



Statens vegvesen

Tertialrapport per 31. august 2023 til Samferdselsdepartementet

Innholdsfortegnelse

1. Leders beretning	3
2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per andre tertial	5
2.1. Mer for pengene	6
2.2. Effektiv bruk av ny teknologi	11
2.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	14
2.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken	18
2.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	21
3. Økonomi og ressursbruk	25
4. Styring og kontroll i virksomheten.....	32
4.1. Kapasitet og kompetanse	32
4.2. HMS og sykefravær	32
4.3. Samfunnsikkerhet og beredskap	32
4.4. Etterlevelse	33
Vedlegg 1 Oppfølging av større prosjekter	35
Vedlegg 2: Statlig delgaranti for bompengelån	44
Vedlegg 3: Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret.....	45
Vedlegg 4: Samfunnsikkerhet og beredskap	50
Vedlegg 5: Nærmere om bruk av tilskudd til byområder over kap. 1332, post 66	53

1. Leders beretning

Uværet Hans og medfølgende flom understreket hvor viktig det er at av vi planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder veinettet vårt med tilstrekkelig robusthet, redundans og restitusjonsevne. Uværet viste verdien av god lokal beredskap, kapasitet og kompetanse – samordnet av Vegtrafikksentralen på tvers av veieiere. Videre viser uværet Hans verdien av fleksibilitet i de økonomiske rammene, for å være i forkant av og å kunne håndtere konsekvensen av denne type hendelser. Uværet skapte utfordringer, og synliggjorde hvilke krefter som har vært i sving. Under ekstremværet var det et voldsomt trykk inn til alle våre informasjonskanaler, noe som viser hvor viktig det er å ha informasjon og digitale tjenester tilgjengelig for trafikantene. Likevel viser uværet Hans at vi arbeider godt med beredskap i Statens vegvesen. Vi ligger i forkant og har raske tiltak når hendelser inntreffer.

Statens vegvesen har fortsatt god økonomisk styring og god kvalitet på våre prognoser. I andre tertial melder vi om god måloppnåelse på flere områder, men trafiksikkerhet er et krevende område. Vi følger utviklingen i antall drepte og hardt skadde i trafikken med bekymring. Per andre tertial har 82 personer mistet livet i trafikken, dette er én færre enn i samme periode i fjor. September 2023 viser en urovekkende utvikling med 19 drepte. Tendensen er at for mange unge mennesker dør i trafikken, og at det oftere er flere som omkommer i samme ulykke. Statens vegvesen fortsetter det langsiktige kunnskapsbaserte trafiksikkerhetsarbeidet. Vi vet at oppmerksomhet i trafikken og rusfri kjøring med sikkerhetsutstyr og riktig fart, redder mange liv.

Den 15. august publiserte Statens havarikommisjon (SHK) sin første rapport om Tretten bru, som er en grundig og viktig rapport. Vi stiller oss bak vurderinger og anbefalinger som er gjort, og støtter beslutningen om å gå videre med undersøkelser. Statens vegvesen vil følge opp SHKs sikkerhetstilråding. ved å informere og bistå andre brueiere slik at de kan gjøre tiltak for sine bruer. I lys av Tretten bru-kollapsen, samt funn fra Vegtilsynets rapport om bruinspeksjoner, ønsker vi å gjennomføre en ekstern og helhetlig gjennomgang av etatens bruforvaltning. Dette arbeidet er startet.

Samferdselsdepartementet har godkjent Statens vegvesens forslag til endringer i veinormalen for vei- og gateutforming. De nye endringene kan føre til reduserte kostnader, samt mindre utslipp av klimagasser og redusert arealbruk. Veinormalene er et viktig styringsverktøy, og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikkanlegg. Dette er et viktig bidrag til å ta bedre vare på naturen.

Vi fortsetter arbeidet med å omstille, effektivisere og digitalisere organisasjonen og tjenestene våre. I juni ble Vegportalen lansert. Portalen er en ny digital løsning for å registrere og saksbehandle endringer i bruksklasse på offentlig vei. Det å sikre at tungtransport kjører på riktig dimensjonert vei bidrar til å realisere vår visjon om et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem.



Figur 1: Nasjonal turistveg: I 30 år har vi jobbet med nyskapende arkitektur i vakker natur langs 18 Nasjonale turistveier og i sommer ble dette markert. Nasjonale turistveier bidrar til økt lokal verdiskaping, og Menons nye rapport bekrefter at det er klare positive næringsøkonomiske effekter av turistveisatsninger. På bildet er Flesefossen rasteplass avbildet, som er en del av Nasjonal turistvei Ryfylke. Foto: Frid-Jorunn Stabell, Statens vegvesen.

Onsdag 27. september fikk samferdselsminister Jon-Ivar Nygård overlevert konseptvalgutredning (KVU) Nord-Norge, tidenes største transportutredning. I KVU Nord-Norge har Statens vegvesen, Avinor, Kystverket og Jernbanedirektoratet i samarbeid kartlagt hvilke behov landet har for at veiene, luftfarten, sjøfarten og jernbanen skal være i stand til å håndtere utfordringene fram mot 2060. Dette har vært et grundig arbeid som har utredet mulighetsrommet for Nord Norge.

Oslo, 09. oktober 2023

Ingrid Dahl Hovland

vegdirektør

Statens vegvesen

2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per andre tertial

Samfunnsoppdraget og målene for Statens vegvesen har en langsiktig tidshorison. Rapporteringen på enkelte av målene bærer derfor preg av at det ikke er stor bevegelse i måloppnåelse fra ett tertial til det neste. I tråd med føringer i tildelingsbrevet har Statens vegvesen en risikobasert tilnærming til rapportering av måloppnåelse per andre tertial.

Samlet sett ved andre tertial er den overordnede prognosen for måloppnåelse god. Våre viktigste bidrag i andre tertial er sammenstilt i tabellen nedenfor. Måloppnåelse og risikovurdering utdypes i kap. 2.1 til 2.5.

Mål	Vurdering av måloppnåelse	Identifiserte risikoer
	 <ul style="list-style-type: none"> - Vi har god kontroll på kostnadene - Vi arbeider kontinuerlig med å optimalisere prosjektene - Vi er i en overgangsfase der vi erstatter felleskontrakter med rene driftskontrakter, og tilpasser kontraktene for at de skal bli mest mulig attraktive for entreprenørene - Det er utfordrende å få en felles koordinering mot fylkeskommunene - På grunn av lønn- og prisvekst vil interne kostnader overstige måltallet for 2023 	 <ul style="list-style-type: none"> - Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen - Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver - Etaten får ikke effektivisert driften i tilstrekkelig grad - Etaten får ikke redusert interne kostnader i tilstrekkelig grad
	 <ul style="list-style-type: none"> - Vi har lansert Vegportalen – en ny digital løsning for å registrere og saksbehandle endringer i bruksklasse på offentlig vei - Vi har arbeidet med strategi for automatisert transport - Utvikling av selvbetjeningsløsninger fortsetter 	 <ul style="list-style-type: none"> - Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystem - Beslutninger (internt og eksternt) baseres på foreldet kunnskapsgrunnlag
	 <ul style="list-style-type: none"> - 82,1 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler er nullutslippskjøretøy - Vi har levert ladeplan for tungbiler og utarbeidet en utleiestrategi - Direkte utslipp fra anlegg og drift er på 100 400 tonn CO₂-ekvivalenter, som er høyere enn samme periode i 2022 pga. høyere omsetning i prosjektene 	 <ul style="list-style-type: none"> - Etaten får ikke redusert barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten - Etaten når ikke mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet - Etaten får ikke unngått beslag av verdifulle arealer
	 <ul style="list-style-type: none"> - Vi ligger langt over målkurven for maks 550 drepte og hardt skadde ved utgangen av andre tertial - For åttende år på rad har Norge den sikreste trafikken i Europa - 82 personer har mistet livet ved utgangen av andre tertial – én færre enn samme periode i 2022 - Trenden de siste månedene viser en nedgang i antall hardt skadde 	 <ul style="list-style-type: none"> - Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke - Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafikksikkerheten negativt
	 <ul style="list-style-type: none"> - Etaten har ansvarsområder som vi gjør for hele transportsystemet - Fremkommelighetsindikatoren viser en samlet forsinkelse på 16,3 millioner timer per andre tertial - Personbiltrafikken øker fremdeles i andre tertial 	 <ul style="list-style-type: none"> - Redusert forutsigbarhet - Redusert fremkommelighet - Manglende oppnåelse av nullvekstmålet

2.1. Mer for pengene

Per andre tertial melder vi om fortsatt god kontroll på kostnadene, både i planfase og i anleggsfasen. Gjennom årlige porteføljeprioriteringer foreslår vi prioriteringer av de riktige prosjektene til riktig tid. Statens vegvesen arbeider på alle områder for å få mer for pengene. Lønnsomheten av transportinvesteringene skal økes ved å redusere kostnader og øke nytten av prosjektene. Vi forventer, gjennom ulike tiltak, å kunne hente ut kostnadseffektivisering i hele verdikjeden.

Statens vegvesen fortsetter arbeidet med helhetlig tilnærming til drift, vedlikehold, mindre investering, utbedring og ny veibygging. Ved å sikre en best mulig sammenheng mellom de ulike innsatsområdene, vil det kunne oppnås mer helhetlig standard på strekninger over tid, og bidra til at vi får mer for pengene.

Effektivisering av veibygging

Gjennom årlige revisjoner av prioriteringsrekkefølgen for porteføljeprojekter, vil vi til enhver tid foreslå prioriteringer av prosjekter som sikrer best mulig måloppnåelse, mest mulig effektiv ressursbruk og god langsiktig utvikling av prioriterte strekninger.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å optimalisere prosjektene for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet og nytte for trafikantene innenfor de gitte økonomiske rammene. Dette skjer i alle av prosjektenes faser. God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på riktig måte. Se vedlegg 1 om oppfølging av store prosjekter.

Effektivisering av drift og vedlikehold

Etaten er fortsatt i en overgangsfase der vi erstatter felleskontrakter med rene riksveikontrakter. Tilpasning til rene riksveikontrakter innenfor drift har vært kostnadsdrivende. Rene riksveikontrakter gir kontrakter med større geografisk utstrekning, og kombinert med til dels færre kilometer vei, blir driften av disse områdene mindre rasjonell med større avstander og dårligere mulighet for utnyttelse av f.eks. faste anlegg og maskiner. Dette medfører større beredskapskostnader. I tillegg kommer en negativ effekt av at flere veieiere (fylkeskommuner, Nye Veier AS og OPS-selskaper) drifter sine egne strekninger. Med lite sammenhengende driftsområder blir entreprenørene kjørende mye på andre veieieres veier i ren transport mellom strekningene de skal drifte.

For å motvirke kostnadsøkningene har Statens vegvesen forsøkt å tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris. Etaten har i 2023 fortsatt arbeidet med å forbedre konkurransegrunnlaget og malene i samarbeid med bransjen. I driftskontrakten Vestfold-Telemark 2023-2028, har Statens vegvesen lagt ned tid og ressurser i forarbeidet med kontrakten. I dialog med bransjen, har etaten utformet gode krav og kriterier som vil gi oss mer miljøgevinst og drift for pengene. Klima og miljøhensyn var blant tildelingskriteriene i kontrakten, og ved oppstart estimeres det at metoden vil gi opp mot 40 pst. reduksjon i både de direkte og de indirekte klimagassutslippene, målt mot hva vi ville fått med en vanlig «laveste pris»-anskaffelse. I tillegg til dette estimerer vi en kostnadsbesparelse på 12 pst., målt mot vanlig anskaffelse. Så langt opplever etaten at en slik anskaffelse er en riktig metodikk i det videre arbeidet om mer for pengene.

Tilbudspriser på nye driftskontrakter har økt med om lag 39 pst. sammenlignet med de kontraktene som ble avløst. Tilsvarende tall for 2022 kontraktene var 18 pst. En av årsakene til større prisøkningen i 2023, kan være at veilengdene i 2023 kontraktene er betydelig redusert sammenlignet med veilengden i 2022 kontraktene.

Sammenligning av pris i nye og avløste kontrakter, kan gjøres med ulike metoder. Dagens beregningsmetode innebærer at det gjøres en rekke justeringer i datagrunnlaget for å kunne få noen lunde sammenlignbart underlag. Dette har vært gjort i en fase der vi har byttet ut felleskontrakter med rene riksveikontrakter. Metodikken som er benyttet, med alle vektninger og justeringer, innebærer at forklaringsevnen til indikatoren blir betydelig svekket. Med bakgrunn i dette ønsker Statens vegvesen å foreslå ny indikator for prisvekst i nye kontrakter, og med plan om å rapportere på denne fra og med 2024. I en overgangsfase vil det kunne være aktuelt å rapportere på begge indikatorene og ev. rapportere på ny indikator tilbake i tid, for å unngå tidsbrudd. Målet er at den nye indikatoren vil være enklere, mer robust, og intuitiv å forstå. Statens vegvesen vil komme tilbake til departementet med beskrivelse av ny indikator i årsrapport eller i eget skriv.

Det pågår arbeid for å effektivisere vedlikeholdsarbeidet. Eksempler på pågående aktiviteter er automatisering og digitalisering av bæreevne målinger, rekkverksinspeksjoner og tverrfallsmålinger, videreutvikling av dagens spor- og jevnhetsmålinger, og bruk av 360-graders laserdata i større omfang.

Planlagt vedlikehold gir mer for pengene enn løpende korrektivt vedlikehold. For å kunne planlegge frem i tid er det viktig med forutsigbare budsjetter. Et økende forfall på veinettet bidrar til at både drift og vedlikeholdskostnader øker. Det er derfor viktig at det årlig settes av tilstrekkelig med midler til vedlikehold slik at vi ikke får en akselererende skadeutvikling på veielementene som bidrar til økte utgifter i fremtiden. Dette omfatter også håndtering av uforutsette hendelser, som for eksempel ekstremværet Hans.

Tilstandsindikator

Arbeidet med utvikling av tilstandsindikator er i god driv, men noe forsinket i henhold til fremdriftsplanplan. Prosjektet fortsetter utover høsten arbeidet med beregning av nytte parallelt med videreutvikling av allerede etablerte indikatorer samt forberedelse av nye.

Tilstandsindikatorer for tunnel, veibredde og bæreevne er etablert i Nasjonal veidatabank. Det er noen utfordringer knyttet til kvalitet på inputdata. Det jobbes med nye indikatorer for kurvatur, bru, og spor- og jevnhet. Metodikken bak tilstandsindikatorerne er å sammenligne kjente krav til tilstand med den digitale tilstanden fra Nasjonal veidatabank. Kvalitetsutfordringer er identifisert, og digitale tiltak vil være med på å heve kvaliteten på mange av tilstandsindikatorerne på sikt.

Statens vegvesen har vurdert og kommet frem til at det ikke skal utvikles en aggregert tilstandsindikator. Dette må dekkes gjennom egne analyser da vektning av de ulike indikatorene vil variere fra fagområde til fagområde.

Samarbeid med fylkeskommunene om driftskontrakter

Statens vegvesen har etter avviklingen av sams veiadministrasjon, ingen formalisert kontaktflate med fylkeskommunene eller KS vedrørende driftskontrakter. Det finnes nettverksfora og bransjetreff der enkelte fylkeskommuner deltar. Fylkeskommunene har på flere områder egne fora. Statens vegvesen deltar kun på disse etter særskilt invitasjon. Statens vegvesen opplever at det er utfordrende å få en felles koordinering mot fylkeskommunene. Fylkeskommunene er selvstendige rettssubjekt med ulike prioriteringer innenfor sine ansvarsområder. Det virker ikke som at det er vesentlig interesse for å benytte KS sin koordineringsmulighet på dette fagområdet. To av driftskontraktene som Statens vegvesen inngikk i 2023 inkluderer noe fylkesvei, henholdsvis 10 og 0,1 km. Det er godt samarbeid med aktuelle fylkeskommuner om disse kontraktene.

I enkeltsaker og beredskapssaker er det dialog med fylkeskommunene, men dialogen er i stor grad situasjonsbetinget. I beredskapssituasjoner, som ekstremværet Hans, er det god dialog mellom veieierne. Det er også tilsvarende god dialog med KS og fylkeskommunene rundt fremtidig drift av laboratorium, en tjeneste fylkeskommunene i dag kjøper av Statens vegvesen, men som nå – etter en overgangsperiode fra 2020, skal avvikles.

Salg til fylkeskommunene av laboratorie – og grunnboringstjenester

Statens vegvesen er i dialog med fylkeskommunene og KS om en fremtidig modell der fylkeskommunene sammen eier et antall laboratorier gjennom et interkommunalt selskap (IKS). Modellen gjør det mulig å utveksle tjenester i et reelt samarbeid. Salg av grunnboringstjenester vil opphøre, da dette kan kjøpes i et privat marked.

Statens vegvesens ønsker å redusere antall laboratorier til et nivå som hovedsakelig dekker eget behov. Per i dag eier og drifter vi ni laboratorier. For å dekke eget behov vurderes fire laboratorier som tilstrekkelig. Det er usikkerhet knyttet til antall laboratorier fylkeskommunene trenger for å dekke sine behov. Det vil være aktuelt med en virksomhetsoverdragelse for ansatte knyttet til laboratoriene som overdras til fylkeskommunene.

Prosessen med å rigge et IKS og vurdere fylkeskommunalt behov forventes å ta noe tid, og vi ser for oss at 2024 vil være et overgangsår der Statens vegvesen fremdeles vil selge tjenester til fylkeskommunene.

Digitalisering og effektivisering

Etatens utviklingsaktivitet dreies ytterligere i den strategiske retningen etaten har pekt ut. Det pågår et arbeid med en forsterking av metodeverket for nyttestyring av utviklingsaktiviteten for å kunne ta dette mer aktivt i bruk ved prioritering av utviklingsportefølje 2024 og fremover. Digitalisering er et viktig virkemiddel for å nå målene om effektivisering, som har bidratt til en betydelig reduksjon av etatens egen ressursbruk.

Utviklingstiltaket eTilsyn er et vesentlig bidrag for å digitalisere arbeidsprosessen for de ansatte som gjennomfører tilsyn. Systemet vil gi regelstøtte og der igjennom likere saksbehandling. Rapportene som blir generert vil være likere i hele landet, og vil sikre registrering av avvik og oppfølging.

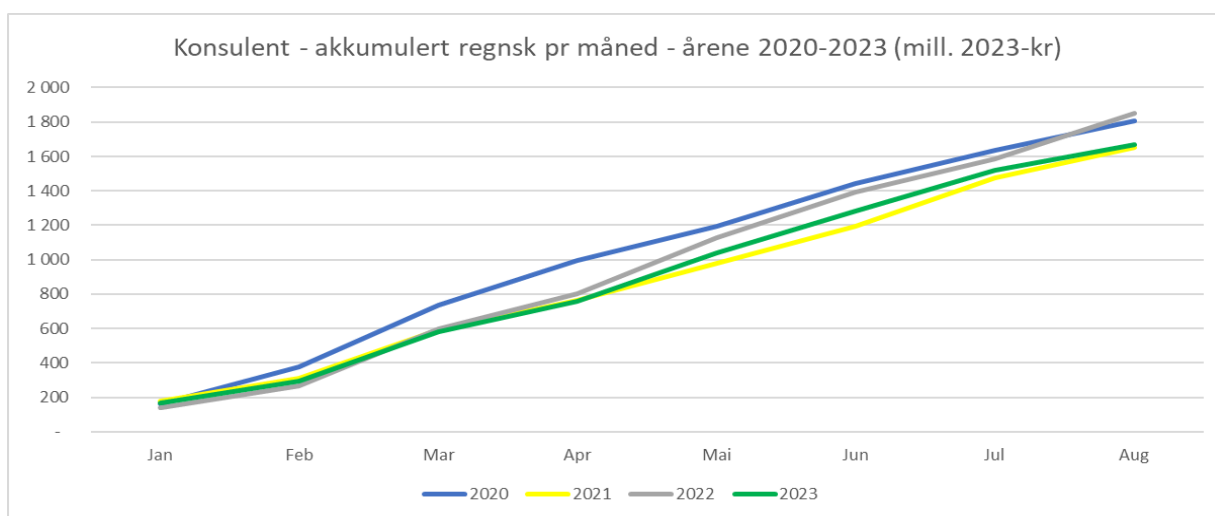
Innen utekontrollvirksomheten utvikles det en egen rapporteringsløsning basert på statistikk fra dataverktøyet VaDIS, spesielt utviklet for bruk ved utekontroll. Målgruppen er primært ledere som kan bruke denne til oppfølging, analyse og planlegging av kommende aktiviteter. I tillegg utvikles det en datamodell for prediksjon av mulige feil og mangler på kjøretøy, basert på analyser av historiske data. Dette vil være et hjelpemiddel for ytterligere målretting av kjøretøy.

