



**Statens vegvesen**

# Tertialrapport per 30. april 2023 til Samferdselsdepartementet

## Innholdsfortegnelse

1. Leders beretning.....	3
2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per første tertial .....	5
<b>2.1. Mer for pengene</b> .....	6
<b>2.2. Effektiv bruk av ny teknologi</b> .....	9
<b>2.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</b> .....	11
<b>2.4. Nullvisjon for drepte og hardt skadde</b> .....	14
<b>2.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet</b> .....	16
3. Økonomi og ressursbruk.....	19
4. Styring og kontroll i virksomheten .....	26
<b>4.1. Kapasitet og kompetanse</b> .....	26
<b>4.2. HMS og sykefravær</b> .....	26
<b>4.3. Samfunnssikkerhet og beredskap</b> .....	26
<b>4.4. Etterlevelse</b> .....	27
Vedlegg 1: Oppfølging av store prosjekter.....	29
Vedlegg 2: Samfunnssikkerhet og beredskap .....	39
Vedlegg 3: Lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester .....	41
Vedlegg 4: Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret.....	42
Vedlegg 5: Statlig delgaranti for bompengelån på riksvei.....	45
Vedlegg 6: Nærmere om bruk av tilskudd til byområder over kap. 1330, post 66 .....	46

# 1. Leders beretning

Statens vegvesen arbeider for å få mer for pengene og for å levere på samfunnsoppdraget hver dag: gjennom økt fremkommelighet, bedre trafiksikkerhet, bærekraft og sterkt kundefokus. Den geopolitiske situasjonen og fortsatt høye priser i markedet påvirker leveransene.

Vi har god måloppnåelse på flere områder, og har god styring og kostnadskontroll. Arbeidet med de tre strategiske initiativene i Statens vegvesens virksomhetsstrategi – trafiksikkerhet, forutsigbar fremkommelighet og bærekraft, angir retning for arbeidet i første tertial:

I første tertial mistet 27 personer livet i trafikken, dette er en økning på 10 mot samme periode i fjor. Dette gir grunn til økt bekymring. Statens vegvesen har en ledende rolle i det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet og det langsiktige kunnskapsbaserte trafiksikkerhetsarbeidet skal fortsatt være grunnmuren for videre arbeid. Samtidig må vi intensivere innsatsen for å få en utvikling i tråd med nullvisjonen. Uoppmerksomhet i trafikken er en stor utfordring, og derfor har vi lansert en ny og langsiktig nasjonal kampanje hvor målet er å få sjåførere til å ta mer aktivt grep om egen oppmerksomhet.

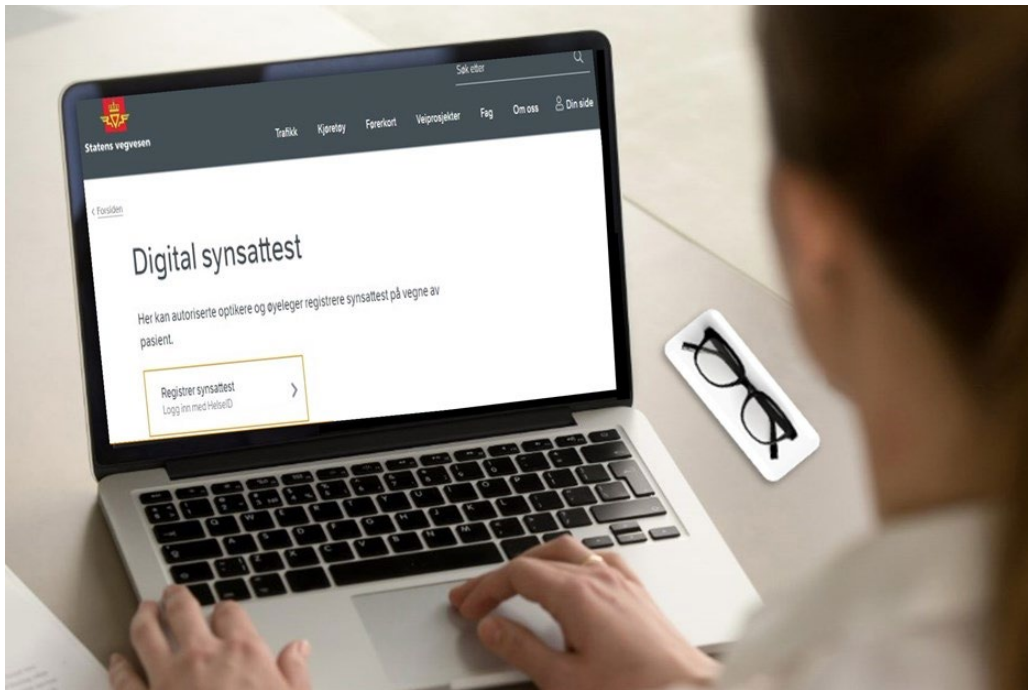
Vi jobber aktivt med omstilling, effektivisering og digitalisering av organisasjonen, der arbeidet med produktorientering står sentralt. Vi fortsetter å utvikle tjenester som setter kunden i forsetet. I første tertial 2023 lanserte vi trafikkappen Vegvesen trafikk som gir økt verdi ut til trafikantene og forenkler ruteplanleggingen. Vi har også etablert et nytt produktområde for Trafikkflyt og beredskap, som skal sørge for operasjonalisering av NTP-initiativet «Trafikkstyring med prediksjon og automatisert beslutningsstøtte».

Statens vegvesen sin bærekraftstrategi favner bredt, og implementeres videre i 2023. Vi bidrar til seriøsitet i transportbransjen gjennom oppfølgingen av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping. Kontroll- og tilsynsvirksomheten luker ut useriøse aktører og gir bedre konkurransevilkår for bransjen. Vi arbeider også med oppfølging av regjeringens ladestrategi sammen med Nye Veier og Enova, dette er et viktig bidrag til å nå klimamålet om 55 pst. reduksjon av klimagassutslipp. Vi jobber videre aktivt med å redusere utslipp fra egen virksomhet, gjennom dialog med bransjen og klima- og miljøkrav i våre kontrakter.

Den 31. mars 2023 leverte vi svar på Prioriteringsoppdraget i NTP til Samferdselsdepartementet. Det er en stor utfordring å få mest mulig ut av midlene i trangere tider, men vi skal likevel klare å ivareta mobiliteten i landet. Vi satser på å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må.

Riksrevisjonens rapport om kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier ble lagt frem den 1. juni 2023. Dette er en god og grundig undersøkelse som gir et godt bilde av utfordringene innen drift og vedlikehold av riksveinettet og som også peker på at en viktig årsak til økte kostnader ligger i oppsplittingen av ansvar på flere veieiere. Etaten er godt i gang med tiltak som svarer på svakhetene som Riksrevisjonen påpeker, samtidig som undersøkelsen også gir oss viktig innsikt for videre arbeid.

Det jobbes med kostnadseffektivisering og økt samfunnsnytte i hele virksomheten. Effektiviseringsarbeidet omfatter hele etatens samlede virksomhetsområde, både interne kostnader, eksterne kostnader og verdiøkning av våre tjenester til samfunnet. For å redusere interne kostnader vil konsulenter bli erstattet med egne ansatte på noen områder i virksomheten. Strategisk kompetanseutvikling som skal bidra til riktig bemanning fremover blir en viktig del av dette.



*Figur 1 Digital synsattest: Nå kan alle landets optikere og øyeleger levere digitale synsattester fra pc eller smarttelefon til Statens vegvesen. Den nye løsningen vil gjøre det enklere for alle parter – optikere, øyeleger, kunder og Statens vegvesen. Illustrasjon: Statens vegvesen*

Oslo, 09. juni 2023

**Ingrid Dahl Hovland**

Vegdirektør

Statens vegvesen

## 2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per første tertial

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

Samlet sett ved første tertial er den overordnede prognosen for måloppnåelse god, og det rapporteres ikke om større endringer siden årsslutt 2022. Våre viktigste bidrag i første tertial er sammenstilt i tabellen nedenfor. Måloppnåelse og risikovurdering utdypes i kap. 2.1 til 2.5.

Mål	Vurdering av måloppnåelse	Identifiserte risikoer
	<p> Vi har god kontroll på kostnadene</p> <p> Vi har jobbet med prioritering av prosjekter frem mot porteføljeprioritering</p> <p>Det pågår arbeid med å effektivisere vedlikeholdsarbeid</p> <p>På grunn av lønn- og prisvekst vil interne kostnader overstige måltallet for 2023</p> <p>Statens vegvesen styrer mot å redusere de interne kostnadene for å nå målkrav for 2024</p> <p>Det legges opp til opptrapping av arbeidet med å innveksle konsulenter</p>	<p> Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen</p> <p>Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver</p> <p>Etaten klarer ikke å effektivisere driften i tilstrekkelig grad</p> <p>Etaten klarer ikke å redusere interne kostnader i tilstrekkelig grad</p>
	<p> Vi fortsetter arbeid mot de tre strategiske retningene</p> <p> for en heldigital etat</p> <p>Vi har arbeidet med å digitalisere veilistene som bidrar til enklere arbeidsflyt og mindre manuelt arbeid</p> <p>Digitale nyttetjenester forbedrer kundereisen og gir en helhetlig kundeopplevelse</p>	<p> Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystem</p> <p>Beslutninger (internt og eksternt) baseres på foreldet kunnskapsgrunnlag</p>
	<p> I 2022 stod veitrafikken for utslipp av 8,686 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter</p> <p> Vi jobber med oppfølging av nasjonal ladestrategi</p> <p>Elektrifisering av tunge kjøretøy er vesentlig for å nå klimamålene</p> <p>Vi har arbeidet videre med implementering av bærekraftstrategi</p>	<p> Etaten får ikke redusert barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten</p> <p>Etaten når ikke mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet</p> <p>Etaten får ikke unngått beslag av verdifulle arealer</p>
	<p> I første tertial mistet 27 personer livet. Dette er 10 flere enn samme periode i fjor</p> <p> Vi ligger langt over målkurven for maks 550 drepte og hardt skadde ved inngangen til 2023</p> <p>For 2022 var totalen for drepte og hardt skadde 694</p>	<p> Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke</p> <p>Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafikksikkerheten negativt</p>
	<p> Ny fremkommelighetsindikator gir informasjon om reisetidsforsinkelser</p> <p> Personbiltrafikken i byområdene øker i første tertial 2023</p> <p>Det er etablert ett nytt produktområde for Trafikkflyt- og beredskap</p>	<p> Redusert forutsigbarhet</p> <p> Redusert fremkommelighet</p> <p>Manglende oppnåelse av nullvekstmålet</p>

## 2.1. Mer for pengene

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

Som vi har rapportert i årsrapporten 2022 fortsetter vi i 2023 med helhetlig tilnærming til drift, vedlikehold, mindre investering, utbedring og ny veibyggning. Ved å sikre en best mulig sammenheng mellom de ulike innsatsområdene, vil det kunne oppnås mer helhetlig standard på strekninger over tid, og bidra til at vi får mer for pengene.

### Effektivisering av veibyggning

I første tertial har vi jobbet med prioritering av prosjektene inn mot fremlegg av oppdatert liste over porteføljeprioritering i mai 2023. Gjennom årlige revisjoner av prioriteringsrekkefølgen for porteføljeprojekter, vil vi til enhver tid foreslå prioriteringer av prosjekter som sikrer best mulig måloppnåelse, mest mulig effektiv ressursbruk og god langsiktig utvikling av prioriterte strekninger.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å optimalisere prosjektene for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet og nytte for trafikantene innenfor de gitte økonomiske rammene. Vi jobber kontinuerlig med optimalisering i alle prosjektenes faser. I årsrapporten for 2022 redegjorde vi for tiltak tilknyttet effektivisering av veibyggning, og arbeidet videreføres i 2023. God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på riktig måte. Se vedlegg 1 om oppfølging av store prosjekter.

### Effektivisering av drift og vedlikehold

Undersøkelsen gjennomført av Riksrevisjonen knyttet til kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier som ble lagt frem 1. juni 2023, viser at kostnadene til drift og vedlikehold har økt, uten at veiene har blitt mer framkommelige, miljøvennlige eller sikrere. Undersøkelsesperioden er fra 2015 til 2021, og fanger i liten grad opp endringer som har skjedd, og tiltakene som allerede er gjennomført, etter at Drift og vedlikehold ble etablert som egen divisjon i Statens vegvesen i 2020. Riksrevisjonens funn kan deles inn i tre. utfordringer vi var kjent med, og som vi allerede har iverksatt tiltak for å motvirke. Vi viser her til at vi har lyktes med å bremse prisveksten, vi har styrket samarbeidet med markedet og vi har innført nye kontraktsformer som skal gi oss mer framkommelighet, trafiksikkerhet og klimakutt for pengene. Undersøkelsen peker også på utfordringer vi kjenner til, men som vi ikke har hatt rammebetingelser til å gjøre noe med, samt utfordringer vi ikke har vært oppmerksomme på, der nye og bedre analyser har gitt ny innsikt. Vi er i gang med utviklings- og forbedringsarbeidet også på disse områdene.

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

For å motvirke kostnadsøkningene har Statens vegvesen forsøkt å tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris. Etaten har i første tertial 2023 gjennomført tre driftskonkurranser hvor det er benyttet tildelingskriterier med forhandlinger. Det er gode tilbakemeldinger fra markedet på metodikken. Så langt opplever etaten at en slik anskaffelse er en riktig metodikk i det videre arbeidet om mer for pengene.

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

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

### Digitalisering og effektivisering

Etatens utviklingsaktivitet dreies ytterligere i den strategiske retningen etaten har pekt ut. Det pågår et arbeid med en forsterking av metodeverket for nyttestyring av utviklingsaktiviteten for å kunne ta dette mer aktivt i bruk ved prioritering av utviklingsportefølje 2024 og fremover. Digitalisering er et viktig virkemiddel for å nå målene om effektivisering, som har bidratt til en betydelig reduksjon av etatens egen ressursbruk. I første tertial 2023 har vi levert flere digitale tjenester til kundene våre som blant annet bidrar til færre oppmøter på trafikkstasjonene. Se omtale under toppmålet «Effektivt bruk av ny teknologi».

### Interne kostnader

I henhold til overordnet plan for realisering av gevinster er målet at de interne kostnadene skal være 9,7 mrd. kr i 2023. Dette måltallet tar ikke hensyn til den ekstraordinære lønns- og prisveksten som var i 2022 og 2023. De interne kostnadene i 2023 vil derfor overstige måltallet. Prognosen for interne kostnader for 2023 er på om lag 10,2 mrd. kr. Avviket mellom prognosen og måltallet på om lag 500 mill. kr skyldes høy lønns- og prisvekst i 2022 (240 mill. kr) og 2023 (260 mill. kr). Det er usikkerhet knyttet til prognosen for interne kostnader i 2023. Statens vegvesen fortsetter arbeidet for å redusere de interne kostnadene. Effektivisering og reduksjon i de interne kostnadene skjer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av konsulentkjøp og arealeffektivisering. Videre legges det til rette for å bruk av digitale møter og andre tiltak for å begrense øvrige interne kostnader. Statens vegvesen styrer mot å redusere de interne kostnadene i 2023 og 2024 for å nå målkravet for 2024.

Statens vegvesen arbeider i henhold til tildelingsbrevet for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Erstatning av konsulenter med egne ansatte på enkelte områder medfører at bemanningen framover vil bli høyere enn det langsiktige målet på 4 500, men totalt sett bidrar det til å redusere nivået for interne kostnader. Arbeidet med dette vil fortsette og sentralt i dette er arbeidet med strategisk kompetanseutvikling som skal bidra til riktig bemanning fremover. I løpet av 2022 ble 14 konsulenter erstattet med ansatte, noe som gir reduserte konsulentutgifter i 2023. Det legges opp til en opptrapping av arbeidet med å erstatte konsulenter med ansatte i 2023. Dette er ansatte som i hovedsak vil erstatte konsulenter på utviklingsprosjekter på Trafikant- og kjøretøysiden og i andre deler av virksomheten.

Statens vegvesen vil i årsrapporten rapportere på tiltakene som er gjennomført i 2023 for å redusere konsulentbruk og effekten av disse.

