



**Statens vegvesen**

# Tertialrapport per 30. april 2022 til Samferdselsdepartementet

# Innholdsfortegnelse

1. Leders beretning.....	3
2. Vurdering av måloppnåelse.....	5
2.1 Mer for pengene.....	6
2.2 Effektiv bruk av ny teknologi.....	9
2.3 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.....	11
2.4 Nullvisjon for drepte og hardt skadde.....	12
2.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.....	14
3. Økonomi og ressursbruk.....	17
4. Styring og kontroll i virksomheten.....	24
4.1 Risikostyring og tverrgående risikoer.....	24
4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap.....	25
4.3 Oppfølging av Riksrevisjonenes regnskaps- og forvaltningsrevisjoner.....	26
Vedlegg 1: Nærmere om interne kostnader.....	28
Vedlegg 2: Nærmere om tunnelutbedringsprogrammet og retningslinjer for tunnelforvaltning.....	30
Vedlegg 3: Oppfølging av større prosjekter.....	32
Vedlegg 4: Nærmere om byvekstavtaler.....	38
Vedlegg 5: Samfunnssikkerhet og beredskap.....	43
Vedlegg 6: Inspeksjon av vegobjekter.....	46

# 1. Leders beretning

Jeg følger ulykkesituasjonen den siste tiden med bekymring. Det er for tidlig å si om nedgangen i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken de siste årene har snudd, eller om vi ser effekten av at mobiliteten i samfunnet har økt etter to år med pandemi. Det overordnede ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge er en viktig rolle for Statens vegvesen. De siste årene har vi sett en sterk tendens i riktig retning, men vi må også vise ansvar og handlekraft når utviklingen ikke lenger er så positiv. Vi fortsetter det langsiktige, systematiske og kunnskapsbaserte trafiksikkerhetsarbeidet med uforminsket kraft, samtidig som vi ser om det er andre, nye tiltak som skal settes inn. I tillegg vil vi i større grad understreke det personlige ansvaret til hver enkelt som ferdes i trafikken.

Brukollapsen i Badderen i Nord-Troms i begynnelsen av juni illustrerer hvor sårbar deler av infrastrukturen vår er. Etatens beredskap og krisehåndtering fungerte som den skal, og ny reservebru var på plass etter bare én uke. Det er viktig at vi har kompetansen og kapasiteten i etaten til å effektivt forebygge og håndtere uønskede hendelser.

Hovedårsaken til stengninger av vei er fremdeles veiarbeid, selv om også vær og føreforhold bidrar i vintersesongen. Vi arbeider videre med tiltak for å redusere omfang av stenginger, samt å sørge for god informasjon om planlagte veistenginger. I første tertial 2022 lanserte vi en SMS-tjeneste for fjellovergangene som er tatt svært godt i mot av både privatpersoner og yrkessjåfører.

Utslippene i veitrafikken økte i 2021, etter en nedgang året før. Sammen med Miljødirektoratet har vi levert et [kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport](#). Vi har ambisiøse klimamål, og er avhengig av næringen. I hele 24 av årets 27 inngåtte asfaltkontrakter er CO<sub>2</sub>-utslipp vektlagt ved tildeling av kontraktene.

Vi har god økonomisk styring, og god kvalitet på våre prognoser. Vi arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene. I kombinasjon med større handlingsrom for etaten til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, legger dette godt til rette for at avviket mellom forbruk av midler og midler stilt til disposisjon vil bli vesentlig lavere i 2022 sammenlignet med tidligere.

De interne kostnadene øker noe i forhold til 2021. Dette gjelder i noen grad lønns- og konsulentkostnader, men også økt reiseaktivitet etter pandemien. Statens vegvesen vil arbeide videre for å oppnå målkravet for interne kostnader i løpet av 2024.

Urolighetene i verden påvirker også Statens vegvesen. Priser på drivstoff og materialer gir økte utgifter i våre kontrakter. Prisene ligger langt over det som er forutsatt i våre budsjettammer og innebærer at vi får mindre igjen for hver krone til drift, vedlikehold og utbygging. I tillegg har utgifter til strøm ligget langt over normalt og bidrar ytterligere til press på drift – og vedlikeholdsbudsjettet. Som følge av at vi styrer mot budsjettbalanse vil aktiviteten måtte nedskaleres. Dette innebærer at aktiviteten innen drift, vedlikehold og utbygging går ned, vedlikeholdsetterslepet øker og det kan medføre redusert fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Vi har god kontakt med næringsliv og bransjeorganisasjoner. Vegdirektørens årskonferanse i vår var en god og viktig møteplass for premissleverandører i sektoren, og jeg ønsker å utvikle dette som en sentral arena fremover.

Bompengereformen ble ferdigstilt i første kvartal 2022. Ny systemløsning for bompengeneinnkreving er satt i drift. Statens vegvesen vil sammen med de øvrige aktører i bompengesektoren videreutvikle rutiner og prosesser for å tydeliggjøre roller og ansvar og effektivisere bompengeneinnkrevingen.

Vi forsterker vårt arbeid for et seriøst arbeidsliv. Kontroll- og tilsynsvirksomheten bidrar til å luke ut useriøse aktører og gi bedre konkurransevilkår. I tillegg setter alle våre kontrakter krav i samsvar med Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter.

For at Statens vegvesen skal kunne møte alle forventningene er det viktig med gode rammebetingelser som setter oss i stand til å løse oppgavene våre på mest effektiv måte. Vi intensiverer vår utvikling i retning av det digitale transportnettet. Dette vil komme alle deler av transportsektoren til gode.



Statens vegvesen tester ut dieselfri fastsand sammen med Veidekke. Den nye metoden er både mer klimavennlig og rimeligere enn dagens metode, den inkluderer bruk av ny teknologi, og resultatet er økt trafiksikkerhet og en enklere reisehverdag for trafikantene på en større del av riksveinettet. Foto: Veidekke

Oslo, 15. juni 2022






**Ingrid Dahl Hovland**  
vegdirektør  
Statens vegvesen

## 2. Vurdering av måloppnåelse

Fra 2022 styres Statens vegvesen etter ny målstruktur satt i Nasjonal transportplan 2022-2033, jf. Prop. 1S jf. (2021–2022) og tildelingsbrev for 2022. Dette ligger til grunn for etatens virksomhetsstrategi som ble fastsatt i mars 2022. Virksomhetsstrategien er en del av etatens gjennomføringsplan. Den operasjonaliserer målene og setter retning for hvordan etaten skal oppfylle NTP-målene og samfunnsoppdraget.

Samlet sett ved første tertial er den overordnede prognosen for måloppnåelse god, og det rapporteres ikke om større avvik.

Våre viktigste bidrag i T1 til måloppnåelse er sammenstilt i tabellen nedenfor.

 <p>Mer for pengene</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Utarbeidelse av vår prioritering av porteføljeprosjekter</li><li>- Fortsatt optimalisering av prosjektene for høyest mulig måloppnåelse</li><li>- Helhetlig tilnærming til drift, vedlikehold, mindre investeringer og utbedringer</li></ul>
 <p>Effektiv bruk av ny teknologi</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fortsetter å drive frem utvikling av ny teknologi i samarbeid med næringsen</li><li>- Forsterking av den strategiske orienteringen for en heldigital etat</li><li>- Oppstart av bygging av datafundamentet som leverer på de transportpolitiske målene</li><li>- Igangsettelse av et program for Digital drivkraft</li></ul>
 <p>Bidra til oppfylging av Norges klima- og miljømål</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kunnskapsgrunnlag om utbygging av ladeinfrastruktur overlevert</li><li>- Strategisk bruk av offentlige anskaffelser for å drive frem utvikling og implementering av nullutslippsteknologi.</li><li>- Søker å redusere beslaget av matjord, verdifulle naturområder og karbonrike areal i prosjektene</li></ul>
 <p>Nullvisjon for dreppte og hardt skadde</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025 er levert</li><li>- Målrettede tungbilkontroller</li></ul>
 <p>Enklere reisehverdag og økt konkurransevise for næringslivet</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bedre oversikt og koordinering av planlagt veiarbeid</li><li>- Arbeid med utvikling av indikatorer for rushtid og utfartrafikk, reisetid og forsinkelser over fjellovergangene og sanntidsinformasjon mellom de fire største byene.</li><li>- Sørger for bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler i byvekstvtaler</li><li>- Overgang til mer produktorientert måte å jobbe på</li><li>- Fortsetter det tette samarbeidet med trafikanter, yrkestransportører, logistikkaktører og kollektivselskaper for å finne nye og eller forbedrede tjenester</li></ul>

Statens vegvesen har i løpet av første tertial startet arbeidet med å styrke risikostyringen i etaten. Formålet med arbeidet er en mer integrert og enhetlig tilnærming til risiko- og mål vurdering. T1-rapporten viser en innledende dreining i denne retningen. Vi vil utvikle dette ytterligere i kommende rapporteringer.

Tabellen nedenfor er en sammenstilling av risikoer som kan påvirke etatens måloppnåelse pr. første tertial 2022.

Risikoer	Mer for pengene	Effektiv bruk av ny teknologi	Sikre til oppfylgning av Norges klima- og miljømål	Mulighet for drepte og hardt skadde	Erklære reisestandard og økt kostnadsrammen for næringslivet
Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen	X				
Prisutvikling reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver	X				X
Etatens utnytter ikke årlige tildelte midler	X				
Etaten klarer ikke å effektivisere drift og vedlikehold	X				
Dårligere beslutninger internt og eksternt som følge av foreldet kunnskapsgrunnlag		X			X
Etaten klarer ikke å utvikle og tilrettelegge for digitale transportsystem	X	X			X
For lav utbyggingstakt av ladeinfrastruktur			X		
Manglende tilgang på store utslippsfrie anleggsmaskiner			X		
Manglende oversikt over utslipp som følge av arealbruk			X		
Økende antall drepte og hardt skadde i veitrafikken				X	
Trafikksikkerheten påvirkes negativt av økende vedlikeholdsetterslep				X	
Økt uforutsigbarhet for kunden (forsinkelser og kundetilfredshet)					X
Økt ufremkommelighet (oppetid og reisetid)		X			X
Manglende effekt av byvekstavtalene		X			X
Manglende ressurser, kapasitet og kompetanse					X
Risiko for misligheter		X	X	X	X
Risiko knyttet til HMS					X

Statens vegvesens vurdering av risiko opp mot måloppnåelse er omtalt i under de respektive målene. Sentrale tverrgående risikoer som kan påvirke etatens måloppnåelse er omtalt i kap. 4.1.

## 2.1 Mer for pengene

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.

### Porteføljeprioritering

Statens vegvesen leverte i mai 2022 sin første prioritering av porteføljeprojekter. Her har etaten foreslått en rekkefølge av de 20 prosjektene som i stortingsmeldingen om NTP 2022-2033 er forutsatt startet opp i første seksårsperiode. Gjennom årlige revisjoner av denne prioriteringen, og sammen med løpende optimaliseringer av prosjektene i porteføljen, vil vi til enhver tid prioritere prosjekter som sikrer best mulig måloppnåelse og mest mulig effektiv ressursbruk, og som sikrer en best mulig 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. Optimaliseringen skjer i alle prosjektenes faser, fra grunnlaget for fastsettelse av KVVU-estimat på basis av KVVU e.l. tidlig i planfasen, til grunnlaget for fastsetting av styringsrammer før investeringsbeslutning. Det er et mål at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor de til enhver tid gjeldende økonomiske rammene til prosjektene, og vår oppfølging av

investeringsprosjektene skjer derfor med utgangspunkt i dette. Det er et mål at kostnadsøkninger i ett prosjekt skal kompenseres ved nedtak av kostnader i et annet slik at porteføljen går i null.

Statens vegvesen tenker helhetlig – drift, vedlikehold, mindre investering og utbedring – og optimaliserer kontrakter på tvers der dette er hensiktsmessig. Ved å sikre en best mulig sammenheng mellom kontrakter fra de ulike innsatsområdene, oppnås mer helhetlig standard på strekninger.

Prosjektorganisasjonene standardiseres. Roller i prosjekter gjennomgås og arbeid med strategisk bemanningsplan pågår. Nytt ressursstyringssystem som gir oss en mer styrt og effektiv bruk av ressursene er under utvikling. Dette vil gi særlig uttelling i prosjektorganisasjonene der det er stor dynamikk knyttet til bemanning,

### Interne kostnader

Statens vegvesen arbeider for å redusere de interne kostnadene. Effektivisering og reduksjon i de interne kostnadene skjer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp (konsulenter) og arealeffektivisering. Statens vegvesen har redusert de interne kostnadene betydelig siden 2017. Prognosen for interne kostnader for 2022 er om lag 9,8 mrd. kr. Dette er en økning på om lag 100 mill. kr i forhold til 2021. Det er generelt økte priser i markedet, og det forventes at bl.a. økte strømpriser og lønnsvekst gir økte kostnader i 2022. Videre er det økte kostnader til kjøp av konsulenttjenester for veiprosjekter. Dette er kostnader som kan ha årlige variasjoner ut fra sammensetningen av prosjekter i ulike faser av planlegging/gjennomføring. Reiseaktiviteten har også økt noe i 2022 som følge av at samfunnet åpnet opp igjen etter pandemien. Statens vegvesen vil arbeide videre for å oppnå målkravet for interne kostnader i løpet av 2024.

### Bemanning

Ved utgangen av april 2022 ble det utført 4 524 årsverk av 4 941 ansatte. Statens vegvesen har et langsiktig mål om å redusere bemanningen til 4 500 i 2024. Sentralt i dette er arbeidet med strategisk bemanningsplan som skal bidra til at vi får riktig kompetansesammensetning innenfor fremtidig bemanningsnivå. Statens vegvesen arbeider for å skape balanse i bemanningen mellom kapasitet, kompetanse og behov etter oppgaveoverføring til fylkeskommunene og divisjonalisering. Det var en stor nedgang i bemanningen gjennom 2020, mens antall ansatte har økt noe i årene etter 2021.

