



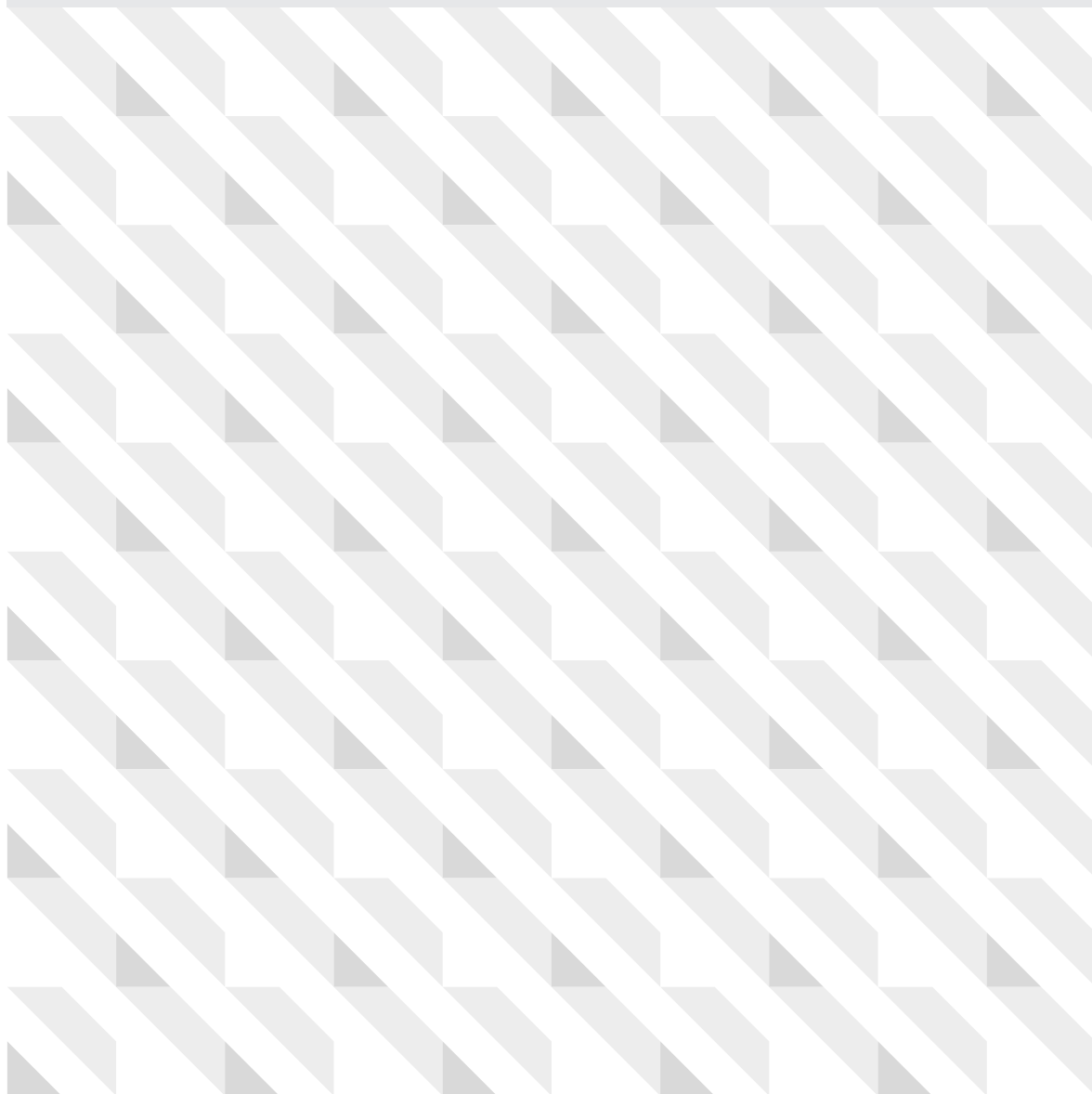
Årsrapport 2023



Hvem, hva og hvorfor vist i et bilde. Ikke mange har skapt et kampanjemotiv som står seg i 20 år. Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Verdier

Statens vegvesen - profesjonell,
framtidrettet og inkluderende





INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Leders beretning	5
2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
3. Årets aktiviteter og resultater	15
3.1 Resultater og måloppnåelse	16
3.1.1 Mer for pengene	17
3.1.2 Effektiv bruk av ny teknologi	22
3.1.3 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	28
3.1.4 Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken	42
3.1.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	53
3.2 Økonomi og ressursbruk	62
3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	63
3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	66
3.2.3 Postvis omtale av kap.1332 Transport i byområder mv.	66
3.2.4 Fullmakter	67
Tilsagnsfullmakter	69
4. Styring og kontroll i virksomheten	70
4.1 Overordnet om styring og kontroll	71
4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap	71
4.3 Etterlevelse	73
4.3.2 Oppfølging av eksterne tilsyn, revisjoner og tilrådninger	73
4.4 Bemanning, kapasitet og kompetanse	76
4.4.1 Bemanning i Statens vegvesen	76
4.4.2 Lærlinger	77
4.4.3 Kjøp av konsulenttenester	78
4.5 Arbeidsmiljø i Statens vegvesen	79
4.6 Likestilling og inkludering i virksomheten	80
4.6.1 Likestilling	80
4.6.2 Inkluderende rekruttering (Inkluderingsdugnaden)	81
4.7 Helse, miljø og sikkerhet	82
4.8 Seriositet	83
5. Vurdering av framtidsutsikter	85
6. Årsregnskap	87
6.1 Ledelseskommantar	88
Formål	88
Bekreftelse	88
Vurdering av vesentlige forhold	88
Tilleggsopplysninger	89
Prinsippnote til årsregnskapet	90
6.2 Bevilgningsrapportering med noter	92
Note A: Forklaring av samlet tildeling utgifter (beløp i 1000 kr)	93
Note B: Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til 2023 (beløp i 1000 kr)	94



6.3 Artskontorrapporteringen med noter	98
Note 1: Innbetalinger fra drift.....	100
Note 2: Utbetalinger til lønn.....	101
Note 3: Andre utbetalinger til drift.....	101
Note 4: Finansinntekter og finansutgifter.....	103
Note 5: Utbetaling til investeringer.....	103
Note 6: Innkrevingsvirksomhet og andre overføring til staten.....	103
Note 7: Utbetaling av tilskudd.....	103
Note 8: Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen.....	104
Vedlegg 1 Nærmere om resultater	105
Vedlegg 2 Nærmere om oppfølging av store prosjekter	119
Vedlegg 3 Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler	129
Vedlegg 4 Nærmere om oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger	144
Vedlegg 5 Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren	149
Vedlegg 6 Overordnet status og risiko-vurdering på oppdrag i budsjettåret	153



1. Leders beretning



MF Solavågen på riksveiferjesambandet Festøya - Solavågen. Hjørundfjorden og Honndalsrokken i bakgrunnen. Ferja er miljøvennlig med en betydelig reduksjon i CO₂ og NOx utslipp sammenlignet med konvensjonelle ferjer. Foto: Tor Myklebust, Statens vegvesen



Det norske veinettet er ryggraden i transportsystemet: verdier for mange milliarder kroner skapes hvert år takket være at veiene er åpne og fremkommelige slik at transporten kan skje på en sikker og forutsigbar måte.

Statens vegvesen har i 2023 god måloppnåelse på flere områder og har solid kostnadskontroll. Fjorårets værhendelser viser at vi i stor grad lykkes i vårt arbeid med trafikkstyring og beredskap. Uvær som blant annet Hans og Ingunn førte til stengte veier og krevde stor innsats fra hele virksomheten. Til tross omfanget av disse hendelsene klarte vi å opprettholde høy grad av oppetid på veiene. I 2023 har vi innført en tydeligere og mer strukturert samhandling mellom veitrafikksentralene, andre veieiere, Metrologisk institutt, nødetatene og lokale myndigheter. Dette samspillet blir stadig viktigere med flere veieiere og et stadig mer utfordrende klima.

Statens vegvesen har et ansvar for helheten i veitransportsystemet og spiller en avgjørende rolle i å utvikle, drifte og vedlikeholde veinettet i Norge. Gjennom innovative anskaffelser arbeider vi for å effektivisere prosesser, forbedre trafikk sikkerheten og redusere miljøpåvirkningen. Dette bidrar til bærekraftig mobilitet. Et eksempel på dette er utbedring av E16 i Valdres, som har gitt navn til en ny måte å tenke veibyggning på - Valdresmodellen. Ved å involvere entreprenøren helt fra starten er vi sikret gode løsninger og resultatet er en vei som gir mest mulig fremkommelighet og trafikk sikkerhet for pengene.

Teknologiutviklingen i transportsektoren skjer raskt, og Statens vegvesen bidrar positivt til dette. Med trangere økonomisk handlingsrom fremover blir det viktig å omstille oss slik at vi skaper størst mulig verdi for samfunnet. Verdipotensialet som ligger i å utnytte data smart for samfunnet og for etaten er stor. Økt samarbeid, god organisasjons- og kompetanseutvikling vil sørge for at kjernevirksomheten vår utvikler seg ved hjelp av teknologi. Analyse av data gjør oss i stand til å forstå kundenes behov, samtidig som at vi kan forenkle og optimalisere verdikjeder. Vi jobber blant annet aktivt med å optimalisere bruken av Nasjonal vegdatabank som grunnmuren for fremtidens digitale vei.

Statens vegvesen utarbeidet i 2023 et forslag til nasjonal strategi for automatisert veitransport gjennom dialog og samarbeid med mange aktører. Utkastet er overlevert Samferdselsdepartementet og staker ut en langsiktig kurs og har til hensikt å legge grunnlaget for viktige nasjonale prioriteringer fremover.

Statens vegvesen har hatt stor oppmerksomhet på trafikk sikkerhet i 2023. Det blir krevende å nå målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Her har vi alle et ansvar. I 2023 var antall drepte i trafikken 114. Utviklingen de siste årene er urovekkende, og den viser at vi fortsatt har en lang vei å gå for å nå målet om maksimalt 50 drepte i 2030. Etaten vil intensivere trafikk sikkerhetsarbeidet og samarbeidet med de andre aktørene på dette området fremover.

Statens vegvesen har utarbeidet en tiltakspakke for å forhindre fremtidige hendelser som kollapsen av Tretten bru. I august 2023 engasjerte vi PwC til å gjøre en uavhengig undersøkelse av etatens håndtering og oppfølging av svakheter til fagverksbuer i tre som kom frem etter Perkolo bru kollapsen i 2016. Mandatet ble underveis utvidet til også å omfatte hele historikken til Tretten bru. Rapporten ble overlevert til Statens vegvesen i januar 2024.

Samfunnet står ovenfor store utfordringer når det gjelder miljø, klima og verdifull natur. Statens vegvesen tar en pådriverrolle i transportsektorens omstilling gjennom vårt arbeid med bærekraft, og arbeidet med nullvekstmålet i byene er sentralt. I 2024 har vi mottatt mandat for å starte og lede forhandlinger i Nedre Glomma og Kristiansands regionen.



Vi bidrar betydelig i arbeidet mot sosial dumping i transportsektoren, og samarbeider godt med andre etater og instanser i oppfølgingen av regjeringens handlingsplan. Kontroll- og tilsynsvirksomheten bidrar til å luke ut useriøse aktører, i tillegg til å øke trafikksikkerheten. Vi har betydelig innkjøpsmakt og er svært bevisst på kravene vi stiller til seriøsitet og arbeidsforhold i kontraktene.

Jeg er trygg på at Statens vegvesen er klar for å løse også morgendagens oppgaver. Vi har en velfungerende organisasjon og dyktige og motiverte medarbeidere, som hver dag jobber for et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem.

Oslo, 15. mars 2024



Foto: Henriette Erken Busterud,
Statens vegvesen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ingrid Dahl Hovland'. The signature is fluid and cursive.

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall



Vedlikehold av E39 Stordabrua. Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal utvikle gode veisystemer som alle kan bruke, der transporten ikke fører til alvorlig skade på mennesker eller miljø. Statens vegvesen har et sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet, og utfører sitt samfunnsoppdrag gjennom tre roller:



Fagorgan

Gir faglige anbefalinger og råd til Samferdselsdepartementet, koordinerer internasjonalt arbeid og kollektivtransport, ansvar for nasjonal trafikkberedskap og vegdatabank (NVDB)



Byggherre

Planlegger prosjekter, bygger ut, drifter og vedlikeholder riksvei



Myndighetsorgan

Utvikler regelverk, foretar kontroll og tekniske godkjenner, fatter vedtak etter lov og forskrift

Figur 2.1 Statens vegvesens tre roller

Statens vegvesen ledes av en vegdirektør og består av Vegdirektoratet og seks divisjoner. Ved årsslutt hadde etaten 4 904 ansatte fordelt på 4 617 utførte årsverk, eller 4 806 avtalte årsverk.

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem er en sentral bærebjelke i samfunnet vårt, og en viktig forutsetning for verdiskaping og velferd. Dette er Statens vegvesens samfunnsoppdrag. Statens vegvesens virksomhetsstrategi ble vedtatt i 2022. Strategien tar utgangspunkt i Nasjonal transportplan, og består av fem toppmål med tilhørende styringsindikatorer, tre strategiske retninger og tre prioriterte områder. Til sammen gir det etaten et fundament for å prioritere strategisk riktige initiativ som vi må lykkes med for å løse vårt samfunnsoppdrag. Det ligger tydelige forventninger til måloppnåelse i 2030 for samtlige toppmål, og gjennom siktlinjer og styringsindikatorer vil etaten kunne følge utviklingen over tid.



Figur 2.2 Statens vegvesens virksomhetsstrategi



Bærekraft er et prioritert område i etatens virksomhetsstrategi for å tydeliggjøre noen viktige tema vi bidrar til å følge opp for å nå målene i Nasjonal transportplan, mht. FNs mål for en bærekraftig utvikling. Vår ambisjon er at bærekraftperspektivet skal integreres i all vår aktivitet, tilsvarende den tydelige posisjonen trafiksikkerhet har i etaten gjennom nullvisjonen. Statens vegvesens bærekraftstrategi omfatter totalt fem prioriterte områder som vi har stor påvirkning på. Hovedfokus i 2023 var å konkretisere hvordan målene skal følges opp.

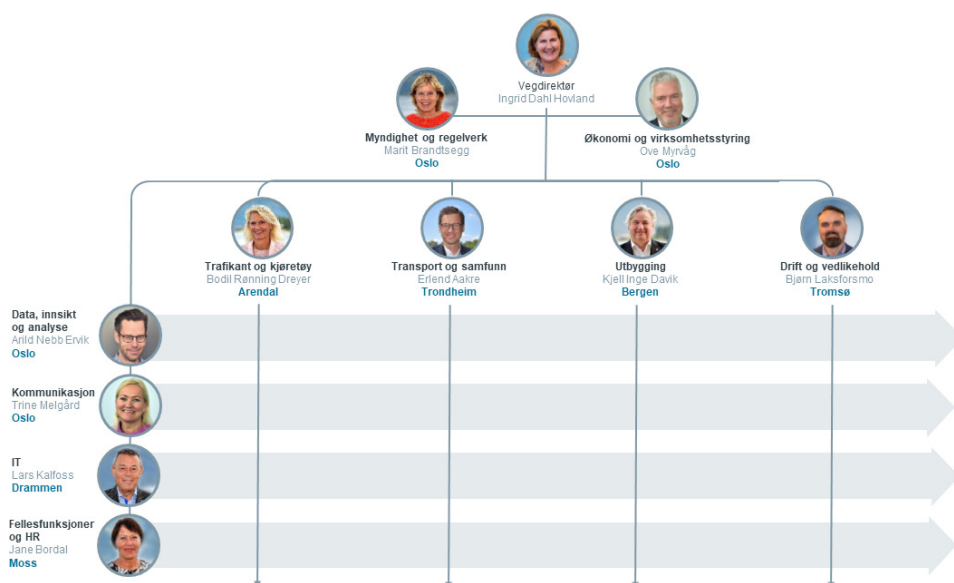


Figur 2.3 Bærekraftstrategiens fem prioriterte områder

Statens vegvesens bidrag til bærekraft drives i stor grad gjennom krav i anskaffelser, kunnskaps- og metodeutvikling, samt gjennom samarbeid og kunnskapsdeling med andre transportvirksomheter, myndigheter, organisasjoner og bransjen. Statens vegvesen er også et myndighetsorgan og bidrar til bærekraftmålene gjennom å utvikle og følge opp regelverk som omfatter alt fra trafiksikkerhet, ansvarlig innovasjon, anstendige arbeidsforhold (kjøre og hviletid), lokal luftkvalitet (piggdekkgebyr og lavutslippssoner), ressursbruk, klima og miljø.

Ettersom etatens arbeid med bærekraft inngår i flere mål og aktiviteter, har vi valgt å rapportere på de ulike bærekraftaktivitetene våre under de tilhørende toppmålene, og ikke som en separat rapportering. De første fire prioriterte områdene er i hovedsak omtalt under sine respektive toppmål i kapittel 3. I tillegg er det siste prioriterte område omtalt i kapittel 4 og dels under kapittel 3.1.4.

Statens vegvesen har som ambisjon å ligge langt fremme i internasjonal utvikling på vei- og transportområdet, og har en strategisk innrettet deltakelse i internasjonale fora for kunnskapsutveksling, forskning og utvikling, innovasjon, standardisering og regelverksutvikling. Europeiske fora utgjør den største delen av deltakelsen der vi er med på å legge grunnlaget for og utvikling av EU-regelverk og standarder. Internasjonal deltakelse er en nødvendig kunnskapskilde som bidrar til arbeidet med de fem toppmålene.

Figur 2.4 Organisasjon og ledelse per 31.12.2023¹

- **Transport og samfunn** har det utførende ansvaret for de oppgaver Statens vegvesen utfører uavhengig av veieier, for hele transportsystemet
- **Utbygging** har ansvar for å gjennomføre større utbyggingsprosjekter tildelt Statens vegvesen
- **Drift og vedlikehold** ivaretar veieierskapet på vegne av staten. De har ansvar for veiens livsløp både med planlegging, bygging, drift, vedlikehold og utbedring, inkludert forvaltning av veigrunn.
- **Trafikant og kjøretøy** har ansvar for myndighetsutøvelse og forvaltning av regelverket innen fagområdet trafikant og kjøretøy
- **IT** skal være en partner og pådriver for digitalisering i Statens vegvesen, og legge til rette for ny teknologi, innovative tjenester og bedre utnyttelse av data
- **Fellesfunksjoner og HR** gir administrativ støtte og rådgivning til Statens vegvesens tjenesteproduksjon
- **Økonomi og virksomhetsstyring** utøver den overordnede styringen av virksomheten på vegne av vegdirektøren og sørger for at forutsetninger, krav og mål som Samferdselsdepartementet stiller til Statens vegvesen inngår i den formelle styringen.
- **Myndighet og regelverk** er Vegdirektoratets fag- og myndighetsorgan. Enheten utvikler regelverk, foretar kontroll og teknisk godkjenning og gir faglige råd til vegdirektøren. Myndighet og regelverk ivaretar klagebehandling for vedtak fattet i divisjonene i Statens vegvesen etter forvaltningsloven
- **Data, innsikt og analyse** skal være en pådriver for en data- og innsiktsdrevet virksomhet. Dette innebærer å utvikle kultur, kompetanse, datateknologi og data governance for å øke verdiskapningen på tvers av virksomheten
- **Kommunikasjon** har det overordnede ansvaret for virksomhetens interne og eksterne kommunikasjon, og er ansvarlig redaktør for virksomhetens kanaler

Arbeidsgiver og HMS Arbeidsgiverfunksjonen skal ivareta det overordnede arbeidsgiveransvaret og se til at våre forpliktelser i lov- og avtaleverk blir overholdt.

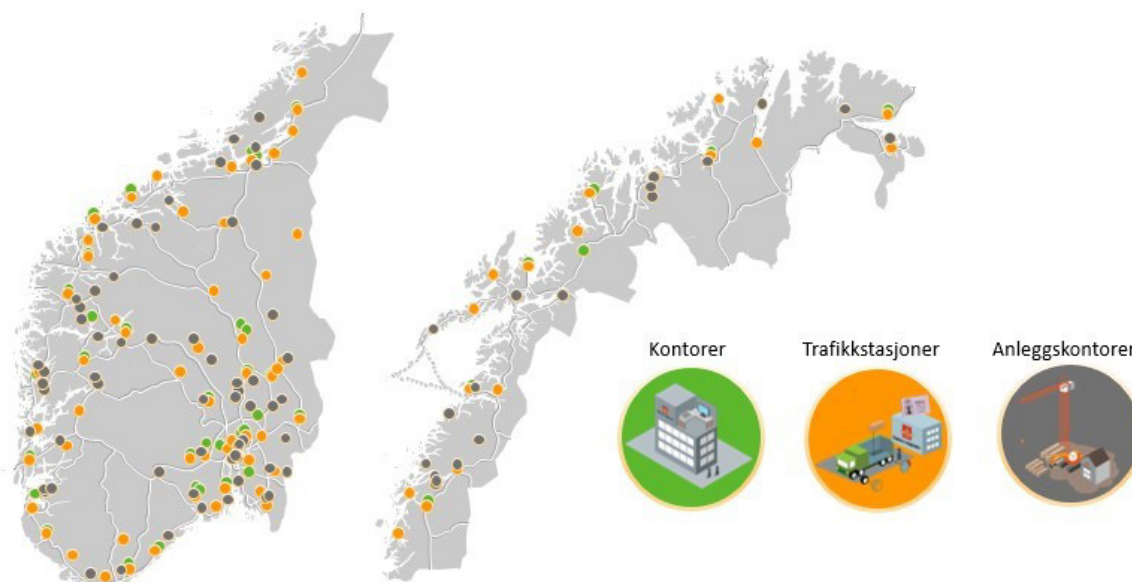
Internrevisjonen er en uavhengig funksjon, som skal fremme og beskytte Statens vegvesen sine verdier.

¹ Per Morten Lund var divisjonsdirektør for Transport og samfunn frem til 31. mai 2023. Nils Audun Karbø fungerte som divisjonsdirektør for Transport og samfunn frem til Erlend Aakre tiltrådte 01. september 2023.



Statens vegvesen har bred representasjon rundt om i hele Norge. Divisjonene har hovedkontor i hver sin by, og er lokalisert henholdsvis i Tromsø, Trondheim, Bergen, Arendal, Drammen, og Moss, mens Vegdirektoratet er lokalisert i Oslo. Betydelige andeler av divisjonenes tjenesteproduksjon skal dekke behov i hele landet. Etaten har derfor ansatte som yter tjenester ut fra 168 lokasjoner over hele Norge, og 87 pst. av våre ansatte har arbeidssted utenfor Oslo. Av årets nyansatte, er 83 pst. lokalisert utenfor Oslo.

Etaten er bevisst de positive mulighetene som ligger i å bygge desentraliserte og robuste fagmiljøer, og søker derfor å kanalisere samme type roller til én eller et mindre antall utpekte lokasjoner. Der vi har relevante fagmiljøer fordelt over flere lokasjoner, kan aktuelle kandidater under rekruttering ofte signalisere hvilken lokasjon de primært ønsker. Når oppgavene ikke er stedbundne, vil det også være mulig for eksisterende ansatte å melde ønske om å bytte lokasjon ut av sentrale områder. Statens vegvesen har etablert gode digitale samhandlingsystemer og utvikler god kultur for digital oppgaveløsning på tvers av enheter og lokasjoner.



Figur 2.5 Statens vegvesens lokasjoner

**Tabell 2.1 Utvalgte nøkkeltall 2023**

Administrative nøkkeltall DFØ ²	2021	2022	2023
Antall ansatte	4 923	4 909	4 904
Antall utførte årsverk	4 540	4 649	4 617
Samlet tildeling post 01-99 (mill.kr)	39 597	38 111	40 416
Utnyttelsesgrad post 01-29	97,4 %	99,2%	99,3%
Driftsutgifter (mill. kr)	30 702	32 733	38 012
Lønnsandel av driftsutgifter	13,4 %	12,9%	11,9%
Lønnsutgifter pr. årsverk (1 000- kr)	905	910	977
Total omsetning (mill. kr)	39 767	41 244	47 583
Lønnsandel av total omsetning	10,3 %	10,3%	9,5%
Konsulentandel av total omsetning	7,1 %	7,2%	5,4%
KPI 4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter)	8,1%	7,7%	7,0%
KPI 5, Andel administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/ Antall årsverk) (1000 kr)	526	551	580

Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2023

Produksjonstall ³	2021	2022	2023
Framkommelighet			
Andel av riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet for veidekke (i pst.)	92%	91%	91%
Antall km riksvei dekkelagt	1 149	835	940
Antall km riksvei åpnet for trafikk	9	44,8	13,2
Antall skredutsatte punkt på riksveinettet som er utbedret	1	13	8
Antall km på riksvei som har fått gul midtlinje	10,5	17	10,2
Antall km nye kollektivfelt	2,2	2,3	0,2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	3,5	5,6	11,2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	5,2	18,6	19,6
Antall viktige kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	0	2	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	16	83	38
Trafikksikkerhet			
Antall km ny firefelts riksvei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	1,2	16,2	0,2
Antall km midtrekkverk på to- og trefeltes riksveier	0	12,1	0,2
Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking	101,9	31,7	33,4
Miljø			
Endring i antall personer utsatt for et innendørs døgnkveivalent støynivå over 38 dB	194	15	2
Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp for alle nye personbiler (g/km) Gjennomsnittet for klassene M1/M1G førstegangsregistrert i 2023	36	17	19
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO ₂	0	0	0

² Administrative nøkkeltall er definert i DFØ Veiledningsnotat – Årsrapport for statlige virksomheter.

³ Produksjonstallene viser tiltak som ble ferdigstilt det enkelte år. For investeringsprosjekter er tiltaket ferdigstilt først når veien åpnes for trafikk. Det kan føre til at vi får årlige variasjoner i de innrapporterte tallene.

**Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2023, fortsettelse**

Produksjonstall ³	2021	2022	2023
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM ₁₀	0	4 ⁴	3 ⁵
Trafikant og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy	3 447 745	3 504 322	3 483 408
Antall elektriske drevne kjøretøy	472 444	628 276	721 774
Antall hydrogendrevne kjøretøy	193	220	146
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)	1 268 599	1 277 989	1 226 848
Antall produserte førerkort (ca.)	480 420	566 170	414 725

4 Overskridelser i Oslo, Brumunddal, Drammen og Lørenskog.

5 Overskridelser i Oslo, Brumunddal og Hamar.



3. Årets aktiviteter og resultater



Bilde fra Kvitsøy, som blir landfast i forbindelse med byggingen av Rogfast. Foto: Øyvind Ellingsen, Statens vegvesen



- Del 3.1 presenterer Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2023.
- Del 3.2 presenterer informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2023.
- Vedlegg 1 gir en ytterligere omtale av enkelte mål og resultater for året.

3.1 Resultater og måloppnåelse

MÅL	VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE	IDENTIFISERTE RISIKOER
	<ul style="list-style-type: none"> • Etaten har god kontroll på kostnadene • Vi tilpasser kontrakter innen drift for at de skal bli mest mulig attraktive for entreprenører • Vi arbeider med digitalisering og effektivisering • Etaten hadde en reduksjon i interne kostnader på 500 mill. kr fra 2022 	<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"> • Vi fortsetter arbeidet med de tre strategiske retningene – digital først • Digital drivkraft skal modernisere og videreutvikle Nasjonal vegdatabank, og har hatt stor aktivitet i 2023 • Vi har overlevert et utkast på strategi for automatisert transport • Gjennom ITS teknologi får vi vurdert anvendbarhet av ny teknologi 	<ul style="list-style-type: none"> • Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystem • Beslutninger (internt og eksternt) baseres på foreldet kunnskapsgrunnlag
	<ul style="list-style-type: none"> • Utslipp fra veitransporten er på 8,4 mill. tonn CO₂ – som er en nedgang fra 2022 • Direkte utslipp fra anlegg, drift, vedlikehold og ferje i 2023 er på 348 000 CO₂e • Arbeidet med å få redusert disse utslippene fortsetter • Statens vegvesen har i samarbeid med Nye veier AS og Enova utarbeidet plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy • Vi arbeider med å begrense uheldig påvirkning på natur og miljø 	<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 verdifulle arealer
	<ul style="list-style-type: none"> • I 2023 omkom 114 personer i trafikken fordelt på 99 dødsulykker. • Det var en nedgang i hardt skadde i trafikken • Kampanjetemaene oppmerksomhet, fart, belte i buss og samspill i trafikken ble videreført i 2023 • Det er viktig for trafikksikkerheten at krav til driftsstandard overholdes i kontraktene 	<ul style="list-style-type: none"> • Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke • Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafikksikkerheten negativt
	<ul style="list-style-type: none"> • Etaten jobber aktivt med å holde riksveiene åpne og trygge året rundt • Det har vært flere krevende værhendelser i 2023 som etaten har håndtert godt • Vi har etablert to nye produktområder: Trafikkflyt- og beredskap og Fremkommelig vei • I 2023 hadde vi en oppetid på 98,51 pst., som er en nedgang på 0,27 pst poeng siden 2022. Hovedårsaken er tilknyttet veiarbeid • Det var 24,9 millioner timer forsinkelse på riksveinettet i 2023. En økning på 5 pst. fra 2022 • Tromsø fikk inngått byvekstavtale i oktober 2023 	<ul style="list-style-type: none"> • Redusert forutsigbarhet • Redusert fremkommelighet • Manglende oppnåelse av nullvekstmålet



3.1.1 Mer for pengene

Statens vegvesen arbeider på alle områder med mål om å få mer for pengene. Dette innebærer å fortsette med å lete etter de beste løsningene innen veibygging, drift, vedlikehold og 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. Dynamikken med optimalisering og porteføljestyling legger til rette for at Statens vegvesen kan oppnå mer for pengene. Gjennom god prosjektstyring, kontinuerlige optimaliseringer økes lønnsomheten av investeringene og prosjektene både ved å redusere kostnadene og øke 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.

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

Vi fortsetter arbeidet med helhetlig tilnærming til drift, vedlikehold, mindre investeringer, utbedring og ny veibygging. Ved å sikre en best mulig sammenheng mellom de ulike innsatsområdene vil det kunne oppnås mer helhetlig standard på strekninger over tid, og det vil bidra til at vi får mer for pengene.

Effektivisering av veibygging

Gjennom årlige revisjoner av prioriteringsrekkefølgen for porteføljeprojekter foreslår Statens vegvesen prioriteringer av prosjekter som sikrer best mulig måloppnåelse, mest mulig effektiv ressursbruk og god langsiktig utvikling av prioriterte strekninger.

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. Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjektene skjer med utgangspunkt i dette, jf. også vedlegg 2 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

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



Tilbudspriser på nye driftskontrakter har økt med om lag 39 pst. sammenlignet med de kontraktene som ble avløst. Tilsvarende tall for 2022-kontraktene var 18 pst. En av årsakene til den større prisøkningen i 2023 kan være at veilengdene i 2023-kontraktene er betydelig redusert sammenlignet med veilengden i 2022-kontraktene. I 2023 kostet det 459 kr i snitt å drifte en km vei. Til sammenligning kostet drift av en km vei 429 kr i 2022. De økte kostnadene i 2023 kan henge sammen med ekstraordinære hendelser som uværet «Hans» og store nedbørmengder på Østlandet i august. Som rapportert ved andre tertial arbeider etaten med å foreslå ny indikator for prisvekst i nye kontrakter. Se nærmere omtale i vedlegg 1, nærmere om resultater.

Det pågår arbeid for å effektivisere vedlikeholdsarbeidet. I 2023 har Statens vegvesen fortsatt sitt måleprogram for å få oversikt over bæreevnen på riksveinettet. Hele veinettet er nå målt, og dette gir, sammen med annen informasjon som sporutvikling, jevnhet m.m., et forbedret grunnlag for prioriteringer innen vedlikehold og utbedring. Andel av veinettet som tilfredstiller krav til spor og jevnhet er på 91,1 pst. ved utgangen av 2023, som er om lag det samme som i 2022. Det ble lagt nytt asfaltdekke på 940 km riksvei i 2023.

Tilstandsindikator

Arbeidet med utvikling av tilstandsindikatorer er godt i gang. Metodikken bak tilstandsindikatorerne er å sammenligne kjente krav til tilstand med den digitale tilstanden fra Nasjonal vegdatabank. Indikatorerne skal kunne si noe om utvikling i tilstanden på de ulike veielementene på et aggregert nivå.

I 2023 er det utarbeidet første versjon av tilstandsindikatorer for tunnel, bæreevne og veibredde, samt startet forbedringer for en versjon to. Det er også startet arbeid med indikatorer for kurvatur, bru og spor og jevnhet. Målet er å kunne starte rapportering på disse indikatorerne i løpet av 2024.

System for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV)

Statens vegvesen har anskaffet et system for helhetlig forvaltning av anlegg og verdier. I prosjektet jobbes det med tilpasninger for registrering og aktiv bruk av tilstandsdata. Systemet vil legge til rette for tilstandsbasert prioritering og budsjettering av vedlikeholdet både i de årlige budsjettene, men også i langtidsplanlegging.

Digitalisering og effektivisering

Etatens utviklingsaktivitet dreies ytterligere i den strategiske retningen etaten har pekt ut. Statens vegvesen driver digitaliseringen gjennom kontinuerlig forbedring og virksomhetsutvikling, og benytter nyttevurderinger mer aktivt i prioritering av utviklingsporteføljen fremover. Digitalisering er et viktig virkemiddel for å nå målene om effektivisering, som har bidratt til en betydelig reduksjon av etatens egen ressursbruk.

Utviklingstiltaket eTilsyn er et vesentlig bidrag for å digitalisere arbeidsprosessen for de ansatte som gjennomfører tilsyn. Systemet vil gi regelstøtte og dermed likere saksbehandling, mens planlegging og gjennomføring av tilsynene vil kunne utføres mer effektivt. Rapportene som blir generert vil være likere i hele landet, og vil sikre registrering av avvik og oppfølging.

Innen utekontrollvirksomheten utvikles det en egen rapporteringsløsning basert på statistikk fra dataverktøyet VaDIS, spesielt utviklet for bruk ved utekontroll. Målgruppen er primært ledere som kan bruke denne til oppfølging, analyse og planlegging av kommende aktiviteter. I tillegg utvikles det en



datamodell for prediksjon av mulige feil og mangler på kjøretøy, basert på analyser av historiske data. Dette vil være et hjelpemiddel for ytterligere målretting av kjøretøy.

De siste årene fram til 2023 har antall skrankehandlinger vært i underkant av 900 000 årlig. Lanseringen av den digitale tjenesten *Frivillig avregistrering uten innlevering av kjennemerke* høsten 2022 medførte en kraftig reduksjon i antall registreringshandlinger på trafikkstasjonene. I 2023 var det vel 607 000 handlinger i skranke, og det er en reduksjon på ca. 30 pst. i forhold til 2022.

Selvbetjeningsløsningene innen trafikant- og kjøretøyområdet har i 2023 hatt en andel på hhv. 72 og 92 pst., og på begge områder er det en økning siden 2022 med andel på hhv. 62 pst. for trafikantområdet og 88 pst. for kjøretøyområdet. Se også omtale under kapittel 3.1.2.

Anskaffelser

Statens vegvesen jobber mot effektive, digitale og innovative anskaffelser, med fokus på bærekraft og sosialt ansvar. Innen anskaffelser jobber Statens vegvesen etter en felles anskaffelsesprosess som gir etaten bedre oversikt og grunnlag for å effektivisere anskaffelsesområdet ytterligere. Profesjonalisering av prosessene har særlig gitt interne effektiviseringsgevinster ved at den enkelte fagenhet som ikke selv gjennomfører konkurranser så ofte, får anskaffelsesfaglig bistand. Det er også i 2023 lagt ned mye arbeid i å analysere våre anskaffelser og forbruk, som igjen gir god styringsinformasjon.

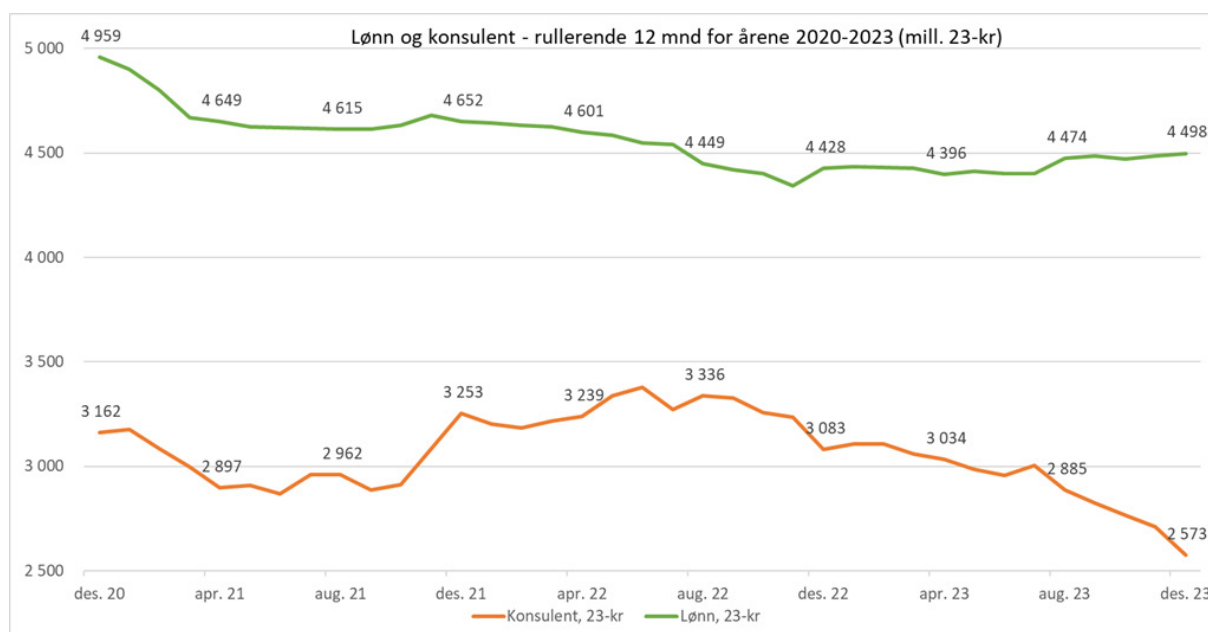
Statens vegvesen jobber med å ferdigstille en overordnet anskaffelsesstrategi for etaten. Målet er at den skal være på plass før sommeren 2024.

Interne kostnader

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

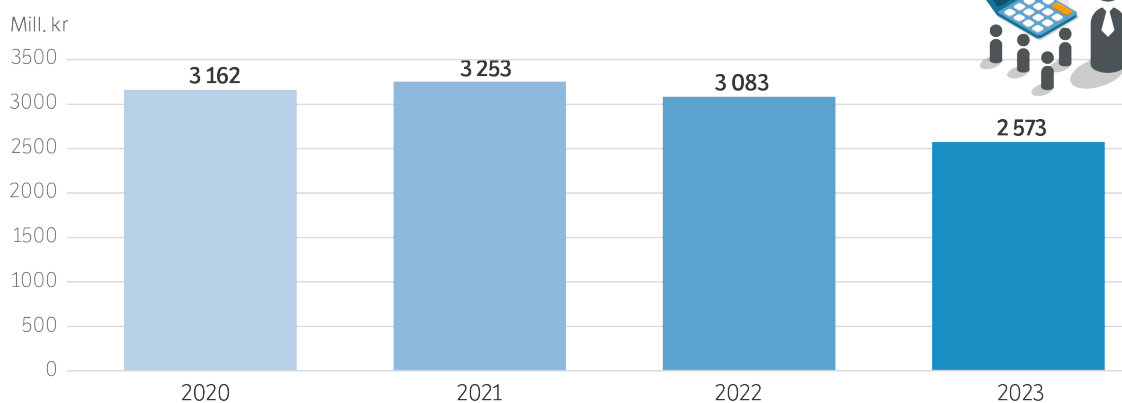
Etaten har redusert de interne kostnadene betydelig siden 2017. Regnskapet for 2023 viser et nivå for interne kostnader på om lag 10,2 mrd. kr, som er en reduksjon på om lag 500 mill. kr fra 2022. Resultatet for 2023 gir et avvik fra måltallet på om lag 500 mill. kr og skyldes ekstraordinær lønns- og prisvekst i 2022 og 2023 som ikke var hensyntatt ved fastsettelsen av målkravet.

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 vesentlige lavere enn foregående år, som det fremgår av figur 3.1 og 3.2. Statens vegvesen følger utviklingen i konsulentbruk tett, og vurderer fortløpende tiltak som skal gi ytterligere reduksjon i konsulentbruk fremover.



Figur 3.1 Utvikling i lønns- og konsulentkostnader i Statens vegvesen (23-kr)

Konsulent - Rengskap 2020–2023



Figur 3.2 Utvikling i konsulentutgifter (23-kr)

Statens vegvesen styrer mot å nå målkravet for interne kostnader på 10,4 mrd. 2024-kr i løpet av 2024. Dette tilsvarer en reduksjon på om lag 200 mill. kr fra 2023.

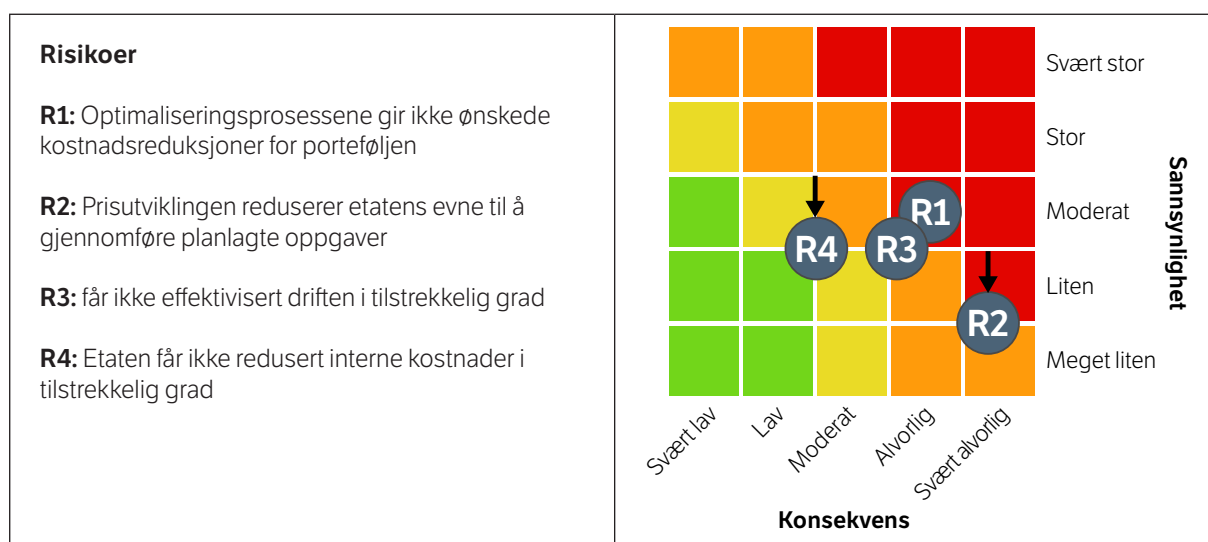
Risikovurdering

Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet om «mer for pengene» som moderat. Risikoen vurderes som svakt redusert siden andre tertial. Spesielt gjelder dette risikoene knyttet til prisutviklingen og reduksjon i interne kostnader. Prisutviklingene på sentrale innsatsfaktorer som stål, tre og betong har vært stigende, men trenden fra 2021 til 2022 har avtatt. Vi mener fortsatt at det er en risiko for at prisveksten kan gå ut over vår evne til å gjennomføre prioriterte oppgaver, men risikoen er noe lavere enn ved forrige rapportering.



Risikobildet for at etaten ikke klarer å effektivisere driften i tilstrekkelig grad er uendret andre tertial. Prisene for de nye driftskontraktene i 2023 har steget sammenlignet med de kontraktene de avløste. Vi vurderer at dette henger sammen med overgangen til rene riksveikontrakter, samt situasjonen med flere veieiere som medfører færre km per kontrakt fordelt over et større geografisk område. 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.



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Optimaliseringsprosessene fører ikke til forutsatt kostnadsreduksjoner for investeringsporteføljen, som igjen vil føre til at samfunnet får mindre igjen for pengene.	<ul style="list-style-type: none"> Hente ut ytterligere kostnadseffektivisering gjennom å benytte fleksibiliteten i veinormalene Gjennomføre verdianalyser o.l. rutinemessig
R2	Prisvekst i anleggsmarkedet går ut over etatens evne til å løse sine oppgaver innenfor gitte årlige budsjetttrammer.	<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 redusere bemanningen og nivået for konsulenttjenester Erstatte konsulenter med egne ansatte på utvalgte områder Redusere arealbruk per ansatt Tiltak for å redusere strømforbruket for eiendomsmassen Redusere reisevirksomheten Sanering og konsolidering av systemer



3.1.2 Effektiv bruk av ny teknologi

Bruk av veiene har stor verdi for samfunnet. Digitalisering og bruk av ny teknologi bidrar til høy mobilitet og god samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen prioriterer innsats og utvikling etter de tre strategiske retningene «den digitale veien», «digitalisert verdikjede for vei» og «digitale kundetjenester» i etatens virksomhetsstrategi for å oppnå en vellykket overgang til en digital virksomhet.

Statens vegvesen har store datamengder tilgjengelig fra hele veitransportsystemet, inkludert kjøretøy og trafikanter, og vi er av de største dataforvalterne i Norge. Verdipotensialet som ligger i å utnytte data smart for etaten og for samfunnet, er stort. Analyse av data gjør oss i stand til å forstå kundenes behov og til å forenkle og optimalisere verdikjeder som grunnlag for å ta gode beslutninger og retningsvalg for etaten.

En forutsetning for å bli mer datadrevet er å sikre lovlig, effektiv og forsvarlig gjenbruk av personopplysninger. Personvern handler om borgernes tillit og er et strategisk ressursområde i en datadrevet virksomhet. Det kreves en tydelig prosess for gjennomføring, klare roller og retningslinjer, tilstrekkelig kapasitet og -kompetanse (herunder forståelse for personvernrisiko), og god systemstøtte. Gjennom 2023 har etaten lagt ned en betydelig innsats på dette området, blant annet gjennom en tverretattlig arbeidsgruppe som utarbeidet et kunnskapsgrunnlag og en bedre samarbeidsprosess ved utlevering og gjenbruk av personopplysninger.

Etaten har i 2023 jobbet med innføring av to digitaliseringsplattformer. Dataplattformen Saga 2.0 innføres for å sikre at alle data som genereres i fagsystemer gjøres tilgjengelig for analyseformål på tvers av hele organisasjonen. ServiceNow plattformen innføres for å effektivisere kundekontakt og saksbehandling samtidig som den erstatter mange av de enkeltstående systemene vi har i dag.

De 16 riksveiferjesambandene er en del av den samfunnskritiske infrastrukturen i Norge. Det pågår en storstilt teknologidrevet utvikling i skipsfarten innenfor elektrisk drift, andre nullutslipp-energibærere, automatisering og digitalisering for å forbedre og optimalisere drift, der norsk ferjedrift på flere områder er i front av utviklingen. Med nye energibærere som flytende naturgass, batterielektrisk drift, og flytende hydrogen, offentlig-privat samarbeid og bruk av det offentlige virkemiddelapparatet har dette bidratt til å ta utviklingen innenfor nullutslippsteknologi fra pilot til marked.

Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



Den digitale veien

God mobilitet langs vei bygger i stadig større grad på at den fysiske infrastrukturen er integrert med den digitale infrastrukturen, og at infrastrukturen legger til rette for automatisert kjøring. For å bygge fremtidens digitale vei, tilrettelegger vi for nødvendige grunnlagsdata, regelverk, trafikkstyring og infrastruktur for digitalisering, automatisering, elektrifisering, posisjonering og kommunikasjon med kjøretøy.



Med over 12 millioner oppslag i døgnet, er Nasjonal vegdatabank (NVDB) grunnmuren for fremtidens digitale vei. NVDB har utviklet seg mye gjennom årene, og Statens vegvesen arbeider med å optimalisere den. «Digital drivkraft» er et program som skal modernisere og videreutvikle teknologi og prosesser, slik at Statens vegvesen kan levere data av høy kvalitet fra NVDB til digital infrastruktur og nyttetjenester i Norge. Programmet er en endringsmotor i utviklingen av et fremtidsrettet, datadrevet og bærekraftig transportsystem. Programmet har hatt stor aktivitet i 2023, med flere viktige tjenester:

- Ny løsning for å hente data ut fra NVDB-kjerne gir vesentlig raskere henting av data om veiobjekter og bedre stabilitet ved høy datatrafikk.
- Bedre og mer detaljert overvåking av NVDB-kjerne gjør at feil oppdages og kan fikses raskere.
- Første versjon av tjenesten Kontoutskrift 2.0 ble lansert. Det er et verktøy som viser registreringsgrad i NVDB som brukes i forbindelse med å måle datakvalitet.
- Det er utviklet en Web-side som viser statistikk om trafikk i NVDB, et verktøy som brukes for å oppdrive en helhetlig oversikt over brukere og brukeradferd.
- Betydelig forbedret grensesnitt for utviklere gjør at arbeidet deres blir mer effektivt.

I 2023 startet flere prosjekter som skal bidra i retning mot å ha kjent datakvalitet i NVDB og å heve kvaliteten på objekter. Dette gjelder bl.a. valideringsverktøy for rekkverk, der målet er å kunne oppdatere objektene rekkverk og rekkverksevne på en mer effektivisert og automatisert måte. I tillegg er det startet prosjekter innen strategi og organisering av arbeid med datakvalitet som videreføres i 2024.

Droner brukes bl.a. til å gjennomføre bruinspeksjoner, aktiv skredsikring og dokumentasjon av veiprojekt for å lettere oppdage avvik, og letter samarbeid med entreprenører. Statens vegvesen planlegger å bruke droner i stadig større grad for å øke trafikksikkerheten for alle som ferdes på veien.

Foto: Red Ant, Statens vegvesen



Fremtidens transportsystem er fysisk, digitalt, elektrisk, sikkert og oppkoblet. Statens vegvesen har i 2023 utarbeidet et forslag til nasjonal strategi for automatisert veitransport⁶. Automatisert transport forventes å kunne bidra til at vi når de transportpolitiske målene. Strategien ser mot 2050, og skal peke ut en retning for innføring av automatisert transport i Norge. Forslaget til strategi anbefaler en rekke tiltak som vil gi gevinster ved innføring av automatisert transport.

Flere av tiltakene ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, mens mange ligger hos andre aktører i veitransportsektoren. Det er derfor svært viktig med et sektorovergripende samarbeid for å få en god nasjonal tilnærming, samt samarbeid når de konkrete utfordringene og oppgavene skal løses. Statens vegvesen ser frem til det videre arbeidet med automatisert transport.

⁶ Automatisert veitransport gjelder all mobilitet på vei; persontransport i form av privatbilisme og ulike former for delingstransport (inkludert kollektiv), godstransport og varelevering, nyttetransport samt andre mobilitetstjenester.



