



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Wenche Kirkeby / 22073637

Vår referanse:
22/56408-135

Deres referanse:
22/967-

Vår dato:
14.10.2023

Bestilling - Bidrag fra Statens vegvesen

Vi viser til brev av 22. august 2023 fra Samferdselsdepartementet om oppfølging og styring av midler til vedlikehold, fornying og mindre investeringer. Her bes Statens vegvesen om bidrag til Nasjonal transportplan 2025-2036 og gjennomgang av organisering av veisektoren. Vi viser i denne sammenheng til våre svar på prioriteringsoppdraget til NTP.

1 Bedre informasjon om virkningene av mindre tiltak

Samferdselsdepartementet ber om konkrete forslag til utbedringsstrekninger og tiltak med definerte mål per strekning, og forslag som bidrar til å vise effekten av innsatsen til andre tiltak enn store investeringer. Videre bes det om tall på reduksjon av skredutsatte punkter i ramme 3 dersom porteføljen ligger på nivået i ramme 2. Departementet spør dessuten om det er konkrete hindringer innenfor dagens budsjett- og etatsstyring som er til hinder for de beskrevne forslagene. Se del 2 for svar på det siste spørsmålet.

Tilstrekkelige rammer til drift og vedlikehold

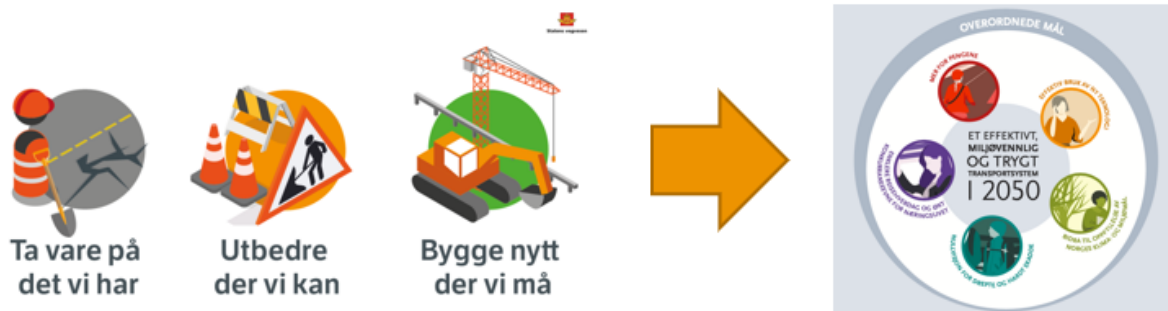
Statens vegvesen har i sine innspill til NTP prioritert det vi mener er tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold først, og deretter investeringer opp til planleggingsrammene fra departementet. Dette er vår anbefaling for å bidra til målene som er satt i NTP. Statens vegvesen legger med denne prioriteringsmodellen grunnlag for å nå NTP-målene gjennom å ta vare på det vi har, utbedre det vi kan og bygge nytt der vi må.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim



Figur 1 Statens vegvesens arbeidsmetodikk for å nå NTP-målene

Å bygge nytt er kostbart, men en del strekninger likevel viktig å prioritere for å sikre fremkommelighet, trafikk sikkerhet, samfunnssikkerhet og robusthet mht. flom og skred. Verken inneværende NTP eller planleggingsrammene for ny NTP gir rom for å kunne bruke investeringer for å nå alle NTP-målene. Historisk har bare om lag 1 pst. av veinettet blitt nybygd hvert år. Drift og vedlikehold av riksveinettet på et riktig nivå er viktig for å bidra til NTP-målene.

Statens vegvesen skal ha oversikt over tilstanden det riksveinettet vi har ansvar for. Det gjelder en rekke tema som trafikk, veibreder, øvrig utforming hvorvidt veien oppfyller dagens krav, og ikke minst om den oppfyller sin funksjon for samfunnet. Vi har, og utvikler, indikatorer som skal gi god styringsinformasjon om status og utvikling i riksveinettet. Vi viser til eget møte med Samferdselsdepartementet om dette 20. september 2023.

I tillegg til større investeringer, drift og vedlikehold må det sikres et minimum av ressurser til målrettede, mindre investeringstiltak for å kunne håndtere de viktigste behovene i det eksisterende veinettet.

Mer for pengene forutsetter forutsigbarhet og fleksibilitet

Statens vegvesen arbeider for «mer for pengene». For å få til dette trenger vi forutsigbarhet og fleksibilitet. Aktiviteten som Statens vegvesen utfører på og for riksveinettet gjennomføres i hovedsak gjennom langsiktige kontrakter, som innebærer flerårige forpliktelser. Dette gjelder både drift, vedlikehold og investering. De fleste av tiltakene vi gjør på veien har flerårig planleggingshorisont. Det skal planlegges, anskaffes og bygges. Vi må vite når vi har midler til viktig vedlikehold.

Dette gjør at Statens vegvesen er avhengig av forutsigbarhet for å kunne levere som forventet:

- Forutsigbare rammer på MOTIV-nivå til vedlikehold er med på å gjøre at vedlikeholdsetterlepet kan stanses og på sikt reduseres.
- Forutsigbare rammer er gunstig for konkurransen i markedet. Entreprenørene og konsulentene kan ha en bemanning og utstyr som er i tråd med en langsiktig omsetningsforventning.

Statens vegvesen trenger også fleksibilitet i sine rammer og sin produksjon:

- Vi må bruke virkemidlene helhetlig og arbeide helhetlig på de viktigste veistrekningene.
- Vi må håndtere utfordringer utenfor disse strekningene, for eksempel knyttet til samfunnssikkerhet/beredskap og trafikk sikkerhet, og være klare til å håndtere for eksempel ekstremvær.
- Desto lavere rammer, desto mer behov er det for å kunne prioritere de viktigste utfordringene på veinettet, noe som gir mindre mulighet til strekningsvis innsats.
- Vi trenger et tydelig og bredt operativt handlingsrom, jf. tidligere innspill og svar nedenfor på andre del dette oppdraget.

Strekningsvis innsats bør være hovedmodellen

Statens vegvesen skal ha løpende oversikt over status for veiens tilstand og funksjon. Vi er på vei mot dette målet gjennom blant annet utvikling av indikatorer, implementering av et FDV-system og digitalisering. Sammen med øvrige utredninger gir en slik oversikt grunnlag for å konkretisere tiltaksstrategier for lengre strekninger, jf. tidligere innspill til NTP. Samlet kan dette bedre den samfunnsøkonomiske nytten og gi best mulig effekt for de samlede NTP-målene.

Et eksempel er strekningen E6 Grong-Nordland grense. Her er deler av veien nybygd på 2000-tallet. Den tas vare på gjennom godt vedlikehold. Andre steder er det behov for å bedre trafikksikkerheten gjennom å fjerne noen avkjørsler og utbedre sideterrenget. Så har man strekninger der flere utfordringer ligger relativt nært hverandre, men der det også er deler av veien som er god. Både vedlikehold og investeringstiltak er aktuelt, og utbedringsstrekninger kan være aktuelt. Noen steder er utfordringene så store at de ikke lar seg løse med gjenbruk av eksisterende vei, og her må det bygges nytt. Et helhetlig perspektiv på hele strekningen og systematikk i utredning og planlegging gjør at vi kan gjennomføre kostnadseffektive tiltak som både tar vare på en del av veikapitalen, gir mindre miljøulempere enn ny vei og gir god effekt for trafikantene. Vi viser til utdypende omtale av strekningen nedenfor.

Gjennomføringsmodeller

Vegvesenet har de siste årene skaffet oss god erfaring med helhetlig, strekningsvis utbedring. Dette tar vi med oss inn i arbeidet med nye strekninger. «Design to cost» skal være det bærende prinsippet for utvikling av strekningene, og målet er at styringen dreies fra enkelttiltak til forbedring av en hel strekning. «Design to cost» (se figur 3) skal gi insentiv til å finne gode løsninger til reduserte kostnader og vil, sammen med porteføljestyling og gode anskaffelser, gi mer for pengene. Kritiske punkter kan utbedres mer effektivt og til reduserte kostnader dersom tiltakene ses i sammenheng med andre tiltak på strekningen. Design to cost gir også insentiv til å vurdere alternative tiltak, som for eksempel bruk av teknologi.

