



Statens vegvesen

Tertialrapport per 31. august 2024 til Samferdselsdepartementet

Innholdsfortegnelse

1.	Leders beretning.....	3
2.	Risikobasert rapportering av måloppnåelse per andre tertial	4
2.1.	Mer for pengene	5
	Effektivisering av veibygging	5
	Effektivisering av drift og vedlikehold	5
	Helhetlig forvaltning av anlegg og verdier	6
	Tilstandsindikator	6
	Digitalisering og effektivisering	7
	Interne kostnader.....	8
	Risikovurdering.....	9
2.2.	Effektiv bruk av ny teknologi.....	11
	Den digitale veien og digitalisert verdikjede for vei.....	11
	Digitale kundetjenester	11
	Risikovurdering.....	11
2.3.	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	14
	Risikovurdering.....	15
2.4.	Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken	18
	Risikovurdering.....	19
2.5.	Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	21
	Forutsigbarhet og fremkommelighet	21
	Styrket innsats mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet.....	21
	Mobilitet i de største byene	22
	Risikovurdering.....	23
3.	Økonomi og ressursbruk.....	26
4.	Styring og kontroll.....	34
4.1.	Samfunnsikkerhet og beredskap	34
4.2.	Etterlevelse	34
	Sivilombudets uttalelse om selvstendige forvaltningsorgan i innsynssaker	35
4.3.	Oppfølging av tiltaksplan tilknyttet Tretten bru	35
4.4.	Seriøsitet	36
4.5.	Kapasitet og kompetanse	37
4.6.	HMS og sykefravær	37
	Intern HMS (inkl. sykefravær)	37
	HMS i entreprisen.....	37
	Vedlegg 1: Oppfølging av store prosjekter.....	38

Vedlegg 2: Nærmere om byvekst og belønningsavtaler	46
Status for byvekstavtaler	46
Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for de fem byområdene som har byvekstavtaler	47
Oslo-området	49
Bergensområdet	50
Nord-Jæren	51
Trondheims-området	53
Tromsø	54
Samlet oversikt over tilskudd på post 66 og måloppnåelse for byområder med belønningsavtaler	55
Kristiansandsregionen	56
Nedre Glomma	57
Buskerudbyen	58
Grenland	59
Tilskudd til byområder som verken har byvekstavtaler eller belønningsavtaler	60
Vedlegg 3: Samfunnssikkerhet og beredskap	61
Vedlegg 4: Oppfølging av riksrevisjonens merknader tilknyttet «Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier»	63
Vedlegg 5: Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret	68

1. Leders beretning

Per andre tertial har Statens vegvesen levert godt på flere områder. I september påvirket styrtregn og flom veinettet og et stort tverrfaglig apparat arbeidet for å håndtere utfordringene effektivt. Både forberedelser, håndtering og etterarbeid forutsetter tett samarbeid mellom samfunnsaktørene, og det krever et helhetlig perspektiv på beredskapsarbeidet. Statens vegvesen spiller en viktig rolle i koordineringen på tvers av aktørene. Det ligger fortsatt potensiale i å kartlegge og overvåke sårbare punkter og veistrekninger, samtidig som vi har fokus på forebyggende tiltak slik at vi kan begrense konsekvensene av ekstremvær for samfunnet og enkeltmennesker.

Forutsigbarhet og fremkommelighet for brukerne av veien er viktig. Dette er blitt godt demonstrert ved stengningen av Ring 1 i Oslo, og vi har hatt særlig oppmerksomhet på å følge og håndtere konsekvensene av at Ring 1 ble midlertidig stengt. Etaten følger trafikkbildet under stengingen for å vurdere om tiltakene som er iverksatt fungerer etter hensikten. Justeringer og supplerende tiltak vil bli iverksatt ved behov. Nasjonale turistveier har gjennom sommeren hatt stort trykk. Dette har noen steder ført til utfordringer for langtransportnæringen. Etaten arbeider med tiltak for å kunne forbedre situasjonen frem mot neste høysesong.

I årets åtte første måneder har 70 personer mistet livet i trafikken, tre færre enn samme periode i fjor. For å styrke arbeidet med trafiksikkerhet har et tverrfaglig analyseteam (datadomene) blitt etablert og vil gi ny innsikt og kunnskap i arbeidet mot nullvisjonen. Dette er et grep for å tenke nytt, og kommer i tillegg til det gode arbeidet vi allerede gjør.

Den 9. september gjennomførte Statens vegvesen den årlige Jammetesten på Andøya. Dette er viktig for fremtidens mobilitetsutvikling med stadig større grad av kommunikasjon til og fra kjøretøyene og for totalforsvaret. Kjøretøyutviklingen går raskere og raskere, og derfor er det svært nyttig at ulike kompetanse jobber sammen på tvers av fagfelt og bakgrunn for å forstå dagens og fremtidens risikoer og sårbarheter. Andøya har blitt verdens største åpne testarena hvor brukere, industri og myndigheter kan dele erfaringer. Dette er unikt i verdensammenheng, og gir mulighet til å gjøre tester i kontrollerte former.

Statens vegvesen har et ansvar for helheten i veitransportsystemet i Norge og spiller en avgjørende rolle i å utvikle, drifte og vedlikeholde riksveiveinettet. Statens vegvesen skal fortsette å levere på vårt samfunnsoppdrag for å sikre et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.

Oslo, 10. oktober 2024

Ingrid Dahl Hovland
















vegdirektør

Statens vegvesen

2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per andre tertial

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

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

Mål	Vurdering av måloppnåelse	Identifiserte risikoer
	 <ul style="list-style-type: none"> - Etaten har god økonomisk styring. - Etaten arbeider kontinuerlig med å optimalisere prosjektene for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet. - Oppstart av ny veidriftskontrakt har gitt en prisreduksjon på om lag 30 pst. sammenlignet med prisen for de to kontraktene den avløser. - Statens vegvesen utvikler tilstandsindikatorer for riksveinettet. - Etaten har fokus på digitalisering og effektivisering av virksomheten. 	 <ul style="list-style-type: none"> - Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen - Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver - Etaten får ikke effektivisert driften i tilstrekkelig grad - Etaten får ikke redusert interne kostnader i tilstrekkelig grad
	 <ul style="list-style-type: none"> - I årets andre tertial har Statens vegvesen startet på arbeidet med å etablere datadomener. - Etaten fortsetter arbeidet med å bruke kunstig intelligens til å støtte våre arbeidsprosesser. - Revidert vegdataforskrift har vært på høring, og etaten har i andre tertial igangsatt et arbeid med implementering av denne. 	 <ul style="list-style-type: none"> - Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystemer - Etaten har ikke riktig kompetanse for å nyttiggjøre nye plattformer
	 <ul style="list-style-type: none"> - Med utgangspunkt i statistikk over drivstoffsalg estimerer Statens vegvesen at løpende årsmiddel for 2024 er 7,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. - Hittil i 2024 er 85,2 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler nullutslippskjøretøy. - Per andre tertial utgjør utslipp fra anlegg og drift 99 700 tonn CO₂-ekvivalenter, omtrent likt som i 2023. - Det er ikke åpnet noen prosjekter som har medført inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. 	 <ul style="list-style-type: none"> - Etaten får ikke redusert barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten - Etaten når ikke egne mål om utslippsreduksjon i bygging, drift og vedlikehold - Etaten klarer ikke å unngå beslag av verdifull natur, dyrket mark og karbonrike arealer
	 <ul style="list-style-type: none"> - 70 personer har mistet livet i trafikken i årets åtte første måneder. Det er tre færre enn for tilsvarende periode i år. - Til og med mai i år er det foreløpig registrert 142 hardt skadde. Trenden de siste måneder viser en nedgang i hardt skadde. 	 <ul style="list-style-type: none"> - Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke - Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafikksikkerheten negativt
	 <ul style="list-style-type: none"> - Etaten fortsetter arbeidet med å gjøre tiltak i forkant, slik at vi hindrer at ekstremvær får store konsekvenser for samfunnet. - I juni vant Statens vegvesen prisen for beste kundeservice i offentlig sektor. - Statens vegvesen følger opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. - For andre tertial 2024 viser byindeksen at avtaleområdet for Oslo og Bergen ligger omtrent på nullvekstmålet, mens Nord-Jæren og Trondheim ligger noe over. - Statens vegvesen følger trafikkbildet under den midlertidige stengingen av Ring 1 løpende for å vurdere om tiltakene som er iverksatt fungerer etter hensikten. 	 <ul style="list-style-type: none"> - Redusert forutsigbarhet - Redusert fremkommelighet - Manglende oppnåelse av nullvekstmålet

2.1. Mer for pengene

Statens vegvesen fortsetter arbeidet for å få mer for pengene. Som meldt ved første tertial innebærer dette å fortsette med å lete etter de beste løsningene innen veibygging, drift, vedlikehold samt digitalisering og effektivisering. Vi må prioritere å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må, og gjennomføre prosjektene på en effektiv måte for å nå målene til lavest mulig kostnad for samfunnet. Statens vegvesen leter kontinuerlig etter potensial for optimalisering i alle deler av etatens virksomhet.

Systemet med porteføljestyling er videreført i planperioden 2025-2036. Dynamikken med optimalisering og porteføljestyling vil derfor fortsatt legge til rette for at Statens vegvesen kan oppnå mer for pengene også i neste planperiode. Gjennom god prosjektstyring, og en kontinuerlig søken etter potensialet for optimaliseringer i prosjektene, økes lønnsomheten av Statens vegvesens investeringsvirksomhet.

Effektivisering av veibygging

God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på riktig måte. Som rapportert ved første tertial, arbeider Statens vegvesen kontinuerlig med å optimalisere prosjektene for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet og nytte for trafikantene innenfor de gitte økonomiske rammene. Dette skjer i alle av prosjektenes faser. Det er et mål at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor summen av de til enhver tid gjeldende økonomiske rammene til prosjektene. Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjektene skjer med utgangspunkt i dette, jf. også vedlegg 1 om oppfølging av store prosjekter. Det betyr at økte kostnader i ett prosjekt må søkes kompensert gjennom tilsvarende kostnadsreduksjoner i andre prosjekter. I tillegg har Statens vegvesen en ambisjon om at vi gjennom optimaliseringstiltak kan oppnå ytterligere kostnadsreduksjoner, og/eller økt nytte i prosjektene.

Effektivisering av drift og vedlikehold

Etaten fortsetter sitt målrettede arbeid med stadig forbedring av kontraktstrategier innenfor veidrift, og har økt kapasiteten med juridisk bistand i anskaffelse- og entreprisefase. Kontrakter med tildelingskriterier og forhandlinger har gitt oss bedre og klimavennlige løsninger og et bedre opplegg på driften. Basert på positive erfaringer av kontrakter med forhandlinger, vil metoden bli brukt i alle fremtidige veidriftskontrakter. Etaten har også økt andelen innovasjon i kontrakter. Alle kontrakter har bestemmelse som gir mulighet for innovasjon/utvikling i kontraktsperioden og det arbeides med å få testet ut nye metoder. I 2024 er det kun vært oppstart av en ny veidriftskontrakt. Kontrakten avløser i første omgang to kontrakter. Den nye kontrakten har hatt en prisreduksjon i faste kroner på om lag 30 pst. sammenlignet med prisen for de to kontraktene den avløser.

Etaten meldte i første tertial at det er muligheter for å spare strøm på ventilasjon i tunnel. Ved bruk av teknologi er det avdekt stort potensial for innsparing. Iverksatte tiltak i Byfjordtunnelen har redusert forbruket med 70 pst. og i Mastrafjordtunnelen med 50 pst. sammenlignet med forbruket i 2022. Totalt er 4,5 mill. kWh spart i disse to tunnelene i løpet av et år. Vi vil fortsette å jobbe for å få ned strømbruken i våre 600 tunneler.

Innen vedlikeholdet foregår flere aktiviteter for å få mer for pengene. Statens vegvesen har lagt planer for asfaltering for de tre neste årene. Et lengre tidsperspektiv gir oss bedre muligheter for å samordne ulike tiltak og å vurdere ulike strategier. Dette gir oss muligheten til å se hele veien og ikke kun asfalteringen. I forarbeid før dekkelegging er det blant annet benyttet maskinstyring i utførelse av fresing for å korrigere tverrfall. Foreløpig ser det ut til at dette gir gode resultater. Dette er tiltak som vil kunne gi bedre dekkelevetid og dermed bidra til å gi mer for pengene.

Helhetlig forvaltning av anlegg og verdier

Gjennom flere år har Statens vegvesen arbeidet målrettet med helhetlig forvaltning av anlegg og verdier (heretter FDV). Arbeidet har både vært rettet mot interne prosesser og anskaffelse av IT-verktøy som skulle understøtte prioriteringer, prosesser og arbeidsrutiner. I 2022 ble anskaffelse av dokumentasjonssystem (M-files) besluttet, og dette er i prosess for innføring, med gode erfaringer og effekter.

I desember 2022 ble anskaffelse av FDV-systemet AgileAssets besluttet. Prosjektet ble delt i faser med forventet implementering i 2024. Etter mye innsats både fra Statens vegvesen og leverandør, konkluderte vi sommeren 2024 med at AgileAssets ikke vil kunne gi oss den systemstøtten vi har behov for, og samarbeidet med leverandør ble avsluttet. Som følge av dette står vi uten verktøystøtte for den ambisjonen som opprinnelig ble vedtatt. Etaten vurderer på kort sikt hvordan vi kan optimalisere bruken av eksisterende fagsystemer.

Vi er nå i gang med å etablere en ny strategisk tilnærming til anskaffelse av verktøystøtte for FDV. Statens vegvesen har flere systemer som inneholder relevant informasjon for å forvalte våre verdier på vei. Vi ser nå på hvordan vi kan utvikle og tilpasse disse systemene slik at de til sammen kan gi oss det strategiske beslutningsgrunnlaget vi har behov for.

Tilstandsindikator

Statens vegvesen utvikler tilstandsindikatorer for riksveinettet. Vi har nå klar foreløpige resultater for dekkebredde, horisontal- og vertikalkurvatur. Målet for 2024 er å få på plass indikatorer for bæreevne (vei og bru), Tunnelsikkerhetsforskriften og dekketilstand.

Statens vegvesen arbeider med langsiktig utviklingsstrategi (LUS). LUS er rutevise strategier for utvikling av riksveinettet i et lengre perspektiv. Gjennom LUS-portalen har etaten dynamisk informasjon som beskriver tilstanden på riksveinettet. I arbeidet med LUS har vi allerede benyttet resultater fra arbeidet med tilstandsindikatorer, både direkte i portalen og ved at vi har benyttet samme metodikk og begreper for klassifisering (0-3) av objekter. Indikatorene viser ulike tilstandsgrader på veiobjektypene.

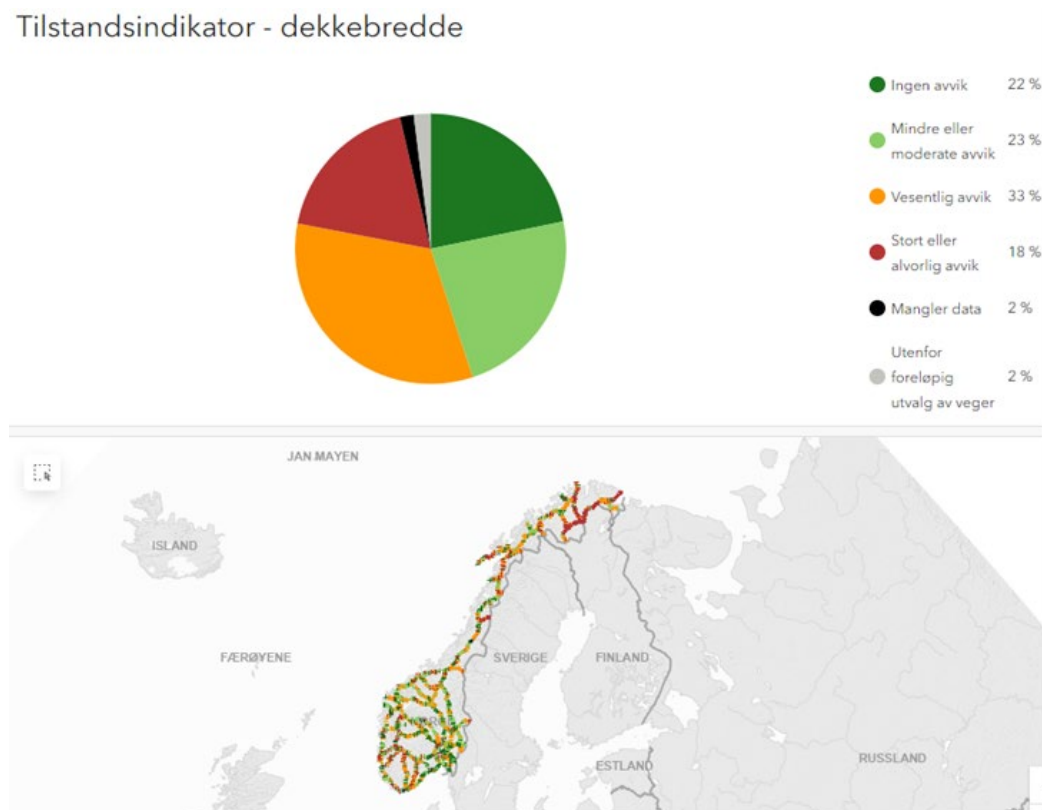
Tilstandsgrader



Figur 2.1. Tilstandsgrader på veiobjektypene som er benyttet i tilstandsindikatorene

Nedenfor vises et eksempel på resultatet for dekkebredde. Etaten arbeider fremdeles med å teste og forbedre metodikk, og som følge av det vil resultatet endre seg. Vi anser derfor våre testresultater som foreløpige.

Tilstandsindikator - dekkebredde



Figur 2.2. Tilstandsindikator for dekkebredde, med foreløpige resultater.

Digitalisering og effektivisering

I 2024 fortsetter vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av IKT-systemene. Systemet for økonomisk styringsinformasjon, ØkonomiPuls, og prosjektøkonomistyringsystemet, ISY PØ, videreutvikles ytterligere i 2024. Dette gir bedre kompetanse på budsjett, styringsinformasjon og økonomistyring i etaten.

På trafikant- og kjøretøyområdet er det stort fokus på digitalisering. Utviklingen av eTilsyn er viktig for å effektivisere tilsynene og øke likheten i saksbehandlingen. Prosjektet er inne i siste år som utviklingsprosjekt. I 2024 er det gjennomført betydelig kvalitetsforbedring i rapporteringsløsningene slik at ekspedisjon skjer raskere og mer effektivt. Det er lansert selvbetjenings- og godkjenningssystem for trafikklærere, noe som har gitt store tidsbesparelser for nyutdannede trafikklærere og saksbehandlere i Statens vegvesen

Utekontrollvirksomheten har over flere år tatt i bruk ny teknologi for å øke effektiviteten og målrettingen. I tillegg til blant annet ANPR (automatisk skiltgjenkjenning), bruk av data fra risikoklassifisering og WIM (vekt i fart), skal vi i 2024 anskaffe og ta i bruk et sentralt skiltstyringsystem. Dette vil være et viktig bidrag for å kunne styre utvalgte kjøretøy inn til kontroll, spesielt på kontrollstasjoner med stor trafikkmengde.

Per andre tertial ser vi en reduksjon i antall skrankebehandlinger som omfatter førerkort- og registreringshandlinger på 12 pst. Reduksjonen skyldes i hovedsak selvbetjeningsløsningen for av- og påregistrering av kjøretøy, og basert på dette ser vi tydelige effekter av etatens digitaliseringsarbeid.

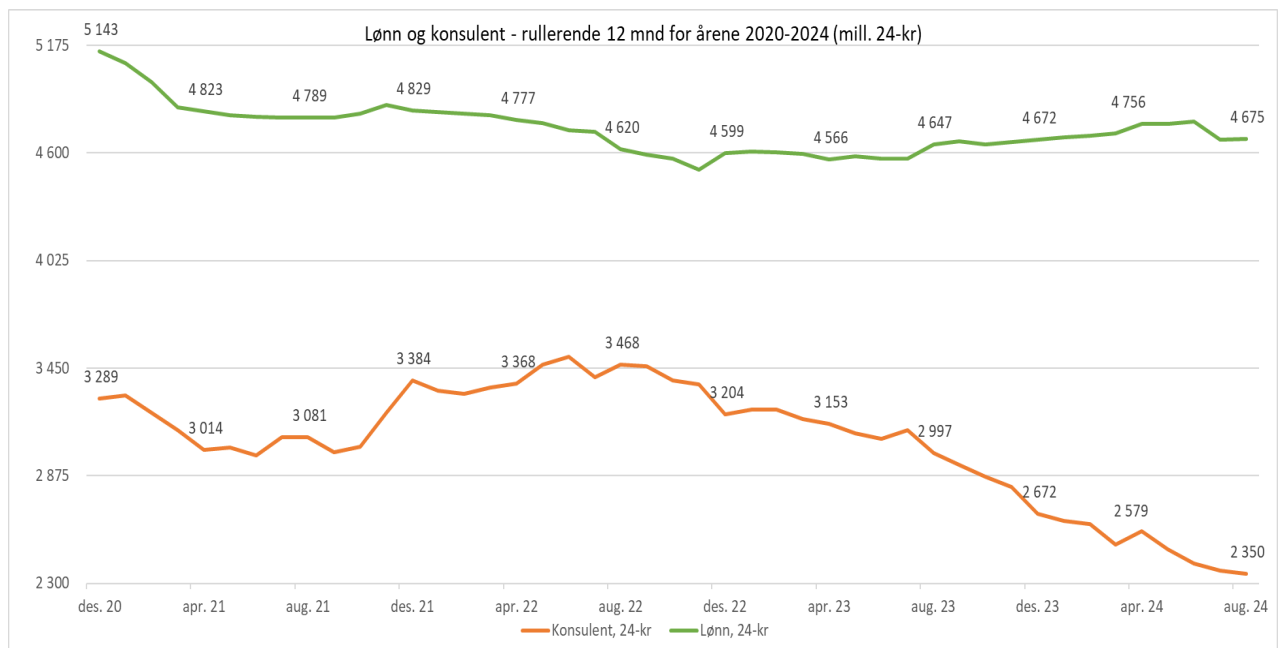
Det pågår kartlegging og gjennomføring for å sanere og konsolidere eksisterende IT-løsninger noe som vil bidra til reduserte IT-kostnader. Per andre tertial er 87 IT-løsninger sanert.

Interne kostnader

Statens vegvesen arbeider for å redusere de interne kostnadene. Effektivisering og reduksjon i interne kostnader skjer hovedsakelig gjennom styring av bemanningen, reduksjon av konsulentkjøp og arealeffektivisering. Videre legges det til rette for bruk av digitale møter og andre tiltak for å begrense øvrige interne kostnader.

Lønn- og konsulentutgifter utgjør hoveddelen av interne kostnader. Stram styring av disse utgiftene er nødvendig for å oppnå reduksjon i interne kostnader. Konsulenter blir erstattet med egne ansatte på områder hvor det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Dette medfører noe økt bemanning, men har bidratt til at nivået på konsulentbruk er vesentlig lavere enn de foregående årene, noe som fremgår av figur 2.3. Statens vegvesen følger utviklingen i konsulentbruk tett, og vurderer fortløpende tiltak som skal gi ytterligere reduksjon i konsulentbruk fremover.

I *DFØ-notat 2024:1 Statlige virksomheters bruk av konsulenter i 2023* fremkommer det at Statens vegvesen har hatt den største reduksjonen i konsulentutgifter fra 2022 til 2023 og at det var store utgiftsreduksjoner i samtlige konsulentkategorier. Av notatet fremkommer det at reduksjonen for Statens vegvesen utgjorde litt under 0,5 mrd. kr. Denne utviklingen har fortsatt i 2024. De samlede konsulentutgiftene er 1 419 mill. kr per august 2024 mot 1 668 mill. kr for samme periode i 2023. Dette innebærer at konsulentutgiftene per august er redusert med om lag 250 mill. kr eller 15 pst.



Figur 2.3. Utvikling i lønns- og konsulentkostnader i Statens vegvesen (23-kr). Periodisering som følge av påske innebærer at konsulentutgiftene i mars 2024 er lave, siden utgifter i mars først kom til utbetaling i april.

Statens vegvesen styrer mot å nå målkravet for interne kostnader på 10,4 mrd. 2024-kr i løpet av 2024. Dette tilsvarer en reduksjon på om lag 200 mill. kr fra 2023. Det er usikkerhet i prognosen for interne kostnader og risiko for at nivået kan bli noe høyere enn målkravet. Det forventes en lønnsutvikling for 2024 som er noe høyere enn forutsetningen som ble lagt til grunn for prisjustering av målkravet.