Interne kostnader

Prognosen for interne kostnader for 2023 er på om lag 10,2 mrd. kr. Dette gir et avvik fra måltallet for 2023 på om lag 500 mill. kr og skyldes ekstraordinær lønns- og prisvekst i 2022 (240 mill. kr) og 2023 (260 mill. kr) som ikke var hensyntatt ved fastsettelsen av målkravet. Det er usikkerhet knyttet til prognosen for interne kostnader i 2023. Statens vegvesen fortsetter arbeidet for å redusere de interne kostnadene. Effektivisering og reduksjon i de interne kostnadene skjer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av konsulentkjøp og arealeffektivisering. Videre legges det til rette for å bruk av digitale møter og andre tiltak for å begrense øvrige interne kostnader. Statens vegvesen styrer mot å redusere de interne kostnadene i 2023 og 2024 for å nå målkravet for 2024. Det legges

til grunn at prisjustert målkrav for 2024 vil ta hensyn til den ekstraordinære lønns- og prisveksten som var i 2022 og 2023.

Lønn- og konsulentutgifter utgjør hoveddelen av interne kostnader. Stram styring av disse utgiftene er derfor nødvendig for å oppnå reduksjon i interne kostnader. Statens vegvesen arbeider med å redusere konsulentbruken på områder hvor det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. For å redusere interne kostnader blir konsulenter erstattet med egne tilsatte på noen områder. Dette medfører noe økt bemanning, men har bidratt til at nivået på konsulentbruk er vesentlige lavere enn tilsvarende periode i fjor som det fremgår i figuren. Statens vegvesen følger utviklingen i konsulentbruk tett, og vurderer fortløpende tiltak som skal gi ytterligere reduksjon i konsulentbruk i 2023 og årene fremover.



Figur 2Utvikling i konsulentbruk - akkumulert regnskap per måned for årene 2020-2023 (mill. 2023-kr)

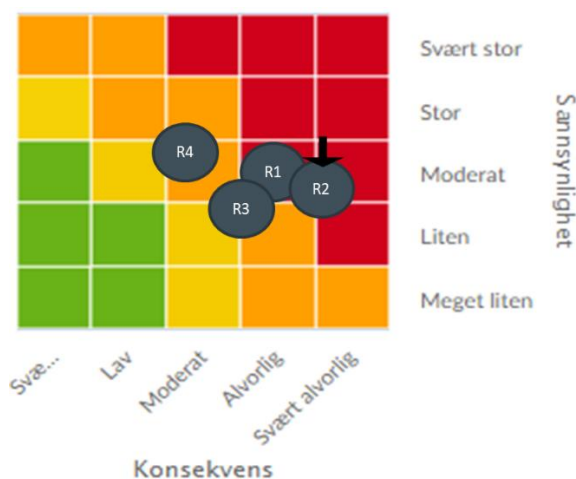
Risikovurdering

Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet om «mer for pengene» som moderat til høy. Risikoen vurderes som svakt redusert siden T1. Spesielt gjelder dette risikoene knyttet til prisutviklingen og reduksjon i interne kostnader. Prisutviklingene på sentrale innsatsfaktorer som stål, tre og betong har stabilisert seg, og vi ser tendenser til prisreduksjon. Likevel opplever Statens vegvesen fortsatt ikke tilsvarende reduserte priser på våre konkurranser. Det fremstår som uklart hva årsaken til dette er. Likevel mener vi at risikoen for at prisveksten går ut over vår evne til å gjennomføre prioriterte oppgaver er noe lavere enn ved T1.

Risikobildet for at etaten ikke klarer å effektivisere driften i tilstrekkelig grad er uendret siden T1. Prisene for de nye driftskontraktene i 2023 har steget noe sammenlignet med de kontraktene de avløste. Vi vurderer at dette henger sammen med overgangen til rene riksveikontrakter, samt situasjonen med flere veieiere. Statens vegvesen arbeider med flere tiltak for å redusere de i interne kostnadene, og det forventes en reduksjon i forhold til 2022 nivået. Det er likevel en risiko for at høy lønns- og prisvekst medfører at nivået for interne kostnader ikke reduseres tilstrekkelig i forhold til målet som er satt for 2023.

For flere av risikoene vil resultater av iverksatte tiltak først gi resultater på lengre sikt. Særlig gjelder dette effektene fra optimaliseringsprosessene som vi først ser resultatene av når planprosessene er gjennomført. Dette kan ta flere år. Selv om sannsynligheten for enkelte av risikoelementene ikke nødvendigvis er vurdert som spesielt høy, vurderer vi konsekvensen av at vi ikke lykkes som alvorlig. Økte kostnader, enten i prosjektene eller i den løpende driften, har stor negativ konsekvens for samfunnet.

Risikoer
R1: Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen
R2: Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver
R3: Staten får ikke effektivisert driften i tilstrekkelig grad
R4: Staten får ikke redusert interne kostnader i tilstrekkelig grad



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Optimaliseringsprosessene fører ikke til forutsatt kostnadsreduksjoner for investeringsporteføljen, som igjen vil føre til at samfunnet får mindre igjen for pengene.	<ul style="list-style-type: none"> - Hente ut ytterligere kostnadseffektivisering gjennom å benytte fleksibiliteten i veinormalene - Gjennomføre verdianalyser o.l. rutinemessig
R2	Prisvekst i anleggsmarkedet går ut over etatens evne til å løse sine oppgaver innenfor gitte årlige budsjetttrammer.	<ul style="list-style-type: none"> - Løpende vurderinger gjennom året av aktuelle tiltak som kan kompensere for disse økte utgiftene, slik at budsjettet overholdes - Tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris
R3	Flere veieiere og fortsatt avvikling av felleskontrakter gjør det vanskelig å redusere tilbudspriser på nye driftskontrakter	<ul style="list-style-type: none"> - Tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris
R4	Nivået på de interne kostnadene økte i 2022. Risiko for at interne kostnader ikke reduseres i tilstrekkelig grad i 2023 og fremover.	<ul style="list-style-type: none"> - Tiltak for å redusere bemanningen og nivået for konsulenttenester - Erstatte konsulenter med egne ansatte på utvalgte områder - Redusere arealbruk per ansatt - Tiltak for å redusere strømforbruket for eiendomsmassen

2.2. Effektiv bruk av ny teknologi

I årets andre tertial har vi fortsatt arbeidet mot de tre strategiske retningene for en heldigital etat, som er definert i vår virksomhetsstrategi: Den digitale veien, digitalisert verdikjede for vei og digitale kundetjenester. Dette er langsiktig arbeid, der effekten vanskelig lar seg måle fra tertial til tertial.

Digitalisert verdikjede for vei og den digitale veien

Statens vegvesen fortsetter med å digitalisere alt arbeid knyttet til veiens livsløp. Dette vil gi en heldigital, samhandlende og effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning.

I juni lanserte Statens vegvesen Vegportalen, som er en ny digital løsning for å registrere og saksbehandle endringer i bruksklasse på offentlig vei. Frem til nå har dette i stor grad vært en manuell og tidkrevende jobb både for veieiere og for Statens vegvesen som saksbehandler endringer og publiserer de offisielle veilistene. Intensjonen med Vegportalen er å få god kvalitet på data i Norsk vegdatabank (NVDB). Det er mange strekninger som ikke er oppdatert med riktig bruksklasseinformasjon i NVDB. Det betyr at reiseplanleggere viser feil informasjon. Det gjelder også Vegvesenets egne tjenester, som vegvesen.no/trafikk, appen Vegvesen trafikk og vegkart.no. Dette koster bransjen både tid og penger. Med den nye løsningen legger vi til rette for at endringer kan gjøres enklere, smidigere, raskere og hyppigere enn tidligere. Vegportalen gir også veieiere og Statens vegvesen en felles arbeidsflate og et verktøy for effektivt samarbeid.

Som en del av svaret på anmodningsvedtakene om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, anbefalte Statens vegvesen at det utarbeides en nasjonal strategi for automatisert veitransport. En vurdering av økt kompleksitet i utprøvingen må innebære at vi ser på helheten i automatisert transport og hvordan ulike samfunnshensyn skal vektas mot hverandre. En nasjonal strategi for automatisert veitransport tar sikte på å peke på hvilke gevinster som kan oppnås innenfor sentrale samfunnsområder, herunder også på teknologi- og industriområdet. Strategien vil si noe om hvordan mulige gevinster bør vektas og prioriteres. Statens vegvesen har, i tett samarbeid med bransjeaktører, startet arbeidet med å lage et utkast (faglig grunnlag med anbefalinger) som vil oversendes til Samferdselsdepartementet på nyåret. Det har vært avholdt store åpne dialogkonferanser og mindre rundebordskonferanser med inviterte ledere innenfor aktuelle områder (andre myndigheter, telekom, akademia, næringsliv, m.fl.).

Digitaliseringsprogrammet Digital drivkraft har fått oppdraget med å løfte Nasjonal vegdatabank, og skal bidra til at Statens vegvesens tjenester og kjernesystemer er rigget for samfunnets fremtidige behov. Revidert vegdataforskrift er sendt på høring, med frist 01. desember. Denne setter ytterligere krav til leveranser fra og til Nasjonal vegdatabank med omkringliggende fagsystemer. For å modernisere Nasjonal vegdatabank er programmet Digital drivkraft sentralt, og dette er en nødvendig utvikling av NDVB for forbedret ytelse, stabilitet, ny funksjonalitet og tilpasning til nytt arkitekturmodellbilde.

Statens vegvesen fortsetter arbeidet med ITS teknologi. Det har blitt gjennomført flere store og små demonstrasjoner av teknologi i praksis både nasjonalt og internasjonalt, og flere demonstrasjoner planlegges videre utover høsten. Statens vegvesen fikk for eksempel god tilbakemelding for sin demonstrasjon av C-ITS tjenester i praksis, gjennom kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur (V2X), under ITS Europe konferansen i Lisboa i mai.

Digitale kundetjenester

Statens vegvesens utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært vellykket over flere år. Det jobbes med ulike tiltak for å øke bruken av disse, blant annet gjennom å forbedre informasjonen på vegvesen.no. Etaten jobber videre med å se på hvordan vi skal tilby kun timebestilling på tjenester som krever oppmøte. I juni ble tjenesten «Chat med oss» mer synlig på vegvesen.no. Dette har hatt ønsket effekt, og i juli håndterte chatboten nærmere 40 pst. av henvendelsene til Brukerstøtte.

Ekstremværet Hans viste at våre digitale tjenester er en viktig del av beredskapen når større hendelser rammer veinettet. Under ekstremværet var det et voldsomt trykk inn i våre kanaler og appen, Vegvesen Trafikk, ble lastet ned med høy frekvens. Appen fikk nærmere 60 000 nye brukere i perioden, og nettsiden vegvesen.no/trafikk fikk naturlig nok en markant økning. Se nærmere omtale under toppmålet «Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet» og vedlegg 4, «Samfunnsikkerhet og beredskap».

Risikovurdering

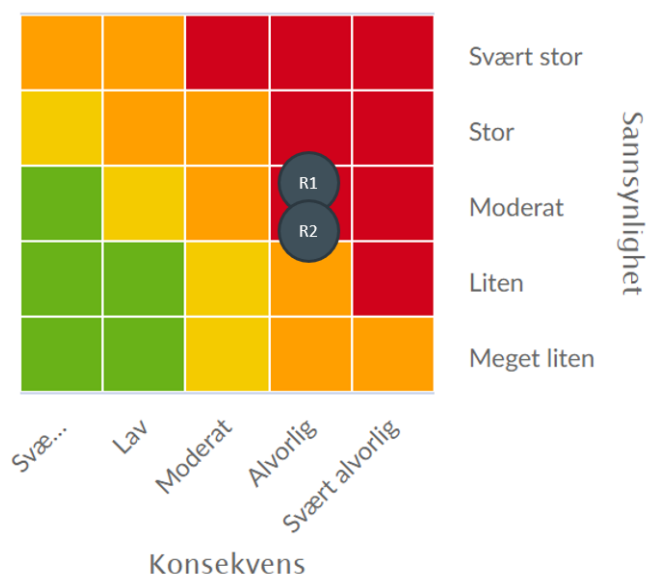
Ved utgangen av august vurderes risikoen samlet sett for «Effektiv bruk av ny teknologi» som høy, uforandret sammenlignet med første tertial. Tiltakene videreføres og risikoene knyttet til målet vil vedvare, da det tar tid før tiltakene har effekt. Det er et stort behov for digitalisering i etaten, og det er viktig at det prioriteres strategisk. Vi ser at høy bevissthet på risikoene og gjennomføring av tiltak gir økt kontroll over risikoen som da på sikt vil gå ned. Sentralt for å få gjennomført digitalisering er omstilling for å ha riktig kompetanse og nok kapasitet. Se nærmere omtale i kapittel 4.1.

I andre tertial har Digital drivkraft levert første versjon av løsning for kontoutskrift og verktøy for måling av brukeradferd. Kontoutskriften sier noe om registreringsgrad i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Programmet har startet et arbeid på innregistreringsprosessen til NVDB, noe som er viktig for å forstå hele verdikjeden og alle dens involverte. Det er levert en betydelig bedre ytelse ved oppslag fra Datakatalogen og en felles autentisering på tvers for de som brukere flere NVDB tjenester.

Evaluering av ITS-piloter fortsetter, og business case utvikles slik at pilotresultatene kan bli behandlet opp mot fremtidig implementering.

Risikoer

- R1: Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystem
- R2: Beslutninger (internt og eksternt) baseres på foreldet kunnskapsgrunnlag

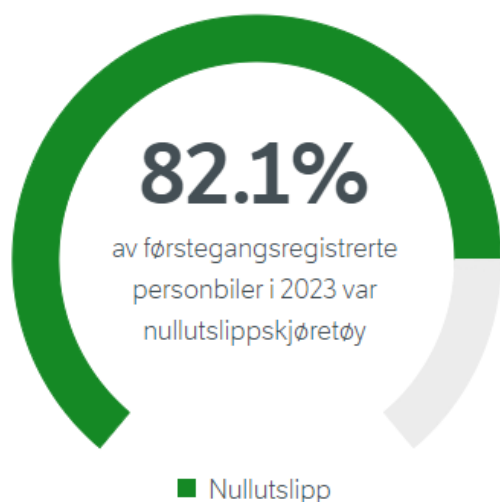


Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreduserende tiltak
R1	Etatens måloppnåelse kan påvirkes i negativ retning dersom utviklingen av det digitale transportsystemet styres for sterkt av andre aktørers utviklingsarbeid.	<ul style="list-style-type: none"> - Videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank gjennom programmet Digital drivkraft - Praktisk gjennomføring av ITS-teknologi i piloter
R2	Nasjonal vegdatabank har store ytelsesutfordringer og klarer ikke å levere ønskede tjenester. Dersom den ikke fornyes er det sannsynlighet for at beslutninger, både hos Statens vegvesen og andre veieiere, baserer seg på foreldet kunnskapsgrunnlag.	<ul style="list-style-type: none"> - Fokuserer på moderne, skalerbar teknologi for database og kjernesystemer gjennom programmet Digital drivkraft. - Ferdigstille revidert vegdataforskrift

2.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Som rapportert i første tertial viser SSB tall stod veitrafikken for utslipp av 8,686 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2022, dette er nært samme nivå som 2021. Statens vegvesen har gitt Transportøkonomisk institutt (TØI) oppdrag om å utarbeide en metode for beregning av CO₂-utslippet fra drivstoffsalget. Drivstoffsalget for de 12 siste løpende måneder viser at CO₂-utslippet for rapporteringsåret 2023 er 2,6 pst. poeng lavere enn det beregnede utslippet fra drivstoffsalg i 2022. Det er viktig å understreke at med gjennomsnitt over de siste 12 måneder vil drivstoffsalget for fire av månedene i 2022 inngå i beregningene. Det er en god del variasjon i drivstoffsalget fra måned til måned, og det tar derfor noe tid før en nedadgående trend fanges opp av modellen.

Det var en stor økning i salget av elbiler i 2022, og 21 pst. av personbilparken gikk på strøm innen utgangen av året. Hittil i år er 82,1 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler nullutslippskjøretøy. Dette er en reduksjon på 0,2 pst. poeng siden første tertial, men er en økning på 5,8 pst. poeng sammenlignet med samme periode i fjor.



Figur 3 Andel nullutslippskjøretøy pr. 09. oktober 2023

Etaten har arbeidet tett med Enova og Nye Veier AS med implementering av nasjonal ladestrategi. Statens vegvesen har i andre tertial levert ladeplan for tungbiler, som er et grunnlag for å sikre et tilstrekkelig tilbud av ladestasjoner for tunge kjøretøy på riksveinettet. Planen omfatter en oppstartsfase og en utrullingsfase.

I ladestrategien ba regjeringen Statens vegvesen om å kommunisere en tydelig utleiestrategi og vilkår ved etablering på etatens egne arealer. Etaten har utarbeidet en utleiestrategi som prioriterer ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy på våre arealer for å legge til rette for lading ved pause og hvile. Etablering av ladestasjoner på Statens vegvesens arealer skjer ved tidsbegrenset avtale om bruksrett, der hovedregelen er konkurranse i markedet.

Statens vegvesen har som mål å redusere klimagassutslipp fra veitransport, anlegg og drift og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030. Per andre tertial (januar-august) har vi beregnet de direkte utslippene fra anlegg og drift til anslagsvis 100 400 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e). Dette er 8 400 tonn CO₂-ekvivalenter mer enn det som ble rapportert i samme periode i 2022 (9 pst. høyere). Økningen skyldes at vi har høyere omsetning i prosjektene og kontraktene for anlegg, drift og vedlikehold per

august 2023 enn det vi hadde i 2022. Tallene er beregnet fra økonomisk aktivitet og er beheftet med usikkerhet, og omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer. I tillegg til å redusere klimagassutslipp, skal vi gjøre veinettet motstandsdyktig gjennom helhetlig arbeid med klimatilpasning

Et viktig steg mot en helelektrisk produksjonslinje

Veiprosjektet E39 Betna-Stormyra er valgt ut som ett av Statens vegvesen sine pilotprosjekter for å teste ut hvordan nullutslippsmaskiner vil fungere ute på en anleggsplass. I kontrakten for parsellen mellom Betna og Hestnes er det stilt krav til at knusing av masser skal foregå ved bruk av elektrisitet. Gjennom piloten vil Statens vegvesen få viktige læringspunkter på hvordan kabling av maskiner påvirker mobiliteten, HMS i forbindelse med elektrifisering og samarbeid med strømleverandører. Videre høster vi også erfaringer på hvordan kontraktskrav påvirker leverandørenes satsning på helelektrisk utstyr.

Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi er beregnet i Statens vegvesens innspill til NTP for alle prosjekter over 1 mrd. kr, som etaten foreslår å starte opp i 2025-2030. Det foreligger også tall fra NTP 2022-2033. Vi arbeider med uttesting av indikator i forbindelse med arbeidet med NTP. Dette gjøres sammen med relevante myndigheter. I andre tertial i 2023 var det ingen veiprosjekter som ble åpnet som har medført arealbeslag i viktige naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

Risikovurdering

Ved utgangen av andre tertial vurderes risikoen samlet sett for «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål» som moderat. Dette er likt som det vi rapporterte ved første tertial. Arbeidet med risikoreduserende tiltak fortsetter og gir kontroll over risikoen.

Statens vegvesen har i andre tertial levert ladeplan for tungbiler, som skal sikre et tilstrekkelig tilbud av ladestasjoner for tunge kjøretøy på riksveinettet, som er nærmere omtale under vurdering av måloppnåelse. Derfor er det en justering i risikoreduserende tiltak til R1 (se tabell nedenfor).

I andre tertial jobber etaten videre med å redusere eget CO₂ utslipp, og vi legger til rette for at ansatte skal kunne ta grønnere valg i hverdagen. I løpet av 2023 fokuserer vi på å ha sekundmåling på alle våre eiendommer der vi eier strømmålere for å kunne overvåke energiforbruket. Vi har en forventning om å spare over 20 pst. av energiforbruket vårt ved å sette inn riktige tiltak ved avvik. Statens vegvesen ble kåret til Årets innkjøper 2022 av Miljømerking Norge, og denne prisen er en bekreftelse på at vi gjør ting riktig og at etterspør miljømerker i våre kontrakter på interndrift. Statens vegvesen er en stor aktør, og det er derfor viktig at vi bruker innkjøpsmakten vår for å redusere klima- og miljøbelastning.

Det er sterk korrelasjon mellom de direkte klimagassutslippene og etatens aktivitetsnivå. Det er foreløpig igangsatt tre piloter med delvis elektrisk drift av utvalgte prosesser på anlegget, i tillegg til at noen prosjekter har begynt å ta i bruk elektriske maskiner og kjøretøy på egenhånd.

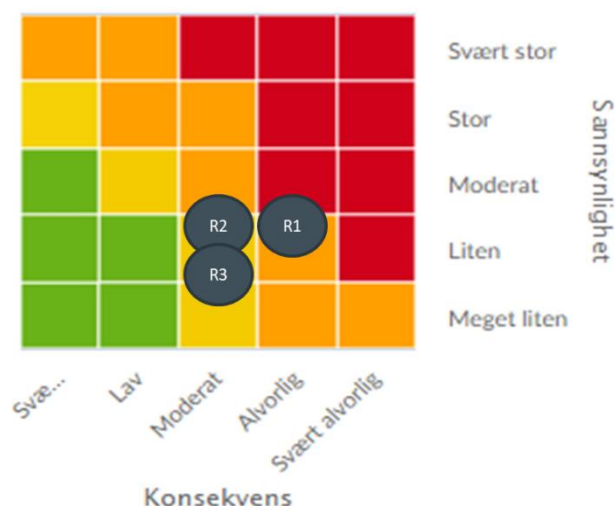
Endring i regelverk fra for offentlig anskaffelser fra 4. august innebærer at klima- og miljøhensyn som hovedregel må vektas med minimum tretti prosent i offentlige anskaffelser. Alternativt kan det stilles klima- og miljøkrav i kravspesifikasjon, dersom det er klart at dette gir en bedre klima- og miljøeffekt. De nye reglene legger opp til at Statens vegvesen kan bruke sitt innkjøpsfaglige skjønn

og søke løsninger som gir størst mulig miljøgevinst. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) utarbeider veileder. Det er foreløpig ikke klart hvordan dette slår inn i Statens vegvesens kontrakter og hva det eventuelt gir av miljøeffekt, eller kostnadsøkninger. Det er satt i gang utredning av ulike regelverk som gir mulighet for å stille krav om utslippsfrie anleggsplasser, og det er foreløpig usikkert hva som vil bli pålagt, og hva dette ev. vil gi av miljø- og kostnadseffekter.

Vi jobber med å sikre gode klimakrav i dokumentene som benyttes i forbindelse med våre anskaffelser. Det er også gjennomført videreutvikling av eksisterende insentiv mekanismer, som bonus og trekk ved tildeling av kontrakt. Innenfor driftskontraktene våre jobber vi for å vri kontraktsmalene for å kunne levere mer bærekraft for pengene på de kontraktene som nå vil vare frem til 2030 og lengre. Utviklingen innen ferje og asfalt fortsetter og vi tester ut bruk av tildelingskriterier på klima og miljø innen driftskontrakter.

Statens vegvesens virksomhet påvirker naturmangfoldet både gjennom bygging av veianlegg og i forbindelse med drift og vedlikehold av veinettet. Dette er et langsiktig arbeid, og vi arbeider ut fra tiltakshierarkiet for å unngå, avbøte, reparere og kompensere inngrep i natur. Under planleggingen må en tidlig sørge for å få oversikt over verdifulle områder som bør unngås og inkludere naturhensyn systematisk. Risikobildet vurderes som moderat til lavt, og vi opprettholder de risikoreducerende tiltakene.

Risikoer
- R1: Etaten får ikke redusert barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten
- R2: Etaten når ikke mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet
- R3: Etaten får ikke unngått beslag av verdifulle arealer



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Gjennom oppfølging av regjeringens ladestrategi har etaten levert en oversikt over arealer som kan benyttes til utbygging. Det er krevende å fremføre strøm langs vei, og vil være en potensiell flaskehals i utbyggingen av ladeinfrastruktur. For lav utbyggingstakt fører til at utviklingen stopper opp, og vi får ikke fasen ut fossile kjøretøy.	<ul style="list-style-type: none"> - Konkretisering av etatens rolle i det videre arbeidet med å sikre tilstrekkelig rask utbygging - Ladeplan og utleiestrategi gjør vi det lettere å etablere ladepunkter langs veinettet - Planlegging for permanente ladestasjoner tas med tidlig inn i planleggingsfase

R2	Det er utfordringer knyttet til å legge til rette for økt bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner i våre prosjekter samt det å ta i bruk klima- og miljøkrav i tilstrekkelig grad.	<ul style="list-style-type: none"> - Dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for å drive frem utvikling og implementering av nullutslippsteknologi - Ta i bruk klima- og miljøkrav som tildelings- og kvalifikasjonskriterier i konkurranser
R3	Vi har god oversikt over omfang av beslag av verdifulle naturområder i de enkelte planprosjekt, men det er usikkerhet knyttet til total oversikt for hele etaten.	<ul style="list-style-type: none"> - Sterkere vektlegging av tiltakshierarkiet i alle faser av planleggingen - Videreutviklingen av en metode for å inkludere utslipp fra arealbeslag i beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter - Arealregnskap og budsjett på nye prosjekter - Videre innføring av miljøstyringssystem Inkludere naturhensyn mer systematisk i planlegging etter plan og bygningsloven

2.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken

For åttende år på rad har Norge den sikreste trafikken i Europa med 21 drepte per million innbyggere, etter at 116 døde på norske veier i fjor. Det viser statistikken når endelige tall for 2022 forelå tidlig i andre tertial. I perioden 2012-2022 har Norge redusert antall dødsulykker med 20 prosent. Det er European Traffic Safety Council (ETSC) som i sin årlige rapport peker på [Norge som best i Europa](#).¹

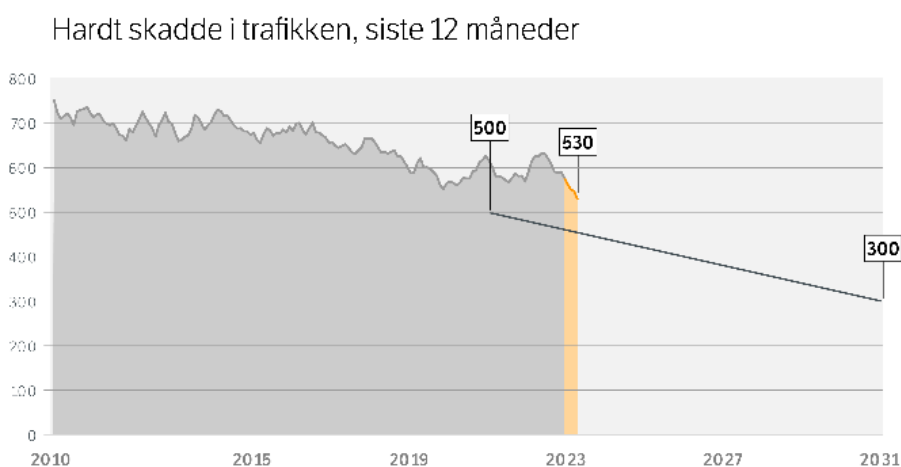
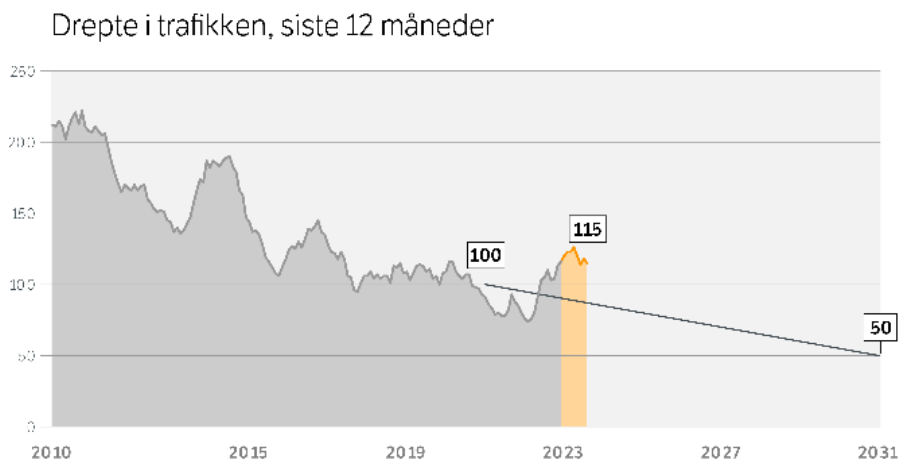
82² personer har mistet livet i Norge i løpet av årets første åtte måneder. Det er én færre enn i samme periode i fjor. Sammenlignet med i fjor har det vært en økning i antall drepte barn og unge. Flere ble drept i bil hittil i år, og færre på MC. Omtrent 30 pst. er omkommet i ulykker der tungbil har vært involvert. Også i år har sommermånedene skilt seg ut med flere drepte enn tidligere år (med unntak av fjoråret).

Når det gjelder hardt skadde, har vi et etterslep i registreringen på fire måneder. Til og med april er det foreløpig registrert 113 hardt skadde. Av erfaring vet vi at dette tallet blir høyere. Til sammenligning var det endelige tallet for tilsvarende periode i fjor 161 hardt skadde. Trenden de siste måneder tyder på en nedgang i antall hardt skadde. Det framgår også av grafen under.

På tross av meget gode resultater når vi sammenligner oss med andre land, og noe nedgang i antall hardt skadde, er utviklingen i Norge ikke i tråd med det ambisjonsnivået vi selv har fastlagt. Grafene under viser løpende utvikling for de siste 12 måneder med tilgjengelige tall. Status for drepte er tom august i år, mens for hardt skadde er det tom april i år. Utviklingen sees i forhold til målsetningen fra Nasjonal transportplan (NTP) om at vi i 2030 skal ha maks 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte. Ambisjonen tilsier at vi skulle hatt maksimalt 542 drepte og hardt skadde per T2, mens foreløpige tall for siste tolv måneder tilsier 645 drepte og hardt skadde. Det vil si at vi har hele 103 flere drepte og hardt skadde i trafikken i Norge enn ambisjonen tilsier.

¹ [Norge – det mest trafikksikre landet i Europa | Statens vegvesen](#)

² Foreløpig tall



Figur 4 Utvikling i løpende tall for de 12 siste tilgjengelige månedene sett i forhold til målsetningen fra NTP om maks 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte innen 2030.

Risikovurdering

Den samlede risikoen for toppmålet «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken» vurderes til høy ved årets andre tertial. Det langsiktige og kunnskapsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt være grunnmuren for videre arbeid, men vi må belage oss på en markant intensivering av innsatsen på alle fronter for å få en utvikling i tråd med ambisjonen.

Et mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 vil kreve betydelig forsterket satsning på trafikksikkerhet fra alle aktører, der Statens vegvesen er sektoransvarlig og skal vise vei. I prioriteringsoppdraget til NTP 2025-2036 foreslår vi at det innenfor den samlede rammen til Statens vegvesen skal prioriteres økte ressurser til tre ulike områder³:

- Målrrettede trafikksikkerhetsinvesteringer
- Kontroll av tunge kjøretøyer
- Trafikksikkerhetskampanjer

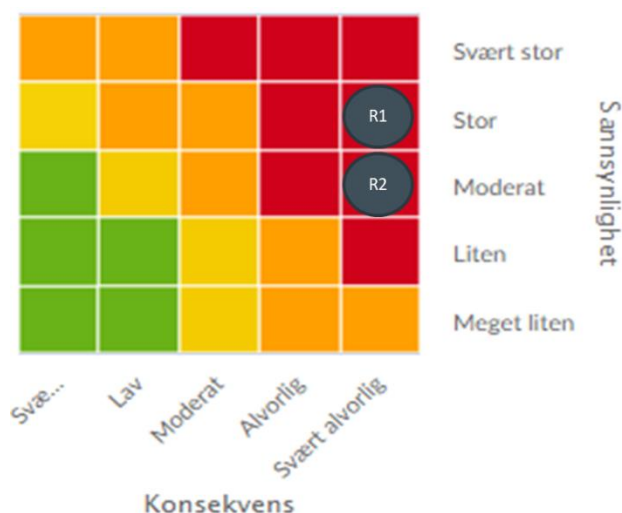
³ [Nasjonal transportplan 2025-2036 | Statens vegvesen](#)

Som rapportert ved første tertial har Statens vegvesen lagt ytterligere trykk på arbeidet med tiltakene i tiltaksplanen for trafiksikkerhet på vei. Tiltakene etaten er ansvarlige for blir fulgt opp i den interne styringsdialogen, som bidrar til enda mer gjennomføringskraft.

I første tertial meldte vi om et risikoreducerende tiltak knyttet til mobilisering av aktører som bidrar med trafiksikkerhet, blant annet rettet mot alvorlige ulykker på mc. Etter andre tertial vurderer vi at den spesielle oppmerksomheten på mc ikke er like nødvendig. Arbeid og oppfølging av "Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025" treffer alle sider av vår virksomhet, også MC. Generelt sett jobber vi med føreropplæring for å sikre trygge trafikanter ut på veien, og jobber mye med holdningskappende arbeid. Dette i tillegg til å sørge for sikrere veier.

Ekstra tildeling i revidert nasjonalbudsjett (RNB) ga mulighet for mer dekkelegging og flere andre vedlikeholdstiltak, som har bidratt til at vedlikeholdsetterslepet ikke øker ytterligere. Likevel er det fortsatt en usikkerhet tilknyttet eksisterende vedlikeholdsetterslep, og hvordan det påvirker trafiksikkerheten negativt. Vi fortsetter arbeidet med risikoreducerende tiltak.

<p>Risikoer</p> <ul style="list-style-type: none"> - R1: Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke - R2: Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafiksikkerheten negativt
--



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreducerende tiltak
R1	Hvis vi skal nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte innen 2030, må vi redusere med over 40 drepte og hardt skadde hvert år frem til 2030.	<ul style="list-style-type: none"> - Aktiv oppfølging av interne og eksterne tiltak i «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025»
R2	Det er en risiko for at vedlikeholdsetterslepet påvirker trafiksikkerheten negativt. Det kan i ytterste konsekvens medføre at enkelte veier blir mer trafikkfarlige eller at veiobjekter med vedlikeholdsbehov må stenges frem til det finnes midler til gjennomføring.	<ul style="list-style-type: none"> - Flerårig vedlikeholdsplanlegging og innsiktsdrevet prioritering av vedlikeholdsaktivitet, herunder bruke digitalt verktøy for gjennomføring og oppfølging av TS-inspeksjoner - Utvikle indikator(er) i NVDB for å få bedre oversikt over tilstanden på veinettet, og hvordan tilstanden utvikler seg over tid

2.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Statens vegvesen har flere ansvarsområder som vi gjør for hele transportsystemet, uavhengig av hvem som eier veien. Trafikkstyring og trafikantinformasjon gjennom Vegtrafikksentralene (VTS) er et godt eksempel på det, bruberedskap et annet. Dette er kritiske tjenester til trafikanter og næringsliv som skal sikre god fremkommelighet og en enklere reisehverdag.

VTS har håndtert akutte varslede hendelser som påvirker fremkommelighet på veinettet. Brorparten av disse har vært relatert til krevende værforhold, og spesielt uværet Hans førte til ekstremt mange henvendelser til VTSene og stort press på systemer for levering av trafikkinformasjon. Ekstremværet Hans viste at digitale tjenester som er ivaretatt gjennom produktområdet Fremkommelighetstjenester, er en viktig del av beredskapen når større hendelser rammer veinettet.

Forutsigbarhet og fremkommelighet

Statens vegvesen har lang erfaring med å måle trafikken ved hjelp av fysiske tellepunkter. Vi har rundt 3 000 trafikkregistreringspunkter som måler antall passeringer ulike steder i veinettet. Tellepunktene er en viktig kilde til informasjon om hvor mye trafikk det er på veiene. Vi har etablert en fremkommelighetsindikator basert på disse dataene og GPS-data.

Fremkommelighetsindikatoren viser at samlet forsinkelse for alle kjøretøy på riksveiene var 23,4 millioner timer i 2022. Per andre tertial 2023 var det 16,3 millioner timer forsinkelser. Forsinkelsene var om lag 2,3 pst. høyere enn tilsvarende periode i 2022. Forsinkelsene har økt i Oslo særlig utenfor rushtiden og i riksveikorridorene, men også på Nord-Jæren og noen flere byer. Bergen og Kristiansand er forsinkelsene redusert. Forsinkelsene er også kraftig redusert i Tromsø i rushtiden, relativt sett. Trafikkforstyrrelser knyttet til forbedring av riksveiene er en viktig forklaringsfaktor. Eksempelvis i Oslo har oppgradering av Sjølystlokket og Bygdøylokket på E18, men også arbeidet på E18 Vestkorridoren, skapt større forsinkelser i andre tertial 2023.

Ved å bryte ned tallene på tid og sted kan vi også si hvor og når forsinkelsene skjer, samt å knytte dem til årsaker og måle effekt av tiltak. Slik vet vi at 12,2 millioner forsinkelsestimer i fjor og 8,7 millioner timer så langt i år (t.o.m. august) skjedde utenfor rushtidstimerne, 6:00-9:00 og 15:00-18:00 mellom mandag og fredag. Statens vegvesen har et mål om å på nasjonalt nivå redusere årlige forsinkelser. At så mange av forsinkelsestimerne skjer utenfor rushtiden og utenfor byvekstområdene, viser at hele verktøykassen for forutsigbar fremkommelighet må brukes - fra kollektivtransport, gåing og sykling til driftstiltak, utvikling av strekninger og fjerning av flaskehals.

Utenfor rushtiden er forsinkelsene størst i korridorene med 54 pst., etterfulgt av Oslopakke 3 området med 24 pst. og 22 pst. fordelt på Bergensområdet, Buskerudbyen, Trondheimsområdet, Grenland, Nedre Glomma, Kristiansandsregionen, Nord-Jæren og Tromsø. I rushtiden er forsinkelsene størst innenfor Oslopakke 3 området med 40 pst. etterfulgt av korridorene og de øvrige 8 byvekstområdene med 30 pst. hver.