### Bygg, eiendom og anskaffelser

Eiendomskostnadene for Statens vegvesen skal reduseres. Ledige arealer er redusert gjennom fremleie eller avvikling av overflødig areal. Det gjennomføres prosjekter for nye bygg i Trondheim, Drammen og Oslo. Videre arbeides det med å innarbeide systematikk og tiltak for salg av eiendom etaten ikke bør eie. Kartlegging av aktuelle lokasjoner pågår.

Innenfor anskaffelser arbeides det målrettet med analyser av konkurranser og forbruk for å sikre viktig styrings- og beslutningsgrunnlag i anskaffelser i etaten, herunder et særlig fokus på å digitalisere anskaffelsesprosessen slik at Statens vegvesen kan gjennomføre effektive anskaffelser og tilstrekkelig kontraktsoppfølging.

### Digitalisering og effektivisering

Digitalisering er et viktig virkemiddel for å nå målene om effektivisering. Arbeidet med digitalisering av tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet videreføres med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested. Digitalisering av etatens prosesser har bidratt til økt likebehandling og kvalitet, og til en betydelig reduksjon av etatens egen ressursbruk. Det arbeides videre for å optimalisere arbeidsprosessene i Statens vegvesen.

Arbeidet med digitalisering av tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet videreføres med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested. Vi jobber aktivt med å promotere våre selvbetjeningsløsninger. Det gjøres overfor kunder som besøker trafikkstasjonene, markedsføringskampanjer og kampanjemateriell til utdeling. Lansering av ny selvbetjeningsløsning «frivillig avregistrering» går etter planen og forventes implementert i september. I perioden har det løpende blitt jobbet med risikotiltakene for å nå dette målet. Selvbetjeningsgraden for førerkorthandlinger er ved T1 62 pst. og er økende. Selvbetjeningsgraden for registreringshandlinger for kjøretøy er 86 pst. ved T1. og forventes å øke når løsninger for frivillig avregistrering etableres til høsten.

Det er også igangsatt gjennomgang av flere manuelle prosesser på regnskapsområdet for å se på mulighetene for ytterligere automatisering og forenkling av manuelle arbeidsprosesser, bl.a. gjennom å nyttiggjøre oss av robotisering (RPA), for derved å kunne frigjøre mer tid til analyser, internkontroll og rådgivning.

## Risikovurdering

### Risikoelementer

Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen

Prisutvikling reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver

Etaten utnytter ikke årlige tildelte midler

Etaten klarer ikke å effektivisere drift og vedlikehold

Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet som moderat til høy. Porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt, både i plan- og gjennomføringsfase, viser imidlertid en viss kostnadsøkning i forhold til fastsatte rammer. For prosjekter i planfasen rapporterer vi på en marginal økning i kostnader på 0,5 pst i forhold til fastsatte KVVU-estimer eller styringsmål, mens for prosjekter i gjennomføringsfasen er avviket om lag 6 pst. i forhold til fastsatte styringsrammer. Dette er om lag uendret fra tidligere rapporteringer. Likevel vil ikke resultatet av våre optimaliseringsprosesser direkte kunne gjenspeiles i disse oversiktene, da effektene av optimaliseringene først og fremst gir seg utslag i lavere økonomiske rammer for prosjektene i alle faser enn de ellers kunne hatt (KVVU-estimat, styringsmål og styringsrammer). I tillegg vil det ikke kunne lese ut av tallene hvordan optimalisering ev. har hindret kostnadsøkninger. For planfasen er kostnadsøkninger sterkt redusert sammenlignet med de kostnadsøkningene vi erfarte i prosjektene, før systemet for kostnadsstyring i planfasen ble innført.

For byggefasen er situasjonen mer som før, og dette tyder på at enten gir ikke optimaliseringen de forventede resultater, eller så påvirker eksterne drivere kostnader mer enn optimaliseringene.

Utviklingen i prisene på enkelte innsatsfaktorer i anleggsmarkedet har det siste året vært markant, spesielt knyttet til stålleveranser og drivstoff. I en vedvarende situasjon med sterkt økte priser i anleggsmarkedet, og som ikke blir kompensert gjennom en tilsvarende økning i etatens økonomiske rammer, vil dette øke risikoen opp mot toppmålet.

Tilpasning til rene riksveikontrakter innenfor drift har vært kostnadsdrivende. Lite sammenhengende veinett i driftsområdene som følge av at fylkeskommuner, Nye Veier AS (NVAS) og OPS-selskaper drifter egne strekninger utfordrer Statens vegvesen i utforming av nye kontrakter. Innenfor



vedlikeholdet varierer tildelte midler ofte sterkt gjennom året. Uforutsigbare rammer øker risikoen for dårlig utnyttelse av midlene. Dette krever av vi har gode vedlikeholdsplaner og oversikt over tilstand, slik at vi sikrer prioritering av de rette tiltakene.

Statens vegvesen har de senere år fått utvidet handlingsrom som i større grad legger til rette for at etaten kan utnytte tildelte midler på en effektiv måte. Statens vegvesen vurderer nå at risikoen for mindreforbruk i 2022 er moderat, og at vi gjennom kontinuerlige tiltak også i årene framover vil være bedre i stand til å utnytte tildelte midler på en best mulig måte.

Tilpasning til rene riksveikontrakter innenfor drift har vært kostnadsdrivende. Lite sammenhengende veinett i driftsområdene som følge av at fylkeskommuner, NVAS og OPS drifter egne strekninger utfordrer Statens vegvesen i utforming av nye kontrakter. Innenfor vedlikeholdet varierer tildelte midler ofte sterkt gjennom året. Uforutsigbare rammer øker risikoen for dårlig utnyttelse av midlene. Dette krever av vi har gode vedlikeholdsplaner og oversikt over tilstand, slik at vi sikrer prioritering av de rette tiltakene.

#### **Status arbeid med tilstandsindikator**

Statens vegvesen har startet prosjektet med utvikling av tilstandsindikatorer. I tillegg til informasjon om vedlikeholdsetterslep, vil tilstandsindikatoren(e) inkludere informasjon om veistandard. Allokering av interne og eksterne ressurser og milepælsplan er laget. I første omgang vil det lages en pilot på en forenklet tilstandsindikator der veibredde, kurvatur og bæreevne inngår. Dette for å teste konseptet. Data skal trekkes ut, beregnes og lagres i NVDB. Det er per i dag for tidlig å si noe om når vi kan ha en første deltilstandsindikator klar for rapportering.

## **2.2 Effektiv bruk av ny teknologi**

### Utvikling av ny teknologi

Statens vegvesen fortsetter å drive den teknologiske utviklingen videre til nytte for brukerne av transportsystemet og næringsliv. Nye teknologiske løsninger er viktige for å sikre overgangen til lav- og nullutslippsløsninger. I januar signerte vi kontrakt for hydrogendrift sammen med Torghatten Nord på ferjesambandet mellom Bodø og Lofoten, der to helårsfartøy skal hente 85 pst. av energien fra hydrogen. Etablering av infrastruktur rundt hydrogen på land og på ferjer kan gi involverte aktører en unik posisjon for videre utvikling av løsninger med hydrogen som energibærer, både i Norge og i utlandet.

### Heldigital etat

I årets første tertial har vi startet arbeidet med å forsterke den strategiske orienteringen mot de tre strategiske områdene for en heldigital etat definert i vår virksomhetsstrategi. Innretningen på den strategiske satsingen er rettet inn mot å hjelpe oss til å prioritere de viktigste områdene først:

- Fremtidens digitale vei: et nasjonalt transportsystem som er tilrettelagt for fremtidens mobilitet og skaper økt konkurransevne og fremmer bærekraftige løsninger, samt bedre trafiksikkerhet.

- Heldigitalisert verdikjede for vei: en digital, samhandlende og effektiv verdikjede for vei som inkluderer og tilrettelegger for alle aktører.
- Digitale nyttetjenester til kundene: kundene har tilgang til digitale nyttetjenester som forbedrer kundereisen og gir en helhetlig kundeopplevelse i møte med Statens vegvesen.

Dette vil skje i samarbeid med øvrige veieiere og andre relevante aktører. Digitalisering og ny teknologi krever reguleringer og løsninger som binder transportsystemet sammen, både nasjonalt og internasjonalt.

## Datadrevet innsikt

Å være datadreven er en nødvendighet for å kunne henge med på de stadige endringene i og kravene fra samfunnet rundt oss. Som en av Norges mest datarike virksomheter ligger alt til rette for at vi kan ta en ledende rolle og være et forbilde når det kommer til å være datadrevne. Vi har startet å bygge datafundamentet som leverer på de transportpolitiske målene.

Samfunnets stiller stadig større krav og forventninger leveranser som fordrer en digital infrastruktur for mobilitet langs vei. Nasjonal vegdatabank (NVDB) er en suksesshistorie og et resultat av utvikling over mange tiår. Det er imidlertid utfordringer som kommer raskt mot oss som krever at man tenker nytt rundt hva NVDB skal være, for hvem, i sammenheng med digital infrastruktur og økende digitalisering av transportsystemet. For å sikre at NVDB har kunnet levere data som benyttes i verktøy for prioritering av tiltak, transportmodeller og samfunnsøkonomiske analyser er det de siste årene iverksatt en rekke midlertidige tiltak. For å kunne møte utviklingstakten og kundeorienteringen parallelt med å levere tjenester på en god nok måte har vi startet omstillingen både i organisasjonen og i systemene som ligger til grunn rundt NVDB gjennom vårt interne program «Digital drivkraft».

## Risikovurdering

### Risikoelementer

Etaten klarer ikke å utvikle og tilrettelegge for digitale transportsystem

Dårligere beslutninger internt og eksternt som følge av foreldet kunnskapsgrunnlag

Ved utgangen av første tertial vurderes den samlede risikoen for toppmålet som høy. Ny teknologi, og en effektiv bruk av denne, er en forutsetning for at Statens vegvesen skal kunne nå de øvrige transportpolitiske målene. Samtidig som vi tar i bruk ny teknologi forenkler vi måten vi jobber på. Digitalisering bidrar til å forenkle prosessene våre, levere gode tjenester til brukerne og utvikle transportsystemet.

Dersom Norge skal ligge helt i front i den digitale utviklingen av transportsektoren krever det at vi tar aktive grep heller enn å bare styres av utviklingsarbeid i regi av andre aktører. Slik kan norske løsninger også kunne eksporteres. Ellers vil det kunne medføre et gap mellom kundenes forventninger til oss, og hva vi kan levere. Dersom vi ikke settes i stand til å opprette et høyt nivå på våre utviklingsaktiviteter vil vi måtte prioritere å bruke midler på drift for å redusere teknisk gjeld fremfor å håndtere utviklingsarbeid. Dette kan over tid medføre at de totale driftskostnadene øker, hvilket på sikt spiser opp utviklingsmidler. Konsekvensen blir at Statens vegvesen får en tregere digitaliseringstakt, ikke får tatt ut effektene av effektivisering og blir hengende etter markedet.

## 2.3 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

### Utslipp fra veitrafikken

I 2021 stod veitrafikken for utslipp av 8,7 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, dette er en økning på 3,8 pst. fra 2020 tilbake til nivået i 2019<sup>1</sup>. Utslippsøkningen skyldes at vi kjørte like mye bil i 2021 som før nedstengningen i 2020. Antall kjørte kilometer med personbiler økte med 3,8 pst., samtidig som bussenes trafikkarbeid sank med 9,1 pst., og kjørelengden for godstransport økte med 3,2 pst. Selv om kjørelengden for personbiler øker samlet sett, er det en nedgang for bensin- og dieserbiler, og økning for el- og hybridbiler. Hybridbiler slipper ikke nødvendigvis ut mindre CO<sub>2</sub>, da de er store biler som ofte kjører langt. Noe av utslippsøkningen skyldes også høyere omsetning av autodiesel og lavere innblanding av biodiesel. Elektrifisering av person- og varetransporten er en viktig driver for å redusere klimagassutslippene.



Figur 1: Andel nullutslippskjøretøy pr. 13. juni 2022

tilgjengelige arealer og planer for oppgradering av eksisterende rasteplasser/døgnhvileplasser. Bransjedialog, deling av data og bransjestandard for ladestasjoner, både for lette og for tunge kjøretøy, vil kunne bidra til utviklingen.

For at Statens vegvesen skal nå målet om å halvere klimagassutslippene innen 2030 kreves det et koordinert løft av byggherrer, entreprenører og leverandører. Statens vegvesen vil gjennom dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser drive frem utvikling og implementering av nullutslippsteknologi.

- Vi har en stor portefølje med nye prosjekter i årene som kommer, og utbyggingsporteføljen har siden 2020 hatt klare klimakrav. Klima har vært et viktig kriterium både i tildeling av kontrakter og i gjennomføring av prosjekter. Vi jobber med å videreutvikle våre virkemidler.
- Forberedelser av tre nye pilotprosjekter for utslippsfri anleggsdrift er startet opp i løpet av første tertial, i tråd med Regjeringens handlingsplan for fossilfri anleggsplass i transportsektoren. Vi ser at det er utfordrende for bransjen å levere utslippsfrie anleggsmaskiner, og vil påvirke hvor raskt Statens vegvesen kommer i gang med å realisere målet om nullutslippsanleggsplasser.
- I 24 av årets 27 asfaltkontrakter er CO<sub>2</sub>-utslipp vektlagt ved tildeling av kontraktene. Vi har hatt et veldig godt samarbeid med bransjen, og vi har bare fått positive tilbakemeldinger. I disse kontraktene nyttiggjør vi oss av entreprenørenes kunnskap og erfaring til å gi oss et asfaltdekke som både er slitesterkt og klimavennlig til en konkurransedyktig pris.

<sup>1</sup> [Utslipp til luft \(ssb.no\)](https://ssb.no/utslipp-til-luft)

Transportinfrastruktur legger beslag på arealer, og dette har konsekvenser for både naturmangfold og klima. Statens vegvesen søker å redusere beslaget av matjord, verdifulle naturområder og karbonrike areal i prosjektene, bl.a. gjennom gjenbruk og optimalisering. Vi vurderer at vår anbefaling til endringer av veinormaler, sendt til Samferdselsdepartementet 15. juni, vil gi større fleksibilitet for standardvalg, åpne for økt mulighet for gjenbruk av eksisterende vei og mulige kostnadsbesparelser. Det vil bli enklere å legge veien utenom sårbare områder og redusere arealinngrep som følge av redusert krav til linjeføring, stoppsikt, mindre bruk av tunneler m.m.

