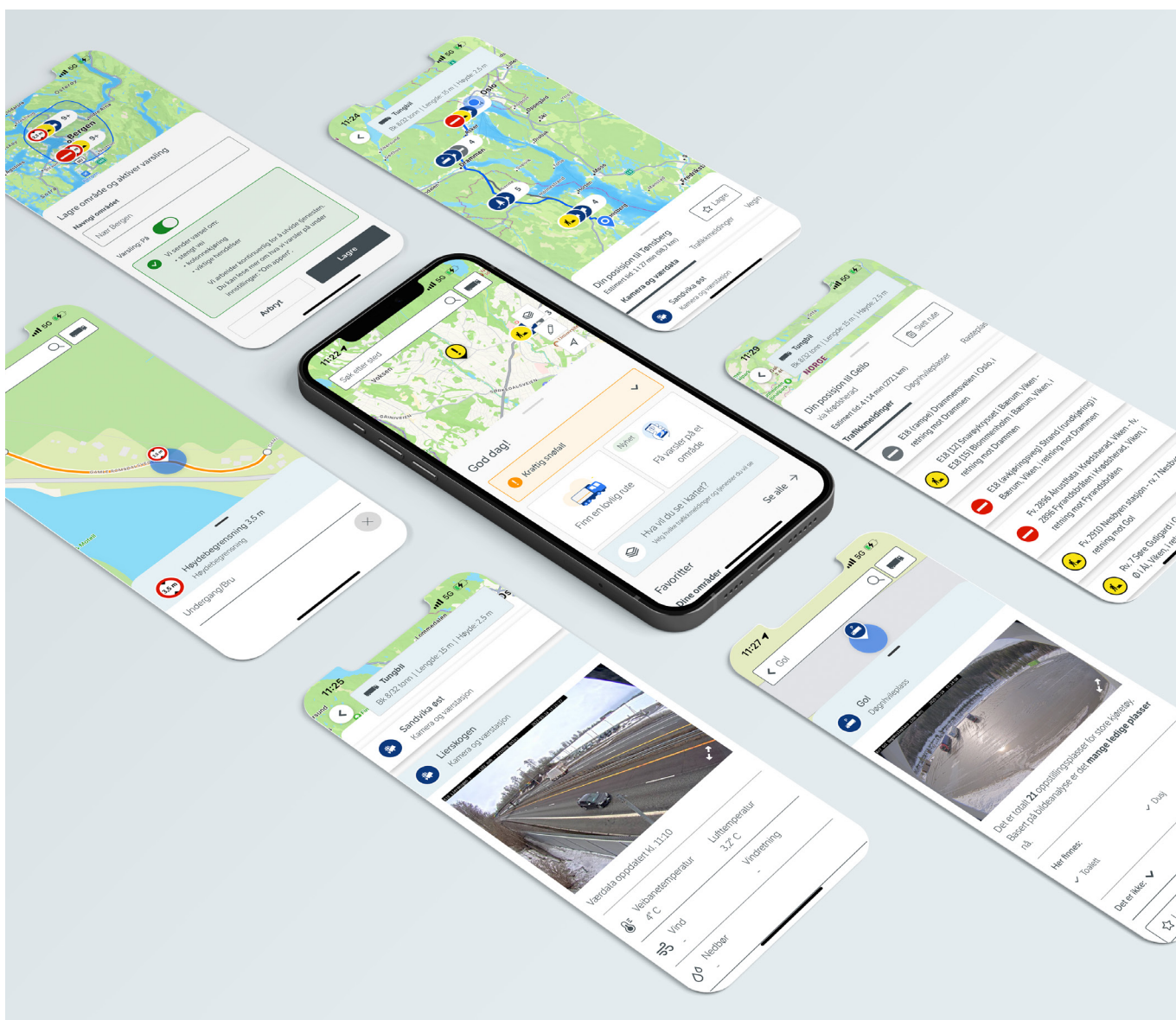




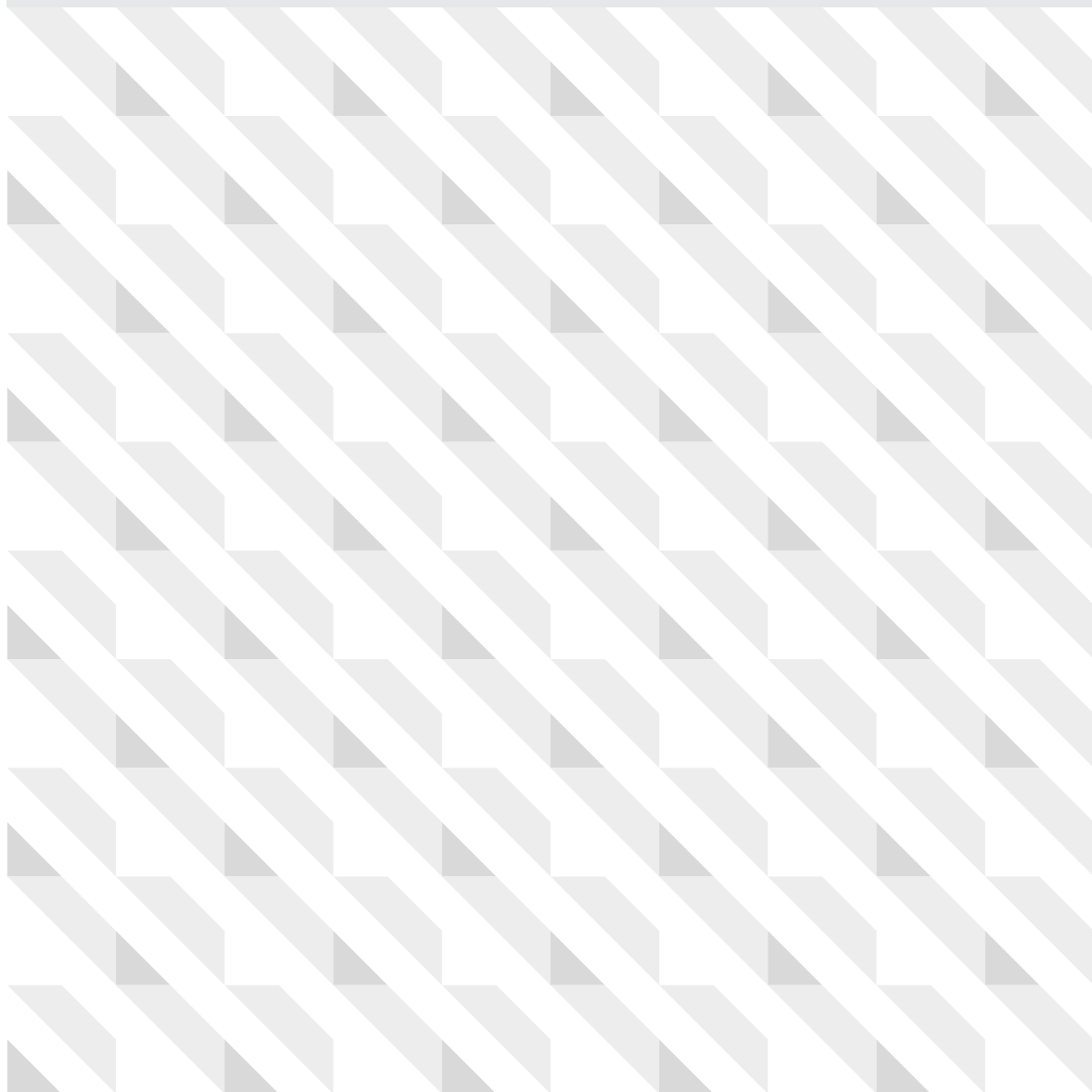
Årsrapport 2022



Statens vegvesens trafikkinformasjonsløsninger er videreutviklet i 2022 og gir økt verdi til trafikantene og forenkler ruteplanleggingen.
Foto: Bjarthe Vossseteig, 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	14
3.1 Resultater og måloppnåelse 2022	15
3.1.1 Mer for pengene	16
3.1.2 Effektiv bruk av ny teknologi	22
3.1.3 Bidra til oppfylling av Norges klima- og miljømål	28
3.1.4 Nullvisjon for drepte og hardt skadde	40
3.1.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	48
3.2 Økonomi og ressursbruk	56
3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	58
3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	60
3.2.3 Postvis omtale av kap.1332 Transport i byområder mv.	61
3.2.4 Fullmakter	62
4. Styring og kontroll i virksomheten	64
4.1 Overordnet vurdering av styring og kontroll	65
4.2 Bemanning, kapasitet og kompetanse	65
4.2.1 Bemanning i Statens vegvesen	65
4.2.2 Arbeidsmiljø i Statens vegvesen	67
4.2.3 Likestilling i virksomheten	68
4.2.4 Inkluderende rekruttering (Inkluderingsdugnaden)	69
4.2.5 Lærlinger	70
4.3 Etterlevelse	70
4.3.1 Oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger	71
4.4 Seriøsitet og HMS	72
4.4.1 Seriøsitet	72
4.4.2 HMS i entreprisedriften	73
4.5 Samfunnssikkerhet og beredskap	73
5. Vurdering av framtidsutsikter	76
6. Årsregnskap	78
6.1 Ledelseskomentar	79
Formål	79
Bekreftelse	79
Vurdering av vesentlige forhold	79
Tilleggsopplysninger	80
Prinsippnote til årsregnskapet	81
6.2 Bevilgningsrapportering med noter	83
Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter (beløp i 1000 kr)	85



Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til 2023 (beløp i 1000 kr).....	86
Note C Konto 6500 Forskudd.....	89
6.3 Artskontorrapporteringen med noter.....	90
Note 1: Innbetaling fra drift.....	92
Note 2: Utbetalinger til lønn.....	93
Note 3: Andre utbetalinger til drift.....	94
Note 4: Finansinntekter og finansutgifter.....	96
Note 5: Utbetaling til investeringer i bygninger, tomter og maskiner.....	96
Note 6: Innkrevingsvirksomhet og andre overføring til staten.....	97
Note 7: Tilskuddsforvaltning.....	97
Note 8, Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.....	98
Vedlegg 1 Nærmere om resultater.....	100
Vedlegg 2 Nærmere om oppfølging av store prosjekter.....	114
Vedlegg 3 Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler.....	124
Vedlegg 4 Nærmere om oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger.....	134
Vedlegg 5 Nærmere om oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.....	146



1. Leders beretning



Hønehawk over anlegget på E39 Lønset-Hjelset. Foto: Maria Madrid, Statens vegvesen



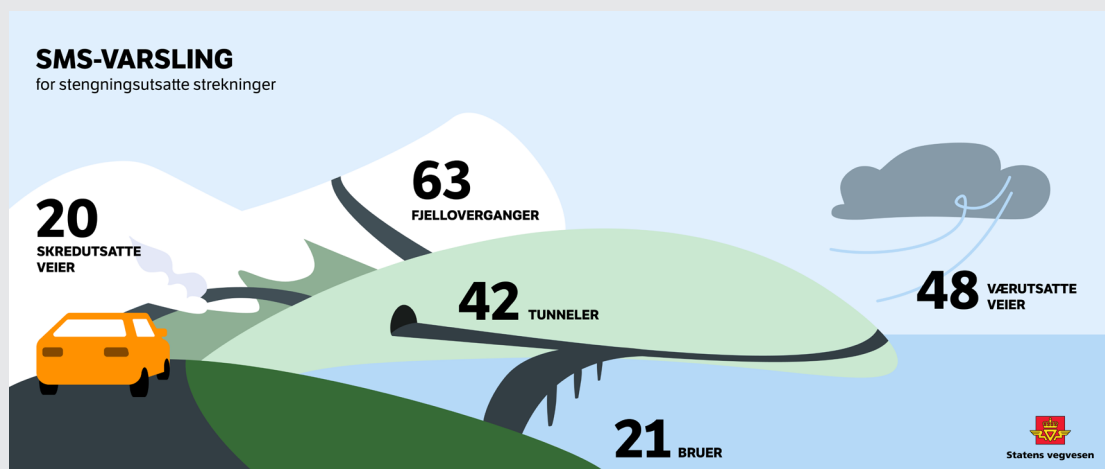
2022 har vært et krevende, men godt år for Statens vegvesen. To år etter omorganiseringen til landsdekkende fagdivisjoner har det «nye» Vegvesenet i stor grad satt seg. Vi er i ferd med å ta ut gevinster av omorganiseringen og står godt rustet for fremtiden.

Vi har god måloppnåelse på flere områder og solid kostnadskontroll i vår virksomhet. Dette på tross av turbulente rammebetingelser - som post-pandemi, Ukraina-krigen, strømkrisen og kraftig prisvekst. Differansen mellom inflasjonsjustert budsjett og faktisk prisutvikling er betydelig og har redusert vårt handlingsrom. Eksempelvis er vedlikeholdsetterslepet negativt påvirket. Totalt ble det åpnet 45 km ny vei i 2022.

Virksomhetsstrategien ble vedtatt i 2022, og hjelper oss å prioritere strategisk riktige initiativ som vi skal lykkes med for å løse vårt samfunnsoppdrag. De tre strategiske initiativene trafiksikkerhet, forutsigbar fremkommelighet og bærekraft er gode eksempler på dette, og de dekker hele samfunnsoppdraget vårt.

2021 ga et historisk lavt antall drepte på norske veier. Endringen fra 80 drepte i 2021 til 118 i 2022 var dystre. Økningen skjedde nesten utelukkende i perioden mai til august. Resten av året lar seg sammenligne med 2021. Fjoråret ga oss både en vekker om raske uønskede endringer i ulykkestallene, men også en forsterket tro på at det systematiske arbeidet med trafiksikkerhet som er drevet de siste årene er avgjørende for den videre utvikling i tråd med nullvisjonen.

I løpet av 2022 har vi vært tett på kundenes behov og forventinger, og lansert en rekke tjenester som forenkler hverdagen til yrkessjåfører og privatbilister. Trafikkinformasjon er lettere tilgjengelig, og man kan nå abonnere på SMS-varsling for utvalgte strekninger og fjelloverganger. Som abonnent får man varsel når veien må stenges, når det innføres kolonnekjøring og når den åpnes igjen. Vi vet at god trafikkinformasjon og en mest mulig forutsigbar reise er viktig for trafikantene.



Figur 1 Oversikt over SMS-varslingstjenestene våre per 10. mars 2023



Nå integrerer vi vårt arbeid med bærekraft enda tydeligere i virksomheten. Vi utformet en egen bærekraftstrategi i 2022 og strategien vil bidra til å styrke vår måloppnåelse over tid. Tydelige mål og krav fra oss gir retning. På samme måte som etableringen av nullvisjonen for over tjue år siden har vært sterkt medvirkende til at trafikksikkerhet nå er en integrert del av hele virksomheten vår, har vi nå som ambisjon at også bærekraft skal være førende for våre aktiviteter. Ved å stille krav i våre anskaffelser får vi til store utslippsreduksjoner: skjerpede krav førte til at utslippene fra asfalten vi la i fjor var 9 000 tonn CO₂-ekvivalenter lavere enn om vi hadde videreført kravet fra 2020.

Det er ingen selvfølge at Norge - et land i Europas utkant - skal være konkurransedyktig. Fremtidens arbeidsplasser i Norge er avhengig av et konkurransedyktig og fremoverlent næringsliv. 90 prosent av godstransporten foregår på vei og veitransporten utgjør hele 97 prosent av vareverdien av alt som fraktes i Fastlands-Norge. For næringslivet er tid penger. Nettopp derfor må vi investere i veiene som vi er helt avhengig av. Nøkkelen til suksess fremover er systematisk planlegging basert på et solid faktagrunnlag, for tiden er inne for tøffe prioriteringer. Vi vil gi råd om å prioritere den infrastrukturen som gir best effekt, flest arbeidsplasser og høyest mulig produktivitet. Vi må peke på de områdene i Norge som har størst potensiale for arbeidsplasser, gode bomiljøer og økt produktivitet for landet.

Vi har dyktige og motiverte folk i Statens vegvesen, som hver dag jobber for et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem – i dag og i fremtiden.

Oslo, 15. mars 2023



Foto: Lars Olve Hesjedal, Statens vegvesen

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall



Vegtrafikksentralen (VTS) i Bergen. 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 4 909 ansatte fordelt på 4 649 utførte årsverk, eller 4 861 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 strategiske initiativ. 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 fra og med 2023 kunne følge utviklingen over tid.



Figur 2.2 Statens vegvesens virksomhetsstrategi



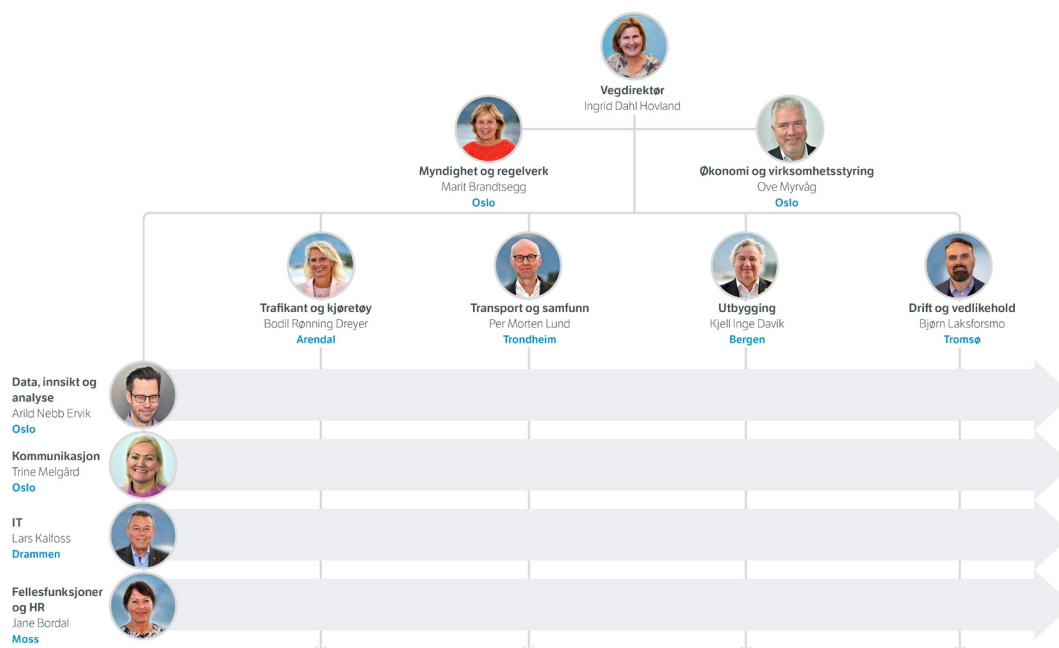
Som en forlengelse av virksomhetsstrategien utarbeidet etaten i 2022 også en strategi for bærekraft, for å sikre at vi bidrar til å følge opp FNs mål for en bærekraftig utvikling. Vår ambisjon er at bærekraftperspektivet skal integreres i all vår aktivitet, tilsvarende den tydelige posisjon trafikkikkerhet fikk i etaten gjennom nullvisjonen. Strategien omfatter totalt fem prioriterte områder som vi har stor påvirkning på, og hvor vi kan gjøre en forskjell. Det videre arbeidet i 2023 blir å konkretisere hvordan målene skal følges opp. Her blir det viktig å se muligheter på tvers og samarbeide tett med både leverandører og bransje.



Figur 2.3 Bærekraftstrategiens fem prioriterte områder

Ettersom arbeidet med bærekraft inngår i flere mål og aktiviteter har vi valgt å rapportere på de ulike bærekraftsaktivitetene våre under de tilhørende toppmålene, og ikke som en separat bærekraftsrapportering. De første tre prioriterte områdene er i hovedsak omtalt i kap. 3.1.3, og de to siste i kap. 3.1.4 og 3.1.5. I tillegg er seriositet omtalt i kap. 4.4.

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 at vi kan oppnå de fem toppmålene.



Figur 2.4 Organisasjon og ledelse per 31.12.2022

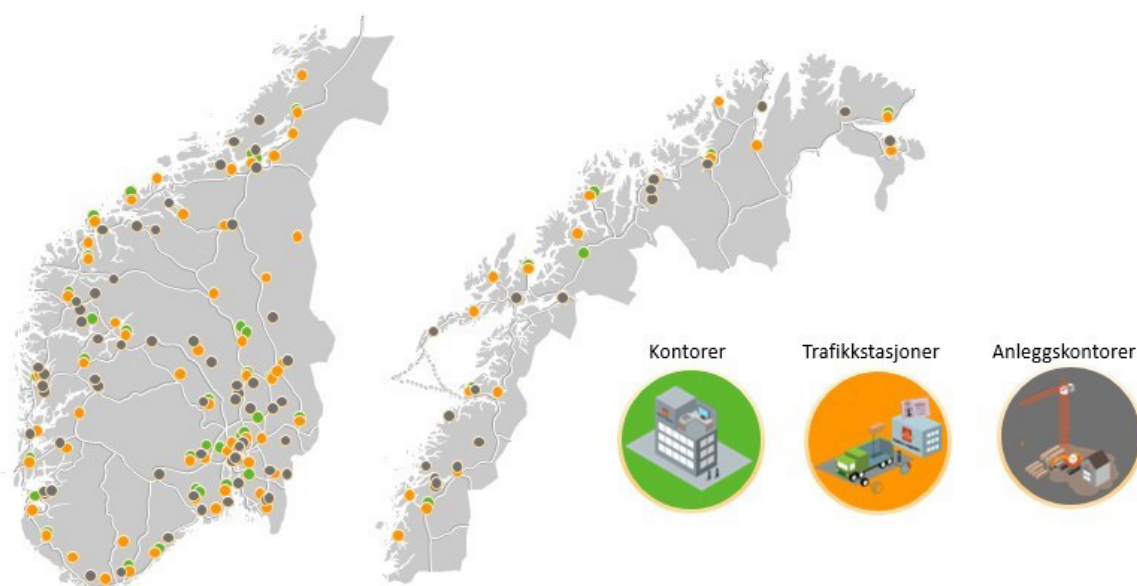


- **Transport og samfunn** har det utførende ansvaret for de oppgaver Statens vegvesen utfører uavhengig av veieier, for hele transportsystemet
- **Utbygging** har ansvar for å gjennomføre større utbyggingsprosjekter tildelt Statens vegvesen
- **Drift og vedlikehold** ivaretar veieierskapet på vegne av staten
- **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 ivaretar helhetlige leveranser til vegdirektøren og Samferdselsdepartementet
- **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.

Divisjonene har hovedkontor i hver sin by. Statens vegvesen har bred representasjon rundt om i hele Norge.



Figur 2.5 Statens vegvesens lokasjoner

**Tabell 2.1 Utvalgte nøkkeltall 2022**

Administrative nøkkeltall DFØ ¹	2020	2021	2022
Antall ansatte	4 796 ²	4 923	4 909
Antall utførte årsverk	4 615	4 540	4 649
Samlet tildeling post 01-99 (mill.kr)	39 141	39 597	38 111
Utnyttelsesgrad post 01-29	96,9 %	97,4 %	99,2 %
Driftsutgifter (mill. kr)	31 100	30 702	32 733
Lønnsandel av driftsutgifter	13,5 %	13,4 %	12,9 %
Lønnsutgifter pr. årsverk (1 000- kr)	912	905	910
Total omsetning (mill. kr)	38 548	39 767	41 244
Lønnsandel av total omsetning	10,9 %	10,3 %	10,3 %
Konsulentandel av total omsetning	6,8 %	7,1 % ³	7,2 %

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

2 Nedgangen i antall ansatte må ses i sammenheng med avvikling av sams veiadministrasjon fra 2020

3 Rapportering av konsulentutgifter er endret fra tidligere årsrapporter ved at innleie av vikarer og kjøp av tjenester ikke er inkludert i konsulentutgifter

**Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2021⁴**

	2020	2021	2022
Framkommelighet			
Andel av riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet for veidekke (i pst.)	92 %	92 %	91 %
Antall km riksvei dekkelagt	752	1 149	835
Antall km riksvei åpnet for trafikk	113,1	9	44,8
Antall skredutsatte punkt på riksveinettet som er utbedret	1	1	13
Antall km på riksvei som har fått gul midtlinje	14,2	10,5	17
Antall km nye kollektivfelt	2	2,2	2,3
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	12,6	3,5	5,6
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	58,3	5,2	18,6
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	3	0	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	40	16	83
Trafikksikkerhet			
Antall km ny firefelts riksvei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	36,4	1,2	16,2
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveier	22,4	0	12,1
Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking	104,9	101,9	31,7
Miljø			
Endring i antall personer utsatt for et innendørs døgnkvalivalent støynivå over 38 dB	196	194	15
Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	45	36	17
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO ₅	0 av 7	0 av 7	0 av 7
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM ₁₀ ⁶	2 av 8	0 av 8	4 av 8 ⁷
Trafikant og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy ⁸	3 405 754	3 447 745	3 504 322
Antall elektriske drevne kjøretøy	354 820	472 444	628 276
Antall hydrogendrevne kjøretøy	163	193	220
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)	1 229 375	1 268 599	1 227 989
Antall produserte førerkort (ca.)	393 330	480 420	566 170

⁴ Produksjonstillene 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 store årlige variasjoner i de innrapporterte tallene

⁵ Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Bærum, Drammen, Lillehammer, Oslo, Stavanger og Trondheim

⁶ Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Drammen, Fredrikstad, Grenland, Mo i Rana, Oslo, Stavanger og Trondheim

⁷ Grenseverdiene for luftkvalitet fastsatt i forurensingsforskriften ble strammet inn for svevestøv (PM₁₀) fra 01.01.2022

⁸ Tallet inkluderer personbiler, varebiler, kombinerte biler, lastebiler og busser



3. Årets aktiviteter og resultater



To brøytebiler i følge på E6, Øyer kommune. Foto: Øystein Skotte, Statens vegvesen



- Del 3.1 presenterer Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2022.
- Del 3.2 presenterer informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2022.
- Vedlegg 1 gir en ytterligere omtale av enkelte mål og resultater for året.

3.1 Resultater og måloppnåelse 2022

I tråd med føringer i tildelingsbrevet har Statens vegvesen en risikobasert tilnærming til rapportering av måloppnåelse for 2022. Statens vegvesen har gjennom året bidratt til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem, og melder ingen store endringer i risiko siden andre tertial.

MÅL	VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE	VURDERING AV RISIKO
	<ul style="list-style-type: none"> • God kostnadskontroll • Effektive, digitale og innovative anskaffelser • Prosjekter som sikrer god langsiktig utvikling av utvalgte strekninger prioriteres • Ny kontraktstrategi og vedlikeholdspolicy for effektivisering av drift og vedlikehold • Nye verktøy for systemstøtte • Styrer mot å redusere interne kostnader for å nå målkrav for 2024 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen • Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver • Etaten klarer ikke å redusere kostnadsveksten i driftskontraktene i tilstrekkelig grad • Etaten klarer ikke å redusere interne kostnader i tilstrekkelig grad
	<ul style="list-style-type: none"> • Tilrettelegging og bruk av ny teknologi øker verdien av veien, sikrer høy mobilitet og god samfunnssikkerhet og beredskap • Bedre intern styring for forvaltning og utnyttelse av data (datastrategi, fyrtårn, porteføljekontor og prioriteringer og virkemidler for FoU) 	<ul style="list-style-type: none"> • Etaten klarer ikke å utvikle og tilrettelegge for digitale transportsystem • Beslutninger (internt og eksternt) baseres på foreldet kunnskapsgrunnlag
	<ul style="list-style-type: none"> • Tydeliggjøring av etatens rolle i det grønne skiftet gjennom ny strategi for bærekraft • Sentral rolle i utvikling av ladeinfrastruktur for tungtransporten • Strategisk bruk av anskaffelser og dialog med markedet for å nå klima- og miljømålene • Endringer i veinormalene bidrar til reduserte utslipp og begrensede arealbeslag 	<ul style="list-style-type: none"> • Etaten klarer ikke å redusere barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten • Etaten klarer ikke å nå mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet • Etaten klarer ikke å unngå beslag av verdifulle arealer
	<ul style="list-style-type: none"> • Antall drepte og hardt skadde ligger langt over målkurven for å nå etappemålet i 2030 • Videreføring av langsiktig og kunnskapsbasert innsats for trafikksikre veier • Begrenset vedlikeholdsaktivitet kan gå ut over trafikksikkerheten på kort og lang sikt • Mer treffsikre kontroller avdekker trafikkarfarlige trafikanter og useriøse transportører 	<ul style="list-style-type: none"> • Vi når ikke ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 • Økt vedlikeholdsetterlep som følge av prisutviklingen, påvirker trafikksikkerheten negativt
	<ul style="list-style-type: none"> • Åpning av om lag 45 km ny vei gir spart reisetid • Lansering av flere nye digitale tjenester gir mer forutsigbarhet og bedre reiseinformasjon • Tett dialog med entreprenører og trafikantgrupper for mer proaktiv drift og vedlikehold • Systematisk arbeid med klimatilpassing gir mer robust transportsystem • Dreining mot mer enhetlig styring og oppfølging av byvekstavtaler for bedre prioritering av tiltak 	<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 for å få mer for pengene. Lønnsomheten av transportinvesteringene skal økes ved å redusere kostnader og øke nytten av prosjektene. Vi forventer, gjennom ulike tiltak, å kunne hente ut kostnadseffektivisering i hele verdikjeden.

Vi har god kontroll på kostnadene, både i planfasen og i anleggsfasen, og vi prioriterer de riktige prosjektene på riktig tid gjennom prosessen med årlige porteføljeprioriteringer.

Statens vegvesen er en av de største offentlige innkjøperne i Norge, og hvert år foretar etaten innkjøp for over 30 milliarder kroner. Kontrakter med eksterne samarbeidspartnere utgjør om lag 80 pst. av budsjettet og det gjennomføres mellom 700-800 anskaffelsesprosesser i løpet av et år. Som en stor statlig aktør jobber vi mot å være effektive, digitale og innovative, og vi har stort fokus på bærekraft og sosialt ansvar.

Statens vegvesen tenker helhetlig – drift, vedlikehold, mindre investering, 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 bidra til at vi får mer for pengene.

EFFEKTIVISERING AV VEIBYGGING

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

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. Optimaliseringen skjer i alle prosjektenes faser, fra grunnlaget for fastsettelse av KVVU⁹-estimat på basis av KVVU e.l. tidlig i planfasen, til grunnlaget for fastsetting av styringsrammer før investeringsbeslutning. 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. 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. Veinormalene er nå mer funksjonsbasert og sammen med fraviksregimet gir dette fleksibilitet for valg av standard.

Porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt, både i plan- og gjennomføringsfase, viser at vi har god kontroll på kostnadene, i alle faser (se vedlegg 2 for mer detaljer). For planfasen er omfanget av kostnadsøkninger sterkt redusert sammenlignet med hva vi erfarte i prosjektene før systemet for kostnadsstyring i planfasen ble innført. Vi har ambisjoner om å hente ut ytterligere kostnadseffektivisering, bl.a. gjennom å benytte fleksibiliteten i veinormalene, utbedre når vi kan og bygge nytt når vi må, og gjennom å gjøre verdianalyser o.l. rutinemessig dersom prosjekter har store kostnadsøkninger.

⁹ Konseptvalgutredning



Det er opprettet rammeavtaler for rekkverk der både vedlikehold av eksisterende og investering i nytt rekkverk gjøres i samme kontrakt. Vedlikeholdsarbeid utføres samtidig med strekningsvise utbedringer, andre mindre tiltak og enkelte steder også i forbindelse med tunnelutbedringer. Det blir også gjennomført vedlikeholdstiltak i forbindelse med driftskontraktene. Gjennom slike tiltak får vi gjennomført nødvendige tiltak raskere, samtidig som at fremkommelighetsutfordringene for trafikantene begrenses mest mulig.

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

EFFEKTIVISERING AV DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Drift av veinettet

Utviklingen i prisene på enkelte innsatsfaktorer i markedet for anlegg, ferje samt drift og vedlikehold har det siste året vært markant, spesielt knyttet til stålleveranser, drivstoff og strøm. I en vedvarende situasjon med sterkt økte priser, og som ikke blir kompensert gjennom en tilsvarende økning i etatens økonomiske rammer, vil dette øke risikoen opp mot toppmålet. Prisutviklingen i 2022 har medført at de økonomiske forpliktelsene vi har i våre inngåtte driftskontrakter har økt betydelig. Det har i 2022 kostet kr 429 å drifte én meter riksvei. Statens vegvesen har i 2022 brukt nærmere dobbelt så mye til strøm på vei som i 2021. Vi er i gang med vurderinger av strømbesparende tiltak, disse avveies mot trafikksikkerhet.

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 antas også å medføre større beredskapskostnader. Når fylkeskommuner, Nye Veier AS og OPS-selskaper drifter sine egne strekninger, blir entreprenørene kjørende mye på andre veieieres veier i ren transport mellom strekningene de skal drifte.

For å motvirke kostnadsøkningene har Statens vegvesen forsøkt å tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris. I 2022 har vi utviklet nye kontraktsformer for driften, i tett samarbeid med bransjen. Gjennom fastleggingen av nye kontraktsområder får entreprenørene mer forutsigbarhet. Gjensidig opsjon om forlengelse gir entreprenørene større sikkerhet for god utnyttelse av dyrt utstyr over levetiden. I tillegg vurderes justeringer av vedlikeholdsnivået i driftskontraktene for å få en jevnere fordeling av oppgavemengde gjennom året, uavhengig av sesong. Kontraktstrategien forventes å bidra til at riktig kontraktsform velges og det åpnes for økt samhandling med bransjen. Dette vil igjen bidra til økt innovasjon og lavere konfliktnivå.

Selv om det har vært en kostnadsøkning i driftskontraktene som følge av økte priser, har økningen i tilbudsprisene på nye kontrakter hatt en nedadgående trend. Tilbudspriser på nye driftskontrakter i 2022 viser at tilbudene ligger 17,8 pst. høyere enn pristilbud på de kontraktene de avløser. Sammenligningen er i faste kroner og det er justert for forskjeller i omfang i kontraktene. Tilsvarende tall for 2021 og 2020 var henholdsvis 37 pst. og 73 pst. Dette kan tyde på at våre grep innenfor kontraktstrategien har hatt effekt.



Vi vurderer allikevel at det er høy risiko for at prisene på nye kontrakter i 2023 vil fortsette å stige noe, som følge av at vi skifter ut felleskontrakter med rene riksveikontrakter. All kostnadsøkning innenfor driften vil medføre tilsvarende reduksjon av vedlikehold.

Vedlikehold av veinettet

Økte utgifter til drift har medført at det blir mindre midler igjen til vedlikehold. Samtidig har prisstigning innenfor vedlikeholdet medført at vi får mindre igjen for hver krone. Dette har gjort at blant annet planlagt vedlikehold av tunneler, bruer og rekkverk har blitt forskjøvet frem i tid. I tillegg er det avlyst planlagt dekkelegging av 150 km riksvei. Andelen veidekke som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet har i 2022 for første gang på mange år blitt redusert. Andelen veidekke som tilfredsstillende kravene har gått ned fra 92 pst. ved inngangen av året, til 91 pst. ved utgangen av året.

Statens vegvesen har i 2022 vedtatt en ny vedlikeholdspolicy. Vedlikeholdsplanene skal rulleres årlig og inneholde årsbudsjett, fireårsbudsjett og ytterligere seks års langtidsbudsjett. Sammen med systematisk bruk av tilstandsdata vil vi på lengre sikt få bedre oversikt og bedre beslutningsgrunnlag for å prioritere rett tiltak til rett tid. Målet er at alt vedlikehold skal gjennomføres kostnadseffektivt, og med minst mulig negativ konsekvens for oppetid, trafiksikkerhet og bærekraft.

I 2022 har Statens vegvesen fortsatt sitt måleprogram for å få oversikt over bæreevnen på hele riksveinettet. Det er til nå målt om lag 12 000 felt-km (tilsvarende 6 000 km tofelts vei), og den gjenstående delen av riksveinettet skal etter planen måles i løpet av 2023. Målingene gir, sammen med annen informasjon som sporutvikling, jevnhet m.m., et forbedret grunnlag for prioriteringer innen vedlikehold og utbedring av riksveinettet.

I fire pilotkontrakter ble entreprenørene gitt mulighet å tilby asfalt med forbedrede funksjonsrelaterte egenskaper, som overoppfyller kravene i veinormalen N200. Dette gir lengre dekkelevetid, og pilotkontraktene ble tildelt til den som hadde lavest årskostnad. Vekting av CO₂-utslipp er også inkludert i årskostnaden. Lengre dekkelevetid vil gi lavere vedlikeholdskostnader over tid, lavere CO₂-utslipp og mindre forstyrrelser for fremkommeligheten.

Statens vegvesen arbeider med utvikling av et nytt FDV-system (Forvaltning, drift og vedlikehold), og forsøker også nye automatiserte løsninger for tilstandsregistrering av f.eks. rekkverk (se også omtale under 3.1.2). Til sammen vil dette, når systemene er operative, gi bedre oversikt over tilstanden på veiene. Tilstandsoversikter vil gi et bedre grunnlag for prioritering av årlige vedlikeholdstiltak og for langsiktig planlegging. Vi vil først ta dette i bruk for de mest kostnadskrevene konstruksjonene: tunnel, inkludert elektro-utrustning, og bru. Vedlikeholdstiltak skal prioriteres på bakgrunn av tilstands- og risikovurderinger.