## Risikovurdering

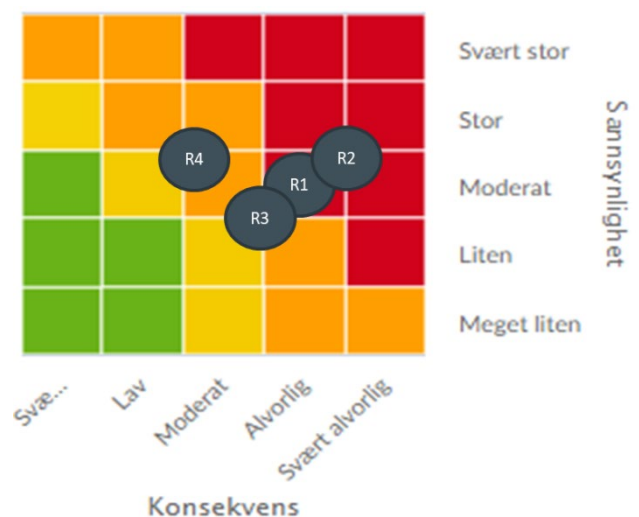
Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet om «mer for pengene» som moderat til høy. Risikoen vurderes som svakt redusert siden utgangen av 2022. Spesielt gjelder dette risikoene knyttet til prisutviklingen og reduksjon i interne kostnader. Prisutviklingene på sentrale innsatsfaktorer som stål, tre og betong har stabilisert seg, og vi ser tendenser til prisreduksjon. Likevel opplever Statens vegvesen ikke tilsvarende reduserte priser på våre konkurranser. Det fremstår som uklart hva årsaken til dette er. Likevel mener vi at risikoen for at prisveksten går ut over vår evne til å gjennomføre prioriterte oppgaver er lavere enn ved utgangen av 2022.

Risikobildet for at etaten ikke klarer å effektivisere driften i tilstrekkelig grad er uendret siden utgangen av 2022. Vi vurderer at det fremdeles er moderat risiko for at prisene på nye kontrakter i 2023 vil fortsette å stige noe, som følge av overgangen til rene riksveikontrakter, samt situasjonen med flere veieiere. All kostnadsøkning innenfor driften vil medføre tilsvarende reduksjon av vedlikehold.

Statens vegvesen arbeider med flere tiltak for å redusere de i interne kostnadene, og det forventes en reduksjon i forhold til 2022 nivået. Det er likevel en risiko for at høy lønns- og prisvekst medfører at nivået for interne kostnader ikke reduseres tilstrekkelig i forhold til målet som er satt for 2023.

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

Risikoer
R1: Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen
R2: Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver
R3: Etaten klarer ikke å effektivisere driften i tilstrekkelig grad
R4: Etaten klarer ikke å redusere interne kostnader i tilstrekkelig grad





Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Optimaliseringsprosessene fører ikke til forutsatt kostnadsreduksjoner for investeringsporteføljen, som igjen vil føre til at samfunnet får mindre igjen for pengene.	Hente ut ytterligere kostnadseffektivisering gjennom å benytte fleksibiliteten i veinormalene Gjennomføre verdianalyser o.l. rutinemessig
R2	Prisvekst i anleggsmarkedet går ut over etatens evne til å løse sine oppgaver innenfor gitte årlige budsjetttrammer.	Vurderinger av strømbesparende tiltak Løpende vurderinger gjennom året av aktuelle tiltak som kan kompensere for disse økte utgiftene, slik at budsjettet overholdes
R3	Flere veieiere og fortsatt avvikling av felleskontrakter gjør det vanskelig å redusere tilbudspriser på nye driftskontrakter	Tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris
R4	Nivået på de interne kostnadene økte i 2022. Risiko for at interne kostnader ikke reduseres i tilstrekkelig grad i 2023 og fremover.	Tiltak for å redusere bemanningen og nivået for konsulenttjenester Erstatte konsulenter med egne ansatte på utvalgte områder Redusere arealbruk per ansatt Tiltak for å redusere strømforbruket for eiendomsmassen

## 2.2. Effektiv bruk av ny teknologi

I årets første tertial har vi fortsatt arbeidet mot de tre strategiske retninger for en heldigital etat, som er definert i vår virksomhetsstrategi: Fremtidens digitale vei, heldigitalisert verdikjede for vei og digitale nyttetjenester til kundene. Å være datadreven er en nødvendighet for å kunne henge med på de stadige endringene og kravene fra samfunnet rundt oss. Statens vegvesen er godt på vei til å etablere samspillet i den digitale veien. Dette er langsiktig arbeid, der effekten vanskelig lar seg måle fra tertial til tertial.

Vi har i første tertial 2023 levert på oppdraget om autonome kjøretøy, etter anmodningsvedtak fra Stortinget. Arbeidet med å gjennomføre tiltak etter planen er startet opp.

### Fremtidens digitale vei og heldigitalisert verdikjede for vei

Statens vegvesen fortsetter med å digitalisere alt arbeid knyttet til veiens livsløp. Dette vil gi en heldigital, samhandlende og effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning. Blant annet, ved bruk av ny teknologi og maskinlæring, blir 2023 det første året med komplett registrering av rekkverk langs riksveiene. Langs riksveiene har vi til sammen 7 200 km med rekkverk. Registreringen skal gjentas årlig og vil gi et godt bilde på utvikling over tid. Dette skal bidra til at penger til vedlikehold blir brukt på riktig sted.

I første tertial 2023 har vi arbeidet med å digitalisere veilistene. Frem til nå har dette vært en manuell jobb, både hos veieierne og hos oss. Nå skal alle veieiere og saksbehandlere i Statens vegvesen få tilgang til samme system, og løsningen innebærer mye mindre manuelt arbeid og enklere arbeidsflyt. Automatiseringen vil legge til rette for hyppige oppdateringer, som igjen vil gi bedre kvalitet på dataene i NVDB. Arbeidet vil fortsette videre i 2023.

### Digitale nyttetjenester til kundene

Statens vegvesens utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært vellykket over flere år. Vi jobber målrettet med å utvikle digitale løsninger slik at det ikke kreves

oppmøte på trafikkstasjonene for å benytte seg av våre tjenester. Årlig mottar Statens vegvesen 25 000 – 30 000 synsattester på papir tilknyttet førerprøver eller førerkort. I januar 2023 ble løsningen Digital synsattest tilgjengelig. Nå kan alle landets optikere og øyeleger levere digitale synsattester fra pc eller smarttelefon til Statens vegvesen.

I februar 2023 lanserte Statens vegvesen en trafikk app, Vegvesen trafikk, som samler opp store mengder data om norske veistrekninger, og gir sjåfører en oversikt over tilgjengelige ruter og potensielle forsinkelser. Sjåføren får øyeblikkelig varslinger om stengte veier, kolonnekjøring og viktige trafikkhendelser for sin rute.

Vi ser fortsatt en effekt av at kundene benytter våre digitale løsninger. Digitale løsninger gjør at kundene sparer reisetid, har tjenester tilgjengelig hele døgnet og betaler lavere gebyr for tjenestene. Løsningene reduserer også bemanningsbehovet for kundeoppfølging. Begge overnevnte løsninger ble nominert til Digdir sin digitaliseringspris.

### Risikovurdering

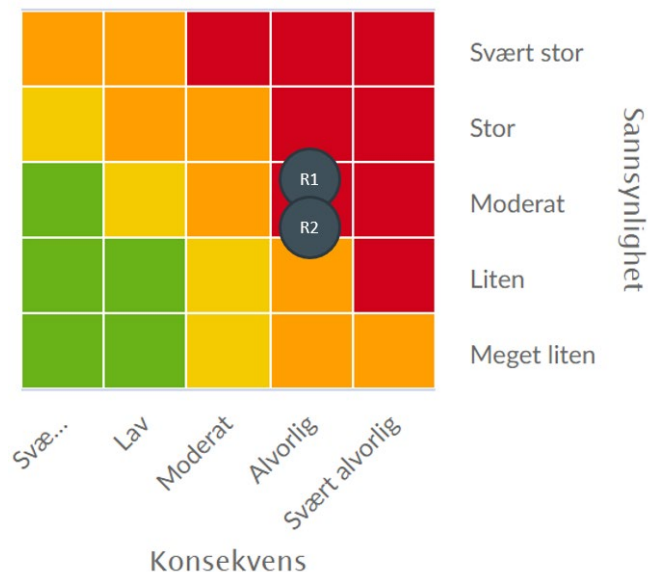
Ved utgangen av april vurderes risikoen samlet sett for «Effektiv bruk av ny teknologi» som høy, uforandret sammenlignet med utgangen av 2022. Tiltakene videreføres og risikoene knyttet til målet vil vedvare, da det tar tid før tiltakene har effekt. Det er et stort behov for digitalisering i etaten, og det er viktig at det prioriteres strategisk. Vi ser at høy bevissthet på risikoene og gjennomføring av tiltak gir økt kontroll over risikoen som da på sikt vil gå ned. Sentralt for å få gjennomført digitalisering er omstilling for å ha riktig kompetanse og nok kapasitet. Se nærmere omtale i kapittel 4.1.

Risikoen for at etaten ikke får utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystem er fremdeles moderat til høy, lik som ved utgangen av året. Arbeidet med digital drivkraft og ITS programmet er sentralt for å håndtere risikoen. Nasjonal vegdatabank bygger på utdatert teknologi, og vi fortsetter arbeidet med digital drivkraft for å modernisere og videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank. Statens vegvesen er godt på vei til å etablere samspillet i den digitale veien, og daglig jobbes det med å sikre og utvikle dataflyten fra veikant til våre kjernesystemer og videre ut til brukerne. Bedre bruk av flere datakilder vil for eksempel gi økt forståelse av veiens tilstand. Utfordringen i databruken ligger blant annet i at mange av datastrømmene er utviklet hver for seg innenfor hvert enkelt fagområde, samt at vi må modernisere teknologien for å kunne imøtekomme fremtidige behov. I den forbindelse er det sentralt at etaten har nok kapasitet og kompetanse for å ivareta personvern, samtidig som vi har en smidig regelverksutvikling. Arbeid med risikoreducerende tiltak fortsetter.

ITS programmet er et viktig risikoreducerende tiltak for fremtidens digitale transportsystem. Statens vegvesen har et godt forhold til bilindustrien, og samhandling mellom infrastruktur og kjøretøy er viktig. Her er vi godt rustet til å bidra på en svært positiv måte. Vi har også generalisert kunnskap fra små og middels store piloter og FoUI prosjekt for å identifisere tematiske områder som vil kreve noe nytt for å understøtte automatiseringstrenden som vi ser.

### Risikoer

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

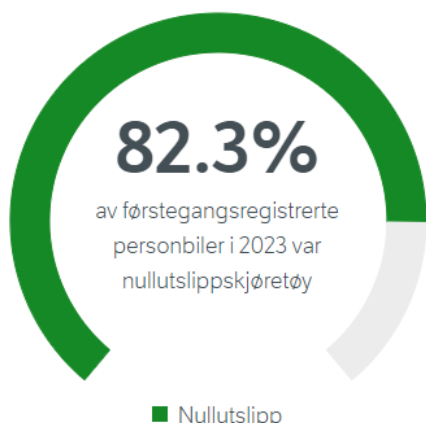


Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Utviklingen av det digitale transportsystemet vil styres av andre aktørers utviklingsarbeid dersom vi ikke tar aktive grep	Videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank gjennom programmet Digital drivkraft Praktisk gjennomføring av ITS-teknologi i piloter, gjennom ITS-programmet
R2	Nasjonal vegdatabank har store ytelsesutfordringer og klarer ikke å levere ønskede tjenester. Dersom den ikke fornyes er det sannsynlighet for at beslutninger, både hos Statens vegvesen og andre veieiere, baserer seg på foreldet kunnskapsgrunnlag.	Fokuserer på moderne, skalerbar teknologi for database og kjernesystemer gjennom programmet Digital drivkraft. Ferdigstille revidert vegdataforskrift

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

Statistisk sentralbyrå (SSB) er ansvarlig for å rapportere klimagassutslipp, drivstoffomsetning og kjørelengder for all veigående trafikk. I 2022 stod veitrafikken for utslipp av 8,686 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, dette er nært samme nivå som 2021. I 2022 ble personbiltrafikken mer klimavennlig, samtidig som utslipp fra tungtransport økte. Som rapportert i årsrapporten for 2022 har Statens vegvesen gitt Transportøkonomisk institutt (TØI) oppdrag om å utarbeide en monitor for CO<sub>2</sub>-utslipp i norsk veitrafikk, som bidrar til at vi kan følge utslippsstatistikken månedlig. Det er lite forskjell mellom vår metode og tallene som SSB har publisert, og derfor ser vi at metoden står seg til oppfølging av utslippsstatistikk. Det var en stor økning i salg av elbiler i 2022 og 21 pst. av personbilparken gikk på strøm innen utgangen av året. Det var mindre kjøring av fossile personbiler, og salget av bensin ble redusert<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Tall er hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft/artikler/liten-nedgang-i-utslipp-av-klimagasser-i-2022>



Hittil i 2023 er 82,3 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler nullutslippskjøretøy. Dette er en økning på 4,6 pst. poeng samme periode i 2022. Omstillingen til nullutslippskjøretøyer har kommet lengst i personbilegnet. Elektrifisering av tunge kjøretøy er vesentlig for å nå klimamålene for veitrafikken. Ladestasjoner på døgnhvileplasser og hovedrasteplasser er et viktig virkemiddel som Statens vegvesen kan benytte. Statens vegvesen jobber med oppfølgingen av regjeringens ladestrategi, sammen med Nye Veier og Enova. Ferdigstilt ladeplan, kartportal for arealer og utleiestrategi vil bli overlevert til Samferdselsdepartementet før 01. juli 2023.

Figur 2.1 Andel nullutslippskjøretøy pr. 26. mai 2023

Statens vegvesen har som mål å redusere klimagassutslipp fra veitransport, anlegg og drift og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030. I tillegg skal vi gjøre veinettet motstandsdyktig gjennom helhetlig arbeid med klimatilpasning. I 2022 ble etatens bærekraftstrategi vedtatt og i første tertial har det som følge av denne blitt arbeidet med klimahandlingsplaner som skal operasjonalisere strategien. Per første tertial har vi beregnet de direkte utslippene fra anlegg og drift til anslagsvis 34 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (CO<sub>2</sub>e). Dette er lavere enn det som ble rapportert i samme periode i 2022 (17 pst. mindre). Tallene er beregnet fra økonomisk aktivitet og er beheftet med usikkerhet. Tallene omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer.

Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi er beregnet i NTP for alle prosjekter over 1 mrd. kr, som vi foreslår å starte opp i 2025-2030. Det foreligger også tall fra NTP 2022-2033. Vi arbeider med uttesting av indikator i forbindelse med arbeidet med NTP. Dette gjøres sammen med relevante myndigheter. I første tertial 2023 var det tre veiprojekter som ble åpnet, men ingen av dem medførte arealbeslag i viktige naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

### Risikovurdering

Ved utgangen av første tertial vurderes risikoen samlet sett for «Bidra til Norges klima- og miljømål» som moderat. Dette er noe lavere enn det vi rapporterte ved årsslutt 2022. Arbeidet med risikoreducerende tiltak har gitt oss bedre oversikt og økt kontroll over risikoen og arbeidet med tiltakene videreføres.

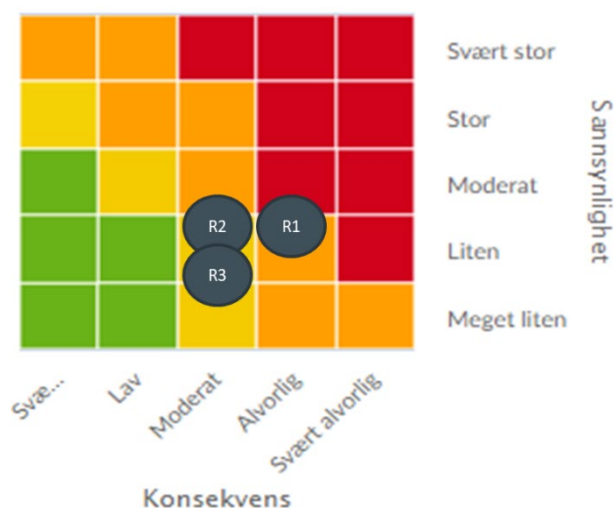
Statens vegvesens jobber med oppfølgingen av regjeringens ladestrategi. Dette bidrar til økt utbyggingstakt av ladeinfrastruktur, og basert på dette reduseres risikoen sammenlignet med årsslutt 2022. Tilgang til strømmettet, med tilstrekkelig kapasitet, vil fortsatt være en flaskehals på flere områder, og på bakgrunn av dette vurderes risikoen fortsatt som moderat.