## Risikovurdering

### Risikoelementer

For lav utbygningstakt av ladeinfrastruktur

Manglende tilgang på store utslippsfrie anleggsmaskiner

Manglende oversikt over utslipp som følge av arealbruk

Den samlede risikoen for toppmålet vurderes ved utgangen av første tertial til å være moderat som følge av usikkerhet knyttet til implementeringen av nullutslippsanleggsplasser, utbyggingen av ladeinfrastruktur samt utslipp fra arealbruk i veiprojekter. Risikoelementene er omtalt i teksten over.

## 2.4 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

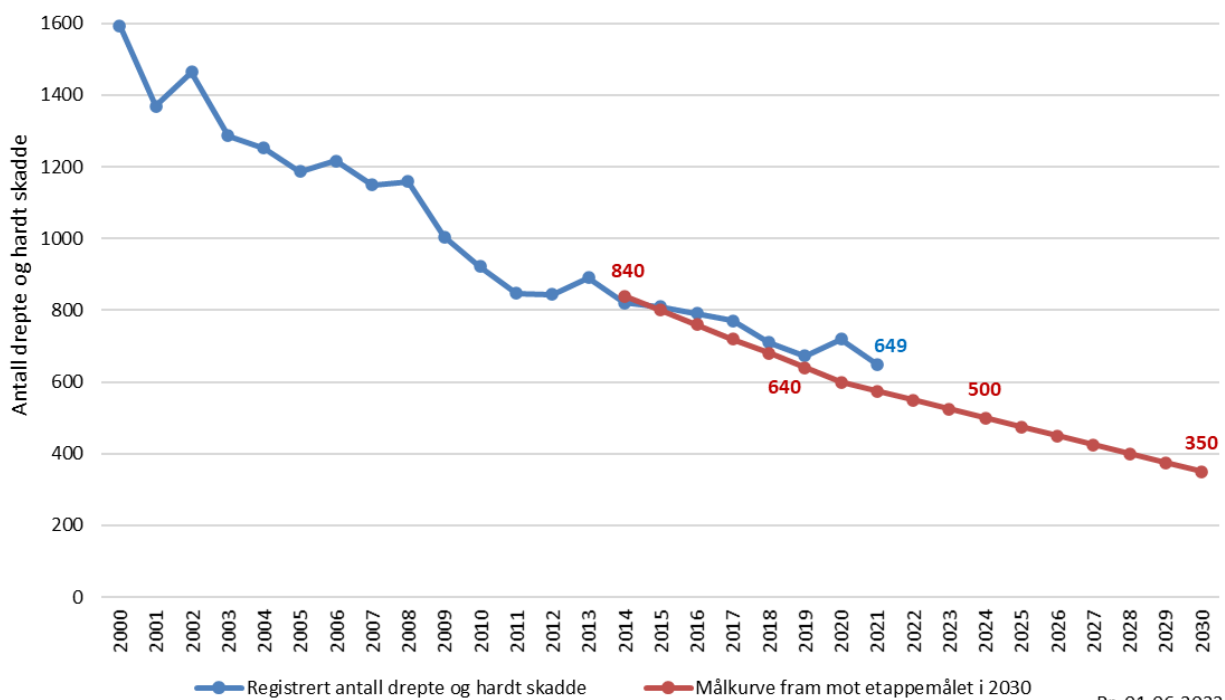
### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Arbeidet med trafikksikkerhet i Norge kjennetegnes ved at det er kunnskapsbasert, med en bred faglig tilnærming og et bredt faglig samarbeid. Et sentralt dokument i arbeidet med trafikksikkerhet er «[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025](#)». Tiltaksplanen ble overlevert til Samferdselsdepartementet i mars i år og er svært viktig for å angi retning for trafikksikkerhetsarbeidet til alle de viktigste aktørene framover. Den gir god oversikt over prioriterte tiltak fra bredden av aktører. Tiltakene i sum skal bidra til at vi når det ambisiøse målet om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

### Ulykkesutvikling

I første tertial mistet 25 personer livet i trafikken. Det er en økning sammenlignet med de foregående to årene. Det er spesielt april som skiller seg ut med mange dødsulykker, med 13 drepte mot kun to drepte i 2021. Dette kan skyldes naturlige svingninger, men det er grunn til å følge godt med på eventuelle uønskede utviklingstrekk. Oppheving av koronarestriksjoner og etablering av en «ny normal» med nye reisevaner kan ha bidratt til en økning i antall drepte. Vi ser ikke store endringer i spesifikke ulykkeskategorier, men registrerer at 15 av de 25 har mistet livet på fylkesvei.

På grunn av etterslep i rapporteringen har vi ikke tall på hardt skadde så langt i år. Antall hardt skadde i 2021 var 561 personer (foreløpig tall) mot 627 i 2020. I fjor så vi altså en positiv utvikling, og det gjør at utviklingskurven nærmet seg målkurven i figuren under.



Pr. 01.06.2022

Figur 2: Målkurve mot 2020 og registrert antall drepte og hardt skadde

## Kontroll og tilsyn

Andel tungtransportkontroller med mangler er en viktig indikator innenfor trafikksikkerhetsområdet. Det har i perioden vært jobbet aktivt med målretting av tungbilkontroller, og effektiv bruk av elektroniske hjelpemidler. Resultatet for første tertial er 58 pst., men det forventes en nedgang i treffprosenten utover året som følge av at kontrollene dreies mot mer mobile kontroller på mindre steder, men sannsynligheten for å nå måltallet videre i år regnes likevel som høy. Det er i første tertial gjennomført flere samarbeidskontroller med andre kontrolletater. Flere av kontrollene er rettet mot varebilsegmentet og drosje.

Koronapandemien har gjort det vanskelig å føre tilsyn med trafikkopplæring i bil. Det har derfor i starten av 2022 vært prioritert å gjennomføre tilsyn i bil, og særlig med avsluttende deler av opplæringen. Hensikten med denne prioriteringen er å bidra til at trafikklærerne er bedre rustet til å levere gode nok kandidater til førerprøven, og at dette igjen vil gi kortere ventetider til førerprøver som følge av færre stryk.

## Risikovurdering

### Risikoelementer

Økende antall drepte og hardt skadde i veitrafikken

Trafikksikkerheten påvirkes negativt av økende vedlikeholdsetterslep

Ved utgangen av første tertial vurderes risiko knyttet til måloppnåelse for toppmålet som moderat til høy. Dette skyldes i hovedsak de høye tallene for drepte i trafikken i sluttet av tertialet og inngangen av andre tertial. Vi følger utviklingen tett, og vurderer fortløpende ytterligere tiltak utover det langsiktige og systematiske trafikksikkerhetsarbeidet. Kutt i inngåtte dekkeleggings- og veioppmerkingskontrakter vil øke vedlikeholdsetterslepet og vil også kunne påvirke

trafiksikkerheten negativt. Statens vegvesen gjør kritiske vurderinger av hvilke tiltak som nå ikke gjennomføres for å sikre at trafiksikkerheten opprettholdes i størst mulig grad.

## 2.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

### Forutsigbarhet

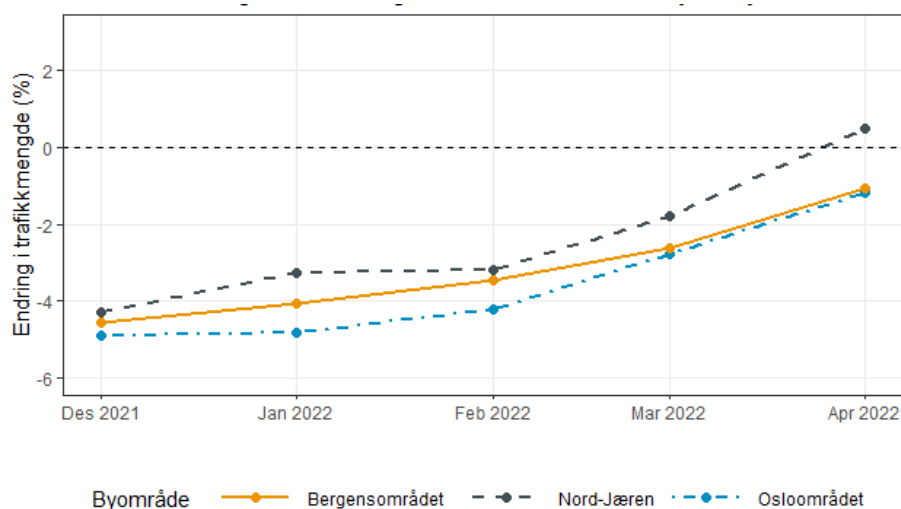
Dette målet handler om at folk og varer skal komme raskt og trygt frem, i forutsigbare rammer. Målingene våre viser en oppetid på 98,94 pst. på veinettet som vi har ansvaret for. Hovedårsaken for stengninger er fremdeles veiarbeid, selv om også vær og føreforhold bidrar i vintersesongen. Statens vegvesen arbeider videre med tiltak for å redusere omfang av stenginger, samt å sørge for god informasjon om planlagte stenginger. For å sikre bedre koordinering av arbeider langs veinettet, og bedre samordning mellom aktører som jobber på samme veistrekning har vi derfor nå i bruk det nye, varslede digitale verktøyet Aktivitetskalenderen. Ved hjelp av bedre oversikt over planlagte arbeider på veinettet som vi har ansvar for blir vedlikeholdsaktivitetene bedre koordinert på tvers internt.

Indikatorer for rushtid og utfartstrafikk er under etablering. Så langt inngår kun et utvalg strekninger i og rundt Oslo og vi har data for 2021 og 2022. I første tertial ble trafikk som ikke kan velge bort rushtid og er til stede gjennom hele, forsinket med 173 timer per kjøretøy (de fleste kjøretøyer vil kun oppleve deler av forsinkelsen). Forsinkelsene er 11 pst. høyere enn i 2021. For utfartsstrekningene er forsinkelsen 17 pst. høyere enn i fjor. Det er grunn for å tro at økningen i forsinkelse henger sammen med gjenåpningen av samfunnet etter korona-pandemien. Vi jobber både med å legge trafikkvolumet til indikatorene og utvide områdene som indikatorene dekker. Vi jobber også med indikatorer for reisetid og forsinkelser over fjellovergangene og sanntidsinformasjon mellom de fire største byene.

### Mobilitet i de største byene

Koronapandemien har medført redusert reiseomfang og andelen personbilturer har økt på bekostning av kollektivreiser. Vi er derfor i en krevende fase i de største byene hvor byvekstavgiftene har som mål at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Trafikkutviklingen for personbilreiser (byindeks) som er hovedindikatoren for oppfølging av avtalene viste en nedgang i utviklingen for de fire byområdene sammenlignet med referanseåret fram til starten av 2022. Nye beregninger indikerer en betydelig økning etter samfunnet er åpnet igjen etter pandemien våren 2022. Foreløpige (usikre) tall viser at personbiltrafikken kan være høyere enn referanseår for avtalene. Statens vegvesen vil følge dette tett framover.



Figur 3: Utvikling i glidende treårsindeks for lette kjøretøy for Bergensområdet, Nord-Jæren og Osloområdet<sup>2</sup>

Betydelige økninger i bygg- og anleggskostnader de siste årene har påvirket kostnadene i flere prosjekter negativt, noe som gir mindre handlingsrom til andre prosjekter i porteføljene for byvekstavtalene. Dette, sammen med en raskere utvikling i reiser med elbil enn forutsatt fører til utfordringer og usikkerhet knyttet til finansiering av porteføljen, og måloppnåelsen i byvekstavtalene. Det vil være viktig fremover 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. Statens vegvesen skal sørge for bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler.

## Kundetilfredshet

Kundeopplevelsen er viktig for Statens vegvesen. Derfor følger vi med på kundenes tilfredshet for ulike tjenester som treffer dem. Vi ser at kundene i dag møter oss gjennom til dels lite tilpassede og lite konsistente tjenester med begrenset koordinering og samhandling på tvers. Vi har derfor begynt å dreie måten vi arbeider på over til mer produktorientering. Gode kundetjenester blir til der produkter utvikles basert på kundefokus og effektiv tjenesteproduksjon. Dette vil profesjonalisere vår kundeføring ved at kundene møter velprøvde og helhetlige tjenester understøttet av etatens produkter med stor kunde verdi. Vi fortsetter det tette samarbeidet med trafikanter, yrkestransportører, logistikkaktører og kollektivselskaper for å finne nye og eller forbedrede tjenester.

<sup>2</sup> Glidende treårsindeks gir beregnet endring i trafikkmengde for de siste tre årene, og krever dermed at det foreligger data for minst tre år. For Trondheim, som har 2019 som referanseår, vil dermed kurven først starte i desember 2022.

## Risikovurdering

### Risikoelementer

Økt uforutsigbarhet for kunden (forsinkelser og kundetilfredshet)

Økt ufremkommelighet (oppetid og reisetid)

Manglende effekt av byvekstavgiftene

Etaten vurderer den samlede risikoen knyttet til toppmålet som moderat til lav. Risikoen er i hovedsak knyttet til brukernes opplevelse av hvor tilgjengelige og forutsigbare etatens tjenester er. Mindre handlingsrom i porteføljene for byvekstavgiftene vil kunne påvirke måloppnåelse i avtalene. Kutt i inngåtte dekkeleggings- og veioppmerkingskontrakter vil gi øke vedlikeholdsetterslepet og føre til økt ufremkommelighet.

### Bompengerreformen ble ferdigstilt i første tertial 2022

- Bompengeselskapene har avhendet sine utstederporteføljer gjennom å selge disse til godkjente AutoPASS-utstedere.
- Ny systemløsning for bompengeinnkreving satt i drift, og den gamle systemløsningen CS-Norge slått av. Nødvendige data fra CS-Norge for oppfølging av ikke betalte transaksjoner er nå overført til henholdsvis utsteder og operatør.
- Arkivverdige data er overført til arkivløsningen.
- Etaten har gjennomført anskaffelse av innkrevingssystem, drift av sentralsystem, administrasjon av samordnet betaling og en rekke andre operative oppgaver.

