



Statens vegvesen

Tertialrapport per 30. april 2024 til Samferdselsdepartementet

Innholdsfortegnelse

1.	Leders beretning.....	3
2.	Risikobasert rapportering av måloppnåelse per første 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
	Digitalisering og effektivisering	6
	Interne kostnader.....	7
	Risikovurdering.....	8
2.2.	Effektiv bruk av ny teknologi.....	11
	Den digitale veien.....	11
	Digitalisert verdikjede for vei	11
	Digitale kundetjenester	12
	Risikovurdering.....	12
2.3.	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	15
	Risikovurdering.....	16
2.4.	Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken	19
	Risikovurdering.....	20
2.5.	Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	23
	Forutsigbarhet og fremkommelighet.....	23
	Mobilitet i de største byene	24
	Risikovurdering.....	24
3.	Økonomi og ressursbruk.....	27
4.	Styring og kontroll i virksomheten	35
4.1.	Samfunnssikkerhet og beredskap	35
4.2.	Etterlevelse	35
	Oppfølging av tiltaksplan tilknyttet Tretten bru.....	36
4.3.	Seriøsitet	37
4.4.	Kapasitet og kompetanse.....	37
4.5.	HMS og sykefravær.....	38
	Intern HMS (inkl. sykefravær)	38
	HMS i entreprisen.....	38
4.6.	Samarbeid med fylkeskommunene	38
	Samarbeid knyttet til driften av veinettet.....	38
	Vedlegg 1: Oppfølging av store prosjekter.....	40

Tabell 1: Prosjekter i gjennomføringsfasen - Oversikt over kostnadsutvikling og fremdrift for prosjekter i anleggsfasen.....	45
Tabell 2: Prosjekter i gjennomføringsfasen - Oversikt over kostnadsutvikling og fremdrift for prosjekter som er åpnet.....	46
Tabell 3: Prosjekter i planfasen - Oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU-estimat eller styringsmål for	47
Vedlegg 2: Nærmere om byvekst og belønningsavtaler	48
Status for byvekstavtaler	48
Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for de fem byområdene som har byvekstavtaler.....	49
Oslo-området	50
Bergensområdet.....	51
Nord-Jæren.....	52
Trondheims-området	54
Tromsø.....	55
Samlet oversikt over tilskudd på post 66 og måloppnåelse for byområder med belønningsavtaler	56
Buskerudbyen.....	56
Grenland.....	57
Tilskudd til byområder som verken har byvekstavtaler eller belønningsavtaler.....	58
Vedlegg 3: Samfunnssikkerhet og beredskap	59
Vedlegg 4: Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret.....	61

1. Leders beretning

I årets første tertial mistet 28 personer livet i trafikken, seks flere enn samme periode i fjor. Utviklingen gir grunn til bekymring. Ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte innen 2030 vil være vanskelig å nå uten en vesentlig økning i innsatsen på trafikksikkerhet. I det nylig fremlagte forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036 er regjeringen tydelig i sitt ønske om å intensivere arbeidet med trafikksikkerhet, både gjennom økt innsats med kjente virkemidler som kontroll og kampanjer, men også ved å utvide verktøykassen med nye tiltak.

Det er positivt at forslaget til ny Nasjonal transportplan foreslår å styrke satsningen på drift og vedlikehold. Arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp, økt fokus på klimatilpasning og ny sikkerhetspolitisk situasjon blir også viktig for arbeidet fremover. Klimaendringene fører allerede til mer ekstremvær, og Statens vegvesen arbeider systematisk med klimatilpasning både ved å sikre nødvendig robusthet i eksisterende veinett og ved planlegging og bygging av ny infrastruktur. Vi jobber nå med flerårig vedlikeholdsplanlegging slik at vi sikrer god og enda bedre forutsigbarhet. Et lengre tidsperspektiv gir oss muligheten til å se hele veien i en større sammenheng og å vurdere ulike strategier for best mulig måloppnåelse på alle toppmålene.

Sommersesongen er i gang og medfører økt trafikk. Vi skal gjøre vårt for at trafikken skal gå så problemfritt som mulig. Gjennom arbeidet med fremkommelighetstjenester sørger vi for at trafikantene får relevant, pålitelig og tilgjengelig trafikkinformasjon til rett tid. Vi har et mål om at vår virksomhet skal gjennomføres uten at mennesker, materiell og miljø påføres skade. Derfor har vi en kampanje i år om at reisende i sommertrafikken må følge signaler og instruksjoner som blir gitt, og vise respekt for ferjemannskap og de som arbeider på og langs veien.

Statens vegvesen skal bidra til å redusere utslipp fra veitransporten med 55 pst. innen 2030. Personbilparken er i økende grad elektrisk, men mye gjenstår innenfor tungtransport. Vi kan bidra til en raskere innfasing av elektriske anleggsmaskiner gjennom våre kontrakter. På E18 Vestkorridoren har vi på et drøyt halvår spart 9 689 liter diesel, som tilsvarer et årlig forbruk til 19 dieselmotorer og totalt 30 tusen tonn CO₂-ekvivalenter. Erfaringene viser at mer bruk av elektriske anleggsmaskiner er fint gjennomførbart, gitt at det er god nok tilgang på strøm og lading.

Enova har innvilget støtte til 25 ladestasjoner med 135 nye ladepunkt langs norske riksveier. Denne tildelingen vil gi trygghet til aktørene om at ladeinfrastrukturen blir god nok til å investere i elektriske lastebiler og vogntog, som er en forutsetning for at bransjen skal kunne ta i bruk elektriske kjøretøy. Statens vegvesen er en stor innkjøper av drifts- og anleggstjenester. Med ny ladeinfrastruktur vil det gjøre det lettere for våre leverandører å levere tilbud med nullutslippsløsninger.

Statens vegvesen har god måloppnåelse på flere områder i årets første tertial. Vi har god kostnadskontroll og høy oppmerksomhet på effektivitet og utvikling av virksomhetens kjerneoppgaver.

Oslo, 10. juni 2024

Ingrid Dahl Hovland
















vegdirektør

Statens vegvesen

2. Risikobasert rapportering av måloppnåelse per første tertial

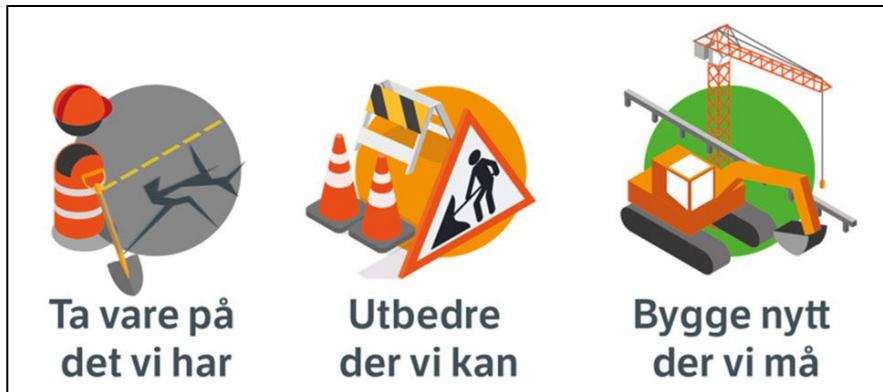
Samfunnsoppdraget og målene for Statens vegvesen har en langsiktig tidshorisont. Rapporteringen på enkelte av målene bærer derfor preg av at det ikke er stor bevegelse i måloppnåelse fra ett tertial til det neste. I tråd med føringer i tildelingsbrevet har Statens vegvesen en risikobasert tilnærming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

Samlet sett ved første tertial er den overordnede prognosen for måloppnåelse god, og det rapporteres ikke om større endringer siden årsslutt 2023. Våre viktigste bidrag i første tertial er sammenstilt i tabellen nedenfor. Måloppnåelse og risikovurdering utdypes i kap. 2.1 til 2.5.

Mål	Vurdering av måloppnåelse	Identifiserte risikoer
	 <ul style="list-style-type: none"> - Statens vegvesen har god kontroll på kostnadene - God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på riktig måte - Vi reviderer våre kontraktsmaler innen drift og vedlikehold for å forenkle og standardisere disse i større grad - Vi planlegger vedlikehold lengre frem i tid, som vil bidra til mer effektivt vedlikehold - Statens vegvesen driver digitalisering gjennom kontinuerlig forbedring og virksomhetsutvikling - Vi arbeider for å redusere de interne kostnadene 	 <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"> - Statens vegvesen prioriterer innsats og utvikling etter de tre strategiske retningene - Vi har gjennomgått og vurdert alle innspill til ny vegdataforskrift - Forslag til nasjonal strategi for automatisert transport er levert - Vi utforsker mulighetene ved bruk av kunstig intelligens - Fortsetter arbeidet med å levere digitale kundetjenester 	 <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"> - I 2023 stod veitrafikken for utslipp av 8 mill. tonn CO₂-ekvivalenter - Hittil i år er 86,3 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler nullutslippsskjøretøy - Statens vegvesen har vedtatt klimahandlingsplaner med strengere krav og flere tildelingskriterier i kontraktene - Vi stiller krav om miljødeklarasjoner for store klimagassdrivere (betong, stål og asfalt) i alle kontrakter - Per første tertial har vi direkte utslipp fra anlegg og drift på 45 800 tonn CO₂-ekvivalenter 	 <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"> - Per første tertial er det registrert 28 drepte i trafikken – seks flere enn samme periode i fjor - Utviklingen i antall drepte ser ut til å ha nådd et platå - Antall hardt skadde i 2023 er 568 - Utviklingen gjør avstanden til målkurven blir større enn det var ved inngangen til fjoråret 	 <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"> - Vegvesen trafikk har hatt en økning i dagsbesøk på 57 pst. sammenlignet med 2023 - Fremkommelighetsindikatoren viser en samlet forsinkelse per første tertial på 7,9 millioner timer - Byindeksen viser at avtaleområdet for Oslo og Bergen ligger omtrent på nullvekstmålet, mens Nord-Jæren og Trondheim ligger noe over. - For Tromsø har trafikken gått vesentlig ned fra første tertial 2023 til første tertial 2024 	 <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. Dette innebærer 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.



Figur 2.1 Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må er sentralt for oppfølgingen av Statens vegvesens overordnede mål

Dynamikken med optimalisering og porteføljestyling legger til rette for at Statens vegvesen kan oppnå mer for pengene. Gjennom god prosjektstyring, og en kontinuerlig søken etter potensialet for optimaliseringer i prosjektene, økes lønnsomheten av Statens vegvesens investeringsvirksomhet. Økt lønnsomhet oppnås både gjennom tiltak som reduserer kostnadene og tiltak som øker nytten i prosjektene. Sammen med porteføljestylingen, med jevnlig vurderinger av rekkefølgen av når prosjektene skal foreslås fremmet for investeringsbeslutning, defineres et rammeverk som skal sette Statens vegvesen i stand til å oppnå mer for pengene.

Statens vegvesen har god kontroll på kostnadene, både i plan- og i anleggsfase. Gjennom årlige porteføljeprioriteringer foreslår vi prioriteringer av de riktige prosjektene til riktig tid.

Effektivisering av veibygging

God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på riktig måte. Som rapportert i årsrapporten 2023 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 prosjektene 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 å kompenseres 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

Statens vegvesen har fremdeles enkelte felleskontrakter med fylkeskommunene som skal erstattes av rene riksveikontrakter. I 2024 er det kun én ny veidriftskontrakt som har oppstart. Overgangen til rene riksveikontrakter har medført store kostnadsøkninger innenfor driften av veinettet siden avviklingen av sams veiadministrasjon i 2020 (se nærmere omtale i kapittel 4 om styring og kontroll).

For å motvirke kostnadsøkningene har etaten forsøkt å tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris. Etaten reviderer nå våre kontraktsmaler for å forenkle og standardisere disse i større grad. Vi har økt kapasiteten med juridisk bistand i anskaffelse- og entreprisefase. Dette mener vi vil kunne gi oss besparelser i kontraktene. Vi har gode erfaringer med forhandlinger i anskaffelser av veidriftskontrakter, og videreutvikler dette.

Etaten er i en omleggingsfase, der vi nå planlegger vedlikehold lengre frem i tid. Vi er tidligere ute med utlysning av kontrakter, noe som vil gi entreprenør bedre tid til forberedelse, samt at det vil gi oss bedre muligheter til planlegging og til å se tiltak i sammenheng for bedre lønnsomhet og bedre trafikkavvikling. Langsiktige planer må følges opp med lengre kontrakter. Dette vil bidra til mer effektivt vedlikehold. For å kunne inngå flerårige vedlikeholdskontrakter er etaten avhengig av økte økonomiske fullmakter.

Statens vegvesen er opptatt av å gi mest mulig nytte for trafikantene til en lavest mulig kostnad. Et eksempel hvor vi har lyktes godt med dette, er utbedringene gjort på E16 i Valdres. I januar åpnet Statens vegvesen den utbedrede strekningen. I forberedende prosess valgte vi å gå bort fra detaljplanlegging og kostnadsanslag før anbudskonkurransen, og isteden å utfordre entreprenørene til å konkurrere om å gi mest mulig framkommelighet og trafikkikkerhet på strekningen for en ramme på 500 mill. kr. Et viktig premiss var å bruke mest mulig av eksisterende vei til det beste for klima og miljø. Resultatet ble en slakere vei hvor det var gjort en rekke mindre utbedringer, som et godt alternativ til bygging av ny vei. «Valdresmodellen» har gitt oss gode erfaringer som vi vil ta med oss for fremtidige kontrakter.

Helhetlig forvaltning av anlegg og verdier

Statens vegvesen har over tid arbeidet systematisk med oppfølging av å ta vare på det vi har, gjennom utviklingsprogrammet «helhetlig forvaltning av anlegg og verdier» - også kalt asset management. I dette arbeidet har vi både bygd god kompetanse internt, kommet langt med utvikling av metoder og prosesser for mer effektiv og tilstandsbasert drift og vedlikehold, og styrket organisering og gjennomføringsevne på vedlikehold og utbedringer. I arbeidet inngår også anskaffelse av systemstøtte for de metoder og prosesser som skal benyttes, fordelt på to initiativer: dokumentasjonshåndteringssystem og FDV-system (forvaltning, drift og vedlikehold). Innføring av nytt dokumentasjonshåndteringssystem (M-Files) går som planlagt. Dette systemet er et viktig tiltak for å forbedre forvaltning, drift og vedlikehold av riksveinettet og som oppfølging av Riksrevisjonens rapport om drift og vedlikehold.