Statens vegvesen gjennomførte i 2010-2012 en kartlegging av tilstanden på veinettet ved å beregne vedlikeholdsetterslepet i kroner. Dette er en arbeidskrevende og metodisk vanskelig prosess. Statens vegvesens har anskaffet digitale verktøy som vil bidra til bedre grunnlag for å måle tilstandsutvikling fremover. Det arbeides nå med å utvikle gode definisjoner for tilstandsindikatorer som vil si noe om utviklingen av tilstanden på veinettet.

DIGITALISERING OG EFFEKTIVISERING

Etatens utviklingsaktivitet dreies ytterligere i de strategiske retningene etaten har pekt ut (se også kap. 3.1.2). Porteføljekontoret, som ble etablert i 2021, har fortsatt arbeidet med å tydeliggjøre etatens digitale



utviklingsaktivitet. Det er startet opp et arbeid med en forsterking av metodeverket for nyttestyring av utviklingsaktiviteten for å kunne ta dette mer aktivt i bruk ved prioritering av utviklingsportefølje 2024 og fremover.

Digitalisering er et viktig virkemiddel for å nå målene om effektivisering. Digitalisering av etatens prosesser bidrar til økt likebehandling og kvalitet, og til en betydelig reduksjon av etatens egen ressursbruk. Det arbeides videre for å optimalisere arbeidsprosessene i Statens vegvesen. Vi fortsetter arbeidet med å forenkle, standardisere og automatisere der vi kan. Vi har igangsatt gjennomgang av flere manuelle prosesser på regnskapsområdet for å se på mulighetene for ytterligere automatisering og forenkling, bl.a. gjennom å nyttiggjøre oss av robotisering (RPA), for derved å kunne frigjøre mer tid til analyser, internkontroll og rådgivning.

Vi har også tatt i bruk nye verktøy for systemstøtte:

- I 2022 ble det felles statlige økonomisystemet Unit4 ERP implementert i Statens vegvesen, implementeringen var vellykket. Vi har fått et verktøy som øker kvaliteten i økonomioppfølgingen, budsjetteringen og økonomistyringen. Verktøyet er et viktig middel for å forberede Statens vegvesen på overgang til SRS (statlig regnskapsstandard) fra 2027.
- Nytt verktøy for økonomisk styringsinformasjon ble tatt i bruk høsten 2022. Antall systemer og integrasjoner er redusert. Det er potensiale for ytterligere forenklinger og automatiseringer av manuelle arbeidsprosesser. Målsetningen er å øke kvaliteten og frigjøre mer tid til analyser og lederstøtte.
- Prosjektøkonomistyringssystemet ISY PØ gir god beslutningsstøtte for økonomistyring i veiprojekter med tilhørende kontraktsoppfølging. Vi arbeider med videreutvikling av porteføljesystemet for budsjettering av investeringsporteføljen. Samtidig er antall systemer og integrasjoner redusert. Samlet sett har dette bidratt til en ytterligere styrking av den økonomiske styringen i etaten.

Anskaffelser

Statens vegvesens anskaffelsesstrategi tar utgangspunkt i styringssignaler fra Samferdselsdepartementet, samt etatens toppmål og virksomhetsstrategi. Det er særdeles viktig at en stor statlig aktør som Statens vegvesen jobber mot effektive, digitale og innovative anskaffelser, med fokus på bærekraft og sosialt ansvar.

Fra 2022 har etaten jobbet etter ny felles anskaffelsesprosess. Bruken av prosessen har gitt bedre oversikt, og gir oss også et bedre grunnlag for å effektivisere anskaffelsesområdet ytterligere. Vi jobber med erfaringsoverføring og læring på tvers, slik at vi oppnår bedre kontroll, og reduserer gjentakende feil og dermed risikoen. Profesjonalisering av prosessene har særlig gitt interne effektiviseringsgevinster ved at den enkelte fagenhet som ikke selv gjennomfører konkurranser så ofte, får anskaffelsesfaglig bistand. En forventet effekt er bedre samspill med leverandørmarkedet fordi vi blir mer forutsigbare, noe som igjen kan dempe konfliktnivå. Det er også lagt ned mye arbeid i å analysere våre anskaffelser og forbruk, som igjen gir god styringsinformasjon.

Statens vegvesen jobber mot heldigitalisering av anskaffelsesprosessen. I 2022 ble eksempelvis nær 99 pst. av alle kontrakter signert elektronisk med hjelp av Bank-ID. Dette gir god effekt og sparer ressursbruk både hos Statens vegvesen og hos leverandør.



I 2022 har vi også satt større fokus på planlegging av anskaffelser inn i budsjettprosessen. Koordinerte kjøp og standardisering på tvers skaper forutsigbarhet for leverandørmarkedet. Dette vil igjen gi mulighet for større konkurranse ved å offentliggjøre planene ut i markedet så tidlig som mulig.

Bompengereformen

Bompengereformen gir mer vei for pengene. Statens vegvesen har hatt ansvar for utviklingen av AutoPASS og det nasjonale systemet for forvaltning av bompenger. Antall regionale bompengeselskaper er redusert fra over 60 til fem. Det er etablert et kommersielt marked for utstedere, og en markedsutsatt pengestrøm – med nye, moderne systemløsninger. En mer effektiv og brukervennlig innkreving av bompenger er beregnet å gi en årlig økning på en halv milliard kroner mer til veibygging. Hovedformålet har vært, og er, å øke effektivitet og brukervennlighet i bompengenneinnkrevingen, og dermed øke andelen av bompengeneinntektene som går til innkrevingsformålet. Dette bidrar til å sikre omdømmet til bompengefinansiering som et viktig instrument for raskere utbygging av infrastruktur på vei. Statens vegvesen er en nøytral part i dette samarbeidet, og har ansvaret for samordningsoppgaver i AutoPASS-verdikjede og eierskap til og forvaltning av kjernesystemet. Dette er et godt eksempel på effektivisering ved hjelp av ny teknologi.



Illustrasjon: Statens vegvesen

Interne kostnader

Statens vegvesen arbeider for å redusere de interne kostnadene. Effektivisering og reduksjon i interne kostnader skjer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp og arealeffektivisering.

Statens vegvesen har redusert de interne kostnadene betydelig siden 2017. Fra 2020 til 2021 var det en reduksjon på om lag 300 mill. kr. Regnskapet for 2022 viser et nivå for interne kostnader på 10,2 mrd. kr, som er en økning på om lag 500 mill. kr i forhold til 2021. Dette gir en vekst på 5 pst., mens økningen i konsumprisindeksen i 2022 var på 5,8 pst. Økte strømpriser og høyere prisvekst er det som i all hovedsak forklarer økningen i de interne kostnadene fra 2021 til 2022. Prisveksten i 2022 var vesentlig høyere enn det som Statens vegvesen har fått i priskompensasjon. Statens vegvesen styrer mot å redusere de interne kostnadene i 2023 og 2024 for å nå målkravet for 2024 på 9,3 mrd. 2022-kr, men den sterke prisveksten i 2022 og forventet prisvekst i 2023 gjør dette utfordrende. Forventet prisvekst i 2023 (og 2022) er langt høyere enn forutsetningene som er lagt til grunn for prisjustering av målkravet.

Overførte bevilgninger fra 2021 til 2022 på kap. 1320 har medført en betydelig økning i interne kostnader i 2022. Dette gjelder særlig innenfor post 01 Driftsutgifter der overførte beløp medfører et økt nivå på interne kostnader på lag 150 mill. kr. Dette er kostnader som i stor grad vil bortfalle i 2023.

Videre har aktivitetsnivået til teknologiutvikling vært om lag 150 mill. kr høyere i 2022 enn i 2021. Reiseaktiviteten har også økt noe i 2022 som følge av at samfunnet åpnet opp igjen etter pandemien. Etaten bruker digitale møter i så stor grad som mulig. Deler av virksomheten medfører imidlertid en del reising, spesielt knyttet til trafikanter- og kjøretøytilsyn, drift- og vedlikeholdsoppgaver, samt investeringsprosjekter. Se også vedlegg 1.

Statens vegvesen vil på utvalgte områder erstatte konsulenter med egne ansatte. Dette fører til økt bemanning og høyere lønnsutgifter, men vil redusere konsulentutgiftene. Samlet sett bidrar det til å redusere interne kostnader. Sentralt i dette er arbeidet med strategisk kompetanseutvikling som skal



bidra til riktig bemanning fremover. Etaten arbeider for å skape balanse mellom kapasitet, kompetanse og behov etter oppgaveoverføring til fylkeskommunene og divisjonalisering. Se også omtale i kap. 4.2.1.

RISIKOVURDERING

Statens vegvesen vurderer at risikoen knyttet til toppmålet om «mer for pengene» som moderat til høy. Risikoen vurderes ikke som vesentlig endret siden andre tertial. For flere av risikoene vil resultater av iverksatte tiltak først gi resultater på lengre sikt. Særlig gjelder dette effektene fra optimaliseringsprosessene som blir vi ser resultatene fra først når planprosessene er gjennomført. Dette kan ta flere år. Selv om sannsynligheten for enkelte av risikoelementene ikke nødvendigvis er vurdert som spesielt høy, så 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.

<p>Risikoer</p> <p>R1: Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen</p> <p>R2: Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver</p> <p>R3: Etaten klarer ikke å redusere kostnadsveksten i driftskontraktene i tilstrekkelig grad</p> <p>R4: Etaten klarer ikke å redusere interne kostnader i tilstrekkelig grad</p>	<p>The risk matrix is a 5x5 grid. The vertical axis is labeled 'Sannsynlighet' (Probability) with levels: Svært stor, Stor, Moderat, Liten, Meget liten. The horizontal axis is labeled 'Konsekvens' (Consequence) with levels: Svært alvorlig, Alvorlig, Moderat, Lav, Svært... (likely Svært liten). Risk R1 is in the 'Moderat' probability and 'Alvorlig' consequence cell. Risk R2 is in the 'Stor' probability and 'Svært alvorlig' consequence cell. Risk R3 is in the 'Moderat' probability and 'Moderat' consequence cell. Risk R4 is in the 'Stor' probability and 'Moderat' consequence cell.</p>
---	--

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	Sterkt økende prisvekst i anleggsmarkedet går ut over etatens evne til å løse sine oppgaver innenfor gitte årlige budsjetttrammer.	<ul style="list-style-type: none"> Vurderinger av strømbesparende tiltak Løpende vurderinger gjennom året av aktuelle tiltak som kan kompensere for disse økte utgiftene, slik at budsjettet overholdes
R3	Fordeling av drift på flere veieiere gir økte kostnader	<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 økte i 2022. Risiko for at interne kostnader ikke reduseres i tilstrekkelig grad i 2023 og fremover.	<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



3.1.2 Effektiv bruk av ny teknologi

Statens vegvesen har i 2022 lagt et godt grunnlag for en mer effektiv forvaltning og bruk av ny teknologi. I utviklingen av rollene som veieier, myndighet og nasjonalt fagansvarlig, er kunnskaps- og sanntidsbasert innsikt en nøkkel. Statens vegvesen utnytter stordata smart i drift og utvikling av virksomheten. Vi har store datamengder tilgjengelig fra hele veitransportsystemet inkludert kjøretøy og trafikanter, og er av de største dataforvalterne i Norge. Analyse av data gjør oss i stand til å forstå kundenes behov, til å forenkle og optimalisere verdikjeder, og å ta gode beslutninger og retningsvalg for Statens vegvesen. Data er dermed fundamentet for å kunne levere fremtidens transportsystem og er en viktig strategisk ressurs for etaten. I tråd med vår datastrategi har vi 2022 utpekt fem prioriterte områder der vi bruker datafyrtårn til å raskt levere verdi gjennom data, innsikt og analyse, fremheve gode eksempler og skape ringvirkninger.



Figur 3.1 Statens vegvesens fem prioriterte datafyrtårn

Bruken av veien har en enorm verdi for samfunnet. Verdien er beregnet til 1 100 mrd. kr i 2022, ifølge en [rapport](#)¹⁰ fra Menon Economics på oppdrag fra Statens vegvesen, og vi skal ta i bruk ny teknologi for å øke verdien ytterligere. Vi måler fremkommelighet i sanntid, tar datadrevne beslutninger basert på fakta om transportsystemet, digitaliserer prosesser og verdikjeder, og deler data med økosystemer rundt oss. Dette sikrer høy mobilitet og god samfunnsikkerhet og beredskap.

Statens vegvesen prioriterer innsatsen etter de tre strategiske retningene *'fremtidens digitale vei'*, *'heldigitalisert verdikjede for vei'* og *'digitale kundetjenester'* for å bli en heldigital etat. For å ytterligere forsterke kraften bak de strategiske retningene, etablerte etaten i 2021 et porteføljekontor for helhetlig og bevisst prioritering og oppfølging av den strategiske utviklings- og FoU¹¹-porteføljen. Statens vegvesen har behov for ny kunnskap og praktiske løsninger for å nå målene i virksomhetsstrategien og i desember 2022 ble [prioriteringer og virkemidler for FoU](#)¹² vedtatt for å tydeliggjøre strategiske valg innenfor forskning, utvikling og innovasjon. Prioritering og virkemidler skal sikre mer målrettet ressursbruk og langsiktighet i gjennomføring av FoU.

Statens vegvesen tilgjengeliggjør data for viderebruk, og bidrar til innovasjon og nye tjenester som kommer samfunnet til gode. Gjenbruk og viderebruk bidrar også til en mer effektiv og åpen forvaltning, noe som både reduserer kostnader og styrker tilliten til det offentlige.

¹⁰ <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2023/02/vil-styrke-veisatsingen/>

¹¹ Forskning, utvikling og innovasjon

¹² <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning-innovasjon-og-utvikling/satsingsomrader-og-strategi/>



- Vi deler data i vår portal dataut.vegvesen.no¹³ med eksport til [nasjonal datakatalog](#)¹⁴
- Vi driver [Transportportal.no](https://transportportal.no/)¹⁵ sammen med Digitaliseringsdirektoratet, Entur og Jernbaneverket
- Vi leverer data til [Geonorge.no](https://kartkatalog.geonorge.no/)¹⁶, en felles portal for norske offentlige kartdata

FREMTIDENS DIGITALE VEI

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. Nasjonal vegdatabank (NVDB) og målestasjoner gir informasjon om vei- og transportsystemet, og er grunnmuren for digital infrastruktur og datadrevet mobilitet i Norge. Dagens NVDB har vært en suksesshistorie og er resultat av utvikling og samarbeid over mange tiår, blant annet med Statens kartverk og fylkeskommunene. Den inneholder informasjon om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveier. NVDB har i snitt ca. 1,5 millioner oppslag i døgnet. Utgangspunktet for databasen er knyttet til det fysiske veinettet. NVDB er imidlertid bygget på gammel teknologi, og databasen er ikke bygget for å kunne håndtere kontinuerlige datastrømmer fra mange kilder. Eksempler kan være dynamiske fartsgrenser, data i sanntid om trafikk og posisjon for kjøretøy, hendelser og fremkommelighet.

NVDB er derfor moden for oppdatering, og må gjennomgå omfattende oppgraderinger. Programmet Digital drivkraft ble startet opp i 2022, og skal styrke fundamentet for digital infrastruktur og datadrevet mobilitet i Norge, herunder videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank – «fremtidens NVDB». Programmet skal hente frem gode og kostnadseffektive teknologier, teknikker og prosesser slik at data kan leveres til den digitale infrastrukturen.

Veiforvaltere på alle nivå trenger data om veinettet til planlegging, bygging, drift, vedlikehold og regulering av trafikken. Et godt datagrunnlag er også særlig viktig for samfunnssikkerhet og beredskap. Kort sagt er vi alle avhengige av å vite nøyaktig hvor veiene går, hva slags vei det er, om veien er stengt og eventuelle omkjøringsruter, hva som finnes på og rundt veien, hvilken tilstand de har og hvordan trafikken er. Dette krever at alle veieiere leverer gode, enhetlige data. Staten har i 2022 ferdigstilt utkastet til revidert vegdataforskrift. Forslaget, som skal på høring våren 2023, vil bl.a. bidra til å tydeliggjøre ansvaret og oppgaver veimyndigheter og Nye veier AS har for å avgi data til Nasjonal vegdatabank.

13 <https://dataut.vegvesen.no/>

14 <https://data.norge.no/organizations/971032081>

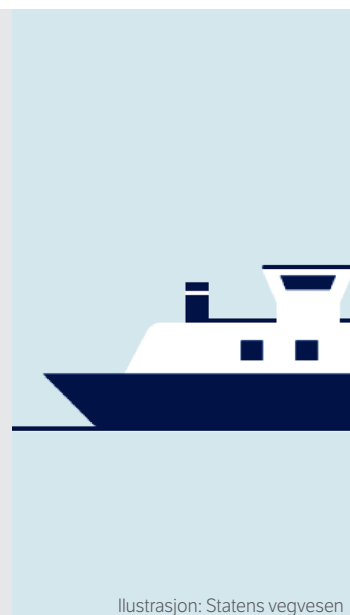
15 <https://transportportal.no/>

16 <https://kartkatalog.geonorge.no/?organization=Statens%20vegvesen>



Statens vegvesen skal etablere en digital infrastruktur for innhenting, tilgjengeliggjøring og analyse av data fra ferjedriften. Det skal bidra til mer effektive arbeidsprosesser ved utlysning og oppfølging av ferje-kontrakter i Statens vegvesen. Ferjesambandet mellom Lavik og Oppedal i Vestland fikk verdens første elektriske ferje i 2015. Statens vegvesen lyste i 2022 ut en utviklingskontrakt som skal se nærmere på digitalisering og autonomi, med driftsoppgjør i 2026. Videre stilles det krav til at alle hoved-fartøyene skal driftes med nullutslippsteknologi. Anskaffelsesprosedyren konkurransepreget dialog er benyttet, og konkurransen gikk inn i dialogfasen i 2023.

Gjennom våren 2023 skal vi ha dialog med ulike tilbydere om deres løsninger knyttet til økt automatisering i ferjedriften. I løpet av neste kontraktsperiode forventer vi å få automatiserte funksjoner innenfor navigasjonsrelatert og ikke navigasjonsrelatert ferjeoperasjon. I tillegg kan vi også få automatiserte funksjoner innen lastning og lossing samt evakuering og håndtering av brann. Vi forventer at dette på sikt kan gi oss et mer robust ferjetilbud, mer for pengene, et minst like sikkert ferjetilbud som i dag og færre sammenstøt mellom ferje og kai. Det kan også forventes at enkelte mannskapsfunksjoner som i dag befinner seg om bord på fartøyene, flyttes over til kontrollsenterfunksjoner på land.



Illustrasjon: Statens vegvesen

Det er behov for å bygge og utvikle digital transportinfrastruktur og tilrettelegge for nye tjenester og transportkonsept på veinettet. Samhandlende intelligente transportsystemer (C-ITS) og førerstøttet og automatisert kjøring, er sentrale drivere for digitalisering i transportsektoren. Gjennom det pågående ITS-programmet sikrer vi både praktisk gjennomføring av ITS-teknologi i piloter, praktisk pilotering for å få informasjonsgenerering for erfaring med effektiv databehandling, samt erfaring som regulator på området. Pilotene gjennomføres i tett samarbeid med offentlige aktører, akademia, forskningsinstitutter og næringslivet.

ITS-pilotprogrammet har i 2022 bl.a. gjennomført, og delvis sluttført følgende piloter:

- Bruk av samvirkende ITS basert på mobilteknologien G5 for å varsle bilister om ved av- og påkjøringsramper på E6 i Patterødkrysset
- Kontinuerlig innhenting av tilstands- og vedlikeholdsdata fra entreprenørsystemer i Viken for å kunne planlegge driften av veinettet på en smartere måte
- Bruk av kunstig intelligens for å bedre kunne tolke innsamlede værdedata, spesielt knyttet til fjelloverganger
- Innhenting av data fra kjøretøy i veinettet, der kjøretøyet opptre som en sensor for å måle tilstand på infrastrukturen og trafikksituasjonen. Muliggjør bl.a. informasjon til trafikanter om glatt vei og entreprenører om behov for vedlikehold.
- Gjennomført internasjonal jammetest på Andøya, praktisk test av sårbarhet ved posisjoneringssystem. I samarbeid med NKOM, Forsvaret, redningstjenesten, bilindustri og leverandørindustri. Stor internasjonal interesse for resultatene.
- Bruk av droner med LiDar for å måle snømengder og -tilstand i rasutsatte områder



Statens vegvesen skal gjennom forskningsprosjektet [GEOSFAIR¹⁷](#) utforske bruken av instrumenterte droner for å gjøre raskere og bedre vurderinger av skredfare mot vei. Et samarbeid med leverandører og entreprenører er en vesentlig suksessfaktor, og bransjen vil derfor inviteres inn i pilotprosjekter og feltdemonstrasjoner underveis i prosjektet.

Droner kan komme seg til i vanskelig terreng og transportere lette instrumenter som små kamera, radarer og laserskannere. Informasjonen som disse instrumentene tar med tilbake, skal hjelpe skredspesialistene å ta beslutninger for områder der de selv ikke kommer til.

Statens vegvesen vil synliggjøre behov på vegne av alle veieiere og bidra til å styre teknologiutviklingen for å møte disse behovene på kort og lang sikt.



Vi har et ønske om at erfaringene med piloter skal kunne skaleres opp til varige forbedringer. Derfor ser vi FoUI og virksomhetsutvikling under ett.

HELDIGITALISERT VERDIKJEDE FOR VEI

God ivaretagelse og utvikling av eksisterende veier er viktig for å opprettholde og forbedre samfunnsnyttene og verdien i infrastrukturen. Statens vegvesen er derfor i gang med å digitalisere alt arbeid knyttet til veiens livsløp. Dette vil gi en heldigital, samhandlende og effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning. Dette omfatter alle involverte aktører og aktiviteter. Vi skal sikre effektiv informasjonsflyt og dokumentasjon gjennom hele verdikjeden for vei.

Veinormaler er Statens vegvesens styringsverktøy for utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikkanlegg, og alle 11 foreligger digitalt¹⁸. Dette forenkler både bruk og vedlikehold av krav, regler og fagstoff, også på tvers av normaler. Prosjektet «Videreutvikling digitalisering av veinormaler og tilhørende veiledninger» er godt i gang, og arbeidet med å digitalisere fraviksskjema har startet opp.

Alle modellbasert søknader om bruer og bærende konstruksjoner fra alle veieiere som er innsendt digitalt behandles digitalt. I 2022 utgjorde disse 115 søknadene 40 pst. av det totale antallet behandlede søknader. 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.

¹⁷ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning-innovasjon-og-utvikling/pagaende-programmer-og-prosjekter/geosfair/>

¹⁸ Med unntak av noen deler av N300, Trafikkskilt



Statens vegvesen vant i 2022 en [internasjonal pris](#)¹⁹ for å ha tilrettelagt for bruk av digitale informasjonsmodeller (BIM) ved brubygging. Alle bruer og bærende konstruksjoner på riks- og fylkesvei må gjennom uavhengig prosjekteringskontroll og teknisk godkjenning i Vegdirektoratet før bygging. Vegdirektoratet sitter i det digitale føreriset ved å tilrettelegge rammer for hvordan byggherrer, entreprenører, prosjekterende og utførende fagfolk skal prosjektere og bygge ved hjelp av BIM, og for at kontroll og godkjenning kan gjøres ved bruk av BIM.

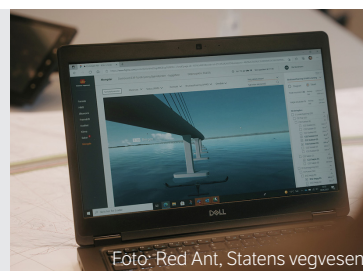


Foto: Red Ant, Statens vegvesen

Ivaretagelse og utvikling av eksisterende veier er viktig for å opprettholde og forbedre samfunnsnytt og verdien i eksisterende veiinfrastruktur. Riktig og enkelt tilgjengelig teknisk dokumentasjon på veiobjektene, gjennom hele veiens livsløp, er en forutsetning for å kunne ta vare på det vi har. Statens vegvesen har startet dreiningen mot å jobbe mer helhetlig og risiko- og tilstandsbasert med vedlikehold. Etatens vedlikeholdspolicy av 2022 utgjør en viktig grunnpilar i dette arbeidet. Videre sikrer en felles situasjonsforståelse og databasert beslutningsstøtte en helhetlig forvaltning av anlegg og verdier, og gir et bedre grunnlag for å kunne prioritere rett tiltak til rett tid.

Nytt system for Forvaltning, drift og vedlikehold (FDV-system), som ble anskaffet i 2022, skal tas i bruk for tunnel og elektro i 2023. I tillegg har etaten utarbeidet grunnlag for anskaffelse av et system for teknisk dokumentasjon for veiobjekter, også dette vil i første omgang tas i bruk på tunnel og elektro. For begge systemene ligger det inne mulighet for å utvide bruken til bru/ på sikt å gi grunnlag for mer målrettet vedlikeholdsaktivitet gjennom bedre oversikt over tilstand og behov. Nytt dokumentasjonssystem vil gi økt effektivitet ved lett tilgang til nødvendig grunnlag ved inspeksjoner og prosjektering av tiltak.

DIGITALE NYTTETJENESTER FOR KUNDENE

I 2021 startet Statens vegvesen å bruke produktorientering for å definere og bygge en kontinuerlig strøm av verdiskapende produkter for kundene. Produktorientering er spesielt egnet for tverrfaglige leveranser i en virksomhet. I 2022 har vi jobbet med en felles innføring av produktorientering i etaten og for å sikre at produktorientering innarbeides i helhetlig styring av virksomheten. Dette vil gi oss besparelser knyttet til utvikling- og forvaltningskostnader gjennom bl.a. økt utviklingshastighet.

Produktområdet "Fremkommelig vei" ble etablert i 2022, og skal under støtte og skape gode verktøy for byggeledere og entreprenører på drift. Dette vil gi nyttig informasjon og tjenester til kundene. I første omgang er det satt sammen team som skal jobbe med tre sentrale kundebehov:

- Koordinert og samordnet veiarbeid: Samordning av aktiviteter på vei, gjennom koordineringsverktøy, prosesser og oversikt over planlagte aktiviteter.
- Effektiv og trafiksikker stengning av vei: Optimal gjennomføring av trafikkavvikling og tiltak ved veiarbeid, ved hjelp av prosesser og verktøy som bidrar med beslutningsstøtte.
- Effektiv kontraktsoppfølging: Standardisering av prosesser for å bidra til at arbeid utføres iht. kontrakt, motvirke uklare forhold og avvik, og dele tilstandsdata i sanntid.



Foto: Anne Marie Storli, Statens vegvesen

19 <https://www.enr.com/articles/53408-sigmund-reinsborg-log-taking-the-reins-at-a-major-public-agency-to-advance-100-model-based-bridges>



Statens vegvesens utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært en suksess helt fra vi lanserte vår første løsning i 2003. Siden 2013 har vi jobbet målrettet med å utvikle løsninger for alle tjenester ikke krever oppmøte på trafikkstasjonen, og nå gjenstår utvikling av kun et fåtall løsninger. Nå trenger kunden bare møte på trafikkstasjonen for oppkjøring, hallkontroll, ta teoriprøve, ta nytt bilde eller legitimere seg. Alle andre tjenester kan gjøres på nett.

Vi jobber kontinuerlig med å forbedre kvaliteten på kundekanalene chat og chatbot, samt å gjøre de digitale løsningene enklere slik at det blir førstevalget til kunden. De frigjorte ressursene bruker vi blant annet til å forbedre kvaliteten ytterligere. Når alle kunder med digitalt potensiale bruker våre selvbetjeningsløsninger, vil de ikke-digitale kundene få svar raskere. Digitale løsninger reduserer også bemanningsbehovet for kundeoppfølging.

Vi ser nå en klar effekt av at kundene benytter de selvbetjente løsningene. Bruk av selvbetjeningsløsninger gjør at kundene sparer reisetid, har tjenester tilgjengelig hele døgnet og betaler lavere gebyr for tjenestene. Spart reising gir også en tilleggseffekt i form av mindre luftforurensning og klimagassutslipp. Det er beregnet at dersom alle hadde benyttet seg av selvbetjente løsninger i stedet for å møte opp på trafikkstasjonen, kunne kundene til sammen spart opp mot 450 000 reiser til trafikkstasjonene hvert år, tilsvarende 22 mill. kjørte km. Færre i trafikken gir en enklere reisehverdag og reduksjon i antall drepte og hardt skadde på norske veier. Statens vegvesen forventer at innføringen av selvbetjeningsløsningen for frivillig avregistrering av kjøretøy vil gi ytterligere redusert oppmøte på trafikkstasjonene.

Selvbetjening

Statens vegvesen har lansert følgende selvbetjeningstjenester innen trafikant- og kjøretøyområdet i 2022:

- Utvidelse førerkort lar kandidater som skal utvide førerkortet sitt til en ny klasse gjøre dette på nett
- Transporttillatelse: meld tap av løyve, og innlevering av løyve gir norske transportører oversikt over hvilke løyver de har, mulighet til å melde fra om tapt løyve og sende skjema for innlevering av løyver
- Digitale garantier lar finansieringsinstitusjoner sende inn transportløyvegarantier digitalt
- Gjennom Frivillig avregistrering kan kjøretøyeier(e) av- og påregistrere kjøretøy uten å levere inn skiltene på trafikkstasjonen

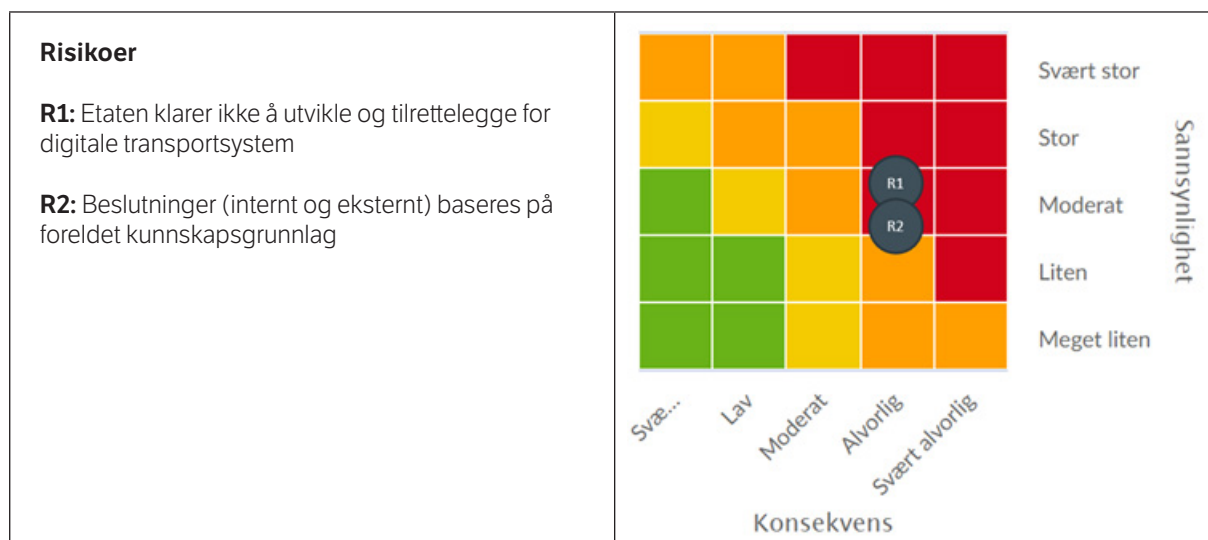


Foto: Statens vegvesen

RISIKOVURDERING

Ved utgangen av året vurderes risikoen samlet sett for «Effektiv bruk av ny teknologi» som høy, uforandret sammenlignet med andre tertial. Tiltakene videreføres. Risikoene knyttet til målet vil vedvare og det tar tid før tiltakene har effekt. Vi ser at høy bevissthet på risikoene og gjennomføring av tiltak gir økt kontroll over risikoen som da på sikt vil gå ned. NVDB bygger på utdatert teknologi, og er moden for forandring.

Programmet Digital drivkraft vil modernisere den norske grunnmuren for transportdata, og sikre bedre kunnskaps- og sanntidsbaserte data. Manglende måloppnåelse har en alvorlig konsekvens fordi dette vil kunne påvirke utviklingen i de øvrige transportpolitiske målene negativt.



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R1	Utviklingen av det digitale transportsystemet vil styres av andre aktørers utviklingsarbeid dersom vi ikke tar aktive grep.	<ul style="list-style-type: none"> Videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank gjennom programmet Digital drivkraft Praktisk gjennomføring av ITS-teknologi i piloter, gjennom ITS-programmet
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 foreldet kunnskapsgrunnlag.	<ul style="list-style-type: none"> Fokuserer på moderne, skalerbar teknologi for database og kjernesystemer gjennom programmet Digital drivkraft. Ferdigstille revidert vegdataforskrift

3.1.3 Bidra til oppfyllding av Norges klima- og miljømål

Statens vegvesen leverer godt på klima- og miljøområdet. I 2022 har Statens vegvesen besluttet å ta en helhetlig posisjon på bærekraft og en tydeligere rolle i det grønne skiftet. Vi har satt bærekraft på dagsordenen gjennom bred involvering og åpen kommunikasjon. Det er satt mål og indikatorer på blant annet områder innenfor klimagassutslipp og klimatilpasning, ressursbruk og sirkulærøkonomi og biologisk mangfold og økosystemet. Vi rapporterer på disse indikatorene tidligst til neste år.

I 2022 meldte Norge inn et forsterket klimamål om å redusere utslipp med minst 55 pst. innen 2030. EU jobber med å vedta regelverkspakken "Fit for 55", som skal sikre at EU når klimamålet om minst 55 pst. utslippskutt i 2030 (sammenlignet med 1990). Denne pakken med virkemidler vil ha stor påvirkning på Norge, enten direkte ved at reguleringene blir en del av norsk rett, eller indirekte når EU-landene rundt oss iverksetter regelverket.

Statens vegvesen har som mål å redusere klimagassutslipp fra veitransport, anlegg og drift og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030. I tillegg skal vi gjøre veinettet motstandsdyktig gjennom helhetlig arbeid med klimatilpasning. Vi følger utviklingen innen blant annet EUs strategi for grønn vekst (Green deal) og Fit for 55.



Klimagassutslippene fra veitransporten er nedadgående, og den viktigste årsaken til reduksjonen er at andelen elektriske kjøretøy på veiene er økende. Statens vegvesen jobber i tillegg aktivt for å redusere egne driftsutslipp. Statens vegvesen har påvirkning gjennom dialog med bransjen og strategisk bruk av anskaffelser, innen bl.a. anlegg, drift og vedlikehold og innkjøpsavtaler. Statens vegvesen deltar i et nettverk for nordiske veietater om elektrifisering av veitransporten, i ulike fagnettverk og piloter. Videre har Statens vegvesen en rolle i utredning av virkemidler som påvirker hvor raskt nullutslippskjøretøy i ulike kjøretøykategorier kommer, som nullutslippssoner, bompengetakster mv.

UTSLIPP FRA VEITRANSPORT

Statistisk sentralbyrå (SSB) er ansvarlig for å rapportere klimagassutslipp, drivstoffomsetning og kjørelengder for all veigående trafikk. Utslppsstatistikken for 2022 er ikke tilgjengelig før i juni 2023.

For kunne følge utviklingen i sanntid har Statens vegvesen gitt Transportøkonomisk institutt (TØI) oppdrag om å utarbeide [en monitor for CO₂-utslipp i norsk veitransport](#)²⁰. Med utgangspunkt i statistikk over drivstoffsalg kan vi nå beregne klimagassutslippene måned for måned. Metodikken viser at forventede CO₂-utslipp i 2022 vil tilsvare 8,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er det samme som SSB rapporterte for 2021.

Utslippene av CO₂ fra veitrafikken kommer fra forbrenning av fossilt drivstoff. Utslippene teller som direkteutslipp og er proporsjonale med mengde drivstoff brukt. I 2022 var det totale salget av bilbensin og autodiesel ufordelt på kjøpegruppe på hhv. 922 og 2 929 mill. liter. Dette tilsvarte en reduksjon på rundt 5 pst. for bensinsalget og økning på 1 pst. for dieselsalget. Det totale salget av biodrivstoff i 2021 var 538 mill. liter, en økning fra 500 mill. liter i 2020. Siden avansert biodrivstoff telles dobbelt, ble den fysiske andelen lavere enn kravet på 24,5 pst. Det ble ikke solgt biodrivstoff fra palmeolje eller soya i 2021.

Det nasjonale målet for utslippsreduksjon skal i hovedsak løses gjennom overgang til utslippsfrie kjøretøy, men nullvekstmålet i de store byene og CO₂-avgift på drivstoff vil også kunne bidra. Videre viser beregninger at nullutslippssoner vil føre til en nedgang i antall kjøretøy-km med fossildrevne biler, og dermed gi en utslippsreduksjon.

KLIMATEKNOLOGI I TRANSPORTSEKTOREN

Elektrifisering av person- og varetransporten er en viktig driver for å redusere klimagassutslippene i veitrafikken. Den elektriske personbilparken økte med 100 000 biler i 2022, og utgjør nå 20 pst. av den totale personbilparken – samtidig sank antallet bensindrevne biler med 50 000. I varebilsegmentet har det vært en økning på rundt 3 000 elektriske lette varebiler, og rundt 4 000 flere elektriske tyngre varebiler.

