 - Bergen, Fjell, Lindås, Askøy, Os
 - Nord-Jæren
- Øvrige byområder som er aktuelle:
 - Tromsø
 - Buskerudbyen
 - Grenland
 - Kristiansandsregionen
 - Nedre Glomma



Omkomne på norsk område i 2017



Transportsikkerhet

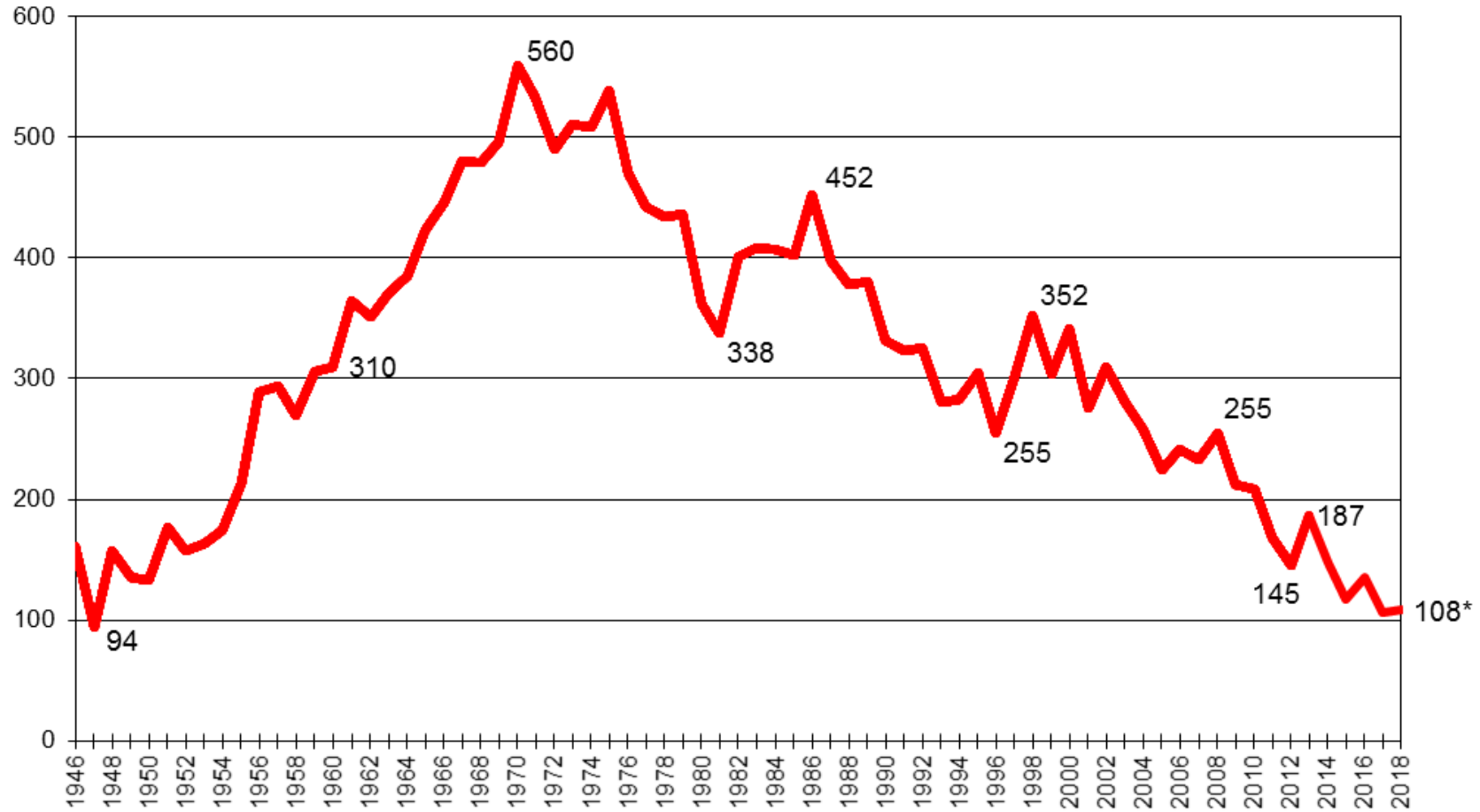


Statens vegvesen

- Nullvisjonen beholdes
- Delmål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2030
- Fem satsingsområder for å oppnå dette:
 - Sikre veger
 - Risikoatferd i trafikken
 - Spesielt utsatte grupper i trafikken
 - Teknologi
 - Tunge kjøretøy
- Det høye sikkerhetsnivået i de øvrige transportformene skal opprettholdes og styrkes



Drepte i trafikken 1946-2018



Kilde: SSB/SVV (mars 2019)