Pilotprosjektet «AI for forbedring av automatisk hendelsesdeteksjon (AID)» har som mål å undersøke om bruk av kunstig intelligens kan bidra til mer treffsikker varsling av alvorlige hendelser i norske tunneler. 89 riksveitunneler bruker AID for å varsle om farlige hendelser som oppstår, men omtrent 90 pst. av varslene som VTS mottar er falske. I en tilfeldig syvdagersperiode med bruk av kunstig intelligens ble andelen falske varsler redusert fra 90 til 10 pst.

Foto: Statens vegvesen



Statens vegvesens program for Intelligente transportsystem, ITS-programmet, ble avsluttet i 2023. Flere piloter har allerede gitt nyttig erfaring med bruk av ny teknologi for effektivisering og automatisering i etaten. Noen eksempler er løsning for å gi gode prognoser for fremkommelighet på fjelloverganger og bruk av sanntidsstatus på bilberging for bedre informasjon om fremkommelighet. For utekontroller er det utviklet løsninger for avviksdetektering på kjøretøy for dekk, motor og last, noe som øker presisjonen for valg av kjøretøy som skal kontrolleres. Gjennom EU-prosjektet NordicWay3 er det lagt et godt grunnlag for videreutvikling og implementering av samhandlende intelligente transportsystemer (C-ITS tjenester). Her har det også vært et godt samarbeid med bilindustrien med tanke på å realisere disse tjenestene i nye kjøretøy.

Jammertest er et tverrsektorielt samarbeid mellom Statens vegvesen, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Forsvarets forskningsinstitutt, Justervesenet og Norsk Romsenter. Jammertest 2023 fant sted på Andøya med 160 deltakere fra 64 selskap fra 19 land. Totalt 247 ulike tester ble gjennomført der deltakere ble utsatt for ulike typer støy og falske globale navigasjonssatellittsystemsignal, GNSS-signal. Deltakere har meldt at de har endret sine system basert på lærdom fra Jammertest 2023 og at produktene utvikles slik at de gir tryggere og sikrere bruk av GNSS i kjøretøy. Samarbeidet har dermed ført til bedre bruk av GNSS, også i telekom- og energisektoren som to samfunnskritiske sektorer som påvirker et moderne samvirkende transportsystem.

Forslaget til «Forskrift om veidata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring mm. på offentlig vei» ble sendt på høring i juni 2023. Forskriften skal blant annet regulere det nasjonale ansvaret for og de ulike veimyndighetenes leveranser av veidata og veitrafikkinformasjon til Nasjonal vegdatabank og veitrafikkentralen. Forslaget viderefører innholdet i gjeldende vegdataforskrift. I tillegg foreslås det at virkeområdet utvides til å gjelde både riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Dette betyr at også alle kommunene og Nye Veier AS blir pliktsubjekter etter den foreslåtte forskriften, i tillegg til Statens vegvesen (som henholdsvis nasjonalt fagorgan og veimyndighet) og alle fylkeskommunene. Det er kommet inn mange gode innspill, og etaten har dialog med Samferdselsdepartementet om den videre oppfølgingen av arbeidet.

Digitalisert verdikjede for vei

Statens vegvesen skal gjennom effektiv bruk av ny teknologi sørge for digital arbeidsflyt og modeller i alle ledd, slik at riktig informasjon er tilgjengelig til rett tid, på rett sted, gjennom hele veiens livssyklus. God ivaretagelse og utvikling av eksisterende veier er viktig for å opprettholde og forbedre samfunnsnyttien og verdien i infrastrukturen. Statens vegvesen fortsetter med digitalisering av arbeid knyttet til veiens livsløp. Dette vil gi en samhandlende og effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning.



Veinormaler er Statens vegvesens styringsverktøy for utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikknett, og alle de 11 veinormalene foreligger digitalt⁷. Dette forenkler både bruk og vedlikehold av krav, regler og fagstoff, også på tvers av normaler. Digitaliserte veinormaler legger også til rette for at regelverket på sikt kan hentes direkte inn i plan- og prosjekteringsverktøy. Digital portal for fravik fra veinormalene er etablert i 2023.

Alle digitalt innsendte modellbaserte søknader om bruer og bærende konstruksjoner fra alle veieiere behandles digitalt. I 2023 utgjorde disse 223 søknadene 58 pst. av det totale antallet behandlede søknader, en økning på 46 pst. fra 2022. Vi følger utviklingen i andelen av veiprojekter på riks- og fylkesvei som benytter modellbasert arbeidsgrunnlag ved prosjektering og bygging av konstruksjoner slik at vi kan legge til rette for økt bruk. Statens vegvesen har også en høy grad av digital modellbasert planlegging, prosjektering og gjennomføring av investeringsprosjekter. Det stilles krav om dette i alle nye prosjekter og kontrakter.

Prosjekt om ny E8 mellom Sørbøtn og Laukeslett i Tromsø tar i bruk teknologi for å øke effektiviteten. Prosjektet benytter bygginformasjonsmodellering (BIM). Dette innebærer at de som prosjekterer leverer digitale 3D modeller av det planlagte tiltaket. Ved å benytte robotprosessautomatisering (RPA-teknologi) reduserer vi manuelt arbeid i BIM. Bare etter én måneds bruk av roboten, har prosjektet allerede spart om lag 70-80 arbeidstimer.

Foto: BIM / Statens vegvesen



Digitale kundetjenester

Gjennom økt kundeorientering skal vi finne nye måter å hjelpe kundene på, utvikle tjenester som forbedrer reiseopplevelsen og tilby data og automatiserte tjenester som setter kunden i stand til å gjøre gode valg. Statens vegvesen bruker produktorientering for å bli mer kundeorientert og datadrevet (se nærmere omtale av produktorientering og produktområdene i 3.1.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet).

Produktområdet Fremkommelighetstjenester ble etablert i 2022, og har siden da levert flere produkter. I januar 2023 ble mobilappen Vegvesen trafikk lansert. Appen inneholder ruteplanlegger, trafikkinformasjon og mulighet for å kunne få varslinger på strekning og områder i tillegg til at du kan legge inn favoritter og brukerinformasjon. I løpet av 2023 har appen fått bedre funksjonalitet, med blant annet sanntidsinformasjon på døgnhvileplasser. Denne funksjonaliteten gir yrkessjåførene informasjon om ledig kapasitet på døgnhvileplassene våre, og det blir dermed enklere å planlegge hvile i løpet av arbeidsdagen.

Selvbetjeningsløsninger på trafikant- og kjøretøyområdet

Digitalisering er et viktig virkemiddel for å bidra til effektivisering av etatens ressursbruk, men også for å sørge for bedre ressursbruk hos trafikantene. Her er arbeidet med å sikre gode selvbetjeningsløsninger for våre kunder sentralt. Statens vegvesens utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært vellykket over flere år.

⁷ Med unntak av ett kapittel av N300, Trafikkskilt.



Figur 3.3 Statens vegvesens utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet

I 2023 har Statens vegvesen fortsatt denne utviklingen, og etaten har lansert følgende tjenester:

- **Digital synsattest** ble lansert i januar 2023. Gjennom tjenesten kan optikere og øyeleger sende inn førerkortrelaterte synsattester digitalt til Statens vegvesen. Allerede få dager etter lansering ble tjenesten benyttet av majoriteten av målgruppen, og innen noen måneder mottok etaten 85-90 pst. av synsattestene via tjenesten. Dette tallet har holdt seg stabilt gjennom året, og basert på denne tjenesten ble Statens vegvesen nominert til Digitaliseringsdirektoratets digitaliseringspris for 2023.
- **Digital innsending** av helseattest ble formelt lansert i mai, men foreløpig er det kun én leverandør av journalsystem som tilbyr digital innsending av helseattest til sine fastleger. Det er et stort potensial for effektivisering når løsningen tas fullt i bruk av fastlegene. Siste halvdel av året ble tjeneste for **bestilling og betaling av praktiske førerprøver** for drosjelivsnæringen utviklet på oppdrag fra SD.
- Ny nettbasert innsendingsløsning **for søknad om godkjenning av nye og brukte tunge kjøretøy** er under utarbeidelse. Løsningen vil gi bransjen mulighet til å følge opp egne søknader, samt gi våre saksbehandlere en mer effektiv hverdag.
- Integret **selvbetjeningsløsningen for timebestilling til hallkontroll og fagsystemet for saksbehandling**, samt tilrettelagt for ny funksjonalitet slik at kundene skal få en enklere meny for å bestille kontrolltime.
- Utviklet en selvbetjeningsløsning for bestilling av **duplikatvognkort**.
- Utvidet informasjonen om **Mine kjøretøy** på vegvesen.no/Din side, med informasjon om midlertidig avregistrering, bruksforbud og periodisk kjøretøykontroll. Dette vil redusere manuelle henvendelser til Statens vegvesen.

I 2023 har Statens vegvesen også prioritert å gjennomføre tekniske løft på våre selvbetjeningsløsninger, og har jobbet med å få flere kunder over på selvbetjeningsløsninger. Brukerundersøkelser har gitt oss grunnlag for å gi en enda bedre kundeopplevelse på eksisterende tjenester, som forhåpentligvis også vil resultere i høyere selvbetjeningsgrad. I tillegg har vi gjennomgått våre tjenester for å oppfylle nye krav til universell utforming (WGAC). Vi har i 2023 fortsatt en høy brukerandel på selvbetjeningsløsningene, både på førerkortområdet (72 pst.) og kjøretøyområder (92 pst.).

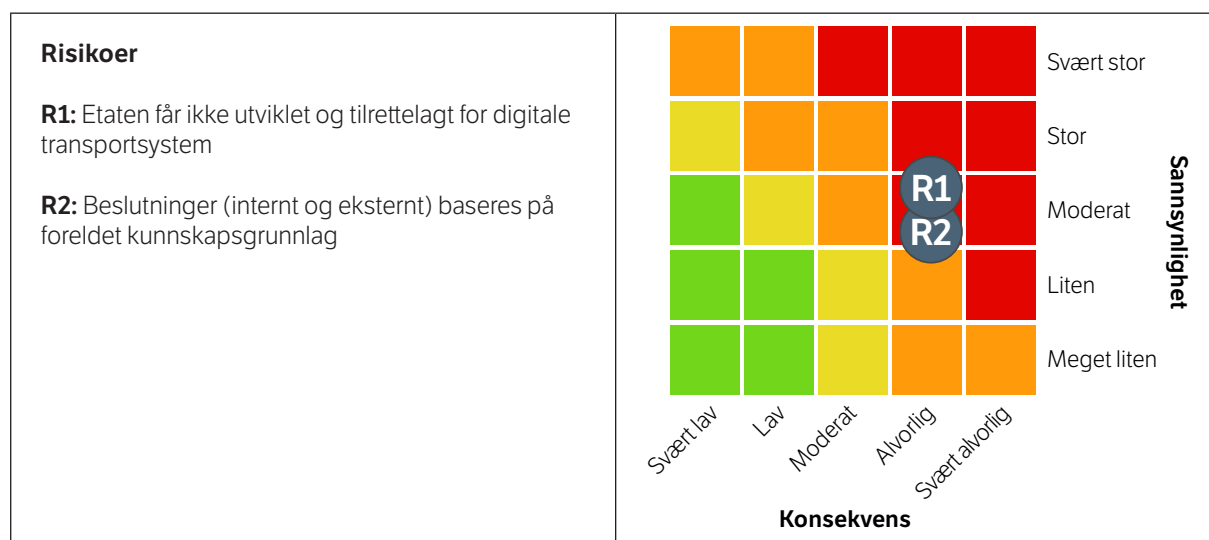
Risikovurdering

Ved utgangen av året vurderes risikoen samlet sett for «Effektiv bruk av ny teknologi» som høy og uforandret sammenlignet med første og andre tertial. Risikoene tilknyttet målet vil vedvare da det tar tid før tiltakene har effekt. Gjennom etatens strategiske retning, digital først, har vi fokus på utpekte områder for å lykkes med å bli en heldigital virksomhet.



Programmet Digital drivkraft har hatt høy aktivitet i 2023, og har startet flere prosjekter som vil bidra til bedre datakvalitet i NVDB. Dette arbeidet vil fortsette i 2024.

Statens vegvesen skal bli datadrevet og målet er å gjøre de mest verdifulle dataene lett tilgjengelig for lagring og gjenbruk. Det er et stort potensial i å utnytte data smartere, og en viktig forutsetning for det er lovlig, effektiv og forsvarlig bruk av personopplysninger. Dette har fått fokus i 2023 som vil fortsette inn i 2024.



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Gjennom innfasing og implementering av ny teknologi kan vi nå etatens måloppnåelse raskere. Dersom etaten ikke får utviklet og tilrettelagt for et digitalt transportsystem, er det en risiko for at etatens måloppnåelse kan påvirkes i negativ retning.	<ul style="list-style-type: none"> Videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank gjennom programmet Digital drivkraft Lovlig, effektiv og forsvarlig bruk av personopplysninger
R2	Nasjonal vegdatabank har store ytelsesutfordringer og klarer ikke å levere ønskede tjenester. Dersom den ikke fornyes er det sannsynlighet for at beslutninger, både hos Statens vegvesen og andre veieiere, baserer seg på et foreldet kunnskapsgrunnlag.	<ul style="list-style-type: none"> Fokusere på moderne, skalerbar teknologi for database og kjernesystemer gjennom programmet Digital drivkraft Ferdigstille revidert vegdataforskrift



3.1.3 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Statens vegvesen leverer godt på klima- og miljøområdet. I 2023 har Statens vegvesen fortsatt arbeidet med å ta en helhetlig posisjon på bærekraft og en tydeligere rolle i det grønne skiftet. Utslippene våre følger i stor grad aktivitetsnivået og vi er derfor avhengig av å gjøre aktiviteten smartere for å gjøre store kutt. Dette innebærer å ta vare på det vi har, forbedre logistikk, få drahjelp av samfunnsutviklingen (for eksempel omsetningskravet for biodiesel), ta i bruk ny teknologi, og stimulere til at ny teknologi blir utviklet. Vi søker å redusere klimagassutslipp og miljøpåvirkning samt å redusere beslaget av matjord, verdifulle naturområder og karbonrike arealer i prosjektene.

Utslipp fra veitransport

Statistisk sentralbyrå (SSB) er ansvarlig for å rapportere klimagassutslipp, drivstoffomsetning og kjørelengder for all veigående trafikk. Utslippsstatistikken for 2023 er ikke tilgjengelig før i juni 2024. For å kunne følge utslippsutviklingen i sanntid, beregner Statens vegvesen CO₂-utslippene med utgangspunkt i statistikk over drivstoffsalg. Beregnet utslipp i 2023 er 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e). Dette er en nedgang fra 8,7 mill. tonn som Statens vegvesen rapporterte for 2022 (3,5 pst.).

Utslippene teller som direkteutslipp og er proporsjonale med mengde drivstoff brukt:

- I 2023 var det totale salget av bilbensin og autodiesel på hhv. 907 og 2 774 mill. liter.
- Det totale salget av biodrivstoff i 2022 var 483 mill. liter, en nedgang fra 538 mill. liter i 2021. Salget av avansert biodrivstoff økte med 11 pst. og sto for 93 pst. av alt biodrivstoff som ble solgt. Siden avansert biodrivstoff telles dobbelt, ble den fysiske andelen lavere enn kravet på 24,5 pst. Det ble solgt 2 mill. liter biodrivstoff fra palmeolje eller soya i 2022.

Klimateknologi i transportsektoren

Elektrifisering av person- og varetransporten

Den elektriske personbilparken økte med 90 000 biler i 2023, og utgjør nå 24 pst. av den totale norske bilparken. Samtidig sank antallet fossilbiler med nærmere 137 000, noenlunde likt fordelt mellom bensin og diesel. I varebilsegmentet har det vært en økning på rundt hhv. 1 700 lette og 6 200 tyngre elektriske varebiler. Våre beregninger viser at elbil stod for 28. pst av trafikkarbeidet utført av personbil i 2023, opp fra 25 pst. året før.

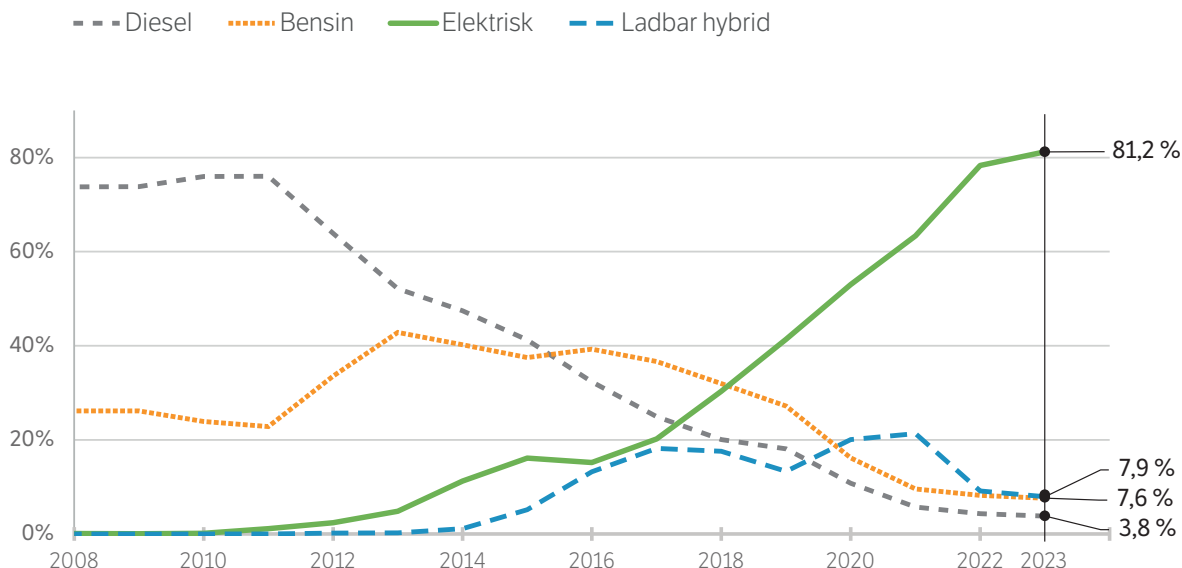
De viktigste endringene i [førstegangsregistrerte kjøretøy⁸](#) i 2023:

- Det var 129 000 førstegangsregistrerte personbiler i 2023, en nedgang på 27 pst. fra 2022. Det er det laveste antallet siden 2009. Rundt 105 000 av kjøretøyene var elektriske, en nedgang på 24 pst. Antall førstegangsregistrerte fossilbiler fortsetter å synke. Det ble registrert om lag 9 200 bensinbiler og 4 900 dieselpersonbiler, en nedgang på 36 pst. For hybridbil segmentet sank antallet for førstegangsregistrerte personbiler fra 16 000 til 10 000.
- Totalt stod nullutslippskjøretøyene for 81,2 pst. av de førstegangsregistrerte personbilene, en økning i total andel på tre prosentpoeng. Diesel- og bensinpersonbiler stod henholdsvis for 7,2 pst. og 3,8 pst. av andelen.
- Det var ca. 2 300 førstegangsregistrerte lette elektriske varebiler i 2023. En nedgang på 500 biler fra 2022, men andelen er uendret fra 2022. I samme periode har andelen av tunge elektriske varebiler økt fra 22 til 32 pst. Antallet økte fra om lag 4 000 førstegangsregistrerte tunge elektriske varebiler i 2022 til 6 500 i 2023.
- I 2023 ble det førstegangsregistrert rundt 5 750 lastebiler. Det ble registrert 698 elektriske lastebiler som er nesten en dobling av antallet fra året før. El-lastebilandelen har økt fra 7,5 pst. til 12,1 pst. Førstegangsregistrerte gassdrevne lastebiler økte fra 249 til 418 i 2023 og utgjorde 7,3 pst. av andelen. Enova har støtteprogram for nullutslipps tunge kjøretøy, depot-ladere og underveisladere.

⁸ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/>



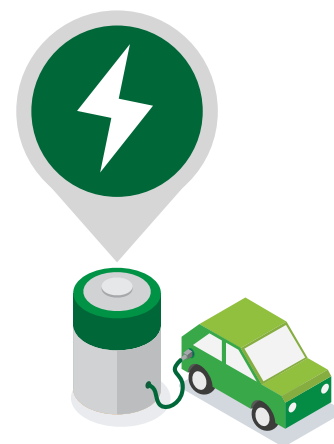
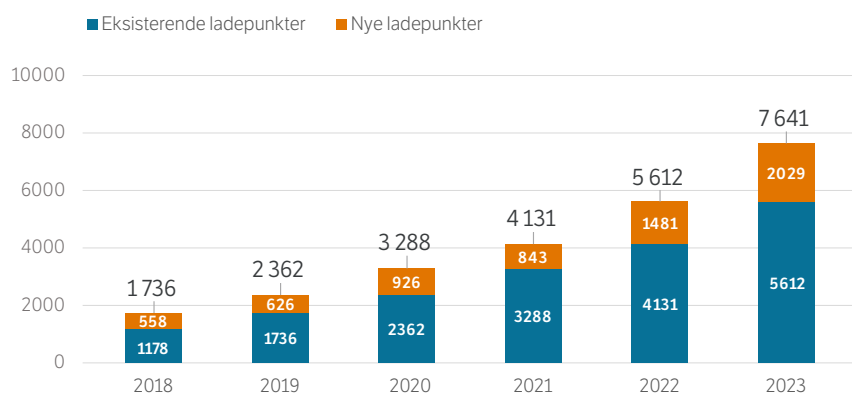
Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler



Figur 3.4 Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler

I 2023 har utviklingen i antall hurtigladere mer enn holdt tritt med økningen i antall lette elbiler, slik at tilbudet på landsbasis har blitt bedre. I 2023 ble det bygget 2 029 nye hurtigladere for elektriske kjøretøy⁹. Det er en økning på 37 pst. fra året før. Ved utgangen av 2023 var det 7 641 hurtigladere i Norge, nesten 3 500 flere enn to år tidligere. Ser man på antall registrerte elektriske person- og varebiler, var det om lag 90 elbiler per hurtiglader ved utgangen av 2023, ned fra om lag 110 ved utgangen av 2022.

Utvikling hurtigladepunkter i Norge 2018-2023



Figur 3.5 Utvikling i antall hurtigladepunkter i Norge 2018-2023¹⁰

Fra og med 1. juli 2023, skal nye hurtigladere ha mulighet for kortbetaling. Forbrukervennligheten har økt ved at ladeoperatørene oppgir pris for drop-in lading i kroner per kilowattime (kWh), og mange deler informasjon om ladepunktet er ledig, opptatt eller i stand. Dette er en utvikling i tråd med Nasjonal ladestrategi¹¹.

⁹ <https://info.nobil.no/statistikk>

¹⁰ <https://elbil.no/i-ar-har-vi-fatt-over-2000-nye-hurtigladere/>

¹¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-ladestrategi/id2950371/>



Ved utgangen av 2023 var det to kommersielt åpne hydrogenstasjoner¹². For fylling av biogass var 25 stasjoner for CBG (Compressed BioGas), tre for LBG (Liquid BioGas) og fem stasjoner med CBG og LBG, kommersielt åpne ved utgangen av 2023¹³.

Tilrettelegging av ladestasjoner for tunge kjøretøy

Tilrettelegging av ladestasjoner for tunge kjøretøy er viktig for å fremskynde elektrifiseringen av lastebiler og busser. Det finnes i dag et fåtall ladestasjoner som kan benyttes av tunge kjøretøy, og i 2023 er det gitt tilsagn om støtte til å etablere flere slike ladestasjoner. Antall elektriske lastebiler er fortsatt lavt, men den elektriske lastebilparken ble mer enn fordoblet i 2023 og utgjør nå 1 068 kjøretøy. Statens vegvesen har et ansvar for å tilrettelegge for lading, både som veieier og fagetat og har i 2023 samarbeidet med Nye veier AS og Enova om å utarbeide en [plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy](#)¹⁴. Planen er en oppfølging av Nasjonal ladestrategi og skal vise hvor og når det er behov for offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge elkjøretøy langs riksveinettet. Ladestasjonene skal dekke behovet for ellastebiler og elektriske langdistansebusser. Statens vegvesen følger utviklingen for å sikre at behovet som ligger i NTP blir dekket. EU-krav til ladenettverk langs det transeuropeiske transportnettverk (TEN-T) innarbeides i planen. Det er behov for å innhente erfaringer og videreutvikle ladeinfrastrukturen for tungbil, blant annet for å samordne lademuligheter med lovpålagt pause og hvile.

Enova administrerer et støtteprogram for [underveislading for tunge kjøretøy](#)¹⁵. Den første tildelingen i 2023 er gitt til fem selskap for å bygge 19 ladestasjoner med til sammen 108 ladepunkt i Sør-Norge. Ladestasjonene skal være operative innen sommeren 2025, og er i all hovedsak lokalisert langs følgende korridorer: Oslo-Svinesund, Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim. Dette er veistrekninger med mye tungtrafikk. Neste tildeling vil skje i 2024 og gjelde andre riksveistrekninger i Sør-Norge samt strekningen Trondheim-Tromsø.

Statens vegvesen har [en kartportal](#)¹⁶ som viser mulige aktuelle arealer for hurtigludere langs riksvei og informasjon om utleiestrategi, på våre nettsider. Seks av de 19 ladestasjonene som det er gitt tilsagn til, er på Statens vegvesens arealer.

Oversikt over ledige ladestasjoner, samt mulighet til å reservere tid, kan bidra vesentlig til å øke utnyttelsen av tungbilladere. Statens vegvesen har av den grunn initiert utvikling av en brukervennlig felles app for navigasjon, booking og ev. betalingsløsning for tunge kjøretøyer, i samarbeid med markedsaktørene.

12 <https://www.h2stations.org/stations-map/?lat=49.763948&lng=12.582221&zoom=4>

13 <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=18gajNtqpMvScXwt4hBLz4Fume4omaks&femb=1&ll=59.12970359999999%2C11.282735800000019&z=8>

14 <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/veg-og-gate/plan-for-ladestasjoner-for-tunge-kjoretøy-langs-riksvei.pdf>

15 <https://www.enova.no/bedrift/landtransport/underveislading-for-tunge-kjoretøy/>

16 <https://experience.arcgis.com/experience/553ad69d3b614535a5e8aa3ff65c7a36/>



Ved utgangen av 2023 viser vår [oversikt for døgnhvileplasser](#) for tungtransport i Norge at det er 56 døgnhvileplasser. Dette er én mer enn i 2022. Det er gjort en jobb for å få på plass ladere for tunge kjøretøy på enkelte plasser. To plasser ferdigstilles neste år og det er utlyst konkurranse for tilbydere på tre strekninger ved årsskiftet 2023/2024. Det er webkamera på ni døgnhvileplasser som gir informasjon om belegget på plassen.

Foto: Statens vegvesen



Klimagassutslipp

Statens vegvesen arbeider stadig med å forbedre prosesser og metoder for å redusere klima- og miljøbelastninger ved utbygging, og mer gjenbruk av materialer. Etaten har mål om å redusere direkte og indirekte klimagassutslipp fra veitrafikken, anlegg og drift samt egen virksomhet med 55 pst. innen 2030, sammenlignet med 2020. Vi har beregnet de direkte utslippene fra anlegg, drift, vedlikehold og ferje i 2023 til anslagsvis 348 000 tonn CO₂e. Tallene omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer.

Klimagassutslipp fra anlegg

I dag stiller Statens vegvesen krav i sine utbyggingsprosjekter om ISO 14001 fra alle leverandører, slik at de skal arbeide for å redusere sin skadelige klima- og miljøpåvirkning. Vi benytter i stor grad klima- og miljøkrav som tildelingskriterier, og har krav i kontraktene våre knyttet til både ytre miljø og klimagassutslipp. På mange av kontraktene kan leverandører oppnå bonus hvis de kutter utslippene i utførelsesfasen mer enn det de har tilbudt (med en tilsvarende sanksjon om de leverer dårligere enn tilbudt). På noen prosjekter er det også stilt krav til elektriske anleggsmaskiner og transport.

Et eksempel på dette er piloten for utslippsfri anleggsplass E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, der det var stilt krav om:

- 60 pst. andel elektriske maskintimer for gravemaskiner
- 25 pst. av utført distanse lastebiltransport skal være utslippsfri
- 80 pst. av personellkjøretøy og lette varebiler skal være utslippsfri

Det var i tillegg tildelingskriterium som kunne gi merverdi ved å tilby forpliktende høyere andel utslippsfritt enn kontraktens krav.

Det er foreløpig få prosjekter med slike krav som er slutført, slik at det vanskelig å si noe om hvor stor effekt det har hatt. Registreringer tyder på en gradvis økning av andel elektrisitet, men det er for tidlig å trekke en entydig konklusjon rundt dette resultatet.



Piloter for utslippsfrie anleggsplasser

Som en oppfølging av *Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser innen transportsektoren* har Statens vegvesen søkt om og fått midler til flere pilotprosjekter som tar i bruk utslippsfrie løsninger. Foreløpig utgjør klimaeffekten av løsninger som tas i bruk i pilotene en veldig liten del av totalutslippene. Eksempelvis, ved å laste all stein på stoff kabelelektrisk er det estimert at E39 Rogfast vil spare 2 552 tonn CO₂e av ca. 52 000 tonn direkte utslipp. I tillegg utgjør indirekte utslipp fra materialbruk 36 000 tonn. Det er foreløpig ikke energieffektivt å benytte elektrisk massetransport i slike dype, undersjøiske tunneler, men for tunneler der utslippsfri massetransport er et alternativ, vil besparelsene raskt bli mye større. For Rogfast utgjør massetransporten ca. 47 000 tonn CO₂e.

Foto: Statens vegvesen



Klimagassutslipp fra drift, vedlikehold og ferje

Vi har de siste årene jobbet systematisk med å finne løsninger som reduserer utslippene fra driften av veinettet. Vi har tatt inn klima- og miljøhensyn som tildelingskriterier i flere av våre driftskontrakter, og begynner å gjøre oss erfaringer. I driftskontrakt Vestfold og Telemark Øst som startet opp 1. september 2023, anslår Veidekke at de vil kutte rundt 40 pst. av direkte og indirekte klimagassutslipp målt mot standard laveste-pris-kontrakt.

Ved å benytte miljødeklarasjoner (EPDer) sammenlignes utslippene fra hele asfaltens livsløp, fra oljen pumpes opp og steinen brytes, via asfaltverket til asfalten ligger ferdig lagt på veien. Ved å sette søkelys på utslippene fra hele verdikjeden er man sikre på å kutte de billigste tonnene først, samtidig som hele verdikjeden blir oppmerksom på å kutte utslipp. I 2023 la vi rundt 750 000 tonn asfalt med et gjennomsnittlig utslipp på 44 kg CO₂e/tonn. I de kontraktene hvor CO₂ vektet ved tildeling av kontrakt, var utslippet 42 kg CO₂e/tonn. Det innebærer et utslipp på rundt 33 000 tonn CO₂e fra dekkeleggingen gjennom året, hvorav 16 pst. av disse regnes som direkte utslipp. De resterende er indirekte. Dersom vi hadde fortsatt med utslippsnivået per tonn asfalt fra 2022, ville utslippet vært rundt 2 250 tonn høyere. Med 2020-nivået ville utslippet vært 13 500 000 tonn høyere. Utslippene er redusert med nesten 30 pst. siden 2020. Vi jobber stødig videre mot det skjerpede kravet om å kutte utslippene med 70 pst. innen 2030. Høsten 2023 ble det besluttet å øke klimavektingen fra 5 kr/kg til 7,50 kr/kg for å oppfylle anskaffelsesforskriften om 30 pst. vekting av klima og miljø.

I riksveiferjedriften var utslippene på om lag 300 000 tonn CO₂e i 2015. Det har over tid blitt stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi i de aller fleste anbud for drift av riksveiferjesamband. Av de 44 hovedfartøyene som var i drift ved utgangen av 2023, brukte over halvparten batteri eller hydrogen som energibærer i ordinær drift, og direkte utslipp 2023 var på 170 000 tonn CO₂e. Dermed er de direkte utslippene fra riksveiferjedriften¹⁷ nær halvert i løpet av åtte år.

Statens vegvesen inngikk i 2019 en utviklingskontrakt for en ferje som skal driftes med både elektrisitet og flytende hydrogen, og fra våren 2023 var ferjen satt i normal drift på sambandet rv. 13 Hjelmeland – Nesvik – Skipavik i Rogaland. Formålet med utviklingskontrakten var å gjøre anvendelse av nullutslippsteknologi mulig på ferjesamband hvor helelektrisk drift ikke er egnet. I 2023 inngikk Statens

¹⁷ I dette tallet inkluderes ikke direkte utslipp fra bruk av biodrivstoff eller indirekte utslipp.



vegvesen og Fjord1 kontrakt om drift av riksveiferjesambandet E39 Lavik – Oppedal, der det stilles krav til at alle hovedfartøyene skal driftes med nullutslippsteknologi.

Regjeringen sendte våren 2023 forslag til krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter på høring, med høringsfrist 1. oktober 2023. Videre behandling av forskriftsforslaget kan påvirke hvilke miljøkrav som stilles i kommende anbud for drift av riksveiferjesamband.

Veinormalene bidrar til å redusere utslipp og begrense arealbeslag hos alle veieiere

Veinormalene inneholder en rekke krav som bidrar til å redusere utslipp og begrense arealbeslag ifm. utbyggingsprosjekter hos alle veieiere. I tillegg til de betydelige potensielle gevinstene for klima og miljø, vil disse endringene i veinormalene åpne for økonomiske besparelser både hos Statens vegvesen og de andre byggherrene.

Veinormal N100 Veg- og gateutforming ble fastsatt høsten 2023, med endringer i innslagspunkt for 2/3 og 4-feltsveier, samt innføring av nye hastighetsklasser 90 km/t og 100 km/t for motorveier. Det gjør det enklere å finne en rasjonell og klima- og naturvennlig trasé. Endringen gir bedre muligheter for gjenbruk av eksisterende traseer ved videreutvikling av veinettet, med redusert arealinngrep og reduserte utslipp fra bygging av veien som resultat. Tunnelprofiler for motorveier er endret i revidert veinormal N100, ved at 9,5 meter bred tunnel blir en normert løsning. Dette reduserer uttak og transport av bergmasser.

Veinormal N400 Bruprosjektering har fra 1. januar 2022 stilt krav om at prosjektert løsning skal optimaliseres med hensyn til klimagassutslipp, miljø og bærekraft innenfor prosjektets tekniske og økonomiske rammer. Kravet ble foreslått utvidet ved høringen høsten 2023 til også å omfatte de prinsipielle valgene i tidligere planfase. Endringen ble gjort gjeldende i revidert veinormal 1. januar 2024. Valg av brutype/konstruksjonsløsning skal begrunnes med hensyn til bærekraft og beredskap. Veiledningen til kravet er også utvidet. Bakgrunnen er at mulighetene for gevinst er større jo tidligere tiltak iverksettes.

Redusere det samlede arealbeslaget i vei-prosjekter

Arealbruken i forbindelse med bygging av veiinfrastruktur søkes begrenset i utrednings-, plan- og i byggefasen. Dette er særlig av hensyn til sårbare naturtyper og for å unngå beslag av dyrkbar og dyrket jord, men også av andre hensyn. Ubebygde arealer kan inneholde store lagre av karbon. Utbygging kan derfor medføre betydelige klimagassutslipp og redusere potensielt fremtidig opptak av karbon på arealet.

Statens vegvesen følger opp firetrinnsmetodikken i utredninger og i tidlig planfase. Det er en systematisk og analytisk metode for å vurdere løsninger - fra de enkle til de omfattende, og et viktig verktøy for å begrense negativ påvirkning på natur. Dernest gjøres konsekvensutredninger etter kravene i plan- og bygningsloven for alle større samferdselstiltak slik at man får et godt beslutningsgrunnlag. Ved utvikling av alternativer og løsninger følges tiltakshierarkiet som krever at det først skal vurderes hvilke inngrep som kan unngås, dernest hva som kan begrenses, hva som kan istandsettes og til slutt ev. kompenseres. Statens vegvesen har fortsatt arbeidet med utvikling av metodikk for vurdering av naturnøytralitet i samferdselsprosjekt.

Statens vegvesen er bedt om å synliggjøre bruken av tiltakshierarkiet, og mener at rutineene i etatens kvalitetssystem for planlegging etter plan- og bygningsloven i ivaretar behovet for å synliggjøre



oppfølging av tiltakshierarkiet i planlegging etter plan- og bygningsloven. Systemet brukes også i den grad det passer for KVVU.

For mindre prosjekter gjøres enklere vurderinger. Avbøtende tiltak inngår i planene. I byggefasen lages planer for ivaretagelse av ytre miljø for å følge opp reguleringsplanen, gjeldende regelverk og retningslinjer.

For å styrke beslutningsgrunnlaget og sikre at hensynet til natur og arealbruk blir tillagt tilstrekkelig vekt, har Statens vegvesen i samarbeid med de andre transportvirksomhetene utarbeidet et arealregnskap for å kartlegge alle typer arealbeslag ved utbygginger. Som en del av leveransen til NTP 2025-2036, er det presentert arealregnskap for 30 utbyggingsprosjekter¹⁸. Jordbruksareal, inndelt i fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite inngår i arealregnskapet. Alle inngrep i natur er negative for naturmangfoldet, og det er relevant å synliggjøre beslaget av natur uavhengig av hvilken verdi den er gitt og i hvilken grad områdene er kartlagt med hensyn på naturtype og tilstand.

Indikator for naturmangfold

Arealbeslag ved utbyggingstiltak er den største trusselen mot naturmangfoldet. Det er derfor ønskelig å måle hvilken påvirkning utbyggingstiltak har på naturen og naturmangfoldet. Det bør imidlertid skilles mellom arealbeslag av naturområder generelt, og beslag av areal med spesielle naturverdier. Naturmangfoldindikatoren gir en indikasjon på om en plan vil berøre områder med høy eller svært høy naturverdi. Det ble ikke åpnet veiprosjekter i 2023 som har medført arealbeslag i verdifulle natur- og kulturminneområder.

Jordbruksareal

Stortinget vedtok i 2023 en ny jordvernstrategi hvor det er et mål at den årlige omdisponeringen av dyrket jord skal reduseres betraktelig: målet om total omdisponering av dyrket jord i landet er satt til maksimalt 2 000 dekar per år, og målet skal nås innen 2030. Dette vil bidra til et ytterligere press på å unngå jordbruksareal i veiplanlegging.

Jordbruksareal (dyrket jord) er samlebegrepet for arealtypene fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite. Disse tre arealtypene inngår som rapporteringsindikatorer. Det gir en mulighet til å vurdere hvilke kvaliteter av jordbruksareal som blir berørt av veitiltak.

Statens vegvesen rapporterer på omfang av jordbruksareal som er nedbygd og tatt ut av drift på de prosjektene som er åpnet det året årsrapporten gjelder for. Disse prosjektene baserer seg på reguleringsplaner som er vedtatt i ulike år. Rapportert areal vil derfor avvike fra hva kommunene har meldt inn som omdisponert jordbruksareal i KOSTRA. Kommunene rapporterer det enkelte år ut fra nye reguleringsplaner som er vedtatt.

Mange av veiåpningene i 2023 er knyttet til tunnelprosjekter og tiltak i tettbygd strøk. De omfatter lite jordbruksareal. Gang- og sykkelveiprosjekt tar noe areal, og det er åpnet parseller på E16 Fagernes-Øylo («Valdresmodellen»), som gir noe inngrep i jordbruksareal. Følgende arealinngrep gjelder for riksveiprosjekter som åpnet i 2023:

¹⁸ <https://www.regjeringen.no/contentassets/9280e2181cd2495e940c7fdab4293d6f/sw/statens-vegvesen-vedlegg-2-arealregnskap.pdf>



Type areal	Dekar
Areal fulldyrket jord:	25 daa
Areal overflatedyrket jord:	0 daa
Areal innmarksbeite:	6 daa
Sum	31 daa

Statens vegvesen arbeider med metodeutvikling innen dette området. I samarbeid med de øvrige transportvirksomhetene har vi utarbeidet en metode for gjennomføring av før- og etterundersøkelser av naturmangfold i samferdselsprosjekter. Rapporten ble oversendt til Samferdselsdepartementet i desember 2023.

Arbeidet med utvikling av en metode for å måle og dokumentere påvirkning på natur har blitt videreført. Det foreligger nå ytterligere analyser av eksisterende system for å måle og dokumentere tiltak sin påvirkning på natur. Rapport; Naturnøytral veg- fase II skisserer også forslag til en metode tilpasset norske systemer¹⁹.

Det har i tillegg blitt igangsatt et FoUI-arbeid som skal gi Statens vegvesen kunnskap forutsetninger for hvordan vi kan utarbeide naturregnskap for prosjekt. Prosjektet skal også vurdere ny teknologi for artskartlegging og måling av miljøskade.

Statens vegvesen har igangsatt analyse og utvikling av en metode for kartlegging av potensielle arealer for naturrestaurering langs eksisterende vei. Arbeidet omfatter en kartløsning og en verktøykasse for ulike potensielle naturrestaureringstiltak. På lignende måte er det også igangsatt analyse og utvikling av en verktøykasse for tiltak langs vei som skal bedre forholdene for pollinerende insekter. Begge disse arbeidene analyserer utvalgte delstrekninger, men metoden skal være overførbart til andre veistrekninger.

Vi skal begrense uheldig påvirkning på natur og miljø

Vei representerer en vesentlig kilde til forurensende stoffer og miljøgifter til både jord, vann og luft. Det gjelder både i anleggsfasen og drift og vedlikehold, der bruk av kjemikalier kan utgjøre en miljørisiko. Eksempler på dette er avisende og støvdempende kjemikalier, tetningskjemikalier og vaskemidler i forbindelse med tunnelvask. Videre inneholder bildekk, bremseskiver og veidekke en rekke tungmetaller, organiske miljøgifter og andre substanser som ved slitasje frigjøres til miljøet.

Miljøgifter og mikroplast

Etaten fortsetter å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast fra vei gjennom renholdsprosesser og krav til avfallshåndtering i kontraktene. Dette omfatter bl.a. opprydding og gjenbruk av brøytestikker i plast. Nedfresing av veioppmerking kan forhindre at mikroplast spres i naturen.

Et viktig tiltak for å unngå forsøpling fra mikroplast i anlegg, er krav til bruk av stålfiber i sprøytebetong i stedet for plastfiber. Det benyttes elektroniske tennere med en kobbertråd som gjør at tenneren synker, i motsetning til pyrotekniske tennsystemer der tennledninger i plast flyter opp og spres. Elektroniske tennere vil ligge lagret i steinfyllingene og spres ikke videre i naturen.

¹⁹ Rapporten vil bli publisert på våre nettsider.



FoUI-prosjektet mikroRENS (2022-2025) skal gi mer kunnskap om effekten av eksisterende renseløsninger for forurenset overvann fra vei og tunnelvaskevann. Prosjektet har undersøkt mengde mikroplast i tunnelvaskevann i flere tunneler, og funnet ulik grad av tilbakeholdelse. Foreløpige resultater viser at sedimentasjonsbasseng for tunnelvaskevann fjerner 65-99 pst. av mikroplastpartiklene. Det er fortsatt et stort behov for økt kunnskap om mikroplast fra bildekk, og spesielt forekomst og spredning av miljøgifter fra ulike tilsetningsstoffer i bildekk som lekker ut og spres i miljøet.

Statens vegvesen samarbeider med NORIN-alliansen (NIVA, NILU og IFE) om prosjektet DigiTunnelRens, som har som mål å undersøke hvordan digitalisering og digitale modeller kan bidra til en mer fremtidsrettet og bærekraftig overvåking og rensing av tunnelvaskevann. Statens vegvesen har hatt et nært samarbeid med Trafikverket i Sverige i året som har gått, noe som har resultert i søknad og innvilget FoUI-midler til et nytt NordFoU-prosjekt for 2024-2026. Tema er infiltrasjonsløsninger for forurenset overvann fra vei. Det er også startet et internt arbeid for å lage en egen veileder til N200 Vegbygging; V241 Rensing av forurenset overvann fra vei.

Etaten er involvert i arbeidet med vannforskriften og regionale planer for vannforvaltning, blant annet gjennom samarbeid med lokale vannområder og miljømyndighetene. Statens vegvesen deltar i arbeid med ny veileder om vann i planlegging.

Vegetasjon og pollinerende insekter

Statens vegvesen har gjort tiltak for å begrense spredning og bekjempe fremmede skadelige arter og ta vare på ville pollinerende insekter langs riksvei i 2023. Kantslått til riktig tid er hovedtiltaket. Tiltak ut over dette er kartlegging, bekjempelsestiltak av fremmede arter, minimal bruk av plantevernmidler og formidling. Forbruket av plantevernmidler på riksveier har gått opp i 2023 sammenlignet med 2022 og 2021, men er vesentlig mindre enn basisåret 2015 (året før ny revidert plantevernforskrift trådte i kraft) og årene fram til 2019. Forbruket er knyttet til enkelte driftskontrakter og ikke alle driftskontrakter generelt da det i utgangspunktet er forbud mot bruk av plantevernmidler. Det er innvilget unntak på steder der man vurderer at andre tiltak ikke har effekt. Plantevernmidler er i 2023 brukt blant annet til fjerning av vegetasjon under rekkverk, stubbebehandling ved hogst og til bekjempelse av enkeltarter blant annet kjempeslirekne.

Veibelysning

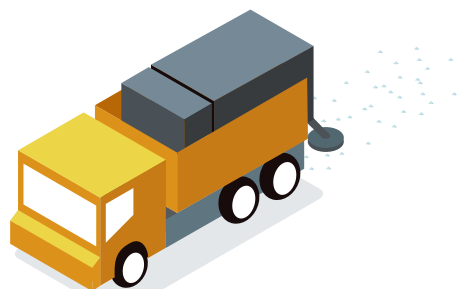
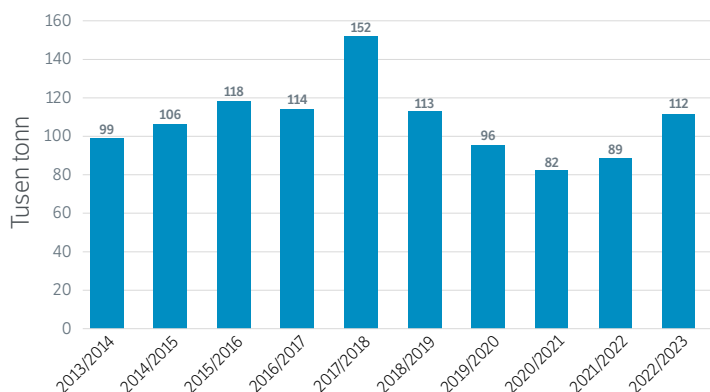
Statens vegvesen jobber for å begrense den belastningen riksveibelysningen påfører naturen og naboene. I tillegg jobber vi med å øke kunnskapen om veibelysningens effekt på naturen og formidle dette til alle veieiere og bransjen. I 2023 har første år av totalt tre år med feltarbeid langs fv. 325 blitt gjennomført, i samarbeid med Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), Universitetet i Sørøst-Norge, Vestfold og Telemark fylkeskommune og med støtte fra Regionale Forskningsfond Vestfold og Telemark. Her registreres det insekter og måles lys for å kunne si noe om hvordan lyset påvirker insektene i norsk natur og på våre breddegrader.

Bruk og virkning av salt

Det årlige forbruket av salt på veiene er avhengig av vær- og temperaturforholdene den enkelte vinter. Vintersesongen 2022/2023 var forbruket på riksveier på 112 000 tonn. En gradvis endring til et mildere klima og større skiftning i temperaturer rundt frysepunktet, er en av årsakene til ny økning i saltforbruket de siste sesongene. Føringer i Nasjonal transportplan om å redusere saltforurensningen fra riksveinettet er så langt ikke oppnådd. Det økende saltforbruket vil gjøre det mer krevende å unngå skader på sårbare vannforekomster.



Totalt saltforbruk (i tusen tonn)



Figur 3.6 Totalt saltforbruk (tusen tonn) de siste ti årene på riksveinettet

I sesongen 2022/2023 er det gjort en ekstra innsats for å redusere saltforbruket på 11 strekninger som er registrert med fare for miljøskader. Det er særlig knyttet til reindrift, hensyn til drikkevann og to innsjøer.

Statens vegvesen har gjennomført en nasjonal innsjøundersøkelse i flere omganger i perioden 2005 til 2018. Den viser at nesten halvparten av de undersøkte innsjøene er påvirket av avrenning av veisalt (30 av 64). I svært mange av de undersøkte sjøene var det etablert sjikting av bunnvannet²⁰. Statens vegvesen startet i 2023 et nytt fireårig program for overvåking av et utvalg innsjøer for å kunne følge utviklingen i de påvirkede sjøene.

Lokal luftforurensning

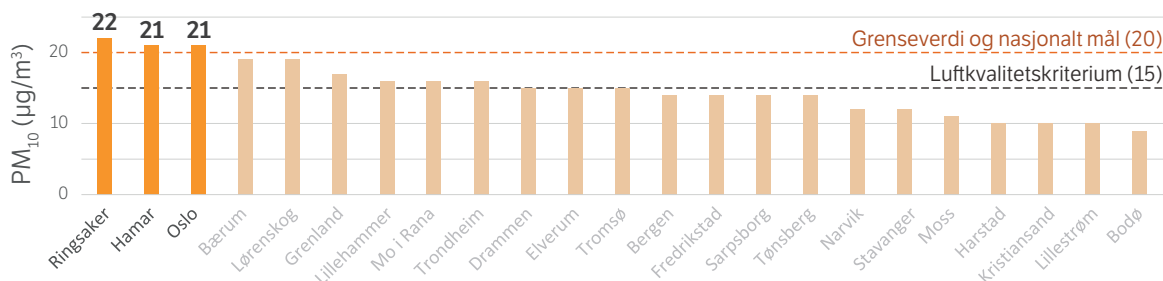
Veistøv er en stor bidragsyter til dårlig luftkvalitet, og blir dannet slitasje av dekk og veidekke, og fra forbrenningsmotorer. Statens vegvesen retter sin innsats mot slik lokal luftforurensning gjennom bl.a. renholds- og støvdempingstiltak. I de byene hvor støvforurensning er et problem har man spesielle tiltak som skal bidra til å overholde nasjonale krav til forurensning. I tillegg er det krav i vedlikeholdskontraktene og driftskontraktene som legger opp til at de fleste lastebiler og maskiner skal tilfredsstillende krav til Euro6 og Steg4.

Foreløpige tall fra målestasjonene for 2023 at viser at grenseverdiene for grovt svevestøv (PM_{10}) ble overskredet i tre byer (Brumunddal, Hamar og Oslo.) For alle de tre byene ble grensen både for årsmiddel ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) og døgnmiddel ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ over 25 ganger) overskredet.