Risikobildet for at etaten ikke når mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet er vurdert som moderat til lav. Vi har i første tertial fortsatt arbeidet knyttet til utslippsfrie anleggsplasser. Vi har god dialog med bransjen, og tester bruken av klima- og miljøkrav som tildelingskriterier og krav. Vi har satt målrettede krav til bruk av miljøsystem og EPD, og det er gjennomført videreutvikling av

eksisterende insentivmekanismer, som bonus og trekk, til bruk ved tildeling av kontrakt. Arbeidet med risikoreducerende tiltak fortsetter.

Statens vegvesens virksomhet påvirker naturmangfoldet både gjennom bygging av veianlegg og i forbindelse med drift og vedlikehold av veinettet. Etaten vektlegger sterkt ivaretagelse av naturen og vi arbeider ut fra tiltakshierarkiet for å unngå, avbøte, reparere og kompensere inngrep i natur. Hensynet til jordvern veier tungt. Under planleggingen må en tidlig sørge for å få oversikt over verdifulle områder som bør unngås og inkludere naturhensyn mer systematisk. Risikobildet vurderes som moderat til lavt, og vi arbeider kontinuerlig med de risikoreducerende tiltakene.

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



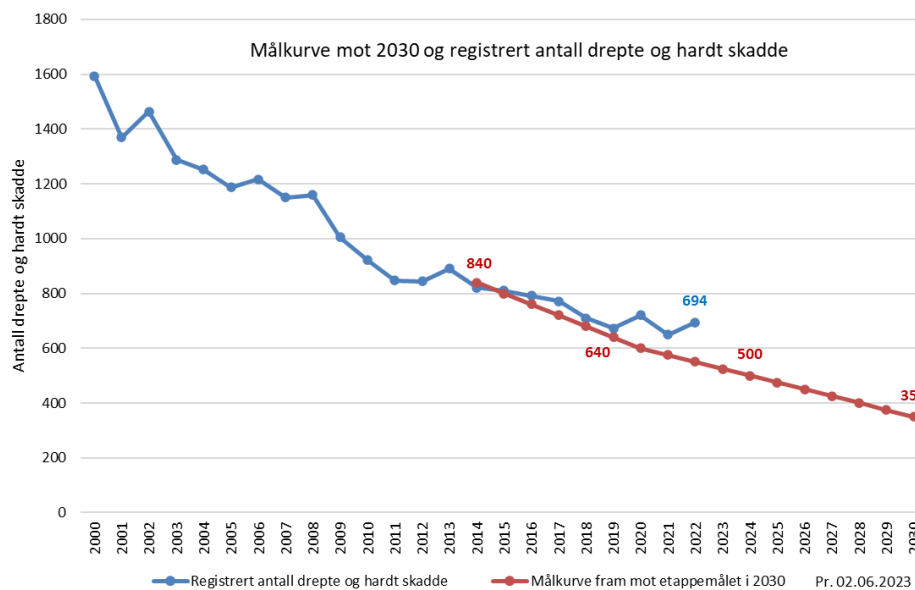
Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
<b>R1</b>	Gjennom oppfølging av regjeringens ladestrategi arbeider vi med en oversikt over arealer som kan benyttes til utbygging. Det er krevende å fremføre strøm langs vei, og vil være en potensiell flaskehals i utbyggingen av ladeinfrastruktur. For lav utbyggingstakt fører til at utviklingen stopper opp, og vi får ikke faset ut fossile kjøretøy.	Konkretisering av etatens rolle i det videre arbeidet med å sikre tilstrekkelig rask utbygging Planlegging for permanente ladestasjoner tas med tidlig inn i planleggingsfase Lage plan sammen med Nye Veier og Enova, for etablering av ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksveinettet Utarbeide utleiestrategi
<b>R2</b>	Det er utfordringer knyttet til å legge til rette for økt bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner i våre prosjekter samt det å ta i bruk klima- og miljøkrav i tilstrekkelig grad.	Dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for å drive frem utvikling og implementering av nullutslippsteknologi Ta i bruk klima- og miljøkrav som tildelings- og kvalifikasjonskriterier i konkurranser, når konkurransen er egnet for det
<b>R3</b>	Vi har god oversikt over omfang av beslag av verdifulle naturområder i de enkelte planprosjekt, men det er usikkerhet knyttet til total oversikt for hele etaten.	Videreutviklingen av en metode for å inkludere utslipp fra arealbeslag i beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter Arealregnskap og budsjett på nye prosjekter Videre innføring av miljøstyringssystem Inkludere naturhensyn mer systematisk i planlegging etter plan og bygningsloven

## 2.4. Nullvisjon for drepte og hardt skadde

### Ulykkesutvikling

I første tertial mistet 27 personer livet i trafikken. Dette er 10 flere enn i samme periode i fjor. Det har vært en økning med fem drepte i aldersgruppen 16-24 år og en økning med fire drepte i aldersgruppen 25-44 år. Det er flest drepte i personbil, men det har også vært fire drepte fotgjengere og to har mistet livet på MC. I halvparten av dødsulykkene har det vært tungbil involvert. Alle tall fra T1 i år er foreløpige og kan bli endret på et senere tidspunkt.

På grunn av etterslep i registreringen har vi ikke tall for hardt skadde så langt i år. Antall hardt skadde i 2022 var 578 mot 569 i 2021. Med i alt 116 drepte ble totaltallet for 2022 694 drepte og hardt skadde. Målkurven tilsier maksimalt 550 drepte og hardt skadde ved inngangen til 2023. På nåværende tidspunkt ligger vi derfor betydelig over målkurven.



Figur 2.2 Registrerte antall drepte og hardt skadde mot målkurve mot etappemålet i 2030. Tall per 02.06.2023.

### Risikovurdering

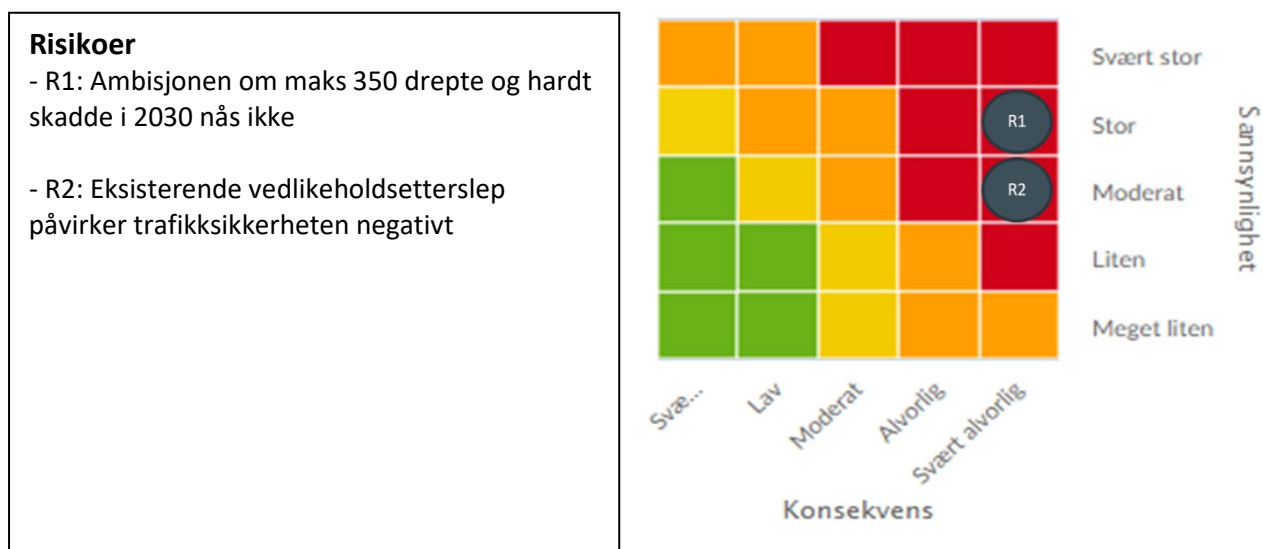
Med bakgrunn i figuren over, vurderer Statens vegvesen den samlede risikoen for toppmålet «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde» til høy ved første tertial. Det langsiktige og kunnskapsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt være grunnmuren for videre arbeid, men vi må belage oss på en markant intensivering av innsatsen på alle fronter for å få en utvikling i tråd med ambisjonen.

Med totalt 116 omkomne fikk vi en stor økning i drepte i 2022 sammenlignet med årene før, til tross for at antall drepte i begynnelsen av året var lavt. Det var sommermånedene i fjor som pekte seg ut med mange drepte, og det vil bli interessant å se utviklingen de neste fire månedene. Hva som er årsakene til det høye antallet drepte i sommermånedene i fjor er usikkert.

Nasjonal tiltaksplan gir en god oversikt over prioriterte tiltak fra bredden av aktører. Tiltakene skal i sum bidra til at vi når det ambisiøse målet om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Statens vegvesen har lagt ytterligere trykk på arbeidet med tiltakene i

tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei. Fra og med 2023 blir tiltakene Statens vegvesen er ansvarlige for fulgt opp i den interne styringsdialogen. Det gir enda mer gjennomføringskraft.

Kjøretøykontroll er et viktig tiltak for å redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken og det er særdeles viktig å målrette kontrollinnsatsen. Andel kontrollerte tunge kjøretøy med feil og mangler er en viktig indikator innenfor trafikksikkerhet. I første tertial ble det gjennomført 31 505 tungtransportkontroller som er en økning på 8 pst. sammenlignet med 2022. Andelen kontrollerte kjøretøy med feil og mangler har økt til 57,6 pst. per april mot 56,5 ved årsslutt 2022. Høy kompetanse og mye erfaring hos kontrollørene, kombinert med effektiv bruk av elektroniske hjelpemidler, gjør at Statens vegvesen blir stadig flinkere til å «vinke inn» de rette kjøretøyene til kontroll.



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
<b>R1</b>	Hvis vi skal nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte innen 2030, må vi redusere med over 40 drepte og hardt skadde hvert år frem til 2030.	Aktiv oppfølging av interne og eksterne tiltak i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025» Bred mobilisering av alle aktører som bidrar med trafikksikkerhet, blant annet rettet mot alvorlige ulykker på mc
<b>R2</b>	Vedlikeholdsetterslepet økte i 2022 pga. utsatt vedlikeholdsaktiviteter som følge av høy prisvekst. Det er en risiko for at vedlikeholdsetterslepet påvirker trafikksikkerheten negativt. Det kan i ytterste konsekvens medføre at enkelte veier blir mer trafikkfarlige eller at veiobjekter med vedlikeholdsbehov må stenges frem til det finnes midler til gjennomføring.	Flerårig vedlikeholdsplanlegging og innsiktsdrevet prioritering av vedlikeholdsaktivitet, herunder å ta i bruk nytt digitalt verktøy for gjennomføring og oppfølging av TS-inspeksjoner Utvikle indikator(er) i NVDB for å få bedre oversikt over tilstanden på veinettet, og hvordan tilstanden utvikler seg over tid Trafikkregulering for å oppnå sikker trafikkavvikling



## 2.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

### Forutsigbarhet og fremkommelighet

Statens vegvesen har lang erfaring med å måle trafikken ved hjelp av fysiske tellepunkter. Vi har rundt 3 000 trafikkregistreringspunkter som måler antall passeringer ulike steder i veinettet. Tellepunktene er en viktig kilde til informasjon om hvor mye trafikk det er på veiene. Vi har i første tertial 2023 etablert en fremkommelighetsindikator basert på disse dataene og GPS-data. Vi jobber med å inkludere hele riksveinettet. Foreløpig dekker indikatoren E6 Svinesund-Kirkenes, E8 Tromsø-Kilpisjåvri, E10 Å i Lofoten-Bjørnfjell, E16 Bergen-Kongsvinger, E18 Kristiansand-Ørje, E39 Kristiansand-Trondheim, riksvei 3 Kolomoen-Ulsberg og riksvei 80 Bodø-Fauske.

Fremkommelighetsindikatoren viser at samlet forsinkelse for alle kjøretøy på disse veiene var 14,8 millioner timer i 2022. Per første tertial 2023 var det 3,7 millioner timer forsinkelser, om lag 13 pst. høyere enn tilsvarende periode i 2022. Ved å bryte ned tallene på tid og sted kan vi også si hvor og når forsinkelsene skjer, samt å knytte dem til årsaker og måle effekt av tiltak. Slik vet vi at 7 millioner forsinkelsestimer i fjor og 1,6 millioner timer så langt i år (t.o.m. uke 13) skjedde utenfor rushtidstimerne, 6:00-9:00 og 15:00-18:00. I januar 2022 medførte Korona-pandemien fortsatt samlingsrestriksjoner og derav færre arbeidsreiser. Dette er hovedårsaken til økningen i forsinkelser fra første tertial 2022 til 2023, men også for ukene 5 til 12 er forsinkelsene høyere i 2023 enn 2022.

### Mobilitet i de største byene

Vi jobber med å måle forsinkelsene i alle områdene med byvekstavtale. På E6, E16, E18 og E39 i byvekstavtaleområdene i Oslo, Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren var forsinkelsen to millioner timer til og med uke 13 i år. 67 pst. av disse forsinkelsestimerne skjedde i Oslo-pakke 3 området<sup>2</sup>. 32 pst. av forsinkelsene, 650 000 timer, skjedde innenfor rushtidstimerne, 6:00-9:00 og 15:00-18:00. Bergen og Trondheim hadde størst andel av forsinkelsestimerne innenfor rushtiden med henholdsvis 40 og 38 pst., mens Nord-Jæren kun hadde 20 pst. av forsinkelsestimerne knyttet til rushtiden.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med trafikktegninger (byindeks), er hovedindikatoren for vurderingen av nullvekstmålet. Byindeks beregnes med datagrunnlag fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i et byområde.

Byindeksen viste en nedgang i utviklingen for de fire byområdene frem til starten av 2022 sammenlignet med referanseåret. Våre beregninger indikerer imidlertid en betydelig økning etter gjenåpning av samfunnet våren 2022, og våre tall viser at personbiltrafikken i første tertial 2023 fremdeles øker og er om lag på samme nivå som referanseåret for avtalene.

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

### Kundetilfredshet

For å forsterke samspillet mellom kundebehov, fysiske tjenester og digitale produkter fortsetter vi arbeidet med produktorientering av tjenestene, som skal sikre at vi bygger produkter som har verdi for sluttbrukeren. Dette gjør vi med nær kontakt med brukerne og kontinuerlig utvikling, måling og

---

<sup>2</sup> Alle riksveiene er ikke inkludert i indikatoren enda, for eksempel riksvei 4 og riksvei 150/ring 3 i Oslo, riksvei 509 på Nord-Jæren, riksvei 555 i Bergen og riksvei 706 i Trondheim.



forbedring. Statens vegvesen jobber med tre produktområder: Fremkommelig vei, Fremkommelighetstjenester og Trafikkflyt og -beredskap.

Vi har i første tertial etablert et nytt produktområde som heter Trafikkflyt og –beredskap som skal jobbe med blant annet utvikling av hendelseshåndtering, nasjonal trafikkstyring og trafikkberedskap. Produktområdet «Trafikkstyring og -beredskap» skal sørge for operasjonalisering av NTP-initiativet «Trafikkstyring med prediksjon og automatisert beslutningsstøtte» og er en viktig muliggjører for Veitrafikksentralene. Vi får mer og mer data tilgjengelig, og den tekniske utviklingen går fort. Nasjonal vegdatabank er en sentral del av utviklingen.

Det jobbes kontinuerlig med nettsiden vår [vegvesen.no/trafikk](http://vegvesen.no/trafikk) der vi har ruteplanlegger, twittermeldinger, oversikt over webkamera, mulighet for å abonnere på SMS-varslinger og se informasjon om fjelloverganger og værutsatte strekninger. I første tertial har vi fortsatt arbeidet med tjenester til våre interne brukere som jobber for å gjøre livet på veien enklere. Vi har etablert en aktivitetskalender for koordinering av veiarbeid, slik at vi får en bedre planlegging av vedlikeholdsaktiviteter og økt oppetid på veien. Formålet med kalenderen er å gi etaten bedre oversikt over planlagte arbeider som bidrar til bedre koordinering av arbeider langs veinettet, og bedre samordning mellom aktører som jobber på samme veistrekning.