Skred over E16 i Aurland: Satt beredskapsplan i verk

Den 03. juli gikk det et skred over E16 i Aurland. God og presis kunnskap og samarbeid mellom ulike etater førte til at veien ble stengt da risikoen ble akutt, men uten at trafikken stoppet opp i lengre tid enn det som var nødvendig. I flere år har Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) fulgt med på bevegelsene i fjellpartiet Stampa, og NVE og Norges geologiske undersøkelse (NGU) har modellert utløp fra blokken. Da blokken begynte å bevege seg for alvor ble alle planer satt til verks. Statens vegvesen satt inn omkjøringsruter. På noen av omkjøringsveiene er det ferjesamband, og her ble det satt inn ekstra ferjeavganger. Omkjøringsveiene ble varslet via trafikkmeldinger og skilting, og det var behov for dirigenter på noen lokasjoner. Dermed var både folk i bygda og langs veien trygge, samtidig som trafikken ikke var hindret mer enn nødvendig. Storskredet kom der det var ventet.

Mobilitet i de største byene

I 2019 og 2020 ble det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Ny byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023-2029 ble behandlet i august og signert i september 2023. I august 2023 ble det enighet om et forslag til en byvekstavtale for Tromsø. Forslaget er behandlet lokalpolitisk av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune. Behandling i regjering og signering gjenstår.

Vi jobber med å måle forsinkelsene i alle områdene med byvekstavtale. På riksveinettet i de 9 byvekstområdene var forsinkelsen 9,2 millioner timer så langt i år (tom. august). 55 pst. av disse forsinkelsestimene skjedde i Oslo-pakke 3 området. 57 pst. av forsinkelsene, 5,3 millioner timer, skjedde innenfor rushtidstimerne, 6:00-9:00 og 15:00-18:00.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med trafikktegninger (byindeks), er hovedindikatoren for vurderingen av nullvekstmålet. Byindeks beregnes med datagrunnlag fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i et byområde. Byindeksen viste en nedgang i utviklingen for de fire byområdene frem til starten av 2022 sammenlignet med referanseåret. Våre beregninger indikerer imidlertid en betydelig økning etter gjenåpning av samfunnet våren 2022, og at personbiltrafikken i andre tertial 2023 fremdeles øker. Foreløpig ligger personbiltrafikken om lag på samme nivå som referanseåret for avtalene i tråd med målsetningene for avtalene.

Nullvekstmålet skal følges opp i byvekstavtalene ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett og treårs glidende snitt sammenlignes med trafikknivået i referanseåret. Ettersom personbiltrafikken har vært lav under pandemien ligger tre års glidende snitt under trafikken for referanseåret for den enkelte avtale. Statens vegvesen følger derfor både med på treårs glidende snitt samt den løpende trafikkutviklingen fremover.

Tunnelsikkerhet og -forvaltning

Utbedring av tunneler følger programmet for tunneloppgradering, og programmet er i rute for tunneler på transeuropeiske transportnettverk (TEN-T-veinettet). Retningslinjer for tunnelforvaltning ble landet i utgivelsen av R511 «Sikkerhetsforvaltning av riksvegtunneler» i oktober 2021. Det arbeides kontinuerlig med interne prosesser tilknyttet dette arbeidet, både oppdatering av

prosesser som er i bruk, samt produksjon av nye. I 2022 ble prosessen for bestilling av hovedinspeksjoner av berg og bergsikring i tunnel, samt oppfølging av funn etter inspeksjoner gitt ut innen fristen til Vegtilsynet. I andre tertial 2023 ble prosessen for gjennomføring av disse inspeksjonene utgitt og tatt i bruk.

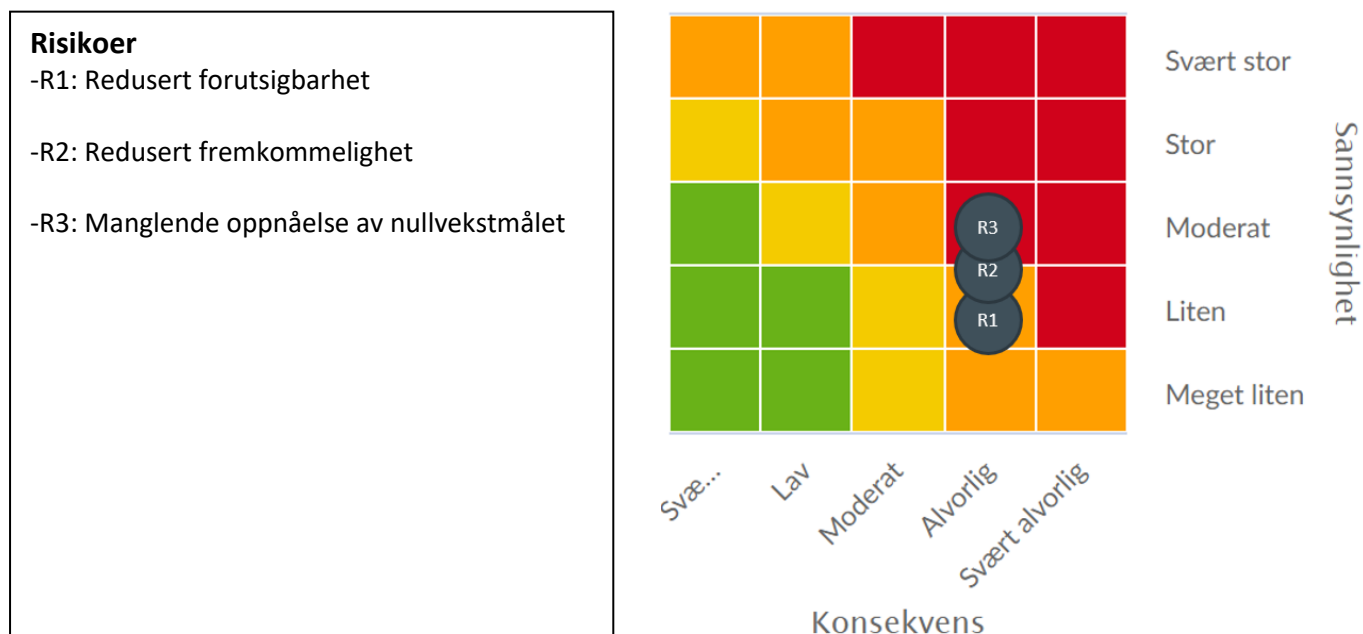
Risikovurdering

Ved andre tertial vurderes risikoen for «Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet» som moderat, som er uforandret sammenlignet med første tertial.

Etaten fortsetter arbeidet med produktorientering for økt forutsigbarhet og fremkommelighet for brukerne. Vi ser at tjenestene vi leverer er nyttige for trafikantene, spesielt etter ekstremværet som herjet i august. Statens vegvesen fortsetter å videreutvikle fremkommelighetsindikatoren slik at vi kan inkludere hele veinettet i indikatoren.

Risikobildet for hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover er fortsatt moderat til høy. Det vil være viktig med effektiv bruk av midler og en aktiv porteføljestyling med prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil. Bedre prioritering av tiltak og tydeligere målstyring bidrar til økt kontroll tilknyttet risikoen. Vi jobber med fakta og analysegrunnlag, og hvordan ytterligere løfte målstyring i oppfølging av avtalene.

Statens vegvesen har iverksatt og vil fortsette å jobbe med tiltak for bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre beslutningsgrunnlag for bruk av midler. Analyser viser at det blir krevende å nå nullvekstmålet mot 2029 uten nye, sterkere tiltak og virkemidler. Vi viser til våre beskrivelser av dette i våre leveranser til NTP 2025-2036.



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Etaten får ikke gitt bedre og rettidig informasjon for alle trafikantgrupper, gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data. Dette fører til at kunder og varer ikke	<ul style="list-style-type: none"> - Produktorientering for økt forutsigbarhet - Utvikle og ta i bruk ny fremkommelighetsindikator - Mållrettet bruk av midler med utgangspunkt i sanntidsdata

	kommer frem til planlagt tid.	
R2	Etaten får ikke gitt bedre, rettidig og mer tilgjengelig informasjon om fremkommelighet gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data.	<ul style="list-style-type: none"> - Bruke data i overgangen til tilstandsbasert vedlikehold - Bruke produktorientering for å øke fremkommelighet
R3	Det er usikkert hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover.	<ul style="list-style-type: none"> - Bedre styring av budsjettmidlene, her under mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler - Prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil - Sette målstyring høyere opp på agendaen gjennom forbedring og effektivisering av styringsmodell i styringsgruppene

3. Økonomi og ressursbruk

Etaten har god økonomisk styring. I 2023 fortsetter vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av økonomistyringen. Systemet for økonomisk styringsinformasjon (ØkonomiPuls) ble innført høsten 2022 er videreutviklet i 2023. Dette bidrar til bedre økonomisk styring i etaten. Samlet avvik per andre tertial 2023 viser en reduksjon i avviket sammenlignet med resultatene både for 2021 og 2022.

Prognosene for postene på kap. 1320 viser et samlet merforbruk på 291 mill. kr, eller 0,9 pst. av disponible midler. Dette merforbruket for kap. 1320 er knyttet til post 22 med et merforbruk på 51 mill. kr og 29 OPS-prosjekter med et merforbruk på 313 mill. Kr. Post 01 driftsutgifter viser et merforbruk på 76 mill. kr som er knyttet til forventet kompensasjon av lønnsoppgjøret for 2023. Postene 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, 72 Tilskudd til riksveiferjedriften og post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport har et samlet mindreforbruk på 150 mill. kr.

Et samlet avvik som er tilnærmet lik disponible midler er et resultat av at Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene og få sikrere prognoser gjennom året slik at avviket reduseres. I kombinasjon med større handlingsrom for etaten til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, legger godt til rette for at avviket vil forbli lavt i 2023.

Kap. 1332 viser et samlet mindreforbruk på 224 mill. kr. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter viser et mindreforbruk 68 mill. kr mill. kr. Post 66 Tilskudd til byområder har et mindreforbruk på om lag 156 mill. kr knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Avvikene er knyttet til tiltak i Bergen og Trondheim.

Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2022	Tildelt 2023	Anslag Merinntekter	Til disp. 2023	Prognose 2023	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (pst.)	Regnsk ap hittil i år pr. 31/8
01 Driftsutgifter	47,592	4 699,141		4 746,7	4 823	76	1,6	3 206
22 Drift og vedlikehold av riksveier		10 598,717		10 598,7	10 650	51	0,5	5 212
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	30,086	2 373,569		2 403,7	2 360	-44	-1,8	1 438
29 OPS-prosjekter		1 020,0		1 020,0	1 333	313	30,7	765
30 Riksveiinvesteringer		10 490,341		10 490,3	10 490	-	-	7 085
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	17,381	3 213,809	10	3 246,3	3 140	-101	-3,1	1 971
SUM statlige midler til riksveiformål	95,059	32 395,577	10	32 500,7	32 796	295	0,9	19 677
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		414,000		414,0	414	-	-	-
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	30,239	14,490		44,7	40	-5	-11	7
65 Tilskudd til fylkesveier	125,871	398,696		524,6	525	-	-	64
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	7,079	22,616		29,7	30	-	-	1
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		661,534		661,5	662	-	-	648
SUM tilskudd	163,189	1 511,336		1 674,5	1 670	-5	-0,3	720

Totalt kap. 1320	258,248	33 906,913	10	34 175,3	34 466	291	0,9	20 397
-------------------------	----------------	-------------------	-----------	-----------------	---------------	------------	------------	---------------

Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2023	Prognose 2023	Avvik tildelt vs. prognose	Regnskap hittil i år pr. 31/8	Pst. inntekt av tildelt pr. 31/8
01 Salgsinntekter m.m.	207,3	207,3	-	145	70,0
02 Diverse gebyrer	450,0	450,0	-	309	68,7
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	125,8	125,8	-	103	81,5
04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	689,9	700,0	10,1	509	73,8
SUM	1 473,0	1 483,1	10,1	1 066	72,4

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Mill. kr

Post	Overført fra 2022	Tildelt 2023	Til disp. 2023	Prognose 2023	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (pst.)	Regnskap hittil i år pr. 31/8
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	357,265	1 837,878	2 231,1	2 163	-68	-3,0	1 153
Post 66 Tilskudd til byområder	93,426	3 412,396	3 505,8	3 350	-156	-4,5	2 121
SUM	450,691	5 286,274	5 737,0	5 313	-224	-3,9	3 274

Postvis omtale av ressursbruk

Post 01 Driftsutgifter

Prognosen viser et merforbruk på 76 mill. kr som er knyttet til forventet kompensasjon av lønnsoppgjøret for 2023. Justert for dette forventes det ikke vesentlige avvik på posten.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Prognosen viser et merforbruk på 51 mill. kr.

Uværet Hans, har påført store skader på riksveinettet. Vi anslår at kostandene knyttet til uværet i august er på om lag 400-500 mill. kr. Av dette er det lagt til grunn at om lag 300 mill. kr kommer til utbetaling i 2023, mens øvrige kostnader må dekkes inn i 2024. For å finansiere merutgiftene i 2023 omdisponeres om lag 180 mill. kr fra 22.1 drift, som følge av reduserte strømutgifter. 70 mill. kr av midlene bevilget til vedlikehold omdisponeres for å finansiere utbedringer etter flomskader. Dette medfører redusert vedlikehold.

Det er usikkert hvordan kostnadene til utbedring av flomskadene fordeler seg mellom årene 2023 og 2024. Det nedjusterte anslaget på strømkostander er basert på Ishavskrafts strømmodul med prognoser for strømpriser ut året.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Av dette gjelder halvparten periodiseringer. I hovedsak gjelder dette erstatning av Langangen kontrollstasjon og noen andre mindre investeringer. Resterende del av mindreforbruket skyldes ledighet i stillinger og reduserte utgifter til blant annet konsulenter.

Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen viser et merforbruk på om lag 310 mill. kr, eller 30,7 pst. av disponible midler.

Avviket skyldes i hovedsak utgifter til kompensasjon for lønns- og prisstigning i OPS-kontrakten for prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt, som rammen til Statens vegvesen ikke tar høyde for.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Prognosen viser en prognose lik disponible midler. Statens vegvesen har gjennomført en rekke tiltak i løpet av året for å håndtere uforutsette utgifter og endrede ressursbehov, innenfor disponible midler på posten.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Prognosen per 31. august viser at disponible midler vil bli benyttet.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 5 mill. kr. Det er usikkerhet knyttet til prognosen, da få fylkeskommuner har rapportert på fremdrift og prognose. Så langt er det regnskapsført i underkant av halvparten av disponibelt beløp på posten.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Prognosen tilsier at posten er i balanse.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Prognosen tilsier at posten er i balanse.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjetjenester

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 90 mill. kr. Ved revisjon av statsbudsjettet for 2023 vedtok Stortinget å øke rammen til posten med 67,2 mill. kr basert på økt prisstigning. De fleste kontraktene for riksvei ferjedrift reguleres med indeks i året før vederlagsåret og påvirkes ikke av prisstigning. Prognosen er usikker. De største usikkerhetene kan knyttes til utvikling i nærsjøindeksen, størrelse på kompensasjonskrav i nettokontraktene som følge av endringer i takstregulativet, størrelse på kompensasjonskrav knyttet til tilpasning av fartøy for frakt av modulvogntog med ADR-last og ev. avgjørelse i sak om kompensasjon for bortfall av fritak for CO2 avgift.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompenger og takster utenfor byområdene

Prognosen viser at disponible midler vil bli benyttet. Regnskapet per 31. august er på 648 mill. kr.

Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 anslås til 207 mill. kr som er lik inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntekter for post 02 er pr. august 2023 309 mill. kr som er tilnærmet lik inntekten pr august 2022. Inntektene for post 02 forventes å utgjøre om lag 450 mill. kr ved utgangen av året som er lik inntektskravet for posten.

Teori og førerprøver har en inntekt pr. april 2023 på 233 mill. som er 5 mill. kr lavere enn for 2022. Anslått volum for 2023 for gebyrbelagte tjenestene er om lag på nivå med det som var forutsatt for 2023 og faktisk volum for 2022. For tjenestene førerprøver, førerkort, foto på førerkort og påskilting er det imidlertid anslått lavere volum for 2023.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 126 mill. kr, som er lik inntektskravet på posten. Omfanget på forsikringsskadesaker er usikkert.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet veiutstyr og som belastes forsikringsselskapene. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Prognosen tilsier merinntekter på om lag 10 mill. kr. Inntektsanslaget er kraftig nedjustert siden første tertial. Reduksjonen skyldes at vi har gjennomgått hvordan ikke innbetalte billettinntekter (tap) blir håndtert etter at etterskuddsfakturering ble innført i løpet av april 2020. Gjennomgangen viser at et relativt stort tap har akkumulert seg over tid. Prognosen på fremdeles merinntekter skyldes i all hovedsak at vi nå legger høyere trafikkvekst til grunn enn i det opprinnelige inntektsanslaget.

Postvis omtale av kap. 1332 Transport i byområder mv.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Gjennom gjeldende byvekstavtaler har staten forpliktet seg til å bidra med inntil 50 pst. av kostnadene for følgende viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter:

- Fornebubanen i Oslo-området

- Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo (Inngår i byveksttalen, men er ikke økonomisk avklart og statens bidrag er ikke fastsatt). Det er ikke bevilget midler til dette prosjektet i 2023
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergens-området Det er ikke bevilget midler til dette prosjektet i 2023.
- Metrobuss i Trondheims-området
- Bussveien på Nord-Jæren

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 70 mill. kr.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinkelser i fremdriften for Fornebubanen i Oslo og Viken, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim. Statens vegvesen har innenfor rammen omdisponert midler, slik at statens resttilskudd til Bybanen til Fyllingsdalen kan betales ut i 2023. Dette var ikke tatt høyde for innenfor rammen til post 63.

Post 66 Tilskudd til byområder

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på 157 mill. kr.

Avviket er i sin helhet knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Avvikene er knyttet til tiltak i Bergen og Trondheim. Se nærmere omtale i vedlegg 5.

Fullmakter

Fullmakt til å belaste kap. 500, post 30 Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1

Samferdselsdepartementet har i Tildelingsbrevet for 2023 videredelegert til Statens vegvesen fullmakt fra Kommunal- og distriktsdepartementet til å belaste Kommunal- og distriktsdepartementets kap. 500, post 30, med inntil 205 mill. kroner i 2023. I forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett, er fullmakten redusert til 117 mill. kr. Bakgrunnen for reduksjonen var i hovedsak forsinket framdrift, som følge av forsinket avklaring av når forberedelser av rivningen av hovedbrannstasjonen kan startes opp.

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på 5 mill. kr.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	7 700
Nye forpliktelser som pådras i 2023 (prognose)	2 300
Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023 (prognose)	3 300
Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023 (prognose)	6 700

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser som forfaller etter 2023 er på 7 450 mill. kr, og rammen til forpliktelser som kommer til forfall hvert år er 3 350 mill. kr. Statens vegvesen har i 2023 gjennomført tiltak innenfor fullmakten, for å sikre at tildelte midler i 2023 blir utnyttet best mulig. Statens vegvesens samlede forpliktelser pr. 1.1.2024, og forventet årlig forfall av forpliktelser, for

prosjekter som omfattes av fullmakten, er innenfor fullmaktrammen. Statens vegvesens erfaringer med fullmakten er at det er nivået på fullmakten til årlig forfall etter budsjettåret som reelt sett er den begrensende faktoren i en vurdering av aktuelle tiltak i løpet av budsjettåret.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til planlegging m.m

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	340
Nye forpliktelser som pådras i 2023 (prognose)	135
Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023 (prognose)	250
Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023 (prognose)	225

Prognosen for forpliktelser som forfaller etter 2023 er 225 mill. kr.