* Foreløpig

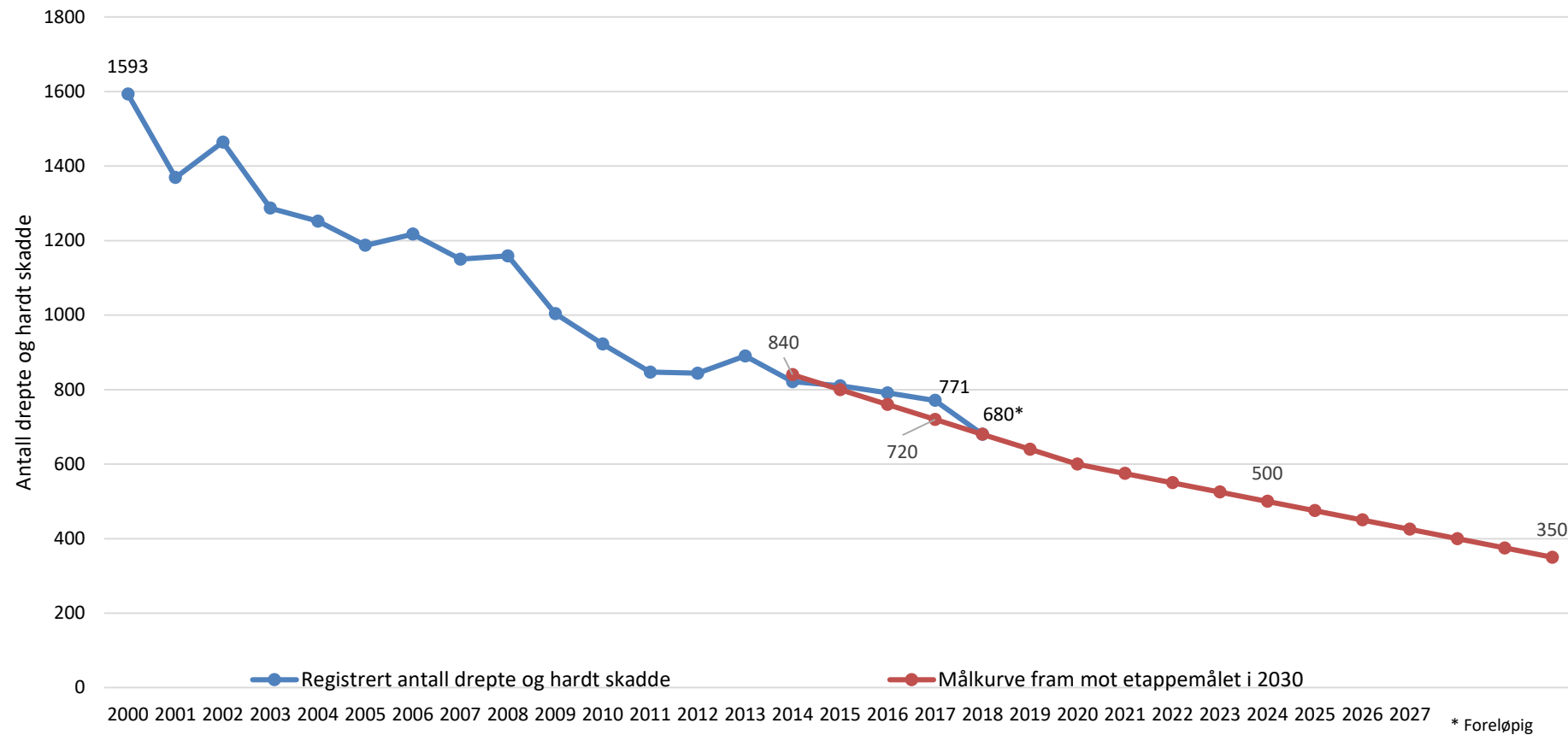
Noen viktige årstall/milepæler

- 1970: Oppstart av planmessig arbeid hos politiet og i SVV
- 1971: Første lov om bilbelte
- 1977: Hjelpåbud MC og moped
- 1979: Gebyr for manglende bruk av bilbelte
- 1985: Innføring av kjøreløys om dagen
- 1988: Innføring av ATK
- 1990-tallet: «Sikrere biler»
- 2001: Ny promillegrense på 0,2
- 2002: Nullvisjonen