Statens vegvesen har nå ansvar for den sentrale kjerneløsningen, mens bompengeselskapene og utstederne har ansvar for sine delsystemer for utstederløsning og operatørløsning. Etaten vil sammen med øvrige aktører i bompenge-sektoren fokusere på videreutvikling av rutiner og prosesser for å tydeliggjøre roller og ansvar og effektivisere innkrevingen. Videre ivaretar vi samordningsoppgaver i AutoPASS samvirke, eierskap og forvaltning av systemporteføljen. Vi ivaretar også en del samordningsoppgaver som retter seg mot trafikantene i forvaltningen av en samfunnskritisk infrastruktur. Vi arbeider videre med utredningen av løsninger for veibruksavgift og bompenge i samarbeid med Skatt etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet.



### 3. Økonomi og ressursbruk

Prognosene viser et samlet merforbruk på om lag 140 mill. kr, eller 0,4 pst. av disponible midler.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier viser et merforbruk på om lag 340 mill. kr fordelt med 290 mill. kr på drift og 50 mill. kr på vedlikehold. Årsaken til merforbruket på drift er høy prisstigning som følge av økt pris på innsatsfaktorer samt høye strømkostnader. Merforbruket for vedlikehold er knyttet til prisstigning for dekkelegging som i stor grad skyldes krigen i Ukraina.

De øvrige postene 01 driftsutgifter, 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, 29 OPS-prosjekter, 30 Riksveiinvesteringer og 72 Tilskudd til riksveiferjetjenester har et samlet mindreforbruk på 200 mill. Kr.

Kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter viser et mindreforbruk på nesten 230 mill. kr og er knyttet til dårligere framdrift for Fornebu-banen i Oslo-området, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim-området med samlet mindreforbruk på 586 mill. kr. Bybanen i Bergens-området har et forventet merforbruk på 357 mill. kr.

Samlet avvik pr 1. tertial 2022 viser en stor reduksjon i avviket sammenlignet med både det som ble lagt til grunn ved 1. og 2. tertial 2021 og faktisk mindreforbruk på samlet 992 mill. kr per 31.12.21. Dette er et resultat av at Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene 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 vesentlig lavere i 2022 sammenlignet med 2021.

#### Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Anslag Merinntekter	Til disp. 2022	Prognose 2022	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
						(Mill. kr)	(pst.)	
01 Driftsutgifter	193,479	4 094,55	29,7	4 317,729	4 320	2	0,1	1 288
22 Drift og vedlikehold av riksveier	53,670	8 320,50	6,9	8 381,070	8 720	339	4,0	1 938
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	57,599	2 236,40	-9,8	2 284,199	2 270	-14	-0,6	651
29 OPS-prosjekter	82,304	1 773,40		1 855,704	1 942	86	4,7	217
30 Riksveiinvesteringer	475,792	12 732,00	10,0	13 217,792	13 060	-158	-1,2	3 215
72 Tilskudd til riksveiferjetjenester	109,891	2 693,40	33,2	2 836,491	2 720	-116	-4,1	864
<b>SUM statlige midler til riksveiformål</b>	<b>972,735</b>	<b>31 850,25</b>	<b>70,0</b>	<b>32 892,985</b>	<b>33 032</b>	<b>139</b>	<b>0,4</b>	<b>8 173</b>

## Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier

Mill. kr

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Til disp. 2022	Prognose 2022	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
					(Mill. kr)	(pst.)	
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		150,2	150,200	150,2	-	-	-
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	21,900		21,900	21,9	-	-	-
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	38,116	20,5	58,616	45,0	-13,6	-23,2	-
65 Tilskudd til fylkesveier	36,275	379,6	415,875	386,0	-29,9	-7,2	-
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer		20,0	20,0	20,0	-	-	-
73 Tilskudd for reduserte bompengerakster utenfor byområdene		1 041,5	1 041,500	1 041,5	-	-	1 016
<b>SUM tilskudd</b>	<b>96 291</b>	<b>1 611,8</b>	<b>1 708,091</b>	<b>1 664,6</b>	<b>-43,5</b>	<b>-2,5</b>	<b>1 016</b>

## Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2022	Prognose 2022	Avvik tildelt vs. prognose	Regnskap hittil i år pr. 30/4	Pst. inntekt av tildelt pr. 30/4
01 Salgsinntekter m.m.	167,3	213	45,7	56	33,4
02 Diverse gebyrer	484,8	475	-9,8	145	29,9
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	122,1	123	0,9	46	37,9
04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	770,8	804	33,2	271	35,1
<b>SUM</b>	<b>1 545,0</b>	<b>1 615</b>	<b>70,0</b>	<b>518</b>	<b>33,5</b>

## Kap. 1332 Særskilte transporttiltak

Mill. kr

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Til disp. 2022	Prognose 2022	Avvik til disp./Prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
					(Mill. kr)	(pst.)	
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	448,476	2 200,4	2 648,876	2 420,0	-228,9	-8,6	134
Post 66 Tilskudd til byområder	154,382	3 024,1	3 178,482	3 178,5	-	-	
<b>SUM</b>	<b>602,858</b>	<b>5 224,5</b>	<b>5 827,358</b>	<b>5 598,5</b>	<b>-228,9</b>	<b>-3,9</b>	<b>134</b>

## Postvis omtale av ressursbruk

### Post 01 Driftsutgifter

Det forventes ikke vesentlige avvik på posten. Prognosen viser at forbruket forventes å være omtrent lik disponible midler på posten. Det er tatt hensyn til forventet merinntekt på 30 mill. kr på kap. 4320, post 01. Statens vegvesen har fullmakt til å overskride kap. 1320, post 01 mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter.

## Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Prognosen viser et merforbruk på 339 mill. Kr. Årsaken er høy prisstigning som følge av økt pris på innsatsfaktorer samt høye strømkostnader. Utgifter til drift anses i all hovedsak som bundet i inngåtte kontrakter. Inndekning søkes derfor gjennom redusert innsats innenfor vedlikehold. Årets vedlikeholdsaktivitet er allerede redusert betydelig som følge av økte priser på utlyste tiltak, og en ytterligere reduksjon for å dekke kostnadsøkningen medfører at kun kritisk vedlikeholdsaktivitet kan gjennomføres.

For å styre mot balanse på posten vil det kuttes i inngåtte dekkeleggingskontrakter og veioppmerkingskontrakter. Videre legges det opp til redusert innsats på drenering og flomforebyggende tiltak, rensk av fjellskjæringer og tunneler, reparasjon av rekkverk samt at diverse planlagte tiltak på bruer og i tunneler utgår. Med dette vil dekkestanden reduseres og forfallet på bruer, tunneler og veiutstyr vil øke. Redusert innsats på forebyggende tiltak mot flom og vannskader, vil kunne medføre økt skadeomfang på vei ved store vannmengder. Totalt vil effekten gi redusert fremkommelighet og påvirke trafiksikkerheten negativt. Vedlikeholdsetterslepet vil som følge av økte priser og redusert ramme, øke mer enn omtalt i Prop. 1 S.

## Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på 14 mill. kr Dette er knyttet til lønnsrelaterte kostnader som lavere reiseaktivitet enn forutsatt, mindre bruk av overtid og høyere innbetalinger av sykepengerefusjoner. Prognosen tar hensyn til forventet mindreinntekt på 10 mill. kr på kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer. Forklaring av dette er gitt under kap. 4320, post 02.

I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å redusere bevilgningen på post 28 med 13,6 mill. kr slik at prognosen er lik disponible midler etter dette.

## Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen pr. 30. april viser et forventet merforbruk på 86 mill. kr. Merforbruket skyldes i hovedsak økt behov for midler til OPS-selskapet på strekningen Klett-Bårdshaug på E39 i Trøndelag. For å ivareta krav i tunnelsikkerhetsdirektivet skal det gjennomføres en rekke tiltak i fem tunneler på OPS-strekningen. Det er nå inngått en avtale med OPS-selskapet om vederlag for tunneloppgraderingen, og arbeidene ventes startet opp første halvår 2022. Innenfor rammen til post 29 i Prop. 1 S (2021-2022) var det opprinnelig ikke tatt høyde for midler til dette formålet, på grunn av manglende avklaringer med OPS-selskapet.

I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på post 29 med 55 mill. kr slik at forventet merforbruk er om lag 30 mill. kr. Statens vegvesen vil vurdere muligheten for tiltak for å redusere prognosen.

## Post 30 Riksveinvesteringer

Mill. kr

Post 30	Til disp. 2022	Prognose 2022	Avvik til disp/ prognose	Avvik (pst.)
Porteføljen	4 890	6 075	1 185	24,2
Mindre tiltak	7 207	5 964	-1 243	-17,2
Byvekstavtaler	1 121	1 021	-100	-8,9
<b>Sum post 30</b>	<b>13 218</b>	<b>13 060</b>	<b>-158</b>	<b>-1,2</b>

Prognosen pr. 30. april viser et forventet mindreforbruk på om lag 160 mill. kr. Det er imidlertid vesentlige variasjoner mellom underposten, med et stort merforbruk innenfor Porteføljen og om lag et tilsvarende mindreforbruk innenfor Mindre tiltak.

I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å redusere bevilgningen på post 30 med 130 mill. kr slik at prognosen om lag tilsvarer disponible midler på posten.

Statens vegvesen har, innenfor tildelte fullmakter, gjennomført tiltak for å kompensere for lave prognoser innenfor enkelte områder innenfor post 30. Dette har bidratt til at prognosen har økt i forhold til en situasjon uten tiltak. Behovet for ytterligere tiltak vil bli vurdert fortløpende.

#### Porteføljen

Prognosen viser et forventet merforbruk på 1 185 mill. kr. Avviket skyldes bl.a. raskere framdrift, og høyere utbetalinger i 2022, for flere prosjekter. I tillegg er det forventet høyere utgifter i 2022 til planlegging av flere porteføljeprosjekter, i hovedsak E39 Bokn-Stord, E39 Hordfast og E39 Møreaksen.

#### Mindre tiltak

Avviket er i hovedsak knyttet til tunneloppgraderinger på E6, E16, E18 og E39. For prosjektene E39 Jernfjell-/Skrikeberg tunnelen, E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene og rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene er framdriften forsinket som følge av behov for avklaringer knyttet til kostnadsøkninger for prosjektene.

I tillegg er det forsinkelser i sluttoppgjør og forsinkelser i anleggsarbeidene for flere utbedringsstrekninger, bl.a. Fjerdings-Grøndalselv samt flere delstrekninger på rv. 3 i Østerdalen.

#### Byvekstavtaler

Det forventes ett samlet mindreforbruk for byvekstavtaler på om lag 100 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak mindreforbruk i prosjektene knyttet til E39 på strekningene Bradbenken-Sandvikstorget og Sandvikstorget – Glassknag i Bergen samt Sørmarka – Smeaheia på Nord-Jæren. Årsaken til mindreforbruk er i hovedsak knyttet til utsatt anleggsstart og forsinkelser.

### Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Prognosen per 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet.

### Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen tilsier et mindreforbruk på om lag 14 mill. kr. Hovedtyngden av mindreforbruket kan knyttes til avsluttede prosjekter som har blitt billigere enn antatt. Resterende knyttes til prognoser om lavere sluttkostnad i pågående prosjekter.

### Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Prognosen tilsier et mindreforbruk på om lag 30 mill. kr. Dette er knyttet til ordningen rettet mot transportårer for fiske- og havbruksnæringen, der det er forsinket fremdrift i enkelte prosjekter.

### Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Posten er ny av året. Tilsagn ble gitt i april 2022 for hele beløpet. Statens vegvesen vil ikke innkreve annet enn sluttrapportering for tilskuddene, jf. anledning til forenklet rapportering og kontroll i økonomiregelverket. Prognosen er derfor usikker.

### Post 72 Tilskudd til riksveiferjetjenester

Prognosen tilsier et mindreforbruk med 116 mill. kr. Dette er inkludert merinntekter omtalt under post 04. Det er heftet usikkerhet ved prognosen. Dette knytter seg blant annet til hva nivået blir for oppgjørene i 2021 samt kostnadsnivået for tiltak på enkelte fartøy for frakt av modulvogntog med

ADR –last. Pågående saker knyttet til kompensasjon for bortfall av fritak for CO2-avgift på LNG og sak om kompensasjon for endringer av rabattsats og -struktur i takstregulativene vil kunne medføre endring i prognosen. Avklaring vil foreligge tidligst høsten 2022.

### Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Prognosen per 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet. Regnskapet per 30. april er på 1 016 mill. kr. Resterende midler utbetales etter at E39 Svevatjørn-Rådal åpner høsten 2022.

## Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

### Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 anslås til 213 mill. kr som gir en merinntekt på 46 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Forventet merinntekt gjelder følgende:

- 45 mill. kr i økt salg til fylkeskommunene og eksterne aktører ifbm. samarbeidsprosjekter. Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommunene for å sikre at avviklingen av sams veiadministrasjon skal gjennomføres på en god måte. I den forbindelse selger Statens vegvesen tjenester til fylkeskommunene, blant annet innenfor byggherrefunksjon, laboratorietjenester, grunnboring og IKT. Økningen motsvares av tilsvarende utgifter på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, jf. omtale under denne posten.
- 10 mill. kr i salg til eksterne aktører i forbindelse med samarbeidsprosjekter.
- 15 mill. kr i reduserte inntekter vedrørende salg av eiendommer.
- 6 mill. kr i økte inntekter fra salg innenfor drift og vedlikehold – blant annet kommunikasjon i tunneler.

### Post 02 Diverse gebyrer

Inntekter for post 02 er pr. april 2022 145 mill. kr mens det var 179 mill. kr pr april i 2021 og 113 mill. kr pr. april i 2020. Virusutbruddet var årsaken til den lave inntekten i 2020.

Teori- og førerprøver har en inntekt pr. april 2022 på 113,6 mill. som er 38 mill. kr lavere enn for 2021. Denne innteksreduksjonen for teori – og førerprøver pr. april skyldes tilpasning av gebyrsatsene for disse gebyrene til kostnadsriktig nivå med virkning fra 2022.