²⁰ https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmli/bitstream/handle/11250/2611367/Sluttrapport%20vegn%C3%A6re%20innsj%C3%B8er%202015_2018%20SVV%20rapport%20217%20%283MB%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y



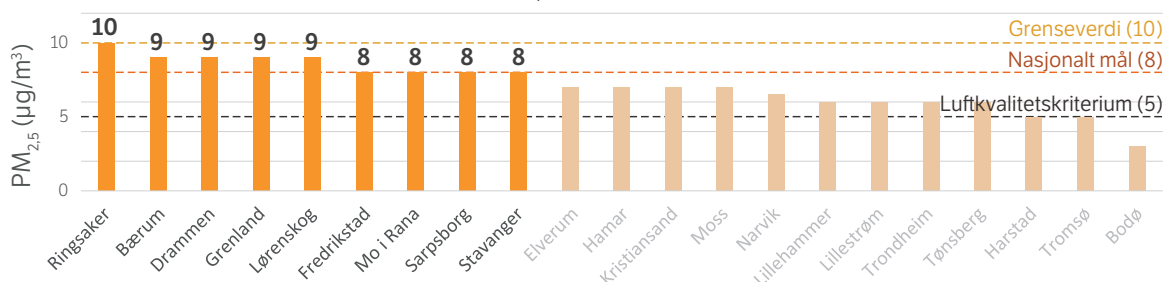
Grovt svevestøv (PM₁₀)



Figur 3.7 Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til grovt svevestøv (PM₁₀)

Det var ingen byer som overskred grenseverdien for årsmiddel for finkornet svevestøv (PM_{2,5} m³), men flere byer hadde nivåer over nasjonalt mål på 8 µg/m³ i årsmiddel. De helsebaserte luftkvalitetskriteriene er det mange byer som er langt unna å klare å overholde, se graf under.

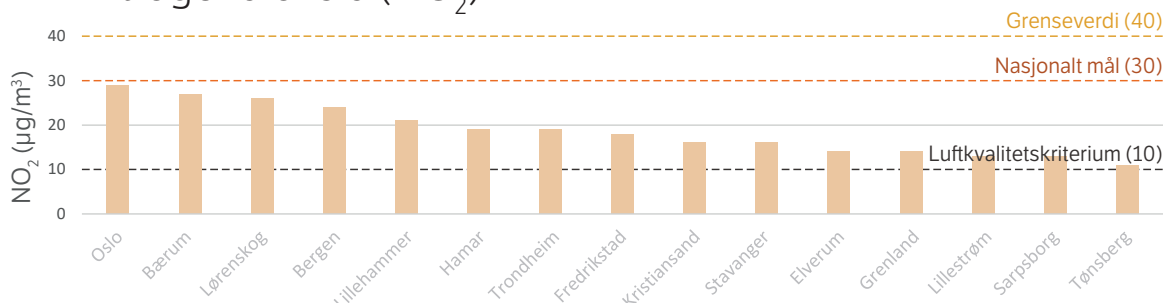
Finkornet svevestøv (PM_{2,5})



Figur 3.8 Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til finkornet svevestøv (PM_{2,5})

Foreløpige tall viser at grenseverdiene og nasjonalt mål for nitrogendioksid (NO₂) ble overholdt i alle byer i 2023, men de helsebaserte luftkvalitetskriteriene er det mange byer som ikke overholdt.

Nitrogen dioksid (NO₂)



Figur 3.9 Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til nitrogen dioksid (NO₂)

Vintermiljøfartsgrensen ble videreført i 2023 på utvalgte strekninger i Oslo fra 1. november 2022 – 1. mai 2023 som et tiltak for å hindre produksjon og oppvirvling av svevestøv.

Det er færre byer/tettsteder som utfører tellinger av piggdekk. Tall på piggdekkbruk gir et svært

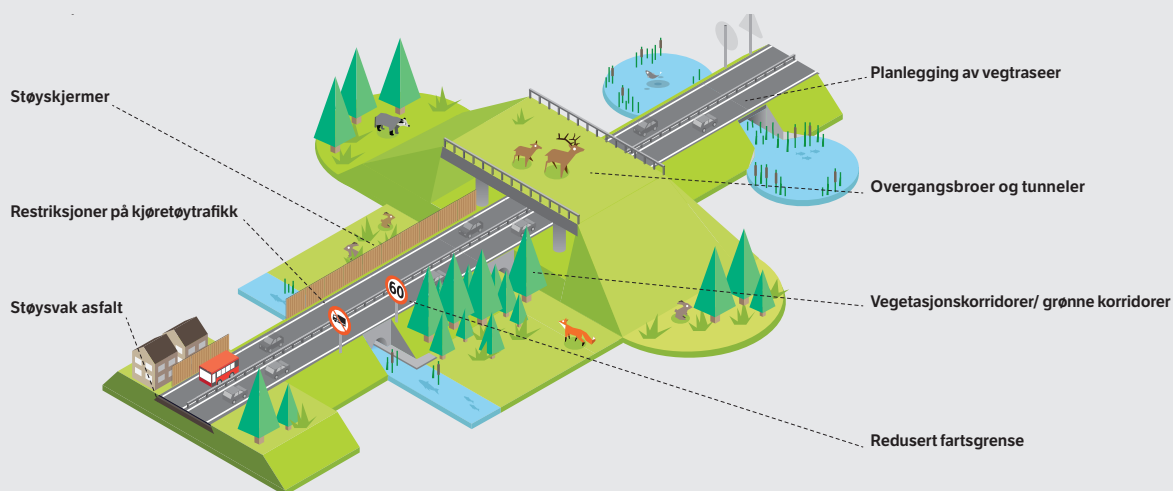


viktig grunnlag for bl.a. modellberegninger av luftkvalitet, luftkvalitetsvarsel, støyberegninger, tiltaksvurderinger mm. Det ble derfor jobbet for andre løsninger for å skaffe tall på piggdekkandel. I løpet av 2023 ferdigstilte Statens vegvesen samarbeidsavtaler med alle kommuner som plikter å måle luftkvaliteten og har målestasjoner. Vi koordinerte samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommuner og eventuelt andre anleggseiere om drift og finansiering av målenettverket. Bidraget til Luftsamarbeidet har fortsatt som tidligere. Det ble i 2023 arrangert to samlinger i Bedre byluft-forum, i samarbeid med Miljødirektoratet.

Innsats mot støy

Støy anses som en forurensning etter forurensningsloven. Den kan påvirke helsa og kan bidra til mistriivsel og mindre velvære. Stortinget har derfor vedtatt at støyplagen i Norge skal reduseres. Veitrafikkstøy er den desidert største støykilden utendørs, og årsak til nesten 80 pst. av den totale støyplagen hos befolkningen. Ifølge SSB var omlagt to millioner bosatte utsatt for støy fra veitrafikk over 55 dB. Statens vegvesen gjennomfører tiltak mot støy både langs eksisterende og ny vei. Statens vegvesen har samarbeidet med fylkeskommuner og noen kommuner om oppdatering av innendørskartleggingen etter krav i forurensningsforskriften og resultatene er rapportert til statsforvalterne. Videre arbeid med detaljutredning av enkeltboliger som kan ha støynivå over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften er igangsatt og aktuelle tiltak vil bli gjennomført så raskt som mulig.

Ville dyr endrer atferd i støyutsatte områder



Det er forsket mye på hvordan støy påvirker mennesker, mens det i langt mindre grad er forsket på hvordan støy påvirker ville dyr. Derfor har Statens vegvesen inngått et forskningssamarbeid med NIBIO og Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) om forskning på hvordan støy påvirker ville dyr. NIBIO gjennomførte i 2023 en litteraturstudie av veitrafikkstøy og effekter på dyreliv, og NMBU laget et StoryMap av tilgjengelig vitenskapelig litteratur som omhandler effekter av trafikkstøy på dyrelivet*. Resultatene fra begge FoU-prosjektene vil danne grunnlag for videre oppfølging av støy i 2024.

Illustrasjon: Statens vegvesen

*Trafikkstøy og dyreliv (<https://storymaps.arcgis.com/stories/e81cdb56a94b4296b6ea6680184dfe55>)



Kulturminner

For 2023 har det vært behandlet omkring ti dispensasjonssøknader knyttet til de 105 forskriftsfredete kulturminnene i Statens vegvesens portefølje. Gode dialogmøter med de respektive fylkeskommunene som har dispensasjonsmyndighet har vært av stor betydning. Som en oppfølging av fredningspresiseringene som forelå i 2022, har det i 2023 vært utarbeidet 15 forvaltningsplaner for objekter i Nasjonal verneplan. Som del av forvaltningen av verneplanen har det også vært utført restaureringsprosjekter en rekke steder i landet i løpet av 2023. Statens vegvesen (Norsk vegmuseum) har bistått fylkeskommuner, kommuner, andre museer, stiftelser og ikke minst grunneiere med saksbehandling og rådgivning knyttet til øvrige veiminne, og har deltatt i større samarbeidsprosjekt med tilrettelegging av historiske veier med markering av bl.a. Kongevegen over Dovrefjell i august 2023. Som del av forvaltningen av verneplanen har det også vært utført åtte ulike restaureringsprosjekter en rekke steder i landet i løpet av 2023.

Risikovurdering

Ved utgangen av året vurderes risikoen samlet sett for «Bidra til Norges klima- og miljømål» som moderat til høy. Dette er noe høyere enn det vi rapporterte ved andre tertial. Arbeidet med de risikoreduserende tiltakene har gitt oss bedre oversikt og både risikoene og arbeidet med risikoreduserende tiltak vil bli videreført.

Statens vegvesen har et viktig ansvar for å legge til rette for at tunge kjøretøy får ladet langs de viktigste transportårene. Tilstrekkelig utbygging av ladeinfrastruktur er et viktig premis for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren, og krever investeringer, driftsmidler og ikke minst fremføring av strøm langs vei. Statens vegvesen er i rute med sine tiltak, og opplever å ha kontroll på denne risikoen.

Statens vegvesen har satt seg ambisiøse mål for reduksjon av klimagassutslipp fra egen virksomhet. Målene blir ikke enkle å nå, men vi opplever å ha kontroll på risikoen. Vi får drahjelp av samfunns- og teknologiutviklingen: strengere lovpålagte krav, utvidet bruk av ny teknologi, og utvikling av nye teknologiske løsninger vil også bidra til at vi får redusert våre utslipp. Vi bidrar inn i denne utviklingen gjennom å strategisk bruk av offentlige anskaffelser.

Det er en økende bevissthet i samfunnet om at beslag av verdifulle arealer er et stort klima- og miljøproblem. Dette gjør at vi vurderer både sannsynlighet og konsekvens for å ikke klare å unngå slike beslag høyere enn ved tidligere rapportering. Dette vurderes i alle faser av planleggingen, og vi prioriterer avbøtende tiltak, i tråd med firetrinnsmetodikken og rammeverket UFF (Unngå – flytte – forbedre).



<p>Risikoer</p> <p>R1: Etaten får ikke redusert barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten</p> <p>R2: Etaten når ikke egne mål om utslippsreduksjon i bygging, drift og vedlikehold</p> <p>R3: Etaten klarer ikke å unngå beslag av verdifulle arealer</p>	
--	--

Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	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 vil være en potensiell flaskehals i utbyggingen av ladeinfrastruktur. For lav utbyggingstakt fører til at utviklingen stopper opp, og Norge får ikke faset ut fossile kjøretøy.	<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
R2	Det er utfordringer knyttet til å legge til rette for utslippsfri anlegg, drift og vedlikehold samt det å ta i bruk klima- og miljøkrav i tilstrekkelig grad. Det gir bl.a. økte kostnader	<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
R2	Beslutninger om konsept/trasé for nye veilenker innebærer beslag av arealer. Det er en risiko for at vi ikke lykkes med å utvikle mindre arealkrevende alternativer til nye veiprosjekter, 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 planleggingen. Bruke økt fleksibilitet i N100 for planlegging av nye veier Prioritere avbøtende tiltak Arealregnskap på nye store prosjekter Videre innføring av miljøstyringssystem



3.1.4 Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken

Vi har kommet langt med å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken i Norge siden toppåret 1970. Med unntak av 2020 og 2021 som lå betydelig lavere, så har det vært rett rundt 100 dødsulykker på veiene hvert år siden 2017. Det kan virke som vi ligger på et terskelnivå som det er vanskelig å komme under. I 2023 omkom 114 personer i trafikken fordelt på 99 dødsulykker²¹. De siste to årene har det vært mange dødsulykker med mer enn én drept i samme ulykke. Vi ser også at hyppigheten av alvorlige ulykker er størst i sommermånedene. Den langsiktige ulykkesutviklingen går i ønsket retning. Statens vegvesens langsiktige og kunnskapsbaserte innsats for trafikksikkerhet med å bygge sikre veier, holde god standard på drift og vedlikehold, gjennomføre målrettet kontrollinnsats – spesielt av tunge kjøretøy, og fortsatt høy oppmerksomhet på føreropplæring og kampanjearbeid, har bidratt til en slik utvikling. Kontroll- og tilsynsaktiviteten bidrar i tillegg til et mer seriøst arbeidsliv, se også omtale i kapittel 4.8.

Nullvisjonen

Nullvisjonen ligger til grunn for arbeid med sikkerhet i hele transportsektoren. Den har siden den ble behandlet i Stortinget i 2001 gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for prioritering av virkemidler og tiltak.

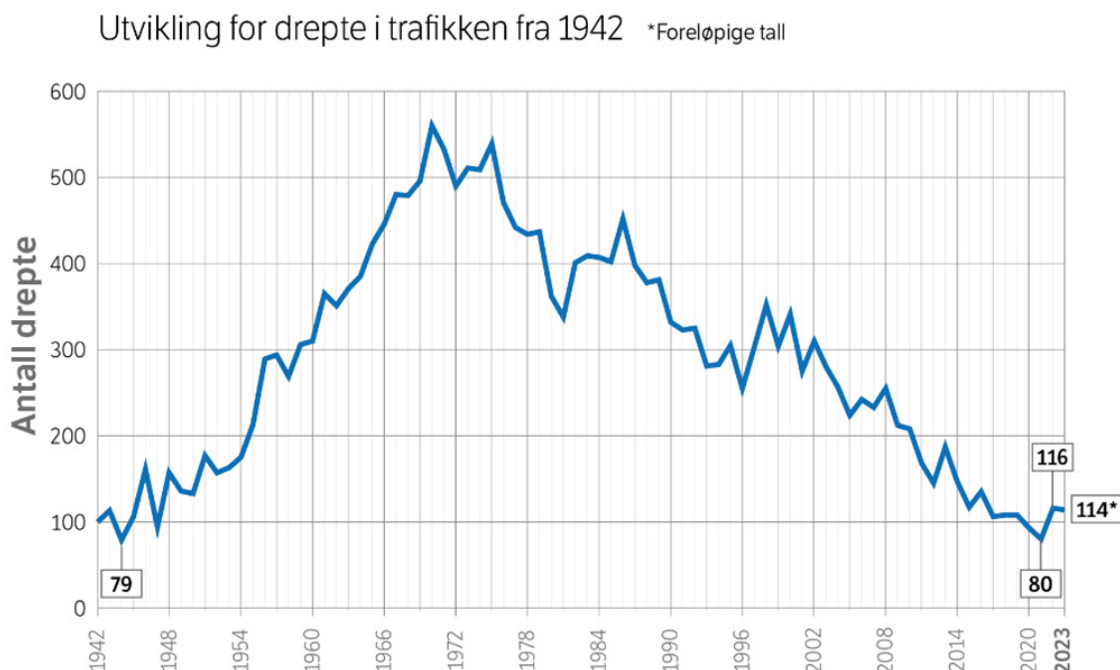
Nullvisjonen baserer seg på følgende gjensidig avhengige tre grunnpillarer: *Etikk, Ansvar og Kunnskap*.



**drepte
og hardt
skadde**

Ulykkesutvikling

Foreløpige tall viser at 114 personer omkom i veitrafikken i 2023, hvilket er to færre enn i 2022. Den langsiktige trenden er klart nedadgående selv om utviklingen dessverre har flatet ut siste årene.

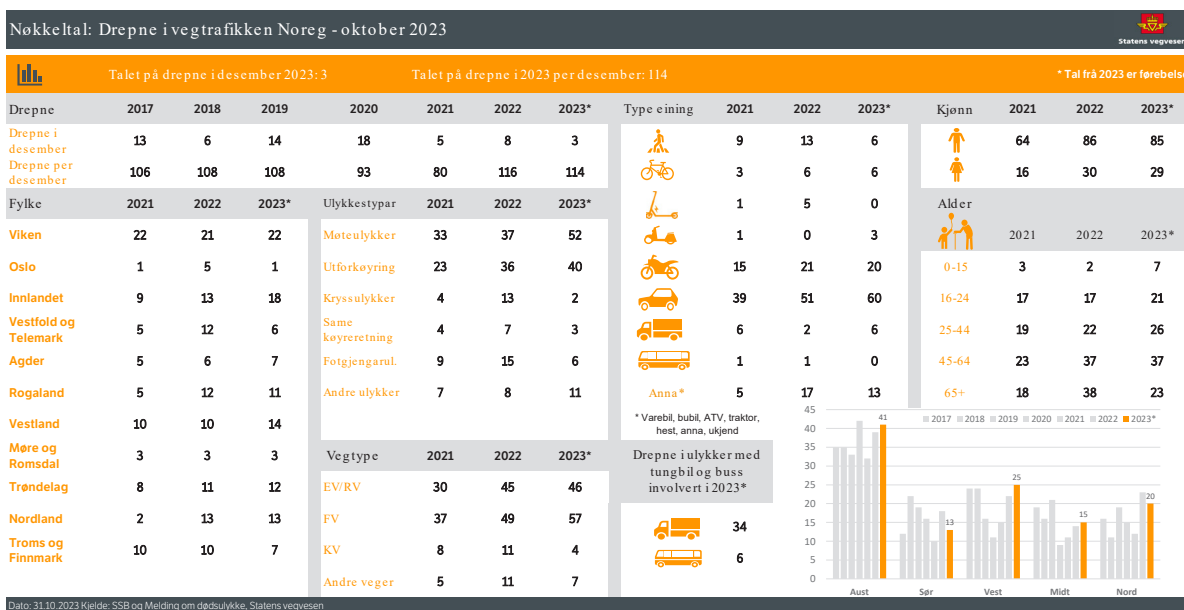


Figur 3.10 Utvikling for drepte i trafikken fra 1942

21 Foreløpig tall per 15. mars 2024.



Det kan være betydelige variasjoner fra år til år med hensyn til hvordan de drepte er fordelt på alder, kjønn, trafikantgruppe, uhellstype og geografi. Variasjonene fra ett år til det neste skyldes i overveiende grad statistiske tilfeldigheter. Det er endringer over tid og gjennom flere år som gir den beste indikasjonen på utviklingen i ulykkesbildet. Vi har likevel valgt å peke på enkelte endringer det siste året.



Figur 3.11 Oversikt over drepte i trafikken i 2023

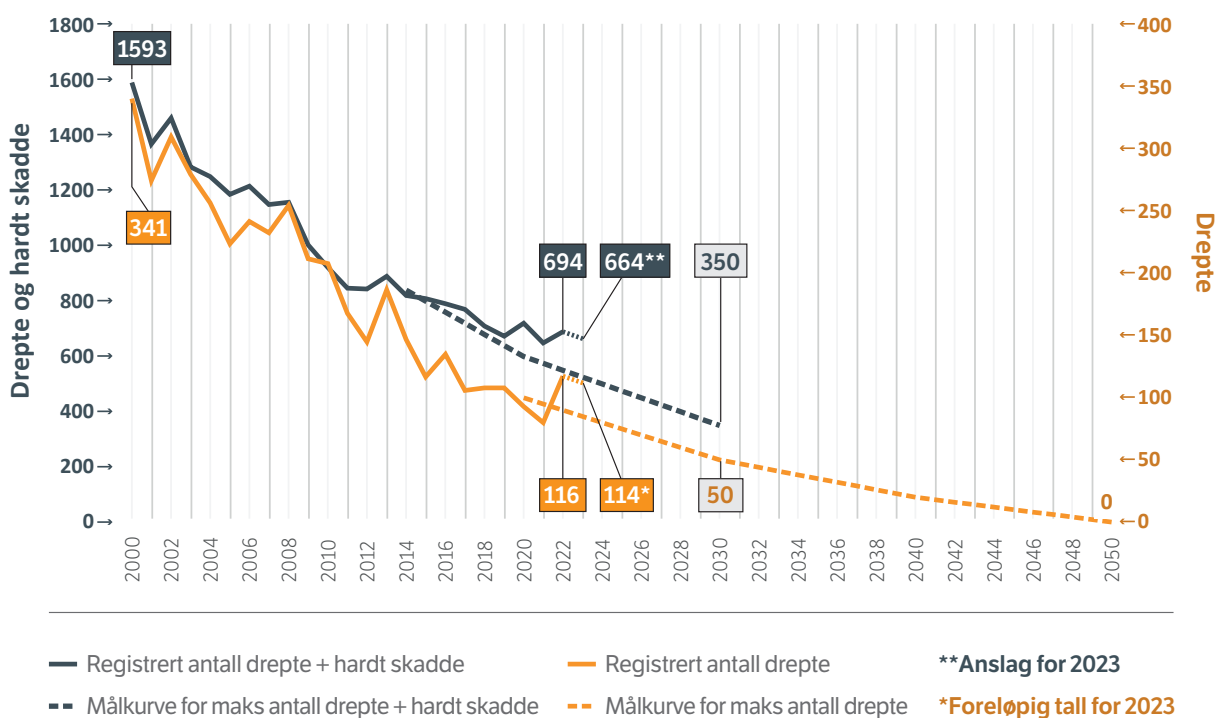
- 2023 hadde omtrent den samme fordelingen av dødsulykker i løpet av året som i 2022. I 2022 var de fleste dødsulykker om sommeren, mens det i 2023 skjedde flest på sensommer, med hele 19 drepte i september.
- Møteulykker og utforkjøringsulykker er de to mest dominerende typene dødsulykker, med over 80 pst. av de omkomne.
- Antall drepte fotgjengere gikk ned fra 15 i 2022 til seks i 2023.
- Det var også langt færre som ble drept i kryssulykker i 2023 (to personer) i forhold til 2022 (13 personer).
- Det er nokså jevnt fordelt mellom fylkesvei og riksvei, men noe høyere antall på fylkesvei.
- Det var en økning i antall unge som omkom i trafikken i 2023, noe som er svært bekymringsfullt. Syv personer under 15 år omkom i 2023 mot to personer i 2022. Langtidstrenden går likevel i ønsket retning når det gjelder unge. Til sammenlikning omkom hele 103 barn i alderen 0 - 14 år i veitrafikken i 1969. Antall hardt skadde unge ligger omtrent på samme nivå i 2023 som i 2022.
- I 2022 var antallet drepte over 65 år høyt, mens vi i 2023 endte på tilsvarende nivå som de foregående årene.
- Den største økningen i trafikantgrupper de siste to årene sammenlignet med de to årene før er drepte i personbiler. Mens antall drepte i personbil var 39 i 2021, var det 51 og 60 personer i hhv. 2022 og 2023. Prosentandelen av de drepte som omkommer i bil er likevel nokså stabil disse tre årene.
- Antall drepte syklister var uendret fra 2022.



- 20 personer omkom på MC i 2023. Antall drepte på MC har de ti siste årene ligget på omtrent samme nivå. I samme periode har antall drepte gått ned i alle andre trafikantgrupper. Vi har derfor mange oppfølgingstiltak knyttet til MC i nasjonal tiltaksplan og vi vil rette mye av forskningen innenfor trafiksikkerhet til MC i tiden fremover.

Pga. etterslep i registreringen har vi ikke endelig tall for hardt skadde for 2023, men et foreløpig estimat er 550. I 2022 ble 578 personer hardt skadd i trafikken. Det ligger dermed an til at vi i 2023 får det laveste antall hardt skadde i moderne tid. Kurven for beregnet antall drepte og hardt skadde ligger likevel betydelig over målkurven for maks 350 drepte og hardt skadde i 2030. Målkurven legger opp til en reduksjon av 25 drepte og hardt skadde hvert år fram til 2030. Med en beregnet reduksjon på 30 drepte og hardt skadde i 2023 (28 hardt skadde og to drepte), tar vi igjen noe av etterslepet som er opparbeidet de seneste årene.

Utvikling drepte og hardt skadde 2000–2023 og målkurver



Figur 3.12 Utvikling i henholdsvis antall drepte og hardt skadde samt antall drepte - registrert situasjon og ambisjon for utviklingen frem til 2030 og 2050 hentet fra NTP 2022-2033²²

Ulykkesanalyser

Statens vegvesen foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken. Gjennom analysene klarlegges hendelsesforløp og årsaksfaktorer, med formål å forbedre trafiksikkerheten. I perioden 2005-2022 er 2 655 dødsulykker analysert med i alt 2 885 omkomne personer.

I den siste tiårsperioden 2013-2022 var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 33 pst. av ulykkene.

²² Mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Målet er supplert med en ambisjon om maksimalt 50 drepte i 2030 og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050



Ruskjøring har vært medvirkende i 22 pst. av ulykkene, mens 33 pst. av de omkomne i bil enten ikke brukte bilbelte eller brukte bilbelte feil. Forhold ved veien og veimiljøet har vært en medvirkende faktor til at ulykkene skjedde i 28 pst. av dødsulykkene, og feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende i 25 pst. av dødsulykkene. Analyser av dødsulykkene som skjedde i 2023 vil være ferdig i løpet av høsten 2024.

I tillegg til analyser av hver enkelt ulykke, utføres også analyser på tvers av enkeltulykker. Slike «på tvers»-analyser gir oss ytterligere innsikt i enkelte temaområder eller ulykkes- og trafikantgrupper. I 2023 utarbeidet vi blant annet en temaanalyse om dødsulykker som har skjedd i forbindelse med arbeid på og ved vei. Veinormal N301 er for tiden under revisjon, og funn fra nevnte temaanalyse inngår som en viktig kunnskapskilde i revisjonsarbeidet. Bruk av analyse materialet på denne måten innebærer at vi er tro til vår forpliktelse til å omsette kunnskap vi selv produserer i trafikksikkerhetens tjeneste.

TILTAK OG UTVALGTE OMRÅDER

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

«Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» er et samarbeid mellom Statens vegvesen og alle sentrale aktører innen trafikksikkerhet²³. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak som aktørene vil gjennomføre i perioden 2022-2025. Planen er delt inn i 15 innsatsområder, blant annet rettet mot atferdskategorier som fart og rus, men også mot trafikantgrupper med høy risiko, slik som motorsyklister og mopedister. Statens vegvesen står ansvarlig for 91 av de til sammen 179 tiltakene, enten alene eller i samarbeid med andre aktører og disse følges opp i en gjennomføringsplan. Statens vegvesen har en aktiv oppfølging av interne og eksterne tiltak i planen, og vårt interne arbeid gjennomføres i all hovedsak som planlagt.

Elektriske sparkesykler

Elektriske sparkesykler ble først introdusert på det norske utleiemarkedet i 2019. Etter introduksjonen så man en kraftig økning i antall behandlede skadetilfeller i flere norske byer. Eksempelvis viste en kartlegging av skader i Oslo, gjennomført av Statens vegvesen, Helsedirektoratet og Oslo skadelegevakt, at det i perioden fra og med mars 2019 til og med juni 2021 ble registrert 3 062 skader knyttet til bruk av elektriske sparkesykler. Antall skadde registrert ved Oslo skadelegevakt gikk kraftig ned i perioden da kommunen innførte antallsbegrensninger på utleiesykler, og stengte for utleie nattetid. Som eksempel var antall registrerte skader redusert med 77,5 pst. i juni, 78 pst. i juli og 74 pst. i august sammenlignet med året før.

I tillegg til de lokale markedsjusteringene, fikk vi nye og strengere nasjonale regler for bruk av elsparkesykler fra 15. juni 2022. Aldersgrensen er 12 år, alle under 15 år må bruke hjelm, og den alminnelige promillegrensen på 0,2 gjelder også her. I tillegg ble det fra 01.01.2023 krav om ansvarsforsikring for både privateide og utleiesykler. Kunnskapen vi har opparbeidet oss om ulykker med elsparkesykler har vært førende for utviklingen av nye regler. Summen av endringer gir tydelige signaler om at elsparkesykler ikke er et leketøy, men et fremkomstmiddel som gir risiko for skader. Fem personer mistet livet ved bruk av elsparkesykler i 2022, mens ingen døde i 2023.

²³ Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, storbykommunene, øvrige statlige virksomheter, interesseorganisasjoner og en rekke andre aktører



Automatisk trafikk kontroll

Automatisk trafikk kontroll (ATK) er et svært effektivt virkemiddel når det benyttes der kriteriene for fart og ulykker er tilfredsstillende. Streknings-ATK (SATK) reduserer antall drepte eller hardt skadde med om lag 50 pst. For punkt-ATK er det en tilsvarende reduksjon på mellom 40 og 50 pst. ATK-porteføljen i Norge består ved utgangen av 2023 av 71 SATK og 278 punkt-ATK. I 2023 er det jobbet for å minske etterslepet på teknisk utstyr ytterligere. Vi har i dag en teknisk oppetid på omtrent 90 pst. Opetiden varierer noe over året.

FoU-program

Statens vegvesen er alltid på jakt etter mer og oppdatert kunnskap som kan underbygge og justere retningen i trafikksikkerhetsarbeidet. I 2022 startet Statens vegvesen opp et FoU-program for trafikksikkerhet (2022 – 2025) med total økonomisk ramme på 25 mill. kroner. Det er viktig for oss at resultatene fra prosjektene skal kunne implementeres i praksis, eksempelvis gjennom justeringer av veinormaler. I 2023 hadde vi følgende prosjekter:

- **Utvikling av trafikksikkerhetsmodeller.** De nye modellene er tatt i bruk og gir oss et bedre grunnlag for prioriteringer av strekninger for trafikksikkerhetstiltak i etatens innspill til ny Nasjonal transportplan.
- **Mer kunnskap om eksponering av trafikantgrupper**
- **Hvordan påvirker førerstøttesystemene ulykkesrisikoen?**
- **Temaanalyse utforkjøring på motorveier.** Analysen har gitt oss kunnskap som vi naturlig vil benytte i neste revisjon av veinormal N101
- **Sikkerhetsmarginer under press.** Prosjektet har gitt mer innsikt i uheldige kombinasjoner av fravik som bør vurderes i fremtidige fraviksbehandlinger
- **Trafikksikkerhet og vinterulykker.** Statens vegvesen vurderer nå om prosjektet har gitt funn som bør implementeres i vårt driftsarbeid eller driftskontrakter
- **Temaanalyse av MC-ulykker** (avsluttes 2024)

SIKRERE TRAFIKANTER

Føreropplæring

Et høyt nivå på føreropplæringen med avsluttende teoretiske og praktiske førerprøver, er viktig for trafikksikkerheten. Ved å sikre gode ferdigheter og holdninger hos kandidatene bidrar vi til at nye førere gjøres i stand til å ferdes trygt i trafikken. At ungdom får tilegnet seg erfaringer gjennom øvingskjøring før de tar førerkort og at eldre førere får oppdatert kunnskap, er viktige elementer i trafikksikkerhetsarbeidet. Statens vegvesen har de siste tre årene opplevd en økning i etterspørsel etter praktiske førerprøver. Vi gjennomførte 151 667 praktiske prøver i 2023. Vår produksjon i perioden 2021 til 2023 ligger om lag 15 000 - 20 000 prøver over det vi hadde før pandemien. Informasjonsmøter om føreropplæring ble nedprioritert i høysesong for praktiske prøver, men kom i gang på senhøsten igjen sammen med Bilfører 65+.

Nasjonale trafikksikkerhetskampanjer

De nasjonale trafikksikkerhetskampanjene har som mål å endre holdning og atferd i mer trafikksikker retning. Atferdsendring er utfordrende, og krever at vi arbeider langsiktig og kunnskapsbasert, og at vi tar i bruk ulike virkemidler. Det ligger grundige faglige utredninger bak hver kampanje, og kampanjene evalueres både underveis i kampanjeperioden og etter at kampanjen er avsluttet. Kampanjene når bredt ut til befolkningen over hele landet, og er også viktig for å skape forståelse og aksept for trafikksikkerhetsarbeidet generelt. Evalueringene gir oss klare indikasjoner på at våre budskap blir lagt merke til og forstått, og over tid ser vi holdnings- og atferdsendring i riktig retning.



Kampanjetemaene oppmerksomhet, fart, belte i buss og samspill i trafikken ble videreført i 2023. Alle kampanjene er forankret i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025». For mer detaljer, se [kampanjer Statens vegvesen](#)²⁴.

Husk bilbelte

Hva, hvordan og hvorfor vist i ett bilde! Det er ikke mange som har skapt et kampanjemotiv som står seg i 20 år. Kampanjeskiltene blir omtalt som geniale. Med sitt klare budskap som formidler varme og omsorg treffer det oss rett i hjertet.

Foto: Statens vegvesen



Styrket og målrettet kontroll av trafikanter

Kontroll av bilbeltebruk og annet verneutstyr bidrar til økt trafikksikkerhet og rettes mot brukere av både lette og tunge kjøretøy. Statens vegvesen gjennomførte nesten 200 000 kontroller av verneutstyr i 2023. Andelen som benytter bilbelte og hjelm er høy, men i underkant av én pst. av de kontrollerte benytter fortsatt ikke påbudt verneutstyr. Når vi vet at eksempelvis 34 pst. av de omkomne i bil ikke brukte belte eller brukte det feil, viser det viktigheten av dette arbeidet selv om den generelle bruksprosenten er høy.

Kjøre- og hviletidskontroller langs vei er viktig for å ivareta trafikksikkerhet og seriøsitet i form av gode arbeidsvilkår for sjåførene og lik konkurranse i transportbransjen. Vi øker oppmerksomheten mot foretak vi har klassifisert med høy risiko for regelovertridelser, og 15 028 førere ble kontrollert for kjøre- og hviletid langs vei i 2023. Av disse fikk ca. 7 700 skriftlig mangel, hvorav rundt 1 000 fikk gebyr og 970 førere ble anmeldt. Det vil si at vi avdekket feil ved ca. 51 pst. av de kontrollerte.

Til sammen kontrollerte Statens vegvesen 233 transportbedrifter for brudd på kjøre- og hviletidsreglene i 2023. Totalt ble det avdekket over 78 000 regelbrudd med varierende alvorlighetsgrad. 48 av bedriftene som ble kontrollert i fjor hadde så mange overtridelser at de ble anmeldt til politiet. I tillegg ble 24 transportbedrifter anmeldt for ikke å ha levert inn dokumentasjon for kontroll. Statens vegvesen har over tid jobbet med å forbedre utvelgelsen av foretak til kontroll gjennom en risikobasert tilnærming. Når andelen foretak som anmeldes øker, viser dette at vi treffer bedre i vår utvelgelse.

Statens vegvesen har i tillegg bistått politiet i kontroll av el-sparkesykler.

Tilsyn med opplæringsinstitusjoner

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet er viktig for at blant annet føreropplæringsinstitusjoner følger forskriftens krav og retningslinjer. Dette bidrar til like rammevilkår i bransjen. Vi følger opp tips, og samhandler med Skatteetaten og Politiet.

Godkjenning av trafikkskolene, faglige ledere og trafikklærere er en forutsetning for drift. Også i 2023 har tilsynene vært rettet mot den avsluttende delen av føreropplæringen, og 20 pst. av disse har vært rettet mot opplæring i buss. I tillegg har vi prioritert tilsyn av opplæring innenfor lett motorsykkel

²⁴ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/>



i sommerhalvåret. Høsten 2023 tok vi i bruk et heldigitalt saksbehandlingsverktøy, eTilsyn, for gjennomføring av tilsyn av opplæringsinstitusjoner. Effektiviteten og profesjonaliteten øker når tilsynsmedarbeiderne å gjøre likere vurderinger, og retter innsatsen mot de trafikkskolene og de fagområdene der det erfaringsmessig har vært feil og mangler.

SIKRERE KJØRETØY

Styrket og målrettet kontroll av kjøretøy

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med videreutvikling av kontrollverktøy og risikoklassifisering, for en mer målrettet og effektiv kontrollvirksomhet. Målet er å luke ut trafikksfarlige kjøretøy og useriøse aktører, og spare dem som har alt i orden for unødvendige kontroller. Fra 2022 til 2023 økte andelen kontrollerte tunge kjøretøy med én eller flere feil og mangler fra 56,5 til 57,4 pst. Totalt ble det gjennomført over 86 000 tungtransportkontroller i 2023, noe som er en økning på ca. 1 800 sammenlignet med 2022.

På kontrollstasjoner med vekt, er vektkontroll første del av en tungbilkontroll. Det betyr at dette kontrollpunktet gjennomføres på de fleste tungbiler som plukkes ut til kontroll. I 2023 fikk 5 200 kjøretøy bruksforbud på grunn av overlast. Selv om det fortsatt er for mange som bryter regelverket, har vi sett en positiv utvikling med lavere andel bruksforbud og gebyrer i 2023, sett i forhold til både 2022 og 2021.

Kontroll av dekk og kjetting er et fast kontrolllement som skal inngå i alle tungbilkontroller i vinterperioden. I tillegg gjøres noen forenklete kontroller hvor kun dekk og kjetting er del av kontrollen. I løpet av vintermånedene i 2023 ble dekk og kjetting kontrollert på ca. 90 600 kjøretøy. Også her har vi sett en positiv utvikling og en nedgang i ilagte gebyrer og bruksforbud. Av de kontrollerte ble kun 144 ilagte bruksforbud og vi skrev ut 2 460 gebyrer. Dette indikerer at stadig flere overholder regelverket for tillatt vekt/last og dekkutrustning.

Det er gjennomført ca. 46 600 kontroller av lette kjøretøy i 2023. En større andel er varebiler som driver transportvirksomhet, noe som også følger av EUs mobilitetspakke og regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Dette er en type transport som er lite regulert og som vi ser det er viktig å følge opp.

Kontroll av drosjer er en fast del av vårt ordinære kontrollarbeid. Mangler som avdekkes, rapporteres til løyvemyndigheten. En viktig forutsetning for at kontrollene skal virke preventivt, er at videre reaksjoner følges opp av løyvemyndigheten, eksempelvis i form av inndragning av løyve.

Kjøretøyparken – krav og godkjenning

Kjøretøykravene utvikles løpende, og bidrar til at nye kjøretøy blir stadig sikrere og mer miljøvennlige. Kravene utvikles i samarbeid med andre land i internasjonale fora. Med våre godkjennings- og registreringsordninger følger vi opp at kravene gjennomføres effektivt. Etter hvert som eldre kjøretøy byttes ut med nye, vil dette gi en sikrere og mer miljøvennlig kjøretøypark.

Statens vegvesen har gjennom avtale med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ansvar for godkjenning av kjøretøy for transport av farlig gods. Ordningen gir økt trafikksikkerhet i form av sikre kjøretøy. Gjennom avtale med Mattilsynet har vi ansvaret for godkjenning av visse typer kjøretøy for transport av levende dyr. Kontrollen er i hovedsak rettet mot dyrevelferd, men det avdekkes også trafikksikkerhetsmessige feil og mangler på kjøretøyet som medfører krav om utbedring.



Gjennom tilbudet om godkjenning av russekjøretøy, har russen muligheter til å fremstille sine kjøretøy for godkjenning hos Statens vegvesen. Godkjenning omfatter både forhold som påvirker trafikksikkerheten, og andre forhold, som valg av innvendige materialer, som påvirker brannfare.

Tilsyn med verksteder og kontrollorganer

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet er et viktig virkemiddel for å sikre at verksteder og kontrollorganer har rett kvalitet på tjenestene sine. Det gir like rammevilkår i bransjen og konkurranseevnen for seriøse aktører økes.

Vi målretter våre tilsyn etter erfaringer, tips og analyser. Avdekking av ulovlig virksomhet og fiktive periodiske kontroller viser at vi stadig blir bedre. At kjøretøykontrollene er reelle og utført av kompetent personell, bidrar til trafikksikre kjøretøy på veiene våre. Stadig nye kjøretøy underlegges periodisk kjøretøykontroll (PKK) og i 2023 er tempo100-hengere og traktorer inkludert i PKK-ordningen.

I verkstedsforskriften er det innført nye kategorier for skadeverksted, og kravene for innmelding av dokumentasjon for de verkstedene som reparerer omfattende skader på kjøretøy er skjerpet. I tillegg er det gjennomført et kompetanseløft for de medarbeiderne som skal ha tilsyn med skadeverkstedene.

Samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer

Statens vegvesen samarbeider tett med andre kontrollatater, spesielt Politiet, Tollvesenet, Arbeidstilsynet og Skattevesenet. Vi merker en økende interesse fra andre kontrollatater for felles kontroller, og det er gjennomført over 140 større og mindre samarbeidskontroller langs vei i 2023. Til tross for utfordringer på ressursiden i flere av etatene, har samarbeidet økt. Det avdekkes en rekke alvorlige forhold som følges opp av de øvrige kontrollatene, blant annet skatte- og avgiftsunndragelser, svart arbeid og lønnstyveri. Statens vegvesen vil fortsette å legge til rette for og bidra til å styrke felles innsats mellom kontroll- og tilsynsetatene. Vi vil også prioritere oppfølging av tiltakene i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Status for det enkelte tiltak følger vedlagt.

Statens vegvesen deltar i treparts bransjeprogram for bil som i 2023 har satt søkelys på konsekvensene av bortfallet av brukthandelbevilling ved bilsalg. Statens vegvesen deltar også i treparts bransjeprogram for transport, som i 2023 blant annet jobbet med utfordringer knyttet til varebil og innføringen av EUs mobilitetspakke.

Innsatsen mot sosial dumping har medført en betydelig økning i tilsyn mot ulovlig verkstedsdrift og fellesaksjoner i samarbeid med andre etater. Det har vært gjennomført 50 fellesaksjoner innenfor dette feltet, og tilsyn har totalt 332 tilsyn mot ulovlige verksteder i 2023.

Internasjonalt arbeid og teknologiutvikling

Statens vegvesen deltar aktivt i internasjonalt standardiseringsarbeid. Dette er viktig for utvikling av nye standarder og for å bringe den teknologiske utviklingen videre. Vi gir innspill og sikrer at norske behov ivaretas i internasjonale standarder, noe som bidrar til at disse er anvendelige i Norge. I 2023 har Statens vegvesen fortsatt å lede standardiseringsgrupper som favner vidt i forhold til standardisering av ny teknologi og dekker områder som f.eks. kontrollsoner i by, automatiserte kjøretøy, automatiserte roboter for varelevering, parkering og digitale trafikregler og -reguleringer. Ved slutten av året var de tre første delstandardene for METR²⁵ (ISO 24315) på høring. Disse vil legge grunnlag for utvikling og utrulling av digitale trafikregler og -reguleringer globalt og nasjonalt.



Statens vegvesen har etablert et prosjekt for å utrede og planlegge hvordan et norsk konsept for METR kan utvikles og rulles ut på det offentlige veinettet i Norge. Digitale trafikkregler og -reguleringer vil være svært viktig for kjøretøyets førerstøttesystemer og senere for automatisert transport og vil sikre at kjøretøyet mottar, forstår og agerer i henhold til trafikkregler og informasjon om trafikkreguleringer langs veien. Dette kan for eksempel være at kjøretøyet selv kan bremse ned og holde lav fart forbi skoler, og at kjøretøy får riktig informasjon inn i bilen selv om veioppmerking og skilter er dekket til med snø.

Sikrere infrastruktur

Drift og vedlikehold av veier har stor betydning for trafiksikkerheten. Driftsentreprenørene overvåker veinettet for å være i forkant når værforhold øker sannsynligheten for skred, glatt vei osv. Innen drift vil brøyting og strøing ut fra krav forhindre plutselige standardsprang og minimere risikoen for glatt veibane. Kantslått reduserer risikoen for vilt påkjørsler. Veibelysning har klar trafiksikkerhetseffekt når den fungerer som forutsatt. Det er avgjørende at vi følger opp at krav til driftsstandard overholdes i kontraktene.

Innen vedlikehold skal tiltak i utgangspunktet prioriteres i denne rekkefølgen:

1. Rette opp skader som kan føre til at veien blir akutt trafikkfarlig eller at fremkommeligheten reduseres vesentlig
2. Rette opp skader og slitasje som kan få konsekvenser for trafiksikkerhet og fremkommelighet
3. Rette opp skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling der tiltakskostnadene kan bli svært store dersom ingenting gjøres
4. Gjennomføre tiltak som forlenger levetid og reduserer fremtidig vedlikeholdskostnader slik at nåverdi av vedlikeholdskostnader blir lavere

I 2023 er det gjennomført tiltak mot utforkjøringsulykker på 55 km riksveg med fartsgrense 70 km/t, hvorav 50 km er i tråd med eller tett opp mot minstestandard etter gjennomførte tiltak. I tillegg er det gjennomført en rekke målrettede tiltak over hele landet med sikte på å forebygge utforkjøringsulykker, og for å skape et tilgivende sideterreng når ulykker skjer. Eksempler på slike tiltak er bedre markering/skilting av kurver, etablering og utbedring av rekkverk, forsterkning av veiskulder, sikring av sideterreng og siktrydding.

“TS-portalen” for bestilling, gjennomføring og oppfølging av trafiksikkerhetsinspeksjoner er tatt i bruk i 2023, for å gi bedre og mer systematisk beslutningsstøtte for prioritering av tiltak langs vei. Det ble levert 25 rapporter i portalen i 2023. Per desember er det identifisert 1 569 funn i gjennomførte inspeksjoner, hvorav 85 pst. av disse er avvik og 50 av funnene er svært alvorlige. Funnene er skilt på trafikantgrupper for å imøtekomme revidert vegsikkerhetsforskrift som sier at sårbare trafikanter skal hensyntas. Verktøyet videreutvikles og forbedres i 2024 etter tilbakemelding fra brukerne. Når veinettsevaluering²⁶ i henhold til vegsikkerhetsforskriften er på plass, vil det være grunnlaget for utvelgelsen av strekninger som skal inspiseres. Inspeksjoner som ble gjennomført i 2023 blir deretter behandlet og tiltak prioritert for gjennomføring ut fra tilgjengelige ressurser.

TS-portalen kan utvikles til også å gjelde for trafiksikkerhetsrevisjoner.

Alle nye veier planlegges og bygges i tråd med gjeldende veinormaler. Med digitale veinormaler kan ny kunnskap implementeres raskere i regelverket. Regelverket for vei- og gateutforming (N100) er

²⁶ Veinettsevalueringen skal vurdere ulykkes- og skaderisiko basert på en visuell inspeksjon av veiens utforming. Inspeksjonen kan gjennomføres fysisk på veien eller ved bruk av elektroniske verktøy.



revidert i 2023, med endringer av fartsgrenser og standard tverrprofil for motorveier. Ved bygging av vei med redusert skulderbredde, er det lagt inn krav til utbygger om å dokumentere avbøtende tiltak og risikoreduserende effekt.

Risikovurdering

Den samlede risikoen for toppmålet «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken» vurderes til svært høy ved årets slutt. Målkurven indikerer en nedgang på 25 drepte og hardt skadde hvert år fram til 2030, og nedgangen i antall drepte og hardt skadde i 2023 beregnes til 30 færre drepte og hardt skadde sammenlignet med året før. Vi vurderer likevel risikoen som svært høy ettersom vi ikke kutter vesentlig av det etterslepet som er opparbeidet fra foregående år, og fordi vi nå har ett år mindre til rådighet for å nå målet. Det langsiktige og kunnskapsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt være grunnmuren for videre arbeid, men vi må belage oss på en markant intensivering av innsatsen på alle fronter for å få en utvikling i tråd med ambisjonen. Et mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 vil kreve betydelig forsterket satsning på trafikksikkerhet fra alle aktører, med Statens vegvesen som sektoransvarlig skal vise vei. I prioriteringsoppdraget til NTP 2025-2036 foreslår etaten at det innenfor den samlede rammen til Statens vegvesen skal prioriteres økte ressurser til tre ulike områder:

- Målrrettede trafikksikkerhetsinvesteringer
- Kontroll av tunge kjøretøyer
- Trafikksikkerhetskampanjer

Som tidligere rapportert, har Statens vegvesen lagt ytterligere trykk på arbeidet med tiltakene i tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei. Tiltakene etaten er ansvarlige for blir fulgt opp i den interne styringsdialogen, som bidrar til enda mer gjennomføringskraft.

Generelt sett jobber vi med føreropplæring for å sikre trygge trafikanter ut på veien, med atferdspåvirkning og en sikrere kjøretøypark. Dette i tillegg til å sørge for sikrere veier. Ekstra tildeling i revidert nasjonalbudsjett (RNB) ga mulighet for mer dekkelegging og flere andre vedlikeholdstiltak, som har bidratt til at vedlikeholdsetterslepet ikke økte ytterligere i 2023. Likevel er det fortsatt en usikkerhet tilknyttet eksisterende vedlikeholdsetterslep, og hvordan det påvirker trafikksikkerheten negativt. Erfaringene med håndtering av hendelser som ekstremværet Hans viser at de stadig større klimautfordringene skaper behov for å bruke mer av de tilgjengelige ressursene på både gjenoppretting etter skader som oppstår, og behov for å etablere en økt robusthet og bedre redundans i veisystemet gjennom oppgradering av tilstand på flere typer veiobjekter. Flerårige vedlikeholdsplaner og innsiktsdrevet prioritering av vedlikeholdsaktivitet for å opprettholde både fremkommelighet og trafikksikkerhet har derfor høy prioritet. Med dette som bakteppe, mener vi at sannsynligheten for at vedlikeholdsetterslepet påvirker trafikksikkerheten negativt, øker.



<p>Risikoer</p> <p>R1: Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke</p> <p>R2: Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafiksikkerheten negativt</p>	
---	--

Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende 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 trafiksikkerhet på vei 2022-2025»
R2	Det er en risiko for at vedlikeholdsetterslepet påvirker trafiksikkerheten negativt. Det kan i ytterste konsekvens medføre at enkelte veier blir mer trafikkfarlige eller at veiobjekter med vedlikeholdsbehov må stenges frem til det finnes midler til gjennomføring.	<ul style="list-style-type: none"> Flerårig vedlikeholdsplanlegging og innsiktsdrevet prioritering av vedlikeholdsaktivitet, herunder å ta i bruk nytt digitalt verktøy for gjennomføring og oppfølging av TS-inspeksjoner Økt trafiksikkerhet vil være en viktig driver for valg av tiltak når vi tar vare på det vi har og utbedrer der vi kan.

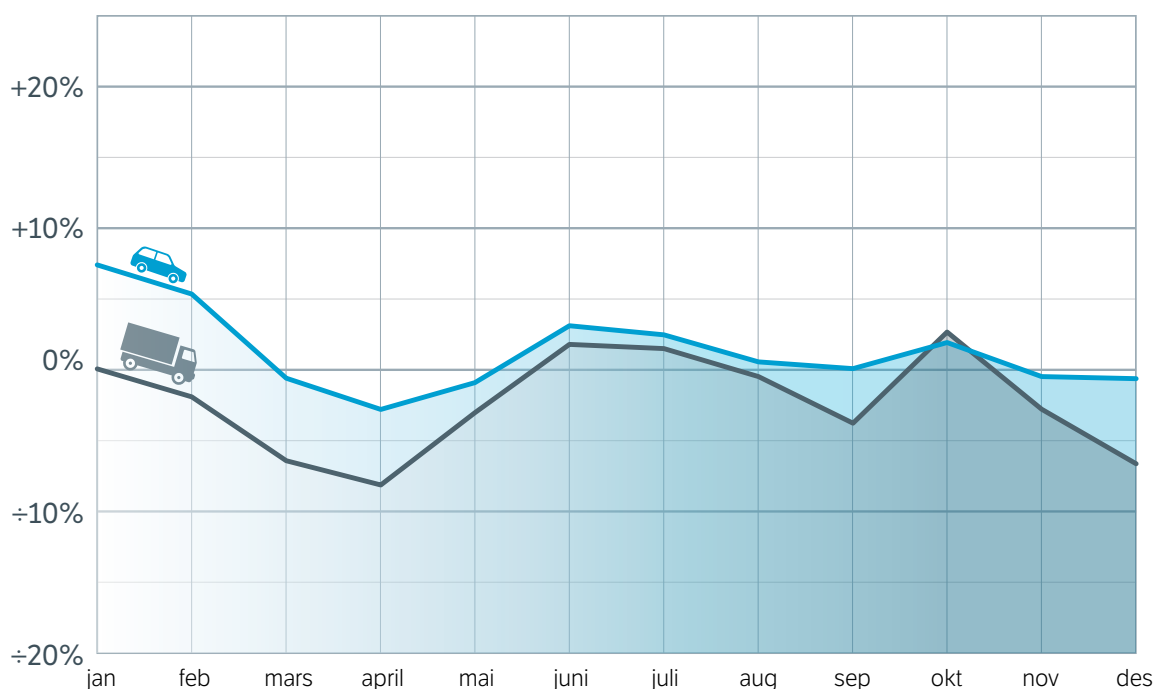


3.1.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Statens vegvesen jobber aktivt for å holde riksveiene åpne og trygge året rundt, slik at alle trafikanter får en enklere reisehverdag og kommer frem til planlagt tid. Det er også viktig at vi kan gi bedre og rettidig informasjon til trafikanter og næringsliv som grunnlag for gode beslutninger i sin planlegging av transport og reiser.