- Bedre og møtefrie veger

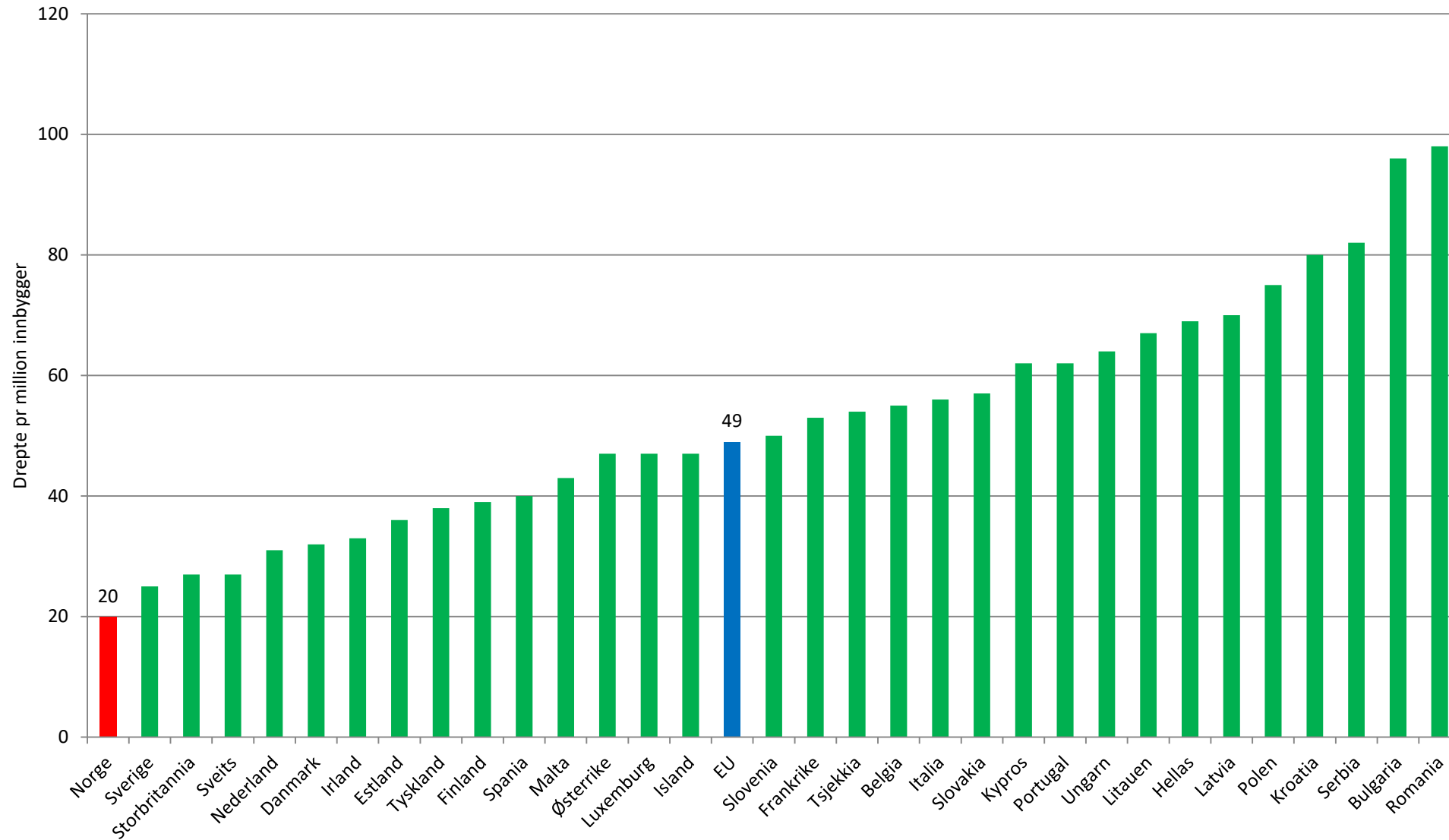


Utvikling og målkurve fram til 2030

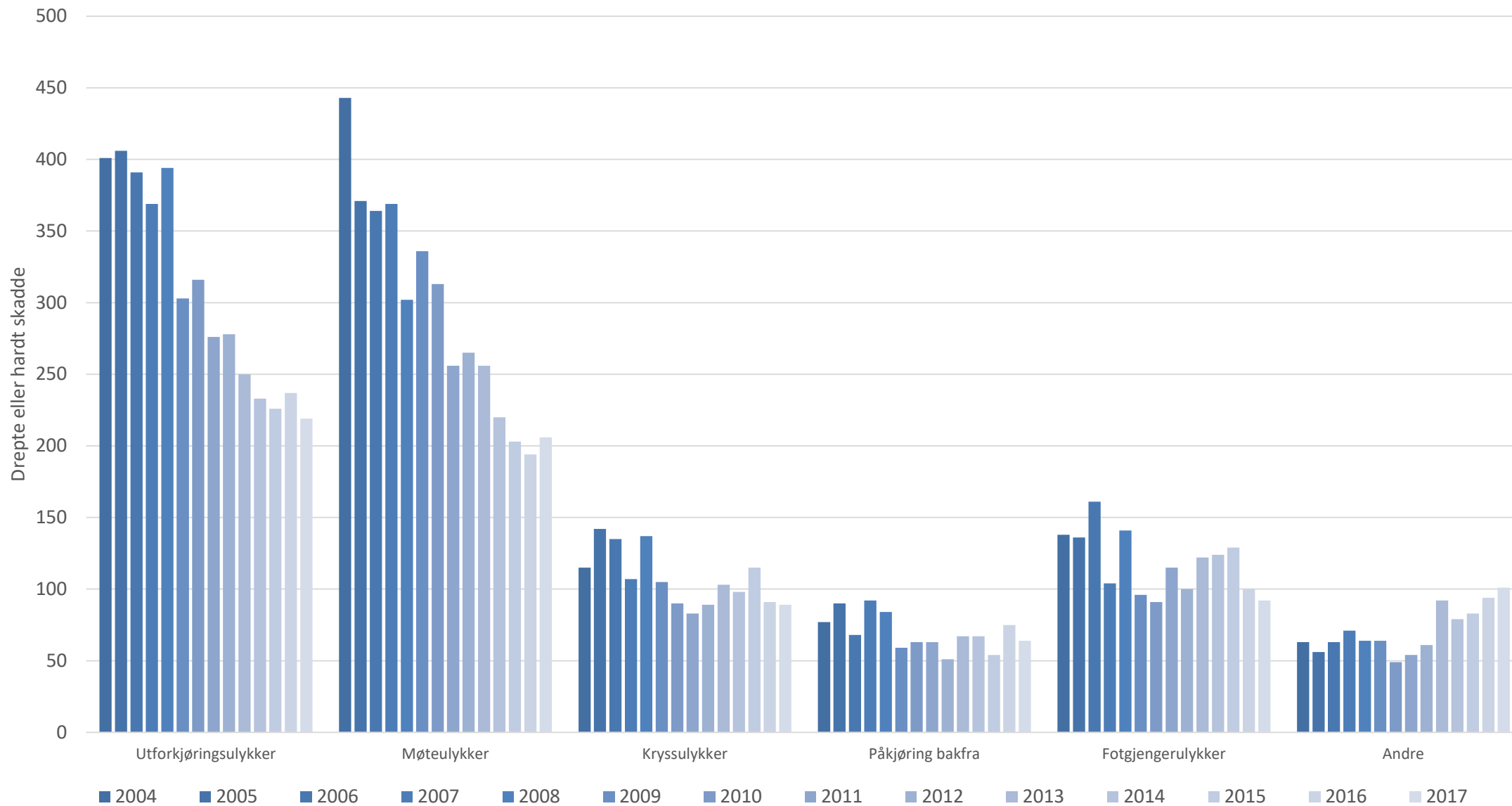


Kilde: SSB (mai 2018)