Risikovurdering

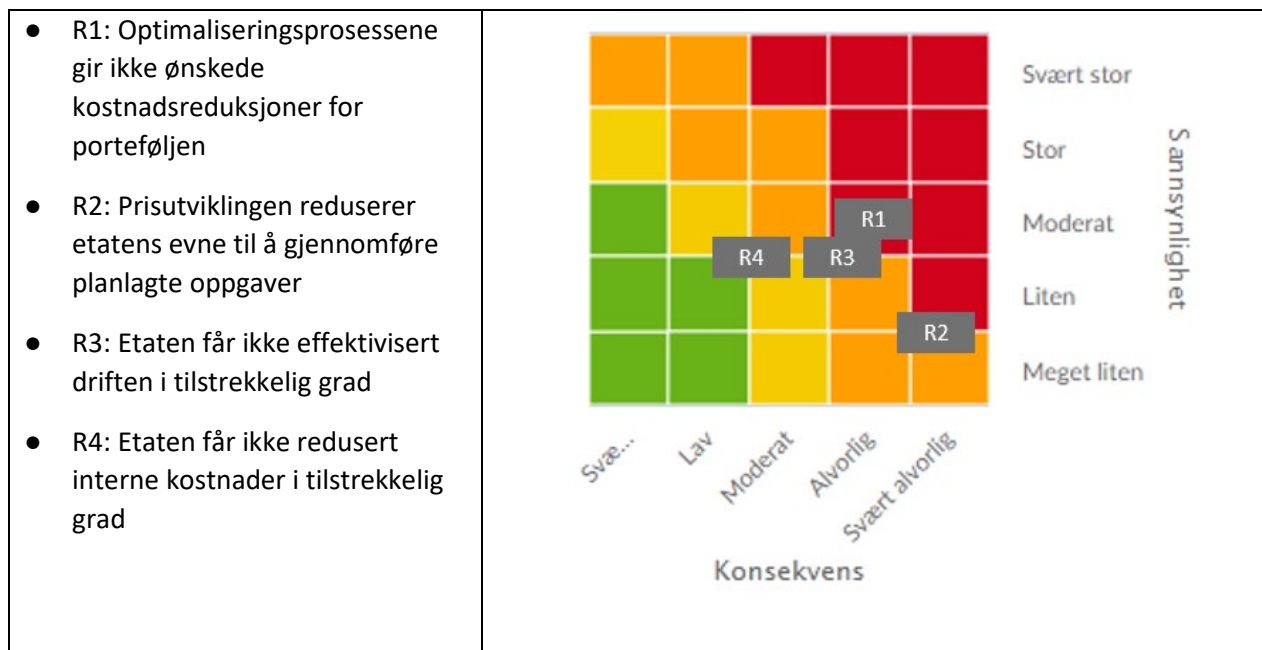
Risikoen knyttet til målet «Mer for pengene» vurderes til moderat, som er på samme nivå med forrige rapportering. Dette fordi det ikke har skjedd større endringer i risikobildet i årets andre tertial.

Prisutviklingen på sentrale innsatsfaktorer som stål, tre og energi har stabilisert seg i andre tertial. Utviklingen tyder på at prisstigning nå er tilbake til det mer normale, fra tiden før pandemi og krigen i Ukraina, men at markedet har stabilisert seg på et vesentlig høyere nivå enn tidligere. Vi mener derfor at det fortsatt er en risiko for at prisveksten kan gå ut over vår evne til å gjennomføre prioriterte oppgaver.

Risikobildet for at etaten ikke klarer å effektivisere driften i tilstrekkelig grad har ikke endret seg siden første tertial. Etaten fortsetter arbeidet med effektivisering av drift og vedlikehold, og har økt andelen innovasjon i kontraktene våre. Prisøkning de siste årene vurderes til å henge sammen med overgangen til rene riksveikontrakter. Vi vurderer at risikoen for kostnadsøkninger knyttet til drift fortsatt er moderat.

Som nevnt arbeider Statens vegvesen med flere tiltak for å redusere de i interne kostnadene, og det forventes en reduksjon i forhold til 2023-nivået.

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



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
R1	Optimaliseringsprosessene fører ikke til forutsatt kostnadsreduksjoner for investeringsporteføljen, som igjen vil føre til at samfunnet får mindre igjen for pengene.	<ul style="list-style-type: none"> • Hente ut ytterligere kostnadseffektivisering gjennom å benytte fleksibiliteten i veinormalene • Gjennomføre verdianalyser og optimalisering av prosjekter rutinemessig
R2	Prisvekst i anleggsmarkedet går ut over etatens evne til å løse sine oppgaver innenfor gitte årlige budsjetttrammer.	<ul style="list-style-type: none"> • Løpende vurderinger gjennom året av aktuelle tiltak som kan kompensere for økte utgifter, slik at budsjettet overholdes • Tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris
R3	Flere veieiere og fortsatt avvikling av felleskontrakter gjør det vanskelig å redusere tilbudspriser på nye driftskontrakter.	<ul style="list-style-type: none"> • Tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris
R4	Nivået på de interne kostnadene ble redusert med om lag 500 mill. kr i 2023. Nivået må reduseres med 200 mill. kr for å nå målkravet i 2024. Risiko er i løpet av 2023 redusert. Fremdeles noe risiko for at interne kostnader ikke reduseres i tilstrekkelig grad i 2024.	<ul style="list-style-type: none"> • Tiltak for å styre bemanningen og redusere nivået for konsulent tjenester • Erstatte konsulenter med egne ansatte på utvalgte områder • Redusere arealbruk per ansatt • Tiltak for å redusere strømforbruket for eiendomsmassen • Redusere reisevirksomheten • Sanering og konsolidering av systemer

2.2. Effektiv bruk av ny teknologi

Vi fortsetter å prioritere innsats og utvikling etter de tre strategiske retningene «den digitale veien», «digitalisert verdikjede for vei» og «digitale kundetjenester» i etatens virksomhetsstrategi. Dette er et langsiktig arbeid, der effekten vanskelig lar seg måle fra tertial til tertial.

Statens vegvesens datastrategi påpeker hvordan innsamling og analyse av data er avgjørende for å forstå kundenes behov og utvikle fremtidens transportsystem, og sentralt i det arbeidet er etablering av datadomener. I årets andre tertial har Statens vegvesen startet på arbeidet med å etablere datadomener. Et datadomene er et definert virksomhetsområde eller en verdikjede hvor etaten kan skape verdi av data for å øke måloppnåelsen. Et datadomeneteam består av fageksperter og analytikere innenfor et gitt fagområde. De to første datadomenene er innen trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Som rapportert i årsrapport 2023 arbeider etaten med innføring av dataplattformen Saga 2.0. Arbeidet med tilrettelegging for bruk av plattform pågår.

Den digitale veien og digitalisert verdikjede for vei

Statens vegvesen fortsetter arbeidet med å vurdere bruk av kunstig intelligens til å støtte våre arbeidsprosesser. I årets andre tertial har vi tilbudt kodeassistent til alle utviklere i etaten. Gjennom å utføre en «proof-of-concept» har Statens vegvesen fått vurdert potensialet i løsningen, før denne ble implementert. Resultatene indikerer at kodeassistenten kan være til stor hjelp både med tanke på effektivitet og kvalitet.

Gjennom å ta i bruk av maskinlæring har Statens vegvesen bygget en modell for risikoklassifisering av de mest risikoutsatte svingene på riks- og europavei. Hensikten med modellen er at den skal identifisere høyrisikosvinger hvor det er sannsynlig at det ikke er gjennomført tilstrekkelig med sikkerhetstiltak. Analysene gir oss et bedre grunnlag for å prioritere innsats og planlegge konkrete tiltak.

Revidert vegdataforskrift har vært på høring, og Statens vegvesen har i andre tertial igangsatt et arbeid med implementering av denne. Vegdataforskriften skal regulere ansvar og oppgaver innen innhenting, kvalitetssikring, formidling, lagring og tilgjengeliggjøring av veidata og veitrafikkdata. Det samme gjelder ansvar for og oppgaver innen trafikkstyring og trafikkberedskap. Arbeidet henger tett sammen med videreutviklingen av Nasjonal vegdatabank (NVDB), gjennom programmet Digital drivkraft.

Digitale kundetjenester

Gjennom bruk av ny teknologi sørger vi for mer effektiv og enklere kundebehandling. Statens vegvesen har de siste årene lansert mange selvbetjeningsløsninger, og det har blitt tatt i bruk andre verktøy for at kunden skal kunne kontakte oss digitalt. Se nærmere omtale i «digitalisering og effektivisering» under målet «Mer for pengene».

Risikovurdering

Per andre tertial vurderes risikoen samlet sett for «Effektiv bruk av ny teknologi» som moderat til høy, uforandret sammenlignet med første tertial. Digitalisering prioriteres strategisk, og det er høy bevissthet på risikoene og gjennomføring av tiltak gir økt kontroll over risikoen.

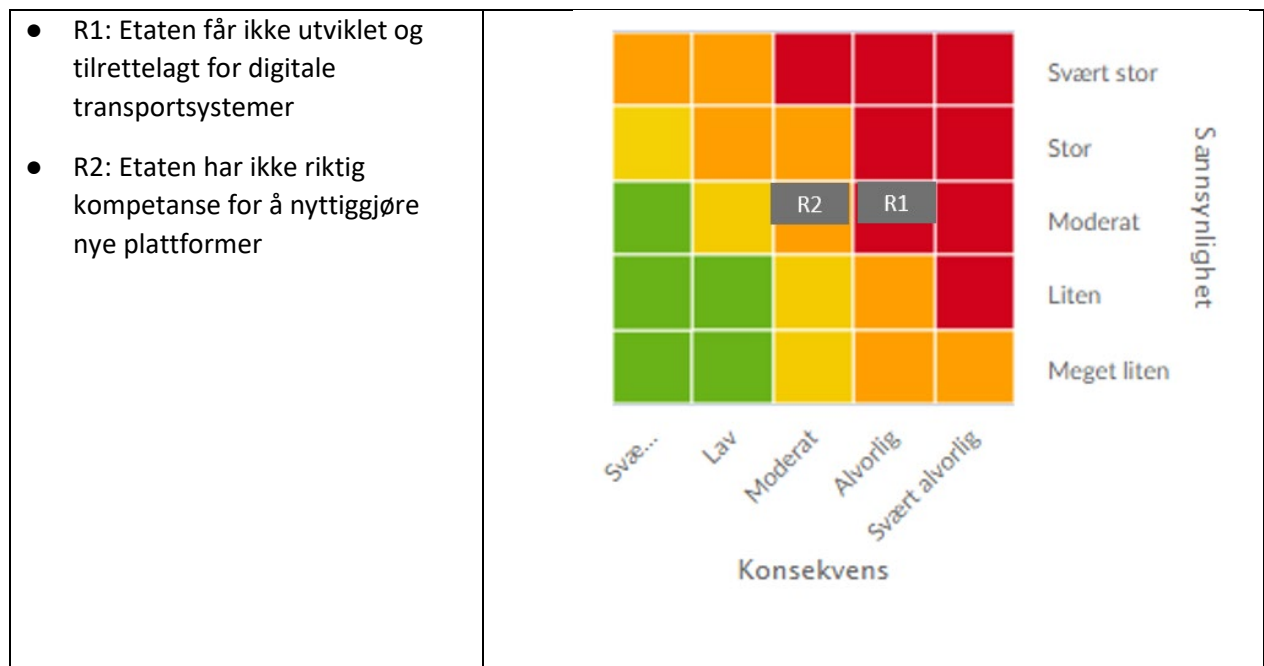
Statens vegvesen samler inn store mengder data om veier, trafikk og transport. For å kunne ta gode beslutninger og utvikle nye tjenester som kommer samfunnet til gode må man kunne utnytte potensialet i de store datamengdene som samles inn. Etaten fortsetter arbeidet med data

governance, som handler om å etablere klare retningslinjer og sørge for at vi har gode verktøy og metodikk for hvordan data skal samles inn, behandles og deles på en effektiv og ansvarlig måte.

Arbeidet med programmet Digital drivkraft fortsetter og er sentralt i videreutviklingen av NVDB. Programmet arbeider med å øke effektiviteten ved innregistrering av data til NVDB, og det jobbes med å sikre god datakvalitet.

Det er et stort fokus på digitalisering og innovasjon i våre anskaffelser, og vi har i andre tertial økt andelen innovasjon i våre driftskontrakter. Dette gir et potensiale for større effektivitet i våre kontrakter. Se nærmere omtale under målet «Mer for pengene».

Statens vegvesen har arbeidet aktivt i andre tertial med arbeidsgiverprofilering, slik at etaten viser at vi er en attraktiv arbeidsplass og sørger for å tiltrekke og beholde flinke medarbeidere i et konkurransedyktig marked. Vi jobber godt på tvers av etaten for å samkjøre rekruttering og aktivitet for å utnytte synergier på tvers. Risikoen for å ikke klare å rekruttere og beholde nødvendig kompetanse er fortsatt moderat til høy, selv om vi har lykkes godt med rekruttering, fordi det er en generell mangel på IT-kompetanse i markedet og vi må fortsette det gode arbeidet som må gjøres.

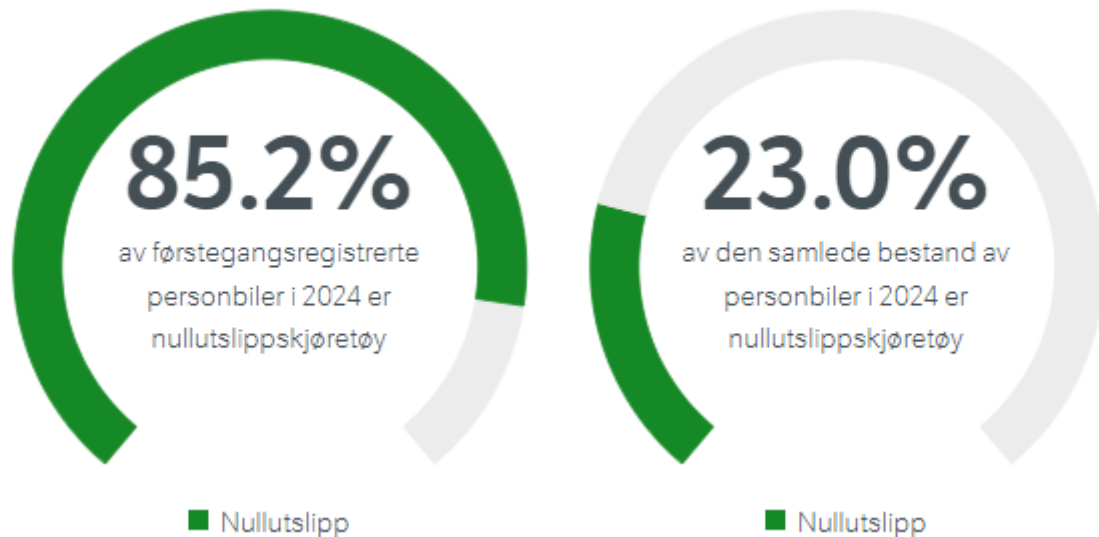


Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
R1	Dersom etaten ikke får utviklet og tilrettelagt for et digitalt transportsystem, er det en risiko for at etatens måloppnåelse kan påvirkes i negativ retning. Videreutvikling av Nasjonal vegdatabank er sentralt for fremtidens digitale vei. Nasjonal vegdatabank har store	<ul style="list-style-type: none"> • Programmet Digital drivkraft bidrar til å videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank, samt sørge for at etaten fokuserer på moderne skalerbar teknologi for database og kjernesystemet • Lovlig, effektiv og forsvarlig bruk av personopplysninger • Ferdigstille revidert vegdataforskrift

	ytelsesutfordringer og klarer ikke å levere ønskede tjenester.	<ul style="list-style-type: none"> • Innovative anskaffelser og FoU
R2	Etaten er avhengig av egen intern kompetanse for å etablere og ta i bruk fremtidsrettede plattformer. Det er en risiko for at etaten ikke får tiltrukket riktig kompetanse. Dette er grunnlaget for å dreie intern kompetanse mot mer bruk av data for økt produktivitet.	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisk kompetanseutvikling • Rekrutteringskampanjer og –aktivitet • Videreutvikling av datastrategi for å beskrive hva vi ønsker å oppnå ved bruk av data og dataplattformer

2.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Statistisk sentralbyrå har beregnet at veitrafikken stod for utslipp av 8 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2023. Med utgangspunkt i statistikk over drivstoffsalg estimerer Statens vegvesen at løpende årsmiddel for 2024 er 7,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, gitt at trenden for de siste 12 månedene fortsetter.



Figur 2.4. Andel nullutslippskjøretøy per 18. september 2024

Reduksjonen i utslippene skyldes den fortsatt økende elektrifiseringen av veitrafikken. Hittil i 2024 er 85,2 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler nullutslippskjøretøy, en økning på 3,1 pst. fra samme periode i 2023.

Statens vegvesen har videreutviklet den åpne løsningen som viser [Oppdatert status på nullutslippskjøretøy](#)¹, der en nå kan se om vi når målet fra Nasjonal transportplan 2025-2036 om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy innen 2025, og nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass.

Omstillingen til nullutslippskjøretøy har kommet lengst i personbilssegmentet. Elektrifisering av tunge kjøretøy er vesentlig for å nå klimamålene for veitrafikken. Statens vegvesen fortsetter å fremme utviklingen av tunge, elektriske kjøretøy både å tilrettelegge for lading langs riksvei, og gjennom videre pilotering av utslippsfrie anleggsplasser. Statens vegvesen bidrar også til økt bærekraft ved at vi utvikler regelverk som legger til rette for at vi bruker kjøretøy som ikke forurensere.

Statens vegvesen har som mål å redusere klimagassutslipp fra veitrafikk, anlegg og drift og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030. Med utgangspunkt i økonomisk aktivitet kan vi beregne direkte utslipp fra anlegg og drift. Per andre tertial anslår vi at disse utgjør 99 700 tonn CO₂-ekvivalenter, om lag det samme nivået ble rapportert i samme periode i 2023. Tallene er beheftet med usikkerhet, og omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer. En videreutviklet metodikk for arealberegninger med klimagassutslipp, utarbeidet i samarbeid med de andre transportvirksomhetene, vil gjøre oss i stand til å rapportere på dette fra og med neste NTP-periode.

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/>

Vi har evaluert forsøket med elektrisk brøytebil på Dovrefjell vinteren 2023/2024. Erfaringene var gode, og energiforbruket er lavere enn forventet. Det er stort potensial for å elektrifisere annen drift enn brøyting. Dette vil gi betydelig lavere utslipp og energiforbruk enn med fossilbasert drift.

Foto: Bård Nonstad / Statens vegvesen



Statens vegvesens virksomhet påvirker naturmangfoldet både gjennom bygging av veianlegg og i forbindelse med drift og vedlikehold av veinettet. Arealbruken i forbindelse med bygging av infrastruktur søkes begrenset i utrednings-, plan- og i byggefasen særlig av hensyn til viktige naturverdier, for å unngå beslag av dyrkbar og dyrket jord, men også av andre hensyn. Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi er beregnet i Nasjonal transportplan for alle prosjekter over 1 mrd. kr, som vi foreslo å starte opp i 2025-2036. Det foreligger også tall fra NTP 2022-2033 for prosjekter som er under bygging. I andre tertial 2024 er det ikke åpnet noen prosjekter som har medført inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

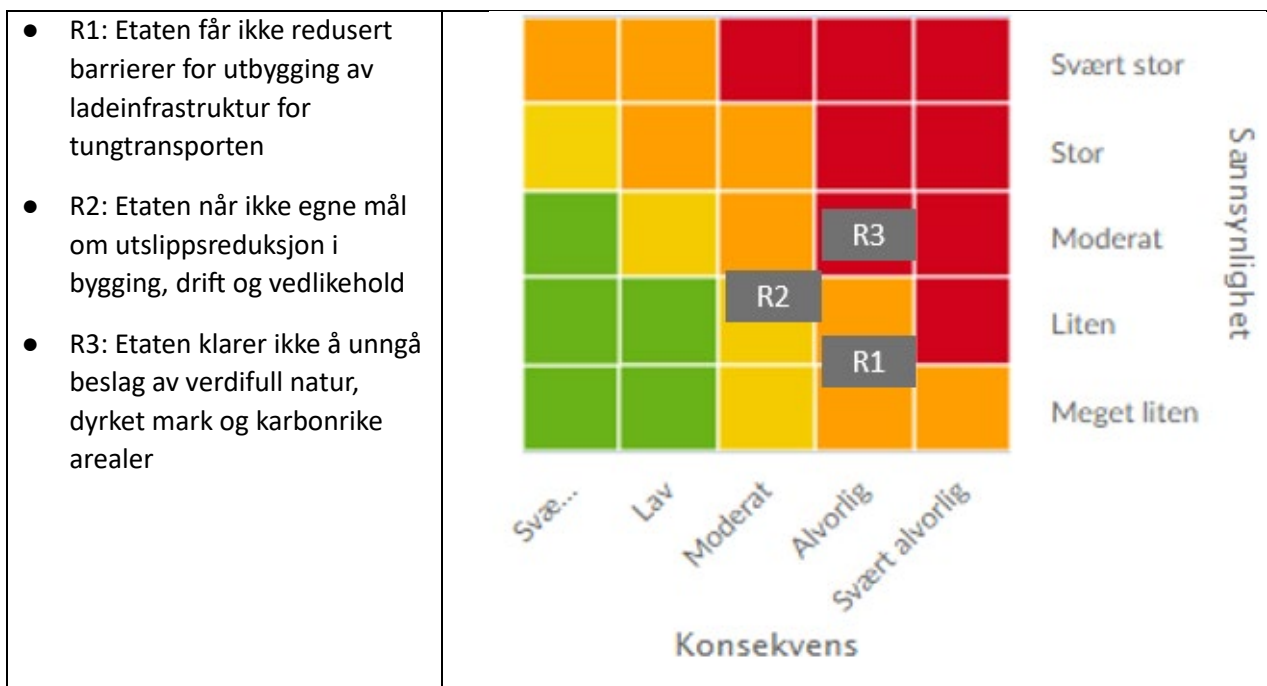
Risikovurdering

Ved utgangen av andre tertial vurderes risikoen samlet sett for «Bidra til Norges klima- og miljømål» som moderat, uforandret fra første tertial i år. Arbeidet med risikoreduserende tiltak er langsiktig, og gir som forventet ikke store utslag i risikobildet fra tertial til tertial. Derimot gir de oss bedre oversikt og økt kontroll over risikoen, og arbeidet med tiltakene videreføres.

Tilgang til strømmettet, med tilstrekkelig kapasitet, kan være en flaskehals for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten. Statens vegvesen er i rute med å oppfølgingen av våre tiltak i Nasjonal ladestrategi, dette bidrar til økt utbyggingstakt av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy. Risikoen for at vi ikke får reduserte barrierene for utbyggingen vurderes fortsatt som moderat.

Risikobildet for at etaten ikke når mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet er fortsatt vurdert som moderat til lav, men det er en utfordring å ha rom for ev. økte kostnader pga. klimakrav innenfor prosjektenes rammer. Vi har vedtatt klimahandlingsplaner med strengere krav og flere tildelingskriterier i kontraktene. Klimahandlingsplanene har detaljerte krav for de forskjellige kontraktstypene – blant annet om når nullutslippskjøretøy skal fases inn og om krav til materialer som benyttes. Vi stiller krav om miljødeklarasjoner (EPD) for de store klimagassdriverne betong, stål og asfalt i alle kontrakter. I flere klimapiloter legger vi nå til rette for å gi bonus knyttet til lave utslipp fra bruk av materialer som er dokumentert med EPD. Bonus og krav er også aktuelt for utslippsfritt anleggsutstyr. Her vil det fortløpende komme strengere krav. Arbeidet med risikoreduserende tiltak fortsetter.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 går en større andel av investeringsmidlene til utbedring av eksisterende vei, noe som vil medføre mindre arealinngrep enn ved bygging av ny vei. Beslag av verdifulle arealer er et stort klima- og miljøproblem, og vi forventer skjerpede miljøkrav på lengre sikt. Vi vurderer fortsatt risikoen for å ikke klare å unngå slike beslag som høy. Arealinngrep er en del av vurderingen i alle faser av planleggingen, og vi prioriterer avbøtende tiltak i tråd med firetrinnsmetodikken og rammeverket UFF (Unngå – flytte – forbedre).



