

Porteføljestyling i Statens vegvesen

Forum for statens prosjektmodell

20. november 2023

Even Mortensen

Statens vegvesen, Økonomi- og virksomhetsstyring



Statens vegvesen



Vi bidrar til å få folk og varer sikkert fram – i by og land



Statens vegvesen



Foto: Knut Opeide

Mål i Nasjonal transportplan 2022-2033

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050



Mer for
pengene



Effektiv bruk av
ny teknologi



Bidra til oppfylling
av Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde



Enklere reisehverdag og
økt konkurransevne
for næringslivet

Seks divisjoner og et direktorat

Vegdirektøren

Vegdirektoratet



- Myndighet og regelverk

- Økonomi- og virksomhetsstyring
- Arbeidsgiver og HMS
- Data, innsikt og analyse
- Internrevisjon
- Kommunikasjon



Trafikant og kjøretøy



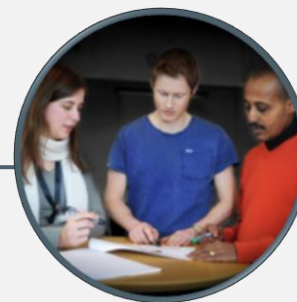
Transport og samfunn



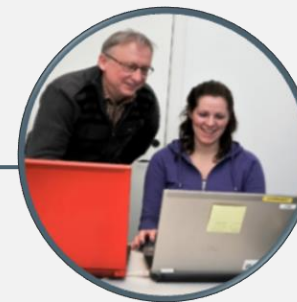
Utbygging



Drift og vedlikehold



Fellestjenester



IT



Statens vegvesen

10 500

kilometer riksveg

5 600

bruer (riksveg)

600

tunneler (riksveg)

72

trafikkstasjoner

4 760

årsverk

43 milliarder (budsjett)

inkl. 3,9 mrd. bompenger og tilskudd

55 millioner

besøk på vegvesen.no

4,2 millioner

motorkjøretøy

3,6 millioner

har førerkort

Hovedpunkter i Nasjonal transportplan 2022-2033

- Mer strategisk
- Mer for pengene
 - Porteføljestyring
 - Fortsatt effektivisering
 - Utbedringsstrekninger



INNHold

- 1 Innledning og sammendrag
- 2 Utviklingstrekk
- 3 Målene for bærekraftig utvikling og for utvikling av transportsystemet
- 4 Mer for pengene
- 5 Effektiv bruk av ny teknologi
- 6 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- 7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- 8 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- 9 Barnas transportplan
- 10 Økonomiske rammer og overordnede prioriteringer
- 11 Framtidens transport i byer og korridorer
- 12 Store investeringer for porteføljestyling i første seksårsperiode

Hovedpunkter i Nasjonal transportplan 2022-2033

- Mer strategisk, også i departementets oppfølging av transportplanen
 - Ny poststruktur tilpasset NTP
 - Mer overordnet omtale i Prop. 1 S
 - Videre fullmakter for Statens vegvesen