De viktigste endringene i [førstegangsregistrerte kjøretøy](#)²¹ i 2022 var:

- 78,3 pst. av personbilene var nullutslippskjøretøy, en økning på 15 prosentpoeng siden 2021.
- Andelen nyregistrerte fossilbiler fortsetter å synke, og i 2022 var det også en markant nedgang i nyregistrerte ladbare hybrider, det laveste antallet siden 2015. Andelen utgjorde i 2022 kun 9,1 pst. Manglende fylleinfrastruktur for hydrogen kan være en av grunnene for de lave salgstallene.
- Andelen nyregistrerte elektriske lette varebiler økte fra 14 pst. i 2021 til 29 pst. i 2022.
- I samme periode har andel nyregistrerte tunge elektriske varebiler økt fra 18,8 til 29 pst.

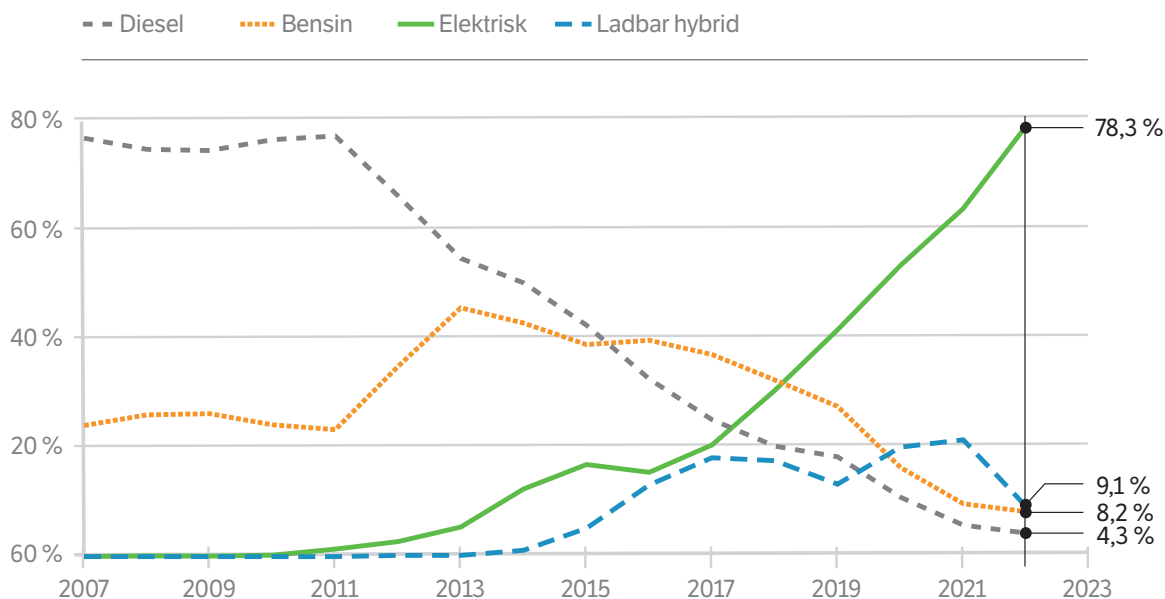
20 <https://www.toi.no/forskningsomrader/transportmodeller/co2-utslippet-fra-veitransport-gar-langsomt-nedover-article38018-1212.html>

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



- Det er fortsatt få insentiver for å få lastebilparken fra fossile til fornybare drivstoff. Andelen nyregistrerte elektriske lastebiler har økt fra 1,4 til 7,6 pst. i 2022, samtidig som andelen nyregistrerte dieseldrevne lastebiler har sunket fra 95 til 86 pst. Salget av gassdrevne lastebiler ble doblet, og de 251 nyregistrerte lastebilene i 2022 utgjorde 5,3 pst. av lastebilsalget.

Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler

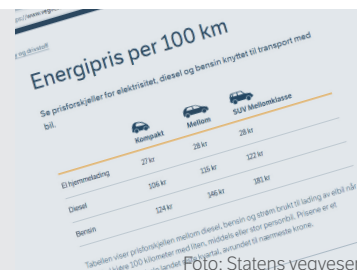


Figur 3.2 Utvikling i drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler

Innføring av nullutslippssoner kan bidra til å fremskynde elektrifisering der potensialet er størst for vare- og lastebiler. I 2022 har Statens vegvesen [levert på oppdrag](#)²² om å vurdere og komme med konkrete forslag til lemping av vilkårene for opprettelse av lavutslippssoner, samt å vurdere problemstillinger knyttet til et eventuelt pilotprosjekt for nullutslippssoner i Oslo og Bergen. En viktig forutsetning for etablering av null- eller lavutslippssoner er behovet for en klar hjemmel, både i lov og i forskrift.

Kjøretøy og drivstoff

Hvilket kjøretøy og drivstoff du velger påvirker miljøet. Både CO₂- og NO_x-utslipp fra biler påvirker klimaet og fører til lokal forurensing. På vår [samleside](#)²³ kan du sjekke utslippsinformasjon for ditt kjøretøy. Vi har supplert vår samleside med å inneholde en beregning av energipris. Dette er med på å gi forbrukerne bedre informasjon om ulike energikilder som brukes i personbiler slik at det blir lettere å ta informerte og miljøvennlige valg.



Fylling av alternativt drivstoff

Det er stadig lettere å lade elbil, og i 2022 ble det bygget om lag 227 nye ladestasjoner og 1 428 lynladepunkt for elektriske kjøretøy. Det er en økning på 60 pst. fra året før. Ved utgangen av 2022 er det totalt 5 612 hurtigladepunkt hvor elbiler kan lade samtidig. Ser man på antall registrerte elektriske

²² <https://www.regjeringen.no/contentassets/4e83ba77c57a4731be425ca2bd20bb23/null-og-lavutslippssone-rapport-fra-statens-vegvesen.pdf>

²³ <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/eie-og-vedlikeholde/kjoretoy-og-drivstoff/>



person- og varebiler var det ved utgangen av 2022 om lag 110 elbiler per hurtiglader.

Tabell 3.1 ladestasjoner og punkt i Norge ved utgangen av 2022

Ladestasjoner totalt	3 513
Ladestasjon semi/hurtig	1 674
Ladepunkt offentlig tilgjengelig	23 893
Ladepunkt hurtiglader (over 50kW)	5 612
Ladepunkt lynlader (over 150 kW)	3 848

Ved utgangen av 2022 var det fem kommersielt åpne hydrogenstasjoner. For fylling av biogass er det 26 stasjoner for CBG (Compressed BioGas) og seks for LBG (Liquid BioGas) som er kommersielt åpne ved utgangen av 2022.

Arbeid med å sikre en tilstrekkelig rask utbygging av hurtigladeinfrastruktur for tungbiltransport

Det er fortsatt et stort behov for videreutvikling av ladeinfrastrukturen for tungbil. Statens vegvesen har et ansvar for å tilrettelegge for lading, både som veieier og fagetat, og i 2022 leverte vi et kunnskapsgrunnlag til regjeringens utarbeidelse av en [nasjonal ladestrategi](#)²⁴.

Statens vegvesen skal, i dialog med Nye Veier AS og Enova, utarbeide en plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksveinettet som viser hvor og når det er behov for etablering. Parallelt skal vi etablere de første offentlige ladestasjonene langs riksveinettet, på døgnhvileplasser og rasteplasser, og eventuelt andre arealer. Kommende krav fra EU til ladenettverk langs det transeuropeiske transportnettverk (TEN-T) innarbeides i planen. For å redusere barrierer mot å etablere ladestasjoner, skal vi også etablere og kommunisere en tydelig utleiestrategi og vilkår ved etablering på etatens arealer. Vi vil følge gjennomføringen av anskaffelsene til Enova tett for å sikre at det dekker behovet som ligger i NTP.

Oversikt over ledige ladestasjoner, samt mulighet til å reservere tid, kan bidra vesentlig til å øke utnyttelsen av tungbil ladere. Statens vegvesen skal i tillegg initiere utvikling av en brukervennlig felles app for navigasjon, booking og ev. betalingsløsning for tunge kjøretøyer, i samarbeid med markedsaktørene.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA ANLEGG, DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Statens vegvesen har mål om å redusere direkte og indirekte klimagassutslipp fra veitrafikken, anlegg og drift, og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030, sammenlignet med 2020. Statens vegvesen har beregnet de direkte utslippene fra anlegg og drift til anslagsvis 375 000 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e) i 2022. Dette er lavere enn det som ble rapportert i 2021. Tallene omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer.

I dag stiller Statens vegvesen flere krav i kontraktene, blant annet om miljødeklarasjoner (EPD) for de store driverne av klimagassutslipp (betong, stål og asfalt). Fortsatt er det krevende å stille krav om utslippsfrie anleggsmaskiner, både fordi det er relativt få egnede maskiner tilgjengelig i markedet og

24 <https://www.regjeringen.no/contentassets/26d4c472862342b69e8d49803b45c36a/no/pdfs/nasjonal-ladestrategi.pdf>



grunnet utfordringer med tilstrekkelig tilgang på elektrisitet og dermed ladekapasitet på mange av våre anlegg. I flere kontrakter har vi begynt å stille krav og vil forsterke innsatsen i årene som kommer. Utslippene våre følger i stor grad aktiviteten og vi er derfor avhengig av å gjøre aktiviteten smartere for å gjøre store kutt. Dette kan eksempelvis være å ta vare på det vi har, forbedre logistikk (for eksempel massetransport), få drahjelp av samfunnsutviklingen (for eksempel omsetningskravet for biodiesel), ta i bruk ny teknologi, og legge til rette for utviklingen av ny teknologi som bidrar til grønn omstilling.

Asfalt-miljøet i Statens vegvesen har i flere år vært en spyspiss i arbeid med kutt i indirekte klimagassutslipp. Arbeidet har skapt stor interesse internasjonalt, og vil derfor trolig kunne gi betydelige større utslippskutt i utlandet enn i Norge. Ved å benytte miljødeklarasjoner (EPD'er) 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. Vekting av klimagassutslipp som tildelingskriterium har vært så vellykket at det i 2022 ble besluttet at det to år gamle målet om halvering av utslippene innen 2030 ble skjerpet til 70 pst. reduksjon fra 2020-nivået.

I 2022 la Statens vegvesen rundt 700 000 tonn asfalt med et utslipp på 47 kg CO₂-e /tonn. Det innebærer et utslipp på rundt 33 000 tonn CO₂-e fra dekkeleggingen gjennom året. Dersom vi hadde opprettholdt utslippskravet fra 2021, ville utslippet vært rundt 4 500 tonn høyere. Med 2020-kravet ville utslippet vært 9 000 tonn høyere.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

De fleste klimatiltak på anleggene gjennomføres av entreprenørene og regnes inn i oppdaterte budsjetter og halvårslige regnskap i livssyklusanalyseverktøyet VegLCA for prosjekter som har dette i kontrakten. Automatisert innhenting av data fra drivstoff og energibruk er en prioritering for 2023 for å bedre klimarapportering på direkte utslipp.

Det er viktig for Statens vegvesen å teste ulike krav i kontrakt. Alt fra minimumskrav, bonus og trekk, samt tildelingskriterier og hvordan disse i samspill kan utløse kostnadseffektiv innfasing av utslippsfrie maskiner ved våre utbyggingsprosjekter. Erfaringene viser at utvikling av utslippsfrie løsninger er på vei, men er ikke kommet langt nok til å kunne utforme langsiktige krav i kontrakter (elektriske gravemaskiner, el-lastebiler, el-rivemaskiner, mm.). Tilrettelegging for god tilgang på strøm på anleggsplass er en viktig premisse fremover for å lykkes i bransjen. I 2022 startet Statens vegvesen den første av fem piloter for utslippsfri anleggsplass på E39 Gartnerløkka, med krav om utslippsfrie maskiner. Pilotperioden fortsetter i 2023 og tilrettelegging for hovedentreprisen vil starte i 2024. I tillegg har vi forberedt kravstilling og forberedelser til to piloter med oppstart i begynnelsen av 2023 (E39 Rogfast og E39 Betna-Stormyra).

I mai inviterte Statens vegvesen, Nye Veier AS, Bane NOR og Oslo kommune til [leverandørkonferanse](#)²⁵ hvor bransjen fikk presentere sine ideer for fremtidens store utslippsfrie anleggsmaskiner. I etterkant av konferansen er det gjennomført 1:1-møter med de mest sentrale aktørene, noe som har gitt oss god innsikt i markedssituasjonen. Bransjen ble invitert for å kartlegge eksisterende innovasjon på området, hva bransjen uansett har planer om å levere, og hva det forutsetter at vi som innkjøper og veieier må tilrettelegge.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

25 <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2022/05/god-dialog-og-innovative-ideer-om-fremtidens-nullutslippsmaskiner/>



Å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må er det beste vi kan gjøre for klimaet. Statens vegvesen har de siste årene jobbet systematisk med å finne løsninger som reduserer klimagassutslippene fra drift av veinettet. Vi har tatt inn klima- og miljøhensyn som tildelingskriterium i flere av våre driftskontrakter. Markedet har respondert godt, og kommet med en rekke forslag til tiltak som vil redusere utslippene på anskaffelsene vi har hatt, eksempelvis reduksjon i direkte utslipp fra maskin- og bilparken, samt kutt i utslipp fra salting gjennom redusert bruk av salt eller bruk av salt som har lavere indirekte utslipp.

I driftskontrakten Gjøvik-Romerike, som startet opp i 2022, ble pris vektet til kun 30 pst., mens entreprenørens løsninger for bedre arbeidsmiljø, lavere klimagassutslipp og styrket beredskap ble vektet med 70 pst. Entreprenøren har forpliktet seg til å kutte utslippene med 40 pst. i løpet av kontraktsperioden, ved at over 40 pst. av kjøretøyene er fossilfrie. Det er også andre driftskontrakter som har tatt inn klima og miljøhensyn som tildelingskriterium.



Statens vegvesen har over tid stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi i de aller fleste ferjeandbud. I løpet av 2022 har elektrisk drift av over halvparten av de 43 hovedfartøyene blitt igangsatt, og utslippene av CO₂-e var på 188 000 tonn.

Ferjesamband som ikke er egnet for helelektrisk drift vil kunne driftes med energibærere som biogass, biodiesel og hydrogen eventuelt sammen med elektrisitet. Statens vegvesen inngikk i 2019 en utviklingskontrakt for en ferje som skal driftes med både elektrisitet og hydrogen, den siste delen av utrustningen av hydrogensystemet gjennomføres i første kvartal 2023.

Utviklingsarbeidet har bidratt til at det 2022 ble signert en ny kontrakt med krav om to ferjer på ferjesambandet Bodø-Røst-Værøy-Moskenes som skal driftes ved en hybrid løsning. Minimum 85 pst. av energien hentes fra hydrogen, og som følge av kravene i kontrakten er det beregnet at CO₂-utslippet fra sambandet reduseres med 26 500 tonn årlig sammenlignet med dagens naturgassdrevne ferjer (LNG). I 2022 ble det også lyst ut en ny konkurranse om drift av riksveiferjesambandet Lavik-Oppedal, der det stilles krav til at alle hovedfartøyene skal driftes med nullutslippsteknologi.

Statens vegvesen søker å redusere klimagassutslipp samt å redusere beslaget av matjord, verdifulle naturområder og karbonrike arealer i prosjektene. Veinormalene inneholder en rekke krav som bidrar til å redusere utslipp og begrense arealbeslag. I 2022 har det blitt gjort endringer i N200 Veibyggning som gjør det mulig å gjenbruke asfalt til slitelag i større grad enn tidligere, noe som gjør at verdien av kvalitetsmaterialene ikke reduseres gjennom bruk til mindre krevende formål. Kravene til finrensk i tunneler er også endret, noe som gir mindre behov for deponering av masser, mindre CO₂-utslipp og om lag 2,5 millioner kroner spart per kilometer tunnel. Normalene som omhandler bruprosjektering og tunneler (N400 Bruprojektering og N500 Veitunneler) er oppdatert med krav om optimering av prosjekter med tanke på klima og miljø, og større rom for å finne gode løsninger i enkeltprosjekter. Veinormalen som beskriver veiens utforming (N100 Vei- og gateutforming) ble sendt på høring høsten 2022 med forslag om endringer i innslagspunkt for 2/3 og 4-feltsveier, samt endrede krav til hastighet. Det gjør det enklere å finne en rasjonell og klima- og naturvennlig trasé. Dette vil også øke



sannsynligheten for at eksisterende traseer kan brukes ved bygging av ny vei, med redusert beslag av urørt natur og reduserte utslipp fra bygging av veien som resultat.

REDUSERE DET SAMLEDE AREALBESLAGET I VEIPROSJEKTER

Arealbruken i forbindelse med bygging av infrastruktur søkes begrenset i utrednings-, plan- og i byggefasen særlig av hensyn til sårbare naturtyper, for å unngå beslag av dyrkbar og dyrka 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. Dernext gjøres konsekvensutredninger etter kravene i plan- og bygningsloven for alle større samferdselstiltak slik at man har et godt beslutningsgrunnlag. Ved utvikling av alternativer og løsninger følges tiltakshierarkiet som krever at det først skal vurderes hvilke inngrep som kan unngås, dernext 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. Denne metodikken skal bidra til bedre styring av veiens negative påvirkning på natur. Tiltakshierarkiet er et viktig verktøy for å begrense negativ påvirkning på natur. Statens vegvesen har startet arbeidet med å utvikle system for dokumentasjon av bruk av tiltakshierarkiet.

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.

Statens vegvesen skal ha bedre styring og kunnskap om veiens påvirkning på natur, og har gjennomført innføring av et miljøstyrings-system for ISO 14001 for å etablere en prosedyre for mål og rapportering av arealbeslag på i viktige områder naturmangfold i utbyggingsprosjektene. Dette gir mål for reduksjon av arealbruk og en spesifikk metode for å beregne dette knyttet til ulike faser av prosjektgjennomføringen.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Det er kun meldt inn nedbygging av jordbruksareal fra to prosjekter som er åpnet for trafikk i 2022. Samlet areal er på 166 daa dyrket jord. Kommunene rapporterer på de samme prosjektene gjennom KOSTRA når reguleringsplanen er godkjent. Det er en betydelig tidsforskyvning mellom disse to måtene å rapportere på. Arealbeslaget av viktige områder for naturmangfold for ferdigstilte prosjekter er beregnet til 6,1 daa nedbygget aktuelle naturtyper.

I november 2022 avsluttet Statens vegvesen, i samarbeid med Riksantikvaren, arbeidet med å ferdigstille fredningspresiseringer for alle de tidligere fredningene i verneplanen fra 2007-2009. Fire nye kulturminner i verneplan ble fredet, og de tidligere fredningene i verneplanen fra 2007-2009 ble overført til SKE-forskriften²⁶.

²⁶ Fredning av statens kulturhistoriske eiendommer av 9. november 2011 nr. 108837



Strekningen E18 Retvet-Vinterbro er den niende og siste etappen på utbyggingen av E18 mellom Oslo og svenskegrensa. De to siste sommeresongene har arkeologer fra Kulturhistorisk museum ved Universitetet i Oslo hakket, gravd og undersøkt kulturminner i ulike deler av fremtidens [E18-trasé](#)²⁷ gjennom kommunene Ås og Nordre Follo. Slike arkeologiske utgravninger er en viktig del av forarbeidene til alle store utbyggingsprosjekter. Før Statens vegvesen kan sette i gang å bygge, må kulturminner som ligger i veien kartlegges og dokumenteres for ettertiden.



Foto: Kulturhistorisk museum

VI SKAL BEGRENSE UHELDIG PÅVIRKNING PÅ NATUR OG MILJØ

Statens vegvesens virksomhet påvirker naturmangfoldet både gjennom bygging av veianlegg og i forbindelse med drift og vedlikehold av veinettet.

Sammen med Jernbanedirektoratet, leder Statens vegvesen arbeidet med å utvikle en enhetlig metodikk for før- og etterundersøkelser av økosystem for samferdselssektoren. Dette vil bidra til økt kunnskap om å begrense negativ påvirkning på natur ved planlegging, bygging og drift av vei. Det skal foreligge et utkast til metodikk i 2023, som skal testes ut på ett eller flere større prosjekter. Arbeidet skal også utvikle et system for en kunnskapsbase for sektoren.

I 2022 har Statens vegvesen arbeidet med utvikling av indikator for naturmangfold som omfatter utarbeidelse av rutiner for innhenting av data, hvordan data bør presenteres, samt rutine for rapportering.

Veiens miljøpåvirkning på omgivelsene

Bygging og bruk av veien fører til avrenning av partikler og miljøgifter fra anleggsområdet eller den ferdige veien til omgivelsene.

Bruk av kjemikalier i anleggsfase og i drift og vedlikehold kan utgjøre en miljørisiko. Eksempler på dette er avisende og støvdempende kjemikalier, tetningskjemikalier og vaskemidler i forbindelse med tunnelvask. Langs vei er det restriktiv bruk av plantevernmidler, og forbruket har gått betraktelig ned de siste årene. Det stilles krav i kontraktene om at plantevernmidler skal holdes på et minimum og kun brukes etter utført miljørisikovurdering.

Videre fører dekk- og veislitasje (fra asfalt og veimerking), bruk av brøytestikker i plast og annet vintervedlikehold av veier, som snøbrøyting og eventuelle snødeponier eller dumping av snø, til store utslipp av mikroplast til omgivelsene. Veibygging kan bidra til plastforsøpling gjennom for eksempel plast i sprengstein, plast i geotekstiler og EPS (isopor) fra og i anleggsarbeidene. Det stilles krav i kontraktene om opprydding og registrering av gjenbruk av plastbrøytestikker, bruk av stålfiber i sprøytebetong i stedet for plastfibre og oppsamling av plast ved utfylling i sjø og vassdrag. Nedfresing ved veioppmerking testes ut for å redusere slitasje og utslipp av mikroplast ved vintervedlikehold.

27 <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e18orjevinterbro/nyhetsarkiv/arkeologi-pa-e18-retvet-vinterbro/>



Brøytestikker i plast er best

Omfattende tester har vist at brøytestikk i plast er best i test da de tåler mer og kan brukes gjennom flere vintre. Statens vegvesen stiller fra 2022 derfor krav i driftskontraktene om registrering av hvor mange stikk som settes ut og tas inn og hvor stor andel som kan gjenbrukes. På den måten vil Statens vegvesen få sikrere tall for hvilke og hvor mange stikk som brukes, gjenbrukes og blir borte, og etaten bidrar til å forhindre plastforurensning.

Denne vinteren testes også brøytestikk av fluoriserende materiale og farge på Saltfjellet for å se hvilke stikk som synes best og fungerer best under vanskelige værforhold, snøforhold og siktforhold på fjelloverganger. Det foregår også testing av skrubrøytestikk som måles inn med GPS på fjelloverganger mellom vest og øst. Skrubrøytestikk skruses ned i veiskuldra og sitter derfor bedre fast enn vanlige stikk. GPS-innmålingen benyttes for førerstøtte til brøytebilsjåfører ved dårlig sikt, og som støtte ved fresing slik at man unngår å kjøre stikkene inn i snøfresen. GPS-innmålingen gjør det også lettere å registrere hvilke stikk som er blitt ødelagt eller borte i løpet av vinteren, slik at de lettere kan gjenfinnes. Skrubrøytestikkene produseres av resirkulert plast, og det gir mindre klimaavtrykk.



Foto: Øystein Larsen, Statens vegvesen

Gjennom et PhD-prosjekt støttet av Statens vegvesen er det nå utviklet og etablert en metode for måling av mikroplastpartikler fra dekk og veislitasje. Metoden er benyttet videre i flere FoUI-prosjekter som etaten har ansvar for.

Det er funnet svært høye mengder mikroplast i snøprøver langs vei. Resultatene viser at det er viktig å sørge for gode løsninger for urbane snødeponier og snølagre, særlig i nærhet til vassdrag for å hindre spredning av disse mikroplastpartiklene til miljøet. Det er også gjort funn som viser at partikkelkonsentrasjoner fra bildekk og asfalt øker med økende fartsgrense og med økende trafikkmengde. For å redusere utslipp fra tunneler har noen tunneler renseanlegg for tunnelvaskevann. Det er målt konsentrasjoner av mikroplast både i urensset vaskevann og i tunnelvaskevann etter 21-dagers opphold i rensebasseng. Foreløpige resultater viser at rensingen tilbakeholder rundt 60 pst. av mikroplastpartiklene.

I 2022 utførte Statens vegvesen også en innledende studie for å vurdere om utslipp av mikroplast fra anleggsvirksomhet er et reelt problem eller om partiklene holdes tilbake i anleggets renseløsninger. Undersøkelsen ble utført i prosjektet E16 Bjørnum-Skaret. Foreløpige, upubliserte resultater tyder på at mikroplasten som produseres i veianlegget holdes tilbake i renseanleggene. Håndtering av disse massene er derfor viktig for å hindre utilsiktet spredning videre.

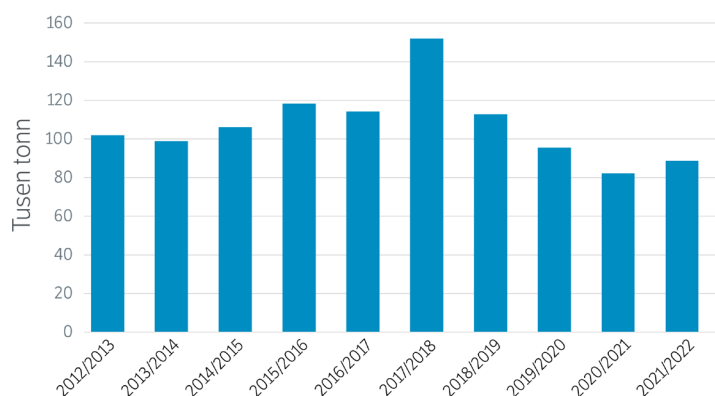
Statens vegvesen jobber for å begrense den belastningen riksveibelysningen påfører naturen og naboene og har i 2022 levert rapporter som gir innsikt og forslag til tiltak som kan redusere negativ effekt av veily. Statens vegvesen har gjennomført flere prosjekter for å begrense lysforurensning og spare energi.

Saltforbruk

Saltforbruket vinteren 2021/2022 ligger 17 pst. under gjennomsnittet for de siste ti år. Det var likevel en svak økning fra året før, men trenden er synkende. Økningen i saltforbruket henger sammen med temperatur og nedbørforhold som er rapportert gjennom vinteren.



Totalt saltforbruk (i tusen tonn)



Figur 3.3 Totalt saltforbruk (tusen tonn) de siste ti årene

Statens vegvesen og Mesta skal samarbeide om mer automatisert vinterdrift gjennom bruk av ny [teknologi](#)²⁸ og flere data om vær og føre. Dette skal bidra til mer effektiv brøyting og mindre bruk av salt. Ved hjelp av lasermålere og avansert bildebehandling kan saltbilene analysere føreforholdene rett foran bilen mens den kjører, og tilpasse saltmengden automatisk. Mer omfattende bruk av vær- og førerdata gir også entreprenøren et bedre grunnlag for å ta beslutninger om den løpende driften, for eksempel om når og hvordan det skal saltes og hvordan mannskaper og utstyr skal disponeres.



Foto: Mesta

Lokal luftforurensing

Grenseverdiene for luftkvalitet fastsatt i forurensingsforskriften ble strammet inn for svevestøv (PM_{10}) fra 01.01.2022. Som antatt ble det vanskelig å overholde de nye grensene, og foreløpige tall for 2022 at viser at grenseverdiene for svevestøv ble overskredet i fire byer²⁹. For alle de fire 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. For PM_{10} er grenseverdien i forurensingsforskriften og nasjonalt mål det samme.

Det var seks byer som tangerte grenseverdien for årsmiddel for finkornet svevestøv ($PM_{2,5}$ - $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$). I forhold til nasjonalt mål for $PM_{2,5}$ var det syv byer³⁰ som hadde overskridelser av målet om $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i årsmiddel.

Foreløpige tall viser at grenseverdiene og nasjonalt mål for nitrogendioksid (NO_2) ble overholdt i alle byer i 2022. Den voksende andelen elektriske kjøretøy og lavere utslipp fra nye kjøretøy bidrar trolig til å holde nivåene nede, men naturlige meteorologiske svingninger kan likevel gi store årlige variasjoner.

Vintermiljøfartsgrensen ble videreført på utvalgte strekninger i Oslo fra 1. november 2021 – 1. mai 2022,

28 <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/tester-teknologi-som-skal-gi-bedre-vinterdrift-og-mindre-salting?publisherId=17847490&releaseld=17945494&lang=no>

29 Brumunddal, Drammen, Lørenskog, og Oslo

30 Bærum, Brumunddal, Drammen, Fredrikstad, Grenland, Lørenskog og Oslo. Kristiansand og Moss tangerte nasjonalt mål, og står i fare for å ikke nå nasjonalt mål i fremtiden om det ikke settes inn tiltak



som et tiltak for å hindre produksjon og oppvirling av svevestøv. Et prøveprosjekt med en variabel miljøfartsgrense i 2021, viste at det er mest hensiktsmessig å videreføre en fast, redusert fartsgrense i vinterhalvåret i Oslo.

Arbeidet med å revidere piggdekkforskriften ble påbegynt i 2022. Bruk av piggdekk har stor betydning for utslipp av svevestøv i vinterhalvåret, og bruk av piggdekkgebyr er et viktig virkemiddel. Det er derfor viktig å ha oversikt over piggdekkbruken. Det er dessverre stadig færre byer/tettsteder som det utføres tellinger i.

Statens vegvesen har bidratt aktivt i arbeidet med revisjon av «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging» (T1520), som opprinnelig hadde frist 1. desember 2021. Arbeidet nærmet seg slutten ved utgangen av 2022, og ny frist for leveranse til SD er 15. februar 2023.

Statens vegvesen har i 2022 fortsatt samarbeidet med kommuner som plikter å måle luftkvalitet, og har inngått samarbeidsavtaler med de fleste kommuner som har målestasjoner. Vi bidrar med å koordinere samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommuner og eventuelt andre anleggseiere som plikter å bidra til målinger, koordinerer eventuelt flytting av målestasjoner, og vi finansierer en del av målenettverket. Bidraget til Luftsamarbeidet har fortsatt som tidligere, og det er arrangert to samlinger i Bedre Byluftforum, i samarbeid med Miljødirektoratet.

Innsats mot støy

Veitrafikkstøy er den største støykilden utendørs, og årsak til nesten 80 pst. av den totale støyplagen hos befolkningen. Statens vegvesen gjennomfører tiltak mot støy både langs eksisterende og ny vei.

Statens vegvesen har i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner gjennomført strategisk støykartlegging i henhold til krav i forurensningsforskriften. For første gang er det i dette arbeidet beregnet helsekonsekvenser av veitrafikkstøy. Resultatene for veitrafikkstøy er rapportert videre via kommuner og statsforvaltere til Miljødirektoratet som offentliggjør resultat og rapporterer videre til EU. Arbeidet med oppdatering av innendørskartlegging er startet, og gjennomføring av eventuelle tiltak etter krav i forurensningsforskriften forventes gjennomført i 2024/2025.

Det er rapportert om 15 personer som har fått redusert innendørs støynivå til under 38 dB som følge av utbyggingsprosjekter med krav om støytiltak i reguleringsplaner. Langt flere boliger får bedret støysituasjonen som følge av utbyggingsprosjektene (boliger som før utbygging har støynivå mellom 30 og 38 dB).

Digital støykalender

Rundt 5 000 mennesker bor i dag innen 100 meters avstand fra den pågående anleggsvirksomheten til E18 Vestkorridoren i Bærum. Mer forutsigbar informasjon om hva som kan forventes av støy nær egen bolig har stått høyt på ønskelista til mange av naboenes. Flere har også ønsket mer informasjon om hvordan støysituasjonen blir når anleggsarbeidene er ferdig og nye E18 åpner for trafikk. Med støykalenderen [Bulder](#)³¹ er svarene nå kun noen tastetrykk unna. Slik ønsker Statens vegvesen å bedre forutsigbarheten for de som bor nær anleggsområdet.



Foto: Dagrunn Husum, Statens vegvesen

31 <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e18vestkorridoren/nyhetsarkiv/lansering-av-bulder/>

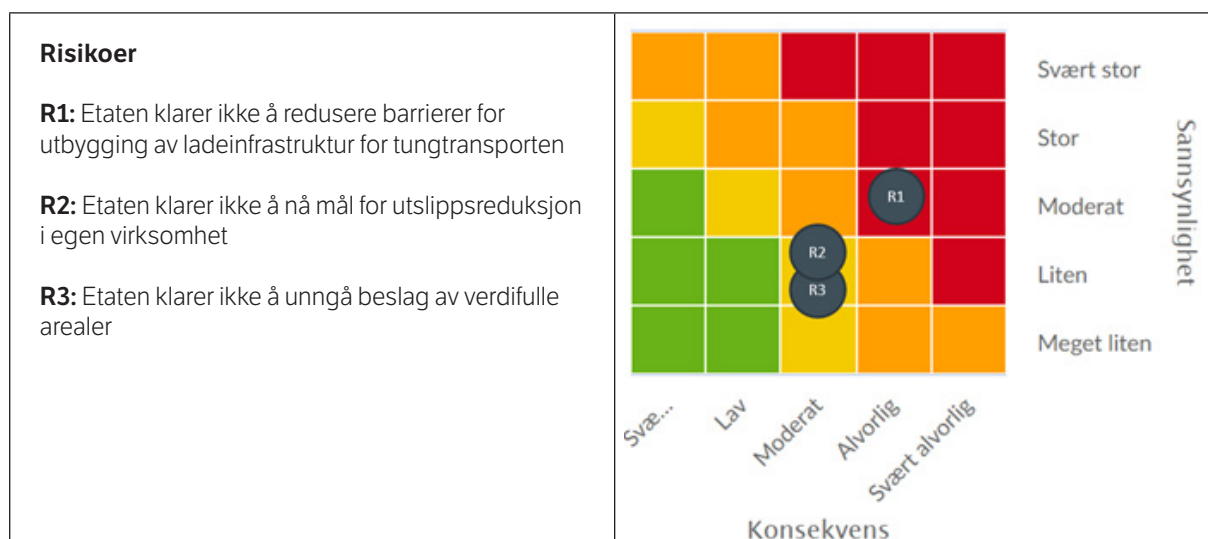


RISIKOVURDERING

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 blir videreført.

Etaten har i 2022 levert kunnskapsgrunnlag knyttet til utarbeidelse av nasjonal ladestrategi, og har et videre ansvar for å tilrettelegge for lading. Utbygging er et viktig premiss for å redusere klimagassutslipp og vil kreve investeringer, driftsmidler og ikke minst fremføring av strøm langs vei. Hvis ikke etaten klarer å tilrettelegge for ladeinfrastruktur vil det ha en alvorlig konsekvens for måloppnåelse.

I 2022 har Statens vegvesen gjennomført en pilot på utslippsfrie anleggsmaskiner, og vi har arbeidet med å få inn kontraktkrav på flere utbyggingsprosjekter. Det arbeides med flere tiltak for å redusere etatens utslipp samt etatens samlede arealbeslag. Det er fortsatt en risiko for å ikke få redusert utslipp og arealbeslag tilstrekkelig for å bidra til Norges klima- og miljømål.



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreduserende tiltak
R1	Vi har ikke arealer som vi kan bruke til utbygging, samtidig er det krevende å fremføre strøm langs vei. For lav utbyggingstakt fører til utviklingen stopper opp, og vi 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 Planlegging for permanente ladestasjoner tas med tidlig inn i planleggingsfase Lage plan sammen med Nye Veier og Enova, for etablering av ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksveinettet
R2	Det er utfordringer knyttet til å legge til rette for økt bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner i våre prosjekter samt det å ta i bruk klima- og miljøkrav i tilstrekkelig grad.	<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 som tildelings- og kvalifikasjonskriterier i konkurranser, når konkurransen er egnet for det



Tabellen fortsetter fra forrige side.

Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreducerende tiltak
R3	Vi har god oversikt over omfang av beslag av verdifulle naturområder i de enkelte planprosjekt, men det er usikkerhet knyttet til total oversikt for hele etaten.	<ul style="list-style-type: none"> • Videreutviklingen av en metode for å inkludere utslipp fra arealbeslag i beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter • Arealregnskap og budsjett på nye prosjekter • Videre innføring av miljøstyringssystem • Planlegging etter plan- og bygningsloven

3.1.4 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Vi har kommet langt med å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken i Norge. Likevel opplevde vi uvanlig mange dødsulykker i trafikken sommeren 2022. I flere av ulykkene ble mer enn én person drept. Til sammen mistet 67 mennesker livet fra mai til august, mot 37 året før. Antall drepte de fire første og de fire siste månedene i 2022 kan sammenlignes med 2021 – året med rekordlavt antall drepte i trafikken. Sommermånedene ga oss dermed en ubehagelig påminnelse om at trafikksikkerhetsarbeidet aldri kan hvile.

Den langsiktige ulykkesutviklingen er likevel positiv. 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.