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
R1	<p>Innføring av elektriske tunge kjøretøy er avgjørende for videre reduksjon av klimagassutslippene fra veitrafikken. Gjennom oppfølging av regjeringens ladestrategi har etaten levert en oversikt over arealer som kan benyttes til utbygging. Det er krevende å fremføre strøm langs vei, og dette vil være en potensiell flaskehals i utbyggingen av ladeinfrastruktur. For lav utbyggingstakt fører til at utviklingen stopper opp, og Norge får ikke faset ut fossile kjøretøy.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konkretisering av etatens rolle i det videre arbeidet med å sikre tilstrekkelig rask utbygging • Ladeplan og utleiestrategi gjør det lettere å etablere ladepunkter langs veinettet • Planlegging for permanente ladestasjoner tas med tidlig inn i planleggingsfase • Igangsatt dialog med NVE om tilgang til strømmettet, og prioritering av samfunnskritiske funksjoner • Satsingen på tungbilpakken i Nasjonal transportplan 2025-2036 tas inn i arbeidet med etatens gjennomføringsplan og de årlige budsjettene
R2	<p>Det er utfordringer knyttet til å legge til rette for utslippsfrie anlegg, drift og vedlikehold samt det å ta i bruk klima- og miljøkrav/-kriterier i tilstrekkelig grad, f.eks. ved at kostnadene øker slik at krav ikke kan stilles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for å drive frem utvikling og implementering av nullutslippsteknologi • Ta i bruk klima- og miljøkrav i kontrakter og som tildelings- og kvalifikasjonskriterier i anbudskonkurranser • Vurdere kutt i andre tiltak for å skape økonomisk handlingsrom for krav om vektning av klima og miljø innenfor prosjektenes økonomiske rammer

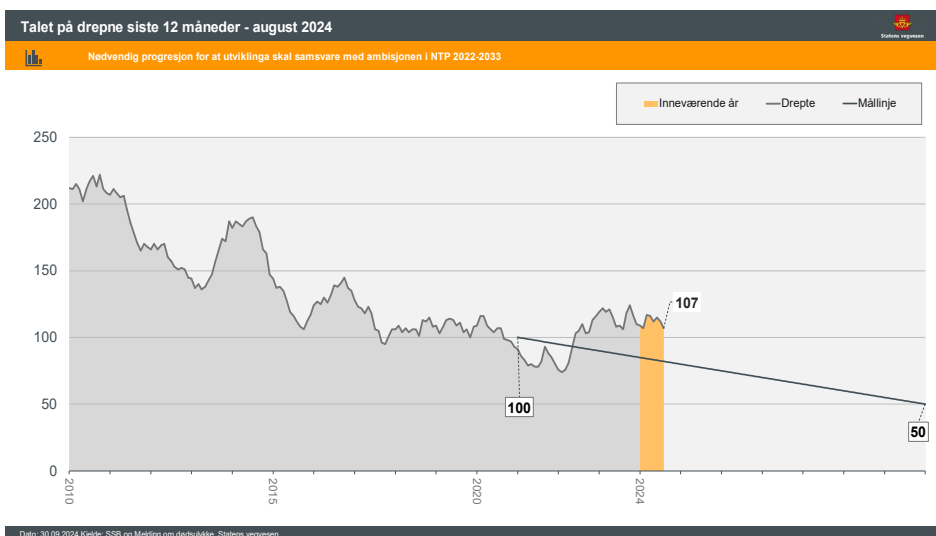
R3	Beslutninger om konsept/trasé for ny/utvidet vei innebærer beslag av dyrket jord og verdifull natur. Det er en risiko for at vi ikke lykkes med å utvikle alternativer i nye veiprojekter som gir mindre slike inngrep, at disse ikke vedtas politisk, eller at vi ikke lykkes med å unngå eller redusere negative konsekvenser i videre planlegging og gjennomføring.	<ul style="list-style-type: none">• Sterkere vektlegging av firetrinnsmetodikken og tiltakshierarkiet i alle faser av utredningen og planleggingen• Bruke økt fleksibilitet i N100 for planlegging av nye veier• Prioritere avbøtende tiltak• Arealregnskap på nye store prosjekter• Videre innføring av miljøstyringssystem
----	--	--

2.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken

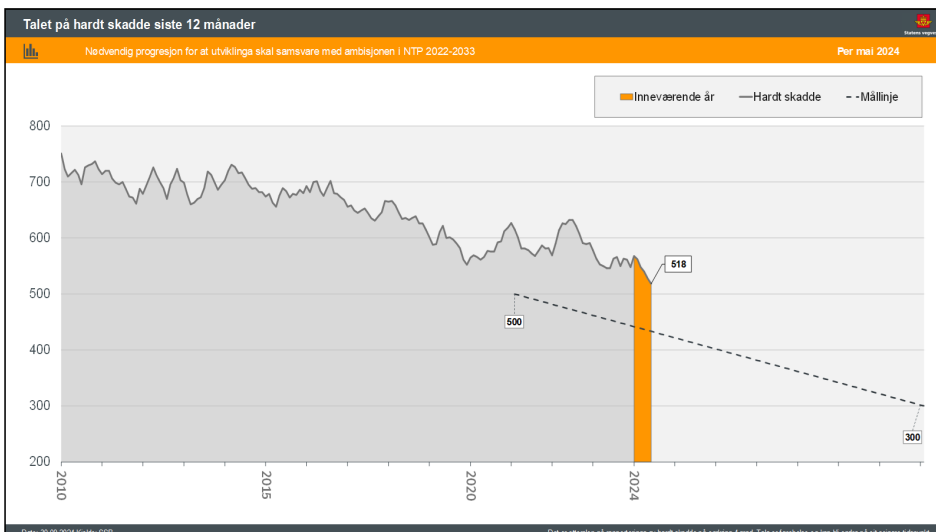
For niende år på rad er Norge det mest trafikksikre landet i Europa. Dette ifølge en rapport fra European Transport Safety Council. I Norge dør 20 mennesker per million innbyggere i trafikken per år, mens gjennomsnittet i EU ligger på 46.

70² personer har mistet livet i trafikken i årets åtte første måneder. Det er tre færre enn for tilsvarende periode i år. Det er positivt å registrere at antall drepte i de tre sommermånedene er lavere sammenlignet med de to siste årene.

Det er et etterslep i rapportering av hardt skadde på fire måneder. Til og med mai i år er det foreløpig registrert 142 hardt skadde. Til sammenligning var det endelige tallet for tilsvarende periode i fjor 192, og i 2022 var tallet 224 hardt skadde. Trenden de siste måneder viser en nedgang i hardt skadde, det framgår også av grafen under. Av erfaring vet vi imidlertid at det endelige tallet blir noe høyere.



Figur 2.5. Tall på drepte de siste 12 måneder, per august 2024.



Figur 2.6. Tall på hardt skadde de siste 12 måneder, per mai 2024.

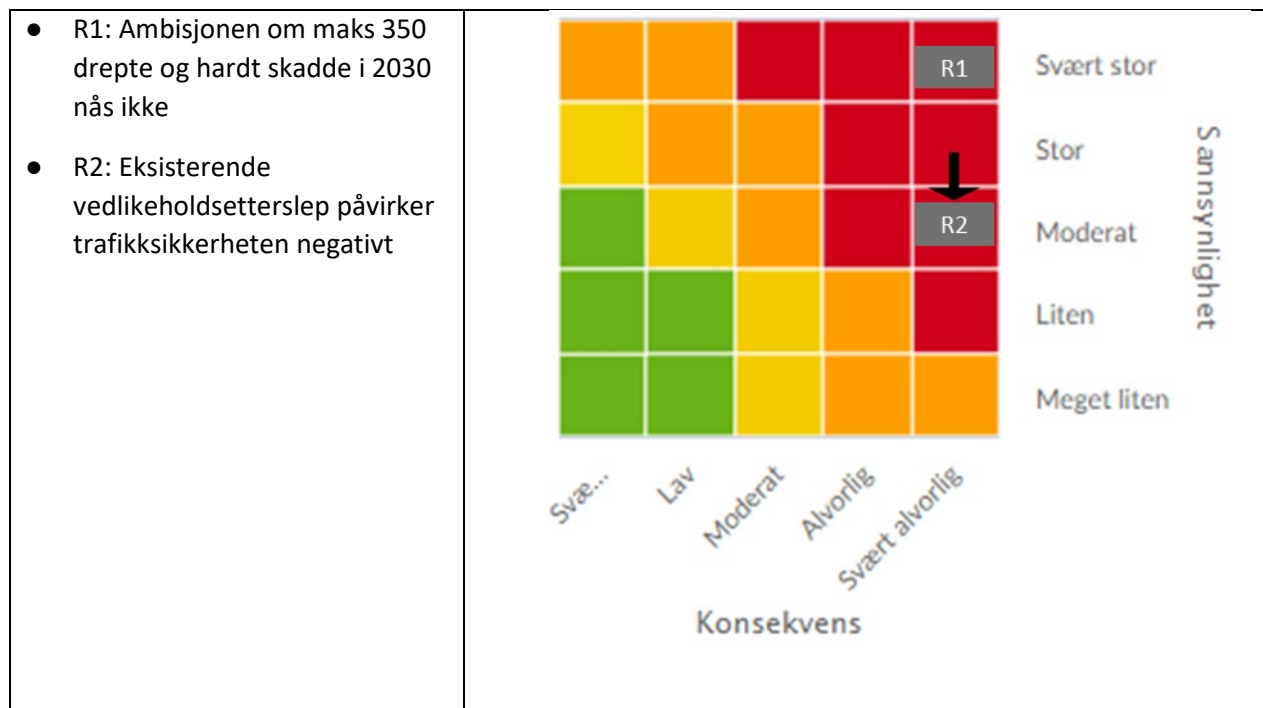
² Foreløpig tall

På tross av meget gode resultater når vi sammenligner oss med andre land, og noe nedgang i både antall drepte og hardt skadde, er utviklingen i Norge ikke i tråd med det ambisjonsnivået vi selv har bestemt. Den siste 12 månedersperioden er det registrert 107 drepte. Dette er godt over siktlinjen mot etappemålet om maksimalt 50 drepte innen 2030 i NTP. Det er registrert 518 hardt skadde for de siste 12 måneder. Også dette tallet bidrar til at vi ligger langt unna siktlinjen i NTP mot maks 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Det jobbes bredt og godt i etaten med trafikksikkerhet, men de nasjonale ulykkestallene tilsier at det er behov for mer innsats, både fra Statens vegvesen og fra andre trafikksikkerhetsaktører. Det vil ikke være mulig å nå etappemålet for drepte og hardt skadde i trafikken innen 2030 uten en betydelig økt innsats på målrettede og kraftfulle tiltak.

Risikovurdering

Den samlede risikoen for toppmålet «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken» vurderes til høy ved årets andre tertial. Det langsiktige og kunnskapsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt være grunnmuren for videre arbeid, men vi må belage oss på en markant intensivering av innsatsen på alle fronter for å få en utvikling i tråd med ambisjonen. Vi må også erkjenne at tiden vi har til rådighet fram til 2030 blir kortere. En ytterligere nedgang i ulykkestallene vil kreve betydelig forsterket satsning på trafikksikkerhet fra alle aktører, der Statens vegvesen er sektoransvarlig og skal vise vei. Det er positivt med regjeringens signaler om styrket innsats på trafikksikkerhetsområdet gjennom Nasjonal transportplan 2025 – 2036.

Statens vegvesen rapporterte i første tertial om vårt påbegynte arbeid med å identifisere nye og kraftfulle trafikksikkerhetstiltak innenfor en rekke risikoområder. Arbeidet med vurdering av tiltakene ut fra realisme og gjennomføringsmulighet er fortsatt pågående. Enkelte forslag, som å øke aldersgrensen for å kunne føre lett motorsykel (A1) fra 16 til 18 år, har allerede blitt løftet fram. I andre tertial har vi etablert et datadomeneteam for trafikksikkerhet. Se nærmere omtale under målet «Effektiv bruk av ny teknologi».



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
R1	Hvis vi skal nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte innen 2030, må vi redusere med mellom 40 og 50 drepte og hardt skadde hvert år frem til 2030. Statens vegvesen har per i dag ikke tilstrekkelig ressurstilgang til å gjennomføre vår andel av nødvendige tiltak.	<ul style="list-style-type: none"> • Aktiv oppfølging av interne og eksterne tiltak i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025» • Prosess for å identifisere nye kraftfulle tiltak pågår og skal munne ut i nye anbefalinger til trafikksikkerhetstiltak • Bedre bruk av datakilder som gir oss ytterligere treffsikkerhet i valg av tiltak
R2	Det er en risiko for at vedlikeholdsetterslepet påvirker trafikksikkerheten negativt, og at trafikkfarlige forhold må kompenseres fram til utbedringer er gjort.	<ul style="list-style-type: none"> • Økt trafikksikkerhet vil være en viktig driver for valg av tiltak når vi tar vare på det vi har og utbedrer der vi kan, blant annet gjennom flerårig vedlikeholdsplanlegging. • Innsiktsdrevet prioritering av vedlikeholdsaktivitet på bakgrunn av nye datakilder og analyser

2.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Ekstremværet «Hans» ga oss en forsmak på et villere og våtere klima. Statens vegvesen har i etterkant av uværet arbeidet med utbedring av utsatte områder, blant annet gjennom utskiftning av stikkrenner og kulverter, og i noen tilfeller er det lagt inn større dimensjoner for å kunne håndtere mer vann. Forberedelser, håndtering og etterarbeid krever tett samarbeid mellom samfunnsaktørene. Etaten fortsetter arbeidet med å gjøre tiltak i forkant, slik at vi hindrer at ekstremvær får så store konsekvenser for samfunnet.

Statens vegvesen er svært fornøyd med responsen vi har fått på kampanjefilmen for å få trafikanter til å ha bevissthet rundt egen adferd overfor ansatte på ferjer og ferjekai. Filmen har fått gode tilbakemeldinger og mye respons på sosiale medier. Det er ikke meldt om alvorlige hendelser per andre tertial, noe som tyder på at kampanjen fungerer.

Forutsigbarhet og fremkommelighet

Gjennom produktorientering og produktutvikling bidrar etaten til økt fremkommelighet på vei, og gir trafikantene forutsigbarhet slik at de kan ta gode valg. Våre digitale tjenester har gjennom andre tertial hatt høy kundetilfredshet, og vi ser at det er en økning i antall brukere, sammenlignet med samme periode i fjor. Vi fortsetter arbeidet med å koordinere og samordne drifts- og vedlikeholdsoppgaver, samt veiarbeid i større grad gjennom arbeidet med aktivitetskalenderen. Vi jobber for at hendelser skal påvirke trafikantenes fremkommelighet minst mulig. I andre tertial har vi også igangsatt en prosess med en forbedret og mer brukervennlig innsynsløsning (VTS hendelseslogg) for veieiere, og for å automatisere 175 svartjenesten i større grad.

Statens vegvesen treffer en stor del av befolkningen gjennom de tjenestene vi tilbyr, og svært mange bruker nå våre digitale selvbetjeningsløsninger. I juni vant Statens vegvesen prisen for beste kundeservice i offentlig sektor. Å sette kunden i fokus gir gode resultater for hele Statens vegvesen, og gjennom kundeorientert produktutvikling fortsetter etaten å levere brukervennlige tjenester og løsninger til trafikantene.

Siden 2022 har Statens vegvesen rapportert på reisetidsforsinkelser i riksveinettet. I arbeidet med å migrere til ny dataplattform har vi avdekket at oppsettet av målingen ikke tilfredsstillende tekniske krav og må settes opp på en måte som gjør at målingene er automatiserte og skalerbare over tid. Som følge av denne tekniske utfordringen vil etaten ikke kunne rapportere på reisetidsforsinkelse i veinettet til årsrapport 2024. Det tar tid å bygge en ny dataplattform og det er derfor vanskelig å si konkret når arbeidet med å sette opp målingene er klare, men vi tar sikte på å ha måling klar til første halvår/tidlig høst 2025. Ny indikator vil kunne gi informasjon om estimert antall forsinkelsestimer gruppert på geografiske strekninger og ønsket periode. Det vil også være mulig å filtrere ut visse deler av veinettet.

Styrket innsats mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen følger opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Vi samarbeider tett og gjennomfører stadig flere kontroller sammen med andre kontrolletater. Våren 2024 har Statens vegvesen i samarbeid med det tverretatlige a-krim samarbeidet, som består av Skatteetaten, Arbeidstilsynet, NAV og politiet, gjennomført kontroller av tungtransport over hele landet. Kontrollene har vært en del av en felles innsats mot arbeidslivskriminalitet i transportbransjen.

Basert på resultater tilknyttet utvikling i gebyr og bruksforbud ser vi en positiv utvikling, som er en indikasjon på at våre kontroller virker og det bidrar til at flere følger reglene. Dessverre ser vi at enkelte aktører bryter ulike regelverk for å underby konkurrenter og vinne kontrakter. En styrket

innsats for å sikre like konkurranseforhold, trygge arbeidsforhold og rett lønn til de som jobber som sjåfører er derfor viktig. Se nærmere omtale om seriøsitet i kapittel 4.

Mobilitet i de største byene

I de største byområdene med byvekstavtaler jobber vi både med å oppnå nullvekstmålet for persontransport samt å måle forsinkelser. For andre tertial 2024 viser byindeksen³ (treårs glidende indeks) at avtaleområdet for Oslo og Bergen ligger omtrent på nullvekstmålet, mens Nord-Jæren og Trondheim ligger noe over. Det er noe usikkerhet knyttet til tallene, særlig for Nord-Jæren og Trondheim. Statens vegvesen ser på hvordan usikkerheten i byindeksen kan reduseres. I våre rapporter og analyser av trafikkutviklingen viser vi utviklingen og usikkerhet for det enkelte byområde. Det foreligger ikke grunnlag for å beregne tre års glidende indeks for Tromsø.

Nullvekstmålet skal følges opp i byvekstavtalene ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett og i treårs glidende snitt sammenlignet med trafikknivået for referanseåret. Etersom personbiltrafikken var lav under pandemien og det har vært en trafikkøkning etter, ligger tre års glidende snitt noe lavere enn den løpende trafikkutviklingen. Statens vegvesen følger derfor med på både treårs glidende snitt og den løpende trafikkutviklingen fremover.

Ring 1-stenging

Den 1. juli 2024 ble Ring 1 midlertidig stengt for å bygge om og oppgradere Hammersborg- og Vaterlandstunnelen, som en del av terrorsikringen av nytt regjeringskvartal. Statens vegvesen har utarbeidet en løsningspakke bestående av flere tiltak for å håndtere trafikken under den midlertidige stengningen på tre år. Et kritisk moment under stengningen er Operatunnelen som allerede før stengningen var belastet på kapasitetsgrensen. Det er nødvendig å redusere biltrafikken til Oslo sentrum for å opprettholde tilfredsstillende framkommelighet i tunnelsystemet av hensyn til liv og helse. Et viktig tiltak for å oppnå dette er å fjerne adgangen for elbiler i kollektivfeltene på riks- og europaveier i Oslo og Akershus.

Statens vegvesen følger trafikkbildet under den midlertidige stengingen av Ring 1 løpende for å vurdere om tiltakene som er iverksatt fungerer etter hensikten, og om det er behov for å justere de eller om det er behov for supplerende tiltak. Statens vegvesen har [oppsummert de trafikale effektene](#) etter midlertidig stenging av Ring 1 og forbud mot elbiler i kollektivfeltene per uke 38⁴. Funnene viser at biltrafikken er redusert over bygrensen til Oslo, og bruk av kollektivtrafikk har økt. Trafikkavviklingen i Operatunnelen er noe dårligere enn før Ring 1 ble stengt, men er fortsatt akseptabel av hensyn til risiko for liv og helse ved alvorlige hendelser. Supplerende tiltak for å begrense trafikken inn i tunnelsystemet kan derfor forventes, men Statens vegvesen vil følge trafikkutviklingen nøye fremover.

Statens vegvesen har tett dialog med Ruter og Jernbanedirektoratet for å tilrettelegge et best mulig tilbud for å fange opp den økte kollektivtrafikken på grunn av midlertidig stengt Ring 1. De som kan oppfordres til å reise kollektivt, sykle eller gå for å gi bedre framkommelighet for næringstrafikken og de som må kjøre bil.

³ Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med trafikktegninger (byindeks), er hovedindikatoren for vurderingen av nullvekstmålet. Byindeks beregnes med datagrunnlag fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i et byområde. For de fire største byområdene viste byindeksen at vi lå på nullvekstmålet frem til utgangen av 2022, sammenlignet med referanseåret. Våre beregninger indikerer imidlertid en betydelig økning etter gjenåpning av samfunnet etter pandemien.

⁴ <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/tunneleroslo/nyhetsarkiv/reduisert-biltrafikk-og-okt-kollektivbruk-etter-ring-1-stenging/>

Elbilforbudet ga noe mer kø i vest for Oslo, spesielt i helgene. I helger er det mindre trafikk i Operatunnelen, og elbilene er derfor gitt adgang til kollektivfeltet på E18 mellom Asker og Lysaker lørdag og søndag. Dette har bedret trafikksituasjonen og søndagstrafikken flyter omtrent som tidligere. Statens vegvesen har også startet arbeidet med å tillate elbil i kollektivfelt i helgene på øvrig riksveinett i Oslo og Akershus, og saken vil bli sendt på ordinær høring før det fattes formelle skiltvedtak som grunnlag for gjennomføring.

Trafikktallene per uke 38 viser at trafikkreduksjonen på E18 vest for Oslo i hverdagene har ført til en liten økning på fylkesveiene. Statens vegvesen har etablert et godt samarbeid med Akershus fylkeskommune og kommunene rundt Oslo, og det arbeides med forslag til trafikkregulerende tiltak i Asker og Bærum kommuner som kan bedre situasjonen på fylkesveier og kommunale veier. Eventuelle tiltak vil måtte gå igjennom ordinær politisk behandling i fylke og kommuner.

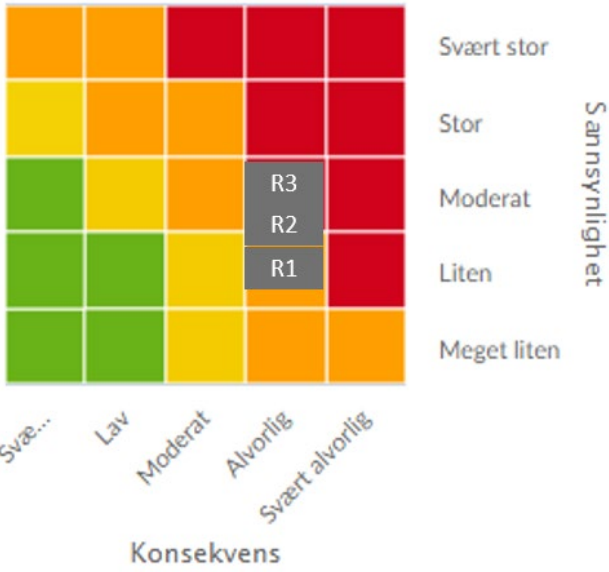
Risikovurdering

Ved andre tertial vurderes risikoen samlet sett for «Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet» som moderat, som er uforandret sammenlignet med første tertial 2024.

Som nevnt under vurdering av måloppnåelse, fortsetter etaten arbeidet med produktorientering for økt forutsigbarhet og fremkommelighet for brukerne. Vi har et stort fokus på leveranser innen produktområdene og vi ser høy tilfredshet i tjenestene som vi leverer gjennom produktområdene.

Etaten utvikler tilstandsindikatorer for riksveinettet. Se nærmere omtale under målet «Mer for pengene». Statens vegvesen har fortsatt arbeidet med aktivitetskalender for drift og vedlikehold, som viser planlagt og pågående arbeid som påvirker fremkommelighet på veiene. Dette vil lette arbeidet med koordinering av tiltak, med mål om at trafikanter skal unngå unødvendig stans.

Risikobildet for hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover er fortsatt moderat til høy. Det vil være viktig med effektiv bruk av midler og en aktiv porteføljestyling med prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil. Bedre prioritering av tiltak og tydeligere målstyring bidrar til økt kontroll tilknyttet risikoen. Bedre prioritering av tiltak og tydeligere målstyring bidrar til økt kontroll tilknyttet risikoen. Vi jobber med fakta og analysegrunnlag, og hvordan ytterligere løfte målstyring i oppfølging av avtalene. Statens vegvesen har iverksatt og vil fortsette å jobbe med tiltak for bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre beslutningsgrunnlag for bruk av midler. Analyser viser at det blir krevende å nå nullvekstmålet mot 2029 uten nye, sterkere tiltak og virkemidler. Vi viser til beskrivelser av dette i våre leveranser til NTP 2025-2036. Byutredningene 2025 vil også gi oss et tydeligere bilde av situasjonen. Statens vegvesen har i 2024 fortsatt arbeidet med «Trafikk i by», der etaten samler og tilgjengeliggjør data, og er i dialog med både sekretariatene og styringsgruppene for byområdene.

