



Statens vegvesen

Tertialrapport per 31. august 2022 til Samferdselsdepartementet

Innholdsfortegnelse

1. Leders beretning.....	3
2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per andre tertial.....	5
2.1 Mer for pengene.....	6
2.2 Effektiv bruk av ny teknologi.....	11
2.3 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.....	12
2.4 Nullvisjon for drepte og hardt skadde.....	13
2.5 Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.....	15
3. Økonomi og ressursbruk.....	17
4. Styring og kontroll i virksomheten.....	24
4.1 Risikostyring og tverrgående risikoer.....	24
4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap.....	26
4.3 Oppfølging av Riksrevisjonenes forvaltningsrevisjoner.....	26
Vedlegg 1: Nærmere om interne kostnader.....	28
Vedlegg 2: Oppfølging av større prosjekter.....	30
Vedlegg 3: Nærmere om tunnelutbedringsprogrammet.....	37
Vedlegg 4: Nærmere om byveksttaler.....	38
Vedlegg 5: Samfunnssikkerhet og beredskap.....	43
Vedlegg 6: Inspeksjon av veiobjekter.....	45

1. Leders beretning

Handlingsrommet i de offentlige budsjettene er trangere fremover, og urolighetene i verden påvirker markeder og råvarepriser. Prisene ligger langt over det som er forutsatt i våre budsjettrammer, og innebærer at vi får mindre igjen for hver krone til drift, vedlikehold og utbygging. I tillegg har utgifter til strøm ligget langt over normalt og bidrar ytterligere til press på drift- og vedlikeholdsbudsjettet. Videre fører den store økningen i nærsjøindeksen til et langt høyere tilskuddsnivå til riksveiferjedrift.

Prisøkningen fører til store kutt innenfor vedlikeholdet. Med bakgrunn i den høye prisveksten vil vi måtte revurdere det planlagte vedlikeholdet. Dette betyr reduserte drenerings- og flomforebyggende tiltak, utsatt reparasjon av rekkverk og utsettelse av planlagte vedlikeholdstiltak på bru og tunnel. I tillegg er det kuttet 15 pst. på alle inngåtte dekkeleggingskontrakter, noe som innebærer at om lag 150 km planlagt dekkelegging utgår. Vedlikeholdsetterslepet øker, og den reduserte aktiviteten innen vedlikehold og utbygging kan i ytterste konsekvens medføre at trafikksikkerheten på enkelte veier påvirkes negativt, eller at veiobjekter med vedlikeholdsbehov må stenges frem til det finnes midler til gjennomføring.

Konsekvenser for vinterdrift

Store kutt i våre vedlikeholdskontrakter reduserer inntektsgrunnlaget for utførende entreprenører som har likviditetsutfordringer. En stor andel av disse driver med vinterdrift. Vi er bekymret for kapasiteten i markedet til å håndtere sesongens vinterdrift dersom entreprenører går konkurs og forsvinner ut av markedet. Vi er i dialogen med markedsaktørene og bransjeorganisasjonene om hvordan Statens vegvesen kan bidra til at underentreprenørene til våre kontraktspartnere kan sikres økonomisk og på den måten opprettholde kritisk kapasitet til veidriften.

Kompetanse

De økonomiske rammene til riksveiinvesteringer innebærer at det i liten grad er rom for å starte opp nye prosjekter i 2023. Videre vil planleggingsaktiviteten i 2023 og i etterfølgende år måtte tilpasses reduserte rammer. Dette vil medføre behov for å vurdere bemanningen innenfor byggherrefunksjonen, og signalene om lavere bevilgninger fremover vil kunne bidra til at kompetansen i sentrale fagmiljøer i etaten bygges ned. Dette har vi høy oppmerksomhet på.

Intern økonomistyring

Etaten har god økonomisk styring. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene og få sikrere prognoser gjennom året slik at avvik reduseres. I kombinasjon med større handlingsrom til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret ligger etaten an til å få et vesentlig lavere avvik i 2022 sammenlignet med 2021. Vi styrer mot et betydelig lavere mindreforbruk i 2022 sammenlignet med 2021.

Implementeringen av et nytt økonomisystem 1.1.2022 har vært vellykket. I år har vi jobbet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av økonomistyringen, bl.a. har vi i høst innført et nytt verktøy for økonomisk styringsinformasjon. Dette bidrar til en ytterligere styrking av den økonomiske styringen i etaten.

Trafikksikkerhet

Etter en markant økning i antall drepte i veitrafikken i andre tertial, har vi i september heldigvis sett en halvering av antall drepte sammenlignet med samme måned i fjor. I tråd med vårt sektoransvar forsterker vi det målrettede trafikksikkerhetsarbeidet som vi vet virker.

Bærekraft

Vi måler klimagassutslipp fra egen virksomhet, og følger utviklingen nøye for å sikre måloppnåelse. I høst setter vi fart og retning på arbeidet med bærekraft og løfter arbeidet opp på etatsnivå som et strategisk initiativ i tråd med vår virksomhetsstrategi. Dette vil sikre en enhetlig forståelse for hva bærekraft betyr for Statens vegvesen med tydelige prioriteringer og handlinger for virksomheten som helhet.

Fremkommelighet, kundeorientering og beredskap

Fremkommeligheten er stort sett god på veinettet vi har ansvaret for, og vi fortsetter å utvikle nye gode kundetjenester. Vi har lansert Trafikkappen og Ruteplanlegger for tungbil. Begge er tatt godt imot av yrkestransportsjåfører. Andre tertial har likevel vært preget av flere uønskede hendelser på veinettet, der kollapsen av Tretten bru og den påfølgende stengningen av 14 trebruer på Østlandet, har vært den mest krevende å håndtere. Hele etaten berøres når ras i Heim fører til tap av menneskeliv. Brukollapsen blir nå gransket av Statens havarikommisjon, mens raset blir undersøkt av en uavhengig ekspertgruppe. En objektiv, faglig vurdering av begge hendelsene vil gi oss læring og innsikt.

Helhetlig ansvar for transportsystemet

Vår håndtering i etterkant av alvorlige hendelser viser hvor sentralt det er at én statlig virksomhet, på tvers av veieierskap og virksomheter, har ansvar for helheten i transportsystemet for å sørge for sikker og forutsigbar fremkommelighet for alle transportbrukere.



Før og etter: Statens vegvesen stiller krav til entreprenørene med mål om å skape utvikling. Rv 3 ved Svebekken i Innlandet, er blitt bredere og sideterrenget er utbedret, og er dermed blitt mer trafiksikker og bedre å kjøre på.

Foto: Statens vegvesen






Oslo, 10. oktober 2022

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen

2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per andre tertial

I tråd med føringer i tildelingsbrevet har etaten en risikobasert tilnærming til rapportering av måloppnåelse per andre tertial. Denne rapporten har derfor ikke til hensikt å gi full oversikt over etatens aktiviteter i perioden, men løfter frem områder det er knyttet risiko til. De transportpolitiske målene har en lengre tidshorison, og rapporteringen på enkelte av målene bærer derfor preg av at det ikke er stor bevegelse i måloppnåelsen fra ett tertial til det neste. Den samlede prognosen for måloppnåelse er god, og det rapporteres ikke om større avvik.

Våre viktigste bidrag i andre tertial til måloppnåelse er sammenstilt i tabellen nedenfor.

 <p>Mer for pengene</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fremlegging av vår prioritering av porteføljeprosjekter - Fortsatt optimalisering av prosjektene for høyest mulig måloppnåelse - Helhetlig tilnærming til drift, vedlikehold, mindre investeringer og utbedringer - Videreutvikling av veinormaler for lavere kostnader og økt fleksibilitet - Ny kontraktsstrategi for drift og vedlikehold - Implementering av nytt verktøy for økonomisk styringsinformasjon - Digitalisering av prosesser og oppgaver
 <p>Effektiv bruk av ny teknologi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gjennomføring av ITS-piloter - Igangsetting av programmet Digital drivkraft for å styrke Nasjonal vegdatabank som grunnmuren for digital infrastruktur og datadrevet mobilitet i Norge
 <p>Bidra til oppfylging av Norges klima- og miljøsmål</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Konkretisering av etatens rolle i det videre arbeidet med å sikre en tilstrekkelig rask utbygging av hurtigladeinfrastruktur - Fortsatt dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for utvikling og implementering av nullutslippsteknologi - Videreutvikling av metode for å inkludere utslipp fra arealbeslag i beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter
 <p>Nulvisjon for dype og hardt skadde</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Forsterket, målrettet arbeid på bred front med planlagte og faglig forankrede tiltak - Mobilisering av andre aktører og medieomtale for økt oppmerksomhet rundt utviklingen - Bred tilnærming til mikromobilitet og trafikksikkerhets-utfordringer: reguleringer, kontroller, kampanjer m.m.
 <p>Enklere reiseshverdig og økt konkurransevinner for næringslivet</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Utvikling av produkter basert på kundefokus og effektiv tjenesteproduksjon - Fortsetter arbeidet med indikatorer for rushtid og utfartstrafikk - Målrettede tiltak mot yrkestransportgrupper for mer forutsigbar fremkommelighet - Dialog med bransjeorganisasjonene for å informere om våre kontraktsforhold - Tett oppfølging av byvekstavtalene eksternt og internt

Statens vegvesen har i andre tertial fortsatt arbeidet med å styrke bruken av risikostyringen i etaten for en mer integrert og enhetlig tilnærming til risiko- og målvurdering. I denne rapporten er fremstillingen av sannsynlighet og konsekvens tydeligere presentert sammenlignet med første tertial. Integreringen av risiko vil bli videreutviklet i kommende rapporteringer.

Tabellen nedenfor er en sammenstilling av risikoer som kan påvirke etatens mål-oppnåelse per andre tertial 2022. Kryssene viser hvilket toppmål risikoen kan påvirke

dersom den inntreffer, og størrelsen på krysset viser i hvor stor grad. Det er kun de risikoene det er knyttet middels til høy risiko til som følge av høy konsekvens eller høy sannsynlighet som er tatt inn i tabellen.

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

Risikoer	Mer for pengene	Effektiv bruk av ressurser	Sikre til oppfyllelse av Norges rolle og ansvar	Muligheter for å utnytte og håndtere risiko	Etasens rolle i utvikling og håndtering av risiko
Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen	X				
Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver	X			X	X
Etaten klarer ikke å effektivisere driften i tilstrekkelig grad	X				
Etaten klarer ikke å redusere interne kostnader i tilstrekkelig grad	X				
Etaten klarer ikke å utvikle og tilrettelegge for digitale transportsystemer	x	X			x
Beslutninger (internt og eksternt) baseres på foreldet kunnskapsgrunnlag		X			x
Etaten klarer ikke å redusere barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur			X		x
Etaten klarer ikke å legge godt nok til rette for utvikling og bruk av store utslippsfrie anleggsmaskiner			X		
Etaten mangler tilstrekkelig oversikt over omfang av beslag av matjord, verdifulle naturområder og karbonrike areal i prosjektene			X		
Økt vedlikeholdsetterslep som følge av prisutviklingen påvirker trafiksikkerheten negativt				X	
Ulykkestillene faller tilbake til samme nivå som før pandemien				X	
Finner på kort sikt ikke årsakene til økning i antall drepte og hardt skadde (utover trafikkvekst etter pandemien)				X	
Igangsetting av strakstiltak med svak faglig forankring for å stagge oppgangen i ulykkestall kan gå utover trafiksikkerhetstiltak med dokumentert effekt				X	
Redusert forutsigbarhet (forsinkelser og kundetilfredshet)					X
Redusert framkommelighet (oppetid og reisetid)					X
Manglende oppnåelse av nullvekstmålet			x		X
Manglende ressurser og kompetanse					X
Manglende etterlevelse	x	x	x	x	x
Økt sykefravær og skadefrekvens					x

2.1 Mer for pengene

Porteføljeprioritering

Statens vegvesen leverte i mai 2022 sin første prioritering av porteføljeprojekter. Etaten har foreslått en rekkefølge for de 20 prosjektene som i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 er forutsatt startet opp i første seksårsperiode. Gjennom årlige revisjoner av denne prioriteringen vil vi til enhver tid prioritere prosjekter som sikrer best mulig måloppnåelse og mest mulig effektiv ressursbruk, og god langsiktig utvikling av prioriterte strekninger.

Statens vegvesen tenker helhetlig – drift, vedlikehold, mindre investering og utbedring. Ved å sikre en best mulig sammenheng mellom kontrakter fra de ulike innsatsområdene, vil det kunne oppnås mer helhetlig standard på strekninger. Det er opprettet rammeavtaler for rekkverk der både vedlikehold av eksisterende og investering i nytt rekkverk gjøres i samme kontrakt.

Vedlikeholdsarbeid utføres innenfor utbedringskontrakter, programområdene og enkelte steder i tunnelutbedringsprogrammet. Det utføres vedlikehold også innenfor driftskontraktene.

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

Kontraktstrategi drift- og vedlikehold

Statens vegvesen utviklet nye kontraktsformer for driften i ny kontraktstrategi, og i tett samarbeid med bransjen. Formålet med kontraktstrategien er å øke attraktiviteten på driftskontraktene og gjennom det, bedre konkurransen og redusere kostnadsnivået. Gjennom fastleggingen av nye kontraktsområder får entreprenørene mer forutsigbarhet. Gjensidig opsjon om forlengelse gir entreprenørene større sikkerhet for god utnyttelse av dyrt utstyr over levetiden. I tillegg vurderes justeringer av vedlikeholdsnivået i driftskontraktene for å få en jevnere fordeling av oppgavemengde gjennom året, uavhengig av sesong.