Også Statens vegvesen har blitt kraftig utfordret av den økonomiske utviklingen som følge av krigen i Ukraina. For å opprettholde nødvendig driftsnivå på veinettet, har vi måttet begrense vedlikeholdsaktiviteten markant i 2022. I tillegg til kostnadsøkninger på drift, gir prisstigningen mindre for pengene, også på vedlikehold. Dette har medført at planlagt vedlikehold er skjøvet frem i tid. Det gir oss dårligere dekketilstand og lavere fremkommelighet. Utsatt vedlikehold kan gi trafikksikkerhetsutfordringer over tid.

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 grunnpilarer: *Etikk, Ansvar og Kunnskap.*

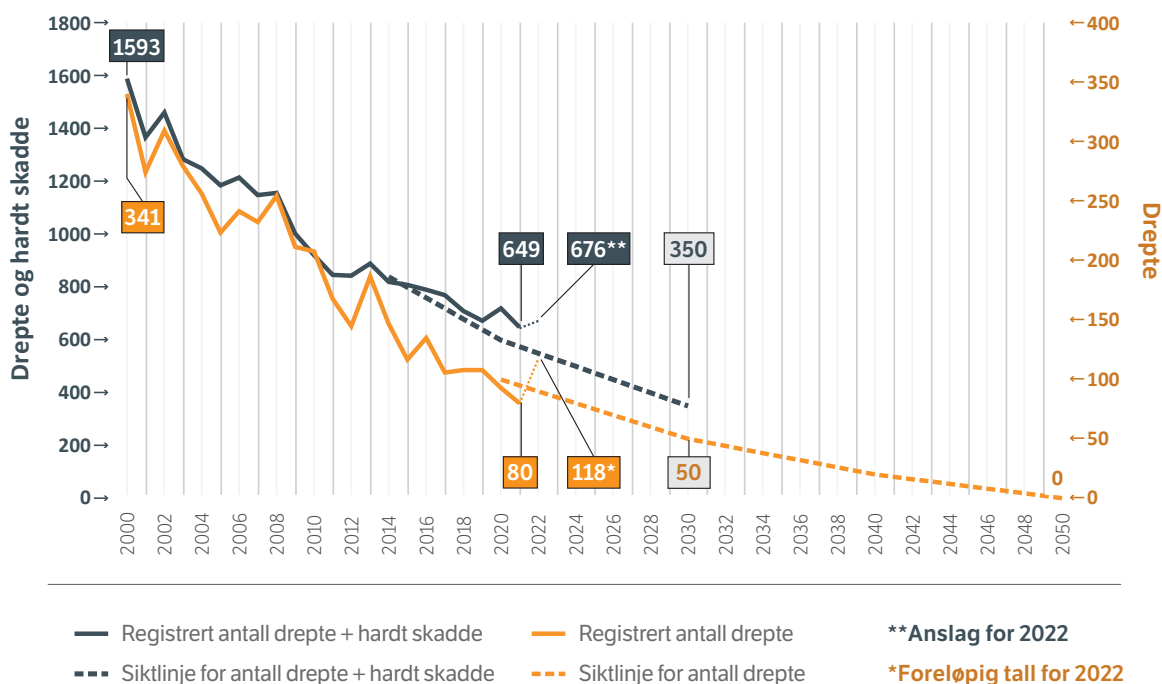


**drepte
og hardt
skadde**



ULYKKESUTVIKLING

Utvikling trafikkulykker 2000–2022, og siktlinjer



Figur 3.4 Utvikling i henholdsvis antall drepte og hardt skadde og antall drepte – registrert situasjon og ambisjon for utviklingen frem til 2030 og 2050 hentet fra NTP 2022-2033³²

Foreløpig tall viser at 118 personer omkom i veitrafikken i 2022. Det er 38 flere enn i 2021 hvor 80 personer omkom. I perioden mai – august mistet hele 67 personer livet, 30 flere enn i samme periode året før. Endringen kan ikke forklares med økt trafikk. Vi ser ikke en tilsvarende økning i hardt skadde som for drepte gjennom sommeren. Hvorfor antall drepte økte, men ikke antall hardt skadde, er vanskelig å forklare. Når dybdeanalysene av dødsulykkene for 2022 er ferdige, kan vi si mer om bakenforliggende årsaker. Pga. etterslep i registreringen har vi ikke endelig tall for hardt skadde for 2022, men et foreløpig estimat er 558 hardt skadde³³. I 2021 ble 569 personer hardt skadd i trafikken.

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. Nærmere redegjørelse av trekk ved dødsulykkene i 2022 er å finne i vedlegg 1.

Ulykkesanalyser

Statens vegvesen foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker på vei. Gjennom analysene klarlegges hendelsesforløp og årsaksfaktorer, med formål å forbedre trafikksikkerheten. I perioden 2005-2021 er 2 550 dødsulykker analysert med i alt 2 769 omkomne personer.

³² 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

³³ Basert på ulykkestall tom. august



I den siste tiårsperioden 2012-2021 var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 33 pst. av ulykkene. Ruskjøring har vært medvirkende i 22 pst. av ulykkene, mens 34 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 29 pst. av dødsulykkene, og feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende i 26 pst. av dødsulykkene. Analysene av dødsulykkene som skjedde i 2022 vil være ferdig medio 2023.

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 trafikksikkerhet³⁴. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, til sammen 179, som aktørene vil gjennomføre i perioden 2022-2025. Statens vegvesen står ansvarlig for 91 av de 179 tiltakene, enten alene eller i samarbeid med andre aktører og disse følges opp i en gjennomføringsplan. Planen er delt inn i 15 innsatsområder, blant annet rettet mot adferdskategorier som fart og rus, men også mot trafikantgrupper med høy risiko, slik som motorsyklister og mopedister. Statens vegvesen har en aktiv oppfølging av interne og eksterne tiltak i planen.

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 elsparkesykkel 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 elsparkesykkel (alle privateide) i 2022. Det understreker alvorlet.

Automatisk trafikkontroll

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et svært effektivt virkemiddel når det benyttes der kriteriene for fart og ulykker er tilfredsstillt. Streknings-ATK (SATK) reduserer antall drepte eller hardt skadde med om lag 50 pst. For punkt-ATK er tilsvarende reduksjonen på mellom 40 og 50 pst. ATK-porteføljen i Norge består ved årsskiftet 2022-23 av 65 SATK og 284 punkt-ATK. I 2022 er det jobbet for å minske etterslepet på teknisk utstyr ytterligere. Vi har i dag en teknisk oppetid på 90 pst. som har vært tilnærmet uforandret det siste halve 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 (2022 – 2025)

³⁴ Trygg Trafikk, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, storbykommunene, øvrige statlige virksomheter, interesseorganisasjoner og en rekke andre aktører



for trafikksikkerhet med total økonomisk ramme på 25 mill.kr. Det er viktig for oss at resultatene fra prosjektene skal kunne implementeres i praksis, eksempelvis gjennom justeringer av veinormaler³⁵. I 2022 hadde vi prosjekter innenfor:

- Utvikling av trafikksikkerhetsmodeller
- Mer kunnskap om eksponering av trafikantgrupper
- Automatisering av førerrollen
- Ulykker på glatt vei og vinterdrift

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 trafikantene 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 viktig elementer i trafikksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesen har de siste fem årene opplevd en stor økning i etterspørselen etter praktiske førerprøver. Vi gjennomførte 157 970 praktiske prøver i 2022, en økning fra 2018 på nesten 25 000 prøver. Økt etterspørsel og etterslep grunnet pandemien, førte til uforholdsmessig lange ventetider for praktiske prøver mange steder. Vi har prioritert produksjon av førerprøver, men det har gitt svært lav aktivitet av andre trafikksikkerhetsoppgaver, eksempelvis oppfriskningskurs for eldre førere. I løpet av 2022 har vi jobbet for å øke grunnkapasiteten for gjennomføring av førerprøver. Det betyr at vi ved inngangen til 2023 har et godt utgangspunkt for å kunne gjennomføre etterspurte førerprøver, og samtidig ivareta andre trafikksikkerhetsaktiviteter på en tilfredsstillende måte.

Nasjonale trafikksikkerhetskampanjer

De nasjonale trafikksikkerhetskampanjene har som mål å endre holdning og adferd i mer trafikksikker retning. Det 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 holdning- og adferdsendring i riktig retning.

Kampanjetemaene oppmerksomhet, fart og belte i buss ble videreført i 2022 og samspill i trafikken kom inn som nytt kampanjetema. Alle kampanjene er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025. For mer detaljer, [se kampanjer Statens vegvesen](#)³⁶.

Styrket og målrettet kontroll av trafikanter

Kjøre- og hviletidskontroller langs vei er viktig for å ivareta trafikksikkerhet og seriøsitet i form av lik konkurranse i transportbransjen og gode arbeidsvilkår for sjåførene. Vi øker oppmerksomheten mot foretak vi har klassifisert med høy risiko for regelovertrедelser, og 14 700 førere er blitt kontrollert for kjøre- og hviletid langs vei. Av disse fikk ca. 6 900 skriftlig mangel, hvorav ca. 1 100 fikk gebyr og 1 090 førere ble anmeldt. Det vil si at vi avdekket feil ved ca. 47 pst. av de kontrollerte.

³⁵ Ny kunnskap om veigeometri har bidratt i arbeidet med revisjon av klassene H2 og H3 i N100

³⁶ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/>



Til sammen kontrollerte Statens vegvesen 224 transportbedrifter for brudd på kjøre- og hviletidsreglene i 2022. Totalt ble det avdekket over 25 000 regelbrudd med varierende alvorlighetsgrad. 22 av bedriftene som ble kontrollert i fjor hadde så mange overtredelser at de ble anmeldt til politiet. I tillegg ble 14 transportbedrifter anmeldt for ikke å ha levert inn dokumentasjon for kontroll.

Kontroll av bilbeltebruk og annet verneutstyr har høy prioritet for økt trafikksikkerhet og rettes mot brukere av både lette og tunge kjøretøy. Det ble gjennomført rundt 250 000 kontroller av verneutstyr i 2022. Dette er en økning på ca. 20 pst. i forhold til 2021. Andelen som benytter bilbelte og hjelm er høy, men i underkant av 1 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, synliggjør det viktigheten av dette arbeidet selv om den generelle bruksprosenten er høy.

Statens vegvesen har bistått politiet i kontroll av el-sparkesykler, hvor vi blant annet har fått myndighet til å legge gebyr når det er flere enn én på el-sparkesykkelen.

Tilsyn med opplæringsinstitusjoner

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet er et viktig virkemiddel for at opplæringsinstitusjoner følger forskriftens krav og retningslinjer som er en forutsetning for kvalitet. Godkjenning av trafikkskolene, faglige ledere og trafikklærere er en forutsetning for drift. Tilsynet bidrar til like rammevilkår i bransjen. I 2022 har tilsynene i større grad vært rettet mot den avsluttende delen av opplæringen som gjennomføres i bil tett forut for oppkjøringen. Tilsyn mot denne delen av opplæringen har i liten grad vært gjennomført i pandemien. Det har vist seg å være en riktig prioritering da vi har gjort en del alvorlige funn som har ført til advarsler og tilbakekalling av godkjenninger. Vi følger opp tips og samhandler med Skatteetaten og politiet.

SIKRERE KJØRETØY

Styrket og målrettet kontroll av kjøretøy

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med videreutvikling av kontrollverktøy og risikoklassifisering, slik at kontrollvirksomheten kan bli mer målrettet og dermed gi større effekt. Vi vil luke ut trafikkfarlige kjøretøy og useriøse aktører, og spare dem som har alt i orden for unødvendige kontroller. Dette arbeidet gir effekt. Fra 2021 til 2022 økte andelen kontrollerte tunge kjøretøy med feil og mangler fra 54,1 til 56,5 pst. Totalt ble det gjennomført over 84 000 tungtransport-kontroller i 2022, som er en økning i forhold til de to foregående årene hvor det har vært inngripende smitteverntiltak i utekontrollvirksomheten.

Det er gjennomført ca. 45 700 kontroller av lette kjøretøy i 2022. En større andel er varebiler som driver transportvirksomhet. Dette er en type transport som er lite regulert og som vi ser det er viktig å følge opp. Økt kontrollvirksomhet vil også følge av EUs mobilitetspakke og regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Se også omtale i vedlegg 5.

Kontroll av drosjer er en fast del av det ordinære kontrollarbeidet vårt. 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 stadig blir sikrere og mer miljøvennlige. Utviklingen skjer i samarbeid med andre land i internasjonale fora, og Statens vegvesen sørger for at kravene implementeres og gjennomføres effektivt.



Tilbudet om gratis kontroll og godkjenning av russebusser og -biler gir russen mulighet til å sjekke tilstanden til kjøretøyet sitt. I tillegg til en godkjenning opp mot trafiksikkerhet, kontrolleres også montering av drivstoffdrevene aggregat, og valg av innvendige materialer i buss for å redusere faren for brann og kullosforgiftning. Vi har ikke særskilte krav til russekjøretøy, men gratiskontrollen gir oss mulighet for god dialog med russen og avdekke eventuelle ureglementerte forhold rundt sikkerhet.

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 konkurransevnen for seriøse aktører økes.

Vi målretter våre tilsyn etter erfaringer, tips og analyser og avdekking av ulovlig virksomhet og fiktive periodiske kontroller viser at vi blir stadig bedre. At kjøretøykontrollene er reelle og utført av kompetent personell, bidrar til trafiksikre kjøretøy på veiene våre. Fiktive kontroller er ofte utført av utro tjenere, som driver med skatteunndragelse og andre lovbrudd uten virksomhetenes kjennskap. Vi ser at mediaoppmærksomhet rundt slike saker øker virksomhetenes årvåkenhet, noe som kan ha bidratt til å avdekke flere saker.

Samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer

Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer blant annet for gjennomføring av felles aksjoner. Det er eksempelvis gjennomført en større samarbeidskontroll rettet mot drosje der også Justervesenet deltok. Statens vegvesen har i tillegg støttet A-krimsentrene i flere kontrollaksjoner rettet mot varebil i etterkant av Black Week.

Statens vegvesen deltar i treparts bransjeprogram for bil. Etableringen av ny godkjenningsordning for bilpleie i regi av Arbeidstilsynet med tilhørende informasjonskampanje, har vært et viktig satsingsfelt i 2022. Statens vegvesen deltar også i treparts bransjeprogram for transport. Bransjeprogrammet har blant annet gjennomført et informasjonsseminar i Latvia. I tillegg har bransjeprogrammet jobbet med utfordringer knyttet til blant annet varebil og innføringen av EUs mobilitetspakke.

Internasjonalt arbeid og teknologiutvikling

Fra våre FoU-prosjekter, ulykkesetterforskning, tett dialog med industriaktørene, kontroll av kjøretøy og tilbakemeldinger fra publikum er Statens vegvesen i stand til å peke på utfordringer som er med på å bringe teknologien fremover. Dette tar vi med oss som bidrag for å kunne påvirke internasjonal standardisering og regelverksutvikling, som i ettertid implementeres i vårt nasjonale regelverk gjennom internasjonale avtaler.

Statens vegvesen deltar aktivt i regelverksarbeid både på UNECE³⁷- og EU-nivå og i internasjonale standardiseringskomiteer. I 2022 har det blitt arbeidet med kjøretøyteknologi for førerstøttesystemer, automatisert og oppkoblet transport og elektronisk trafikkregulering i regi av det europeiske METR-prosjektet.

I UNECE arbeides det med et nytt regelverk for førerstøttesystemer. Norge har vært en pådriver for å få med et kapittel som setter krav til kjøretøyprodusentene om at fører må få lettfattelig informasjon og opplæring om systemenes funksjon og begrensinger. Riktig bruk av komplekse førerstøttesystemer er avgjørende for å hente ut sikkerhetspotensialet.

37 United Nations Economic Commission for Europe



SIKRERE INFRASTRUKTUR

Drift og vedlikehold av veier har stor betydning for trafikk sikkerheten. 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 viltpåkjørslar. Veibelysning har klar trafikk sikkerhetseffekt når den fungerer som forutsatt.

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 trafikk sikkerhet 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

Løpende drift av veinettet må prioriteres. Når driftskostnadene øker, fører det til lavere innsats på vedlikehold. Det har resultert i at vedlikehold kun i tråd med punkt én og deler av punkt to i prioriteringskriteriene over er gjennomført i 2022. Dekkelegging ble redusert, arbeid med bruvedlikehold og rekkverk er utsatt. Andel av veinettet som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet har sunket fra 92 pst. i fjor til 91 pst. i år. Dype spor i veidekket har negativ innvirkning på trafikk sikkerheten, det samme har rekkverk som er for lave eller har dårlig innspenning.

Ved inngangen til 2022 foregikk 53,5 pst. av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere, på møtefrie veier. Ambisjonen er 60 pst. innen 2028. I 2022 har Statens vegvesen åpnet 16,2 km med firefelts vei og etablert midtrekkverk på 12,1 km to- og trefelts vei.

Tiltak for å forebygge utforkjøringsulykker, og ikke minst skape et tilgivende sideterreng når ulykker skjer, er viktig. Etablering av nye, og utskifting av mangelfulle rekkverk, skilting med retningsmarkering i kurver, siktrydding, forsterking av veiskuldre, fjerning av hindre i sikkerhetssonen og oppsett av ettergivende skiltmaster er blant tiltakene Statens vegvesen gjennomfører over hele landet, punktvis eller over lengre strekninger. For å tilfredsstillende minstestandarden med hensyn til utforkjøringsulykker er ca. 110 km av riksveinettet gjennomgått. I underkant av halvparten av disse er i tråd med eller tett opp mot minstestandard etter gjennomførte tiltak. For den resterende halvparten er gjennomførte tiltak ikke tilstrekkelig for å nå opp på minstestandard.

Nytt digitalt verktøy for gjennomføring og oppfølging av trafikk sikkerhetsinspeksjoner (TS-inspeksjoner) ble ferdigstilt i 2022, og løsningen implementeres i 2023. Vi vil jobbe med videreutvikling av løsningen slik at den blir tilgjengelig også for gjennomføring og oppfølging av TS-revisjoner. Sammen med nyutviklede prosesser for gjennomføring av TS-inspeksjoner og for «Utarbeide forbedringer etter ulykker og alvorlige hendelser», styrkes arbeidet med å gjøre eksisterende veinett sikrere. Strekninger som er særskilt ulykkesutsatte følges opp.

Alle nye veier planlegges og bygges i tråd med gjeldende veinormaler. Med digitale veinormaler kan ny kunnskap implementeres raskere i regelverket. I regelverket for vei- og gateutforming (N100) er det blant annet foreslått endringer av fartsgrenser og standard tverrprofil for motorveier³⁸. Ved bygging av

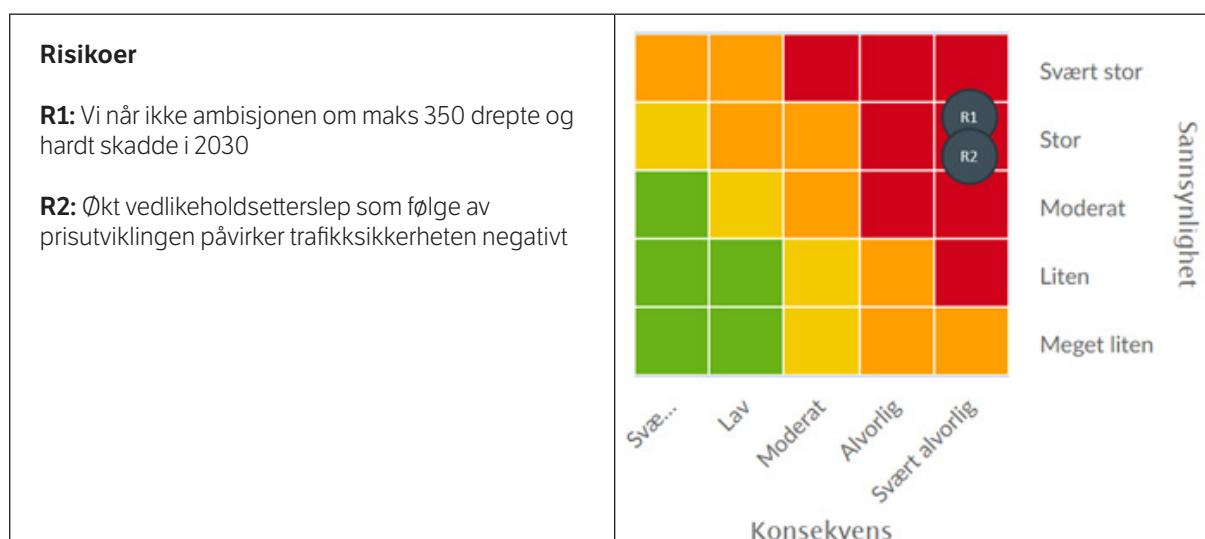


vei med redusert skulderbredde, er det lagt inn krav til utbygger om å dokumentere avbøtende tiltak og risikoreducerende effekt.

I 2022 ga Vegdirektoratet bygge- eller brukstillatelse til 23 tunneler. Videre inspiserte Vegdirektoratet 49 tunneler i henhold til krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Etter inspeksjon følges det opp at avvik lukkes. Antallet avvik har stabilisert seg, noe som viser at tunnelforvaltere jobber godt med å lukke dem. Vegdirektoratet startet i 2022 et regelverksutviklingsprosjekt for nye rekkverk på eksisterende bruer. Det er også gjennomført testing av standard og nye løsninger for å forbedre rekkverksinnfestingen i dårlige grunnforhold eller på steder med liten eller ingen innfestingsbredde.

RISIKOVURDERING

Ved utgangen av 2022 ligger det beregnede antallet drepte og hardt skadde på 676, mens målkurven tilsier maks 550. Det krever en reduksjon på minst 40 drepte og hardt skadde hvert år de kommende årene for å nå ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030. Statens vegvesen vurderer derfor at den samlede risikoen knyttet til toppmålet er høy ved årets slutt. 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.



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 over 40 drepte og hardt skadde hvert år frem til 2030.	<ul style="list-style-type: none"> Aktiv oppfølging av interne og eksterne tiltak i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025» Bred mobilisering av alle aktører som bidrar med trafikksikkerhet
R2	Høyere priser i drifts- og vedlikeholdstiltak medførte at planlagte vedlikeholdsaktiviteter ble utsatt. Det kan i ytterste konsekvens medføre at enkelte veier blir mer trafikksikre eller at veiobjekter med vedlikeholdsbehov må stenges frem til det finnes midler til gjennomføring.	<ul style="list-style-type: none"> Innsiktsdrevet prioritering av vedlikeholdsaktivitet Trafikkregulering for å oppnå sikker trafikkavvikling

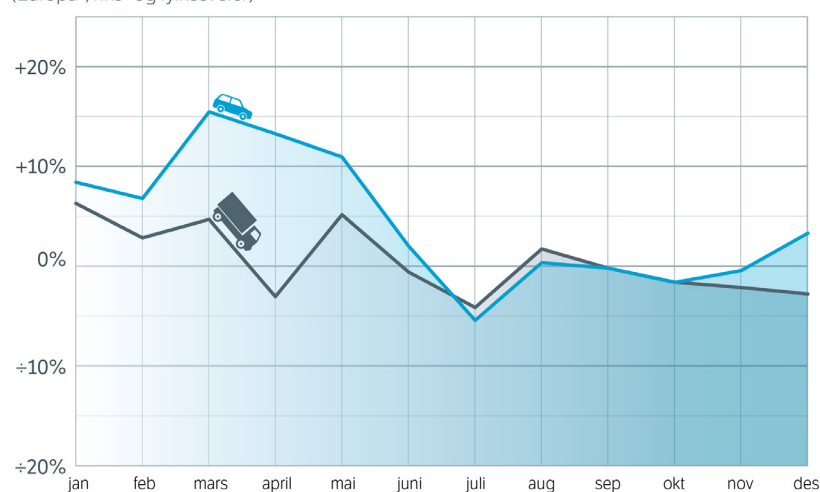


3.1.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

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 så kan gjøre bedre beslutninger i sin planlegging av transport og reiser. Dette krever at vi kjenner tilstand og aktiviteter på riksveinettet i sanntid, og kan sette sammen informasjon på tvers av fagmiljøer og -systemer. Dermed bidrar vi til forutsigbar fremkommelighet uten å bygge ut kapasiteten i transportsystemet.

TRAFIKKMENGDE 2022 - tunge og lette kjøretøy

(Europa-, riks- og fylkesveier)



Figur 3.5 Trafikkmengde 2022

I 2022 var det 3,5 pst. mer trafikk på riks- og fylkesveinettet enn i 2021.

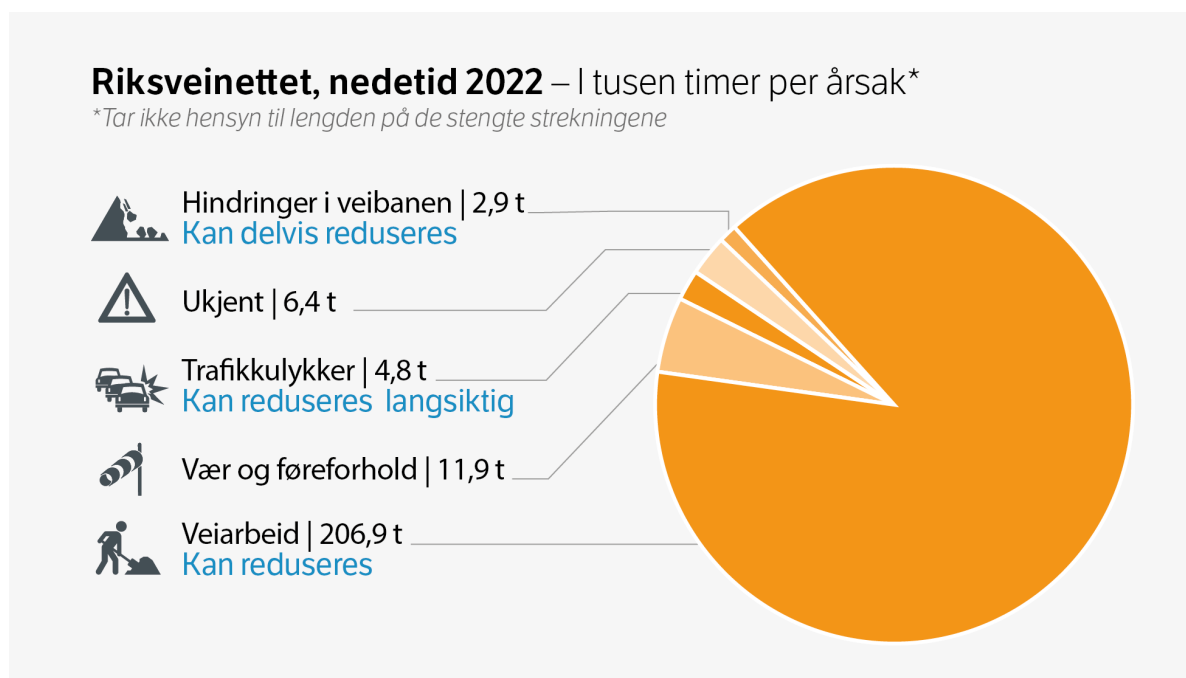
Økningen var omtrent den samme som fra 2020 til 2021. Økningen har vært klart størst for lette kjøretøy og på riksvei. Trafikken har tatt seg opp igjen etter pandemien, og lå i 2022 litt over nivået fra 2019. Økningen fra 1995 er på 54,2 pst., og er et foreløpig toppnivå.

FORUTSIGBARHET OG FREMKOMMELIGHET

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. For at ulempene for trafikantene skal være minst mulig, arbeider Statens vegvesen for å redusere omfanget av stenginger, samt sørge for god informasjon om planlagte stenginger.

Vi måler oppetid på riksveinettet³⁹ 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 98,78 pst. ved årsslutt. Fremdeles er hovedårsaken til stenging veiarbeid, selv om også vær- og føreforhold bidrar i vintersesongen.

39 Oppetidsindikatoren utvikles i samarbeid med Nye Veier AS



Figur 3.6 Årsaker til nedetid på riksveinettet

Vi jobber med å utvikle en indikator som viser forutsigbarhet og forsinkelser på alle Statens vegvesens strekninger. Indikatoren vil kunne bidra med innsikt om flaskehalsen ved hjelp av sanntidsdata i veinettet, slik at vi kan rette mer treffsikre tiltak på strekninger. Inntil dette er på plass kan vi følge målinger av rushtid og utfartstrafikk på et begrenset antall strekninger i og nær Oslo. Vi har data for de to siste årene. Forsinkelsene var 31 pst. høyere i 2022 enn året før for rushtidsstrekningene. For utfartsstrekningene er forsinkelsen 36 pst. høyere enn året før. Det er grunn til å tro at økningen i forsinkelse henger sammen med gjenåpningen av samfunnet etter korona-pandemien.

Etaten jobber produktorientert for en raskere utvikling av digitale tjenester og verktøy som bygger på etatens omfattende tilgang til data (se kap. 3.1.2). Vi har hatt dialog med våre kunder for å få identifisere hvilke tjenester de etterspør. Hovedfokuset for produktområdet 'Fremkommelighetstjenester' har i 2022 vært rettet mot tungbilsjåførenes og privatbilistenes behov for relevant og pålitelig trafikkinformasjon. De digitale flatene i produktområdet hadde 590 000 brukere ved nyttårsskiftet:

- Vi lanserte en [trafikkapp](#)⁴⁰ for ruteplanlegging og trafikkinformasjon sommeren 2022, som vil videreutvikles til å også gi varslinger av hendelser. Etaten opplever gode tilbakemeldinger fra brukerne som er nyttig i utvikling av appen.
- Vi har utvidet vår [SMS-tjeneste](#)⁴¹ med flere strekninger, og kan nå varsle om stenginger og andre hendelser på prioriterte fjelloverganger, værutsatte strekninger, tunneler og bruer. I overkant av 2 millioner SMS har blitt sendt ut siden lanseringen.
- Ved [direktebilder](#)⁴² fra åtte utvalgte døgnhvileplasser, kan yrkessjåfører finne ledige plasser slik at de kan planlegge hvile i løpe av arbeidsdagen.

40 <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/vegvesen-trafikk/>

41 <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/sms-varsling/>

42 <https://www.vegvesen.no/trafikk/#/>



Vi holder veinettet åpent året rundt

Statens vegvesen skal drifte, vedlikeholde og forvalte det nasjonale veinettet på en så kostnadseffektiv måte som mulig i tråd med gjeldende transportpolitiske mål. Drifts- og vedlikeholdstiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet, blir prioritert.

Etaten har gode rutiner for å sikre at nye driftsentreprenører har god kjennskap til utsatte punkt og strekninger på veinettet de skal drifte. Vi har tett dialog med våre driftsentreprenører og representanter for trafikantgrupper, noe som bidrar til at punkt eller strekninger med særskilte utfordringer raskt fanges opp og håndteres før hendelsene oppstår. Det gjøres løpende vurderinger av behov for tiltak i form av forsterket drift, mindre utbedringer av vei og sideterrang og andre relevante tiltak for å bedre trafikksikkerheten og/eller fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Ved å arbeide mer målrettet og tilstandsbasert vil etaten kunne redusere behov for stengning av vei.

Et nytt produktområde 'Fremkommelig vei' skal understøtte og skape gode verktøy for byggeledere og entreprenører på drift. Ved å koble data og kompetanse på tvers av fag i etaten, blir både vi og driftsentreprenørene bedre i stand til å ta gode beslutninger i den løpende driften. Hensikten er å ta vare på veiene våre, blant annet gjennom å komme i forkant av hendelser som berører fremkommelighet og trafikksikkerhet. Dette gjør etaten i stand til å samordne vedlikeholdsarbeidet slik at ulempen for trafikantene blir minst mulig.

Etaten tilrettelegger for god funksjonalitet og holder trafikken i gang, selv i byggefasen. Vi åpnet i underkant av 45 km vei i fjor, som gir spart reisetid på 7,5 minutt.

Vi opprettholder fremkommeligheten i byggefasen

Prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta [åpnet ny gang- og sykkelveibro](#)⁴³ for å sikre fremkommelighet for trafikantene. Åpningen av gang- og sykkelveibroen er godt nytt for alle skolebarn og kollektivreisende som reiser med buss og som i lang tid har måttet gå en lengre omvei for å komme til bussholdeplassen i østgående retning.



Foto: Dagrunn Husum, Statens vegvesen

Vi ruster oss mot klimaendringene

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 bygging av ny vei, bru eller tunnel og ved å sikre nødvendig robusthet i eksisterende veier, bruer og tunneler. I tillegg følges veien opp med beredskapstiltak eller overvåking.

Vi arbeider med utvikling av tilstandsindikatorer for riksveinettet. Hensikten er å få bedre oversikt over tilstanden på riksveinettet for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Ved å kunne måle tilstandsutviklingen over tid, vil vi kunne redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene og bedre ivareta utfordringene som klimaendringene stiller til oss.

43 <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e18vestkorridoren/nyhetsarkiv/apning-av-midlertidig-gangbro-over-e18/>



Kartlegging av vedlikeholdsetterslepet

Statens vegvesen skal samordne og koordinere en ny kartlegging av tilstand på fylkesveiene, hvor kartleggingen i 2012 legges til grunn. Etatens rolle er å ha en rådgivende og samordnende rolle overfor fylkeskommunene, og sikre god kvalitet og konsistens i datainnhenting.

Det ble i 2022 gjennomført tre dialogmøter med fylkeskommunene, og dialogen fortsetter i 2023.



Statens vegvesen har videreført samarbeidet med Nye veier AS og fylkeskommunene om utveksling av informasjon innenfor klima og naturfare. Vi deltar i Naturfareforum og er partner i Klima2050, som er viktige arenaer for tverrsektorielt samarbeid.

Vi passer på at våre kunder kommer trygt frem

Statens vegvesen tar ansvar for helheten på veiene og sikrer trafikkstyring og informasjon ved større hendelser på offentlig vei. Veitrafikkentralene (VTS) er alle veimyndighetenes landsdekkende døgnooperative tjeneste for trafikkstyring og -informasjon når det skjer hendelser på veinettet. VTS'ene driver kontinuerlig overvåking ved hjelp av kamera og andre installasjoner. I 2022 ble det registrert om lag 154 000 hendelser, en økning på om lag 6 pst. fra 2021.

I løpet av høsten ble det igangsatt en fullskala implementering av pilot for felles hendelseshåndtering for VTS'ene. Dermed styrkes VTS'ene som sentral samvirkeaktør på veisiden ved større hendelser og katastrofer.

Forslaget til ny vegdataforskrift tydeliggjør rollen til VTS'ene, veimyndigheter og Nye Veiers rolle, og skal sørge for helhetlig regulering av veidata og trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring for offentlig vei.

TRANSPORT I BY

Befolkningen øker, og en vesentlig del av landets befolkning bor innenfor de ni byområdene som omfattes av byvekstavtaler og belønningsordninger. Fortsatt vil befolkning vokse mest i disse områdene, selv om veksten er mindre enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Byvekstavtaler

Byvekstavtalene er et virkemiddel for at økning i persontransport i byene ikke skal føre til vekst i personbiltrafikken. Avtalene er gjensidig forpliktende mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. 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.

Statens vegvesen er en sentral aktør i oppfølgingen av nasjonal transpolitikk i byområdene. Vi har ansvar for å lede forhandlinger og oppfølging av byvekstavtalene. Vegvesenet bidrar inn med faglige vurderinger og innspill i arbeidet, har et koordineringsansvar for de statlige etatene, og er hovedbindeleddet mellom etatene og departementet. Byvekstavtalene er et godt grep for å nå nullvekstmålet fordi parter som har reell påvirkning på måloppnåelse forenes om et felles

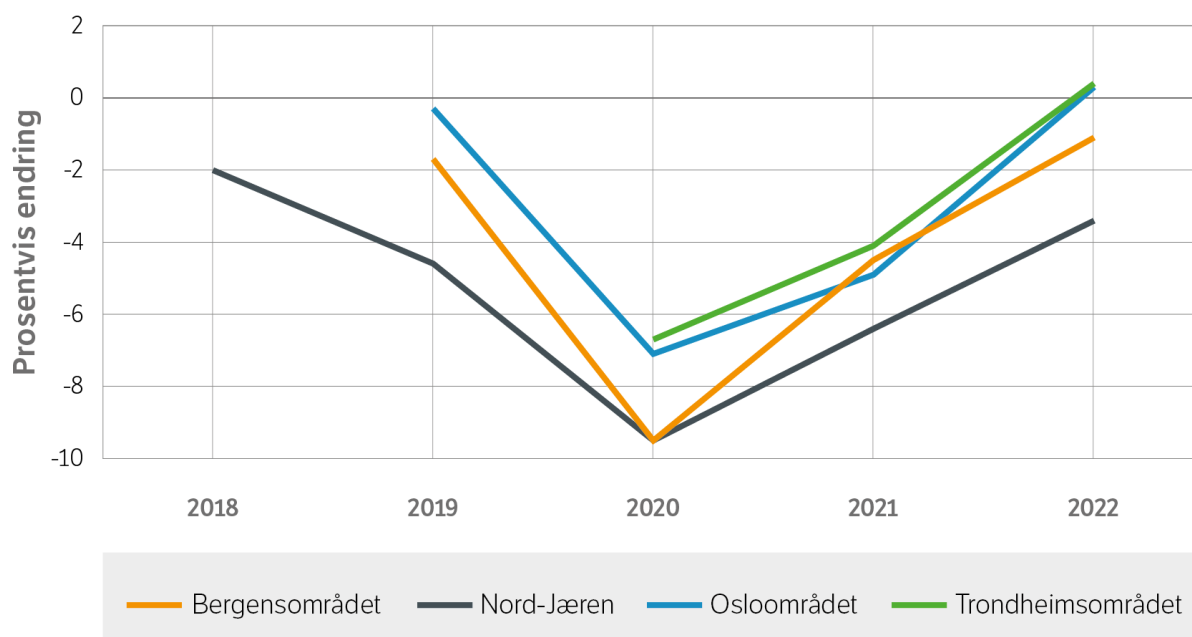


handlingsprogram som porteføljestyres og rulleres årlig. Utover dette koordinerer og følger etaten opp rapportering på et felles indikatorsett for byveksttaltene.