Ved behandlingen av Prop. 1. S (2021-2022) ble det vedtatt å videreføre nivået på gebyrene for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis, som inntil videre ikke tilfredsstiller kostnadsriktig nivå. Ved en feil ble gebyrsatsene for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis nedjustert til kostnadsriktig nivå med virkning fra 2022. Nedsettelse av gebyrsatsene på utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis medfører reduserte inntekter på om lag 50 mill. kr på kap. 4320, post 02 i 2022. For nærmere detaljer vises det til Statens vegvesens brev til Samferdselsdepartementet datert 09.09.22 og Prop. 117 S (2021-2022).

Etter første tertial er anslått volum for 2022 for gebyrbelagte tjenestene høyere enn både det som var forutsatt for 2022 og faktisk volum for 2021. Dette gjelder spesielt for praktiske førerprøver klassene B, BE, T og tunge klasser. Høyere aktivitet og etterspørsel i 2022 er blant annet som en følge av økt etterspørsel etter tjenester som en følge av pandemien.

Inntektene for post 02 forventes på bakgrunn av dette å utgjøre om lag 475 mill. kr ved utgangen av året, noe som er 10 mill. kr lavere enn inntektskravet. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 3.

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 123 mill. kr som er tilnærmet lik inntektskravet på posten.

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 33 mill. kr.

Inntektsanslag basert på nyere trafikk – og inntektsstatistikk tilsier at vi kan forvente noe mer trafikk enn det som er lagt til grunn for budsjettet. Prognosen er svært usikker.

## Postvis omtale av kap.1332 Særskilte transporttiltak

### 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 byvekstavtalen, men er ikke økonomisk avklart og statens bidrag er ikke fastsatt). Det er ikke bevilget midler til dette prosjektet i 2022.
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergens-området
- Metrobuss i Trondheims-området
- Bussveien på Nord-Jæren

Posten har et mindreforbruk på 228 mill. kr. Mindreforbruket skyldes bl.a. forsinkelser i framdriften for flere prosjekter, i hovedsak Fornebubanen i Oslo og Viken og Bussveien på Nord-Jæren

I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å redusere bevilgningen på post 63 med 250 mill. kr slik at prognosen om lag tilsvarer disponible midler på posten.

### Post 66 Tilskudd til byområder

Prognosen viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Vi viser til nærmere omtale i vedlegg 4.

## Fullmakter

### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Statens vegvesen har i 2022 gjennomført tiltak innenfor fullmakten, for å sikre at tildelte midler i 2022 blir utnyttet best mulig. Statens vegvesens samlede forpliktelser pr. 1.1.2023, og forventet årlig forfall av forpliktelser, for prosjekter som omfattes av fullmakten er lavere enn den øvre rammen som er gitt av fullmakten.

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

	Mill. 2022-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021	11 685
+ Nye forpliktelser som pådras i 2022 (prognose)	5 860
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2022	4 278
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2022</b>	<b>13 267</b>

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 14 050 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 250 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2022.

### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

	Mill. 2022-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021	15 370
+ Nye forpliktelser som pådras i 2022 (prognose)	4 490
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2022	2 720
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2022</b>	<b>17 140</b>

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 20 980 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 000 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2022.

## 4. Styring og kontroll i virksomheten

### 4.1 Risikostyring og tverrgående risikoer

Statens vegvesen har i løpet av første tertial startet arbeidet med å styrke risikostyringen i etaten. Formålet med arbeidet er en mer integrert og enhetlig tilnærming til risiko- og målvurdering.

Statens vegvesens vurdering av risiko opp mot måloppnåelse er omtalt i under de respektive målene i kap. 2. Dette kapitlet omtaler sentrale tverrgående risikoer som kan påvirke etatens måloppnåelse.

#### Manglende ressurser, kapasitet og kompetanse

Etaten arbeider fortsatt med å sikre at vi har nok kapasitet og kompetanse på riktig sted i organisasjonen. Dette er en utfordring etaten har rapportert over lengre tid og som det er arbeidet aktivt med helt siden omorganiseringen i 2020. Denne risikoen blir sterkt påvirket av kravene til effektivisering av interne kostnader. Statens vegvesen arbeider med tjenestemodeller og strategisk bemanningsplan for å håndtere risikoen for at etatens leveranseevne blir påvirket.

På grunn av noen kapasitetsutfordringer og mangel på blant annet juridisk kompetanse, er det en moderat og økende risiko for at arbeidet med ønskede endringer i regelverket går for tregt i forhold til forventningene. Det er iverksatt tiltak med ansettelse, men det er krevende å få ansatt jurister med ønsket kompetanse da de er høyt ettertraktet på arbeidsmarkedet. Det er også noe risiko knyttet til kompetanse og kapasitet når det gjelder EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. Det er lav risiko knyttet til oppfølging og etterlevelse av EØS-regelverk innenfor etatens øvrige fagområder innenfor EØS-området. Per første tertial er vurderingen at det ikke trengs tiltak, videre behov for dette vurderes fortløpende.

#### Risiko for misligheter

Internrevisjonen i Statens vegvesen har i løpet av første tertial levert en vurdering av risiko for misligheter og identifisert flere områder der det kan være behov for risikoreduserende tiltak. Blant annet er det avdekket risiko knyttet til områdene korrupsjon, habilitet og rollesammenblanding, brudd på rammeavtaler, rutiner, retningslinjer og lover samt brudd på lønns- og arbeidsvilkår hos leverandører. Arbeidet med å identifisere og vurdere tiltak pågår.

Risiko for personvernsvik knyttet til GDPR

Etaten arbeider for å minimere risikoen for at persondata som skal beskyttes etter GDPR, kommer på avveie. Tiltakene retter seg bl.a. mot å sikre at interne prosedyrer er tilstrekkelige, at det er god oversikt og dokumentasjon over databehandlinger og, at det er god kompetanse blant de som behandler informasjonen.

Risiko knyttet til seriøsitet

Det er iverksatt en rekke initiativer innen seriøsitetsarbeid og arbeid for å redusere sosial dumping og transport- og arbeidslivskriminalitet. Det pågår samarbeid internt i for å sikre etterrettelighet og forbedring slik at etaten totalt sett blir en bedre byggherre. Spesielt kan det nevnes arbeidet med Øst politidistrikt for å hindre anleggskriminalitet. Det er også arbeidet med å sikre riktig kravstilling i ny Norgesmodell for offentlige anskaffelser.



## Risiko knyttet til HMS

### Intern HMS

Per første tertial er det samlede sykefraværet i etaten 5,87 pst., dette er en økning sammenlignet med årsavslutning da tallet var 5,0 pst. Det antas at økningen er knyttet til at mange er fysisk tilbake på sine arbeidsplasser og har flere kontakter enn på hjemmekontor. I tillegg ser vi at sykefraværet fortsatt er høyest i enhetene som har utstrakt publikumskontakt.

Statens vegvesen arbeider målrettet for å få ned sykefraværet. Blant annet arbeides det med konkrete oppfølgingsplaner og dialogmøter med sykemeldte med bl.a. fokus på individuell oppfølging og rådgivning til ledere.

### HMS i entreprisen

Personskadefrekvensen for entreprisedriften (H2-verdi) har en svakt positiv utvikling siste 12 mnd. Det arbeides med å vurdere hvordan utnyttelse av disponible ressurser, tilpasning av arbeidsformer og -metoder, mer målrettet oppfølging av hendelser - herunder riktig klassifisering, og mulige grep som bidrar til bedre organisatorisk læring kan styrke den samlede innsatsen.

## 4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementets tildelingsbrev, Statens vegvesen instruks 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 første tertial har mye av arbeidet med samfunnssikkerhet vært preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og eventuelle følger denne kan ha for i første rekke vår digitale sikkerhet. Statens vegvesen har i første tertial gjennomgått og ajourført planer for håndtering av digitale angrep og hendelser mot IKT-infrastruktur som er kritisk for å opprettholde virksomhetens kjerneoppgaver. Selv om den sikkerhetspolitiske situasjonen har blitt mer spent, har ikke Statens vegvesen vært utsatt for digitale sikkerhetshendelser i form av hacking eller digitalt innbrudd i første tertial.

For ytterligere å styrke den digitale sikkerheten startet Statens vegvesen startet opp et arbeid med å etablere bedre overvåkning av etatens IT-systemer for raskere å kunne respondere på hendelser og ha bedre oversikt over aktivitetene i IT-systemene. I tillegg har Statens vegvesen igangsatt et prosjekt for innføring av ny metodikk for sikker systemutvikling for å sikre at sikkerhetsaktiviteter blir tydeligere i alle faser av fremtidige IT-utviklingsprosjekter.

Statens vegvesen deltok i feltdelen av øvelse Cold Response 2022 som ble gjennomført i perioden 21-31. mars 2022. Øvelsen ble gjennomført uten alvorlige personskader på vei. Det ble identifisert og dokumentert flere forbedringspunkter som vil bli fulgt opp i samhandlingen med Forsvaret og øvrige veieiere. Som en videreføring av øvelse Polaris Gram 2021 er det inngått et mer formelt samarbeid mellom Statens vegvesen, Sjøfartsdirektoratet og Kystverket om avhengigheter etatene imellom.

Som følge av Schrems II dommen har Statens vegvesen i første tertial utviklet og etablert nye prosesser og et nytt digitalt system for å kunne dokumentere og etterleve kravene fra det europeiske

personvernrådet. Blant annet er det igangsatt et større arbeid med å inngå Standard Contractual Clauses (SCC) med våre dataleverandører.

Se også vedlegg 5.

### 4.3 Oppfølging av Riksrevisjonenes regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

#### Riksrevisjonen sin revisjon av årsregnskapet for Statens vegvesen 2021

Riksrevisjonen har i sin revisjonsberetning til Statens vegvesen konkludert med at:

- årsregnskapsoppstillingene oppfyller gjeldende krav, og
- årsregnskapsoppstillingene gir et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2021 og kapitalposter per 31. desember 2021, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten med unntak av de forhold som er nevnt i «grunnlag for konklusjon med forbehold».

Grunnlag for konklusjon med forbehold:

Iht. note 8 står det «*leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på 550 mill kroner*». Dette beløpet representerer for 2021 ikke gjeld, men bokført netto tilgodehavende mot leverandører. Statens vegvesen har i tillegg mottaksregistrert fakturaer fra leverandører for ca. 5,1 mrd. kroner med fakturadato 31.12.2021 eller tidligere som ikke er bokført, og således ikke reflektert i leverandørgjelden. En betydelig del av dette beløpet representerer omtvistede fakturaer.

Riksrevisjonen mener derfor at det ikke er utarbeidet et pålitelig anslag for hva som er den reelle leverandørgjelden knyttet til det som er omtvistet, og at de derfor ikke kan uttale seg om størrelsen på leverandørgjelden per 31.12.2021. Dette forholdet har imidlertid ikke innvirkning på oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapporteringen, som avlegges etter kontantprinsippet, og årsregnskapet er således korrekt.

Statens vegvesen har dokumentert et pålitelig anslag på total leverandørgjeld til Riksrevisjonen, men kunne ikke gi et pålitelig anslag på hva av den totale gjelden som er omtvistet. Problemstilling kom opp sent i prosessen og det var ikke mulig på tiden som var tilgjengelig å gi et korrekt anslag, da dette ville kreve en detaljert gjennomgang av leverandørgjelden.

I forbindelse med utarbeidelse av årsregnskapet ble prinsippet for omtale av leverandørgjelden endret fra tidligere år. Tidligere har ubetalte fakturaer fra fakturasystemet vært inkludert i tillegg til bokført leverandørgjeld. Vi ser at note 8 i årsregnskapet kunne vært utformet mer utfyllende, men årsrapporten var allerede publisert på tidspunktet problemstillingen var oppe. Vi vil sørge for at dette bringes i orden når årsregnskapet for 2022 skal utarbeides.

For øvrig oppsummerer Riksrevisjonen:

- Basert på kunnskapen Riksrevisjonen har opparbeidet seg i revisjonen, mener de at den øvrige informasjonen i årsrapporten:
  - er konsistent med årsregnskapsoppstillingene og
  - inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende regelverk
- Basert på revisjonen av årsregnskapsoppstillingene og gjennomførte kontrollhandlinger, er Riksrevisjonen ikke kjent med forhold som tilsier at Statens vegvesen har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten.

## Oppfølging av Dokument 1 (2021-2022)

Status for oppfølging av Dokument 1 (2021-2022) Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet følger i vedlegg 6.

## Vedlegg

Vedlegg 1	Nærmere om interne kostnader
Vedlegg 2	Nærmere om tunnelutbedringsprogrammet og retningslinjer for tunnelforvaltning
Vedlegg 3	Oppfølging av større prosjekter
Vedlegg 4	Nærmere om byvekstavtaler
Vedlegg 5	Samfunnsikkerhet og beredskap
Vedlegg 6	Inspeksjon av vegobjekter

# Vedlegg 1: Nærmere om interne kostnader

## Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Samferdselsdepartementet har utarbeidet indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. I tabell 2 vises utviklingen for de tre siste årene pr. 30. april.

De store endringene i Statens vegvesen gjennom avvikling av sams veiadministrasjon, ny organisering med divisjoner og omstillingskostnader gjør at indikatorene ikke er direkte sammenlignbare de tre siste årene. Utviklingen i årsverk må ses i sammenheng med overføring av ansatte til fylkeskommunene.

Tabell: Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet

	T1 2020	T1 2021	T1 2022
Antall årsverk*	4 816	4 615	4 524
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	1 506	1 294	1 350
Sum totale utgifter (mill. kr)	9 456	6 378	7 851
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	830	737	778

\*I T1 2022 rapporteres antall utførte årsverk som en framskrivning av antall utførte årsverk pr. 30. april, basert på definisjonen i PM-2019-13 *Definisjon av utførte årsverk*. Ferie, fravær mv. gjennom året vil kunne medføre at antall utførte årsverk pr. 31.12 avviker fra en lineær framskrivning. I T1 2021 var det, som opplyst i T1-rapporten, usikkerhet knyttet til tallet for antall utførte årsverk. Innrapportert tall var nok noe høyt, men ga ingen vesentlige innvirkninger på nøkkeltallene.