**Statens vegvesen er inne på topp tre over landets beste kundeservice i klassen «Offentlig etat».**

Norsk Kundeserviceindeks spør hvert år om lag 40 000 kunder om de har vært i kontakt med kundeservice fra en offentlig eller privat aktør. Norsk Kundeserviceindeks samler inn og sammenstiller resultatene, og det viser seg at Statens vegvesen er inne på topp tre blant de offentlige aktørene. Statens vegvesen treffer en stor del av befolkningen. Alle som har førerkort eller eier et kjøretøy må forholde seg til oss, og i tillegg til våre digitale selvbetjeningsløsninger har vi fortsatt nesten 620 000 telefonhendelser til Brukertjenester hvert år.

### Risikovurdering

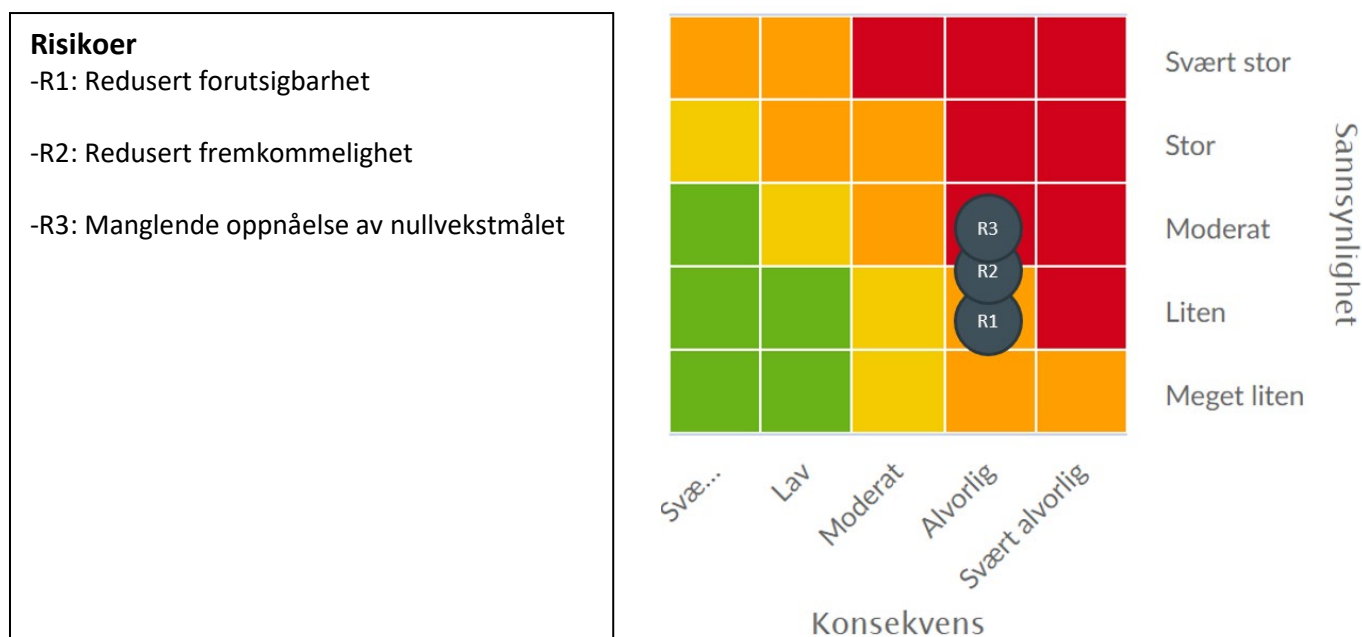
Ved første tertial vurderes risikoen samlet sett for «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet» som moderat, som er uforandret sammenlignet med 2022.

Etaten fortsetter arbeidet med produktorientering for økt forutsigbarhet og fremkommelighet for brukerne. Dette bidrar til å utvikle tjenester mer rettet til kundens behov på en effektiv måte. Dette arbeidet fortsetter videre i løpet av året. Ny fremkommelighetsindikator bidrar til å kunne gi oss tilnærmet sanntidsinformasjon om trafikken på de utvalgte strekningene, og fokuset fremover blir å inkludere hele veinettet i indikatoren. Vi ser allerede gjennom arbeidet med produktområdene at vi gir bedre beslutningsunderlag til trafikanten. I en nylig gjennomført kundeundersøkelse svarte 48 pst. at de hadde endret tidspunkt eller rute for reisen sin som følge av tjenestene våre, og 64 pst. svarte at de hadde fått mer forutsigbar fremkommelighet. Innsikten var altså også nyttig for mange av de som beholdt sin opprinnelige plan for reisen. Dette viser at de risikoreducerende tiltakene fungerer.

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

risikoen. Vi jobber med fakta og analysegrunnlag, og hvordan ytterligere løfte målstyring i oppfølging av avtalene.

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



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
<b>R1</b>	Etaten klarer ikke å gi bedre og rettidig informasjon for alle trafikantgrupper, gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data. Dette fører til at kunder og varer ikke kommer frem til planlagt tid.	Produktorientering for økt forutsigbarhet Utvikle og ta i bruk ny fremkommelighetsindikator Måltrettet bruk av midler med utgangspunkt i sanntidsdata
<b>R2</b>	Etaten klarer ikke å gi bedre, rettidig og mer tilgjengelig informasjon om fremkommelighet gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data.	Bruke data i overgangen til tilstandsbasert vedlikehold Bruke produktorientering for å øke fremkommelighet
<b>R3</b>	Det er usikkert hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover.	Bedre styring av budsjettmidlene, her under mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler Prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil Sette målstyring høyere opp på agendaen gjennom forbedring og effektivisering av styringsmodell i styringsgruppene

### 3. Økonomi og ressursbruk

Etaten har god økonomisk styring. I 2023 fortsetter vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av økonomistyringen. Nytt verktøy for økonomisk styringsinformasjon (ØkonomiPuls) ble innført høsten 2022. Samlet sett bidrar dette til bedre økonomisk styring i etaten. Et resultat av dette er at samlet avvik per første tertial 2023 viser en reduksjon i avviket sammenlignet med resultatene både for 2021 og 2022.

Prognosene for postene på kap. 1320 viser et samlet merforbruk på 1 324 mill. kr, eller 4,1 pst. av disponible midler. Årsaken til merforbruket er i all hovedsak knyttet til erstatning i Grindgut-saken, ekstraordinær lønns- og prisstigning samt økte utgifter som følge av økt arbeidsgiveravgift på inntekt over kr 750 000.

I revidert nasjonalbudsjett for 2023 har regjeringen foreslått å øke bevilgningen for postene på kap. 1320 med til sammen 1 245 mill. kr knyttet til Grindgut, lønns- og prisstigning samt økt arbeidsgiveravgift. Hensyntatt dette reduseres samlet merforbruk for kap. 1320 fra 1 324 mill. kr ned til 80 mill. kr eller 0,2 pst. av disponible midler. Dette merforbruket for kap. 1320 er knyttet til post 29 OPS-prosjekter med et merforbruk på 184 mill. kr mens post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften har et mindreforbruk på 61 mill. kr. Videre har tilskuddspostene på kap. 1320 har et samlet mindreforbruk på 33 mill. kr. Postene 01 Driftsutgifter, 22 Drift og vedlikehold av riksveier, 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn og 30 Riksveiinvesteringer har et samlet mindreforbruk på 10 mill. kr.

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

Kap. 1332 viser et samlet mindreforbruk på 585 mill. kr. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter viser et mindreforbruk på om lag 430 mill. kr. I RNB 2023 er posten foreslått redusert med til sammen om lag 410 mill. kr slik at forventet mindreforbruk etter dette vil være om lag 20 mill. kr. Post 66 Tilskudd til byområder har et mindreforbruk på om lag 150 mill. kr knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Avvikene er knyttet til tiltak i Bergen og Trondheim.

#### Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2022	Tildelt 2023	Anslag Merinntekter	Til disp. 2023	Prognose 2023	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (pst.)	Regnskap hittil i år pr. 30/4
01 Driftsutgifter	47,592	4 233,1	10	4 290,7	4 750	459	10,7	1 768
22 Drift og vedlikehold av riksveier		9 361,4	9,2	9 370,6	9 560	189	2,0	2 034
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	30,086	2 292,3	35,0	2 357,4	2 400	43	1,8	658
29 OPS-prosjekter		1 020,0		1 020,0	1 300	280	27,5	263
30 Riksveiinvesteringer		10 114,0		10 114,0	10 470	356	3,5	3 394
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	17,381	3 146,6	50,1	3 214,1	3 220	6	0,2	996

<b>SUM statlige midler til riksveiformål</b>	<b>95,059</b>	<b>30 167,4</b>	<b>104,3</b>	<b>30 366,8</b>	<b>31 700</b>	<b>1 333</b>	<b>4,4</b>	<b>9 114</b>
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		414,0		414,0	414	-	-	
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	30,239	21,0		51,2	43	-8	-15,3	
65 Tilskudd til fylkesveier	125,871	389,6		515,5	515	-	-	39
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	7,079	22,1		29,2	28	-1	-3,4	0
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		647,7		647,7	648	-	-	443
<b>SUM tilskudd</b>	<b>163,189</b>	<b>1 494,4</b>		<b>1 657,6</b>	<b>1 649</b>	<b>-9</b>	<b>-0,5</b>	<b>483</b>
<b>Totalt kap. 1320</b>	<b>258,248</b>	<b>31 661,8</b>	<b>104,3</b>	<b>32 024,3</b>	<b>33 349</b>	<b>1 324</b>	<b>4,1</b>	<b>9 597</b>

### Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2023	Prognose 2023	Avvik tildelt vs. prognose	Regnskap hittil i år pr. 30/4	Pst. inntekt av tildelt pr. 30/4
01 Salgsinntekter m.m.	172,3	217	45,0	59	34,4
02 Diverse gebyrer	450	450	0	144	32,1
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	125,8	135	9,2	63	50,4
04 Billetinntekter fra riksveiferjedriften	689,9	740	50,1	215	31,1
<b>SUM</b>	<b>1 438,0</b>	<b>1 542</b>	<b>104,3</b>	<b>482</b>	<b>33,5</b>

### Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Mill. kr

Post	Overført fra 2022	Tildelt 2023	Til disp. 2023	Prognose 2023	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (pst.)	Regnskap hittil i år pr. 30/4
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	357,265	2 145,0	2 502,3	2 070	-432	-17,3	
Post 66 Tilskudd til byområder	93,426	3 302,3	3 395,7	3 243	-153	-4,5	645
<b>SUM</b>	<b>450,691</b>	<b>5 447,3</b>	<b>5 898,0</b>	<b>5 313</b>	<b>-585</b>	<b>-9,9</b>	<b>645</b>

## Postvis omtale av ressursbruk

### Post 01 Driftsutgifter

Prognosen viser et merforbruk på om lag 460 mill. kr.

Merforbruket er knyttet til erstatning i Grindgut-saken, ekstraordinær lønns- og prisstigning samt økte utgifter som følge av økt arbeidsgiveravgift på inntekt over kr 750 000. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på posten med 461,5 mill. kr knyttet til disse sakene slik at prognosen er tilnærmet lik disponible midler etter dette.

Det er tatt hensyn til forventet merinntekt på 10 mill. kr fra kap. 4320, post 01. Statens vegvesen har fullmakt til å overskride kap. 1320, post 01 mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter. Utgiftene på post 01, Driftsutgifter øker tilsvarende henført merinntekt.

## Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Prognosen viser et merforbruk på 189 mill. Kr.

Vinteren har gjort mye skade på veidekker i deler av landet som medfører behov for forsterket innsats, og dermed noe økte kostnader i forhold til budsjettet. Priser på nye dekkeleggingskontrakter ligger høyere enn forventet, som trolig kan ha sammenheng med behovet for å hente inn tapt fortjeneste fra 2022 som følge av den store prisveksten. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på posten med 192,6 mill. kr knyttet til priskompensasjon og økt arbeidsgiveravgift slik at prognosen er tilnærmet lik disponible midler etter dette.

## Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen viser et merforbruk på 43 mill. kr. Årsaken er ekstraordinær lønns- og prisstigning samt økte utgifter som følge av økt arbeidsgiveravgift på inntekt over 750 tusen kr. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på posten med 51,9 mill. kr knyttet til dette.

Disponible midler tar hensyn til forventet merinntekt på 35 mill. kr vedrørende vederlag fra Nye Veier AS for Lanner kontrollstasjon som vil inntektsføres på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter m.m. Kostnadene til ny kontrollstasjon blir lavere enn merinntekten i 2023, noe som bidrar til et lite mindreforbruk på post 28 hensyntatt foreslåtte bevilgningsøkninger som omtalt ovenfor.

## Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen viser et merforbruk på om lag 280 mill. kr, eller om lag 27,5 pst. av disponible midler. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på posten med 95,7 mill. Kr knyttet til ekstraordinær prisstigning. Etter dette vil forventet merforbruk være om lag 184 mill. kr.

Avviket skyldes i hovedsak økte utgifter til kompensasjon for lønns- og prisstigning i flere kontrakter. I tillegg inkluderer prognosen forventede utgifter til betaling av løpende kompensasjon for lønns- og prisstigning i OPS-kontrakten for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet.

## Post 30 Riksveinvesteringer

Prognosen viser et merforbruk på 356 mill. kr. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på posten med 351,7 mill. kr knyttet til ekstraordinær lønns- og prisstigning samt økte utgifter som følge av økt arbeidsgiveravgift slik at prognosen er tilnærmet lik disponible midler etter dette.

Det er variasjoner innenfor de enkelte underpostene på post 30. Prognosen for Porteføljen viser et merforbruk på om lag 600mill. kr, mens prognosen for Mindre tiltak viser et forventet mindreforbruk på om lag 200 mill. kr. I tillegg er det et mindreforbruk innenfor Byvekstavtaler på om lag 30 mill. kr. Statens vegvesen har iverksatt flere tiltak i 2023 for å oppnå budsjettmessig balanse for posten. Avvikene internt på posten er vesentlig redusert i forhold til 2022. Statens vegvesen er likevel ikke tilfreds med situasjonen, og har en betydelig oppmerksomhet på kvaliteten i prognoser som grunnlag for de årlige budsjettene, samt at vi fortsatt vil benytte tilgjengelige virkemidler for å styre

økonomien på posten innenfor tilgjengelige rammer. Vi forventer at avvikene mellom disponible midler og prognosene på underpostene vil fortsette å bli redusert fremover.

## 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 viser et mindreforbruk på om lag 8 mill. kr. Dette er midler som ikke direkte kan knyttes til prosjekter da det ikke har vært mulig å gi nye tildelinger i 2023 som går eksakt opp i bevilgningen, samt at et avsluttet prosjekt har blitt rimeligere enn antatt.

## Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Prognosen tilsier at posten er i balanse.

## Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Prognosen viser et mindreforbruk på 1 mill. kr som følge av to avlyste tiltak fra tilskuddsmottaker. Tilskuddsordningen følger forenklet rapporteringsregime i henhold til Økonomiregelverket kap. 6.3.8.2. Det er dermed ikke aktivt innhentet detaljert rapportering fra alle tilskuddsmottakere.

## Post 72 Tilskudd til riksveiferjetjenester

Prognosen for 2023 for post 72 viser et merforbruk på 6 mill. kr. Prognosen er svært usikker. De største usikkerhetene kan knyttes til utvikling i nærsjøindeksen, størrelse på kompensasjonskrav i nettokontraktene som følge av takstreduksjonene, størrelse på kompensasjonskrav knyttet til tilpasning av fartøy for frakt av modulvogntog med ADR-last og ev. avgjørelse i sak om kompensasjon for bortfall av fritak for CO2 avgift.

## Post 73 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene

Prognosen viser at disponible midler vil bli benyttet. Regnskapet per 30. april er på 433 mill. kr. Resterende midler utbetales etter gjennomføringsplan.

# Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

## Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 anslås til 217 mill. kr som gir en merinntekt på 45 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:

35 mill. kr i vederlag fra Nye Veier AS for Lanner kontrollstasjon i Porsgrunn. Dette motsvares av utgifter på kap. 1320 post 28, jf. omtale under denne posten.

10 mill. kr i økt salg til fylkeskommunene og eksterne aktører ifbm. samarbeidsprosjekter. Avtaler som gjelder salg til fylkeskommuner er under avslutning, og disse inntektene gjelder fullføring av påbegynte oppdrag. Økningen motsvares av tilsvarende utgifter på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, jf. omtale under denne posten.