Oppfølging byveksttaltaler

Trafikkutviklingen for personbilreiser følges gjennom byindeksen, som er hovedindikatoren for oppfølging av byveksttaltene. Byindeks beregnes med datagrunnlag fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i et byområde. Nullvekstmålet skal følges opp i byveksttaltene ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt⁴⁴ sammenlignet med referanseåret. Ettersom personbiltrafikken har vært lav under pandemien og ligger under trafikken i referanseåret for den enkelte avtale, sees det også på den løpende (årlige) trafikkutviklingen sammenlignet med referanseår. Statens vegvesen følger derfor både med på treårs glidende snitt samt den løpende trafikkutviklingen, og vil følge dette tett fremover. Figuren under viser den løpende trafikkutvikling.

Estimert endring i trafikkmengde fra referanseår



Figur 3.7 Estimert endring i trafikkmengde sammenlignet med referanseår

På bakgrunn av byindeksen for 2022 er det ikke grunnlag for å si at nullvekstmålet ikke nås i 2029⁴⁵, men det er viktig at dette fortsatt følges tett opp nå når reisemønsteret normaliseres etter pandemien og øvrige endringer i samfunnet.

Transportmiddelfordeling, sykkelandel og andel gratis parkering ved arbeidsplasser baserer seg på Nasjonal Reisevaneundersøkelse. Resultatene publiseres på [våre hjemmesider](#)⁴⁶.

Byindeksen må følges over flere år for å se den langsiktige trenden. Utviklingen de siste årene har som nevnt vært vesentlig påvirket av pandemien, men det var en positiv trend før nedstenging. Situasjonen er tilsvarende for de fem mellomstore byområdene. Den langsiktige effekten av pandemien på reisevaner

⁴⁴ Jf. brev fra Samferdselsdepartementet til de fire største byområdene datert 11.12.2019

⁴⁵ Gjelder byveksttaltene med Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren

⁴⁶ <https://www.vegvesen.no/fag/fokussomrader/nasjonal-transportplan/den-nasjonale-reisevaneundersokelsen/>



og biltrafikk er fortsatt usikker, men vår vurdering og erfaring er at det målrettede arbeidet i byområdene er en god måte å kunne påvirke og styre utviklingen. Både byvekstavtalene og belønningsavtalene understøtter dette. Virkemidler for nullvekst for privatbilkjøring i byområdene kan omfatte prising, økt attraktivitet og konektivitet i kollektivtilbudet, sammenhengende gang- og sykkelveinett og arealbruk som reduserer det motoriserte transportbehovet. Videre kan mikromobilitet⁴⁷ inngå som en del av løsningen for å nå nullvekstmålet. Nye mobilitetsformer påvirker trafikkbildet og etaten har utarbeidet et [veikart](#)⁴⁸ for å sette retningen for regulering av mikromobilitet i Norge over tid. 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. Så langt ser det ut til at kollektivpassasjerene er på vei tilbake etter pandemien samtidig som to års kollektivvekst har gått tapt. 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 blir 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. Det vil fortsatt være viktig fremover 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 bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler.

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: [Byvekstavtaler Statens vegvesen](#)⁴⁹.

SAMMENHENGENDE REISEKJEDER

Universell utforming

Universell utforming langs veien innebærer blant annet å utforme holdeplasser, kollektivknutepunkter, ferjesamband, ladestasjoner, rasteplasser og kollektivmidler slik at så mange som mulig kan benytte tilbudene uavhengig av funksjonsevne. Statens vegvesen arbeider med at hele reisekjeder skal bli universell utformet gjennom prioritering av tiltak på riksveinettet, samarbeid med andre, nettverksarbeid og formidling. Ved oppgraderinger vurderes tiltak på flere ledd i reisekjeden, der blant annet holdeplass og kryssing av vei sees i sammenheng.

I 2010-2022 ble vel 900 av om lag 7 000 holdeplasser oppgradert slik at de tilfredsstillt krav til universell utforming. Det ble i snitt oppgradert 104 holdeplasser per år i 2010-15 og 43 holdeplasser per år i 2016-22.

⁴⁷ 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

⁴⁸ https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/3025475/SVV_rapport_868_vegkart_for_regulering_av_mikromobilitet.pdf?sequence=1

⁴⁹ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/>



Det er om lag 650 rasteplasser langs riks- og europaveier, hvor universell utforming er ivaretatt i nyere anlegg, men utforming og plassering av møbler og utstyr kan variere i eldre anlegg. Statens vegvesen har ikke et datagrunnlag som gir tilstrekkelig god oversikt over universell utforming av infrastrukturen. Data i Nasjonal vegdatabank (NVDB) er hentet inn til mange ulike formål og over mange år, med den konsekvens at noen egenskaper kan mangle eller være utdaterte.

Tabell 3.2. Oppgraderte knutepunkt og holdeplasser langs riksvei 2010-2022

Oppgradert (år)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Sum
Knutepunkt	5	4	8	9	7	2	2	2	2	9	3	0	2	55
Holdeplasser	68	108	162	135	95	55	41	25	33	62	40	16	83	923

Universell utforming innarbeides som krav i kjøp av tjenester. I løpet av 2022 har samtlige kontrakter for riksveiferjesamband blitt oppdatert med krav til universell utforming for ferjene, reiseinformasjon og billettering.

Oppdatering av faglig grunnlag for universell utforming i normaler, veiledere og kvalitetssystem som grunnlag for planlegging og gjennomføring av prosjekter, er et kontinuerlig pågående arbeid. I 2022 ble blant annet [Kollektivveiledning](#)⁵⁰, [Gateveileder](#)⁵¹ og veiledere for [rasteplasser](#)⁵² og for [steindekker](#)⁵³ oppdatert. Universell utforming inngår som ett av temaene i veileder for innsigelser i plansaker.

Kollektivtransport

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

I dialog med landets fylkeskommuner og Kollektivtrafikkforeningen, ble kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting kartlagt. Ifølge fylkeskommunene viser kartleggingen at det er behov for at staten tar en mer aktiv rolle i samordningen av kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting. Utredningen gjør videre rede for aktuelle tiltak som staten bør vurdere å gjennomføre for å forbedre forholdene for kollektivtrafikken i områder med spredt bosetting.

Kunnskap om universell utforming og kollektivtransport blir jevnlig oppdatert og formidlet.

RISIKOVURDERING

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

50 <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859948/nb>

51 <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859947/nb>

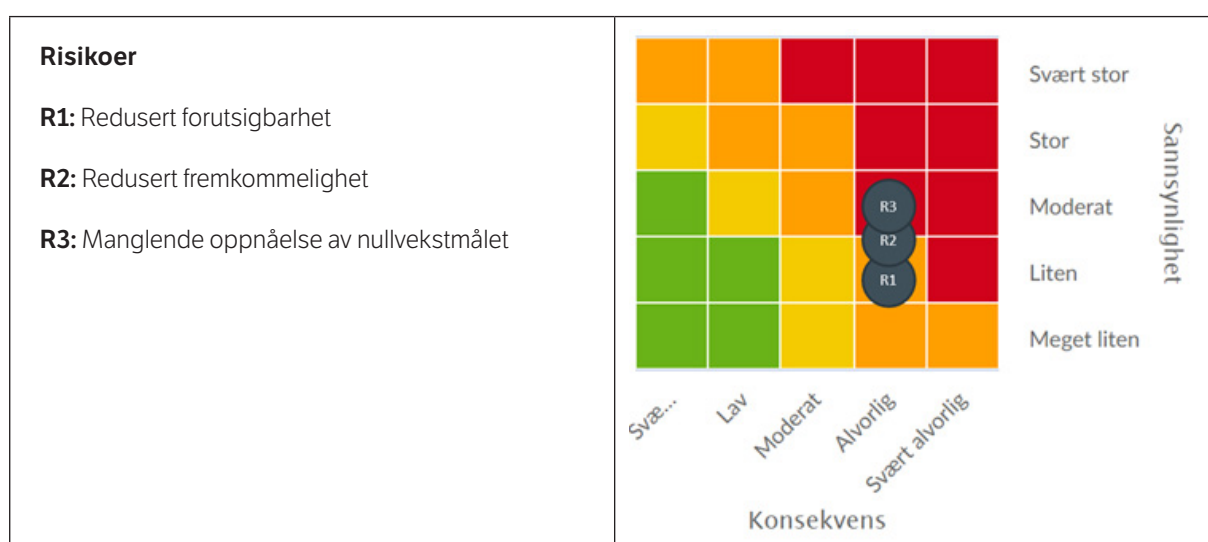
52 <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/v273-2022.pdf>

53 <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v262-steindekker.pdf>



målet vil kunne vedvare og det tar tid før noen av tiltakene har effekt. Etaten har arbeidet med å redusere omfanget av stenginger, samt sørge for god informasjon om planlagte stenginger. Produktorientering bidrar til å vri etaten til å utvikle tjenester basert på kundefokus og effektiv tjenesteproduksjon. Arbeidet med de risikoreduserende tiltakene videreføres.

Det er usikkert hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover. Det vil være viktig fremover 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 bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler. Analyser viser det blir krevende å nå nullvekstmålet mot 2029 uten nye, sterkere tiltak.



Risiko	Beskrivelse av risikoen	Risikoreduserende tiltak
R1	Etaten klarer ikke å gi bedre og rettidig informasjon for alle trafikanter, 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 • Utvikle og ta i bruk ny fremkommelighetsindikator • Måltrettet bruk av midler med utgangspunkt i sanntidsdata
R2	Etaten klarer ikke å gi bedre, rettidig og mer tilgjengelig informasjon om fremkommelighet gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data.	<ul style="list-style-type: none"> • Bruke data i overgangen til tilstandsbasert vedlikehold • Bruke produktorientering for å øke fremkommelighet
R3	Det er usikkert hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover.	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre styring av budsjettmidlene, herunder mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler • Prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil • Sette målstyring høyere opp på agendaen gjennom forbedring og effektivisering av styringsmodell i styringsgruppene



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 kombinasjon med økte fullmakter for etaten til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, har dette lagt godt til rette for at etaten har utnyttet tildelte midler på en effektiv måte i 2022.

Budsjettsituasjonen i 2022 var krevende som følge av sterk prisstigning. Aktiviteten ble på mange områder redusert og nedskalert for å tilpasse aktiviteten til budsjettammene. Dette ga redusert vedlikeholdsaktivitet, lavere nivå på investeringer, mindre utvikling og digitalisering og mindre utskifning av veitstyr som blant annet ATK og målestasjoner. I tillegg har utgifter til strøm ligget langt over normalt og gitt et ytterligere press på drifts- og vedlikeholdsbudsjettet.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier har et mindreforbruk på 77 mill. kr fordelt med et merforbruk på drift med 180 mill. kr og et mindreforbruk innen vedlikehold på 257 mill. kr. Merforbruket innen drift er en direkte konsekvens av den kraftige prisveksten og økte utgifter til strøm. Anleggsindeksen for drift og vedlikehold ble i 2022 på 12,9 pst., noe som er vesentlig høyere enn det som Statens vegvesen er gitt i priskompensasjon. Prisveksten innen drift er finansiert gjennom redusert vedlikehold og omdisponering av midler fra andre poster. I tillegg har prisveksten innenfor vedlikehold medført ytterligere reduksjon i vedlikeholdsaktiviteten. Grovt regnet anslår vi at vedlikeholdsaktiviteten er redusert med om lag 870 mill. kr som følge av prisvekst.

I 2022 ble det felles statlige økonomisystemet Unit4 ERP implementert i Statens vegvesen, implementeringen var vellykket. Vi har fått et verktøy som bidrar til standardisering, automatisering, forenkling, samt økt kvalitet i økonomioppfølgingen, budsjetteringen og økonomistyringen. Verktøyet er et viktig middel for å forberede Statens vegvesen på overgang til SRS (statlig regnskapsstandard) fra 2027. Nytt verktøy for økonomisk styringsinformasjon ble tatt i bruk høsten 2022. Verktøyet er automatisert og effektivt. Det gir økt støtte, og bidrar til å sikre god økonomisk styringsinformasjon for hele etaten. Prosjektøkonomistyringsystemet ISY PØ gir god systemstøtte for økonomistyring i veiprosjekter med tilhørende kontraktsoppfølging. Vi arbeider videre med videreutvikling av porteføljesystemet for budsjettering av investeringsporteføljen. Samtidig er antall systemer og integrasjoner redusert. Samlet sett har dette bidratt til en ytterligere styrking av den økonomiske styringen i etaten og til at vi får mer for pengene.

Økonomiprosessene er gjennomgått og forbedret slik at prosessene og styringen med dette er mer strømlinjeformet og effektiv. I kvalitets- og forbedringsarbeidet er det et viktig mål å gjøre ting riktig første gang for å redusere feil og bedre kvaliteten. Arbeidet med forenkling, standardisering og automatisering av budsjett og økonomistyringen vil fortsette. Det er potensiale for ytterlige forenklinger og automatiseringer av manuelle arbeidsprosesser. Målsetningen er å øke kvaliteten og frigjøre mer tid til analyser og lederstøtte. Internkontrollen skal videreutvikles og er viktig for å sikre pålitelig rapportering og etterlevelse av regelverk.

Budsjett og økonomistyring har vært tema i ledermøter og styringsmøter med divisjonene. Utvikling av nytt økonomisystem og ISY PØ har bidratt til økt standardisering og forenkling, samt bedre kompetanse på budsjett og økonomistyring i etaten. Dette har ført til mer realistisk budsjettering, bedre økonomistyring og bedre prognoser. 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 vesentlig lavere i 2022 sammenlignet med tidligere. På kap. 1320 Statens vegvesen var det et samlet mindreforbruk i 2022 på 246 mill. kr eller 0,7 pst. Til sammenligning hadde postene på kap. 1320 et samlet mindreforbruk i 2021 på 1 095 mill. kr eller 3,1 pst. En medvirkende årsak til dette er at Statens vegvesen har et sterkt fokus på toppmålet Mer for pengene.

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

Kap. 1320 Statens vegvesen (mill. kr)

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Mer-inntekter	Til disp. 2022	Regnskap 2022	Avvik til disp./regnskap	
						(Mill. kr)	(pst.)
01 Driftsutgifter	193,479	4 135,984	4,3	4 333,8	4 286,2	-47,6	-1,1
22 Drift og vedlikehold av riksveier	53,670	8 451,000	8,6	8 513,2	8 436,6	-76,6	-0,9
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	57,599	2 192,800	13,3	2 263,6	2 233,6	-30,1	-1,3
29 OPS-prosjekter ⁵⁴	82,304	947,400		1 029,7	1 046,1	16,4	1,6
30 Riksveiinvesteringer	475,792	12 433,000		12 908,8	12 980,8	72,0	0,6
36 E16 over Filefjell		13,000		13,0	13,0	-	-
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	109,791	2 639,400	32,6	2 781,8	2 764,4	-17,4	-0,6
SUM statlige midler til riksveiformål	972,635	30 812,584	58,7	31 844,0	31 760,7	-83,2	-0,3

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier (mill. kr)

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Til disp. 2022	Regnskap 2022	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		150,2	150,2	150,2	-	-
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	21,900	-	21,9	21,9	-	-
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	38,116	10,5	48,6	18,4	-30,2	-62,2
65 Tilskudd til fylkesveier	36,275	418,6	454,9	329,0	-125,9	-27,7
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer		20,0	20,0	12,9	-7,1	-35,4
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		1 041,5	1 041,5	1 041,5	-	-
SUM tilskudd	96,291	1 640,8	1 737,1	1 573,9	-163,2	-9,4

⁵⁴ For post 29 er både tildelt og regnskap 2022 eksklusiv avsetning på ikke-rentebærende konto i Norges Bank med 900 mill. kr i statlig bidrag til OPS-prosjektet rv.555 Sotrasambandet



Kap. 4320 Statens vegvesen (mill. kr)

Post	Tildelt 2022	Regnskap 2022	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	197,3	201,6	4,3
02 Diverse gebyrer	469,8	483,1	13,3
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	110,1	118,7	8,6
04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	770,8	803,4	32,6
SUM	1 548,0	1 606,7	58,7

Kap. 1332 Transport i byområder mv. (mill. kr)

Post	Overført fra 2021	Tildelt 2022	Til disp. 2022	Regnskap 2022	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	448,476	1 950,4	2 398,9	2 041,6	-357,3	-14,9
Post 66 Tilskudd til byområder ⁵⁵	154,382	2 035,5	2 189,9	2 096,5	-93,4	-4,3
SUM	602,858	3 985,9	4 588,8	4 138,1	-450,7	-9,8

3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Posten har et mindreforbruk på 47,6 mill. kr som utgjør et avvik på 1,1 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forskyvning av utviklingstiltak og utstyrsanskaffelser til 2023, samt forsinkelser i noen mindre eiendomsprosjekter.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier (mill. kr)

Post 22	Til disp. 2022	Regnskap 2022	Avvik til disp./regnskap	Avvik (pst.)
Drift	5 268,6	5 449,2	18,6	3,4
Vedlikehold	3 244,7	2 987,4	-257,2	-7,9
SUM	8 513,2	8 436,6	-76,6	-0,9

Posten har et mindreforbruk på 76,6 mill. kr, noe som utgjør 0,9 pst. av bevilgningen. Underpostene viser et merforbruk på drift med 180 mill. kr og et mindreforbruk innen vedlikehold på 257 mill. kr. Anleggsindeksen for drift og vedlikehold ble i 2022 på 12,9 pst., noe som er vesentlig høyere enn det som lå til grunn for budsjettet. Merforbruket innen drift er en direkte konsekvens av den kraftige prisveksten og økte utgifter til strøm. I 2022 ble det betalt ut om lag dobbelt så mye til strøm på vei sammenlignet med 2021. Prisøkningen innen driften er i sin helhet dekket gjennom reduksjon av vedlikehold. Prisvekst også innenfor vedlikehold har bidratt til ytterligere redusert vedlikeholdsinnsats. Totalt er det beregnet en redusert vedlikeholdsinnsats tilsvarende om lag 870 mill. kr i 2022. Dette har gitt konsekvenser for veinettet. Statens vegvesen har avlyst planlagt asfaltarbeider tilsvarende 150 km og utsatt planlagt vedlikehold av tunneler, bruer og rekkverk. Dette gir økt risiko for redusert fremkommelighet og dårligere trafikksikkerhet på veiene og det øker vedlikeholdsetterslepet på riksveiene ytterligere.

⁵⁵ For kap. 1332 post 66 er både tildeling og regnskap 2022 eksklusiv 478,6 mill. kr som er disponert av Samferdselsdepartementet



Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Posten har et mindreforbruk på 30,1 mill. kr som utgjør et avvik på 1,3 pst. Mindreforbruket skyldes lavere reiseaktivitet enn forutsatt, noe mindre bruk av overtid og høyere innbetalinger av sykepengerefusjoner.

Post 29 OPS-prosjekter

Posten har et merforbruk på 16,4 mill. kr. som utgjør et avvik på 1,6 pst. Merforbruket er knyttet til økt behov for midler til tunneloppgraderingsprosjektet E39 Klett-Bårdshaug samt høy prisvekst og strømpris.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 125 mill. kr. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2021-2022).

Post 30 Riksveiinvesteringer (mill. kr)

Post 30	Til disp. 2022	Regnskap 2022	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Porteføljen	4 706,8	6 435,1	1 728,2	36,7
Mindre tiltak	7 080,7	5 587,8	- 1 493,0	-21,1
Byvekstvtaler	1 121,2	958,0	-163,3	-14,6
Sum post 30	12 908,8	12 980,8	72,0	0,6

Posten har et merforbruk på 72 mill. kr, noe som utgjør 0,6 pst. av bevilgningen. Det er store variasjoner mellom underpostene, med et vesentlig merforbruk innenfor Porteføljen, og et vesentlig mindreforbruk innenfor Mindre tiltak. I tillegg er det et mindreforbruk innenfor Byvekstvtaler.

Porteføljen

Resultatet for 2022 viser et merforbruk på 1 728 mill. kr for porteføljen. Avviket skyldes i hovedsak økte utbetalinger av kompensasjon for den generelle lønns- og prisvekst i kontraktene. I tillegg er det en periodeforskyvning mellom regnskapsårene knyttet til inntekter for salg av nedlagt riksveigrunn knyttet til prosjektet E16 Sandvika-Wøyen. I budsjettet for 2022 var det lagt til grunn at inntekten skulle komme i 2022. Statens vegvesen vil først motta inntekten i 2023. Dette medfører at forbruket av statlige midler i 2022 er 250 mill. kr høyere på dette prosjektet enn opprinnelig forutsatt.

Mindre tiltak

Mindre tiltak har et mindreforbruk på 1 493 mill. kr. Dette er i hovedsak knyttet til tunneloppgraderinger på E6, E16, E18 og E39. Varslede kostnadsøkninger, og etterfølgende prosesser for å avdekke potensialet for kostnadsreduksjoner, har ført til forsinket fremdrift eller utsatt oppstart for flere prosjekter. Det er i tillegg forsinkelser på flere utbedringsstrekninger, bl.a. på delstrekningen Fjerdings-Grøndalselv på E6 i Trøndelag og flere delstrekninger på rv. 3 i Østerdalen i Innlandet. Forsinkelsene er bl.a. knyttet til utsettelse i sluttoppgjør med entreprenør og behov for reguleringsendringer og omprosjekteringer.

Byvekstvtaler

Har et mindreforbruk på 163 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i gjennomføringen av flere prosjekter. Årsakene til forsinkelsene varierer betydelig mellom prosjektene, alt fra behov for omprosjektering av tiltak som følge av kostnadsøkninger, utfordrende og mer tidkrevende



grunnervervsprosesser og mer tidkrevende koordineringsprosesser med andre interessenter. I tillegg er det varige innsparinger på enkelte prosjekter.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger, forskudd og tilskudd utgjorde 3 647 mill. kr. Dette var om lag 1 100 mill. kr høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2021-2022). Avviket skyldes i hovedsak forbruk av bompenger som er stilt til rådighet før 2022, og dermed overført fra 2021.

Post 36 E16 over Filefjell

Posten har ingen avvik.

Post 61 Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene

Posten har ingen avvik.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier

Posten har ingen avvik.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Posten har et mindreforbruk på 30,2 mill. kr. Halvparten av mindreforbruket kan knyttes til forsinkelse i ett prosjekt i Innlandet. Resterende mindreforbruk er knyttet til forsinket fremdrift i noen prosjekter og forsinket sluttokumentasjon for ett prosjekt som er ferdigstilt.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Posten har et mindreforbruk på 125,9 mill. kr. Av mindreforbruket er 39 mill. kr et øremerket tilskudd til Agder fylkeskommune for bygging av ny fylkesvei mellom E18 og Eydehavn i Arendal kommune. Prosjektet mangler sluttokumentasjon og midlene er derfor ikke utbetalt. Øvrig mindreforbruk kan knyttes til forsinket fremdrift i prosjekter under tilskuddsordningen rettet mot transportårer på fylkesvei for fiske- og havbruksnæringen.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Posten har et mindreforbruk på 7,1 mill. kr. Årsaken til mindreforbruket er at tilskuddsordningen kom i gang relativt sent på året, noe som førte til at tilskuddsmottakere ikke fikk tilsagnsbrevet før månedsskiftet april/mai. Dette førte til forsinket oppstart av tiltakene. Kapasitetsmangel i kommunene og mangel på entreprenører har også medført forsinkelser i fremdriften. Noen tiltak har utgått eller blitt rimeligere enn antatt.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Posten sees i sammenheng med kap. 4320 post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften. Posten har et mindreforbruk på 17,4 mill. kr. Avviket er marginalt og forklares derfor ikke.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Posten har tilnærmet ingen avvik. Samtlige tiltak er gjennomført.

3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektskravet var 197,3 mill. kr i 2022. Resultatet viser en liten merinntekt på 4,3 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.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 469,8 mill. kr i 2022. Resultatet viser en merinntekt på 13,25 mill. kr.

Merinntekten skyldes at de fleste gebyrbelagte tjenestene har en volumøkning i 2022 både sammenlignet med det som var forutsatt for 2022 og faktisk volum for 2021. Dette gjelder spesielt for praktiske førerprøver for klasse B og tunge klasser, førerkortproduksjon og foto på førerkort. Høyere aktivitet og etterspørsel i 2022 er blant annet pga. økt etterspørsel etter tjenester som følge av pandemien. Teoriprøver har en volumreduksjon på om lag 5 pst. sammenlignet med 2021.

Inntektene i 2022 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 376 mill. kr, dagprøvekjennermerker med 23 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 39 mill. kr og påskiltingsgebyr med 8 mill. kr.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektskravet var 110,1 mill. kr i 2022. Resultatet viser en merinntekt på 8,6 mill. kr.

Merinntekten skyldes høyere innbetalinger enn forutsatt fra forsikringsselskapene. Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøy påfører blant annet veiutstyr og som belastes forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

Post 04 Billetinntekter fra riksveiferjedriften

Inntektskravet var 770,8 mill. kr i 2022. Resultatet viser en merinntekt på 32,6 mill. kr og skyldes noe høyere trafikk enn lagt til grunn for bevilgningen.

Kap. 4322, post 96 - Svinesundsforbindelsen AS (mill. kr)

Kap./post	Til disp. 2022	Regnskap 2022	Avvik til disp./ regnskap
Kap. 4322, post 96 Tilbakebetaling aksjekapital	0,135	0,135	-

Posten har ingen avvik.

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

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Posten har et mindreforbruk på 357,3 mill. kr som utgjør et avvik på 14,9 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: 270 mill. kr
- Bussveien på Nord-Jæren: 68 mill. kr
- Metrobuss i Trondheim: 19 mill. kr

Fornebubanen:

Avviket skyldes bl.a. mer tidkrevende forhandlingsprosesser knyttet til grunnerverv og ytterligere forsinkelser for anleggsstart på strekningen Lysaker-Vækerø. Fremdriften i anleggsarbeidene på



delstrekningen Fornebu-Lysaker er også forsinket på grunn av uforutsatte grunnforhold.

Bussveien:

Avviket skyldes forsinket oppstart for arbeidene på delstrekningene Stasjonsveien-Gauselvågen og Elvegata-Havnegata. I tillegg har det vært noen mindre forsinkelser i fakturering fra entreprenør på delstrekningen Diagonalen-Gausel stasjon.

Metrobuss:

Avviket skyldes forsinkelser i gjennomføringen av arbeidene i Innherredsveien.

Post 66 Tilskudd til byområder

Posten har et mindreforbruk på 93,4 mill. kr som utgjør et avvik på 3,5 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 Trondheimsområdet og i Bergensområdet. Årsaken til avviket er bl.a. at det har tatt lengre tid å få nødvendige avklaringer med eksterne aktører som er berørt av prosjektet Saupstadbrua i Trondheim. I tillegg har forutsatt fremdrift for flere prosjekter i Bergen vist seg å være for optimistiske.

Vi viser for øvrig til vedlegg 3 hvor vi redegjør for hvordan tilskuddsmottakerne har benyttet utbetalte tilskudd.

3.2.4 Fullmakter

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter (mill. 2022-kr)

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021	6 400
+ Nye forpliktelser som pådras i 2022	10 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2022	6 940
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2022	9 460

Etaten har en samlet ramme til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget på 9 460 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert etterfølgende år på 4 260 mill. kr.

Statens vegvesen har i 2022 gjennomført tiltak innenfor fullmakten for å sikre at tildelte midler i 2022 blir utnyttet best mulig. Statens vegvesen har holdt seg innenfor disse fullmaktene i 2022.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider (mill. 2022-kr)

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021	12 230
+ Nye forpliktelser som pådras i 2022	5 635
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2022	4 550
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2022	13 315

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser var på 14 050 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert etterfølgende år på 4 250 mill. kr. Statens vegvesen har holdt seg innenfor disse fullmaktene i 2022.

**Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften (mill. 2022-kr)**

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021	15 200
+ Nye forpliktelser som pådras i 2022	4 600
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2022	2780
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2022	17 020

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser var 20 980mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 000 mill. kr. Statens vegvesen har holdt seg innenfor disse fullmaktene i 2022.

Tilsagnsfullmakter**Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport**

Det er for 2022 gitt en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kr for posten. Statens vegvesen har ikke gitt nye tilsagn i 2022, da gjeldende bevilgning er bundet opp i tidligere gitte tilsagn. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten for 2022.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det er gitt en tilsagnsfullmakt på 13 mill. kr for posten. Det er i 2022 ikke gitt tilsagn som går utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten for 2022.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det er gitt en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kr for posten. Det er i 2022 ikke gitt tilsagn som går utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten for 2022.



4. Styring og kontroll i virksomheten



Utekontrollør står klar til å vinke inn et kjøretøy for kontroll ved E39 Krossmoen kontrollstasjon.
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.

4.1 Overordnet vurdering av styring og kontroll

Statens vegvesens nye virksomhetsstrategi bidrar til at vi prioriterer de strategisk riktige initiativene som vi må lykkes med for å løse vårt samfunnsoppdrag (jf. omtale i kap. 2). Intern styring skjer gjennom jevnlig styringsmøter og en mer omfattende rapportering per tertial.

I 2022 ble gjennomgangen av etatsstyringen som ble gjennomført mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen avsluttet. Arbeidet har etter etatens oppfatning ført til en bedre struktur for tildelingsbrev og gjennomføring av etatsstyringsmøtene. Dette tilrettelegger for mer strategisk styringsdialog. Videre forbedringsarbeid fortsetter i den ordinære styringslinjen.

Statens vegvesen har i 2022 arbeidet med å styrke risikostyringen i etaten for å få en mer integrert og enhetlig tilnærming til risiko- og mål vurdering. Arbeidet har resultert i at etatens prosess for utførelse av risikovurderinger har blitt oppdatert. Statens vegvesen har, som et ledd i utviklingsarbeidet, levert tertialrapporter med en mer risikobasert inngang til rapporteringen.

Etatens samlede risiko ved utgangen av 2022 vurderes som moderat. Vurdering av risiko opp mot mål oppnåelse er omtalt under de respektive målene i kap. 3. Dette kapitlet omtaler øvrige sentrale tverrgående temaer innen styring og kontroll og risikoer knyttet til disse. Risikovurderingene gjenspeiler risikobilder på rapporteringstidspunktet. Det betyr at en risiko kan endres i løpet av året, mens andre vil følge etaten over mange år og muligens aldri blir helt borte.

4.2 Bemanning, kapasitet og kompetanse

4.2.1 Bemanning i Statens vegvesen

Ved utgangen av 2022 hadde Statens vegvesen 4 909 ansatte, og det ble gjennom året utført 4 649 årsverk i etaten. Det utgjør en økning i utførte årsverk på 2,4 pst. fra foregående år.

Tabell 4.1 Bemanning i Statens vegvesen

	2020	2021	2022	Endring fra 2021 til 2022 (antall)	Endring fra 2021 til 2022 (prosent)
Antall ansatte ved årsslutt	4796	4923	4909	-14	-0,28%
Antall utførte årsverk	4615	4540	4649	109	2,4%
Antall avtalte årsverk ⁵⁶	4865	4771	4861	90	1,89%

Etaten skal redusere interne kostnader (jf. omtale i kap. 3.1). 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. Det er satt et mål om at Statens vegvesen skal redusere bemanningen til 4 500 i 2024. Redusert bruk av

⁵⁶ Den planlagte ressursinnsatsen er beregnet på grunnlag av informasjonen i lønssystemet. Vi har valgt å skille dette fra begrepet avtalte årsverk som beregnes av SSB, da grunnlaget for avtalte årsverk er det som er innrapportert via A-meldingen. Dette kan medføre differanser mellom de to, spesielt der det har vært endringer i lønssystemet som strekker seg tilbake i tid



konsulenter medfører at bemanningen øker noe. Måltallet for bemanning er et hinder i å optimalisere effektiviteten i vegvesenet, og bør ikke videreføres etter 2024. Sentralt i dette er arbeidet med strategisk kompetanseutvikling som skal bidra til riktig bemanning fremover. Staten arbeider med flere initiativer for å skape balanse mellom kapasitet, kompetanse og behov etter oppgaveoverføring til fylkeskommunene og divisjonalisering.

Tabell 4.2 utvikling i Statens vegvesens kjøp av konsulent tjenester og andre fremmede tjenester (mill. kr, nominelle)

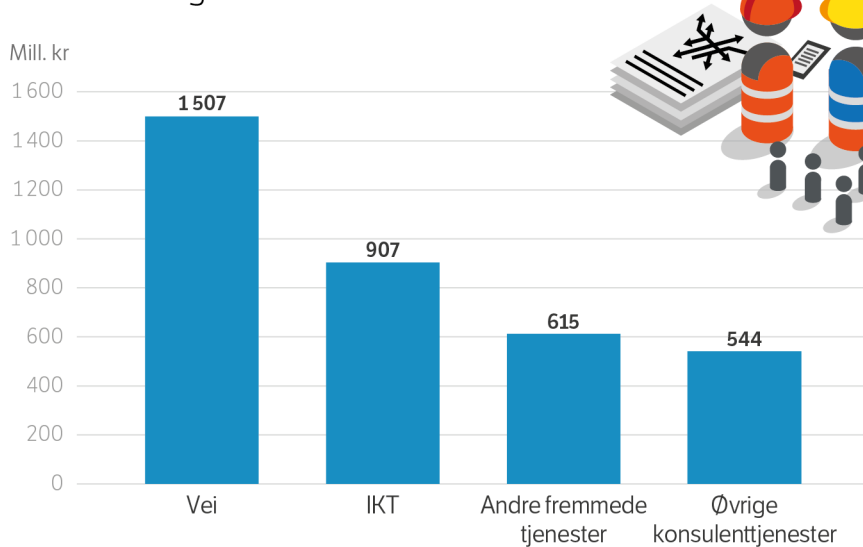
	2020	2021	2022
Kjøp av konsulent tjenester	2 619	2 837	2 959
Kjøp av andre fremmede tjenester (vikarer mv.)	539	524	615
Sum	3 158	3 361	3 574

Kjøp av konsulent tjenester og tjenestekjøp utgjorde 3,6 mrd. kr i 2022, en økning på 6,3 pst. sammenlignet med 2021. Økte driftsutgifter til IT-systemer og teknologisatsingen har bidratt til økningen, men justert for prisstigning i perioden er nivået sammenlignbart med 2021.

Det ble kun benyttet 1,6 mill. kr til eksterne kommunikasjonstjenester i 2022, som i hovedsak er knyttet til strategisk kommunikasjonrådgivning.

Statens vegvesen er avhengig av å bruke konsulenter for å få gjennomført utbyggingsprosjekter og oppgaver i tilknytning til dette. Over 40 pst. av konsulent tjenestene 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. Figuren under viser hvordan konsulentutgiftene fordeler seg mellom vei, IKT og andre typer konsulentkjøp og tjenester.

Konsulentutgifter 2022



Figur 4.1 Konsulentutgifter per type, alle poster



Antall ansatte og årsverk som er oppgitt i tabell 4.1, er medregnet 20 stillinger som i løpet av 2022 ble omvekslet fra innleide konsulenter til faste ansatte. Etaten ser det som viktig å optimalisere og utnytte all egen kapasitet i tjenesteleveransene for å sikre forutsigbarhet, og redusere behovet for eksterne tjenestekjøp.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen opprettet i 2020 Konnekt, et nasjonalt kompetansesenter for samferdsel. Konnekt arbeider for et effektivt samarbeid mellom utdanningsinstitusjoner, næringsliv og myndigheter for å utdanne og utvikle den kompetansen samferdselssektoren trenger i fremtiden. I 2022 var samferdselssektorens kortsiktige kompetanseutfordringer knyttet til kompetansetilgang og rekruttering innenfor tekniske og naturvitenskaplige fag påvirket av rekordlav arbeidsledighet. Konnekt har diskutert mulige tiltak med utdanningsaktører gjennom etablerte og nye samarbeidsavtaler. Dette har ført til utvikling av nye studier, som for eksempel en ny masterutdanning innenfor geoteknikk ved OsloMet, og videreutvikling av eksisterende kompetansetilbud ved blant annet UiT og NTNU. På lengre sikt er sektoren opptatt av mulige kompetansedreininger som følge av ambisiøse bærekraftsmål, digitaliseringstakt og en varslet økt satsning på drift og vedlikehold.