TRAFIKKMENGDE 2023 - tunge og lette kjøretøy

(Europa-, riks- og fylkesveier)



Figur 3.13 Trafikkmengde 2023

I 2023 var det 0,8 pst. mer trafikk på riks- og fylkesveinettet enn i 2022. Økningen har vært størst for lette kjøretøy. Trafikken har fortsatt å ta seg opp etter pandemien, og lå i 2023 litt over nivået fra 2019. Økningen fra 1995 er på 55,4 pst., og er et foreløpig toppnivå.

Nasjonale turistveier feiret 30-årsjubileum i 2023, med en vellykket markering på Arkitektur- og designhøgskolen. I 30 år har vi jobbet med nyskapende arkitektur i vakker natur langs 18 nasjonale turistveier. Nasjonale turistveier åpnet fem nye prosjekt i 2023.

Foto: Statens vegvesen



Forutsigbarhet og fremkommelighet

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. For at ulempene skal være minst mulig, arbeider Statens vegvesen for å redusere omfanget av stenginger, samt sørger for god informasjon om planlagte stenginger. Gjennom produktorientering og produktutvikling bidrar etaten til økt fremkommelighet på vei, og gir trafikantene forutsigbarhet slik at de kan ta gode valg.



Produktorientering er en tilnærming for å definere og bygge en kontinuerlig strøm av verdiskapende produkter for kundene, og spesielt egnet for tverrfaglige leveranser. Produktorientering vil også bidra til å øke kvalitet og effektivitet i bakenforliggende leveranser, som sikrer at produktene skaper reell verdi for kunden. Vi skal fortsette å utvikle flere og mer brukerrettede digitale tjenester. Til grunn for tjenestene ligger datadrevne analyser og beslutninger, kundeinnsikt, prediksjoner, styring og automatisering.

Statens vegvesens første produktområde Fremkommelighetstjenester ble etablert i 2022. I løpet av 2023 har vi startet ytterligere to nye produktområder som alle bidrar til forutsigbar fremkommelighet:

- **Fremkommelighetstjenester** skal sørge for at trafikantenes behov for relevant, pålitelig og tilgjengelig trafikkinformasjon er dekket gjennom å utvikle brukervennlige og digitale tjenester
- **Fremkommelig vei** skal utvikle beslutningsstøtte og produkter for byggherrepersonell, entreprenører og saksbehandlere. Dette vil bl.a. gi mer koordinert og samordnet veiarbeid og mer effektiv oppfølging av kontrakter.
- **Trafikkflyt og -beredskap** skal bidra til at de som ferdes langs veinettet opplever sikkerhet, god trafikkflyt og høy oppetid gjennom å tilrettelegge for effektiv håndtering når hendelser finner sted, og bidra til å redusere forekomst av uplanlagte hendelser.

PRODUKTOMRÅDENES OPPNÅDDE RESULTATER I 2023

Fremkommelighetstjenester

Produktområdet har hatt en økning i kundetilfredshet tilknyttet digitale tjenester fra 51 pst. til 73 pst. ved utgangen av året. Produktene i Fremkommelighetstjenester er følgende:

- Trafikkappen Vegvesen trafikk
- Vegvesen trafikk webtjeneste
- Temaside for fjelloverganger
- Ferjesøk
- Sanntidsinformasjon om døgnhvileplassene
- SMS-tjeneste

Fremkommelig vei

Det er i 2023 gjort tiltak for å gjøre systemene for kontraktsoppfølging mer styrende og intuitive for byggeleder for å øke kvaliteten og effektiviteten på leveransene til trafikanten. Nye digitale grensesnitt gir mer effektiv digital samhandling med entreprenører samt strukturerte data egnet for analyse og gjenbruk.

Aktivitetsskalenderen er et verktøy som samler og presenterer aktiviteter på vei fra flere ulike kilder, og legger til rette for koordinering og mindre stengning av vei for trafikant. Dette har blitt prøvd i avgrenset målestokk i 2023. Der kalenderen har blitt brukt har den vist høy verdi, selv der koordinering ikke har vært nødvendig.

Trafikkflyt- og beredskap

Produktområdet er blitt etablert, og har angitt en strategisk retning videre. Det pågående utviklingsprosjektet Nasjonal trafikkstyring videreføres, og er innlemmet i produktområdet. Tydelige mål og prioriteringer er etablert innenfor trafikkberedskap, hendelseshåndtering og hendelseskommunikasjon.

Oppetid og forsinkelser på riksveinettet

Vi måler oppetid på riksveinettet ved å benytte data om stenginger koblet mot Nasjonal vegdatabank (NVDB), og måler historisk utvikling i oppetid og årsaker til stengninger. Våre målinger viser en oppetid på 98,51 pst. ved årsslutt, som er en nedgang på 0,27 prosentpoeng fra 2022. Hovedårsaken til stengingene er fremdeles veiarbeid. Etaten fortsetter forbedringsarbeid for å redusere omfang av stenginger, samt å sørge for god informasjon om planlagte stenginger. Forutsigbare fremkommelige



fjelloverganger, Aktivitetskalender for planlagt vedlikehold, etablering av driftsstøttesenter og løpende samarbeid med veitrafikksentralene og egne entreprenører bidrar til enklere reisehverdag for brukerne av veiene.

Statens vegvesen har samarbeidet med Nye veier AS for å definere og operasjonalisere en felles oppetidsindikator med felles metodeverk. Arbeidet kartla forskjellene i hvordan oppetid måles og rapporteres i dag og fordeler og ulemper med disse metodene. Med utgangspunkt i dette arbeidet har partene blitt enige om en felles indikator og metode. Den nye indikatoren er enda ikke implementert som følge av utfordringer knyttet til deler av datasettet som skal brukes for å måle oppetiden. I påvente av endelig løsning fortsetter vi å rapportere oppetid med nåværende metode.

PILOTPROSJEKTET I E39 LOTETUNNELEN

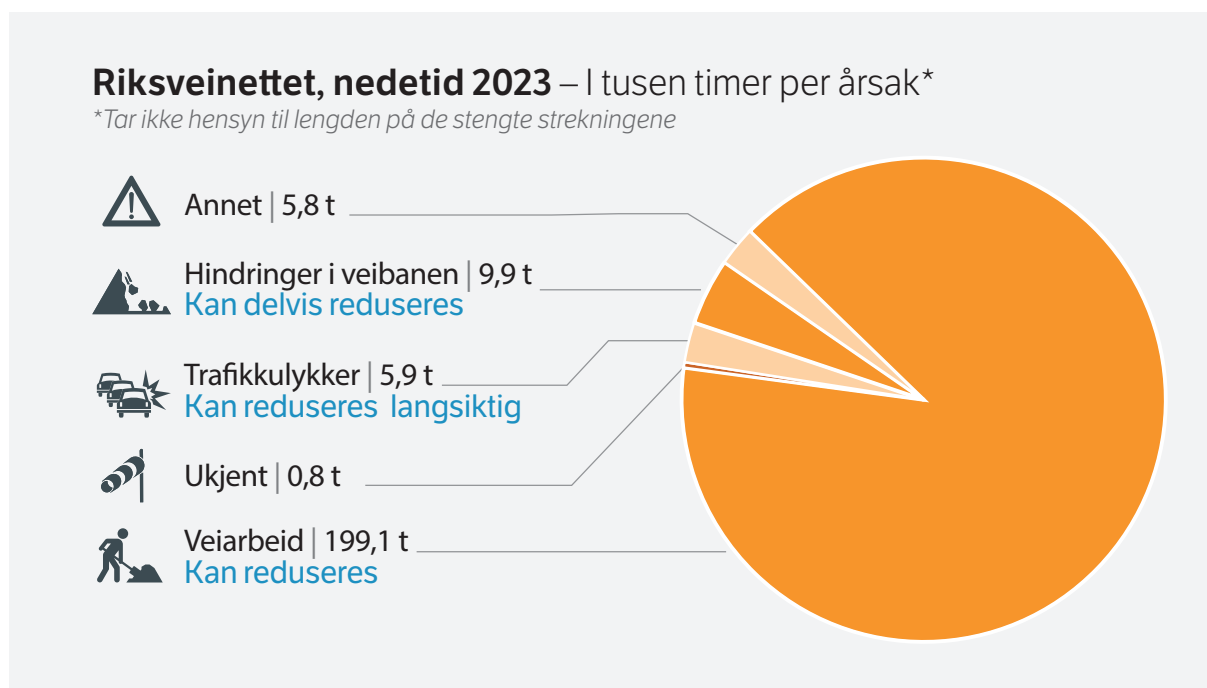
En pilottest for koordinering av arbeid via Aktivitetskalenderen ble gjennomført i november 2023. Da ble den bruk for å koordinere fem veiarbeid i E39 Lotetunnelen på Stad i Vestland. Resultatet fra pilotprosjektet viser at bruk av Aktivitetskalenderen kan føre til vesentlige forbedringer på flere punkter. Bruk av verktøyet ledet til:

- 750 000 kr i sparte samfunnskostnader (68 pst. reduksjon)
- 225 000 kr i sparte trafikkavviklingskostnader
- 18 færre trafikkmeldinger å forholde seg til
- Ni ekstra dager med framkommelig vei
- 19 timer mindre køavvikling for trafikantene
- Mer nøyaktige trafikkmeldinger – med mer detaljert informasjon og mer treffsikre åpnings- og stengsprogoser.

Denne spesifikke strekningen har lav ÅDT (1 700). Dersom resultatene kan gjenskapes på en strekning med høy ÅDT, kan utbredt bruk av Aktivitetskalenderen, på sikt, få store effekter for veinettet.

Statens vegvesen måler forsinkelser ved hjelp av data fra GPS-navigasjonssystemer i kjøretøy i en fremkommelighetsindikator. Målingene er knyttet til det enhver tid gjeldene riksveinettet. I 2023 viste målingene at:

- Det var 24,9 millioner timer forsinkelse på riksveinettet, det er en økning på 5 pst. fra 2022. Økningen i forsinkelse kom i første og til dels i andre tertial. Mens i tredje tertial gikk forsinkelsene samlet sett svakt ned og særlig i byområdene. I korridorene utenfor byvekstområdene gikk forsinkelsene svakt opp.
- Forsinkelsene er fordelt med 31 pst. i Osloområdet, 29 pst. spredtbygd på riksveinettet, 25 pst. i de øvrige åtte byvekstområdene og 14 pst. i tettbygde områder utenfor byvekstbyene.
- Forsinkelsene økte med 1,2 millioner timer i 2023. Osloområdet svarte alene for 50 pst. av denne veksten. Over 70 pst. av økte forsinkelser på riksveiene i Osloområdet var på E18 og ring 3 (rv 150). Her gjennomfører Statens vegvesen utbygging av E18 Vestkorridoren, og i løpet av 2023 har også arbeid med E18 Bygdøyløkket redusert fremkommeligheten. Med 8 pst. svarte de øvrige 8 byvekstbyene i sum for en liten andel av veksten.
- I korridorene utenfor byvekstområdene var økningen i forsinkelsene fordelt med hele 34 pst. i Innlandet (som ikke har byvekstbyer) og 20 pst. på Østlandet for øvrig. Forsinkelsene økte med 18 pst. på Vestlandet og i Nord-Norge og med 8 pst. i Agder. Forsinkelsene på riksveiene i Trøndelag ble redusert med 2 pst. fra 2022.



Figur 3.14 Årsaker til nedetid på riksveinettet

Vi holder veinettet åpent året rundt og ruster oss mot klimaendringene

Statens vegvesen tar ansvar for helheten på veiene og sikrer trafikkstyring og informasjon ved større hendelser på offentlig vei. Veitrafikksentralene (VTS) er alle veimyndighetenes landsdekkende døgnoperative tjeneste for trafikkstyring og -informasjon når det skjer hendelser på veinettet. Landets fem veitrafikksentraler (VTS) har opprettholdt døgnkontinuerlig overvåking ved hjelp av kamera og andre installasjoner, og levert løpende trafikkinformasjon for statlig og fylkeskommunal vei.

Det er en stadig økning i antall hendelser, antall henvendelser per telefon og antall tekniske anlegg og kameraer for trafikkovervåking. Det har vært arbeidet med modernisering av veitrafikksentralenes IT-infrastruktur for bedret digital sikkerhet og robusthet. Veitrafikksentralen har i 2023 fått og ivaretatt en utvidet rolle i å samordne veieiere, nødetater, lokale og regionale myndigheter og andre interessenter ved beredskapshendelser på vei. Dette bidrar til god og felles situasjonsforståelse og er et viktig bidrag for fremkommeligheten i landet.

Klimaendringene fører allerede til mer ekstremvær og økt fare for blant annet flom, skred, stormflo og kvikkleireskred. Statens vegvesen arbeider systematisk med klimatilpasning både ved planlegging og bygging av ny vei, bru eller tunnel og ved å sikre nødvendig robusthet i eksisterende infrastruktur. 2023 ble preget av flere krevende værhendelser som hadde betydelig innvirkning på veinettet, spesielt i løpet av sommeren og vinteren.

Uværet Hans og medfølgende flom understreket hvor viktig det er at av vi planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder veinettet vårt med tilstrekkelig robusthet, redundans og restitusjonsevne. Uværet viste verdien av god lokal beredskap, kapasitet og kompetanse – samordnet av Veitrafikksentralen på tvers av veieiere. Uværet skapte utfordringer, og synliggjorde hvilke krefter som har vært i sving. Under ekstremværet var det et voldsomt trykk inn til alle våre informasjonskanaler, noe som viser hvor viktig



det er å ha informasjon og digitale tjenester tilgjengelig for trafikantene. Likevel viser uværet Hans at vi arbeider godt med beredskap i Statens vegvesen. Vi ligger i forkant og har raske tiltak når hendelser inntreffer. Se nærmere omtale i kap. 4.2. om etatens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap.

TRANSPORT I BY

En vesentlig del av landets befolkning bor i de største byene, og i de ni byområdene som omfattes av byvekstavtaler og belønningsordninger. Fremover ventes befolkningen å vokse mest i disse områdene.

Byvekstavtaler

Byvekstavtalene er et sentralt virkemiddel for at økningen i persontransporten i byene ikke skal føre til vekst i personbiltrafikken. Hovedmålet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette kalles nullvekstmålet. Avtalene skal bidra til mer attraktive og klimavennlige byer og er et viktig verktøy for bedre samordning i areal- og transportpolitikken.

Avtalene er gjensidig forpliktende mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Byvekstavtalene er et godt grep for å nå nullvekstmålet fordi partene som har en reell påvirkning på måloppnåelse møtes jevnlig og forenes om et felles handlingsprogram som porteføljestyres og rulleres årlig. Det er inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Nord-Jæren, Trondheims-området og Tromsø. Byvekstavtalen for Trondheims-området ble reforhandlet i 2023, med uendrede økonomiske rammer og avtaleperiode. Tromsø fikk inngått byvekstavtale i oktober 2023.

Statens vegvesen er en sentral aktør i oppfølgingen av den nasjonale transportpolitikken gjennom byvekstavtalene. Vi har ansvar for oppfølging av avtalene, å lede forhandlingene om nye avtaler og er i tillegg part i avtalene.

I 2023 økte statens samlede tilskudd til store kollektivprosjekter, se omtale under kap. 1332, post 63.

Oppfølging byvekstavtaler

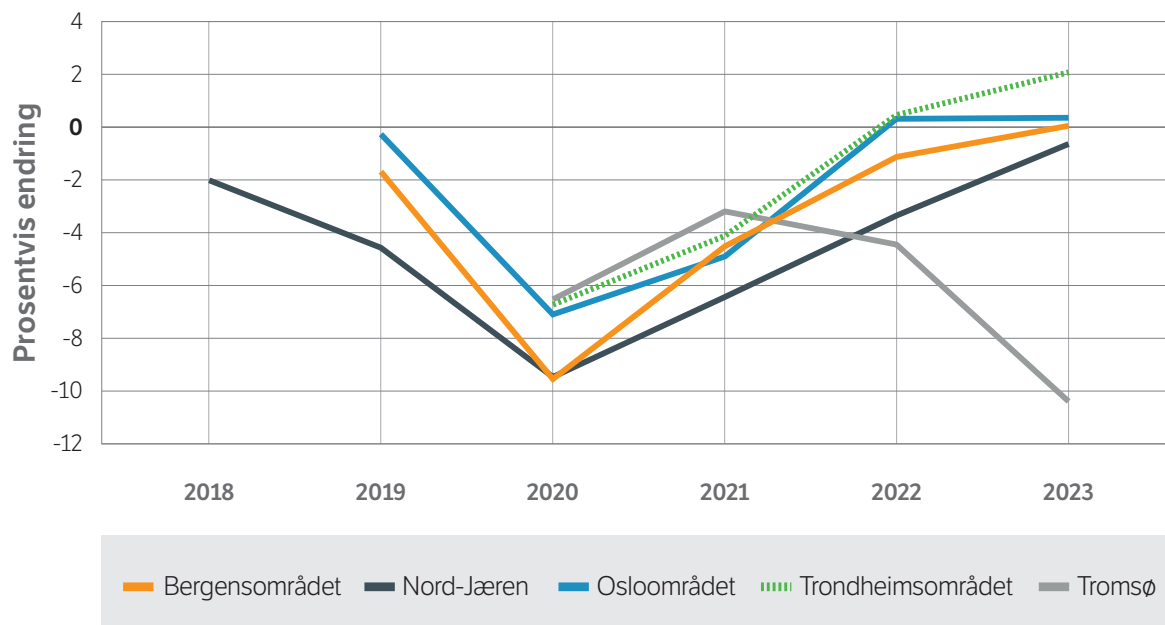
Trafikkutviklingen for personbilreiser følges gjennom byindeksen som er hovedindikatoren for oppfølging av byvekstavtalene. Byindeksen beregnes med datagrunnlag fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i et byområde. Nullvekstmålet følges opp i byvekstavtalene ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt sammenlignet med referanseåret.

Pandemien medførte store endringer i reisevanene, noe som også ga utslag på byindeksen. Etter pandemien har byindeksen vist at trafikken i alle byområder med byvekstavtale, med unntak av Tromsø, øker. Statens vegvesen har fulgt utviklingen både i det treårs glidende snittet, og den løpende (årlige) trafikkutviklingen sammenlignet med referanseår, tett.

Metoden for å beregne byindeks er beheftet med usikkerhet. For hvert byområde vurderer vi om trafikkstøttelepunktene som ble valgt ut ved avtaleinngåelse er representative for trafikkutviklingen i hele byområdet. I våre rapporter og analyser av trafikkutviklingen har vi for det enkelte byområde både vist selve byindeksen og framstilt usikkerheten i denne. Usikkerheten er størst i Nord-Jæren og nest størst i Trondheim. Statens vegvesen ser på hvordan usikkerheten i byindeksen kan reduseres. Vi har blant annet vurdert påvirkningen fra gjennomgangstrafikk. I tillegg jobber vi med å ta i bruk flere datakilder for å få et bedre bilde av trafikkstrømmene, dette som et supplement til byindeksen.



Estimert endring i trafikkmengde fra referanseår



Figur 3.15 Estimert endring i trafikkmengde sammenlignet med referanseår

Figuren indikerer at Tromsø har hatt en vesentlig nedgang i personbiltrafikken etter at bomringen ble etablert i 2023. Tromsø har også hatt god effekt av at kollektivtilbudet er betydelig forbedret og billettprisen redusert. Til sammen er personbiltrafikken redusert med omtrent 10 pst. sammenlignet med 2019-nivå. Videre indikerer figuren at trafikken i Trondheims-området passerte nullvekstmålet i 2022 og lå to pst. over nullvekstmålet i 2023. Nord-Jæren ligger så vidt under nullvekstmålet og Oslo-området og Bergens-området ligger omtrent på nullvekstmålet. På bakgrunn av byindeksen for 2023 er det ikke grunnlag for å si at nullvekstmålet ikke nås i 2029, men det er viktig at dette fortsatt følges tett opp for å se den langsiktige utviklingen. Gjennom avtalene følges også utviklingen i transportmiddelfordeling, sykkelandel og andel gratis parkering ved arbeidsplasser, alt fra Nasjonal reisevaneundersøkelse²⁷.

Virkemidler for nullvekst for personbiltrafikk i byområdene kan omfatte prising, økt attraktivitet og konektivitet i kollektivtilbudet, sammenhengende gang- og sykkelveinett og arealbruk som reduserer det motoriserte transportbehovet. Fremover kan mikromobilitet²⁸ inngå som en del av løsningen for å nå nullvekstmålet. Dette potensialet må tas ut uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten. Kollektivsystemet vil være grunnbjelken i transporttilbudet i byområdene dersom nullvekst skal oppnås. Prisvekst den senere tiden knyttet til bl.a. drivstoff og energi, i tillegg til tapte inntekter under pandemien, gjør det krevende å finansiere et godt kollektivtilbud i byområdene. Samtidig utgjør tilskudd til kollektivselskapene en stadig større andel av belønningsmidlene og påvirker dermed muligheten for å finansiere andre tiltak og virkemidler. Denne utfordringen blir forsterket ved at prosjektene er blitt dyrere på grunn av økte byggekostnader og et generelt mindre økonomisk handlingsrom i hele offentlig sektor. Statens vegvesen mener det kritiske for å nå nullvekstmålet blir å ta vare på det vi har og utnytte eksisterende muligheter til det fulle.

²⁷ Resultatene publiseres på våre hjemmesider.

²⁸ Mikromobilitet handler om individuell ferdsel over relativt korte avstander, ved hjelp av et lett elektrisk kjøretøy som i utgangspunktet er for én person og/eller noe last.



Det vil fortsatt 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. Statens vegvesen skal sørge for god styring av budsjettmidlene og oversikt over bruk av statlige midler og bompenger. En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1332 post 63 og post 66 gis i kap. 3.2. Se vedlegg 3 for nærmere om byvekst- og belønningsavtaler. Mer informasjon om byvekstavtalene er samlet [på våre hjemmesider](#)²⁹.

Byer med belønningsavtale

Det er inngått belønningsavtale for byområdene Buskerudbyen for perioden 2022-2025 og Grenland for perioden 2021-2024. Kristiansand og Nedre Glomma hadde belønningsavtaler som gikk ut i 2023. Det vises til vedlegg 3 for utviklingen i måloppnåelse og økonomi.

Statlig delgaranti for bompengelån for riksveiprosjekter

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til rutiner og regelverk for en ordning med statlig delgaranti, som ble oversendt Samferdselsdepartementet sommeren 2023. Dette ble lagt på vent på grunn av arbeid med ev. garantiprovisjon for den statlige delegarantien. Det er nå avklart at det ikke skal kreves slik garantiprovisjon. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen skal nå utarbeide regelverk og rutiner for ordningen.

Sammenhengende reisekjeder

Universell utforming langs veien innebærer blant annet å utforme kollektive transportmidler, stoppesteder og knutepunkter for kollektivtrafikken, ferjesamband, ladestasjoner og rasteplasser slik at så mange som mulig kan benytte tilbudene. Det er om lag 650 rasteplasser langs riks- og europaveier, hvor universell utforming er ivaretatt i nyere anlegg, men utforming og utstyr kan variere i eldre anlegg.

I 2023 ble det oppgradert 36 holdeplasser i tillegg til to kollektivknutepunkter. I perioden 2010-2023 er om lag 960 av om lag 7 000 holdeplasser på riksveinettet oppgradert slik at de tilfredsstillt krav til universell utforming.

Tabell 3.2. Oppgraderte knutepunkt og holdeplasser langs riksvei 2010-2023

Oppgradert (år)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sum
Knutepunkt	5	4	8	9	7	2	2	2	2	9	3	0	2	2	57
Holdeplasser	68	108	162	135	95	55	41	25	33	62	40	16	83	36	959

Statens vegvesen arbeider for at reisekjeder skal bli universell utformet gjennom prioritering av tiltak på riksveinettet, samarbeid, nettverksarbeid og formidling. Det faglige grunnlaget oppdateres i normaler, veiledere og kvalitetssystem som grunnlag for planlegging og gjennomføring av prosjekter. Ved oppgraderinger vurderes tiltak på flere deler av reisekjeden, der blant annet holdeplass og kryssing av vei sees i sammenheng. Universell utforming innarbeides som krav i kjøp av tjenester. Samtlige kontrakter for riksveiferjesamband har krav til universell utforming for ferjene, reiseinformasjon og billettering.

Kollektivtransport

Ansvar for kollektivtransporten er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune. Staten har et overordnet ansvar for transportpolitikken og fastsetter rammebetingelsene for kollektivtransport. Staten

²⁹ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/>



har også ansvar for riksveier og det nasjonale jernbanenettet, mens fylkeskommunene har ansvaret for den lokale kollektivtransporten innenfor hvert fylke. Statens vegvesens rolle er å være en faglig pådriver og tilrettelegger for bedre kollektivtransport, og å holde en samlet oversikt over utviklingen i fylkene, inklusiv beredskapsmessige problemstillinger. Som sektoransvarlig skal Statens vegvesen ha oversikt over kollektivtransportsektoren og aktivitet i de byområdene som omfattes av byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker. Dette gjøres blant annet gjennom aktiv deltagelse i byvekst- og bypakkesamarbeidene, fysisk tilrettelegging for kollektivtransport langs riksvei og jevnlig oppdatering og formidling av kunnskap om kollektivtransport og universell utforming. Normaler, veiledere og kvalitetssystem oppdateres jevnlig som grunnlag for planlegging og gjennomføring av prosjekter knyttet til kollektivtransport. Jernbanedirektoratet har gjennom jernbanereformen fått et overordnet ansvar for samspillet i kollektivtrafikken. Kommunene har ansvaret for kollektivtiltak på det kommunale veinettet og for areal og parkeringspolitikken som igjen har en innvirkning på kollektivtransporten.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet leverte Statens vegvesen i samarbeid med fylkeskommunene en evaluering av assistansetjenesten ved bussterminalene i Oslo, Bergen og Lillehammer i 2023. Evalueringen omtaler nytten for publikum og muligheter for videreutvikling av tilbudet. I tillegg har vi i 2023, i samarbeid med fylkeskommunene, utarbeidet et anslag på hva det vil koste å innføre de samme ordningene for billettpriser for båtruter som det er gjort for ferjer. I tillegg svarte etaten ut spørsmål fra ESA angående lengden på kontrakter (mer enn ti år) for enkelte båtruter og noen ferjeruter.

Risikovurdering

Ved utgangen av året vurderes risikoen samlet sett for «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet» som moderat, hvilket er uforandret sammenlignet med andre tertial.

Etaten fortsetter arbeidet med produktorientering for økt forutsigbarhet og fremkommelighet for brukerne. Vi ser at tjenestene vi leverer er nyttige for trafikantene, spesielt etter ekstremværet som herjet i august. Statens vegvesen fortsetter å videreutvikle fremkommelighetsindikatoren slik at vi kan inkludere hele veinettet i indikatoren.

2023 ble preget av flere krevende værhendelser som hadde betydelig innvirkning på veinettet, og vi jobber med kontinuerlig læring av hendelsene, slik at vi er i bedre stand til å håndtere fremtidige hendelser.

Risikobildet for hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover er fortsatt moderat til høy. Statens vegvesen har høsten 2023 arbeidet med de risikoreduserende tiltakene tilknyttet R3. I tillegg har etaten etablert et prosjekt som ser på «Trafikk i by», der etaten har vært og er i dialog med både sekretariatene og styringsgruppene for byområdene. Det er krevende å finansiere et godt kollektivtilbud i byområdene grunnet prisvekst, samt tapte inntekter under pandemien. Dette påvirker også naturlig nok risikobildet for persontrafikken i byområdene.



<p>Risikoer</p> <p>R1: Redusert forutsigbarhet</p> <p>R2: Redusert fremkommelighet</p> <p>R3: Manglende oppnåelse av nullvekstmålet</p>	
---	--

Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreduserende tiltak
R1	Etaten klarer ikke å gi bedre og rettidig informasjon for alle trafikantgrupper, gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data. Dette fører til at kunder og varer ikke kommer frem til planlagt tid.	<ul style="list-style-type: none"> • Produktorientering for økt forutsigbarhet • Videreutvikle og ta i bruk fremkommelighetsindikator • Målrettede tiltak med utgangspunkt i sanntidsdata • Læring og forbedring i etterkant av hendelser (vær etc.)
R1	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.
R2	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



3.2 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 2023 fortsatte vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av økonomistyringen. Systemet for økonomisk styringsinformasjon (ØkonomiPuls) ble innført høsten 2022 er videreutviklet i 2023. Dette gir økt støtte og bidrar til å sikre god økonomisk styringsinformasjon og dermed bedre økonomisk styring i etaten. Prosjektøkonomistyringssystemet ISY PØ gir god systemstøtte for økonomistyring i veiprosjekter med tilhørende kontraktsoppfølging. Vi arbeider videre med videreutvikling av porteføljesystemet for budsjettering av investeringsporteføljen. Samlet sett har dette bidratt til en ytterligere styrking av den økonomiske styringen i etaten.

Budsjett og økonomistyring har vært tema i ledermøter og styringsmøter med divisjonene. Videreutvikling av økonomisystemet og ISY PØ bidrar til økt standardisering og forenkling, samt bedre kompetanse på budsjett og økonomistyring i etaten. Dette er et kontinuerlig forbedringsarbeid som vil fortsette.

Statens vegvesen har som mål å gjennomføre budsjettet uten vesentlige mer- og mindreforbruk. Avviket mellom forbruk av midler og midler stilt til disposisjon ble lavt i 2023 noe det også var i 2022. På kap. 1320 Statens vegvesen var det et samlet mindreforbruk i 2023 på 389 mill. kr eller 1,1 pst. Til sammenligning hadde postene på kap. 1320 et samlet mindreforbruk i 2022 på 246 mill. kr eller 0,7 pst. En medvirkende årsak til dette er at Statens vegvesen har et sterkt fokus på toppmålet «Mer for pengene» og at vi 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 kommende år.

I det følgende gis en detaljert økonomisk status for de enkelte budsjettpostene som hører til Statens vegvesen.

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2022	Tildelt 2023	Mer-inntekter	Til disp. 2023	Regnskap 2023	Avvik til disp./regnskap	
						(Mill. kr)	(pst.)
01 Driftsutgifter	47,592	4 775,001	30,0	4 852,6	4 807,1	-45,4	-0,9
22 Drift og vedlikehold av riksveier		10 661,410	24,0	10 685,4	10 829,9	144,5	1,4
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	30,086	2 373,569	6,2	2 409,8	2 328,6	-81,2	-3,4
29 OPS-prosjekter ³⁰		1 445,742		1 445,7	1 288,3	-157,4	-10,9
30 Riksveiinvesteringer		10 490,341	10,0	10 500,3	10 451,3	-49,0	-0,5
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	17,381	3 163,809	16,1	3 197,3	3 042,5	-154,8	-4,8
SUM statlige midler til riksveiformål	95,059	32 908,872	86,3	33 091,2	32 747,8	-343,4	-1,0

³⁰ For post 29 er både tildelt og regnskap 2023 eksklusiv avsetning på ikke-rentebærende konto i Norges Bank.



Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier

Post	Overført fra 2022	Tildelt 2023	Til disp. 2023	Regnskap 2023	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		414,000	414,0	414,0	-	-
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	30,239	14,490	44,7	31,2	-13,5	-30,2
65 Tilskudd til fylkesveier	125,871	398,696	524,6	500,9	-23,7	-4,5
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	7,079	22,616	29,7	21,1	-8,6	-28,9
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		661,354	661,5	661,5	-	-
SUM tilskudd	163,189	1511,336	1 674,5	1 628,7	-45,8	-2,7

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Tildelt 2023	Regnskap 2023	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	207,3	253,9	46,6
02 Diverse gebyrer	450,0	456,2	6,2
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	125,8	143,2	17,4
04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	689,9	706,0	16,1
SUM	1 473,0	1 552,2	86,3

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Post	Overført fra 2022	Tildelt 2023	Til disp. 2023	Regnskap 2023	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	357,265	1 873,878	2 231,1	1 967,2	-263,9	-11,8
Post 66 Tilskudd til byområder	93,426	3 412,396	3 505,8	3 281,6	-224,3	-6,4
SUM	450,691	5 286,274	5 737,0	5 248,8	-488,2	-8,5

3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Posten har et mindreforbruk på 45,4 mill. kr som utgjør et avvik på 0,9 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forskyvning av utviklingstiltak og utstyrsanskaffelser til 2024, samt forsinkelser i noen mindre eiendomsprosjekter.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Post 22	Til disp. 2023	Regnskap 2023	Avvik til disp./regnskap	Avvik (pst.)
Drift	5 983,5	5 846,9	-136,6	-2,3
Vedlikehold	4 701,9	4 983,0	281,1	6,0
SUM	10 685,4	10 829,9	144,5	1,4



Posten har et merforbruk på 144,5 mill. kr. Merforbruket er knyttet til utbedring av ekstraordinære skader i forbindelse med uværet «Hans» og store nedbørmengder i løpet av høsten. Uværet medførte omfattende skader på veinettet som krevde umiddelbare tiltak. Utbedringene etter «Hans» vil fortsette i 2024. Utgiftene til 22.1 drift, ble lavere enn forutsatt som følge av lavere strømpriser enn forventet.

Stikkordsfullmakten «kan nyttes under» mellom postene 22 og 30 innebærer at Statens vegvesen bruker mindreforbruket på post 30 for å dekke opp noe av merforbruket på post 22. Merforbruket er etter dette på 95,5 mill. kr.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Posten har et mindreforbruk på 81,2 mill. kr som utgjør et avvik på 3,4 pst.

Posten ble økt med 30 mill. kr til ny kontrollstasjon i Porsgrunn, jf. Prop. 118 S og Innst. 490 S (2022-2023). Deler av utgiftene til den nye stasjonen vil komme til betaling i 2024.

Øvrig mindreforbruk skyldes i hovedsak ledighet i stillinger, mindre bruk av overtid, redusert reiseaktivitet, reduserte utgifter til konsulenter og effektivisering. Deler av mindreforbruket gjelder forsinkelser vedrørende noen mindre utgifter til digitalisering.

Post 29 OPS-prosjekter

Posten har et mindreforbruk på 157,4 mill. kr som utgjør et avvik på 10,9 pst. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til forsinket gjennomføring av sluttoppgjør for utbedringer av flere tunneler på strekningen Klett-Bårdshaug på E39 i Trøndelag.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 124 mill. kr. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2022-2023).

Post 30 Riksveiinvesteringer

Post 30	Til disp. 2023	Regnskap 2023	Avvik til disp./regnskap	Avvik (pst.)
Porteføljen	4 171,2	4 491,6	320,3	7,7
Mindre tiltak	5 428,4	5 198,9	-229,5	-4,2
Byvekstavtaler	900,8	760,9	-139,9	-15,5
Sum post 30	10 500,3	10 451,3	-49,0	-0,5

Posten har et mindreforbruk på 49 mill. kr, noe som tilsvarer 0,5 pst. av bevilgningen. Statens vegvesen har i løpet av budsjettåret benyttet tilgjengelige virkemidler for å håndtere avvik, og dermed oppnå budsjettmessig balanse. I hovedsak omfatter dette bruken av økonomiske fullmakter til å pådra forpliktelser ut over året for prosjekter under 1 mrd. kr samt justeringer i periodiseringen av statlige midler og bompengefinansiering i enkelte delvis bompengefinansierte prosjekter.

Etaten har i løpet av 2023 brukt om lag 370 mill. kr på skredsikring og om lag 360 mill. kr på trafikksikkerhetstiltak. Sistnevnte innebærer blant annet etablering av midtrekkeverk, forsterket midtoppmerking, tiltak mot utforkjøring, egne tiltak som følge av trafikksikkerhetsinspeksjoner,



etablering av kontrollplasser mm. Utover dette har all aktivitet Statens vegvesen gjør trafikksikkerhet i fokus, der særlig drift og vedlikehold bidrar til å høyne trafikksikkerheten.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger, forskudd og tilskudd utgjorde 7 886 mill. kr. Dette var om lag 4 000 mill. kr høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2022-2023). Avviket skyldes i hovedsak forbruk av bompenger som er stilt til rådighet før 2023, og dermed overført fra 2022. I tillegg har framdriften i enkelte prosjekter vært høyere enn opprinnelig lagt til grunn.

Post 61 Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene

Posten har ingen avvik.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Posten har et mindreforbruk på 13,5 mill. kr. Av mindreforbruket er 11,6 mill. bundet i prosjekter. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket fremdrift i fylkeskommunenes prosjekter.

Av de prosjektene som fikk tildeling og tilsagn i 2021 gjenstår nå kun ett prosjekt, fv. 241 Dampen i Nordland. Dette er forsinket som følge av at brua går over jernbanen som begrenser tidsrom til utbedringer. I 2023 fikk 8 bruer tildeling og tilsagn. De fleste er i gang, og en bru er ferdigstilt. Det gjenstår med dette 7 bruer i det opprinnelige bruprogrammet. Vegvesenet er i dialog med de aktuelle fylkeskommunene for å avdekke hvilke som er aktuelle for oppstart i 2024.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Posten har et mindreforbruk på 23,7 mill. kr. Mindreforbruket er knyttet til ordningen rettet mot fylkesveier for næringstransport, der det er forsinket fremdrift i tre prosjekter. Gjenstående utbetaling til disse prosjektene er i overkant av 17 mill. kr.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Posten har et mindreforbruk på 8,6 mill. kr. Av dette kan 4,9 mill. kr forklares med at prosjekter er avlyst eller har endt rimeligere enn antatt. Resterende skyldes forsinkelser.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Posten sees i sammenheng med kap. 4320 post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften. Posten har et mindreforbruk på 154,8 mill. kr som utgjør 4,8 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at kompensasjon i nettokontraktene som følge av endringer i takstregulativet ble lavere enn forventet.

I tillegg har tiltak på fartøy for tilpasning til frakt av modulvogntog med ADR-last, hatt forsinket fremdrift slik at utbetalinger til dette ble lavere i 2023 enn det som ble lagt til grunn i budsjettet. Dette kommer til utbetaling i 2024. Økt trafikk på sambandene bidro til høyere billettinntekter enn forventet.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Posten har ingen avvik.



3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektskravet var 207,3 mill. kr i 2023. Resultatet viser en merinntekt på 46,6 mill. kr. Inntekten på denne posten gjelder bl.a. salg fra Autosys, salg av kjennemerker (skilt) og personlige kjennemerker, salg av inventar og biler, følgetransport, salg av tjenester til fylkeskommunene, salg av eiendom og reservebru. Merinntekten på 46,6 mill. kr knytter seg til salg av tjenester til fylkeskommunene og salg av biler.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 450 mill. kr i 2023. Resultatet viser en merinntekt på 6,2 mill. kr. Det er noe høyere volum for teoriprøver og dagprøvekjennemerker i 2023 sammenlignet med det som var forutsatt for 2023.

Inntekten på 456 mill. kr i 2023 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 349 mill. kr, dagprøvekjennemerker med 27 mill. kr og gebyrer for myndighetskontroller med 38 mill. kr.

I 2022 var den samlede inntekten på 483 mill. kr slik at sammenlignet med dette er inntekten for 2023 redusert med 27 mill. kr. Reduksjonen er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr. I 2023 er det en volumreduksjon spesielt for praktiske førerprøver for klasse B og tunge klasser, førerkortproduksjon og foto på førerkort. Volumreduksjonen innenfor førerkortproduksjon og foto på førerkort skyldes hovedsakelig at de store rosa førerkortene skulle byttes inn i 2022. For praktiske førerprøver var det i 2022 høyt volum pga koronaetterslep pluss at det var flere unge som tok førerkort enn normalt i de store byene.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektskravet var 125,8 mill. kr i 2023. Resultatet viser en merinntekt på 17,4 mill. kr som skyldes høyere innbetalinger enn forutsatt fra forsikringsselskapene. Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer påfører blant annet veitstyr og som belastes forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Inntektskravet var 689 mill. kr i 2023. Resultatet viser en merinntekt på 16,1 mill. kr og skyldes noe høyere trafikk enn det som er lagt til grunn for bevilgningen.

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

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

I Prop. 118 S (2022–2023) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023, og i forbindelse med Stortingets behandling jf. Innst. 490 S (2022–2023), er det gjort flere endringer i bevilgningen på posten. Bl.a. ble bevilgningen til de store kollektivprosjektene som er under bygging økt fra 50 til 54 pst, med om lag 139 mill. kr. I tillegg ble bevilgningen til de samme prosjektene redusert med 460 mill. kr som følge av redusert framdrift. Det ble også lagt til grunn en økning på om lag 50 mill. kr som kompensasjon for den ekstraordinære lønns- og prisstigningen.



Posten har et mindreforbruk på 264 mill. kr som utgjør et avvik på 11,8 pst. Avviket skyldes forsinkelser i fremdriften for samtlige tre prosjekter; Fornebubanen i Oslo og Viken, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim. Avviket fordeler seg på følgende måte:

- Fornebubanen i Oslo og Viken: 145 mill. kr
- Bussveien på Nord-Jæren: 63 mill. kr
- Metrobuss i Trondheim: 56 mill. kr

Fornebubanen: Avviket skyldes utsettelse i rettslige avklaringer av flere grunnervvssaker i Oslo og Bærum kommuner. I tillegg er oppstarten av entreprisen for tunnel Majorstua-Skøyen forsinket.

Bussveien: Avviket skyldes i hovedsak for optimistiske anslag på framdrift for arbeidene på enkelte delstrekninger.

Metrobuss: Avviket skyldes forsinkelser i gjennomføringen av arbeidene på enkelte delprosjekter, bl.a. Innherredsveien.

Post 66 Tilskudd til byområder

Posten har et mindreforbruk på 225 mill. kr som utgjør et avvik på 6,4 pst. Mindreforbruket er i sin helhet knyttet til mindre investeringstiltak på lokalt veinett. Øvrige tilskuddsmidler er utbetalt som forutsatt. Avviket er knyttet til forsinkelser for flere prosjekter i Osloområdet, Trondheimsområdet og i Bergensområdet.

Årsaken til avviket er lavere framdrift enn opprinnelig forutsatt for prosjektet Saupstadbrua i Trondheim, for prosjektet Bryn kollektivpunkt i Oslo, samt flere mindre prosjekter i Bergen.

Vi viser ellers til vedlegg 3, «Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler», hvor vi redegjør for hvordan tilskuddsmottakerne har benyttet utbetalte tilskudd.

3.2.4 Fullmakter

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

Samferdselsdepartementet har i Tildelingsbrevet for 2023 videredelegert til Statens vegvesen fullmakt fra Kommunal- og distriktsdepartementet til å belaste Kommunal- og distriktsdepartementets kap. 500, post 30, med inntil 205 mill. kr i 2023. I forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett, er fullmakten redusert til 117 mill. kr.

Bakgrunnen for reduksjonen i revidert nasjonalbudsjett var i hovedsak forsinket framdrift, som følge av forsinket avklaring av når forberedelse av rivningen av hovedbrannstasjonen kan startes opp.

Regnskapet viser et mindreforbruk på 64 mill. kr, eller 54,7 pst. Avviket skyldes ytterligere forsinkelser i framdriften for rivningen av hovedbrannstasjonen.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	7 700
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023	1 900
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	300
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023	6 300



Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser som forfaller etter 2023 er på 7 450 mill. kr, og rammen til forpliktelser som kommer til forfall hvert år er 3 350 mill. kr. Statens vegvesen har i 2023 gjennomført tiltak innenfor fullmakten, for å sikre at tildelte midler i 2023 blir utnyttet best mulig.

Statens vegvesens samlede forpliktelser pr. 1.1.2024, og forventet årlig forfall av forpliktelser, for prosjekter som omfattes av fullmakten, er innenfor fullmaktrammen. Statens vegvesens erfaringer med fullmakten er at det er nivået på fullmakten til årlig forfall etter budsjettåret som reelt sett er den begrensende faktoren i en vurdering av aktuelle tiltak i løpet av budsjettåret.

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

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	14 250
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023	5 435
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	4 850
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023	14 835

Prognosen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 4 780. Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 15 700 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 900 mill. kr. Statens vegvesen har overholdt sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2023.

Fullmakt til å pådra forpliktelser knyttet til planlegging m.m

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	340
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023	160
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	250
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023	250

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 750 mill. kr. Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten til å pådra forpliktelser knyttet til planlegging m.m. i 2023.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	18 900
+ Nye forpliktelser som pådras i 2023	2 510
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023	3 040
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023	18 370

Prognosen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 3 120 mill. kr. Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 20 910 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 350 mill. kr. Statens vegvesen har overholdt sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2023.



Tilsagnsfullmakter

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

	Mill. 2023-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2022	0
Nye forpliktelser som pådras i 2023	32
Dekking eller frafall av forpliktelser i 2023	-15,5
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	16,5

Posten har en tilsagnsfullmakt tilsvarende 22 mill. kr. Det er i 2023 gitt tilsagn for 32 mill. kr, hvorav 16,5 mill. kr var forpliktet utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette ikke gitt forpliktelser utover fullmakten for 2023.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Posten har en tilsagnsfullmakt på 10 mill. kr. Det er ikke pådratt forpliktelser i 2023 som går utover budsjettåret.



4. Styring og kontroll i virksomheten



Kontroll av bil ved Kristiansand trafikkstasjon. Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



Statens vegvesens styring og kontroll av virksomheten blir ivaretatt gjennom etatens virksomhetsstyring, herunder risiko-, og bemanningsstyring, internkontroll og styrende dokumenter. Systemene vurderes og utvikles kontinuerlig og etaten mener vi har en velfungerende styring og kontroll.

4.1 Overordnet om styring og kontroll

Virksomhetsstrategien jf. kap. 2, og leveransemodellen er utgangspunktet for styringen i Statens vegvesen og gir føringer for kortsiktig og langsiktig styring. Leveransemodellen består av en tjenestemodell og en driftsmodell. Tjenestemodellen forteller hvilke tjenester vi leverer, og bidrar til å sikre at vi leverer tjenester i samsvar med oppdraget fra Samferdselsdepartementet og kundenes behov. Driftsmodellen beskriver hvordan etaten er rustet for å levere tjenestene. Intern styring skjer gjennom jevnlig styringsmøter og en mer omfattende rapportering per tertial. Statens vegvesen har i 2023 arbeidet med å bedre og effektivisere den interne styringen og tjenesteproduksjonen i etaten. En viktig del av dette er arbeidet med å ta i bruk digitaliseringsplattformer. Et eksempel på dette er innføringen av Saga 2.0 og ServiceNow plattformene, omtalt i kap 3.1.2 «Effektiv bruk av ny teknologi». Det sikrer tilgjengelig og lik bruk av data og bidrar til at etaten kan levere tjenester mer effektivt. Å digitalisere arbeidsprosesser er noe etaten arbeider kontinuerlig med. Det sikrer likere saksbehandling og en mer effektiv gjennomføring. Et godt eksempel på dette er utviklingstiltaket eTilsyn omtalt i kap. 3.1.1 «Mer for pengene». I tillegg har det i løpet av året blitt tatt i bruk flere produktområder og etablert tverrgående team. Dette har bidratt til å knytte det strategiske arbeidet med virksomhetsstrategien tettere sammen med mål og resultatstyringen.

Det samlede risikobildet for etaten ved utgangen av året vurderes til moderat og på samme nivå som ved andre tertial 2023. Vurdering er gjort med utgangspunkt i risikovurderingene av måloppnåelse redegjort for i kap. 3, og en helhetsvurdering av etatens evne til å levere samlet på samfunnsoppdraget. Det vil si at selv med til dels høy risiko koblet til måloppnåelse innenfor eksempelvis «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde», vurderes risikoen for at etatens totale leveranse og måloppnåelse som moderat. Dette kapittelet omtaler øvrige sentrale tverrgående temaer innen styring og kontroll og risiko knyttet til disse.

4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen skal ivareta myndighetsoppgaver som følger av Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for samfunnssikkerhet i veisektoren, herunder gjøre helhetlige vurderinger av risiko og sårbarhet i veisektoren, sikre et felles rammeverk på området, samt koordinere øvrige aktører i veisektoren for å sikre et enhetlig og systematisk arbeid med bl.a. transportberedskap, totalforsvar og sikkerhet i knutepunkt. Statens vegvesen skal ivareta sikkerhet og beredskap på riksveier og viktige nasjonale tjenester som hører under Statens vegvesen, som trafikkstyring og -informasjon ved større hendelser på de offentlige veiene, bruberedskap og skred- og flomberedskap.

Statens vegvesen opplever beredskapen i sektoren som robust og samhandlingen med øvrige veieiere som god. I 2023 ble det jobbet konkret med å styrke samvirket mellom Statens vegvesen og andre aktører, både innenfor veisektoren og utenfor. Statens vegvesen ser fortsatt behov for å ytterligere styrke samvirket mellom veieiere, og andre aktører, ved større hendelser for å sikre effektiv bruk av sektorens beredskapsressurser. Samarbeid med aktører innen totalforsvaret var et hovedpunkt innen arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i 2023, dette arbeidet vil fortsette i 2024.



Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i 2023 ble som 2022 preget av den alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonen som har oppstått i Europa etter den Russiske invasjonen av Ukraina. *Forsvarskommissjonen NOU 2023:14 – Forsvar for fred og frihet* og *Totalberedskapskommissjonen NOU 2023:17 – Nå er det alvor – Rustet for en usikker fremtid* understreker begge regjeringens signaler om økt prioritering av både sivil beredskap og sivil understøttelse av forsvaret gjennom totalforsvarskonseptet.