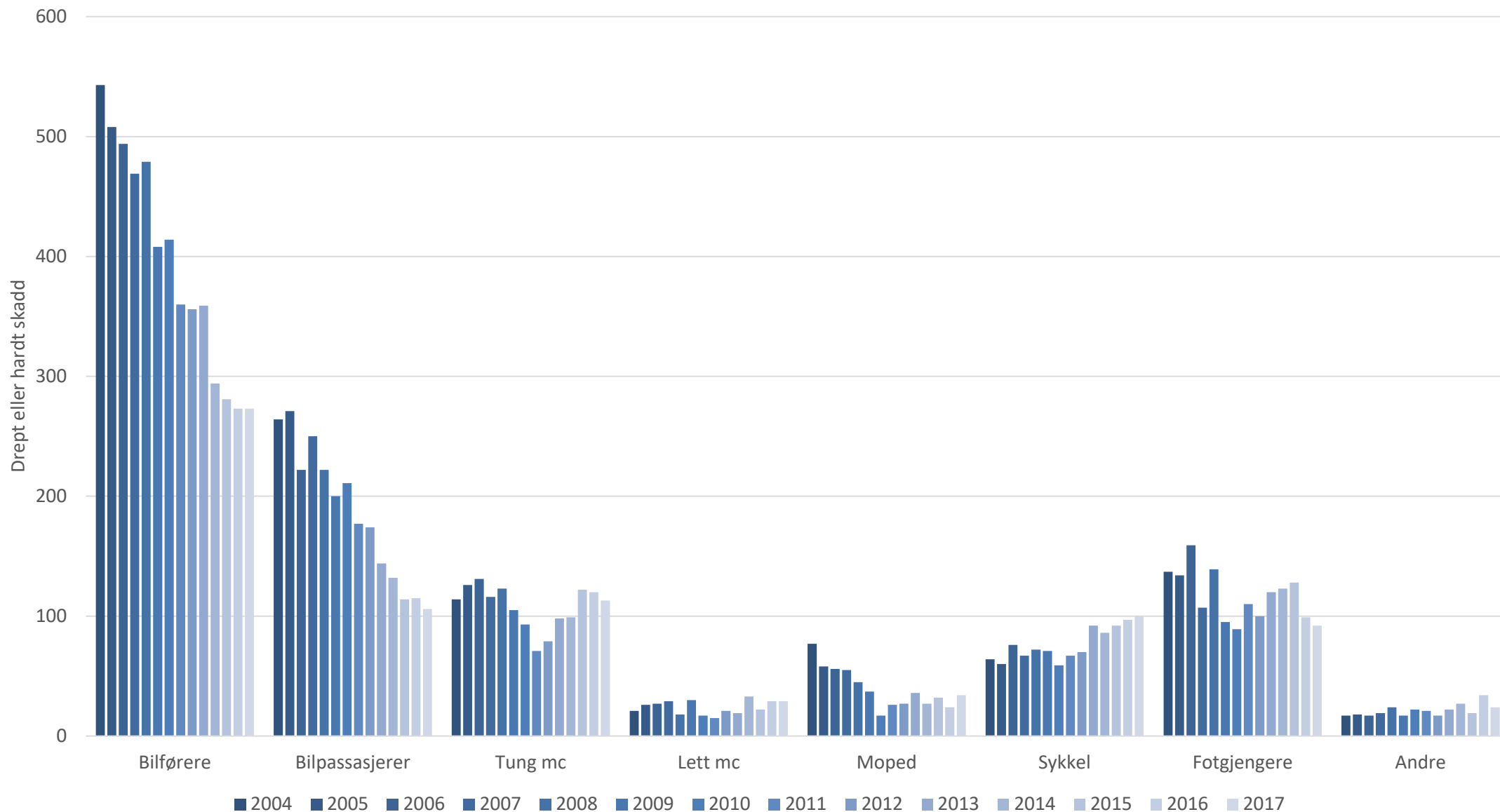
Drepte pr million innbygger i Europa - 2017



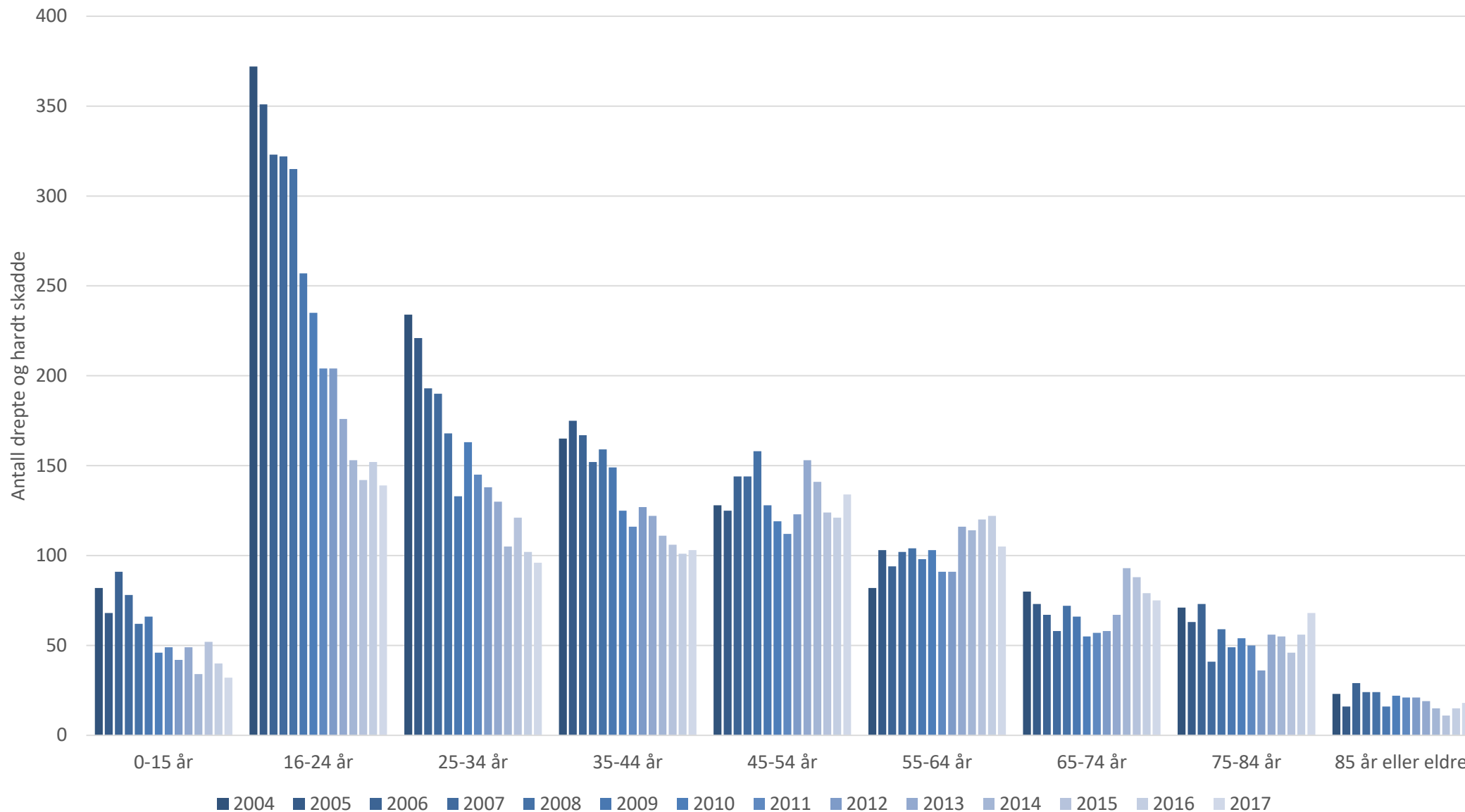
Drepte og hardt skadde etter ulykkestype