Effektiv utbedring av lengre strekninger



Foto: Håvard Sandkjæfjærbu

Rv. 9 Gul midtlinje til Hovden

- Tenkt enkelt med god lokalkunnskap
- Helhetlig tenking, men oppdeling i «håndterbare» delstrekninger
- Planer klare for rask gjennomføring når det er ledige midler



Foto: Vegard Antonsen

Valdresmodellen

- Tidlig involvering av entreprenør
- Maksimal utnyttelse av eksisterende veikapital
- «Design to cost»
- «Tilfredsstillende standard»



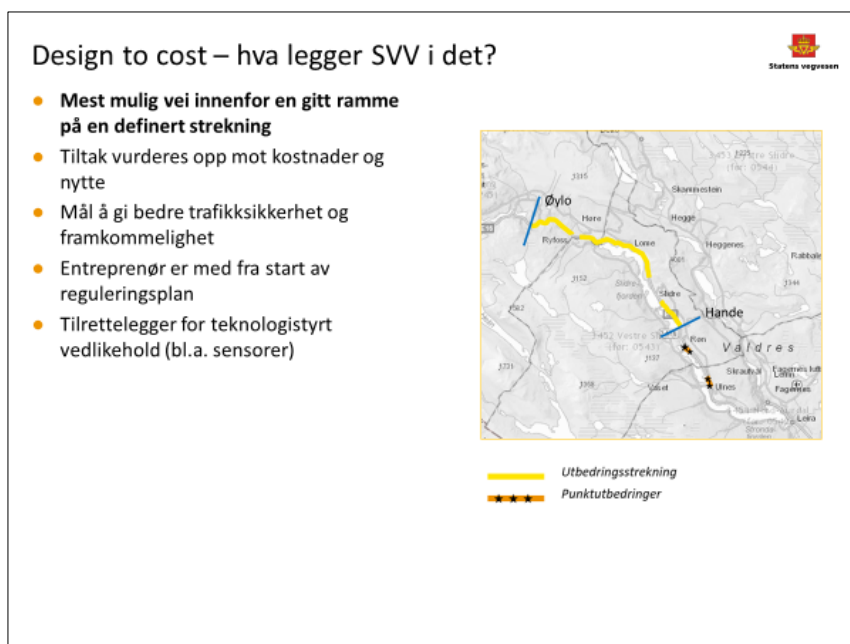
Foto: Eli Ramstad

Rv. 3 Østerdalen

- Effektive anskaffelser tilpasset arbeidet som skal gjøres
 - Rammeavtaler
 - Driftskontrakter
 - Egne kontrakter

Fellestrekk: Prosjektene har et klart mål og det er tenkt enkelt i planlegging og gjennomføring

Figur 2 Viktige suksesskriterier for helhetlig, strekningsvis utbedring



Figur 3 "Design to cost" i Statens vegvesen

Kriterier for prioritering av tiltak

Ved prioritering av vedlikeholds- og investeringstiltak, inkludert fornying, på en strekning må strekningens funksjon i transportsystemet legges til grunn. Kritiske punkter for framkommelighet, trafiksikkerhet, klima og miljø og samfunnssikkerhet og beredskap må identifiseres og vurderes. Måloppnåelse på NTP-målene, forskriftskrav, modenhet, nytte, samfunnssikkerhet og usikkerhet mhp. etterspørsel og teknologi er kriterier som vektlegges i dagens prioritering av porteføljen, og som også er relevante for tiltak under 1 mrd. kr.

Vedlikehold og målrettede, mindre investeringstiltak på problempunkter og kortere problemstrekninger bør være et supplement til hovedstrategien og ikke hovedarbeidsmåten. Dette er tiltak der det gjerne er ett eller få formål, for eksempel trafiksikkerhet og framkommelighet, som er de klart viktigste. Det kan også være akutte hendelser, for eksempel ekstremvær, som gjør det nødvendig med mer punktvis innsats. Slike enkelttiltak kan være svært viktige for å bidra til NTP-målene, selv om netto nytte både kan være vanskelig å beregne, og lav.

En lav ramme vil gjøre at man må prioritere tiltak som sikrer framkommelighet og trafiksikkerhet på minimum dagens nivå, og en betydelig del av rammen må settes av til strakstiltak. Det vil da være utfordrende å drive langsiktig utvikling. Omfattende krav og føringer til bruk av midlene innenfor en lav ramme vil kunne gjøre det utfordrende å få gjennomført helt nødvendige strakstiltak.

Utbedringsstrekninger i første seksårsperiode

Statens vegvesen vil i første seksårsperiode av NTP 2025-2036 prioritere å arbeide videre med følgende strekninger, forutsatt tilstrekkelige rammer:

- Rv. 9 Setesdal
- Rv. 3 Østerdalen
- E6 Grong-Nordland grense
- Rv. 7 Ørgenvika - Svenkerud

En endring av de økonomiske forutsetningene som lå til grunn for vårt innspill kan endre innsatsen på en eller flere av strekningene. Det er sannsynlig at vi ikke får fullført alle strekningene i seksårsperioden. Andre strekninger kan også være aktuelle i løpet av NTP-perioden 2025-2036, for eksempel rv. 52 Hemsedalsfjellet og rv. 41 i Kviteseid/ Kristiansand. I tillegg er E14 viktig for forsvarssamarbeidet i NATO, og definert som en hovedvei for transport av militært utstyr inn mot Sverige fra havnene i Trondheimsfjorden. Statens vegvesen har gjort en mulighetsstudie av E14 fra Stjørdal til riksgrensen ved Storlien. Studien omtaler både aktuelle tiltak for helhetlig utbedring og for trinnvis utvikling.

Vi viser til egne omtaler av utfordringer, mål, aktuelle tiltak og virkninger på de ulike strekningene nedenfor. Blant annet økonomiske rammer vil være førende for om trafikantene og samfunnet kan få den ønskede nytten av tiltakene i løpet av seksårsperioden, eller om det tar lenger tid.

Statens vegvesen vil i årene fremover i økende grad ha oversikt over totale virkninger av vår aktivitet gjennom indikatorer for veiens standard og funksjon.

Dilemmaer ved prioriteringen av midler

Som beskrevet ovenfor vil trange rammer kunne gjøre at vi må prioritere målrettede tiltak på utsatte punkter/strekninger fremfor strekningsvis innsats og store prosjekter. Dette gir bedre måloppnåelse på ett eller to spesifikke mål, men mindre helhetlige forbedringer og kan hende lavere samlet måloppnåelse og samfunnsøkonomisk nytte. Dersom rammene til drift og vedlikehold er lavere enn vårt forslag vil forfallet øke. Samtidig som det er stort behov for midler til vedlikehold og mindre investeringstiltak er det også behov for å bygge nytt på viktige strekninger for fremkommelighet, trafiksikkerhet og bo- og arbeidsmarkedsregioner. Flere av porteføljeprojektene er også knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften.

Reduksjon av skredutsatte punkter i ramme 3 dersom store investeringer legges på nivået i ramme 2
Prosjektet E16 Hylland-Slæn (Nærøydalen) var prioritert i ramme 2 og 3 (sortering etter kriteriene i porteføljestyling) i vårt innspill i mars. På grunn av høyere bindinger har dette nå falt ut. Prosjektet ville gitt utbedring av tre skredpunkter.

Det er mulig å utsette oppstarten av delstrekning to på E6 Megården-Mørsvikbotn. Delstrekningen Megården-Sommerset er sendt til KS2- med et kostnadsanslag på om lag 5,5 mrd. 2024-kr. I ramme 2 er det satt av 1,8 mrd. kr til delstrekningen Megården-Sommerset. For å fullføre strekningen til Mørsvikbotn er det behov for 3,7 mrd. kr fra ramme 3 i første periode. Ved å utsette delstrekningen Sommerset-Mørsvikbotn kan en frigjøre 7,8 mrd. kr i ramme 3 i første periode. Konsekvensene av en slik utsettelse er imidlertid at vi ikke får oppfylt EU-kravene på TEN-T-veinettet knyttet til tunnel-sikkerhet. Robusthet for E6 i nord vil dessuten være som før, med omkjøring via Sverige.

De 7,8 mrd. kr kan vi benytte til å sikre ett skredpunkt i Lavangsdalen (uten å bygge midtrekkverk), og fire skredpunkter knyttet til E6 Mørsvikbotn-Mørsvikvatn, totalt fem skredpunkter. Det er imidlertid ikke disse skredpunktene som har høyest skredfaktor. Da har vi 6,7 mrd. kr igjen som kan finansiere de 5-6 høyest prioriterte skredpunktene fra riksvellisten fra leveransen 3. oktober delfinansiering av tiltak på rv. 15). Alternativt kan vi benytte alle de 7,8 mrd. kr til å gjennomføre de seks høyest prioriterte tiltakene på listen i sin helhet.

Andre virkninger

Med utgangspunkt i at vi prioriterer tiltak hjemlet i lover og forskrifter først, vil vårt forslag til prioritering av strekninger og punktvis tiltak bl.a. kunne gi oppgitte virkninger i tabell 1 innenfor spesifikke områder. Disse virkningene knytter seg til mindre investeringstiltak under 1 mrd. kr finansiert over post 30.2, ved forslag til fordeling av ramme 2 pr. mars 2023. I tillegg vil det være virkninger av tiltak som gjennomføres i forbindelse med porteføljen over 1 mrd. (post 30.10), samt

vedlikehold (post 22) og teknologi (post 01). Endring i økonomiske rammer og nærmere konkretisering i etatens gjennomføringsplan vil endre virkningene. Dette må derfor anses mest som et eksempel.