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 750 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde fullmakten til å pådra forpliktelser knyttet til planlegging m.m.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	13 650
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023 (prognose)	5 200
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	4 630
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023	14 220

Prognosen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 4 770 mill. kr.

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 15 700 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 900 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2023.

Det er i beregningen av forpliktelser frem i tid benyttet budsjettindeks på 3 pst. for 2023.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	18 880
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023 (prognose)	5 165
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	3 135
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023	20 910

Prognosen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 3 100 mill. Kr.

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 20 910 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 350 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2023.

Tilsagnsfullmakter

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det er for 2023 gitt en tilsagnsfullmakt på 22 mill. kr på posten. Det er i 2023 gitt tilsagn på 32 mill. kr, hvorav 16,5 mill. kr kommer til forfall utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten i 2023.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det er for 2023 gitt en tilsagnsfullmakt på 10 mill. Kr for posten. Det er ikke gitt tilsagn utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten i 2023

4. Styring og kontroll i virksomheten

Det er en liten endring i risikobildet siden første tertial. Etatens samlede risiko ved utgangen av andre tertial vurderes fremdeles som moderat til høy. Det meldes om høy risiko tilknyttet toppmålene «Effektiv bruk av ny teknologi» og «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken». For de andre toppmålene er risikoen vurdert til moderat, med en liten nedjustering av risiko på toppmålet «Mer for pengene». Vi opplever at risikoreducerende tiltak bidrar til økt kontroll over risikobildet. Vurdering av risiko opp mot måloppnåelse er omtalt under de respektive målene i kap. 2. Dette kapitlet omtaler øvrige tverrgående risikoer.

4.1. Kapasitet og kompetanse

Statens vegvesens samlede risiko knyttet til kapasitet og kompetanse vurderes som høy. Risikonivået er uforandret sammenlignet med første tertial og består som meldt første tertial i hovedsak av etatens evne til å omstille organisasjonen raskt nok for å ha den riktige kompetanse for å utføre oppdraget vårt på best mulig måte. Risikoen er fortsatt i hovedsak drevet av kravene til effektivisering av interne kostnader og påvirker flere av etatens mål. Særlig kritisk er den for måloppnåelse om «effektiv bruk av teknologi» og etatens mål om økt digitalisering. Krav til konsulentinnveksling og mer målrettet rekruttering er eksempler på risikoreducerende tiltak som er satt i verk og som vil ha god langsiktig effekt. Det vil imidlertid ta tid å ta ut effekten av tiltakene, noe som vil kunne påvirke måloppnåelsen på kort sikt.

Etaten har høy oppmerksomhet på risikoen for tap av kompetanse i sentrale fagmiljøer som følge av utsatt oppstart av veiprojekter, men vurderes som lav for andre tertial. Ved andre tertial er det økende oppmerksomhet internt knyttet til geodata. Tiltak er iverksatt.

4.2. HMS og sykefravær

4.2.1. Intern HMS

Per august er det samlede sykefraværet i etaten 5,3 pst., hvilket er en nedgang fra første tertial med 0,4 pst. Statens vegvesen arbeider målrettet med enheter med særlig høyt sykefraværstall. Blant annet arbeides det med konkrete oppfølgingsplaner og dialogmøter med sykemeldte med bl.a. fokus på individuell oppfølging og rådgivning til ledere.

4.2.2. HMS i entreprisen

Ved andre tertial er det fortsatt en negativ trend knyttet til personskadefrekvensen for entreprisedriften (H2-verdi). Skadene skjer i hovedsak hos hovedentreprenør og personskade uten fravær utgjør den største andelen. Det arbeides målrettet for å få ned tallene, blant annet gjennom tett en-til-en dialog med prosjektene.

4.3. Samfunnssikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementets tildelingsbrev, instruks for Statens vegvesen og departementets Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren ligger til grunn for etatens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap.

Statens vegvesen har interne styrende dokumenter, planer og tiltak, basert på anerkjente standarder og metoder for å ivareta samfunnssikkerhet innenfor våre kjerneområder. Arbeidet med samfunnssikkerhet og klimatilpasning er systematisk og inngår som en integrert del av etatens arbeid med å sikre fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

I andre tertial av 2023 har arbeidet med å styrke etatens beredskapsapparat og samarbeid med andre organisasjoner gjennom totalforsvaret, i møte med den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa, vært prioritert. Mye av arbeidet har også vært rettet mot håndteringen av ekstremværet Hans og andre problemstillinger innen klimatilpasning og beredskap.

Se også vedlegg 4.

4.4. Etterlevelse

Ved andre tertial vurderer etaten den samlede risiko for manglende etterlevelse fremdeles som moderat. Vi opplever å ha lav risiko for manglende etterlevelse av lover og forskrifter. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å redusere risikoen for misligheter og uregelmessigheter, blant annet gjennom en tettere oppfølging av anskaffelsesområdet. Det jobbes også aktivt med å forbedre etterlevelse av egne interne krav og enhetlig arbeidspraksis etter resultater fra eksterne og interne revisjoner og tilsyn.

Revisjoner er et viktig risikoreducerende tiltak for å avdekke områder i Statens vegvesen som ikke drives i samsvar med gjeldende rutiner, lover og regler. Resultater fra eksterne tilsyn og interne revisjoner benyttes aktivt for å styrke etterlevelsen av etablerte prosesser, forbedre og tydeliggjøre prosessene, justere arbeidspraksis samt sikre læring i hele organisasjonen.

Det omfattende arbeidet med revisjon av R610 *Standard for Drift og vedlikehold av riksveger* er i ferd med å bli slutført, og høringsutgaven er planlagt klar 30. november 2023. Revidert utgave av R610 vil også lukke funn fra eksterne tilsyn. I høst er det også igangsatt en helhetlig gjennomgang av etatens prosesser knyttet til drift og vedlikehold for å øke graden av effektive og etterprøvbare prosesser for leveranser og tjenester til samfunnet.

4.4.1. Seriøsitet

Risiko knyttet til seriøsitet vurderes også som moderat. Som meldt tidligere følger etaten opp kravene og tiltakene i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Ved å bygge kompetanse på området kan vi heve kvaliteten, unngå brudd på krav og sikre at aktører som har kontrakter med Statens vegvesen har gode arbeidsforhold.

Etaten deltar fortsatt i utredningsarbeid om tverretatlig ressursgruppe for arbeid mot sosial dumping i transportsektoren sammen med Skatteetaten og Arbeidstilsynet. Et eksempel på resultat av samarbeidet er anmeldelsen av en underleverandør for brudd på arbeidstidsbestemmelsene og for dokumentfalsk, der Statens vegvesen anmeldte saken i august 2021 og politiet tok ut tiltale i august 2023 etter tett samarbeid med etaten. Statens vegvesen har krevet at underleverandøren skiftes ut i våre kontrakter.

4.4.2. Arkiv

Ved andre tertial melder Statens vegvesen fortsatt en risiko knyttet til manglende oversikt over eldre arkivmateriale. Etaten har i andre tertial gjennomført en etatsvurdering av arkivkvalitet for å vurdere

behov for videre arbeid. Det er også arbeidet med å etablere og gjennomføre rutiner for arkivflytting, mediekonvertering, avlevering og makulering. Det etableres en stadig økt forståelse for viktigheten av å journalføre og arkivere informasjon i hele virksomheten.

Vedlegg 1 Oppfølging av større prosjekter

Prosjektstyring

God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på en riktig måte, og er en forutsetning for at Statens vegvesens prosjekter oppnår de mål som er satt for prosjektene. God prosjektstyring er like viktig i alle fasene av et prosjekt. I det etterfølgende gis en nærmere orientering om status for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt, både i plan- og gjennomføringsfasen.

Styringsrammen gir uttrykk for prosjektets økonomiske styringsrom i gjennomføringsfasen, og representerer det nivået som det er like sannsynlig at kostnadene vil ende over eller under. I planfasen er dette nivået definert som KVVU-estimat (kommunedelplan) eller styringsmål (reguleringsplan), og dette blir altså avløst av styringsramme på tidspunktet for investeringsbeslutning.

Kostnadsrammen uttrykker Statens vegvesens tildelte økonomiske styringsrom for prosjektet i gjennomføringsfasen. Kostnadsrammen gir altså uttrykk for den økonomiske usikkerheten i prosjektet. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), det vil si prosjekter over 1 mrd. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter fastsettes styrings- og kostnadsramme av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har som mål at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor henholdsvis KVVU-estimatene, styringsmålene og styringsrammene, og oppfølgingen av investeringsprosjektene skjer med utgangspunkt i dette. For prosjekter med risiko for kostnadsøkninger ut over KVVU-estimat/styringsmål/styringsramme gjøres det konkrete vurderinger av potensialet for tiltak underveis slik at prosjektene allikevel kan gjennomføres innenfor disse rammene. Statens vegvesen rapporterer som hovedregel ikke om økte prognoser uten at slike vurderinger er foretatt, med mindre det er særskilte grunner til dette.

Endringer i kostnadsoverslag og fremdrift for store prosjekter som følges opp spesielt

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål/KVVU-estimat samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. Selv om avvikene relativt sett er begrensede, vil Statens vegvesen i den videre styringen av investeringsprosjektene fortsette å jobbe for å redusere avvikene ytterligere. Statens vegvesen har tatt i bruk et nytt økonomiverktøy, ISY Prosjektøkonomi. Formålet med verktøyet er å holde kontroll med prosjektets kostnader og økonomiske forpliktelser. Vi forventer at dette vil bidra til bedre kostnadsstyring både i enkeltprosjekter og samlet for porteføljen.

I tillegg til tettere oppfølging av kostnadsstyringen for prosjekter i gjennomføringsfasen, forventer Statens vegvesen spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen vil gi betydelige effekter. Tett oppfølging av fastsatte KVVU-estimat og styringsmål vil være en bidragsyter til dette. Imidlertid vil slike tiltak først gi effekter på lengre sikt.

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Tabell 1 og 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling og fremdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Oversikten omfatter samtlige prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr. I

tillegg omfatter oversikten prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 000 mill. kr, men som Stortinget tidligere har vedtatt kostnadsramme for. Statens vegvesen har utviklet en systemgenerert rapport for denne delen av tertialrapporten, og fra og med rapporteringen pr. 31. august 2023 ta denne i bruk. Dette vil sikre at informasjonen hentes fra ett sted til enhver tid, og vil sikre at informasjonen er riktig, vil redusere sannsynligheten for feil i rapporteringen og vil sikre konsistens mellom informasjon om kostnader og framdrift som gis i budsjettssammenheng og i rapporteringssammenheng. Som en konsekvens av dette vil vedlegget ha en litt annerledes fremstilling enn tidligere.

Samlet for disse prosjektene er det kostnadsøkning på 11 931 mill. 2023-kr (6,7 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2023, er kostnadsøkningen på 8 716 mill. 2023-kr (9,4 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 3 214 mill. 2023-kr (3,7 pst.).

For flere prosjekter er det kostnadsøkninger som innebærer at kostnadene overstiger styringsrammen med 10 pst./250 mill. kr eller der prognosen for sluttkostnad ligger over P65:

Prosjekter i anleggsfasen

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen: Prognosen for sluttkostnad er 5 095 mill. 2023-kr. Dette er en økning på 947 mill. kr (22,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Tilbudsinnleveringer og prisene på hovedkontrakten ligger vesentlig over hva som var forventet, og kontraktinngåelse er utsatt til etter behandling av et forslag om økt kostnadsramme i Stortinget i desember.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 889 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 372 mill. kr (72,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 90 mill. kr (9,2 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at de praktiske ulempene for entreprenøren knyttet til at tunnelene må holdes åpen for trafikk på dagtid har vært vesentlig undervurdert. Det legges opp til å lyse ut prosjektet som to kontrakter, henholdsvis en kontrakt for hver tunnel. Kontrakt for Damsgårdstunnelen er inngått, og det var anleggsstart høsten 2023.

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 3 036 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 242 mill. kr (8,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 157 mill. kr (4,9 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det har vært behov for enkelte reguleringsendringer for å legge til rette for en bedre trafikkavvikling i anleggsperioden. Parsell K2 er ferdigstilt, parsell K1 ventes åpnet for trafikk høsten 2024, mens resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026.

Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 764 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 183 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 22 mill. kr (1,2 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt. Prosjektet skal etter planen åpne i oktober 2023, men det vil pågå restarbeider i 2024.

E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 7 264 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 517 mill. kr (26,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 77 mill. kr (1,0 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv-Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en endring av reguleringsplanen, der veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest

usikre grunnforhold. Likevel er det avdekket en løsmassesone under drivingen av Bergsåstunnelen, noe som har medført ytterligere kostnadsøkninger.

E8 Sørbotn–Laukslett: Prognosen for sluttkostnad er 3 489 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 993 mill. kr (39,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 565 mill. kr (19,3 pst.) høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte stålmengder i prosjektet, samt vesentlig økte stålpriser. Det er inngått kontrakt med entreprenør, med forbehold om Stortingets godkjenning.

Prosjekter som var åpnet for trafikk per 31. august

Rv. 110 Simo–Ørebekk i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 346 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 148 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua. Det er konflikt om sluttoppgjøret som er til vurdering i rettsystemet. Tingrettsdommen er anket og berammet i lagmannsretten i januar 2024. Det er derfor usikkerhet knyttet til kostnadene i prosjektet

E18 Riksgrensen–Ørje i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 377 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 277 mill. kr (25,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 967 mill. kr (41,3 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. knyttet til byggingen av Norgesporten bru, samt økte utgifter knyttet til massehåndtering og etablering av omkjøringsveier. Det gjenstår oppmåling av grenser i Ørje sentrum.

E18 Knapstad–Retvet i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 2 308 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 237 mill. kr (11,5 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 36 mill. kr (1,5 pst) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om tolkningen av flere forhold i kontrakten. Det gjenstår kun avsluttende utbetaling på grunnerverv.

E39 Eiganestunnelen inkludert E39 Byhaugtunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 5 340 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 492 mill. kr (38,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 469 mill. kr (9,6 pst.) høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. økt behov for masseutskifting, behov for massedeponi og økt omfang av murer og konstruksjoner.

E39 Sveгатjørn–Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 11 413 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 734 mill. kr (17,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 944 mill. kr (7,6 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensete bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser. Det gjenstår enkelte mindre arbeider.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 439 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 268 mill. kr (22,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 63 mill. kr lavere (4,2 pst.) enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser på en av kontraktene og mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt. Prosjektet åpnet for trafikk våren 2023.

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 936 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 244 mill. kr (35,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 96 mill. kr lavere (9,3 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det opprinnelige kostnadsanslaget i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler. Prosjektet er åpnet for trafikk, men på grunn av uenigheter med entreprenøren ventes utbetaling av sluttoppgjør først i 2024.

Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 970 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 255 mill. kr (35,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 162 mill. kr (14,3 pst) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget. Kun mindre restarbeider gjenstår. Prosjektet forventes avsluttes i 2023.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 11 196 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 652 mill. kr (17,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer er 26 mill. kr (0,2 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårlige grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.

E16 Øye–Eidsbru i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 1 108 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 119 mill. kr (12,1 pst.) i forhold til styringsrammen og tilsvarer om lag gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak utfordringer med fremdriften i prosjektet. Dette gjelder begge entreprisene. Utbetaling av inngått forlik med entreprenøren ble gjort i desember 2022.

E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 958 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 459 mill. kr (91,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 128 mill. kr lavere (11,7 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for vann- og frostsikring. I tillegg har behovet for bruk av sikringsbolter økt som følge av at fjellet bak platehvelvet var langt dårligere enn opprinnelig antatt. Prosjektet er i avsluttende fase og sluttoppgjøret forventes avklart i 2024.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 202 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 634 mill. kr (111,8 pst.) i forhold til opprinnelig styringsramme. Prognosen for sluttkostnad er nå 35 mill. kr lavere (2,8 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden. Prosjektet er i sluttfasen. Endelig ferdigstillelse forventes i løpet av 2023.

Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 4 261 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 871 mill. kr (25,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 144 mill. kr (3,3 prosent) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om bl.a. grunnforhold og utgifter til håndtering av masser. Det gjenstår bygging av Miljøgate Gran, som forventes ferdigstilt i løpet av 2024.

E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 3 089 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 579 mill. kr (23,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 33

mill. kr (1,1 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede krav og endringer som følger av nye reguleringsplaner. Det gjenstår noe mindre arbeider som ferdigstilles i 2024.

Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 3 356 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 261 mill. kr (8,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 211 mill. kr (5,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere anbudspriser enn forventet. Det gjenstår noe opprettingsarbeider som utføres i 2024.

E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring: Prognosen for sluttkostnad er 5 512 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 168 mill. kr (3,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 40 mill. kr (0,7 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak forsinkelser og krav knyttet til dette. Alle arbeider er avsluttet, og det ventes at prosjektet kan avsluttes økonomisk i 2023.

E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 1 131 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 400 mill. kr (54,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 70 mill. kr (5,8 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Arbeidene i prosjektet har ikke hatt fremdrift som forventet. Dette skyldes blant annet problematiske grunnforhold, sen oppstart av betongarbeider og lang saksbehandlingstid av konsesjonsbehandlingen i NVE. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2023.

E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 694 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 500 mill. kr (41,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 149 mill. kr (8,1 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av langt dårligere og mer arbeidskrevende kvalitet enn først antatt. Tunnelen åpnet for trafikk i mai 2023.

E105 Elvenes-Hesseng i Troms og Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 031 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 325 mill. kr (46,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt, og dette fikk konsekvenser både for tunnelentreprisen og arbeidene med bygging av vei i dagen. Det gjenstår noe mindre arbeider, som gjennomføres i 2024.

Risiko for kostnadsoverskridelser

Statens vegvesen har vurdert risikoen for overskridelse av kostnadsrammene på prosjektene i anleggsfasen som følges opp spesielt.

For prosjektene E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og E8 Sørbotn–Laukslett er vurderingen at risikoen for kostnadsoverskridelse er høy. Årsaken for de to førstnevnte prosjektene er at de er i forhandlinger og ikke har inngått kontrakt. Dette gjør at de endelige kostnadene er usikre.

For øvrige prosjekter er vurderingen at risikoen for kostnadsoverskridelse er lav.

Prosjekter i planfasen

Tabell 3 gir en oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU-estimat eller styringsmål for. Det rapporteres kun endringer som innebærer at kostnadene overstiger KVVU-estimatet/styringsmålet med 10 pst./250 mill. kr eller der prognosen for sluttkostnad ligger over P65. Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at nye forslag til KVVU-estimat, styringsmål og -rammer vil inkludere slike kostnader. For enkelte av prosjektene som fikk fastsatt styringsmål før denne endringen vil avvik i prognosen for sluttkostnad i mange tilfeller ha dette som forklaring.

Statens vegvesen ønsker, slik som for prosjektene i gjennomføringsfasen, å ta i bruk en systemgenerert oversikt over prosjektene i planfasen. Denne er imidlertid ikke tilstrekkelig klar til å ta i bruk allerede i rapporten pr. 31. august, og Statens vegvesen tar derfor sikte på å rapportere på nytt format fra og med årsrapporten for 2023.

Fra og med 2021 inneholder også oversikten nye prosjekter som Statens vegvesen har fremmet forslag til Samferdselsdepartementet om KVVU-estimat og styringsmål for, og statusen for disse.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 4 717 mill. kr (1,7 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål.

For følgende prosjekter rapporteres det om kostnadsøkninger ut over fastsatte KVVU-estimat/styringsmål:

E39 Volda–Furene i Møre og Romsdal: Prosjektet har et styringsmål på 1 249 mill. 2023-kr. Prognosen for sluttkostnad basert på vedtatt reguleringsplan innebærer en kostnadsøkning på om lag 900 mill.kr ut over styringsmålet. Det pågår vurderinger av potensialet for kostnadsreduksjoner i prosjektet, som forutsetter en omregulering av reguleringsplanen. Til tross for optimaliseringer av prosjektet ligger fortsatt prognosen for sluttkostnad høyere enn styringsmålet. Statens vegvesen vil komme tilbake til saken når nytt styringsmål er fastsatt.