RISIKOVURDERING

Den samlede risikoen knyttet til ressurser og kompetanse er ved årsslutt vurdert som moderat til høy som følge av flere faktorer. Etaten har i løpet av året arbeidet med å sikre at vi har nok ressurser og kompetanse på riktig sted i organisasjonen. Dette er en utfordring etaten har rapportert over lengre tid og som det er arbeidet aktivt med helt siden omorganiseringen i 2020. Risikoen blir sterkt påvirket av kravene til effektivisering av interne kostnader. Statens vegvesen arbeider med tjenestemodeller, avklaring av grensesnitt internt mellom enheter og strategisk kompetanseutvikling for å håndtere risikoen for at etatens leveranseevne blir påvirket negativt. Oppfølging av bemanningsstatistikk gir et viktig kunnskapsgrunnlag for eventuell iverksetting av korrigerende tiltak gjennom rekruttering og lønnspolitikk.

Lavere budsjett kommende år medfører utsatt oppstart av veiprosjekter. Det er en risiko for at dette fremover vil kunne bidra til at kompetansen i sentrale fagmiljøer i etaten over tid bygges ned. Vi må derfor markere oss som en attraktiv arbeidsgiver innenfor klassiske byggherreoppgaver, men også innenfor nyere satsingsområder som teknologi, klima og miljø. Etaten må satse ytterligere på kompetanseheving av egne ansatte, og på å beholde den tunge/sentrale kompetansen vi har.

I løpet av høsten 2022 har det blitt ansatt flere jurister som vil starte første tertial 2023, og som skal jobbe med regelverk knyttet til veglova og vegtrafikkloven. Det må regnes med en innkjøringsperiode. Etaten har i 2022 prioritert regelverksarbeid og bestillinger fra Samferdselsdepartementet, og brukt mye ressurser på å bygge opp kompetanse internt, særlig innenfor forskrifter knyttet til veglova. Dette arbeid må videreføres. Et tiltak er at vi har flere som jobber innenfor samme fagfelt slik at vi får intern kunnskapsoverføring og økt kapasitet og kompetanse på sikt.

Det er fortsatt noe risiko knyttet til kompetanse og kapasitet når det gjelder EØS-regelverk innen trafikanter og kjøretøyområdet. Det er lav risiko knyttet til oppfølging og etterlevelse innen øvrig EØS-regelverk. Vår vurdering er at det ikke er behov for å iverksette tiltak, vi fortsetter å følge med på risikoen.

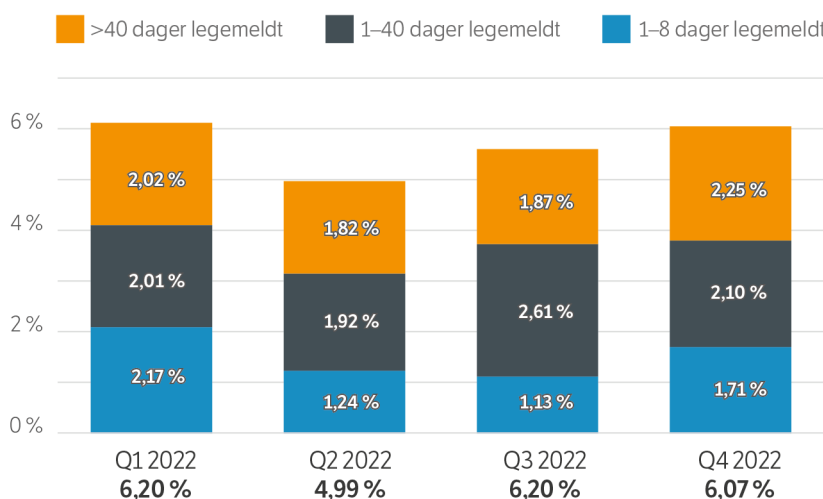
4.2.2 Arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Statens vegvesen hadde i 2022 et sykefravær på 5,7 pst. Det er en økning fra 5 pst. i 2021. Korttidsfraværet og langtidsfraværet under 40 dager har økt. Langtidsfravær over 40 dager gikk ned



første halvår, andre halvår er det på samme nivå som 2021. Høsten 2022 startet vi arbeidet med å videreutvikle og sammenstille data innenfor HR. Vi trenger mer kunnskap om status for å sikre riktige tiltak for å forebygge og redusere sykefravær. I 2023 jobber vi systematisk videre med analyse og tiltak for et helsefremmende arbeidsmiljø.

Fravær per kategori (per kvartal)



Figur 4.2 Fravær i 2022 per kategori

Gjennomført medarbeiderundersøkelse i 2022 viser mange gode resultater knyttet til arbeidsmiljø. Hele 90 pst. svarer at de opplever høy grad av psykologisk trygghet i sitt arbeidsmiljø, og 89 pst. melder om et godt ledelsesklima. Samtidig melder over 30 pst. at de opplever usikkerhet rundt arbeidsinnhold og arbeidsvilkår fremover. Selv om resultatene er svært gode på flere områder, er det også viktig å ivareta de som ikke er fornøyde. Resultatene blir benyttet for å kunne sette i gang målrettede tiltak for utvikling av ledere og medarbeidere.

4.2.3 Likestilling i virksomheten

Kvinner utgjorde 38,1 pst. av alle ansatte i 2022. Kvinneandelen har vært nærmest uendret de siste fem årene. Det samme gjelder andelen kvinner med høyere utdanning. Andelen kvinner i lederstillinger har derimot en økning fra 2021 på 1,9 prosentpoeng.

Tabell 4.3 Kvinneandel blant ledere og saksbehandlere med høyere utdanning

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

Det kjønnsdelte utdannings- og arbeidsmarkedet gjør seg også gjeldende i Statens vegvesen. I den største stillingskategorien, tekniske saksbehandlere, utgjør kvinners andel 24 pst., mens kvinners andel er 62 pst. i den nest største kategorien, merkantil saksbehandler.



Lønnsutviklingen over tid viser en positiv tendens. Kvinners lønn utgjorde 91 pst. av menns lønn i 2017, gradvis økende til 95 pst. i 2021. I den største stillingsgruppen som også er klart mannsdominert, var lønnen lik i 2020, og i 2021 gikk kvinnene forbi mennene lønnsmessig. I den kvinnedominerte stillingsgruppen (merkantile saksbehandlere) var kvinners andel av menns lønn på 93 pst. i 2021. Tall for 2022 vil være tilgjengelig først et stykke ut i 2023.

Statens vegvesen har utarbeidet en [likestillingsplan](#)⁵⁷ for 2022-2024 som ble publisert på vår nettside i august 2022.

4.2.4 Inkluderende rekruttering (Inkluderingsdugnaden)

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

2019		2020		2021		2022	
Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall
0,54 %	1	0,52 %	1	2,6 %	12	6,3 %	26

Målet om fem pst. andel av nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en bortfalt fra 2022. Vi har likevel valgt å beholde dette som en målsetting for vårt inkluderingsarbeid.

Det er påpekt i tidligere årsrapporter at søkergrunnlaget ikke gjorde det mulig å oppnå fem pst. gjennom ordinær rekruttering. Hovedårsaken var for dårlig samsvar mellom kompetansen i søkergruppene og etatens behov.

Stillingsprosenten ved utlysning kan også bidra til å forklare noe. Så godt som alle stillinger i Statens vegvesen lyses ut som hele stillinger. Det kan imidlertid finnes kandidater med riktige kvalifikasjoner som ikke søker fordi de av helsemessige årsaker ikke kan gå inn i en full stilling. Dette kan særlig gjøre seg gjeldende ved enkelte fysiske funksjonsnedsettelse.

I juni 2021 innledet vi et samarbeid med Arbeids- og velferdsdirektoratet. Samarbeidet har gitt gode resultater og positive erfaringer både for den enkelte arbeidssøker og for Statens vegvesen som virksomhet. Vår erfaring så langt er at økt inkludering er avhengig av:

- At innsatsen er forankret i toppledelsen og godt kommunisert i organisasjonen
- Tett samarbeid med NAV med tilgang til lønnstilskudd mv
- Dedikerte ressurser i HR-funksjonen med relevant kompetanse

Selv om inkluderingsarbeidet ikke eksplisitt har hatt arbeidssøkere med innvandrerbakgrunn som målgruppe, er vår erfaring at NAV-samarbeidet her har vært ekstra fruktbart. De aktuelle medarbeiderne har fylt kriteriet for hull i CV'en på grunn av langtidsledighet. De fleste har høyere utdanning som er relevant for oss, men manglende språkfærdigheter har gjort at de har tapt i konkurransen. Denne gruppen har kompetanse vi trenger, og som kan tas i bruk ved relativt enkle midler (lønnstilskudd og ekstra språkopplæring).

⁵⁷ <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/likestillingsplan/>



4.2.5 Lærlinger

Vår virksomhet følger regjeringens fellesføringer for lærlinger internt og i entreprise. Vi tilknytter oss lærlinger i alle deler av virksomheten, både som en del av vårt samfunnsansvar og for å vise frem Statens vegvesens som en attraktiv arbeidsplass.



I entreprisen

123 årsverk i 2022

Vi krever at leverandøren er tilknyttet en lærlingordning og at lærlinger skal delta i utførelsen av kontraktarbeid med minimum 5 pst. av totalt antall timeverk på kontrakten.

Timeverk for underleverandører inkluderes i regnskapet



I driften

253 årsverk i 2022

Vi har krav til lærlinger i alle våre kontrakter.

Bruk av lærlinger kompenseres økonomisk.



Internt Statens vegvesen

10 lærlinger i 2022

Vi jobber effektivt og profesjonalsert med lærlinger.

Seks andreårs lærlinger tar fagprøve våren 2022.

Fire førsteårs lærlinger tar fagprøve våren 2024.

Risikovurdering

Ved utgangen av året vurderes risikoen knyttet til arbeidsmiljøet i Statens vegvesen som moderat. Risikoen utgjøres i hovedsak av faren for at sykefraværet forsetter å øke. Arbeid med tiltakene pågår, jf. omtale innledningsvis.

4.3 Etterlevelse

Statens vegvesens ledelsessystem beskriver de viktigste virksomhetsprosessene. Ledelsessystemet er etatens internkontrollsystem, og er et viktig verktøy for måloppnåelse. Gjennom 2022 har Statens vegvesen fortsatt arbeidet for økt digitalisering og forenkling av arbeidsprosesser med tanke på forbedring og effektivisering. Resultater fra eksterne tilsyn og interne revisjoner benyttes aktivt for å vurdere etterlevelsen av etablerte prosesser, forbedre prosessene, justere arbeidspraksis og sikre læring i hele organisasjonen.

Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres årlig. Denne gir ledelsen status for ledelsessystemet og behov for endringer. Beslutninger herfra bidrar til læring og bedret styring. Ledelsens gjennomgåelse inkluderer økt oppmerksomhet på virkningene av ledelsessystemet og risiko vi skal håndtere.

Risikovurdering

Ved utgangen av året vurderer etaten den samlede risiko for manglende etterlevelse som moderat. Vi opplever å ha lav risiko for manglende etterlevelse av lover og forskrifter.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å redusere risikoen for misligheter og uregelmessigheter, blant annet gjennom en tettere oppfølging av anskaffelsesområdet.



Revisjoner er et viktig risikoreducerende tiltak for å avdekke områder i Statens vegvesen som ikke drives i samsvar med gjeldende rutiner, lover og regler. Manglende etterlevelse kan påvirke leveranser til kunder og samfunn. Statens vegvesen gjennomfører revisjoner i henhold til etablert revisjonsprogram. Bestiller av revisjonen håndterer funn og avvik med avvikshåndtering inkludert årsaksanalyse, valg av tiltak og oppfølging av tiltak. Avvik funnet i revisjonene i 2022 har en moderat alvorlighet. Det jobbes aktivt med å bruke læringspunktene fra revisjonsresultatene til læring og forbedring, slik at disse kan overføres til områder som ikke direkte er revidert.

4.3.1 Oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger

En kort redegjørelse for etatens oppfølging følger nedenfor. Se vedlegg 4 for ytterligere rapportering.

OPPFØLGING AV RIKSREVISJONENS REGNSKAPS- OG FORVALTNINGSREVISJONER

Riksrevisjonen sin revisjon av årsregnskapet for Statens vegvesen 2021

Riksrevisjonen konkluderte i revisjonsberetningen for 2021 med et forbehold som var knyttet til presentasjonen av leverandørgjeld i note 8 i årsregnskapet. Dette forholdet er brakt i orden ved utarbeidelse av årsregnskapet for 2022. Utover dette hadde ikke Riksrevisjonen vesentlige merknader til regnskapet for 2021 som det har vært behov for å følge opp i 2022.

Oppfølging av Dokument 1 (2021-2022)

Statens vegvesen jobber med tiltak både på kort og lang sikt for å lukke funnene i forvaltningsrevisjon «Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet».

Langsiktige tiltak

Tre av de fire gjenstående tiltakene er knyttet til arbeidet med revisjon av R610 Standard for drift og vedlikehold av riksvei. Dette arbeidet planlegges avsluttet på nyåret i 2024.

Arbeidet med tiltaket opplæringsprogram for byggherrepersonell driftskontrakter er gjennomført i henhold til plan.

Kortsiktige tiltak

Høsten 2022 ble det anskaffet en løsning knyttet til tiltak Landsdekkende registrering av rekkverk på riksvei med bruk av ny teknologi. Registrering av rekkverk ble startet opp høsten 2022 og vil fortsette i 2023 på det resterende riksveinettet.

I 2023 videreføres arbeidet med tiltaket Applikasjon for oppfølging av Trafikksikkerhetsinspeksjoner. Det legges til rette for å bruke applikasjonen også til andre typer inspeksjon. Utvikling av applikasjonen pågår etter gjennomførte piloter.

Oppfølging av funn fra Vegtilsynet

Statens vegvesen arbeider aktivt med kontinuerlig forbedringer innenfor kvalitetsstyring og i arbeidet med å øke sikkerheten på våre veier. En overordnet analyse av funnene fra Vegtilsynet viser følgende hovedkategorier; mangler i interne arbeidsprosesser/retningslinjer og/eller mangelfull etterlevelse av prosessene. 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. Vegtilsynets rapporter er viktige bidrag inn i dette arbeidet.



Totalt har Statens vegvesen mottatt seks nye varsler om tilsyn i løpet av 2022, der vi har mottatt to rapporter med funn, samt en rapport som senere ble trukket tilbake av Vegtilsynet. To tilsynssaker under tema «Etterlevelse av EU-forordninger» er avsluttet uten funn.

Gjennomførte tiltak dokumenteres til Vegtilsynet for lukking av avvik og tilsynssaken, og vi har i løpet av 2022 fått utbedret og lukket ti avvik. Det pågår arbeid med å gjennomføre planlagte forbedringstiltak for å lukke ytterligere 11 avvik.

Oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon

Statens vegvesen er én av flere aktører som Statens havarikommisjon (SHK) retter sikkerhets-tilrådninger til. Etaten har som veieier, myndighets- og fagorgan på vei og veitrafikkområdet en stor spennvidde i sitt ansvarsområde, og får dermed flere tilrådninger enn andre aktører på veiområdet med et smalere ansvarsområde.

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 interne rutiner og praksis. De berører i all hovedsak ikke brudd på prosedyrer. Ut fra tilrådingenes karakter vil det variere hvor lang tid det tar å gjennomføre tiltak.

Syv tilrådninger ble fremmet til Statens vegvesen alene eller sammen med andre i 2022.

4.4 Seriøsitet og HMS

4.4.1 Seriøsitet

Seriøsitet og arbeidsforhold i leverandørkjeden inngår i etatens nye bærekraftstrategi. Seriøsitet viser til alt som kan påvirke Statens vegvesens troverdighet. Eksempler på dette er etterlevelse av samfunnets normer og regler, bransjestandarder, omdømme og tillit i befolkningen. Etaten har nulltoleranse for sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Vi arbeider med forebygging, reduisering av antall arbeidsulykker, og for at alle som jobber for oss har et anstendig arbeid. Det er iverksatt en rekke initiativer innen seriøsitetarbeid og arbeid for å redusere sosial dumping samt transport- og arbeidslivskriminalitet.

Vår kontroll- og tilsynsvirksomhet bidrar, i tillegg til økt trafikkikkerhet, 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.

Statens vegvesen kan stanse kjøretøy langs vei, men har i liten grad kontrollmyndighet og reaksjoner på mange av de forhold som bør følges opp knyttet til sosial dumping. For å oppnå gode resultater er vi avhengige av innsats fra blant annet Arbeidstilsynet, Skatt, Toll og Politi. En suksessfaktor for regjeringens måloppnåelse er at alle berørte etater bidrar til å styrke aktiviteten innenfor sitt ansvarsområde. Statens vegvesen er i gang, og i 2023 skal vi forberede høringer knyttet til innføring av løyve på varebil, forskrift om arbeidstid for sjåførere og sikring av last/avrenning fra fisketransport. Vi skal i tillegg rekruttere nye medarbeidere for å styrke kontroll- og tilsynsaktiviteten.

RISIKOVURDERING

Ved utgangen av året vurderes den samlede risikoen knyttet til seriøsitet som lav til moderat. Det er



usikkerhet knyttet til om etaten har behov for økt kompetanse og kapasitet til kontroll av lønns- og arbeidsvilkår og som følge av det blir det vurdert om det skal etableres et eget team med spesialisert kompetanse for å effektivisere og styrke arbeidet. I tillegg vil vi arbeide for innskjerpede krav om systematisk kontroll av lønns- og arbeidsvilkår, bl.a. gjennom krav om å dokumentere gjennomførte risikovurderinger i anskaffelsesfasen. Som følge av økte kontrollressurser gitt til etatens tilsyn og kontrollvirksomhet, er det lav risiko knyttet til denne del av etatens seriøsitetsarbeid.

4.4.2 HMS i entreprisedriften

Det var nedgang i antall arbeidsrelaterte personskader og i fraværsfrekvensen i 2022, mens det fortsatt er høyt nivå på nestenulykkesfrekvensen. Vi jobber aktivt med HMS i prosjekter og med entreprenører.

I 2022 inntraff ca. 60 pst. av personskadene ifm. veiutbygging/entreprisen hos hovedentreprenør, mens i underkant av 40 pst. skjedde hos underentreprenør første ledd. Innen drift og vedlikehold var fordelingen hhv. 74 pst. hos hovedentreprenør, og 20 pst. hos underentreprenør. De resterende skadene skjedde hos underentreprenør.

Tabell 4.5 oppsummerer personskader og nestenulykker i entreprisedriften

Beskrivelse	Konsekvens	2018	2019	2020	2021	2022
Dødsulykke	K5	0	0	0	2	1
Personskade med mulig varig mèn	K4	6	3	7 (1)	4	7
Personskade med >10 fraværsdager	K3	39	22	24	18	20
Personskade med <10 fraværsdager	K2	34	28	27	34	23
Antall skader uten fravær	K1	260 (10)	165 (10)	99 (2)	96 (3)	73 (2)
Antall skader med og uten fravær	Total	333 (10)	218 (10)	157 (3)	154 (3)	124 (2)

Raset ved Hennset i Møre og Romsdal der en tredjeperson omkom, har satt sitt preg på organisasjonen. Ekspertgruppen har levert sin rapport del 1, og fastslo at arbeidet på anleggsveien utløste raset. Kontrakten med Berthelsen & Garpestad er en totalentreprise og ekspertgruppens del 2 skal frem mot påske 2023 blant annet se på hvordan entreprisform kan slå inn på slike hendelser.

RISIKOVURDERING

Basert på resultat for året (jf. tabell 4.5) vurderer etaten at risiko knyttet til HMS er lav. Det er gjort et omfattende arbeid for å klarlegge årsaks- og hendelsesforløp, samt sikre organisatorisk læring av hendelsene internt og eksternt. Som en del av arbeidet med organisatorisk læring utarbeides det læringsark etter spesielle hendelser, ofte i samarbeid med entreprenør. Rapporterte arbeidsulykker med og uten fravær generelt følges opp gjennom byggemøter. De mest alvorlige arbeidsulykkene og nestenulykker med stort ulykkespotensial følges opp gjennom intern rapportering og egne oppfølgingsmøter med involverte entreprenører på prosjektet.

4.5 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. Det er likevel en utfordring ved større nasjonale og geografiske hendelser at det er mange veieiere. Statens vegvesen ser behov for å ytterligere styrke samvirket mellom veieiere ved større hendelser for å sikre effektiv bruk av sektorens beredskapsressurser. Veitrafikksentralene vil i 2023 ta et større ansvar for å sikre koordinering og informasjonsdeling mellom veieierne ved store hendelser. Det vil fortsatt være den enkelte veieier som har ansvaret for beredskapen på eget veinett.

RISIKOVURDERING

Den samlede risikoen knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap ved utgangen av 2022 vurderes som moderat.

Arbeidet med samfunnssikkerhet ble i 2022 preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa som følge av den pågående russiske invasjonen av Ukraina. Økte kostnader og uforutsigbarhet i tilgangen til viktige innsatsvarer og tjenester innenfor IT, drift og utbygging har vært krevende å håndtere. Samtidig har den sikkerhetspolitiske situasjonen ført til et økt trusselnivå spesielt innenfor etterretning og cyberdomene. Statens vegvesen har i hele 2022 fulgt trusselbildet nøye for iverksetting av nødvendige forebyggende tiltak både innenfor personellsikkerhet, fysisk sikkerhet, informasjonssikkerhet og digital sikkerhet. Det er iverksatt tekniske tiltak inn mot digital infrastruktur, systemportefølje og videreutvikling av den digitale sikkerhetskulturen gjennom bevisstgjøring og opplæring av medarbeidere.

Totalforsvarets behov for et robust og helhetlig transportsystem kobles tett mot Statens vegvesens planprosesser og arbeidet med National transportplan. Dette vil forsterkes ytterligere i årene som kommer når Sverige og Finland blir NATO medlemmer, og det blir et fornyet fokus på transportbehov i nordområdene.

Transportsektoren må være forberedt på å både forebygge og håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser, samt generelt større belastning på transportinfrastrukturen. Endringene i klimaet har stor betydning for planlegging og bygging av veiprojekt. Fremtidens klima hensyntas i beslutningsgrunnlaget i byggeprosjekter og følges opp i forvaltning, drift og vedlikehold. Statens vegvesen deltar aktivt i forskningsprosjekter om klimaendringer og i samarbeidsfora med andre statlige etater og kunnskapsmiljøer. Etaten skal også sørge for å ha nødvendig beredskap for raskt å kunne gjenopprette fremkommeligheten etter driftsstans grunnet naturhendelser.

Statens vegvesen har i 2022 videreutviklet samordningsrollen for det nasjonale arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i veisektoren. Statens vegvesen ble i 2022 utfordret på flere områder, blant annet gjennom krevende vær-situasjoner som påvirket fremkommelighet.

Raset langs E39 ved Heim, stengingen av Badderbru og kollapsen av Tretten bru og den etterfølgende stengingen av 14 fagverksbruer i tre, har krevd mye ressurser og har hatt stor medieoppmærksomhet. Statens vegvesen har gjennom flere hendelser ivaretatt den koordinerende rollen på regionalt nivå, ved å sikre samordnet respons ved uønskede hendelser på vei og deltatt i fylkesberedskapsråd.



Forsvarets øvelser på vei, senest ved øvelsen Cold Response 2022, har på nasjonalt nivå vært koordinert av Statens vegvesen i samarbeid med berørte veieiere. Trafikksikkerhet er ett av områdene det har vært særskilt fokus på.

Veitrafikksentralene har fått en tydeligere rolle i den operasjonelle hendelsehåndteringen av uforutsette hendelser som påvirker sikkerhet og fremkommelighet. Veitrafikksentralene er kontaktpunkt for nød- og redningsetater og sørger for felles situasjonsforståelse, slik at sikkerhet og fremkommelighet kan opprettholdes under krevende forhold.

I 2022 ble det registrert om lag 154 000 hendelser, en økning på om lag 6 pst. fra 2021. For å kunne utnytte kapasitet og oppnå redundans på tvers av geografiske områder, ble det i 2022 iverksatt et arbeid med utvikling av verktøy, arbeidsprosesser og organisering mot en enhetlig nasjonal tjeneste – VTS Norge.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet Statens vegvesen i 2022 etablering av et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i veisektoren. Responsmiljøet vil etableres i Statens vegvesen i løpet av 2023. Formålet er å styrke veisektorens totale evne til å håndtere uønskede digitale hendelser i transportsektoren. Statens vegvesen håndterer store mengder data, og for å understøtte samfunnskritiske funksjoner med tilgjengelige IT-tjenester i krise- og katastrofesituasjoner ferdigstiller etaten et nytt datasenter sommeren 2023. Datasenteret vil ha økt sikkerhet med krav avstemt med Nasjonal sikkerhetsmyndighet, langsiktig kapasitet og økt fleksibilitet for opp- og nedskalering.

Statens vegvesen har fokus på arbeidet med å minimere risikoen for at persondata som skal beskyttes etter GDPR, kommer på avveie. Tiltakene retter seg bl.a. mot å sikre at interne prosedyrer er tilstrekkelige, at det er god oversikt og dokumentasjon over databehandlinger, og at det er god kompetanse blant de som behandler informasjonen. Utvikling og innføring av ny teknologi kan utfordre personvernet, og det er viktig at etaten ivaretar personvernbestemmelsene samtidig som gode teknologiske løsninger etableres til beste for våre kunder.



5. Vurdering av framtidssutsikter



Nasjonal turistveg - Trælvikosen rasteplass i Brønnøy. Foto: Frid-Jorunn Stabell, Statens vegvesen



Fremtidens verdier ligger i vår felles infrastruktur. Alt tyder på at Norge i lang tid kommer til å ha en eksportrettet økonomi med store transportbehov, og at persontransporten vil øke. Dette stiller store krav til hvordan vi løser vårt samfunnsoppdrag. I tillegg skal vi gjøre veinettet motstandsdyktig mot klimaendringene vi nå står midt i. Det er sentralt at én statlig virksomhet, på tvers av veieierskap og virksomheter, har ansvar for helheten i transportsystemet for å sørge for sikker og forutsigbar fremkommelighet for alle transportbrukere.

Teknologiutvikling kan gi oss et betydelig handlingsrom i fremtiden slik at vi kan fordele transporten mer effektivt over tid, og innenfor hvert transportmiddel. Teknologiske løsninger vil også kunne bidra til å flate ut trafikktopper og dermed utnytte infrastrukturen bedre. Innfasing og bruk av ny teknologi er avgjørende.

Norge har oppnådd en formidabel nedgang i alvorlige ulykker siden toppen i 1970. Etter at vi innførte nullvisjonen i 2001, har det målrettede arbeidet gjort at anslagsvis 6 000 liv er spart i trafikken. Vi er fortsatt i verdenstoppen på trafikksikkerhet tross økningen i drepte i 2022, men dersom fremtiden skal gi en ulykkesutvikling i tråd med vedtatte ambisjoner, må arbeidet intensiveres betydelig. Fjoråret minnet oss om at gode resultater på trafikksikkerhet er ferskvare.

Med vår nye strategi for bærekraft styrker Statens vegvesen seg på en rekke områder. Tydelige og ambisiøse mål innen ressursbruk og sirkulærøkonomi, biologisk mangfold og økosystemer, ringvirkninger for lokalsamfunn og trafikanter samt seriøsitet og arbeidsforhold i leverandørkjeden gir en tydelig retning for hvordan vi vil innrette vår virksomhet.

All planlegging fremover må ta høyde for at veitransporten om få år kommer til være helt utslippsfri. Det kommer en «nullutslippsrevolusjon» både på varebil- og tungbilsiden. Statens vegvesen skal være pådriver for en overgang til ikke-fossilt drivstoff ved å tilrettelegge for ladeinfrastruktur og en massiv utbygging av 5G langs veiene. Slik sikrer vi fremtidens mobilitet.

Utviklingen mot et effektivt, bærekraftig og trygt transportsystem i hele landet, og målet om mer for pengene, handler om å prioritere de tiltakene som best balanserer forholdet mellom nytte og kostnader. Samtidig handler det om å innse at vi må håndtere flere krevende målkonflikter. For å være bedre rustet til å balansere ulike hensyn mot hverandre, fortsetter Statens vegvesen sin digitale transformasjon mot en mer innsikts- og datadrevet beslutningsstøtte. Vi fortsetter å styrke utvalgte kompetanseområder. Slik oppnår vi drivkraft i arbeidet med å utvikle dagens transportsystem i en mer bærekraftig retning.



6. Årsregnskap



Trimble SiteVision brukes på anlegget E16 Sandvika-Skaret for å sjekke at alt er gjort riktig. 3D-modellen viser byggearbeidet i samtid. Foto: Red Ant, Statens vegvesen



6.1 Ledelseskommentar

Formål

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:

- 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 2022 totalt sett holdt seg innenfor de tildelte midler og har redusert mindreforbruket gjennom sterk kostnadsstyring og fokus på effektiv utnyttelse av tilgjengelige midler. Imidlertid oppstod det et merforbruk knyttet til post 29 «OPS-prosjekter» og post 30 «Riksveiinvesteringer» på totalt 78 mill. kr. 2022 vært et utfordrende år der prisveksten har vært kraftigere enn hva som lå til grunn i budsjettet. Dette har blant medført at det har vært nødvendig å redusere aktivitetsnivået innenfor vedlikeholdsoppgaver på riksvei for å sikre nødvendige midler til drift av riksveiene.

Statens vegvesen disponerte totalt 33 581 mill. kr knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» inklusive 59 mill. kr i merinntekt. Av dette benyttet Statens vegvesen 33 329 mill. kr og tillegg belastet Helse- og omsorgsdepartementet kap. 1320 «Statens vegvesen» med 6 mill. kr i henhold til fullmakt i tildelingsbrevet til Statens vegvesen av 5. januar 2022 fra Samferdselsdepartementet. Dette medførte samlet sett et mindreforbruk på 246 mill. kr.

I tillegg har Statens vegvesen disponert 4 589 mill. kr knyttet til kap. 1332 «Transport i byområder mv. Statens vegvesen har regnskapsført 4 138 mill. kr på dette kapittel som medførte et mindreforbruk på 451 mill. kr.

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 2022 utført investeringsoppgaver på riksvei for totalt 3 267 mill. kr finansiert gjennom bompenger. Det medfører en økning på 1 500 mill. kr fra 2021.
- Statens vegvesen har i 2022 utbetalt totalt 21 496 mill. kr til entreprenører i forbindelse med arbeid på riksvei. Dette innebærer en økning på 3 157 mill. kr fra 2021 og er i all hovedsak knyttet til investeringsoppgaver.



- Utbetaling til lønn og sosiale utgifter har i 2022 økt med 119 mill. kr fra 2021 til 4 229 mill. kr. Arbeidsgiverandelen knyttet til pensjonspremie til Statens pensjonskasse ble imidlertid endret i 2022 fra en forenklet modell med en fast premiesats på 12 pst. til en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som har medført at Statens vegvesen i 2022 har betalt en premie på 9,7 pst. Arbeidsgiverandel av pensjonspremien har som følge av dette blitt redusert med 77 mill. kr til 274 mill. kr.
- De samlede utbetalinger av tilskudd gikk i 2022 ned med 1 003 mill. kr. Overgangen til bruttobudsjettering av riksveiferjedriften medførte at utbetaling av tilskudd til dette formål økte med 1 166 mill. kr til 2 764 mill. kr, men samtidig ble utbetalinger av tilskudd i forbindelse med post 1320.73 «Tilskudd til reduserte bompengerakster utenfor byområder» redusert med 2 091 mill. kr.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet per 15.03.2023.

Oslo, 15. mars 2023

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

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt i henhold til 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 av de tilfeller der Statens vegvesen har fullmakt til å nettoføre i henhold til Prop. 1 S (2021-2022) vedlegg 1. I tillegg har Statens vegvesen fullmakt til nettoføring ved bruk av eksterne midler i form av tilskudd, forskudd og bompenger.

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 i Norges Bank. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Statens vegvesen benytter Direktoratet for forvaltning og 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 2022 ikke mottatt fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakt)

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 fremkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.



Artskontorapporteringen

Oppstillingen av artskontorapporteringen 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. Artskontorapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorapporteringen 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.

Imidlertid har Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ), på bakgrunn av en uttalelse fra Skattedirektoratet lagt til grunn at omtvistede inngående fakturaer skal bokføres og inngå i kontospesifikasjonen. DFØ har informert Statens vegvesen om at de vil utvikle nye systemløsninger for at DFØ kan ivareta kravet. Disse løsningene er foreløpig ikke ferdig utviklet og Statens vegvesen har ikke hatt mulighet til å bokføre omtvistede fakturaer i tråd med kravet. Det forventes at DFØ vil ha en løsning på plass i løpet av våren 2023. Alle inngående fakturaer blir ført reskontroført ved mottak, men de blir ikke bokført før fakturaene er endelig godkjent.

Gjennom notene fremkommer 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.

Mellomregnskap

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg fremkommer i artskontorapporteringen hvilke beløp som inngår i mellomværende med statskassen. Mellomværende er satt opp i henhold til de krav som følger av Bevilgningsreglementet samt Bestemmelser om økonomistyring i staten.



6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2022

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2022	Regnskap 2022	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	01	Driftsutgifter	A,B	4 329 463 000	4 280 347 273	49 115 727
1320	Statens vegvesen	22	Drift og vedlikehold av riksveier	A,B	8 504 670 000	8 436 601 131	68 068 869
1320	Statens vegvesen	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	A,B	2 250 399 000	2 233 563 241	16 835 759
1320	Statens vegvesen	29	OPS-prosjekter	A,B	1 029 704 000	1 046 141 630	-16 437 630
1320	Statens vegvesen	30	Riksveinvesteringer	A,B	12 908 792 000	12 980 796 253	-72 004 253
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	13 000 000	13 000 000	0
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A	150 200 000	150 200 000	0
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveier	A,B	21 900 000	21 900 000	0
1320	Statens vegvesen	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	A,B	48 616 000	18 377 021	30 238 979
1320	Statens vegvesen	65	Tilskudd til fylkesveier	A,B	454 875 000	329 004 000	125 871 000
1320	Statens vegvesen	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	A,B	20 000 000	12 920 996	7 079 004
1320	Statens vegvesen	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	A,B	2 749 191 000	2 764 417 875	-15 226 875
1320	Statens vegvesen	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	A	1 041 500 000	1 041 499 270	730
Sum kap 1320	Statens vegvesen				33 522 310 000	33 328 768 690	193 541 310
0471	Statens erstatningsansvar	71	Statens erstatningsansvar		0	0	0
1332	Transport i byområder mv.	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	A,B	2 398 876 000	2 041 611 042,00	357 264 958
1332	Transport i byområder mv.	66	Tilskudd til byområder, kan overføres	A,B	2 189 882 000	2 096 456 436,00	93 425 564
Sum utgiftsført					38 111 068 000	37 466 836 168	644 231 832



Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2022	Regnskap 2022	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	B	197 300 000	201 623 443	4 323 443
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	B	469 800 000	483 050 346	13 250 346
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	B	110 100 000	118 659 179	8 559 179
4320	Statens vegvesen	04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	B	770 800 000	803 407 667	32 607 667
4322	Svinesundsforbindelsen AS	96	Tilbakebetaling aksjekapital		135 000	135 000	0
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			107 463 355	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			0	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			480 689 778	
Sum inntektsført					1 548 135 000	2 195 028 769	58 740 636
Netto rapportert til bevilgnings-regnskapet						35 271 807 399	

Deposita og avsetninger			Regnskap 2022
8400	Avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet		-490 200 001
Sum Netto rapport direkte i kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet			-490 200 001
Netto rapportert til bevilgnings- og kapitalregnskapet			34 781 607 398

Kapitalkontoer			Regnskap 2022
60085701	Norges Bank KK / innbetaling		8 714 539 612
60085702	Norges Bank KK / utbetaling		-43 872 081 310
713160	Endring mellomværende med statskassen		375 934 301
Sum kapitalkontoer			-34 781 607 398
Sum rapport			0

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet 31.12.2022

Konto	Tekst	Note	2022	2021	Endring
6260	Aksjer	8	0	100 000	-100 000
6280	Leieboerinnskudd		3 906 000	3 926 000	-20 000
6500	Forskudd	C	41 229 316	12 500 631	28 728 685
8400	Forskudd veianlegg	3	-670 494 072	-180 294 071	-490 200 001
713160	Mellomværende med statskassen	8	247 489 438	-128 444 862	375 934 301
Sum beholdninger til kapitalregnskapet			-377 869 318	-292 212 302	-85 657 016



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

Kapittel og post	Postnavn	Overført fra 2021	Tildeling 2022	Samlet tildeling
1320.01	Driftsutgifter	193 479	4 135 984	4 329 463
1320.22	Drift og vedlikehold av riksveier	53 670	8 451 000	8 504 670
1320.28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	57 599	2 192 800	2 250 399
1320.29	OPS-prosjekter	82 304	947 400	1 029 704
1320.30	Riksveiinvesteringer	475 792	12 433 000	12 908 792
1320.36	E16 over Filefjell	0	13 000	13 000
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	150 200	150 200
1320.63	Tilskudd til gang- og sykkelveier	21 900	0	21 900
1320.64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	38 116	10 500	48 616
1320.65	Tilskudd til fylkesveier	36 275	418 600	454 875
1320.66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	0	20 000	20 000
1320.72	Tilskudd til riksveiferjedriften	109 791	2 639 400	2 749 191
1320.73	Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene	0	1 041 500	1 041 500
1332.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	448 476	1 950 400	2 398 876
1332.66	Tilskudd til byområder	154 382	2 035 500	2 189 882
Sum		1 671 784	36 439 284	38 111 068



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 overføring
1320.01		49 116	5 847	43 269	4 323	0	Ikke aktuell	47 592	206 799	47 592
1320.22	kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30	68 069		68 069	8 559		Ikke aktuell	76 628	16 585 668	0
1320.28	kan overføres	16 836		16 836	13 250	0	Ikke aktuell	30 086	4 238 085	30 086
1320.29	kan overføres, kan nyttes under post 30	-16 438	0	-16 438		0	Ikke aktuell	-16 438	2 555 400	0
1320.30	kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 36 og kap. 1332 post 66	-72 004	0	-72 004		0	Ikke aktuell	-72 004	24 376 000	0
1320.36	kan overføres	0	0	0		0	Ikke aktuell	0	54 900	0
1320.63	Kan overføres	0	0	0		0	Ikke aktuell	0	0	0
1320.64	kan overføres	30 239	0	30 239		0	Ikke aktuell	30 239	30 500	30 239
1320.65	Kan overføres	125 871		125 871				125 871	430 600	125 871
1320.66	Kan overføres	7 079		7 079				7 079	20 000	7 079
1320.72	kan overføres	-15 227	0	-15 227	32 608	0	Ikke aktuell	17 381	4 215 200	17 381
1332.63	kan overføres	357 265	0	357 265	0	0	Ikke aktuell	357 265	3 180 400	357 265
1332.66	kan overføres	93 426	0	93 426	0	0	Ikke aktuell	93 426	5 538 000	93 426
Sum		644 232	5 847	638 385	58 740	0	0	697 125	61 431 552	708 939

*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

Postene 1320.22 «Drift og vedlikehold av riksveier», 1320.29 «OPS-prosjekter» og 1320.30 «Riksveivesteringer» har stikkord kan nyttes under. Samlet sett har disse poster et merforbruk i 2022 på 11,8 mill. kr. Statens vegvesen har på den bakgrunn lagt til grunn at merforbruket på post 1320.29 og 1320.30, vil bli avregnet mot mindreforbruket på post 1320.22 og at det ikke vil bli noe overført beløp på disse poster til 2023.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Helse- og omsorgsdepartementet fikk i tildelingsbrevet til Statens vegvesen av 5. januar 2022 fra Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste kapittel 1320 post 01 «Driftsutgifter» med inntil 7 mill. kr. Som det fremkommer av tabellen over ble det belastet 5,85 mill. kr.