Tabell 1 Grovt anslåtte virkninger av prioriteringene i ramme 2

Tema	Virkning	
Tilrettelegging gående og syklende	Antall km tilrettelagt for gående og syklende	20
Trafikksikkerhet	Årlig reduksjon i antall drepte og hardt skadde	6 drepte og hardt skadde/år
Støy	Antall støyutsatt som for bedret støysituasjonen	400 personer
Vann og vassdrag	Antall nye rensebassenger Antall utbedrete rensebassenger Vandringshindre utbedret	6 30 8
Kulturminner	Antall objekter utbedret	13
Kollektivtransport og universell utforming	Antall holdeplasser og ferjeleier oppgradert til universell utforming	480 holdeplasser 36 ferjeleier
Rasteplasser	Antall oppgraderte og nye hovedrasteplasser	8 oppgraderte 2 nye
Ladeinfrastruktur.	Antall ladestasjoner for tunge kjøretøyer	12
Instrumentering	Antall km tilrettelagt infrastruktur	ca. 200-300 km

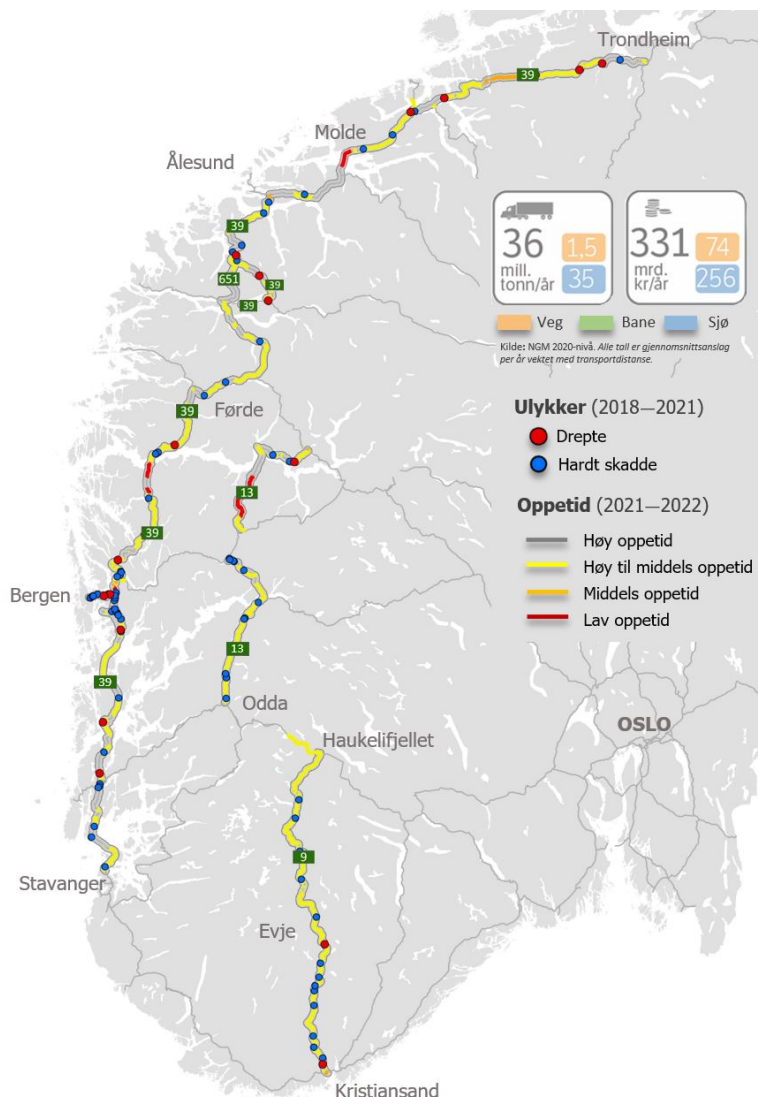
Bompenger

Som vi har omtalt i prioriteringsoppdraget i mars foreslår Statens vegvesen at det vurderes om det kan være aktuelt med bompenger på en eller flere av utbedringsstrekningene. Rv. 7 er nevnt som en mulig strekning. Det er en rekke ting som må avklares før dette eventuelt innføres, blant annet forholdet til stort utbyggingsprosjekt som inngår i strekningen. Hvis disse strekningene, eller noen av dem, omtales i NTP med muligheter for delvis bompengefinansiering, må det tas forbehold om lokal støtte for bompenger.

Nærmere omtale av strekningene

Rv. 9 Setesdal

Rv. 9 går fra Kristiansand til Haukeli (240 km). Veien er viktig for lokal og regional trafikk fra Kristiansand til Haukeli og rv. 13/E134, og utbedringer har foregått over mange år. Korridoren er preget av lave hastigheter og flere flaskehals. Flere områder er værutsatte, og det forekommer flom og skred. Figur 4 viser ulykker og oppetid, hentet fra vår korridorvise omtale i prioriteringsoppdraget i mars.

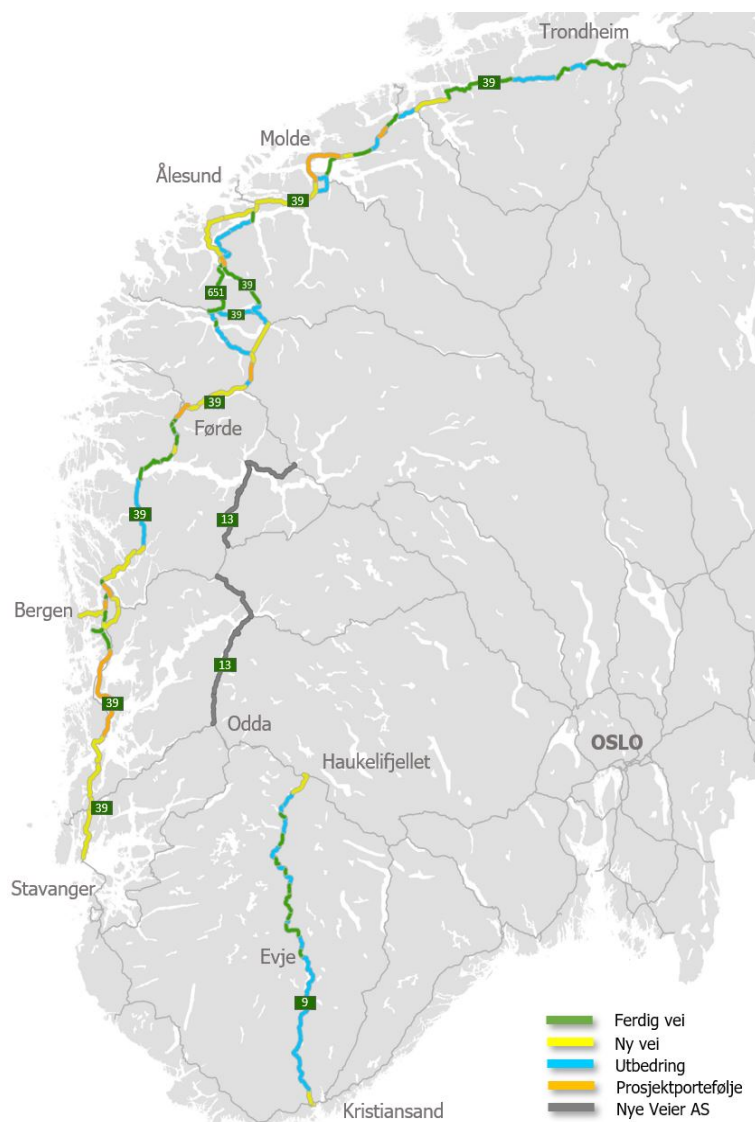


Figur 4 Verditransport, oppetid og ulykkesituasjonen i korridor 4. Tonnmengder og verdi hentet fra Transportmiddel-spesifikk statistikk, økonomisk statistikk og varetransportundersøkelser. Verditalt hentet fra Utenrikshandelsstatistikk. Oppetid baserer seg på antall timer nedetid i tidsrommet 2021–2022: Høy oppetid = nedetid 0–200 timer, høy til middels oppetid = nedetid >200 timer, middels oppetid = nedetid >500 timer, lav oppetid = nedetid >1000 timer (kilde: Veidatahuset). Ulykkestall 2018–2021 (kilde: Nasjonal vegdatabank).

Statens vegvesen har lenge hatt en langsiktig strategi for utvikling av denne korridoren som kombinerer større og mindre utbygginger, utbedrings- og punkttiltak knyttet til fremkommelighet og trafiksikkerhet. På rv. 9 er det gjennomført vesentlige utbedringer. I prosjektet «gul midtlinje til Hovden» gjenstår å bygge 12 km i tillegg til 6 km som er under bygging. Det foreligger vedtatt reguleringsplan for strekningen som mangler gul midtlinje, med unntak av Frøysnes (2,2, km), der reguleringsplanarbeidet er startet nå.

Videre er byggeplan og konkurransegrunnlag på strekningen Hoslemo-Geiskelid ferdig i januar 2024, og kan lyses ut umiddelbart forutsatt finansiering. Mellom Kristiansand og Mosby, om lag 10 km, er det behov for tiltak. Videre er det behov for noe utbedring mellom Mosby og Bygland, om lag 90 km (kurveutbedring, sideterreng og trafiksikkerhetstiltak). Særlig gjelder dette mellom Mosby og Hægeland. Også på strekninger med gammel vei (ikke utbygd siste 15 år) mellom Bygland og Hovden, om lag 115 km, er det behov for noe utbedring. Mellom Hovden og Haukeli, om lag 27 km, gjenstår utbedring, og strekningen mangler delvis gul midtlinje.

Jf. figur 5, hentet fra vår korridorvise omtale i prioriteringsoppdraget fra mars.



Figur 5 Langsiktig utviklingsstrategi for korridor 4. Strekninger hvor Statens vegvesen vurderer tilstanden som tilfredsstillende i overskuelig fremtid, styrkeninger som inngår i portefølje til Statens vegvesen eller Nye Veier AS, og strekninger hvor det er aktuelt å utbedre og å bygge ny vei. Tekstboksen viser prosjekter under bygging og prosjekter over 1 mrd. kr som foreslås startet opp i første seksårsperiode. De strategiske vurderingene vil kunne endre seg over tid. Mindre investeringstiltak konkretiseres i arbeidet med gjennomføringsplan for 2025–2030.