## Post 02 Diverse gebyrer

Inntekter for post 02 er pr. april 2023 144 mill. kr som er tilnærmet lik inntekten pr april 2022. Teori- og førerprøver har en inntekt pr. april 2023 på 108 mill. som er 5 mill. kr lavere enn for 2022.

Etter første tertial er anslått volum for 2023 for gebyrbelagte tjenestene om lag på nivå med det som var forutsatt for 2023 og faktisk volum for 2022.

Inntektene for post 02 forventes på bakgrunn av dette å utgjøre om lag 450 mill. kr ved utgangen av året som er lik med inntektskravet for posten.

## Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 135 mill. kr, som er 9 mill. kr høyere enn inntektskravet på posten. Omfanget på forsikringsskadesaker er usikkert.

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

## Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Prognosen tilsier merinntekter på om lag 50 mill. kr. Den økte inntektsprognosen skyldes i all hovedsak at vi nå legger høyere trafikkvekst til grunn enn i det opprinnelige inntektsanslaget. Trafikken på flere av sambandene våre har økt med 10 pst. per februar i 2023 sett opp mot tilsvarende periode i 2022.

## Postvis omtale av kap. 1332 Transport i byområder mv.

### Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

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

Fornebubanen i Oslo-området

Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo (Inngår i 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

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 430 mill. kr. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å redusere bevilgningen på posten med om lag 410 mill. kr. Etter dette vil forventet mindreforbruk være om lag 20 mill. kr.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinkelser i fremdriften for Fornebubanen i Oslo og Viken, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim.

### Post 66 Tilskudd til byområder

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på 153 mill. kr. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på posten med 110,1 mill. kr.

Avviket er i sin helhet knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Avvikene er knyttet til tiltak i Bergen og Trondheim. Se nærmere omtale i vedlegg 6.

## Fullmakter

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

Samferdselsdepartementet har i Tildelingsbrevet for 2023 videredelegert til Statens vegvesen fullmakt fra Kommunal- og distriktsdepartementet til å belaste Kommunal- og distriktsdepartementets kap. 500, post 30, med inntil 205 mill. kroner i 2023.

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på 93 mill. kr. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på posten med 7 mill. kr. Etter dette vil forventet mindreforbruk være 100 mill. kr.

Avviket skyldes i hovedsak forsinket framdrift, som følge av forsinket avklaring av når forberedelser av rivningen av hovedbrannstasjonen kan startes opp.

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

Statens vegvesen har i 2023 gjennomført tiltak innenfor fullmakten, for å sikre at tildelte midler i 2023 blir utnyttet best mulig. Statens vegvesens samlede forpliktelser pr. 1.1.2024, og forventet årlig forfall av forpliktelser, for prosjekter som omfattes av fullmakten, er innenfor fullmaktrammen.

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

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	13 620
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023 (prognose)	5 150
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	4 730
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023</b>	<b>14 040</b>

Prognosen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 4 580 mill. kr.

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 15 400 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 800 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2023.

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

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

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	18 770
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023 (prognose)	4 880
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	3 150
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023</b>	<b>20 500</b>

Prognosen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 3 060 mill. Kr.



Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 20 500 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 300 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2023.

Det er i beregningen av forpliktelser frem i tid benyttet budsjettindeks på 3 pst. for 2023. Inntektene i nettokontraktene er beregnet basert på takstene som er planlagt å gjelde i 2023.

## Tilsagnsfullmakter

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det er for 2023 gitt en tilsagnsfullmakt på 21 mill. kr for posten. Det er i 2023 gitt tilsagn på 32 mill. kr, hvorav 16,5 mill. kr kommer til forfall utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten i 2023.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

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

## 4. Styring og kontroll i virksomheten

Etatens samlede risiko ved utgangen av første tertial vurderes som moderat til høy. Vurdering av risiko opp mot måloppnåelse er omtalt under de respektive målene i kap. 2. Dette kapittelet omtaler øvrige tverrgående risikoer.

### 4.1. Kapasitet og kompetanse

Statens vegvesens samlede risiko knyttet til kapasitet og kompetanse vurderes som høy. Etaten har meldt om risiko knyttet til dette området i mange år, men over tid har innretningen endret seg. Ved første tertial 2023 består denne risikoen i hovedsak av etatens evne til å omstille organisasjonen raskt nok for å ha den riktige kompetanse for å utføre oppdraget vårt på best mulig måte. Risikoen blir sterkt påvirket av kravene til effektivisering av interne kostnader og påvirker flere av etatens mål. Særlig kritisk er den for måloppnåelse om «effektiv bruk av teknologi» og etatens mål om økt digitalisering. Krav til konsulentinnveksling og mer målrettet rekruttering er eksempler på risikoreduserende tiltak som er satt i verk.

Lavere budsjett kommende år medfører utsatt oppstart av veiprosjekter. Det er en risiko for at dette vil kunne bidra til at kompetansen i sentrale fagmiljøer i etaten over tid bygges ned. Vi må derfor markere oss som en attraktiv arbeidsgiver innenfor klassiske byggherreoppgaver, men også innenfor nyere satsingsområder som teknologi, klima og miljø. Etaten må satse ytterligere på kompetanseheving av egne ansatte, og på å beholde den tunge/sentrale kompetansen vi har.

Etaten meldte i 2022 om risiko for liten juridisk kapasitet og vanskeligheter med rekruttering. Her har de risikoreduserende tiltakene hatt effekt og per første tertial er det ikke lengre nødvendig å melde risiko knyttet til dette området.

### 4.2. HMS og sykefravær

Intern HMS (inkl. sykefravær)

Per april er det samlede sykefraværet i etaten 5,7 pst., hvilket er uforandret sammenlignet med årsavslutning. Statens vegvesen arbeider målrettet med enheter med særlig høyt sykefraværstall. Blant annet arbeides det med konkrete oppfølgingsplaner og dialogmøter med sykemeldte med bl.a. fokus på individuell oppfølging og rådgivning til ledere.

HMS i entreprisen

Personskadefrekvensen for entreprisedriften (H2-verdi) har en svakt negativ trend per første tertial, sammenlignet med den positive utviklingen etaten rapporterte i årsrapporten. Statens vegvesen har jobbet sammen med bransjen om å få økt oppmerksomhet på registrering av hendelser, og dette kan være en medvirkende årsak til at vi nå ser en negativ utvikling. Uavhengig av årsak vil etaten fortsette å følge nøye med på utviklingen.

### 4.3. Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har 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.

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er fortsatt sterkt preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen som følge av Russlands invasjon av Ukraina. I første tertial av 2023 har mye av arbeidet innenfor området dreid seg om å styrke Vegvesenets beredskapsorganisasjon i møte med det nye trusselbildet.

Statens vegvesen har i første tertial fortsatt den kontinuerlige forsterkingen av etatens sikkerhets- og beredskapsapparat. Arbeidet har rettet seg mot øving av beredskapsapparatet, oppdatering av planverk og retningslinjer, samt fysisk sikkerhet. Innenfor digital sikkerhet har Vegvesenet arbeidet med å etablere et sektorvist responsmiljø for veisektoren, samt etablering av et nytt datasenter ved ny lokasjon.

Innenfor totalforsvaret har Vegvesenet samarbeidet godt med forsvaret blant annet gjennom etablering av felles arbeidsgrupper, forberedelser til øvelse Nordic Response 2024 og gjennomføringen av SBS tiltak som ble iverksatt i 2022. Statens vegvesen har også samvirket med andre sivile etater i totalforsvaret og har deltatt i samvirkekonferanser og forum om totalforsvarsspørsmål.

Se også vedlegg 2.

#### 4.4. Etterlevelse

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

Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres regelmessig i etatens enheter, og som et minimum hver høst. Relevante og felles utfordringer løftes deretter opp for felles gjennomgåelse i etatsledelsen. Gjennomgåelsen gir ledelsen oppdatert status og behov for forbedringer som skal sikre effektiv og tilstrekkelig etterlevelse. Beslutninger herfra bidrar til prioriteringer for utvikling av ledelsessystemet, og dermed bedret styring og mulighet for læring. Prosessen «Ledelsens gjennomgåelse» bidrar til økt oppmerksomhet på effekten av ledelsessystemet og viktigheten av et risikobasert ledelsessystem.

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

Statens vegvesen har etablert systemer og rutiner for å etterleve kravene i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår gjennom kvalitetssystem, veiledere og kontraktsmaler, også på de områdene Riksrevisjonen påpekte forbedringer i undersøkelsen av lønns- og arbeidsvilkår i statelig anskaffelser. Se vedlegg 3 for ytterligere omtale av arbeidet.

#### Seriøsitet

Ved første tertial vurderes risiko knyttet til seriøsitet som moderat. Etaten følger opp kravene og tiltakene i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Ved å se på vår kompetanse og innsikt kan vi heve kvaliteten, unngå brudd på krav og sikre at aktører som har kontrakter med Statens vegvesen har gode arbeidsforhold.

Etaten deltar i utredningsarbeid om tverretatlig ressursgruppe for arbeid mot sosial dumping i transportsektoren sammen med Skatteetaten og Arbeidstilsynet. Gjennom samarbeidet med andre offentlige byggherrer innen bygg og anlegg gir vi også innspill til "Ny Norgesmodell".

#### Arkiv

Det er avdekket risiko for manglende oversikt over eldre arkivmateriale. Det er satt i verk tiltak for å undersøke omfang og eventuell konsekvens av risikoen. Etaten kommer nærmere tilbake til dette i rapporteringen per andre tertial.

# Vedlegg 1: Oppfølging av store prosjekter

## Prosjektstyring

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

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

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

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

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

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

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

## Prosjekter i gjennomføringsfasen

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

tillegg omfatter oversikten prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 000 mill. kr, men som Stortinget tidligere har vedtatt kostnadsramme for.

Samlet for disse prosjektene er det kostnadsøkning på 12 963 mill. 2023-kr (7,4 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 30. april 2023, er kostnadsøkningen på 8 500 mill. 2023-kr (9,6 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 4 463 mill. 2023-kr (5,2 pst.).

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

### Prosjekter i anleggsfasen

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 889 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 373 mill. kr (72,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 90 mill. kr (9,2 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at de praktiske ulempene for entreprenøren knyttet til at tunnelene må holdes åpen for trafikk på dagtid har vært vesentlig undervurdert. Det legges opp til å lyse ut prosjektet som to kontrakter, henholdsvis en kontrakt for hver tunnel. Kontrakt for Damsgårdstunnelen pågår, og det forventes anleggsstart høsten 2023.

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 3 036 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 241 mill. kr (8,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 148 mill. kr (5,1 pst.) høyere enn P65 og 158 mill. kr (4,9 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det har vært behov for enkelte reguleringsendringer for å legge til rette for en bedre trafikkavvikling i anleggsperioden. Parsell K2 er ferdigstilt, parsell K1 ventes åpnet for trafikk høsten 2024, mens resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026.

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 936 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 244 mill. kr (35,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 95 mill. kr lavere (9,2 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det opprinnelige kostnadsanslaget i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler. Prosjektet er åpnet for trafikk, men på grunn av uenigheter med entreprenøren ventes utbetaling av slutttoppgjør først tidlig i 2024. Det forventes også mulig rettstvist for å fastslå hva entreprenøren har krav på.

E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 958 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 458 mill. kr (91,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 128 mill. kr lavere (11,8 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for vann- og frostsikring. I tillegg har behovet for bruk av sikringsbolter økt som følge av at fjellet bak platehvelvet var langt dårligere enn opprinnelig antatt. Arbeidene i Bjørkhaug- og Særetunnelene forventes fysisk ferdigstilt i 2023. Slutttoppgjøret forventes avklart i 2024.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 202 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 257 mill. kr (27,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 34 mill. kr lavere (2,8 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden. Prosjektet er i slutfasen. Endelig ferdigstillelse forventes i løpet av 2023.

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

E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 7 264 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 518 mill. kr (26,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv-Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en endring av reguleringsplanen, der veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Likevel er det avdekket en løsmassesone under drivingen av Bergsåstunnelen, noe som har medført ytterligere kostnadsøkninger..

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

E8 Sørbotn–Laukslett: Prognosen for sluttkostnad er 3 449 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 953 mill. kr (38,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 525 mill. kr (18 pst.) høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte stålmengder i prosjektet, samt vesentlig økte stålpriser.

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

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

E18 Riksgrensen–Ørje i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 377 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 277 mill. kr (25,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 27 mill. kr (1,9 pst) lavere enn kostnadsrammen.. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. knyttet til byggingen av Norgesporten bru, samt økte utgifter knyttet til massehåndtering og etablering av omkjøringsveier. Det gjenstår oppmåling av grenser i Ørje sentrum.

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

E39 Eiganestunnelen inkludert E39 Byhaugtunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 5 330 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 482 mill. kr (38,5 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 459 mill. kr (9,4 pst.) høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. økt behov for masseutskifting, behov for massedeponi

og økt omfang av murer og konstruksjoner. Etter en tvist er det avsagt dom i tingretten og lagmannsretten. I lagmannsretten ble entreprenøren ble frifunnet. Saken er søkt anket til høyesterett.

E39 Sveгатjørn–Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 11 906 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 2 227 mill. kr (23,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 451 mill. kr (3,6 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser. Det gjenstår enkelte mindre arbeider som etter planen blir utført og utbetalt i 2023.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 439 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 269 mill. kr (23,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 62 mill. kr lavere (4,1 pst.) enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser på en av kontraktene og mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt. Prosjektet åpnet for trafikk våren 2023.

Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 970 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 151 mill. kr (18,5 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 162 mill. kr (14,3 pst) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget. Kun mindre restarbeider gjenstår. Prosjektet avsluttes i 2023.

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

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

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

E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 3 089 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 579 mill. kr (23,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 33 mill. kr (1,1 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede krav og endringer som følger av nye reguleringsplaner. Det gjenstår noe mindre arbeider som ferdigstilles i 2023.

Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 3 362 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 267 mill. kr (8,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 205 mill. kr (5,8 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i



hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere anbudspriser enn forventet. Det gjenstår noe opprettingsarbeider som utføres i 2023, men prosjektet forventes avsluttet i 2023.

E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring: Prognosen for sluttkostnad er 5 512 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 925 mill. kr (20,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 40 mill. kr (0,7 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak forsinkelser og krav knyttet til dette. Alle arbeider er avsluttet, og det ventes at prosjektet kan avsluttes økonomisk i 2023.

E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 699 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 505 mill. kr (42,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 144 mill. kr (7,8 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av langt dårligere og mer arbeidskrevende kvalitet enn først antatt. Tunnelen åpnet for trafikk i mai 2023.

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

## Risiko for kostnadsoverskridelser

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

For prosjektene E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen, E8 Sørbotn–Laukslett og E6 Helgeland sør er vurderingen at risikoen for kostnadsoverskridelse er høy. Årsaken for de to førstnevnte prosjektene er at de er i forhandlinger og ikke har inngått kontrakt. Dette gjør at de endelige kostnadene er usikre. Når det gjelder E6 Helgeland sør er årsaken at et oppgjør for driving gjennom en løsmassesone i Bergåstunnelen ikke er klart.

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

## Prosjekter i planfasen

Tabell 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU-estimat eller styringsmål for. Det rapporteres kun endringer som innebærer at kostnadene overstiger KVVU-estimatet/styringsmålet med 10 pst./250 mill. kr eller der prognosen for sluttkostnad ligger over P65. Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at nye forslag til KVVU-estimat, styringsmål og -rammer vil inkludere slike kostnader. For enkelte av prosjektene som fikk fastsatt styringsmål før denne endringen vil avvik i prognosen for sluttkostnad i mange tilfeller ha dette som forklaring.

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

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 4 443 mill. kr (1,6 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål.

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

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

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

E39 Ålgård–Hove: Hele prosjektet har et styringsmål på 4 927 mill. 2023-kr. Delstrekningen Osli–Hove er skilt ut som et eget prosjekt, og styringsmålet for den gjenværende delstrekningen Ålgård–Osli er da 4 204 mill. 2023-kr. Sandnes kommune vedtok i desember 2020 trasé med lang tunnel på delstrekningen Ålgård–Osli. Prognosen for vedtatt løsning for denne delstrekningen ligger over fastsatt styringsmål, Statens vegvesen vil komme tilbake med nytt fastsatt styringsmål for E39 Ålgård–Osli. Innenfor rammene i Prop. 1 S (2021–2022) er delstrekningen E39 Osli–Hove, etter lokalt ønske, prioritert med oppstart i 2022.