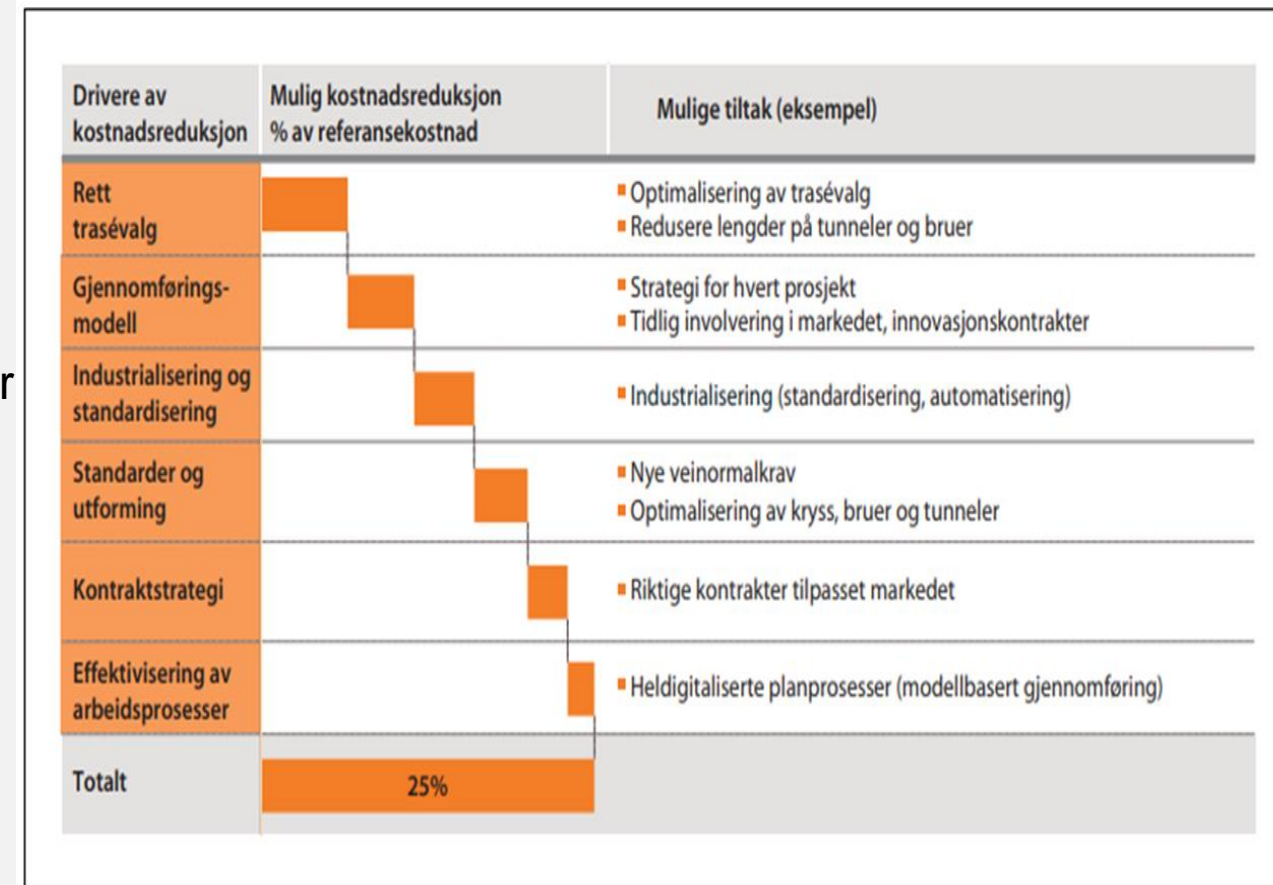
Mer for pengene

Nasjonal transportplan 2022–2033 beskriver hvordan vi kan få mer for pengene i transportsektoren gjennom å gi virksomhetene gode incentiver, tydelige forventninger og handlingsrom i gjennomføringen. Innføring av porteføljestyring, jf. kapittel 10 i del III, mindre detaljerte føringer i budsjettproposisjonen og ny fullmakt for mindre investeringer er konkrete tiltak som følger opp dette.

Nærmere om porteføljestyringen i Statens vegvesen



- Porteføljestyring for prosjekter som det ikke er fattet investeringsbeslutning for.
- Porteføljeprioritering av prosjekter over 1 mrd. kr vil skje årlig sammen med budsjettet (våren).
- utfordringer og ambisjoner for transportkorridorene er presentert i NTP. Porteføljestyringen skal bidra til at tiltak ses i sammenheng med, og optimaliseres sammen med, andre tiltak, slik at disse utfordringene kan løses på best mulig måte.
- Insentiv for å redusere kostnader og øke måloppnåelsen, spesielt i planfasen



Prioriteringsgrunnlaget



Statens vegvesen

- Kriterier:
 - Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNB)
 - Ikke-prissatte virkninger
 - Forskriftskrav (TSF TEN-T)
 - Beredskapshensyn
 - Teknologitvilling, etterspørsel
 - Modenhet (vedtak reguleringsplan, KS2)
- Føringer fra regjeringen: Prosjekter foreslått fullfinansiert i første periode av NTP 2022-2033 **skal** prioriteres først...
- Prosjekter skal kunne flytte opp og ned – **skal gi Statens vegvesen og alle interessenter incentiver** om å lage prosjekter med god måloppnåelse