Mål for strekningen

- Gul midtstripe til Hovden
- Bedre trafikksikkerhet

På eksisterende vei kreves 6,5 m asfaltbredde for å kunne merke opp gul midtstripe, som vurderes som et minstekrav for trafikksikkerhet og fremkommelighet ut fra veiens funksjon. Breddeutviding gjøres på en del strekninger, og da opp til 7,5 m, for å tilrettelegge for forsterket midtoppmerking, ikke opp til 9, som er kravet for ny vei. Målet er en nøktern utbedring.

Rv. 3 Østerdalen

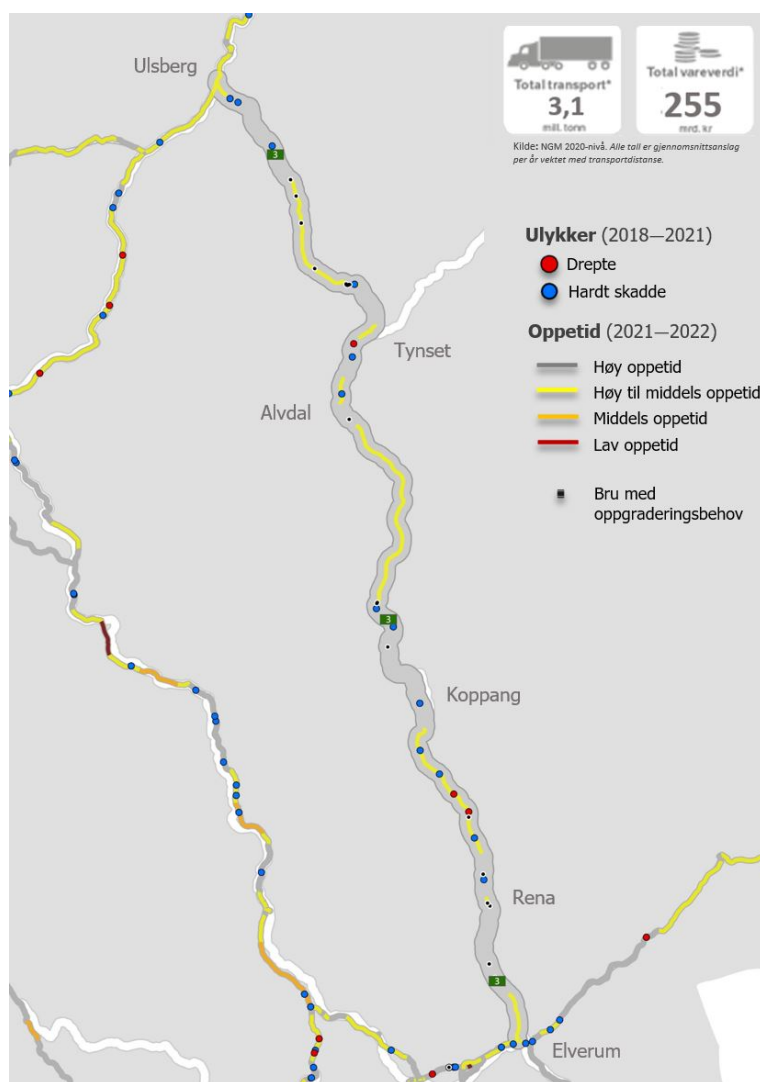
Rv. 3 inngår i transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim. Sammen med E6 sør for Kolomoen og E6 nord for Ulsberg utgjør rv. 3 korteste og raskeste veiforbindelse mellom Oslo og Trondheim.

Trafikkmengden på veinettet er varierende (ÅDT mellom 12 000 ved Løten og 2 200 ved Kvikne). Tungtransportandelen utgjør opp mot 38 pst. av trafikkmengden. Transportverdiene er store med gods verdt 255 mrd. kr som årlig transporteres på strekningen. Rv. 3 er den viktigste godsaksen nord-sør.

Størstedelen av strekningen holder akseptabel standard. 28 pst. av strekningen er utbedret eller er under utbedring. Reguleringsarbeid pågår på 5,8 km (2 pst. av strekningen), og vedtatte reguleringsplaner foreligger på ytterligere 32 km (11 pst. av strekningen).

Det er behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Det er også behov for tiltak for kollektivtransport ved tettstedene. Ulykkessituasjonen er ikke tilfredsstillende, men veien har høy oppetid. Fremkommeligheten på strekningen påvirkes av stedvis dårlig vertikal- og horisontal-kurvatur og mange bruer som trenger rehabilitering eller må byttes ut. Dette skaper utfordringer spesielt for tungtransporten. Systematisk tilstandsovervåking over kritiske bruer vil bidra til at vi får gjennomført vedlikeholds- og fornyingstiltak på riktig tidspunkt. Dårlige grunnforhold med setninger, utgliding og dårlige masser preger flere deler av strekningen og den er flomutsatt på flere punkter. Et fremskrevet klimaperspektiv vil gi økte påkjenninger for både hovedstrekningen og omkjøringsrutene.

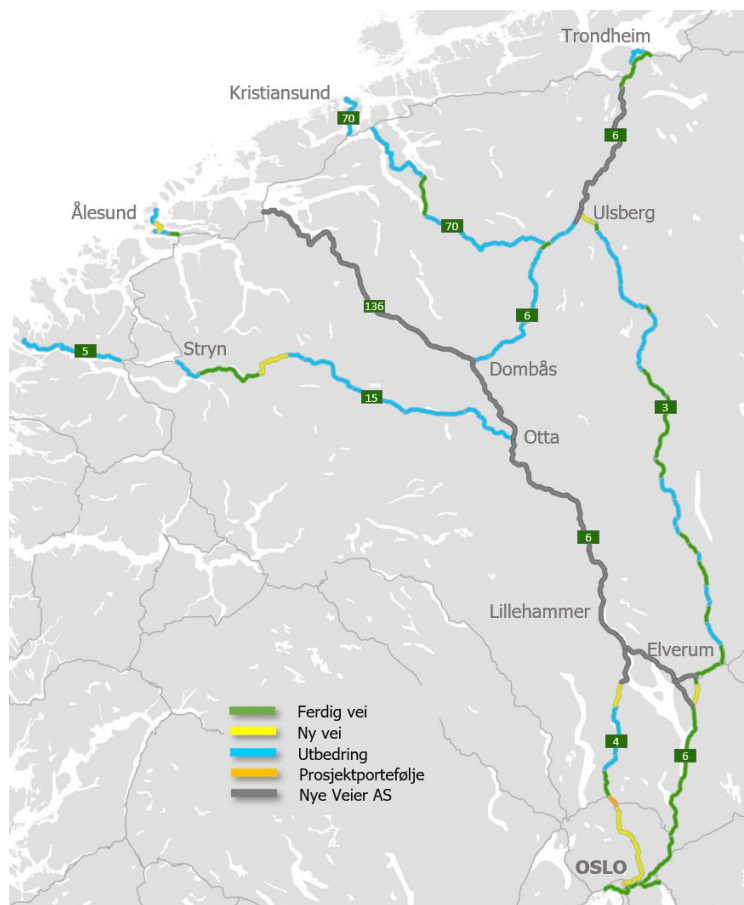
Utbedringsstrategien for rv. 3 har vært at veien skal bygges slik at den kan tåle å stå under vann i flomperioder. Møte- og utforkjøringsulykker er dominerende ulykkestyper, med henholdsvis 70 og 17 pst., og hensiktsmessige tiltak for å forebygge denne typen ulykker iverksettes. Viltpåkjørsler er også en utfordring som gir tiltaksbehov. Blandet trafikk, miljøbelastning og barrierevirkninger skaper utfordringer på deler av strekningen.



Figur 6 Godsverdi, oppetid, ulykker og bruer med oppgraderingsbehov for rv. 3 Østerdalen (Kilde: Veidatabank, Nasjonal vegdatabank).

Strategi for utvikling av strekningen

Det legges til grunn en utvikling av strekningen som i hovedsak innebærer utbedring av eksisterende vei, men der ny vei i ny trasé kan være aktuelt på enkelte delstrekninger. Det skal oppnås god fremkommelighet for varer og gods, og innenfor trafikksikkerhet og klima, ved å se ulike tiltak i sammenheng og utnytte eksisterende vei, og ved å bruke mulighetene som ligger i digitalisering og teknologi. Tiltak skal ses i sammenheng på strekningen ut fra behov og mål. “Design to cost”-prinsippet følges og gir insentiv til nøkterne løsninger.



Figur 7 Langsiktig utviklingsstrategi for korridor 6. Strekninger hvor Statens vegvesen vurderer tilstanden som tilfredsstillende i overskuelig fremtid, styrkeninger som inngår i portefølje til Statens vegvesen eller Nye Veier AS, og strekninger hvor det er aktuelt å utbedre og å bygge ny vei. Tekstboksen viser prosjekter under bygging og prosjekter over 1 mrd. kr som foreslås startet opp i første seksårsperiode. De strategiske vurderingene vil kunne endre seg over tid. Mindre investeringstiltak konkretiseres i arbeidet med gjennomføringsplan for 2025–2030.