Systemstøtte for FDV følger ikke planen, og per første tertial ser vi at det er en risiko for at vi ikke får den systemstøtten som vi hadde forventet da vi gikk til anskaffelse av systemet. Leverandøren har meldt om forsinkelse flere ganger, og har nå antydnet en leveranse i november, mer enn ett år etter opprinnelig leveransedato. Leverandørens første delleveranse vil foreligge før sommeren, og etaten klargjør nå for testing, samtidig som vi jobber med alternative strategier for hvordan vi får egnet systemstøtte for FDV. En utsettelse av innføring av nytt FDV-system (AgileAssets) vil ikke være kritisk på kort sikt, da programmer som benyttes i dag kan brukes inntil videre, og kombineres med de tiltak som allerede er igangsatt for effektiv tilstandsinnhenting og fireårsplaner for motivberegnet vedlikehold.

Digitalisering og effektivisering

Statens vegvesen driver digitalisering gjennom kontinuerlig forbedring og virksomhetsutvikling, og benytter nyttevurderinger aktivt i utviklingen av virksomheten.

Utviklingen av eTilsyn er viktig for å effektivisere tilsynene og øke likheten i saksbehandlingen. Prosjektet er inne i siste år som utviklingsprosjekt. Det er gjennomført betydelig kvalitetsforbedring i rapporteringsløsningene i første tertial, slik at ekspedisjon skjer raskere og mer effektivt.

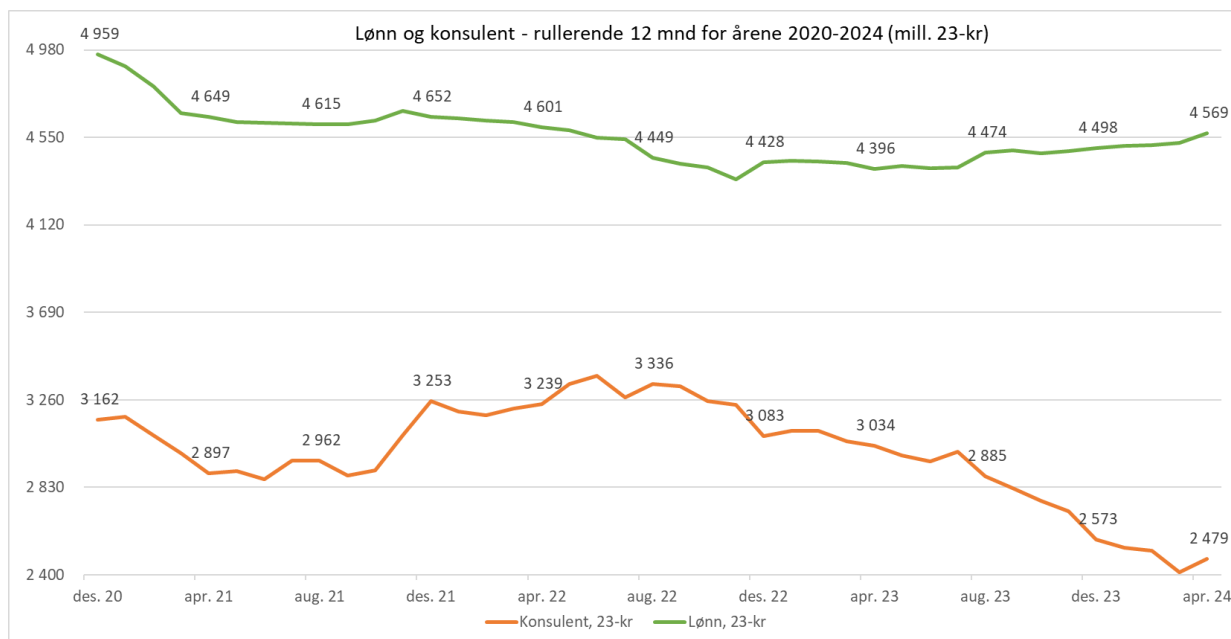
Utekontrollvirksomheten har over flere år tatt i bruk ny teknologi for å øke effektiviteten og målrettingen. I tillegg til blant annet ANPR (automatisk skiltgjenkjenning), bruk av data fra Risikoklassifisering og WIM (vekt i fart), skal vi i 2024 anskaffe og ta i bruk et sentralt skiltstyringsystem.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

Per første tertial ser vi en reduksjon i antall skrankebehandlinger som omfatter førerkort- og registreringshandlinger på 8 pst. Reduksjonen skyldes i hovedsak selvbetjeningsløsningen for av- og påregistrering av kjøretøy, og basert på dette ser vi tydelige effekter av etatens digitaliseringsarbeid.

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. For å redusere interne kostnader blir konsulenter 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, som det fremgår av figur 2.2. Statens vegvesen følger utviklingen i konsulentbruk tett, og vurderer fortløpende tiltak som skal gi ytterligere reduksjon i konsulentbruk fremover.



Figur 2.2 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 målkrevet 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 målkrevet. Det forventes en lønnsutvikling for 2024 som er noe høyere enn forutsetningen som ble lagt til grunn for prisjustering av målkrevet.

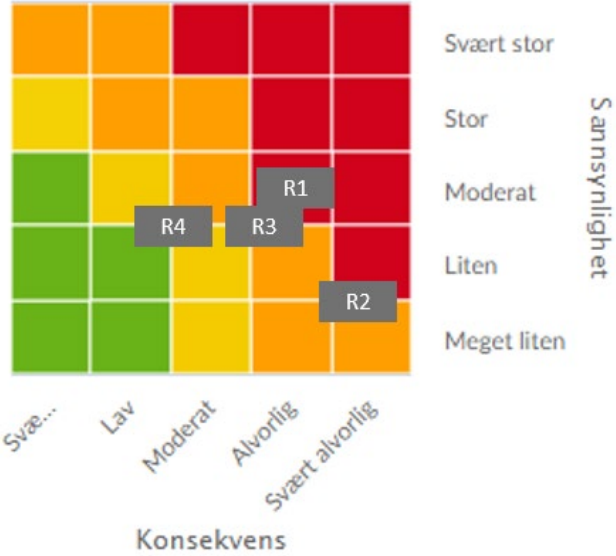
Risikovurdering

Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet om «mer for pengene» som moderat. Risikoen vurderes som på samme nivå med forrige rapportering. Spesielt gjelder dette risikoene knyttet til prisutviklingen og reduksjon i interne kostnader. Prisutviklingen på sentrale innsatsfaktorer som stål, tre og betong har vært stigende, men trenden vi har sett de siste årene, har avtatt. Vi mener fortsatt at det er en risiko for at prisveksten kan gå ut over vår evne til å gjennomføre prioriterte oppgaver. Det er fortsatt en rekke hendelser internasjonalt som bidrar til usikkerhet til det nasjonale anleggsmarkedet, spesielt knyttet til sentrale innsatsfaktorer. Dette bidrar til at risikoen fortsatt vurderes som relativt høy.

Risikobildet for at etaten ikke klarer å effektivisere driften i tilstrekkelig grad har ikke endret seg siden utgangen av 2023. 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.

Videre 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.

<ul style="list-style-type: none"> • R1: Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen • R2: Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver • R3: Staten får ikke effektivisert driften i tilstrekkelig grad • R4: Staten får ikke redusert interne kostnader i tilstrekkelig grad 	
--	--

Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreducerende 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 langsiktig arbeid, der effekten vanskelig lar seg måle fra tertial til tertial. Å være datadreven er en nødvendighet for å kunne henge med på de stadige endringene og kravene fra samfunnet rundt oss. Vi har i årets første tertial videreutviklet etatens datastrategi og dette arbeidet har bidratt til å bygge og etablere et datafundament i etaten.

Den digitale veien

For å møte fremtidens digitale vei, tilrettelegger vi nødvendige grunnlagsdata, regelverk, trafikkstyring og infrastruktur for digitalisering, automatisering, elektrifisering, posisjonering og kommunikasjon med kjøretøy.

Vegdataforskriften skal regulere ansvar og oppgaver innenfor innhenting, kvalitetssikring, formidling, lagring og tilgjengeliggjøring av vei- og veitrafikkdata. Statens vegvesen har i første tertial gjennomgått og vurdert alle innspill til ny vegdataforskrift, og har oversendt en oppsummering av høringen og anbefaling til Samferdselsdepartementet. Et av forslagene i ny vegdataforskrift er at flere aktører skal levere og behandle vei- og trafikkdata til Nasjonal vegdatabank. Derfor har vi arbeidet med å øke kjennskapet til og kunnskapen om Nasjonal vegdatabank hos flere veieiere. Etaten har utarbeidet [en informasjonsfilm](#)¹ for å vise viktigheten av å ha en felles, nasjonal vegdatabank og hva dataene kan brukes til: planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veiene og alt av utstyr på og langs disse.

Forslaget til nasjonal strategi for automatisert transport ble oversendt Samferdselsdepartementet medio februar, og har til hensikt å stake ut den langsiktige kursen, peke på områder der det er behov for politiske avklaringer, og skal fungere som underlag for handling og økonomiske prioriteringer. Det er avgjørende med godt samarbeid mellom offentlige myndigheter, næringslivet, academia og andre interessenter. Statens vegvesen foreslår tre grunnleggende prinsipper for innføringen av automatisert veitransport i Norge:

1. Myndighetene må være i forkant og sørge for gode rammebetingelser for automatisert veitransport
2. Det må utvikles offentlige tjenester som utnytter potensialet i automatisert veitransport
3. Automatisert veitransport må håndteres gjennom sektorovergrepene samarbeid, med veimyndighetene i førersetet

Digitalisert verdikjede for vei

I starten av 2024 har Accenture og Statens vegvesen utforsket mulighetene ved bruk av kunstig intelligens (KI) gjennom et «hackaton». Målet var å utforske og identifisere hvordan generativ KI kan styrke effektiviteten i håndtering av vegnormalene og gi verdifulle erfaringer for Statens vegvesens fremtidige arbeid med KI. Etter mye testing og utvikling har etaten utarbeidet «Håndbokchatten», som har vist at generativ KI har potensial til å forandre informasjonstilgangen i etaten. «Håndbokchatten» øker saksbehandlernes effektivitet og kvalitet i arbeidet med veiledning og bruk av vegnormalene som vil redusere manuelt arbeid og frigjøre tid til andre oppgaver. Gevinstanalyser peker på stor nytteverdi for Statens vegvesen og andre brukere av vegnormalene. Per første tertial er

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/vegdata/hoyring/>

det utviklet en prototype og vi jobber med å vurdere skalering til andre områder og økt tilgjengelighet.

I årets første tertial har Statens vegvesen også gjennomført et internt læringsprosjekt med språkbasert KI, Copilot for å øke kompetansen og forståelsen for bruk av KI.

Ved bruk av nye metoder for å analysere drifts- og strømdata fra ulike datakilder har tunnelventilasjon blitt utpekt som et område med særlig stort potensial for energieffektivisering. Statens vegvesen har gjennom et toårig energiøkonomiseringsprosjekt (ENØK-prosjekt) leid inn ventilasjonskompetanse fra Energima for å se på mulige løsninger. I en testperiode i E39 Rennfast-tunnelene (Byfjord og Mastrafjord) i Stavanger har vi sett at vi har mer enn halvert forbruket siden 2022. På denne måten tar vi i bruk ny teknologi for å utføre vårt samfunnsoppdrag på en bedre måte.

Foto: Statens vegvesen



Digitale kundetjenester

Statens vegvesen arbeider med å finne nye måter å hjelpe kundene våre på, ved å utvikle nye tjenester som forbedrer reiseopplevelsen, samt tilby data og automatiserte tjenester som setter kunden i stand til å gjøre gode valg. Vi fortsetter arbeidet med produktorientering for å gi trafikantene økt fremkommelighet og bedre forutsigbarhet til å ta gode valg. Se nærmere omtale under målet «Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet».

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har etaten arbeidet med utvikling av selvbetjeningsløsninger over mange år, og i 2024 viderefører vi arbeidet med kundeorientert produktutvikling. Som et ledd i å øke selvbetjeningsgraden på våre systemer viderefører vi arbeidet med å forbedre løsningene. Se også omtale under målet «Mer for pengene».

Risikovurdering

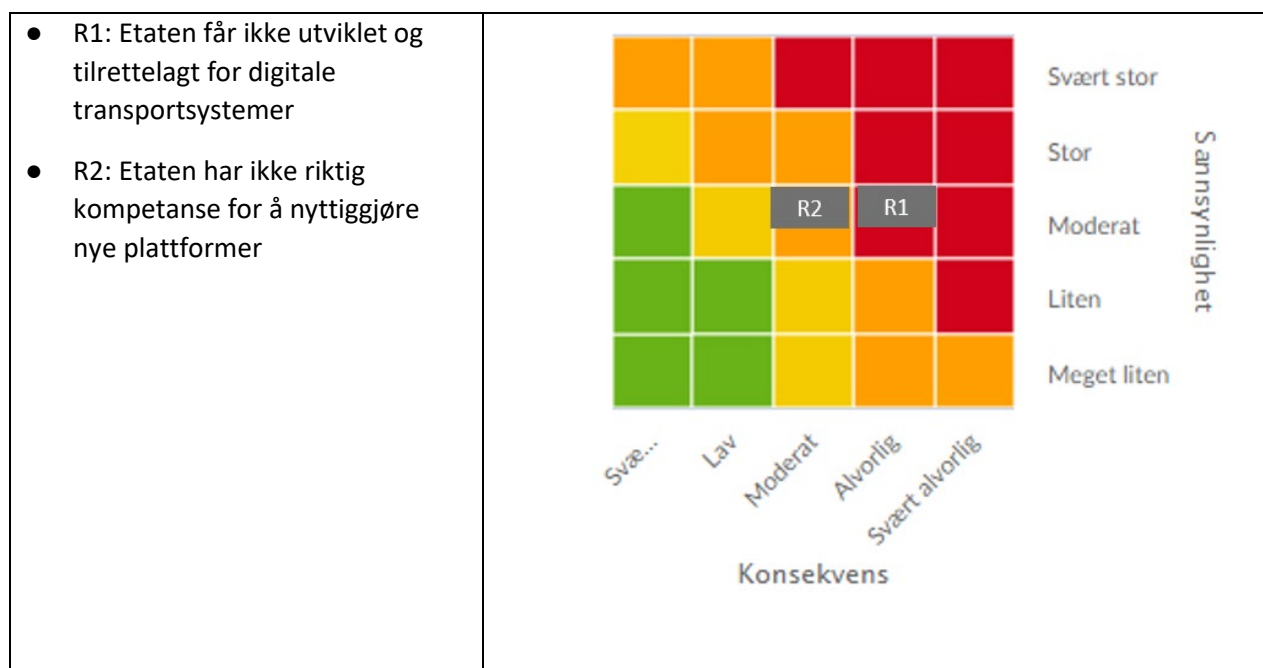
Per første tertial vurderes risikoen samlet sett for «Effektiv bruk av ny teknologi» som moderat til høy, uforandret sammenlignet med utgangen av 2023. Det er fortsatt et stort behov for digitalisering i etaten, og derfor er det viktig at dette prioriteres strategisk. Vi ser at fortsatt høy bevissthet på risikoene og gjennomføring av tiltak gir økt kontroll over risikoen som da på sikt vil gå ned.