I 2023 jobbet Statens vegvesen konkret med flere problemstillinger knyttet til totalforsvaret. I første del av 2023 fullførte Statens vegvesen arbeidet knyttet til iverksettelsen av et sivilt beskyttelsestiltak. Etaten gjennomførte en omfattende kartlegging av veiaksler som er viktig for de grunnleggende nasjonale funksjonene: evne til militær respons og produksjon av olje og gass. I samarbeid med forsvaret utviklet Statens vegvesen objektsikringsplaner for kritisk transportinfrastruktur langs disse veiaksene. I andre halvdel av 2023 jobbet etaten tett med forsvaret for å understøtte planleggingen av NATO-øvelsen *Nordic Response 2024*. Dette arbeidet fortsetter i første del av 2024. Statens vegvesen skal delta i LSO (landsikkerhetsorganisasjon) under selve øvelsen for å understøtte forsvaret innen trafikksikkerhet og trygg bruk av veiinfrastruktur. Videre har Statens vegvesen nedsatt fem arbeidsgrupper med forsvaret. Arbeidsgruppene tar for seg sikring av kritisk infrastruktur, bruberedskap, avtaler mellom forsvaret og Statens vegvesen, militær lasteklasse og antimobilitet. Statens vegvesen vil i 2024 fortsette å være en robust og fremoverlent aktør innen totalforsvaret.

Statens vegvesen har i 2023 gjennomført flere aktiviteter som har styrket vår digitale motstandsevne. Etaten har bygget opp et responsmiljø for veisektoren, kalt VegCERT. VegCERT skal bidra til å styrke veisektorens evne til å håndtere uønskede digitale hendelser, samt bidra til styrking av hele veisektorens robusthet og virksomhetenes egenevne til å håndtere digitale angrep. Videre skal VegCERT bidra til å øke samhandlingen innad sektoren. I starten av 2024 bidro VegCERT til håndteringen av nulldagssårbarheten som ble oppdaget i Ivanti Endpoint Manager. Hendelsen viser at responsmiljøet fungerer bra og er med på å styrke sektorens digitale sikkerhet. Det har foregått kontinuerlig arbeid med digital sikkerhet innenfor OT-nettet og annen digital infrastruktur på veinettet. Teknisk gjeld har blitt lavere, sikkerheten på brannmurer har blitt bedre og det er bygget opp overvåkningssystem for digitale trusler på VTS. Videre har etaten gjennomført målinger av digital sikkerhetskultur med positive resultat. Det har også blitt gjennomført flere beredskapsøvelser innen digital sikkerhet.

2023 ble preget av flere krevende værhendelser som hadde betydelig innvirkning på veinettet, spesielt i løpet av sommeren og vinteren. Etatens beredskaps og drift- og vedlikeholdsressurser har vært kraftig belastet under disse hendelsene, men har opprettholdt en profesjonell og effektiv hendelseshåndtering. Etaten arbeider kontinuerlig med å evaluere hendelseshåndteringen på vei for å fremme læring og ytterligere profesjonalisere etatens rolle som beredskapsaktør i veisektoren. I 2023 ble VTS tildelt rollen som koordinator for hendelseshåndtering på vei ved større hendelser. Koordinatorrollen har vært med på å forbedre samvirket mellom beredskapsaktører innen veisektoren, samt deler av den interne hendelseshåndteringen. Videre har etaten etablert en stabsfunksjon for beredskap ved nasjonale hendelser: Nasjonal stab er underlagt vegdirektøren og skal ivareta beredskap ved hendelser av nasjonal betydning, for eksempel større ekstremvær, pandemi og krig.

Innenfor etatens egen sikkerhet har det i 2023 pågått et kontinuerlig arbeid med å forbedre fysisk sikkerhet ved Statens vegvesens lokasjoner. I 2023 ble det gjennomført syv sikkerhetsrevisjoner, med et særlig fokus på dokumentetsikkerhet. Avdekte avvik har blitt rapportert og håndtert via pliktlige kanaler. Arbeidet med å sammensette adgangskontrollsystemer har fortsatt gjennom året.



Risikovurdering

Den samlede risikoen knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap ved utgangen av 2023 vurderes som moderat. Staten jobber godt internt og har god samhandling med øvrige veieiere og eksterne aktører.

4.3 Etterlevelse

Statens vegvesen har et ledelsessystem som støtter oppunder virksomhetsstrategien og etatens tjenestemodell. Ledelsessystemet er etatens internkontrollsystem. Med en risikobasert tilnærming er det et viktig verktøy for måloppnåelse. Ledelsessystemet er i tillegg en bidragsyter for kontinuerlig forbedring og støtte for Staten vegvesens tjenesteleveranser. Ledelsessystemet gir et bidrag til god styring og god internkontroll. Systemet er under kontinuerlig utvikling for å gjøre det mer effektivt og med vekt på hva Statens vegvesen har behov for å styre via ledelsessystemet slik at det er etterlevbart og etterprøvbart. Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres regelmessig. Ledelsens gjennomgåelse gir ledelsen mulighet til å vurdere om ledelsessystemet er tilstrekkelig, hensiktsmessig og virkningsfullt.

Det ble i løpet av 2023 gjennomført åtte revisjoner av ledelsessystemet i sentral regi. Disse var rettet mot egen tjenesteproduksjon, intern etterlevelse av regelverk og ytre miljø etter ISO 14001. I tillegg utførte enhetene egne revisjoner. Revisjonene var rettet mot områder der enhetene hadde behov for å få kunnskap om etterlevelse av etablerte krav, og kontroll på likebehandling. Revisjonene som er gjennomført i 2023 har ikke avdekket alvorlige brudd, og viser ingen negativ utvikling i forhold til tidligere år. Funn fra revisjoner håndteres av enheten som har bestilt revisjonen. Avvik funnet i revisjoner gjennomført i 2023 har samlet sett en moderat alvorlighet. Det jobbes aktivt med å bruke revisjonsresultatene til læring og forbedring.

Internrevisjonen gjennomførte en leverandørrevisjon av produksjon av førerkort i Polen, denne var rettet mot leverandørens rutiner og sikkerhet. Det ble her ikke avdekt noen avvik.

Risikovurdering

Den samlede risikoen knyttet til etterlevelse vurderes til moderat. Vi opplever å ha lav risiko for manglende etterlevelse av lover og forskrifter. Revisjoner er et viktig risikoreduserende tiltak for å avdekke områder i Statens vegvesen som ikke drives i samsvar med gjeldende rutiner, lover og regler. Resultater fra interne revisjoner benyttes for å vurdere etterlevelsen samt justere arbeidspraksis og sikre læring i hele organisasjonen. Det gjennomføres revisjoner i henhold til etablert revisjonsprogram. Det arbeides med å styrke etterlevelse av etablerte prosesser.

4.3.2 Oppfølging av eksterne tilsyn, revisjoner og tilrådninger

Statens vegvesen har et aktivt og godt samarbeid med eksterne tilsyns- og revisjonsmyndigheter, og funn fra eksterne revisjoner og tilsyn spiller en viktig rolle i Statens vegvesens kontinuerlige forbedringsarbeid. Resultater fra eksterne tilsyn og revisjoner blir aktivt brukt til å evaluere etterlevelsen av de etablerte prosessene. Disse resultatene bidrar til å forbedre prosessene, justere arbeidspraksis og sikre kontinuerlig læring i hele organisasjonen.

Riksrevisjonen sin revisjon av årsregnskapet for Statens vegvesen 2022

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter regnskapet for Statens vegvesen. Riksrevisjonen konkluderte i revisjonsberetningen for 2022 med at årsregnskapsoppstillingene oppfylte gjeldende krav, og årsregnskapsoppstillingene ga et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger,



inntekter og utgifter for 2022 og kapitalposter per 31. desember 2022, og var i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Riksrevisjonen hadde heller ikke vesentlige merknader til regnskapet for 2022 som det har vært behov for å følge opp i 2023.

Årsregnskapet for 2023 er ikke ferdig revidert per d.d. Denne vil bli publisert på vegvesen.no innen 1. mai. Dersom revisjonsberetningen ikke er mottatt innen denne fristen, vil beretningen publiseres så snart den foreligger.

Riksrevisjonens rapport om statlige virksomheters oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår i anskaffelser (Dokument 1 (2022-2023))

Riksrevisjonens rapport om statlige virksomheters oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår i anskaffelser viser at undersøkte virksomheter ikke gjennomfører nødvendig kontroll av lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester og bygge- og anleggskontrakter. Statens vegvesen har gjennomført nødvendige endringer påpekt av Riksrevisjonen i rutiner og risikovurderinger for å ivareta kontroll av lønns- og arbeidsvilkår som knyttets til etatens anskaffelsesprosess, og vil framover følge med på virkningen av nye tiltak.

Riksrevisjonens anbefaling: har etablert systemer og rutiner for å kunne etterleve kravene i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter

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

Riksrevisjonens anbefaling: gjennomfører kontrollplikten i forskriften

For at Statens vegvesen skal gjennomføre kontrollplikten på en troverdig og god måte, og gjennom det også ivareta arbeidstakere og en sunn konkurranse, har følgende hovedtiltak blitt gjennomført før og uavhengig av Riksrevisjonens undersøkelse:

- Det er etablert et eget nettverk for å utnytte interne ressurser til kontroll og oppfølging mer effektivt og med likere og høyere kvalitet.
- Statens vegvesen har en egen spesialisert enhet som yter bistand i vanskelige kontrollsaker som også samarbeider med andre etater og byggherrer.
- Det er etablert et samarbeid mellom ulike offentlige innkjøperne innen bygg og anlegg på kontrollsiden for å effektivisere kontroll på tvers av byggherre.
- Det er gjort egne kontraktstilpasninger og kontrollgrep mot transportnæringen siden Statens vegvesen har et særskilt sektoransvar og mange kontrakter omfatter transport i en eller annen form.
- Statens vegvesen bidrar også med innspill til arbeidet med Ny norgesmodell for at offentlige anskaffere skal settes enda bedre i stand til å møte utfordringer med lønns- og arbeidsvilkår. Dagens regelverk og rammer gir noen kjente utfordringer som med fordel kan lukkes med endrede krav.

Riksrevisjonens anbefaling: dokumenterer sine vurderinger i arbeidet med å kontrollere lønns- og arbeidsvilkår i kontraktene.



For å følge opp Riksrevisjonens rapport knyttet til manglende dokumentasjon av risikovurdering i anskaffelsene, vil Statens vegvesen oppdatere gjeldende sjekklister for å sikre dokumentasjon av risikovurdering i både i utførelse- og anskaffelsesfasen på hver enkelt kontrakt. Dokumentasjon av selve kontrollarbeidet jf. kontrollplikten arkiveres systematisk i vårt avvikssystem, i tillegg til etatens arkivsystem.

Dokument 3:11 (2022-2023) Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier

I juni 2023 la Riksrevisjonen fram en rapport etter undersøkelse av kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier.

Rapporten er omfattende og gir et godt innblikk i utfordringene knyttet til drift og vedlikehold av veinettet. Statens vegvesen har gjennomgått undersøkelsen, og ser at vi kan dele opp funnene i følgende tre hovedområder: 1) Utfordringer vi kjente til og som vi har gjennomført tiltak for å forbedre, 2) utfordringer vi kjenner til og som vi er i gang med å forbedre og 3) utfordringer vi ikke kjente til og som vi vil utarbeide tiltak for å forbedre. Statens vegvesen vil framover dokumentere forbedringsarbeidet jf. bestillinger fra Samferdselsdepartementet.

Oppfølging av funn fra Vegtilsynet

Statens vegvesen arbeider aktivt med kontinuerlig forbedringer generelt, og spesielt i arbeidet med å øke sikkerheten på våre veier. Vegtilsynets rapporter er et viktige bidrag inn i dette arbeidet.

Arbeidet med å utvikle, korrigere, tydeliggjøre, samt forenkle arbeidsprosesser har stor oppmerksomhet i organisasjonen, spesielt innenfor området drift og vedlikehold. Arbeidet følges opp i den interne styringsdialogen, og overordnet status for kvalitetsstyring deles årlig i ledelsens gjennomgåelse.

Statens vegvesen har i løpet av 2023 mottatt tre tilsynsrapporter med funn innenfor fagområdene bruinspeksjoner, vinterdrift og øvelser i tunnel. En tilsynssak under tema «Etterlevelse av EU-forordninger» er avsluttet uten funn. Vi har også mottatt fem tilstandsrapporter innenfor områdene; sikt, skilt, asfaltkanter, vinterfriksjon og bom ved tunnel. Rapportene gjennomgås av relevante fagområder i etaten.

Gjennomførte tiltak dokumenteres til Vegtilsynet for lukking av avvik, og vi har i løpet av 2023 fått utbedret og lukket åtte avvik. Det pågår arbeid med å gjennomføre forbedringstiltak for å lukke ytterligere seks avvik. For ytterligere informasjon om tilsynssaker fra Vegtilsynet, se vedlegg 4, «Nærmere om oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger».

Oppfølging av tilrådninger fra Statens Havarikommisjon

Statens vegvesen er én av flere aktører som Statens havarikommisjon (SHK) retter sikkerhetstilrådninger til. Etaten har som veieier, myndighets- og fagorgan på vei og veitrafikkområdet et bredt ansvarsfelt, og får dermed flere tilrådninger enn andre aktører som har et smalere ansvarsområde på veiområdet. Statens vegvesen jobber aktivt med å følge opp tilrådingene og gjennomføre tiltak for å imøtekomme disse.

Sikkerhetstilrådingene som skal bidra til å redusere sannsynligheten for ulykker har ulik karakter, og gjelder alt fra endring i internasjonale krav, lover og retningslinjer til forbedring av etatens interne rutiner og praksis. Ut fra tilrådingenes karakter, vil det variere hvor lang tid det tar å gjennomføre tiltak og dermed å få lukket tilrådingene. I 2023 ble 10 sikkerhetstilrådninger fordelt på fire rapporter, fremmet til



Statens vegvesen, og Samferdselsdepartementet har lukket 16 av våre tilrådninger i løpet av året. Statens havarikommisjon ga i 2023 ut delrapport 1 som omhandler kollapsen av Tretten bru 15. august 2022. Denne hendelsen har vært svært høyt oppe på Statens vegvesens agenda og prioritering gjennom hele 2023. SHKs tilrådning til oss var at vi skulle formidle til andre eiere av trebruer en anbefaling om å etterregne og kontrollere knutepunkt med strekk i fiberretning for blokkutrivning og iverksette hensiktsmessige tiltak ved funn av overutnyttelse. Dette ble gjort i november 2023. Som rapportert ved andre tertial har Statens vegvesen i 2023 initiert en ekstern og helhetlig gjennomgang av etatens bruforvaltning. Vi iverksetter nå en tiltakspakke for å følge opp feil og feilvurdering i etatens håndtering av Tretten bru.

Tabell 4.1: Oppfølging av tilrådninger fra Statens Havarikommisjon

År	Antall tilrådninger avgitt per år	Tilrådninger lukket før 2023	Tilrådninger lukket i 2023	Åpne tilrådninger
2016	12	10	1	1
2017	10	7	1	2
2018	6	5	0	1
2019	15	9	3	3
2020	5	2	2	1
2021	10	1	5	4
2022	7	0	3	4
2023	10	0	1	9
Totalt	75	34	16	25

4.4 Bemanning, kapasitet og kompetanse

4.4.1 Bemanning i Statens vegvesen

Ved utgangen av 2023 hadde etaten 4 904 ansatte, og det ble gjennom året utført 4 617 årsverk i etaten. Gjennom 2023 har bemanningsutviklingen vært nokså flat. Totalt har etaten gått noe ned i antall avtalte og utførte årsverk.

Tabell 4.2: Bemanning i Statens vegvesen

	2020	2021	2022	2023	Endring fra 2022 til 2023 (antall)	Endring fra 2022 til 2023 (prosent)
Antall ansatte ved årsslutt	4 796	4 923	4 909	4 904	-5	-0,08 %
Antall utførte årsverk	4 615	4 540	4 649	4 617	-32	-0,69 %
Antall avtalte årsverk	4 865	4 771	4 861	4 806	-55	-1,14 %

Etaten skal redusere interne kostnader. Lønnsutgiftene utgjør en vesentlig del av de interne kostnadene. For å redusere interne kostnader, og fordi regjeringen har som mål å redusere konsulentbruken, vil konsulenter bli erstattet med egne ansatte på noen områder i virksomheten. Som følge av dette er det forventet at bemanningen vil øke på enkelte områder.

Konnekt (Nasjonalt kompetansesenter for samferdsel) er et samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen og skal være pådriver for at samferdselssektoren får nok og kompetent arbeidskraft.



Konnekt arbeider for å styrke samarbeidet mellom utdanningsinstitusjoner, næringsliv og myndigheter. Det er tett dialog med bransjeaktører om opplevde utfordringer, behov og forslag til tiltak. Vi har sårbare utdanningsmiljøer nasjonalt når det gjelder samferdselsfag, og rekruttering til samferdsel er utfordrende. Ny teknologi, nye mobilitetsløsninger, digitalisering og økt bruk av kunstig intelligens skaper behov for ny kompetanse og nye utdanninger, inkludert etter- og videreutdanning. Samtidig er det fortsatt behov for å opprettholde fagkunnskap i kjernefag, og sørge for god rekruttering til disse.

Det er de siste årene inngått samarbeidsavtaler med tilhørende konkrete tiltak med fire ledende universiteter slik som Geoteknikk studiet ved OsloMet og studier i jernbaneteknikk i NTNU. Avtalene er fulgt tett opp i 2023. Det jobbes også med å involvere flere universiteter og kunnskapsmiljøer. Konnekt har så langt konsentrert arbeidet om utdanninger som tilbys av universitetene innenfor veg og jernbane. Konnekt arbeider også mot utdanninger som tilbys i VGS (fagbrev) og fagskoler og med samspillet mellom de ulike utdanningsnivåene. Det er arrangert fagdager med vekt på samferdsel og rekruttering til kjernefagene i tillegg til flere ulike arrangement og tiltak rettet mot studenter (innovasjonstiltak, beste master ol.) og sammen med bransjen.

Risikovurdering

Den samlede risikoen knyttet til bemanning, kapasitet og kompetanse vurderes som lav til moderat ved utgangen av 2023, hvilket er en nedgang sammenlignet med tidligere rapporteringer. Etaten har over en lengre tidsperiode, som følge av omorganisering og omstilling, rapportert om høy risiko knyttet til å ha nok og riktig kapasitet og kompetanse for å utføre oppdraget vårt på best mulig måte. Risikoen er redusert i 2023 gjennom arbeidet for å utvikle egen kompetanse som en følge av konsulentinnveksling. Sentralt i dette er arbeidet med strategisk kompetanseutvikling som skal bidra til riktig bemanning fremover.

4.4.2 Lærlinger

Lærlinger i Statens vegvesen

Statens vegvesen følger regjeringens fellesføringer for lærlinger internt og i entrepris. Vår ambisjon er å tilknytte oss lærlinger i ulike deler av virksomheten, og i ulike deler av landet, både som en del av vårt samfunnsansvar og for å vise frem Statens vegvesens som en attraktiv arbeidsplass.

For Statens vegvesen er det mest aktuelt å tilby læreplass innen service og administrasjon og IT drift. Fem lærlinger tok og besto fagprøve i 2023, tre innen service og administrasjon og to innen IT drift. Tre lærlinger skal ta fagprøve i 2024, én innen service og administrasjon og to innen IT drift. I 2023 tok vi inn to nye lærlinger innenfor hvert fag. Etaten er tilknyttet opplæringskontoret for statlige virksomheter, OK Stat (DFØ). Etaten vurderer fortløpende muligheten for å ta inn flere lærlinger og utvide med flere fag.

Lærlinger i entreprisen

Statens vegvesen krever at leverandører skal være tilknyttet en lærlingordning og lærlinger skal delta i utførelsen av kontraktsarbeidet med minimum fem pst. av totalt antall timer på kontrakten. Timeverk utført av underleverandører inkluderes. I kontrakter som gjelder fra 2024 og fremover vil kravet økes til 10 pst. grunnet endringer i forskriften som ligger til grunn. Kompensasjonsordningen som skal stimulere til bruk av lærlinger er under revisjon.

Det var ved årsskiftet 244 lærlinger tilknyttet entreprenører i forbindelse med kontrakter som gjennomføres med Statens vegvesen som oppdragsgiver.



Oppfølging av lærlinger er tema i byggemøtene som arrangeres hver 14. dag i samsvar med kontraktens bestemmelser.

Lærlingene er tilknyttet til sammen 17 ulike opplæringskontorer spredt over store deler av landet. Noen prosjekter oppgir at kontraktspart ikke er tilknyttet opplæringskontor, men at entreprenøren har egen lærlingekoordinator.

Lærlinger tilknyttet driftskontraktene

For lærlinger i drift- og vedlikeholdskontrakter det ikke rapportert antall lærlinger, men antall timeverk utført av lærlinger i den enkelte kontrakt. Det er i 2023 registrert totalt 122 326 timeverk utført av lærlinger i våre 401 aktive kontrakter, tilsvarende om lag 165 lærlinger. Noen lærlinger har sannsynligvis jobbet på flere kontrakter, mens andre kontrakter har hatt flere lærlinger inne på en og samme kontrakt. Vi har derfor sett på de kontraktene som har benyttet lærlinger og ut fra det beregnet at en lærling i gjennomsnitt har jobbet 740 timer i de kontraktene som har benyttet lærlinger.

Studenter i praksis

Hvert år har mange studenter sommerjobb hos i Statens vegvesen. I en tidligere undersøkelse svarte 85 prosent av studentene at sommerjobben påvirket dem positivt med tanke på en karriere innen vei og samferdsel. Sommeren 2023 var ca. 80 studenter ansatte i Statens vegvesen.

Etaten prioriterer kandidater som er på første til fjerde året og studerer ett av følgende fagområder:

- planlegging – landskap og areal
- utbygging
- konstruksjon
- veifag
- klima og miljø
- elektro
- geofag
- geomatikk
- eiendom, grunnnerv og landmåling
- samfunnsutvikling og -analyse
- IT
- rettsvitenskap
- økonomi

Innholdet i sommerjobbene varierer fra år til år og avhenger av hvilke oppgaver som skal løses. De aller fleste av sommerstudentene får oppgaver som er relevante for studiene deres.

Utover dette har flere av fagmiljøene tilknyttet seg masterstudenter som skriver oppgave innenfor fag som er relevante for Statens vegvesen.

4.4.3 Kjøp av konsulenttenester

Kjøp av konsulenttenester utgjorde 2,6 mrd. kr i 2023 mot 2,8 mrd. kr i 2021 og 3,0 mrd. kr i 2022. I 2023 er det en nedgang på 380 mill. kr eller 12,9 pst sammenlignet med 2022. Det ble benyttet i underkant av 1 mill. kr til kjøp av eksterne kommunikasjonstjenester i 2023.

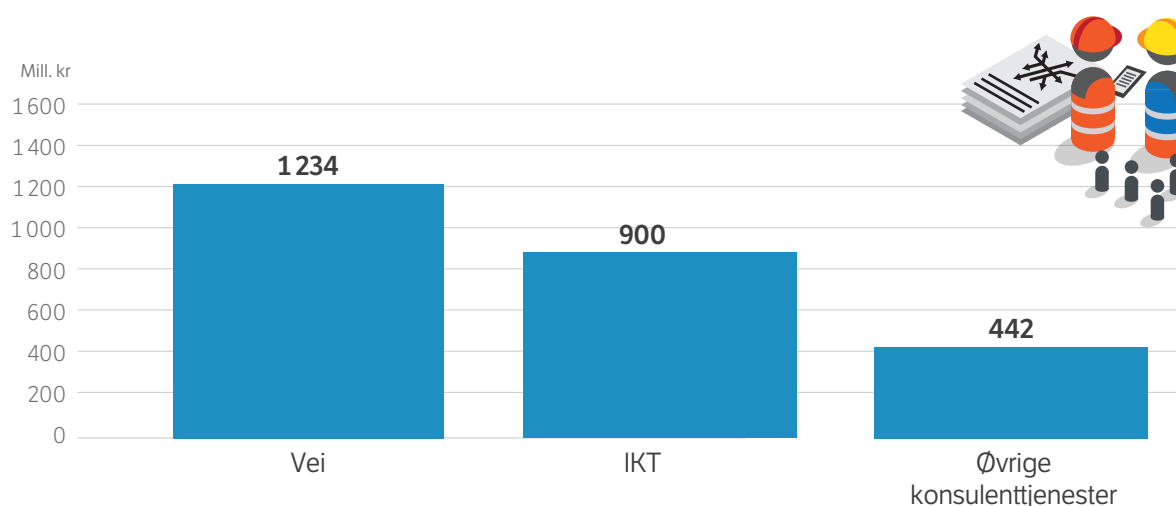


Konsulenter brukes i gjennomføringen av utbyggingsprosjekter og oppgaver i tilknytning til dette. 48 pst. av konsulenttjenestene er knyttet til veiformål og omfatter alt fra planlegging, prosjektering og oppfølging av prosjekter. En stor andel av konsulentbruken er innenfor IKT og er nødvendig for å utvikle og yte effektive IKT-tjenester til brukerne. Figur 4.1 viser hvordan konsulentutgiftene fordeler seg mellom vei, IKT og andre typer konsulentkjøp.

Statens vegvesen har i 2023 arbeidet med å redusere konsulentbruken ved å videreutvikle egenkompetanse. Innen IT, drift og vedlikehold og utbygging var det om lag 70 konsulenter som i 2023 ble erstattet med egne ansatte. Dette har bidratt til reduksjonen i konsulentutgifter. Innsparinger som følge av dette hentes ut ved at det velges å ta oppdrag i egenregi der det vurderes som egnet, og der etaten har tilstrekkelig kompetanse og kapasitet. Interne ressurser prioriteres fremfor eksterne, både for mindre og større oppgaver. Det er identifisert noen planprosjekter der det er aktuelt å endre gjennomføringsstrategi fra konsulent til fullstendig egenregi.

Konsulentutgifter 2023

Mill. kr



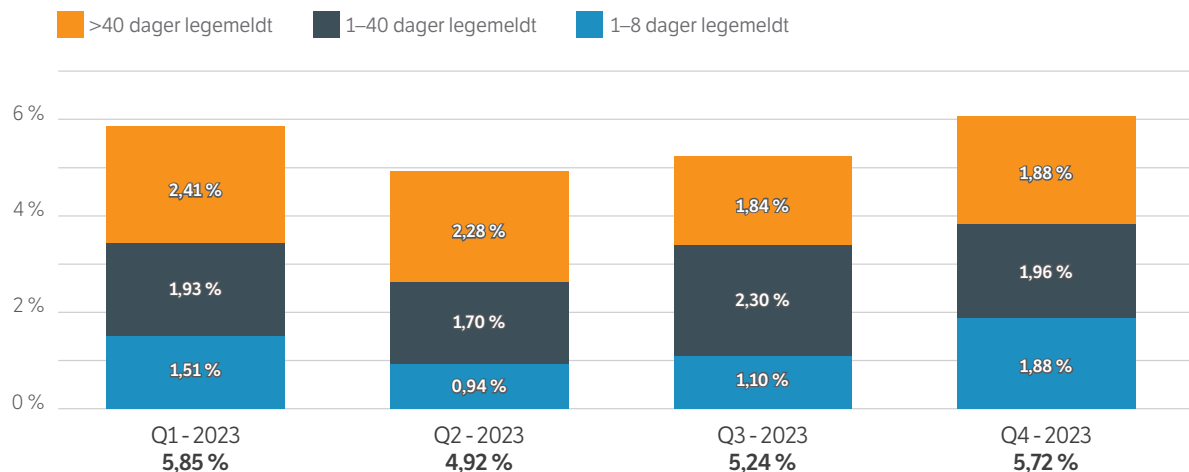
Figur 4.1 Konsulentutgifter per type

4.5 Arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Statens vegvesen hadde i 2023 et sykefravær på 5,6 pst. Det er en svak nedgang fra 5,7 pst. i 2022. Egenmeldtfravær gikk ned i starten av året og økte i fjerde kvartal. Korttidsfravær under 40 dager gikk ned i 2023 sammenstilt med 2022. Langtidsfraværet over 40 dager økte første halvår, andre halvår på samme nivå som 2022. Det har blitt jobbet med å få på plass gode analyseverktøy for å kunne iverksette riktige tiltak på et tidlig tidspunkt. Som følge tar etaten i 2024 i bruk en ny portal for HR styringsinformasjon for å samle, koble, videreføre og analysere data knyttet til sykefravær. Målet er å skape innsikt for bedre å identifisere og følge opp målrettede tiltak for å øke nærvær og redusere sykefravær.



Fravær per kategori (per kvartal)



Figur 4.2 Fravær i 2023 per kategori

Gjennomført medarbeiderundersøkelse i 2023 viser jevnt over at Statens vegvesen har et godt arbeidsmiljø og at ansatte trives på jobb. Hele 87 pst. melder at Statens vegvesen totalt sett er en god plass å jobbe og at man har et godt samarbeid med sin nærmeste leder. Resultatene fra undersøkelsen skal brukes til å jobbe strategisk og systematisk med utvikling av ledere og medarbeidere.

Risikovurdering

Ved utgangen av året vurderes risikoen knyttet til arbeidsmiljøet i Statens vegvesen som lav. Staten har høy oppmerksomhet på forebygging av sykefravær.

4.6 Likestilling og inkludering i virksomheten

4.6.1 Likestilling

Statens vegvesen har arbeidet målrettet med likestilling i mange år. Dette er i tråd med FNs bærekraftsmål fem, likestilling mellom kjønnene. Kvinner utgjorde 38,1 pst. av alle ansatte i 2022. Kvinneandelen har vært nærmest uendret de siste seks årene. Målsettingen om å øke andelen kvinner i lederstillinger viser en klar positiv utvikling over tid, fra 36 pst. i 2013 til fjorårets andel på 43,7 pst.

Tabell 4.3: Kvinneandel blant ledere og saksbehandlere med høyere utdanning

	2021		2022		2023	
	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall
Lederstillinger med personalansvar, andel kvinner	38,6%	132	40,5%	140	43,7%	156
Saksbehandlere med høyere utdanning, andel kvinner	44,0%	570	44,0%	564	44,9%	690

Statens vegvesen arbeider ellers for å fremme likestilling og hindre diskriminering innenfor alle dimensjoner av Likestillings- og diskrimineringsloven. Det holdes oversikt over kvinneandelen i stillingsgrupper og lønns- og arbeidsvilkår. Fokuset videre er å rekruttere fra totalbredden i befolkningen.



Likestilling skal praktiseres slik at det bidrar til at alle medarbeidere skal ha samme mulighet til kompetanse- og karriereutvikling.

4.6.2 Inkluderende rekruttering (Inkluderingsdugnaden)

Målet om fem prosentandeler av nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en bortfalt fra 2022. Statens vegvesen har likevel valgt å beholde dette som en målsetting for etatens inkluderingsarbeid.

Tabell 4.4: Andel nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en

2020		2021		2022		2023	
Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall
0,52 %	1	2,6	12	6,3 %	26	3,0 %	13

Statens vegvesen har i perioden august 2021-august 2023 gjennomført et prosjekt med sikte på å øke andelen nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en. Gjennom et tett samarbeid med NAV har 44 arbeidssøkere fått arbeidsoppgaver og arbeidstrening med sikte på å styrke konkurransevnen på arbeidsmarkedet. Av disse 44 medarbeiderne er 19 fortsatt i arbeid med lønnstilskudd hos oss. Av de 25 som har avsluttet tiltaket har 11 fått ordinært arbeid uten tilskudd fra NAV; der åtte har fått videre ansettelse hos oss, mens tre har fått fast jobb hos annen arbeidsgiver. Av de øvrige 14 som har avsluttet tiltaket har noen gått til videre utdanning, svangerpermisjon samt utredning og behandling av helseplager.

I tråd med de politiske føringene som gjaldt for den nå avviklede Inkluderingsdugnaden skulle den primære målgruppen være yngre arbeidssøkere under 30 år. Dette var basert på en antakelse om at fravær fra arbeidslivet hovedsakelig skyldtes medfødte og avklarte skader og sykdommer i større grad enn ervervede. Ervervede lidelser som psykisk sykdom og rusavhengighet dominerer mer enn forventet. Forløpet av slike lidelser vil ofte innebære at det kan ta tid før behandling oppsøkes, tilbakefall er vanlig og dermed tar det også tid før nødvendig stabilitet er etablert og vedkommende er klar for arbeidslivet. Snittalderen i etaten for de som er ansatt som en del av inkluderingsdugnaden er 36 år, med ytterpunkter på 23 og 55 år.

Rekruttering i samarbeid med NAV og oppfølging av den enkelte er ressurskrevende. Organiseringen i NAV med lokale variasjoner på tolkning av regelverk, og korte tilsagn på tilskudd krever mye administrativ kommunikasjon. Med oppfølging av medarbeidere som allerede er i jobb hos oss har vi derfor rekruttert færre i 2023 enn i 2022.

Ved å tilby midlertidig ansettelse med lønnstilskudd fra NAV får medarbeiderne viktig arbeidserfaring, en referanse og ikke minst økonomisk selvhjulpenhet gjennom en vanlig lønn.

Risikovurdering

Ved utgangen av året vurderes risikoen knyttet arbeid med likestilling og inkludering i Statens vegvesen som lav. Etaten følger de politiske føringene og gjør de nødvendige tiltak for å nå målene som er satt.



4.7 Helse, miljø og sikkerhet

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) prioriteres i all vår virksomhet, fra planlegging starter til oppgaven er utført. Oppfølging av HMS-tall er fast punkt på agendaen i vegdirektørens ledermøter.

Antall arbeidsskader med fravær gikk ned i fjor, mens antall skader uten fravær er uforandret. Siden omsetningen målt som utførte timeverk i prosjekt/kontrakter økte i fjor, innebærer det en reell nedgang i antall arbeidsulykker både med og uten fravær. Totalbildet er at det jobbes godt med HMS i prosjektene/kontraktene fra både byggherre og entreprenør sin side.

I 2023 var fordelingen av personskader i forbindelse med veiutbygging/entreprise jevnt fordelt mellom hovedentreprenør og underentreprenør første ledd.

Tabell 4.4: Personskader og nestenulykker i entreprisedriften

Beskrivelse	Konsekvens	2019	2020	2021	2022	2023
Dødsulykke	K5	0	0	2	1(1)	0
Personskade med mulig varig mén	K4	3	7(1)	4	7	5
Personskade med >10 fraværsdager	K3	22	24	18	20	13
Personskade med <10 fraværsdager	K2	28	27	34	23	28
Antall skader uten fravær	K1	165(10)	99 (2)	96 (3)	73 (2)	73
Antall skader med og uten fravær	Total	218(10)	157 (3)	154 (3)	124 (2)	119

I forbindelse med veiutbygging ble det rapportert to hendelser med mulig varig mén i 2023. Begge hendelsene rammet fingre og hender hos de skadde i forbindelse med henholdsvis fjellboring og reparasjon/vedlikehold av maskinelt utstyr.

Knyttet til drift og vedlikeholdsarbeid var det tre alvorlige hendelser med mulig varig mén. To av disse rammet hender og ansikt i forbindelse med reparasjon og opprydding, mens det siste tilfelle var et velt av kjøretøy i forbindelse med tipping av last.

Risikovurdering

Basert på resultat for året (jf. tabell 4.4) vurderer etaten at samlet risiko knyttet til HMS er lav.

Forebyggende HMS-arbeid vies stor oppmerksomhet i byggemøter og i det praktiske HMS-arbeidet i det daglige. Oppfølging av risikofylte arbeider i forkant av utførelse, er et godt innarbeidet tiltak som bidrar til å redusere den risikoen vi har kontroll på. Oppfølging av skader og nestenulykker er det etablert velfungerende rutiner for, formålet er utelukkende læring og erfaringsoverføring mellom divisjonene og i bransjen.

Et høyt aktivitetsnivå og mye arbeid som foregår langs veinettet i trafikk, og med trafikk gjennom anleggsområder, er potensialet for alvorlige hendelser alltid til stede. Det er derfor alltid knyttet høy risiko til den uforutsigbarheten som den enkelte trafikant representerer. Etaten har derfor stort fokus på arbeidsvarsling og sikring langs vei, og har i 2023 hatt et tett samarbeidet med skiltmyndighetene for å få bedre risikoforståelse og kontroll.



4.8 Seriøsitet

Seriøsitet er en rød tråd i alt faglig arbeid som utføres av og i regi av Statens vegvesen, og overfor alle arbeidstakere som bidrar til dette. Det handler om at lov- og kontraktskrav følges for å sikre anstendige og gode lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere, like konkurransevilkår for entreprenører/bedrifter, overholdelse av etterspurt kvalitet, trafikk sikkerhet og ivaretagelse av klima og miljø. Det handler også om systematisk HMS-arbeid for egne ansatte og entreprenører.

Statens vegvesen har gjennom systematisk arbeid dokumentert hvordan useriøsitet og kriminalitet rammer bl.a. veitransportmarkedet og drifts-, vedlikeholds- og anleggsmarkedet. Det er gjennomført aksjoner og utredninger som belyser hvordan aktører systematisk utnytter fragmentert myndighetsansvar og reduserer oppdagelsesrisiko ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. For å forebygge slik aktivitet må det innføres nye arbeidsformer og -metoder.

Målrettet og effektiv utvelgelse av kjøretøy for kontroll sørger for at useriøse aktører blir stoppet, mens flest mulig av dem som har alt i orden får kjøre videre. Kjøretøy med tekniske og bruksmessige feil og mangler blir holdt igjen. Dette skaper økt forutsigbarhet og framkommelighet for seriøse aktører og trafikanter. I 2023 fikk 5 200 kjøretøy bruksforbud på grunn av overlast. Selv om det fortsatt er for mange som bryter regelverket, har vi sett en positiv utvikling med lavere andel bruksforbud og gebyrer i 2023, sammenlignet med både 2022 og 2021. Statens vegvesen vil videreutvikle kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på veitrafikk- og veiområdet.

Etaten ser klare resultater av det systematiske arbeidet med kontroller av lønns- og arbeidsvilkår innenfor veiområdet de siste årene. I tråd med regjeringens reviderte strategi mot arbeidslivskriminalitet har Statens vegvesen i samråd med Bane NOR tatt initiativ til å opprette et landsdekkende samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen. Samtlige fylkeskommuner, Nye Veier AS og Avinor AS er invitert til å delta. Vår kontroll- og tilsynsvirksomhet bidrar, i tillegg til økt trafikk sikkerhet, til å luke ut useriøse aktører og gi bedre konkurransevilkår. Med betydelig innkjøpsmakt er kravene vi stiller i våre kontrakter særdeles viktige. Alle våre kontrakter setter krav i samsvar med Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår og er med på å sikre et seriøst arbeidsliv.

Vår kontroll- og tilsynsvirksomhet bidrar, i tillegg til økt trafikk sikkerhet, til å luke ut useriøse aktører og gi bedre konkurransevilkår. Med betydelig innkjøpsmakt er kravene vi stiller i våre kontrakter særdeles viktige. Alle våre kontrakter setter krav i samsvar med Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår og er med på å sikre et seriøst arbeidsliv.

Målrettet og effektiv utvelgelse av kjøretøy for kontroll sørger for at useriøse aktører blir stoppet, mens flest mulig av dem som har alt i orden får kjøre videre. Kjøretøy med tekniske og bruksmessige feil og mangler blir holdt igjen. Dette skaper økt forutsigbarhet og framkommelighet for seriøse aktører og trafikanter. I 2023 fikk 5 200 kjøretøy bruksforbud på grunn av overlast. Selv om det fortsatt er for mange som bryter regelverket, har vi sett en positiv utvikling med lavere andel bruksforbud og gebyrer i 2023, sammenlignet med både 2022 og 2021.

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 og samarbeider med andre etater/instanser i oppfølgingen av flere av tiltakene. Innenfor utekontrollområdet er det gjennomført over



140 større og mindre samarbeidskontroller i 2023. Flere av kontrollene er rettet mot varebilsegmentet og er gjort i samarbeid med A-krimsentre³¹. Selv om utfordringer på ressursiden i flere av etatene begrenser innsatsen, har samarbeidet økt. Det avdekkes en rekke alvorlige forhold som følges opp av de øvrige kontrolletatene, blant annet skatte- og avgiftsunndragelser, svart arbeid og lønnsstyveri. Se nærmere omtale om hvert av tiltakene som Statens vegvesen har ansvar for i vedlegg 5, «Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren».

Risikovurdering

Ved utgangen av året vurder etaten den samlede risiko knyttet til seriøsitet som lav til moderat. Etaten har et sentralt ansvar i oppfølgingen av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren, og følger tiltakene vi har ansvar for tett.

³¹ A-krim står for arbeidslivskriminalitet og A-krimsentrene består av Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten.



5. Vurdering av framtidssutsikter



Statens vegvesen planlegger å bruke droner i stadig større grad fremover. I dag brukes det bl.a. til å gjennomføre bruinspeksjoner, aktiv skredssikring, dokumentasjon av veiprosjekt etc. Foto: Red Ant, Statens vegvesen



Statens vegvesen har som mål å bidra til et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem for alle som ferdes på veien. Mye tyder på at vi fremover får mindre økonomisk handlingsrom og strammere rammer for ny fysisk infrastruktur og arealbruk. Samtidig møter vi økte forventninger fra samfunnet om et bærekraftig transportsystem, og behovet for mobilitet på vei vil trolig bare øke.

For å kunne sikre fremtidens transportsystem bør vi se de større korridorene i sammenheng, ved å vurdere transportsystemets verdi. I fremtidens transportsystem blir det sentralt å balansere hensyn som fremkommelighet, mobilitet, klima, trafikkikkerhet og regional utvikling. Vi må også ta høyde for usikkerhet og endringer i transportbehov og -tilbud.

Teknologiutviklingen går raskt. Statens vegvesen er en stor samfunnsaktør og vil sørge for at vi utvikler og tar i bruk ny teknologi som kan bidra til å forbedre våre tjenester, prosesser og resultater. Vi bidrar til at samfunnet forbereder seg til fremtidens transportsystem, med autonom kjøring, elektrifisering, delingsøkonomi og kunstig intelligens. Vi har vært og er åpne for å prøve ut nye løsninger, og vi evaluerer kontinuerlig om det gir en verdi for våre sluttbrukere. Det er ute på veien vi måler verdien av bedre trafikkikkerhet og fremkommelighet.

Vi har allerede sett flere konsekvenser av klimaendringene, og fremover vil trolig flere naturhendelser prege landet. Dette kan ha store konsekvenser for veitrafikken og samfunnet. Statens vegvesen jobber for å være i forkant av hendelsene. Det er viktig at vi planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder veinettet vårt med tilstrekkelig robusthet, redundans og restitusjonsevne. Vi må styrke vår beredskap slik at vi kan håndtere kriser og gjenopprette normal drift så raskt som mulig.

Vi har et ansvar for å bidra til å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren, og tilpasse oss klimaendringene. Vi vil jobbe med å fremme grønne transportløsninger, som kollektivtransport, sykkel, gange og elbil, samt redusere miljøpåvirkningen av egen virksomhet.

Statens vegvesen må finne smartere og effektive måter å løse våre tjenester på. Vi må prioritere de tiltakene som gir mer for pengene og bidrar til å nå samfunnsoppdraget.



6. Årsregnskap



Rassikring ved E134 Kypring. Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen.



6.1 Ledelseskommmentar

Formål

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal utvikle gode veisystemer, der transporten ikke fører til alvorlig skade på mennesker og miljø. Statens vegvesen har et sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet og utfører sitt samfunnsoppdrag gjennom tre roller:

- som byggherre
- som myndighetsorgan
- som fagorgan

Bekreftelse

Årsregnskap for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt i henhold til «Bestemmelser om økonomistyring i staten», samt nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av 15. desember 2022 og krav fra Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir et dekkende bilde av Statens vegvesens bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld. For øvrig følger regnskapet kalenderåret.

Vurdering av vesentlige forhold

Statens vegvesen har i 2023 totalt holdt seg innenfor de tildelte midler knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen». Samtidig har 2023 vært et utfordrende år spesielt innenfor post 22 «Drift og vedlikehold av riksveier» som følge av uværet Hans og generelt store klimautfordringer med mye nedbør med tilhørende skader på riksveinettet. Dette skapte ekstremt store utgifter knyttet til vedlikehold og medførte et merforbruk på 168 mill. kr for å sikre et trygt riksveinett. Gjennom stikkordsfullmakten mellom post 30 «Riksveiinvesteringer» og post 22 «Drift og vedlikehold av riksveier» samt merinntekter er merforbruket redusert til 96 mill. kr som ikke kan dekkes innenfor tildelingen knyttet til denne post.

Statens vegvesen disponerte totalt 34 766 mill. kr knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» inklusive 86 mill. kr i merinntekter. Av dette benyttet Statens vegvesen 34 370 mill. kr i tillegg belastet Helse- og omsorgsdepartementet kap. 1320 «Statens vegvesen» med 6 mill. kr i henhold til fullmakt i tildelingsbrevet til Statens vegvesen av 14. november 2022. Dette medfører samlet sett et mindreforbruk på 389 mill. kr.

I tillegg har Statens vegvesen disponert 5 737 mill. kr knyttet til kap. 1332 «Transport i byområder mv.» Statens vegvesen har regnskapsført 5 249 mill. kr på dette kapittel som medførte et mindreforbruk på 488 mill. kr.

Artskontorapporteringen viser at netto rapporterte driftsutgifter utgjorde 27 809 mill. kr i 2023. Det er en økning på 687 mill. kr fra 2022. For øvrig preges regnskapet for 2023 spesielt av følgende forhold:



Artskontorapporteringen viser at netto rapporterte driftsutgifter utgjorde 27 122 mill. kr som medfører en nedgang på 100 mill. kr fra 2021. For øvrig preges regnskapet for 2022 spesielt av følgende forhold:

- Det ble i 2023 utført investeringsoppgaver på riksveier for totalt kr. 7 580 mill. kr finansiert gjennom bompenger. Det medfører en økning på 4 313 mill. kr fra 2022.
- Statens vegvesen har i 2023 utbetalt totalt 26 171 mill. kr til entreprenører i forbindelse med arbeid på riksvei. Dette innebærer en økning på 4 675 mill. kr fra 2022.
- Utbetaling til lønn og sosiale utgifter har i 2023 økt med 282 mill. kr fra 2022 til 4 511 mill. kr. Økningen er i all hovedsak knyttet til lønnsoppgjøret.
- De samlede utbetaling av tilskudd gikk i 2023 opp med 1 444 mill. kr. til 9 920 mill. kr. Økningen er primært knyttet til økte tilskudd til fylkeskommunene.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet pr. 15.03.2024.

Oslo, 15. mars 2024

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ingrid Dahl Hovland'.

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i «Bestemmelser om økonomistyring i staten» pkt. 3.4 og nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av 15. desember 2022 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret.
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret.
- c) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.
- d) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp med unntak i de tilfeller der Statens vegvesen har fullmakt til å nettoføre.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Statens vegvesen benytter Direktoratet for økonomistyring som leverandør av økonomi- og regnskapssystem.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet.

Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har hatt fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Statens vegvesen har i 2023 disponert en fullmakt til å belaste kap. 0500 «Kommunal og distriktsdepartementet» post 30 «Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1». Fullmakten fremkommer ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatt belastningsfullmakt er bokført og rapportert til statsregnskapet og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.



Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorrapporteringen sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen *spesifisering av bokført avregning med statskassen*. Notene viser forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskontro) og beløp Statens vegvesen har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

Statens vegvesen har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 3.3.2 og 4.4.3.

Gjennom notene framkommer ytterligere informasjon knyttet til forhold av betydning og supplerende informasjon som ikke inngår i rapporteringen av statsregnskapet for å gi et mer samlet bilde på enkelte områder.



6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Utgifter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2023	Regnskap 2023	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	01	Driftsutgifter	A,B	4 822 593 000	4 800 893 412	21 699 588
1320	Statens vegvesen	22	Drift og vedlikehold av riksveier	A,B	10 661 410 000	10 829 909 244	-168 499 244
1320	Statens vegvesen	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	A,B	2 403 655 000	2 328 602 296	75 052 704
1320	Statens vegvesen	29	OPS-prosjekter	A,B	1 445 742 000	1 288 297 954	157 444 046
1320	Statens vegvesen	30	Riksveiinvesteringer	A,B	10 490 341 000	10 451 327 795	39 013 205
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A	414 000 000	414 000 000	0
1320	Statens vegvesen	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	A,B	44 729 000	31 210 592	13 518 408
1320	Statens vegvesen	65	Tilskudd til fylkesveier	A,B	524 567 000	500 900 257	23 666 743
1320	Statens vegvesen	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	A,B	29 695 000	21 102 329	8 592 671
1320	Statens vegvesen	72	Tilskudd til riksvei-ferjedriften	A,B	3 181 190 000	3 042 545 890	138 644 110
1320	Statens vegvesen	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	A	661 534 000	661 534 000	0
Sum kap 1320	Statens vegvesen				34 679 456 000	34 370 323 768	309 132 232
0500	Kommunal og distriktsdepartementet	30	Nytt Regjeringskvartal, ombygging av Ring 1			53 160 194	
1332	Transport i byområder mv.	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	A,B	2 231 143 000	1 967 234 055	263 908 945
1332	Transport i byområder mv.	66	Tilskudd til byområder	A,B	3 505 822 000	3 281 571 236	224 250 764
Sum utgiftsført					5 736 965 000	5 301 965 485	488 159 709

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2023	Regnskap 2023	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	B	207 300 000	253 902 879	46 602 879
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	B	450 000 000	456 190 000	6 190 000
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	B	125 800 000	143 166 193	17 366 193
4320	Statens vegvesen	04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	B	689 900 000	706 029 581	16 129 581
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			26 163 918	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			531 106 582	
Sum inntektsført					1 473 000 000	2 116 559 152	86 288 652
Netto rapportert til bevilgnings-regnskapet						37 555 730 101	

Deposita og avsetninger		Regnskap 2023
8400	Avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet	-245 166 930
Sum Netto rapport direkte i kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet		-245 166 930
Netto rapportert til bevilgnings- og kapitalregnskapet		37 310 563 171



Kapitalkontoer				Regnskap 2022	
60085701	Norges Bank KK / innbetaling			14 328 831 125	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling			-51 963 835 149	
713160	Endring mellomværende med statskassen			324 440 853	
Sum kapitalkontoer				-37 310 563 171	
Sum rapport				0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet 31.12.2022

Konto	Tekst	Note	2023	2022	Endring
6280	Leieboerinnskudd		3 880 000	3 906 000	-26 000
6500	Forskudd (valuta konto utenom konsernkontosystemet)	C	30 066 983	41 229 316	-11 162 332
8400	Forskudd veianlegg	3	-915 661 001	-670 494 071	-245 166 930
713160	Mellomværende med statskassen	8	571 930 291	247 489 438	324 440 853
Sum beholdninger til kapitalregnskapet			-309 783 728	-377 869 318	-68 085 590

Note A: Forklaring av samlet tildeling utgifter (beløp i 1000 kr)

Kapittel og post	Postnavn	Overført fra 2022	Tildeling 2023	Samlet tildeling
1320.01	Driftsutgifter	47 592 000	4 775 001 000	4 822 593 000
1320.22	Drift og vedlikehold av riksveier		10 661 410 000	10 661 410 000
1320.28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	30 086 000	2 373 569 000	2 403 655 000
1320.29	OPS-prosjekter		1 445 742 000	1 445 742 000
320.30	Riksveinvesteringer		10 490 341 000	10 490 341 000
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	414 000 000	414 000 000
1320.64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	30 239 000	14 490 000	44 729 000
1320.65	Tilskudd til fylkesveier	125 871 000	398 696 000	524 567 000
1320.66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	7 079 000	22 616 000	29 695 000
1320.72	Tilskudd til riksveiferjedriften	17 381 000	3 163 809 000	3 181 190 000
1320.73	Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene	0	661 534 000	661 534 000
1332.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	357 265 000	1 873 878 000	2 231 143 000 000
1332.66	Tilskudd til byområder	93 426 000	3 412 396 000	3 505 822 000
Sum		708 939 000	39 707 482 000	40 416 421 000



Note B: Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til 2023 (beløp i 1000 kr)

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift (-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter	Merutgift (-)/mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter (-)	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger (-)	Sum grunnlag for overføring	Maks overført beløp	Mulig overført beløp beregnet av virksomheten
1320.01		21 700	6 247	15 453	29 960	0	Ikke aktuell	45 413	238 750	45 413
1320.22	kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30	-168 499	0	-168 499	24 009		Ikke aktuell	-144 490	19 112 410	0
1320.28	kan overføres	75 053	0	75 053	6 190	0	Ikke aktuell	81 243	4 566 369	81 243
1320.29	kan overføres, kan nyttes under post 30	157 444	0	157 444		0	Ikke aktuell	157 444	4 963 142	157 444
1320.30	kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 36 og kap. 1332 post 66	39 013	0	39 013	10 000	0	Ikke aktuell	49 013	22 923 341	0
1320.64	kan overføres	13 518	0	13 518		0	Ikke aktuell	13 518	24 990	13 518
1320.65	kan overføres	23 667	0	23 667				23 667	817 296	23 667
1320.66	kan overføres	8 593	0	8 593				8 593	42 616	8 593
1320.72	kan overføres	138 644	0	138 644	16 130	0	Ikke aktuell	154 774	5 803 209	154 774
1332.63	kan overføres	263 909	0	263 909	0	0	Ikke aktuell	263 909	3 824 278	263 909
1332.66	kan overføres	224 251	0	224 251	0	0	Ikke aktuell	224 251	5 926 496	224 251
Sum		797 292	6 247	791 046	86 289	0	0	877 335	68 242 897	972 811

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5 pst. av årets bevilgning for post 1320.01 «Driftsutgifter», eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Helse- og omsorgsdepartementet fikk i brev av 14. November 2022 fra Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste Statens vegvesen kapittel 1320 post 01 «Driftsutgifter» med inntil 7 mill. kr i 2023 knyttet til "Fyrtårnprosjektet - registrering av skader, analyse og bruk". Som det fremkommer i tabellen benyttet Helse- og omsorgsdepartementet totalt 6,25 mill. kr av denne fullmakten.