Foreløpige tall for tilbudspriser på nye driftskontrakter i 2022 viser at tilbudene ligger 18 pst. høyere enn pristilbud på de kontraktene de avløser. Sammenligningen er i faste kroner og det er justert for forskjeller i omfang i kontraktene. Pristilbudene på nye driftskontrakter i 2021 hadde en økning på 37 pst. mot de kontraktene de avløste og tilsvarende for 2020 kontraktene var 73 pst.

Interne kostnader

Statens vegvesen arbeider for å redusere de interne kostnadene. Effektivisering og reduksjon i de interne kostnadene skjer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp (konsulenter) og arealeffektivisering. Statens vegvesen har redusert de interne kostnadene betydelig siden 2017. Prognosen for interne kostnader for 2022 er om lag 10 mrd. kr. Dette er en økning på om lag 300 mill. kr i forhold til 2021. Det er generelt økte priser i markedet, og økte strømpriser og lønnsvekst som gir økte kostnader i 2022.

Det er økte kostnader til kjøp av konsulenttenester for veiprosjekter. Dette er kostnader som kan ha årlige variasjoner ut fra sammensetningen av prosjekter i ulike faser av planlegging/gjennomføring. Videre er det økte kostnader til kjøp av konsulenttenester til IT utvikling blant annet som følge av gjennomføringen av teknologisatsningen i 2022. Reiseaktiviteten har også økt noe i 2022 som følge av at samfunnet åpnet opp igjen etter pandemien. Etaten bruker digitale møter i så stor grad som overhodet mulig. Deler av virksomheten medfører imidlertid en del reising, spesielt knyttet til Trafikant- og kjøretøytilsyn, drift- og vedlikeholdsoppgaver samt investeringsprosjekter.

I planen for reduksjon i interne kostnader er det ikke tatt høyde for overførte bevilgninger. Overførte bevilgninger fra 2021 til 2022 på kap. 1320 medfører økte interne kostnader i 2022. Statens vegvesen vil arbeide videre for å oppnå målkravet for interne kostnader i løpet av 2024.

Ved utgangen av august 2022 ble det utført 4 627 årsverk av 4 926 ansatte. Statens vegvesen har et langsiktig mål om å redusere bemanningen til 4 500 i 2024. For å redusere interne kostnader, vil

konsulenter bli erstattet med egne ansatte på noen områder i virksomheten. Dette vil føre til at måltallet for bemanning i 2024 må økes tilsvarende. Sentralt i dette er arbeidet med strategisk kompetanseutvikling som skal bidra til riktig bemanning fremover. Staten arbeider for å skape balanse mellom kapasitet, kompetanse og behov etter oppgaveoverføring til fylkeskommunene og divisjonalisering. Det var en stor nedgang i bemanningen gjennom 2020, mens antall ansatte har økt noe etter dette. Se også vedlegg 1.

Statens vegvesen vil på utvalgte områder erstatte konsulenter med egne ansatte. Dette fører til økt bemanning og høyere lønnsutgifter, men vil redusere konsulentutgiftene. Samlet sett fører dette til en utgiftsreduksjon, og bidrar til å redusere interne kostnader.

Digitalisering og effektivisering

Digitalisering er et viktig virkemiddel for å nå målene om effektivisering. Digitalisering av etatens prosesser bidrar til økt likebehandling og kvalitet, og til en betydelig reduksjon av etatens egen ressursbruk. Det arbeides videre for å optimalisere arbeidsprosessene i Statens vegvesen.

Arbeidet med digitalisering av tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet videreføres med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested. Ny selvbetjeningsløsning «frivillig avregistrering» er implementert i september. Dette vil over tid spare trafikantene for minst 380 000 oppmøter på trafikkstasjonene, noe som både har stor samfunnsnyttig og miljømessig verdi. I perioden har det løpende blitt jobbet med risikotiltakene for å nå dette målet. Selvbetjeningsgraden for førerkorthandlinger er ved andre tertial 66 pst. mot 62 pst. ved første tertial. Løsningen for "Utvidelse av førerkort" ble innført i slutten av mai, og selvbetjeningsgraden for tjenesten er allerede opp mot 70 pst. Selvbetjeningsgraden for registreringshandlinger for kjøretøy er 86 pst. ved andre tertial, som er uendret fra første tertial. Den forventes å øke når løsninger for frivillig avregistrering får effekt utover høsten.


I 2022 ble nytt økonomisystem implementert i Statens vegvesen. Høsten 2022 implementerte Statens vegvesen en ny løsning for økonomisk styringsinformasjon. Antall systemer er redusert og integrasjoner er redusert. Dette har bidratt til forenkling, standardisering og automatisering av økonomiområdet. Implementeringen har vært vellykket og vi har fått et verktøy som bidrar til standardiseringer, automatiseringer, forenklinger og økt kvalitet på økonomistyring. Arbeidet med forenkling, standardisering og automatisering vil fortsette. Det er potensiale for ytterligere forenklinger og automatiseringer av manuelle arbeidsprosesser. Målsetningen er å øke kvaliteten og frigjøre mer tid til analyser og lederstøtte.

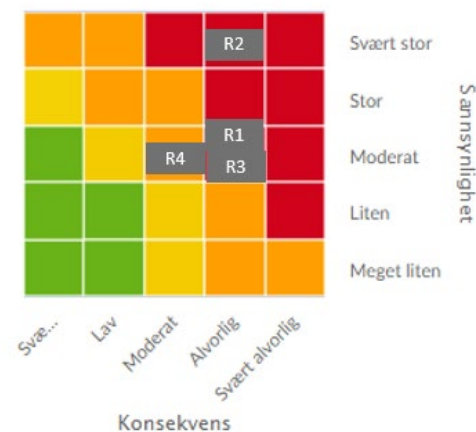
Det er også igangsatt gjennomgang av flere manuelle prosesser på regnskapsområdet for å se på mulighetene for ytterligere automatisering og forenkling av manuelle arbeidsprosesser, bl.a. gjennom å nyttiggjøre oss av robotisering (RPA), for derved å kunne frigjøre mer tid til analyser, internkontroll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

Risikovurdering av Mer for pengene

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





Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet som høy, dette er en økning siden første tertial som i hovedsak knytter seg til prisutviklingen. Forenkling, standardisering og automatisering er et viktig risikoreducerende tiltak for å redusere sannsynlighet og konsekvens av identifiserte risikoer. Porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt, både i plan- og gjennomføringsfase, viser en viss kostnadsøkning i forhold til fastsatte rammer¹. For prosjekter i planfasen rapporterer vi på en marginal økning i kostnader på 0,5 pst. i forhold til fastsatte KVVU-estimer eller styringsmål, mens for prosjekter i gjennomføringsfasen er avviket om lag 6 pst. i forhold til fastsatte styringsrammer. Dette er om lag uendret fra tidligere rapporteringer. Likevel vil ikke resultatet av våre optimaliseringsprosesser direkte kunne gjenspeiles i disse oversiktene, da effektene av optimaliseringene gjennomført som grunnlag for NTP 2022 - 2033 har gitt seg utslag i lavere økonomiske rammer for prosjektene (KVVU-estimat, styringsmål og styringsrammer) i alle faser enn de ville hatt uten den optimaliseringen som pågikk forut for NTP. For planfasen er kostnadsøkninger sterkt redusert sammenlignet med de kostnadsøkningene vi erfarte i prosjektene før systemet for kostnadsstyring i planfasen ble innført. Vi har ambisjoner om å hente ut ytterligere kostnadseffektivisering gjennom å benytte fleksibiliteten i veinormalene, utbedre når vi kan og bygge nytt når vi må, og gjennom å gjennomføre verdianalyser o.l. rutinemessig. Vi har gjennomført verdianalyse for tunneloppgraderingsprogrammet, og dette grunnlaget vil bli brukt for å redusere kostnadene for tunneloppgraderingen². En ekstern og en intern ekspertgruppe har gått gjennom programmet og kommet med forslag som vil kunne gi mer nytte for pengene.

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

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

Utover redusert aktivitet, med de konsekvensene det har, er det vanskelig å ta høyde for prisstigning utover det som blir kompensert i budsjettene. Statens vegvesen er i gang med vurderinger av

¹ Se også vedlegg 2 Oppfølging av større prosjekter

² Se også vedlegg 3 Nærmere om tunneloppgraderingsprogrammet

strømbesparende tiltak. Potensialet er størst innenfor strømforbruk på vei, men vurderinger opp mot trafiksikkerhet vil måtte avveies.

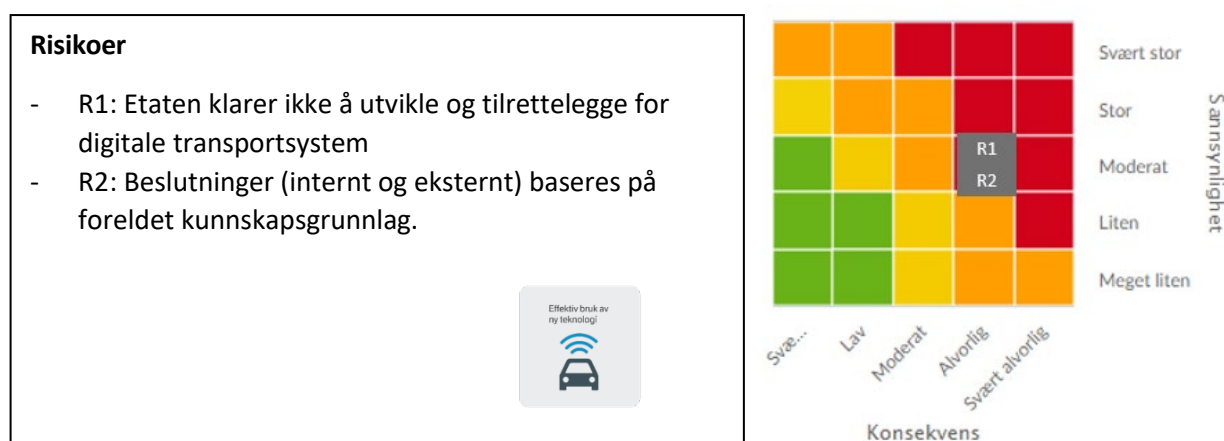
Tilpasning til rene riksveikontrakter innenfor drift har vært kostnadsdrivende. Rene riksveikontrakter gir kontrakter med større geografisk utstrekning, og kombinert med til dels færre kilometer vei, blir driften av disse områdene mindre rasjonell med større avstander, dårligere mulighet for utnyttelse av f.eks. faste anlegg og maskiner. Dette antas også å medføre større beredskapskostnader. Når fylkeskommuner, Nye Veier AS (NVAS) og OPS-selskaper drifter sine egne strekninger, blir entreprenørene kjørende mye på andre veieieres veier i ren transport mellom strekningene de skal drifte. Dette er nærmere beskrevet i vårt innspill til gjennomgang av organisering av veisektoren, i brev av 10.08.2022. Vi ser frem til at denne problemstillingen blir belyst i det pågående arbeidet. 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. Selv om det har vært en kostnadsøkning i driftskontraktene, som følge av økte priser, har økningen i tilbudsprisene på nye kontrakter hatt en nedadgående trend.

Nivået på de interne kostnadene øker i 2022. Risiko for at interne kostnader ikke reduseres i tilstrekkelig grad fremover anses som moderat. Det arbeides med tiltak for å redusere bemanningen og nivået for konsulenttenester. Å erstatte konsulenter med egne ansatte på utvalgte områder er også et tiltak som vil redusere nivået for interne kostnader. Statens vegvesen har potensiale for å effektivisere arealbruk og det vil arbeides videre med å redusere arealbruk per ansatt. På grunn av langsiktige kontrakter er det tidkrevende å tilpasse eiendomsmassen og avvikle kontrakter. Tiltak for å redusere strømforbruket for eiendomsmassen, bl.a. en reduksjon av innetemperatur i kontorlokalene, blir vurdert.

2.2 Effektiv bruk av ny teknologi

Statens vegvesen har i perioden fortsatt arbeidet med å drive den teknologiske utviklingen videre til nytte for brukerne av transportsystemet og næringsliv. Vi har gjennom andre tertial forsterket orienteringen mot de tre strategiske områdene for en heldigital etat³ som definert i vår virksomhetsstrategi. Vi har bygget videre på vårt datafundament som leverer på de transportpolitiske målene. Dette er langsiktig arbeid, der effekten vanskelig lar seg måle fra tertial til tertial.

Risikovurdering av Effektiv bruk av ny teknologi



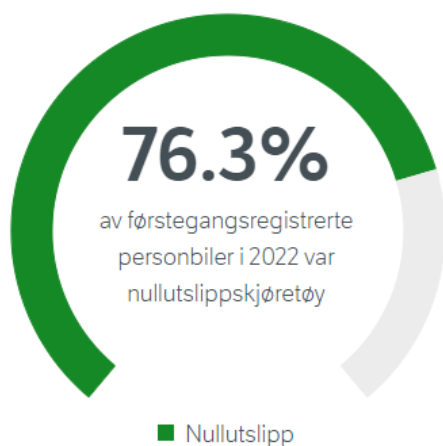
Som ved første tertial vurderer Statens vegvesen risikoen knyttet til effektiv bruk av ny teknologi som høy. Manglende måloppnåelse har en svært alvorlig konsekvens fordi dette vil kunne påvirke utviklingen i de øvrige transportpolitiske målene negativt.

Dersom vi ikke tar aktive grep for å være helt i front av den digitale utviklingen av transportsystemet, vil den heller styres av andre aktørers utviklingsarbeid. Gjennom det pågående ITS-programmet sikrer vi både praktisk gjennomføring av ITS-teknologi i piloter, praktisk pilotering for å få informasjonsgenerering for erfaring med effektiv databehandling, samt erfaring som regulator på området. Pilotene gjennomføres i tett samarbeid med offentlige aktører, akademia, forskningsinstitutter og næringslivet.