Statens vegvesen er en av de største dataforvalterne i Norge, og vi har i første tertial etablert et sekretariat for å bidra til å styre og forvalte dataene på best mulig måte. Vi har store datamengder tilgjengelig fra hele veitransportssystemet, inkludert kjøretøy og trafikanter. For å kunne utnytte potensialet som ligger i økt bruk av disse dataene må de styres og forvaltes godt. Dette innebærer utvikling av standarder, metodikk og teknologiske løsninger for hvordan vi arbeider med eksempelvis datakvalitet, begrepsforvaltning og metadata i etaten.

Arbeidet med programmet Digital drivkraft fortsetter og er sentralt i forbindelse med å videreutvikle Nasjonal vegdatabank. Vi har i første tertial gjennomgått og vurdert alle innspill til ny vegdataforskrift og har sendt en oppsummering og anbefaling til Samferdselsdepartementet.

Vi har i tidligere tertialrapporter kommentert at å ha riktig kompetanse og nok kapasitet er sentralt for å få gjennomført digitalisering. Derfor har vi per første tertial 2024 lagt inn en ny risiko for at etaten ikke har riktig kompetanse for å nyttiggjøre nye plattformer. Statens vegvesen er avhengig av egen intern kompetanse for å etablere, men også ta i bruk fremtidsrettede plattformer og vi ser en risiko for at etaten ikke får tiltrukket riktig kompetanse. For å håndtere denne risikoen arbeider vi med omstilling og strategisk kompetanseutvikling. Videre må vi også sørge for å rekruttere inn riktig kompetanse for å ivareta fremtidige behov. Sentralt i dette arbeidet er også videreutviklingen av etatens datastrategi som beskriver hva vi ønsker å oppnå ved bruk av data og dataplattformer.

Risiko om «Beslutninger (internt og eksternt) baseres på foreldet kunnskapsgrunnlag» som vi omtalte i årsrapporten 2023 er tatt ut, og sett i sammenheng med R1 «Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystemer».



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreducerende 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 ytelsesutfordringer og klarer ikke å levere ønskede tjenester.	<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 • 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 (SSB) er ansvarlig for å rapportere klimagassutslipp, drivstoffomsetning og kjørelengder for all veigående trafikk. Nye tall publisert 7. juni viser at i 2023 stod veitrafikken for utslipp av 8 mill. tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e), en nedgang på 7,8 pst. fra året før. Utslippstallet er noe lavere enn våre egne beregninger for fjoråret i etatens årsrapport, på 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Pga. kort tid fra SSB publiserte sine utslippstall til vår rapporteringsfrist, må vi komme tilbake til forklaringen på denne differansen.



Reduksjonen i utslippene skyldes den fortsatt økende elektrifiseringen av veitransporten. Hittil i 2024 er 86,3 pst. av alle førstegangsregistrerte personbiler nullutslippskjøretøy. Dette er en økning på fire prosentpoeng fra samme periode i 2023. Omstillingen til nullutslippskjøretøyer har kommet lengst i personbilsegmentet. 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.

Figur 1.3 Andel nullutslippskjøretøy per 26. mai 2024

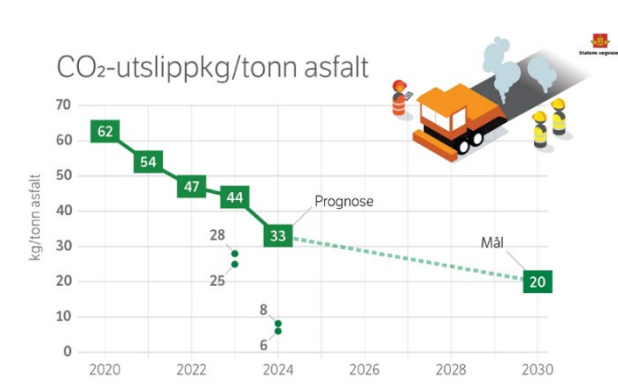
Det er store klimagassutslipp knyttet til bygging av nye veianlegg. På et typisk anlegg vil opptil en tredel av klimagassutslippene komme fra bruk av diesel i anleggsmaskiner og transport av materialer og masser, mens to tredeler eller mer av utslippene kommer fra produksjon av materialene som benyttes, som for eksempel betong, stål og asfalt. For enkelte prosjekter kan også arealbruksendringer bidra betydelig.

Statens vegvesen 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.

Statens vegvesen 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.

Statens vegvesen har som mål å redusere klimagassutslipp fra veitransport, 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 første tertial anslår vi at de utgjør 45 800 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e). Dette er 5,7 pst. høyere enn det som 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.



Vi fortsetter arbeidet med utslippskutt i årets asfaltkontrakter. For å oppfylle forskriftsfestede krav om at alle offentlige anskaffelser skal vekte klima og miljø med minst 30 pst., er CO₂-vektingen ved tildeling økt fra 5 kr/kg til 7,5 kr/kg.

Prognosen for utslipp på årets kontrakter tyder på et gjennomsnittlig utslipp på 33 kg CO₂e per tonn asfalt, som er tett på en halvering av utslippene i 2020. Vi er på god vei mot målet om 70 pst. reduksjon i 2030.

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 sårbare naturtyper, for å unngå beslag av dyrbar og dyrka 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 foreslår å starte opp i 2025-2030. Det foreligger også tall fra NTP 2022-2033. I første tertial 2024 er ikke åpnet noen prosjekter som har medført inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

Risikovurdering

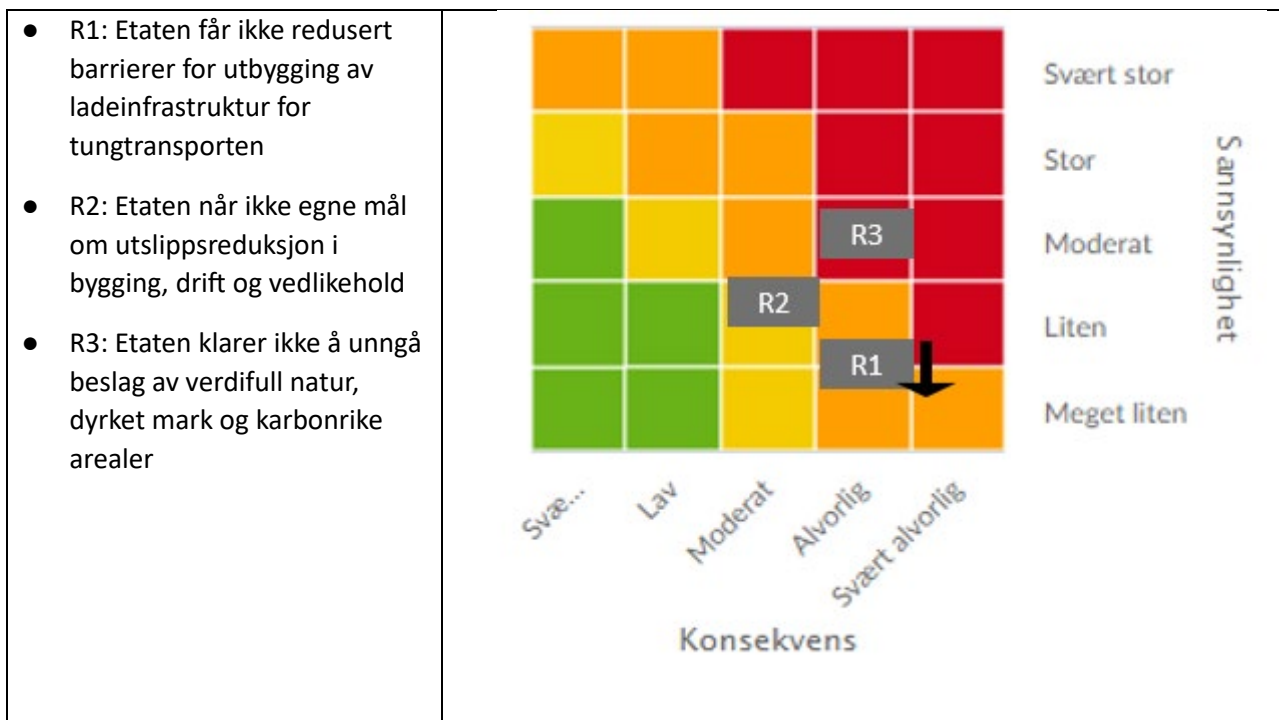
Ved utgangen av første tertial vurderes risikoen samlet sett for «Bidra til Norges klima- og miljømål» som moderat. Dette er noe lavere enn det vi rapporterte ved årsslutt 2023. Arbeidet med risikoreduserende tiltak har gitt oss bedre oversikt og økt kontroll over risikoen og arbeidet med tiltakene videreføres.

Statens vegvesen jobber med oppfølgingen av regjeringens ladestrategi. Dette bidrar til økt utbyggingstakt av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy. Tilgang til strømmettet, med tilstrekkelig kapasitet, kan være en flaskehals på flere områder. Det er viktig med tidlig innmelding av behov for effekt til lading av kjøretøy og at vi lykkes med effektiv utnyttelse av tilgjengelig effekt (f.eks. sambruk mellom lading og tunnelvifter). Det pågår en dialog mellom etaten og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) om prioritet til samfunnskritiske funksjoner og normalt forbruk. NVE har "satt av" kapasitet tilpasset hurtigladere og tilrettelagt for behandling i forenklete tidsløp. På bakgrunn av dette vurderes risikoen som noe lavere enn ved årsslutt.

Risikobildet for at etaten ikke når mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet er fortsatt vurdert som moderat til lav. Vi fortsetter arbeidet knyttet til utslippsfrie anleggsplasser, i første tertial fikk vi tildelt tilskudd til seks pilotprosjekter for å få fart på dette arbeidet. Vi har god dialog med bransjen, og tester bruken av klima- og miljøkrav og tildelingskriterier. Dette er i tråd med våre klimahandlingsplaner. Arbeidet med risikoreduserende tiltak fortsetter.

Beslag av verdifulle arealer er et stort klima- og miljøproblem, og vi forventer skjerpede miljøkrav. Dette gjør at vi fortsatt vurderer risikoen for å ikke klare å unngå slike beslag som høy. Dette

vrurdes 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	Innføring av elektriske tunge kjøretøyer 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 kjøretøyer.	<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
R2	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. Det gir bl.a. økte kostnader i en periode.	<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 et økonomisk handlingsrom

R3	Beslutninger om konsept/trasé for nye veilenker 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, 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
----	---	---

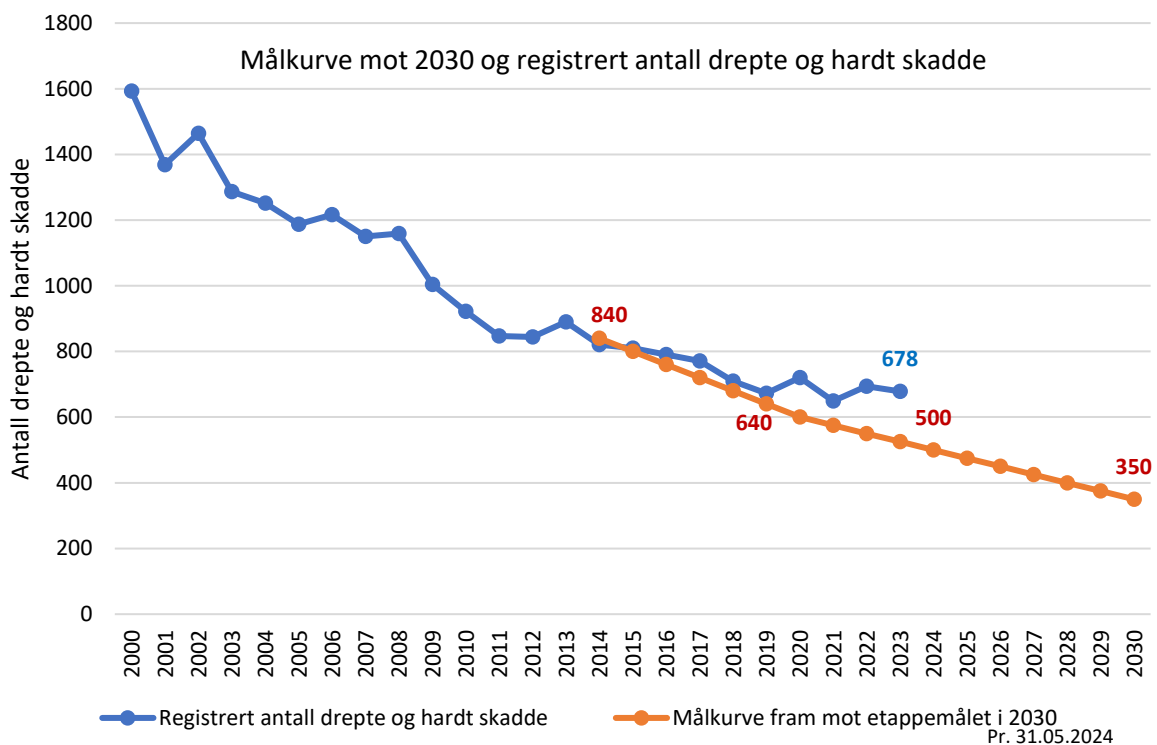
2.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken

Arbeidet med trafikksikkerhet i Norge kjennetegnes ved at det er kunnskapsbasert, langsiktig, med en bred faglig tilnærming og bredt faglig samarbeid. Med en ambisjon om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte innen 2030, har vi et betydelig arbeid foran oss når vi ser utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

For årets fire første måneder er det registrert 28 drepte. Det er seks flere enn i samme periode i fjor, men på samme nivå som i 2019 og 2020. 16 er drept i møteulykker, mens seks er drept i utforkjøringsulykker. Hele 16 personer mistet livet på fylkesvei, mot syv på Europa- og riksvei. Det har vært en økning i antall drepte i alderen 45 - 64 år (13 mot 6 i fjor). Langt flere kvinner er drept så langt i år i forhold til i fjor (12 mot 3).