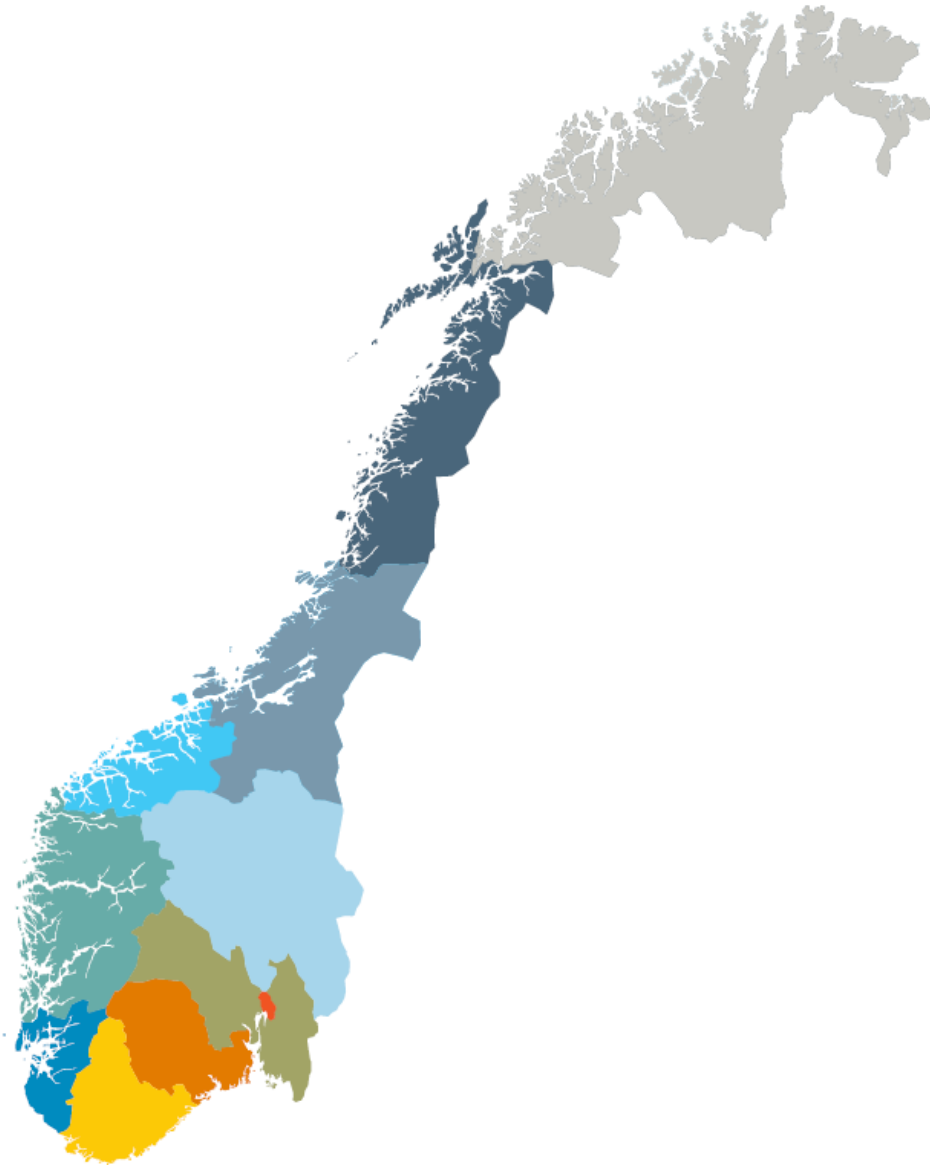
Drepte og hardt skadde etter trafikantgruppe