<ul style="list-style-type: none"> • R1: Redusert forutsigbarhet • R2: Redusert fremkommelighet • R3: Manglende oppnåelse av nullvekstmålet 	
--	--

Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreducerende tiltak
R1	Etaten klarer ikke å gi bedre og rettidig informasjon for alle trafikantgrupper, gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data. Dette fører til at kunder og varer ikke kommer frem til planlagt tid.	<ul style="list-style-type: none"> • Produktorientering for økt forutsigbarhet • Videreutvikle fremkommelighetsindikator • Målrettede tiltak med utgangspunkt i sanntidsdata • Læring og forbedring i etterkant av hendelser (vær etc.)
R2	Etaten klarer ikke å gi bedre, rettidig og mer tilgjengelig informasjon om fremkommelighet gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data.	<ul style="list-style-type: none"> • Bruke data i overgangen til tilstandsbasert vedlikehold • Produktorientering for økt fremkommelighet • Analyser i forbindelse med Nasjonal transportplan, der vi vurderer lengre strekninger i sammenheng.
R3	Det er usikkert hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover.	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre styring av budsjettmidlene, herunder mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler • Prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil • Sette målstyring høyere opp på agendaen gjennom forbedring og effektivisering av styringsmodell i styringsgruppene • Få bedre oversikt over trafikkutviklingen i byområdene og forhold som påvirker byindeksen

- Sette i gang arbeid med byutredninger som skal gjennomføres i 2024-2025

3. Økonomi og ressursbruk

Etaten har god økonomisk styring. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene og for å oppnå sikrere prognoser gjennom året slik at avvik reduseres. I 2024 videreføres arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av IT-systemene for økonomistyringen. Dette gir bedre økonomisk styringsinformasjon og dermed bedre økonomisk styring i etaten. Budsjett og økonomistyring er tema i ledermøter og styringsmøter med divisjonene.

Prognosene for postene på kap. 1320 viser et samlet merforbruk på 54 mill. kr, eller 0,2 pst. av disponible midler. Post 29, OPS-prosjekter har et merforbruk på 58 mill. kr, som ikke er reelt. Korrigert for dette er mindreforbruket for kap. 1320 på 4,6 mill. kr som er knyttet til post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport.

En samlet prognose som er tilnærmet lik disponible midler er et resultat av at Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene og få sikrere prognoser gjennom året slik at avviket reduseres. I kombinasjon med større handlingsrom for etaten til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, legger godt til rette for at avviket vil forbli lavt i 2024.

Kap. 1332 viser et samlet mindreforbruk på 493 mill. kr, eller 7,6 pst. av disponible midler. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter viser et mindreforbruk på 276 mill. kr. Avviket skyldes forsinkelser i fremdriften for Fornebubanen i Oslo og Viken og Bussveien på Nord-Jæren. Post 66 Tilskudd til byområder har et mindreforbruk på 217 mill. kr knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Avvikene er knyttet til tiltak i Oslo og Bergen, og skyldes forsinkelser i prosjektene, bl.a. knyttet til grunnerverv. Avvikene tyder på at Statens vegvesen, i tett dialog med byområdene, må videreføre og forsterke arbeidet med aktuelle tiltak for å redusere avvikene.

Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2023	Tildelt 2024	Anslag Merinntekter	Til disp. 2024 ¹	Prognose 2024	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (pst.)	Regnskap hittil i år pr. 31/8
01 Driftsutgifter	45,413	4 616,1		4 661,5	4 662	-	-	2 707
22 Drift og vedlikehold av riksveier		10 411,3		10 411,3	10 411	-	-	5 881
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	81,243	2 349,6		2 430,8	2 431	-	-	1 503
29 OPS-prosjekter	157,444	1 783,1		1 940,6	1 999	58	3,0	1 088
30 Riksveiinvesteringer		10 338,9		10 338,9	10 339	-	-	6 596
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	154,774	3 205,0		3 359,8	3 360	-	-	2 137
SUM statlige midler til riksveiformål	438,874	32 704,0		33 142,9	33 201	58	0,2	19 912
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		501,3		501,3	501	-	-	-
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	11,600	22,4		34,0	29,4	-4,6	-13,5	-
65 Tilskudd til fylkesveier	23,667	510,4		534,1	534	-	-	-
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	3,700	23,6		27,3	27	-	-	0
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		740,0		740,0	740	-	-	740
SUM tilskudd	38,967	1 797,7		1 836,7	1 832	-4,6	-0,3	740
Totalt kap. 1320	477,841	34 501,7		34 979,5	35 033	54	0,2	20 652

1) Innenfor delegerte fullmakter til Statens vegvesen til å nytte bevilgninger på andre budsjettposter, er disponible midler på følgende poster justert i forhold til Prop. 1 S; post 22 økt med 50 mill. kr, post 29 redusert med 39 mill. kr og post 30 redusert med 11 mill. kr.

Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2024	Prognose 2024	Avvik tildelt vs. prognose	Regnskap hittil i år pr. 31/8	Pst. inntekt av tildelt pr. 31/8
01 Salgsinntekter m.m.	179,9	180	-	149	82,6
02 Diverse gebyrer	469,8	470	-	323	68,8
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	131,3	131	-	62	47,1
04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	688,2	688	-	454	66,0
SUM	1 469,2	1 469	-	988	67,3

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Mill. kr

Post	Overført fra 2023	Tildelt 2024	Til disp. 2024	Prognose 2024	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (pst.)	Regnskap hittil i år pr. 31/8
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	263,909	2 131,5	2 395,4	2 119	-276	-11,5	1 208
Post 66 Tilskudd til byområder	224,251	3 907,9	4 132,2	3 915	-217	-5,3	2 332
SUM	488,160	6 039,4	6 527,6	6 034	-493	-7,6	3 540

Postvis omtale av ressursbruk

Lønnsoppgjør 2024

På grunn av både frivillig og tvungen lønnsnemd er det usikkert når lønnsoppgjøret 2024 vil utbetales. Prognosene for postene 22, 28 og 30 legger til grunn at lønnsoppgjøret blir utbetalt i år. Hvis resultatet av lønnsoppgjøret først utbetales i 2025 vil dette innebære reduserte utgifter for disse postene slik at det mindreforbruket øker.

Post 01 Driftsutgifter

Prognosen viser at posten er i balanse.

Det er innenfor rammen satt av midler til innkjøp av brumateriell. Som følge av forsinkelser i anskaffelsesprosessen, er det usikkerhet om fremdriften i bruinnkjøpene. I tillegg er det forsinkelse i enkelte mindre digitaliserings- og utviklingsprosjekter. Prognosen på posten er derfor usikker.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Prognosen viser at posten er i balanse.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen viser at posten er i balanse. Det er risiko for et mindreforbruk på posten knyttet til enkelte forsinkelser for noen digitaliserings- og utviklingsprosjekter og sykefravær.

Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen viser et merforbruk på 58 mill. kr, men det er ikke et reelt merforbruk på posten. Prognosen per august viser at det gjenstående behovet i 2024 til utgifter til endringer og til kompensasjon for lønns- og prisstigning i kontraktene for OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 83 Tjeldsund-Gullesfjordbotn- Langvassbukta utgjør 58 mill. kr ut over tildelt ramme til Statens vegvesen. Statens vegvesen legger til grunn at dette behovet tildeles av avsatte midler i Samferdselsdepartementet, jf. også fastsatte retningslinjer fra Samferdselsdepartementet.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Prognosen viser at det ikke ligger an til avvik i forhold til disponible midler på posten.

Det er variasjoner innenfor de enkelte underpostene på post 30. Prognosen for Porteføljen viser et merforbruk på om lag 350 mill. kr, mens prognosen for Mindre tiltak viser et forventet mindreforbruk på 125 mill. kr. I tillegg er det et mindreforbruk innenfor Byvekstavtaler på 225 mill. kr. Statens vegvesen har benyttet tilgjengelige virkemidler for å styre økonomien på posten innenfor tilgjengelige rammer i 2024. Dette ligger til grunn for gjeldende prognoser for posten. Avvikene på underpostnivå er derfor delvis et resultat av dette.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen viser et mindreforbruk på 4,6 mill. kr. Mindreforbruket er udisponerte midler som ikke er tildelt til prosjekter. Det er kun tildelt 2,8 mill. kroner til tre nye prosjekt i 2024. Per i dag finnes ikke flere aktuelle prosjekter innenfor bruiprogrammet.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Prognosen viser at disponible midler vil bli benyttet. I revidert budsjett ble det besluttet å øke bevilgningen med 95,1 mill. kr. I tillegg er det avsatt statlige midler på 6,4 mill. kr for å dekke deler av Innlandet fylkeskommunes merutgifter tilknyttet kollapsen av Tretten bru på fv. 254 på totalt 101,5 mill. kr, jf. Supplerende tildelingsbrev nr. 11 og bevilgningsendringer i revidert nasjonalbudsjett. Dokumenterte utgifter for 2022 og 2023 tilsvarende 91,5 mill. kr vil betales ut i sin helhet. Statens vegvesen legger til grunn at Innlandet fylkeskommune dokumenterer utgifter påløpt i 2024 og at hele beløpet på 101,5 mill. kr utbetales i år.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det er lagt opp til forenklet rapportering og kontroll med ordningen. Dette innebærer at tilskuddsmottakerne først rapporterer og dokumenterer ved ferdigstilt tiltak/aktivitet. Ingen tilskuddsmottakere har meddelt at de sier fra seg tilskuddet eller ikke får gjennomført tiltaket. Med bakgrunn i dette er prognosen satt tilsvarende disponible midler.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjetjenester

Prognosen viser at posten er i balanse.

Prognosen er heftet med usikkerhet. Dette knytter seg blant annet til:

- Nivå på inntektskompensasjon i Vestfjordpakken. Dette er en nettokontrakt der det er gjort en lang rekke tiltak som påvirker takst- og rabattstrukturen.
- Uavklart spørsmål om kostnadsregulering skal endres i flere kontrakter.
- Sak om kompensasjon for bortfall av fritak for CO₂-avgift på LNG, er ikke avklart. Sak er berammet i Borgarting lagmannsrett september 2024. Det er også flere andre potensielle konflikter som kan medføre endringer i behovet.
- Størrelse på kompensasjon for innføring av EUs kvotesystem i innenriks sjøfart. I høring publisert av Skatteetaten 31. mars 2024, er det foreslått å redusere CO₂-avgiften for innenriks kvotepliktig sjøfart. Tidspunkt for ikraftsettelse av dette er usikkert og i Prop. 103 LS står det at redusert sats «ikkje er sett i kraft i påvente av avklaringar med ESA om han utgjer foreinleg statsstøtte». Innføring av kvoter og ev. reduksjon av CO₂-avgiften påvirker hverandre. Om CO₂-avgiften reduseres kan det redusere behovet over posten.
- I prognosen er det satt av 20 mil. kr for tiltak slik at fartøyene kan frakte modulvogntog med farlig last. Framdrift for gjennomføring av tiltakene gir usikkerhet ved hvor stor del av dette beløpet som utbetales i år.
- Vi har mottatt flere krav knyttet til skifte av brannskum, men kravene er ikke behandlet av oss per nå. Det er usikkerhet ved størrelse på ev. kompensasjon og ved tidspunkt for utbetaling. I prognosen er det satt av 10 mill. kr.
- Endringer som følge av kompensasjon, trekk, sanksjoner mv. som gjennomføres i 2024.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Prognosen viser at disponible midler vil bli benyttet. Regnskapet per 31. august er på 740 mill. kr slik at samtlige av de tildelte midlene er utbetalt til de respektive bompengeselskapene. Dette inkluderer de 562 mill. kr som var tildelt som videreføring av den ordinære tilskuddsordningen, samt de 178 mill. kr som ble tildelt E6 Kolomoen – Moelv og rv. 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet for videreføring av sine ordninger med ekstra tiltak.

Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre om lag 180 mill. kr, som er lik inntektskravet på posten. Prognosen er heftet med usikkerhet. Inntekter fra salg av eiendom/anlegg kan medføre høyere inntekter enn forutsatt.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntekter for post 02 per august 2024 er 322 mill. kr som er økning med 14 mill. kr sammenlignet med inntekten per august 2023. Teori- og førerprøver har en inntekt per august 2024 på 244 mill. som er 10 mill. kr høyere enn for 2023.

Etter andre tertial er anslått volum for 2024 for gebyrbelagte tjenestene om lag på nivå med det som var forutsatt for 2024. Imidlertid er anslått volum for teori- og førerprøver høyere enn det som var forutsatt for 2024, mens antall praktiske førerprøver er lavere enn forutsatt.

Inntektene for post 02 forventes på bakgrunn av dette å utgjøre om lag 470 mill. kr ved utgangen av året som er lik inntektskravet på posten.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 131 mill. kr, som er lik inntektskravet på posten. Omfanget på forsikringsskadesaker er usikkert.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet veitstyr og som belastes forsikringsselskapene.

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Prognosen tilsier inntekter på om lag 688 mill. kr, som er lik inntektskravet på posten. Prognosen er heftet med usikkerhet. Dette knytter seg i hovedsak til hva trafikkutviklingen blir videre i 2024.

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 delfinansiere 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 2024.
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergens-området (prosjektet er åpnet for trafikk.) Det er ikke bevilget midler til dette prosjektet i 2024.
- Metrobuss i Trondheims-området
- Bussveien på Nord-Jæren

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 280 mill. kr. Bevilgningen på posten ble redusert med 440 mill. kr gjennom Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*. Prognosen er redusert med om lag 100 mill. kr i forhold til prognosen pr. 30. april. Det er vesentlig usikkerhet til prognosene.

Mindreforbruket skyldes forsinkelser i fremdriften for Fornebubanen i Oslo og Viken og Bussveien på Nord-Jæren. Endring i forhold til prognosen pr. 30. april er i hovedsak knyttet til Fornebubanen. For Fornebubanen er forsinkelsene knyttet til utsettelse i prosessen med rettslige avklaringer av flere grunnervvssaker i Oslo og Bærum kommuner, samt forsinket oppstart av entreprisene Flytårnet, Fornebu stasjon og Råbygg Fornebu stasjon og base. For Bussveien er avviket i hovedsak knyttet til for optimistiske anslag på framdrift for arbeidene på enkelte delstrekninger i Korridor 1.

Post 66 Tilskudd til byområder

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på 217 mill. kr.

Avviket er i hovedsak knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Avvikene er i hovedsak knyttet til tiltak i Oslo og Bergen, og skyldes forsinkelser i prosjektene, bl.a. knyttet til grunnervv.

Det er vesentlig usikkerhet til prognosene.

Vi viser til nærmere omtale av de enkelte byområdene i vedlegg 2.

Fullmakter

Fullmakt til å belaste kap. 1511 Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal, post 30 Ombygging av Ring 1

Samferdselsdepartementet har i Supplerende tildelingsbrev nr. 1 for 2024 videredelegert til Statens vegvesen fullmakt fra Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet til å belaste Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets kap. 1511, post 30, med inntil 545 mill. kr i 2024. Fullmakten er i Supplerende tildelingsbrev nr. 5 for 2024 økt til 609 mill. kr.

Prognosen per 31. august viser en prognose på om lag 670 mill. kr, eller om lag 60 mill. kr over nivået på belastningsfullmakten. Økningen i prognosen er i sin helhet knyttet til utgifter til rivning av brannstasjonen, jf. også Prop. 22 S (2023-2024) *Endringer i statsbudsjettet 2023 under Kommunal- og distriktsdepartementet*, side 10.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	6 300
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024 (prognose)	3 900
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	4 200
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	6 000

Samlet ramme for forpliktelser er 8 460 mill. kr, og rammen for årlige forfall av forpliktelser er 3 810 mill. kr. Statens vegvesen forutsetter i løpet av 2024 å gjennomføre tiltak innenfor fullmakten, for å sikre at tildelte midler i 2024 blir utnyttet best mulig. Statens vegvesens samlede forpliktelser per 1.1.2025, og forventet årlig forfall av forpliktelser, for prosjekter som omfattes av fullmakten, er innenfor fullmaktrammen.

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

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	250
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024 (prognose)	230
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	350
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	130

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 500 mill. kr. Statens vegvesen vil holde seg innenfor fullmakten til å pådra forpliktelser knyttet til planlegging m.m. i 2024.

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

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	14 660
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024 (prognose)	2 380
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	5 400
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	11 640

Samlet fullmaktsramme for gamle og nye forpliktelser er på 13 800 mill. kr, og rammen for forpliktelser som forfaller hvert år er 5 450 mill. kr. Vår prognose for forpliktelser som forfaller hvert år er på 5 350. Statens vegvesen overholder med dette sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2024.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	19 800
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024 (prognose)	6 220
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	3 320
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	22 700

Samlet fullmaktsramme for gamle og nye forpliktelser er på 22 700 mill. kr, og rammen for forpliktelser som forfaller hvert år er 3 400 mill. kr. Vår prognose for forpliktelser som forfaller hvert år er på 3 400 mill. kr. Statens vegvesen overholder med dette sine fullmakter for tilskudd til riksveiferjedriften i 2024.

Tilsagnsfullmakter

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	16,5
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024 (prognose)	2,8
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	17,8
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	1,5

Under fullmakten i 2024 kan det gis tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 24 mill. kr. Statens vegvesen har i 2024 kun gitt tilsagn til tiltak som ikke gir forpliktelser utover budsjettåret. Vi vil dermed overholde vår fullmakt.

4. Styring og kontroll

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

4.1. Samfunnssikkerhet og beredskap

I andre tertial av 2024 har Statens vegvesen arbeidet videre med og fullført leveranser innen følgende fagområder: inkludering av samfunnssikkerhet i beslutningsgrunnlaget for planprosesser, klimatilpasning, digitale trusler og sikkerhet, beredskap og hendeshåndtering. Arbeidet har bidratt til å styrke etatens samfunnssikkerhet og beredskapsapparat i henhold til de fire overordnede målene.

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 beredskap er systematisk og inngår som en integrert del av etatens arbeid med å sikre fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

I tildelingsbrevet for 2024 har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen å rapportere om status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet i første og andre tertialrapport. Rapporteringen er vedlagt i vedlegg 3, og følger de fire overordnede samfunnssikkerhetsmålene som er beskrevet i *strategi for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen fra 2021*.

4.2. Etterlevelse

Statens vegvesens samlede risiko for manglende etterlevelse vurderes som moderat. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å redusere risikoen for misligheter og uregelmessigheter.

I andre tertial er det utført to revisjoner, i tråd med etatens årlige revisjonsprogram. Det er ikke funnet avvik med høy risiko ved disse to revisjonene. Det jobbes med å korrigere revisjonsfunn som er funnet ved tidligere revisjoner.

Resultater fra eksterne tilsyn benyttes aktivt i arbeidet med å øke etterlevelsen av etablerte prosesser, forbedre prosessene, justere arbeidspraksis og sikre læring i hele organisasjonen. Det er gjennomført tre tilsyn/tilsynsmøter i årets andre tertial. Statens vegvesen følger opp kommentarene fra disse tilsynene. Statens vegvesen jobber aktivt med å følge opp og korrigere avvik fra tidligere tilsyn.

Statens vegvesen følger opp Riksrevisjonens etterlevelsesrevisjon av lønns- og arbeidsvilkår i statlige anskaffelser. Vi har etablert systemer og rutiner for å etterleve kravene i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår gjennom kvalitetssystem, veiledere og kontraktsmaler. Det er etablert en egen risikovurdering som skal utføres før kontraktsinngåelse, og det er planlagt en oppfølging av bruk av risikovurderinger høsten 2024. Leverandøroppfølgninger gjennomføres der det er høy risiko for at det er brudd på lønns- og arbeidsvilkår. I løpet av andre tertial har etaten utført ni leverandøroppfølgninger. Det er sanksjonert mot leverandører hvor det er funnet brudd på vilkårene. Funn fra disse leverandøroppfølgningene følges opp. Etaten gjennomfører enkelte leverandørrevisjoner som virkemiddel for å følge opp entreprenører og deres kvalitetssystemer og bruk av dette. Dette utføres av de enkelte divisjonene.

I tildelingsbrevet for 2024 har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen å gi en første samlet vurdering av oppfølging av Riksrevisjonens merknader knyttet til «Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier» (Dokument 3:11 (2022-2023)). Se samlet vurdering av etatens oppfølging av Riksrevisjonens merknader i vedlegg 4.

Sivilombudets uttalelse om selvstendige forvaltningsorgan i innsynssaker

Statens vegvesen jobber med oppfølging av Sivilombudets uttalelse knyttet til arkiv og journalføring. Vi har hatt og vil fremover ha dialog med Arkivverket om innretning av arkiv. Vi har avventet høring av ny arkivlov som var ventet sommeren 2024, men som er forsinket. Vi vil ha dialog med Samferdselsdepartementet om problemstillingen fremover.

4.3. Oppfølging av tiltaksplan tilknyttet Tretten bru

Tretten bru kollapset 15. august 2022 etter å ha vært i drift i om lag 10 år. Statens vegvesen engasjerte advokatfirmaet PwC til å granske forholdene i tilknytning til kollapsen av Tretten bru. Deres rapport ble overlevert vegdirektøren 19. januar 2024.

Med bakgrunn i rapporten ble det identifisert 9 forbedringstiltak med frist. Statens vegvesen har etablert en arbeidsgruppe for oppfølging av tiltakspakken, og det er jevnlig rapportering til vegdirektørens ledergruppe på framdrift og status.

	Tiltak	Frist	Status
Tiltak for å sikre at myndighet og kontrollutøvelse har tilstrekkelig kapasitet, kompetanse og uavhengighet, og rutiner som ivaretar erfaringsoppbygging ved bruk av nye materialtyper og metoder.			
1	En gjennomgang av organisering, roller/ansvar, prosesser og regelverk/lovverk for prosjektering, kontroll og godkjenning.	31.05.2024	Ferdig. Tiltak som fremkommet i gjennomgangen til videre vurdering.
2	Regelverksutvikling/klargjøring knyttet til «duktilitet» og robusthet.	31.05.2024	Ferdig
3	Regelverksutvikling og beslutningsstruktur for nye konstruksjoner og materialvalg.	30.11.2024	Pågår
4	Det gjøres avbøtende tiltak for mangler i dagens Brutus knyttet til loggføring og datauttrekk.	31.03.2024	Ferdig
Tiltak for å sikre at nye og eksisterende bruer har et inspeksjons- og oppfølgingsregime som ivaretar drift og vedlikehold, og fanger opp eventuelle eksisterende feil og mangler			
5	Bruforvalters rolle i godkjenning av nødvendig godkjennings- og vedlikeholdsinformasjon tydeliggjøres, herunder å sikre at all nødvendig dokumentasjon for konstruksjonens levetidsforutsetninger må foreligge.	31.05.2024	Tiltaket er under revisjon. Deler av oppfølgingen vurderes tatt inn i annet pågående arbeid.
6	Det etableres prosess og beredskap for gjennomføring av granskning og/eller oppfølging av funn der man	31.03.2024	Ferdig

	avdekker at konstruksjoner kan inneholde konstruksjonsmessige feil og mangler, også disse som ikke kan avdekkes under inspeksjoner.		
7	Risikobasert etterkontroll av eksisterende bruer innarbeides i forvaltningsregimet som en systematisk etterkontroll i tillegg til inspeksjonsregimet.	31.05.2024	Pågår
8	Innføring av FDV-system inklusive dokumentasjonssystem for bru ferdigstilles. Dokumentasjonssystem prioriteres og skal være ferdig i løpet av 2024.	31.12.2024	Pågår
9	Det gjennomføres kompetanseheving på forvaltning og vedlikehold av trebruer.	Ingen frist	Løpende

Merknad til tiltak 5:

Tiltak 5 er kun delvis sluttført etter opprinnelig frist. Tiltaket er operasjonalisert i to tiltak. Tiltak 5a er ivarettatt i gjennomgangen som er gjort under tiltak 1 innen fristen, mens tiltak 5b som omhandler overlevering av FDV-dokumentasjon mellom divisjon Utbygging og Drift og vedlikehold, er gitt intern frist 31.12.24. Det siste har vært nødvendig ut fra kompleksiteten i saken og andre pågående prosesser. Det kan bli nødvendig å redefinere tiltak 5b. Dette vil vi eventuelt komme tilbake til.