Måltallet for 2024 er maks 80 drepte, det samme som resultatet i pandemiåret 2021. Utviklingen i antall drepte ser ut til å ha nådd et platå. I de tre årene før og de to årene etter pandemien ligger antall drepte på +/- 110 omkomne i året. Dette er godt over siktlinjen mot ambisjonen om maksimalt 50 drepte innen 2030 i NTP.

På grunn av etterslep i registreringen av politirapporterte ulykker, har vi ikke tall for hardt skadde så langt i år. Det er noe positivt ved at antall hardt skadde i 2023 er 568, 10 færre enn i 2022. Det er det laveste tallet på hardt skadde registrert i ett år. Med i alt 110 drepte, blir totaltallet for drepte og hardt skadde på 678 for 2023. Det er 16 færre enn i 2022. Nedgangen er altså ikke stor nok til å ta igjen etterslepet til målkurven for antall drepte og hardt skadde, som tilsier maks 525 drepte og hardt skadde ved inngangen til 2024. Utviklingen gjør at avstanden til målkurven blir større enn det var ved inngangen til fjoråret.



Figur 2.4 Målkurve mot 2030 og registrert antall drepte og hardt skadde

Kontroll av tunge kjøretøy er et viktig trafiksikkerhetstiltak, og andel kontrollerte tunge kjøretøy med feil og mangler er en viktig indikator. I første tertial ble det gjennomført 34 800 tungtransportkontroller som er en økning på 10,6 pst. sammenlignet med T1 2023. Andelen kontrollerte kjøretøy med feil og mangler har økt til 58 pst. per april mot 57,6 ved T1 2023. Høy kompetanse og mye erfaring hos kontrollørene, kombinert med effektiv bruk av teknologiske hjelpemidler, gjør at Statens vegvesen blir stadig flinkere til å «vinke inn» de rette kjøretøyene til kontroll.

Ny kontrollstasjon i Langangen gir bedre kontroll av tungtrafikken og bedre fasiliteter for kunder og ansatte i et moderne og energieffektivt anlegg. Når den nye E18-parsellen gjennom Grenland står ferdig, kan Statens vegvesen drive god og effektiv kontroll av tunge kjøretøyer i begge retninger på E18. Her er det en ny, stor vekt, en lang kontrollgrav som kan ta hele modulvogntog, og skiltlesende kameraer som samarbeider med det automatiske skiltstyringssystemet.

Foto: Statens vegvesen



Risikovurdering

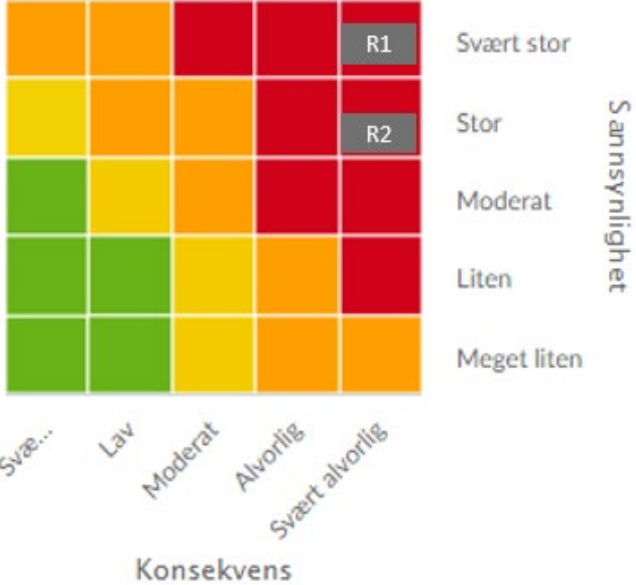
Med bakgrunn i utviklingen for drepte og hardt skadde, vurderer Statens vegvesen den samlede risikoen for toppmålet «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde» til svært høy ved første tertial. Det vil ikke være mulig å nå etappemålet for drepte og hardt skadde i trafikken innen 2030 uten en vesentlig økning i innsatsen på trafiksikkerhet.

I det nylig fremlagte forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036 er regjeringen tydelig i sitt ønske om å intensivere arbeidet med trafiksikkerhet, både gjennom økt innsats med kjente virkemidler som kontroll og kampanjer, men også ved å utvide verktøykassen med nye tiltak.

Et sentralt virkemiddel i trafiksikkerhetsarbeidet er «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025». Statens vegvesen ligger i stor grad i rute med oppfølging av de tiltakene vi har ansvar for, men med enkelte av tiltakene er det utfordrende å holde framdrift som ønsket. Det gode arbeidet som allerede gjøres og konkrete tiltak som allerede er planlagt må fortsatt gjennomføres, men vil ikke være tilstrekkelig for å nå etappemålene. Vi erkjenner at det er helt nødvendig å lete etter flere innfallsvinkler for å styrke arbeidet. Statens vegvesen startet i første tertial en prosess for å identifisere nye og kraftfulle trafiksikkerhetstiltak innenfor en rekke risikoområder. Arbeidet med vurdering av tiltakene ut fra realisme og gjennomføringsmulighet er pågående.

Sikkerhet for MC er et viktig innsatsområde, med 18 av 179 tiltak i den nasjonale tiltaksplanen. Statens vegvesen blir stadig bedre til å se og ivareta behovene MC har. Ved gjennomføring av TS-inspeksjoner legger applikasjonen «TS-portalen» til rette for risikovurdering av MC som trafikantgruppe og kartlegging av konkrete MC-relaterte funn som senere kan hentes fram i kartløsninger for prioritering av tiltak på vei. Dette er ett av flere områder der digitalisering eller ny bruk av datakilder gir oss ytterligere treffsikkerhet i valg av tiltak. På lenger sikt vil

trafikksikkerhetsarbeidet dra nytte av det langsiktige arbeidet med automatisert transport, da dette potensielt vil redusere førerfeil (se omtale under målet «effektiv bruk av ny teknologi»).

<ul style="list-style-type: none"> • R1: Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke • R2: Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafikksikkerheten negativt 	
--	--

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 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. Det kan i ytterste konsekvens medføre at enkelte riksveier blir mer trafikkfarlige, eller at veiobjekter med vedlikeholdsbehov må stenges frem til det finnes midler til gjennomføring.	<ul style="list-style-type: none"> • Flerårig vedlikeholdsplanlegging og innsiktsdrevet prioritering av vedlikeholdsaktivitet, herunder bruke digitalt verktøy for gjennomføring og oppfølging av TS-inspeksjoner • Langtidsplanlegging muliggjør også tidligere utlysning av blant annet asfaltkontrakter som gir lengre forberedelsestid for entreprenør og byggherre og dermed sikrere gjennomføring av tiltak på vei.

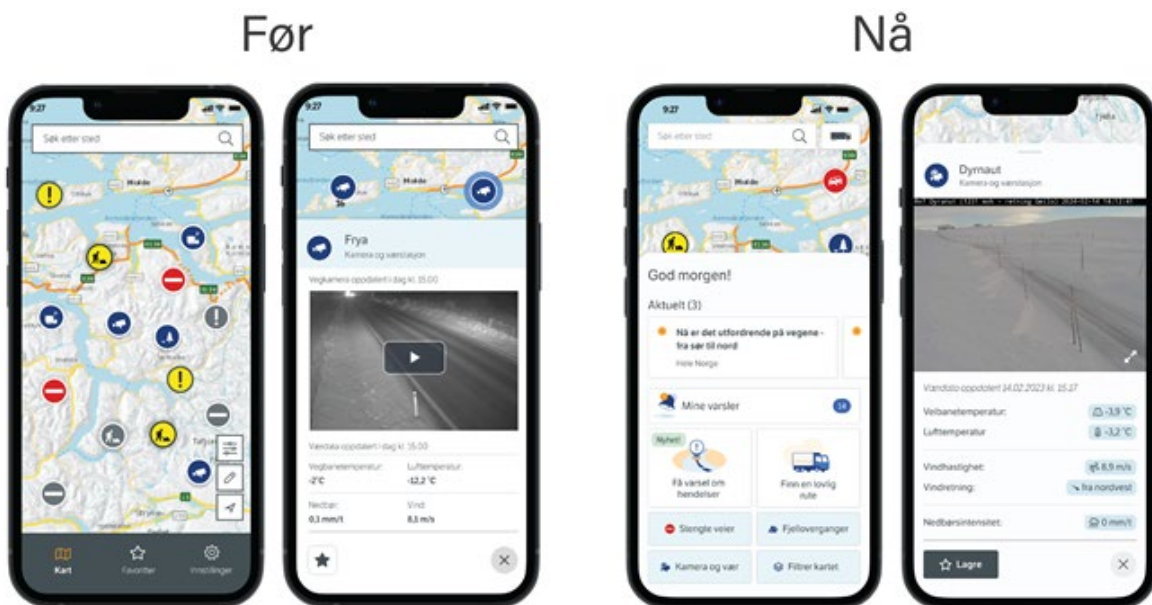
- Økt trafiksikkerhet vil være en viktig driver for valg av tiltak når vi tar vare på det vi har og utbedrer der vi kan

2.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

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. Vegvesen trafikk har eksistert i web-versjon siden 2015, men gjennom 2023 ble det gjort et teknisk løft, både med ny plattform i web og med full lansering av Vegvesen trafikk-appen. I årets første kvartal har Vegvesen trafikk hatt 2,8 millioner dagsbesøk på web og app, sammenlignet med i overkant av 1,5 millioner i samme periode i fjor. Bruken av appen Vegvesen trafikk har hatt en økning i dagsbesøk på 57 pst. fra 2023 til 2024. Basert på de økende besøkstallene ser vi at verktøyet er nyttig for sluttbrukeren. Samfunnsnyttene av Statens vegvesens digitale informasjonstjenester topper oversikten over regjeringens forenklingstiltak for næringslivet med estimert nytte på 770 millioner kr.

I januar 2024 lanserte etaten en ny løsning i appen som gir yrkessjåførene en direkte telefonlinje inn til veitrafikkentralene over hele landet. Funksjonen kom på plass etter dialog med Norges Lastebilforbund. Tjenesten ble utarbeidet gjennom et samarbeid mellom produktområdene «Trafikkflyt og beredskap» og «Fremkommelighetstjenester».



Figur 3 Gammel og ny versjon av Vegvesen trafikk-appen

Gjennom produktområdet trafikkflyt og beredskap har etaten i første tertial prioritert økt kvalitet og effektivitet ved håndtering av hendelser, felles situasjonsforståelse for alle aktører ved større hendelser, samt økt robusthet i våre løsninger. Starten av 2024 var preget av uvær flere steder i landet. Likevel har vi en opptid på 98,27 pst. per første tertial, som er omtrent likt som ved første tertial i 2023. Vi ligger i forkant og har raske tiltak når hendelser inntreffer.

Statens vegvesen har lang erfaring med å måle trafikken ved hjelp av fysiske tellepunkter. Vi har rundt 3 000 trafikkregistreringspunkter som måler antall passeringer ulike steder i veinettet. Tellepunktene er en viktig kilde til informasjon om hvor mye trafikk det er på veiene. Fremkommelighetsindikatoren viser at samlet forsinkelse for alle kjøretøy på disse veiene var 24,9 millioner timer i 2023. Per første tertial 2024 var det 7,9 millioner timer forsinkelser, om lag 4 pst. høyere enn tilsvarende periode i 2023. Ved å bryte ned tallene på tid og sted kan vi også si hvor og når forsinkelsene skjer, samt å knytte dem til årsaker og måle effekt av tiltak. Slik vet vi at over

halvparten av de økte forsinkelsene skjedde i byvekstområde Oslo på veiene E6, E18, rv 150 (ring 3) og rv 163 i Groruddalen.

Mobilitet i de største byene

Vi jobber med å måle forsinkelsene i alle områdene med byvekstavtaler. Trondheim og Buskerudbyen hadde lavere forsinkelser på riksveiene i første tertial 2024 enn i samme periode i 2023. De øvrige byvekstområdene hadde økte forsinkelser. På E6, E16, E18 og E39 i byveksttaleområdene i Oslo, Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren var forsinkelsen 2,7 millioner timer til og med uke 17 i år.

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. For første tertial 2024 viser byindeksen (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 som har referanseår 2022. Imidlertid har trafikken gått vesentlig ned fra første tertial 2023 til første tertial 2024.

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 de tre siste årene med referanseåret. Ettersom personbiltrafikken har vært 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.