Mål for strekningen

Fremkommelighet:

- Reisetiden på strekningen samlet er redusert sammenlignet med 2020.
- Reisemiddelfordelingen i byområdene den betjener er endret med økt andel gange, sykkel og kollektiv.

Trafikksikkerhet:

- Ulykkesrisikoen er redusert.
- Strekningen har ikke ulykker med drepte og/eller hardt skadde på grunn av veiens utforming.
- Gang- og sykkeltilbud langs strekningen bidrar til økt sikkerhet for gående og syklende.
- Andelen møtrefri vei har økt, og forsterket midt- og kantoppmerking er etablert som et minimum på hele strekningen.

Klima og miljø:

- Miljøet langs veien er bedret ved at færre personer utsettes for støy over gjeldende forskriftskrav.
- Kulturlandskap, kulturminner og naturmangfold er ikke forringet i utviklingen av strekningen.
- Antall viltpåkjørslar er redusert sammenlignet med 2020.

Utviklingen av strekningen skal bidra til å bedre samfunnssikkerheten og beredskapen.

E6 Grong-Nordland grense

E6 mellom Grong i Trøndelag fylke og Nordland grense er 94 km lang og har en reisetid på 1 t 20 m. E6 har som eneste riksveiforbindelse en svært viktig funksjon for gods- og persontransport mellom Sør- og Nord-Norge. Den er også viktig for samfunnssikkerhet og beredskap, inkludert militær transport. Strekningen går i hovedsak utenfor tettbygd strøk og det er lite bebyggelse langs veien. Regionalt og lokalt har veien en viktig funksjon for det lokale og regionale arbeidsmarkedet, og for næringstransport til tettstedene langs strekningen.

Det er størst trafikk i den sørlige delen mellom Grong og Gartland, med ÅDT rundt 2 900-3 600 kjøretøyer. Det er en stor andel tungtrafikk (inntil 36 pst.), og dagens vei er spesielt utfordrende for denne trafikken. Det er store sesongvariasjoner i trafikkmengde og trafikksammensetning, og trafikken i juli er fire ganger så høy som årsgjennomsnittet.

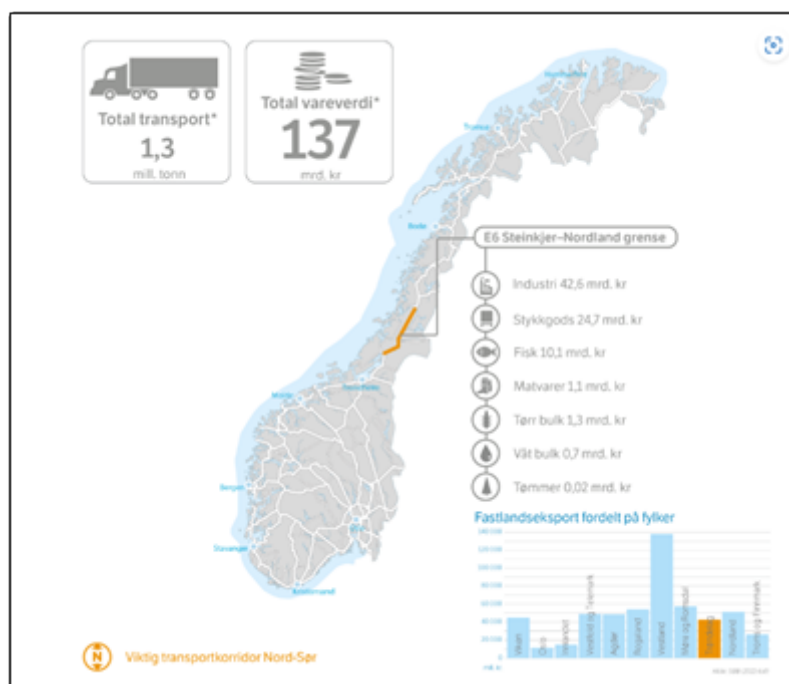
På størstedelen av E6 Grong-Nordland grense er det ikke tilrettelagt for syklende. Det er lite gang- og sykkeltrafikk langs E6, og ferdsel til fots eller sykkel foregår i blandet trafikk. Turistsyklister foretrekker Kystruta (Nasjonal sykkelrute nr. 1). I tettstedene Grong, Harran, Trones, Brekkvasselv og Namsskogan, er det etablert gang- og sykkelveier og mulighet til å gå og sykle langs veier med lite trafikk. Det er lite kollektivtransport på strekningen. Det er etablert miljøgater gjennom Harran og Namsskogan.

Det pågår utbedring av E6 Fjerdings-Grøndalselv, og når denne er ferdigstilt vil om lag 30 km vei fra Harran og nordover ha god standard. Dette tilsvarer om lag 1/3 av strekningen Grong-Nordland grense. Det er gjennomført flere avgrensede tiltak (gang- og sykkelvei, flomsikring, jernbane-

kryssing), men det gjenstår fortsatt store utbedringsbehov langs strekningen for å sikre forutsigbar fremkommelighet og god trafiksikkerhet.

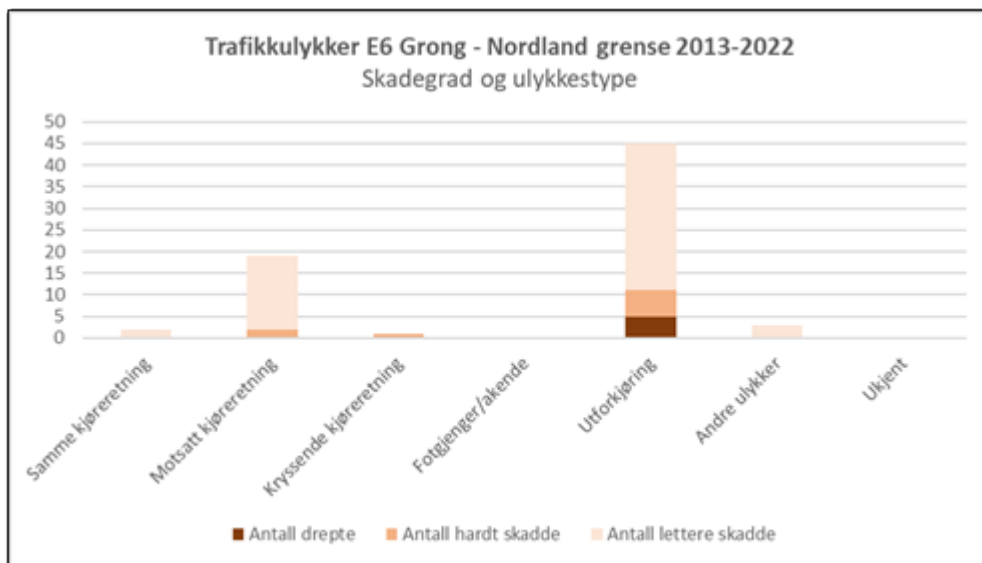


Figur 8 E6 Grong – Nordland grense med stedsnavn (Kart: Geodata, Statens vegvesen).



Figur 9 Tonnmengder, vareverdi og fastlandseksport langs strekningen E6 Steinkjer – Nordland grense. Illustrasjon: Statens vegvesen

Det er registrert 46 ulykker med til sammen 70 personskader langs strekningen i perioden 2013-2022, og av disse er det fem drepte og ni hardt skadde. Utforkjøringsulykker og møteulykker er dominerende langs strekningen.



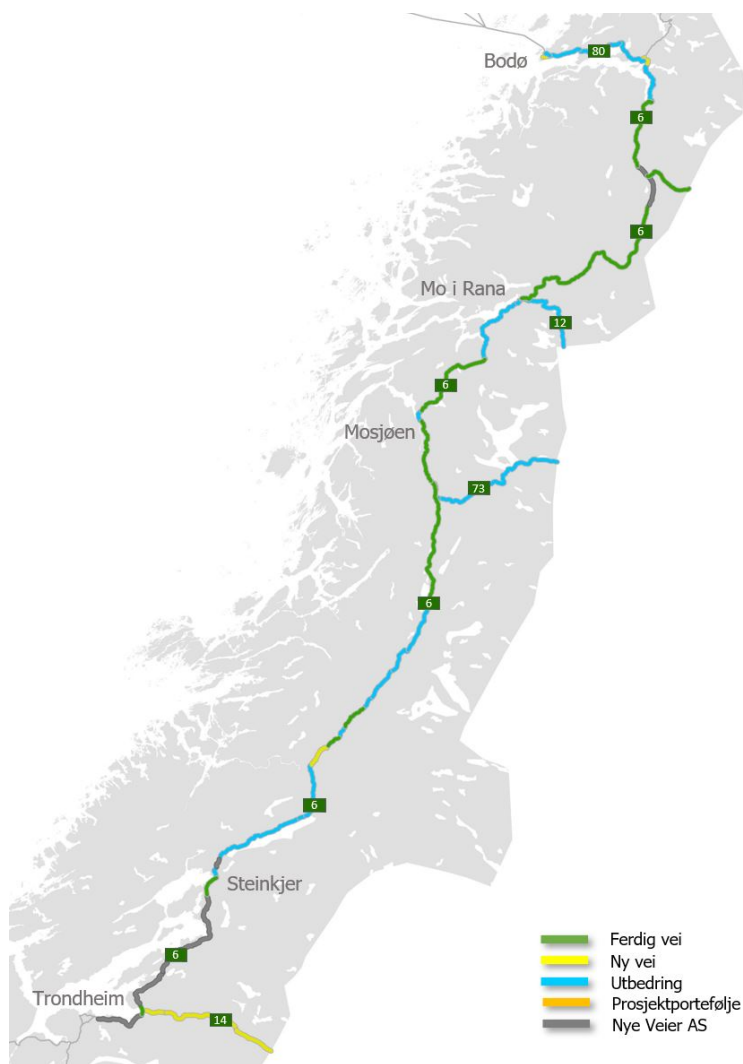
Figur 10 Trafikkulykker E6 Grong-Nordland grense 2013-2022 med fordeling på skadegrad og ulykkestype

Strekningen har varierende standard og store deler er preget av smal vei, dårlig kurvatur/geometri og utfordrende stigningsforhold. Både for å oppnå forutsigbar fremkommelighet og økt trafiksikkerhet er breddeutvidelse, bedre kurvatur og utbedring av sideterreng nødvendige tiltak. Forsterket kant- og midtoppmerking er hensiktsmessige tiltak for å forebygge utforkjørings- og møteulykker.