Fellesprosjektet Arna–Stanghelle: Prosjektet har et godkjent styringsmål for hele prosjektet inkl. bane på 32 520 mill. 2023-kr eksl. reguleringsplankostnadene som er 394 mill. 2023-kr, til sammen 32 914 mill. 2023-kr. Anbefalt styringsramme i KS2-prosessen fra Statens vegvesen er 33 244 mill. 2023-mill. kr inkludert reguleringsplan. Kostnadsøkningen er 329 mill. kr når reguleringsplankostnader er trukket fra.

E39 Ålgård–Hove: Hele prosjektet hadde et styringsmål på 4 927 mill. 2023-kr. Delstrekningen Osli–Hove er skilt ut som et eget prosjekt, og styringsmålet for den gjenværende delstrekningen Ålgård–Osli var da 4 204 mill. 2023-kr. Sandnes kommune vedtok i desember 2020 trasé med lang tunnel på delstrekningen Ålgård–Osli. Innenfor rammene i Prop. 1 S (2021–2022) er delstrekningen E39 Osli–Hove, etter lokalt ønske, prioritert med oppstart i 2022. Nytt styringsmål for gjenværende strekning med lang tunnel er fastsatt til 5 953 mill. 2021-kr, og det tilsvarer 7 172 mill. 2023-kr.

Tabell 1: Oppfølging av styringsrammer for prosjekter i anleggsfasen - åpnet

Rute	Prosjekt	Styringsramme	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Avvik ift. Styringsramme (beløp)	Avvik ift. Styringsramme (pst)	Avvik ift. Kostnadsramme (beløp)	Avvik ift. kostnadsramme (pst)	Opprinnelig planlagt trafikkåpning	Prognose/ faktisk trafikkåpning	Risiko
1A	Rv. 110 Ørebekk - Simo	1 198	1 346	1 346	148	12,4			15.11.2019	15.11.2019	1
2A	E18 Knapstad - Retvet	2 071	2 344	2 308	237	11,5	-36	- 1,5	25.11.2016	25.11.2016	1
2A	E18 Riksgrensen - Ørje	1 100	2 344	1 377	277	25,2	-967	- 41,3	09.12.2017	09.12.2017	1
2B	E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	3 669	4 094	3 669			-425	- 10,4	17.10.2024	07.07.2022	1
3A	E18 Bommestad - Sky	6 432	7 530	6 609	177	2,8	-921	- 12,2	10.06.2021	07.05.2018	1
3A	E39 Eiganestunnelen	3 848	4 871	5 340	1 492	38,8	469	9,6	20.04.2020	20.04.2020	1
3A	E18 Varoddbrua	1 287	1 462	1 329	42	3,2	-134	- 9,1	11.06.2021	11.06.2021	1
4A	E39 Bjørset - Skei	1 099	1 185	1 099			-86	- 7,3	30.08.2019	30.08.2019	1
4A	E39 Svegatjørn - Rådal	9 679	12 357	11 413	1 734	17,9	-944	- 7,6	31.10.2022	31.10.2022	1
4A	E39 Kristianborg-Bergen sentrum, Sykkkelstamveg Bergen, delstrekning 5	1 170	1 501	1 439	268	22,9	-63	- 4,2	28.04.2023	28.04.2023	1
4C	Rv. 13 Vik - Vangsnes	844	929	740	-104	- 12,4	-189	- 20,4	09.12.2020	09.12.2020	1
5A	Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand	715	1 132	970	255	35,6	-162	- 14,3	27.11.2018	27.11.2018	1
5A	E134 Gvammen - Århus	3 106	3 357	2 940	-166	- 5,3	-417	- 12,4	19.12.2019	19.12.2019	1
5A	Rv. 13 Ryfast	9 544	11 222	11 196	1 652	17,3	-26	- 0,2	28.02.2020	28.02.2020	1
5A	E134 Damåsen - Saggrenda	6 163	6 997	6 262	98	1,6	-735	- 10,5	03.07.2020	03.07.2020	1
5A	Rv. 36 Bø - Seljord	359	396	240	-119	- 33,2	-155	- 39,3	07.05.2021	07.05.2021	1
5A	E134 Haukeilitunnelen, Vågsliid og Svandalsflona skredoverbygg TOG	692	1 032	936	244	35,2	-96	- 9,3	14.06.2023	14.06.2023	1
5C	E16 Sandvika - Wøyen	5 551	6 071	5 152	-399	- 7,2	-919	- 15,1	01.07.2021	09.10.2019	1
5C	E16 Bagn - Bjørge	2 084	2 315	1 952	-132	- 6,3	-363	- 15,7	30.10.2019	30.10.2019	1
5C	E16 Øye - Eidsbru	989	1 112	1 108	119	12,1	-4	- 0,4	23.09.2020	23.09.2020	1
5C	E16 Kvamskleiva	846	930	837	-9	- 1,1	-94	- 10,1	28.10.2022	28.10.2022	1
5C	Rv. 5 Kjøsnestjørd	1 544	1 730	1 266	-278	- 18,0	-464	- 26,8	09.11.2022	09.11.2022	1
5C	E16 Gudvanga-/ Flenjåtunnelen	945	1 236	1 202	257	27,2	-35	- 2,8	01.01.2023	01.01.2023	1
5C	E16 Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen	500	1 086	958	459	91,8	-128	- 11,7	30.06.2023	30.06.2023	1
6A	Rv. 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	3 390	4 405	4 261	871	25,7	-144	- 3,3	08.07.2017	08.07.2017	1
6A	E6 Jaktøya -Klett - Sentervegen	3 752	4 064	3 631	-121	- 3,2	-434	- 10,7	01.02.2019	01.02.2019	1
6A	E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2 354	2 559	2 105	-249	- 10,6	-454	- 17,7	01.09.2020	01.09.2020	1
6E	Rv. 70 Tingvoll-Meisingset	680	749	587	-93	- 13,7	-162	- 21,6	31.05.2019	31.05.2019	1
7A	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	3 095	3 567	3 356	261	8,4	-211	- 5,9	28.04.2019	28.04.2019	1
7A	Rv. 77 Kjernfjellet	815	854	833	19	2,3	-20	- 2,4	17.10.2019	17.10.2019	1
7A	E6 Helgeland nord	2 510	3 122	3 089	579	23,1	-33	- 1,0	31.12.2022	07.11.2019	1
8A	E6 Hålogalandsbrua inkl. tilførselsveger og rassikring E10 Trældal-Leirvika	5 344	5 552	5 512	168	3,1	-40	- 0,7	09.12.2018	09.12.2018	1
8A	E6/Rv. 827 Bognes - Skarberget og Drag - Kjøpsvik - utbedring av ferjekaier	731	1 201	1 131	400	54,7	-70	- 5,8	01.12.2022	01.12.2022	1
8B	E105 Hesseng - Elvenes, parsell 1	706	1 031	1 031	325	46,1			29.09.2017	29.09.2017	1
8B	E6 Indre Nordnes-Skardalen	1 671	1 805	1 510	-161	- 9,6	-295	- 16,3	10.11.2018	10.11.2018	1
8B	E6 Tana bru Finnmark	823	905	787	-37	- 4,4	-118	- 13,1	15.09.2020	15.09.2020	1
8B	E69 Skarvberg tunnelen	1 194	1 843	1 694	500	41,9	-149	- 8,1	26.05.2023	26.05.2023	1
Sum		92 496	110 235	101 213	8 716	9,4	-9 022	- 8,2			

Tabell 2: Oppfølging av styringsrammer for prosjekter i anleggsfasen – byggefase

3A	E18 Lysaker - Ramstadsletta	21 203	22 634	20 163	-1 041	- 4,9	-2 472	- 10,9	01.08.2029	24.02.2027	1
3A	Rv. 509 Sør Tjora - Kontinentalvegen	820	907	820			-87	- 9,6	12.08.2024	12.08.2024	1
4A	E39 Rogfast	26 532	31 941	26 532			-5 409	- 16,9	31.07.2031	31.07.2031	1
4A	E39 Myrmel - Lunde	669	748	669			-79	- 10,6	31.12.2023	31.12.2023	1
4B	E39 Lønset-Hjelset	1 641	1 836	1 641			-196	- 10,7	01.12.2023	01.12.2023	1
5C	E16 Dalevåg, Dalseid, Trollkone, Hernes, Hyving	1 023	1 194	1 023			-171	- 14,3	30.01.2026	30.01.2026	1
							-521	- 8,1	01.09.2025	01.09.2025	1
6A	Rv. 4 Roa-Gran grense, Jaren - Amundrud - Lygnebakken	2 515	2 768	2 515			-253	- 9,1	01.11.2025	01.11.2025	1
6A	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 581	1 786	1 764	183	11,6	-22	- 1,2	16.10.2023	16.10.2023	1
6D	E136 Breivika-Lerstad	2 613	2 989	2 613			-376	- 12,6	01.09.2027	01.09.2027	1
7A	E6 Helgeland sør	5 746	7 341	7 264	1 517	26,4	-77	- 1,0	01.10.2025	01.10.2025	1
8A	E8 Sørbotn-Laukslett	2 496	2 924	3 489	993	39,8	565	19,3	30.07.2027	30.07.2027	3
Sum		86 865	99 843	90 079	3 214	3,7	-9 764	- 9,8			
Sum åpnet og i anleggsfase		179 362	210 078	191 292	11 931	6,7	-18 786	- 8,9			

Statsbudsjettet 2023

Oppfølging av styringsmål og KVV-estimat for prosjekter i planfase

	Rute/prosjekt	KVV-estimat (2023-kr)	Styringsmål (2023-kr)	Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (oppdatert)	Prognose for slutt-kostnad pr. T1	Prognose for slutt-kostnad pr T2	Avvik KVV-estimat/Styringsmål (beløp)	Avvik KVV-estimat/Styringsmål (pst)	Merknad
1a	Rv. 22 Glommakryssing		3 806	KP		3 806	3 806	0	0,0	
2a	E18 Retvet-Vinterbro		9 993	KP	RP	9 843	9 843	-150	-1,5	
3a	Rv. 19 Moss	4 819		KP		4 819	4 819	-0	0,0	
3a	E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru		14 452	RP		14 452	14 693	241	1,7	
3a	Rv. 291 Holmenbrua		1 055	RP	RP	1 055	1 055	0	0,0	
3a	E39 Ålgård-Hove		4 927	KP	RP	7 913	4 927	-0	0,0	
	Ålgård - Osli		4 207			7 172	7 172	2 965	70,5	
	E39 Osli-Hove		741			741	741	0	0,0	
3a	E39 Smiene-Harestad		4 580	RP		4 580	4 580	-0	0,0	
3a	E134 Dagslett-E18	5 731	-	KP		5 731	5 731	-0	0,0	
4a	E39 Ådland-Svegatjørn	-	47 510	RP		47 510	47 510	0	0,0	
4a	E39 Fløyfjelltunnelen sør - utvidelse og oppgradering		2 846			2 846	2 846	0	0,0	
4a	E39 Fløyfjelltunnelen nord		5 869			5 869	5 869	0	0,0	
4a	E39 Flatøy - Eikefettunnelen (Knarvik - Ostereidet)	19 426		KP		19 426	19 426	-0	0,0	
4a	E39 Bokn - Stord (Hope)	22 248		KP		22 248	22 248	0	0,0	
4a	E39/E16 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset	15 513	-			15 513	15 513	-0	0,0	
	E39 Vagsbotn-Klauvaneset	7 095		KP		7 095	7 095	-0	0,0	
	E16 Arna-Vågsbotn	8 418		KP		8 418	8 418	0	0,0	
4a	E39 Storehaugen - Førde		3 801	RP		3 801	3 801	-0	0,0	
4a	E39 Volda-Furene		1 249	KP	RP	2 131	2 165	916	73,3	
4b	E39 Bjerkeset-Astad		1 172			1 172	1 172	-0	0,0	
4b	E39 Ålesund - Molde (Ørskogfjellet-Molde)	3 747	22 599			23 843	23 843	-1	0,0	
	E39 Ørskogfjellet-Vik		2 337	RP		2 337	2 337	-0	0,0	
	E39 Vik-Julbøen		17 759	RP		17 759	17 759	0	0,0	
	E39 Julbøen-Molde	3 747		RP		3 747	3 747	0	0,0	
4b	E39 Ålesund-Ørskogfjellet	4 893	2 502	KP		7 394	7 394	-1	0,0	
	Brevika-Digernes		2 502			2 502	2 502	-0	0,0	
	Digernes-Dragsundet	1 337				1 337	1 337	-0	0,0	
	Dragsundet-Ørskogfjellet	3 555				3 555	3 555	-0	0,0	
5a	Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane		1 110	RP		1 110	1 110	-0	0,0	
5a	E134 Røldal-Seljestad		4 025	RP		3 906	3 906	-119	-3,0	
5a	Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	6 594	-	KP		6 594	6 594	-0	0,0	
5a	E134 Saggrenda-Elgsjø		2 758	RP		2 758	2 758	0	0,0	
5b	Rv. 7 Ørgenvika-Lindeli-Kittilsviki		1 880			1 880	1 880	-0	0,0	
5c	E16 Hylland-Slæen (Nærøydalen)		2 360	RP		2 434	2 434	74	3,2	
5c	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen (eksl jernbanen)		32 521	RP		33 244	33 244	723	2,2	Prognose for sluttkostnad innmeldt i KS2-prosessen
5c	Rv. 5 Erdal-Naustdal	3 277	-	KP		3 277	3 277	0	0,0	
5c	Rv. 5 Kaupanger-Loftesnes	3 561				3 561	3 561	-0	0,0	
8a	E6 Megården-Mørsvikbotn		11 798	RP		11 867	11 867	69	0,6	
8a	E6 Ulsvågskaret		1 868	RP		1 868	1 868	0	0,0	
8a	E10 Nappstraumen-Å	1 494		KP		1 494	1 494	0	0,0	
8a	E8 Flyplass-tunnelen (Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø))		2 695	RP		2 695	2 695	-0	0,0	
8b	Rv. 94 Hammerfest sentrum		1 457	RP		1 457	1 457	-0	0,0	
	Sum alle prosjekter	91 304	186 351			278 537	282 372	4 717	1,7	

Vedlegg 2: Statlig delgaranti for bompengelån

Statens vegvesen har levert forslag til prosess og mal til nødvendige dokumenter, herunder regelverk for ordningen til Samferdselsdepartementet. Innføring av ordningen forutsetter at Samferdselsdepartementet foretar nødvendige avklaringer mot andre berørte departementer. Statens vegvesen avventer tilbakemelding fra departementet angående den videre prosessen.

Vedlegg 3: Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret






Oppdrag i tildelingsbrevet 2023

I tildelingsbrevet 2023 fikk vi 8 oppdrag. Tabellen nedenfor viser kort status på oppdrag og risiko tilknyttet oppdraget.

Forklaring på statuslys:

- Oppdrag er i rute, og lav risiko for at det ikke blir levert til frist.
- Moderat risiko for at oppdrag ikke blir levert til frist.
- Høy risiko for at oppdrag ikke blir levert til frist.
- Oppdrag er levert, ikke relevant å vurdere risiko.

Nr	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
1-2023	Revidert vegdataforskrift: Statens vegvesen skal i løpet av 2023 sende utkast til forskrift på høring, oppsummere høringsinnspillene og oversende et forslag til revidert vegdataforskrift til departementet	31.des.23	Forslag til ny forskrift om veidata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig vei ble sendt på høring i juni med høringsfrist 20. oktober. Vi har mottatt henvendelser fra fylkeskommuner som har bedt om utsatt høringsfrist som følge av valg og nye fylkesting. Etter dialog med Samferdselsdepartementet så er det innvilget utsatt høringsfrist skal gjelde alle høringsinstanser. Vi har oppdatert høringsssidene på vegvesen.no med ny generell høringsfrist den 01. desember, og vil sende ut informasjon til alle høringsinstansene. Vi vil også lage ny fremdriftsplan for etatens arbeid med endelig forslag til ny forskrift.	●
2-2023	Autonome kjøretøy: Statens vegvesen skal foreslå en plan for å følge opp anmodningsvedtakene. Planen skal legge opp til utstrakt involvering av berørte aktører	15.mar.23	Svar er sendt til Samferdselsdepartementet, med plan og følgebrev. Arbeidet med å gjennomføre tiltak etter planen er startet opp. Se nærmere omtale under toppmålet «Effektiv bruk av ny teknologi».	●
3-2023	Naturnøytral vei: Statens vegvesen skal følge opp anbefalingene i rapporten Utkast til metode for vurdering av grad av naturnøytralitet, i samarbeid med Nye Veier AS og miljømyndighetene.	01.sep.23	Leveranse avventer resultat fra FoUI-prosjekt «Naturnøytralitet og dokumentasjon av miljøskade». Dette arbeidet skal gå i dybden på det faglige grunnlaget for å jobbe mer naturnøytralt. Det er et stort grensesnitt mellom FoUI-prosjektet og det videre arbeidet med naturnøytral vei (oppdrag gitt i tildelingsbrevet). Etaten har ikke levert på oppdrag innen fristen, og skal sende Samferdselsdepartementet eget brev om status på oppdrag, der vi også ber om utsettelse av frist til 31. desember 2022.	●

4-2023	Arealregnskap: Statens vegvesen skal vurdere utvikling av og innføring av arealregnskap for sine prosjekter. Et slikt arealregnskap bør være konsistent innen sektoren og omforent med Miljødirektoratet, og vi ber Statens vegvesen samarbeide med Nye Veier og øvrige relevante virksomheter og se hen til rapportering til KOSTRA. Merverdien utover eksisterende systemer for vurdering av konsekvenser må vurderes før det ev. innføres.	31.des.23	Arbeidet er igangsatt, og det er etablert dialog med de øvrige samarbeidspartnere, Nye Veier, Bane NOR og Miljødirektoratet. Det vil gjennomføres workshop med øvrige samarbeidspartnere i høst.	
5-2023	Kartlegging av parallellveinetten til høyhastighetsvei: Statens vegvesen skal kartlegge parallellveinetten til landets høyhastighetsveier (motortrafikkvei og motorvei). Det overordnede målet med kartleggingen er å gi et forsvarlig faglig grunnlag for kunne foreslå et slikt økt krav til konstruktiv hastighet. Statens vegvesen må selv vurdere hensiktsmessig detaljnivå og kriterier for kartleggingen. Det vises her til departementets brev av 25. mars 2022.	31.des.23	Vi jobber med å ta ut grunndata for videre analyse av lengde omvei og er i dialog med fylkeskommunene for kunnskap om parallellveinettenets veitilstand. På grunn av knapphet på ressurser på geodata er vi noe forsinket med uttaket. Derfor kan vi vente noe forsinkelse på at arbeidet blir ferdig til 31. desember 2023. Vi ber om utsettelse av fristen til 01. mars 2024.	
6-2023	Videreutvikle ordningen med kjørevurdering: Statens vegvesen skal, sammen med Helsedirektoratet, igangsette arbeid med å videreutvikle ordningen med kjørevurdering for eldre førerkortinnehavere og å starte et arbeid for å utrede bruk av kjøresimulator, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 18 av 28. oktober 2022.	01.aug.23	Utredning ble sendt til departementet 29. juni 2023.	
7-2023	Kunnskapsgrunnlag om båtruter som er del av kollektivtransport: Statens vegvesen bes utarbeide et kunnskapsgrunnlag om båtruter. Videre bes Statens vegvesen utarbeide anslag på kostnader knyttet til at alle båtsamband likestilles med ferjesamband, dvs. at det innføres de samme ordninger for båter som det har blitt for ferjer.	31.mar.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	
8-2023	Evalueringsav assistansetjeneste på bussterminaler: Det ble i 2016 lagt opp til en evaluering etter noen år. Departementet ber Statens vegvesen evaluere tilbudet om assistansetjeneste på bussterminaler, i samarbeid med fylkeskommunene. Evalueringen skal inkludere erfaringer med tjenesten så langt og en vurdering av muligheten for å utvide ordningen til flere terminaler.	15.jun.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	





Supplerende tildelingsbrev med oppdrag

Per andre tertial 2023 har Statens vegvesen seks oppdrag i supplerende tildelingsbrev. Tabellen nedenfor viser kort status på oppdrag og risiko tilknyttet oppdraget.