Risikovurdering

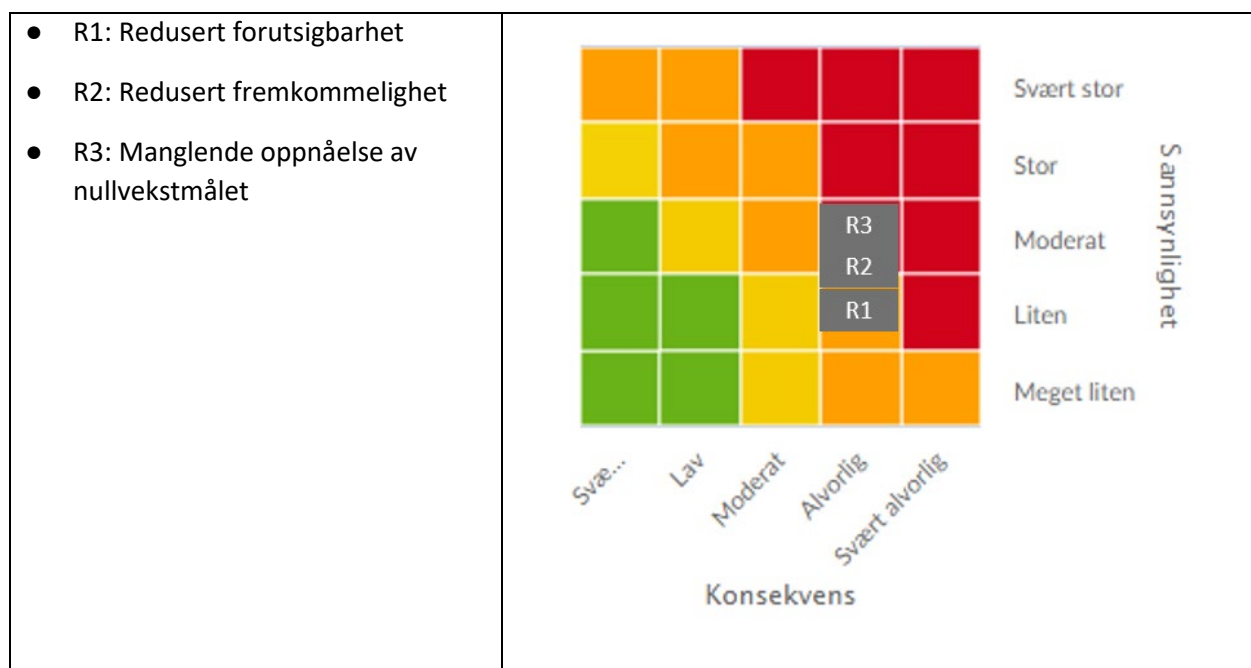
Ved første tertial vurderes risikoen samlet sett for «Enklere reisehverdag og økt konkuranseevne for næringslivet» som moderat, som er uforandret sammenlignet med årsslutt 2023.

Etaten fortsetter arbeidet med produktorientering for økt forutsigbarhet og fremkommelighet for brukerne. Vi har levert flere tjenester til våre kunder, og opplever økt tilfredshet i bruken disse. Vi ser også at våre tjenester har skapt store gevinster for samfunnet.

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.

Statens vegvesen har våren 2024 fortsatt arbeidet med «Trafikk i by», der etaten samler og tilgjengeliggjør data, og er i dialog med både sekretariatene og styringsgruppene for byområdene. Det er også krevende å finansiere et godt kollektivtilbud i byområdene grunnet prisvekst.



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreducerende tiltak
R1	Etaten klarer ikke å gi bedre og rettidig informasjon for alle trafikantergrupper, 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

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 fortsetter vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av økonomistyringen. Ytterligere videreutvikling av systemet for økonomisk styringsinformasjon (ØkonomiPuls) og prosjektøkonomistyringssystemet ISY PØ vil også bidra til økt standardisering og forenkling, samt bedre kompetanse på budsjett og økonomistyring i etaten. 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 mindreforbruk på 198 mill. kr, eller 0,6 pst. av disponible midler. Dette mindreforbruket for kap. 1320 er knyttet til post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn med et mindreforbruk på 80 mill. kr og post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften med 93 mill. kr. I RNB 2024 er post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn foreslått redusert med 80 mill. kr og post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften er foreslått redusert med 79 mill. kr. Postene 29 OPS-prosjekter, 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport og 65 Tilskudd til fylkesveier har et samlet mindreforbruk på 26 mill. kr.

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 765 mill. kr, eller 11,0 pst. av disponible midler. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter viser et mindreforbruk på 618 mill. kr. I RNB 2024 er posten foreslått redusert med 440 mill. kr slik at forventet mindreforbruk etter dette vil være 178 mill. kr. Avviket skyldes forsinkelser i fremdriften for Fornebubanen i Oslo og Viken, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim. Post 66 Tilskudd til byområder har et mindreforbruk på 147 mill. kr knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Avvikene er i hovedsak knyttet til tiltak i Bergen, og skyldes forsinkelser i prosjektene, bl.a. knyttet til grunnerverv.

Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2023	Tildelt 2024	Anslag Mer-inntekter	Til disp. 2024 ¹	Prognose 2024	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (pst.)	Regnskap hittil i år pr. 30/4
01 Driftsutgifter	45,413	4 566,1	10	4 621,5	4 622	-	-	1 522
22 Drift og vedlikehold av riksveier		9 770,7		9 770,7	9 771	-	-	2 529
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	81,243	2 429,6	10	2 520,8	2 441	-80	-3,2	728
29 OPS-prosjekter	157,444	1 783,1		1 940,6	1 926	-15	-0,7	374
30 Riksveiinvesteringer		10 338,9		10 338,9	10 339	-	-	2 857
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	154,774	3 284,0		3 438,8	3 346	-93	-2,7	1 052
SUM statlige midler til riksveiformål	438,874	32 172,4	20	32 631,3	32 444	-187	-0,6	9 063
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		376,0		376,0	376	-	-	-
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	11,600	22,4		34,0	29	-5	-14,7	-
65 Tilskudd til fylkesveier	23,667	415,3		439,0	433	-6	-1,4	-
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	1 577,3	20	1 616,3	1 605	-11	-0,7	740
Totalt kap. 1320	477,841	33 749,7	20	34 247,5	34 049	-198	-0,6	9 803

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. 30/4	Pst. inntekt av tildelt pr. 30/4
01 Salgsinntekter m.m.	179,9	200	20	64	35,8
02 Diverse gebyrer	469,8	470	-	152	25,0
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	131,3	131	-	41	16,3
04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	688,2	688	-	227	33,0
SUM	1 469,2	1 489	20	484	33,0

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. 30/4
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	263,909	2 571,5	2 835,4	2 218	-618	-21,8	554
Post 66 Tilskudd til byområder	224,251	3 907,9	4 132,2	3 985	-147	-3,6	1 296
SUM	488,160	6 479,4	6 967,6	6 202	-765	-11,0	1 850

Postvis omtale av ressursbruk

Post 01 Driftsutgifter

Prognosen er tilnærmet lik disponibel ramme på posten.

Post 01 er foreslått økt med 50 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett til vedlikehold og oppgradering av IT-systemene og til teknologiutvikling.

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

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Prognosen viser at posten er i balanse.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen viser et mindreforbruk på 80 mill. kr. Mindreforbruket er knyttet til effektiviseringstiltak innenfor brukertjenester blant annet gjennom økt bruk av selvbetjeningsløsninger. I tillegg er det innsparinger knyttet til ledige stillinger og etablering av ny kontrollstasjon i Porsgrunn. På andre områder har det vært behov for å øke kapasiteten og bemanningen, blant annet i utekontrollen, tilsynsavdelingen, kjøretøyavdelingen og krimavdelingen. Posten er foreslått nedjustert med 80 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett.

Disponible midler tar hensyn til forventet merinntekt på 10 mill. kr vedrørende salg av Flekkefjord trafikkstasjon som vil inntektsføres på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter m.m.

Post 29 OPS-prosjekter

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

Post 30 Riksveinvesteringer

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 480 mill. kr, mens prognosen for Mindre tiltak viser et forventet mindreforbruk på om lag 310 mill. kr. I tillegg er det et mindreforbruk innenfor Byvekstavtaler på om lag 170 mill. kr. Statens vegvesen har benyttet, og vil benytte, 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 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet. I RNB 2024 foreslås det å øke bevilgningen på posten med 125,3 mill. kr på grunn av økte renteforutsetninger for 2024.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen viser et mindreforbruk på 5 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 et mindreforbruk på 6 mill. kr. Mindreforbruket er knyttet til ordningen rettet mot fylkesveier for næringstransport og er udisponerte midler som ikke er tildelt til prosjekter. Det er tre gjenstående prosjekter innunder denne ordningen. Disse skal etter planen være ferdigstilt i løpet av 2024.

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 et mindreforbruk på 93 mill. kr.

I RNB 2024 foreslås det å redusere bevilgningen på posten med 79 mill. kr som følge av lavere utgifter til riksveiferjedriften.

Hensyntatt foreslått reduksjon i RNB 2024 er mindreforbruket på 14 mill. kr og skyldes at forsinket framdrift for tiltak på fartøy for frakt av modulvogntog med farlig last, tilsier lavere utbetaling i 2024.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Prognosen viser at disponible midler vil bli benyttet. Regnskapet per 30. april 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 anslås til 200 mill. kr som gir en merinntekt på 20 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Forventet merinntekt gjelder følgende:

10 mill. kr knyttet til salg av Flekkefjord trafikkstasjon. Dette er hensyntatt i disponible midler på kap. 1320 post 28, jf. omtale under denne posten.

10 mill. kr i økt salg til fylkeskommunene og eksterne aktører. Økningen motsvares av tilsvarende utgifter på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, jf. omtale under denne posten.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntekter for post 02 er pr. april 2024 152 mill. kr som er økning med 7 mill. kr sammenlignet med inntekten pr april 2023. Teori- og førerprøver har en inntekt pr. april 2024 på 115 mill. som er 6 mill. kr høyere enn for 2023.

Etter første tertial er anslått volum for 2024 for gebyrbelagte tjenestene om lag på nivå med det som var forutsatt for 2024. Det er usikkerhet knyttet til anslått volum, spesielt knyttet til nasjonal løyvetype for gods- og turvogn og fellesskapsløyver hvor volumet kan bli høyere enn anslått grunnet utløp av overgangsordning. Likeledes kan volumet for teoriprøver bli høyere, men vi opprettholder forutsatt volum for 2024 inntil vi får sikrere anslag til andre tertial 2024.

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 veiutstyr 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 620 mill. kr. I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å redusere bevilgningen på posten med 440 mill. kr. Etter dette vil forventet mindreforbruk være om lag 180 mill. kr.

Mindreforbruket skyldes forsinkelser i fremdriften for Fornebu-banen i Oslo og Viken, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim. For Fornebu-banen er forsinkelsene knyttet til utsettelse i prosessen med rettslige avklaringer av flere grunnervvssaker i Oslo og Bærum kommuner. Dette innebærer at utbetalinger av grunnervv kommer senere enn opprinnelig antatt. I tillegg er det utfordringer med fremdriften i tunnelentreprisen forbi Vækerø. For Bussveien er avviket i hovedsak knyttet til for optimistiske anslag på framdrift for arbeidene på enkelte delstrekninger. For Metrobuss er forsinkelsene knyttet til utsatt oppstart av arbeidene på enkelte delprosjekter, bl.a. Innherredsveien, i påvente av kommunens renovering av vann- og avløpsledninger i samme trasé.

Post 66 Tilskudd til byområder

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på 147 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 Bergen, og skyldes forsinkelser i prosjektene, bl.a. knyttet til grunnervv.

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 videregitt 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 30. april viser at et forventet forbruk tilsvarende nivået på fullmakten. Statens vegvesen vil holde seg innenfor den tildelte fullmakten.

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)	4 500
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	4 200
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	6 600

Samlet ramme for forpliktelser er 8 460 mill. kr, og rammen for årlige forfall av forpliktelser er 3 819 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)	2 220
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	5 290
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	11 590

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 5 330. 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)	3 950
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	3 350
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	20 400

Samlet fullmaktsramme for gamle og nye forpliktelser er på 20 400 mill. kr, og rammen for forpliktelser som forfaller hvert år er 3 250 mill. kr. Vår prognose for forpliktelser som forfaller hvert år er på 3 250 mill. kr. Statens vegvesen overholder med dette sine fullmakter for tilskudd til riksveiferjedriften i 2024.

Statens vegvesen har spilt inn til RNB forslag om at fullmakten økes, både for samlede og årlige forpliktelser. Årsaken til behovet for økt fullmakt er knyttet til mulig forlengelse av kontrakt for drift av E39 Mortavika – Arsvågen fram til 2033. Kontrakten varer i utgangspunktet ut 2029. Prosjektet E39 Rogfast, som skal avløse ferjesambandet, forventes åpnet i løpet av 2033. En økt fullmakt vil potensielt føre til at forpliktelsene som inngås i 2024 vil kunne overstige nåværende prognose betydelig. Gitt en situasjon hvor samlet ramme for våre forpliktelser ikke økes, vil dette innebære at en ønsket avtale ikke blir inngått i løpet av året. Dersom fullmakten for årlige forpliktelser holdes uendret kan vi havne i en situasjon der det må gjøres tiltak for å redusere tilskuddsnivået over kap. 1320, post 72 i 2026.

4. Styring og kontroll i virksomheten

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

I det nylig fremlagte forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036 varsler regjeringen om en mulig revisjon av veglova. Dette er et positivt signal. I arbeidet med automatisert transport og alt annet som skjer innen ny teknologi ser vi behov for arbeid med utvikling og modernisering av regelverket, og Statens vegvesen ser frem til fortsatt dialog med Samferdselsdepartementet om videre regelverksutvikling.

4.1. 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. Rapporteringen følger de fire overordnede samfunnssikkerhetsmålene som er beskrevet i *strategi for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen fra 2021*.

I første tertial har Statens vegvesen arbeidet 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. Se nærmere omtale i vedlegg 3.

4.2. Etterlevelse

Staten vegvesen har et ledelsessystem som er tilpasset tjenesteproduksjonen og er basert på en prosessstilnærming med tilhørende styrende dokumenter. Systemet er risikobasert og skal alltid være under kontinuerlig forbedring. Systemet skal være effektivt, etterlevbart og etterprøvbart, tilpasset brukernes behov og forutsetninger. Det er satt opp målinger på bruk av styrende dokumenter, for å kunne identifisere mulighet for effektivisering og mulige risikoer.

Statens vegvesen har et årlig revisjonsprogram for å undersøke grad av etterlevelse og oppfyllelse av krav som et ledd i arbeidet med forbedring og effektivisering. Det er et viktig virkemiddel for å avdekke områder i Statens vegvesen som ikke drives i samsvar med gjeldende rutiner, lover og regler. Det er i løpet av første tertial gjennomført fire revisjoner, og det er ikke avdekket alvorlige avvik.

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 ikke sluttført nye tilsyn i årets første tertial. Statens vegvesen jobber aktivt med å følge opp og korrigere avvik fra tidligere tilsyn.