Det er et vedlikeholdsetterslep for veidekke og veifundament, og risiko- og sårbarhetspunkter på grunn av flom. Et fremskrevet klimaperspektiv vil gi økte påkjenninger for både hovedstrekningen og omkjøringsrutene. Tilstrekkelig bæreevne i veikropp og konstruksjoner er viktig for både næringslivets og forsvarsets transporter.

Strategi for utvikling av strekningen

Det legges til grunn en utvikling av strekningen som i hovedsak innebærer utbedring av eksisterende vei, men der ny vei i ny trasé kan være aktuelt på enkelte delstrekninger. Langs strekningen i Namdalen skal det utbedres og bygges mest mulig vei med sikte på at den kan skiltes med fartsgrense 90 km/t. Langs strekningen E6 Grong-Harran er det behov for mer omfattende prosjekter og bygging av ny vei i ny trasé. Dette er den mest krevende delen av E6 til Nordlands grense, men ytterligere planlegging kreves for å konkretisere aktuelle løsninger.



Figur 11 Langsiktig utviklingsstrategi for korridor 7. Strekninger hvor Statens vegvesen vurderer tilstanden som tilfredsstillende i overskuelig fremtid, styrkeninger som inngår i portefølje til Statens vegvesen eller Nye Veier AS, og strekninger hvor det er aktuelt å utbedre og å bygge ny vei. Tekstboksen viser prosjekter under bygging og prosjekter over 1 mrd. kr som foreslås startet opp i første seksårsperiode. De strategiske vurderingene vil kunne endre seg over tid. Mindre investeringstiltak konkretiseres i arbeidet med gjennomføringsplan for 2025–2030.

Mål for strekningen

Fremkommelighet:

- Forutsigbar fremkommelighet gjennom sammenhengende god veistandard.
- Redusert fare for hendelser knyttet til ulykker, skred og flom.
- Redusert reisetid sammenliknet med 2020.

Trafikksikkerhet:

- Ulykkesrisikoen er redusert.
- Strekningen har ikke ulykker med drepte og/eller hardt skadde på grunn av veiens utforming.
- Forsterket midt- og kantoppmerking er etablert som et minimum på hele strekningen.

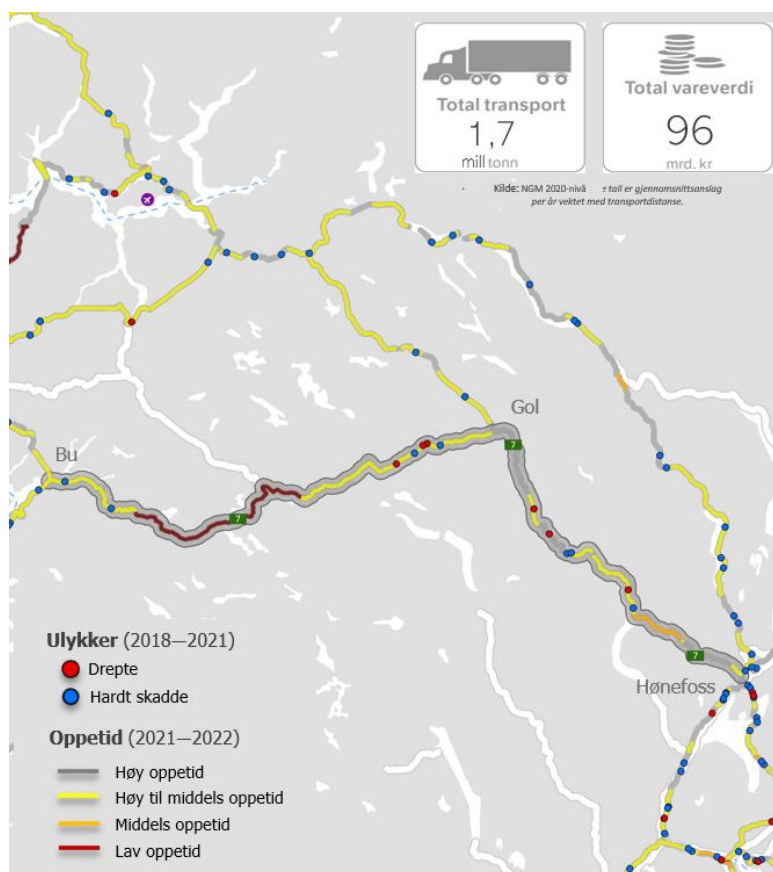
Utviklingen av strekningen skal bidra til å bedre samfunnssikkerheten og beredskapen, inkludert å legge til rette for forsvarets transportbehov.

Rv. 7 Hønefoss-Bu (xRv13 ved Hardangerbrua)

Rv. 7 inngår i korridor 5 som består av tre hovedstrekninger mellom Østlandet og Vestlandet. Strekningen er om lag 465 km, med en reisetid på i overkant av 4 timer. Trafikkmengdene (ÅDT) spenner fra ca. 7 200 i sør-øst til ca. 1 500 over Hardangervidda, med en tungtransportandel på mellom 14 til 20 pst. Rv. 7 har en viktig funksjon for persontransport og reiseliv. Sistnevnte gir seg utslag i stor variasjon i trafikkmengdene gjennom året og på enkelte ukedager. Målinger viser blant annet at trafikkmengden på rv. 7 i Flå er ca. 70 pst. høyere på fredager og søndager enn på de øvrige ukedagene.

For å nå målet om god fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikanter og en mer robust vei trengs det utbedring og omlegging i ulikt omfang. Delstrekningene Ve (xE16)-Heggen og Sokna-Ørgenvika anses som ferdig utbygd.

Flere delstrekninger har stort behov for utbedring av drenering, sideterreng, bæreevne og dekke. Spesielt gjelder dette delstrekningen Ørgenvika-Gol øst. Stigningsforholdene er stedvis på 6 pst. og høyere, og er i en del sammenhenger koplet til dårlig kurvatur og lav skiltet frihøyde i tunneler. En del bruer er også smale i kombinasjon med krapp kurvatur. Det er stedvis manglende tilrettelegging for kollektivtransport, og gåing og sykling i og rundt flere av tettstedsområdene.



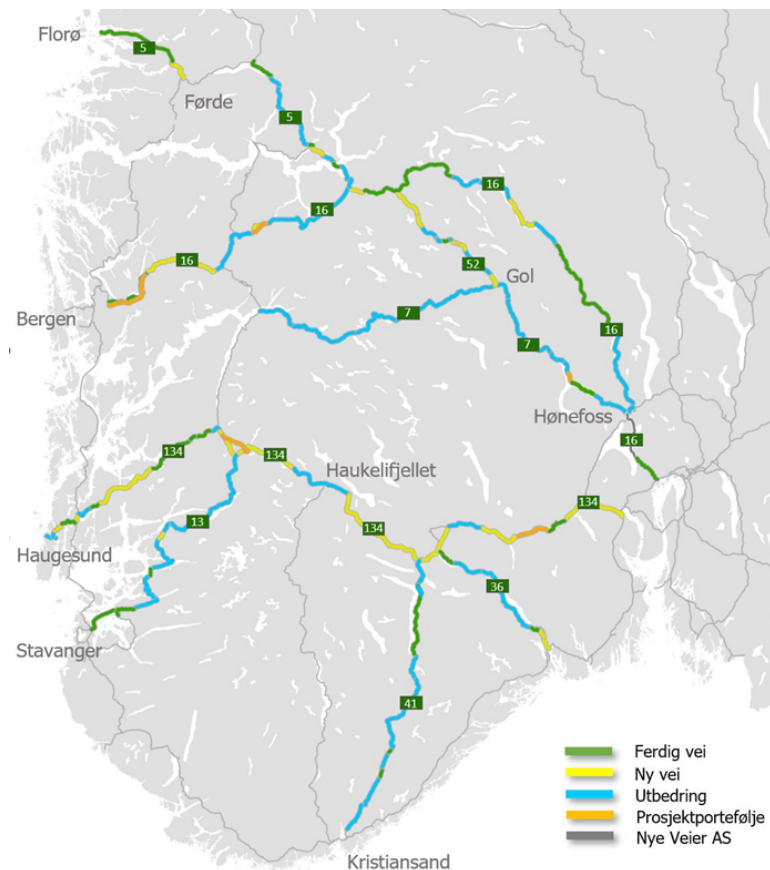
Figur 12 Verditransport, oppetid og ulykkesituasjonen for rv. 7. Tønmengder og verdi hentet fra Transportmiddel-spesifikk statistikk, økonomisk statistikk og varetransportundersøkelser. Verditalt hentet fra Utenrikshandelsstatistikk. Oppetid baserer seg på antall timer nedetid i tidsrommet 2021–2022: Høy oppetid = nedetid 0-200 timer, høy til middels oppetid = nedetid >200 timer, middels oppetid = nedetid >500 timer, lav oppetid = nedetid >1 000 timer (kilde: Veidatahuset). Ulykkestall 2018–2021 (kilde: Nasjonal vegdatabank).