Merknad til tiltak 7:

Det er etablert ny prosess for etterkontroll av eksisterende bruer som ble publisert i etatens kvalitetssystem 28. mai 2024. Det pågår interne avklaringer rundt prioriteringer for faktiske etterkontroller. Det er viktig at eventuelle etterkontroller er risikobasert og ses i sammenheng med øvrige aktiviteter innen bruforvaltningen for en effektiv bruk av knappe ressurser. Dette må også ses opp mot pågående høring av bruforskriften og eventuell påfølgende revisjon av N401

4.4. Seriøsitet

Regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren ble lansert i oktober 2022. Statens vegvesen bidrar betydelig i arbeidet med mange av de 39 tiltakene i planen. Tiltakene følges opp på tvers av etaten, men også med eksterne samarbeidspartnere, og spesielt Arbeidstilsynet.

Etaten opplever fortsatt en økende interesse for felles kontroller fra andre kontrolltater, og det er gjennomført opp mot 160 større og mindre samarbeidskontroller innen utekontrollvirksomheten i årets andre tertial. Flere av kontrollene er rettet mot varebilssegmentet og er gjort i samarbeid med A-krimsentre og deres nasjonale kontrollaksjon mot fisketransporter.

Innen tilsynsvirksomheten er det gjennomført 298 tilsyn med ulovlige verksteder, mot 220 i samme periode i 2023. Det er gjennomført 182 tilsyn med storskadereparasjoner, mot 67 i andre tertial i 2023. Dette har vært en bevisst satsning etter kompetanseheving innen storskade i 2023. Det er gjennomført ni fellesaksjoner i andre tertial, i samarbeid med 50 andre virksomheter.

Statens vegvesen har gjennom 2023 og første del av 2024 besatt de 35 stillingene knyttet til handlingsplanen. Samtidig har det vært utfordrende å gjennomføre rekruttering etter andre

medarbeidere som har sluttet. Det betyr at det har tatt noe tid å totalt sett øke bemanningen i tråd med intensjonen i handlingsplanen. Situasjonen per andre tertial er at vi er tilnærmet oppe på det nivået som er forutsatt. Videre er det for flere av stillingene innenfor kontrollområdet behov for betydelig intern opplæring, blant annet knyttet til kjøre- og hviletidskontroll. Opplæringen vil for de aller fleste være fullført i løpet av 2024.

Oppfølgingen av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping er et viktig bidrag i etatens bærekraftsarbeid knyttet til seriøsitet og arbeidsforhold. Statens vegvesens samlede risiko for seriøsitet vurderes som lav per andre tertial, uforandret med første tertial.

4.5. Kapasitet og kompetanse

Statens vegvesens samlede risiko knyttet til kapasitet og kompetanse vurderes som moderat. I andre tertial ser vi fortsatt en risiko til at vi ikke har riktig kompetanse for å få til økt digitalisering, slik at vi får nyttiggjort nye plattformer. Se nærmere omtale under målet «Effektiv bruk av ny teknologi». Vi fortsetter arbeidet med å vri kompetanse slik at vi treffer på fremtidens behov for kunnskap.

4.6. HMS og sykefravær

Intern HMS (inkl. sykefravær)

Per august er det samlede sykefraværet i etaten siste 12 mnd. 5,85 pst., hvilket er noe høyere sammenlignet med samme periode i 2023 (5,58 pst.). Fagteamet som er etablert for å forebygge og redusere sykefravær skal bidra til at organisasjonen jobber systematisk med aktiviteter som, basert på forskning og analyse, gir merverdi for organisasjonen. Målet er å dreie innsats fra rødt til grønt slik at sykefravær, der det er mulig, unngås.

HMS i entreprisen

Per andre tertial ser vi at den langsiktige trenden på personskadefrekvensen for entreprisedriften (H2-verdi) er nedadgående. Etaten har et kontinuerlig og godt samarbeid sammen med våre entreprenører.

I slutten av september omkom en innleid mekaniker under et serviceoppdrag ved ett av våre anlegg på E8 i Ramfjord. Normalt går det flere år imellom dødsulykker ved Statens vegvesens anlegg. Dette på grunn av langsiktig og målrettet arbeid med HMS. Etaten ser alvorlig på hendelsen og vurderer om det er nødvendig å gjøre endringer i rutiner og kontrakter for å unngå at noe tilsvarende skjer igjen.

Vedlegg 1: Oppfølging av store prosjekter

Prosjektstyring

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

Styringsrammen gir uttrykk for prosjektets økonomiske styringsrom i gjennomføringsfasen, og representerer det nivået som det er like sannsynlig at kostnadene vil ende over som 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 i planfasen gjøres det også usikkerhetsvurderinger i forbindelse med fastsettelsen av økonomiske rammer til disse prosjektene (KVVU-estimat eller styringsmål), men det fastsettes ikke økonomiske rammer som ivaretar denne usikkerheten, slik som for prosjektene i gjennomføringsfasen. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), det vil si prosjekter med forventet kostnad over 1 mrd. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter fastsettes styrings- og kostnadsramme av Statens vegvesen. Fra og med 2023 er ansvaret for å fastsette KVVU-estimer og styringsmål delegert til Statens vegvesen.

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

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

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål/KVVU-estimat samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. Selv om avvikene relativt sett er begrensede, vil Statens vegvesen i den videre styringen av investeringsprosjektene fortsette å jobbe for å redusere avvikene ytterligere.

God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på riktig måte. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å optimalisere prosjektene for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet og nytte for trafikantene innenfor de gitte økonomiske rammene. Dette skjer i alle av prosjektenes faser. Det er et mål at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor summen av de til enhver tid gjeldende økonomiske rammene til prosjektene.

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

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Tabell 1 og 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling og fremdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Oversikten omfatter samtlige prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr. I tillegg omfatter oversikten prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 000 mill. kr, men som Stortinget tidligere har fastsatt kostnadsramme for. Prosjektene følger opp til de er avsluttet økonomisk, normalt gjennom at sluttoppgjør med entreprenør er avsluttet. Som en konsekvens av at sluttoppgjøret for enkelte prosjekter som tidligere er fulgt opp spesielt er avsluttet, er disse tatt ut av oversikten over prosjekter som følges opp spesielt i 2024. Dette gjelder følgende prosjekter:

- E18 Knapstad – Retvet
- E18 Riksgrensen – Ørje
- Rv. 13 Vik – Vangsnes
- Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand
- E134 Gvammen – Århus
- Rv. 36 Bø – Seljord
- E16 Bagn – Bjørge
- E16 Øye – Eidsbru
- Rv. 70 Tingvoll-Meisingset
- Rv. 77 Kjernfjellet

Samlet for prosjektene som følges opp spesielt i 2024 er det kostnadsøkning på 11 375 mill. 2024-kr (6,1 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2024, er kostnadsøkningen på 7 843 mill. 2024-kr (8,9 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 3 531 mill. 2024-kr (3,5 pst.).

For flere prosjekter er det kostnadsøkninger som innebærer at kostnadene overstiger styringsrammen med 10 pst./250 mill. kr:

Prosjekter i anleggsfasen

Ring 1 Hammersborgtunnelen: Prognosen for sluttkostnad er 3 340 mill. 2024-kr. Dette er en økning på 442 mill. kr i forhold til styringsrammen. Prognosen er nå 166 mill. kr (4,7 pst) under kostnadsrammen. Prognoseendringen kommer som et resultat av dialogen med entreprenør i anskaffelsesprosessen. Kontrakt ble signert med entreprenør i juni, og anleggsarbeidene startet opp sommeren 2024.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder: Prognosen for sluttkostnad er 5 193 mill. 2024-kr. Dette er en økning på 966 mill. kr (22,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 668 mill. kr (11,4 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i Prop. 1 S (2023–2024). Det ble inngått hovedkontrakt i november 2023.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 906 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 380 mill. kr (72,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 92 mill. kr (9,2 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at de praktiske ulempene for entreprenøren knyttet til at tunnelene må holdes åpne for

trafikk på dagtid har vært vesentlig undervurdert. Prosjektet gjennomføres nå som to kontrakter, henholdsvis en kontrakt for hver tunnel. Kontrakt for Damsgårdstunnelen er inngått, og det var anleggsstart høsten 2023.

E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 7 403 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 546 mill. kr (26,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 78 mill. kr (1,0 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv–Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en endring av reguleringsplanen, der veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Likevel er det avdekket en løsmassesone under drivingen av Bergsåstunnelen, noe som har medført ytterligere kostnadsøkninger.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms: Prognosen for sluttkostnad er 3 556 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 012 mill. kr (39,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 269 mill. kr (7,0 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i Prop. 1 S (2023–2024). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte stålmengder i prosjektet, samt vesentlig økte stålpriser.

Prosjekter som var åpnet for trafikk per 31. august

Rv. 110 Simo–Ørebekk i Østfold: Prognosen for sluttkostnad er 1 410 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 189 mill. kr (15,5 pst.) i forhold til styringsrammen og 38 mill. kr (2,8 pst.) over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua. Det har vært en langvarig konflikt om sluttoppgjøret. Dom i lagmannsretten forelå i juni 2024. Prognosen for sluttkostnad er økt som følge av kjennelsen i lagmannsretten.

E39 Eiganestunnelen inkludert E39 Byhaugtunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 5 303 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 381 mill. kr (35,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 338 mill. kr (6,8 pst.) høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. økt behov for masseutskifting, behov for massedeponi og økt omfang av murer og konstruksjoner. Det har vært langvarig konflikt om sluttoppgjøret. Statens vegvesens anke til høyesterett ble i 2023 avvist, og kjennelsen i lagmannsretten ble dermed rettskraftig.

E39 Sveгатjørn–Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 11 640 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 775 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 954 mill. kr (7,6 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser. Det gjenstår enkelte mindre arbeider.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 365 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 172 mill. kr (14,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 165 mill. kr (10,8 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser på en av kontraktene og mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt. Prosjektet åpnet for trafikk våren 2023.

E134 Vågslis-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene i Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 954 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 249 mill. kr (35,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 98 mill. kr lavere (9,3 pst.) enn kostnadsrammen.

Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det opprinnelige kostnadsanslaget i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler. Prosjektet er åpnet for trafikk, men oppgjør er foreløpig ikke utbetalt på grunn av uenigheter med entreprenøren. Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 11 288 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 560 mill. kr (16,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer er 150 mill. kr (1,3 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårlige grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 165 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 587 mill. kr (101,4 pst.) i forhold til opprinnelig styringsramme. Prognosen for sluttkostnad er nå 95 mill. kr (7,6 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden. Prosjektet er overtatt fra entreprenør og det er enighet om sluttoppgjøret.

E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 977 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 468 mill. kr (91,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 130 mill. kr (11,7 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for vann- og frostsikring. I tillegg har behovet for bruk av sikringsbolter økt som følge av at fjellet bak platehvelvet var langt dårligere enn opprinnelig antatt. Prosjektet er i avsluttende fase og sluttoppgjøret pågår.

Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 4 357 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 901 mill. kr (26,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 132 mill. kr (2,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om bl.a. grunnforhold og utgifter til håndtering av masser. Det gjenstår bygging av Miljøgate Gran.

Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 798 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 187 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 22 mill. kr (1,2 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser ved anbudåpningen enn forutsatt. Prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2023, men det vil pågå restarbeider i 2024.

Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 3 421 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 266 mill. kr (8,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 215 mill. kr (5,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere anbudspriser enn forventet. Det gjenstår noe restarbeider som utføres i 2024.

E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 1 023 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 278 mill. kr (37,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 201 mill. kr (16,4 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Arbeidene i prosjektet har ikke hatt fremdrift som forventet. Dette skyldes blant annet problematiske grunnforhold, sen oppstart av betongarbeider og lang saksbehandlingstid av konsesjonsbehandlingen i NVE. Deler av prosjektet ble gjennomført tidsnok til at det kunne settes el-ferjer i drift på sambandene våren 2023. Sluttoppgjøret er gjennomført, men gjenstår imidlertid enkelte restarbeider, som forventes gjennomført i 2025.

E105 Elvenes-Hesseng i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 051 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 331 mill. kr (46,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer krevende grunnforhold enn

opprinnelig forutsatt, og dette fikk konsekvenser både for tunnelentreprisen og arbeidene med bygging av vei i dagen. Det gjenstår noe mindre arbeider.

E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 730 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 513 mill. kr (42,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 149 mill. kr (7,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av langt dårligere og mer arbeidskrevende kvalitet enn først antatt. Tunnelen åpnet for trafikk i mai 2023. Det gjenstår noe mindre arbeider som gjennomføres i 2024.

Risiko for kostnadsoverskridelser

Statens vegvesen har vurdert risikoen for overskridelse av kostnadsrammene på prosjektene i anleggsfasen som følges opp spesielt. Etter konflikter om sluttoppgjøret, og som resultat av dom i rettssystemet, i to av prosjektene, er kostnadsrammene overskredet. Ut over disse prosjektene, vurderer Statens vegvesen at risikoen for kostnadsoverskridelser er lav.

Prosjekter i planfasen

Tabell 3 gir en oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU-estimat eller styringsmål for. Det rapporteres kun endringer som innebærer at kostnadene overstiger KVVU-estimatet/styringsmålet med 10 pst./250 mill. kr. Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at nye forslag til KVVU-estimat, styringsmål og styringsrammer 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 2023 er ansvaret for å fastsette KVVU-estimater og styringsmål delegert til Statens vegvesen. Oversikten omfatter også nye prosjekter som Statens vegvesen har fastsatt KVVU-estimater eller styringsmål for, og statusen for disse. For prosjekter som har fått fastsatt både KVVU-estimat og styringsmål, rapporterer Statens vegvesen kun avvik i forhold til styringsmålet.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 321 mill. kr (0,1 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål. Dette beløpet er eksklusiv Fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Årsaken er at prognosen for sluttkostnad i tabellen inkluderer mva. på jernbanedelen. Ettersom fastsatt styringsmål ikke er inkl. mva. på jernbanedelen, vil det derfor ikke gi et korrekt bilde av den samlede kostnadsøkningen for planporteføljen dersom prosjektet inkluderes.

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

Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 37 858 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 4 712 mill. kr (14,2 pst.) i forhold til styringsmålet. Prognosen er i tråd med det som er benyttet i KS2-prosessen, og det inkluderer derfor mva. på jernbanedelen. Dette er hovedårsaken til kostnadsøkningen, i tillegg til at reguleringsplankostnadene er inkludert i prognosen for sluttkostnad, men ikke i styringsmålet.

Tabell 1: Prosjekter i gjennomføringsfasen - Oversikt over kostnadsutvikling og fremdrift for prosjekter i anleggsfasen

Rute	Prosjekt	Styringsramme (P50) (indeksert)	Kostnadsramme (P85 minus kuttliste) (indeksert)	Godkjent prognose for sluttkostnad (P50) (indeksert)	Prognose for sluttkostnad (indeksert)	Avvik ift. Styringsramme (beløp)	Avvik ift. Styringsramme (pst)	Avvik ift. Kostnadssramme (beløp)	Avvik ift. kostnadsramme (pst)	Opprinnelig planlagt anleggsstart	Prognose/ faktisk anleggsstart	Opprinnelig planlagt trafikkåpning	Prognose/ faktisk trafikkåpning	Risiko
3A	Rv. 509 Sør Tjora - Kontinentalveger	836,3	924,7	836,3	836,3			-88,4	- 9,6	08.06.2022	08.06.2022	20.09.2024	20.09.2024	1
3A	Ring 1 RKV Hammerborgstunnelen	2 897,9	3 505,4	3 339,9	3 339,9	442,0	15,3	-165,6	- 4,7	01.06.2024	01.06.2024	01.06.2027	01.06.2027	1
3A	E18 Lysaker - Ramstadsletta	21 611,1	23 069,6	20 550,5	20 550,5	-1 060,7	- 4,9	-2 519,1	- 10,9	03.11.2020	03.11.2020	29.06.2029	01.03.2028	1
3A	E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	4 226,9	5 860,3	5 192,6	5 192,6	965,6	22,8	-667,8	- 11,4	23.08.2021	23.08.2021	30.06.2028	30.06.2028	1
3A	E134 Oslofjordforbindelsen - bygget	6 882,5	7 750,2	6 882,5	6 882,5			-867,7	- 11,2	01.12.2025	01.12.2025	08.03.2033	08.03.2033	1
4A	Rv. 555 Damsgård- / Nygårdtunnele	526,3	997,7	905,8	905,8	379,5	72,1	-91,9	- 9,2	30.09.2023	30.09.2023	31.01.2028	31.01.2028	1
4A	E39 Rogfast	27 041,8	32 555,2	27 041,8	27 041,8			-5 513,4	- 16,9	04.01.2018	04.01.2018	01.08.2033	01.08.2033	1
4B	E39 Betna-Vinjøra-Stomyra	2 848,3	3 255,2	3 094,7	3 094,7	246,4	8,7	-160,5	- 4,9	01.10.2020	01.10.2020	15.10.2026	15.10.2026	1
5A	Rv. 13 Lovraeidet - Rødsliane	1 194,6	1 537,7	1 194,6	1 194,6			-343,0	- 22,3	01.05.2025	01.05.2025	01.11.2028	01.11.2028	1
5A	E134 Røldal - Seljestad.	3 981,4	4 799,3	3 981,4	3 981,4			-817,8	- 17,0	19.05.2025	19.05.2025	23.06.2032	23.06.2032	1
5C	E16 Bjørum - Skaret	6 054,2	6 585,3	6 054,2	6 054,2			-531,1	- 8,1	17.12.2020	17.12.2020	15.10.2025	15.10.2025	1
5C	E16 Lærdalstunnelen	2 554,2	2 829,3	2 554,2	2 554,2			-275,1	- 9,7	28.02.2026	28.02.2026	28.04.2031	28.04.2031	1
6A	Rv. 4 Roa-Gran grense, Jaren - Amu	2 563,5	2 821,2	2 563,5	2 563,5			-257,7	- 9,1	01.12.2021	01.12.2021	01.07.2025	01.07.2025	1
6D	E136 Breivika-Lerstad	2 663,6	3 046,8	2 663,6	2 663,6			-383,2	- 12,6	01.03.2022	01.03.2022	01.09.2027	01.09.2027	1
7A	E6 Helgeland sør	5 857,0	7 481,9	7 403,4	7 403,4	1 546,4	26,4	-78,5	- 1,0	18.05.2017	18.05.2017	01.10.2025	01.10.2025	1
8A	E8 Sørbotn-Laukslett	2 544,0	3 824,8	3 556,0	3 556,0	1 011,9	39,8	-268,8	- 7,0	28.04.2022	28.04.2022	30.07.2027	30.07.2027	1
8A	E6 Megården-Sommerset	5 806,6	7 096,9	5 806,6	5 806,6			-1 290,3	- 18,2	01.04.2025	01.04.2025	01.06.2031	01.06.2031	1
Sum byggefase		100 090,3	117 941,3	103 621,4	103 621,4	3 531,2	3,5	-14 319,8	- 12,1					

Tabell 2: Prosjekter i gjennomføringsfasen - Oversikt over kostnadsutvikling og fremdrift for prosjekter som er åpnet

Rute	Prosjekt	Styringsramme (P50) (indeksert)	Kostnadsramme (P85 minus kuttliste) (indeksert)	Prognose for sluttkostnad (indeksert)	Avvik ift. Styringsramme (beløp)	Avvik ift. Styringsramme (pst)	Avvik ift. Kostnadssramme (beløp)	Avvik ift. kostnadsramme (pst)	Opprinnelig planlagt anleggsstart	Prognose/ faktisk anleggsstart	Opprinnelig planlagt trafikkåpning	Prognose/ faktisk trafikkåpning	Risiko
1A	Rv. 110 Ørebekk - Simo	1 220,7	1 371,8	1 410,0	189,3	15,5	38,2	2,8	15.09.2015	15.09.2015	15.11.2019	15.11.2019	3
2B	E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	3 739,5	4 172,9	3 739,5			-433,4	- 10,4	01.02.2017	01.02.2017	17.10.2024	07.07.2022	1
3A	E18 Bommestad - Sky	6 555,2	7 674,4	6 736,1	180,9	2,8	-938,3	- 12,2	15.01.2014	15.01.2014	10.06.2021	07.05.2018	1
3A	E39 Eiganestunnelen	3 922,4	4 964,7	5 303,0	1 380,6	35,2	338,3	6,8	15.04.2014	15.04.2014	20.04.2020	20.04.2020	3
3A	E18 Varoddbrua	1 311,7	1 490,5	1 357,0	45,3	3,5	-133,6	- 9,0	01.02.2017	01.02.2017	11.06.2021	11.06.2021	1
3A	E39 Sykkelstamvegen, Sørmarka - Smeaheia	1 303,1	1 537,4	1 303,1			-234,3	- 15,2	12.09.2018	12.09.2018	21.05.2024	21.05.2024	1
4A	E39 Bjørset - Skei	1 120,1	1 207,9	1 004,9	-115,2	- 10,3	-203,1	- 16,8	15.02.2017	15.02.2017	30.08.2019	30.08.2019	1
4A	E39 Sveगतjörn - Rådal	9 864,8	12 594,2	11 639,9	1 775,2	18,0	-954,2	- 7,6	15.09.2015	15.09.2015	31.10.2022	31.10.2022	1
4A	E39 Kristianborg-Bergen sentrum, Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5	1 192,6	1 530,1	1 364,7	172,1	14,4	-165,4	- 10,8	28.06.2019	28.06.2019	28.04.2023	28.04.2023	1
4A	E39 Myrmel - Lunde	681,5	762,4	647,0	-34,5	- 5,1	-115,4	- 15,1	01.05.2021	01.05.2021	07.02.2024	07.02.2024	1
4B	E39 Lønset-Hjelset	1 672,4	1 871,7	1 672,4			-199,4	- 10,7	01.09.2021	01.09.2021	05.07.2024	05.07.2024	1
5A	Rv. 13 Ryfast	9 727,3	11 437,4	11 287,6	1 560,3	16,0	-149,8	- 1,3	15.12.2012	15.12.2012	28.02.2020	28.02.2020	1
5A	E134 Damåsen - Saggrenda	6 281,8	7 131,5	6 382,2	100,4	1,6	-749,3	- 10,5	01.06.2015	01.06.2015	03.07.2020	03.07.2020	1
5A	E134 Haukelitunnelen, Vågsliid og Svandalsflona skredoverbygg TOG	705,3	1 051,6	953,8	248,6	35,2	-97,7	- 9,3	15.06.2020	15.06.2020	01.08.2023	01.08.2023	1
5C	E16 Sandvika - Wøyen	5 657,2	6 188,1	5 250,9	-406,3	- 7,2	-937,2	- 15,1	15.01.2015	15.01.2015	01.07.2021	09.10.2019	1
5C	E16 Kvamskleiva	861,8	948,0	852,7	-9,1	- 1,1	-95,3	- 10,1			28.10.2022	28.10.2022	1
5C	Rv. 5 Kjøsnesfjorden	1 573,3	1 763,2	1 247,4	-326,0	- 20,7	-515,9	- 29,3	15.10.2019	15.10.2019	09.11.2022	09.11.2022	1
5C	E16 Gudvanga-/ Flenjatunnelen	578,3	1 260,2	1 165,0	586,7	101,4	-95,2	- 7,6	30.06.2018	30.06.2018	01.01.2023	01.01.2023	1
5C	E16 Amanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen	509,1	1 106,6	976,7	467,5	91,8	-130,0	- 11,7	01.02.2019	01.02.2019	30.06.2023	30.06.2023	1
5C	E16 Dalevåg, Dalseid, Trollkone, Hermes, Hyving	1 042,3	1 216,9	1 042,3			-174,6	- 14,3	30.06.2022	30.06.2022	29.12.2023	29.12.2023	1
6A	Rv. 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	3 456,5	4 489,5	4 357,1	900,6	26,1	-132,3	- 2,9	15.05.2013	15.05.2013	08.07.2017	08.07.2017	1
6A	E6 Jaktøya -Klett - Sentervegen	3 823,7	4 142,4	3 671,6	-152,1	- 4,0	-470,7	- 11,4	01.10.2015	01.10.2015	01.02.2019	01.02.2019	1
6A	E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2 399,7	2 608,4	2 146,0	-253,7	- 10,6	-462,4	- 17,7	01.09.2017	01.09.2017	01.09.2020	01.09.2020	1
6A	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 611,3	1 820,2	1 798,0	186,6	11,6	-22,2	- 1,2	01.09.2020	01.09.2020	16.10.2023	16.10.2023	1
7A	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	3 154,1	3 635,8	3 420,6	266,4	8,4	-215,2	- 5,9	31.01.2015	31.01.2015	28.04.2019	28.04.2019	1
7A	E6 Helgeland nord	3 162,5	3 182,0	3 148,9	-13,6	- 0,4	-33,1	- 1,0	03.09.2015	03.09.2015	31.12.2022	07.11.2019	1
8A	E6 Hålogalandsbrua inkl. tilførselsveger og rassikring E10 Trældal-Leinvika	5 446,4	5 658,6	5 617,8	171,4	3,1	-40,8	- 0,7	01.02.2013	01.02.2013	09.12.2018	09.12.2018	1
8A	E6/Rv. 827 Bognes - Skarberget og Drag - Kjøpsvik - utbedring av ferjekai	745,1	1 224,3	1 023,1	278,0	37,3	-201,2	- 16,4	30.08.2021	30.08.2021	01.12.2022	01.12.2022	1
8B	E105 Hesseng-Elvenes, parsell 1	719,5	1 050,8	1 050,8	331,3	46,1			15.08.2014	15.08.2014	29.09.2017	29.09.2017	1
8B	E6 Indre Nordnes-Skardalen	1 702,9	1 839,7	1 538,9	-164,0	- 9,6	-300,7	- 16,3	01.10.2014	01.10.2014	10.11.2018	10.11.2018	1
8B	E6 Tana bru Finnmark	839,2	922,6	802,8	-36,4	- 4,3	-119,8	- 13,0	09.01.2017	09.01.2017	15.09.2020	15.09.2020	1
8B	E69 Skarvbergtunnelen	1 216,6	1 878,5	1 729,6	513,0	42,2	-148,9	- 7,9	01.04.2019	01.04.2019	26.05.2023	26.05.2023	1
Sum åpnet		87 797,9	103 734,2	95 641,3	7 843,4	8,9	-8 092,9	- 7,8					
Sum åpnet og byggefase		187 888,1	221 675,4	199 262,7	11 374,6	6,1	-22 412,7	- 10,1					