Drepte og hardt skadde etter aldersgruppe

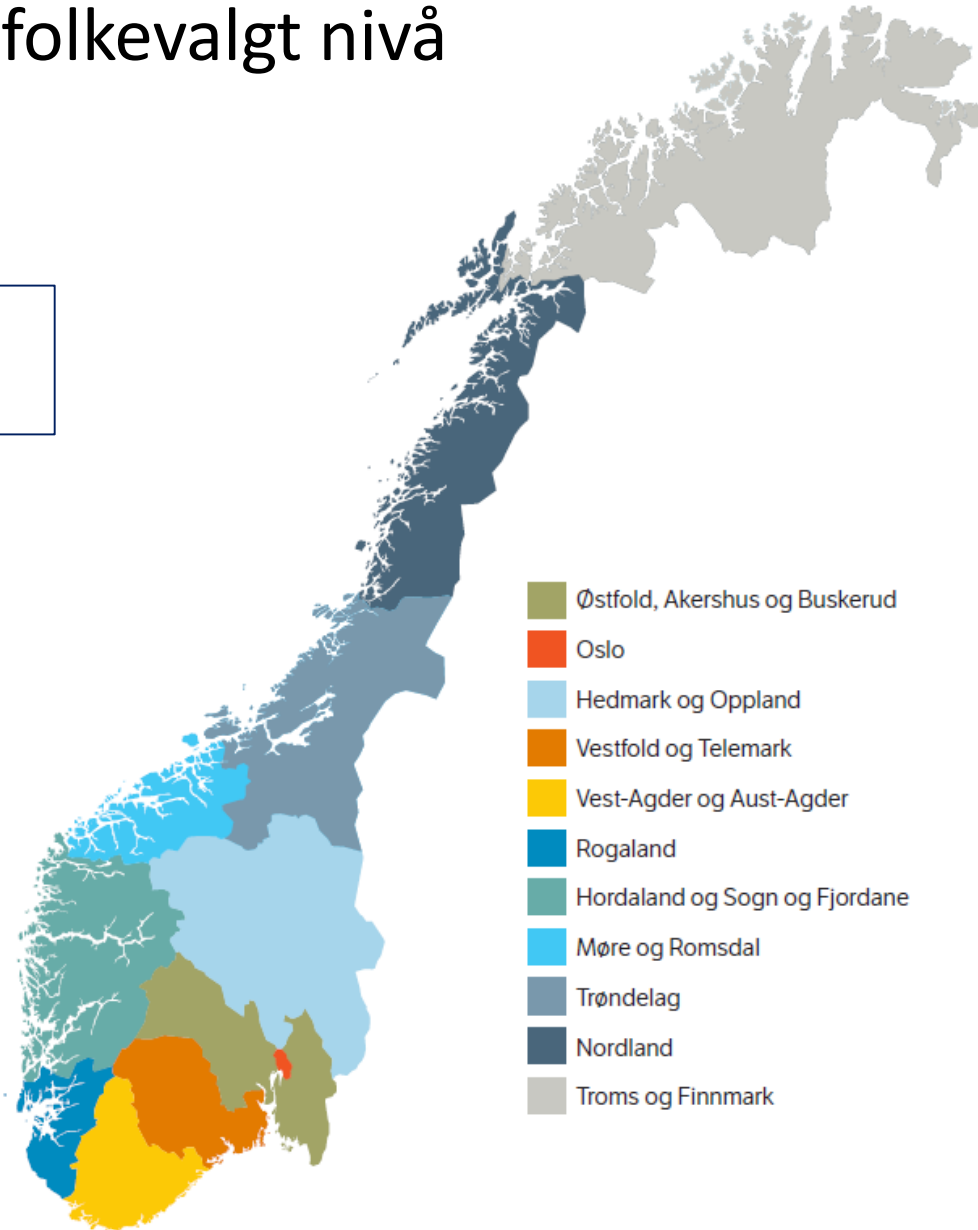


Regionreform, sams vegadministrasjon og omorganisering av SVV



Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå

Fra 19/18 til 11 fylkeskommuner



Enstemmig vedtak i Stortinget 8. juni 2017

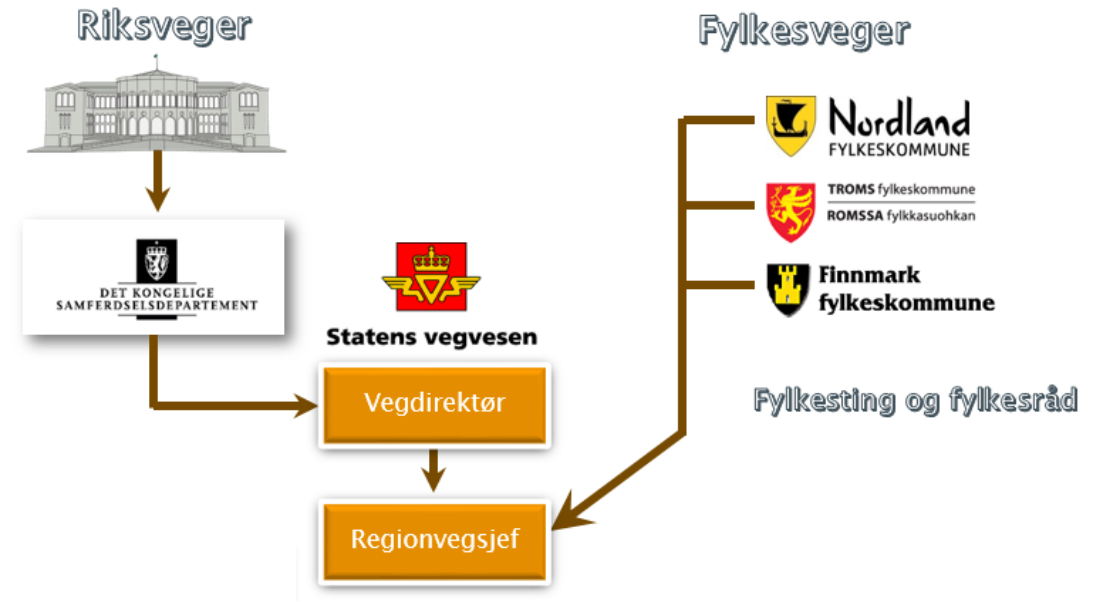


«Stortinget ber regjeringen sørge for at regional veiadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesveiene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå»