Andre budsjettfullmakter tildelt Statens vegvesen

I henhold til tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet og supplerende tildelingsbrev av 22. desember 2022 har Statens vegvesen disponerte følgende budsjettfullmakter i 2022.



Belastningsfullmakter:

- Post 0471.71 Statens erstatningsansvar: Statens vegvesen fikk fullmakt til å behandle samt belaste posten. Fullmakten er ikke benyttet i 2022.

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 2022 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	20 mill. kr
1320	65	Tilskudd til fylkesveier	13 mill. kr
1320	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kr

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter:

Gjennom tildelingsbrevet og supplerende tildelingsbrev fikk Statens vegvesen fullmakt til å starte opp følgende investeringsprosjekter i 2022 innenfor de gitte kostnadsrammer:

Prosjekt	Innenfor en kostnadsramme på:
E8 Sørbotn–Laukslett	2 390 mill. kr
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene	877 mill. kr

Begge prosjektene har startet opp og prognosene tilsier at prosjektene holder seg innenfor fullmakten. Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gir fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

Stortinget samtykket i at tidligere godkjente investeringsprosjekter fikk økt kostnadsrammen til følgende:

Prosjekt	Innenfor endret kostnadsramme på:
E39 Kristianborg–Bergen sentrum	1 275 mill. kr
E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland	10 502 mill. kr
E16 Øye–Eidsbru	945 mill. kr
Rv. 13 Ryfast	9 172 mill. kr

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gir fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.



Fullmakt til å overskride gitt bevilgning:

«Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan overskride løyvinga under kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveinvesteringer, med inntil 400 mill. kr for å dekkje utgifter ved ev. rettskraftig dom i 2022 om erstatning for prosjektet E39 Eiganestunnelen.»

Fullmakten ble ikke benyttet i 2022.

Fullmakt til å selge fast eiendom:

«Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet kan selje fast eigedom i samband med prosjektet E16 Sandvika–Wøyen, inntil ein verdi på 650 mill. kr i kvart einskild tilfelle.»

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 forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 30	9 460 mill. kr	4 260 mill. kr

Statens vegvesen har i 2022 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 blir Statens vegvesen tildelt en fullmakt i henhold til etterfølgende tabell:

Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
Kap. 1320 post 30	Planlegging, forberedende arbeider og grunnnerv, riksvei	750 mill. kr

Statens vegvesen har i 2022 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 forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 22	14 050 mill. kr	4 250 mill. kr

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten i 2022.

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 forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 72	20 980 mill. kr	3 000 mill. kr

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten i 2022.



Fullmakt til å inngå OPS kontrakt for prosjektet Rv. 555 Sotrasambandet:

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

Post	Kostnadsramme
Kap. 1320 post 29	23 100 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 i 2022 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 2022 ikke foretatt salg som overskrider fullmakten.

Øvrige fullmakter i henhold til Prop. 1 S (2021-2022) vedlegg 1:

Nettoføring:

Salgs- og leieinntekter knyttet til eiendommer 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 riksveianlegg.

Note C Konto 6500 Forskudd

	2022	2021	Endring
Valutakonto EU-prosjekter	41 229 316	12 500 631	28 728 685
Sum	41 229 316	12 500 631	28 728 685

- 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 artskontorrapportering 31.12.2022

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		2022	2021
Innbetalinger fra gebyrer	1	480 542 058	545 939 937
Innbetaling tilskudd til riksveier	1	3 296 692 409	1 835 366 135
Innbetaling øvrige tilskudd	1	23 100 448	9 227 203
Salgs- og leieinntekter	1	1 684 548 449	953 453 561
Erstatning	1	118 379 216	113 080 601
Andre inntekter	1	7 025 205	23 064 956
Sum innbetalinger fra drift		5 610 287 785	3 480 132 393
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Lønn og personalutgifter	2	4 228 954 000	4 109 865 945
Andre utbetalinger til drift	3	28 503 549 846	26 592 537 889
Sum utbetalinger fra drift		32 732 503 846	30 702 403 834
Netto rapporterte driftsutgifter		27 122 216 061	27 222 271 441
Finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	894 449	1 631 787
Sum finansinntekter		894 449	1 631 787
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Investering i bygninger, tomter og maskiner	5	181 978 177	160 904 322
Utbetaling av finansutgifter	4	80 274 104	103 816 949
Sum investerings og finansutgifter		262 252 281	264 721 271
Netto rapporterte finans- og investeringsutgifter		261 357 832	263 089 484
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter og avgifter m.m.	6	101 377 845	2 650 588,72
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		101 377 845	2 650 589
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Tilskudd	7	8 476 386 639	9 479 842 624
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		8 476 386 639	9 479 842 624



Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		2022	2021
Arbeidsgiveravgift (kapo 5700 inntekt)		-480 689 778	-464 857 541
Tilfeldige inntekter (kap. 5309 inntekt)		-6 085 510	-5 963 530
Erstatningsansvar m.m. (konto 0471.71)			
Renter av alminnelige fordringer (konto 5606.83)		0	0
Netto rapportert på felleskapitler		-486 775 288	-470 821 072

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet før deposita og avsetninger		35 271 807 399	36 491 731 889
---	--	-----------------------	-----------------------

Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet			
Forskudd til veiarbeid (konto 840013)		-490 200 001	295 000 000
Sum Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet		-490 200 001	295 000 000

Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		34 781 607 398	36 786 731 889
--	--	-----------------------	-----------------------

Oversikt mellomværende med statskassen		2022	2 021
Eiendeler og gjeld			
Fordringer på ansatte		517 655	437 190
Kontanter på trafikkstasjonene		1 733 812	1 608 190
Bankonti utenom konsernkontosystemet - EU prosjekter		41 229 316	12 500 631
Bank			695 837
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-171 241 535	-162 868 354
Skyldig offentlige avgifter		-107 435	-22 001 901
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse		-136 277 721	0
Mottatte forskuddsbetalinger til riksveivesteringer		670 494 071	180 294 071
Andre forskudd		-1 501	-385 183
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt m.m.)		427 011	511 125
Differanse på bank og andre uidentifiserte innbetalinger		-1 984 772	-3 597 478
Gjennomgangskonto sykepenger		0	-9 445 778
Deponering grunnerstatninger		0	-29 108 285
Udisponerte bompenger		-101 906 982	-69 322 202
Annen gjeld og krav		-55 392 482	-27 762 726
Sum mellomværende med statskassen	8	-247 489 437	128 444 862



Note 1: Innbetaling fra drift

Innbetaling fra gebyrer	31.12.2022	31.12.2021
Fører kort	376 481 479	463 494 519
Dagprøvekjennermerke	22 584 941	19 527 241
Myndighetskontroller	38 542 673	33 950 729
Påskiltingsgebyr	8 195 410	7 939 901
Transportlisenser	8 757 230	7 589 300
Droneprøver	814 280	1 291 530
Øvrige gebyrer	25 166 045	12 146 717
Sum innbetaling fra gebyrer	480 542 059	545 939 937

Innbetaling fra tilskudd og overføringer		
Tilskudd til driftsoppgaver	23 100 448	9 227 203
Tilskudd til investeringsoppgaver	29 614 145	68 744 254
Tilskudd til investeringsoppgaver fra bompengeselskaper	3 267 078 264	1 766 621 882
Sum innbetaling fra tilskudd og overføringer	3 319 792 857	1 844 593 338

Salgs- og leieinntekter		
Salg av kjennemerker	4 505 992	7 479 665
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	244 686 504	175 601 820
Personlige bilskilt	9 473 904	12 609 360
Følgetransport	20 251 166	20 245 855
Billettinntekter fra riksveiferjedrift	803 407 667	0
Innbetaling fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter*	352 496 477	269 064 490
Salg av tjenester til fylkeskommuner	73 741 414	140 430 337
Leieinntekter	61 544 979	51 887 371
Øvrige inntekter	114 440 346	276 134 663
Sum salgs- og leieinntekter	1 684 548 449	953 453 561

Andre innbetalinger		
Refusjoner fra forsikringselskaper	118 379 216	113 080 601
Andre innbetalinger	7 025 205	23 064 956
Sum andre innbetalinger	125 404 421	136 145 557

Sum innbetaling fra drift	5 610 287 786	3 480 132 393
---------------------------	---------------	---------------

* For beløp knyttet til samarbeidsprosjekter er tallet for 2021 korrigert for at det skal bli sammenlignbart med 2022. Tilsvarende har tallet for «Øvrige inntekter blitt redusert med motsatt beløp.

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 kr 2 508 288 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 nettopføres i henhold til de fullmakter Statens vegvesen disponerer.



Note 2: Utbetalinger til lønn

I 2022 var de samlede utbetalinger til lønn og sosiale utgifter 4 229 mill. kr, som innebærer en økning på 119 mill. kr. Økningen skyldes primært en økning i antall årsverk på 109 og virkninger av lønnsoppgjøret.

	31.12.2022	31.12.2021
Lønn driftsoppgaver	3 562 781 343	3 361 866 572
Arbeidsgiveravgift	480 689 889	464 857 546
Pensjonspremie *	274 005 820	351 397 767
Sykepenger og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	-126 813 557	-111 517 978
Andre ytelser	38 290 505	43 262 038
Sum utbetalinger til lønn	4 228 954 000	4 109 865 945
Antall utførte årsverk	4649	4540

*Pensjonspremien knyttet til arbeidsgiverandelen var i 2022 på 9,7 pst. mot 12,0 pst. i 2021

Fra 2022 har Statens pensjonskasse lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter fra en fast sats for arbeidsgiverandelen på 12,0 pst. til en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert pensjonspremie. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold, ikke for grupper av virksomheter samlet. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserven er ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Pensjonspremien for 2022 er basert på en oppdatert årsprognose fra SPK. I denne prognosen er det benyttet lik lønnsvekst for alle ansatte i beregningen av pensjonspremie i stedet for individuell lønnsvekst. Dette skyldes at individuelle lønnspåslag ikke var klar i tide til å bli inkludert i terminfakturaen for 6. termin 2022 fra SPK. Virkningen av individuelle lønnspåslag vil derfor først inngå i premiefakturaen for 1. termin 2023. Bruk av oppdatert årsprognose for regnskapsføring av pensjonspremie i 2022 gir følgelig ikke et helt riktig bilde av faktisk pensjonspremie i 2022. Faktisk pensjonspremie for 2022 og 2023 blir riktig totalt sett, men fordelingen mellom de to regnskapsårene vil ikke være helt presis.

Denne omlegging medførte at Statens vegvesen i 2022 betalte en premiesats for arbeidsgiverandelen på 9,7 pst. Som følge av dette ble utbetalingen av pensjonspremie redusert med 77 mill. kr fra 2021 til 2022.



Note 3: Andre utbetalinger til drift

Etterfølgende tabell viser hvilke utgifter andre driftsutgifter omfatter:

Andre utbetalinger til drift	Nærmere beskrevet	31.12.2022	31.12.2021
Grunnerstatning		749 710 786	860 985 070
Fremmedytelser og entrepriser	Pkt. 1	21 495 910 863	18 339 253 025
Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter	Pkt. 2	-490 200 001	1 332 545 989
Trafikkteknisk utstyr		177 291 868	231 608 731
Strøm til veiformål		629 406 853	339 725 884
Husleie		642 974 028	632 991 455
Vedlikehold egne bygg		96 811 675	67 550 730
Vedlikehold leide bygg		46 908 071	36 036 693
Andre utgifter til drift av eiendommer og lokaler		240 084 839	211 783 873
Reparasjon og vedlikehold av IKT-utstyr		12 983 552	10 002 396
IKT vedlikehold lisenser / programvare		367 544 442	276 361 436
Reparasjon og vedlikehold av annet utstyr		52 796 204	48 197 856
Kjøp av IKT-utstyr		56 880 744	42 718 853
Kjøp IKT programvare		37 388 791	33 492 797
Kjøp annet utstyr		100 386 957	73 037 894
Leie IKT lisenser		64 835 212	61 904 776
Leie IKT utstyr		13 212 556	7 525 121
Leie annet utstyr		55 764 601	30 056 096
Kjøp av konsulenttenester	Pkt. 3	2 958 596 897	2 837 947 786
Kjøp av andre fremmede tjenester		614 889 919	524 375 891
Reiser og diett		211 815 890	144 922 153
Transportmidler vedlikehold og drivstoff		73 259 424	56 542 198
Øvrige driftsutgifter		294 295 677	392 971 186
Sum		28 503 549 846	26 592 537 889

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. For 2022 ble det utbetalt 21 473 mill. kr som medførte en økning på 3 157 mill. kr fra 2021. Etterfølgende tabell viser hvordan dette fordeler seg mellom drift – og vedlikeholdsoppgaver og investeringsoppgaver. Beløpene omfatter også prosjekter på riksvei som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd og forskudd:

	31.12.2022	31.12.2021
Drift av riksveier	4 385 637 143	3 713 351 942
Vedlikehold av riksveier	2 760 887 091	3 488 548 091
Øvrig drift	91 300 931	53 568 975
Sum drift	7 237 825 165	7 255 469 008
Investering på riksvei	14 258 085 698	11 083 784 018
Sum	21 495 910 863	18 339 253 026



Pkt. 2: Netto innestående og forskudd knyttet til entrepriser samt forskudd knyttet til veiarbeider

Det beløp som fremkommer omfatter følgende:

- Forskudd til veiarbeider: I henhold til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen fullmakt til å innhente forskudd til veiarbeid 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.

I henhold til retningslinjene for statlig regnskapsføring skal det ikke gjøres føringer mot balansearter som ikke inngår i mellomværende, dersom virksomheten ikke har fullmakt til dette. Konti knyttet til forskudd og innestående beløp i forbindelse med entrepris kontrakter fremkommer derfor med en bevegelse på kr 0 i regnskapet for 2022 slik at Statens vegvesen overholder retningslinjene til statlig regnskapsføring. For å kunne følge opp gjeld og forpliktelser blir alle transaksjoner mot leverandører knyttet til de korrekte balansekonti og ved avslutning av regnskapet blir det ført et bilag som medfører at bevegelsen nulles ut. I regnskapet for 2021 ble ikke disse forhold nullet ut og tallene er derfor ikke sammenliknbare.

Etterfølgende tabell viser at mottatte forskudd ble redusert med 19,8 mill. kr i 2022 og innestående beløp knyttet til entrepris kontrakter ble redusert med 95 mill. kr.

	Samlet bevegelse i 2022	Ompostering i henhold til statlig krav til regnskapsføring i 2022	Bevegelse mot leverandører i 2022	2021
Forskudd til leverandører	0	19 726 442	-19 726 442	236 481 553
Entrepriser innestående beløp	0	-95 255 019	95 255 019	801 064 008
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	-490 200 001	0	-490 200 001	295 000 000
Sum	-490 200 001	-75 528 577	-414 671 424	1 332 545 561

Etterfølgende tabell viser faktiske fordringer og gjeld til leverandører per 31.12.2022 knyttet til disse forhold:

	31.12.2022	Bevegelse mot leverandører	31.12.2021
Forskudd til leverandører	775 639 955	-19 726 442	795 366 397
Entrepriser innestående beløp	-1 055 082 486	95 255 019	-1 150 337 505
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	-670 494 072	-490 200 001	-180 294 071
Sum	-949 936 603	-414 671 424	-535 265 179



Pkt. 3: Kjøp av konsulenttjenester.

For å kunne gjennomføre de oppgaver Stortinget har vedtatt er Statens vegvesen avhengig av å kjøpe konsulenttjenester og andre fremmede tjenester.

Det totale kjøp av konsulenttjenester økte med 121 mill. kr i 2022.

	31.12.2022	31.12.2021
Konsulenttjenester til veiformål	1 507 273 427	1 452 245 713
Konsulenttjenester utvikling va programvare og IKT løsninger	907 222 784	907 240 094
Øvrige konsulenttjenester	544 100 687	478 461 979
Sum	2 958 596 897	2 837 947 786

Statens vegvesen har sterkt 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.

I 2022 ble det benyttet ca. 1,6 mill. kr for konsulenttjenester i forbindelse med kommunikasjonsoppgaver.

Note 4: Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2022	31.12.2021
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	759 449	1 652 256
Valutagevinst		
Annen finansinntekt	135 000	-20 469
Sum innbetaling av finansinntekter	894 449	1 631 787

	31.12.2022	31.12.2021
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	80 270 191	86 020 998
Valutatap	926	
Annen finansutgift	2 987	17 795 951
Sum utbetaling av finansutgifter	80 274 104	103 816 949

Note 5: Utbetaling til investeringer i bygninger, tomter og maskiner

Etterfølgende tabell viser utbetalinger til investeringer i 2022.

	31.12.2022	31.12.2021
Bygninger og tomter	2 878 666	671 259
Kulturminner	498 669	1 225 599
Biler og andre transportmidler	8 879 106	3 390 515
Inventar og utstyr	12 891 902	4 073 980
IKT-utstyr	84 180 202	60 623 438
Øvrige investeringer	72 649 632	90 919 531
Sum	181 978 177	160 904 322



Note 6: Innkrevingsvirksomhet og andre overføring til staten

	31.12.2022	31.12.2021
Tilfeldig inntekt	101 377 845	2 650 589
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	101 377 845	2 650 589

Innbetaling knyttet til tilfeldig inntekt kap. 5309 post» er i all hovedsak knyttet til tilbakebetaling av et tilskuddsbeløp til Vegfinans Østfold Bompengeselskap AS på 100 mill. kr.

Note 7: Tilskuddsforvaltning

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. En vesentlig andel av dette omfatter tilskudd til fylkeskommuner. Post «Tilskudd til riksveiferjedriften» er 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 2020 og 2021 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	31.12.2022	31.12.2021
Tilskudd til kommuner	50 363 777	39 473 623
Tilskudd til fylkeskommuner	4 620 105 718	4 710 248 164
Tilskudd til riksveiferjedriften	2 764 417 875	1 598 120 836
Tilskudd til andre	1 041 499 270	3 132 000 000
Sum	8 476 386 639	9 479 842 623

Tabellen viser at det har vært en betydelig økning av tilskudd til riksveiferjedriften og en kraftig nedgang knyttet tilskudd til andre. Årsaken til dette er følgende:

- Overgangen til bruttobudsjettering av riksveiferjedriften medførte at utbetaling av tilskudd til dette formål økte med 1 166 mill. kr til 2 764 mill. kr. Samtidig mottok Statens vegvesen 803 mill. kr i billettinntekter fra riksveiferjedriften som medfører at den reelle økningen er på 363 mill. kr.
- Nedgangen i utbetaling av tilskudd til andre er knyttet til post 1320.73 «Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområder» som har gått ned med 2 091 mill. kr.



Note 8, Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2022 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.2022 Spesifisering av rapportert mellomværende 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	148 201 476	0	148 201 476
Forskudd leverandører	785 445 487	0	785 445 487
Fordring på ansatte	517 655	517 655	0
Konter på trafikkstasjonene	1 733 812	1 733 812	0
Bankkonti utenom konsernkonto	41 229 316	41 229 316	0
Andre kortsiktige fordringer	16 144 480	1 144 104	15 000 376
Sum	993 272 226	44 624 887	948 647 339
Langsiktige gjeld			
Forskudd veiarbeider	-670 494 071	670 494 071	-1 340 988 142
Sum	-670 494 071	670 494 071	-1 340 988 142
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-5 184 732 177	0	-5 184 732 177
Lokaler trekk fritidshus	206 650	206 650	-206 650
Ubenyttede bompenger riksvei	-101 906 982	-101 906 982	0
Pensjonsavsetning	0	-136 277 721	136 277 721
Skyldig offentlige avgifter	-13 609 280	-107 435	-13 716 715
Skyldig skattetrekk	-171 448 185	-171 448 185	0
Innestående beløp entrepriser	-1 079 656 015	0	-1 079 656 015
Motpost EU konto	-41 229 316	-41 229 316	0
Annen kortsiktig gjeld	-17 047 489	-16 866 531	25 694
Sum	-6 609 422 792	-467 629 520	-6 141 793 271
Sum gjeld	-7 279 916 863	202 864 551	-7 482 781 414
Sum	-6 282 764 637	247 489 437	-6 530 254 074

Statens vegvesen hadde per 31.12.2022 kundefordringer på 148 mill. kr, og leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på 5 184 mill. kr. Et ikke ubetydelig beløp er knyttet til fakturaer som er holdt tilbake som følge av tvist med entreprenøren eller behov for videre avklaring før fakturaen kan betales. Basert på et forsiktighetsprinsipp er alle mottatte fakturaer tatt med.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har på bakgrunn av en uttalelse fra Skattedirektoratet lagt til grunn at omtvistede inngående fakturaer skal bokføres og inngå i

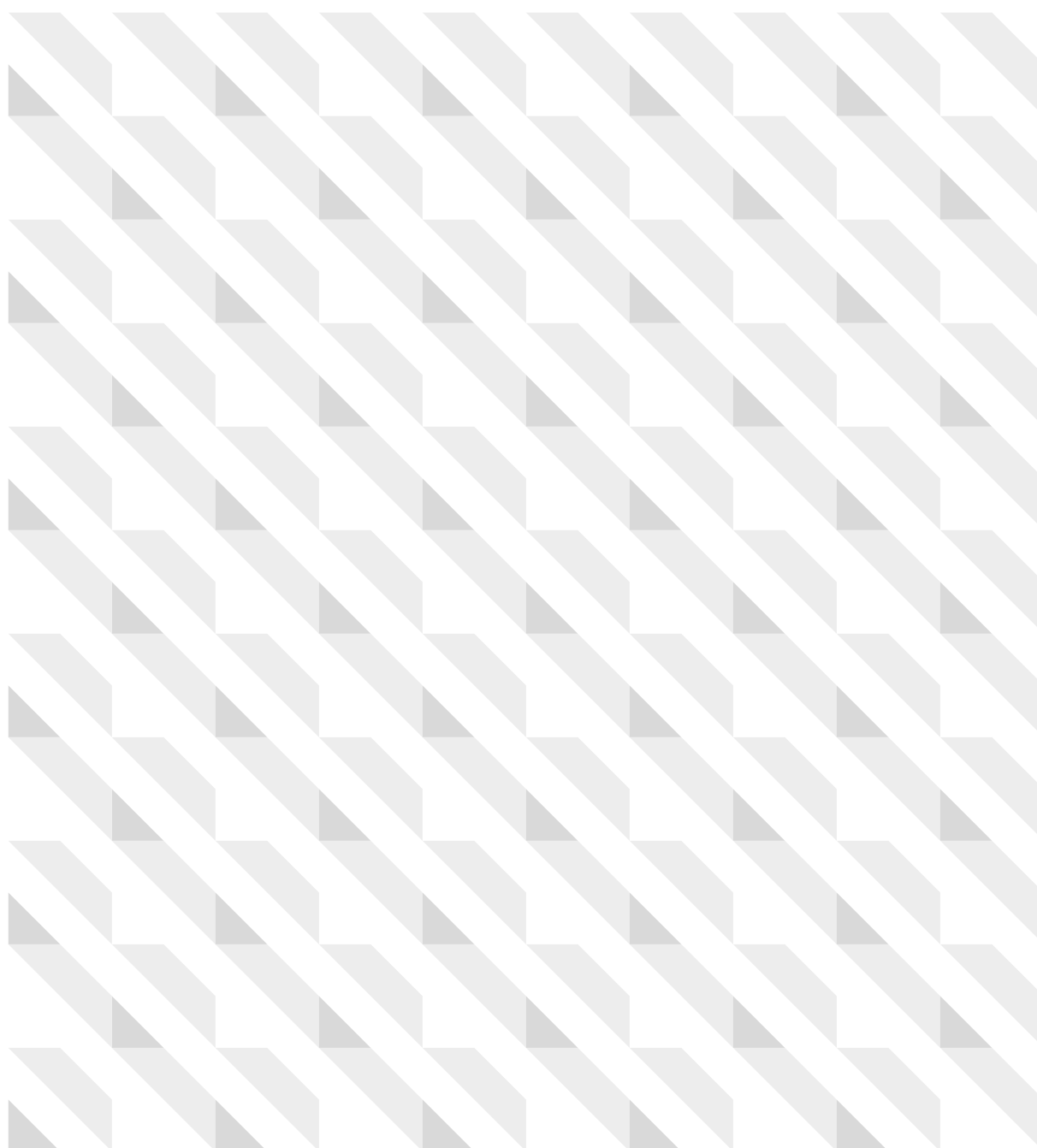


kontospesifikasjonen. I uttalelsen fra DFØ har de informert at DFØ vil utvikle nye systemløsninger for kunder av DFØ for å ivareta kravet. Disse løsningene er ikke ferdig utviklet og Statens vegvesen har ikke hatt mulighet til å bokføre omtvistede fakturaer i tråd med kravet. Det forventes at DFØ vil ha en løsning på plass i løpet av våren 2023. Alle inngående fakturaer blir ført reskontroført ved mottak, men de blir ikke bokført før fakturaene er endelig godkjent.



Vedlegg 1

Nærmere om resultater





1. Utvikling av veinettet

Riksveier åpnet for trafikk

Veinr. /Strekning	Rute	Fylke	Antall km	Redusert reisetid (min.)
E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	2b	Viken	11,9	4
E16 Kvamskleiva	5c	Innlandet	5,4	3,5
Rv. 580 Sandslikrysset	4a	Vestland	0,63	0
E39 Sveгатjørn-Rådal	4a	Vestland	15,9	-17
Rv. 5 Kjøsnestfjorden	5c	Vestland	7	-1
E39 Ørskogfjellet	4b	Møre og Romsdal	2,7	0
E6 Ballangen sentrum	8a	Nordland	1,2	3
SUM			44,73	-7,5

Virkningen av disse nye strekningene er beregnet å gi en kommende årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 1,33 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.

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. Prioriteringen av tiltak på denne delen av riksveinettet vil derfor måtte vurderes i forbindelse med de årlige revisjonene av Statens vegvesens gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2022-2033.

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



som mulig etter 2022. I Statens vegvesens forslag til porteføljeprioritering i mai 2022 er disse prosjektene blant de høyest prioriterte prosjektene.

Med prioriteringene i Prop. 1 S (2021-2022) er det satt i gang utbedring eller forberedelser til utbedring i nær ved samtlige tunneler på TEN-T veinettet. Det gjenstår imidlertid å avklare videre fremdrift for arbeidene med 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 mot Åsane. Trasévalget for Bybanen er nå avklart, og behovet for utbedring eller bygging av nye tunneløp for søndre del av eksisterende Fløyfjelltunnel og Eidsvågtunnel vil bli avklart nærmere i det videre planarbeidet.

Ferjetilbudet på riksvei

Det var totalt 16 riksveiferjesamband ved utgangen av 2022. På disse ble det i 2022 fraktet 9,7 mill. kjøretøy og 18,7 mill. personbilenheter (PBE), en endring på hhv. 6,2 pst. og 2,4 pst. sammenlignet med 2021.

Etter at ferjetakstene ble redusert med 11,7 pst. fra 1. januar 2022, var takstene på 15 av sambandene 30 pst. lavere enn per januar 2021. Moss-Horten følger sitt eget regulativ med tilhørende takstendringer. Her økte takstene med 6,9 pst. fra 1.1.2022. Fra juli ble det gratis å reise til/fra øyene Ombo (Skipavik), Røst og Værøy på riksveiferjesambandene Hjelmeland-Nesvik-Skipavik og Bodø-Røst-Værøy-Moskenes.

Takstreduksjoner og et høyt aktivitetsnivå i norsk næringsliv kan ha bidratt til økingen i antall ferjereiser. Statens vegvesen vurderer at vi ikke har sett den fulle etterspørselseffekten av takstreduksjonene. For det første vurderes det å være en treghet fra en endring finner sted til trafikantene tilpasser seg endringen, og at etterspørselseffekten er høyere på lengre sikt som følge av dette. For det andre utgjør ferjekostnaden bare en del av reisekostnaden, og økte drivstoffkostnader i 2022 kan ha bidratt til at den samlede reisekostnaden ble holdt oppe.

Tabellen under viser ferjetilbudet på riksvei ved utgangen av 2022 (vintertilbudet). Årsdøgstrafikk (ÅDT) og gjenstående er for hele året.

Vei	Samband	Ferjer (antall/PBE)	ÅDT (PBE)	Frekvens Avganger per døgn (antall per retning)
Rv. 19	Moss – Horten	5/1000	11 312	54
E39	Mortavika – Arsvågen	4/930	8 392	70
Rv. 13	Hjelmeland - Skipavik – Nesvik*	2/160	1 293	47
E39	Halhjem – Sandvikvåg	5/900	5 550	54
E39	Anda – Lote	2/240	2 246	53
E39	Lavik – Oppedal	3/360	3 292	52
Rv. 13/rv. 55	Vangsnes - Hella – Dragsvik*	2/160	1 249	28
Rv. 5	Mannheller – Fodnes	2/240	3 786	58
E39	Festøya – Solavågen	3/360	3 229	51



Vei	Samband	Ferjer (antall/PBE)	ÅDT (PBE)	Frekvens Avganger per døgn (antall per retning)
E39	Molde – Vestnes	4/520	4 355	51
Rv. 651	Folkestad–Volda	1/100	859	26
E39	Halsa – Kanestraum	3/390	2 611	50
Rv. 80	Bodø - Røst - Værøy – Moskenes*	2/240	420	2
Rv. 85	Bognes – Lødingen	2/240	1 076	11
Rv. 827	Drag – Kjølpsvik**	1/120	778	9
E6	Bognes – Skarberget**	2/200	684	24

* Frekvens på de enkelte strekningene varierer

** Sambandene Drag-Kjøpsvik og Bognes-Skarberget frakter begge reisende over Tysfjorden i Nordland. I 2022 har sambandene i perioder vært stengt vekselvis, samtidig som frekvens på det gjenværende sambandet ble økt. Dette skyldes arbeid på kai.

Oppfølging av bru- og tunnelområdet

I 2022 gjennomførte Statens vegvesen alle planlagte hovedinspeksjoner (hvert femte år eller etter ROS-analyse), men det er mindre avvik for enkeltinspeksjoner. Totalt ble det gjennomført 4 660 inspeksjoner på bru, ferjekai og andre bærende konstruksjoner.

En stor andel av bruene våre er bygget på 60-, 70- og 80- tallet, en periode hvor det var begrenset 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 bru 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 tunnelsikkerhetsforskriften. I 2022 ble det gjennomført 49 inspeksjoner av riksveitunneler, som er to flere enn planlagt inspeksjoner. 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. Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

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

Tabell: Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet

	2020	2021	2022
Antall årsverk	4 615	4 540	4 649
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	4 209	4 110	4 229
Sum totale utgifter (mill. kr)	31 198	29 530	33 405
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 307	2 390	2 563

	2020	2021	2022
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	912	905	910
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	6 738	6 504	7 185
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	13,5 %	13,4%	12,9%
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	7,4 %	8,1 %	7,7%
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	498	526	551

Årsverksutgift har i løpende kroner holdt seg på et stabilt nivå i siste treårsperiode. Endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret pensjonsmodell medførte reduserte lønnskostnader på om lag 72 mill. kr i 2022 sammenlignet med 2021. Uten denne endringen ville årsverksutgiften i 2022 vært 925 000 kr som er en økning med 2,2 pst. sammenlignet med 2021. Dette skyldes økning i antall utførte årsverk fra 2021 til 2022.

Totalutgift per årsverk har økt betydelig i 2022. Indikatoren vil variere ved endringer i investeringsaktivitet. I perioder med økt investeringsnivå vil totalutgift per årsverk økes. Utviklingen i 2022 er positiv og gir en indikasjon på at omsetning per medarbeider øker.

Administrative utgifter økte med i overkant av 170 mill. kr i 2022, mens andelen administrative utgifter viser en nedgang. Sterk prisstigning forrige år påvirker tallet for administrative utgifter. I tillegg var det en økning hovedsakelig innen kjøp av konsulenttjenester. Økningen kommer blant annet som følge av ytterligere digitalisering i etaten og utvikling av ny teknologi innenfor transportområdet. Videre er det utviklet nye digitale løsninger og selvbetjeningsløsninger for trafikant- og kjøretøyområdet

Andelen administrative utgifter ble redusert i 2022. Administrative utgifter økte i 2021 selv om antall utførte årsverk og totale utgifter viste en nedgang. Statens vegvesen arbeider for å redusere administrative utgifter, men flere av de administrative utgiftene tar tid å redusere. Dette gjelder for eksempel for eiendomsutgifter.

Andel administrative utgifter vil også være påvirket av investeringsnivået, og vil normalt øke i år med lavt/ redusert investeringsnivå.



3. Utvikling innen tilsyn og kontroll

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte utekontroller i perioden 2020-2022. Prosentandel er oppgitt i parentes.

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

* 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 84 000 tungtransportkontroller i 2022, som er en stor økning i forhold til de to foregående årene hvor det var inngripende smitteverntiltak i utekontrollvirksomheten.

Selv om det er feil og mangler på 56,5 pst. av alle vi kontrollerer, utgjør de likevel en mindre andel av de 496 000 kjøretøyene vi har hatt innom en av våre kontrollstasjoner i 2022. Vi tar 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.

Etter to år med pandemi og restriksjoner ved gjennomføring av bremsekontroller på rulleprøver, tok det noe tid å få opp igjen produksjonen i starten av 2022. Det ble gjennomført totalt 4 668 bremsekontroller i 2022, og av disse hadde 2 357 mangler. Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn i perioden 2020-2022.

Tilsyn med verksteder	2020	2021	2022
Systemtilsyn	668	709	814
Produkttilsyn (PKK stikkprøver)	4 601	4 721	4 826
Tilsyn storskadereparasjon*	186	141	138
Tilsyn med ulovlig verkstedsdrift	121	184	189
Godkjenninger	1 367	2 309	3 732
Innsynsbegjæring	238	542	790

*I tallet inngår også antall systemtilsyn



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

Parkeringstilsyn	2020	2021	2022
Realtilsyn	30	35	32

Produksjonen innenfor kjøretøytilsynet (tilsyn med verksteder og kontrollorgan) har vært god i år. Vi har nådd målet om stikkprøver av 0,30 pst. av alle periodiske kjøretøykontroller (PKK) med 0,32 pst. Vi ser også en økning i antall systemtilsyn hos verkstedene og kontrollorganene. Tilsynet med storskadeverkstedene og ulovlig verksteddrift er på samme nivå som i fjor.

Den store økningen i godkjenninger innenfor kjøretøyfaget skyldes endringen i verkstedsforskriften, nye godkjenningskategorier og overgangsordninger knyttet til dette. Vi vil ikke se tilsvarende økning for neste år.

Innenfor trafikanttilsynet (tilsyn med trafikkskoler og trafikklærere) har vi i 2022 hatt en klar dreining fra systemtilsyn til produkttilsyn. Antallet systemtilsyn i 2021 skyldtes i stor grad digitale tilsyn som en konsekvens av pandemien, og 2021 var dermed ikke et normalår. Men også sett opp mot 2020 har vi redusert systemtilsynene betraktelig.

Parkeringstilsynet ligger jevnt mellom 30 og 35 tilsyn og vi har gjennomført målrettede og viktige tilsyn innenfor dette fagområdet i 2022.