Tabell 3: Prosjekter i planfasen - Oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU-estimat eller styringsmål for

Rute	Prosjekt	KVVU estimat (indeksert)	Styringsmål i planfase (P50) (indeksert)	Prognose for sluttkostnad (indeksert)	Avvik Ift KVVU-estimat (beløp)	Avvik Ift KVVU-estimat (pst.)	Avvik Ift styringsmål (beløp)	Avvik Ift styringsmål (pst.)
1A	Rv. 22 Glommakryssing		3 879,1	3 879,1				
2A	E18 Retvet-Vinterbro		10 185,5	10 031,9			-153,6	- 1,5
3A	Rv. 291 Holmenbrua		1 075,1	1 075,1				
3A	E39 Ålgård - Hove		5 022,0	5 022,0				
3A	E18 Ramstadsletta - Slependen - Nesbru		14 730,0	14 975,6			245,6	1,7
3A	E39 Smiene - Harestad		4 668,4	4 751,0			82,6	1,8
3A	E134 Dagslett - E18		5 992,5	5 992,5				
4A	E39 Ådland - Svegatjørn		48 423,5	48 423,5				
4A	E39 Volda-Furene		1 273,2	1 273,2				
4A	E39 Storehaugen - Førde		3 873,8	3 873,8				
4A	E39 Fløyfjelltunnelen		2 900,5	2 900,5				
4A	E39 Vågsbotn - Klauvaneset	7 231,7		7 231,7				
4A	E39 Knarvik - Ostereidet (Flatøy - Eikefettunnelen)	19 799,6		19 799,6				
4A	E39 Fløyfjelltunnelen nord - forlengelse		5 981,5	5 981,5				
4A	E39 Bokn - Bømlafjorden	23 157,4		23 157,4				
4A	E39 Vegsund-Breivika	7 563,6		7 563,6				
4B	E39 Bjerkeset - Astad		1 194,8	1 194,8				
4B	E39 Ørskogfjellet - Vik		2 382,3	2 382,3				
4B	E39 Vik - Julbøen		18 100,4	18 100,4				
4B	E39 Julbøen - Molde	3 819,0		3 819,0				
4B	E39 Breivika - Digernes		2 550,6	2 550,6				
4B	E39 Digernes - Dragsundet	1 362,4		1 362,4				
4B	E39 Dragsundet - Ørskogfjellet	3 623,7		3 623,7				
5A	Rv. 36 Skjelsvik - Skyggstein	6 721,1		6 721,1				
5A	E134 Saggrenda - Elgsjø		2 810,8	2 810,8				
5B	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviki		1 919,3	1 919,3				
5C	Rv. 5 Erdal - Naustdal	3 339,5		3 339,5				
5C	E16 Hylland - Slæen (Nærøydalen)		2 404,9	2 480,5			75,6	3,1
5C	Rv. 5 Kaupanger - Loftesnes	3 629,9		3 629,9				
5C	Fellesprosjektet E16 Arna - Stanghelle		33 145,9	37 857,7			4 711,8	14,2
5C	E16 Arna - Vågsbotn	8 579,9		8 579,9				
6E	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen		1 126,9	1 126,9				
8A	E8 Flyplasstunnelen		2 747,0	2 747,0				
8A	E10 Nappstraumen - Å	1 522,7		1 522,7				
8A	E6 Ulsvågskaret		1 903,4	1 903,4				
8A	E6 Megården-Mørsvikbotn		12 024,6	12 095,3			70,8	0,6
8A	E8 Storskreda-Kantomes (Lavangsdalen, midtrekkverk)		1 031,2	1 031,2				
8B	Rv. 94 Hammerfest sentrum		1 485,4	1 485,4				
8B	E6 Høybukta-Hesseng		1 402,4	1 402,4				
Summer		90 350,5	194 235,0	289 618,2	0,0		5 032,8	1,8
Summer (eks E16 Arna-Stanghelle og Vossabanen)			161 089,1	251 760,6	0,0		321,0	0,1

Vedlegg 2: Nærmere om byvekst og belønningsavtaler

Status for byvekstavtaler

Det er inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, og Nord-Jæren for perioden 2019–2029, Trondheims-området for perioden 2023-2029 og Tromsø for perioden 2023-2032. For Oslo-området er det inngått tilleggsavtaler om blant annet tilskudd til reduserte kollektivtakster, redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud. For Bergens-området, Nord-Jæren og Trondheim er disse elementene ivaretatt i byvekstavtalen.

Byvekstavtalen for Oslo-området omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Akershus fylkeskommune. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 01. januar 2020. Byvekstavtalen for Bergens-området omfatter kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune. Byvekstavtalen for Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Byvekstavtalen for Trondheims-området omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland og Trøndelag fylkeskommune. Byvekstavtalen for Tromsø omfatter Tromsø kommune og Troms fylkeskommune.

Forhandlingene om byvekstavtaler i Nedre Glomma og Kristiansand ble avsluttet i juni 2024, og byvekstavtalene ble behandlet i alle kommunene og regjeringen i august-september 2024. Avtalene vil tre i kraft når de er endelig signert høsten 2024. Begge byområdene har akseptert tilbud om midlertidig belønningsavtale med samme vilkår som forrige belønningsavtale for perioden januar 2024 til august 2024 med mulighet for forlengelse fram til en byvekstavtale er inngått.

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

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

	Oslo og Viken	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Tromsø ¹	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap. 1320, post 30)	5 671	5 218	3 234	4 389		18 512
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1332 post 63)	10 620	4 507	6 800	2 250		24 177
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1332 post 63) - økning fra 50 til 54 pst	634		441	127		1 201
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1332 post 66)						
Belønningsmidler til byvekstavtaler	4 199	4 016	3 035	3 266	1 706	16 221

Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5 882	1 313	1 929	652		9 776
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	523	581	581	581		2 266
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			581			581
Totalt	27 529	15 635	16 600	11 264	1 706	72 734

- 1) Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2023-2024) er det lagt til grunn en økning i tilskuddet til Tromsø med 30 mill. kr i 2024. Tabellen inkluderer ikke disse midlene

En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1332 post 63, samt Statens vegvesens utbetaling av tilskudd over post 66 gis i kapittel 3. Mer informasjon om byvekstavtalene er samlet på våre hjemmesider [Byveksttaler | Statens vegvesen](#)⁵.

Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for de fem byområdene som har byveksttaler

Det er bevilget til sammen 3 279 mill. kr i ulike tilskudd over post 66 i 2024 til de fem byområdene som har byveksttaler.

Tabell 2 viser status for tilskuddene til belønningsmidler i byer med belønningsavtaler og tilskuddet til bedre kollektivtilbud.

Tabell 2: Samletabell for byområder med byveksttaler. Tall i mill. kr

Samletabell for byområder med byveksttaler	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose forbruk 2024	Avvik (til disp. – prognose forbruk)
Belønningsmidler til byveksttaler	283,2	1 523,1	1 806,3	1 519,7	-286,6
Bedre kollektivtilbud	159,9	941,0,2	1 000,9,1	985,5	- 143,4
SUM	443,1	2 464,1	2 907,2	2 478,2	-429,03

Inkl. mindreforbruk på ordningen reduserte billettpriser kollektiv i Tromsø. Dette tilskuddet skal fra 2024 gis som belønningsmidler.

I tabell 2 i årsrapporten for 2023 kom det fram at det ved årsslutt var et samlet akkumulert avvik på 397,9 mill. kr fordelt på de to tilskuddsordningene. Dette inkluderte Tromsø som inngikk byveksttale i løpet av 2023. Når vi nå melder at beløpet overført fra 2023 er 443,1 mill. kr skyldes dette at fylkeskommunene avga årsrapport til Statens vegvesen før endelig regnskap var klart. I tillegg ble mindreforbruket på den delen av tilskuddet til bedre kollektiv i Trondheim som tidligere ble gitt som tilskudd til reduserte bompenger rapportert under tilskudd til reduserte bompenger i årsrapport for 2023. Det har like fullt vært en positiv trend i reduksjon av akkumulerte mindreforbruk på tilskuddsordningene, men prognosene viser nå pr 31. august at reduksjonen i avviket blir noe mindre enn det som ble meldt i Statens vegvesens årsrapport for 2023 og T1 2024.

I tillegg til tilskuddene nevnt i tabell 2 er det bevilget 387 mill. kr til « reduserte billettpriser på kollektivtrafikk », « reduserte bompenger » samt « fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren ». Disse

⁵ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byveksttaler/>

tilskuddene er i henhold til avtalene forutsatt å kompensere for inntektsfrfall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. Tidspunktet for implementeringen av tiltakene som tilskuddene skal kompensere for varierer mellom de ulike avtaleområdene, og det er derfor noe avvik i enkelte avtaleområder også for disse tilskuddene. Statens vegvesen mener disse tilskuddspostene faller inn i egen kategori som følge av forutsetningen om jevn utbetaling uten hensyn til fremdrift i gjennomføringen av tiltak, og at avvik innenfor disse tilskuddsordningene må vurderes i lys av dette. I noen av byområdene er det derfor til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020-29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. I omtalen nedenfor har vi for hvert byområde redegjort for hvordan disse midlene er benyttet.

Det er også bevilget 428 mill. kr til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Dette er midler som utbetales etter forbruk. For status på disse prosjektene vises til etterfølgende omtaler av hvert byområde.

I tabell 2 vises kun midler som er tildelt til de fem gjeldende byvekstavtalene. Dersom det inngås byvekstavtaler med Nedre Glomma og Kristiansands-regionen i løpet av 2024, vil midler fra disse byvekstavtalene komme i tillegg. Ettersom disse midlene i så fall vil bli utbetalt sent i 2024 forventer vi at dette vil øke avviket ved utgangen av 2024.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalene. Det er et felles indikatorsett for byvekstavtaler som ligger til grunn for oppfølgingen av avtalene. Måloppnåelsen er kommentert i hovedrapporten

Byindeksens tre års glidende snitt (september 2021 til august 2024), målt mot de ulike referanseårene i byvekstavtalene viser at trafikken er om lag på nivå med referanseåret i Oslo-området og Bergens-området, mens den for Nord-Jæren og Trondheims-området ligger over referanseåret. På grunn av koronaeffekten i 2020, 2021 og dels i 2022, vil tre års glidende indeks fortsatt øke litt noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå. Metoden for å beregne byindeks er beheftet med usikkerhet og Statens vegvesen ser på hvordan denne usikkerheten kan reduseres. Det er størst beregnet usikkerhet for byindeksen for Nord-Jæren og nest størst beregnet usikkerhet for byindeksen for Trondheimsområdet.

Ettersom Tromsø inngikk byvekstavtale i 2023, vil tre års glidende indeks først være tilgjengelig tre år etter året tellingene teknisk måles mot (2022). Tallene hittil i år viser en økning for Tromsø målt mot samme periode i 2023.

Under følger utviklingen i hvert byområde, både på økonomi og måloppnåelse. Samlet oversikt over utviklingen i byvekstavtalene finnes her: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/trafikkutvikling/)⁶

⁶ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/trafikkutvikling/>

Oslo-området

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

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

Oslo	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	125,5	381,3	506,8	346,6	-160,2
Bedre kollektivtilbud	0,0	653,1	653,1	653,1	-

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er 506,8 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 125,5 mill. kr ble overført fra 2023. I henhold til avtale med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune utbetales midlene til Ruter.

Belønningsmidlene benyttes til et bredt spekter av tiltak, der de viktigste elementene er drift av kollektiv, investeringsprosjekter knyttet til sykkelinfrastruktur, kollektivframkommelighet, kollektivterminaler/holdeplasser og planlegging.

Prognosen for året tilsier nå et økt mindreforbruk sammenliknet med hva som ble overført fra 2023, og sammenliknet med hva som ble meldt i T1. Mindreforbruket er først og fremst knyttet til forsinket fremdrift i arbeidet innenfor flere av prosjektene; Universell utforming og nytt dekke på Olavsgaard bussterminal, reguleringsprosjekter, samt knutepunktsutvikling. Det største mindreforbruket (55,4 mill) er knyttet til usikkerhet rundt fremdrift av planlegging og bygging av Volvatsvingen.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Tilskuddet på 653,1 mill. kr skal i sin helhet brukes til Fornebubanen. I henhold til avtale med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er midlene utbetalt til Fornebubanen.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet er på 58,1 mill. kr i 2024. I tillegg kommer et mindreforbruk på 11,3 mill. kr fra 2023. Tilskuddet skal benyttes til to pristiltak i byvekstområdet; pristiltak for barn og unge i Oslo og pristiltaket «Reis» i Akershus. Midlene planlegges brukt i 2024, inkludert overførte midler fra 2023.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er bevilget til sammen 105 mill. kr til prosjektene «Fv.152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski» og «Bryn kollektivknutepunkt» i 2024. Begge prosjektene er startet opp i 2023.

For Bryn kollektivknutepunkt forventes det som følge av krevende grunnerverv et mindreforbruk på 39,3 mill. i år. Ubenyttede midler i 2024 forventes brukt i 2025.

For tiltaket «Fv.152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski» er prosjektets hovedentreprise skjøvet ut i tid og forventes å komme i gang ved årsskiftet 2024/2025. Prognosen er at prosjektet i 2024 vil bruke om lag 27 mill. kr. av de statlige midlene. Underforbruket på 45 mill. kr i 2024 forventes hentet inn i løpet av byggeperioden.

Måloppnåelse

Tabell 4: Byindeks for Oslo-området

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2021 – des 2023)	-1,8
	2018 – (sep 2021 – aug 2024)	0,4
Endring per år	2018 – 2023	0,4
	jan-aug 2023-2024	-0,7

Tabell 4 viser at trafikken for Oslo-området er om lag på samme nivå som referanseåret. Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2021- des 2023) har vært 1,8 pst. lavere enn i referanseåret (2018). For sep. 2021 – aug. 2024 er tre års glidende indeks 0,4 pst. høyere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2018 til 2023 til å være 0,4 pst., og -0,7 pst fra jan-aug. 2023-2024.

Det er inngått en ny lokal avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om Oslopakke 3. Avtalen omfatter enighet om takstøkninger innenfor gjeldende bompengeproposisjon. I tillegg er det en enighet om en revidert Oslopakke 3 med varighet til 2045. Statens vegvesen arbeider i samarbeid med Oslo og Akershus med et faglig grunnlag for en ny bompengeproposisjon, som så vil oversendes til Samferdselsdepartementet slik at den kan legges fram for Stortinget for behandling.

Bergensområdet

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Prognose for forbruk av midler tildelt over kap. 1320, post 30 omtales i hovedrapporten.

Tabell 5: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Bergens-området. Tall i mill. kr

Bergen	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	45,7	365,0	410,7	373,2	-37,5
Bedre kollektivtilbud	6,9	126,0	132,9	132,9	-

Belønningsmidler til byvekstavtalen

Det er 410,7 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 45,7 mill. kr er overført fra 2023. Tilskuddet fordeles mellom Skyss (drift av kollektiv) og kommunene (mindre tiltak). Prognose kommunale prosjekter baserer seg på handlingsprogram 2024 for Miljøløftet avgrenset til Vestland fylkeskommune sin utbetaling til kommunene. Skyss bruker midlene i henhold til plan, inkludert investering på 10 mill. kr til bybåt Bergen. Prognosen viser et forventet mindreforbruk på belønningsmidler på 37,5 mill. som i hovedsak gjelder overføring til Skyss og Bergen kommune.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Fra og med mars 2023 går hele tilskuddet til bedre kollektivtilbud. Årets tildeling er totalt på 126 mill. kr, i tillegg til ubrukte midler på 6,9 mill. kr fra 2023. Partene er enige om at midlene skal benyttes til Bybanen. Endelig detaljering av tilskuddet gjøres av styringsgruppen i Miljøløftet i oktober.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er 81,7 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 23,6 mill. kr er overført fra 2023. Tilskuddet blir utbetalt til Vestland fylkeskommune og planlegges brukt til reduksjon av pris for periodebillett og til fleksibel billett/reiserabatt.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er 263 mill. kr til disposisjon i 2024 hvorav 148,9 mill. kr er overført fra 2023. Det er forventet et mindreforbruk på 115,7 mill. som i hovedsak skyldes forsinkelser på flere av prosjektene, samt at det er prognose for varig innsparing på omtrent 6,2 mill. på to av prosjektene.

Måloppnåelse

Tabell 6: Byindeks for Bergens-området:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2021 - des 2023)	-2,1
	2018 – (sep 2021 – aug 2024)	-0,4
Endring per år	2018 – 2023	0,0
	Jan-aug 2023-2024	-0,4

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 2,1 pst. lavere enn i referanseåret (2018). For sep 2021 – aug 2024 er tre års glidende indeks 0,4 pst. lavere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2018 til 2023 til å være 0 pst., og -0,4 pst fra jan-aug 2023-2024.

Styringsgruppen for Miljøløftet har drøftet aktuelle tiltak for å begrense trafikkveksten i Bergensområdet. Aktuelle tiltak kan være generelle bompengerøkninger eller reduksjon av rabatt for elbiler, som i dag ligger rundt 50 pst, samt utvidelse av området med boligsoneparkering som nå er ute til høring.

Nord-Jæren

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

Tabell 7: Oversikt over kap. 1332, post 66 - Nord-Jæren. Tall i mill. kr

Nord-Jæren	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	29,8	266,7	296,5	296,5	-
Bedre kollektiv	33,1	96,5	129,6	73,5	-56,1

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er 296,5 mill. kr til disposisjon, hvorav 29,8 mill. kr er overført fra 2023. Prognosen viser at alle midlene blir benyttet i 2024, hvorav 218 mill. kr til drift av kollektiv som inkluderer blant annet økt ruteproduksjon, digitale tjenester, mobilitetsrådgivende tiltak og økt markedsføring. Resterende 78,5 mill. kr planlegges brukt til Bussveien.

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Det er til disposisjon 129,6 mill. kr, hvorav 33,1 mill. kr er overført fra 2023. I 2024 er det budsjettet med 73,5 mill. kr til økt ruteproduksjon. Resterende på 56,1 mill. kr blir overført til fond for elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2025. Det er planlagt å bruke ca. 161 mill. til elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2025 og 2026.

Tilskuddet til reduserte bompenger på 96,5 mill. kr planlegges brukt på å finansiere Bussveien korridor 1.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er til disposisjon 73 mill. kr hvorav 14,9 mill. kr er overført fra 2023. Det er budsjettet med 58,1 mill. kr til takstreduserende tiltak. Disponible midler overført fra 2023 er på 14,9 mill. kr som settes til disposisjon i forbindelse med overgang til ny betalingsmodell.

Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompenginntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet i 2020. Tilskuddet på 58,1 mill. kr skal finansiere Bussveien korridor 1.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er tildelt 208,9 mill. kr i 2024 til prosjektet Kollektivtrase SUS/UiS – Diagonalen – Jåttå. Av dette planlegges 140,6 mill. kr brukt på prosjektet i år og 68,3 mill. kr blir tilbakeført til belønningsmidler.

For å holde framdrift i prosjektet er det, i påvente av egen tildeling til prosjektet, brukt 114 mill. kr i belønningsmidler til midlertidig finansiering fra 2021. Restbeløpet 45,7 mill. kr er planlagt tilbakeført fra post 66 til belønningsmidler i 2025.

Måloppnåelse

Tabell 8: Byindeks for Nord-Jæren viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2017 - (jan 2021 - des 2023)	0,5
	2017 – (sep 2021 – aug 2024)	2,8
Endring per år	2017 – 2023	-0,6
	Jan-apr 2023-2024	1,1

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 0,5 pst. høyere enn i referanseåret (2017). For sep 2021 – aug 2024 er tre års glidende indeks 2,8 pst. høyere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2017 til 2023 til å være - 0,6 pst, og 1,1 fra jan-aug 2023-2024.

I januar 2024 økte bompengetakstene for elbiler da elbilrabatten ble redusert fra 50 til 30 pst. På nåværende tidspunkt vurderes det ikke å iverksette ytterligere trafikkreduserende tiltak. De fysiske tiltakene med høyest måloppnåelse er under utbygging, og det antas at trenden i trafikkutvikling vil kunne påvirkes positivt når Bussveien og Sykkelstamveien er klar.

Trondheims-området

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

Tabell 9: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Trondheims-området. Tall i mill. kr

Trondheim	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler		310,4	310,4	310,4	-
Bedre kollektiv	119,9	65,4	185,3	99,0,9	-86,3

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er 310 mill. kr til disposisjon i 2024 som forventes omsatt i sin helhet. Tilskuddet benyttes til drift av kollektivtrafikken i byvekstområdet, i tillegg til diverse mindre prosjekter som holdeplasser, modernisering av Gråkallbanen, mobilitetspakke bussanbud, mobilitetslab Stor-Trondheim, vinterdrift sykkel og HjemJobbHjem.

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Det er til disposisjon 185,3 mill. kr, hvorav 119,9 mill. kr er overført fra 2023. I samsvar med reforhandlet byvekstavtale (2023-2029) skal midler til reduserte bompenger gå til bedre kollektivtilbud. Konkretisering vil skje i Handlingsprogrammet. Den delen av tilskuddet tidligere knyttet til reduserte bompenger ble dessverre ikke medtatt i overført beløp fra 2023 i tabellen over i årsrapport 2023 eller T1 2024, tallene er derfor endret nå i T2 2024. Midlene er knyttet til delfinansiering av Metrobussporteføljen. Det er tre metrobusstiltak under utbygging; Innherredsveien øst og Kongens gate (begge fylkeskommunale), og Nordre Ilevollen (Trondheim kommune).

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er 129,7 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 71,6 mill. kr er overført fra 2023. Tilskuddet brukes til å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte billettpriser, takstsamarbeid mellom buss og jernbane, samt innføring av fleksibel billett. Mindreforbruk i tidligere år er i ferd med å bli utlignet som følge av forannevnte, og en forventer at det akkumulerte mindreforbruket vil være null ut i løpet av 2025.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Disponible midler på prosjektet Saupstadbrua er 69,8 mill. kr og er i sin helhet overført mindreforbruk fra 2023. Prosjektet er åpnet og tatt i bruk. Det er omtvistede beløp på endringer/tillegg og oppgitt prognose (69,8 mill.) er inkludert disse beløpene. Avklaring vil ikke foreligge før i sluttoppgjøret høsten 2024.

Måloppnåelse

Tabell 10: Byindeks for Trondheims-området viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2019 - (jan 2021 - des 2023)	3,1
	2019 – (sep 2021 – aug 2024)	4,9
Endring per år	2019 – 2023	2,1
	Jan-aug 2023-2024	- 1,6

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 3,1 pst. høyere enn i referanseåret (2019). For sep 2021 – aug 2024 er tre års glidende indeks 4,9 pst. høyere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2019 til 2023 til å være 2,1 pst, og –1,6 for jan-utg 2023-2024.