Forklaring på statuslys:

- Oppdrag er i rute, og lav risiko for at det ikke blir levert til frist.
- Moderat risiko for at oppdrag ikke blir levert til frist.
- Høy risiko for at oppdrag ikke blir levert til frist.
- Oppdrag er levert, ikke relevant å vurdere risiko.

Nr	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
9-2023	<p>Oppfølging av anmodningsvedtak nr. 94 om nullutslipp i løyvepliktig transport (supplerende tildelingsbrev nr. 5):</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir departementet oppdrag til Statens vegvesen (SVV) å utrede om det er mulig, og hensiktsmessig, å stille krav om nullutslipp i løyvepliktig persontransport med motorvogn, og utarbeide forslag til regelverk. Departementet ber også om at et forslag til plan for oppfølging av oppdraget presenteres i et møte fredag 14. april 2023. kl. 10.00-11.30.</p>	14. apr.23	Statens vegvesen avholdt progresjonsmøte med Samferdselsdepartementet torsdag 31. august 2023, der det ble lagt frem konkrete forslag til regelverksendringer som vil bli nærmere utredet i et høringsnotat. Det ble avtalt at prosjektet skal levere et utkast til høringsnotat innen slutten av september 2023.	●
10-2023	<p>Oppdrag om utredning av kollisjonssikkerhetskrav – steg 2 (supplerende tildelingsbrev nr. 6)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utrede strengere krav til kollisjonssikkerhet i buss.</p>	01.okt.23	Oppdraget fra Samferdselsdepartementet er vurdert, og Statens vegvesen har utredet og funnet at det er behov for et kunnskapsgrunnlag gjennom en ekstern studie. Studien bør kartlegge ulykkessituasjon for buss i Norge og i andre land, samt kartlegge hvordan ulike forsterkninger i fronten på buss påvirker andre kjøretøy/myke trafikanter. Resultatet av studien vil kunne benyttes nasjonalt og internasjonalt for videre arbeid. Bestilling og leveranse av en slik studie vil ta tid, og vi vurderer derfor fortløpende om vi kan gå videre med å utrede og foreslå nasjonale endringer før vi har mottatt en studie. Pr. 01. oktober leverer vi en plan til Samferdselsdepartementet for videre oppfølging av bestillingen i Tildelingsbrevet.	●
11-2023	<p>Nasjonale føringer på riks- og fylkesvegnettet (supplerende tildelingsbrev nr. 7)</p> <p>Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2023 av 3. januar 2023 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder</p>	Ikke satt	Arbeidet forventes oversendt Samferdselsdepartementet i første halvår 2024.	●

	oppdrag knyttet til nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet etter opphør av sams vegadministrasjon.			
12-2023	<p>Oppfølging av anmodningsvedtak 935 vedr. ATK (supplerende tildelingsbrev nr. 9)</p> <p>1. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen, i samråd med politiet, utarbeide forslag til mulige kriterier som hensyntar Stortingets vedtak.</p> <p>2. Vi ber videre om at Statens vegvesen, i samråd med politiet, vurderer behov for nødvendige endringer i hjemmelsgrunlaget for slik eventuell utvidet bruk av automatisk trafikkontroll (ATK)</p> <p>3. Vi ber også om en vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser av en eventuell utvidelse av bruksområdet for tiltaket.</p>	16.okt.23	Statens vegvesen har vært i dialog med politiet om oppdraget og vil etablere en felles arbeidsgruppe for å utarbeide forslag til å svare på anmodningsvedtaket fra Stortinget.	
13-2023	<p>Oppdrag om grunnlagsmateriale for ekstern kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør (supplerende tildelingsbrev nr. 9)</p> <p>Vi ber Statens vegvesen forberede nødvendig grunnlagsmateriale for KS2, og at vi så raskt som mulig får en tilbakemelding på når dette kan oversendes. Videre ber vi om at Statens vegvesen bidrar til at prosessen for kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør er godt koordinert med øvrig arbeid med bybanen til Åsane, og at etaten holder departementet orientert om hvordan samordningsbehovet blir håndtert.</p>	Ikke satt	SVV forventer at grunnlagsmaterialet vil være ferdigstilt slik at KS2 kan gjennomføres i 2024. Det legges opp til at Fløyfjelltunnelen sør og nord gjennomføres som ett prosjekt, og at prosessen med KS2 samkjøres med kommunen og fylkeskommunen slik at samme konsulent kan gjøre vurderinger knyttet til grensesnittene mellom tunnelutbyggingen og bybaneutbyggingen	
14-2023	<p>Oppdrag om å foreta ny totalgjennomgang av forskriften om parkeringstillatelse for forflytningshemmede (supplerende tildelingsbrev nr. 11)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å foreta en ny totalgjennomgang av forskrift av 18. mars 2016 nr. 264 om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.</p>	01.jan.24	Vi er i startfasen med arbeidet og har vært i kontakt med flere eksterne aktører som ønsker å bidra inn i arbeidet. Vi arbeider med å undersøke hvilke aktører som er aktuelle å ha med i en arbeidsgruppe. Vi skal innen 01. januar oversende statusrapport og plan for videre oppfølging.	
22/901-1	<p>Oppdrag om kjøreseddelregister og forvaltningsansvar (ikke oppdrag i supplerende tildelingsbrev)</p>	30.apr.24	Det ble gjennomført oppstartsmøte med Politidirektoratet før sommeren, og nærmere status for plan og fremdrift gis om kort tid i egen rapportering til Samferdselsdepartementet.	

<p>Samferdselsdepartementet viser til mandat for oppdrag om etablering av kjøreseddelregister og forvaltningsansvaret for kjøreseddelordningen.</p> <p>Oppdraget går fra Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet i fellesskap til Politidirektoratet og Statens vegvesen. I samråd med Justis- og beredskapsdepartementet, forestår Samferdselsdepartementet utsendelsen av oppdraget på vegne av begge departementer.</p>			
---	--	--	--

Vedlegg 4: Samfunnssikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementets tildelingsbrev, instruksen for Statens vegvesen og departementets *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren (2020)* ligger til grunn for etatens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap.

Statens vegvesen har interne styrende dokumenter, planer og tiltak, basert på anerkjente standarder og metoder for å ivareta samfunnssikkerhet innenfor våre kjerneområder. Arbeidet med samfunnssikkerhet og klimatilpasning er systematisk og inngår som en integrert del av etatens arbeid med å sikre fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

I andre tertial av 2023 har arbeidet med å styrke etatens beredskapsapparat og samarbeid med andre organisasjoner gjennom totalforsvaret, i møte med den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa, vært prioritert. Mye av arbeidet har også vært rettet mot håndteringen av ekstremværet Hans og andre problemstillinger innen klimatilpasning og beredskap.

VegCERT og arbeidet med digital sikkerhet

Statens vegvesen er godt i gang med å etablere VegCERT, et responsteam for uønskede hendelser i veitransportsektoren. I løpet av andre tertial 2023 har det blitt holdt innledende møter med ulike veieiere som er kommende medlemmer av VegCERT. Rekruttering av teamleder og sikkerhetsrådgiver som skal inngå i teamet er i gang. 31. oktober vil det første sikkerhetsforumet mellom veieierne arrangeres.

Statens vegvesen har gjennomført en regelmessig helsesjekk og inntrengingstest i andre tertial 2023, og resultatene tilsier at etatens digitale sikkerhetssystemer er i god stand. Overvåking av datasystemer på IT og VTS har blitt forbedret, og det har også blitt gjennomført øvelser innen digital sikkerhet, med flere øvelser i planleggingsfasen. Etatens retningslinje for personvern er revidert og forbedret, og det er også foretatt endringer i støttesystemet for overføring av data til USA. En retningslinje for bruk av kunstig intelligens i etaten er også innført.

I andre tertial har Statens vegvesen flyttet datasenteret til ny lokasjon. Dataflyttingen har vært krevende, blant annet knyttet til leveranseutfordringer som følge av at krig og pandemi. Etaten har hatt en tydelig risikobasert tilnærming til prosessen, som ble gjennomført uten forsinkelser. Det nye datasenteret vil rigge etaten for fremtidens behov for kapasitet og sikkerhet, samt at det vil gi et betydelig lavere energiforbruk.

Kontinuerlig arbeid med sikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har i andre tertial 2023 revidert beredskapsorganisasjonen og etablert en ordning med nasjonal beredskapsstab ved større hendelser, som f.eks. ekstremværet *Hans*. Statens vegvesen har også planlagt og gjennomført en spilløvelse for etatens strategiske kriseledelse.

Håndteringen av ekstremværet *Hans* og påfølgende uvær medførte mobilisering av både operative og strategiske ressurser over lengre tid. Håndteringen av *Hans* fulgte etablerte rutiner, og til tross for stort arbeidspress på etatens operative ressurser har håndteringen gått bra. Statens vegvesen er nå i gang med evaluering av hendelseshåndteringen for å sikre læring og forbedring.

Statens vegvesen har konkurranseutlyst en kontrakt for sammenslåing av adgangskontrollservere for etatens fysiske lokasjoner, og det er gjennomført flere sikkerhetsinspeksjoner for å heve nivået for fysisk sikring ved våre lokasjoner. For å styrke sikkerhetskulturen er det i andre tertial gjennomført kontinuerlig opplæring og kompetanseheving av alle etatens ansatte om problemstillinger innen informasjonssikkerhet og personvern.

Arbeid innenfor totalforsvaret

Statens vegvesen har i løpet av andre tertial 2023 videreført samarbeid med forsvaret på flere viktige områder. Vegvesenet har blant annet støttet forsvaret i utvikling av planverk, samt bistått med rådgivning og kompetanseheving om veitransportsektoren.

Etaten har også bistått forsvaret i planleggingen av NATO-øvelsen Nordic Response 2024. Koordinering med forsvaret rundt planleggingen av Nordic Response 2024 vil fortsette i T3 2023 og T1 2024. I sammenheng med planlegging av øvelsen har Statens vegvesen opprettet kontaktpunkter og samarbeidsarenaer med svenske og finske veimyndigheter. Statens vegvesen ser muligheten for å opprettholde og utvide samarbeidet etter øvelsen.

Arbeid med klimatilpasning

For årets tertialrapportering om samfunnssikkerhet har Statens vegvesen blitt bedt om å rapportere fremdrift på følgende prosjekter knyttet til oppfølging av *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å tilpasse infrastruktur og bebyggelse til et klima i endring*:

- Statens vegvesen har sammen med fylkeskommunene startet opp et arbeid med å samordne en kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Dette arbeidet skal slutføres i september og leveres til SD sammen med øvrige svar på NTP 3. oktober.
- Statens vegvesen utvikler også tilstandsindikatorer for veinettet. Indikatorer benytter data fra NVDB og det er publisert indikatorer for tunnel, bæreevne og vegbredde. Disse kan finnes i NVDB. Prosjektet vil fremover forbedre disse indikatorene og produsere tilstandsindikatorer for nye nøkkeltema hvor det finnes målbare krav og tilhørende data for å estimere tilstand.
- Statens vegvesen deltar i FoU-prosjektet *KlimaVei* i samarbeid med Nye veier AS, Vestladsforskning, NGI og Menon Economics. Prosjektet har som formål å utvikle kunnskapsgrunnlag for samfunnsøkonomiske analyser av veiprojekter som ivaretar hensynet til effekten av endret klima. Statens vegvesen bidrar med casestudier på E10 Bjørnfjellet, E39 Våtedalen, og på FV60 og FV63, i samarbeid med Vestland og Møre og Romsdal fylkeskommune.
- Statens vegvesen skal også sørge for at modellen som utvikles er kompatibel med verktøyet for kost-nytteanalyser, EFFEKT, spesielt med flommodul som er i utvikling. Innen april 2024 skal prosjektet levere: En prosjektrapport om klimarisiko, en prosjektrapport om klimagrunnlaget, en rapport om barrierer for klimatilpasning og arbeidsnotater fra casestudiene.
- Prosjektet *Forvaltning og vedlikeholdsstyring* som skal bidra til etatens kompetanse, prosesser og systemer for å sikre helhetlig og effektiv vedlikeholdsstyring av riksveinettet, hadde god fremdrift i andre tertial 2023. Prosjektet har nå fått godkjenning for å starte implementering av IT-støttesystemene AgileAssets som skal gi etaten oversikt over

veiobjektene og deres tilstand og bidra til standardisering av arbeidspraksis på tvers av områder og geografi, og M-files som er en felles løsning for lagring av teknisk informasjon om veiobjekter for å forbedre oversikt over eksisterende og ny teknisk dokumentasjon.

Vedlegg 5: Nærmere om bruk av tilskudd til byområder over kap. 1332, post 66

Status for byvekstavtaler

I 2019 og 2020 ble det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Ny byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023–2029 ble inngått i september 2023. Kommunene Skaun og Orkland er foreslått inkludert i ny byvekstavtale. Avtaleforslaget innebærer ingen endring i statlige tilskudd eller varighet på avtalen.

For Oslo-området og Trondheims-området er det inngått tilleggsavtaler om blant annet tilskudd til reduserte kollektivtakster, redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud. For de to andre byområdene er disse elementene ivaretatt i byvekstavtalen. Byvekstavtalen for Oslo-området omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Viken fylkeskommune. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 1. januar 2020. Byvekstavtalen for Bergens-området omfatter kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune. Byvekstavtalen for Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Byvekstavtalen for Trondheims-området omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune.

I august 2023 ble det enighet om et forslag til en byvekstavtale for Tromsø. Forslaget er behandlet lokalpolitisk av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune og skal behandles i regjeringen før avtalen inngås.

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 118 S (2022–2023) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023, jf. Innst. 490 S (2022–2023), å øke bevilgningen til de store kollektivprosjektene som er under bygging fra 50 til 54 pst. fra og med 2023. Tilskuddet går til pågående og fremtidige store kollektivprosjekter innenfor 50/50-ordningen, og er uten tilbakevirkende kraft.

I dette vedlegget er rapporteringen for Tromsø lagt under kapittelet "Byer med belønningsmidler"

Det statlige bidraget i de inngåtte avtalene (ekskl. midler til stasjons- og knutepunktutvikling) er vist i tabellen nedenfor.

Tabell 1 Statlig bidrag i gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale for Trondheims-området og Oslo-området og gjeldende byvekstavtale for Bergens-området og Nord-Jæren

	Oslo og Viken	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap. 1320, post 30)	5 422	4 989	3 092	4 196	17 698
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63) ⁴	10 410	4 417	6 665	2 205	23 698

⁴ inkluderer ikke økningen fra 50 til 54 pst. som det ble lagt opp til i forbindelse med RNB 2023.

Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)					
Belønningsmidler til byvekstavtaler	4 022	3 847	2 907	3 128	13 904
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	5 634	1 257	1 847	625	9 364
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	501	556	556	556	2 727
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			556		556
Totalt	25 989	15 067	15 624	10 710	67 947

En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1332 post 63, samt Statens vegvesens utbetaling av tilskudd over post 66 gis i kapittel 3. Mer informasjon om byvekstavtalene er samlet på våre hjemmesider.

[Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for de fire byområdene som har byvekstavtaler](#)

Det er i 2023 bevilget til sammen 2 899,2 mill. kr. i ulike tilskudd over post 66 til de fire største byområdene. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2022-2023) ble rammen til post 66 redusert med 50 mill. kr, uten at det var spesifisert hvordan denne reduksjonen skulle håndteres. På bakgrunn av prognosene for bruk av de ulike tilskuddsmidlene i de fire byene med byvekstavtaler legger Statens vegvesen til grunn at nivået på belønningsmidler til Bergen og nivået til tilskudd til bedre kollektivtransport i Trondheim reduseres med 25 mill. kr hver, i forhold til nivået omtalt i Prop. 1 S (2022-2023). I Stortingets behandling av Prop. 118 S (2022-2023) ble det statlige bidraget på post 66 økt med 77,1 mill. som følge av den ekstraordinære lønns- og prisjusteringen av budsjettet. Økningen til de fire største byområdene er beregnet til 57,6 mill. kr. til sammen. I de etterfølgende tabellene og omtalene er disse justeringene innarbeidet.

Tabell 2

Samletabell for byområder med byvekstavtaler	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler til byvekstavtaler	371,7	1 240,7	1 612,4	1 453,1	-159,3
Bedre kollektivtilbud	60,8	784,7	845,5	775,6	- 69,9
SUM	432,5	2 025,4	2 457,9	2 228,7	-229,2

Det er også bevilget 317,8 mill. kr til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Dette er midler som utbetales etter forbruk på lik linje med øvrige investeringsprosjekt. For status på disse prosjektene vises til etterfølgende omtaler av hvert byområde. Med begrepet "til disposisjon" menes i dette vedlegget tilskuddsmidler som er eller vil bli utbetalt til byområdene per 31.12.2023.

Som det kommer frem av tabell 2 var det ved årsslutt 2022 et samlet akkumulert avvik på 432,5 mill. kr fordelt på de to tilskuddsordningene. Dette var vesentlig lavere enn tilsvarende avvik ett år tidligere da det akkumulerte avviket pr 1.1.22 var 1 232,9 mill. kr. Det ble i løpet av 2022 iverksatt flere tiltak og den relativt kraftige reduksjonen i akkumulert avvik kan tyde på at disse har hatt effekt. I tillegg ble bevilgningen til posten redusert med 500 mill. kr i nysalderingen av 2022-budsjettet. Prognosene per T2 2023 viser at det akkumulerte avviket vil gå ytterligere ned og

forventes nå å bli om lag 229 mill. kr ved utgangen av 2023. For utvikling per by viser vi til etterfølgende omtaler.

I tillegg til tilskuddene nevnt i tabell 1 er det bevilget 462,2 mill. kr til « reduserte billettpriser på kollektivtrafikk », « reduserte bompenger » samt « fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren ». Disse tilskuddene er i henhold til avtalene forutsatt å kompensere for inntektsfravall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. Tidspunktet for implementeringen av tiltakene som tilskuddene skal kompensere for varierer mellom de ulike avtaleområdene, og det er derfor noe avvik i enkelte avtaleområder også for disse tilskuddene. Statens vegvesen mener disse tilskuddspostene faller inn i egen kategori som følge av forutsetningen om jevn utbetaling uten hensyn til fremdrift i gjennomføringen av tiltak, og at avvik innenfor disse tilskuddsordningene må vurderes i lys av dette. I noen av byområdene er det derfor til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020-29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. I omtalen nedenfor har vi for hvert byområde redegjort for hvordan disse midlene er benyttet.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavgiftene. Det er utarbeidet et sett med indikatorer som brukes i oppfølgingen av avtalene. Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet. Denne rapporteres det på tertialvis. Byindeksen viser gjennomsnittet av trafikken de siste 36 måneder sammenliknet med referanseåret for byvekstavgiften. Denne måten å beregne trafikktvekst på ble tatt i bruk fra og med 2022 og gir et mer korrekt inntrykk av trafikktvekst enn tidligere metode. I og med at de siste 36 månedene inkluderer trafikknivå fra 2020 og 2021, der reiseomfang og fordeling mellom transportmidlene var preget av smitteverntiltakene under koronapandemien, vil indeksen i de fleste tilfellene vise en nedgang i trafikken. Unntaket er Trondheim, der det nå har snudd til en økning. Det er også naturlig å forvente at nedgangen blir mindre etter hvert som måneder med smitteverntiltak byttes ut med måneder uten tiltak, noe som stemmer for alle byområdene. For å få et bedre bilde av utviklingen i byområdene rapporteres det i tillegg på trafikktvekst i 2022 sammenliknet med referanseåret for avtalen og trafikktvekst fra 2021 til 2022.