	T1 2020	T1 2021	T1 2022
<b>KPI1</b> , Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	313	280	298
<b>KPI2</b> , Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	1 963	1 382	1 735
<b>KPI3</b> , Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	15,9 pst.	20,3 pst.	17,2 pst.
<b>KPI4</b> , Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	8,8 pst.	11,6 pst.	9,9 pst.
<b>KPI5</b> , Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	172	160	172

Totalutgift pr. årsverk er økt fra 2021 og viser en positiv utvikling. Dette skyldes at de totale utgiftene i perioden har økt, hovedsakelig som følge av høyere entreprisetilbud. Økningen i totale utgifter er høyere enn økningen i årsverk og gir derfor en økt indikatorverdi.

Statens vegvesen skal redusere administrative kostnader gjennom tiltak for å redusere interne kostnader. Mange administrative utgifter som f.eks. eiendomsutgifter tar tid å redusere. I tillegg har det i 2022 vært økte utgifter til strøm og høyere prisstigning i leiekontraktene enn budsjettet. De har derfor vært en økning i de administrative utgiftene. Vi ser imidlertid at andelen administrative utgifter viser en positiv utvikling som viser at de administrative utgiftene øker mindre enn de totale utgiftene.

## Bemanningsutvikling i Statens vegvesen

	2020 (per 31.12)	2021 (per 31.12)	2022 (per 30.04)
Antall ansatte	4 796	4 923	4 941

## Kjøp av konsulenttenester og andre fremmede tenester

Nominelle mill.kr

Kjøp av tenester	2020	2021	2022
Tjenestekjøp – pr. 30.04	1 040	850	898

Interne kostnader i etaten skal reduseres og som en del av dette skal også konsulentutgifter reduseres. Det er en økning i kjøp av konsulenttenester hittil i år. Økningen er spesielt innenfor konsulenttenester til veiformål. Statens vegvesen følger nøye utviklingen i konsulentutgifter.

## Vedlegg 2: Nærmere om tunnelutbedringsprogrammet og retningslinjer for tunnelforvaltning

### Status for tunnelutbedringsprogrammet

Utbedringene av riksveitunnelene har vist seg å være langt mer kostnadskrevende enn først antatt. Dette skyldes i hovedsak at tilstanden i deler av tunnelene har vist seg å være betydelig dårligere enn Statens vegvesen hadde forventet, samt at utgiftene til samtidig trafikkavvikling under anleggsarbeidene har økt. Som følge av disse kostnadsøkningene, er det nå lagt en strategi for utbedringene der i hovedsak kun kritisk forfall og andre forhold som er viktige for trafikantenes sikkerhet i tunnelene vil bli utbedret samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Dette innebærer at ordinært strukturelt forfall i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.

På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på det transeuropeiske transportnettverk (TEN-T-veinettet) prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på det øvrige riksveinettet i all hovedsak ikke vil kunne gjennomføres innen 2022/2023 som tidligere forutsatt, men vil bli utsatt til etter 2023. Prioriteringen av tiltak på denne delen av riksveinettet vil derfor måtte vurderes i forbindelse med de årlige revisjonene av Statens vegvesens gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2022-2033.

For flere av TEN-T-tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsdirektivet er det lagt til grunn at disse på sikt vil bli erstattet av nye veiløsninger. Disse tunnelene er foreløpig ikke omfattet av tunneloppgraderingsprogrammet. Tidspunktet for når dette vil kunne skje vil være avhengig av prioritering i de årlige statsbudsjettene. I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn statlige midler til anleggsstart i første seksårsperiode for prosjektene E16 Stanghelle-Arna, E16 Hylland-Slæen og E6 Megården-Mørsvikbotn, som vil avløse 20 tunneler på TEN-T-veinettet, og som i dag ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsdirektivet. I Prop. 1 S (2021-2022) er det prioritert midler til forberedende arbeider for disse tre prosjektene, med sikte på anleggsstart så raskt som mulig etter 2022. I Statens vegvesens forslag til porteføljeprioritering i mai 2022 er disse prosjektene blant de høyest prioriterte prosjektene.

Med prioriteringene i Prop. 1 S (2021-2022) er det satt i gang utbedring eller forberedelser til utbedring i nær ved samtlige tunneler på TEN-T veinettet. Det gjenstår imidlertid å avklare videre framdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjellstunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot andre tiltak i Bergen, i hovedsak utbyggingen av Bybanen mot Åsane. Trasévalget for Bybanen er nå avklart, og behovet for utbedring av eksisterende Fløyfjellstunnel og Eidsvågtunnel vil bli avklart nærmere i det videre planarbeidet.

### Retningslinjer for tunnelforvaltning

I brev til Samferdselsdepartementet 1/9-21 (21/156073-4) presenterte Statens vegvesen planlagte tiltak for å bedre kvaliteten på de inspeksjonene som blir gjennomført, samt oppfølgingen av disse.

Statens vegvesen har gjennomgått systemet for geologiske inspeksjoner på nasjonalt nivå. Arbeidet ble satt i gang i januar 2021. Gjennomgangen viste at det ikke stilles klare krav til utførelsen eller dokumentasjon i enkeltinspeksjoner, i motsetning til femårige geologiske hovedinspeksjoner, der krav er beskrevet i eksisterende retningslinjer R610 og R211.

Statens vegvesen har med bakgrunn i dette igangsatt et program for å få gjennomført geologiske hovedinspeksjoner i samtlige bergtunneler i den kommende femårsperioden. Det er nå, i tråd med tiltak varslet til Vegtilsynet, etablert en nasjonal inspeksjonsplan som ivaretar alle tunneler i perioden 2022-2026, og hovedinspeksjonene som skal gjennomføres i 2022 er bestilt.

Inntil nye retningslinjer er på plass, er det i områdene der det ikke var praksis med hovedinspeksjon, spisset krav til kompetanse for utførende av enkeltinspeksjoner under spesiell beskrivelse i kontraktsmal for nye kontrakter (Drift Vest). Dokumentasjon og kompetanse er spesielt omtalt i anbudskonferanse samt samhandlingsfasen.

De geologiske hovedinspeksjonene gjennomføres i 2022 dels i egen regi, dels gjennom avrop i rammeavtaler. Prosessbeskrivelse for bestilling av geologiske hovedinspeksjoner i Statens vegvesens kvalitetssystem er under arbeid og skal være godkjent innen 30. juni. Prosessen beskriver ny, velfungerende praksis som har vært implementert i første halvår 2022.

For å sørge for at inspeksjoner blir utført med den forventede grundighet, samt at entreprenørene skal kunne forholde seg til en enhetlig, standardisert form på rapportering, er det utarbeidet en ny rapporteringsmal som skal ferdigstilles i juni 2022. Rapportmalen inneholder både en tekstlig del og opptegningen av tunnelen med geologi, bergsikring og anbefalte tiltak.

Prosessen for oppfølging av funn etter geologiske inspeksjoner er også under arbeid med frist til Vegtilsynet 30. juni. Målsetningen er helhetlig praksis i behandlingen, og særlig med tanke på standardisering av dokumentasjonskrav på utførte tiltak.

Den nasjonale inspeksjonsplanen og prosessene i kvalitetssystemet sørger for at praksis blir helhetlig og tilpasset hele organisasjon.

## Vedlegg 3: Oppfølging av større prosjekter

### Prosjektstyring

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), dvs. 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.

I gjennomføringsfasen er det et mål for Statens vegvesen at prosjekt-kostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor styringsrammene, og Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjekter skjer derfor med utgangspunkt i dette.

For prosjekter med risiko for kostnadsøkninger ut over styringsrammen, gjøres det konkrete vurderinger av potensialet for tiltak underveis slik at prosjektene allikevel kan gjennomføres innenfor styringsrammen. 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 framdrift 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, er Statens vegvesen ikke tilfreds med situasjonen. Statens vegvesen viderefører derfor arbeidet med å forbedre kostnadsstyringen av investeringsprosjekter.

I tillegg til tettere oppfølging av kostnadsutviklingene 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 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 9 347 mill. kr (6,3 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 30. april 2022, er kostnadsøkningen på 4 575 mill. kr (7,6 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 4 772 mill. kr (5,1 pst.).

For flere prosjekter over KS2-grensen 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

E139 Svegatjørn-Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 9 853 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 627 mill. kr (19,8 pst.) i forhold til styringsrammen og 218 mill. kr lavere (2,2 pst.) enn kostnadsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 10 071 mill. 2022-kr. Det gjenstår arbeider i dagsonene i Rådal og i deponiet i Hornesskogen.

E134 Vågsli, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 796 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 208 mill. kr (35,3 pst.) i forhold til styringsrammen og 81 mill. kr lavere (9,2 pst.) enn kostnadsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 857 mill. 2022-kr. Fremdriften er blitt forsinket, men det forutsettes at tunnelene skal ha tilstrekkelig sikkerhetsnivå ved overgangen til vintersesongen 2022-2023.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 021 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 218 mill. kr (27,1 pst.) i forhold til styringsrammen og 30 mill. kr lavere (2,9 pst.) enn kostnadsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 29 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 051 mill. 2022-kr. Prosjektet er i slutfasen, og det forventes ferdigstillelse sommeren 2022.

Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 518 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 174 mill. kr (13 pst.) i forhold til styringsrammen. Det er ikke avvik i forhold til kostnadsrammen. Det er gjennomført tiltak for å holde kostnadene i prosjektet innenfor kostnadsrammen.

E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 5 999 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 115 mill. kr (22,8 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021-2022) er det fastlagt en kostnadsramme for prosjektet på 6 174 mill. 2022-kr. Hovedaktiviteter i prosjektet er nå masseflytting, sprenging av forskjæring og riggarbeider.

E69 Skarvbergtunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 515 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 500 mill. kr (49,3 pst.) i forhold til styringsrammen og 51 mill. kr (3,3 pst.) lavere i forhold til gjeldende kostnadsramme. Det forventes åpning av tunnelen tidlig i 2023.

## Prosjekter som var åpnet for trafikk per 30. april

Rv. 110 Simo-Ørebekk i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 144 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 126 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 47 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 117 mill. 2022-kr. Det er konflikt om sluttoppgjøret som er til vurdering i rettssystemet. Det er derfor usikkerhet knyttet til kostnadene i prosjektet.

E18 Riksgrensen-Ørje i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 170 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 235 mill. kr (25,2 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019–2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 193 mill. 2022-kr. Det gjenstår oppmåling av grenser i Ørje sentrum og prosjektet er i avslutningsfasen.

E18 Knapstad-Retvet i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 961 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 201 mill. kr (11,4 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019–2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på

1 992 mill. 2022-kr. Det gjenstår kun utarbeidelse av sluttokumentasjon på miljøsanering til kommunen samt avsluttende utbetaling på grunnerverv.

E39 Eiqanestunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 4 140 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 870 mill. kr (26,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Etter en tvist er det avsagt dom i retten som ble avsluttet i 2021, saken er anket til Lagmannsretten og skal opp i retten i 2022. Prosjektet inkluderer arbeidet med Byhaugtunnelen som forventes ferdigstilt sommeren 2022.

Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 821 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 125 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 9 538 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 426 mill. kr (17,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.

E16 Øye-Eidsbru i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 953 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 113 mill. kr (13,4 pst.) i forhold til styringsrammen og 29 mill. kr (3,1 pst.) høyere i forhold til kostnadsrammen. Det er inngått forlik med hovedentreprenøren, men det pågår forhandlinger med en entreprenør om sluttoppgjøret.

Rv. 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 3 678 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 797 mill. kr (27,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Det ble inngått enighet om forlik på sluttoppgjør med entreprenør. Det gjenstår bygging av Miljøgate Gran.

E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 626 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 493 mill. kr (23,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er om lag 28 mill. kr (1 pst.) under revidert kostnadsramme. Lukking av mangellister og reklamasjonstiltak gjenstår.

## Prosjekter i planfasen

Tabell 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU estimat eller styringsmål for. Videre planlegging har avdekket kostnadsøkninger i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål for flere prosjekter enn det som rapporteres her. Det arbeides med å redusere kostnadene slik at rammene likevel ikke overskrides. Vi vil komme tilbake til ev. behov for nye rammer når det foreligger nærmere avklaringer.

Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at fremtidige 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.

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

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 505 mill. kr (0,2 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål.

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

E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru i Viken, rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane i Vestland og E6 Megården-Mørsvikbotn i Nordland: Økningen i prosjektet skyldes at utgifter til reguleringsplan nå er inkludert i prognosene, noe som styringsmålet ikke har tatt høyde for.

E39 Volda-Furene i Møre og Romsdal: For prosjektet innebærer vedtatt reguleringsplan at prognosen for sluttkostnad overstiger styringsmålet. Det pågår vurderinger av potensialet for kostnadsreduksjoner i prosjektet som innebærer at reguleringsplanen må revideres. Statens vegvesen vil komme tilbake til saken.

E16 Hylland-Sveen i Sogn og Fjordane: For prosjektet er det fastsatt styringsmål og prognose høyere enn styringsmål, og det jobbes med avklaringer.

Prosjektene E39 Smiene-Harestad, E39 Ålgård-Hove er tatt ut av listen ovenfor da det ikke er vesentlig avvik mellom fastsatt styringsrammer og prognose for prosjektene.