Vi står overfor store endringer innenfor transport og samferdsel i Norge, og Statens vegvesen har ansvaret for at hele landet får gode tjenester og nyttige data gjennom plattformene vi leverer. Nasjonal vegdatabank er grunnmuren for digital infrastruktur og datadrevet mobilitet i Norge, og inneholder data om objekter, tilstand på veinettet og samtidstrafikk. Denne er moden for oppdatering. Dersom det ikke tas grep er det sannsynlighet for at beslutninger, både hos Statens vegvesen og andre veieiere, baserer seg på foreldet kunnskapsgrunnlag. Derfor har vi satt i gang programmet Digital drivkraft for å styrke fundamentet for digital infrastruktur og datadrevet mobilitet i Norge. Programmet skal videreutvikle Nasjonal vegdatabank. Videre skal det bidra til omstilling til en tjenesteorientert, produktorientert og datadrevet organisasjon. Programmet skal hente frem gode og kostnadseffektive teknologier, teknikker og prosesser slik at Statens vegvesen kan levere data til den digitale infrastrukturen.

³ Fremtidens digitale vei, heldigitalisert verdikjede for vei og digitale nyttetjenester til kunden

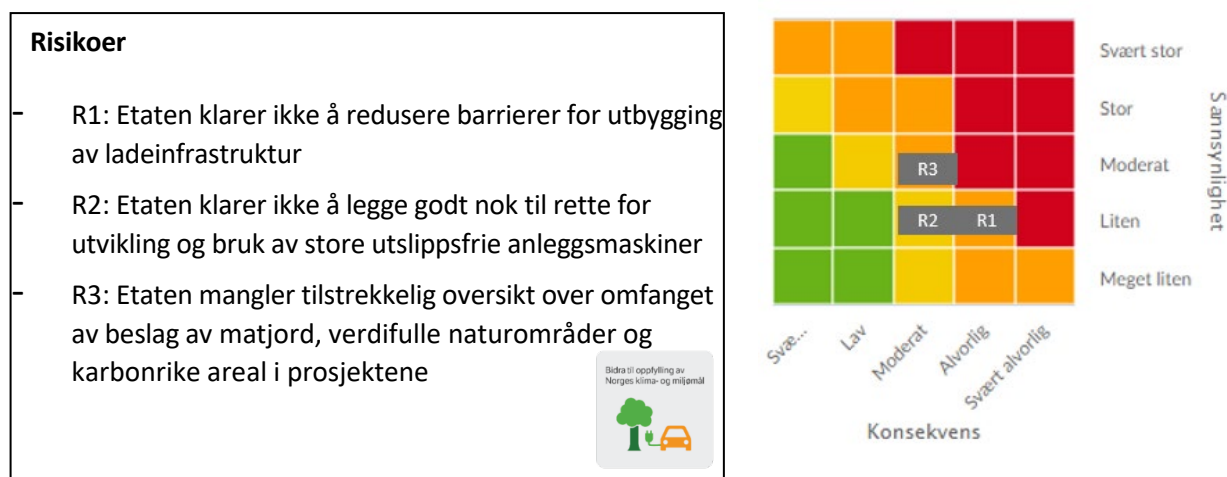
2.3 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



Figur 1. Andel nullutslippskjøretøy per 10. oktober 2022

Hittil i 2022 er 76,3 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler nullutslippskjøretøy⁴. Elektrifiseringen av person- og varetransporten er en viktig driver for å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken. Innen 2030 trengs 6 000-10 000 flere hurtigludere til lette kjøretøy og 1 500-2 500 hurtigludere til tunge kjøretøy. Statens vegvesen har et ansvar for å tilrettelegge for lading, både som veiholder og fagetat.

Risikovurdering av Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet som moderat ved utgangen av andre tertial, slik vi også gjorde ved første tertial, men basert på igangsatte tiltak oppfatter at vi har økt kontroll over risikoen.

Som en del av utarbeidelsen av kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur til Samferdselsdepartementet, har vi arbeidet med å konkretisere etatens rolle i det videre arbeidet

⁴ Kilde: [Oppdatert status på nullutslippskjøretøy | Statens vegvesen](#)

med å sikre en tilstrekkelig rask utbygging. Dette ventes avklart i forbindelse med Samferdselsdepartementets ladestrategi.

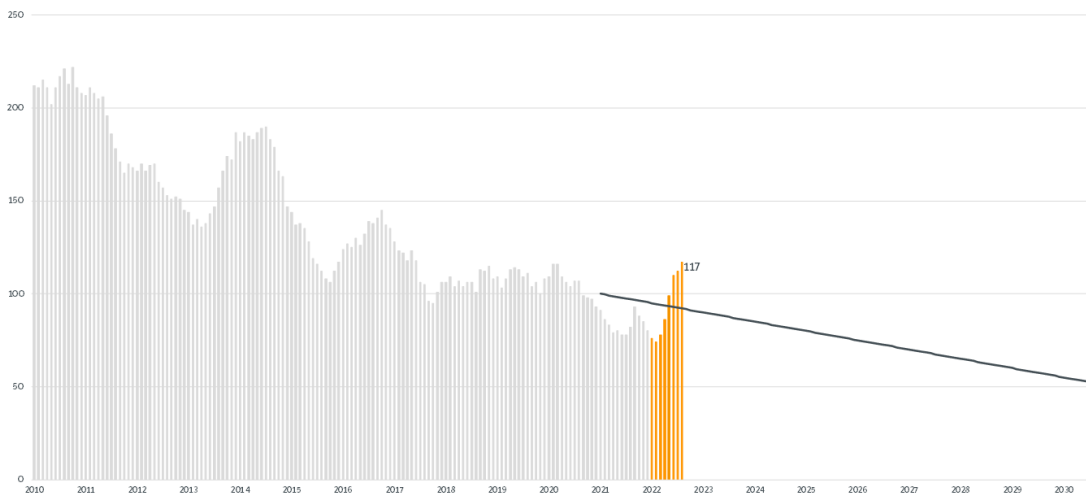
Vi fortsetter vår dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for å drive frem utvikling og implementering av nullutslippsteknologi. Vi tar i bruk klima- og miljøkrav som tildelings- og kvalifikasjonskriterier i konkurranser, når konkurransen er egnet for det.

Sammen med de andre transportvirksomhetene og Miljødirektoratet har Statens vegvesen i andre tertial vært i sluttfasen av videreutviklingen av en metode for å inkludere utslipp fra arealbeslag i beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter. Den vil gjøre beregninger mer treffsikre og dermed redusere usikkerheten.

2.4 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Med vårt sektoransvar for trafikksikkerhet spiller Statens vegvesen en sentral rolle i arbeidet med nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Arbeidet med trafikksikkerhet i Norge kjennetegnes ved at det er systematisk, langsiktig og kunnskapsbasert, og med en bred faglig tilnærming og bredt faglig samarbeid.

Andre tertial i 2022 har vært preget av en markant oppgang i alvorlige ulykker sammenlignet med tilsvarende periode i fjor. Ved utgangen av august i 2022 er 90 personer drept i trafikken i 79 dødsulykker. Det er en økning med 37 personer (fra 53 til 90). Hele 19 personer er drept på MC sved utgangen av august mot åtte i samme tidsrom i fjor. 48 personer er drept i personbil mot 27 i samme periode fjor og åtte er drept på sykkel. Ett barn (0-15 år) er drept i perioden frem til utgangen av august i år. Tungbil har vært involvert i 17 av de 79 dødsulykkene til og med august i år, det er litt under gjennomsnittet for de siste årene. Fordelingen av antall drepte er nokså lik mellom riksvei (39 personer) og fylkesvei (38 personer). Tidligere år var det en overvekt av omkomne på fylkesvei i samme periode.



Figur 2. Antall drepte per august 2022, løpende siste tolv måneder

Det er særlig i perioden april – august 2022 at økningen i antall drepte er markant sammenlignet med foregående år. Selv om vi har mye kunnskap om årsaksfaktorene som medvirker til de alvorlige ulykkene, er det vanskelig å gi raske og gode svar på hvorfor vi får økninger slik vi har sett de siste månedene. Et forhold vi vet har påvirket antall alvorlige ulykker i 2022, er økt trafikk sammenlignet med 2021. Til og med juli i år viser tellepunkter til Statens vegvesen at trafikken har økt med 6,2 pst. Sammenlignet med tilsvarende periode i fjor, og økningen på riksveinettet var på hele 9 pst.

Med en økning i antall drepte og hardt skadde, er det en naturlig reaksjon å ville innrette tiltak for å stagge oppgangen. Uten presis kunnskap om årsaken til endring, risikerer vi å vri ressursbruken over mot strakstiltak uten tilstrekkelig faglig forankring på bekostning av planlagte tiltak. Det er derfor særdeles viktig at vi nå holder fast ved det som har vært suksessfaktoren de siste årene – en bredt forankret, kunnskapsbasert og faglig tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet. Et sentralt virkemiddel i så måte er gjennomføringen av «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025».

Statens vegvesen har hatt flere leveranser på regelverksområdet som er positive for trafikksikkerheten, blant annet trådte nye regler for bruk av elektriske sparkesykkel inn fra 15. juni. Sammen med kampanjer og innsats på flere fronter, ser vi at omfanget av personskadeulykker på el-sparkesykkel reduseres.

Kontrollvirksomheten til etaten bidrar til å luke ut kjøretøy med feil og mangler slik at trafikksikkerheten bedres. Hovedfokus er på tunge kjøretøy og målrettet og effektiv utvelgelse av kjøretøy for kontroll sørger for at useriøse aktører blir stoppet, mens de som har alt i orden får kjøre videre uten å bli stoppet. Systemer videreutvikles for å bidra til mer effektiv utvelgelse og kontroll. Vi har funnet feil og mangler ved 57,4 pst. av de kontrollerte kjøretøyene.

Det har vært og er viktig med bred mobilisering av alle aktører som bidrar med trafikksikkerhet. Vegdirektørens initiativ til «stormøte» samlet krefter, og ga ytterligere engasjement blant sentralaktører som politi, fylkeskommuner og trygg trafikk, og økt medieomtale. Økt oppmerksomhet rundt den negative utviklingen i alvorlige ulykker bidrar også til økt bevissthet rundt egen atferd som trafikant.

2.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Våre målinger viser en oppetid på 98,85 pst. ved tertialets slutt. Fremdeles er hovedårsaken til stenging veiarbeid, selv om også vær og føreforhold bidrar i vintersesongen. I andre tertial førte flere uønskede hendelser på veinettet til stenging av enkelte strekninger og forsinkelser for trafikanter og næringstransporten.

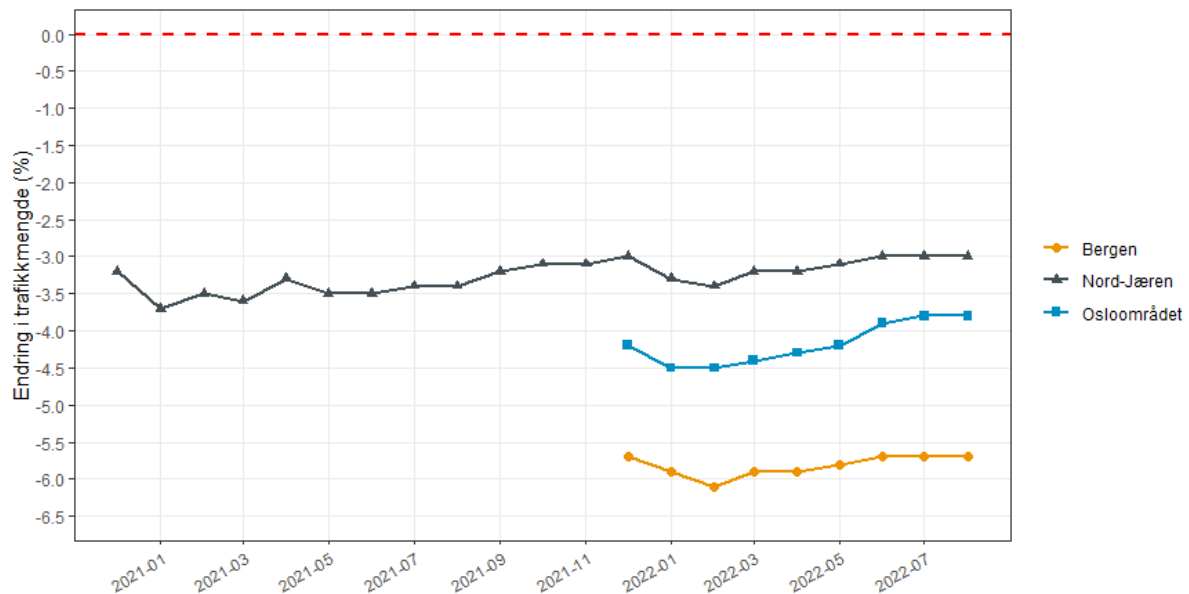
Indikatorer for rushtid og utfartstrafikk er under etablering. Så langt inngår kun et utvalg strekninger i og rundt Oslo og vi har data for 2021 og 2022. Til og med andre tertial ble trafikk som ikke kan velge bort rushtid og er til stede gjennom hele rushtiden, forsinket med 389 timer per kjøretøy (de fleste kjøretøyer vil kun oppleve deler av forsinkelsen). Forsinkelsene er 14 pst. høyere enn i 2021. For utfartsstrekningene er forsinkelsen 20 pst. høyere enn i fjor. Det er grunn for å tro at økningen i forsinkelse henger sammen med gjenåpningen av samfunnet etter korona-pandemien. Vi jobber med å videreutvikle disse indikatorene.

Trafikkutviklingen for personbilreiser følges gjennom byindeksen, som er hovedindikatoren for oppfølging av byvekstavtalene. Den 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 foreløpige tall viser at personbiltrafikken i andre tertial er om lag på samme nivå som referanseåret for avtalene.