Statens vegvesen sluttførte ledelsens gjennomgåelse for 2023, i første tertial 2024. Gjennomgangen gir ledelsen oppdatert status og behov for forbedringer som skal sikre at ledelsessystemet er effektivt, etterlevbart og etterprøvbart. Vedtatte tiltak vil bli fulgt opp i løpet av året.

Statens vegvesen har fulgt 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 i første tertial etablert en egen risikovurdering som skal utføres før kontraktsinngåelse, og det er planlagt en oppfølging av bruk av risikovurderinger høsten 2024.

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

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.

	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	I rute
2	Regelverksutvikling/klargjøring knyttet til «duktilitet» og robusthet.	31.05.2024	I rute
3	Regelverksutvikling og beslutningsstruktur for nye konstruksjoner og materialvalg.	30.11.2024	I rute
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	I rute

6	Det etableres prosess og beredskap for gjennomføring av granskning og/eller oppfølging av funn der man avdekker at konstruksjoner kan inneholde konstruksjonsmessige feil og mangler, også disse som ikke kan avdekkes under inspeksjoner.	31.03.2024	Ferdig
7	Risikobasert etterkontroll av eksisterende bruer innarbeides i forvaltningsregimet som en systematisk etterkontroll i tillegg til inspeksjonsregimet.	31.05.2024	I rute
8	Innføring av FDV-system inklusive dokumentasjonssystem for bru ferdigstilles. Dokumentasjonssystem prioriteres og skal være ferdig i løpet av 2024.	31.12.2024	I rute
9	Det gjennomføres kompetanseheving på forvaltning og vedlikehold av trebruer.	Ingen frist	Løpende

Statens vegvesen har etablert en arbeidsgruppe for oppfølging av tiltakspakken, og det er jevnlig rapportering til vegdirektørens ledergruppe på framdrift og status.

4.3. 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. Spesielt arbeidstilsynet.

Etaten opplever en økende interesse for felles kontroller fra andre kontrolletater, og det er gjennomført opp mot 120 større og mindre samarbeidskontroller innen utekontrollvirksomheten i årets første tertial. Flere av kontrollene er rettet mot varebilssegmentet og er gjort i samarbeid med A-krimsentre. Innen tilsynsvirksomheten er det gjennomført 14 aksjoner per første tertial, der det ble aksjonert mot til sammen 75 virksomheter.

Statens vegvesens samlede risiko for seriøsitet vurderes som lav.

4.4. Kapasitet og kompetanse

Statens vegvesens samlede risiko knyttet til kapasitet og kompetanse vurderes som moderat. Spesielt ser vi en større risiko for at vi ikke har riktig kompetanse for å få til økt digitalisering slik at vi ikke får nyttiggjort nye plattformer. Vi arbeider aktivt med å finne nye måter å rekruttere på, samt å profilere oss mot studenter. Dette gjennom deltakelse på karrieredager, innovasjonscamper, sommerjobb og oppgavesamarbeid og kampanjer i sosiale medier. Vi ser at arbeidet gir effekter og vi klatrer stadig på Universum sine lister. Se nærmere omtale om risiko under målet «Effektiv bruk av ny teknologi».

I årets første tertial arbeider vi med å vri kompetanse slik at vi treffer på fremtidens behov for kunnskap. I årets første tertial har vi utarbeidet jobbroller som alle ansatte i Statens vegvesen er tilknyttet. Alle i Statens vegvesen skal være knyttet til én jobbrolle som gjenspeiler hva de i hovedsak jobber med. På denne måten har etaten en god oversikt over hvem som jobber med hva på tvers, og dette vil gi oss et bedre utgangspunkt for kompetanseutvikling.

4.5. HMS og sykefravær

Intern HMS (inkl. sykefravær)

Per april er det samlede sykefraværet i etaten på 5,93 pst., hvilket er noe høyere sammenlignet med samme periode i 2023 (5,77 pst.). Etaten arbeider målrettet med enheter med særlig høyt sykefravær. Dette blir spesielt fulgt opp i enhetenes ledermøter, og blir rapportert månedlig i vegdirektørens ledermøte. Det er etablert et fagteam på sykefravær som jobber med å bygge kompetanse innenfor analyse, lager analyseverktøy og støtter ledere aktivt med rådgivning.

HMS i entreprisen

De siste 12 månedene har etaten hatt en oppadgående trend på personskadefrekvensen for entreprisedriften (H2-verdi). Per første tertial stabiliserer H2-verdien seg. Etaten har et kontinuerlig og godt samarbeid sammen med våre entreprenører. Vi har satt inn ekstra innsats på tiltak mot kvartsstøv i anleggsfasen og merker et betydelig bedre fokus fra bransjen.

4.6. Samarbeid med fylkeskommunene

I tråd med oppfølgingspunkt fra etatsstyringsmøte den 15. april 2024 redegjør Statens vegvesen her for samarbeid med fylkeskommunene.

Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommunene på flere områder, spesielt knyttet til kompetanse og samordning. Alle parter mener det er viktig med erfaringsutveksling og felles kompetanseoppbygging. Hittil i 2024 har det vært to møter med KS samt representanter fra Agder og Rogaland. Det er avtalt med KS at det fremover skal være 2-3 møter per år.

Samarbeid knyttet til driften av veinettet

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon er det mer krevende med felleskontrakter med fylkeskommunene om drift av veinettet. Det har tidligere vært vurdert som lite hensiktsmessig å ha flere byggherrer som følger opp en og samme kontrakt da dette fører til økte administrative kostnader og mulige uklarheter om ansvarsforhold. Entreprenør bør kun ha en byggherre å forholde seg til for å sikre at ikke det gis motstridene beskjeder/oppdrag, samt at det er tydelig hvem som har ansvaret for totalen av kontrakten. Bemanningssituasjonen i stat og fylke legger premisser for mulighetene til å påta seg byggherreansvar og oppfølging av driftskontraktene. En felleskontrakt vil kunne innebære dobbelt bemanning til å følge opp samme kontrakt, i tillegg til behov for hyppig koordinering rundt ansvarsdeling og rapportering.

I enkelte kontraktsområder, i enkelte perioder, kan det allikevel vurderes som hensiktsmessig å inngå kontrakter med kombinasjon av riks – og fylkesveier. Statens vegvesen har i 2023 tatt korte fylkesveistrekninger inn i noen av sine kontrakter etter dialog med fylkeskommunen. Dette er typisk veier som geografisk ikke henger sammen med resten av fylkesveinettet. Statens vegvesen vil fremover, i samarbeid med fylkeskommunene, løpende vurdere om enkeltstående strekninger bør innlemmes i felleskontrakter. Det er lagt betydelige ressurser i å etablere nye og hensiktsmessige kontraktsområder for riksvei etter oppløsningen av sams. Forutsigbarhet for næringen knyttet til våre kontraktsområder er viktig fremover, og det vurderes ikke som aktuelt å gjøre vesentlige endringer

på områdeinndelingen, eller å overta vesentlig større ansvar for drift av veinett som er besluttet overført til regionalt nivå.

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 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-estimater og styringsmål delegert til Statens vegvesen.

Statens vegvesen har som mål at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor henholdsvis KVVU-estimaterne, 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. Som en konsekvens av at sluttoppgjøret for enkelte prosjekter 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 – Bjørgø
- E16 Øye – Eidsbru
- Rv. 70 Tingvoll-Meisingset
- Rv. 77 Kjernfjellet

Samlet for prosjektene som følges opp spesielt i 2024 er det kostnadsøkning på 11 056 mill. 2024-kr (5,9 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 30. april 2024, er kostnadsøkningen på 7 967 mill. 2024-kr (9,5 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 3 089 mill. 2024-kr (3,0 pst.).

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

Prosjekter i anleggsfasen

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder: Prognosen for sluttkostnad er 5 193 mill. 2024-kr. Dette er en økning på 966 mill. kr (22,8pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 668 mill. kr (11,4 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av 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. Det legges opp til å lyse ut prosjektet 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 kostnadsrammen. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2023–2024). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte stålmengder i prosjektet, samt vesentlig økte stålpriser.

Prosjekter som var åpnet for trafikk per 30. april

Rv. 110 Simo–Ørebekk i Østfold: Prognosen for sluttkostnad er 1 372 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 151 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua. Det er konflikt om sluttoppgjøret som er til vurdering i rettssystemet. Tingrettsdommen ble anket og prosessen i lagmannsretten er gjennomført. Dom i saken ventes å foreligge i juni. Det er derfor fortsatt usikkerhet knyttet til kostnadene i prosjektet.

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.

E39 Sveгатjörn–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 Vågsli-, 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 (xx 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 anbudsåpningen 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 1 153 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 408 mill. kr (54,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 71 mill. kr (5,8 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Arbeidene i prosjektet har ikke hatt fremdrift som forventet. Dette skyldes blant annet problematiske grunnforhold, sen oppstart av betongarbeider og lang saksbehandlingstid av konsesjonsbehandlingen i NVE. Deler av prosjektet ble gjennomført tidsnok til at det kunne settes el-ferjer i drift på sambandene våren 2023. Det gjenstår imidlertid restarbeider, som forventes gjennomført i løpet av våren 2024.

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 som gjennomføres i 2024.

E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 727 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 510 mill. kr (41,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for

sluttkostnad er nå 152 mill. kr (8,1 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. Statens vegvesen vurderer 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.

Statens vegvesen benytter nå en systemgenerert oversikt over prosjektene i planfasen, i likhet med prosjektene i anleggsfasen, jf. også omtale i Statens vegvesens årsrapport for 2023.

Fra og med 2023 er ansvaret for å fastsette KVVU-estimer og styringsmål delegert til Statens vegvesen. Oversikten omfatter også nye prosjekter som Statens vegvesen har fastsatt KVVU-estimer 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) (indekset)	Prognose for sluttkostnad (indeksert)	Avvik ift. Styringsramme (beløp)	Avvik ift. Styringsramme (pst)	Avvik ift. Kostnadsramme (beløp)	Avvik ift. kostnadsramme (pst)	Opprinnelig planlagt anleggsstart	Prognose/ faktisk anleggsstart	Opprinnelig planlagt trafikkåpning	Prognose/ faktisk trafikkåpning	Risiko
3A	E39 Sykkelstamvegen, Sørmarka - Smeaheia	1 303	1 537	1 303	1 303			-234	- 15,2	12.09.2018	12.09.2018	21.05.2024	21.05.2024	1
3A	Rv. 509 Sør Tjora - Kontinentalvegen	836	925	836	836			-88	- 9,6	08.06.2022	08.06.2022	06.09.2024	06.09.2024	1
3A	Ring 1 RKV Hammerborgstunnelen	2 898	3 505	2 898	2 898			-608	- 17,3	01.06.2024	01.06.2024	01.06.2027	01.06.2027	1
3A	E18 Lysaker - Ramstadsletta	21 611	23 070	20 550	20 550	-1 061	- 4,9	-2 519	- 10,9	03.11.2020	03.11.2020	15.11.2030	01.03.2028	1
3A	E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	4 227	5 860	5 193	5 193	966	22,8	-668	- 11,4	23.08.2021	23.08.2021	30.06.2028	30.06.2028	1
3A	E134 Oslofjordforbindelsen - byggetrinn 2	6 883	7 750	6 883	6 883	0	0,0	-868	- 11,2			15.09.2032	15.09.2032	1
4A	Rv. 555 Damsgård- / Nygårdstunnelen (TSF)	526	998	906	906	380	72,1	-92	- 9,2	30.09.2023	30.09.2023	30.09.2026	30.09.2026	1
4A	E39 Rogfast	27 042	32 555	27 042	27 042			-5 513	- 16,9	04.01.2018	04.01.2018	01.08.2033	01.08.2033	1
4B	E39 Lønset-Hjelset	1 672	1 872	1 672	1 672			-199	- 10,7	01.09.2021	01.09.2021	05.07.2024	05.07.2024	1
4B	E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2 848	3 255	3 095	3 095	246	8,7	-161	- 4,9	01.10.2020	01.10.2020	15.10.2026	15.10.2026	1
5A	Rv. 13 Lovræidet - Rødsliane	1 195	1 538	1 195	1 195	0	0,0	-343	- 22,3			01.09.2028	01.09.2028	1
5A	E134 Røldal - Seljestad.	3 981	4 799	3 981	3 981			-818	- 17,0	19.05.2025	19.05.2025	23.06.2032	23.06.2032	1
5C	E16 Bjørum - Skaret	6 054	6 585	6 054	6 054			-531	- 8,1	17.12.2020	17.12.2020	15.10.2025	15.10.2025	1
5C	E16 Dalevåg, Dalseid, Trollkone, Hernes, Hyving	1 042	1 217	1 042	1 042			-175	- 14,3	30.06.2022	30.06.2022	31.12.2025	31.12.2025	1
5C	E16 Lærdalstunnelen	2 554	2 829	2 554	2 554			-275	- 9,7	29.08.2025	29.08.2025	28.06.2030	28.06.2030	1
6A	Rv. 4 Roa-Gran grense, Jaren - Amundrud - Lygnebakken	2 563	2 821	2 563	2 563			-258	- 9,1			01.07.2025	01.07.2025	1
6D	E136 Breivika-Lerstad	2 664	3 047	2 664	2 664			-383	- 12,6	01.03.2022	01.03.2022	01.09.2027	01.09.2027	1
7A	E6 Helgeland sør	5 857	7 482	7 403	7 403	1 546	26,4	-78	- 1,0	18.05.2017	18.05.2017	01.10.2025	01.10.2025	1
8A	E8 Sørbotn-Laukslett	2 544	3 825	3 556	3 556	1 012	39,8	-269	- 7,0	28.04.2022	28.04.2022	30.07.2027	30.07.2027	1
8A	E6 Megården-Sommerset	5 807	7 097	5 807	5 807			-1 290	- 18,2	01.04.2025	01.04.2025	30.06.2031	30.06.2031	1
Sum byggefase		104 108	122 567	107 197	107 197	3 089	3,0	-15 370	- 12,5					