Oslo-området

Tabellen og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1320, post 30 omtales i hovedrapporten.

Tabell 3 Oversikt over kap. 1332, post 66 - Osloområdet. Tall i mill. kr

	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Oslo					
Belønningsmidler	186,0	363,5	551,3	466,8	-84,5
Bedre kollektivtilbud		625,6	625,6	625,6	-

Belønningsmidler til byvekstavgifter

Det er i 2023 551 mill. kr til disposisjon, hvorav 186 mill. kr er overført fra 2022. I henhold til avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune utbetales midlene til Ruter. Belønningsmidlene benyttes til et bredt spekter av tiltak, der de viktigste elementene er drift av kollektiv,

investeringsprosjekter knyttet til sykkelinfrastruktur, kollektivframkommelighet og kollektivterminaler/holdeplasser.

Det er fortsatt en betydelig reduksjon i avviket på forbruk sammenlignet med det som er stilt til disposisjon, men prognosen har økt fra 1,5 mill. kroner for 1. tertial til om lag 84,5 mill. for 2. tertial. Mindreforbruket skyldes i stor grad forsinkelser i planlagte prosjekter, blant annet på grunn av manglende planavklaringer og forsinket fremdrift.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Fra og med 2023 skal hele dette tilskuddet gå til bedre kollektivtilbud. Disponible midler er på 611,4 mill. kr.er i sin helhet planlagt brukt til Fornebubanen.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet på 55,6 mill. kr utbetales til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Midlene brukes til å finansiere Akershus sin andel av kostnadene (22,9 mill.) med forsøksordningen Reis (rabatterte enkeltbilletter), og til å (del)finansiere økt rabatt for barn og ungdom i Oslo (32,7 mill.).

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Det er bevilget til sammen 21,8 mill. kr. til prosjektene «Fv.152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski» og «Bryn kollektivknutepunkt». Det forventes et mindreforbruk på om lag 5 mill. i 2023 som er knyttet til Bryn kollektivknutepunkt og forsinkelser i oppstart av grunnerverv.

Måloppnåelse

Trafikktellinger (byindeks) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet. Byindeksen for Oslo viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2019 - des 2021)	-4,2
	2018 - (jan 2020 - des 2022)	-3,9
	2018 - (mai 2020 - apr 2023)	-2,7
	2018 - (sep 2020 – aug 2023)	-2,0
Endring pr. år	2018 - 2021	-4,9
	2018 - 2022	0,3

Personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (sep 2020- aug 2022) har vært lavere enn i referanseåret.

Bergens-området

Tabellen og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1320, post 30 omtales i hovedrapporten.

Tabell 4 Oversikt over kap. 1332, post 66 - Bergensområdet. Tall i mill. kr

Bergen	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	70,8	324,4	395,2	338,4	-56,8
Bedre kollektivtilbud	0	60,5	60,5	60,5	-

Belønningsmidler til byvekstvtalen

Basert på nysalderingen i 2022 og prognoser pr T1 ble bevilgningen av belønningsmidler for Bergensområdet redusert med 25 mill. kr. Det er dermed i 2023 395,2 mill. kr til disposisjon, hvorav 70,8 mill. kr er overført fra 2022. Per T2 forventes et forbruk på 338,4 mill. som er fordelt med 278,5 mill. til drift av kollektiv og 59,9 mill. til mindre tiltak i kommunene. Det forventes dermed et mindreforbruk på om lag 56,8 mill. Årsaken til mindreforbruket skyldes blant annet utsettelse av tiltak knyttet til styrking av rutetilbud samt forsinket fremdrift i flere prosjektene i omegnskommunene.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Fra og med 2023 skal hele dette tilskuddet brukes til bedre kollektivtilbud. Det er enighet om at det skal brukes til Bybanen. Ytterligere konkretisering vil skje høsten 2023.

Det er i 2023 60,5 mill. kr til disposisjon. Av dette går om lag 10 mill. kr. til reduserte bompenger i januar og februar ettersom taktstene ble økt først fra 1. mars 2023.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2023 108,7 mill. kr til disposisjon, hvorav 53,1 mill. kr. er overført fra 2022. Tilskuddet blir utbetalt til Vestland fylkeskommune. Prognose for forbruk er 69 mill. kr. Av dette vil 53 mill. kr. bli benyttet til takstreduksjon på periodebillett, og 16 mill. kr. på å unngå økning i billettprisene for buss og bane.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er i 2023 184,8 mill. kr til disposisjon for til sammen åtte prosjekt. Av dette er 42,8 mill. kr overført fra 2022. Det forventes avvik på til sammen 117,1 mill knyttet til Sagstadveien, Hatvikveien, Grønnamyrsvegen, Kvernhusdalen og Kleppeveien. Årsaken er knyttet til forsinkelser i forbindelse med grunnerv og for optimistisk budsjettering.

Måloppnåelse

Trafikktellinger (byindeks) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet. Byindeksen for Bergen viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2019 - des 2021)	-6,3
	2018 - (jan 2020 - des 2022)	-5,7
	2018 - (mai 2020 - apr 2023)	-4,2

	2018 - (sep 2020 - aug 2023)	-2,5
Endring pr. år	2018 - 2021	-4,5
	2018 - 2022	-1,1

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken fra referanseår.

Nord-Jæren

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1320, post 30 omtales i hovedrapporten.

Tabell 5 Oversikt over kap. 1332, post 66 - Nord-Jæren. Tall i mill. kr

Nord-Jæren	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	94,6	254,3	348,9	348,9	-
Bedre kollektiv	10,9	92,4	103,3	70,5	-32,8

Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er i 2023 348,9 mill. kr til disposisjon, hvorav 94,6 mill. kr er overført fra 2022. Pr T2 forventes det å benytte 265,1 mill. kr. Av dette er det planlagt 214,5 mill. kr til tiltak utført til Kolumbus, som inkluderer blant annet økt ruteproduksjon, digitale tjenester, mobilitetsrådgivende tiltak og økt markedsføring. Videre er det avsatt 50,6 mill. til Bussveien. Resterende 83,8 mill. benyttes på Kollektivtrase SUS/UIS – Diagonalen – Jåttå.

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Det er i 2023 103,2 mill. kr til disposisjon til bedre kollektiv, hvorav 10,9 mill. kr. er overført fra 2022. Det er budsjettert med 70,5 mill. kroner til økt ruteproduksjon i 2023. 32,8 mill. kroner blir avsatt for elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2025.

Tilskuddet til reduserte bompenger brukes til å kompensere for reduserte bompenginntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet og skal finansiere Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompenginnkreving.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2023 69,1 mill. kr til disposisjon, hvorav 13,5 mill. kr. er overført fra 2022. Hele beløpet er planlagt brukt til takstreduserende tiltak, inkludert overgang til ny betalingsmodell.

Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompenginntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet i 2020. Tilskuddet i 2023 på 55,6 mill. kr blir i sin helhet benyttet til Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompengerekvirering.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er i 2023 tildelt 85 mill. kr til prosjektet Kollektivtrase SUS/UiS – Diagonalen – Jåttå. Anleggsarbeidet startet i september 2022 med ferdigstillelse planlagt desember 2024. Det pågår arbeider på hele strekningen. Totalbehov for midler i 2023 er 201 mill. 83,8 mill. av belønningsmidlene bidrar til årets finansiering.

Måloppnåelse

Byindeksen for Nord-Jæren viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2017 - (jan 2019 - des 2021)	-3,8
	2017 - (jan 2020 - des 2022)	-3,8
	2017 - (mai 2020 - apr 2023)	-2,4
	2017 - (sep 2020 - aug 2023)	-0,3
Endring pr. år	2017 - 2021	-6,4
	2017 - 2022	-3,4

Personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (sep 2020- aug 2023) har vært marginalt lavere enn i referanseåret. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til målingene.

Trondheimsområdet

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1320, post 30 omtales i hovedrapporten.

Tabell 6 Oversikt over kap. 1332, post 66 - Trondheimsområdet. Tall i mill. kr

Trondheim	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	20,3	296,7	317,0	299,0	-18,0
Bedre kollektiv	50,0	6,3	56,3	19,0	-37,3

Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er i 2023 317 mill. kr til disposisjon, hvorav 20,3 mill. kr er overført fra 2022. Forventet forbruk er 299 mill. kr. og gjelder hovedsakelig drift av kollektivtrafikken, i tillegg til diverse mindre prosjekt som holdeplasser, modernisering av Gråkallbanen, mobilitetspakke bussanbud, mobilitetslab Stor-Trondheim, vinterdrift sykkel og HjemJobbHjem. Avviket skyldes tidligere års mindreforbruk.

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Basert på nysaldering i 2022 og prognoser pr T1 ble det trukket 25 mill. i ordningen for bedre kollektivtilbud for Trondheimsområdet. Det er dermed 56,3 mill. kr til disposisjon til bedre kollektiv i 2023, hvorav 50,0 mill. kr er overført fra 2022. Tilskuddet brukes til Metrobussporteføljen/ gateprosjektene. Grunnet forsinket fremdrift i prosjektene er det ikke planlagt større utbetalinger i 2023, og avviket ser ut til å ligge på om lag samme nivå som i fjor. Styringsgruppen har vedtatt at

midler til reduserte bompenger skal gå til bedre kollektivtilbud. Det er imidlertid ikke foretatt en prinsipiell beslutning om hva de omdisponerte midlene skal benyttes til. Dette besluttes i handlingsprogrammet. Det er i 2023 94,5 mill. kr til disposisjon, hvorav 63,2 mill. kr er overført fra 2022. Forsinket fremdrift preger flere av prosjektene. I tillegg er det avsatt 20 mill. kr til gjeninnføring av biodiesel i 2022. Disse ble ikke effektivert og står som restmidler i 2023. Grunnet uendret markedssituasjon foreligger det ingen plan for bruk av disse midlene i 2023.

Avviket ser ut til å ligge på om lag samme nivå som i fjor.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2023 150,5 mill. kr til disposisjon, hvorav 94,9 mill. kr er overført fra 2022. Tilskuddet brukes til å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte billettpriser. Takstendringene ble innført 4. nov. 2021, og består av utvidet barnebillett, utvidet sone A og utvidet takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet. Midlene er benyttet i tråd med dette. Ettersom endringene i kollektivtakstene først ble iverksatt i november 2021 er det til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020-29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. Prognose fra kollektivselskapet AtB på kostnad for året er 80 mill. kr og akkumulert avvik ventes derfor redusert sammenliknet med i fjor.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er i 2023 bevilget 69 mill. til gang-/sykkelbrua Saupstadbrua. I tillegg overføres avvik fra 2022 på Saupstadbrua med 50,9 mill. kr. slik at disponible midler er 119,9 mill. kr. Forsinkelse gjør at Saupstadbrua ferdigstilles i 2024.

Måloppnåelse

Byindeksen for Trondheim viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2019 - (jan 2020 - des 2022)	-1,6
	2019 - (mai 2020 - apr 2023)	-0,2
	2019 - (sep 2020 – aug 2023)	2,4
Endring pr. år	2019 - 2021	-4,1
	2019 - 2022	0,4

Personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (sep. 2020- aug. 2023) har vært høyere enn i referanseåret. Det er knyttet usikkerhet til beregningen.

[Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for byområder med belønningsavtaler](#)

Statens vegvesen overtok i januar 2023 ansvaret for forvaltningen av belønningsmidler og tilskudd til reduserte priser for kollektivtransporten for byområdene Nedre Glomma, Kristiansands-området, Tromsø, Grenland og Buskerudbyen. I vår forvaltning har vi, som for de fire største byene, iverksatt tiltak for å få ned det akkumulerte avviket for tidligere år. Dette er til nå gjort ved å presisere og bevisstgjøre byområdene i statens økonomireglement, både i tildelingsbrevene for 2023 samt gjennom vår deltakelse i styringsgruppene i byområdene. Prognosene for forbruk per by for belønningsmidler vises under. Som vist i tabell 7 viser prognosen samlet at det vil være i overkant av

140 mill. kr i samlet avvik for disse byene ved utgangen av 2023, noe som er en betydelig nedgang fra utgangen av 2022. Tilskudd til reduserte billettpriser forventes i bruk i tråd med avtalene. Det er noe etterslep fra koronaperioden i enkelte av byområdene.

Tabell 7 Oversikt over kap. 1332, post 66 - for byområder med belønningsavtaler Tall i mill. kr

Samletabell	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	272,1	388,5	660,6	518,8	-141,8

Kristiansand

Tabell 8 Oversikt over kap. 1332, post 66 – Kristiansand. Tall i mill. kr

Kristiansand	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	97,8	99,6	197,4	179,0	-18,4

Belønningsmidler

Det er i 2023 197,4 mill. kr til disposisjon, hvorav 97,8 mill. kr er overført fra tidligere år. Prognose pr T2 viser et planlagt forbruk på 179 mill. kr. og dermed en vesentlig reduksjon i avvik. Blant tiltakene belønningsmidlene er planlagt brukt til i år er driftstilskudd kollektiv (rabattert flexikort og økt ruteproduksjon), mindre tiltak for gående og syklende, kollektivterminal og flere mindre prosjekt.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Midlene brukes i tråd med tildelingskriteriene.

Buskerudbyen

Tabell 9 Oversikt over kap. 1332, post 66 – Buskerudbyen. Tall i mill. kr

Buskerudbyen	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	27,6	89,4	117,0	105,5	-15,5

Belønningsmidler

Det er i 2023 117 mill. kr til disposisjon, hvorav 27,6 mill. kr er overført fra tidligere år. Prognose pr T2 viser et planlagt forbruk på 105,5. kr. og dermed en reduksjon i mindreforbruk fra tidligere år

Midlene er prioritert til tiltak i tråd med vedtatte handlingsprogram for 2023-2025. Det meste av tilskuddet brukes på forbedring av kollektivtilbudet, i tillegg er det satt av midler til tiltak for gående og syklende, kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer, smart mobilitet og mindre fremkommelighetstiltak.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskudd til lavere billettpriser brukes til å redusere prisen på enkeltbilletter og månedskort. Buskerudbyen har en av landets rimeligste enkeltbillett for én sonefremkommelighetstiltak.

Nedre Glomma

Tabell 10 Oversikt over kap. 1332, post 66 – Nedre Glomma. Tall i mill. kr

Nedre Glomma	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	30,1	60,9	91,0	84,2	-6,8

Belønningsmidler

Det er i 2023 91 mill. kr til disposisjon, hvorav 30,1 mill. kr er overført fra 2022. Bypakken gjennomførte en prosess i budsjettbehandlingen for å redusere avviket, herunder justerte prioriteringer for å sikre gjennomføring i løpet av året. Prognose pr T2 viser et planlagt forbruk på om lag 84 mill. kr. og dermed en vesentlig reduksjon i avvik sammenlignet med 2022. Mindreforbruket har dog økt noe (4,8 mill.) sammelignet med T1 og dette skyldes forsinkelser i framdrift på tre prosjekter. Belønningsmidlene er i år hovedsakelig planlagt brukt på tiltaksområdene kollektivtransport og sykkel, i tillegg til mobilitetsprosjekter, arealbruk og parkering.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet brukes hovedsakelig innenfor en avtale om reduserte priser i Nedre Glomma, 18,4 mill kr er avsatt til og brukes på dette i 2023. I tillegg brukes midlene på en kampanje i mobilitetsordningen HjemJobbHjem (HJH) med månedskort for kr 1 for ansatte i bedrifter knyttet til HJH, og til å redusere billettprisene ved oppstart av bompengerekkningen i Bypakke Nedre Glomma fase 2 i januar 2024. Mindreforbruket på 4,7 mill kr fordeler seg med 1 mill kr til kampanje HJH, og 3,7 mill kr til reduserte billettpriser ved oppstart av bompengerekkning i fase 2.

Tromsø

Tabell 11 Oversikt over kap. 1332, post 66 – Tromsø. Tall i mill. kr

Tromsø	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	58,7	72,0	130,7	98,9	-31,8

Belønningsmidler

Det er i 2023 130,7 mill. kr til disposisjon, hvorav 58,7 mill. kr er overført fra tidligere perioder. Årets tildeling på 72 mill. kroner er i sin helhet budsjettetert til drift av kollektivtrafikk og forventes omsatt i løpet av året.

Det er i HP 2023-2026 laget en plan for midlene fra tidligere perioder. I år er det tiltenkt å bruke ca 26,9 mill. av tidligere ubrukne midler, mens resterende er fordelt over de neste 4 årene.

Belønningsmidlene brukes i stor grad til ulike driftstiltak; drift av buss, drift av sekretariat og vinterdrift/helårsdrift.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2023 34,7 mill. kr til disposisjon, hvorav 12,6 mill. kr er overført fra tidligere perioder. Årets bevilgning er i sin helhet budsjettet til reduserte billettpriser og forventes omsatt i løpet av året. Midler overført fra 2022 er vedtatt gjennom Tromsø sitt handlingsprogram og fordelt over en fire-års periode. Midlene brukes til sterkt rabattert pris på bussbillett utenfor rushtid.

Grenland

Tabell 12 Oversikt over kap. 1332, post 66 – Grenland. Tall i mill. kr

Grenland	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	57,9	66,6	124,5	51,2	-73,3

Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er i 2023 124,4 mill. kr til disposisjon, hvorav 57,8 mill. kr er overført fra 2022.

Belønningsmidlene benyttes i stor grad til tiltak vi kommunene eller på fylkesveg, herunder felles bysykkelordning med elsykler i Porsgrunn og Skien (250 sykler), investeringsprosjekter som skiller gående og syklende i sentrum og langs hovedruter, styrket helårsdrift på viktige gang- og sykkelruter i sentrum og langs hovedruter og mobilitetsveiledning og kampanjer for å få flere til å gå, sykle og reise kollektiv.

Grenland legger til grunn at midlene skal benyttes til tiltak som gir høy grad av måloppnåelse. Dette kommer i noen grad konflikt med statens forventning om at midlene skal benyttes i tildelingsåret. Det skyldes at mange tiltak med høy grad av måloppnåelse er mer kompliserte og tidkrevende å gjennomføre. En stor del av restbeløpet på belønningsmidlene vil bli brukt til å delfinansiere et bruprojekt i Bypakke Grenland fase 1 med stort bidrag til måloppnåelse. Brua har en total kostnad på 200 mill. kr. og er nå under bygging.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2023 62,2 mill. kr til disposisjon, hvorav 40,1 mill. kr er overført fra tidligere perioder. Mindreforbruket ble bygd opp under koronaperioden og det jobbes med målrettet fra alle parter i samarbeidet med å utvikle løsninger for reduserte billettpriser. Disse er planlagt finansiert med midler til reduserte billettpriser. Flere av de nye billettproduktene er nå på plass.

Tilskudd til byområder som verken har byvekstvtaler eller belønningsavtaler

Det ble i Statsbudsjettet for 2023 satt av 30 mill. kr til tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstvtaler. Formålet med tilskuddet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange. Midlene skal bidra til at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, ofte omtalt som nullvekstmålet.

Midlene for 2023 inngår som statlig bidrag i bypakkene for Bodø og Ålesund, og kan brukes til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. Midlene kan ikke gå til drift av kollektivtransport. Nordland fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune aksepterte vilkårene for tilskuddet og Statens vegvesen har i 2023 utbetalt 15 mill. kr hver av disse. Midlene er utbetalt og forventes brukt i 2023.