Nullvekstmålet skal følges opp i byvekstavtalene ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt⁵. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett og treårs glidende snitt sammenlignes med trafikknivået i referanseåret. Ettersom personbiltrafikken har vært lav under

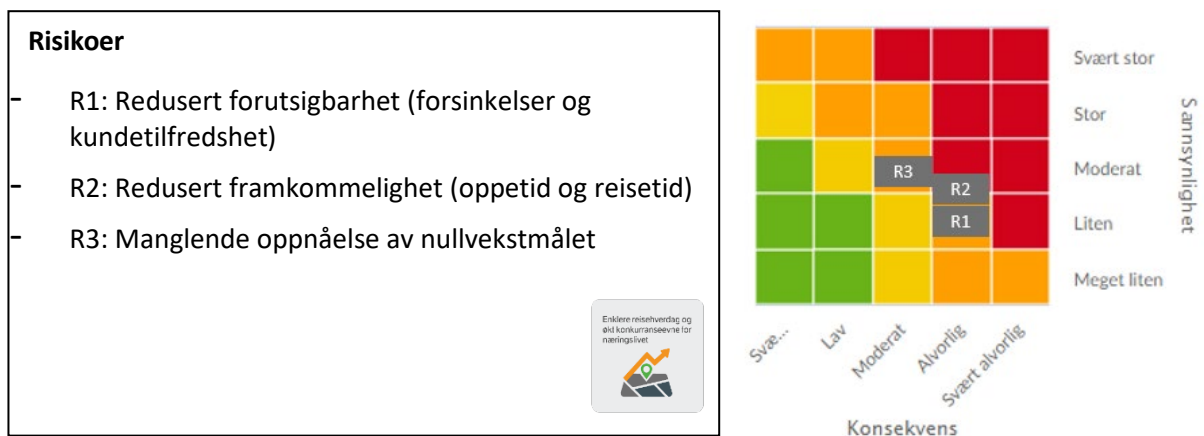
⁵ Jf. brev fra Samferdselsdepartementet til de fire største byområdene datert 11.12.2019

pandemien viser tabellen nedenfor at treårs glidende snitt ligger under trafikken i referanseåret for den enkelte avtale. Statens vegvesen følger derfor både med på treårs glidende snitt samt den løpende trafikktviklingen og vil følge dette tett fremover. Se vedlegg 4 for nærmere om byvekstavtaler.



Figur 3. Estimert endring i trafikkmengde siste tre år for lette kjøretøy⁶

Risikovurdering av Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet



Statens vegvesen vurderer risikoen knyttet til toppmålet som moderat. Ved første tertial ble den vurdert som moderat til lav. Sannsynligheten for at vårt veinett ikke er framkommelig og

⁶ Figuren viser personbiltrafikken i et treårs glidende snitt sammenlignet med referanseåret for den enkelte byvekstavtale. Ettersom referanseåret for byvekstavtalen i Trondheim er 2019 vil det først foreligge et treårs glidende snitt for Trondheim ved utgangen av 2022. Statens vegvesen har endret beregningen av treårs glidende snitt etter at T1-rapporten ble utarbeidet. Bakgrunnen for dette er at det i første tertial 2022 og tidligere rapporter var brukt en sammenligning av de siste tre årene med påfølgende år, noe som gir et annet feilaktig bilde av nullvekstmålet i avtalene, som alle har et referanseår som det skal sammenlignes mot. En nærmere omtale av hvordan byindeksen beregnes er vist på vegvesenets nettsider: [Byindeks | Statens vegvesen](#)

forutsigbart, dvs. at folk og varer ikke kommer trygt frem til forventet tid, er lav til moderat. Konsekvensene når dette ikke skjer er imidlertid alvorlige. For at ulempene for trafikantene skal være minst mulig fortsetter Statens vegvesen forbedringsarbeidet for å redusere omfanget av stenginger, samt sørge for god informasjon om planlagte stenginger. Utviklingsarbeidet i etaten dreies i retning av mer produktorientering - produkter utvikles basert på kundefokus og effektiv tjenesteproduksjon. Kundeinnsikt, kontinuerlige utvikling og forbedring står i sentrum.

Den høye prisveksten gir store utfordringer for Statens vegvesen, men også for entreprenørene. Kutt i inngåtte vedlikeholdskontrakter og utsettelse av planlagt vedlikeholdsaktivitet påvirker anleggsmarkedet negativt. Mange underentreprenører som foretar dekkeleggingsarbeid på riksvei, er også underentreprenører på vinterdrift. Det er en risiko for at enkelte aktører forlater markedet når aktiviteten synker. Vi er bekymret for lav kapasitet i deler av entreprenørmarkedet og for at dette skal medføre utfordringer for vinterdriften. Bekymringen gjenspeiles også i bransjeorganisasjonene ved at NLF og MEF foretar kartlegging av kapasiteten i sine medlemsbedrifter. Av det vi kjenner til er det flere underentreprenører som ikke blir kompensert for økning i drivstoffprisene. Statens vegvesen har ikke anledning til å regulere forhold mellom hovedentreprenør og deres underentreprenører, men vi prøver gjennom dialog med markedsaktørene og bransjeorganisasjonene å informere om betingelser i våre kontraktsforhold i håp om at underentreprenørene kan skaffe seg bedre vilkår i sine nye kontrakter for 2023.

Statens vegvesen har et økt fokus på beredskap gjennom øvelser, men også vurdering av hendelsene som har skjedd og hvordan vi kan være bedre rustet i fremtiden. Dette bidrar til å redusere omfanget av stenginger, samt at vi kan håndtere fremtidige hendelser raskere.

Det er fortsatt usikkert hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover. Personbiltrafikken er økende og om lag på nivået før pandemien, mens det fortsatt er færre reisende med kollektivtransport enn før pandemien i enkelte byer. Reisemønsteret i byene påvirkes også av stadig økende andel el-biler og flere som jobber på hjemmekontor, mens høye drivstoffpriser også kan påvirke utviklingen. Samtidig blir flere prosjekter i byvekstavtalene dyrere noe som gjør at de tar lengre tid å gjennomføre og at noen prosjekter må utsettes gjennom porteføljestyringen. Det vil fortsatt være viktig fremover med effektiv bruk av midler og en aktiv porteføljestyring med prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil. Statens vegvesen skal sørge for bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler.

3. Økonomi og ressursbruk

Etaten har god økonomisk styring. Nytt økonomisystem ble implementert 1.1.2022 og implementeringen har vært vellykket. I 2022 har vi jobbet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av økonomistyringen. Nytt verktøy for økonomisk styringsinformasjon er innført høsten 2022. Samlet sett har dette bidratt til bedre økonomisk styring i etaten.

Prognosene for postene på kap. 1320 viser et samlet mindreforbruk på om lag 190 mill. kr, eller 0,6 pst. av disponible midler.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier viser et merforbruk på 175 mill. kr fordelt med et merforbruk på 530 mill. kr på drift og et mindreforbruk på 355 mill. kr på vedlikehold. Årsaken til merforbruket på drift er høy prisstigning som følge av økt pris på innsatsfaktorer, samt høye strømkostnader. Anleggsindeksen for drift og vedlikehold har økt med 13,5 pst. fra 2021 til andre kvartal 2022. For å redusere det samlede merforbruket på posten har vi vært nødt til å ta ned vedlikeholdsaktiviteten

noe. Postene 01 Driftsutgifter, 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, 29 OPS-prosjekter, 30 Riksveinvesteringer og 72 Tilskudd til riksveiferjetjenester har et samlet mindreforbruk på om lag 300 mill. Kr. Tilskuddspostene 61-66 og 73 viser et samlet mindreforbruk på 63 mill. kr.

Kap. 1332 viser et samlet mindreforbruk på om lag 170 mill. kr. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter viser et mindreforbruk på nesten 100 mill. kr og skyldes ytterligere forsinkelser i fremdriften for Fornebubanen i Oslo-området, Bussveien på Nord Jæren og Metrobuss i Trondheim-området. Post 66 Tilskudd til byområder har et mindreforbruk på om lag 70 mill. kr knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei.

Samlet avvik per andre tertial 2022 viser en stor reduksjon sammenlignet med både det som ble lagt til grunn ved tertialrapporteringene for 2021, og faktisk mindreforbruk samlet for kap. 1320 på 1 095 mill. kr per 31.12.2021. Dette 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 vesentlig lavere i 2022 sammenlignet med 2021.

Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Anslag Merinntekter	Til disp. 2022	Prognose 2022	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 31/8
						(Mill. kr)	(pst.)	
01 Driftsutgifter	193,479	4 096,95	10,8	4 301,229	4 240	-61,2	-1,4	2 580
22 Drift og vedlikehold av riksveier	53,670	8 271,00	-	8 324,670	8 500	175,3	2,1	4 842
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	57,599	2 228,80	-10,0	2 270,399	2 250	-20,4	-0,9	1 418
29 OPS-prosjekter	82,304	1 828,40		1 910,704	1 930	19,3	1,0	554
30 Riksveinvesteringer	475,792	12 602,00	5,0	13 082,792	12 850	-232,8	-1,8	8 022
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	109,891	2 639,40	29,2	2 778,491	2 770	-8,5	-0,3	1 753
SUM statlige midler til riksveiformål	972,735	31 660,55	35,0	32 668,285	32 540	-128,3	-0,4	19 169
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		150,20		150,200	150,2	-	-	
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	21,900			21,900	21,9	-	-	
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	38,116	20,50		58,616	26,0	-32,6	-55,6	1
65 Tilskudd til fylkesveier	36,275	418,60		454,875	425,0	-29,9	-6,6	5
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer		20,00		20,0	19,0	-1,0	-5,0	0
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		1 041,50		1 041,500	1 041,5	-	-	1 016
SUM tilskudd	96,291	1 650,80		1 747,091	1 683,6	-63,5	-3,6	1 023
Totalt kap. 1320	1 069,026	33 311,35	35,0	34 415,376	34 223,6	-191,8	-0,6	20 191

Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2022	Prognose 2022	Avvik tildelt vs. prognose	Regnskap hittil i år pr. 31/8	Pst. inntekt av tildelt pr. 31/8
01 Salgsinntekter m.m.	167,3	200	32,7	121	72,5
02 Diverse gebyrer	484,8	470	-14,8	307	63,4
03 Refusjoner fra forsikringselskaper	122,1	110	-12,1	77	63,2
04 Billetttinntekter fra riksveiferjedriften	770,8	800	29,2	529	68,7
SUM	1 545,0	1 580	35,0	1 035	67,0

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Mill. kr

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Til disp. 2022	Prognose 2022	Avvik til disp./Prognose		Regnskap hittil i år pr. 31/8
					(Mill. kr)	(pst.)	
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	448,476	1 950,4	2 398,876	2 300	-98,9	-4,1	725
Post 66 Tilskudd til byområder	154,382	3 024,1	3 178,482	3 109	--69,0	-2,2	82
SUM	602,858	4 974,5	5 577,358	5 409	-167,9	-3,0	807

Postvis omtale av ressursbruk

Post 01 Driftsutgifter

Det forventes et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr på posten.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket fremdrift i noen mindre utviklingsprosjekter og digitaliseringstiltak. Det er også forsinkelser i noen mindre eiendomsprosjekter. Det er i 2022 satt av midler til prosjektering av ombygging og modernisering av veintrafikksentralen øst. Prosjekteringen var planlagt avsluttet i år, men vil pågå også i 2023.

Prognosen tar hensyn til merinntekter på 11 mill. kr på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter m.m., jf. omtale under denne posten.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Posten viser et merforbruk på 175 mill. kr. Prognosen er basert på at dagens strømpris og øvrig prisnivå holdes ut året.

Underpostene viser et merforbruk på drift med 530 mill. kr og et mindreforbruk innen vedlikehold på 355 mill. kr. Merforbruket innen drift er en direkte konsekvens av den kraftige prisveksten. Som følge av økte utgifter til drift, er vedlikeholdsaktiviteten justert ned i et forsøk på å styre mot balanse på posten. Anleggsindeksen for drift og vedlikehold har økt med 13,5 pst. fra 2021 til andre kvartal i år samtidig som det hittil i år er betalt ut 170 mill. kr mer til strøm enn ved samme tidspunkt i 2021. Prisveksten får også effekt for våre vedlikeholdskontrakter, og medfører at etaten får mindre igjen for hver krone. Vi vurderer at reell nedgang i vedlikeholdsaktiviteten er langt høyere enn mindreforbruket, og tilsvarer om lag 800 mill. kr.

Siden første tertial er det iverksatt en rekke tiltak innenfor vedlikehold for å kutte kostnader for å minimere det samlede merforbruket på posten. Tiltakene omfatter blant annet reduserte drenering- og flomforebyggende tiltak, utsatt reparasjon av rekkverk og utsettelse av planlagte vedlikeholdstiltak på bru og tunnel. I tillegg er det kuttet 15 pst. på alle inngåtte dekkeleggingskontrakter, noe som innebærer at om lag 150 km planlagt dekkelegging utgår. Ytterligere kutt innenfor vedlikeholdet anses ikke som mulig gitt eksisterende kontraktsforhold, samt at noen aktiviteter er prekære å gjennomføre for å opprettholde trafikksikkerhet og unngå stenging.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på 20 mill. kr. Dette er i hovedsak knyttet til lønnsrelaterte kostnader som lavere reiseaktivitet enn forutsatt, mindre bruk av overtid og høyere innbetalinger av sykepengerefusjoner. Prognosen tar hensyn til forventet mindreinntekt på 15 mill. kr på kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer. Forklaring av dette er gitt under kap. 4320, post 02.

Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen viser et merforbruk på 19 mill. kr, eller om lag 1,0 pst. av disponible midler.