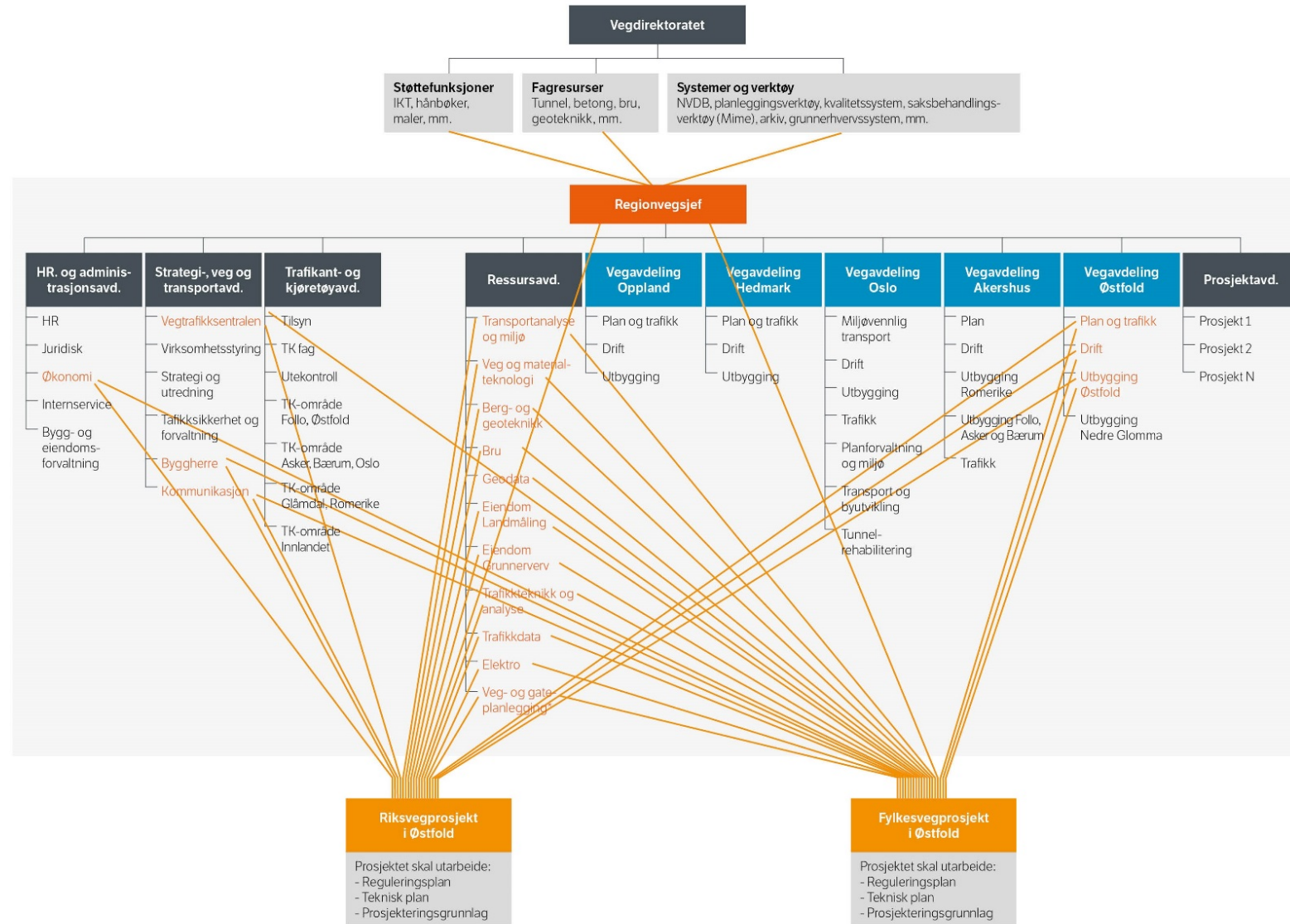
Sams vegadministrasjon i dag

- SVV har ansvar for å stille med felles (sams) vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveg
- Regionvegsjefen utfører fylkesvegoppgavene for den enkelte fylkeskommune, med hjelp av hele SVVs organisasjon
 - Fylkeskommunene er byggherre og har byggherreansvaret for sine veger
 - Statens vegvesen er byggherrens representant
- Rammeavtale mellom FK og regionvegsjef
- Årlige leveranseavtaler mellom den enkelte fylkeskommune og regionvegsjefen

Eksempel fra Region nord:



Ressursbruk i sams - et konkret eksempel:



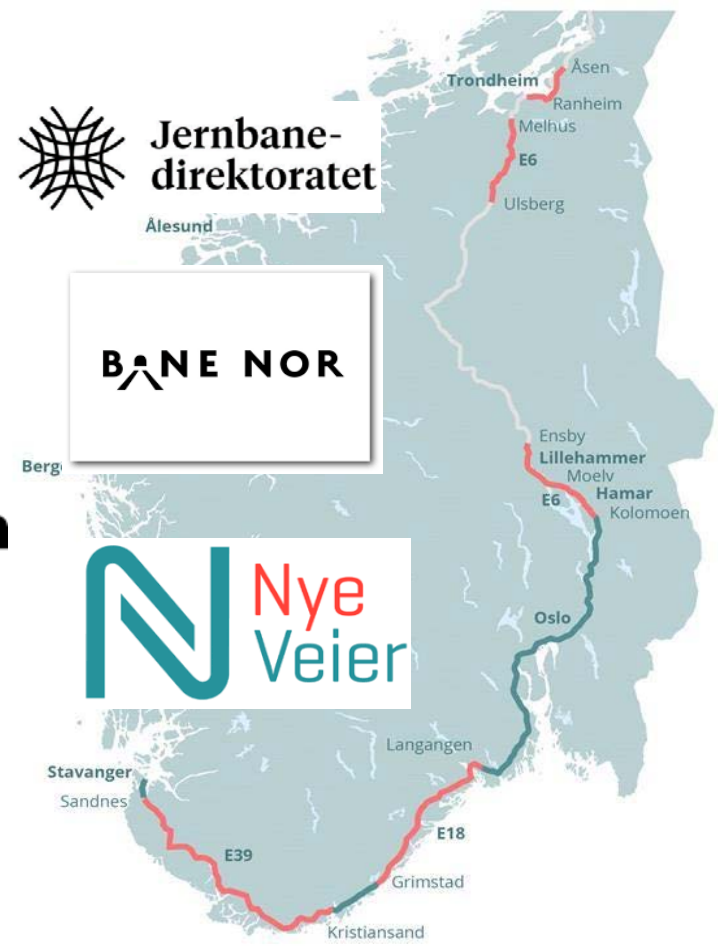
Framtidas Statens vegvesen



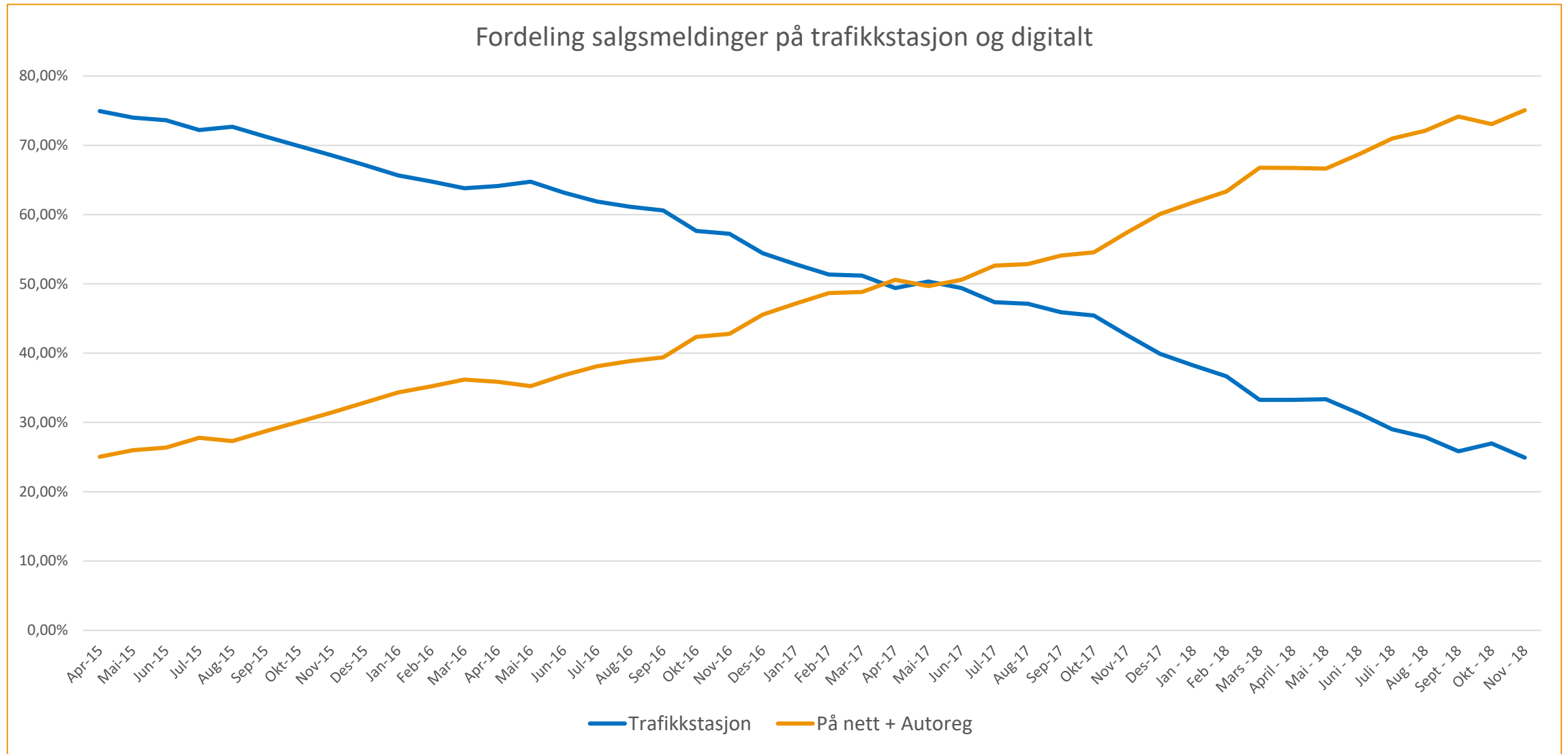
Hvorfor ny organisering?