Ulykkesituasjonen på rv. 7 er ikke tilfredsstillende, og i perioden 2018-2021 var det 13 trafikkulykker med hardt skadde (sju) eller drepte (seks). De aller fleste ulykkene er møte- og utforkjøringsulykker.

Regulariteten er utfordrende og påvirkes både av dårlig veistandard, tidvis store trafikkmengder og værforhold.

Strategi for utvikling av strekningen

Det legges det til grunn en langsiktig utvikling som i hovedsak innebærer utbedring av eksisterende vei, men der ny vei i ny trasé kan være aktuelt på enkelte delstrekninger. Hovedformålet er å bedre trafiksikkerheten, regulariteten og standarden.



Figur 13 Langsiktig utviklingsstrategi for korridor 5. Strekninger hvor Statens vegvesen vurderer tilstanden som tilfredsstillende i overskuelig fremtid, strekninger som inngår i portefølje til Statens vegvesen eller Nye Veier AS, og strekninger hvor det er aktuelt å utbedre og å bygge ny vei. Tekstboksen viser prosjekter under bygging og prosjekter over 1 mrd. kr som foreslås startet opp i første seksårsperiode. De strategiske vurderingene vil kunne endre seg over tid. Mindre investeringstiltak konkretiseres i arbeidet med gjennomføringsplan for 2025–2030.

Mål for strekningen

- Redusere antall ulykker med drepte og hardt skadde
- Redusert reisetid gjennom gjennomgående forbedring av veistandarden
- Økt regularitet og oppetid gjennom bruk av teknologi

Strekninger og punkter aktuelle for større utbedringer eller ny vei:

- Gulsvikkleiva
- Kjerringvika
- Beiakleiva
- Svenkerud-Gol
- Kleivi-Hagafoss-Aarseth
- Ustaoset-Haugastøl

- Haugastøl-Maurset
- Maurset-Bu

Det anbefales å starte i Hallingdal med strekningen fra dagens «ferdig vei» i Ørgenvika til Kittilsvik (Gulsvik). Her forventes det reguleringsplanvedtak for et strekningsvis prosjekt i løpet av 2023. Videre fra Kittilsvik anbefales det å fortløpende utbedre rv. 7 frem til Svenkerud/Gol øst, spesielt for å sikre strekningen mot møteulykker. Det pågår arbeid med et faglig grunnlag til en bompengesak for disse strekningene, med bakgrunn iblant annet et prinsippvedtak for finansiering av «Vegpakke Hallingdal» fattet i berørte kommuner og Viken høsten 2021.

Det anbefales videre å gjennomføre mindre tiltak på kortere strekninger og i punkter på rv. 7 der behovene for utbedring er størst, og å utnytte mulighetene som ligger i digitalisering og ny teknologi.

2 Bevare operativt handlingsrom og bedre utnyttelse av tildelte midler

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen utdyper eventuelle utfordringer/problemer der etaten mener at dagens budsjett- og eller etatsstyring er årsaken, og foreslår løsninger. Departementet ber om en god beskrivelse av hva som er problemet og hvilke effekter det gir (for måloppnåelse etc.) Det understrekes at det er ønskelig at det også drøftes andre løsninger enn nettobudsjettering, f.eks. endrede grensesnitt mellom budsjettposter eller endrede fullmakter til forpliktelser ut over budsjettåret.

Statens vegvesen har de siste årene fått større handlingsrom og videre fullmakter. Det har bidratt positivt til vår gjennomføringsevne og mulighet til å nå NTP-målene. Likevel mener vi at poststrukturen (seks utgiftsposter og fire inntekstposter) og tilhørende fullmakter fortsatt legger visse begrensninger for vår verdiskapning innenfor tildelte rammer.

Statens vegvesen skal bedre forholdene for trafikantene og ta vare på veikapitalen. Det skal vi gjøre gjennom å ta vare på det vi har, utbedre det vi kan og bygge nytt der vi må. Vi skal bruke de samlede ressursene våre på å identifisere og løse utfordringene mest mulig effektivt.

De fleste av tiltakene vi gjør på veien har lang planleggingshorisont. Det skal planlegges, anskaffes og bygges. Kontraktene går ofte over flere år, både for drift, vedlikehold og bygging. Vi må vite når vi har midler til viktig vedlikehold for å kunne opprettholde fremkommelighet og trafiksikkerhet og ta vare på veikapitalen. For å få til dette trenger vi forutsigbarhet og fleksibilitet i årlige budsjettammer. Vi ønsker i størst mulig grad å bruke de virkemidlene vi rår over helhetlig, arbeide helhetlig på de viktigste veistrekningene, og gjerne kombinere for eksempel vedlikeholds- og investeringstiltak. For å lykkes fullt ut med en slik strategi, må vi i større grad enn i dag vurdere ressursbruken på tvers av bevilgningsposter i statsbudsjettet. Dette forutsetter større grad av fleksibilitet mellom budsjettpostene i det enkelte budsjettår.

Statens vegvesen har i vårt innspill til NTP 2025-2036 fremmet forslag om å omdanne virksomheten til en nettobudsjettert virksomhet. Vi tolker oppdraget fra Samferdselsdepartementet dithen at det nå bes om innspill til tiltak innenfor hovedprinsippene i dagens budsjettssystem for Statens vegvesen. I dette innspillet fremmer vi derfor forslag som er innenfor dagens budsjetteringsprinsipper for Statens vegvesen, men som allikevel vil bidra til at Statens vegvesen kan levere forutsigbar fremkommelighet, god trafiksikkerhet samt ta vare på veikapitalen på en effektiv måte.

Bakgrunn

Aktiviteten som Statens vegvesen utfører på og for riksveinettet gjennomføres i hovedsak gjennom langsiktige kontrakter, som innebærer flerårige forpliktelser. Dette gjelder både drift, vedlikehold og investering. Slike langsiktige kontrakter er i utgangspunktet ikke forenlig med ettårsprinsippet i statsbudsjettet, men dette er håndtert gjennom et sett av spesifikke fullmakter til å kunne pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret. Slike fullmakter er en nødvendig forutsetning for effektiv ressursbruk for Statens vegvesen. Statens vegvesen mener at disse fullmaktene likevel ikke er tilstrekkelig for å få mest mulig igjen for pengene.

I 2021 foreslo daværende regjering flere strukturelle endringer i hvordan veisektoren skulle styres. Dette resulterte i endringer på flere områder, bl.a. en mer overordnet og mindre detaljert Nasjonal transportplan og innføring av et system for årlige porteføljeprioriteringer i regi av Statens vegvesen, ny poststruktur i Prop. 1 S, mindre detaljert omtale av prioriteringene i statsbudsjettet samt utvidede fullmakter for fremtidige forpliktelser. Disse endringene fremstår som betydelige i et historisk perspektiv, og har etter vår vurdering lagt til rette for at Statens vegvesen er satt i stand til å utnytte tildelte midler på en mer effektiv måte.

Spørsmålet er om det er forhold ved dagens rammebetingelser som legger begrensninger på hvordan Statens vegvesen kan planlegge for langsiktig utvikling av veinettet, og i hvilken grad tildelte midler kan utnyttes effektivt.

For Statens vegvesen er det viktig at vi benytter midlene vi får bevilget slik at vi får best mulig nytte for trafikantene og best mulig ivaretagelse og utvikling av veiinfrastrukturen. Vi mener at vi i større grad må se de tildelte midlene i sammenheng for å få til dette, på tvers av budsjettposter. Bevilgningene til Statens vegvesens egen virksomhet er i 2023 fordelt på seks utgiftsposter (01, 22, 28, 29, 30 og 72) og fire inntektsposter (01, 02, 03 og 04).

Forslag

I det etterfølgende foreslår vi tre tiltak innenfor hovedprinsippene for dagens budsjettstyring av Statens vegvesen, som kan bidra til at vi kan få mer for pengene:

1. Reduserte begrensninger i dagens fullmaktstruktur
2. Økt utnyttelse av dagens fullmakter
3. Fastsetting av krav og mål for virksomheten

Reduserte begrensninger i dagens fullmaktstruktur

I Prop. 1 S ble det innført en ny poststruktur for investeringspostene, som i hovedsak berørte post 30 og daværende post 31. I tillegg ble det innført en ny metodikk for beregning av fullmakt til å inngå fremtidige forpliktelser for tiltak som ikke er omtalt med kostnadsramme for Stortinget (som har en egen fullmakt). Samtidig ble fullmaktnivået til å inngå forpliktelser ut over budsjettåret for slike tiltak vesentlig økt. Tilsvarende endring innenfor fullmakten for forpliktelser innenfor drift og vedlikehold ble ikke vurdert i denne sammenheng.