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)	Godkjent prognose for sluttkostnad (P50) (indekse)	Prognose for sluttkostnad (indeksert)	Avvik ift. Styringsramme (beløp)	Avvik ift. Styringsramme (pst)	Avvik ift. Kostnadsramme (beløp)	Avvik ift. kostnadsramme (pst)	Opprinnelig planlagt anleggsstart	Prognose/ faktisk anleggsstart	Opprinnelig planlagt trafikkåpning	Prognose/ faktisk trafikkåpning	Risiko
1A	Rv. 110 Ørebekk - Simo	1 221	1 372	1 372	1 372	151	12,4			15.09.2015	15.09.2015	15.11.2019	15.11.2019	1
2B	E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	3 739	4 173	3 739	3 739			-433	-10,4	01.02.2017	01.02.2017	17.10.2024	07.07.2022	1
3A	E18 Bommestad - Sky	6 555	7 674	6 918	6 736	181	2,8	-938	-12,2	15.01.2014	15.01.2014	10.06.2021	07.05.2018	1
3A	E39 Eiganestunnelen	3 922	4 965	4 799	5 303	1 381	35,2	338	6,8	15.04.2014	15.04.2014	20.04.2020	20.04.2020	1
3A	E18 Varoddbrua	1 312	1 491	1 371	1 357	45	3,5	-134	-9,0	01.02.2017	01.02.2017	11.06.2021	11.06.2021	1
4A	E39 Bjørset - Skei	1 120	1 208	1 120	1 005	-115	-10,3	-203	-16,8	15.02.2017	15.02.2017	30.08.2019	30.08.2019	1
4A	E39 Svegatjørn - Rådal	9 865	12 594	12 026	11 640	1 775	18,0	-954	-7,6	15.09.2015	15.09.2015	31.10.2022	31.10.2022	1
4A	E39 Kristianborg-Bergen sentrum, Sykklestamveg Bergen, delstrekning 5	1 193	1 530	1 466	1 365	172	14,4	-165	-10,8	28.06.2019	28.06.2019	28.04.2023	28.04.2023	1
4A	E39 Myrmel - Lunde	681	762	681	681			-81	-10,6	01.05.2021	01.05.2021	07.02.2024	07.02.2024	1
5A	Rv. 13 Ryfast	9 727	11 437	11 288	11 288	1 560	16,0	-150	-1,3	15.12.2012	15.12.2012	28.02.2020	28.02.2020	1
5A	E134 Damåsen - Saggrenda	6 282	7 132	6 382	6 382	100	1,6	-749	-10,5	01.06.2015	01.06.2015	03.07.2020	03.07.2020	1
5A	E134 Haukeiitunnelen, Vågslid og Svandalsflona skredoverbygg TOG	705	1 052	954	954	249	35,2	-98	-9,3	15.06.2020	15.06.2020	01.08.2023	01.08.2023	1
5C	E16 Sandvika - Wøyen	5 657	6 188	5 657	5 251	-406	-7,2	-937	-15,1	15.01.2015	15.01.2015	01.07.2021	09.10.2019	1
5C	E16 Kvamskleiva	862	948	945	853	-9	-1,1	-95	-10,1			28.10.2022	28.10.2022	1
5C	Rv. 5 Kjønesfjorden	1 573	1 763	1 573	1 247	-326	-20,7	-516	-29,3	15.10.2019	15.10.2019	09.11.2022	09.11.2022	1
5C	E16 Gudvanga-/ Flenjatunnelen	578	1 260	1 225	1 165	587	101,4	-95	-7,6	30.06.2018	30.06.2018	01.01.2023	01.01.2023	1
5C	E16 Amanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen	509	1 107	977	977	468	91,8	-130	-11,7	01.02.2019	01.02.2019	30.06.2023	30.06.2023	1
6A	Rv. 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	3 456	4 489	4 489	4 357	901	26,1	-132	-2,9	15.05.2013	15.05.2013	08.07.2017	08.07.2017	1
6A	E6 Jaktøya -Klett - Sentervegen	3 824	4 142	3 824	3 672	-152	-4,0	-471	-11,4	01.10.2015	01.10.2015	01.02.2019	01.02.2019	1
6A	E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2 400	2 608	2 400	2 146	-254	-10,6	-462	-17,7	01.09.2017	01.09.2017	01.09.2020	01.09.2020	1
6A	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 611	1 820	1 798	1 798	187	11,6	-22	-1,2	01.09.2020	01.09.2020	16.10.2023	16.10.2023	1
7A	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	3 154	3 636	3 603	3 421	266	8,4	-215	-5,9	31.01.2015	31.01.2015	28.04.2019	28.04.2019	1
7A	E6 Helgeland nord	3 162	3 182	3 149	3 149	-14	-0,4	-33	-1,0	03.09.2015	03.09.2015	31.12.2022	07.11.2019	1
8A	E6 Hålogalandsbrua inkl. tilførselsveger og rassikring E10 Trældal-Leirvika	5 446	5 659	5 659	5 618	171	3,1	-41	-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 ferjekaier	745	1 224	1 153	1 153	408	54,7	-71	-5,8	30.08.2021	30.08.2021	01.12.2022	01.12.2022	1
8B	E105 Hesseng-Elvenes, parsell 1	719	1 051	1 051	1 051	331	46,1			15.08.2014	15.08.2014	29.09.2017	29.09.2017	1
8B	E6 Indre Nordnes-Skardalen	1 703	1 840	1 703	1 539	-164	-9,6	-301	-16,3	01.10.2014	01.10.2014	10.11.2018	10.11.2018	1
8B	E6 Tana bru Finnmark	839	923	839	803	-36	-4,3	-120	-13,0	09.01.2017	09.01.2017	15.09.2020	15.09.2020	1
8B	E69 Skarvberg tunnelen	1 217	1 878	1 817	1 727	510	41,9	-152	-8,1	01.04.2019	01.04.2019	26.05.2023	26.05.2023	1
Sum åpnet		83 780	99 108	93 978	91 747	7 967	9,5	-7 361	-7,4					
Sum åpnet og i byggefase		187 888	221 675	201 175	198 944	11 056	5,9	-22 731	-10,3					

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

Rutekode	Prosjekt	KVU estimat (indeksert)	Styringsmål i planfase (P50) (indeksert)	Prognose for sluttkostnad (indeksert)	Avvik lft KVU-estimat (beløp)	Avvik lft KVU-estimat (pst.)	Avvik lft styringsmål (beløp)	Avvik lft styringsmål (pst.)
1A	Rv. 22 Glommakryssing	3 770	3 879	3 879				
1A	Rv. 22 Kollektivfelt Hafslund - Dondern		832	832			0	0,0
2A	E18 Retvet-Vinterbro		10 186	10 032			-154	- 1,5
3A	Rv. 291 Holmenbrua		1 075	1 075				
3A	E134 Dagslett - E18	5 842		5 842				
3A	Rv. 19 Moss	4 912		4 912				
3A	E39 Ålgård-Osli		7 310	7 310				
3A	E18 Ramstadsletta - Slependen - Nesbru		14 730	14 976			246	1,7
3A	E39 Smiene - Harestad		4 668	4 751			83	1,8
4A	E39 Ådland - Svegatjørn		48 424	48 424				
4A	E39 Volda-Furene		1 273	1 273				
4A	E39 Storehaugen - Førde		3 874	3 874				
4A	E39 Fløyfjelltunnelen		2 900	2 900				
4A	E39 Vågsbotn - Klauvaneset	7 232		7 232				
4A	E39 Knarvik - Ostereidet (Flatøy - Eikefettunnelen)	19 800		19 800				
4A	E39 Fløyfjelltunnelen nord - forlengelse		5 981	5 981				
4A	E39 Bokn - Bømlafjorden	23 157		23 157				
4B	E39 Bjerkeset - Astad		1 195	1 195				
4B	E39 Ørskogfjellet - Vik		2 382	2 382				
4B	E39 Vik - Julbøen		18 100	18 100				
4B	E39 Julbøen - Molde	3 819		3 819				
4B	E39 Breivika - Digernes		2 551	2 551				
4B	E39 Digernes - Dragsundet	1 362		1 362				
4B	E39 Dragsundet - Ørskogfjellet	3 624		3 624				
5A	Rv. 36 Skjelsvik - Skyggestein	6 721		6 721				
5A	E134 Saggrenda - Elgsjø		2 811	2 811				
5B	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviki		1 919	1 919				
5C	Rv. 5 Erdal - Naustdal	3 340		3 340				
5C	Rv. 5 Kaupanger-Loftesnes	3 630		3 630				
5C	E16 Hylland - Slæen (Nærøydalen)		2 405	2 481			76	3,1
5C	E16 Arna - Stanghelle og Vossabanen		33 146	37 858			4 712	14,2
5C	E16 Vågsbotn-Arna	8 580		8 580				
6E	Rv.70 Vikansvingen- Kontrollplassen		1 127	1 127				
8A	E8 Flyplasstunnelen		2 747	2 747				
8A	E10 Nappstraumen - Å	1 523		1 523				
8A	E6 Ulvsvågskaret		1 903	1 903				
8A	E6 Megården-Mørsvikbotn		12 025	12 095			71	0,6
8A	E8 Storskreda-Kantorneset		1 031	1 031				
8B	E6 Høybukta-Hesseng		1 402	1 402				
8B	Rv. 94 Hammerfest sentrum		1 485	1 485				
SUM		97 311	191 362	289 936	0		5 033	1,7
SUM (eks E16 Arna-Stanghelle og Vossabanen)		97 311	158 216	252 078	0		321	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.

Det pågår forhandlinger om byvekstavtaler i Nedre Glomma og Kristiansand. Begge byområdene har i brev fra Samferdselsdepartementet 28. mai 2024 fått tilbud om midlertidig belønningsavtale for perioden januar 2024 til august 2024 med mulighet for forlengelse fram til forhandlingene om en byvekstavtale er avsluttet. Det legges til grunn at den midlertidige avtalen har samme vilkår som forrige belønningsavtale.

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](#)².

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

Det er bevilget til sammen 3 257 mill. kr i ulike tilskudd over post 66 i 2024 til de fem byområdene som har byveksttaler.

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	320,5	1 523,1	1 843,6	1 656,5	-187,1
Bedre kollektivtilbud	77,4	941,0	1 018,4	962,2	-56,2
SUM	397,9	2 464,1	2 862,0	2 618,7	-243,3

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. Det har vært en positiv trend i reduksjon av akkumulerte mindreforbruk på tilskuddsordningene og pr T1 tilsier prognosene for i år en ytterligere reduksjon. Forventet mindreforbruk ved årsslutt 2024 er nå om lag 243 mill. kr. Dette kan tyde på at iverksatte tiltak de seneste årene har ønsket effekt. For utvikling per by viser vi til etterfølgende omtaler.

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 tilskuddene er i henhold til avtalene forutsatt å kompensere for inntektsfravall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. Tidspunktet for implementeringen av tiltakene som tilskuddene skal kompensere for varierer mellom de ulike avtaleområdene, og det er derfor noe avvik i enkelte avtaleområder også for disse tilskuddene. Statens vegvesen mener disse tilskuddspostene faller inn i egen kategori som følge av forutsetningen om jevn utbetaling uten hensyn til fremdrift i

² <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byveksttaler/>

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.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalene. Felles indikatorsett for byvekstavtaler ligger til grunn for oppfølgingen av avtalene. Måloppnåelsen er kommentert i hovedrapporten. Under følger utviklingen i hvert byområde. Samlet oversikt over utviklingen i byvekstavtalene finnes her: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)³

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	445,4	61,5
Bedre kollektivtilbud		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, planlegging og investeringsprosjekter knyttet til sykkelinfrastruktur, kollektivframkommelighet og kollektivterminaler/holdeplasser.

Prognose for året er noe lavere enn disponible midler, men tilsier en halvering av mindreforbruket som ble overført fra 2023. Det er usikkerhet knyttet til fremdriften for noen av de planlagte tiltakene, og dette kan påvirke prognosen.

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 utbetales midlene direkte til Fornebubane-prosjektet.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet er på 58,1 mill. i 2024. I tillegg kommer et mindreforbruk på 11,3 mill. fra 2023. Tilskuddet planlegges benyttet i sin helhet og til ulike pristiltak i byvekstområdet. Prognosen er usikker i påvente av endelig beslutning for bruk. Midlene utbetales etter avtale med Oslo kommune og Akershus

³ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/>

fylkeskommune til Ruter, når bruk av midlene er avklart gjennom vedtak i styringsgruppa for byvekstsamarbeidet.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

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 at alle disponible midler vil bli benyttet i 2024 gitt at grunnervervet av arealer følger planlagt fremdrift. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til prognosene da det er 40 takster som må erverves. For tiltaket «Fv.152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski» rapporteres det i T1 om et forventet mindreforbruk i 2024 på 6 mill. knyttet til fremdrift.

Måloppnåelse

Byindeksen for Oslo-området viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2021 – des 2023)	-1,6
	2018 – (mai 2021 – apr 2024)	0,1
Endring per år	2018 – 2023	0,4
	jan-april 2023-2024	-0,2

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2021- des 2023) har vært 1,6 pst. lavere enn i referanseåret (2018). For mai 2021 – april 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 2018 til 2023 til å være 0,4 pst. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke litt noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

Bergensområdet

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

Tabell 4: 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	407,7	3,0
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).

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Fra og med mars 2023 går hele tilskuddet til bedre kollektivtilbud. Årets tildeling er totalt på 126 mill., i tillegg til ubrukte midler på 6,9 mill. fra 2023. Midlene skal benyttes til Bybanen, uten

nærmere konkretisering. Dersom Stortinget sin behandling av NTP gir midler til Bybanen BT5 i første periode, vil hele tilskuddet bli brukt til dette prosjektet. Dersom prosjektet ikke er omtalt i NTP vil partene i Miljøløftet bruke midlene innen området kollektivinfrastruktur. Bergensområdet har store behov innen dette området, og det blir stadfestet at hele tilskuddet vil bli benyttet i budsjettåret 2024.

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. Prognose pr T1 viser et mindreforbruk på fire av fem prosjekt på til sammen 120 mill. kr. Årsaken er knyttet til forsinkelser i forbindelse med grunnverv og for optimistisk budsjettering. Det forventes at midlene benyttes i 2025.