## Statsbudsjettet 2022

Tabell 2: Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt			Plan- grunnlag (SM)	Plan- grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2022		
	KVU- estimat	Styrings- mål (SM)	P65			Prognose T1 2022	Avvik	
							mill kr (22-kr)	mill kr (22-kr)
	mill kr (22-kr)	mill kr (22-kr)	mill kr (22-kr)			mill kr (22-kr)	ift SM/KVU estimat	
1a Rv. 22 Glommakryssing		3 235	3 338	KP		3 235		
1a Rv. 22 Hafslunds gate-Dondern		694	752	RP		694		
2a E18 Retvet-Vinterbro	-	8 494	8 859	KP	RP	8 368	-126	-1,5
3a Rv. 19 Moss	4 096			KP		4 096		
3a E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru	-	12 283	13 232	RP		12 488	205	1,7
3a Rv. 282 Holmenbrua	-	897	984	RP	RP	897		
3a E39 Algård-Hove	-	4 188	4 502	KP	RP	4 188		
3a E39 Smiene-Harestad	-	3 893	4 088	RP		3 946	53	1,4
3a E134 Dagslett-E18	4 871	-	5 203	KP		4 871		
4a E39 Adland-Svegatjørn	-	40 380	45 344	RP		40 380		
4a E39 Flatøy - Eikefettunnelen (Knarvik - Ostereidet)	16 511			KP		16 511		
4a E39 Bokn - Stord (Hope)	18 909			KP		18 909		
4a E39 Skjersura		883	947	RP		883		
4a E39 Klakegg - Byrkjelo (Våtedalen)		1 395	1 508	RP		1 395		
4a E39/E16 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset	13 185	-	14 274			13 185		
E39 Vågsbotn-Klauvaneset	6 030		6 526	KP		6 000		
E16 Arna-Vågsbotn	7 155		7 748	KP		7 155		
4a E39 Storhaugen - Førde		3 231	3 486	RP		3 231		
4a E39 Volda-Furene	-	1 062	1 211	KP	RP	1 331	269	25,4
4b E39 Ålesund - Molde (Ørskogfjellet-Molde)	-	19 923	17 929			19 923		
E39 Ørskogfjellet-Vik	-	1 970	2 086	RP		1 970		
E39 Vik-Julbøen	-	14 778	15 831	RP		14 778		
E39 Julbøen-Molde	-	3 175	12	RP		3 175		
E39 Ålesund-Ørskogfjellet		-	-	KP				
5a Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane	-	944	1 015	RP		968	24	2,6
5a E134 Røldal-Seljestad	-	3 421	3 592	RP		3 320	-101	-3,0
5a E134 Saggrenda-Elgsjø	-	2 344	2 461	RP		2 344		
5a Rv. 36 Skjelsvik-Skyggstein	5 605	-	6 367	KP		5 605		
5c E16 Hylland-Sveen (Nærøydalen)	-	2 005	2 106	RP		2 127	122	6,1
5c E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen (eksl jernbanen)	-	27 640	29 713	RP		27 640		
5c Rv. 5 Erdal-Naustdal	2 785	-	3 005	KP		2 785		
6a E6 Tonstad-Kroppanbrua		719	755	RP		719		
8a E6 Megården-Mørsvikbotn	-	10 027	10 714	RP		10 086	59	0,6
8a E8 Ulsvågskaret	-	1 587	1 732	RP		1 587		
8a E10 Nappstraumen-Å	1 300			KP		1 300		
8a E8 Flyplasstunnelen (Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø))	-	1 887	2 017	RP		1 887		
8b Rv. 94 Hammerfest sentrum	-	1 239	1 329	RP		1 239		
<b>Sum alle prosjekter</b>	<b>67 262</b>	<b>152 370</b>	<b>190 462</b>			<b>152 157</b>	<b>505</b>	<b>0,2</b>

## Vedlegg 4: Nærmere om byvekstvtaler

### Status for byvekstvtaler

Det er inngått byvekstvtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren for perioden 2019-2029, på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–24. 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 selve byvekstvtalen.

Byvekstvtalen for Osloområdet omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Viken fylkeskommune. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 1. januar 2020. Byvekstvtalen for Bergensområdet omfatter kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune. Byvekstvtalen for Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Byvekstvtalen for Trondheims-området omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune.

På møte i politisk styringsgruppe for byvekstvtalen i Trondheim i mars ble det enighet mellom staten og lokale parter å ta en gjennomgang av avtalen med mål om enkelte tilpasninger, for å få en så best mulig måloppnåelse og effektiv bruk av midlene. Gjennomgangen vil ikke innebærer økte statlige midler.

Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 legger til rette for å inngå byvekstvtaler i fem nye byområder. Statens vegvesen har på bakgrunn av mandat fra Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet startet opp forhandlinger med Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune.

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

Tabell 1: Statlig bidrag i gjeldende byvekstvtale og tilleggsavtale for Trondheims-området og Osloområdet og gjeldende byvekstvtale for Bergens-området og Nord-Jæren.

Mill. 2022-kr	Oslo og Viken	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap 1320, post 30/kap. 1332, post 66)	5 139	4 729	2 931	3 977	16 775
Særsilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	8 891	3 773	5 692	1 883	20 239
<b>Tilskudd til byområder (kap. 1330 post 66)</b>					
Belønningsmidler til byvekstvtaler	3 823	3 657	2 763	2 973	13 216
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5 356	1 195	1 756	593	8 900
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	476	529	529	529	2 063
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	0	0	529	0	529
<b>Totalt</b>	<b>23 685</b>	<b>13 882</b>	<b>14 200</b>	<b>9 956</b>	<b>61 723</b>

En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1332 post 63 og post 66 gis i kapittel 3.

Mer informasjon om byvekstavtalene er samlet på våre [hjemmesider](#).

## Tilskudd til byområder

Tiltak finansiert med midler over kap. 1332, post 66 er delt opp i fem tilskuddsområder:

- Belønningsmidler til byvekstavtaler
- Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
- Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud
- Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren
- Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Som omtalt i kap. 3, gir omtalen under en forklaring på hvordan de enkelte byområdene har benyttet allerede utbetalte tilskudd fra staten i 2021. Unntaket er for tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei, der omtalen under gir en mer detaljert forklaring på avvik enn det som er omtalt i kap. 3. Denne delen av tilskuddet utbetales etter framdrift for de tiltakene der det er gitt tilsagn om tilskudd.

For enkelte av tilskuddsområdene, er utbetalte tilskudd ment å kompensere for inntektsfravall i de enkelte byområdene som følge av konkrete tiltak, og bruk vises derfor ikke tabellen. Disse er:

- Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
- Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud (den delen som er forutsatt til reduserte bompenger)
- Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

## Samlet oversikt over alle fire byområdene

Tabell 2: Oversikt over kap. 1332, post 66 - samlet for byområder med byvekstavtale. Tall i mill. kr

Alle fire byene				T1	T1
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	988,3	1 191,0	2 179,3	1 573,6	- 605,7
Bedre kollektivtilbud	256,2	477,2	733,4	421,1	- 312,3
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	154,0	105,0	259,0	259,0	-
<b>Sum</b>	<b>1 398,5</b>	<b>1 773,2</b>	<b>3 171,7</b>	<b>2 253,7</b>	<b>- 918,0</b>

Det er bevilget i underkant av 1,7 mrd. kr. samlet til de fire største byområdene i 2022. Beløpene er per 31.5.2022 ikke utbetalt fra Statens vegvesen til lokale parter. Samlet for alle fire byområdene er det per 31.5.2022 et forventet avvik på i overkant av 900 mill. kr. Dette innebærer at prognosen for mindreforbruk reduseres noe i forhold til 2021. Statens vegvesen har iverksatt tiltak for å redusere avviket ytterligere slik at midlene i større grad brukes det året de blir bevilget. Dette skjer blant annet gjennom tettere rapportering på prognoser og dialog med lokale parter i byområdene.

## Osloområdet

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

Oslo				T1	T1
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	397,6	349,2	746,8	504,1	- 242,7
Bedre kollektivtilbud	-	299,0	299,0	299,0	-

### Belønningsmidler til byveksttaler

I 2022 skal det benyttes belønningsmidler til frekvensøkning, fremkommelighetstiltak for kollektivtransport, informasjonsarbeid og nye mobilitetsløsninger (utprøving av selvkjørende kjøretøy og pilot for aldersvennlig transport). Det er også satt av midler til drift av sekretariat for Byveksttalen og Oslopakke 3, omstilling etter koronapandemien, tiltak for sykkel og prosjektering av gang-, sykkel- og kollektivtiltak som er aktuelle for *Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byveksttaler*.

### Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Halvparten av tilskuddet går til å kompensere for tapte inntekter som følge av taksreduksjon iverksatt 1. oktober 2021. Partene i byvekstsamarbeidet har besluttet at midlene tilknyttet «Bedre kollektivtilbud» i 2022 i sin helhet skal gå til Fornebubanen. Det er enighet om å øke takstene fra 1. september. Partene har etter at Samferdselsdepartementet frafalt kravet om at midlene må brukes til reduserte kollektivtakster besluttet at tilskuddet framover i sin helhet skal gå til Bedre kollektivtransport. Forslaget er til lokalpolitisk behandling i Oslo og Viken i juni.

## Bergensområdet

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

Bergen				T1	T1
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	307,8	333,7	641,5	309,1	- 332,4
Bedre kollektivtilbud	114,8	60,1	174,8	0	- 174,8
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byveksttaler	21,0	84,0	105,0	105,0	-

### Belønningsmidler til byveksttaler

Midlene skal brukes til drift av kollektivtransport (om lag 270 mill. kr i 2022) og mindre tiltak som bidrar til nullvekstmålet (om lag 43 mill. kr. i 2022). Inntil videre står deler av midlene på fond hos VLFK og skal benyttes i tråd med ei hensiktsmessig oppskalering av rutetilbudet.



Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Halvparten av midlene skal brukes til å kompensere for inntektsreduksjon som følge av reduserte billettpriser iverksatt 15. januar 2021. Det er ikke avklart hvordan tilskuddet til bedre kollektivtilbud skal benyttes, men det er lagt til grunn at de skal gå til delfinansiering av Bybanen.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstvtaler

Inkludert mindreforbruk fra 2021 er til sammen 105 mill. disponibelt til mindre investeringstiltak på lokalt veinett. Midlene forventes omsatt i løpet av året på ulike tiltak innenfor sykkel-, gange- og kollektiv.

## Nord-Jæren

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

<b>Nord-Jæren</b>				T1	T1
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	245,7	236,0	481,7	481,7	-
Bedre kollektivtilbud	88,5	88,3	176,7	77,6	- 99,1

Belønningsmidler til byvekstvtaler

Midlene er i 2022 planlagt brukt til drift av kollektivtransport, investeringer på Bussveien og prosjektering av Kollektivtrasé – fv. 510 SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Halvparten av tilskuddet går til å kompensere for tapte inntekter som følge av fjerning av rushtidsavgiften i 2020. Tilskuddet til bedre kollektivtilbud er blant annet planlagt brukt til elektrifisering av bussflåten som har en estimert kostnad på 75 mill. kroner i 2025 og 75 mill. kroner i 2026. I 2022 er det budsjettert med 77,6 mill.kr for å øke rutefrekvensen på utvalgte bussruter. Gjenstående midler settes på fond for bruk senere år.

## Trondheimsområdet

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

<b>Trondheim</b>				T1	T1
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	37,2	272,1	309,3	278,7	- 30,6
Bedre kollektivtilbud	53,0	29,9	82,9	44,5	- 38,4
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstvtaler	133,0	21,0	154,0	154,0	-

#### Belønningsmidler til byvekstvtaler

Midlene er i 2022 planlagt brukt til drift av kollektivtrafikk, vinterdrift for sykkel og infrastrukturtiltak for trikk. Det er noe usikkerhet knyttet til deler av (om lag 30 mill. kr) prognosen for forbruk 2022, da det er belastninger som avhenger av prosjektfremdrift og viderefakturering ved etatene.

#### Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Halvparten av tilskuddet går til å kompensere for tapte inntekter som følge av lavere takstøkning enn opprinnelig planlagt. Det ble gjort en økning i takstene i mars 2022. Partene har besluttet at tilskuddet til «bedre kollektivtilbud» skal gå til delfinansiering av Metrobuss. Avviket skyldes forsinkelser i gjennomføringen av Metrobussprosjektet. Det er noe usikkerhet knyttet til deler av (om lag 20 mill. kr) prognosen for forbruk 2022, da det er belastninger som avhenger av prosjektfremdrift og viderefakturering ved etatene.

#### Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstvtaler

Inkludert mindreforbruk fra 2021 er til sammen 154 mill. disponibelt til mindre investeringstiltak på lokalt veinett. Midlene forventes omsatt i løpet av året på prosjektene Saupstadbrua og Rekkefølgetiltak Sluppen.

## Vedlegg 5: Samfunnssikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementets tildelingsbrev, Statens vegvesen instruks 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 første tertial har mye av arbeidet med samfunnssikkerhet vært preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og eventuelle følger denne kan ha for spesielt vår digitale sikkerhet. Planer for håndtering av digitale angrep og hendelser mot IKT-infrastrukturer gjennomgått og revidert. I tillegg har vi brukt mye ressurser på deltakelse i feltdelen av øvelse Cold Response 2022 som ble gjennomført i perioden 21-31. mars 2022.

Statens vegvesen har i første tertial også utført en behovsanalyse for digital sikkerhet med konkrete anbefalinger for oppfølging til departementet. De viktigste anbefalingene var utvidelse av kapittelet om digital sikkerhet i vegdataforskriften og utrede etablering av et responsmiljø for veisektoren.

Statens vegvesen fikk i 2021 PwC til å gjennomføre en modenhetsanalyse for styring av informasjonssikkerhet i etaten. Som en oppfølging av rapporten har SVV i første tertial overført ansvaret for informasjonssikkerhet, som tidligere lå i Økonomi- og virksomhetsstyring, til IT divisjonen og samtidig etablert en Chief Information Security Officer (CISO) funksjon i etaten.

Nedenfor følger utvidet rapportering på de viktigste enkeltstående aktivitetene Statens vegvesen har gjennomført i første tertial for å ivareta krav og føringer i ovennevnte dokumenter.

### Cold Response 2022 (CR22)

Feltdelen av øvelse Cold Response 2022 ble gjennomført i perioden 21-31. mars 2022. I LOPSCON (lokal øvingsledelse) deltok Statens vegvesen og fylkeskommunene med sine representanter i hele perioden. Øvelsen ble gjennomført uten alvorlige personskader på vei. Forsvaret har gitt tilbakemelding om at de er svært fornøyde med bistanden, både under planlegging og gjennomføring av feltdelen av øvelsen. Det ble identifisert og dokumentert flere forbedringspunkter både under planleggingen og gjennomføringen av øvelsen. Det vil bli gjennomført ytterligere evalueringer som vil bli fulgt opp i samhandling med Forsvaret og øvrige veieiere.

### Sikkerhetspolitisk situasjon, tiltak for sikring av samfunnskritiske objekter og systemer på veisiden

I forbindelse med den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa er det sendt ut flere bestillinger, blant annet knyttet til gjennomgang av planer for håndtering av digitale angrep og hendelser mot IKT-infrastruktur som er kritisk for å opprettholde virksomhetens kjerneoppgaver.