Post 22:

Drift og vedlikehold har et løpende produksjons- og leveransefokus når det gjelder forutsigbar fremkommelighet og trafiksikkerhet. Fullmakt til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret for post 22 er økt de siste årene. Økningen har skjedd i takt med innmeldte behov fra Statens vegvesen på bakgrunn av blant annet kjente kontraktsforpliktelser. Primært har det vært driftskontraktene som har bidratt til behovet for økt fullmakt. Vedlikeholdsplaner har i all hovedsak vært ett- eller toårige. Statens vegvesen vil i de kommende årene ta i bruk flerårige vedlikeholdsplaner på flere områder. På veidekke er det etablert fireårige planer. Målet er å sikre et proaktivt vedlikehold som bedrer forholdene for trafikantene og tar bedre vare på veikapitalen. Med en god flerårig

forutsigbarhet for dekkelegging kan vi tilpasse annet arbeid til dette, slik som utskifting av stikkrenner, utbedring av bæreevne, utbedring av grøfter og veiskuldre og vedlikehold/etablering av rekkverk. For å kunne gjennomføre de langsiktige vedlikeholdsplanene vil det være behov for økt fullmakt.

Ved ekstra tildeling til post 22 gjennom året er det essensielt at fullmakten til forpliktelser utover budsjettåret økes i takt med den høyere tildelingen. Uten økt fullmakt vil det ikke være anledning til å inngå nye forpliktelser utover budsjettåret, og midlene må omsettes innenfor eksisterende kontrakter. Dermed er det eksisterende kontraktsforhold, og mulighet for å gjøre tilleggsbestillinger i disse, som avgjør bruken av midlene, og ikke de reelle behovene.

Post 01/28:

Statens vegvesen forvalter post 01 Driftsutgifter og post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn. På post 28 føres alle utgifter som gjelder trafikant- og kjøretøyområdet. På post 01 føres ordinære driftsutgifter som lønn, reiser og husleie for andre deler av virksomheten. Post 01 har ikke stikkordsfullmakt, mens Post 28 har tilknyttet stikkordet «kan overføres».

Det er en nær sammenheng mellom de to postene. Etter vår vurdering er det behov for å tilføye stikkordet «kan nyttes under» til post 01 og 28 for å øke fleksibiliteten i ressursbruken mellom de to postene. Behovet for dette har økt de senere årene som følge av arbeidet med effektivisering og reduksjon av interne kostnader. Det pågår flere effektiviseringstiltak sentralt i Statens vegvesen, med formål å effektivisere ressursbruken både på trafikant- og kjøretøyområdet og andre deler av virksomheten. Dette gjelder for eksempel tiltak for å effektivisere ressursbruk knyttet til eiendom og kjøretøyparken. Ved å tilføye stikkordet kan utgiftsbruken under de to postene sees mer under ett, og bidra til at midlene kan brukes på en mer effektiv måte.

Vi foreslår derfor at stikkordet «kan nyttes under» føyes til postene som følger:

Post 01 Driftsutgifter, *kan nyttes under post 28*

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, *kan overføres, kan nyttes under post 01*

Post 30:

For mange av de mindre prosjektene vil også planleggingshorisonten kunne være relativt lang, og det vil være behov for å forberede aktivitet i påfølgende år. Tidkrevende anskaffelsesprosesser innebærer at det kan gå langt ut på året før det kan igangsettes fysisk arbeid, dersom det ikke planlegges for gjennomføring av forberedende arbeider året før. Dette kan påvirke vår mulighet til å få omsatt de midlene som blir bevilget, og til å nå de målene som blir satt. Rammebetingelser som i større grad legger til rette for å iverksette slike forberedende arbeider og anskaffelsesprosesser vil f.eks. kunne bidra til at Statens vegvesen i større grad settes i stand til å gjennomføre tidliginvolvering på mindre investeringstiltak. Dette vil kunne bidra til økt effektivitet i gjennomføringen, og vil bidra positivt til målet om å få mer for pengene. Et eksempel på et veiprojekt der tidliginvolvering har gitt gevinst er E6 Fjerdingen-Grøndalselv, der vi har utvidet prosjektomfanget i forhold til det som opprinnelig var planlagt, innenfor den økonomiske rammen. Det samme ser vi for arbeid med andre lengre strekninger som rv. 9, E16 i Valdres og rv. 3. Se figur 2 om gjennomføringsmodeller.

Erfaringene med fullmakten for mindre tiltak er relativt begrenset – vi har kun knappe to års erfaring med fullmakten. Det er derfor for tidlig å konkludere endelig på i hvilken grad fullmakten rent faktisk har fungert etter hensikten. Det vi kan si er at Statens vegvesen aktivt har benyttet fullmakten, både som et tiltak for å kompensere for mindreforbruk i andre prosjekter og, kanskje viktigst, som et tiltak for å forberede kommende prosjekter slik at anleggsarbeidene kan startes opp tidligere. Dette har positive effekter på hvordan vi kan utnytte midler i etterfølgende budsjettår.

Likevel ser vi at metodikken for beregning av nivået på fullmakten nok er bedre egnet i en budsjettituasjon der bevilgningsnivået er høyere enn det har vært de årene fullmakten har vært i funksjon. I tillegg har vi hatt en situasjon med ekstrem prisvekst, noe som reduserer handlingsrommet innenfor fullmakten. Vi erfarer at det reelle handlingsrommet i 2022 og i 2023 rent faktisk har vært langt lavere enn det som metoden beregnet. Spesielt viser det seg at det er nivået på fullmakten for de årlige forfallene som reelt sett er begrensende for Statens vegvesen. Dette er også logisk, da svært mange av de tiltakene som faller inn under fullmakten har en relativt kort anleggsperiode, 1-2 år.

Vi ønsker derfor primært at metodikken for beregning av nivået på fullmakten justeres noe i forhold til dagens metodikk. Dagens metodikk innebærer at samlet forpliktelse begrenses til to ganger det som prioriteres til slike tiltak i de årlige budsjettene, og at årlig forfall av slike forpliktelser er begrenset til 90 pst. av det som prioriteres til slike tiltak. Statens vegvesen foreslår at dette endres til henholdsvis 2,5 ganger og 100 pst. Etter vår vurdering vil dette bidra til nødvendig forutsigbarhet, samtidig som at handlingsrommet totalt innenfor post 30 sikres gjennom andre mekanismer (bl.a. fordeling mellom statlig finansiering og ekstern finansiering på porteføljeprojekter).

Deler av tiltakene/prosjektene i byvekstavtalene som finansieres over post 30 (gang- og sykkelveitiltak og kollektivtiltak) er også formelt sett en del av beregningsgrunnlaget for fullmakten til mindre tiltak. Statens vegvesen ser likevel at disse tiltakene følger andre og mer kompliserte styringslinjer enn Statens vegvesens ordinære tiltak innenfor fullmakten. Vår erfaring så langt er at tiltakene i byvekstavtalene i liten grad vurderes som aktuelle når vi vurderer tiltak innenfor fullmakten. Vi mener derfor at disse tiltakene bør tas ut av grunnlaget for fullmakten, og at det etableres en egen fullmakt for disse tiltakene. Vi legger til grunn at det ev bør innføres samme metodikk for beregning av fullmakten som for den generelle fullmakten.

Økt utnyttelse av dagens fullmakter

Årlige budsjetttrammer tildeles fra Stortinget per post, og skal i utgangspunktet også benyttes på den posten midlene er tildelt. Likevel er det gitt stikkordsfullmaktene «*kan nyttes under*» som i utgangspunktet sikrer fleksibilitet mellom enkelte poster. De viktigste postene i denne sammenheng er post 22, post 29 og post 30. Stikkordsfullmaktene sikrer at Statens vegvesen kan benytte tildelte midler på post 30 på post 22, og omvendt. Dette er fullmakter som Statens vegvesen i liten grad har benyttet oss av, siden vi har vurdert det som krevende å omfordele bruk av midler på tvers av poster uten å på forhånd ha informert bevilgende myndighet.

Fullmakten gir oss anledning til å bruke muligheten for omdisponeringer mellom disse budsjettpostene på en mer aktiv måte gjennom budsjettåret. Dette legger til rette for en mer fleksibel bruk av tildelte midler, og vil etter vår vurdering også bidra til at tildelte midler samlet sett kan utnyttes med effektivt. Statens vegvesen ønsker i større grad å benytte denne fullmakten.

Fastsetting av krav og mål for virksomheten

I dag settes krav og mål til Statens vegvesen i hovedsak på den posten vi i utgangspunktet får bevilgning for å løse oppgaven. Statens vegvesen ønsker i større grad å se ulike tiltak med ulik finansiering i sammenheng, som et ledd i en strategi om å utvikle lengre strekninger mer målrettet enn tidligere. Dette gir et behov for å fastsette mål og krav som i større grad er uavhengig av finansieringen.

Statens vegvesen foreslår derfor at flere av kravene og målene som i dag ligger på postnivå erstattes med mål og krav på virksomhetsnivå (kap. 1320 Statens vegvesen). Dette vil understøtte en mer helhetlig tilnærming i utviklingen av riksveinettet.

Økonomi- og virksomhetsstyring
Med hilsen

Ove Myrvåg
Direktør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.