Andre budsjettfullmakter tildelt Statens vegvesen

I henhold til tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet av 3. januar 2023 har Statens vegvesen disponert følgende budsjettfullmakter i 2023.

Belastningsfullmakter:

- Post 0471.71 Statens erstatningsansvar: Statens vegvesen fikk fullmakt til å behandle samt belaste posten. Fullmakten er ikke benyttet i 2023.
- I tildelingsbrevet for 2023 fikk Statens vegvesen fullmakt til å belaste Kommunal- og distriktsdepartementet med inntil 205 mill. kr knyttet til Kap 0500 «Kommunal og distriktsdepartementet» post 30 «Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1». I forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett ble fullmakten redusert til 117 mill. kr. Statens vegvesen har i 2023 regnskapsført 53,2 mill. kr mot denne fullmakten.



Merinntektsfullmakt:

Virksomheten fikk fullmakt til å disponere merinntekter som følger:

Overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04

Fullmakten er benyttet i 2023 og note B viser hvordan merinntektene er fordelt.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger tilsagnsfullmakter

Statens vegvesen fikk fullmakt til å gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp.

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede løpende refusjonsforpliktelser
1320	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	22 mill. kr
1320	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	10 mill. kr

Statens vegvesen har ved utgangen av 2023 udekkede forpliktelser knyttet til post 64 "Utbedring av tømmertransport" på 16,5 mill. kr og det er i 2023 ikke gitt nye tilsagn knyttet til post 66 "Tilskudd til tryggere skolevei og nærmiljøer". Statens vegvesen har på denne bakgrunn holdt seg innenfor fullmakten.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter:

Gjennom tildelingsbrevet fikk Statens vegvesen fullmakt til å gjennomføre det tidligere godkjente investeringsprosjektet E6/rv. 827 Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvig innenfor en endret kostnadsramme på 1 041 mill. kr.

Prosjekt	Innenfor en kostnadsramme på:
E6/rv. 827 Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvig	1 041 mill. kr

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023 kr og det er fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2022 og prognosene tilsier at prosjektet vil holde seg innenfor kostnadsrammen.

Fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget:

Statens vegvesen disponerer følgende fullmakter knyttet til slike prosjekter:

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 postene 30	7 450 mill. kr	3 350 mill. kr



Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023 er på 6 300 mill. kr og dekning eller annet frafall av forpliktelser var i 2023 på 3 300 mill.kr. Statens vegvesen har i 2023 holdt seg innenfor fullmakten.

Fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår for prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kr, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget:

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen fått mottatt følgende:

Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
Kap. 1320 postene 30	Planlegging, forberedende arbeider og grunnerv, riksvei	775 mill. kr

Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023 er 250 mill. kr og Statens vegvesen har i 2023 dermed holdt seg innenfor fullmakten.

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

Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning med inntil følgende beløp:

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 22	15 700 mill. kr	4 900 mill. kr

Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2023 var på 4 850 mill. kr og udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023 var på 14 835 mill. kr. Statens vegvesen har dermed holdt seg innenfor fullmakten i 2023.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften:

I henhold til delingsbrevet, fikk Statens vegvesen fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning med inntil følgende beløp:

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 72	20 500 mill. kr	3 300 mill. kr

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten i 2023 ved at dekning av eller annet frafall av forpliktelser i 2023 har vært på 3 040 mill. kr og udekkede forpliktelser ved utløpet av 2023 er på totalt 18 370 mill. kr.

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Statens vegvesen har fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til ordinær drift. Statens vegvesen må kunne dekke inn utgiftene innenfor et uendret bevilgningsnivå.

Statens vegvesen har retningslinjer for å sikre at leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret er økonomisk forsvarlig og bidrar til en effektiv drift, samtidig som dette skal kunne dekkes innenfor de ordinære budsjettammer.

På bakgrunn av dette har Statens vegvesen i 2023 holdt seg innenfor de begrensninger som ligger i fullmakten.

Salg og bortfeste av fast eiendom:

Fullmakt til salg og bortfeste av fast eiendom med en verdi inntil 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle. Statens har i 2023 ikke foretatt salg som overskrider fullmakten.



Fullmakt til å knytte forpliktelser som skal føres mot konto 840013 «Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet» med motpostering mot mellomværende

Statens vegvesen har fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskuttering som skal føres opp i statsregnskapet konto 840013 «Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet» med motpostering mellomværende med statskassen.

Øvrige fullmakter i henhold til Prop. 1 S (2022-2023) vedlegg 1:

Nettoføring:

Salgs- og leieinntekter knyttet til eiendommer som et ledd i anleggsdrift forutsatt at inntektene oppstår før prosjektene er ferdig gjort opp og forutsatt at ordningen ikke medfører eiendomskjøp utover det som er nødvendig for en kostnadseffektiv anleggsdrift.

Nettoføring ved salg av eiendom med en verdi av inntil 50 mill. kr.

Nettoføring av innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misligholdte entrepriser i sammenheng med riksveganlegg.

Fullmakt til nettoføring av tilskuddsmidler

I Prop. 27 S (2023-2024) «Endringer i statsbudsjettet under Samferdselsdepartementet» fikk Statens vegvesen under romertall V fullmakt til å til å nettoføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter på kap. 1320.01 «Driftsutgifter», 1320.29 «OPS prosjekter» og 1320.30 «Riksveiinvesteringer». For kap. 1320 post 01 er fullmakten begrenset til utvikling av innkrevningssystemer for bompenger.

Note C Konto 6500 Forskudd

	2023	2022	Endring
Valutakonto EU-prosjekter	30 066 983	41 229 316	-11 162 332
Sum	30 066 983	41 229 316	-11 162 332

Statens vegvesen har en koordinerende rolle i EU-prosjekter og har i den forbindelse fått fullmakt til å opprette en valutakonto utenom konsernkontosystemet.



6.3 Artskontorrapporteringen med noter

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2023:

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		2023	2022
Innbetalinger fra gebyrer	1	454 053 424	480 542 058
Innbetaling tilskudd til riksveier	1	7 640 392 605	3 296 692 409
Innbetaling øvrige tilskudd	1	32 793 203	23 100 448
Salgs- og leieinntekter	1	1 446 072 429	1 684 548 449
Erstatning	1	186 574 929	118 379 216
Andre inntekter	1	443 472 543	7 025 205
Sum innbetalinger fra drift		10 203 359 132	5 610 287 785
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Lønn og personalutgifter	2	4 510 645 919	4 228 954 000
Andre utbetalinger til drift	3	33 501 640 554	28 503 549 846
Sum utbetalinger fra drift		38 012 286 474	32 732 503 846
Netto rapporterte driftsutgifter		27 808 927 341	27 122 216 061
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	11 281	894 449
Sum finansinntekter		11 281	894 449
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investering i bygninger, tomter og maskiner	5	135 059 219	181 978 177
Utbetaling av finansutgifter	4	248 926 964	80 274 104
Sum investerings og finansutgifter		383 986 183	262 252 281
Netto rapporterte finans- og investeringsutgifter		383 974 902	261 357 832
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter og avgifter m.m.	6	18 347 225	101 377 845
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		18 347 225	101 377 845
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Tilskudd	7	9 920 098 359	8 476 386 639
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		9 920 098 359	8 476 386 639
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Arbeidsgiveravgift (kap. 5700 inntekt)		-531 106 582	-480 689 778
Tilfeldige inntekter (kap. 5309 inntekt)		-7 816 693	-6 085 510
Erstatningsansvar m.m. (konto 0471.71)		0	0
Renter av alminnelige fordringer (konto 5606.83)		0	0
Netto rapportert på felleskapitler		-538 923 275	-486 775 288
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet før deposita og avsetninger		37 555 730 102	35 271 807 399
Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet			
Forskudd til veiarbeid (konto 840013)		-245 166 930	-490 200 001
Sum Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet		-245 166 930	-490 200 001
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		37 310 563 171	34 781 607 398



Oversikt mellomværende med statskassen		2023	2022
Eiendeler og gjeld			
Fordringer på ansatte		547 093	517 655
Kontanter på trafikkstasjonene		1 358 057	1 733 812
Bankonti utenom konsernkontosystemet - EU prosjekter		30 066 983	41 229 316
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-168 071 982	-171 241 535
Skyldig offentlige avgifter		622 731	-107 435
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse		-54 942 538	-136 277 721
Mottatte forskuddsbetalinger til riksveinvesteringer		915 661 002	671 131 441
Andre forskudd		-1 191	-1 501
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt m.m.)		459 152	427 011
Differanse på bank og andre uidentifiserte innbetalinger		-1 252 957	-1 984 772
Udisponerte bompenger		-107 884 536	-101 906 982
Annen gjeld og krav		-44 631 525	-56 029 851
Sum mellomværende med statskassen	8	571 930 289	-247 489 437



Note 1: Innbetalinger fra drift

Statens vegvesen mottok 10 203 mill. kr i innbetalinger fra drift i 2023 som etterfølgende tabell viser:

Innbetaling fra gebyrer	31.12.2023	31.12.2022
Fører kort	349 232 575	376 481 479
Dagprøvekjennermerke	27 296 674	22 584 941
Myndighetskontroller	37 906 813	38 542 673
Påskiltingsgebyr	7 272 946	8 195 410
Transportlisenser	9 346 580	8 757 230
Droneprøver	19 577 513	21 317 222
Øvrige gebyrer	3 420 323	4 663 103
Sum innbetaling fra gebyrer	454 053 424	480 542 059
Innbetaling fra tilskudd og overføringer		
Tilskudd til driftsoppgaver	32 793 203	23 100 448
Tilskudd til investeringsoppgaver	59 951 933	29 614 145
Tilskudd til investeringsoppgaver fra bompengeselskaper	7 580 440 672	3 267 078 264
Sum innbetaling fra tilskudd og overføringer	7 673 185 808	3 319 792 857
Salgs- og leieinnbetalinger		
Salg av kjennemerker	3 805 117	4 505 992
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	142 933 890	244 686 504
Personlige bilskilt	7 574 640	9 473 904
Følgetransport	22 867 625	20 251 166
Billettinntekter fra riksveiferjedrift	706 029 581	803 407 667
Innbetaling fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter*	232 382 953	352 496 477
Salg av tjenester til fylkeskommuner	45 410 364	73 741 414
Leieinntekter	64 678 077	61 544 979
Øvrige inntekter	220 390 182	114 440 346
Sum salgs- og leieinntekter	1 446 072 429	1 684 548 449
Andre innbetalinger		
Refusjoner fra forsikringsselskaper	186 574 929	118 379 216
Salgssum anleggsmidler	442 973 052	6 559 040
Andre innbetalinger	499 491	466 165
Sum andre innbetalinger	630 047 472	125 404 421
Sum innbetaling fra drift	10 203 359 133	5 610 287 786

De inntekter som fremkommer omfatter primært følgende:

- Gebyrinntekter omfatter innbetalinger som føres mot kap. 4320 «Statens vegvesen» post 02 «Diverse gebyrinntekter» og i kontogruppe 37 «Gebyrer». Et beløp på 2 136 576 kr er ført som inntekt mot kontogruppe 31 og inngår i salgs- og leieinntekter.
- Innbetalinger fra tilskudd og overføringer omfatter i all hovedsak tilskudd til gjennomføring av investeringsoppgaver på riksvei fra bompengeselskaper.
- Salgs- og leieinntekter omfatter både innbetalinger ført mot kap. 4320 «Statens vegvesen» post 01 «Salgsinntekter m.m.» og innbetalinger som kan nettoføres i henhold til de fullmakter Statens vegvesen disponerer.



Note 2: Utbetalinger til lønn

I 2023 var de samlede utbetalinger til lønn og sosiale utgifter 4 510 mill. kr, som innebærer en økning på 282 mill. kr fra 2022. Økningen skyldes primært virkninger av lønnsoppgjøret.

	31.12.2023	31.12.2022
Lønn driftsoppgaver	3 749 693 421	3 562 781 343
Arbeidsgiveravgift	531 106 582	480 689 889
Pensjonsutgifter	312 130 514	274 005 820
Sykepenger og andre refusjoner	-130 580 026	-126 813 557
Andre ytelser	48 295 428	38 290 505
Sum utbetalinger til lønn	4 510 645 919	4 228 954 000
Antall utførte årsverk	4 617	4 649

Pensjonspremie utgiftsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesatsen knyttet til arbeidsgiverandelen var 9,08 pst. i 2023 mot 9,5 pst. i 2022.

Note 3: Andre utbetalinger til drift

Etterfølgende tabell viser hvilke utgifter andre driftsutgifter omfatter:

Andre utbetalinger til drift	Nærmere beskrevet	31.12.2023	31.12.2022
Grunnerstatning		762 700 162	749 710 786
Fremmedytelser og entrepriser	Pkt. 1	26 171 006 358	21 495 910 863
Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter	Pkt. 2	-245 166 930	-490 200 001
Trafikkteknisk utstyr		223 733 154	177 291 868
Strøm til veiformål		434 127 038	629 406 853
Husleie		687 676 755	642 974 028
Vedlikehold egne bygg		77 236 121	96 811 675
Vedlikehold leide bygg		83 032 406	46 908 071
Andre utgifter til drift av eiendommer og lokaler		242 682 091	240 084 839
Reparasjon og vedlikehold av IKT-utstyr		17 665 137	12 983 552
IKT vedlikehold lisenser / programvare		341 092 690	367 544 442
Reparasjon og vedlikehold av annet utstyr		53 667 596	52 796 204
Kjøp av IKT-utstyr		64 503 502	56 880 744
Kjøp IKT programvare		21 522 476	37 388 791
Kjøp annet utstyr		104 168 813	100 386 957
Leie IKT lisenser		80 462 617	64 835 212
Leie IKT utstyr		11 504 078	13 212 556
Leie annet utstyr		75 500 997	55 764 601
Kjøp av konsulenttenester	Pkt. 3	2 576 920 691	2 958 596 897
Kjøp av andre fremmede tenester		693 855 367	614 889 919
Reiser og diett		239 273 062	211 815 890
Transportmidler vedlikehold og drivstoff		76 738 716	73 259 424
Utbetaling erstatning		383 317 609	4 754 546
Øvrige driftsutgifter		324 420 050	289 541 131
Sum		33 501 640 554	28 503 549 846



Pkt. 1: Fremmedytelser og entrepriser

Som følge av de oppgaver Statens vegvesen er tillagt knyttet til drift, vedlikehold og investeringsoppgaver på riksvei er en vesentlig andel av det som utbetales til leverandører knyttet til utbetalinger i forbindelse med entrepriser. I 2023 ble det utbetalt 26 171 mill. kr som medførte en økning på 4 675 mill. kr fra 2022. Etterfølgende tabell viser hvordan dette fordeler seg mellom drift- og vedlikeholdsoppgaver og investeringsoppgaver. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd og forskudd:

	31.12.2023	31.12.2022
Drift av riksveier	4 873 636 827	4 385 637 143
Vedlikehold av riksveier	4 611 369 129	2 760 887 091
Øvrig drift	88 523 815	91 300 931
Sum drift	9 573 529 771	7 237 825 165
Investering Ring 1 Regjeringskvartalet	25 030 703	0
Investering på riksvei	16 572 445 885	14 258 085 698
Sum investering	16 597 476 588	14 258 085 698
Sum	26 171 006 359	21 495 910 863

Pkt. 2: Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter

I henhold til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen fullmakt til å innhente forskudd til vegarbeid i påvente av bevilgning for avtaler som allerede er inngått. Det følger av vedtaket at forpliktelser knyttet til disse forskudd skal føres mot kapitalregnskapets konto 840013 med motpostering mellomværende med statskassen. De etterfølgende tabeller viser hvordan disse forhold har påvirket resultatet for 2023 og hva som fremkommer i balansen pr. 31.12.2023:

	31.12.2023	Endring	31.12.2022
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	-915 661 001	-245 166 930	-670 494 071
Sum	-915 661 001	-245 166 930	-670 494 071

Pkt. 3: Kjøp av konsulenttenester.

For å kunne gjennomføre de oppgaver Stortinget har vedtatt er Statens vegvesen avhengig av å kjøpe konsulenttenester.

	31.12.2023	31.12.2022
Konsulenttenester til veiformål	1 234 139 704	1 507 273 427
Konsulenttenester utvikling va programvare og IKT løsninger	900 347 116	907 222 784
Øvrige konsulenttenester	442 433 871	544 100 687
Sum	2 576 920 691	2 958 596 897

Statens vegvesen har fokus på at bruk av konsulenter skal begrenses i forhold til hva som er nødvendig for å sikre en effektiv og god gjennomføring av de oppgaver Statens vegvesen er tillagt, samt sikre at Statens vegvesen er tilpasningsdyktig i forhold til de ulike endringer vi til enhver tid opplever. Dette har bidratt til at utgiftene knyttet til konsulenter har blitt redusert med 381,6 mill fra 2022 til 2023

I 2023 ble det benyttet ca. 1 mill. kr knyttet til konsulenttenester i forbindelse med kommunikasjon.



Note 4: Finansinntekter og finansutgifter

Innbetaling av finansinntekter	31.12.2023	31.12.2022
Renteinntekter	6 616	759 449
Valutagevinst	4 665	
Annen finansinntekt		135 000
Sum innbetaling av finansinntekter	11 281	894 449

Utbetaling av finansutgifter	31.12.2023	31.12.2022
Renteutgifter	248 899 066	80 270 191
Valutatap	8 128	926
Annen finansutgift	19 770	2 987
Sum utbetaling av finansutgifter	248 926 964	80 274 104

De høye renteutgiftene er knyttet til beløp Statens vegvesen har betalt som følge av rettsaker etaten har tapt mot enkelte leverandører.

Note 5: Utbetaling til investeringer

Etterfølgende tabell viser utbetalinger til investeringer i 2023. Som oversikten viser, har investeringene gått betydelig ned fra 2022 til 2023.

	31.12.2023	31.12.2022
Bygninger og tomter	31 798 685	2 878 666
Kulturminner	1 025 000	498 669
Biler og andre transportmidler	6 119 395	8 879 106
Inventar og utstyr	2 864 165	12 891 902
IKT-utstyr	51 203 418	84 180 202
Øvrige investeringer	42 048 557	72 649 632
Sum	135 059 219	181 978 177

Note 6: Innkrevingsvirksomhet og andre overføring til staten

	31.12.2023	31.12.2022
Tilfeldig inntekt	18 347 225	101 377 845
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	18 347 225	101 377 845

Tilfeldige inntekter i 2023 er primært knyttet til tilbakebetaling fra Fjord 1 knyttet til ulike tidligere forhold der beløpet på 15 000 000 kr er et endelig oppgjør for disse.

Note 7: Utbetaling av tilskudd

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. En vesentlig andel av dette omfatter tilskudd til fylkeskommuner. Post «Kjøp av riksveiferjetjenester» i henhold til statsbudsjettet og bevilgningsrapporteringens inndeling definert som en tilskuddspost og utbetalingene er bokført i kontoklasse 8 i artsrapporteringen i henhold til kravene.

For årene 2022 og 2023 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:



	31.12.2023	31.12.2022
Tilskudd til kommuner	168 251 927	50 363 777
Tilskudd til fylkeskommuner	6 047 766 543	4 620 105 718
Tilskudd til kjøp av riksveiferjetjenester	3 042 545 890	2 764 417 875
Tilskudd til andre	661 533 999	1 041 499 270
Sum	9 920 098 359	8 476 386 639

Note 8: Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen

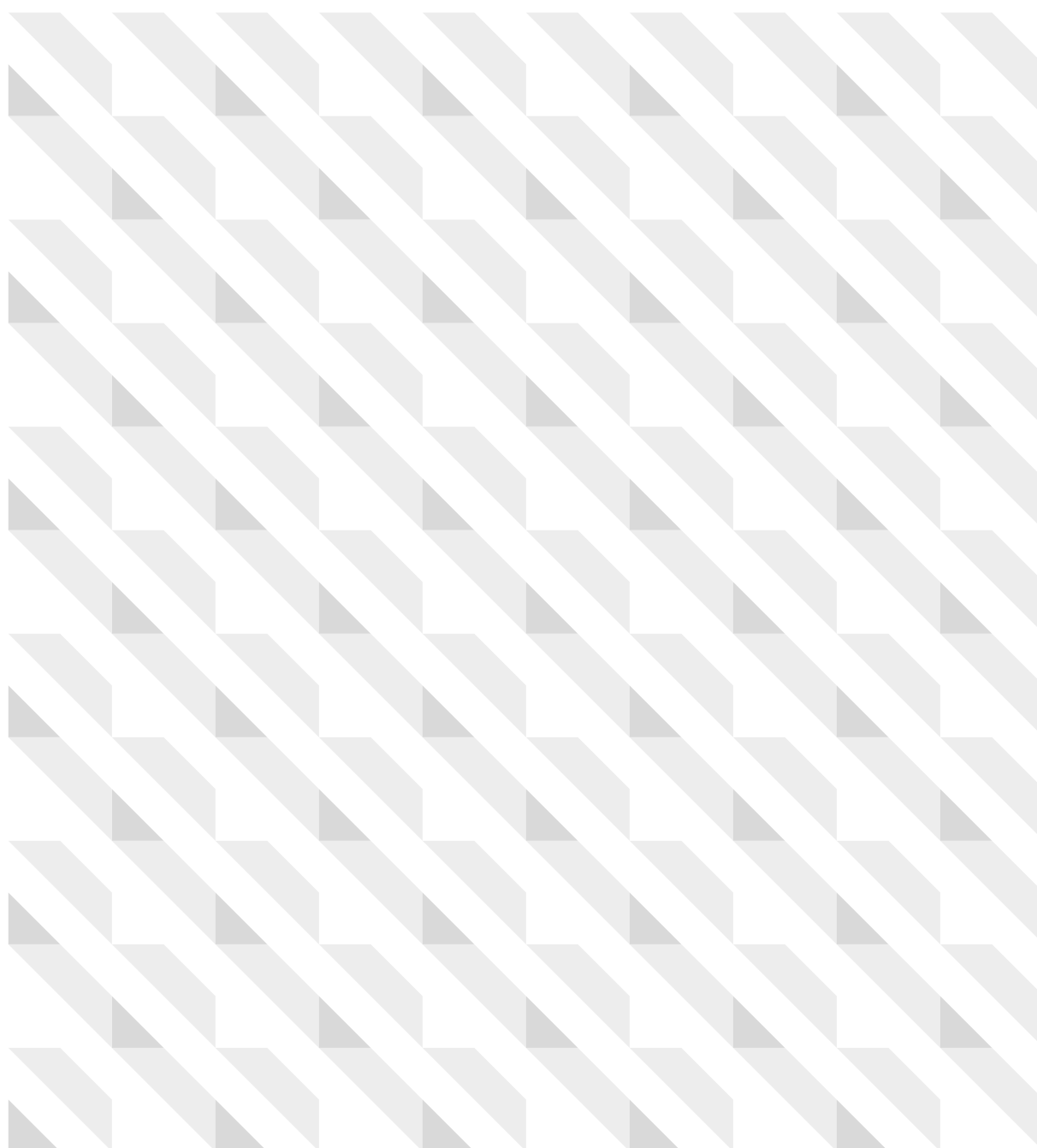
		31.12.2022 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.2022 Spesifisering av rapportert mellom- værende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler	Investeringer i aksjer og andeler*			
	Obligasjoner	3 880 000	0	3 880 000
	Sum	3 880 000	0	3 880 000
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	137 513 866	0	137 513 866
	Forskudd leverandører	2 050 374 937	0	2 050 374 937
	Fordring på ansatte	547 092	547 092	0
	Kontanter på trafikkstasjonene	1 358 057	1 358 057	0
	Bankkonti utenom konsernkonto	30 066 983	30 066 983	0
	Andre kortsiktige fordringer	742 728	742 728	0
	Sum	2 220 603 663	32 714 860	2 187 888 803
Langsiktige gjeld				0
	Forskudd vegarbeider	-915 661 002	915 661 002	-1 831 322 003
	Sum	-915 661 002	915 661 002	-1 831 322 003
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-3 031 583 021	0	-3 031 583 021
	Ubenyttede bompenger riksveg	-107 884 536	-107 884 536	0
	Pensjonsavsetning	-54 942 538	-54 942 538	0
	Skyldig offentlige avgifter	622 731	622 731	0
	Skyldig skattetrekk	-168 071 982	-168 071 982	0
	Innestående beløp entrepriser	-1 216 767 946	0	-1 216 767 946
	Motpost EU konto	-30 066 983	-30 066 983	0
	Annen kortsiktig gjeld	-16 308 915	-16 102 265	-206 650
	Sum	-4 625 003 189	-376 445 573	-4 248 557 617
Sum gjeld		-5 540 664 191	539 215 429	-6 079 879 620
Sum		-3 316 180 528	571 930 289	-3 888 110 817

*Statens vegvesen hadde per. 31.12.2023 kundefordringer på 137 mill kr. og leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på 3 517 mill. kr. Av dette er 970 mill. kr knyttet til ikke avklarte tvister. I tabellen er det lagt til grunn at Statens vegvesen forventes å måtte betale 50 pst. av dette beløp. Basert på dette legges det til grunn en leverandørgjeld på kr. 3 032 mill. kr.



Vedlegg 1

Nærmere om resultater





1. Utvikling av veinettet

Riksveier åpnet for trafikk

Veinr. /Strekning	Rute	Fylke	Antall km	Redusert reisetid (min.)
E69 Skarvberg tunnelen	8B	Troms og Finnmark	7,0	2,9
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	6A	Trøndelag	2,1	0
SUM			9,1	2,9

Virkingen av disse nye strekningene er beregnet å gi en kommende årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 0,09 drepte og hardt skadde. Bidrag fra Statens vegvesens øvrige arbeid, som f. eks. drift, vedlikehold, kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen, kommer i tillegg. Ytterligere virkninger får vi fra tiltak gjennomført av andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier AS.

To personer bosatt langs riksvei har fått redusert innendørs støynivå til under 38 dB i 2023 som følge av nye utbyggingsprosjekter. Langt flere har støynivåer under 38 dB og får bedret støysituasjonen. I tillegg vil bygging og/eller rehabilitering av støyskjermer langs eksisterende vei også redusere støyplogen.

Status for tunnelutbedringsprogrammet

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

På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på det transeuropeiske transportnettverk (TEN-T-veinettet) prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på det øvrige riksveinettet i all hovedsak ikke vil kunne gjennomføres innen 2022/2023 som tidligere forutsatt, men vil bli utsatt til etter 2023. For tunnelene utenom TEN-T, så vil Statens vegvesen utarbeide en plan for oppgradering som en del av arbeidet med gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036.

For flere av TEN-T-tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsdirektivet er det lagt til grunn at disse på sikt vil bli erstattet av nye veiløsninger. Disse tunnelene er foreløpig ikke omfattet av tunneloppgraderingsprogrammet. Tidspunktet for når dette vil kunne skje vil være avhengig av prioritering i de årlige statsbudsjettene. I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn statlige midler til anleggsstart i første seksårsperiode for prosjektene Fellesprosjektet Arna-Stanghelle, E16 Hylland-Slæen og E6 Megården-Mørsvikbotn, som vil avløse 20 tunneler på TEN-T-veinettet, og som i dag ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsdirektivet. I Prop. 1 S (2021-2022) er det prioritert midler til forberedende arbeider for disse tre prosjektene, med sikte på anleggsstart så raskt som mulig etter 2022. I Prop. 1 S (2023-2024) er det prioritert midler til å videreføre forberedende arbeider på Fellesprosjektet Arna-Stanghelle og til anleggsstart for delstrekningen Megården-Sommerset på strekningen Megården-Mørsvikbotn på E6 i Nordland. Prosjektet vil avløse 6 av de 12 tunnelene som ikke tilfredsstiller kravene i direktivet. Prosjektet er forutsatt startet opp i 2025, jf. også Prop. 44 S (2023-2024).



Med disse prioriteringene er det satt i gang utbedring eller forberedelser til utbedring i nær ved samtlige tunneler på TEN-T veinettet. Det gjenstår imidlertid å avklare videre fremdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjelltunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot andre tiltak i Bergen, i hovedsak utbyggingen av Bybanen til Åsane og forlengingen av dagens Fløyfjelltunnel mot Åsane. Behovet for utbedring eller bygging av nye tunnellop for søndre del av eksisterende Fløyfjelltunnel og Eidsvågtunnel vil bli avklart nærmere i det videre arbeidet.

Tidspunktet for oppstart av utbedringen av E39 Lotetunnelen i Vestland er utsatt fordi det har vært nødvendig å gjøre nye vurderinger av omfanget av tiltak i tunnelen.

Ferjetilbudet på riksvei

Det var totalt 16 riksveiferjesamband ved utgangen av 2023. På disse ble det i 2023 fraktet 10,1 mill. kjøretøy og 19,2 mill. personbilerheter (PBE), en endring på hhv. 3,6 pst. og 2,2 pst. sammenlignet med 2022.

Fra juli 2022 ble det gratis å reise til/fra øyene Ombo (Skipavik), Røst og Værøy på rv. 13 Hjelmeland – Nesvik – Skipavik og rv. 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes. I 2023 så vi helårseffekt av denne endringen, og fra 2022 til 2023 økte trafikken (målt i antall kjøretøy) til/fra disse øyene med mellom 27,5 pst. og 51 pst. Trafikken mellom Røst og Værøy er doblet siden 2019, mens trafikken til og fra Skipavik økte med om lag 33 pst. på samme tid.

Riksveiferjesambandet rv. 19 Moss – Horten driftes uten statlig tilskudd, og grunnet kostnadsutvikling ble taksten på dette sambandet økt med 20,2 pst. fra 1. januar 2023. Denne takstøkningen kan ha bidratt til at sambandet hadde en trafikknedgang på 0,5 pst. i 2023. På øvrige samband i riksveiferjedriften ble taksten holdt uendret ved årsskiftet 2022/2023, før den ble redusert med 28,57 pst. fra 16. august 2023.

Tabellen under viser ferjetilbudet på riksvei ved utgangen av 2023 (vintertilbudet) og årsdøgntrafikk (ÅDT) på det enkelte samband.

Vei	Samband	Ferjer (antall/ PBE)	ÅDT (PBE)	Frekvens Avganger per døgn (antall per retning)
Rv. 19	Moss – Horten	5/1000	11 023	54
E39	Mortavika – Arsvågen	4/930	8 623	70
Rv. 13	Hjelmeland – Skipavik – Nesvik*	2/160	1 337	47
E39	Halhjem – Sandvikvåg	5/900	5 933	54
E39	Anda – Lote	2/240	2 293	53
E39	Lavik – Oppedal	3/360	3 317	52
Rv. 13/rv. 55	Vangsnes – Hella – Dragsvik*	2/160	1 259	28
Rv. 5	Mannheller – Fodnes	2/240	3 840	58
E39	Festøya – Solavågen	3/360	3 371	51
E39	Molde – Vestnes	4/520	4 800	51
Rv. 651	Folkestad – Volda	1/100	883	26
E39	Halsa – Kanestraum	3/390	2 692	50
Rv. 80	Bodø – Røst – Værøy – Moskenes*	2/240	517	2
Rv. 85	Bognes – Lødingen	2/240	1 123	11
Rv. 827	Drag – Kjøpsvik	1/120	564	9
E6	Bognes – Skarberget	2/200	925	24

* Frekvens på de enkelte strekningene varierer



Oppfølging av bru- og tunnelområdet

I 2023 gjennomførte Statens vegvesen alle planlagte hovedinspeksjoner (hvert femte år eller etter ROS-analyse), men det er mindre avvik for enkeltinspeksjoner. Totalt ble det gjennomført 4 384 inspeksjoner på bruene.

En stor andel av bruene våre er bygget på 60-, 70- og 80- tallet, en periode hvor det var begrenset med kunnskap om, og fokus på armeringskorrosjon og bestandigheten av betong, og kravene til både betongoverdekning og betongkvalitet var lempelige. Denne perioden etterlater oss et stort antall bruene med omfattende behov for mindre og større reparasjonstiltak. Hendelsene knyttet til eksempelvis Baddern bru og Stavåbrua viser hvor viktig det er å vedlikeholde bruene. Statens vegvesen har definert intervaller for inspeksjoner av bru, ferjekai og tunnel for å sikre at eventuelle skader eller tilstandsutvikling som kan utgjøre en fare for trafikanter avdekkes. Den systematiske innsatsen de senere år for bru og ferjekai på riksvei gjør at vi har god oversikt.

Etaten gjennomfører tunnelinspeksjoner på riksvei i tråd med tunnelsekkerhetsforskriften. I 2023 ble det gjennomført 142 inspeksjoner av riksveitunneler. Avvik fra regelverk ble fulgt opp systematisk mot tunnelforvalter. Trygg tunnel er vegvesenets system for planlegging av inspeksjoner, og systemet kan også brukes av fylkeskommunene.



2. Utvikling innen tilsyn og kontroll

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte utekontroller i perioden 2020-2023. Prosentandel er oppgitt i parentes.

Utekontroll	2020	2021 *	2022 **	2023
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	69 692	56 339	51 060	56 969
Herunder antall (andel) med mangler:				
- Antall (andel) med ikke egnede dekk	2 200 (3,2 %)	2 060 (3,7 %)	1 863 (3,6 %)	1 540 (2,7 %)
- Antall (andel) som fikk kjøreforbud	288 (0,4 %)	290 (0,5 %)	199 (0,4 %)	132 (0,2 %)
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	4 434	2 493	4 668	4 934
- Herunder antall (andel) med mangler	1 563 (35,3 %)	1 058 (42,4 %)	2 382 (51 %)	2 700 (54,7 %)
Antall tungtransportkontroller	79 042	79 856	84 351	86 184
- Herunder antall (andel) med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	36 778 (46,5 %)	43 168 (54,1 %)	47 623 (56,5 %)	49 503 (57,4 %)
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	3 883	3 677	3 657	3 203
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:				
- Gebyrer	10 958	10 428	13 537	16 417
- Anmeldelser	3 816	2 799	2 846	2 499
Antall kontroller av lette kjøretøy	47 127	38 226	45 772	46 654
- Herunder antall (andel) med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	23 527 (49,9 %)	19 977 (52,3 %)	23 107 (50,5 %)	23 405 (50,2 %)
Antall bilbeltekontroller	308 420	208 844	249 553	199 158
- Herunder antall (andel) utstedte bilbeltegebyrer	3 012 (1,0 %)	1 895 (0,9 %)	2 189 (0,9 %)	1 937 (1,0 %)

* Fra 2021 inngår kontroll av kjøre- og hviletid langs vei som et kontrollelement for tungbilkontroller.

** Fra 2022 er det innført gebyr for flere forhold enn tidligere.

Det ble gjennomført over 86 000 tungtransportkontroller i 2023, noe som er en økning på ca. 1 800 sammenlignet med 2022.

Statens vegvesen plukker i større og større grad ut de riktige kjøretøyene til kontroll. Kontrollørens kompetanse, teknologiske hjelpemidler og innføring av risikoklassifiseringssystemet er viktig for å øke treffprosenten. De fleste vogntog består av to kjøretøy (trekkvogn og henger). Finner vi feil på ett av disse – tilsvarer det en treffprosent på 50. Selv om det var feil og mangler på 57,4 pst. av alle vi kontrollerte, utgjør disse likevel en mindre andel av de 504 000 kjøretøyene vi har hatt innom en av våre kontrollstasjoner i 2023.

Det ble gjennomført totalt 4 934 bremsekontroller i 2023, og av disse hadde 2 700 mangler.



Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn i perioden 2020-2023.

Tilsyn med verksteder	2020	2021	2022	2023
Systemtilsyn	668	709	814	924
Produkttilsyn (PKK stikkprøver)	4 601	4 721	4 826	5 132
Tilsyn storskadereparasjon*	186	141	138	196
Tilsyn med ulovlig verkstedsdrift	121	184	189	329
Godkjenninger	1 367	2 309	3 732	2 539
Innsynsbegjæringer	238	542	790	725

*I tallet inngår antall systemtilsyn og produkttilsyn

Tilsyn med føreropplæringsinstitusjoner	2020	2021	2022	2023
Systemtilsyn	181	411	74	134
Produkttilsyn	452	495	755	733
Godkjenninger	407	485	456	432
Innsynsbegjæringer	552	770	1281	977

Parkeringstilsyn	2020	2021	2022	2023
Realtilsyn	30	35	32	30
Innsynsbegjæringer				108

Produksjonen innenfor *kjøretøytilsynet* (tilsyn med verksteder og kontrollorgan) har vært god i år. Vi har hatt en stikkprøveprosent på 0,32 pst., noe som er over målet på 0,30 pst. av alle periodiske kjøretøykontroller (PKK). Vi har også hatt en økning i antall systemtilsyn hos verkstedene og kontrollorganene, og i tilsynet med storskadeverkstedene.

Tilsyn med ulovlig verkstedsdrift økte markant i 2023. Dette er en viktig aktivitet i arbeidet mot sosial dumping, og økningen er et resultat av prioritert innsats. Som en konsekvens av innsatsen mot sosial dumping, er bemanningen på kjøretøyområdet styrket med 6 årsverk i løpet av året. Dette gjenspeiles på produksjonen.

Innenfor *trafikkantilsynet* (tilsyn med trafikkskoler og trafikklærere) har vi i 2023 tilbake på et «normalt» nivå for systemtilsynene, mens vi holder en jevnt høy produksjon i produkttilsynene. Innenfor parkeringstilsynet har vi gjennomført 30 målrettede tilsyn i 2023.

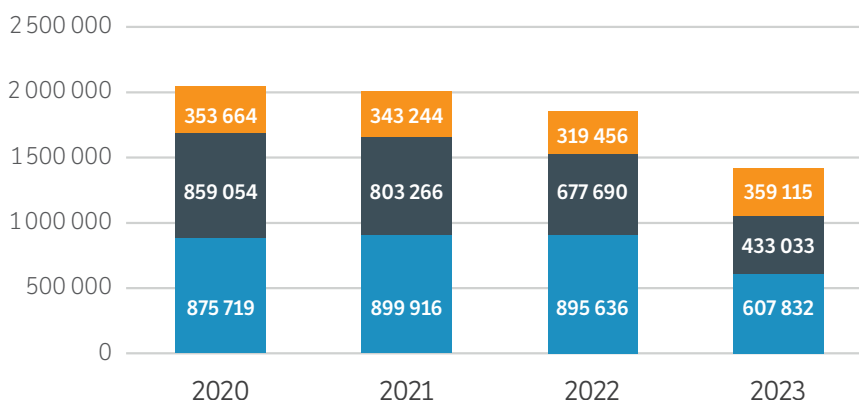


3. Kunderettet kontakt innen trafikant- og kjøretøyområdet

Henverdeler oppmøte, telefon, digitalt

Henverdeler skranke, telefon og chat/chatbot

Chat/chatbot Telefon Skranke (førerkort og registreringshandlinger)



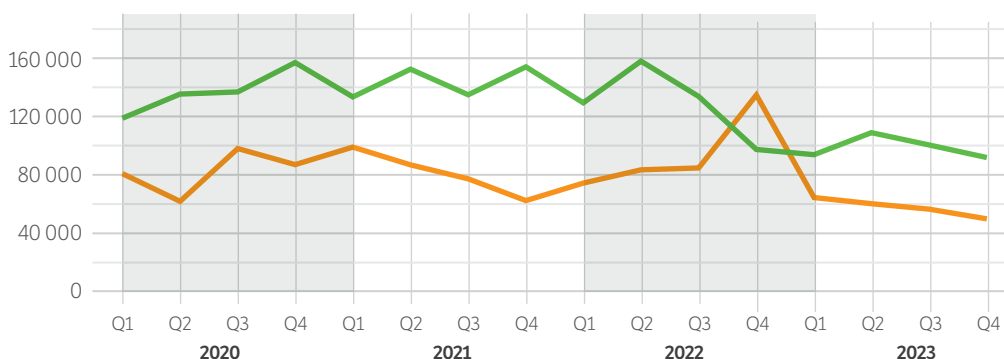
Nedgangen i 1:1 møter, både i skranke og på telefon, kan delvis tilskrives kravet om utskifting av de store rosa førerkortene i 2022. Samtidig ble frivillig avregistrering innført høsten 2022, og medførte at en stor andel av de som tidligere måtte møte opp på trafikkstasjonen for å levere inn skilt, nå kan gjøre det digitalt uten oppmøte. Den fulle effekten ser vi imidlertid ikke før i 2024.

Vi har i 2023 også gjennomført flere tiltak som i sum har dreid kundene over på digitale løsninger. Vi tilbyr kundene personlig hjelp gjennom innlogget chat. Samtidig har vi redusert åpningstidene både på trafikkstasjonene og på telefon. Tekstene på informasjonssidene på vegvesen.no er gjennomgått og presisert, og det har blitt kjørt flere kampanjestunts som omtaler den digitale trafikkstasjonen.

Reduksjonen i antall skrankehandlinger varierer mellom store og små trafikkstasjoner. Reduksjonen er størst på de minste stasjonene, og vi ser en tydelig sammenheng mellom åpningstidene på trafikkstasjonen og reduksjon i antall handlinger. Der det er mye åpent, ser vi at selvbetjeningsgraden er lav.

Kvartalsvis utvikling av skrankehandlinger

Registreringshandlinger Førerkortshandlinger





Antall telefonhenvendelser har sunket med 42 pst. siden 2021. Vi antar at dette skyldes en kombinasjon av normalisering etter pandemien, og at kundene i større grad bruker de ulike selvbetjeningsløsningene.

Selvbetjeningsgrad

	2020		2021		2022		2023	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Førerkort-handlinger	390 562	53%	544 692	58%	640 584	62%	586 246	72%
Registrerings-handlinger Kjøretøy	3 453 814	86,5%	3 742 360	87%	3 508 719	88%	3 926 804	92%

Førerkorthandlinger

Antallet førerkorthandlinger gjennomført via selvbetjening har økt betydelig fra 2020 til 2023 grunnet innføring av nye tjenester. Eksempler på dette er muligheten for å bestille førerkort etter å ha bestått praktisk prøve første gang, og i forbindelse med utvidelse av førerkort. Årsaken til at selvbetjeningsgraden ikke er enda høyere for førerkort skyldes fornyelser hvor kunden må møte fysisk for å ta bilde eller levere helseattest.

Registreringshandlinger Kjøretøy

Selvbetjeningsgraden for registreringshandlinger viser saker som startes i våre digitale løsninger, de aller fleste handlingene avsluttes også digitalt, men noen få saker avsluttes ved oppmøte på trafikkstasjonen.

Ventetider trafikkstasjonene

	Mål om maksimalt antall virkedager	Gj.snitt ventetid (virkedager) 2022	Gj.snitt ventetid (virkedager) 2023	Endring 2022-2023
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	10	8,6	7,5	-1
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	15	13,2	10	-3
Ventetid* ved bestilling av time for førerprøve klasse B	20	28	26	-2

* Viser antall virkedager til første dag med ledige time i aktuell prøveklasse. I perioder hvor timeplan er fullbooket, beregnes ventetid til 80 virkedager, dette tilsvarer maksimal planleggingshorisont.

Ventetiden for praktiske prøver klasse B, har gått ned i løpet av 2023 grunnet god produksjon og noe lavere etterspørsel av førerprøver.



4. Utvikling innen førerprøver

Antall gjennomførte førerprøver

	2020	2021	2022	2023
Teoriprøver (ordinære)	196 546	196 470	192 921	202 897
Teoriprøver (tilrettelagte)	5 121	5 084	5 025	5 681
Praktiske førerprøver	127 713	152 135	158 008	151 668
Kjørevurderinger	1 353	1 533	1 441	1 722

Antall ordinære teoretiske prøver har økt i 2023 sammenlignet med 2022, mens antall praktiske prøver er tilbake på samme nivå som i 2021.

Fordeling av gjennomførte førerprøver og andel bestått

Klasse	2022		2023	
	Antall	Andel bestått	Antall	Andel bestått
Moped (AM146 og 147) *	11 459	69 %	11 738	64 %
Snøscooter (S) *	3 357	87 %	3 146	94 %
Motorsykkkel (A1, A2, A)	13 093	82 %	12 944	82 %
Personbil (B)	107 164	76 %	100 145	74 %
Personbil m/tilhenger (BE)	19 805	91 %	19 370	91 %
Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)	2 772	92 %	3 033	90 %
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	8 938	81 %	8 505	82 %
Traktor (T)	3 096	84 %	3 002	83 %
Utrykning (kode 160)	1 253	80 %	1 210	81 %
Drosje	1 887	70 %	3 459	62 %
Totalt antall gjennomførte prøver	172 825	81 %	166 552	77 %

* Moped (AM) og snøscooter (S) har teoriprøve som avsluttende prøve, ikke praktisk førerprøve som for øvrige klasser.

Antall gjennomførte førerprøver for klassene nevnt ovenfor har gått fra 171 175 i 2022 til 164 176 i 2023 en nedgang på 6 999 (4 pst.). Andelen beståtte prøver har gått ned 4 prosentpoeng fra 2022 til 2023.

Utvikling innen førerkort

Tabellen under viser antall produserte førerkort og fordeling av utvalgte førerkortfornyelser.

	2022	2023	Endring i pst. 2022-2023
Antall produserte førerkort	566 173	414 725	- 27 %
Antall fornyelser 80 år eller eldre	39 981	48 598	22 %
Antall fornyelser kl. C1*	133 977	105 287	-21 %
Antall administrative fornyelser	119 317	35 503	-70 %

* Fornyelser av førerkortet kl. C1 eller høyere, og alderen var mindre enn 80 år.



Antall produserte førerkort var betydelig mindre i 2023 sammenlignet med 2022. Dette skyldes at antallet produserte førerkort i 2022 var høyere enn normalt, grunnet utfasingen av de store rosa førerkortene samt krav om begrenset gyldighet på førerkort for innehavere med diabetes som bruker blodsukkeregulerende medisin.

Antall fornyelser med helseattest gikk ned fra 223 711 i 2022 til 165 653 i 2023, en nedgang på 26 pst. Antall førstegangsutstedelser av førerkort gikk ned fra 71 531 til 67 100, en nedgang på 6 . Dette skyldes trolig at pågangen etter førerkort har gått noe ned etter pandemiårene og er tilbake til et mer normalt nivå.



5. Utvikling i kjøretøyparken

Tabellen under viser bestanden av et utvalg kjøretøygrupper og viser antallet og andelen med forskjellige drivstoff for hver gruppe.

Kjøretøygruppe	Annet	Bensin	Diesel	Elektrisk	Hybrid	Hydrogen	Antall kjøretøy
Personbil	199 (0 %)	784 526 (27 %)	1 079 686 (37 %)	689 173 (24 %)	337 332 (12 %)	141 (0 %)	2 891 057 (100 %)
Varebiler	424 (0 %)	18 607 (4 %)	457 489 (90 %)	29 614 (6 %)	1 363 (0 %)	1 (0 %)	507 498 (100 %)
Lastebiler	1 273 (2 %)	1 442 (2 %)	62 195 (94 %)	1 149 (2 %)	12 (0 %)	4 (0 %)	66 075 (100 %)
Bybusser	575 (8 %)	5 (0 %)	5 299 (74 %)	1 117 (16 %)	160 (2 %)		7 156 (100 %)
Langdistansebusser	137 (2 %)	133 (2 %)	7 208 (94 %)	182 (2 %)	14 (0 %)		7 696 (100 %)
Motorsykler og mopeder	2 (0 %)	298 155 (96 %)	4 397 (1 %)	7 107 (2 %)			309 661 (100 %)
Traktorer	71 (0 %)	84 506 (27 %)	231 690 (73 %)	165 (0 %)			316 432 (100 %)

Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største byene tilnærmet være nullutslipp.

Statens vegvesen gjennomførte i 2022 manuelle tellinger i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Indikatoren tar med godskjøretøy for varetransport, frakt av utstyr og returlogistikk i sentrum av byene. Varebiler omfatter kassebiler og små lastebiler med tillat totalvekt opp til 3,5 tonn. Lastebiler omfatter tunge godskjøretøy med tillat totalvekt mer enn 3,5 tonn. Batterielektrisk, hydrogen og biogass er regnet som nullutslipp i disse tellingene. For 2023 ble det gjort en beregning basert på 2022-tallene, der vi forutsatte at økningen prosentvert følger endringen i vare- og lastebilbestanden i det enkelte byområdet. Tall for 2023 ble rapportert i Prop. 1 S (2023-2024) til Samferdselsdepartementet:

Tabellen viser beregnet andel for nullutslipp godsbiler i de fire største byene i 2023:

By	Varebiler	Lastebiler
Oslo	27	12
Bergen	19	5
Trondheim	20	7
Stavanger	12	5



6. Trafikkutvikling

Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling for 2023, samt trafikkutviklingen siden 2013 (pst.):

Landsdel	Framskrivning ³²	Faktisk ³³
Agder og Sør-Østlandet	1,51	1,6
Oslo og Viken	1,56	0,3
Innlandet	1,17	0,6
Vestlandet	1,5	1,1
Trøndelag	1,62	1,4
Nord-Norge	0,74	-0,1
Landet totalt	1,45	0,8

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Landet totalt (pst.)	1,2	1,7	2	0,6	1,1	0,2	0,3	-6,1	3,6	3,5	0,8

Trafikkutviklingen i trafikkregistreringspunktene ligger om lag 0,65 pst. poeng lavere enn framskrivningene som er benyttet i forbindelse med NTP 2025-2036. For 2023, så hadde vi en lavere vekst enn framskrivningene. Faktisk vekst er også 2,7 pst. poeng lavere enn 2022. Trafikken for lette og tunge biler ser totalt sett ut til å stabilisere seg i 2023.