Det er nylig gjennomført tiltak slik at elbilene ikke får tilgang til kollektivfeltene. Det er enighet blant partene å redusere rabatten for elbiler fra 60 til 30 pst, men det er ikke innført ennå. De fysiske tiltakene med antatt høyest måloppnåelse er under utbygging, og det antas at trenden i trafikkutvikling vil kunne påvirkes positivt når gateprosjektene (Metrobuss) og de større sykkelprosjektene (hovedsykkelrutene) er ferdigstilt.

Det er gjort lokalpolitiske prinsippvedtak om ny bypakkeutredning. Formålet med utredningen er å se på innretningen av bompengesystemet og tiltakene/prosjektene i bompengepakkens portefølje på nytt for å sørge for at bompengoordningen bidrar i størst mulig grad til Miljøpakkens måloppnåelse.

Tromsø

Tromsø hadde belønningsavtale for perioden 2020-2023. Belønningsmidlene for 2023 ble en del av byvekstavtalen (2023-2032) som ble inngått høsten 2023. Det er overførte midler på 9,4 mill. kr på ordningen «tilskudd til reduserte billettpriser» fra tidligere år. Disse er innarbeidet i belønningsmidlene i tabellen under.

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler i 2024.

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

Tromsø	Overført fra tidligere	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	82,2	199,7	281,9	193,0	88,9

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tromsø har totalt 282 mill. kr til disposisjon for 2024, hvor 82,2 mill. kr er overført fra 2023. Prognosen ved T2 er 193 mill. kr, hvor 122 mill. kr til kollektiv, og 55 mill. kr til diverse tiltak for gange, sykkel og trafikkikkerhet, og mindre tiltak som mobilitet, sekretariat og planlegging.

Prognosen tilsier et mindreforbruk på om lag 89 mill. Dette er en svak økning sammenliknet med T1, og om lag på nivå med mindreforbruket fra 2023, hvor utbetalingen av byvekstmidlene først kom i

november. I tillegg til at midlene kom sent, kom også avtalen sent på året slik at det ikke forelå et handlingsprogram for bruk av midlene før mars/april for inneværende år. Ressursmangel lokalt utfordrer fremdriften ytterligere.

Det er fattet takstvedtak lokalt i starten av 2024 som medfører at ytterligere 14 mill. kan bli brukt til reduserte billettpriser. I tillegg rapporteres det om økt forbruk på utvidelse av sykkelfelt på Tromsøbrua med 5 mill. kroner. Ingen av disse økningene er behandlet av Tenk Tromsø, og er ikke lagt inn i prognosen for 2024.

Det er i handlingsprogrammet lagt opp til at store deler av mindreforbruket skal benyttes i 2025. Det er budsjettet med 261 mill. i handlingsprogrammet for 2025 hvorav mesteparten av midlene er planlagt brukt til bussdrift (122 mill.) samt utvidelse av sykkelveg på Tromsøbrua (72 mill.).

Måloppnåelse

Tabell 12: Byindeks for Tromsø viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Endring per år	2019-2023	-10,2
	Jan-aug 2023-2024	5,3

For 2023 er beregnet personbiltrafikk sammenlignet med 2019 redusert med 10,2 pst.

Trafikkendringen hittil i år sammenlignet med samme periode i 2023, viser en økning på 5,3 pst.

I Tromsø er det enighet om at referanseår for rapportert byindeks er 2019, mens tellingene for Tromsø teknisk måles mot 2022. En treårs glidende indeks er tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter året tellingene teknisk måles mot (2022).

Tromsø KPI-justerte bompengetakstene i sommer. Redusert rabatt på elbiler er foreløpig planlagt sommer 2026. Ingen ytterlige tiltak er planlagt.

Samlet oversikt over tilskudd på post 66 og måloppnåelse for byområder med belønningsavtaler

Statens vegvesen har i 2023 og 2024 iverksatt tiltak for å få ned det akkumulerte avviket for tidligere år. Dette er til nå gjort ved å presisere og bevisstgjøre byområdene i statens økonomireglement, både i tildelingsbrevene for 2023 og 2024 samt gjennom vår deltakelse i styringsgruppene i byområdene. Prognosene for forbruk per by for belønningsmidler vises under. Tabell 13 viser prognosen samlet, og at det er 127,5,5 mill. kr i samlet avvik for disse byene ved utgangen av 2023, noe som er en betydelig nedgang fra utgangen av 2022. Prognosen pr 31. august viser en ytterligere nedgang i samlet avvik. Tilskudd til reduserte billettpriser forventes brukt i tråd med avtalene.

Tabell 13: Samletabell byområder med belønningsavtaler

Samletabell	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	127,5	331,6	459,1	357,6	-101,5

Forhandlinger om byvekstavtaler i Kristiansand og Nedre Glomma ble avsluttet i juni 2024 og det vil i september 2024 bli gjennomført lokalpolitisk behandling. Belønningsavtalene for begge disse byområdene gikk ut i 2023, og byområdene har akseptert tilbud om midlertidige belønningsavtaler.

Det er satt av 86,7 mill. hver i byvekstmidler til Kristiansand og Nedre Glomma som utbetales når avtalene er signert. I brevet «Statsbudsjettet 2024-supplerende tildelingsbrev nr. 8. Midlertidig belønningsavtale for Nedre Glomma og Kristiansand» ble det gitt grunnlag for å utbetale 8/12 av midlene som er satt av i statsbudsjettet. I samme brev ble det presisert at belønningsmidlene utbetales også dersom byvekstavtale ikke inngås. Vi legger derfor til grunn full utbetaling av bevilgede belønningsmidler i 2024.

Usikkerhet i tidspunkt til utbetaling av belønningsmidler og byvekstmidler medfører risiko for mindreforbruk i disse byområdene.

Kristiansandsregionen

Tabell 14: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Kristiansand. Tall i mill. kr

Kristiansand	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	63,7	104,6	168,3	98,0	-70,3

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport

Det er 168,3 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 63,7 mill. kr er overført fra 2023. Belønningsmidlene for avtalen fra 2024 er benyttet til å styrke kollektivtilbudet.

Deler av mindreforbruket fra tidligere år er benyttet til Kjos krysset og GS veg på Tangvall. Det er fortsatt flere av de vedtatte tiltakene fra tidligere som har blitt forsinket grunnet kompleksitet og avhengigheter i forhold til andre prosjekter.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2024 15,5 mill. kr til disposisjon. I 2024 er det planlagt å bruke tilskuddet til blant annet til redusert takst på flexikort og periodekort.

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Byområdet har en liste med mindre tiltak for sykkel, gange og kollektiv som kan gjennomføres raskt, men prioritering av disse er ikke gjort. Det jobbes med dette i handlingsprogrammet som skal være klart i november.

Måloppnåelse

Tabell 15: Byindeks for Kristiansandsregionen viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 – (jan. 2021 – des. 23)	5,9
	2016 – (sept. 21 – aug. 24)	5,6
Endring per år	2016 – 2023	6,7
	Jan-aug. 2023-2024	-1,1

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) er 5,9 pst. høyere enn referanseåret (2016). For september 2021 – august 2024 er tre års glidende indeks 5,6 pst. høyere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til 2024 til å være 6,7 pst., og -1,1 pst. for januar-august 2023-2024.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ble vedtatt i Stortinget våren 2023. Samferdselspakke fase 3 avløser fase 2 av bypakken. Det nye bompengeprogget dekker en større andel av trafikken og har høyere grunntakster, og forventes å ha en større trafikkregulerende effekt. De nye takstene ble innført i de fem eksisterende bomstasjonene fra 21. juni 2024, og innkrevingen i de 10 nye bomstasjonene i Kristiansand vil starte tidlig i 2025.

Dersom det blir inngått byvekstavtale for Kristiansandsregionen, vil det bli lagt til grunn en ny byindeks for regionen med nytt referanseår 2023.

Nedre Glomma

Tabell 16: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Bypakke Nedre Glomma. Tall i mill. kr

Nedre Glomma	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	19,7	63,9	83,6	80,8	-2,8

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport

Bypakke Nedre Glomma har totalt 83,6 mill kr belønningsmidler til disposisjon i 2024, hvorav 19,7 mill. er overført fra 2023. Prognose pr T2 er kr 80,8 mill., som betyr at mindreforbruket fra 2023 er redusert med om lag 16 mill. Belønningsmidlene brukes i både Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune, samt i Østfold fylkeskommune. Midlene er, i tråd med vedtatt handlingsprogram fra 2024, brukt til arealbruk og parkering, mobilitet, drift og investeringstiltak på kollektiv og investeringer på G/S tiltak. Avviket mellom disponible midler og forbruk gjelder blant annet kollektivfelt fv. 130 i Fredrikstad. Midlene vil bli brukt i 2025.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er planlagt å bruke hele tilskuddet, inkludert overført mindreforbruk fra 2023, til reduserte priser i avtaleområdet.

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Lokale parter har et pågående arbeid for å spille inn tiltak og aktiviteter for belønningsmidler til byvekstavtale i 2024. Dette skal forankres i styringsgruppen for Bypakke Nedre Glomma 9. oktober 2024. Det er derfor for tidlig å gi prognose allerede 6. september. Bypakke Nedre Glomma vil ettersende sak om prioriteringer, med prognose, etter vedtak i Styringsgruppen 9. oktober 2024.

Måloppnåelse

Tabell 17: Byindeks for Nedre Glomma viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 – (jan. 21 – des. 23)	-0,8
	2016 – (sept. 21 – aug. 24)	1,7
Endring per år	2016 – 2023	2,6
	Jan-aug. 2023-2024	-1,8

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) er 0,8 pst. lavere enn referanseåret (2016). For september 2021 – august 2024 er tre års glidende indeks 1,7 pst. høyere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til 2024 til å være 2,6 pst., og -1,8 pst. for januar-august 2023-2024.

Dersom det blir inngått byvekstavtale for Nedre Glomma, vil det bli lagt til grunn en ny byindeks for regionen med nytt referanseår 2023.

Buskerudbyen

Tabell 18: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Buskerudbyen. Tall i mill. kr

Buskerudbyen	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	23,1	93,4	116,5	94,8	21,7

Buskerudbyen rapporterte ved T1 at de hadde hatt et større forbruk av belønningsmidler i 2023 enn det de hadde meldt ved årsrapportering for 2023, og at de skulle komme tilbake med korrekt tall for overførte belønningsmidler fra 2023 i T2. Årsaken til at de hadde meldt for lavt forbruk i 2023 var at Viken fylkeskommune, som hadde ansvaret for Buskerudbyens regnskap fem til sommeren 2023 hadde finansiert noen prosjekter direkte fra belønningsmidlene uten at dette ble rapportert til Buskerudbysekretariatet. Buskerudbyen rapporterer nå at dette gjaldt til sammen 6 prosjekt hos Viken fylkeskommune, med et samlet forbruk på 3,27 mill kr, hvorav 3,17 mill kr var G/S tiltak. Overført beløp fra 2023 til 2024 er derfor redusert fra 26,3 til 23,1 mill kr.

Belønningsordningen til bedre kollektivtransport

Buskerudbyen har totalt 116,5 mill. kr til disposisjon for 2024, hvorav 23,1 mill. kr er overført fra 2023. Prognosen pr 31. august er på 94,8 mill. hvorav 56,7 mill. er knyttet til drift av kollektiv. Prognosen er redusert med 17,9 mill. fra T1 og det forventes et mindreforbruk på nivå med overført fra 2023. Reduksjonen fra T1 skyldes blant annet svakere fremdrift enn forutsatt på enkelte tiltak.

Tilskuddet benyttes til tiltak i tråd med vedtatte handlingsprogram for 2023-2025, og inkluderer forsterking av rutetilbudet for kollektivtrafikk, investeringstiltak for kollektivtrafikk, herunder fremkommelighetstiltak og holdeplassoppgradering, tiltak for gående og syklende, samt til kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon, kampanjer, smart mobilitet og drift av sekretariatet.

I Buskerudbyen er det besluttet å bruke 7,9 mill kr av de tildelte midlene for 2024 til riksveg-prosjektet holdeplass Brakerøya stasjon holdeplass.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskudd til lavere billettpriser har vært benyttet til å redusere prisen på enkeltbilletter og månedskort.

Måloppnåelse

Tabell 19: Byindeksen for Buskerudbyen viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-1,3
	2016 – (sep 2021 – aug 2024)	0,1
Endring per år	2016 – 2023	-0,8
	Jan-aug 2023-2024	-0,5

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2021- des 2023) har vært 1,3 pst. lavere sammenlignet med 2016. For sep 2021 – aug 2024 er tre års glidende indeks 0,1 pst. høyere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til 2023 til å være 0,8 pst, og -0,5 jan-aug 2023-2024. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke litt noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

Grenland

Tabell 20: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Grenland. Tall i mill. kr

Grenland	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Prognose 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	21,0	69,7	90,7	84,0	-6,7

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport

Det er 90,7 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 21,0 mill. kr er overført fra 2023. Belønningsmidlene er i stor grad benyttet til å styrke kollektivtilbudet gjennom hyppigere avganger. I tillegg er midlene

benyttet til mindre investeringsprosjekter i sentrum og langs hovedruter, styrket helårsdrift på viktige gang- og sykkelruter og mobilitetsveiledning og kampanjer.

Mindreforbruket fra tidligere år er redusert gjennom omprioriteringer til investeringsprosjekter i sentrum av byene som nå realiseres. Eksempler på prosjekter er nye gang- og sykkelbruer over elva i Porsgrunn og Skien og nye gang- og sykkelforbindelser i sentrum av Skien. Ny gang og sykkelbru i Skien er forsinket ytterligere, men dette regnes som et prosjekt med høy måloppnåelse. Tiltak for å redusere ubrukte midler inkluderer bevilgning av mer midler til drift, bevilgning av investeringsmidler til prosjekter som er under realisering og som ikke rammes av forsinkelser og mer aktiv omprioritering av midler som ikke lar seg realisere.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er i 2024 47,2 mill. kr til disposisjon, hvorav 24,0 mill. kr er overført fra 2023. I 2024 er det planlagt å bruke 33,4 mill. kr blant annet til redusert takst periodekort/enkeltbillett, billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland og rabatterte bysykkelordning.

Måloppnåelse

Tabell 19: Byindeksen for Grenland viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-2,5
	2016 – (sep 2021 – aug 2024)	-1,0
Endring per år	2016 – 2023	-2,0
	Jan-aug 2023-2024	-0,2

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2021- des 2023) har vært 2,5 pst. lavere sammenlignet med 2016. For sep 2021 – aug 2024 er tre års glidende indeks 1,0 pst. lavere enn i referanseåret.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til 2023 til å være -2,0 pst, og -0,2 jan-aug 2023-2024.

Tilskudd til byområder som verken har byvekstavtaler eller belønningsavtaler

Det er i Statsbudsjettet for 2024 satt av 31,1 mill. kr til tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler. Formålet med tilskuddet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange. Midlene skal bidra til at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, ofte omtalt som nullvekstmålet.

Midlene for 2024 inngår som statlig bidrag i bypakkene for Bodø og Ålesund med 15,55 mill. til hvert byområde, og kan brukes til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. Midlene kan ikke gå til drift av kollektivtransport. I Ålesund er det besluttet å bruke 12,5 mill. av de tildelte midlene for 2024 til riksveg-prosjektet E136 Hatlaåstunnelen– Vindgårdsskiftet – gang og sykkelvei.

Vedlegg 3: 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 beredskap er systematisk og inngår som en integrert del av etatens arbeid med å sikre fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

I tildelingsbrevet for 2024 har samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen å rapportere om status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet i første og andre tertialrapport. Rapporteringen følger de fire overordnede samfunnssikkerhetsmålene som er beskrevet i *strategi for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen fra 2021*.

1: Samfunnssikkerhet inngår i beslutningsgrunnlaget ved planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av transportsystemet.

Statens vegvesen har i andre tertial sammen med andre aktører arbeidet videre med kartlegging av veistrekninger som er kritiske for opprettholdelsen av grunnleggende nasjonale funksjoner. Kartleggingen brukes som beslutningsgrunnlag for prioritering av utbygging så vel som drift og vedlikeholdstiltak for å forbedre samfunnssikkerheten i veisektoren.

Videre har etaten gjennomført en transportanalyse for nærings- og militære transportere. Formålet for analysen var å vurdere metoder for å identifisere transportutfordringer ved hjelp av ulike digitale datakilder. Analysen er også løftet til nordisk nivå da den analyserer grenseoverskridende utfordringer i Norden.

I andre tertial har Statens vegvesen også hatt søkelys på hvordan vi som byggherre skal håndtere uønskede hendelser i nærheten av eller ved våre anlegg. Som følge av dette er vi nå i gang med å etablere beredskapsplanverk ved anlegg der det er vurdert som nødvendig.

2: Konsekvenser av fremtidige klimaendringer er kartlagt og inngår i beslutningsgrunnlaget ved planlegging og bygging av fremtidens transportsystem, samt håndteres i drift og vedlikehold.

Statens vegvesen har i andre tertial deltatt i arbeidet med miljødirektoratets nasjonale klimasårbarhetsanalyse, etter instruks i tildelingsbrevet for 2024. Første arbeidsmøte er nå gjennomført og Statens vegvesen skal delta i videre arbeidsmøter i tredje tertial og videre i 2025.

Videre har Statens vegvesen fortsatt arbeidet med RiskROS, en samlet risiko og sårbarhetsanalyse for hele riksveinettet. Det har vært god progresjon på analysen og tre av de fem geografiske områdene er nå 100% ferdig med versjon for 2024. RiksROS er en viktig del av etatens arbeid med å kartlegge og planlegge for naturfare som påvirker veinettet.

3: Trusler som følger av mer komplekse sårbarheter og avhengigheter knyttet til digitalisering og teknologiendringer, er kartlagt og håndteres.

Statens vegvesen har jobbet kontinuerlig med digital sikkerhet og sikkerhetskultur i møte med det forhøyde digitale trusselnivået. Oppetid på etatens systemer var på 99,9% i andre tertial og det har vært høy deltagelse i interne nanoleksjoner om digital sikkerhet.

I andre tertial har Statens vegvesen også jobbet videre med å integrere de fem vegtrafikksentralene under felles standard og systemer. Som del av dette arbeidet har det blitt etablert et felles sambandsnett som skal sikre redundans i kommunikasjon mellom veitrafikksentralene. Videre har det blitt gjort oppgraderinger i den digitale infrastrukturen ved VTS nord, sør, vest, og midt. Det er også planlagt en beredskapsøvelse for alle veitrafikksentralene med digital sikkerhet som tema. Øvelsen gjennomføres i tredje tertial.

Statens vegvesen har deltatt i verdens største åpne forum for jammetesting på Andøya. Formålet for testen er å oppdage sårbarheter for jamming og spoofing i ny teknologi. 90 virksomheter fra 20 ulike land deltar i testen og ITS miljøet i Statens vegvesen har spilt en sentral rolle i å utvikle og arrangere forumet. Statens vegvesen har også deltatt i første planleggingskonferanse for øvelse *Digital 2025*. Øvelsen organiseres i regi av DSB og skal omhandle håndtering av en tverrsektoriell digital hendelse.

4: Større påkjenninger og hendelser i transportsystemet håndteres og koordineres på en samordnet og effektiv måte for å begrense økonomiske konsekvenser og sikre forutsigbar fremkommelighet.

Statens vegvesen har i andre tertial deltatt i og videreutviklet flere arenaer for nordisk samarbeid innen samfunnssikkerhetsområdet. Etaten har startet opp prosesser mot finske veimyndigheter angående antimobilitet og bruberedskap. Videre har Statens vegvesen deltatt i den Nordiske Komiteen for Transportberedskap, og vært pådriver for å videreutvikle samarbeidets struktur. På lokalt nivå har etatens transportavdelinger deltatt hyppig i fylkesberedskapsråd og andre lokale samvirkearenaer. Omfanget av det lokale samvirke har vært spesielt framtreddende i region Nord.

Videre har Statens vegvesen kontinuerlig arbeidet med å videreutvikle beredskapsorganiseringen i etaten. Tiltak har spesielt vært fokusert på å øke kompetansenivået i forhold til veitrafikksentralenes koordineringsrolle ved større veihendelser og anskaffelse av viktig beredskapsmateriell.

Innen fysisk sikring av etatens lokasjoner har arbeidet med migrering av adgangskontroll til en sentralt serverbasert løsning hatt god progresjon i løpet av andre tertial. Løsningen skal gi etaten mer oversikt og styringsmulighet over adgangskontroll ved våre lokasjoner. Det er gjennomført tre sikkerhetsinspeksjoner ved etatens lokasjoner og avvik som angår fysisk sikring og adgangskontroll har systematisk blitt utbedret og lukket.

Vedlegg 4: Oppfølging av riksrevisjonens merknader tilknyttet «Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier»

Riksrevisjonens rapport konkluderer med svakheter ved Statens vegvesens styring og oppfølging av drift og vedlikehold. Konklusjonene knyttes til mangelfull styringsinformasjon, lite effektiv vedlikeholdsplanlegging og lite forutsigbarhet for entreprenørene. Videre påpekes det svakheter i interne rutiner og mangelfull oppfølging av driftskontraktene.

Anbefalingene treffer i all hovedsak Statens vegvesen i rollen som byggherre, med ansvar for oppfølging av den delen av riksveinettet som etaten har ansvar for.

Riksrevisjonen har påpekt at kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, uten at det har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier. Statens vegvesen vil fortsette med kontinuerlig forbedring av områdene innenfor drift og vedlikehold av veinettet. Under gis en første samlet vurdering av vår oppfølging av Riksrevisjonens merknader.

Anbefaling 1: Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen:

• utarbeider bedre beslutningsgrunnlag for å styre og følge opp drifts- og vedlikeholdsarbeidet

Tiltak som er satt i verk er:

Datadrevet etat

Systematisk innsamling av data benyttes blant annet for å analysere og planlegge drift og vedlikehold. Våren 2024 ble etatens reviderte datastrategi vedtatt, og vi er nå i gang med å etablere datadomener der kompetanse innenfor data, innsikt og analyse kobles tett på de tradisjonelle fagene. Arbeidet vil bidra til å optimalisere fagprosessene og støtte analysearbeid som skal gi innsikt, beslutningsstøtte og nye og bedre tjenester. Den nye strategien med tiltak som er satt i verk, vil bidra til økt bruk av data til styring og oppfølging av drift og vedlikehold av riksveinettet. Det jobbes med å få etablert en dataplattform for bedre bruk av data på tvers av fagsystemer og organisatoriske grenser.

Arbeidet med ny FDV-løsning

Statens vegvesen har stoppet arbeidet med implementering av AgileAssets som helhetlig FDV-system. Vi vurderer nå hvordan vi på kort sikt kan optimalisere bruken av eksisterende fagsystemer. Parallelt gjennomgås behov for ytterligere systemstøtte i samsvar med en strategisk tilnærming til helhetlig forvaltning av anlegg og verdier. Standardisering av datagrensesnitt, og dataplattform (nevnt over) for dataflyt på tvers av fagsystemene, er viktige byggesteiner for dette arbeidet. Statens vegvesen vil komme tilbake med status og tidsplan for arbeidet ved senere rapportering.

Teknisk dokumentasjon

Ny dokumentasjonsløsning (M-Files) er anskaffet og implementeres for å gi riktig og lettere tilgjengelig teknisk dokumentasjon på vegobjektene gjennom hele vegens livsløp. Oversikt og riktig teknisk informasjon er en forutsetning for å kunne ta vare på det vi har. I fase 1 er det dokumentasjon knyttet til tunnel- og elektroområdet som implementeres. Konfigurering av løsningen for bruområdet startet i september 2024 og skal være ferdig implementert primo 2025. De øvrige veiobjekter implementeres fortløpende.

Revisjon av R610 standard for drift og vedlikehold av riksveier

Standard for drift og vedlikehold er nå revidert. FoU rapporten “Vinterdrift og trafikkisikkerhet” (utgitt av Transportøkonomisk institutt) er brukt i revisjon av vinterdelen i standarden. I revidert R610 er det åpnet for økt fleksibilitet i fastsetting av syklustid og mulighet for å benytte sandstrøing i snøvær, noe som vil føre til bedre trafikkisikkerhet og fremkommelighet på utsatte strekninger. I tillegg beskriver standarden krav til inspeksjonstype og frekvens på objektnivå. Slike inspeksjoner vil føre til at Statens vegvesen får bedre tilstandsinformasjon på veinett- og objektnivå. Dette vil gi bedre planleggings- og beslutningsgrunnlag. Revidert standard implementeres etter hvert som kontraktsmaler revideres og nye kontrakter lyses ut. Det legges nå opp til en kontinuerlig oppdatering og revidering av standarden.