# Statsbudsjettet 2023

## Store prosjekter som følges opp spesielt

### Oppfølging av styringsrammer for prosjekter i anleggsfasen

Mill. 2023-kr

Rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig	Opprinnelig	Opprinnelig	Ny	Ny	Prognose T1 2023	Avvik ift styringsramme	Avvik ift styringsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Risiko for kostnads-overskridelse	Trafikkåpning	Trafikkåpning	Trafikkåpning	Merknad
	Styrings-ramme	P65	Kostnads-ramme	Styring-ramme	Kostnads-ramme							Opprinnelig	Avtale 2023	Rev T1	
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr							Mill. kr	%	Mill. kr	
3 E18 Lysaker–Ramstadsletta <sup>4)</sup>	21 203	21 919	22 634	20 163	22 634	20 163	0	0,0	-2 471	-10,9	1	2605	2803		
3 E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	4 147	4 459	4 418	4 147	4 418	4 147	-0	0,0	-271	-6,1	3	2508	2612		
3 E39 Sykkelstamvegen, Sørmarka–Smeaheia	1 279	1 378	1 508	1 279	1 508	1 279	0	0,0	-229	-15,2	1	21xx	2404	2406	
3 Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien	987	1 034	1 081	987	907	820	-167	-16,9	-87	-9,6	1		2408		
4a E39 Rogfast <sup>2)</sup>	23 559	19 148	26 432	26 532	31 941	26 532	0	0,0	-5 409	-16,9	1	25xx	3106		
4a E39 Myrmel–Lunde	669	708	748	669	748	669	0	0,1	-79	-10,6	1	2308	2312		
4a Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene	516	542	568	516	979	889	373	72,3	-90	-9,2	1	2112	2509	2609	
4b E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	2 795	2 888	3 194	2 795	3 194	3 036	241	8,6	-158	-4,9	1	2407	2506	2606	
4b E39 Lønset–Hjelset	1 641	1 739	1 836	1 641	1 836	1 641	0	0,0	-195	-10,6	1	2407	2407	2312	
5a E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene	692	729	765	692	1 031	936	244	35,3	-95	-9,2	1	2211	2303	2306	
5c E16 Bjørum–Skaret	5 940	6 148	6 461	5 940	6 461	5 940	0	0,0	-521	-8,1	1	22xx	2508		
5c E16 Arnanipa, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen	500	524	549	500	1 086	958	458	91,8	-128	-11,8	1	2012	2304		
5c E16 Lærdalstunnelen	2 506	2 626	2 776	2 506	2 776	2 506	-0	0,0	-270	-9,7	1	2006	2901		
5c E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelane	1 023		1 194	1 023	1 194	1 023	0	0,0	-171	-14,3	1	2112	2601		
5c E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene <sup>3)</sup>	567	469	624	945	1 236	1 202	257	27,2	-34	-2,8	1	1912	2212		
6a Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken	2 515	2 642	2 768	2 515	2 768	2 515	-0	0,0	-253	-9,1	1		2410	2510	
6a Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 581	1 683	1 786	1 581	1 786	1 764	183	11,6	-22	-1,2	1	2212	2406	2310	
6d E136 Breivika–Lerstad	2 613	2 801	2 989	2 613	2 989	2 613	-0	0,0	-376	-12,6	1	2607	2607	2709	
7 E6 Helgeland sør <sup>3)</sup>	5 746	5 976	6 387	5 746	7 264	7 264	1 518	26,4	0	0,0	3		2010/251		
8a E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik	731	801	872	731	1 201	1 131	400	54,7	-70	-5,8	1	2211	2311		
8a E8 Sørbotn–Laukslett	2 496	2 624	2 924	2 496	2 924	3 449	953	38,2	525	18,0	3	2511	2607		
	<b>83 705</b>	<b>80 837</b>	<b>92 513</b>	<b>86 014</b>	<b>100 882</b>	<b>90 477</b>	<b>4 463</b>	<b>5,2</b>	<b>-10 405</b>	<b>-10,3</b>					

Region/rute/prosjekt åpnet for trafikk	Opprinnelig	Opprinnelig	Opprinnelig	Ny	Ny	Prognose T1 2023	Avvik ift styringsramme	Avvik ift styringsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Risiko for kostnads- overskridelse	Trafikkåpning	Trafikkåpning	Trafikkåpning	Merknad
	Styrings- ramme	P65	Kostnads- ramme	Styring- ramme	Kostnads- ramme										
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr										
1 Rv. 110 Ørebekk–Simo <sup>3)</sup>	1 005	1 042	1 109	1 198	1 346	1 346	148	12,4	0	0,0	1	17xx	1911		
2a E18 Riksgrensen–Ørje <sup>3)</sup>	1 100	1 243	1 270	1 100	1 404	1 377	277	25,2	-27	-1,9	1		1712		
2a E18 Knapstad–Retvet <sup>3)</sup>	2 071	2 165	2 259	2 071	2 344	2 308	237	11,5	-36	-1,5	1		1611		
2b E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum	3 669	3 836	4 094	3 669	4 094	3 669	0	0,0	-425	-10,4	1	21xx	2207		
3 E18 Varoddbrua	1 287	1 350	1 462	1 287	1 462	1 329	42	3,3	-133	-9,1	1	1906	2106		
3 E18 Bommestad–Sky	6 432	6 643	7 530	6 432	7 530	6 609	177	2,8	-921	-12,2	1	1611	1805		
3 E39 Eiganestunnelen <sup>3)</sup>	3 848	3 927	4 006	3 848	4 871	5 330	1 482	38,5	459	9,4	1	17xx	2003		
4a E39 Bjørset–Skei	1 099	1 142	1 185	1 099	1 185	1 099	0	0,0	-86	-7,3	1	1711	1908		
4a E39 Svegatjørn–Rådal <sup>3)</sup>	9 679		10 494	9 679	12 357	11 906	2 227	23,0	-451	-3,6	1	22xx	2210		
4a E39 Kristianborg–Bergen sentrum	1 170	1 248	1 326	1 170	1 501	1 439	269	23,0	-62	-4,1	1	22xx	2303	2304	
4c Rv. 13 Vik–Vangnes	844	871	929	844	929	740	-104	-12,3	-189	-20,3	1	21xx	2012		
5a E134 Damåsen–Saggrenda	6 163	6 397	6 997	6 163	6 997	6 262	99	1,6	-735	-10,5	1	1910	2007		
5a E134 Gvammen–Århus	3 106	3 208	3 357	3 106	3 357	2 940	-166	-5,3	-417	-12,4	1	17xx	1912		
5a Rv 36 Bø–Seljord	359	299	396	359	396	240	-119	-33,2	-156	-39,3	1		2106		
5a Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	819	846	846	819	1 132	970	151	18,5	-162	-14,3	1	1811	1811		
5a Rv. 13 Ryfast	9 544	10 116	10 870	9 544	11 222	11 196	1 652	17,3	-26	-0,2	1	18xx	1912		
5c E16 Sandvika–Wøyen	5 551	5 741	6 071	5 551	6 071	5 137	-414	-7,4	-934	-15,4	1	18xx	1910		
5c E16 Kvamskleiva	846	888	930	846	930	842	-4	-0,4	-88	-9,5	1	22xx	2211		
5c E16 Bagn–Bjørge	2 084	2 159	2 315	2 084	2 315	1 952	-132	-6,3	-363	-15,7	1	2005	1910		
5c E16 Øye–Eidsbru	989	1 038	1 087	989	1 112	1 108	119	12,1	-4	-0,4	1	1812	2009		
5c Rv. 5 Kjønsnesfjorden	1 544		1 730	1 544	1 730	1 266	-278	-18,0	-464	-26,8	1		2210		
6a E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	3 752	3 053	4 064	3 752	4 064	3 633	-119	-3,2	-431	-10,6	1	1811	1902		
6a Rv.4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør	3 390	3 053	3 963	3 390	4 405	4 261	871	25,7	-144	-3,3					
6a E6 Vindåsliene–Korporalsbrua	2 354	2 450	2 559	2 354	2 559	2 105	-249	-10,6	-454	-17,7	1	2009	2009		
6e Rv. 70 Meisingset–Tingvoll	680	707	748	680	748	587	-93	-13,7	-161	-21,6	1	1809	1908		
7 E6 Helgeland nord	2 510	2 610	2 714	2 510	3 122	3 089	579	23,1	-33	-1,1	1	1911	1911		
7 Rv. 77 Kjernfjellet <sup>3)</sup>	718	746	790	815	854	834	19	2,3	-20	-2,3	1	1810	1910		
7 Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	3 095	3 218	3 567	3 095	3 567	3 362	267	8,6	-205	-5,8	1	1906	1904		
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring <sup>3)</sup>	4 587	4 059	5 250	4 587	5 552	5 512	925	20,2	-40	-0,7	1	1610/ 1410	1509		
8b E8 Tana bru	823	857	906	823	906	787	-36	-4,4	-119	-13,1	1	18xx	2008		
8b E6 Indre Nordnes–Skardalen	1 671	1 738	1 805	1 671	1 805	1 510	-161	-9,6	-295	-16,3	1	1712	1811		
8b E69 Skarvberg tunnelen <sup>3)</sup>	1 110	1 155	1 221	1 194	1 843	1 699	505	42,3	-144	-7,8	1	2112	2303	2305	
8b E105 Elvenes–Hesseng	706	741	776	706	1 031	1 031	325	46,1	0	0,0	1	1608	1801		
<b>Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)</b>	<b>88 602</b>	<b>78 543</b>	<b>98 627</b>	<b>88 975</b>	<b>104 740</b>	<b>97 475</b>	<b>8 500</b>	<b>9,6</b>	<b>-7 265</b>	<b>-6,9</b>					
	<b>172 307</b>	<b>159 380</b>	<b>191 139</b>	<b>174 989</b>	<b>205 622</b>	<b>187 952</b>	<b>12 963</b>	<b>7,4</b>	<b>-17 670</b>	<b>-8,6</b>					

**MERKNAD:**

1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2022-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2022 til 2023. Merverdiavgiftstillegget i kostnadsrammen er korrigert ved at det er lagt til grunn samme prosenttillegg som for styringsrammen, jf. omtale i forbindelse med arbeidet med Prop. 97 (2013–2014).

2) Revidert styrings- og kostnadsramme

3) Revidert kostnadsramme

4) Styringsrammen er redusert i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019–2020), jf. Innst. 393 S (2019–2020)

# Statsbudsjettet 2023

## Oppfølging av styringsmål og KVVU-estimat for prosjekter i planfasen

Rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt	Opprinnelig forutsatt	Opprinnelig forutsatt	Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2023	Tertial 1 2023	Tertial 1 2023	Risiko for kostnadsoverskridelse	Merknad
	KVVU-estimat	Styringsmål (SM)	P65			Prognose T1	Avvik ift. SM/KVVU-estimat	Avvik ift. SM/KVVU-estimat		
	mill. 23 kr	mill. 23 kr	mill. 23 kr			mill. kr	mill. kr	%		
1a Rv. 22 Glommakryssing		3 806	3 927	KP		3 806	0	0,0		2
1a Rv. 22 Hafslunds gate-Dondern		817	885	RP		817	0	0,0		1
2a E18 Retvet-Vinterbro	-	9 993	10 424	KP	RP	9 843	-150	-1,5		1
3a Rv. 19 Moss	4 819			KP		4 819	0	0,0		2
3a E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru	-	14 452	15 568	RP		14 452	0	0,0		3
3a Rv. 291 Holmenbrua	-	1 055	1 158	RP	RP	1 055	0	0,0		2
3a E39 Algård-Hove	-	4 927	5 297	KP	RP	7 913				
E39 Algård-Osli		4 207				7 172	2 965	70,5		3
E39 Osli-Hove		741				741	0	0,0		1
3a E39 Smiene-Harestad	-	4 580	4 809	RP		4 580	0	0,0		1
3a E134 Dagslett-E18	5 731	-	6 122	KP		5 731	0	0,0		1
4a E39 Adland-Svegatjørn	-	47 510	53 351	RP		47 510	0	0,0		1
4a E39 Fløyfjelltunnelen sør - utvidelse og oppgradering		2 846				2 846	0	0,0		1
4a E39 Fløyfjelltunnelen nord		5 869				5 869	0	0,0		1
4a E39 Flatøy - Eikefettunnelen (Knarvik - Ostereidet)	19 426			KP		19 426	0	0,0		1
4a E39 Bokn - Stord (Hope)	22 248			KP		22 248	0	0,0		2
4a E39/E16 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset	15 513	-	16 795			15 513				
E39 Vågsbotn-Klauvaneset	7 095		7 679	KP		7 095	0	0,0		1
E16 Arna-Vågsbotn	8 418		9 116	KP		8 418	0	0,0		2
4a E39 Storhaugen - Førde		3 801	4 102	RP		3 801	0	0,0		1
4a E39 Volda-Furene	-	1 249	1 425	KP	RP	2 131	882	70,6		3
4b E39 Bjerkeset-Astad		1 172	1 093			1 172	0	0,0		2
4b E39 Alesund - Molde (Ørskogfjellet-Molde)	3 747	20 096	-			23 843	0	0,0		
E39 Ørskogfjellet-Vik	-	2 337		RP		2 337	0	0,0		2
E39 Vik-Julbøen	-	17 759		RP		17 759	0	0,0		1
E39 Julbøen-Molde	3 747			RP		3 747	0	0,0		1
4b E39 Alesund-Ørskogfjellet	4 893	2 502		KP		7 394				Foreløpige tall
Breivika-Digemes		2 502				2 502	0	0,0		2
Digemes-Dragsundet	1 337					1 337	0	0,0		2
Dragsundet-Ørskogfjellet	3 555					3 555	0	0,0		2
5a Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane	-	1 110	1 194	RP		1 110	0	0,0		2
5a E134 Røldal-Seljestad	-	4 025	4 226	RP		3 906	-119	-3,0		1
5a Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	6 594	-	7 491	KP		6 594	0	0,0		3
5a E134 Saggrenda-Elgsjø		2 758	2 896	RP		2 758	0	0,0		2
5b Rv. 7 Ørgenvika-Lindeli-Lindeli-Kittilsviki		1 880	1 996			1 880	0	0,0		1
5c E16 Hylland-Slæen (Nærøydalen)	-	2 360	2 478	RP		2 434	74	3,2		1
5c E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	-	32 521	34 960	RP		33 244	723	2,2		2
5c Rv. 5 Erdal-Naustdal	3 277	-	3 535	KP		3 277	0	0,0		1
8a E6 Megården-Mørsvikbotn	-	11 798	12 606	RP		11 867	69	0,6		1
8a E6 Ulsvågskaret	-	1 868	2 038	RP		1 868	0	0,0		2
8a E10 Nappstraumen-A	1 494			KP		1 494	0	0,0		1
8a E8 Flyplassstunnelen (Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø))	-	2 695		RP		2 695	0	0,0		1
8b Rv. 94 Hammerfest sentrum		1 457	1 563	RP		1 457	0	0,0		1
<b>Sum alle prosjekter</b>	<b>87 742</b>	<b>187 168</b>	<b>199 935</b>			<b>279 354</b>	<b>4 443</b>	<b>1,6</b>		

## Vedlegg 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.

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er fortsatt sterkt preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen som følge av Russlands invasjon av Ukraina. I første tertial av 2023 har mye av arbeidet innenfor området dreid seg om å styrke vegvesenets beredskapsorganisasjon i møte med det nye trusselbildet.

### **VeiCERT og arbeidet med digital sikkerhet**

Statens vegvesen har fortsatt arbeidet med etablering av et sektorvist responsmiljø (VeiCERT) på bestilling fra samferdselsdepartementet. Arbeidsgruppen har definert rammene for funksjonen, innhentet nødvendig kompetanse og begynt oppkobling mot fylkeskommune og andre aktører innenfor veisektoren. Etter nåværende plan skal VeiCERT produksjonsettes innen begynnelsen av første tertial 2024.