Måloppnåelse

Byindeksen for Bergens-området viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2021 - des 2023)	-2,1
	2018 – (mai 2021 – apr 2024)	-0,9
Endring per år	2018 – 2023	0,0
	Jan-april 2023-2024	-1,0

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 2,1 pst. lavere enn i referanseåret (2018). For mai 2021 – april 2024 er tre års glidende indeks 0,9 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. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke litt noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

Nord-Jæren

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 5: 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. til disposisjon, hvorav 29,8 mill. er overført fra 2023. T1 rapport fra RFK (Rogaland fylkeskommune) viser en prognose på 296,5. Av dette vil det bli brukt 218 mill. til drift av kollektiv som inkluderer blant annet økt ruteproduksjon, digitale tjenester, mobilitetsrådgivende tiltak og økt markedsføring. Resterende 78,5 mill. planlegges brukt til Bussveien.

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Det er til disposisjon 129,6 mill. hvorav 33,1 mill. er overført fra 2023. I 2024 er det budsjettert med 73,5 mill. kroner til økt ruteproduksjon. Resterende på 56,1 mill. blir overført til fond for elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2025.

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

Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompengeneinntekter 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 144,8 mill. brukt på prosjektet i år og 64,1 mill. blir tilbakeført til belønningsmidler.

For å holde framdrift i prosjektet er det, i påvente av egen tildeling til prosjektet, ble det brukt 114 mill. i belønningsmidler til midlertidig finansiering fra 2021. Restbeløpet 49,9 mill. er planlagt tilbakeført fra post 66 til belønningsmidler i 2025.

Måloppnåelse

Byindeksen for Nord-Jæren viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2017 - (jan 2021 - des 2023)	0,5
	2017 – (mai 2021 – apr 2024)	2,0
Endring per år	2017 – 2023	-0,6
	Jan-apr 2023-2024	1,3

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 0,5 pst. høyere enn i referanseåret (2017). For mai 2021 – april 2024 er tre års glidende indeks 2,0 pst. høyere enn i referanseåret. Metoden for å beregne byindeks er beheftet med usikkerhet og Statens vegvesen ser på hvordan denne usikkerheten i byindeksen kan reduseres. Usikkerheten er høyest for Nord-Jæren. Det vises til vegvesen.no/byvekstavtaler for videre informasjon.

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 1,3 fra jan-apr 2023-2024.

Trondheims-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 6: 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	37,3	65,4	102,7	102,7	-

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 102,7 mill. hvorav 37,3 mill. er overført fra 2023. Styringsgruppen har vedtatt at midler til reduserte bompenger skal gå til bedre kollektivtilbud. 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.

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. Oppdatert framdrift tilsier overtakelse 13. juni. Det er omtvistede beløp på endringer/tillegg og oppgitt prognose er inkludert disse beløpene. Avklaring vil ikke foreligge før i sluttoppgjør over sommeren 2024.

Måloppnåelse

Byindeksen for Trondheims-området viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2019 - (jan 2021 - des 2023)	3,1
	2019 – (mai 2021 – apr 2024)	4,4
Endring per år	2019 – 2023	2,1
	Jan-apr 2023-2024	-0,3

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 3,1 pst. høyere enn i referanseåret (2019). For mai 2021 – april 2024 er tre års glidende indeks 4,4 pst. høyere enn i referanseåret. Metoden for å beregne byindeks er beheftet med usikkerhet og Statens vegvesen ser på hvordan denne usikkerheten i byindeksen kan reduseres.

Usikkerheten er nest høyest for Trondheimsområdet. Det vises til vegvesen.no/byvekstavtaler for videre informasjon.

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 -0,3 for jan-apr.

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 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 7: 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	83,3	199,7	283,0	196,5	86,5

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tromsø har totalt 283 mill. kr til disposisjon for 2024, hvor 83,3 mill. kr er overført fra 2023.

Prognosen ved T1 er 196,5 mill. kr., hvor 122 mill. kr til kollektiv, og 55 mill. kr til diverse tiltak for gange, sykkel og trafiksikkerhet, og mindre tiltak som mobilitet, sekretariat og planlegging.

Det er i 2024 forventet mindreforbruk av disponible midler på 86,5 mill. kroner. Dette er på nivå med mindreforbruket fra 2023, hvor utbetalingen av byvekstmidlene for 2023 kom i november. Det er lagt opp til at store deler av mindreforbruket skal benyttes i 2025.

Måloppnåelse

Byindeksen for Tromsø viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Endring per år	2019-2023	-10,2
	Jan-apr 2023-2024	-6,4

For 2023 er beregnet personbiltrafikk sammenlignet med 2019 redusert med 10,2 pst. For januar – april 2023 – 2024 er beregnet trafikknivå 6,4 pst. lavere enn nullvekstmålet.

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).

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 8 viser prognosen samlet, og at det er 145,5 mill. kr i samlet avvik for disse byene ved utgangen av 2023, noe som er en betydelig nedgang fra utgangen av 2022. Prognose pr T1 viser en ytterligere nedgang i samlet avvik. Tilskudd til reduserte billettpriser forventes brukt i tråd med avtalene.

Det pågår forhandlinger om byvekstavtaler i Kristiansand og Nedre Glomma. Belønningsavtalene for begge disse byområdene gikk ut i 2023, og Samferdselsdepartementet har i brev av 28.5.2024 tilbudt byområdene midlertidige belønningsavtaler. Ettersom det ikke er utbetalt midler til Kristiansand og Nedre Glomma i 2024, har vi ikke innhentet rapportering pr T1 fra disse byområdene. Vi kommer tilbake til rapportering for dette i T2.

Rapporter som viser utvikling i personbiltrafikken beregnet med byindeks ligger på [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)⁴

Buskerudbyen

Tabell 10: 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	26,3	93,4	119,7	112,7	7,0

Belønningsmidler

Buskerudbyen har totalt 119,7 mill. kr til disposisjon for 2024, hvor 26,3 mill. kr er overført fra 2023. Prognose pr T1 tilsier at det meste av midlene blir benyttet i år og at mindreforbruket dermed reduseres. Mindreforbruket skyldes noe lavere fremdrift på enkelte prosjekt enn forutsatt.

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.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

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

Måloppnåelse

Byindeksen for Buskerudbyen viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-1,3

⁴ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/trafikkutvikling/>

	2016 – (mai 2021 – apr 2024)	-0,1
	2016 – 2021	-5,0
Endring per år	2016 – 2023	-0,8
	Jan-april 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 mai 2021 – april 2024 er tre års glidende indeks 0,1 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 0,8 pst, og -0,5 jan-april 2023-2024. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke litt noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

Grenland

Tabell 12: 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	19,5	69,7	89,2	89,2	-

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er 89,2 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 19,5 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 betydelig redusert gjennom omprioritering 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. 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 33,44 mill. kr blant annet til redusert takst periodekort/enkeltbillett, billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland og rabattert bysykkelordning.

Måloppnåelse

Byindeksen for Grenland viser følgende:

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

	Jan-apr 2023-2024	-0,4
--	-------------------	------

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 mai 2021 – april 2024 er tre års glidende indeks 1,5 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 -0,4 jan-april 2023-2024. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke litt noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

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, og kan brukes til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. Midlene kan ikke gå til drift av kollektivtransport.

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 første tertial, gjennomført en kartlegging av veistrekninger som er kritiske for opprettholdelsen av grunnleggende nasjonale funksjoner og nasjonale sikkerhetsinteresser. Arbeidet er nå i en avsluttende fase og vil ferdigstilles i juni 2024. Kartleggingen vil brukes som beslutningsgrunnlag for prioritering av fremtidige investeringer samt drift og vedlikeholdstiltak for å styrke samfunnssikkerheten og beredskapen på veistrekningene.

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 første tertial arbeidet med å utvikle Riks-ROS, en samlet risiko- og sårbarhetsanalyse for hele riksveinettet. Arbeidet med Riks-ROS har hatt god fremgang og store deler av veinettet er allerede blitt kartlagt. Arbeidet kommer til å fortsette i andre tertial. Riks-ROS vil blant annet styrke etatens informasjonsgrunnlag angående naturfare på riksveinettet. Sett sammen med andre prosjekter, slik som den løpende kartleggingen av skred og flompunkt som ble beskrevet i Nasjonal transportplan for 2025-2036, utarbeider Statens vegvesen en solid kunnskapsbase om naturfare og sårbarhet på riksveinettet.

Videre har etaten utviklet en strategi for klimatilpasning av veinettet innen drift og vedlikehold. For å fremme forutsigbar framkommelighet og god trafiksikkerhet på riksveinettet, med et klima i endring. Strategien bygger på 3R-metodikken som skal fremme robusthet, redundans og rask restitusjon etter hendelser på riksveinettet.

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

Statens vegvesen etablerte 1. januar 2024 det sektorvise responsmiljøet VegCERT. VegCERT skal bidra til å styrke veisektorens evne til å håndtere uønskede digitale hendelser, herunder bidra til å styrke den digitale sikkerhet og virksomhetenes egne evne til å håndtere digitale angrep. I

forlengelsen av VegCERT er det etablert et sikkerhetsforum for å øke samhandlingen innad i veisektoren, dele beste praksis mv.

Statens vegvesen vil jobbe aktivt med å videreutvikle VegCERT i andre og tredje tertial.

Statens vegvesen har gjennom første tertial gjennomført flere tiltak for å styrke den digitale sikkerheten i etaten. Vi har bl.a. startet arbeidet med anskaffelse av ny sikkerhetsovervåkningsløsning og utviklet og produksjonssatt et eget risikovurderingssystem, som gir en forbedret oversikt over etatens digitale risiko. Videre er det etablert prosedyrer for rask etablering av en innsatsstyrke som skal forbygge og gjøre forberedelser ved farevarsel / ekstremvær som kan slå ut digitalt utstyr.

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 første tertial bistått forsvaret i gjennomføringen av NATO øvelsen Nordic Response 2024. Store deler av øvelsen ble gjennomført på riksvei, med høyt militært avtrykk på veinettet. Personell fra Statens vegvesen deltok i Forsvarets landsikkerhetsorganisasjon for å ivareta trafiksikkerheten under øvelsen.

Statens vegvesen har også håndtert 13 farevarsler og ekstremværhendelser i første tertial. Håndteringen av ekstremvær blir nå koordinert gjennom veitrafikksentralene, som holder felles koordineringsmøter med berørte øvrige veimyndigheter og andre beredskapsaktører ved alvorlige farevarsler.





Statens vegvesen har også håndtert nulldagssårbarheten i Ivanti Connect Secure, som hadde potensialet til å slå ut vår digitale infrastruktur på veinettet. Det nyetablerte VegCERT håndterte hendelen i tidlig fase sammen med berørte veimyndigheter. Håndteringen viser at Statens vegvesen fortsetter å opprettholde en robust digital beredskap innen etatens ansvarsområder.


Vedlegg 4: 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 medisinskfaglig vurdering og eventuelt en kjørevurdering	31.des.24	Utredning er god i gang og forventes å leveres innen fristen.	

Supplerende tildelingsbrev med oppdrag

Per første tertial 2024 har Statens vegvesen to 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	I NTP 2025-2036 har regjeringen foreslått en betydelig satsing på lading og døgnhvile for tungtransporten (Tungbilløftet), jf. Meld. St. 14 (2023-2024). Eventuell bruk av strøm som er tilgjengeliggjort for riksveiferjedriften er omtalt som et mulig virkemiddel i denne satsingen. Utbygging av lade- og hvilekapasitet skal skje på en måte som gir mest mulig for pengene. Det er nå startet et arbeid i SVV for lage en plan for å kunne følge opp Tungbilløftet.	●
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	Oppdrag ble mottatt fra SD 03. juni 2024.	
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,</p>	31.des.24	Oppdrag ble mottatt fra SD i mars 2024. Det er etablert en intern arbeidsgruppe. Avtalt leveranse til SD 01 oktober 2024.	●





	herunder et mulig forbud mot bruk av slike plasser under kjøring utenfor løyvepliktig/rutegående transport.			
--	---	--	--	--





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	Veileder for arealregnskap sluttføres 01. juni. 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	Arbeidet er i rute, og det planlegges en oversendelse 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	Utredningsarbeidet er inndelt i 3 faser. I fase 2, hvor vi er nå, er målsettingen å utrede og anbefale prinsipper for nasjonale minstekrav. Det er en målsetting at denne fasen ferdigstilles i løpet av oktober/november 2024.	
13-2023	Oppdrag om grunnlagsmateriale for ekstern kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør (supplerende tildelingsbrev nr. 9) 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	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	

	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.		aktuelt å bevilges midler til å starte byggingen.	
14-2023	Oppdrag om å foreta ny totalgjennomgang av forskriften om parkeringstillatelse for forflytningshemmede (supplerende tildelingsbrev nr. 11 - 2023) 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.	31.des.24	Vi har avholdt flere dialogmøter med relevante organisasjoner/organ. Grunnet pågående regelverksarbeid i EU knyttet til dette emnet og tilleggsbestilling fra SD vil sluttdatoen for oppdraget endres. Dette er også avklart i møte med SD. Per dags dato er det usikkert hvilke konsekvenser nytt direktiv vil ha for vårt prosjekt og hvilken dato som må settes som sluttdato.	
18-2023	Etablering av nytt løyveregister (supplerende tildelingsbrev nr. 15) 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.	31.des.25	Arbeidet med etablering av nytt løyveregister følger fortsatt overordnet plan, med noen mindre modifikasjoner. Nytt i planen er at Statens vegvesen sin saksbehandling i det gamle systemet vil avsluttes like etter årsskifte 2024 til 2025, og da gå over til nytt system. (Opprinnelig var dette tenkt utført i november/desember 2024. Men ved å utsette til etter årsskiftet kan man unngå å måtte bygge støtte i nytt system for eldre løyver som kun er gyldige til 01.01.2025.) Arbeid utført i T1 har hatt hovedvekt på å forbedre løsninger for selvbetjening for transportører, samt endringen av de delene av gammelt system som skal videreføres til nytt system.	
19-2023	Oppdrag om kartlegging av tilførsel av nitrogen til Oslofjorden (supplerende tildelingsbrev nr. 16 - 2023) 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.	Trinn 1: 01.apr.24 Trinn 2: 15.mars.24	Oppdrag er levert til SD.	
22/901-1	Oppdrag om kjøreseddelregister og forvaltningsansvar (ikke oppdrag i supplerende tildelingsbrev) Samferdselsdepartementet viser til mandat for oppdrag om etablering	01 sept.24	Utredningen er i henhold til plan og rapport forventes levert innen fristen 01. september 2024.	

	<p>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>			
--	---	--	--	--