Avviket skyldes at utgifter i 2022 med tunneloppgraderingen av fem tunneler på strekningen Klett-Bårdshaug på E39 i Trøndelag forventes å være høyere enn forventet.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Prognosen viser et mindreforbruk på 233 mill. kr, eller om lag 1,8 pst. av disponible midler.

Det er store variasjoner innenfor de enkelte underpostene på post 30. Prognosen for Porteføljen viser et merforbruk på om lag 1,1 mrd. kr, mens prognosen for Mindre tiltak viser et mindreforbruk på om lag 1,3 mrd. kr.

Avviket er i hovedsak knyttet til tunneloppgraderinger på E6, E16, E18 og E39, som følge av forsinket fremdrift grunnet behov for avklaringer knyttet til kostnadsøkninger for flere av prosjektene. I tillegg er det forsinkelser i sluttoppgjør og forsinkelser i anleggsarbeidene for flere utbedringsstrekninger, bl.a. Fjerdings-Grøndalselv samt flere delstrekninger på rv. 3 i Østerdalen.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

Post 63 Tilskudd til gang – og sykkelveier

Samferdselsdepartementet ga i 2018 tilsagn om 21,9 mill. kr til Rogaland fylkeskommune for bygging av ny gang- og sykkelvei langs fv. 523 mellom Solbakk og Grønnevold. Samferdselsdepartementet har fått fullmakt til å overføre inntil 21,9 mill. kroner i udisponert beløp på kap. 1320 Statens vegvesen, post 63 Tilskudd til gang – og sykkelveier, fra 2021 til 2022. Tilskuddet er utbetalt i sin helhet per september 2022.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 30 mill. kr. Dette dels som følge av forsinkelser i prosjekter hos to fylkeskommuner. Videre har noen ferdigstilte prosjekter blitt rimeligere enn anslått, til sammen 10 mill. kr. Det er ikke gitt tilsagn for disse midlene i 2022.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

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

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Tilskuddsordningen følger forenklet rapporteringsregime i henhold til Økonomiregelverket kap. 6.3.8.5. Det er dermed ikke aktivt innhentet detaljert rapportering fra alle tilskuddsmottakere. Enkelte mottakere har gitt tilbakemelding om noe forsinket fremdrift, noe som gir et lite mindreforbruk. Med bakgrunn i dette settes prognosen til et mindreforbruk på 1 mill. kr.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjetjenester

Prognosen for 2022 for post 72 viser et mindreforbruk på 8,5 mill. kr. Prognosen er svært usikker. Usikkerheten er først og fremst knyttet til utviklingen i indeksen for innenriks sjøfart. Ferjeindeksen for andre kvartal er nylig publisert. Den viser en oppgang på 20,8 pst. fra 2021 og 10 pst. oppgang fra første kvartal i år. I prognosen er det lagt inn en kostnadsøkning på 60 mill. kr som følge av den siste prisstigningen. Det er i prognosen forutsatt at indeksen holder seg uendret ut året.

Statens vegvesen har kun to kontraktsforhold som reguleres etter indeks i vederlagsåret. Øvrige kontrakter reguleres med indeks i året før vederlagsåret. Det vil si at de fleste kontrakter vil først reguleres i 2023.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Prognosen per 31. august viser at disponible midler vil bli benyttet. Regnskapet per 31. august er på en mrd. kr. Resterende midler utbetales etter at E39 Sveгатjørn-Rådal åpner høsten 2022.

Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene på posten forventes å bli 200 mill. kr i 2022 som gir en merinntekt på om lag 30 mill. kr. Merinntekten gjelder i hovedsak økt salg til fylkeskommunene og eksterne aktører i samarbeidsprosjekter. Statens vegvesen selger tjenester til fylkeskommunene blant annet innenfor byggherrefunksjon, laboratorietjenester, grunnboring og IKT for å sikre at utviklingen av sams skal gjennomføres på en god måte. Det er også inntekter fra salg innenfor drift og vedlikehold, blant annet kommunikasjon i tunneler.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntekter for post 02 er per. august 307 mill. kr mot 368 mill. kr per august 2021 og 289 mill. kr pr. august 2020. Virusutbruddet var årsaken til den lave inntekten i 2020.

Teori- og praktiske førerprøver har en inntekt per august 2022 på 239 mill. Dette er 72 mill. kr lavere enn for 2021. Inntektsreduksjonen skyldes tilpasning av satsene for disse gebyrene til kostnadsriktig nivå med virkning fra 2022. Virusutbruddet var årsaken til den lave inntekten i 2020.

Gebysatsene for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis ble nedjustert til kostnadsriktig nivå med virkning fra 2022. Nedsettelse av gebysatsene medfører reduserte inntekter i 2022. For nærmere detaljer vises det til Prop. 117 S (2021-2022).

Etter andre tertial er anslått volum for 2022 for gebyrbelagte tjenester høyere enn både det som var forutsatt for 2022 og faktisk volum for 2021. Dette gjelder spesielt for praktiske førerprøver for klasse B og tunge klasser, og foto på førerkort. Høyere aktivitet og etterspørsel i 2022 er blant annet pga. økt etterspørsel etter tjenester som følge av pandemien. Per andre tertial er det gjennomført 103 255 praktiske førerprøver, det er ca. 6 000 flere enn for samme periode i 2021, som også var et rekordår.

Inntektene for post 02 forventes å utgjøre om lag 470 mill. kr ved utgangen av året, noe som er 15 mill. kr lavere enn inntektskravet. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. over

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 110 mill. kr, som er 12 mill. kr lavere enn inntektskravet på posten. Omfanget på forsikringsskadesaker er usikkert. Prognosen er nedjustert på grunn av mindre omfang av skader hittil i år enn forventet

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. over.

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Prognosen tilsier merinntekter på 29 mill. kr.

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

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

På grunn av forsinkelser i flere av prosjektene, ble bevilgningen på post 63 redusert med 250 mill. kr.

Posten har et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr. Mindreforbruket skyldes ytterligere forsinkelser i fremdriften for Fornebubanen i Oslo og Viken, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim.

Post 66 Tilskudd til byområder

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på 69 mill. kr.

Avviket er i sin helhet knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei.

Samferdselsdepartementet har i brev 30. august 2022 til berørte parter i byvekstavtalene orientert om at Statens vegvesen vil holde tilbake 500 mill. kr av forutsatte tilskudd i år (belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud). Dette for å sikre bedre sammenheng mellom bevilgningen stilt til disposisjon og byområdenes anvendelse av utbetalte tilskudd. Statens vegvesen vurderer aktuelle tiltak, i tråd med signaler fra Samferdselsdepartementet. For tilskuddene *Belønningsmidler til byvekstavtaler og Tilskudd til bedre kollektivtilbud* under post 66 vil Statens vegvesen foreløpig holde igjen 500 mill. kr ettersom prognosene fra byene tilsier at de ikke vil benytte alle disse midlene i

2022. Dette er foreløpig ikke innarbeidet i Statens vegvesens prognose for utbetaling av tilskudd for 2022.

Det er i 2022 satt av 30 mill. kr i tilskudd til mindre byområder utenfor byvekstavtalene. Vi avventer signaler fra departementet for bruken av disse midlene, men på bakgrunn av behandlingen av Prop. 111 S (2021-2022) har vi lagt til grunn at disse midlene blir utbetalt som engangsutbetaling delt likt mellom Ålesund og Bodø.

Fullmakter

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Statens vegvesen har i 2022 gjennomført tiltak innenfor fullmakten for å sikre at tildelte midler i 2022 blir utnyttet best mulig. Statens vegvesen vil overholde fullmakten for forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter i 2022.

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

	Mill. 2022-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021	11 685
+ Nye forpliktelser som pådras i 2022 (prognose)	5 340
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2022	4 260
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2022	12 765

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

Det er i beregningen av forpliktelser frem i tid benyttet budsjettindeks på 2,6 pst. for 2022 og 3 pst. for 2023.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

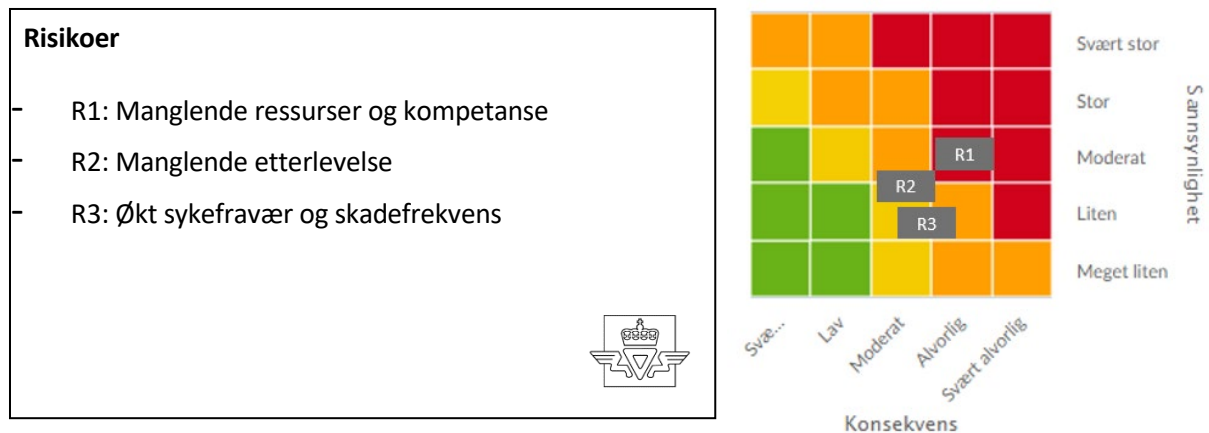
	Mill. 2022-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021	15 370
+ Nye forpliktelser som pådras i 2022 (prognose)	4 550
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2022	2 710
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2022	17 210

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

Det er i beregningen av forpliktelse frem i tid benyttet budsjettindeks på 2,6 pst. for 2022 og 3 pst. for 2023.

4. Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Risikostyring og tverrgående risikoer



Statens vegvesen fortsetter arbeidet med å styrke risikostyringen i etaten. Formålet er en mer integrert og enhetlig tilnærming til risiko- og målvurdering. I andre tertial har vi blant annet videreutviklet metode og prosess. Formålet med arbeidet er en mer integrert og enhetlig tilnærming til risiko- og målvurdering.

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

Manglende ressurser og kompetanse

Den overordnede risikoen knyttet til ressurser og kompetanse er ved andre tertial vurdert som moderat til høy som følge av flere faktorer. Etaten arbeider fortsatt med å sikre at vi har nok ressurser og kompetanse på riktig sted i organisasjonen. Dette er en utfordring etaten har rapportert over lengre tid og som det er arbeidet aktivt med helt siden omorganiseringen i 2020. Risikoen blir sterkt påvirket av kravene til effektivisering av interne kostnader. Statens vegvesen arbeider med tjenestemodeller og strategisk kompetanseutvikling for å håndtere risikoen for at etatens leveranseevne blir påvirket negativt.

Signalene om utsatt oppstart av veiprojekter fremover 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.

På grunn av noen kapasitetsutfordringer og mangel på blant annet juridisk kompetanse knyttet til regelverksutvikling, er det ved andre tertial en noe høyere risiko for at arbeidet med ønskede endringer i regelverket går for tregt i forhold til forventningene, sammenlignet med første tertial. Det er krevende å få ansatt jurister med ønsket kompetanse da de er høyt ettertraktet på arbeidsmarkedet. Parallelt med stillingsutlysninger har det blitt forsøkt å anskaffe kompetanse for enkelte regelverksoppdrag uten å lykkes i særlig grad. Ulempen med å kjøpe tjenester er at kompetansen forsvinner ut ved gjennomført oppdrag. Etaten vurderer nå tiltak for å øke

attraktiviteten, bl.a. oppgavesammensetning og åpning for alternative tjenestesteder i utlyste annonser. Etaten har også det siste året bygget kompetanse ved at flere jurister involveres i regelverksarbeid og spørsmål tilknyttet veglova. Det arbeides også med mer langsiktige tiltak, deriblant dialog med UiO for å finne et grunnlag for samarbeid om å styrke retningen innenfor juristfagene knyttet opp mot regelverk og teknologi.

Det er ved andre tertial fortsatt noe risiko knyttet til kompetanse og kapasitet når det gjelder EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. Det er lav risiko knyttet til oppfølging og etterlevelse innen øvrig EØS-regelverk. Per andre tertial er vurderingen fortsatt at det ikke trengs tiltak.

Risiko for manglende etterlevelse

Ved andre tertial vurderer etaten den samlede risiko for manglende etterlevelse som lav til moderat.

Statens vegvesen arbeider med å redusere risikoen for misligheter og uregelmessigheter, blant annet gjennom en tettere oppfølging av anskaffelsesområdet. I forbindelse med internrevisjon av kjøretøyadministrasjon og ledsagerbil er det identifisert risiko knyttet til gjennomføringstakten i overgangen til elektronisk kjørejournal. Det er iverksatt tiltak for å sikre at alle biler har elektronisk kjørebok installert i løpet av året, og at manuell kjørebok vil bli ført av de aktuelle sjåførene i mellomtiden.

Det er etter første tertial indentifisert et etterslep i journalføring av offentlig postjournal. I andre tertial er det satt på mer ressurser for å ta igjen etterslepet, og er det gjort organisatoriske grep for å hindre risiko for videre forsinkelser på lengre sikt. Ved utgangen av andre tertial bedømmes risikoen til å være under kontroll.