Statens vegvesens porteføljeprioritering mai 2023

Korridor	Prosjekt	Prioritet	Modenhet	Lønnsomhet				Kostnad			Ikke-prissatte virkninger				Usikkerhet		Lov/ forskrift/ avtale
				NNB	NNV fra NTP, mill 2024-kr	NNV mars 2023. Mill 2024-kr	Endring i NTP, mill 2024-kr	Prognose, mill 2024-kr	Kostnad NTP, mill 2024-kr	Endring fra NTP, mill 2024-kr	Samlet vurdering	Tyngste virkning	Endring fra NTP	Samfunns-sikkerhet og beredskap	Etterspørsel	Teknologi	
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	1	●	-1,0	-7100	-3 667	● 3 432	6 983	6 464	● 519	●	Kulturarv		Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
5	E134 Røldal – Seljestad	2	●	-0,4	-921	-1 491	● -570	4 039	4 031	● 9	●	Kulturarv		Nasjonal	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
8	E6 Megården – Mørsvikbotn	3	●	-0,7	-7392	-6 963	● 429	12 270	12 443	● -173	●	Kulturarv		Nasjonal	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
5	E16 Hylland – Slæen	4	●	-0,8	-1796	-1 827	● -30	2 515	1 958	● 557	●	Landskapsbilde	■	Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
5	E134 Saggrenda – Elgsjø	5	●	-0,4	-445	-380	● 65	2 894	2 894	■ 0	●	Naturmangfold	■	Nasjonal	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
8	E45 Kløfta	6	●	-1,0	-1505	-1 473	● 32	1 726	1 461	● 265	●			Nasjonal	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
5	E16 Arna – Stanghelle	7	●	-0,9	-23387	-29 261	● -5 874	18 208	18 137	● 71	●	Alle unntatt friluftsliv, by- og bygde		Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
4	E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast)	8	●	0,0	241	-30	● -271	49 126	49 639	● -513	●	Naturmangfold, kulturarv og naturr	■	Regional	Noe følsomt	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
4	E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	9	●	-0,6	-6455	-14 747	● -8 292	33 332	32 023	● 1 309	●			Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
3	E134 Dagslett – E18 (Viker)	10	●	-0,4	5725	-1 340	● -7 066	5 926	5 054	● 872	●	Naturmangfold	●	Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
4	E39 Storehaugen – Førde	11	●	-0,6	-1898	-2 189	● -291	3 930	3 928	● 2	●	Naturressurser, naturmangfold og l		Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset	12	●	-0,4		-2 293	■ 0	6 863	6 863	■ 0	●			Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
1	Rv. 22 Glommakryssing	13	●	-0,4	1062	-731	● -1 793	3 936	3 936	■ 0	●	Kulturarv	■	Regional	Robust	Robust	Bypakke Nedre Glomma
8	E10 Nappstraumen – Å	14	●	-0,7	-971	-892	● 79	1 544	1 537	● 7	●			Regional	Robust	Robust	Bypakke Nedre Glomma
4	E39 Volda – Furene	15	●	-0,9	18	-1 420	● -1 438	2 190	1 327	● 863	●	Landskapsbilde		Regional	Robust	Robust	Samferdselspakke Volda-Ørsta
2	E18 Retvet – Vinterbro	16	●	-1,2	-5608	-7 452	● -1 844	10 177	9 858	● 319	●	Naturressurser	■	Regional	Robust	Robust	Samferdselspakke Volda-Ørsta
8	E8 Flyplasstunnelen Tromsø	17	●	-1,0	-1625	-2 169	● -543	2 787	2 367	● 420	●	Naturmangfold	■	Regional	Robust	Robust	Bypakke Tenk Tromsø
3	E39 Osli - Ålgård	18	●	0,2	8870	904	● -7 966	4 350	4 350	■ 0	●	Kulturarv/naturressurser	■	Regional	Noe følsomt	Robust	Byvekstavtale
5	Rv. 5 Erdal – Naustdal	19	●	-0,8	-1822	-2 256	● -434	3 388	2 879	● 509	●	Landskapsbilde		Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale
5	E134 Bakka - Solheim	20	●	-1,0		-1 862	■ 0	2 329	2 529	● -200	●			Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale
3	Rv. 19 Moss	21	●	-2,0	-5080	-1 920	● 3 160	5 183	6 477	● -1 294	●			Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale
5	Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein	22	●	-0,2	614	-1 206	● -1 820	6 859	6 859	■ 0	●			Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale
8	E10 Fiskebøl - Nappstraumen	23	●	-0,7		-3 121	■ 0	5 188	6 660	● -1 472	●			Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale
5	E16 Fagernes - Hande	24	●	-0,8		-2 100	■ 0	3 446	2 696	● 750	●			Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale
6	Rv. 15 Strynefjellet	25	●	-0,8		-4 052	■ 0	5 836	5 836	■ 0	●			Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale
7	E14 Stjørdal - Storlien (Stjørdal - Meråker)	26	●	-0,7		-3 337	■ 0	6 524	6 524	■ 0	●			Regional	Robust	Robust	Byvekstavtale

Hvilke effekter ser vi så langt?



- Systemet har fått «virke» i svært kort tid. Ingen forskning er gjennomført, og det er for tidlig å konkludere.....
- Systemet **har** gitt en mer dynamisk portefølje - endrede forutsetninger gir endrede prioriteringer i porteføljen
- Det er fremdeles ikke fattet investeringsbeslutning for noen av de høyest prioriterte prosjektene i porteføljen



Hvilke effekter ser vi så langt?

- Mange av prosjektene i porteføljen har allerede vedtatt reguleringsplan. Potensialet for optimalisering er størst i kommunedelplanfasen.
- Vi kan se en tendens til at mindre kommuner er mer positive til å samarbeide om nedskalering og større nøkternhet i valg av løsninger
- Større bykommuner ser ut til å satse på støtte hos regjeringen hvis konfliktsaker blir løftet opp dit gjennom innsigelse e.l.
- Ser ikke klare tendenser på at disse kommunene lykkes med sin strategi, men
- Det har likevel vært enkelte tilfeller der kommunene har fått gjennomslag i konflikter, som ville kommet til regjeringen som innsigelsessaker
 - E134 Dagslett – E18
 - E39 Smiene – Harestad



Takk for meg! 😊