Vedlikeholdspolicy for Divisjon drift og vedlikehold

Divisjon drift og vedlikehold har vedtatt en vedlikeholdspolicy. Denne policyen tydeliggjør skillet mellom vedlikeholds- og driftsoppgaver. Et av hovedpunktene i policyen er mer langsiktig planlegging av vedlikehold. Målet er å få opp mer helhetlige planer for tiltak som skal gjennomføres slik at disse blir gjennomført til rett tid. Videre at tiltak som naturlig hører sammen (geografisk) kan utføres samtidig. Bedre planer som grunnlag for beslutninger vil bidra til økt oppetid og mindre ressursbruk.

Kvalitetssystemet

Statens vegvesen sitt kvalitetssystem for drift og vedlikehold forbedres. Drift og vedlikehold har gjennomført en stor opprydding i hovedprosessene og kvalitetssystemet er nå delt inn i hovedprosessene drifte, vedlikeholde og utbedre. Under hver av disse prosessene vil brukerne få opp relevante krav og veiledninger, samt tilgang til anskaffelsesprosessen. Dermed skal brukerne finne alt de trenger på ett og samme sted. Kvalitetssystemet revitaliseres for at det skal bli et godt verktøy for kvalitetsstyring og forbedringsarbeid. Organisatorisk jobbes det aktivt for å få beste praksis inn i kvalitetssystemet. Dette har vært tema for arbeidsmøter med samtlige ledere.

Revisjon av kontraktsmaler

Kontraktsmalene for drift, vedlikehold og utbedring er revidert. Det er lagt inn flere fellesbestemmelser som er låst for redigering. I tillegg er det lagt inn et ekstra C4-kapittel som skal vise spesielle bestemmelser for den enkelte kontrakt. Dette gjør at kontraktbestemmelsene blir mer forutsigbare for alle kontraktstyper og det blir enklere å avdekke hva som er endret og spesifikt for den enkelte kontrakt.

Anskaffelsesprosedyre for veidriftskontrakter

Fra 2024 skal alle veidriftskontrakter som lyses ut benytte forhandlet prosedyre med tildelingskriterier utover pris. Alle veidriftskontrakter som lyses ut har nå klima- og miljø som et av flere tildelingskriterier. Så langt er vår erfaring at «forhandlet prosedyre» gjør begge kontraktsparter tryggere på innholdet og at risikofordelingen mellom partene er mer avklart. Dette bidrar til økt sannsynlighet for rett leveranse, rett pris og at tilbyderne får mulighet til å bruke sin kunnskap og kompetanse i tilbudsfasen.

Andre konkrete tiltak som det arbeides med er:

- For vinterproduksjon (brøyting og strøing) er det utviklet et produksjonskart som gir informasjon om kjørehastighet, dosering av sand og salt pr kjøretur/rode. Dette bidrar til å forenkle oppfølging av entreprenør.

- Systemstøtte for samordning av arbeid på vei, for å redusere omfanget av veistengninger (aktivitetskalender).
- Det er inngått et samarbeid om datautlevering med de største bilbergingselskapene i Norge. Sanntidsløsningen benyttes nå av Vegtrafikksentralene for aktivt å følge opp hendelser som skjer på veinettet. Det jobbes med et forprosjekt som skal finne ut hvordan dataene i bilbergingsdatabasen kan utnyttes i operativ drift, og hvordan bilbergingsdata i kombinasjon med andre datasett kan brukes som grunnlag for prioritering av tiltak innen vedlikehold og utbedring.
- Statens vegvesen har startet arbeidet med utvikling av tilstandsindikator for riksveinettet. Målet er å komme frem til objektive kriterier for tilstand på veinettet, slik at prioritering av vedlikehold og utbedring av veistrekninger blir enklere og ressursene blir brukt der det trengs mest. Vi har nå klar foreløpige resultater for dekkebredde, horisontal- og vertikalkurvatur. Det jobbes fortsatt med å teste og utvikle metodikk, så resultatene er kun foreløpige og vil endre seg. Tilstandsindikator angis med verdi fra 0 til 3, i samsvar med klassifisering i NS3424. Målet for 2024 er å få på plass indikatorer for bæreevne (vei og bru), Tunnelsikkerhetsforskriften og dekketilstand. I arbeidet med langsiktig utviklingsstrategi (LUS) har vi allerede benyttet resultater fra arbeidet med tilstandsindikatorer, både direkte og ved at vi har benyttet samme metodikk og begreper for klassifisering (0-3) av objekter.
- Vi er i dialog med fylkeskommunene og Standard Norge om mulig samarbeid om standardisering. Det er aktuelt å ta utgangspunkt i standard for tilstandsanalyse og standarder for vedlikeholdsstyring. Gjennom "Faggruppe digitalisering veieiere" er det i tillegg startet et samarbeid om å få fram felles standarder for data og systemgrensesnitt. I Faggruppa deltar Statens vegvesen, Nye veier og fylkeskommunene.

Anbefaling nr. 2: Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen:

• viderefører arbeidet med overgangen til en mer strategisk og kostnadseffektiv vedlikeholdsplanlegging.

Tiltak som er satt i verk og kan nevnes i den forbindelse er:

Datadrevet etat

(Se tekst under anbefaling 1)

Vedlikeholdspolicy for Divisjon Drift og vedlikehold

(Se tekst under anbefaling 1)

Vedlikeholdspolicyen slår fast at det skal opprettes vedlikeholdsplaner med taktisk og strategisk siktelinje (4 og 6 års planer). Målet er systematisk planlegging basert på langsiktighet, strekningsfokus og risikobasert tilnærming. Gode planer vil bidra til å sikre rett tiltak til rett tid og bidra til at vi i større grad samkjører flere tiltak som naturlig hører sammen.

Anbefaling nr. 3: Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen:

• identifiserer og utbedrer svakheter i rutiner og IT-systemer for å forbedre drifts- og vedlikeholdsarbeidet.

Tiltak som er satt i verk og kan nevnes i den forbindelse er:

Kvalitetssystemet

(Se tekst under anbefaling 1)

Datadrevet etat

(Se tekst under anbefaling 1)

Anbefaling nr. 4: Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen:

- **fortsetter å utvikle drifts- og vedlikeholdskontraktene i samarbeid med entreprenørmarkedet og styrker oppfølgingen av kontraktene.**

Divisjon Drift og vedlikehold har jevnlig møter med bransjeorganisasjonene MEF, EBA og NELFO. I tillegg er det gjennomført dialogkonferanse og 1 til 1 møter med bransjen om bruk av ny teknologi i veidriften. I forbindelse med revisjon av kontraktsmaler blir også bransjen hørt og har mulighet til å komme med innspill.

Andre tiltak som er satt i verk og kan nevnes i den forbindelse er:

Anskaffelsesprosedyre for veidriftskontrakter

(Se tekst under anbefaling 1)

Revisjon av R610 standard for drift og vedlikehold av riksveier

(Se tekst under anbefaling 1).

I revisjonsarbeidet har det blitt gjennomført to høringsrunder hvor entreprenørene og fylkene har hatt mulighet til å komme med innspill til standardkravene.

Produksjonskart for vinterproduksjon i driftskontraktene

For vinterproduksjon (brøyting og strøing) er det utviklet et produksjonskart som gir informasjon om kjørehastighet, dosering av sand og salt per kjøretur/rode. Dette bidrar til å forenkle oppfølging av entreprenør. (se også tekst under anbefaling 1).

Anbefaling nr. 5: Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen:

- **vurderer å innføre nye miljø- og klimakrav i drifts- og vedlikeholdskontrakter**

Tiltak som er satt i verk og kan nevnes i den forbindelse er:

Vekting av klima og miljø i nye kontrakter

Alle veidriftskontrakter som lyses ut fra 2024 har klima- og miljø som tildelingskriterium.

De siste årene har Statens vegvesen stilt klima- og miljøkrav i sine asfaltkontrakter, og CO₂-utslipp har blitt vektlagt ved tildeling av kontraktene. Dette har bidratt til at Norge er verdensledende når det gjelder klimakutt for asfalt.

Anbefaling nr. 6: Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen:

- **etablerer samarbeidsarenaer, både internt og mellom veieiere**

Tiltak som er satt i verk og kan nevnes i den forbindelse er:

Faggruppe digitalisering veieiere

(Se tekst under anbefaling 1).

Kompetansesamarbeid

Statens vegvesen og fylkeskommunene har satt i gang en prosess for å styrke samarbeidet om kompetanseutvikling innen fagområdet drift og vedlikehold. Dette gjelder blant annet behov for opplæring og erfaringsutveksling på tvers av bransjen. Det er etablert en gruppe ledet av KS med representanter fra fylkeskommunene og Statens vegvesen. Konnekt, som er et kompetansesenter for samferdsel initiert av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, deltar i arbeidet. Konnekt skal kartlegge tilbud og behov for kompetanseheving. Dette skal skje i samarbeid med skoleverk og bransjen.

Utredning av nasjonale føringer for Drift og vedlikehold

I supplerende tildelingsbrev nr. 7 har Statens vegvesen fått et oppdrag knyttet til nasjonale føringer for riks- og fylkesveinettet etter opphør av sams veiadministrasjon. Utredningsarbeidet er inndelt i tre faser. Nå jobbes det i fase to og målet er å utrede og anbefale prinsipper for nasjonale minstekrav for drift og vedlikehold på riks- og fylkesveinettet.

Andre samarbeidsfora

Det gjennomføres felles samarbeidsmøter og webinarer med KS/fylkeskommunene om drift og vedlikehold.

Vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften (tidligere vegdataforskriften)

Statens vegvesen sendte 30.april 2024 over høringsoppsummering med endelig forslag til ny «forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg» til departementet. Forskriften forventes vedtatt inneværende år. Statens vegvesen har ledet arbeidet og fylkeskommunene, kommunene og Nye veier AS har deltatt aktivt. Det har vært utstrakt dialog og medvirkning gjennom hele prosessen, også med andre relevante instanser.

Forskriften skal sikre oppdatert trafikkdata- og kunnskapsgrunnlag om det offentlige veinettet. Dette skal bidra til en sikker, effektiv, forutsigbar og miljøvennlig veitransport og gi et underlag for utvikling, planlegging, forvaltning, drift og vedlikehold av offentlig vei. Videre vil det være et grunnlag for fastsetting av økonomiske rammer. Forskriften skal legge til rette for tilgjengelige data, analyse, informasjonstjenester og et digitalt og navigerbart veinett. Statens vegvesen, Nye veier AS, Fylkeskommunene og kommunene er kravstilt i forslaget.





Et viktig grep i forskriften er innføring av krav om lovpålagt, faglig samarbeid mellom Statens vegvesen som fagorgan, alle veimyndigheter og Nye Veier AS. Det faglige samarbeidet skal ledes av Statens vegvesen. Likeverdighet, felles interesser og konsensus mellom partene skal vektlegges. Gjennom implementering av forskriften tydeliggjøres Statens vegvesens rolle som nasjonalt fagorgan og leder for det faglige samarbeidet med veimyndighetene. Høsten 2024 gjennomføres det innspillmøter med alle veimyndighetene på detaljer i hvordan samarbeidet skal legges opp. Samarbeidet vil bygge på allerede etablert samarbeid og videreutvikles i tråd med forskriften. Forskriften anfører at samarbeidet både omfatter et operativt arbeid knyttet til oppdatering av håndbøker og veiledere, og et mer strategisk nivå rundt fremtidige målbilder for teknologi og grensesnitt.


Vedlegg 5: Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret

Oppdrag i tildelingsbrevet 2024

I tildelingsbrevet 2024 fikk vi ett oppdrag. Tabellen nedenfor viser kort status på oppdrag og risiko tilknyttet oppdraget.

Forklaring på statuslys:

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

Nr	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
1-2024	Helsekrav for kjøreseddel – utredning av dispensasjonsadgang I tråd med omtalen i Prop 1 S (2023-2024) ber vi Statens vegvesen i samråd med Helsedirektoratet vurdere nærmere mulighetene for å innføre en smal - men reell - sikkerhetsventil med høy terskel som kan gi grunnlag for å i særegne tilfelle gi unntak fra helsekravene for kjøreseddel etter en individuell medisinsk faglig vurdering og eventuelt en kjørevurdering	31.des.24	Arbeidet med utredning av dispensasjonsadgang er i rute og vil bli levert innen fristen.	

Supplerende tildelingsbrev med oppdrag

Per andre tertial 2024 har Statens vegvesen fem oppdrag i supplerende tildelingsbrev. Tabellen nedenfor viser kort status på oppdrag og risiko tilknyttet oppdraget.

Forklaring på statuslys:

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

Nr	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
2-2024	<p>Ladeinfrastruktur – tilgjengeliggjøring for annen sjø- og landtransport (supplerende tildelingsbrev nr. 4)</p> <p>Samferdselsdepartementet viser til anmodningsvedtak nr. 35 og 36 av 21.11.23 om tilgjengeliggjøring av ladeinfrastruktur for ferjer og hurtigbåter for annen sjø- og landtransport, samt tilleggsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025-2026 av 23.juni 2023 og SVVs svar datert 3. oktober.</p>	01.nov.24	Oppdrag vil svares ut til frist. SVV mener tilgjengeliggjøring av ladeinfrastruktur for landtransport vil dekkes gjennom Tungbilløftet. Dette vil sikre tilstrekkelig tilbud for tungtransporten. Vurdering av ferjekai som lademulighet vil være en del av en helhetlig plan og bør ikke vurderes isolert.	●
3-2024	<p>Gjennomføring av forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon (eFTI-ordningen). (Supplerende tildelingsbrev nr. 7)</p> <p>SD ber SVV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vurdere hvordan forordningen kan gjennomføres i praksis • Lage utkast til høringsnotat • Lage et forslag til tidsplan for gjennomføringen • Oppdatere EØS-posisjonsnotat i notatbasen 	Første delfrist: 24.juni.24	<p>SVV har fått i oppdrag av SD å ta ansvar for nasjonal utvikling av en gateway for elektroniske fraktbrev, slik at ulike norske myndigheter får tilgang på nødvendig informasjon fra disse.</p> <p>Vi har per nå flere forordninger det skal utarbeides posisjonsnotater til, det må vurderes ulike økonomiske/administrative konsekvenser og det må ikke minst utvikles en teknisk løsning. Vi ser at dette blir et betydelig prosjekt som vil involvere flere eksterne myndigheter. Det må også undersøkes muligheter for samarbeid med andre nordiske land. Omfanget av vurderinger knyttet til arbeidet med posisjonsnotater er omfattende, ikke minst fordi det er behov for informasjon og ressurser i Jernbanedirektoratet og andre etater. Dette medfører risiko med tanke på fremdrift som ligger utenfor Statens</p>	●





			vegvesen sin kontroll. Vi vil holde tett dialog med Samferdselsdepartementet om dette.	
4-2024	<p>Oppdrag nr. 4-2024: Oppdatering av det faglige grunnlaget til kommende forhandlinger om byvekstavtaler (supplerende tildelingsbrev nr. 9)</p> <p>Vi ber Statens vegvesen om å lede arbeidet med å gjennomføre forenklede byutredninger. Det skal skje i samarbeid med Jernbanedirektoratet, de aktuelle statsforvalterne og lokale myndigheter, og skal resultere i et oppdatert og omforent faglig grunnlag for kommende reforhandlinger av byvekstavtalene.</p>	Frist for overordnet prosjektplan: 30.09.2024	Forslag til prosjektplan skal sendes SD innen 30.sept. Vi har etter oppdraget ble mottatt hatt løpende samhandlingsmøter med ToS, ett dialogmøte med Jdir, KDD og Statsforvalterne (21.aug) og ett teamsmøte (9.sept) for alle parter i de fire byvekstavtalene (mer enn 100 deltakere). Det planlegges ett dialogmøte med Jdir, KDD og Statsforvalterne 20.sept. Vi er i rute med å sende prosjektplan til SD innen fristen 30.sept.	●
5-2024	<p>Oppdrag nr. 5-2024: Utforming av tilskuddsordning for fem mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtale (supplerende tildelingsbrev nr. 9)</p> <p>Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen om å lage et forslag til hvordan tilskuddsordningen kan utformes i tråd med reglementet for økonomistyring i staten og føringene gitt i Nasjonal transportplan, kap. 17.4.4</p>	30.09.2024	Oppdrag svares ut innen frist.	●
6-2024	<p>Krysning av Nordfjorden, bruk av ferjeavløsningsmidler mv (supplerende tildelingsbrev nr. 15)</p> <p>Vi ber om en beskrivelse hvordan utredningen legges opp innen 1.september, og vi ber om at det tas sikte på at</p>	<p>Første delfrist: 01.sep.24</p> <p>Utredning: Sommeren 2025</p>	Forslag til plan for utførelsen av dette arbeidet er oversendt SD.	●




	utredningen leveres sommeren 2025.			
23/18295	<p>Vurdere innstramming i reglene for sidevendte seter og ståplasser i buss (ikke oppdrag i supplerende tildelingsbrev)</p> <p>Vi ber på denne bakgrunn Statens vegvesen utrede mulige innstramminger i reglene for bruk av kjøretøy med godkjente sidevendte seter og ståplasser, herunder et mulig forbud mot bruk av slike plasser under kjøring utenfor løyvepliktig/rutegående transport.</p>	31.des.24	<p>Arbeidet er igangsatt, og det er gjennomført en undersøkelse opp mot bussbransjen i T2. Det er til vurdering om vi skal få eksterne til å se på EU/EØS-rettslige problemstillinger.</p> <p>I T2 har det vært innhentet synspunkter fra NHO reiseliv på mulige effekter av en slik innstramming. Dette er til vurdering i SVV nå. I tillegg jobber vi med et forskriftsforslag som vi har planer om å sende til en ekstern, juridisk EØS-vurdering. Dette er viktig for å få sikrest mulig avklaring på vårt nasjonale handlingsrom, og vil bli gjort ila. september.</p> <p>SD ønsker å få oversendt samlet vurdering innen 1. oktober, men SVV vil ikke rekke å sende noe før mot slutten av oktober.</p>	●
23/213362	<p>Direktiv 2022/738 om endring av direktiv 2006/1 om bruk av utleiekjøretøy uten fører til godstransport på vei (ikke oppdrag i supplerende tildelingsbrev)</p> <p>SD og Finansdepartementet har i brev av 28. juni 2024 bedt Statens vegvesen og Skattedirektoratet om å utarbeide et felles høringsnotat om hvordan ovennevnte direktiv skal gjennomføres i norsk rett.</p>	13.des.24	<p>Det er opprettet dialog med Skatteetaten, og det er enighet om at de største endringene trolig vil måtte gjennomføres i vareførselsforskriften, som er Tollvesenet sitt område. Det arbeides nå med å opprette dialog med Tolldirektoratet, og vi vil vurdere om vi har mulighet for å levere på frist eller om det må bes om en utsettelse. Statens vegvesen har for egen del startet opp med et førsteutkast.</p>	●





Oppdrag fra 2023


Det er seks oppdrag som fortsatt er i arbeid fra 2023. Tabellen nedenfor viser kort status på oppdrag og risiko tilknyttet oppdraget.

Forklaring på statuslys:

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

Nr	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
4-2023	Arealregnskap: Statens vegvesen skal vurdere utvikling av og innføring av arealregnskap for sine prosjekter. Et slikt arealregnskap bør være konsistent innen sektoren og omforent med Miljødirektoratet, og vi ber Statens vegvesen samarbeide med Nye Veier og øvrige relevante virksomheter og se hen til rapportering til KOSTRA. Merverdien utover eksisterende systemer for vurdering av konsekvenser må vurderes før det ev. innføres.	31.des.23	Arbeidet med ytterligere sikkerhet i beregningsgrunnlaget, samt forberedende arbeid for utvikling av naturregnskap for sektoren er noe forsinket. Forventer leveranse oktober 2024.	
10-2023	Oppdrag om utredning av kollisjonssikkerhetskrav – steg 2 (supplerende tildelingsbrev nr. 6 - 2023) I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utrede strengere krav til kollisjonssikkerhet i buss.	01.des.24	Anbudsrunderen er gjennomført, og det er inngått kontrakt med TØI om å utføre oppdraget. Per september jobber TØI fortsatt med datainnhenting fra representative land, samt at de er i dialog med aktuelle tekniske instanser/enheter som kan tenkes å teste ut forslag til bedrede frontalbeskyttelsesløsninger. TØI skal levere en rapport med sine vurderinger innen 1. november, der SVV's mål er å videresende dette til SD i løpet av året.	
11-2023	Nasjonale føringer på riks- og fylkesvegnettet (supplerende tildelingsbrev nr. 7 - 2023) Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2023 av 3. januar 2023 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder oppdrag knyttet til nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet etter opphør av sams vegadministrasjon.	31.des.24	Etter innledende involvering av statlige og fylkeskommunale vegmyndigheter, er utredningsalternativer forankret i Samferdselsdepartementet. Rådgiver er engasjert, for å ivareta uavhengighet overfor DoV, og for å sikre kapasitet og kompetanse i utredningsarbeidet. Utredningsarbeidet er godt i gang. Gjennomgangen viser at det ikke er mulig å fremskaffe et grunnlag for fullverdige samfunnsøkonomiske analyser. Arbeidene er forventet å ta noe lenger tid enn opprinnelig	

			forutsatt, med anbefaling klar tidlig i 2025. Dette forankres med SD.	
13-2023	<p>Oppdrag om grunnlagsmateriale for ekstern kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør (supplerende tildelingsbrev nr. 9)</p> <p>Vi ber Statens vegvesen forberede nødvendig grunnlagsmateriale for KS2, og at vi så raskt som mulig får en tilbakemelding på når dette kan oversendes. Videre ber vi om at Statens vegvesen bidrar til at prosessen for kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør er godt koordinert med øvrig arbeid med bybanen til Åsane, og at etaten holder departementet orientert om hvordan samordningsbehovet blir håndtert.</p>	31.des.24	Statens vegvesen forbereder grunnlag for KS2 i ht. oppdraget. Dette ses i sammenheng med kommunens utredning av trase for tunnel for bybanen, Stortingets behandling av prioriteringer i NTP og reforhandling av byvekstavtalen. Avklaringer gjennom disse prosessene vil ha betydning for når vi anbefaler at KS2 startes opp. KS2 er ferskvare og bør gjøres relativt tett opp til at det er aktuelt å bevilges midler til å starte byggingen. Videre framdrift vil bli tatt opp med SD.	
14-2023	<p>Oppdrag om å foreta ny totalgjennomgang av forskriften om parkeringstillatelse for forflytningshemmede (supplerende tildelingsbrev nr. 11 - 2023)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å foreta en ny totalgjennomgang av forskrift av 18. mars 2016 nr. 264 om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.</p>	31.des.24	SVV avventer endelig beslutning fra EU-kommisjonen om krav og innføring av eventuelle digitale tillatelser. Det er avklart med SD at oppdraget kan ta lang tid.	
18-2023	<p>Etablering av nytt løyveregister (supplerende tildelingsbrev nr. 15)</p> <p>Departementet ber derfor Statens vegvesen om å etablere et register for de løyvetyperne som i dag er omfattet av det fylkeskommunale løyveregisteret. Dette omfatter primært drosjeløyver og ruteløyver for transport på vei og til sjøs.</p>	31.des.25	Utviklingen av nytt løyvesystem for gods- og turvognløyver følger fortsatt overordnet plan med noe mindre justeringer. Etter planen skal vårt løyvesystem være operativt tidlig i 2025. I neste fase vil det jobbes med å se på tekniske løsninger for å knytte saksbehandlingen av fylkeskommunale løyvesøknader til vårt system (avskjermet). Parallelt med dette må det også gjøres et lov- og forskriftsarbeid som gir Statens vegvesen tilstrekkelig hjemmel til å drive registeret.	
19-2023	<p>Oppdrag om kartlegging av tilførsel av nitrogen til Oslofjorden (supplerende tildelingsbrev nr. 16 - 2023)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge kilder og omfang av tilførsler av nitrogen fra egen virksomhet til Oslofjorden i tråd med vedlagte mandat.</p>	Trinn 1: 01.apr.24 Trinn 2: 15.mars.24	Oppdrag er levert til SD.	

22/901-1	<p>Oppdrag om kjøreseddelregister og forvaltningsansvar (ikke oppdrag i supplerende tildelingsbrev)</p> <p>Samferdselsdepartementet viser til mandat for oppdrag om etablering av kjøreseddelregister og forvaltningsansvaret for kjøreseddelordningen.</p> <p>Oppdraget går fra Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet i fellesskap til Politidirektoratet og Statens vegvesen. I samråd med Justis- og beredskapsdepartementet, forestår Samferdselsdepartementet utsendelsen av oppdraget på vegne av begge departementer.</p>	15.sept.24	Oppdrag er svart ut innen frist.	
----------	--	------------	----------------------------------	---