Etaten har fokus på arbeidet med å minimere risikoen for at persondata som skal beskyttes etter GDPR, kommer på avveie. Tiltakene retter seg bl.a. mot å sikre at interne prosedyrer er tilstrekkelige, at det er god oversikt og dokumentasjon over databehandlinger, og at det er god kompetanse blant de som behandler informasjonen. Utvikling og innføring av ny teknologi kan utfordre personvernet, og det er viktig at etaten ivaretar bestemmelsene. Samtidig er det viktig at vi utnytter handlingsrommet i GPDR, slik at vi kan bruke dataene våre på best mulig måte.

Risiko for økt sykefravær og skadefrekvens

Ved andre tertial vurderer etaten risiko knyttet til HMS som lav til moderat basert på områdene under.

Per andre tertial er det samlede sykefraværet i etaten 5,7 pst., en nedgang fra 5,9 pst. i første tertial. Sykefraværet er fortsatt høyest i enhetene som har utstrakt publikumskontakt. Statens vegvesen arbeider målrettet for å få ned sykefraværet.

Personskadefrekvensen for entreprisedriften (H2-verdi) fortsetter å ha en positiv utvikling siste 12 månedene. Det er dog noe usikkerhet knyttet til skaderapporteringen, og forholdet følges opp internt og eksternt med bransjen. Tiltak retter seg blant annet mot å vurdere hvordan disponible ressurser utnyttes, tilpasning av arbeidsformer og -metoder, mer målrettet oppfølging av hendelser og mulige grep som bidrar til bedre organisatorisk læring.

4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Som i første tertial har arbeidet med samfunnssikkerhet blitt preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa som følge av den russiske invasjonen av Ukraina. Økte kostnader og uforutsigbarhet i tilgangen til viktige innsatsvarer og tjenester spesielt innenfor områdene IT, drift og utbygging har vært, og vil fremover være, krevende å håndtere.

Andre tertial har vært preget av flere uønskede hendelser på veinettet, der kollapsen av Tretten bru, og den påfølgende stengningen av 14 trebruer på Østlandet, har vært den mest krevende å håndtere. Totalt sett vurderer Statens vegvesen at krisehåndteringen i etterkant av hendelsen ble gjennomført på en god måte. Hendelsen har belyst viktigheten av å opprettholde en god reservebruberedskap, samt en effektiv medieberedskap. Arbeidet med å tilrettelegge for en eventuell åpning av ovennevnte bruer pågår i tett samarbeid med de respektive veieierne.

Statens vegvesen opplevde ikke noen uønskede digitale hendelser i andre tertial, selv om det i slutten av andre tertial var en mindre økning i det digitale trusselnivået. Trusselnivået mot etaten anses fortsatt som lavt.

Se også vedlegg 5.

4.3 Oppfølging av Riksrevisjonenes forvaltningsrevisjoner

Status i arbeidet med tiltak etter funn i Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon «Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet».

Statens vegvesen jobber med tiltak både på kort og lang sikt for å lukke funnene i revisjonen.

Langsiktig tiltak – 5 tiltak

Tre av de fire gjenstående tiltakene er knyttet til arbeidet med revisjon av R610 Standard for drift og vedlikehold av riksvei, dette arbeidet planlegges avsluttet på våren 2024. Arbeidet med anskaffelse av FDV-løsning er i sluttfasen senhøsten 2022, og implementeringsplan er en del av forhandlingene. Det er en tett kobling mellom R610, kvalitetssystemet for øvrig, og FDV-løsningen, som har betydning for tiltakene. Dette gjelder tiltakene:

- *Inspeksjoner blir revurdert når det gjelder innhold, omfang, metode og frekvens*
- *Rydding i begreper (generell-, enkel- og hoved- og spesialinspeksjon)*
- *Revidert R610 implementeres i R763 Konkurranses grunnlag, Mal for driftskontrakt, der i dag også «systematisk inspeksjon» benyttes.*

Tiltaket *Opplæringsprogram for byggherrepersonell driftskontrakter* er godt i gang, og forsetter utover høsten 2022.

Kortsiktige tiltak – 3 tiltak

Arbeidet med 2 av de 3 gjenstående tiltak vil fortsette ut året; *Applikasjon for oppfølging av Trafikksikkerhetsinspeksjoner. Det legges til rette for å bruke applikasjonen også til andre typer inspeksjon.* Utvikling av applikasjonen fortsetter etter gjennomførte piloter. *Ny teknologisk løsning for dokumentasjon av type og tilstand av rekkverk* er under anskaffelse. Registrering av hele riksvegnettet skal kjøres i løpet av høsten 2022 og våren 2023.

Se også vedlegg 6, der det først følger en oppsummering fra rapportering 2021. Deretter følger selve rapporteringen for 2022.

Vedlegg

Vedlegg 1	Nærmere om interne kostnader
Vedlegg 2	Oppfølging av større prosjekter
Vedlegg 3	Nærmere om tunnelutbedringsprogrammet
Vedlegg 4	Nærmere om byvekstavtaler
Vedlegg 5	Samfunnssikkerhet og beredskap
Vedlegg 6	Inspeksjon av veiobjekter

Vedlegg 1: Nærmere om interne kostnader

Samferdselsdepartementet har utarbeidet indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. I tabellen under vises utviklingen for de tre siste årene per 31. august.

Tabell: Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet

	T2 2020	T2 2021	T2 2022
Antall årsverk*	4 680	4 531	4 627
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	2 872	2 686	2 709
Sum totale utgifter (mill. kr)	19 495	14 896	19 359
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	1 526	1 444	1 675

	T2 2020	T2 2021	T2 2022
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	614	593	585
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 166	3 288	4 184
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	14,7 %	18,0%	14,0 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	7,8 %	9,7 %	8,7 %
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	326	319	362

*Det er i andre tertial 2022 gjort en endring i prinsippene for beregning av antall utførte årsverk. Antall utførte årsverk beregnes nå med utgangspunkt i antall utførte årsverk per 31. august, lineært fremskrevet. I tidligere andre tertial-rapportering har beregningsgrunnlaget vært antall utførte årsverk i perioden 30. april til 31. august, lineært fremskrevet. Endringene er gjort også i årsverkstallene for 2020 og 2021 slik at indikatorverdiene er sammenlignbare.

Årsverksutgiften er noe redusert per august 2022. Effekten av det lokale lønnsoppgjøret i 2022 vil først komme ved årets slutt og årsverksutgiften vil derfor øke noe som følge av dette.

Totalutgift per årsverk viser en positiv utvikling. Indikatorverdien øker betydelig i 2022 som følge av en stor økning i entreprisetbetalinger hittil i år. KPI-en vil variere betydelig ved endringer i investeringsaktivitet. I perioder med vesentlig økt investeringsnivå vil totalutgift per årsverk øke.

Utviklingen i andel administrative utgifter (KPI4) vil også være påvirket av investeringsnivået, og vil normalt reduseres når investeringsnivået øker. Redusert andel administrative utgifter hittil i år må ses i sammenheng med økte entreprisetbetalinger i perioden. Administrative utgifter (KPI 5) viser en økning sammenlignet med 2021. Dette skyldes i hovedsak at konsulentutgifter til veiformål har økt i perioden.

Bemanningsutvikling i Statens vegvesen

	2019 (per 31.12)	2020 (per 31.12)	2021 (per 31.12)	2022 (per 31.08)
Antall ansatte	6 619	4 796	4 923	4 926

Kjøp av konsulenttenester og andre fremmede tjenester

Nominelle mill.kr

Kjøp av konsulenttenester	2020	2021	2022
Konsulentkjøp per 31.08	1 919	1 828	2 093

Økningen i konsulentkjøp hittil i år gjelder i hovedsak konsulenttenester til veiformål. Det er i tillegg en økning innenfor konsulentkjøp til IT, blant annet som følge av teknologisatsingen.

Vedlegg 2: Oppfølging av større prosjekter

Prosjektstyring

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

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

I gjennomføringsfasen er det et mål for Statens vegvesen at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor styringsrammene, og Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjekter skjer derfor med utgangspunkt i dette. For prosjekter med risiko for kostnadsøkninger ut over styringsrammen, gjøres det konkrete vurderinger av potensialet for tiltak underveis slik at prosjektene allikevel kan gjennomføres innenfor styringsrammen. Statens vegvesen rapporterer som hovedregel ikke om økte prognoser uten at slike vurderinger er foretatt, med mindre det er særskilte grunner til dette.

Endringer i kostnadsoverslag og 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, er Statens vegvesen ikke tilfreds med situasjonen. Statens vegvesen viderefører derfor arbeidet med å forbedre kostnadsstyringen av investeringsprosjekter.

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

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Tabell 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og 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 en forventet kostnadsøkning på 9 337 mill. kr (6,3 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2022, er kostnadsøkningen på 4 112 mill. kr (6,5 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 5 224 mill. kr (6,1 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

E39 Sveгатjörn-Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 10 119 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 893 mill. kr (23,0 pst.) i forhold til styringsrammen, og 48 mill. kr høyere (0,5 pst.) enn gjeldende kostnadsramme. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 10 071 mill. 2022-kr. Det gjenstår enkelte mindre arbeider, samt sluttoppgjør.

E39 Kristianborg-Bergen sentrum i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 223 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 229 mill. kr (23,0 pst.) i forhold til styringsrammen, og 96 mill. kr høyere (8,6 pst.) enn gjeldende kostnadsramme. Prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2023.

Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 755 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 316 mill. kr (72,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 77 mill. kr (9,2 pst.) under gjeldende kostnadsramme. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 29 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 832 mill. 2022-kr.

E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 2 522 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 147 mill. kr (6,2 pst.) i forhold til styringsrammen, og 68 mill. kr (2,8 pst.) over P65. Prognosen er 192 mill. kr (7,1 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025.

E134 Vågsli, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 796 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 208 mill. kr (35,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 81 mill. kr lavere (9,2 pst.) enn kostnadsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021- 2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 877 mill. 2022-kr. Fremdriften er blitt forsinket, men det forutsettes at tunnelene skal ha tilstrekkelig sikkerhetsnivå ved overgangen til vintersesongen 2022-2023.

E16 Kvamskleiva i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 758 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 39 mill. kr (5,5 pst.) i forhold til styringsrammen, og 3 mill. kr (0,5 pst.) over P65. Prognosen er 33 mill. kr (4,1 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2022.

E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 814 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 389 mill. kr (91,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 109 mill. kr lavere (11,8 pst.) enn kostnadsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 29 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 923 mill. 2022-kr. Prosjektet er i slutfasen, og det forventes ferdigstillelse i desember 2022.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 021 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 218 mill. kr (27,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 30 mill. kr lavere (2,8 pst.) enn kostnadsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 29 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 051 mill. 2022-kr. Prosjektet er i slutfasen, og det forventes ferdigstillelse i desember 2022.

Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 518 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 174 mill. kr (13,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå kostnadsrammen. Det er gjennomført tiltak for å holde kostnadene i prosjektet innenfor kostnadsrammen.

E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 5 999 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 115 mill. kr (22,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 175 mill. kr (2,8 pst) lavere enn kostnadsrammen. Hovedaktiviteter i prosjektet er nå masseflytting, sprenging av forskjæring og riggarbeider.

E6 Bognes-Skarberget og rv. 827 Drag-Kjøpsvik i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 962 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 341 mill. kr (54,8 pst.) i forhold til styringsrammen og 221 mill. kr (29,9 pst) i forhold til kostnadsrammen. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2023.

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

Prosjekter som var åpnet for trafikk per. 31. august

Rv. 110 Simo-Ørebekk i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 144 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 126 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme. Det er konflikt om sluttoppgjøret som er til vurdering i rettssystemet. Det er derfor usikkerhet knyttet til kostnadene i prosjektet.

E18 Riksgrensen-Ørje i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 170 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 235 mill. kr (25,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 23 mill. kr (1,9 pst) lavere enn kostnadsrammen. Det gjenstår oppmåling av grenser i Ørje sentrum og prosjektet er i avslutningsfasen.

E18 Knapstad-Retvet i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 961 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 201 mill. kr (11,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 31 mill. kr (1,6 pst) lavere enn kostnadsrammen. Det gjenstår kun utarbeidelse av sluttdokumentasjon på miljøsanering til kommunen samt avsluttende utbetaling på grunnerverv.

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

Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 821 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 125 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 141 mill. kr (14,6 pst) lavere enn kostnadsrammen.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 9 538 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 426 mill. kr (17,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 59 S (2021- 2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 9 538 mill. 2022-kr.

E16 Øye-Eidsbru i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 944 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 115 mill. kr (13,9 pst.) i forhold til styringsrammen og 33 mill. kr (3,6 pst.) høyere enn kostnadsrammen. Det er inngått forlik med hovedentreprenøren, men det pågår forhandlinger med en entreprenør om sluttoppgjøret.

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

E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 626 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 493 mill. kr (23,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 28 mill. kr (1,0 pst.) under kostnadsrammen. Lukking av mangellister og reklamasjonstiltak gjenstår.

Rv. 80 Hunstadmoen-Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 864 mill. kr. Dette innebærer en økning på 234 mill. kr (8,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere anbudspriser enn forventet.

Prosjekter i planfasen

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

Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at fremtidige forslag til KVVU-estimat, styringsmål og -rammer vil inkludere slike kostnader. For enkelte av prosjektene som fikk fastsatt styringsmål før denne endringen vil avvik i prognosen for sluttkostnad i mange tilfeller ha dette som forklaring.

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

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 759 mill. kr (0,3 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål.

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

E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru i Viken, Vossabanen/E16 Arna-Stanghelle, rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane i Vestland og E6 Megården-Mørsvikbotn i Nordland: Økningen i disse prosjektene skyldes at utgifter til reguleringsplan nå er inkludert i prognosene, noe som styringsmålet ikke har tatt høyde for.

E39 Volda-Furene i Møre og Romsdal: 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 revisjon av reguleringsplanen. Statens vegvesen vil komme tilbake til saken.