For noen av landsdelene så har vi små avvik og for andre landsdeler er avvikene større mellom framskrivningene og faktisk utvikling. For Nord Norge og innlandet er faktisk trafikkutvikling noe lavere enn framskrivningene. For Nord Norge ser vi en reduksjon i lette kjøretøy, mens tungekjøretøy har hatt en vekst. For innlandet ser vi en økning for lette biler, men en reduksjon for tunge biler. En årsak, kan være en generell nedgang i godsvolum, grunnet prisvekst på det godset som fraktes, og derav lavere omsetning.

For Oslo og Viken ser vi en nedgang både i lette og tunge kjøretøy. Dette kan skyldes restriksjoner på biltilgang og parkering i Oslo, samt økt bomtakst. For tungtransport er det redusert godsmengde som trolig skyldes en kostnadsvekst, som kan være årsaken.

³² Framskrivningene viser vekst i trafikkarbeid beregnet med de nasjonale transportmodellene for person- og godstransport, og de regionale transportmodellene for persontransport.

³³ Kolonnen «Faktisk» viser veitrafikkindeksen, som er utledet fra antall passeringer i veinettet. Prognosen er basert på jevn vekst i perioden 2020 til 2030. hvor bl.a. økonomisk vekst (fra Finansdepartementet), befolkningsframskrivninger (fra Statistisk sentralbyrå) og vekst i elbilmarkedet (gitt dagens politikk) er de viktigste driverne for vekst av trafikk på veinettet. Det er i tillegg lagt til grunn at all bompengeneinnkreving utenom byene avvikes i tråd med vedtak i det enkelte prosjekt og at det ikke innføres nye tiltak for å nå nullvekstmålet i byene.

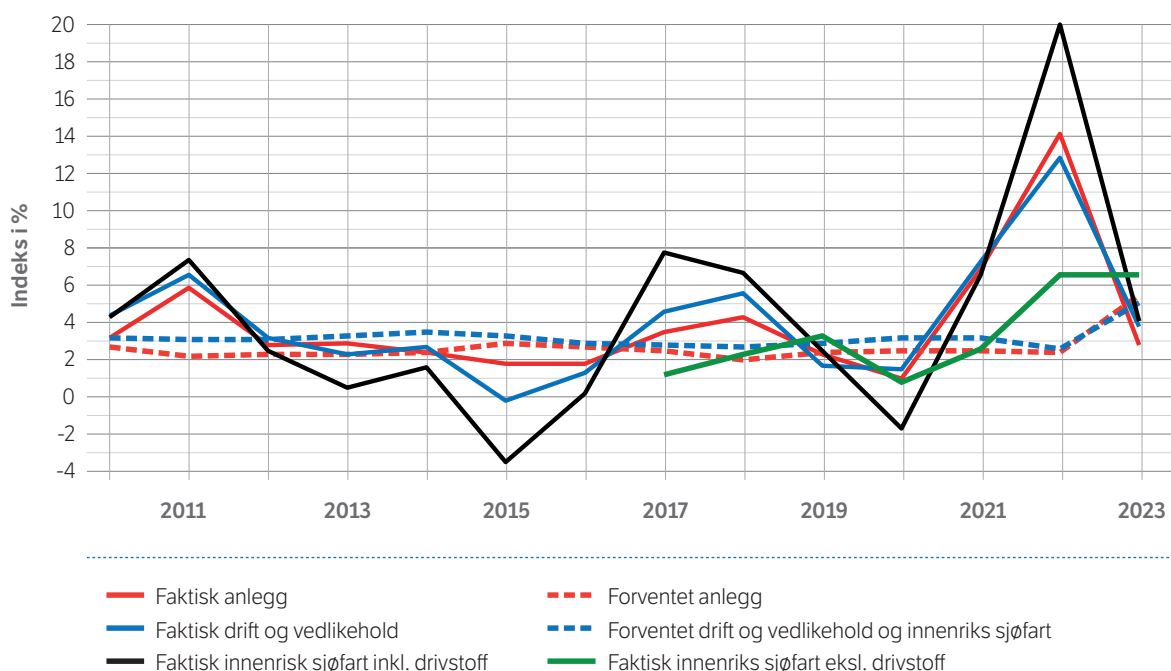


7. Prisutvikling

	2022	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veianlegg	5,5 %	2,8 %
Drift og vedlikehold	5,1 %	3,8 %
Innenriks sjøfart, delindeks ferge, inkl. drivstoff*	5,2 %	4,1 %
Innenriks sjøfart, delindeks ferge, ekskl. drivstoff*	5,2 %	6,6 %

*Endring i gjennomsnittlig indeks per tredje kvartal 2023 sammenlignet med gjennomsnittlig indeks for hele 2022. Indeks for fjerde kvartal 2023 vil foreligge 20. mars 2024.

Forventet og faktisk indeks for anlegg, drift og vedlikehold og innenriks sjøfart 2010–2023



Byggekostnadsindeksene består av en rekke delelementer. For anleggsindeksen er de største prosentmessige endringene knyttet til fjelltunnel (økning) og materialer til betongbru (nedgang). For indeksen for drift og vedlikehold er de største prosentmessige endringene knyttet til maskiner (økning) og materialer til vinterdrift vei (nedgang).

Ferjetakst 2023

På 15 av 16 riksveiferjesamband brukes AutoPASS-regulativ for ferjetakster. I AutoPASS-regulativ for ferjetakster ble takstene holdt uendret 01.01.2023, og deretter redusert med 28,57 pst. 16.08.2023.

Unntak:

- Rv. 19 Moss-Horten følger sitt eget regulativ med tilhørende takstendringer. Her økte takstene med 20,2 pst. fra 01.01.2023
- Strekningene på riksveiferjesambandene som går til øyene Skipavik, Røst og Værøy ble gjort gratis fra 01. juli 2022



8. Prosentvis endring i priser på nye driftskontrakter

Statens vegvesen har i flere år registrert og rapportert på prisøkning for nye driftskontrakter. Kontraktspris på de nye kontraktene sammenlignes med de kontraktene de avløser og det korrigeres for prisvekst i perioden og endringer i kontraktsstørrelsene. Endringen måles i prosent.

Siden 2020 har Statens vegvesen skiftet ut driftskontrakter bestående av både riksvei og fylkesvei, med kontrakter bestående av kun riksvei. For å oppnå tilstrekkelig antall km vei per kontrakt, har kontraktsområdene blitt større i geografisk utstrekning, men med delvis færre km å drifte sammenlignet med de tidligere felleskontraktene. I en overgangsfase har kontraktens varighet måttet kortes ned for å tilpasse sammenslåing av tilgrensende kontraktsområder. Både kortere varighet og større geografisk utstrekning har bidratt til økte priser på de nye kontraktene.

Fra 2024 gjenstår kun 3 felleskontrakter med fylkeskommunene. Den siste skiftes ut i 2027. Sammenligning av pris i nye og avløste kontrakter, kan gjøres med ulike metoder.

Beregningsmetoden frem til nå har vært en modell hvor en regner ut relativ forskjell i kontraktssum fordelt på år, per kilometer i kontrakten, for avløste og nye kontrakter. Når det har vært flere nye kontrakter samme år, har denne relative forskjellen blitt vektet med kontraktens størrelse målt i kontraktssum for å komme frem til resultatet. Dette er matematisk tvilsomt da en vektet en relativ forskjell med en ny relativ faktor. Som en konsekvens blir også resultatet vanskelig å tolke. Prinsippet i den nye metodikken er i all hovedsak lik den forrige. Den justerer datagrunnlaget på samme måte, men i stedet for å vekte en relativ forskjell, summeres kontraktssum og antall kilometer. Videre divideres dette på hverandre for nye og avløste kontrakter, for så å se på den relative forskjellen på disse to ratene. Dette er enklere å regne ut, og det er enklere å tolke resultatet. Vi mener dette er den mest korrekte metoden. Utrekningsmetoden brukt frem til nå og ny metode gir noe ulikt resultat. Metoden brukt frem til nå gir en vekst på 39 pst. for nye kontrakter i 2023. Ny metodikk gir vekst på 31 pst.

Statens vegvesen vil gå over til å rapportere etter ny metodikk fra og med 2024. For å få utviklingsstatistikk, har vi en plan om å regne om tidligere resultater etter ny metodikk tilbake til 2020.

Beskrivelse av ny metodikk

Indikatoren regnes ut ved å summere årlig kontraktssum og dividere dette på totalt antall kilometer riksvei for nye og avløste kontrakter, og regne ut prosentvis forskjell mellom de to ratene. Dette blir det samme som et vektet gjennomsnitt, kr per km, med veilengde som vekt, noe som betyr at kontrakter med flest km får mer innvirkning på resultatet, enn kontrakter med færre km. For å sammenligne mest mulig likt veinett er utregningen korrigeret for hvor mye av de avløste kontraktene som inngår i de nye, samt indeksjustert.

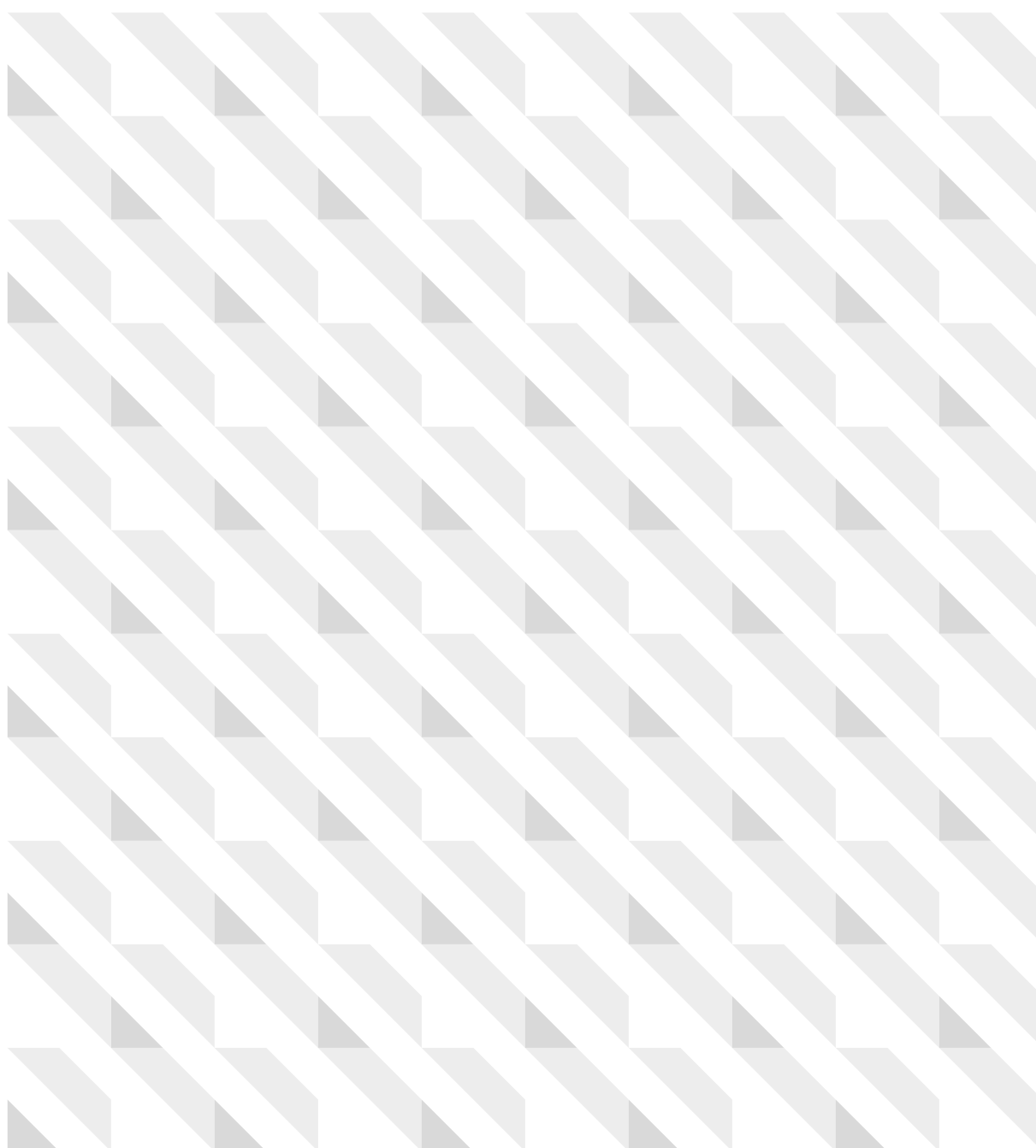
Datagrunnlag:

- Kontraktssum for nye og avløste kontrakter
- Prisindeks for drift og vedlikehold av veier, 08663.
- Kontraktsvarighet (år)
- Km rv. i nye og avløste kontrakter
- Km rv. i avløste kontrakter som inngår i nye kontrakt.



Vedlegg 2

Nærmere om 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 som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), det vil si prosjekter over 1 mrd. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter fastsettes styrings- og kostnadsramme av Statens vegvesen.

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

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

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

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

PROSJEKTER I GJENNOMFØRINGSFASEN

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 vedtatt kostnadsramme for.

Samlet for disse prosjektene er det kostnadsøkning på 10 926 mill. 2023-kr (6,2 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2023, er kostnadsøkningen på 7 972 mill. 2023-kr (8,7 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 2 953 mill. 2023-kr (3,6 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 4 964 mill. 2023-kr. Dette er en økning på 923 mill. kr (22,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 638 mill. kr (11,4 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2023–2024), jf. Innst. 13 S (2023–2024). Det ble inngått hovedkontrakt i november 2023 med forbehold om Stortingets godkjenning av økt kostnadsramme.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 866 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 363 mill. kr (72,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 88 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 7 078 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 478 mill. kr (26,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 75 mill. kr (1 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 3 400 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 967 mill. kr (39,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 257 mill. kr (7 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Prosjektet fikk ny kostnadsramme og godkjent sluttprognose i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2023–2024), jf. Innst. 13 S (2023–2024). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte stålmengder i prosjektet, samt vesentlig økte stålpriser.

PROSJEKTER SOM VAR ÅPNET FOR TRAFIKK PER 31. DESEMBER

Rv. 110 Simo–Ørebekk i Østfold: Prognosen for sluttkostnad er 1 312 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 144 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 er anket og berammet i lagmannsretten i januar 2024. Det er derfor usikkerhet knyttet til kostnadene i prosjektet

E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold: Prognosen for sluttkostnad er 1 342 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 270 mill. kr (25,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 942 mill. kr (41,3 pst) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. knyttet til byggingen av Norgesporten bru, samt økte utgifter knyttet til massehåndtering og etablering av omkjøringsveier. Prosjektet er ferdigstilt og avsluttet.

E18 Knapstad–Retvet i Akershus og Østfold: Prognosen for sluttkostnad er 2 249 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 231 mill. kr (11,5 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 35 mill. kr (1,5 pst) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om tolkningen av flere forhold i kontrakten. Det gjenstår kun avsluttende utbetaling på grunnerverv.

E39 Eiganestunnelen inkludert E39 Byhaugtunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 5 070 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 320 mill. kr (35,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 323 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 Svegatjørn–Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 11 121 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 690 mill. kr (17,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 920 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 1 305 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 165 mill. kr (14,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 158 mill. kr lavere (10,8 pst.) enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser på en av kontraktene og mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt. Prosjektet åpnet for trafikk våren 2023.

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene i Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 912 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 238 mill. kr (35,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 93 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. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 945 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 248 mill. kr (35,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 158 mill. kr (14,3 pst) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget. Prosjektet ble avsluttet i 2023.



Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 10 723 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 1 424 mill. kr (15,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer er 211 mill. kr (1,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårlige grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.

E16 Øye–Eidsbru i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 1 080 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 116 mill. kr (12,1 pst.) i forhold til styringsrammen og tilsvarer om lag gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak utfordringer med fremdriften i prosjektet. Dette gjelder begge entreprisene. Utbetaling av inngått forlik med entreprenøren ble gjort i desember 2022.

E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 934 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 447 mill. kr (91,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 124 mill. kr lavere (11,7 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for vann- og frostsikring. I tillegg har behovet for bruk av sikringsbolter økt som følge av at fjellet bak platehvelvet var langt dårligere enn opprinnelig antatt. Prosjektet er i avsluttende fase og sluttoppgjøret pågår.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 099 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 546 mill. kr (98,8 pst.) i forhold til opprinnelig styringsramme. Prognosen for sluttkostnad er nå 106 mill. kr lavere (8,8 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden. Prosjektet er overtatt fra entreprenør og det er enighet om sluttoppgjøret.

Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 4 166 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 861 mill. kr (26,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 127 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 1 719 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 178 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 21 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 3 270 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 255 mill. kr (8,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 206 mill. kr (5,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere tilbudspriser enn forventet. Det gjenstår noe opprettingsarbeider som utføres i 2024.

E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 1 102 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 390 mill. kr (54,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 68 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.

E69 Skarvbergtunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 651 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 488 mill. kr (41,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 145 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.

E105 Elvenes-Hesseng i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 005 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 317 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.

RISIKO FOR KOSTNADSOVERSKRIDELSER

Statens vegvesen har vurdert risikoen for overskridelse av kostnadsrammene på prosjektene i anleggsfasen som følges opp spesielt. For rv. 13 Ryfast er vurderingen at risikoen for kostnadsoverskridelse er høy. Statens vegvesen vant en ankesak i lagmannsretten, men dette er nå anket til høyesterett av motparten. Dette gjør at de endelige kostnadene er usikre.

For øvrige prosjekter er vurderingen at risikoen for kostnadsoverskridelse 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 -rammer vil inkludere slike kostnader. For enkelte av prosjektene som fikk fastsatt styringsmål før denne endringen vil avviki 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 tertialrapport pr. 31. august 2023.

Fra og med 2023 er ansvaret for å fastsette KVVU-estimater og styringsmål delegert til Statens vegvesen. Oversikten omfatter også nye prosjekter som Statens vegvesen har fastsatt KVVU-estimater eller styringsmål for, og statusen for disse.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 172 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 36 193 mill. 2023-kr. Dette innebærer en økning på 4 505 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: Oppfølging av styringsrammer for prosjekter i anleggsfasen - byggefase

Rute	Prosjekt	Styringsramme	Kostnadsramme	Godkjent prognose for slutt-kostnad (P50) (indekset)	Prognose for slutt-kostnad	Awik ift. Styringsramme (beløp)	Awik ift. Styringsramme (pst)	Awik ift. Kostnadsramme (beløp)	Awik ift. kostnadsramme (pst)	Opp-rinnelig planlagt anleggs-start	Prognose/faktisk anleggs-start	Opp-rinnelig planlagt trafikk-åpning	Prognose/faktisk trafikkåpning	Risiko
3A	E39 Sykkeltamvegen, Sørmarka-Smeaheia	1246	1470	1246	1246			-224	-15,2	12.09.2018	12.09.2018	13.05.2024	13.05.2024	1
3A	Rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalvegen	799	884	799	799			-85	-9,6	08.06.2022	08.06.2022	06.09.2024	06.09.2024	1
3A	E18 Lysaker-Ramstadsletta	20 661	22 055	19 647	19 647	-1014	-4,9	-2 408	-10,9	03.11.2020	03.11.2020	15.11.2030	01.03.2027	1
3A	Ring 1 RKV Hammerborgstunnelen	2770	3351	2770	2770			-581	-17,3	01.06.2024	01.06.2024	01.06.2027	01.06.2027	1
3A	E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	4041	5603	4964	4964	923	22,8	-638	-11,4	23.08.2021	23.08.2021	30.06.2028	30.06.2028	1
4A	E39 Myrnel-Lunde	652	729	652	652			-77	-10,6	01.05.2021	01.05.2021	07.02.2024	07.02.2024	1
4A	Rv. 555 Damsgård-/Nygårdstunnelen (TSF)	503	954	866	866	363	72,1	-88	-9,2	30.09.2023	30.09.2023	30.09.2026	30.09.2026	1
4A	E39 Rogfast	25 853	31 124	25 853	25 853			-5 271	-16,9	04.01.2018	04.01.2018	01.08.2033	01.08.2033	1
4B	E39 Lønset-Hjelset	1599	1789	1599	1599			-191	-10,7	01.09.2021	01.09.2021	05.07.2024	05.07.2024	1
4B	E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2723	3112	2959	2959	236	8,7	-153	-4,9	01.10.2020	01.10.2020	15.08.2026	15.08.2026	1
5C	E16 Bjørum-Skaret	5788	6296	5788	5788			-508	-8,1	17.12.2020	17.12.2020	15.10.2025	15.10.2025	1
5C	E16 Dalevåg, Dalseid, Trollkone, Hernes, Hyving	996	1163	996	996			-167	-14,3	30.06.2022	30.06.2022	31.12.2025	31.12.2025	1
5C	E16 Lærdalstunnelen	2 442	2 705	2 442	2 442			-263	-9,7	29.08.2025	29.08.2025	28.06.2030	28.06.2030	1
6A	Rv. 4 Roa-Grangrense, Jaren-Amundrud-Lygnebakken	2 451	2 697	2 451	2 451			-246	-9,1			01.11.2025	01.11.2025	1
6D	E136 Breivika-Lerstad	2 546	2 913	2 546	2 546			-366	-12,6	01.03.2022	01.03.2022	01.09.2027	01.09.2027	1
7A	E6 Helgeland sør	5 599	7 153	7 078	7 078	1 478	26,4	-75	-1,0	18.05.2017	18.05.2017	01.10.2025	01.10.2025	1
8A	E8 Sørbotn-Laukslett	2 432	3 657	3 400	3 400	967	39,8	-257	-7,0	28.04.2022	28.04.2022	30.07.2027	30.07.2027	1
Sum		83 102	97 653	86 055	86 055	2 953	3,6 %	-11 598	-11,9 %					


Tabell 2: Oppfølging av styringsrammer for prosjekter i anleggsfasen - åpnet

Rute	Prosjekt	Styrings-ramme	Kostnads-ramme	Godkjent prognose for slutt-kostnad (P50) (indeksert)	Prognose for slutt-kostnad	Awik.ift. Styrings-ramme (beløp)	Awik.ift. Styrings-ramme (pst)	Awik.ift. Kostnads-ramme (beløp)	Awik.ift. Kostnads-ramme (pst)	Opprinnelig planlagt trafikk-åpning	Prognose/ faktisk trafikk-åpning	Risiko
1A	Rv. 110 Ørebekk - Simo	1 167	1 311	1 311	1 311	144	12,4			15.11.2019	15.11.2019	1
2A	E18 Knapstad - Retvet	2 018	2 284	2 284	2 249	231	11,5	-35	-1,5	25.11.2016	25.11.2016	1
2A	E18 Riksgrensen - Ørje	1 071	2 284	1 368	1 342	270	25,2	-942	-41,3	09.12.2017	09.12.2017	1
2B	E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	3 575	3 989	3 575	3 575			-414	-10,4	17.10.2024	07.07.2022	1
3A	E18 Bommestad - Sky	6 267	7 337	6 614	6 440	173	2,8	-897	-12,2	10.06.2021	07.05.2018	1
3A	E39 Eiganestunnelen	3 750	4 746	4 588	5 070	1 320	35,2	323	6,8	20.04.2020	20.04.2020	3
3A	E18 Varoddbrua	1 254	1 425	1 311	1 295	41	3,2	-130	-9,1	11.06.2021	11.06.2021	1
4A	E39 Bjørset - Skei	1 071	1 155	1 071	1 071			-84	-7,3	30.08.2019	30.08.2019	1
4A	E39 Svegatjørn - Rådal	9 431	12 040	11 497	11 121	1 690	17,9	-920	-7,6	31.10.2022	31.10.2022	1
4A	E39 Kristianborg-Bergen sentrum, Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 5	1 140	1 463	1 402	1 305	165	14,4	-158	-10,8	28.04.2023	28.04.2023	1
4C	Rv. 13 Vik - Vangsnes	823	905	823	719	-103	-12,6	-186	-20,6	09.12.2020	09.12.2020	1
5A	Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand	697	1 103	1 014	945	248	35,6	-158	-14,3	27.11.2018	27.11.2018	1
5A	E134 Gvammen - Århus	3 026	3 271	3 026	2 865	-162	-5,3	-406	-12,4	19.12.2019	19.12.2019	1
5A	Rv. 13 Ryfast	9 300	10 934	10 791	10 723	1 424	15,3	-211	-1,9	28.02.2020	28.02.2020	3
5A	E134 Damåsen - Saggrenda	6 006	6 818	6 102	6 102	96	1,6	-716	-10,5	03.07.2020	03.07.2020	1
5A	Rv. 36 Bø - Seljord	350	385	350	234	-116	-33,2	-151	-39,3	07.05.2021	07.05.2021	1
5A	E134 Haukelitunnelen, Vågslid og Svandalsfona skredoverbygg TOG	674	1 005	912	912	238	35,2	-93	-9,3	01.08.2023	01.08.2023	1
5C	E16 Sandvika - Wøyen	5 408	5 916	5 408	5 020	-388	-7,2	-896	-15,1	01.07.2021	09.10.2019	1
5C	E16 Bagn - Bjørge	2 031	2 256	2 031	1 902	-129	-6,3	-354	-15,7	30.10.2019	30.10.2019	1
5C	E16 Øye - Eidsbru	963	1 084	1 082	1 080	116	12,1	-4	-0,4	23.09.2020	23.09.2020	1
5C	E16 Kvamskleiva	824	906	904	815	-9	-1,1	-91	-10,1	28.10.2022	28.10.2022	1
5C	Rv. 5 Kjøsnestjørdalen	1 504	1 686	1 504	1 234	-271	-18,0	-452	-26,8	09.11.2022	09.11.2022	1
5C	E16 Gudvanga-/ Flenjatunnelen	553	1 205	1 171	1 099	546	98,8	-106	-8,8	01.01.2023	01.01.2023	1
5C	E16 Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen	487	1 058	934	934	447	91,8	-124	-11,7	30.06.2023	30.06.2023	1
6A	Rv. 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	3 304	4 292	4 292	4 166	861	26,1	-127	-2,9	08.07.2017	08.07.2017	1
6A	E6 Jaktøya -Klett - Sentervegen	3 656	3 960	3 656	3 510	-145	-4,0	-450	-11,4	01.02.2019	01.02.2019	1
6A	E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2 294	2 494	2 294	2 052	-243	-10,6	-442	-17,7	01.09.2020	01.09.2020	1
6A	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 540	1 740	1 719	1 719	178	11,6	-21	-1,2	16.10.2023	16.10.2023	1
6E	Rv. 70 Tingvoll-Meisingset	663	730	663	587	-76	-11,5	-143	-19,6	31.05.2019	31.05.2019	1
7A	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	3 015	3 476	3 445	3 270	255	8,4	-206	-5,9	28.04.2019	28.04.2019	1
7A	Rv. 77 Kjernfjellet	794	832	820	812	18	2,3	-20	-2,4	17.10.2019	17.10.2019	1
7A	E6 Helgeland nord	3 023	3 042	3 010	3 010	-13	-0,4	-32	-1,0	31.12.2022	07.11.2019	1
8A	E6 Hålogalandsbrua inkl. tilførselsveger og rassikring E10 Trældal-Leirvika	5 207	5 410	5 410	5 371	164	3,1	-39	-0,7	09.12.2018	09.12.2018	1
8A	E6/Rv. 827 Bognes - Skarberget og Drag - Kjøpsvik - utbedring av ferjekaier	712	1 170	1 102	1 102	390	54,7	-68	-5,8	01.12.2022	01.12.2022	1
8B	E105 Hesseng - Elvenes, parsell 1	688	1 005	1 005	1 005	317	46,1			29.09.2017	29.09.2017	1
8B	E6 Indre Nordnes-Skardalen	1 628	1 759	1 628	1 471	-157	-9,6	-288	-16,3	10.11.2018	10.11.2018	1
8B	E6 Tana bru Finnmark	802	882	802	767	-36	-4,4	-115	-13,1	15.09.2020	15.09.2020	1
8B	E69 Skarvberg tunnelen	1 163	1 796	1 737	1 651	488	41,9	-145	-8,1	26.05.2023	26.05.2023	1
Sum		91 881	109 154	102 655	99 853	7 972	8,7 %	-9 301	-8,5 %			
Sum åpnet og i byggefase		174 982	206 808	188 710	185 908	10 926	6,2 %	-20 900	-10,1 %			

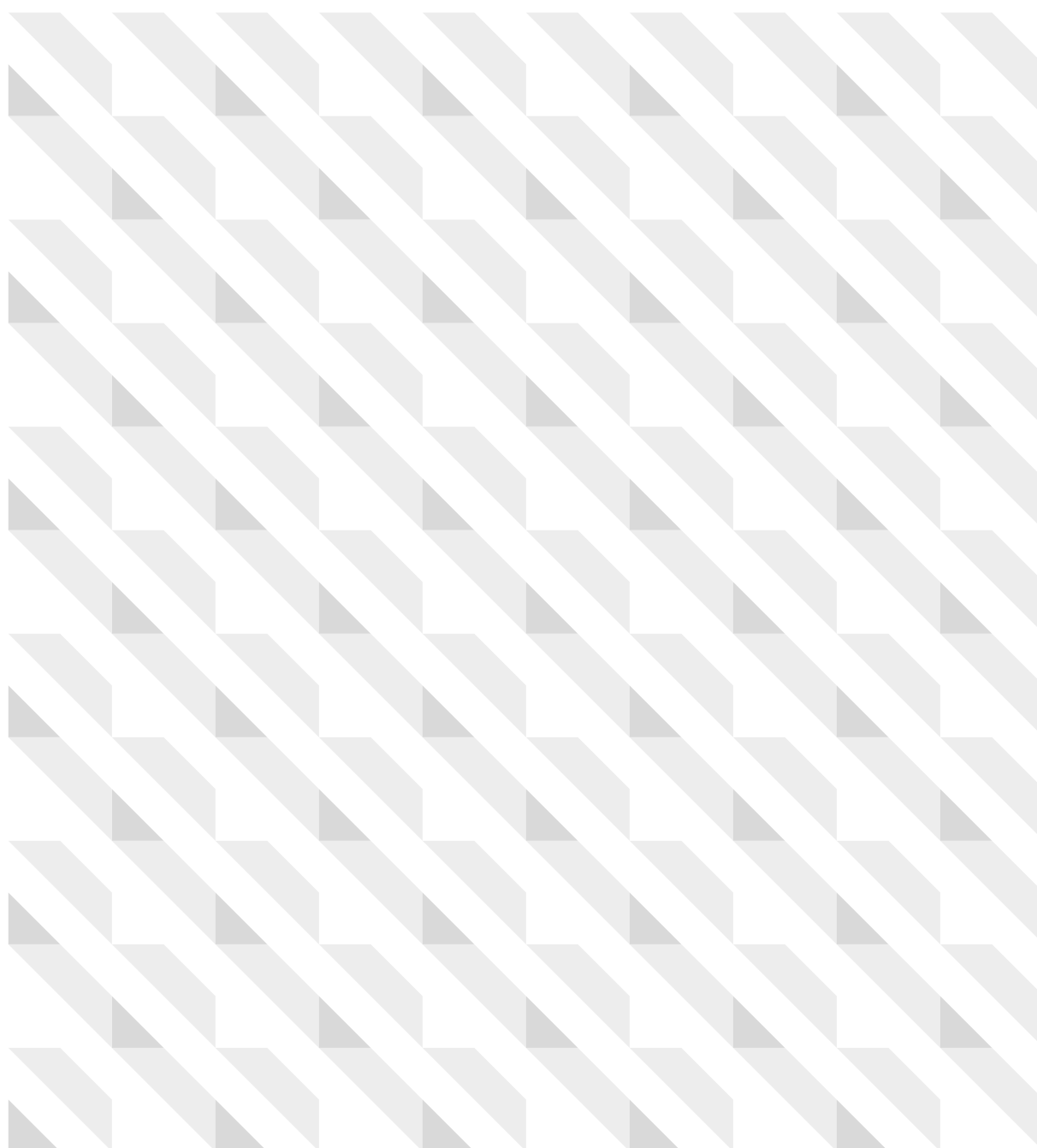

Tabell 3: Kostnadsutvikling for prosjekter som det er fastsatt KVV-estimat eller styringsmål

Rutekode	Prosjekt	KVV-estimat (indekset)	Styringsmål i planfase (P50) (indekset)	Prognose for sluttkostnad (indekset)	Avvik Ift KVV-estimat (beløp)	Avvik Ift KVV-estimat (pst.)	Avvik Ift styringsmål (beløp)	Avvik Ift styringsmål (pst.)
1A	Rv. 22 Glommakryssing		3 708	3 708				
1A	Rv. 22 Kollektivfelt Hafslund - Dondern		796	796			0	0,0
2A	E18 Retvet-Vinterbro		9 738	9 591			-147	-1,5
3A	Rv. 291 Holmenbrua		1 028	1 028				
3A	E134 Dagslett - E18	5 585		5 585				
3A	E39 Smiene - Harestad		4 463	4 463				
3A	Rv. 19 Moss	4 696		4 696				
3A	E39 Ålgård-Osli		6 989	6 989				
3A	E18 Ramstadsletta - Slepanden - Nesbru		14 082	14 317			235	1,7
4A	E39 Ådland - Svegatjørn		46 294	46 294				
4A	E39 Volda-Furene		1 217	1 217				
4A	E39 Storehaugen - Førde		3 703	3 703				
4A	E39 Fløyfjelltunnelen, oppgradering		2 773	2 773				
4A	E39 Vågsbotn - Klauvaneset	6 914		6 914				
4A	E39 Knarvik - Ostereidet (Flatøy - Eikefettunnelen)	18 929		18 929				
4A	E39 Fløyfjelltunnelen nord - forlengelse		5 718	5 718				
4A	E39 Bokn - Bømlafjorden	22 139		22 139				
4B	E39 Bjerkeset - Astad		1 142	1 142				
4B	E39 Ørskogfjellet - Vik		2 278	2 278				
4B	E39 Vik - Julbøen		17 304	17 304				
4B	E39 Julbøen - Molde	3 651		3 651				
5A	Rv. 36 Skjelsvik - Skyggstein	6 425		6 425				
5A	E134 Saggrenda - Elgsjø		2 687	2 687				
5A	E134 Røldal - Seljestad.		3 922	3 806			-116	-3,0
5A	Rv. 13 Lovraeidet - Rødsliane		1 082	1 142			60	5,6
5B	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviki		1 835	1 835				
5C	Rv. 5 Erdal - Naustdal	3 193		3 193				
5C	E16 Hylland - Slæen (Nærøydalen)		2 299	2 371			72	3,1
5C	Fellesprosjektet Arna-Stanghelle		31 688	36 193			4 505	14,2
8A	E8 Flyplasstunnelen		2 626	2 626				
8A	E10 Nappstraumen - Å	1 456		1 456				
8A	E6 Ulvsvågskaret		1 820	1 820				
8A	E6 Megården-Mørsvikbotn		11 496	11 563				
8B	Rv. 94 Hammerfest sentrum		1 420	1 420				
Sum		72 987	182 109	259 773	0,0		4 677	1,8
SUM (eks Fellesprosjektet Arna - Stanghelle)		72 987	150 421	223 580	0,0		172	0,1



Vedlegg 3

Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler





Status for byvekstavtaler

I 2019 og 2020 ble det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Ny byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023–2029 ble inngått i september 2023, hvor kommunene Skaun og Orkland også ble inkludert. Byvekstavtale for Tromsø ble inngått i oktober 2023.

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

Byvekstavtalen for Oslo-området omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Viken fylkeskommune (fra 01.01.24 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 (fram til 01.01.24 Troms og Finnmark fylkeskommune).

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 118 S (2022–2023) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023, jf. Innst. 490 S (2022–2023), å øke bevilgningen til de store kollektivprosjektene som er under bygging fra 50 til 54 pst. fra og med 2023, noe som også er videreført i statsbudsjettet for 2024. Tilskuddet går til pågående og fremtidige store kollektivprosjekter innenfor 50/50-ordningen, og er uten tilbakevirkende kraft. Statens vegvesen vil sende ut brev til byområdene der konsekvensene for de enkelte prosjektene konkretiseres.

I dette vedlegget er rapporteringen for Tromsø lagt under kapittelet ”Byer med byvekstavtale”, men hadde de ti første månedene av 2023 kun belønningsavtale.

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



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

	Oslo og Viken*	Bergens-området	Nord-Jæren*	Trondheims-området*	Tromsø**	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap. 1320, post 30)	5 422	4 989	3 092	4 196		17 698
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	10 780	4 317	6 936	2 276		24 308
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)						
Belønningsmidler til byvekstavgifter	4 022	3 847	2 907	3 128	1 634	15 538
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5 634	1 257	1 847	625		9 364
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	501	556	556	556		2 170
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			556			556
Totalt	26 359	14 966	15 894	10 781	1 634	69 635

*) Ved Stortingets behandling av Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023*, jf. Innst. 490 S (2022–2023), ble det lagt til grunn at det statlige bidraget som utbetales etter fremdrift, øker fra 50 til 54 pst., fra og med 2023. Rammen inkluderer konsekvensene av denne beslutningen.

**) 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.

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

Det er bevilget til sammen 3 062,2 mill. kr i ulike tilskudd over post 66 til de fem byområdene som har byvekstavgifter i 2023. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2022-2023) ble rammen til post 66 redusert med 50 mill. kr, uten at det var spesifisert hvordan denne reduksjonen skulle håndteres. På bakgrunn av prognosene for bruk av de ulike tilskuddsmidlene i de fire byene med byvekstavgifter legger Statens vegvesen til grunn at nivået på belønningsmidler til Bergen og nivået til tilskudd til bedre kollektivtransport i Trondheim reduseres med 25 mill. kr hver, i forhold til nivået omtalt i Prop. 1 S (2022-2023). I Stortingets behandling av Prop. 118 S (2022-2023) ble det statlige bidraget på post 66 økt med 77,1 mill. kr som følge av den ekstraordinære lønns- og prisjusteringen av budsjettet. Økningen til de fire største byområdene er beregnet til 57,6 mill. kr til sammen. I de etterfølgende tabellene og omtalene er disse justeringene innarbeidet.



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

Samletabell for byområder med byvekstavtaler	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023 ³⁴	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – forbruk)
Belønningsmidler til byvekstavtaler	430,4	1 379,8	1 810,2	1 489,7	-320,5
Bedre kollektivtilbud	60,9	784,8	845,7	768,3	-77,4
SUM	491,3	2 164,6	2 655,9	2 258,0	-397,9

I tabell 2 i årsrapporten for 2022 kom det fram at det ved årsslutt 2022 var et samlet akkumulert avvik på 432,5 mill. kr fordelt på de to tilskuddsordningene. Tromsø var imidlertid ikke medberegnet i fjorårets årsrapport. Dette tilskuddet er nå tatt med og overført beløp fra 2022 var dermed 491,3 mill. kr. Dette var vesentlig lavere enn tilsvarende avvik ett år tidligere da det akkumulerte avviket pr 01.01.22 var 1 232,9 mill. kr (ekskl. Tromsø). Det ble i løpet av 2022 iverksatt flere tiltak og den relativt kraftige reduksjonen i akkumulert avvik kan tyde på at disse har hatt effekt. I tillegg ble bevilgningen til posten redusert med 500 mill. kr i nysalderingen av 2022-budsjettet. Regnskap per 2023 viser at det akkumulerte avviket har gått ytterligere ned og er nå 397,9 mill. kr, inkl. tall for Tromsø. Eksklusive tall for Tromsø er akkumulert mindreforbruk 329 mill. kr. For utvikling per by viser vi til etterfølgende omtaler.

I tillegg til tilskuddene nevnt i tabell 2 er det bevilget 462,2 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 inntektsfrfall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. Tidspunktet for implementeringen av tiltakene som tilskuddene skal kompensere for varierer mellom de ulike avtaleområdene, og det er derfor noe avvik i enkelte avtaleområder også for disse tilskuddene. Statens vegvesen mener disse tilskuddspostene faller inn i egen kategori som følge av forutsetningen om jevn utbetaling uten hensyn til fremdrift i gjennomføringen av tiltak, og at avvik innenfor disse tilskuddsordningene må vurderes i lys av dette. I noen av byområdene er det derfor til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020-29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. I omtalen nedenfor har vi for hvert byområde redegjort for hvordan disse midlene er benyttet.

Det er også bevilget 317,8 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 beskrevet i hovedrapporten. Under følger utviklingen i hvert byområde.

34 Med begrepet "til disposisjon" menes i dette vedlegget tilskuddsmidler som er utbetalt til byområdene per 31.12.2023.



Oslo-området

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

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

Oslo	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	186,0	363,5	551,3	425,7	-125,5
Bedre kollektivtilbud		625,6	625,6	625,6	-

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det var i 2023 551,3 mill. kr til disposisjon, hvorav 186 mill. kr ble overført fra 2022. I henhold til avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune utbetales midlene til Ruter. Det er brukt 425,7 mill. kr i 2023. Belønningsmidlene benyttes til et bredt spekter av tiltak, der de viktigste elementene er drift av kollektiv, investeringsprosjekter knyttet til sykkelinfrastruktur, kollektivframkommelighet og kollektivterminaler/ holdeplasser.

Mindreforbruket er redusert siden 2022 og er ved utgangen av 2023 på 125,5 mill. kr. Av dette tilsier foreløpige tall at om lag 14 mill. kr er faktisk forbruk som fylkeskommunen ikke har rukket å rekvirere fra Ruter i 2023. Utover dette skyldes mindreforbruket først og fremst forsinkelser i planlagte prosjekter og tiltak innen terminal- og holdeplassoppgraderinger, framkommelighetstiltak for kollektiv, smartere transport/ny teknologi (Groruddalspiloten) og planleggingstiltak. Midlene forventes benyttet i 2024.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Fra og med 2023 skal hele dette tilskuddet gå til bedre kollektivtilbud. Tilskuddet på til sammen 625,6 mill. kr er i sin helhet brukt til Fornebubanen.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet på 55,6 mill. kr utbetales til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Viken sin andel av tilskuddet (22,2 mill. kr) har delfinansiert pristiltaket «reduert pris på enkeltbilletter/ Ruter Reis». Av Oslo kommune sin andel av midlene (33,4 mill. kr) er 22,1 mill. kr benyttet til å (del) finansiere økt rabatt for barn og ungdom i Oslo. Resterende 11,3 mill. kr overføres til 2024 og bidrar til å finansiere Oslos kostnader ved videreføring av dette tiltaket.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Det er utbetalt til sammen 10,5 mill. kr til prosjektene «Fv.152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski» og «Bryn kollektivknutepunkt».

Prosjektet Fv. 152, Kirkeveien og Langhusveien i Ski er startet opp og har benyttet disponible statlige midler 2023 i sin helhet. I prosjektet Bryn kollektivknutepunkt er det startet forberedende arbeid med grunnnerv.



Måloppnåelse

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

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2019 - des 2021)	-4,2
	2018 - (jan 2020 - des 2022)	-3,8
	2018 - (jan 2021 - des 2023)	-1,6
Endring pr. år	2018 - 2021	-4,9
	2018 - 2022	0,3
	2018 - 2023	0,4

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2021- des 2023) har vært 1,6 pst. lavere enn i referanseåret (2018).

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.

BERGENS-OMRÅDET

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

Tabell 4: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Bergens-området. Tall i mill. kr

Bergen	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	70,8	324,4	395,2	349,5	-45,7
Bedre kollektivtilbud	0	60,5	60,5	53,6	-6,9

Belønningsmidler til byvekstavtalen

Basert på nysalderingen i 2022 og prognoser per første tertial ble bevilgningen av belønningsmidler til byvekstsamarbeidet i Bergens-området redusert med 25 mill. kr. Det var dermed 395,2 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 70,8 mill. kr ble overført fra 2022. Årsrapport fra VLFK (Vestland fylkeskommune) viser et forbruk på 349,5 mill. kr som er fordelt med 281,5 mill. kr til drift av kollektiv og 68 mill. kr til mindre tiltak i kommunene. Dette gir et mindreforbruk på 45,7 mill. kr. Årsaken til mindreforbruket skyldes blant annet utsettelse av tiltak knyttet til styrking av rutetilbud samt forsinket fremdrift i flere av prosjektene i omegnskommunene. Det forventes at midlene vil bli omsatt i 2024.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Det ble våren 2023 besluttet at tilskuddsmidlene i sin helhet skal brukes til bedre kollektivtilbud på Bybanen. Disponible midler på 120,9 mill. kr, er brukt til å redusere behov for rekvirering av bompenger til Bybanen BT4 med 10 mill. kr og 76,1 mill. kr til redusert bompengeduttak til forberedende arbeider knyttet til Bybanen BT5.



Videre er 28 mill. kr knyttet til plan- og prosjekteringsarbeid og erverv til Bybanen BT5. Mindreforbruket på 6,9 mill. kr er avsatt til senere bruk der 4 mill. kr vil bli brukt til arbeid med å planlegge/gjennomføre innkjøp av vognmateriell i 2024.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det var i 2023 108,7 mill. kr til disposisjon, hvorav 53,1 mill. kr ble overført fra 2022. Tilskuddet blir utbetalt til Vestland fylkeskommune. Det ble brukt 85,1 mill. kr i 2023. Av dette er 53,1 mill. kr benyttet til takstreduksjon på periodebillett, og 32 mill. kr på å unngå økning i billettprisene for buss og bane. Mindreforbruket på 23,6 mill. kr er avsatt til senere og vil bli brukt til vedtatte takstreduserende tiltak i 2024.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det var i 2023 184,8 mill. kr til disposisjon for til sammen åtte prosjekt. Av dette var 42,8 mill. kr overført fra 2022. Regnskapet viser et mindreforbruk på samtlige prosjekt på til sammen 149,1 mill. kr. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til Sagstadveien, Hatvikveien, Grønnamyrsvegen, Kvernhusdalen og Kleppeveien. Årsaken er knyttet til forsinkelser i forbindelse med grunnerverv og for optimistisk budsjettering.

Måloppnåelse

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

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2019 - des 2021)	-5,4
	2018 - (jan 2020 - des 2022)	-4,6
	2018 - (jan 2021 - des 2023)	-2,1
Endring pr. år	2018 - 2021	-4,5
	2018 - 2022	-1,1
	2018 - 2023	0,0

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 2,1 pst. lavere enn i referanseåret (2018).

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 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. - prognose)
Belønningsmidler	94,6	254,3	348,9	319,1	-29,8
Bedre kollektiv	10,9	92,4	103,3	70,1	-33,1



Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er i 2023 348,9 mill. kr til disposisjon, hvorav 94,6 mill. kr er overført fra 2022. Årsrapport fra RFK (Rogaland fylkeskommune) viser et forbruk på 266,4 mill. kr. Av dette er det brukt 185,8 mill. kr til tiltak utført av Kolumbus, som inkluderer blant annet økt ruteproduksjon, digitale tjenester, mobilitetsrådgivende tiltak og økt markedsføring. Videre er det brukt 80,6 mill. kr til Bussveien og 52,7 mill. kr til delfinansiering av prosjektet Kollektivtrase SUS/UiS – Diagonalen – Jåttå.

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Det er 103,3 mill. kr til disposisjon til bedre kollektiv i 2023, hvorav 10,9 mill. kr er overført fra 2022. Det er brukt 70,1 mill. kr til økt ruteproduksjon i 2023. 33,1 mill. kr er avsatt for elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2025.

Tilskuddet til reduserte bompenger på 92,4 mill. kr er brukt til å finansiere Bussveien korridor 1.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er 69,1 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 13,5 mill. kr er overført fra 2022. Av dette er 54,2 mill. kr brukt til takstreduserende tiltak. Mindreforbruk på 14,9 mill. kr er avsatt til fond for å finansiere overgang til ny betalingsmodell.

Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompengainntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet i 2020. Tilskuddet på 55,6 mill. kr i 2023 er i sin helhet benyttet til Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompengerekvirering.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er tildelt 85 mill. kr i 2023 til prosjektet Kollektivtrase SUS/UiS – Diagonalen – Jåttå. Anleggsarbeidet startet i september 2022 med ferdigstillelse planlagt desember 2024. Det pågår arbeider på hele strekningen. Faktisk forbruk i 2023 er på 137,7 mill. kr der 52,7 mill. kr av belønningsmidlene bidrar til årets finansiering.

Måloppnåelse

Byindeksen for Nord-Jæren viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2017 - (jan 2019 - des 2021)	-3,8
	2017 - (jan 2020 - des 2022)	-3,8
	2017 - (jan 2021 - des 2023)	0,5
Endring per år	2017 – 2021	-6,4
	2017 – 2022	-3,4
	2017 – 2023	-0,6

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 0,5 pst. høyere enn i referanseåret (2017).

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. Selv om trafikkmengden i 2023 er estimert lavere enn referanseår forventer vi at tre års glidende indeks fortsatt vil øke fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå. Dette skyldes at ett års glidende indeks er høyere enn tre års glidende indeks. Vi ser på avviket mellom ett års glidende indeks og endring per år.

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 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	20,3	296,7	317,0	317,0	
Bedre kollektiv	50,0	6,3	56,3	19,0	-37,3

Belønningsmidler til byvekstvtaler

Det er 317 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 20,3 mill. kr er overført fra 2022. Dette er i sin helhet brukt, hovedsakelig til drift av kollektivtrafikken. Deler av tilskuddet er benyttet til diverse mindre prosjekt. I tillegg har styringsgruppen for miljøpakken vedtatt en garanti til kollektivselskapet AtB i 2023 for dekning av ekstraordinær prisvekst og koronaeffekter i form av reduserte passasjerinntekter. Det ble brukt om lag 48 mill. kr av belønningsmidlene for å overholde denne garantien.

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Basert på nysaldering i 2022 og prognoser per første tertial ble det trukket 25 mill. kr i ordningen for bedre kollektivtilbud for Trondheims-området. Det er dermed 56,3 mill. kr til disposisjon til bedre kollektiv i 2023, hvorav 50,0 mill. kr er overført fra 2022. Tilskuddet brukes til Metrobusstoppefølgen/gateprosjektene. Grunnet forsinket fremdrift i prosjektene er det ikke foretatt større utbetalinger i 2023, og avviket ligger på om lag samme nivå som i fjor. Styringsgruppen har vedtatt at midler til reduserte bompenger skal gå til bedre kollektivtilbud. Det er imidlertid ikke foretatt en prinsipiell beslutning om hva de omdisponerte midlene skal benyttes til. Dette besluttes i handlingsprogrammet. Det er 94,5 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 63,2 mill. kr er overført fra 2022. Forsinket fremdrift preger flere av prosjektene. I tillegg er det avsatt 20 mill. kr til gjeninnføring av biodiesel i 2022. Disse ble ikke effektuert og står som restmidler i 2023.