Videre har Statens vegvesen etablert et nytt mer moderne datasenter på ny geografisk lokasjon. I løpet av T1 2023 har 90% av maskinvare og IT løsninger blitt flyttet til det nye datasenteret. Flyttingen har blitt gjennomført effektivt og raskt uten negativ påvirkning av oppetid. Gjennom etablering og flytting til nytt datasenter har Statens vegvesen verifisert redundans på infrastruktur og IT-løsninger, samt gått gjennom, verifisert og revidert tilknyttet dokumentasjon.

### **Kontinuerlig arbeid med sikkerhet og beredskap**

I første tertial har Statens vegvesen gjennomført en strategisk spilløvelse for etatens ledergruppe for å heve kompetanse om hendelsehåndtering på strategisk nivå og vedlikeholde relevante ferdigheter. Øvelsen ble planlagt og gjennomført på en god måte med mange gode læringspunkter. Øvelser er en del av det kontinuerlige arbeidet med å forbedre og videre profesjonalisere beredskapsapparatet i Statens vegvesen. Oppdatering av planer og retningslinjer samt trening og øving av personell innen prosedyrer og krisehåndteringsverktøy er videreført fra 2022 og har pågått kontinuerlig i T1 2023.

Innenfor arbeidet med fysisk sikkerhet ved vegvesenets lokasjoner er det etablert/utvidet/endret elektronisk adgangskontroll på flere lokasjoner. Det er gjennomført flere sikkerhetsinspeksjoner med oppfølginger i etterkant i løpet av første tertial, sikkerhetsinspeksjonene har vært et godt initiativ i arbeidet med å forbedre fysisk sikkerhet ved Vegvesenets lokasjoner. I løpet av T1 har det også foregått en anskaffelsesprosess med mål om å slå sammen adgangskontrollsystemer ved Vegvesenets lokasjoner. Statens vegvesen opprettholder mange fysiske lokasjoner der

skjermingsverdig informasjon og verdifullt utstyr oppbevares, fysisk sikring er derfor en viktig del av etatens sikkerhetsarbeid.

### **Arbeid innenfor totalforsvaret**

I første tertial av 2023 har et fokusområde innenfor samfunnssikkerhet og beredskap vært å videreføre arbeidet med SBS tiltakene som ble iverksatt i 2022. Statens vegvesen har i T1 2023 samarbeidet med forsvaret i utviklingen av sikringsplaner for kritiske objekter langs vegnettet som har stor betydning for å opprettholde evnen til militær respons. Arbeidet har vært omfattende da det er mange kritiske objekter langs den utpekte transportkorridoren, men fremdriften har vært god og arbeidet er nå i en avsluttende fase. Rapporten fra forsvarskommisjonen, NOU 2023: 14 Forsvar for fred og frihet, understreker viktigheten av arbeidet med sikring av kritisk infrastruktur som understøtter militærets oppgaver.

Videre har Statens vegvesen etablert fem arbeidsgrupper i samarbeid med Forvaret. Disse har til hensikt å finne og etablere gode løsninger på samhandling og understøttelse av Forsvarets oppdrag. Arbeidsgruppene skal jobbe med samarbeid innen sikring av kritisk veiinfrastruktur, etablering av militær lasteklassifisering, reetablering av samarbeid innen kommunikasjonsødeleggelse, bruberedskap, innspill fra Forvaret i NTP og KVUer og avtaler mellom SVV og Forvaret.

Statens vegvesen har i første tertial også gjennomført flere aktiviteter som en del av det forberedende arbeidet til øvelse Nordic Response 2024. Statens vegvesen har blant annet i samarbeid med representanter fra allierte land gjennomført en sight survey av veinettet som skal benyttes i øvelsen. Det pågår også et arbeid med å opprette et formelt samarbeid med de svenske og finske veimyndighetene for samarbeid innen militær bruk av veien, transportberedskap og totalforsvarsspørsmål.

Videre pågår arbeid innen totalforsvaret med andre sivile etater for eksempel innen riksvegferjedriften der det er opprettet et samarbeidsforum mellom Statens vegvesen, Sjøfartdirektoratet, ferjeselskapene, Båt- og ferjeforum og NHO sjøfart med fokus på samfunnssikkerhet og beredskap på ferjene. Statens vegvesen deltar også regelmessig i totalforsvarsforum i regi av DSB og andre samvirkemøter med fokus på totalforsvarssaker.



## Vedlegg 3: Lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester

Statens vegvesen har etablert systemer og rutiner for å etterleve kravene i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår gjennom kvalitetssystem, veiledere og kontraktsmaler, også på de områdene Riksrevisjonen påpekte forbedringer. Det er etablert rutiner som sikrer krav i alle anskaffelser jfr. forskriftens krav, og det er rutiner og hjelpedokumenter for hvordan en gjennomfører kontroll. Det kan også nevnes spesielt at det er laget en egen høyrisikoliste for å flagge områder som krever ekstra årvåkenhet.

For å følge opp Riksrevisjonens rapport knyttet til manglende dokumentasjon av risikovurdering i anskaffelsene, vil Statens vegvesen oppdatere gjeldende sjekklister for å sikre dokumentasjon av risikovurdering i både i utførelse- og anskaffelsesfasen.

For at Statens vegvesen skal gjennomføre kontrollplikten<sup>3</sup> på en troverdig og god måte, og gjennom det også ivareta arbeidstakere og en sunn konkurranse, har følgende tiltak blant annet blitt gjennomført:

1. Det er etablert et eget nettverk for å utnytte interne ressurser til kontroll og oppfølging mer effektivt og med likere og høyere kvalitet.
2. Statens vegvesen har en egen spesialisert enhet som kan yte bistand i vanskelige kontrollsaker.
3. Det er etablert et samarbeid mellom de ulike offentlige innkjøperne innen bygg og anlegg på kontrollsiden, dette samarbeidet begynner å bære frukter i form av kontrollsamarbeid og læring utover egne etater/virksomheter.
4. Siden mange av Statens vegvesen anskaffelser omfatter transport i en eller annen form, gjøres det særskilte tiltak for å kontrollere lønns- og arbeidsvilkår i denne delen av bransjen hvor en kan kombinere omfattende kontrollerfaring på myndighetsområdet med oppfølging i entreprisedriften, og dermed følge opp kjente utfordringer også i kontrakts oppfølgingen.
5. Statens vegvesen bidrar med innspill til arbeidet med ny norgesmodell for at offentlige anskaffer skal settes enda bedre i stand til å møte utfordringer med lønns- og arbeidsvilkår. Dagens regelverk og rammer gir noen kjente utfordringer som med fordel kan lukkes med endrede krav.

Kontrollplikten gjennomføres i første rekke i prosjektene eller av kontraktsforvaltere på hver enkelt kontrakt, gjerne med bistand fra spesialister i egne divisjoner, eller også med bistand fra Krim enheten som støtte i arbeidet.

---

<sup>3</sup> Med kontrollplikten tenkes her på faktisk kontroll under gjennomføring av kontraktsarbeidet ved samtaler med ansatte, sammenstilling av lønns slipper, utbetalinger, timelister, ansattkontrakter etc., på en slik måte at en på betryggende vis kan slå fast om kontrakter overholdes eller brytes på disse punktene.

## Vedlegg 4: Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret





### Oppdrag i tildelingsbrevet 2023

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

Forklaring på statuslys:

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





Nr	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
1-2023	<b>Revidert vegdataforskrift:</b> Statens vegvesen skal i løpet av 2023 sende utkast til forskrift på høring, oppsummere høringsinnspillene og oversende et forslag til revidert vegdataforskrift til departementet	31.des.23	Forslag til forskrift ligger hos Samferdselsdepartementet. Det er sendt på høringsrunde i departementene med frist 05. mai. Videre fremdrift avhenger av tilbakemeldingene fra høringsrunden. Vi forbereder oss på å få sendt på offentlig høring før sommeren.	<span style="color: green;">●</span>
2-2023	<b>Autonome kjøretøy:</b> Statens vegvesen skal foreslå en plan for å følge opp anmodningsvedtakene. Planen skal legge opp til utstrakt involvering av berørte aktører	15.mar.23	Svar er sendt til Samferdselsdepartementet, med plan og følgebrev. Arbeidet med å gjennomføre tiltak etter planen er startet opp.	<span style="color: gray;">●</span>
3-2023	<b>Naturnøytral vei:</b> Statens vegvesen skal følge opp anbefalingene i rapporten Utkast til metode for vurdering av grad av naturnøytralitet, i samarbeid med Nye Veier AS og miljømyndighetene.	01.sep.23	Forstudie for pilot foreligger, og denne skal gi grunnlag for videre test av utkast til metodikk. Det legges opp til todelt leveranse, der del en er test av metodikk og del to er en ytterligere vurdering knyttet til gjennomføring av pilot.	<span style="color: green;">●</span>
4-2023	<b>Arealregnskap:</b> Statens vegvesen skal vurdere utvikling av og innføring av arealregnskap for sine prosjekter. Et slikt arealregnskap bør være konsistent innen sektoren og omforent med Miljødirektoratet, og vi ber Statens vegvesen samarbeide med Nye Veier og øvrige relevante virksomheter og se hen til rapportering til KOSTRA. Merverdien utover eksisterende systemer for vurdering av konsekvenser må vurderes før det ev. innføres.	31.des.23	Det er avklart at Statens vegvesen leder arbeidet sammen med Jernbanedirektoratet. Det vil bli gjennomført oppstartsmøte med øvrige samarbeidsparter, Nye Veier, Bane NOR og Miljødirektoratet, etter sommeren.	<span style="color: green;">●</span>


5-2023	<p><b>Kartlegging av parallellveinettet til høyhastighetsvei:</b> Statens vegvesen skal kartlegge parallellveinettet til landets høyhastighetsveier (motortrafikkvei og motorvei). Det overordnede målet med kartleggingen er å gi et forsvarlig faglig grunnlag for kunne foreslå et slik økt krav til konstruktiv hastighet. Statens vegvesen må selv vurdere hensiktsmessig detaljnivå og kriterier for kartleggingen. Det vises her til departementets brev av 25. mars 2022.</p>	31.des.23	Arbeidet er i oppstartsfasen og forventes levert innen frist.	
6-2023	<p><b>Videreutvikle ordningen med kjørevurdering:</b> Statens vegvesen skal, sammen med HelseDirektoratet, igangsette arbeid med å videreutvikle ordningen med kjørevurdering for eldre førerkortinnehavere og å starte et arbeid for å utrede bruk av kjøresimulator, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 18 av 28. oktober 2022.</p>	01.aug.23	Det gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse, og Statens vegvesen samarbeider med HelseDirektoratet om oppgaven. Arbeidet er i rute.	
7-2023	<p><b>Kunnskapsgrunnlag om båtruter som er del av kollektivtransport:</b> Statens vegvesen bes utarbeide et kunnskapsgrunnlag om båtruter. Videre bes Statens vegvesen utarbeide anslag på kostnader knyttet til at alle båtsamband likestilles med ferjesamband, dvs. at det innføres de samme ordninger for båter som det har blitt for ferjer.</p> <p>Følgende informasjon skal hentes inn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oversikt over hvilke samband det gjelder</li> <li>• Hva vil det koste å innlemme alle båtruter i inntektssystemet i samme ordning som innføres for ferjer</li> <li>• Kostnadene fordelt på fylke og på bilførende/ikke bilførende samband</li> <li>• Oversikt over samband med ÅDT og årlige billettinntekter fra 2019 knyttet til det enkelte sambandet</li> <li>• Oversikt over antall reisende som vil nyte godt av en slik takstreduksjon</li> </ul>	31.mar.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	
8-2023	<p><b>Evalueringsav assistansetjeneste på bussterminaler:</b> Det ble i 2016 lagt opp til en evaluering etter noen år. Departementet ber Statens vegvesen evaluere tilbudet om assistansetjeneste på bussterminaler, i samarbeid med fylkeskommunene. Evalueringen skal inkludere erfaringer med tjenesten så langt og en vurdering av muligheten for å utvide ordningen til flere terminaler.</p>	15.jun.23	Arbeidet er i rute og vil bli levert innen frist.	

## Supplerende tildelingsbrev med oppdrag

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

Forklaring på statuslys:

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

Nr	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
9-2023	<b>Oppfølging av anmodningsvedtak nr. 94 om nullutslipp i løyvepliktig transport:</b> I dette supplerende tildelingsbrevet gir departementet oppdrag til Statens vegvesen (SVV) å utrede om det er mulig, og hensiktsmessig, å stille krav om nullutslipp i løyvepliktig persontransport med motorvogn, og utarbeide forslag til regelverk. Departementet ber også om at et forslag til plan for oppfølging av oppdraget presenteres i et møte fredag 14. april 2023. kl. 10.00-11.30.	14. apr.23	Det er avholdt et par møter med Samferdselsdepartementet. Det er planlagt ett til medio juni. Oppdraget er i rute.	

## Vedlegg 5: Statlig delgaranti for bompengelån på riksvei

I Prop. 1 S (2022–2023) ble det lagt opp til at fylkeskommuner som ønsker avlastning på sitt garantiansvar kan få en statlig delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Dette vil gjelde for alle nye riksveiprosjekter som Stortinget vedtar fra og med 2023, og som har en antatt investeringskostnad på over 1 mrd. kr. Store kollektivprosjekter (såkalte 50/50-prosjekter), fylkesveier og bypakker vil ikke være omfattet av ordningen. Statlig delgaranti vil kun være aktuelt der fylkeskommunen stiller samme type garanti (selvskyldnergaranti) som staten for den resterende delen av lånebeløpet. Omfanget av ordningen vil være begrenset de nærmeste årene.

Fylkeskommunene har så langt ikke krevd garantiprovisjon for garantistillelse. Staten vil heller ikke nå kreve garantiprovisjon for sin delgaranti. Mislighold av bompengelånet vil imidlertid ved denne ordningen kunne få økonomiske konsekvenser for staten. Regjeringen vil derfor utrede om det bør innføres en garantiprovisjon for statlig delgaranti, og ulike modeller vil bli vurdert.

Samferdselsdepartementet har i brev av 3. januar 2023, bedt Statens vegvesen om å legge til rette for å etablere en ordning med statlig delgaranti for bompengelån for nye riksveiprosjekter. Arbeidet med utforming av ordningen for statlig delgaranti er godt i gang.

Statens vegvesen sendte i juni 2023 et brev til SD med forslag til regler for en ny ordning med statlig delgaranti for bompengelån på riksvegnettet. Reglene er utarbeidet i samarbeid med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring og bompengeselskapene. Forslag til opplegg er nå til behandling i departementet og et endelig samlet opplegg for ordningen vil bli nærmere presentert for Stortinget i forbindelse med førte gangs framlegg av forslag til garantivedtak.

## Vedlegg 6: Nærmere om bruk av tilskudd til byområder over kap. 1330, post 66

### Status for byvekstavtaler

Det er inngått byvekstavtaler 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 2018-2029. For Oslo-området og Trondheims-området er det inngått tilleggsavtaler om blant annet tilskudd til reduserte kollektivtakster, redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud. For de to andre byområdene er disse elementene ivaretatt i byvekstavtalen.

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

I desember 2022 startet reforhandling av byvekstavtalen for Trondheimsområdet og forhandlingspartene ble enige om et avtaleforslag i mai 2023. Dette skal til lokalpolitisk behandling før forslaget skal behandles av regjeringen. Kommunene Skaun og Orkland er foreslått inkludert i ny byvekstavtale. Avtaleforslaget innebærer ingen endring i statlige tilskudd eller varighet på avtalen.

Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 legger til rette for å inngå byvekstavtaler i fem nye byområder. På bakgrunn av mandat fra Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet startet Statens vegvesen våren 2022 opp forhandlinger med Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune. Forhandlingene ble brutt i november 2022, og forhandlingene ble startet opp igjen 8. juni 2023.

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

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

	Oslo og Viken	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap. 1320, post 30)	5 422	4 989	3 092	4 196	17 698
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	10 410	4 417	6 665	2 205	23 698
<b>Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)</b>					
Belønningsmidler til byvekstavtaler	4 022	3 847	2 907	3 128	13 904
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	5 634	1 257	1 847	625	9 364

Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	501	556	556	556	2 727
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			556		556
<b>Totalt</b>	<b>25 989</b>	<b>15 067</b>	<b>15 624</b>	<b>10 710</b>	<b>67 947</b>

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

### Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for de fire byområdene som har byvekstavgifter

Det er i 2023 bevilget til sammen 2 747,8 mill. kr. i ulike tilskudd over post 66 til de fire største byområdene. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2022-2023) ble rammen til post 66 redusert med 50 mill. kr, uten at det var spesifisert hvordan denne reduksjonen skulle håndteres. På bakgrunn av prognosene for bruk av de ulike tilskuddsmidlene i de fire byene med byvekstavgifter legger Staten vegvesen til grunn at nivået på belønningstilskudd til Bergen og nivået til tilskudd til bedre kollektivtransport i Trondheim reduseres med 25 mill. kr hver, i forhold til nivået omtalt i Prop. 1 S (2022-2023). I de etterfølgende tabellene og omtalene er disse justeringene innarbeidet.