E16 Hylland-Slæen i Sogn og Fjordane: Gjeldende prognose for sluttkostnad, basert på vedtatt reguleringsplan, innebærer en kostnadsøkning ut over styringsmålet. Prognosen tilsvarer Statens

vegvesens forslag til styringsramme (P50) oversendt i forbindelse med forberedelser for ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2).

Statsbudsjettet 2022

Tabell 1: Oppfølging av styringsrammer for prosjekter i anleggsfasen

Mill. 2022-kr

Rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig		Ny		Prognose		T2		Avvik ift. styringsramme		Avvik ift. kostnadsramme		Trafikkåpning			
	Styringsramme	Kostnadsramme	Styringsramme	Kostnadsramme	T1 2022	T2 2022	Avvik ift. styringsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Avvik ift. styringsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Oppr. i SSD	Avtale 2022	Rev. T1	Rev. T2		
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%						
3 E18 Lysaker-Ramstadsletta ³⁾	18 021	19 237	17 137		17 137	17 137	0	0,0	-2 100	-10,9	2605	2702		2803		
3 E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	3 525	3 755			3 525	3 525	0	0,0	-230	-6,1	2508	2612				
3 E39 Sykkeltstamvegen, Sørmarka-Smeaheia	1 087	1 282			1 087	1 087	0	0,0	-195	-15,2	21xx	2404				
3 Rv. 509 Ser-Tjora - Kontinentalveien	839	918			839	839	0	0,1	-79	-8,6	21xx	2306	2407	2408		
							0		0							
4a E39 Roofast ²⁾	20 024	22 466	22 550	27 147	22 550	22 550	0	0,0	-4 597	-16,9	25xx	3106				
4a E39 Sveगतjørn - Rådal ³⁾	8 226	8 919		10 071	9 853	10 119	1 893	23,0	48	0,5	22xx	2210				
4a E39 Kristianborg-Bergen sentrum	994	1 127			1 115	1 223	229	23,0	96	8,6	22xx	2212	2301	2303		
4a E39 Myrmel-Lunde	568	636			568	568	-0	0,0	-68	-10,7	2308	2312				
4a Rv. 555 Damsård- og Nvårdstunnelene	439	482		832	755	755	316	72,2	-77	-9,2	2112	2509				
							0									
4b E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2 375	2 714			2 375	2 522	147	6,2	-192	-7,1	2407	2506				
4b E39 Lønset-Hjelset	1 395	1 561			1 395	1 395	0	0,0	-166	-10,6	2407	2407				
							0									
5a E134 Våqsli-, Haukeli- og Svandalsfionatunnelene	588	650		877	796	796	208	35,3	-81	-9,2	2211	2211				
							0									
5c E16 Bjørum - Skaret	5 049	5 491			5 049	5 049	0	0,0	-442	-8,1	22xx	2506		2508		
5c E16 Kvamskleiva	719	791	719		788	758	39	5,5	-33	-4,1	22xx	22xx	2211			
5c E16 Armanipa, Sætre - Bjørkhaugtunnelen	425	467		923	814	814	389	91,7	-109	-11,8	2012	2212				
5c E16 Lørdalstunnelen	2 215	2 453			2 130	2 130	-85	-3,8	-323	-13,2	2006	2901				
5c E16 Dalevåg, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelane	869	1 015			869	869	-0	0,0	-146	-14,4	2112	2601				
5c E16 Gurvaaba- og Flensatunnelene ³⁾	482	530	803	1 051	1 021	1 021	218	27,1	-30	-2,9	1912	2204	2207	2212		
5c Rv. 5 Kjesnesfjorden	1 312	1 470			1 312	1 050	-262	-20,0	-420	-28,6		2209		2210		
							0									
6a Rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken	2 138	2 353			2 138	2 138	0	0,0	-215	-9,1		2410				
6a Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 344	1 518			1 518	1 518	174	13,0	0	0,0	2212	2406				
							0									
6d E136 Breivika - Lerstad	2 221	2 541			2 221	2 221	-0	0,0	-320	-12,6	2607	2607				
							0									
7 E6 Helgeland sør ³⁾	4 884	5 428		6 174	5 999	5 999	1 115	22,8	-175	-2,8		2010/2410	2010/2510			
							0									
8a E6/rv. 827 Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik	621	741			739	962	341	54,8	221	29,9	2211	2211		2311		
8a E8 Serbotn - Laukslett	2 121	2 485			2 121	2 121	-0	0,0	-364	-14,6	2511	2607				
							0									
8b E69 Skarvberatunnelen ³⁾	944	1 038	1 015	1 566	1 515	1 515	500	49,3	-51	-3,3	2112	2302		2303		
	83 423	92 068	85 457	100 728	90 229	90 681	5 224	6,1	-10 047	-10,0						

Region/rute/prosjekt åpnet for trafikk	Opprinnelig		Ny		T1		T2		Avvik ift. styringsramme		Avvik ift. kostnadsramme		Trafikkåpning			
	Styringsramme	Kostnadsramme	Styringsramme	Kostnadsramme	T1 2022	T2 2022	Avvik ift. styringsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Avvik ift. styringsramme	Avvik ift. kostnadsramme	Oppr.	Avtale 2022	Rev. T1	Rev. T2		
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%						
1 Rv. 110 Ørebekk - Simo ³⁾	854	943	1 018	1 144	1 144	1 144	126	12,4	0	0,0	17xx	1911				
							0									
2a E18 Riksgrensen-Ørje ³⁾	935	1 079		1 193	1 170	1 170	235	25,2	-23	-1,9						
2a E18 Knapstad-Retvet ³⁾	1 760	1 920		1 992	1 961	1 961	201	11,4	-31	-1,6						
							0									
2b E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	3 118	3 480			3 118	3 118	-0	0,0	-362	-10,4	21xx	2208		2207		
							0									
3 E18 Varoddbrua	1 094	1 243			1 143	1 130	36	3,3	-113	-9,1	1906	2106				
3 E18 Bommestad - Sky	5 466	6 400			5 624	5 624	158	2,9	-776	-12,1	1611	1805				
3 E39 Eiganestunnelen ³⁾	3 270	3 404		4 140	4 140	4 140	870	26,6	-0	0,0	17xx	2003				
							0									
4a E39 Bjørset - Skei	934	1 007			934	804	-130	-13,9	-203	-20,2	1811	1908				
	0	0					0									
4c Rv. 13 Vik - Vangnes	717	790			717	717	-0	-0,1	-73	-9,2	21xx	2012				
	0	0					0									
5a E134 Damåsen - Saugrenda	5 238	5 947			5 322	5 322	84	1,6	-625	-10,5	1910	2007				
5a E134 Gvammen - Arhus	2 640	2 853			2 499	2 499	-141	-5,3	-354	-12,4	17xx	1912				
5a Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	696	719		962	821	821	125	18,0	-141	-14,6	1811	1811				
5a Rv. 13 Ryfast	8 112	9 239		9 538	9 538	9 538	1 426	17,6	0	0,0	18xx	1912				
							0									
5c E16 Sandvika - Wøyen	4 718	5 180			4 570	4 346	-372	-7,9	-814	-15,8	1910	1910				
5c E16 Baag - Bjørø	1 771	1 968			1 659	1 659	-112	-6,3	-309	-15,7	2005	1910				
5c E16 Øve - Eidsbru	829	911			953	944	115	13,9	33	3,6	1812	2009				
	0	0					0									
6a E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	3 189	3 454			3 074	3 074	-115	-3,6	-380	-11,0	1811	1902				
6a Rv. 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør	2 881	3 368		3 744	3 678	3 678	797	27,7	-66	-1,8						
6a E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2 001	2 175			1 790	1 790	-211	-10,6	-385	-17,7	2009	2009				
	0	0					0									
6e Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	578	636			501	501	-77	-13,4	-135	-21,2	1809	1908				
							0									
7 E6 Helgeland nord	2 133	2 307		2 653	2 626	2 626	493	23,1	-27	-1,0	1911	1911				
7 Rv. 77 Kiernfjellet ³⁾	610	671		725	715	715	22	3,2	-10	-1,4	1810	1910				
7 Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2 630	3 032			2 857	2 864	234	8,9	-168	-5,5	1906	1904				
							0									
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring ³⁾	3 899	4 462	4 542	4 719	4 719	4 719	177	3,9	0	0,0	1610/1410	1812/1509				
	0	0					0									
8b E8 Tana bru	700	770			700	670	-30	-4,3	-100	-13,0	18xx	2008				
8b E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 420	1 534			1 420	1 345	-75	-5,3	-189	-12,3	1712	1811				
8b E105 Elvenes-Hesseng ³⁾	600	660		876	876	876	276	46,0	-0	0,0	1608	1801				
	62 793	70 132	63 683	73 046	68 269	67 795	4 112	6,5	-5 251	-7,2						

MERKNAD:
 1) Fastsett styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2021-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjetfindekser fra 2021 til 2022. Merverdiafgiftstillegget 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), if. Innst. 393 S (2019-2020)

Statsbudsjettet 2022

Tabell 2: Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt			Plan- grunnlag (SM)	Plan- grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2022			Tertial 2 2022		
	KVU- estimat	Styrings- mål (SM)	P65			Prognose T1 2022	Avvik		Prognose T2 2022	Avvik	
	mill. kr (22-kr)	mill. kr (22-kr)	mill. kr (22-kr)				ift. SM/KVU-estimat			ift. SM	
						mill. kr (22-kr)	mill. kr (22-kr)	%	mill. kr (22-kr)	mill. kr (22-kr)	%
1a Rv. 22 Glommakryssing		3 235	3 338	KP		3 235	0	0,0	3 235	0	0,0
1a Rv. 22 Hafslunds gate-Dondern		694	752	RP		694	0	0,0	694	0	0,0
2a E18 Retvet-Vinterbro	-	8 494	8 859	KP	RP	8 368	-126	-1,5	8 368	-126	-1,5
3a Rv. 19 Moss	4 096			KP		4 096	0	0,0	4 096	0	0,0
3a E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru	-	12 283	13 232	RP		12 488	205	1,7	12 488	205	1,7
3a Rv. 282 Holmenbrua	-	897	984	RP	RP	897	0	0,1	897	0	0,1
3a E39 Algård-Hove	-	4 188	4 502	KP	RP	4 188	0	0,0	4 188	0	0,0
3a E39 Smlene-Harestad	-	3 893	4 088	RP		3 946	53	1,4	3 946	53	1,4
3a E134 Dagslett-E18	4 871	-	5 203	KP		4 871	0	0,0	4 871	0	0,0
4a E39 Adland-Svegatjørn	-	40 380	45 344	RP		40 380	0	0,0	40 380	0	0,0
4a E39 Flatøy - Eikefettunnelen (Knarvik - Ostereidet)	16 511			KP		16 511	0	0,0	16 511	0	0,0
4a E39 Bokn - Stord (Hope)	18 909			KP		18 909	0	0,0	18 909	0	0,0
4a E39 Skjersura		883	947	RP		883	0	0,0	883	0	0,0
4a E39 Klakegg - Byrkjelo (Våtedalen)		1 395	1 508	RP		1 395	0	0,0	1 395	0	0,0
4a E39/E16 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset	13 185	-	14 274			13 155	-30	-0,2	13 155	-30	-0,2
E39 Vågsbotn-Klauvaneset	6 030		6 526	KP		6 000	-30	-0,5	6 000	-30	-0,5
E16 Arna-Vågsbotn	7 155		7 748	KP		7 155	0	0,0	7 155	0	0,0
4a E39 Storhaugen - Førde		3 231	3 486	RP		3 231	0	0,0	3 231	0	0,0
4a E39 Volda-Furene	-	1 062	1 211	KP	RP	1 331	269	25,4	1 331	269	25,4
4b E39 Alesund - Molde (Ørskogfjellet-Molde)	-	19 923	17 929			19 923	0	0,0	19 923	0	0,0
E39 Ørskogfjellet-Vik	-	1 970	2 086	RP		1 970	0	0,0	1 970	0	0,0
E39 Vik-Jubben	-	14 778	15 631	RP		14 778	0	0,0	14 778	0	0,0
E39 Jubben-Molde	-	3 175	72	RP		3 175	0	0,0	3 175	0	0,0
E39 Alesund-Ørskogfjellet	-	-	-	KP		0	0	0,0	0	0	0,0
5a Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane	-	944	1 015	RP		968	24	2,6	968	24	2,6
5a E134 Røldal-Seljestad	-	3 421	3 592	RP		3 320	-101	-3,0	3 320	-101	-3,0
5a E134 Saggrenda-Elgsjø	-	2 344	2 461	RP		2 344	0	0,0	2 344	0	0,0
5a Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	5 605	-	6 367	KP		5 605	0	0,0	5 605	0	0,0
5c E16 Hylland-Sveen (Nærøydalen)	-	2 005	2 106	RP		2 127	122	6,1	2 068	63	3,1
5c E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen (eksl jernbanen)	-	27 640	29 713	RP		27 640	0	0,0	28 012	372	1,3
5c Rv. 5 Erdal-Naustdal	2 785	-	3 005	KP		2 785	0	0,0	2 785	0	0,0
6a E6 Tonstad-Kroppanbrua		719	755	RP		719	0	0,0	719	0	0,0
8a E6 Megården-Mersvikbotn	-	10 027	10 714	RP		10 086	59	0,6	10 086	59	0,6
8a E8 Ulsvågskaret	-	1 587	1 732	RP		1 587	0	0,0	1 587	0	0,0
8a E10 Nappstraumen-Å	1 300			KP		1 300	0	0,0	1 270	-31	-2,4
8a E8 Flyplass tunnelen (Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø))	-	1 887	2 017	RP		1 887	0	0,0	1 887	0	0,0
8b Rv. 94 Hammerfest sentrum		1 239	1 329	RP		1 239	0	0,0	1 239	0	0,0
Sum alle prosjekter	67 262	152 370	190 462			220 108	476	0,2	220 391	759	0,3

Vedlegg 3: Nærmere om tunnelutbedringsprogrammet

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

På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på det transeuropeiske transportnettverk (TEN-T-veinettet) prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på det øvrige riksveinettet i all hovedsak ikke vil kunne gjennomføres innen 2022/2023 som tidligere forutsatt, men vil bli utsatt til etter 2023. Statens vegvesen har gjennomført en verdianalyse knyttet til de tunnelene på det øvrige riksveinettet som ikke tilfredsstiller krav i tunnelsikkerhetsforskriften med sikte på å få kostnadene ned. Denne analysen vil danne grunnlaget for Statens vegvesens vurderinger om omfang og prioritering av tiltak på denne delen av riksveinettet. Dette vil danne grunnlag for Statens vegvesens årlige revisjoner av Statens vegvesens gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2022-2033.