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

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er 150,5 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 94,9 mill. kr er overført fra 2022. Tilskuddet brukes til å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte billettpriser. Takstendringene ble innført 04.11.2021, og består av utvidet barnebillett, utvidet sone A og utvidet takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet. Midlene er benyttet i tråd med dette. Ettersom endringene i kollektivtakstene først ble iverksatt i november 2021 er det til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020-29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. Prognose fra kollektivselskapet AtB på kostnad for året er 80 mill. kr og akkumulert avvik ventes derfor redusert sammenliknet med i fjor.



Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er tildelt 69 mill. kr i 2023 til gang-/sykkelbrua Saupstadbrua. Inkludert overførte midler fra 2022 var disponible midler 119,9 mill. kr. Faktisk forbruk ble 49,9 mill. kr. Forsinket fremdrift gjør at Saupstadbrua ferdigstilles i 2024.

Måloppnåelse

Byindeksen for Trondheim viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2019 - (jan 2020 - des 2022)	-1,6
	2019 - (jan 2021 - des 2023)	3,1
Endring pr. år	2019 – 2021	-4,1
	2019 – 2022	0,5
	2019 – 2023	2,1

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 3,1 pst. høyere enn i referanseåret (2019).

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. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

TROMSØ

Tromsø hadde belønningsavtale for perioden 2020-2023. Belønningsmidlene for 2023 ble en del av byvekstavtalen som ble inngått 30.10.2023 for perioden 2023-2032.

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66.

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

Tromsø	Overført fra tidligere	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Prognose 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	58,7	140,9	199,6	131,1	68,5

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det var 199,6 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 58,7 mill. kr er overført fra 2022. Bevilgningen i 2023 inkluderer belønningsmidler på 68,9 mill. kr som ble overført etter byvekstavtalen ble signert.

Forbruket i 2023 er i hovedsak drift av kollektiv på 87 mill. kr, tilbakebetaling av tidligere tilbakeholdte midler (etter belønningsmidlene i 2018 ble tilbakeholdt på 32 mill. kr) i tillegg til mindre prosjekt som planlegging, sekretariat og RVU.

Totalt er mindreforbruket på 68,5 mill. kr. Avviket skyldes tidligere års mindreforbruk og at utbetalingen av byvekstmidler skjedde sent på året, etter signeringen av avtalen 30.10.2023.



Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det var 34,7 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 12,6 mill. kr er overført fra 2022. Tilskuddet brukes for å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte billettpriser. Det gis redusert pris på periodebilletter for å belønne de som reiser ofte, samt redusert pris på enkeltbillett utenom rushtid (07:00–09:00 og 14:00–17:00). Hensikten med utenfor rushtidsbillett er å gi insentiver til de som har mulighet til å reise utenom rushtid, og dermed redusere pågangen. Total kostnad på reduserte billettpriser overstiger disponible midler og overstigende behov dekkes av fylket. Det er vedtatt i styringsgruppen å fordele tidligere ubrukte midler over en 4 års periode for å sikre forutsigbarhet i kostnadene de neste årene. Samlet mindreforbruk er 9,4 mill. kr ved utgangen av 2023.

Måloppnåelse

Byindeksen for Tromsø viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
2019-2022	Jan-des	-4,2
2022-2023	Jan-des	-6,2
2019-2023	Jan-des	-10,2

Ved oppstart av byvekstavtalen er beregnet trafikknivå 4,2 pst. lavere enn nullvekstmålet. For 2023 er beregnet personbiltrafikk ytterligere redusert med 6,2 pst., som gir byindeks på -10,2 pst.

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

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

Statens vegvesen overtok i januar 2023 ansvaret for forvaltningen av belønningsmidler og tilskudd til reduserte priser for kollektivtransporten for byområdene Nedre Glomma, Kristiansands-området, Tromsø, Grenland og Buskerudbyen. I vår forvaltning har vi, som for de fire største byene, 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 samt gjennom vår deltakelse i styringsgruppene i byområdene. Prognosene for forbruk per by for belønningsmidler vises under. Som vist i tabell 7 viser prognosen samlet 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. Tilskudd til reduserte billettpriser forventes i brukt i tråd med avtalene.

Tabell 8: Oversikt over kap. 1332, post 66 - for byområder med belønningsavtaler. Tall i mill. kr

Samletabell	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	213,3	316,5	529,8	384,3	-145,5



KRISTIANSAND

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

Kristiansand	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	97,8	99,6	197,4	117,4	-80,0

Belønningsmidler

Det er 197,4 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 97,8 mill. kr er overført fra tidligere år. Det ble brukt 117,4 mill. kr i 2023. Midlene ble i hovedsak brukt til drift av kollektivtilbudet i Kristiansandregionen, herunder styrking av rutestruktur, frekvens og reisekortordninger. I tillegg har det vært utført mindre tiltak for gående og syklende.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Midlene brukes i tråd med tildelingskriteriene. Tildelte midler er i sin helhet benyttet.

Måloppnåelse

Byindeksen for Kristiansand viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2020 - des 2022)	1,3
	2016 - (jan 2021 - des 2023)	5,9
Endring pr. år	2016 – 2021	2,4
	2016 – 2022	4,4
	2016 – 2023	6,7

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 5,9 pst. høyere enn i referanseåret (2016). 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 6,7 pst. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

BUSKERUDBYEN

Tabell 10: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Buskerudbyen. Tall i mill. kr

Buskerudbyen	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	27,6	89,4	117,0	90,7	-26,3

Belønningsmidler

Det er 117 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 27,6 mill. kr er overført fra tidligere år. Det ble brukt 90,7 mill. kr i 2023.

Midlene er brukt til tiltak i tråd med vedtatte handlingsprogram for 2023-2025. Det meste av tilskuddet er brukt på forbedring av kollektivtilbudet, i tillegg til tiltak for gående og syklende, kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer, smart mobilitet og mindre fremkommelighetstiltak.



Mindreforbruket gjelder holdeplassutbedringer i tilknytning til busstilbud til nytt sykehus, innfartsparkering og stasjonstiltak samt gang- og sykkeltiltak i regi av Buskerud fylkeskommune.

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 2020 - des 2022)	-3,0
	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-1,3
Endring pr. år	2016 – 2021	-5,0
	2016 – 2022	-1,4
	2016 – 2023	-0,8

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 1,3 pst. lavere enn i referanseåret (2016). 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. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

NEDRE GLOMMA

Tabell 10: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Nedre Glomma. Tall i mill. kr

Nedre Glomma	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	30,1	60,9	91,0	71,3	-19,7

Belønningsmidler

Det er 91 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 30,1 mill. kr er overført fra 2022. Forbruk i 2023 ble 71,3 mill. kr, slik at det akkumulerte mindreforbruket nå er redusert til 19,7 mill. kr. Dette skyldes forsinkelser i framdrift på tre prosjekter. Belønningsmidlene er i år hovedsakelig planlagt brukt på tiltaksområdene kollektivtransport og sykkel, i tillegg til mobilitetsprosjekter, arealbruk og parkering.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet er hovedsakelig brukt innenfor en avtale om reduserte priser i Nedre Glomma, 18,4 mill. kr er brukt på dette i 2023. I tillegg er midlene brukt på en kampanje i mobilitetsordningen HjemJobbHjem (HJH) med månedskort for kr 1 for ansatte i bedrifter knyttet til HJH, og til å redusere billettprisene ved oppstart av bompenggeinnkrevingen i Bypakke Nedre Glomma fase 2 i januar 2024. Mindreforbruket på 4,7 mill. kr fordeler seg med 1 mill. kr til kampanje HJH, og 3,7 mill. kr til reduserte billettpriser ved oppstart av bompenggeinnkrevning i fase 2.



Måloppnåelse

Byindeksen for Nedre Glomma viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2020 - des 2022)	-4,8
	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-0,8
Endring pr. år	2016 – 2021	-5,7
	2016 – 2022	0,3

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 0,8 pst. lavere enn i referanseåret (2016). 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 2,6 pst. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke 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 2022	Bevilget 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	57,8	66,6	124,4	104,9	-19,5

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det er 124,4 mill. kr til disposisjon i 2023, hvorav 57,8 mill. kr er overført fra 2022. Belønningsmidlene er i stor grad benyttet til å styrke kollektivtilbudet gjennom hyppigere avganger (72 pst. av forbruket i 2023). 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 by. 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 2023 62,2 mill. kr til disposisjon, hvorav 40,1 mill. kr er overført fra 2022. I 2023 er det brukt 27 mill. kr blant annet til redusert takst periodekort/enkeltbillett, billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland og rabattert bysykkelordning. Mindreforbruket ble bygd opp under koronaperioden. Vilkår for bruk av disse midlene gjør det krevende å omsette disse, uten å pådra seg varige driftsutgifter det ikke er inntektsgrunnlag for.



Måloppnåelse

Byindeksen for Grenland viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2020 - des 2022)	-1,9
	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-2,5
Endring pr. år	2016 – 2021	-7,4
	2016 – 2022	-3,6
	2016 – 2023	-2,0

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2021- des. 2023) har vært 2,5 pst. lavere enn i referanseåret (2016). 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. Tre års glidende indeks vil fortsatt øke noen år fremover selv om trafikken blir liggende på 2023-nivå.

TILSKUDD TIL BYOMRÅDER SOM VERKEN HAR BYVEKSTAVTALER ELLER BELØNNINGSAVTALER

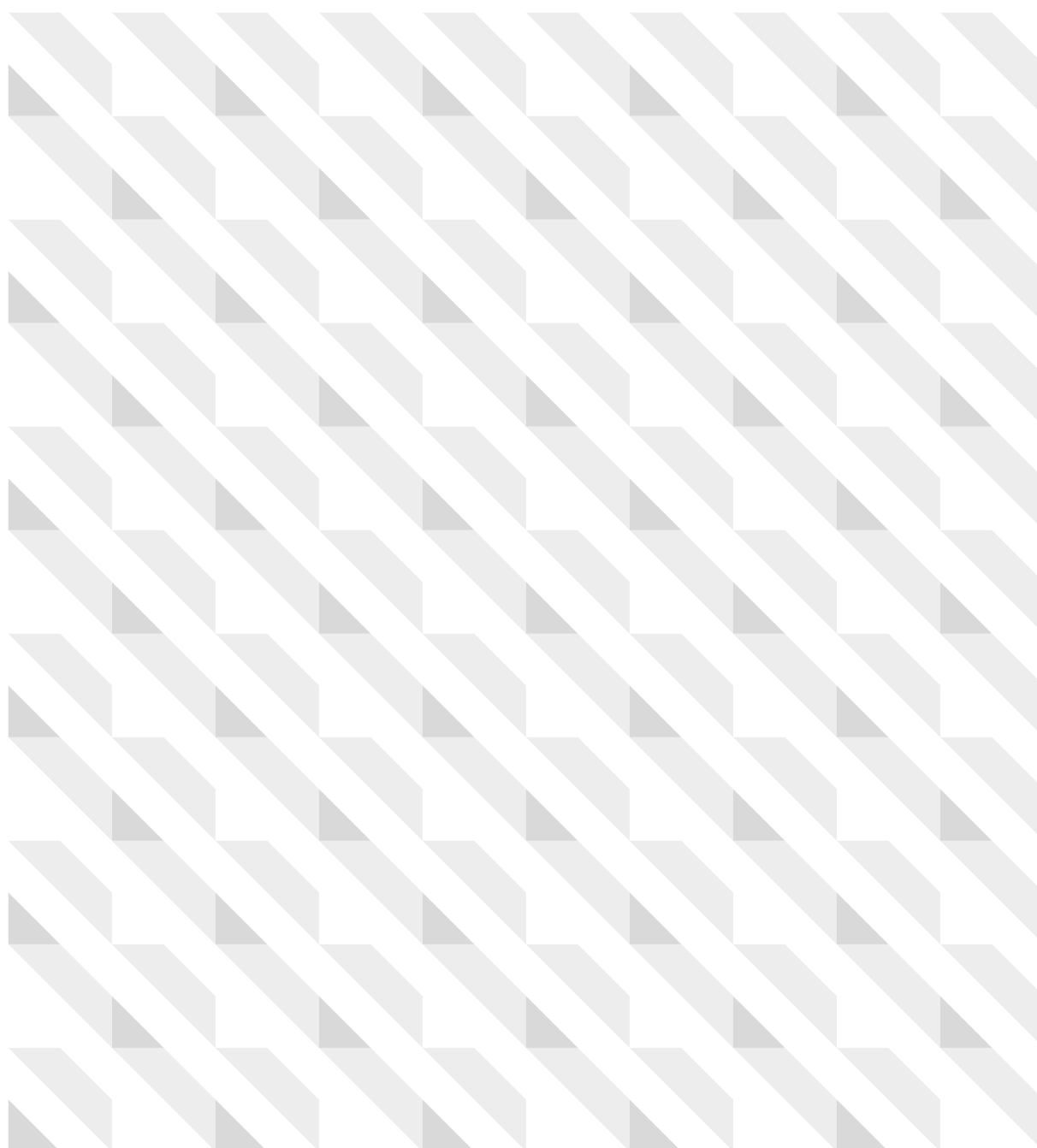
Det ble i Statsbudsjettet for 2023 satt av 30 mill. kr til tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler. Formålet med tilskuddet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange.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

Midlene for 2023 inngår som statlig bidrag i bypakkene for Bodø og Ålesund, og kan brukes til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. Midlene kan ikke gå til drift av kollektivtransport. Nordland fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune aksepterte vilkårene for tilskuddet og Statens vegvesen har i 2023 utbetalt 15 mill. kr hver av disse. Midlene er utbetalt. Deler av tilskuddet er overført til og vil omsettes i 2024.



Vedlegg 4

Nærmere om oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger





Oppfølging av funn i Vegtilsynssaker

I Vegtilsynet tilsynsprogram for 2023 var det omtalt tre temaer for tilsynssaker; «Drift og vedlikehold» «Plan og utbygging» og «samfunnssikkerhet og beredskap».

Under tema «samfunnssikkerhet og beredskap» har Statens vegvesen mottatt to varsel om tilsyn:

- Øvelser i tunnel (endelig rapport viser til 1 avvik)
- Inspeksjon av bruer (endelig rapport i 2023 viser 2 avvik)

Under tema Drift og vedlikehold har vi mottatt et varsel om tilsyn:

- Vinterplan (endelig rapport viser til 2 avvik)

Under tema «Plan og utbygging» har vi mottatt ett varsel om tilsyn:

- Avbøtende tiltak for smale firefelts motorveier

Vi har også mottatt fem tilstandsrapporter til orientering;

- Rapport om tilstandsundersøkelse nr. 01-2023 Tilstand på asfaltkanter – Rogaland og Vestland
- Rapport om tilstandsundersøkelse nr. 02-2023 Sikt
- Rapport om tilstandsundersøkelse nr. 03-2023 Bom ved tunnel
- Rapport om tilstandsundersøkelse nr. 04-2023 Beredskap ved manuell trafikkdirigering i tunnel
- Rapport om tilstandsundersøkelse nr. 05 -20230 Friksjonsmåling på vinterveg

Totalt har Statens vegvesen mottatt fire nye varsler om tilsyn i løpet av 2023, og mottatt tre rapporter med funn – avvik. Et tilsyn har ikke avlagt rapport per 31. desember 2023. Det er gjennomført en tilsynssak under tema «Etterlevelse av forordninger» uten funn.

Gjennomførte tiltak dokumenteres til Vegtilsynet for lukking av avvik og tilsynssaken, og vi har i løpet av 2023 fått utbedret og lukket åtte avvik. Det pågår arbeid med å gjennomføre planlagte forbedringstiltak for å lukke ytterligere seks avvik.

Statens vegvesen arbeider aktivt med kontinuerlig forbedringer innenfor kvalitetsstyring og i arbeidet med å øke sikkerheten på våre veier. Vegtilsynet rapporterer viktige bidrag inn i dette arbeidet.

Arbeidet med å utvikle, korrigere, tydeliggjøre samt forenkle arbeidsprosesser, har stor oppmerksomhet i organisasjonen, spesielt innenfor området drift og vedlikehold. Arbeidet følges opp i den interne styringsdialogen, og overordnet status for kvalitetsstyring deles årlig i ledelsens gjennomgåelse.



Tabell 1: Statusoversikt - tema og åpne/lukket avvik per 31.12.2023

Tema for tilsyn (2018-2023)	Antall åpne tilsynsaker i 2023	Totalt antall avvik 2019-2022	Lukket avvik 2019-2022	Lukket avvik 2023	Åpne avvik 2023
Tunnelsikkerhet	2	10	8	2	0
Trafikksikkerhet for helårssyklister	0	2	1		1
Rekkverk og sideterreng	0	9	9	0	0
Plan og utbygging*	2	1		1	0
Behandle avvik og/eller unngå hendelser	2	5	1		4
Etterlevelse av forordninger	1	0			
Læring etter alvorlig ulykker	1	0			
Drift og vedlikehold	2	3		3	0
Samfunnssikkerhet og beredskap	3	4	1	2	1
Totalt	13	34	20	8	6

*Ikke avgitt rapport pr 31.12.23

Tabell 2: Totalt Vegtilsynssaker fordelt på år, status åpne/lukket avvik per 31.12.2023

År	Navn tilsynsrapport	Rapport dato	Totalt avvik	Lukket 2019-2022	Lukket 2023	Åpne avvik	Status sak
2018	2018-19 System for oppfølging av avvik på rekkverk	01.03.2019	8	8		0	Lukket
2019	2019-23 System for å sikre rekkverkskompetanse	01.09.2019	1	1		0	Lukket
	2020-01 Statens vegvesens drift og vedlikehold av ventilasjonsanlegg i tunneler	01.06.2020	2	1	1	0	Lukket*
	2020-03 Sikkerhetskontrollørens oppgaver	01.07.2020	2	2		0	Lukket
2020	2020-05 Tiltakstid ved drift av eksisterende veg	17.12.2020	3			3	Åpen
	2020-06 Sykkelforbod i tunnel	22.12.2020	2	1		1	Åpen
	2020-10 VTS behandling av meldinger fra trafikanter om farlige forhold på veg	14.12.2020	1			0	Lukket
2021	2021-01 Statens vegvesens styringssystem for drift og vedlikehold av elektriske anlegg	23.04.2021	1	1		0	Lukket
	2021-03 Forbedring etter ulykker og alvorlige hendelser	22.11.2023	0			-	Lukket
	2021-04 Trafikksikkerhetsrevisjon i vegprosjekter	05.03.2021	1		1	0	Lukket
	2021-08 Inspeksjonar av berg og bergsikring i tunneler	17.12.2021	5	4	1	0	Lukket
	2021-09 Vegoppmerking etter dekkefornyning	03.02.2022	1			1	Åpen
2022	2022-01 Beredskap ved manuell trafikkdirigering	08.09.22					Trukket
	2022-03 Vinterdrift - identifisering og håndtering av problempunkt	16.12.2022	1		1	0	Lukket
	2022-04 Statens vegvesens etterlevelse av forordning (EU) nr. 886/2013	07.07.2022	0			-	Lukket
	2022-06 Etterlevelse av kommisjonsdelegert forordning (EU) 2015/962	07.07.2022	0			-	Lukket
	2022-07 Inspeksjon av sikkerhetsutstyr i Svotunnelen	22.09.2022	2		2	0	Lukket
	2022-08 Bruinspeksjon	15.08.2023	2		2	0	Lukket
2023	2023-01 Vinterplan	05.05.2023	2		2	0	Lukket
	2023-02 Øvelser i tunnel	25.08.2023	1			1	Åpen
	2023-03 Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013	26.05.2023	0			-	Lukket
	2023-08 Avbøtende tiltak for smale firefelts motorvegar	Ikke mottatt	X			X	Pågår



Status for oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon

Statens vegvesen følger fortsatt opp noen sikkerhetstilrådninger som Samferdselsdepartementet har «lukket på intensjon». Under rapporteres om arbeidet som er gjennomført i 2023.

Tabell 3: Oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon til Statens vegvesen

2012-2016	Tilrådning		Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking - Status per 31.12.2023
Rapport	Nr.	Tekst	
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/04T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen arbeider for å påvirke det europeiske direktivet slik at den passive sikkerheten i bil ivaretas bedre for personer med høyere kroppsvekt enn testvekt på 75 kg.	I 2023 har det vært fire møter med innsamling av data og forslag til tiltak. Arbeidet vil fortsette i 2024 hvor det vil bli foretatt en kost-/nytteanalyse basert på de tiltak som har vært diskutert i gruppen. Statens vegvesen er med dette aktive i arbeidet med å påvirke det europeiske direktivet slik sikkerhetstilrådingen tilsier, og vi foreslår derfor at videre oppfølging av tilrådning 2012/04T avsluttes.
Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjordtunnelen 23. juni 2011	2013/10T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen videreutvikler sitt sikkerhetsstyringssystem med hensyn på risikobaserte og proaktive prinsipper for å sikre et tilfredsstillende sikkerhetsnivå for Oslofjordtunnelen og tilsvarende veitunneler.	Statens vegvesen har tidligere rapportert at intensjonen bak sikkerhetstilråding 2013/10T vil være fulgt opp når arbeidet med sikkerhetstilråding 2020/05T er avsluttet. Statens vegvesen har rapportert på sikkerhetstilråding 2020/05T i vanlig saksgang mot Vegtilsynet.
Rapport nr. 1 om møteulykke på rv. 7 ved Veme i Ringerike kommune 10. februar 2014	2015/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen i samarbeid med entreprenører som utøver vinterdrift på vei, intensiverer sitt arbeid for overvåkning og oppfølging av veistreknings-/punkter som krever forsterket vintervedlikehold ved spesielle værforhold.	Statens vegvesen har tidligere rapportert at intensjonen bak sikkerhetstilråding 2015/01T vil være fulgt opp når arbeidet med sikkerhetstilrådingene 2021/02T, 2021/03T, 2021/05T og 2021/07T er avsluttet. Samtlige av disse tilrådingene er nå lukket, og Statens vegvesen mener at oppfølging av tilråding 2015/01T med dette er avsluttet
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen forbedrer sikkerhetsutrustningen i Gudvangatunnelen for å ivareta robusthet og forutsetninger for selvredning.	Gudvangatunnelen er overtatt fra entreprenør, satt under ordinær trafikk og sluttoppgjøret er ferdig. Et mindre etterarbeid knyttet til finjustering av kamera- og radarovervåkning pågår fortsatt. Endelig og formell sikkerhetsgodkjenning kan dog først skje når også dette er på plass. Statens vegvesen mener at oppfølging av tilråding 2015/02T med dette er avsluttet.

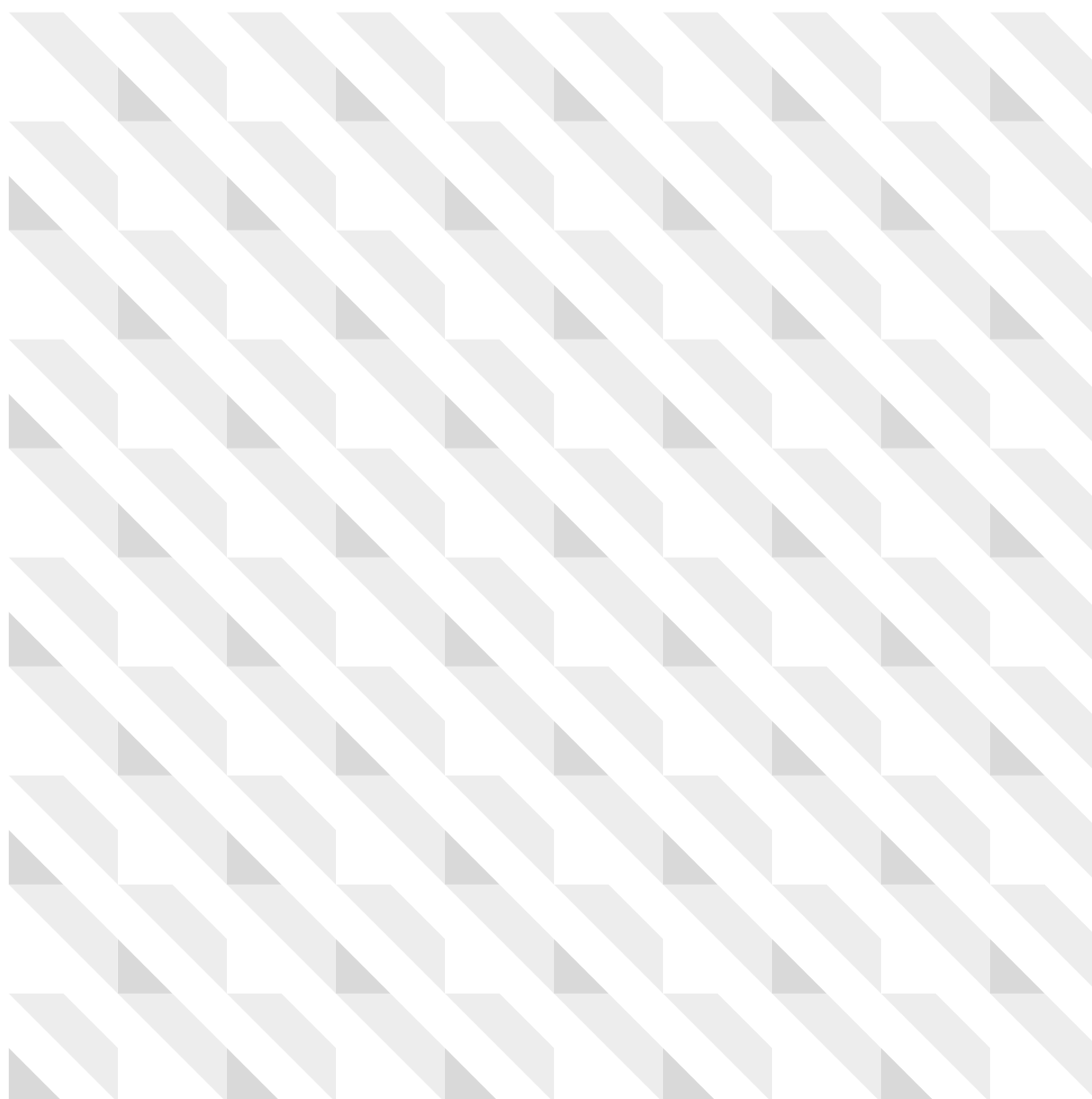


2012-2016	Tilråkning		Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking - Status per 31.12.2023
Rapport	Nr.	Tekst	
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/05T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at DSB og brannvesenet, i samråd med SVV, reviderer strategien for brannslukking, redning og røykstyring i lange ettløpstunneler slik at brannventilasjonen i minst mulig grad kommer i konflikt med trafikantenes muligheter for selvredning.	Statens vegvesen har tidligere rapportert at intensjonen bak sikkerhetstilråkning 2015/05T vil være fulgt opp når arbeidet med sikkerhetstilråkning 2020/05T er avsluttet. Statens vegvesen har rapportert på sikkerhetstilråkning 2020/05T i vanlig saksgang mot Vegtilsynet.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/06T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at involverte nødetater (brann, helse, politi) ved brann i Gudvangatunnelen koordinerer planverk for å sikre varsling, skadestedsledning, informasjonsdeling og tilstrekkelige ressurser.	Ny beredskapsplan foreligger fra Statens vegvesen sin side fra og med 2022. Det ble gjennomført øving i Gudvangatunnelen i 2022 der alle nødetater var invitert og deltok. Gjennom øvingen fikk alle involverte aktører anledning til å identifisere behov og svake punkt. Statens vegvesen har ikke myndighet til å pålegge nødetatene spesifikk utvikling av sitt planverk. Statens vegvesen mener at oppfølging av tilråkning 2015/06T med dette er avsluttet.
Rapport nr. 1 om veitrafikkulykke med modulvogntog og varebil på E6 i Bugøyfjord i Sør-Varanger 23. mars 2015	2016/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å gjennomføre risikoanalyse av E6 på strekningen mellom Kirkenes og Tana for å identifisere sikkerhetskritiske forhold i forbindelse med bruk av modulvogntog.	Statens vegvesen har gjennomført en TS-inspeksjon av strekningen. Som vi rapporterte i fjor, er siktryddig av avkjørslene og oppgradering av rekkverk/brurekkverk til normerte løsninger våre tiltak for å bedre sikkerheten på strekningen. Siktrydding og rekkverkstiltak på Bugøyfjord bru er gjennomført. Man vurderer nå hvordan rekkverkstiltak på Neiden bru og Langfjordstrømmen bru skal gjennomføres. Det er tatt inn i rekkverkskontraktene og vil bli gjennomført i 2024. Statens vegvesen mener at oppfølging av tilråkning 2016/01T med dette er avsluttet.



Vedlegg 5

Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren





I tildelingsbrevet for 2023 bes det om følgende rapportering: «Statens vegvesen skal rapportere på oppfølgingen av tiltakene i handlingsplanen mot sosial dumping i årsrapporten for 2023, herunder bl.a. økt tilsyns- og kontrollvirksomhet. Vi viser til oppdrag gitt til Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 20 for 2022.»

I det etterfølgende er det rapportert på enkelte av tiltakene Statens vegvesen har ansvaret for:

Tiltak nr. 2: Regjeringen vil starte et regelverksarbeid for å innføre løyvekrav og regler om kjøre- og hviletid for nasjonal godstransport med varebiler over 2 500 kg.

Høringsutkast for innføring av løyve for varebil ble sendt SD 31. mars 2023, og vi er i dialog med fylkeskommunene vedrørende anskaffelse av nytt løyvesystem. Høring om fartsskriver i varebil vil bli prioritert i 2024, slik at høringen kan sendes ut tidlig i 2025.

Tiltak nr. 7: Regjeringen vil innføre nye kontrollregler i forskrift om arbeidstid for sjåførere, i tråd med nye regler i mobilitetspakken.

Forskriftshøring vedrørende implementering av 2020/1057 – Artikkel 2 ble sendt ut før sommeren med høringsfrist 18. august 2023. Denne er nå vedtatt, og hadde ikrafttredelse 15. oktober 2023.

Tiltak nr. 8: Regjeringen vil klargjøre medansvaret for transportbestiller/transportkjøper i forskrift om arbeidstid for sjåførere.

I arbeidet med nytt høringsutkast på Forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor veitransport (FATS) er det forslag om et tydeligere ansvar for bestillere av transporttjenester. Statens vegvesen har oversendt høringsutkast til SD.

Tiltak nr. 11: Regjeringen vil innføre overtredelsesgebyr for flere overtredelser av vegtrafikkloven med forskrifter.

Gebyrprosjektets del 2 (kabotasje) er besluttet iverksatt fra 01. mars 2024. Gebyrprosjektets del 3 som omhandler innføring av flere forhold som kan gebyrlegges langs vei er godt i gang, og vi håper å få oversendt et høringsutkast til Samferdselsdepartementet innen utgangen av april 2024. Utkast til høringsnotat og forskriftsendring for avrenning (lastsikring) er oversendt Samferdselsdepartementet.

Tiltak nr. 12: Regjeringen vil sende på høring en ny forskrift om elektroniske kontrollverktøy, herunder om forlenget tillatt lagringstid av kontrolldata.

Statens vegvesen sin vurdering er fortsatt at forskrift ikke er nødvendig. Begrunnelsesnotat er utarbeidet og oversendt Samferdselsdepartementet til vurdering.

Tiltak nr. 13: Regjeringen vil sende på høring forslag til regelverksendringer for å etablere et sentralt skaderegister for bil.

Oppdrag er mottatt fra Samferdselsdepartementet, og høringsforslag er oversendt til Samferdselsdepartementet 31. januar 2024. Det skal også jobbes med rammeverket rundt systemutvikling i samme periode.



Tiltak nr. 18 og 38: Regjeringen vil innføre krav om fagkompetanse og løyvegaranti for drosjeløyvehavere, og krav om dokumentasjon for godkjent taksameter og riktig registrering i kjøretøyregisteret.

Tiltak 18 er utført, og løyveprøve ble innført fra 1. juni 2023. Regjeringen har imidlertid i pressemelding februar 2024, bedt Statens vegvesen om å avvikle ordningen med praktisk førerprøve for å sikre rekruttering av drosjesjåfører i distriktene. Krav til fagkompetanse står fortsatt ved lag.

Tiltak nr. 20: Regjeringen vil effektivisere og målrette kontrollvirksomheten gjennom økt bruk av digitalisering, blant annet ved utvidet bruksområde for fartsskrivere.

Statens vegvesen har utviklet en datamodell for predikering av kjøretøy med feil og mangler. Modellen er testet og har gitt interessante funn. Testing av ulike løsninger for skanning av dekk er også i gang. Her er det inngått utviklingskontrakter med to leverandører. EU jobber fortsatt med avklaringer knyttet til fjernavlesing av fartsskriver. Statens vegvesen jobber også med systemutvikling for automatisk innskilting langs vei.

Tiltak nr. 21: Regjeringen vil jobbe langsiktig for å sikre tilstrekkelige ressurser for oppfølging av handlingsplanen og en reell styrking av kontrollinnsatsen. Statens vegvesen fikk anledning til å rekruttere 35 nye stillinger i 2023. 31 av disse er tilsatt, og resten er i prosess.

Tiltak nr. 22 og 23: Regjeringen vil videreføre og styrke etablerte samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene, deriblant A-krimsentrene.

Statens vegvesen har god dialog med både A-krimsentrene og lokalt politi, arbeidstilsyn og skattemyndigheter, og samarbeidet blir stadig bedre. Samarbeidet er ønsket fra alle parter så sant ressursituasjonen gjør det mulig.

Statens vegvesen har etablerte kontaktpunkt mot alle landets åtte A-krimsentre, i tillegg er det etablert egne samarbeidsavtaler der hvor a-krim satsing skjer på utsiden av et senter. Det er gjort grep for å være i enda tettere kontakt ved at møtefrekvens er økt. For 2024 har alle A-krimsentre mottatt sentral føring for at transport innen fisketransport er hovedsatsing. Satsinger fordrer enda tettere samarbeid med Statens vegvesen og det er tatt høyde for dette inn mot 2024.

Statens vegvesen deltar i samarbeidskontroller lang vei med andre kontrollatater som Justervesen, Politi, Skatt, Arbeidstilsyn og Løyvemyndigheten. I 2023 ble det gjennomført over 140 slike samarbeidskontroller. Flere av kontrollene er rettet mot varebilsegmentet og er gjort i samarbeid med A-krimsentre. Selv om utfordringer på ressursiden i flere av etatene begrenser innsatsen, har samarbeidet økt. Det avdekkes en rekke alvorlige forhold som følges opp av de øvrige kontrolletatene, blant annet skatte- og avgiftsunndragelser, svart arbeid og lønnsstyveri.

Etaten har også et godt samarbeid med andre etater knyttet til tilsyn og aksjoner rettet mot ulovlig verkstedsvirksomhet. Tilsynsvirksomheten har samarbeidsaksjoner med Skatt, Politi og Arbeidstilsynet, og det ble gjennomført 50 slike aksjoner i 2023.



Tiltak nr. 25: Regjeringen vil utrede en ordning med en tverretattlig operativ ressursgruppe. Se punkt 22. Dette er styrkingen som omtales av pkt. 22.

Utredningen ble levert fra Statens vegvesen etter samarbeid med Skatteetaten og Arbeidstilsynet like før jul 2023 og ligger nå hos Samferdselsdepartementet. Utredningen sendes også fra Arbeidstilsynet til AID januar 2024.

Tiltak nr. 27: Regjeringen vil fortsette det tette samarbeidet med partene i arbeidslivet, og videreføre treparts bransjeprogrammene for transport og bil.

Det er gjennomført en workshop med fokus for tiltak for 2024 i treparts bransjeprogram for bil, og Statens vegvesen er viktig bidragsyter inn arbeidet som skjer der. Det er faste formøter med Arbeidstilsynet, som er sekretariat, og Statens vegvesen i forkant av alle møter.

Statens vegvesen deltar i Trepartsbransjeprogram for transport. I 2023 har bransjeprogrammet blant annet gjennomført et transportseminar i Polen. Statens vegvesen deltar også på møter med ulike bransjeorganisasjoner hvor hensikten er å dele informasjon om regelverk mv.

Tiltak nr. 30: Regjeringen vil sørge for at Statens vegvesen gjennomfører samordnede kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller med kontrollmyndighetene i andre EØS-land.

Gjennom kontakt med bl.a. Sverige er det en felles forståelse om at kontrollgjennomføring er dekket gjennom etablerte kontrolluker (Roadpol). Kontroll langs vei i andre land gjennomføres av politiet. Norsk politi (UP) deltar i disse kontrollene. Statens vegvesen har gode erfaringer med kontrollsamarbeid med andre nasjoner og da spesielt de nordiske. Det vil bli vurdert å gjennomføre en samarbeidskontroll i 2024. Her vil en også vurdere å invitere andre nasjoner eks. Polen.

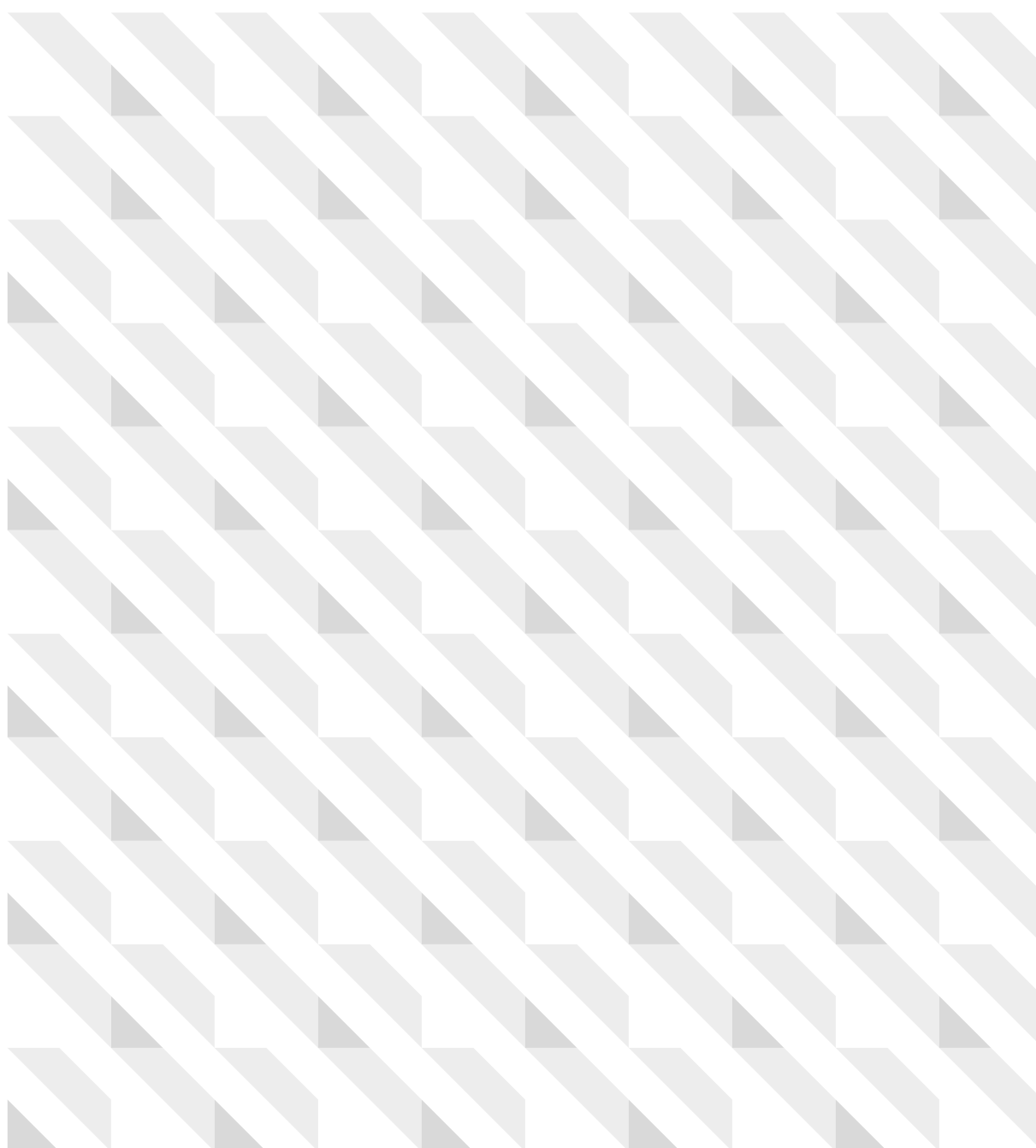
Tiltak nr. 31: Regjeringen vil jobbe aktivt inn mot EU-systemet og sørge for norsk deltakelse i relevante arbeidsgrupper i regi av Kommisjonen.

Post covid opplever vi en økt møteaktivitet i flere arbeidsgrupper og EU-organer hvor Statens vegvesen er involvert, slik som europeisk arbeidsmarkedsmyndighet (ELA) og CORTE. Statens vegvesen har løpende dialog med SD for å avklare deltakelse i ulike internasjonale arbeidsgrupper. I tilfeller hvor Statens vegvesen deltar uten at Samferdselsdepartementet er til stede, så deles interne referater med saksbehandler(e) i departementet.



Vedlegg 6

Overordnet status og risiko- vurdering på oppdrag i budsjettåret





Oppdrag i tildelingsbrevet 2023

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

Forklaring på statuslys:

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

Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
1-2023	Revidert vegdataforskrift: Statens vegvesen skal i løpet av 2023 sende utkast til forskrift på høring, oppsummere høringsinnspillene og oversende et forslag til revidert vegdataforskrift til departementet	31.des.23	Høringsfrist ble, som rapportert i andre tertial, forlenget. Det er kommet inn mange og gode innspill. Så langt ser vi at innspillene går på struktur og detaljingsnivå, spesielt mht. personopplysninger, men også generelt. Vi har løpende dialog med SD.	●
2-2023	Autonome kjøretøy: Statens vegvesen skal foreslå en plan for å følge opp anmodningsvedtakene. Planen skal legge opp til utstrakt involvering av berørte aktører	15.mar.23	Forslag til strategi er overlevert til Samferdselsdepartementet.	●
3-2023	Naturnøytral vei: Statens vegvesen skal følge opp anbefalingene i rapporten Utkast til metode for vurdering av grad av naturnøytralitet, i samarbeid med Nye Veier AS og miljømyndighetene.	01.sep.23 Ny frist: 31.des.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	●
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	I arbeidet med oppdraget har prosjektgruppen, bestående av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet gjennomført flere møter for å definere en oppdragsforståelse og identifisere kunnskapsbehov. Det ble hentet inn innspill fra Miljødirektoratet, Nye Veier og Bane NOR. I dette forarbeidet, kom det frem at det er igangsatt flere initiativer som omhandler arealbruk og beregning av dette. Prosjektgruppen kom frem til at det er behov for å jobbe mer integrert med slike tilgrensende og til dels overlappende arbeider. Deriblant viser vi til "Trasebredder ved beregning av vei og jernbaneprosjekts arealbeslag i tidlig fase, datert 20.10.2023, og arbeidet gjort i NTP 2025–2036: Utredningsoppdrag – klima og miljø. Med bakgrunn i dette anbefaler vi at videre arbeid bør omfatte og skaffe ytterligere sikkerhet i beregningsgrunnlag samt forarbeid for utvikling av naturregnskap for sektoren. Premisser i tilgrensende arbeider i 2023 skal vurderes lagt til grunn for dette arbeidet. Vi forventer første leveranse fra dette arbeidet 1.juni 2024	●



Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
5-2023	<p>Kartlegging av parallellveinettet til høyhastighetsvei: Statens vegvesen skal kartlegge parallellveinettet til landets høyhastighetsveier (motortrafikkvei og motorvei). Det overordnede målet med kartleggingen er å gi et forsvarlig faglig grunnlag for kunne foreslå et slik økt krav til konstruktiv hastighet. Statens vegvesen må selv vurdere hensiktsmessig detaljnivå og kriterier for kartleggingen. Det vises her til departementets brev av 25. mars 2022.</p>	<p>31.des.23</p> <p>Ny frist: 15.mar.24</p>	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	●
6-2023	<p>Videreutvikle ordningen med kjørevurdering: Statens vegvesen skal, sammen med Helsedirektoratet, igangsette arbeid med å videreutvikle ordningen med kjørevurdering for eldre førerkortinnehavere og å starte et arbeid for å utrede bruk av kjøresimulator, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 18 av 28. oktober 2022.</p>	01.aug.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	●
7-2023	<p>Kunnskapsgrunnlag om båtruter som er del av kollektivtransport: Statens vegvesen bes utarbeide et kunnskapsgrunnlag om båtruter. Videre bes Statens vegvesen utarbeide anslag på kostnader knyttet til at alle båtsamband likestilles med ferjesamband, dvs. at det innføres de samme ordninger for båter som det har blitt for ferjer.</p>	31.mar.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	●
8-2023	<p>Evaluering av assistansetjeneste på bussterminaler: Det ble i 2016 lagt opp til en evaluering etter noen år. Departementet ber Statens vegvesen evaluere tilbudet om assistansetjeneste på bussterminaler, i samarbeid med fylkeskommunene. Evalueringen skal inkludere erfaringer med tjenesten så langt og en vurdering av muligheten for å utvide ordningen til flere terminaler.</p>	15.jun.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet.	●



Supplerende tildelingsbrev med oppdrag

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

Forklaring på statuslys:

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

Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
9-2023	Oppfølging av anmodningsvedtak nr. 94 om nullutslipp i løyvepliktig transport (supplerende tildelingsbrev nr. 5): I dette supplerende tildelingsbrevet gir departementet oppdrag til Statens vegvesen (SVV) å utrede om det er mulig, og hensiktsmessig, å stille krav om nullutslipp i løyvepliktig persontransport med motorvogn, og utarbeide forslag til regelverk. Departementet ber også om at et forslag til plan for oppfølging av oppdraget presenteres i et møte fredag 14. april 2023, kl. 10.00-11.30.	14. apr.23	Høringsutkast med innføring av krav til nullutslipp i løyvepliktig persontransport ble oversendt SD 20. desember 2023. Forslaget innebærer endring i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).	●
10-2023	Oppdrag om utredning av kollisjonssikkerhetskrav – steg 2 (supplerende tildelingsbrev nr. 6) I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utrede strengere krav til kollisjonssikkerhet i buss.	01.okt.23	Plan for videre oppfølging av bestilling er levert til Samferdselsdepartementet den 29.september 2023.	●
11-2023	Nasjonale føringer på riks- og fylkesvegnettet (supplerende tildelingsbrev nr. 7) 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.	Ikke satt	Det er avholdt møte med Samferdselsdepartementet knyttet til forståelsen av oppdraget og forventninger til fremdrift og involvering, og det er laget et forslag til fremdrift med tidspunkt for møter med SD. Det er også gjennomført møter med fylkeskommunene, Vegtilsynet, Nye Veier AS i tillegg til Statens vegvesen.	●
12-2023	Oppfølging av anmodningsvedtak 935 vedr. ATK (supplerende tildelingsbrev nr. 9) 1. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen, i samråd med politiet, utarbeide forslag til mulige kriterier som hensyntar Stortingets vedtak. 2. Vi ber videre om at Statens vegvesen, i samråd med politiet, vurderer behov for nødvendige endringer i hjemmelsgrunnlaget for slik eventuell utvidet bruk av automatisk trafikk kontroll (ATK) 3. Vi ber også om en vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser av en eventuell utvidelse av bruksområdet for tiltaket.	16.okt.23	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet den 23. oktober 2023.	●



Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
13-2023	<p>Oppdrag om grunnlagsmateriale for ekstern kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør (supplerende tildelingsbrev nr. 9)</p> <p>Vi ber Statens vegvesen forberede nødvendig grunnlagsmateriale for KS2, og at vi så raskt som mulig får en tilbakemelding på når dette kan oversendes. Videre ber vi om at Statens vegvesen bidrar til at prosessen for kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør er godt koordinert med øvrig arbeid med bybanen til Åsane, og at etaten holder departementet orientert om hvordan samordningsbehovet blir håndtert.</p>	Ikke satt	Samferdselsdepartementet har fått status tilknyttet arbeidet.	
14-2023	<p>Oppdrag om å foreta ny totalgjennomgang av forskriften om parkeringstillatelse for forflytningshemmede (supplerende tildelingsbrev nr. 11)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å foreta en ny totalgjennomgang av forskrift av 18. mars 2016 nr. 264 om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.</p>	01.jan.24	Fremdriftsplan er utarbeidet, og det ble avholdt møte i slutten av januar 2024.	
15-2023	<p>Oppdrag om levering av kriteriedata til beregning i inntektssystemet (supplerende tildelingsbrev nr. 12)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide kriteriedata for vedlikeholdsbehov på fylkesveg og normerte ferjekostnader, som brukes i kostnadsnøkklene for fylkesveg og fylkesvegferjedrift.</p>	Ikke satt	Arbeidet er satt i gang.	
16-2023	<p>Tilpasning av YSK-kravet for ukrainske yrkessjåfører (supplerende tildelingsbrev nr. 13)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å legge til rette for at ukrainske flyktninger tilkjennes så lempelige krav til gjennomføring av YSK som yrkessjåførdirektivet og forordning 2022/1280 gir handlingsrom for. Oppdraget gjelder både for buss- og lastebilsjåfører.</p>	01.feb.24	Oppdrag er levert til Samferdselsdepartementet den 31. januar 2024.	
17-2023	<p>Innspill til effektiviseringsarbeid (supplerende tildelingsbrev nr. 14)</p> <p>Samferdselsdepartementet vurderer nå hvordan departementet skal følge opp effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen etter 2024, bl.a. om det skal fastsettes et nytt effektiviseringsmål for kommende periode eller om dette arbeidet skal følges opp på en annen måte. Vi ber i dette brevet om innspill fra Statens vegvesen til dette arbeidet.</p>	Ikke satt	Statens vegvesen har levert første delleveranse til Samferdselsdepartementet den 16. februar 2024.	



Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
18-2023	<p>Etablering av nytt løyverregister (supplerende tildelingsbrev nr. 15)</p> <p>Departementet ber derfor Statens vegvesen om å etablere et register for de løyvetypene som i dag er omfattet av det fylkeskommunale løyverregisteret. Dette omfatter primært drosjeløyver og ruteløyver for transport på vei og til sjøs.</p>	15.des.23	Statens vegvesen har levert fremdriftsplan og kostnadsestimat til Samferdselsdepartementet den 15. desember 2023.	
19-2023	<p>Oppdrag om kartlegging av tilførsel av nitrogen til Oslofjorden (supplerende tildelingsbrev nr. 16)</p> <p>I dette supplerende tildelingsbrevet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge kilder og omfang av tilførsler av nitrogen fra egen virksomhet til Oslofjorden i tråd med vedlagte mandat.</p>	<p>Trinn 1: 01.apr.24</p> <p>Trinn 2: Avklares etter trinn 1</p>	Arbeidet er i rute. Det er avholdt statusmøte med Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet og Miljødirektoratet.	
22/901-1	<p>Oppdrag om kjøreseddelregister og forvaltningsansvar (ikke oppdrag i supplerende tildelingsbrev)</p> <p>Samferdselsdepartementet viser til mandat for oppdrag om etablering av kjøreseddelregister og forvaltningsansvaret for kjøreseddelordningen.</p> <p>Oppdraget går fra Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet i fellesskap til Politidirektoratet og Statens vegvesen. I samråd med Justis- og beredskapsdepartementet, forestår Samferdselsdepartementet utsendelsen av oppdraget på vegne av begge departementer.</p>	30.apr.24	Utredningen er godt i gang i tett samarbeid med Politidirektoratet. Det er gitt utsatt frist for levering til 01. september 2024.	



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
vegvesen.no