Etaten har i første tertial gjennomgått planverket for eventuell ajourføring og det ble etablert flere hurtigarbeidende arbeidsgrupper med interne og eksterne ressurser. Arbeidsgruppene kom frem til flere konkrete tiltak for å sikre overnevnte IKT- infrastruktur. Arbeidsgruppene kom også med tiltak for fysisk sikring av veiobjekter og digital infrastruktur. Tiltaksplan for sikring av automasjonsnett

bak brannmurer på vegtrafikksentralene er ferdigstilt. Planlegging for sikting av øvrige veiobjekt ved en ev. eskalering av den sikkerhetspolitiske situasjonen er påbegynt, men pt. ikke ferdigstilt.

## Informasjonssikkerhet

Statens vegvesen har i T1 ikke hatt noen digitale sikkerhetshendelser, som f.eks. hacking og digitalt innbrudd.

Statens vegvesen gjennomfører hvert kvartal en «helsesjekk» innenfor hhv. informasjonssikkerhet, personvern og IT sikkerhet. Formålet med helsesjekken er å revidere sikkerhetstilstanden i etaten. Helsesjekken benchmarker mot *Standard of good practice* som er utarbeidet av *Information Security forum* (ISF). Standarden er den mest omfattende informasjonssikkerhetsstandard som er tilgjengelig. Den dekker alle temaene som er beskrevet i ISO/IEC 27002, NIST Cybersecurity Framework, CIS top 20, PCI DSS og COBIT 5 for informasjonssikkerhet. Ved bruk av helsesjekken kan Statens vegvesen hele tiden forbedre seg opp mot internasjonale standarder.

Det ble i første tertial startet opp et arbeid med å etablere bedre overvåkning av etatens IT systemer. Formålet er å kunne raskere respondere på hendelser og ha bedre oversikt over aktivitetene i IT-systemene. I tillegg vil det i andre tertial bli gjennomført en full sikkerhetstest av Statens vegvesens datasystemer.

Statens vegvesen har igangsatt et prosjekt for innføring av ny metodikk for sikker systemutvikling. Formålet er å sikre at sikkerhetsaktiviteter blir tydeligere i alle faser av fremtidige IT-utviklingsprosjekter. Dagens praksis, utfordringer og behov kartlegges. Det vil bli utarbeidet anbefalinger som vil bidra til å sikre tidlige gevinster og legge til rette for kontinuerlig forbedring innen sikker systemutvikling.

Det er i første tertial blitt utført mye arbeid for å ivareta personvern. Nye prosesser og et nytt digitalt system for å kunne dokumentere og etterleve kravene fra det europeiske personvernrådet, som følge av Schrems II dommen, er utviklet og etablert. Videre er det igangsatt et større arbeid med å inngå Standard Contractual Clauses (SCC) med våre dataleverandører. SCCs er standardiserte kontraktsbestemmelser som forplikter avtalepartene til å behandle personopplysninger i tråd med kravene i GDPR. Bestemmelsene gjør det mulig å overføre personopplysninger til land utenfor EU/EØS som ikke har et tilstrekkelig beskyttelsesnivå.

## Incident Response Teams- Operational Technology (IRT-OT)

I forkant av øvelse Polaris Gram 2021 (PSGM21) ble det utarbeidet en egen plan for IRT-OT for veitrafikksentralene. Denne ble testet ut under øvelse PSGM21 med flere dokumenterte forbedringstiltak. I desember 2021 varslet NCSC om en sårbarhet i Java-baserte loggverktøyet Apache Log4j, som også trigget mobiliseringen av IRT-OT. Evalueringen av denne hendelsen identifiserte de samme læringspunktene som ble avdekket ved PSGM21. Plan for IRT-OT og organisering er i første tertial gjennomgått og oppdatert på bakgrunn av disse læringspunktene.

Arbeidet med å håndtere Apache Log4J har gitt etaten god kompetanseheving innen digital beredskap. Samtidig viser hendelsen at Statens vegvesen har ressurser og kompetanse til å håndtere denne type situasjoner. Det ble reagert raskt og etaten fikk kontroll over situasjonen.

## Samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og Kystverket

I forbindelse med planlegging av øvelse PSGM21 ble det igangsatt et samarbeid mellom Statens vegvesen, Sjøfartsdirektoratet og Kystverket om utarbeiding av scenario og øvingsmål som kunne være relevant for alle de tre etatene. I løpet av planleggingen, og under øvelsen, ble det identifisert avhengigheter innen sikkerhet og beredskap på tvers av de tre etatene, spesielt mht. fremkommelighet. På grunnlag av dette ble det derfor inngått et mer formelt samarbeid og det er gjennomført flere arbeidsmøter. Det innledende arbeidet har vært fokusert rundt sikring av fergekai, ferge og farled. Samarbeidet har munnet ut i en metodikk og skisse (rammeverk) for sikring av samfunnskritiske objekter og systemer. Samarbeidet er pågående og omfanget vurderes fortløpende.

## Oppfølging E18 – tiltak

I perioden 6.-10. desember 2021 kom det store snømengder i østre Agder. Uværet førte til store trafikale utfordringer på E18 mellom Arendal og Risør. Politiet anslo at det på det meste stod opp mot 2500 biler i kø over en lengre periode. Årsaken til omfanget, og de trafikale utfordringene som fulgte, er komplekse. Statens vegvesen gjennomførte kort tid etter hendelsen en evaluering av håndteringen av hendelsen. Evalueringen pekte på en rekke læringspunkter og seks anbefalte tiltak for videreutvikling av etatens beredskapsarbeid.

Evalueringen ble presentert i etatens ledermøte, der det ble å etablere en arbeidsgruppe for å gjennomgå etatens koordineringsansvar innenfor samfunnsikkerhet og beredskap. Arbeidsgruppen skulle benytte erfaringene fra blant annet hendelsen på E18 for å se om organisatoriske endringer i etatens beredskapsorganisasjon kunne redusere usikkerhetsmomenter og effektivisere hendelsehåndteringen ved større hendelser som krever koordinering. Arbeidet er pågående og forventes avsluttet innen sommeren.

## Vedlegg 6: Inspeksjon av vegobjekter

Jf. Tildelingsbrev 2022 kap 5.5. *Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner* følger under en status per T1 2022 av tiltak etter funn i Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon «Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet». For å vise sammenhengen følger først en oppsummering fra rapportering 2021. Deretter følger selve rapporteringen for T1 i 2022. Rapporteringen er fordelt på de tre typene Generell inspeksjon, Enkeltinspeksjon og Hovedinspeksjon.

### Inspeksjoner og revisjonsfunn

**Generell inspeksjon:** som iht. R610 skal gjennomføres ukentlig inngår i driftskontraktenes beskrivende del (kapittel D).

**Revisjonsfunn:** *Elrapp viser at det i driftskontraktene rapporteres for få avvik, da entreprenørene kun skal rapportere avvik som ligger utenfor eget ansvarsområde. Dermed har ikke Statens vegvesen oversikt over alle avvikene på vegnettet og kan da heller ikke følge opp at de blir utbedret innenfor tiltakstiden.*

**Enkel inspeksjon:** som iht. R610 normalt skal gjennomføres årlig, ligger som regel ikke i driftskontraktenes faste ytelser, men bestilles av byggherren som endring.

**Revisjonsfunn enkel inspeksjon:** *Statens vegvesen har i liten grad planlagt eller gjennomført enkel inspeksjon av de aktuelle vegobjektene. Det er i de fleste driftskontraktene beskrevet krav om systematisk registrering (kan helt/delvis tilsvare enkel inspeksjon, men må bestilles av byggherren), men slike bestilles i bare om lag halvparten av de undersøkte driftskontraktene.*

**Hovedinspeksjon:** som iht. R610 skal gjennomføres hvert 5. år, ligger som regel ikke i driftskontrakt veg.

**Revisjonsfunn:** *Denne inspeksjonstypen for de aktuelle vegobjektene blir i all hovedsak ikke planlagt eller gjennomført. Det kommer ikke frem hvem som har ansvar for å gjennomføre de ulike inspeksjonstypene. Det er heller ikke beskrevet hvordan inspeksjonene skal gjennomføres eller hvordan resultatene av inspeksjonene skal dokumenteres.*

## Tiltak og rapportering i 2021

Periode	Tiltak nr.	Status 2021	Oppfølging
2021	1. Gjennomføre risikovurdering av vegobjekter for å prioritere de som det er viktigst å følge opp med inspeksjoner.	Risikovurdering utført og fem typer objekter prioriteres med inspeksjoner: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Rekkverk inkl. ender og støtputer</li> <li>– Vegetasjon</li> <li>– Vegoppmerking</li> <li>– Vegdekke</li> <li>– Skredsikring</li> </ul>	Fullført
2021	2. Inspeksjoner blir revurdert når det gjelder innhold, omfang, metode og frekvens, men det er ikke avklart om alt skal inngå i R610.	Full revidering av R610 startes høsten 2021 og ventes ferdig våren 2024.	Fortsetter i 2022
2021	3. Rydding i begreper (generell-, enkel- og hoved- og spesialinspeksjon) ved revisjon av R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveg.	Full revidering av R610 startes høsten 2021 og ventes ferdig våren 2024.	Fortsetter i 2022
2021	4. Revidering av R610 mm implementeres i R763 Konkurransgrunnlag, Mal for driftskontrakt, der i dag også «systematisk inspeksjon» benyttes.	Full revidering av R610 startes høsten 2021 og ventes ferdig våren 2024. R763 tilpasses revidert R610.	Avventes iht. nr. 2 og nr. 3
2021	5. Rolletilpasset, modulbasert opplæring av byggherrepersonell driftskontrakter starter våren 2021.	Rolletilpasset, modulbasert opplæring av byggherrepersonell driftskontrakt veg består av 3 moduler: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rammebetingelser og grunnlag</li> <li>2. Kontrakt</li> <li>3. Drift- og vedlikeholds faglig kompetanse</li> </ol>	Fortsetter i 2022

## Langsiktige tiltak

Rapport	Tiltak nr.	Status T1- 2022	Oppfølging
	1. Gjennomføre risikovurdering av vegobjekter for å prioritere de som det er viktigst å følge opp med inspeksjoner.		Gjennomført 2021
T1 2022	2. Inspeksjoner blir revurdert når det gjelder innhold, omfang, metode og frekvens, men det er ikke avklart om alt skal inngå i R610.	<p><u>Revisjon av R610</u> Arbeidet med revisjon av R610 er godt i gang. Mye forarbeid er gjort for å kartlegge behov og få en beslutning i ledelsen på omfang og de viktigste rammene for prosjektet. R610 vil sannsynligvis inneholde hovedtrekk for Inspeksjonsregimet og krav på objektnivå inkludert inspeksjonstyper og hyppighet. Dette inngår i revisjonsarbeidet som avsluttes i starten av 2024. De operative rutineene for inspeksjon og inspeksjonsprogram bør beskrives i kvalitetssystemets prosesser og integreres i FDV-system o.a.</p> <p><u>FDV-System</u> Anskaffelse og implementering av et FDV-system ble vedtatt 15.12.2021. Det nye FDV-systemet blir et viktig verktøy for å sikre en profesjonell forvaltning, drift og vedlikehold av riksvegnettet. Systemet skal understøtte en tilstands- og risikobasert praksis, registrere, følge opp og lukke avvik som har betydning for måloppnåelse. Endelig plan for implementering er en del av forhandlingene med valgt leverandør. Det vil være en tett kobling mot R610, kvalitetssystemet for øvrig og FDV-systemet. Oppfølging av rekkverk og inspeksjon</p>	Fortsetter



Rapport	Tiltak nr.	Status T1- 2022	Oppfølging
		av disse vil løftes inn som en prioritert funksjon, inkludert retningslinjer og kobling mot krav i R610.	
T1 2022	3. Rydding i begreper (generell-, enkel- og hoved- og spesialinspeksjon) ved revisjon av R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveg.	Forslag til nye begreper for inspeksjon foreligger fra prosjektgruppa for revisjon av R610.	Fortsetter i 2022
T1 2022	4. Revidering av R610 mm implementeres i R763 Konkurransesgrunnlag, Mal for driftskontrakt, der i dag også «systematisk inspeksjon» benyttes.	Driftskontrakter og en rekke andre kontrakter er flerårige, med oppstart av en andel nye kontrakter hvert år. Revidert R610 kan prinsipielt implementeres enten samtidig i alle kontrakter eller ved inngåelse av nye kontrakter. Siden konsekvensene kan variere mye, må dette vurderes nærmere når det gjelder bl.a. kostnader, kvalitets- og kontraktstyring og trafiksikkerhet.	Beslutning om hvordan R610 skal implementeres, tas av styringsgruppa for R610.
T1 2022	5. Rolletilpasset, modulbasert opplæring av byggherre-personell driftskontrakter starter våren 2021.	Opplæringsprogrammet er delt opp i 3 moduler, der temaet inspeksjoner inngår i både modul 2 og modul 3. Modul 3 pågår og noe av temaene vil også bli gjennomført høsten 2022.	Fortsetter i 2022

## Kortsiktige tiltak

Rapport	Tiltak nr.	Status T1- 2022	Oppfølging
T1 2022	1. Applikasjon for oppfølging av Trafikksikkerhetsinspeksjoner er under utarbeidelse. Det legges til rette for å bruke applikasjonen også til andre typer inspeksjon.	Pilot av applikasjonen prøves ut i felt i mai 2022.	Fortsetter i 2022
T1 2022	2. Mal for Driftskontrakt veg inneholder beskrivelse av enkel inspeksjon innenfor objektene; skredsikringsanlegg og rekkverk.	Innført i kontrakter med oppstart 1. september 2021.	Gjennomført
T1 2022	3. Landsdekkende registrering av rekkverk på riksveg med bruk av ny teknologi.  Pilotprosjekt for vegoppmerking, for automatisk måling av tilstand for planlegging og oppfølging.	Det er besluttet at landsdekkende registrering av rekkverk med bruk av ny teknologi skal igangsettes på riksveg i løpet av 2022. Videre er det igangsatt pilotprosjekt for vegoppmerking, for automatisk måling av tilstand for planlegging og oppfølging.	Fortsetter i 2022