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

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

Vedlegg 4: Nærmere om byvekstavtaler

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 selve byvekstavtalen.

Gjennom *Prop. 111 S (2021-2022) Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* har regjeringen åpnet for at den delen av tilskuddet som frem til nå har vært brukt til reduserte bompenger, kan endre formål dersom det lokalt er ønske om det. Dette åpner for at hele tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering.

Byvekstavtalen for Osloområdet omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Viken fylkeskommune. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 1. januar 2020. Byvekstavtalen for Bergensområdet 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.

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

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

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

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

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

En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1332 post 63 og post 66 gis i kapittel 3. Mer informasjon om byvekstavtalene er samlet på våre [hjemmesider](#).

Tilskudd til byområder

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

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

Samlet oversikt over alle fire byområdene

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

Alle fire byene				T2	T2
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	988,3	1 191,0	2 179,3	1 464,6	-714,7
Bedre kollektivtilbud	256,2	477,2	733,4	565,3	-168,1
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	154,0	105,0	259,0	190,0	-69,0
Sum	1 398,5	1 773,2	3 171,7	2 219,9	-951,8

Det er bevilget i underkant av 1,8 mrd. kr. samlet til de fire største byområdene i 2022. Beløpene er per 31.8.2022 ikke utbetalt fra Statens vegvesen til lokale parter. Samlet for alle fire byområdene er det per andre tertial forventet et avvik på i om lag 950 mill. kr inkludert tilskudd til mindre investeringstiltak på lokalt veinett. Sammenliknet med ved utgangen av 2021 er mindreforbruket på

belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektiv noe redusert. Mindreforbruket er på nivå med prognose ved første tertial.

Osloområdet

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

Oslo				T2	T2
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	397,6	349,2	746,8	610,3	-136,5
Bedre kollektivtilbud	-	299,0	299,0	299,0	-

Belønningsmidler

Det er satt av kr. 100 mill. i koronatilskudd. Dette er midler som skal benyttes for å opprettholde et godt kollektivtilbud i Vikens del av Ruterområdet etter at den statlige kompensasjonsordningen avvikes. For fire kollektivterminal- og holdeplassprosjekter er fremdriftsplaner justert, hvorav to grunnet kommunal saksbehandling. For prosjektet Grorudpiloten er oppstart uavklart. Det er også satt av midler til å oppdatere kunnskapsgrunnlag i forbindelse med reforhandling av Oslopakke 3, som er kommet i gang senere enn forutsatt. Det er satt av midler til planlegging av kollektiv-, gang- og sykkelprosjekter, og noen av reguleringsprosjektene er forsinket.

Det foreligger konkret plan for bruk av midlene i løpet av 2023.

Bedre kollektivtilbud

Partene i byvekstsamarbeidet har besluttet at midlene tilknyttet «Bedre kollektivtilbud» i 2022 i sin helhet skal gå til Fornebubanen.

Bergensområdet

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

Bergen				T2	T2
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	307,8	333,7	641,5	312,1	- 329,4
Bedre kollektivtilbud	114,8	60,1	174,8	174,8	-
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekststalter	21,0	84,0	105,0	74,0	-31,0

Belønningsmidler til byvekststalter

Om lag 270 mill. kr av midlene skal brukes til drift av kollektivtransport i 2022 og om lag 46 mill. kr til mindre tiltak som bidrar til nullvekstmålet. Inntil videre står deler av midlene på fond hos Vestland fylkeskommune og skal benyttes i tråd med en hensiktsmessig oppskalering av rutetilbudet.

Bedre kollektivtilbud

Det er foreslått at midlene skal gå til Bybanen byggetrinn 4. Det legges opp til at beslutning om dette fattes i oktober 2022.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Inkludert mindreforbruk fra 2021 er til sammen 105 mill. disponibelt til mindre investeringstiltak på lokalt veinett. Forventet mindreforbruk på enkelte prosjekt skyldes forsinkelser.

Nord-Jæren

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

Nord-Jæren				T2	T2
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	245,7	236,0	481,7	266,7	-215,0
Bedre kollektivtilbud	88,5	88,3	176,7	66,5	-110,2

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Midlene er i 2022 planlagt brukt til drift av kollektivtransport, investeringer på Bussveien og prosjektering av Kollektivtrasé fv. 510 SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå. Resterende midler er bestemt brukt til Bussveien. Per nå er det uklart når midlene vil bli benyttet.

Bedre kollektivtilbud

I 2022 er det lagt til grunn å bruke 66,5 mill.kr for å øke rutefrekvensen på utvalgte bussruter.

Gjenstående midler settes på fond til blant annet elektrifisering av bussflåten som har en estimert kostnad på 75 mill. kroner i 2025 og 75 mill. kroner i 2026.

Trondheimsområdet

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

Trondheim				T2	T2
	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Prognose forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og prognose 2022
Belønningsmidler	37,2	272,1	309,3	275,5	- 33,8
Bedre kollektivtilbud	53,0	29,9	82,9	25,0	- 57,9
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	133,0	21,0	154,0	116,0	-38,0

Belønningsmidler til byvekstvtaler

Midlene er i 2022 planlagt brukt til drift av kollektivtrafikk, vinterdrift for sykkel og infrastrukturiltak for trikk. Årsaken til avviket er at om lag 30 mill. kr av utgiftene i prosjektene blir kostnadsført først i 2023.

Bedre kollektivtilbud

Partene har besluttet at tilskuddet til «bedre kollektivtilbud» skal gå til delfinansiering av Metrobuss. Mindreforbruket skyldes forsinkelser i gjennomføringen av Metrobussprosjektet.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstvtaler

Årsaken til avviket er forsinkelser i prosjektet Saupstadbrua.

Vedlegg 5: Samfunnssikkerhet og beredskap

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

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

Arbeidet med samfunnssikkerhet ble i andre tertial, som i første tertial, preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa som følge av den pågående russiske invasjonen av Ukraina. Økte kostnader og uforutsigbarhet i tilgangen til viktige innsatsvarer og tjenester innenfor IT, drift og utbygging har og vil også fremover være krevende å håndtere. Langsiktige konsekvenser kan være dårligere veistandard generelt og økt etterslep. Samtidig fører den nye sikkerhetspolitiske situasjonen til et økt trusselnivå spesielt innenfor cyberdomene. Statens vegvesen følger trusselbildet nøye. Trusselnivået anses foreløpig å være stabilt.

Digital sikkerhet og personvern

Statens vegvesen registrerte ingen større digitale sikkerhetshendelser i andre tertial. Det digitale trusselnivået for etaten vurderes som lavt, selv om det ble registrert en liten økning i trusselnivået i slutten av andre tertial. På grunn av den sikkerhetspolitiske situasjonen kan trusselnivået raskt endre seg. Statens vegvesen følger nøye med på trusselvurderinger som gjennomføres av offentlige og private virksomheter i Norge. Slik trusselnivået er nå vurderes det at det ikke er behov for å gjennomføre ytterlige tiltak.

I andre tertial ble det gjennomført en intern helsesjekk innenfor informasjonssikkerhet, personvern og IT-sikkerhet. Helsesjekken gjennomføres som for å vurdere og føre kontroll med sikkerhetshelsetilstanden i etaten. Resultatene fra helsesjekken sammenlignes opp mot «Standard of good practice» fra *Information Security Forum* (ISF). Denne standarden er den mest omfattende informasjonssikkerhetsstandard som er tilgjengelig, og den dekker alle tema som er beskrevet i *ISO/IEC 27002*, *NIST Cybersecurity Framework*, *CIS top 20*, *PCI DSS* og *COBIT5 for informasjonssikkerhet*. Helsesjekken viser at det har vært en forbedring i helsetilstanden fra første til andre tertial.

Statens vegvesen gjennomførte i andre tertial en inntrengningstest mot våre systemer, basert på NSM sine grunnprinsipper for IKT-sikkerhet. Det ble i forlengelsen av testen gjennomført en beredskapsøvelse.

Arbeidet med inngåelse av *standard contractual clauses* (SCC) fortsatte i andre tertial med god fremgang. SCC er standardiserte kontraktsbestemmelser som forplikter avtaleparter til å behandle personopplysninger i tråd med kravene satt av GDPR. Bestemmelsene gjør det mulig å overføre personopplysninger til land som ikke har tilstrekkelig beskyttelsesnivå, utenfor EU/EØS.

Videre har Statens vegvesen brukt mye ressurser på å utrede sektorvist responsmiljø for veisektoren på oppdrag fra departementet.

Krisehåndtering på veinettet

Andre tertial ble preget av flere uønskede hendelser på veinettet som krevde mye ressurser og som hadde stor medieoppmerksomhet, herunder raset langs E39 ved Heim, stengningen av Badderbru og kollapsen av Tretten bru og den etterfølgende stengningen av 14 fagverksruer i tre. Hendelsene

som rammet Badderen og Tretten bru viser viktigheten av en god reservebruberedskap. De to hendelsene har krevd en større utlegging av reservebrumateriell for å gjenopprette avbrutte veistrekninger. Bruberedskap har for tiden 44 bruer ute på det offentlige veinettet, og forblir en viktig ressurs for å kunne gjenopprette brutte veiforbindelser og ivareta veinettets integritet.

Statens vegvesen vurderer at disse hendelsene ble håndtert på en god måte, både fra et krisehåndterings- og mediehandteringsperspektiv. Det arbeides fortsatt aktivt med oppfølging av ovennevnte hendelser, og da spesielt problematikken rundt eventuell gjenåpning av de 14 fagverksbruene. Pågående inspeksjoner og granskningen i regi av havarikommisjonen i etterkant av disse hendelsene vil gi nyttig læring.

Polaris Gram 2022 (PSGM2022)

Statens vegvesen har i andre tertial vært med på å planlegge totalforsvarsøvelsen Polaris Gram 2022, som skal gjennomføres 14-24. november. Statens vegvesen deltar både i planleggingen og styring av øvelsen i EXCON, samt med liaison til Forsvarets Operative Hovedkvarter (FOH) i gjennomføringsfasen. Øvelsen blir gjennomført med en reach back i etaten. Statens vegvesen deltok også i fjorårets Polaris Gram. Øvelsen ga god læring og viktig erfaring i å samhandle med andre aktører i totalforsvaret. Samlede øvelser er et viktig verktøy for å belyse gjensidig avhengighet mellom leverandører av kritiske samfunnsfunksjoner.

Arbeid innenfor grunnsikring

Statens Vegvesen har i andre tertial arbeidet kontinuerlig med å forbedre grunnsikringen og konsolidere alarm og adgangskontrollsystemer ved flere av våre lokasjoner. Som en del av dette arbeidet har syv lokasjoner rundt drammensområdet blitt overført til sikkerhetssystemet som har server i Trondheim. Arbeidet med å slå sammen systemene som i dag brukes i region nord og vest har startet opp, med en plan om sentral serverdrift. Anskaffelsesprosesser knyttet til vedlikeholdsavtale for sikkerhetssystem og ny etatsavtale for alarm- og vekttertjenester har blitt gjennomført. Videre ble det gjennomført en sikkerhetsinspeksjon av VTS øst.

Vedlegg 6: Inspeksjon av veiobjekter

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

Inspeksjoner og revisjonsfunn

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

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

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

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

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

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

Tiltak og rapportering i 2021

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

Langsiktige tiltak

Rapport	Tiltak nr.	Status T1- 2022	Oppfølging
	1. Gjennomføre risikovurdering av veiobjekter for å prioritere de som det er viktigst å følge opp med inspeksjoner.		Gjennomført 2021
T2 2022	2. Inspeksjoner blir revurdert når det gjelder innhold, omfang, metode og frekvens, men det er ikke avklart om alt skal inngå i R610.	<p><u>Revisjon av R610</u> Arbeidet med revisjon av R610 er godt i gang. Mye forarbeid er gjort for å kartlegge behov og få en beslutning i ledelsen på omfang og de viktigste rammene for prosjektet. R610 vil sannsynligvis inneholde hovedtrekk for Inspeksjonsregimet og krav på objektnivå inkludert inspeksjonstyper og hyppighet. Dette inngår i revisjonsarbeidet som avsluttes i starten av 2024. De operative rutinene for inspeksjon og inspeksjonsprogram bør beskrives i kvalitetssystemets prosesser og integreres i FDV-system o.a.</p> <p><u>FDV-løsning (tidligere omtalt som FDV-system)</u> Anskaffelse og implementering av et FDV-system ble vedtatt 15.12.2021. Den nye FDV-løsningen blir et viktig verktøy for å sikre en profesjonell forvaltning, drift og vedlikehold av riksveinettet. Systemet skal understøtte en tilstands- og risikobasert praksis, registrere, følge opp og lukke avvik som har betydning for måloppnåelse. Endelig plan for implementering er en del av forhandlingene med valgt leverandør. Det vil være en tett kobling mot R610, kvalitetssystemet for øvrig og FDV-</p>	Fortsetter

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

Kortsiktige tiltak

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