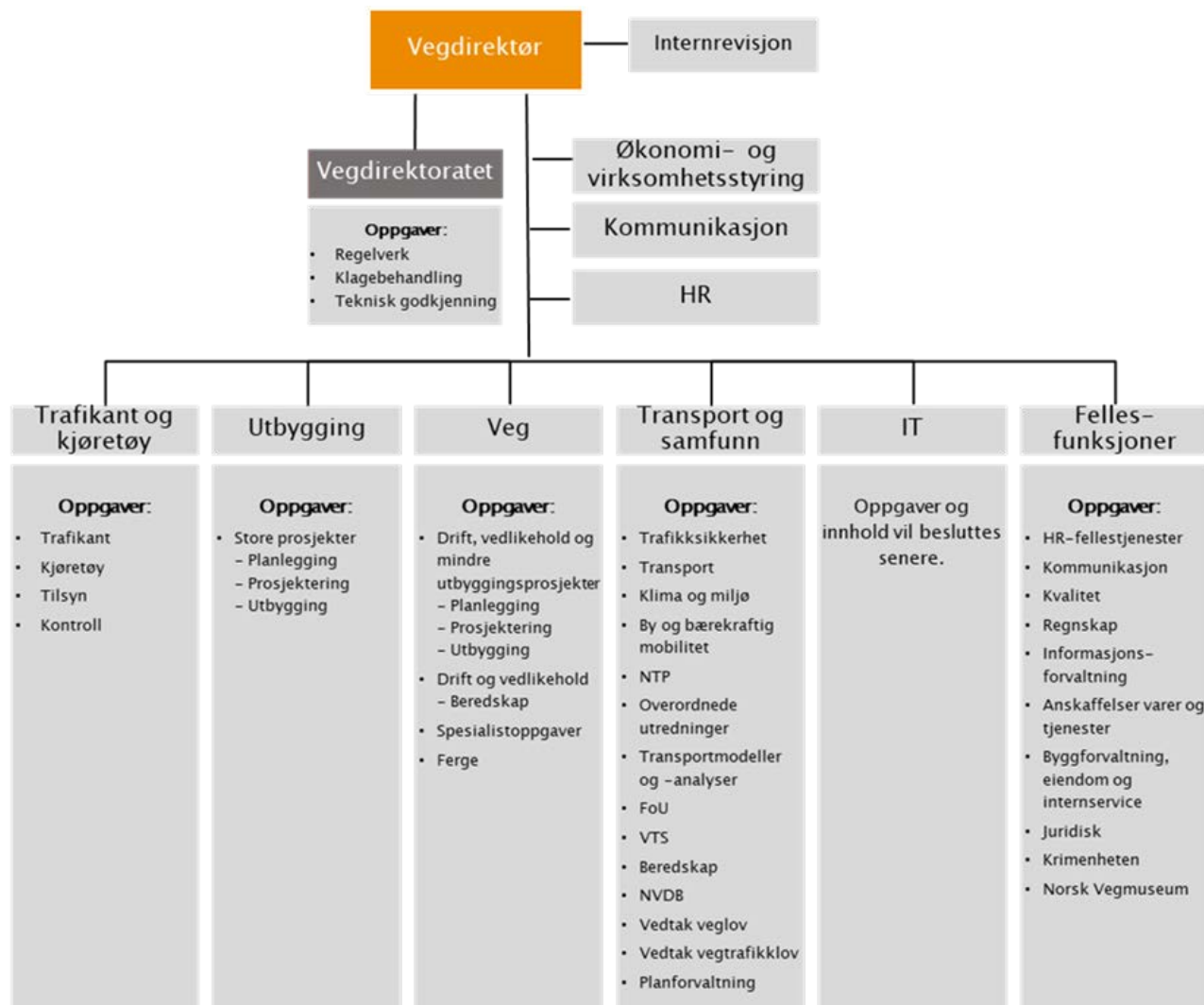
Statens vegvesen



Et bilde på hvorfor vi må endre oss



Ny organisasjonsmodell - divisjonsinndeling



Framtidas Statens vegvesen

- Mer detaljert utforming av organisasjonen er i prosess
 - Struktur og innhold
 - Geografi
- Innplassering av ansatte avklares i andre halvdel av 2019
- Ny organisasjon fra 01.01.2020



Takk for oppmerksomheten!



Statens vegvesen



Foto: Per Ritzler