**Tabell 2**

Samletabell	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningstilskudd	371,7	1 211,9	1 683,6	1 513,6	-70,0
Bedre kollektivtilbud	60,8	766,3	827,1	740,9	- 86,2
SUM	432,5	1 672,5	2 105,0	1 948,8	-156,2

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

Som det kommer frem av tabell 1 var det ved årsslutt 2022 et samlet akkumulert avvik på 432,5 mill. kr fordelt på de to tilskuddsordningene. Dette var vesentlig lavere enn tilsvarende avvik ett år tidligere da det akkumulerte avviket pr 1.1.22 var 1 232,9 mill. kr. Det ble i løpet av 2022 iverksatt flere tiltak og den relativt kraftige reduksjonen i akkumulert avvik kan tyde på at disse har hatt effekt. I tillegg ble bevilgningen til posten redusert med 500 mill. kr i nysalderingen av 2022-budsjettet. Prognosene per T1 2023 viser at det akkumulerte avviket vil gå ytterligere ned til om lag 150 mill. kr ved utgangen av 2023. For utvikling per by viser vi til etterfølgende omtaler.

I tillegg til tilskuddene nevnt i tabell 1 er det bevilget 451,9 mill. kr til « reduserte billettpriser på kollektivtrafikk », « reduserte bompenger » samt « fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren ». Disse tilskuddene er i henhold til avtalene forutsatt å kompensere for inntektsfravall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. Tidspunktet for implementeringen av tiltakene som tilskuddene skal kompensere for varierer mellom de ulike avtaleområdene, og det er derfor noe avvik i enkelte avtaleområder også for disse tilskuddene. Statens vegvesen mener disse tilskuddspostene faller inn i egen kategori som følge av forutsetningen om jevn utbetaling uten hensyn til fremdrift i

gjennomføringen av tiltak, og at avvik innenfor disse tilskuddsordningene må vurderes i lys av dette. I noen av byområdene er det derfor til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020-29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. I omtalen nedenfor har vi for hvert byområde redegjort for hvordan disse midlene er benyttet.

## Oslo-området

Tabellen og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30 omtales i hovedrapporten.

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

	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
<b>Oslo</b>					
Belønningsmidler	186,0	357,0	543,0	541,5	-1,5
Bedre kollektivtilbud		611,4	611,4	611,4	-

### Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er i 2023 543 mill. kr til disposisjon, hvorav 186 mill. kr er overført fra 2022. I henhold til avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune utbetales midlene til Ruter. Midlene er i 2023 planlagt brukt til utbygging av sykkelvegnettet og sykkeltiltak i Oslo og Viken, frekvensøkning og kapasitetsøkning på bybuss, styrket drift kollektiv og oppgraderinger og mindre tiltak på holdeplasser. Med unntak av ufordelte midler på 1,5 mill. kr. det er partene i byvekstavtalen for Oslo-området enige om en konkret plan for bruk av alle tilgjengelige midler i 2023.

### Bedre kollektivtilbud

Det er besluttet at også tilskuddet som tidligere gikk til reduserte bompenger skal gå til Bedre kollektivtilbud. Disponible midler er derfor på til sammen 611,4 mill. kr., og er i sin helhet planlagt brukt til Forneubanen.

### Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet på 54,4 mill. kr utbetales til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Midlene brukes til å finansiere Akershus sin andel av kostnadene med forsøksordningen Reis (rabatterte enkeltbilletter), og til å (del)finansiere økt rabatt for barn og ungdom i Oslo.

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

Det er bevilget til sammen 21,8 mill. kr. til prosjektene «Fv.152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski» og «Bryn kollektivknutepunkt». Førstnevnte prosjekt er startet opp og det forventes at bevilgede midler 2023 i sin helhet blir brukt. For Bryn kollektivknutepunkt er midlene for 2023 planlagt brukt på grunnerverv (stripeerverv) langs prosjektområdet. Midlene forventes brukt i løpet av året.

### Måloppnåelse

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



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

Personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (mai 2020- april 2022) har vært lavere enn i referanseåret. Derimot var personbiltrafikken i 2022 estimert til å være marginalt høyere enn i referanseåret.

## Bergens-området

Tabellen og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30 omtales i hovedrapporten.

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

Bergen	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	70,8	316,4	377,2	323,0	-54,2
Bedre kollektivtilbud	0	59,1	59,1	59,1	-

1) 250 mill. kroner av tildeling forutsatt utbetalt i hht. Prop 1 S (2021-2022) ble ikke utbetalt, og er trukket fra her.

### Belønningsmidler til byvekstavtalen

Det er i 2023 377,2 mill. kr til disposisjon, hvorav 70,8 mill. kr er overført fra 2022. Pr T1 forventes et forbruk på 323 mill. kr. som er fordelt med 285 mill. til Skyss og drift av kollektiv og 38 mill. til mindre tiltak i kommunene. Det forventes dermed et avvik på om lag 54 mill. kr.

### Bedre kollektivtilbud

Det er i 2023 59,1 mill. kr til disposisjon. Partene i Miljøløftet er enige om at tilskuddet i sin helhet skal brukes til Bybanen

### Reduserte bompenger

Det er i 2023 59,1 mill. kr til disposisjon. Av dette skal om lag 10 mill. kr. brukes til reduserte bompenger i januar og februar. Partene i Miljøløftet er enige om at tilskuddet for resten av 2023 skal gå til bedre kollektivtilbud, og at dette skal brukes til Bybanen. Elbiltakstene ble økt fra 1.mars. Nærmere konkretisering av bruk vil komme i høst.

### Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2023 107,5 mill. kr til disposisjon, hvorav 53,1 mill. kr. er overført fra 2022. Tilskuddet i 2023 blir utbetalt til Vestland fylkeskommune. Prognose for forbruk er 69 mill. kr. Av dette vil 53 mill. kr. bli benyttet på takstreduksjon på periodebillett, og 16 mill. kr. på frys av takst på buss og bane.

### Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er i 2023 184,4 mill. kr til disposisjon på til sammen åtte prosjekt. Av dette er 42,0 mill. kr er overført fra 2022 og 142 mill. kr. er tildelt i år. Pr T1 forventer fem av prosjektene å omsette disponible midler. Det forventes avvik på Sagstadveien, Hatvikveien og Kleppeveien på til sammen 73,9 mill. Årsaken er fremdriftsrelatert, blant annet knyttet til erverv av grunn som gikk til ekspropriasjon.

### Måloppnåelse

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

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2019 - des 2021)	-6,3
	2018 - (jan 2020 - des 2022)	-5,7
	2018 - (mai 2020 - apr 2023)	-4,2
Endring pr. år	2018 - 2021	-4,5
	2018 - 2022	-1,1

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken fra referanseår.

### Nord-Jæren

Tabellen og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30 omtales i hovedrapporten.

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

<b>Nord-Jæren</b>	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	94,6	248,5	343,1	343,1	-
Bedre kollektiv	10,9	90,3	101,1	70,5	30,6

### Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er i 2023 343,1 mill. kr til disposisjon, hvorav 94,6 mill. kr er overført fra 2022. Pr T1 forventes det å benytte 264,6 mill. kr. Av dette er det planlagt 214,5 mill. kr til tiltak utført av Kolumbus, som inkluderer blant annet økte ruteproduksjon, digitale tjenester, mobilitetsrådgivende tiltak og økt markedsføring. Videre er det avsatt 37,8 mill. til Bussveien og 12,3 mill. kr. til andel av uspesifisert nedtrekk på posten. Resterende 78,5 mill. benyttes på Kollektivtrase SUS/UiS – Diagonalen – Jåttå .

### **Bedre kollektivtilbud**

Det er i 2023 101,1 mill. kr til disposisjon, hvorav 10,9 mill. kr. er overført fra 2022. Det er budsjettert med 70,5 mill. kroner til økt ruteproduksjon i 2023 ihht. FT-sak 06/20. Resten på 30,6 mill. kroner blir avsatt for elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2025.

### **Reduserte bompenger**

Det er i 2023 90,3 mill. kr til disposisjon. Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompengeneinntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet og skal finansiere Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompengeneinnkreving.

### **Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk**

Det er i 2023 67,9 mill. kr til disposisjon, hvorav 13,5 mill. kr. er overført fra 2022. Tilskuddet blir utbetalt til Rogaland fylkeskommune, og 54,2 mill. kr. av dette er planlagt brukt til takstreduserende tiltak.. Resterende 13,7 mill. kr. settes til disposisjon ved overgang til ny betalingsmodell. Løsningen baserer seg på at man istedenfor forhåndskjøpte billetter, bare reiser og betaler for hvor mye man reiser.

### **Fjerning av rushtidsavgift**

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompengeneinntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet i 2020. Tilskuddet i 2023 på 54,4 mill. kr blir i sin helhet benyttet til Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompengerekvirering.

### **Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei**

Det er i 2023 tildelt 85 mill. kr til prosjektet Kollektivtrase SUS/UiS – Diagonalen – Jåttå. Anleggsarbeidet startet i september 2022 med ferdigstilling planlagt desember 2024. Det pågår arbeider på hele strekningen. Totalbehov for midler i 2023 er 201,3 mill. 78,5 mill. av belønningsmidlene bidrar til årets finansiering.

### **Måloppnåelse**

Byindeksen for Nord-Jæren viser følgende:

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

Personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (mai 2020- april 2023) har vært lavere enn i referanseåret. Personbiltrafikken i 2022 er også estimert til å være lavere enn i referanseåret.

## Trondheimsområdet

Tabellen og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30 omtales i hovedrapporten.

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

<b>Trondheim</b>	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	20,3	290,0	310,3	306,0	-4,3
Bedre kollektiv	50,0	5,6	55,5	0	-55,5

### **Belønningsmidler til byvekstavtaler**

Det er i 2023 310,3 mill. kr til disposisjon, hvorav 20,3 mill. kr er overført fra 2022. Midlene utbetales til Trøndelag fylkeskommune. Forventet forbruk er 306 mill. kr. og gjelder hovedsakelig drift av kollektivtrafikken. Avviket er redusert fra i fjor og forventes å være minimalt ved årsslutt.

### **Bedre kollektivtilbud**

Det er i 2023 55,5 mill. kr til disposisjon, hvorav 50,0 mill. kr er overført fra 2022. Midlene er knyttet til Metrobusstopteføljen/ gateprosjektene. Grunnet forsinket fremdrift i prosjektene er det ikke planlagt forbruk i 2023, og avviket ser ut til å ligge på om lag samme nivå som i fjor.

### **Reduserte bompenger**

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

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

### **Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk**

Det er i 2023 149,3 mill. kr til disposisjon, hvorav 94,9 mill. kr er overført fra 2022. Tilskuddet blir utbetalt til Trøndelag fylkeskommune, og brukes til å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte billettpriser. Takstendringene ble innført 4. nov. 2021, og består av utvidet barnebillett, utvidet sone A og utvidet takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet. Midlene er benyttet i tråd med dette. Etersom endringene i kollektivtakstene først ble iverksatt i november 2021 er det til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020-29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. Prognose fra kollektivselskapet AtB på kostnad for året er 69 mill. kr og akkumulert avvik ventes derfor redusert sammenliknet med i fjor.

### **Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei**

Det er i 2023 bevilget 69 mill. til gang-/sykkelbrua Saupstadbrua. I tillegg overføres avvik fra 2022 på Saupstadbrua og prosjektet Lokalt sykkelvegsystem på Sluppen med til sammen 84,2 mill. kr. slik at disponible midler er 153,2 mill. kr. Forsinkelse gjør at Saupstadbrua ferdigstilles i 2024.

## Måloppnåelse

Byindeksen for Trondheim viser følgende:

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

Personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (mai 2020- april 2023) har vært marginalt lavere enn i referanseåret. Personbiltrafikken i 2022 estimert til å være marginalt høyere enn i referanseåret.

## Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for byområder med belønningsavtaler

Statens vegvesen overtok i januar 2023 ansvaret for forvaltningen av belønningsmidler og tilskudd til reduserte priser for kollektivtransporten for byområdene Nedre Glomma, Kristiansands-området, Tromsø, Grenland og Buskerudbyen. I vår forvaltning vil vi, som for de fire største byene, iverksette tiltak for å få ned det akkumulerte avviket for tidligere år. Dette er til nå gjort ved å presisere og bevisstgjøre byområdene i statens økonomireglement, både i tildelingsbrevene for 2023 samt gjennom vår deltakelse i styringsgruppene i byområdene. Prognosene for forbruk per by for belønningsmidler vises under. Samlet viser disse at det vil være i overkant av 120 mill. kr i samlet avvik for disse byene ved utgangen av 2023, noe som er en betydelig nedgang fra utgangen av 2022. Tilskudd til reduserte billettpriser forventet brukt i tråd med avtalene.

### Kristiansand

Kristiansand	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	97,8	97,9	195,7	179,0	-16,7

### Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er i 2023 195,7 mill. kr til disposisjon, hvorav 97,8 mill. kr er overført fra tidligere år. Prognose pr T1 viser et planlagt forbruk på 179 mill. kr. og dermed en vesentlig reduksjon i avvik. Blant tiltakene belønningsmidlene er planlagt brukt til i år er driftstilskudd kollektiv (rabattert flexikort og økt ruteproduksjon), mindre tiltak for gående og syklende, kollektivterminal og flere mindre prosjekt.

### Buskerudbyen

Buskerudbyen	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	28,0	87,4	115,4	96,9	-18,5

### Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er i 2023 115,4 mill. kr til disposisjon, hvorav 28 mill. kr er overført fra tidligere år. Prognose pr T1 viser et planlagt forbruk på 97 mill. kr. og dermed en reduksjon i avvik. Det meste av tilskuddet brukes på forbedring av kollektivtilbudet, i tillegg er det satt av midler til tiltak for gående og syklende, kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer, smart mobilitet og mindre fremkommelighetstiltak.

#### **Nedre Glomma**

<b>Nedre Glomma</b>	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	30,1	59,8	89,9	87,7	-2,1

### Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er i 2023 89,9 mill. kr til disposisjon, hvorav 30,1 mill. kr er overført fra 2022. Bypakken gjennomførte en prosess i budsjettbehandlingen for å redusere avviket, herunder justerte prioriteringer for å sikre gjennomføring i løpet av året. Prognose pr T1 viser et planlagt forbruk på om lag 88 mill. kr. og dermed en vesentlig reduksjon i avvik. Belønningsmidlene er i år hovedsakelig planlagt brukt på tiltaksområdene kollektivtransport og sykkel, i tillegg til mobilitetsprosjekter, arealbruk og parkering.

#### **Tromsø**

<b>Tromsø</b>	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	58,7	70,7	129,4	97,6	-31,8

### Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er i 2023 129,4 mill. kr til disposisjon, hvorav 58,7 mill. kr er overført fra tidligere perioder. Det er i HP 2023-2026 laget en plan for midlene fra tidligere perioder. 26,9 mill. vil i henhold til denne planen omsettes i år. Årets tildeling er i sin helhet budsjettert til drift av kollektivtrafikk og forventes omsatt i løpet av året. Prognose pr T1 viser dermed en reduksjon i avviket.

#### **Grenland**

<b>Grenland</b>	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	80,3	65,2	145,2	120,0	-25,5

### Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er i 2023 145,2 mill. kr til disposisjon, hvorav 80,3 mill. kr er overført fra 2022. Prognose pr T1 viser en vesentlig reduksjon i avvik. Belønningsmidlene benyttes i stor grad til tiltak av kommunene eller på fylkesveg.

Midler avsatt til gang- og sykkelbruene i Porsgrunn og i Skien sentrum er kompliserte investeringsprosjekter med forventet høy måloppnåelse. Forutsatt politisk tilslutning kan bygging av bruene starte i 2023. Øvrige prosjekter har forsinket fremdrift noe som skyldes forsinket planlegging og mangel på personell.

### Tilskudd til byområder som verken har byvekstavtaler eller belønningsavtaler

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

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