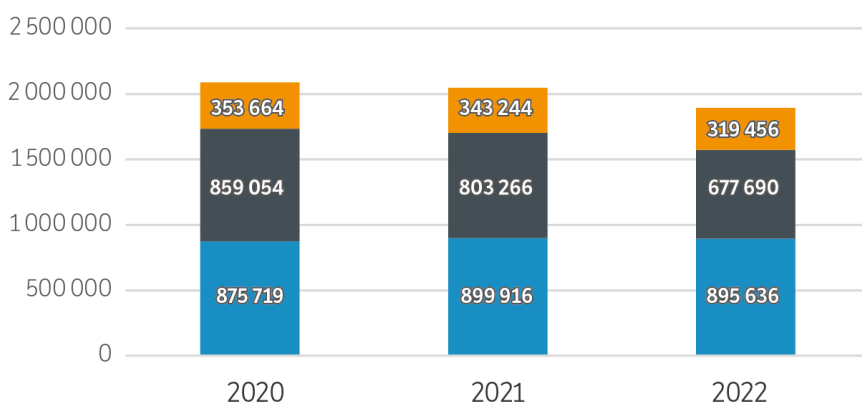


4. Kunderettet kontakt innen trafikant- og kjøretøyområdet

Henvendelser oppmøte, telefon, digitalt

Henvendelser skranke, telefon og chat/chatbot

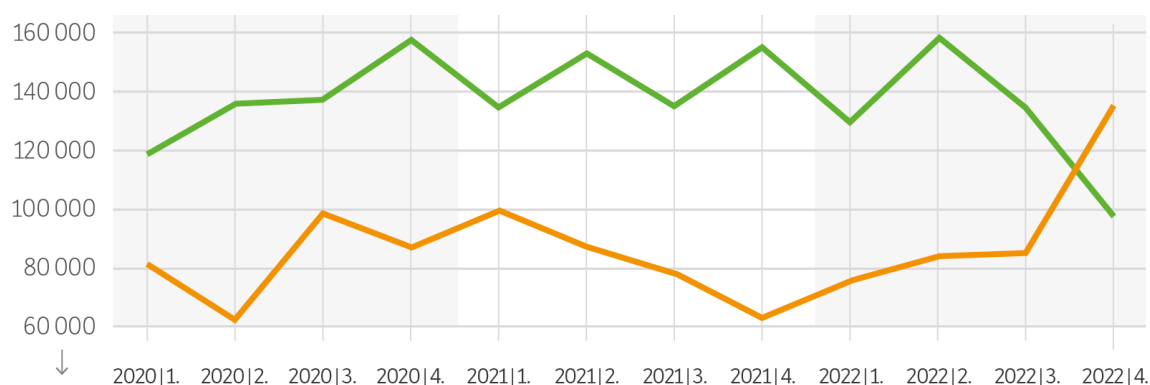
■ Chat/chatbot
 ■ Telefon
 ■ Skranke (førerkort og registreringshandlinger)



Antall skrankehandlinger har de siste årene vært relativt stabilt, men lanseringen av Frivillig avregistrering i september medførte en kraftig reduksjon i antall registreringshandlinger. Dette sammenfalt imidlertid med utfasing av førerkortene etter Wien-modell 1 og 2 («store rosa førerkort»), samt «diabetes-førerkort». Disse to sakstypene førte til en kraftig økning i antall førerkorthandlinger i 2022, men det forventes at antall skrankehandlinger totalt vil reduseres i 2023.

Kvartalsvis utvikling av skrankehandlinger

■ Registreringshandlinger
 ■ Førerkorthandlinger



Antall telefonhenvendelser har sunket med 16 pst. siden 2021, og man antar at dette skyldes en kombinasjon av normalisering etter pandemien, samt at kundene i større grad utnytter og finner frem i de ulike selvbetjeningsløsningene.



Selvbetjeningsgrad

	2020		2021		2022	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Fører kort handlinger	390 562	53 %	544 692	58 %	640 584	62 %
Registrerings handlinger Kjøretøy	3 453 814	86,5 %	3 742 360	87 %	3 508 719	88 %

Fører kort handlinger

Antallet fører kort handlinger har økt betydelig fra 2020 til 2021/2022 grunnet nye tjenester. Eksempler på dette er muligheten for å bestille fører kort etter å ha bestått praktisk prøve første gang, og i forbindelse med utvidelse av fører kort. Årsaken til at selvbetjeningsgraden ikke er høyere for fører kort skyldes fornyelser hvor kunden må møte fysisk for å ta bilde eller levere helseattest.

Registrerings handlinger Kjøretøy

Selvbetjeningsgraden for registrerings handlinger viser saker som startes i våre digitale løsninger, de aller fleste handlingene avsluttes også digitalt, men noen få saker avsluttes ved oppmøte på trafikkstasjonen. Høsten 2022 ble det lansert en selvbetjenings løsning for frivillig avregistrering uten fysisk innlevering av kjennemerkene. I november og desember 2022 ble 92 pst. av alle frivillige avregistreringer utført gjennom denne digitale løsningen.

Ventetider trafikkstasjonene

	Mål om maksimalt antall virkedager	Gj.snitt ventetid (virkedager) 2021	Gj.snitt ventetid (virkedager) 2022	Endring 2021-2022
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	10	6,9	8,6	+1,7
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	15	9,2	13,2	+4
Ventetid* ved bestilling av time for førerprøve klasse B	20	34	28	-6

* 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 ved bestilling av time for myndighetskontroll økte fra 2022 til 2021, noe som blant annet skyldtes økt etterspørsel.

Ventetiden for praktiske prøver klasse B, har gradvis gått ned i løpet av 2021 og 2022 grunnet økt produksjon og noe lavere etterspørsel av førerprøver.



5. Utvikling innen førerprøver

Antall gjennomførte førerprøver

	2020	2021	2022
Teoriprøver (ordinære)	196 540	196 468	192 908
Teoriprøver (tilrettelagte)	5 119	5 082	5 019
Praktiske førerprøver	127 666	152 111	157 987
Kjørevurderinger	1 361	1 552	1 441

Antallet gjennomførte ordinære teoretiske prøver har gått noe ned i 2022 etter at man i 2020 og 2021 opplevde en økt pågang i forbindelse med pandemien. Antallet praktiske prøver har økt.

Fordeling av beståtte førerprøver

Klasse	2021		2022	
	Antall	Andel bestått	Antall	Andel bestått
Moped (AM146) *	8 133	72	6 737	69
Snøscooter (S) *	2 839	86	2 930	87
Motorsykel (A1, A2, A)	10 910	85	10 684	82
Personbil (B)	79 938	77	81 014	76
Personbil m/tilhenger (BE)	17 393	92	18 066	91
Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)	2 533	92	2 544	92
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	7 619	78	7 230	81
Traktor (T)	2 442	84	2 601	84
Utrykning (kode 160)	885	85	1 003	80
Drosje	429	73	1 325	70
Totalt antall beståtte prøver	133 121	82	134 134	81

* 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 økt fra 166 731 i 2021 til 171 146 i 2022, altså en økning på 4 415 (2,7 pst.). Antall beståtte har imidlertid kun økt med 1 009. Årsaken til dette er at andelen som består prøven har gått noe ned i 2022.

Utvikling innen førerkort

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

	2021	2022	Endring i pst. 2021-2022
Antall produserte førerkort	480 422	566 173	+ 17,9 %
Antall fornyelser 80 år eller eldre	39 763	39 981	+ 0,6 %
Antall fornyelser kl. C1*	167 668	133 977	- 20,1 %
Antall administrative fornyelser	40 686	119 317	+193,3 %

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



Antall produserte førerkort økte betydelig i 2022 grunnet utfasing av de «store rosa» førerkortene samt krav om begrenset gyldighet på førerkort for innehavere med diabetes som bruker blodsukkeregulerende medisin. I løpet av 2022 var det 77 164 personer som skiftet ut de store rosa førerkortene. Dette utgjorde ca. 64 pst. av de administrative fornyelsene som ble gjennomført i 2022 og forklarer økningen på vel 80 000 fornyelser fra 2021.

Antall fornyelser med helseattest har også økt noe fra 220 759 i 2021 til 223 711 i 2022, en økning på 1,3 pst. Antall førstegangsutstedelser av førerkort har økt noe fra 71 492 i 2021 til 71 531 i 2022, en økning på 0,1 pst., dette er allikevel høye tall sammenlignet med tidligere år (62 774 i 2019).

6. 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	293 (0 %)	981 616 (34 %)	1 139 724 (39 %)	598 190 (21 %)	183 129	217 (6 %)	2 903 169 (100 %)
Varebiler	474 (0 %)	19 070 (4 %)	466 372 (92 %)	21 627 (4 %)	422 (0 %)	1 (0 %)	507 966 (100 %)
Lastebiler	919 (1 %)	1 581 (2 %)	64 813 (69 %)	455 (1 %)	2 (0 %)	4 (0 %)	67 774 (100 %)
Bybusser	626 (9 %)	5 (0 %)	5 660 (81 %)	648 (9 %)	46 (1 %)		6 985 (100 %)
Langdistansebusser	145 (2 %)	147 (2 %)	7 208 (94 %)	182 (2 %)	14 (0 %)		7 696 (100 %)
Motorsykler og mopeder	5 (0 %)	315 707 (97 %)	3 562 (1 %)	6 647 (2 %)			325 921 (100 %)
Traktorer	74 (0 %)	78 486 (25 %)	233 013 (75 %)	139 (0 %)			311 712 (100 %)

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

Statens vegvesen har gjennomført 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.

Tabellen viser tall for nullutslipp godsbiler i de fire største byene:

By	Varebiler	Lastebiler
Oslo	25	9
Bergen	17	3
Trondheim	19	7
Stavanger	10	3



7. Trafikkutvikling

Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling for 2022, samt trafikkutviklingen siden 2013 (pst.):

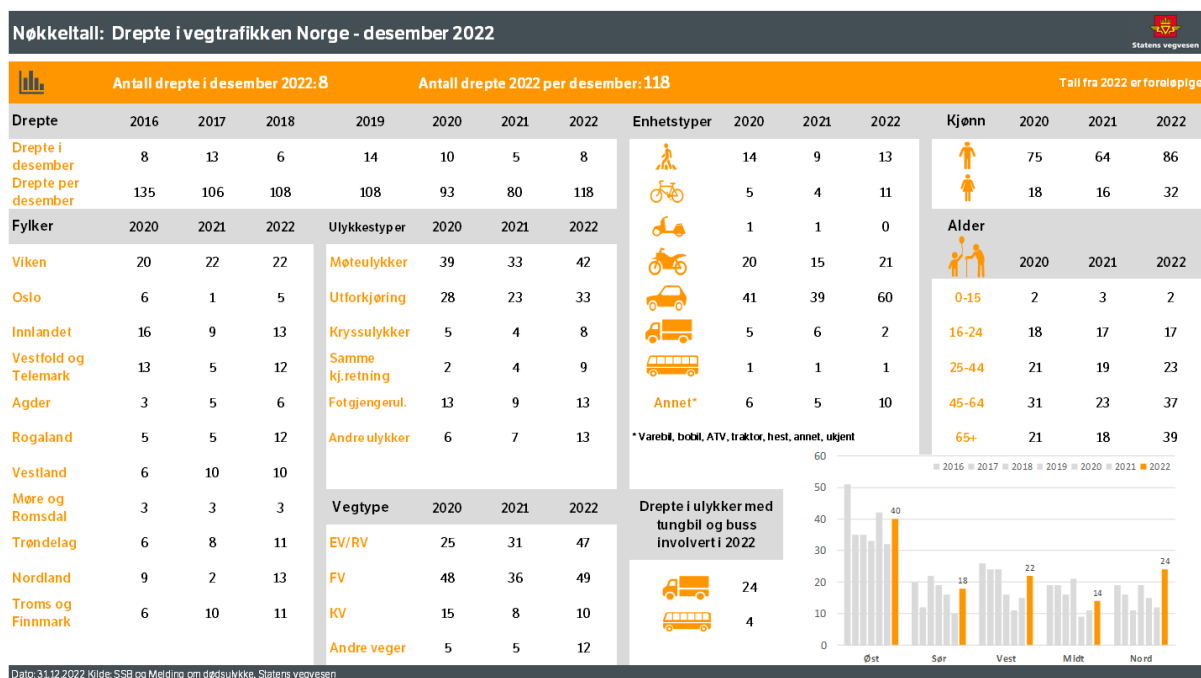
Landsdel	Prognose	Faktisk
Agder og Sør-Østlandet	1,51	4,0
Oslo og Viken	1,56	5,8
Innlandet	1,17	2,9
Vestlandet	1,50	2,1
Trøndelag	1,62	3,5
Nord-Norge	0,74	-0,6
Landet totalt	1,45	3,5

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Landet totalt	1,2	1,7	2,0	0,6	1,1	0,2	0,3	-6,1	3,6	3,5

Trafikkutviklingen i trafikkregistreringspunktene ligger om lag 2,0 prosentpoeng høyere enn prognosene. «Prognose» viser vekst i trafikkarbeid beregnet med de nasjonale transportmodellene for person- og godstransport, og de regionale transportmodellene for persontransport. 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), befolkningsfremskrivninger (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 bompenggeinnkrevning utenom byene avvikles i tråd med vedtak i det enkelte prosjekt og at det ikke innføres nye tiltak for å nå nullvekstmålet i byene. Prognosene ivaretar ikke effekten av koronapandemien. Også for 2022 hadde vi en høyere vekst enn prognosene. Dette kan hovedsakelig forklares ved at samfunnet åpnet opp igjen i starten av 2022. Etter vekst i både 2021 og 2022, var trafikken tilbake på nivået fra før koronaen.



8. Ulykkesutvikling



Figur: Drepte i trafikken 2022 sammenlignet med foregående år

I 2022 mistet 118 personer livet i trafikken i Norge¹. Det gir en økning på 38 drepte sammenlignet med 2021 da 80 personer omkom i trafikken. Det var en voldsom økning av antall drepte i fire sommermånedene fra mai til august (67 drepte mot 30 året før). For de resterende månedene av året var antall drepte sammenlignbart med nivået fra 2021.

I 2022 var det åtte ulykker der flere enn en person omkom. I 2020 og 2021 var det tre slike ulykker, mot åtte i 2022, med til sammen 18 drepte. Det forklarer en liten del av den totale oppgangen i antall drepte.

Av ulykkestyper er det fremdeles møte- og utforkjøringer som dominerer. I 2022 omkom 64 pst i disse ulykkestypene. Fordelingen mellom Europa- og riksvei og fylkesvei er nokså lik.

Det var klart flere eldre som omkom i trafikken i 2022 enn de to foregående årene. Dette gjelder både aldersgruppen 46-64 år, men særlig aldersgruppen 65+. Det var 2 barn som omkom i 2022. Til sammenlikning omkom hele 103 barn i alderen 0 - 14 år i veitrafikken i 1969. Antall hardt skadde barn gikk ned fra 21 i 2021 til 12 i 2022.

Den største økningen i trafikantgrupper er i personbil. Antall drepte i bil økte fra 39 til 60 personer fra 2021 til 2022. 11 personer omkom på sykkel, hvorav 5 på privateide elsparkesykler. Fra og med 2023 vil elsparkesykkel skiller ut som egen kjøretøykategori i ulykkesstatistikken. 21 personer omkom på MC i 2022. De fleste trafikantgrupper har hatt en nedgang i antall drepte, men for drepte på MC har vi ikke hatt den samme positive utviklingen de siste 10 årene. Vi har derfor mange oppfølgingstiltak knyttet til MC i nasjonal tiltaksplan og vi vil rette mye av forskningen innenfor trafikksikkerhet til MC i tiden fremover.

¹ Foreløpig tall. Offisiell statistikk for 2022 kommer først i mai 2023

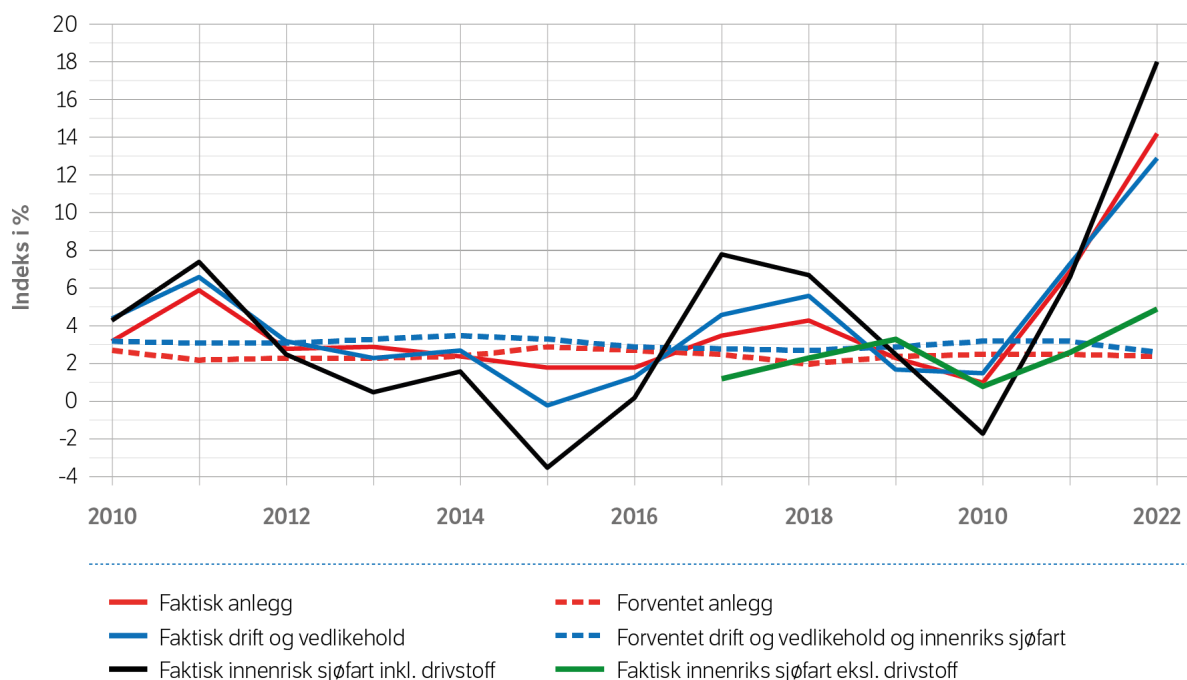


9. Prisutvikling

	2022	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veianlegg	2,4%	14,2%
Drift og vedlikehold	2,6%	12,9%
Innenriks sjøfart, delindeks ferje, inkl. drivstoff*	2,6%	18,0%
Innenriks sjøfart, delindeks ferje, ekskl. drivstoff*	2,6%	4,9%

*Endring i gjennomsnittlig indeks per tredje kvartal 2022 sammenlignet med gjennomsnittlig indeks for hele 2021. Indeks for fjerde kvartal 2022 vil foreligge 23. mars 2023.

Forventet og faktisk indeks for anlegg, drift og vedlikehold og innenriks sjøfart 2010–2022

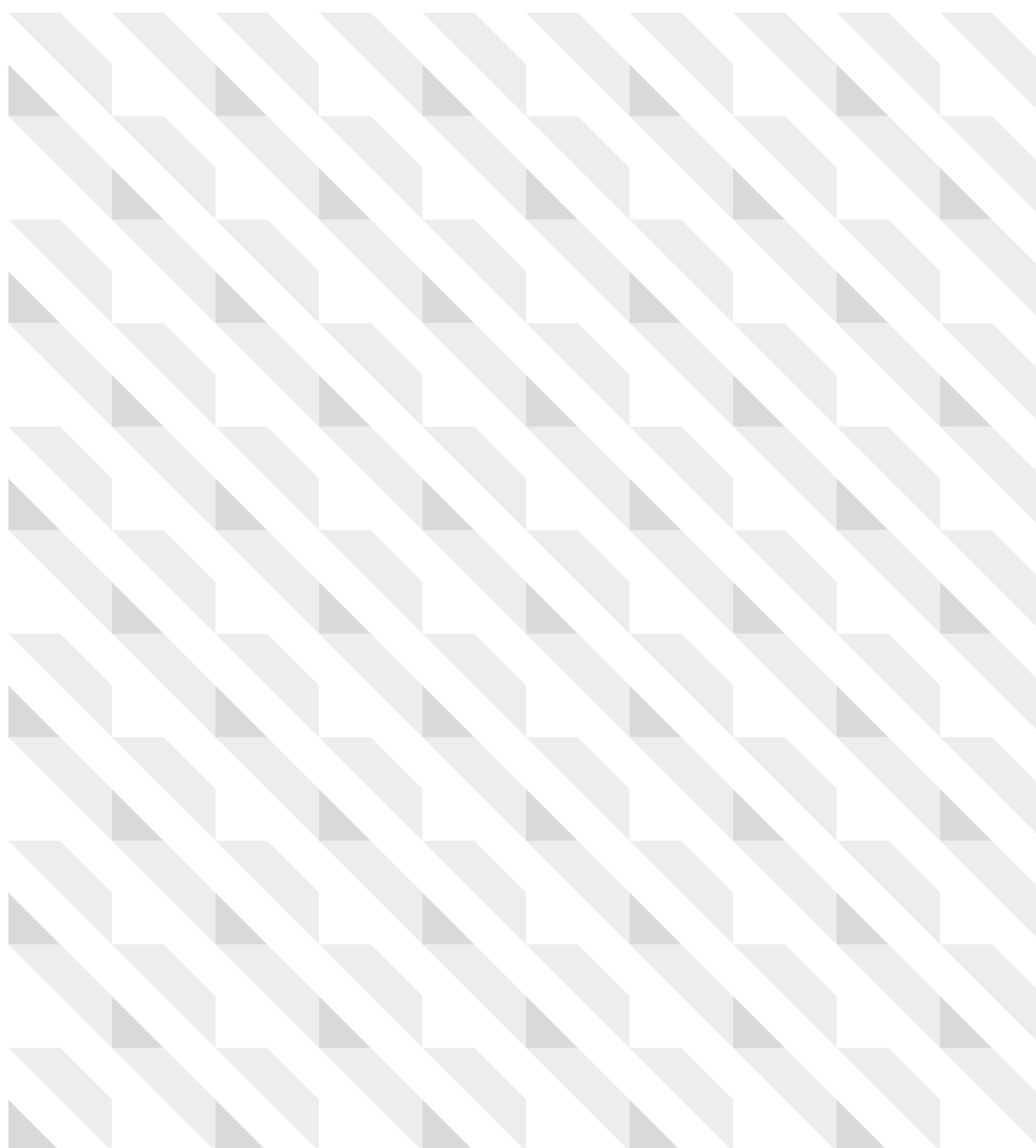


Prisutviklingen i 2022 var historisk sett svært stor, og er den største siden 2004 da metodikken for beregning av byggekostnadsindeksene ble lagt om. Byggekostnadsindeksene består av en rekke delelementer. For anleggsindeksen inngår materialkostnader, maskinkostnader og arbeidskraft. For indeksen for drift og vedlikehold inngår i tillegg delelementer som viser kostnadsutvikling både for dekkelegging og vinterdrift.



Vedlegg 2

Nærmere om oppfølging av store prosjekter





Prosjektstyring

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

Kostnadsrammen uttrykker Statens vegvesens tildelte økonomiske styringsrom for prosjektet i gjennomføringsfasen. Kostnadsrammen gir altså uttrykk for den økonomiske usikkerheten i prosjektet. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), 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 for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2021

Av prosjektene som ble fulgt opp spesielt, ble 2 prosjekter åpnet for trafikk i 2021. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsreduksjon på 73 mill. kr (-4,7 pst.) i forhold til styringsrammen.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2020, var 5 prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 598 mill. kr (5,3 pst.) i forhold til styringsrammen.

Prosjekt	Opprinnelig overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra kostnadsramme	
				(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
	(mill. 2022-kr)	(mill. 2022-kr)	(mill. 2022-kr)	(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
E18 Varoddbrua	1 220	1 386	1 260	40	3,3 %	-126	-9,1 %
Rv. 36 Bø–Seljord	341	375	228	-113	-33,1 %	-147	-39,2 %
SUM	1 561	1 761	1 488	-73	-4,7 %	-273	-15,5 %

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

Det var en særskilt høy prisvekst i 2022, og særlig gjaldt dette byggekostnadene for veianlegg som gikk opp 14,2 prosent fra 2021. Gjennom god prosjekt- og kostnadsstyring har Statens vegvesen til tross for dette hatt god kontroll på økonomien i 2022. Prisveksten i 2022 og fremover øker imidlertid usikkerheten og påvirker økonomien i prosjektene og porteføljen som helhet.



Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål/KVU-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.

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 KVU-estimat og styringsmål vil være en bidragsyter til dette. Imidlertid vil slike tiltak først gi effekter på lengre sikt.

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Tabell 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og fremdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Oversikten omfatter samtlige prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr. I tillegg omfatter oversikten prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 000 mill. kr, men som Stortinget tidligere har vedtatt kostnadsramme for.

Samlet for disse prosjektene er det kostnadsøkning på 9 788 mill. 2022-kr (5,9 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2022, er kostnadsøkningen på 6 155 mill. 2022-kr (7,4 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 3 634 mill. 2022-kr (4,2 pst.).

For flere prosjekter er det kostnadsøkninger som innebærer at kostnadene overstiger styringsrammen med 10 pst./250 mill. kr eller der prognosen for sluttkostnad ligger over P65:

Prosjekter i anleggsfasen

E39 Kristianborg–Bergen sentrum i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 364 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 255 mill. kr (23,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 59 mill. kr lavere (4,1 pst.) enn gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i 2022, jf. Stortingets behandling av Prop. 28 S (2022–2023). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser på en av kontraktene og mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt. Prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2023.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 842 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 353 mill. kr (72,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 85 mill. kr (9,2 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at de praktiske ulempene for entreprenøren knyttet til at tunnelene må holdes åpen 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. Damsgårdstunnelen lyses ut våren 2023.

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 2 878 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 229 mill. kr (8,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 141 mill. kr (5,1 pst.) høyere enn P65 og 149 mill. kr (4,9 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det har vært behov for enkelte reguleringsendringer for å legge til rette for en bedre trafikkavvikling i anleggsperioden. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026.

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland: Prognosen



for sluttkostnad er 888 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 232 mill. kr (35,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 90 mill. kr lavere (9,2 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 blir først ferdigstilt i 2023.

E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 908 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 434 mill. kr (91,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 122 mill. kr lavere (11,8 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. Arbeidene i Bjørkhaug- og Særetunnelene forventes fysisk ferdigstilt i første del av 2023, men det vil kunne ta noe tid før sikkerhetsgodkjenning foreligger.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 139 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 243 mill. kr (27,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 33 mill. kr lavere (2,9 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 i sluttfasen. Endelig ferdigstillelse forventes i løpet av 2023.

Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 693 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 194 mill. kr (13,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt. Prosjektet skal etter planen åpne i desember 2023.

E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 6 690 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 243 mill. kr (22,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 195 mill. kr (2,8 pst) lavere enn kostnadsrammen. 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. Veilinjene er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold.

E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 1 073 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 269 mill. kr (38,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 66 mill. kr (5,8 pst) lavere enn kostnadsrammen. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i Prop. 1 S (2022–2023). 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. Prosjektet ventes åpnet for trafikk tidligst i november 2023.

E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 690 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 558 mill. kr (49,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 57 mill. kr (3,3 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av langt dårligere og mer arbeidskrevende kvalitet enn først antatt. Tunnelen er ferdig bygd, og det forventes åpning av tunnelen i slutten av mars 2023.



Prosjekter som var åpnet for trafikk per 31. desember

Rv. 110 Simo–Ørebekk i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 276 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 141 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 47 S (2020–2021). 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 2023 eller 2024. Det er derfor usikkerhet knyttet til kostnadene i prosjektet.

E18 Riksgrensen–Ørje i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 305 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 263 mill. kr (25,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 26 mill. kr (1,9 pst) lavere enn kostnadsrammen. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019–2020). Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. knyttet til byggingen av Norgesporten bru, samt økte utgifter knyttet til massehåndtering og etablering av omkjøringsveier. Det gjenstår oppmåling av grenser i Ørje sentrum. Prosjektet vil bli avsluttet i løpet av 2023.

E18 Knapstad–Retvet i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 2 187 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 224 mill. kr (11,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 35 mill. kr (1,6 pst) lavere enn kostnadsrammen. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019–2020). Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om tolkningen av flere forhold i kontrakten. Det gjenstår kun avsluttende utbetaling på grunnerv.

E39 Eiganestunnelen inkludert E39 Byhaugtunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 4 617 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 970 mill. kr (26,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. økt behov for masseutskifting, behov for massedeponi og økt omfang av murer og konstruksjoner. Etter en tvist er det avsagt dom i tingretten og lagmannsretten. I lagmannsretten ble entreprenøren ble frifunnet. Saken er søkt anket til høyesterett.

E39 Sveгатjørn–Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 11 285 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 2 111 mill. kr (23,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 427 mill. kr lavere (3,6 pst.) enn gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 28 S (2022–2023). 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 som etter planen blir utført og utbetalt våren 2023.

Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 919 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 143 mill. kr (18,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 154 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. Kun mindre restarbeider gjenstår. Prosjektet avsluttes i 2023.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 10 637 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 1 590 mill. kr (17,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer gjeldende



kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 59 S (2022–2023). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.

E16 Øye–Eidsbru i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 1 053 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 116 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen og tilsvarer gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i Prop. 28 S (2022–2023). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak utfordringer med fremdriften i prosjektet. Dette gjelder begge entreprisene. Det er inngått forlik med hovedentreprenøren, men det pågår forhandlinger med en entreprenør om sluttoppgjøret.

E16 Kvamskleiva i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 845 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 44 mill. kr (5,5 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 36 mill. kr (4,1 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 4 mill. kr (0,5 pst.) høyere enn P65. Kostnadsøkningen skyldes bl.a. større usikkerhet knyttet til grunnforhold samt økte utgifter i forbindelse med koronapandemien. Prosjektet åpnet for trafikk i november 2022.

Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 4 102 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 888 mill. kr (27,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 73 mill. kr (1,8 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.

E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 929 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 550 mill. kr (23,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 31 mill. kr (1,0 pst.) under kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede krav og endringer som følger av nye reguleringsplaner. Lukking av mangellister og reklamasjonstiltak gjenstår.

Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 3 194 mill. kr. Dette innebærer en økning på 261 mill. kr (8,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 187 mill. kr (5,5 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere anbudspriser enn forventet.

E105 Elvenes-Hesseng i Troms og Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 977 mill. 2022-kr. Dette innebærer en økning på 308 mill. kr (46 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.

Risiko for kostnadsoverskridelser

Statens vegvesen har vurdert risikoen for overskridelse av kostnadsrammene på prosjektene i anleggsfasen som følges opp spesielt.

For prosjektene E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og E8 Sørbotn–Laukslett er vurderingen at risikoen for kostnadsoverskridelse er moderat. Årsaken er at prosjektene er i forhandlinger og ikke har inngått kontrakt. Dette gjør at de endelige kostnadene er usikre.

For øvrige prosjekter er vurderingen at risikoen for kostnadsoverskridelse er liten.



Prosjekter i planfasen

Tabell 2 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 eller der prognosen for sluttkostnad ligger over P65. 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 avvik i prognosen for sluttkostnad i mange tilfeller ha dette som forklaring.

Fra og med 2021 inneholder også oversikten nye prosjekter som Statens vegvesen har fremmet forslag til Samferdselsdepartementet om KVVU-estimat og styringsmål for, og statusen for disse. Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 1 925 mill. kr (0,9 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål.

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

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

E39 Volda–Furene i Møre og Romsdal: Prognosen for sluttkostnad basert på vedtatt reguleringsplan innebærer en kostnadsøkning ut over styringsmålet. Det pågår vurderinger av potensialet for kostnadsreduksjoner i prosjektet, som forutsetter en revisjon av reguleringsplanen. Statens vegvesen vil komme tilbake til saken når nytt styringsmål er fastsatt.

E39 Ålesund–Molde (Ørskogfjellet–Molde): Strekningen er delt i tre og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) for delstrekningene Vik–Julbøen og Julbøen–Molde. Prognosen for sluttkostnad for disse to delstrekningene tilsvarer Statens vegvesens tilrådning om styringsramme (P50) etter KS2, og innebærer en kostnadsøkning på om lag 900 mill. kr i forhold til fastsatt styringsmål. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til økt markedsusikkerhet, og behov for å øke usikkerhetsavsetningen i prosjektet.

Fellesprosjektet Arna–Stanghelle: Prosjektet har et godkjent styringsmål for hele prosjektet inkl. bane på 30 825 mill. 2022-kr ekskl. reguleringsplankostnadene som er 373 mill. 2022-kr, til sammen 31 198 mill. 2022-kr. Anbefalt styringsramme i KS2-prosessen fra Statens vegvesen er 31 511 2022-mill. kr inkludert reguleringsplan. Kostnadsøkningen er 312 mill. kr når reguleringsplankostnader er trukket fra.

E39 Ålgård–Hove: Hele prosjektet har et styringsmål på 4 670 mill. 2022-kr. Sandnes kommune vedtok i desember 2020 trasé med lang tunnel på delstrekningen Ålgård–Osli. Vedtatt løsning for denne delstrekningen ligger over fastsatt styringsmål, men det foreligger ikke nytt anslag. Innenfor rammene i Prop. 1 S (2021–2022) er delstrekningen E39 Osli–Hove, etter lokalt ønske, prioritert med oppstart i 2022.



Statsbudsjettet 2022

Tabell 1: Store prosjekter som følges opp spesielt

Rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig		Ny		ÅR 2022	Avvik ift. styringsramme		Avvik ift. kostnadsramme		Trafikkåpning					Risiko 3 = høy/ 2 = moderat 1 = lav	
	Styringsramme	Kostnadsramme	Styringsramme	Kostnadsramme		Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Oppr. i SSD	Avtale 2022	Rev. T1	Rev. T2		Rev. ÅR
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr												
3	E18 Lysaker–Ramstadsletta ⁴⁾	20 098	21 454	19 112	19 110	-2	0,0	-2 345	-10,9	2605	2702		2803		1	
3	E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	3 931	4 187		3 931	0	0,0	-256	-6,1	2508	2612				2	
3	E39 Sykkeltstamvegen, Sørmarka–Smeaheia	1 212	1 430		1 212	0	0,0	-217	-15,2	21xx	2404				1	
3	Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien	935	1 024		803	-132	-14,1	-221	-21,6	21xx	2306	2407	2408		1	
4a	E39 Rogfast ²⁾	22 331	25 054	25 148	30 276	25 149	0	0,0	-5 127	-16,9	25xx	3106			1	
4a	E39 Kristianborg–Bergen sentrum	1 109	1 256		1 423	1 364	255	23,0	-59	-4,1	22xx	2212	2301	2303	1	
4a	E39 Myrmed–Lunde	634	709		633	-0	0,0	-76	-10,7	2308	2312				1	
4a	Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene	489	538		927	842	353	72,2	-85	-9,2	2112	2509			1	
4b	E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	2 649	3 027		2 878	229	8,6	-149	-4,9	2407	2506			2606	1	
4b	E39 Lønset–Hjelset	1 555	1 741		1 556	0	0,0	-185	-10,6	2407	2407				1	
5a	E134 Vågsli-, Haukell- og Svandalsflonattunnelene	656	725		978	888	232	35,3	-90	-9,2	2211	2211		2303	1	
5c	E16 Bjørum–Skaret	5 630	6 124		5 631	0	0,0	-493	-8,1	22xx	2506		2508		1	
5c	E16 Arnanipa, Sætre, - Bjørkhaugtunnelen	473	520		1 030	908	434	91,7	-122	-11,8	2012	2212		2306	1	
5c	E16 Lærdalstunnelen	2 375	2 631		2 375	0	0,0	-256	-9,7	2006	2901				1	
5c	E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelene	969	1 132		969	0	0,0	-163	-14,4	2112	2601				1	
5c	E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene ³⁾	538	592	896	1 172	1 139	243	27,1	-33	-2,9	1912	2204	2207	2212	2306	1
6a	Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken	2 384	2 624		2 384	0	0,0	-239	-9,1		2410				1	
6a	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 499	1 693		1 693	194	13,0	0	0,0	2212	2406			2312	1	
6d	E136 Breivika–Lerstad	2 477	2 833		2 477	-0	0,0	-357	-12,6	2607	2607				1	
7	E6 Helgeland sør ³⁾	5 447	6 054		6 885	6 690	1 243	22,8	-195	-2,8		2010/ 241	2010/ 2510		1	
8a	E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik	693	826		1 139	1 073	269	38,8	-66	-5,8	2211	2211		2311	1	
8a	E8 Sørbotn–Laukslett	2 366	2 771		2 365	-245	-10,4	-406	-14,6	2511	2607				2	
8b	E69 Skarvbergtunnelen ³⁾	1 052	1 158	1 131	1 747	1 690	558	49,3	-57	-3,3	2112	2302		2303	1	
		81 503	90 104	83 770	98 957	87 759	3 634	4,2	-11 198	-11,3						

Merknad

- 1) Fastsett styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2022-prisnivå med SSBs anleggsindekser.
- 2) Revidert styrings- og kostnadsramme
- 3) Revidert kostnadsramme
- 4) Styringsrammen er redusert i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019–2020), jf. Innst. 393 S (2019–2020)



Tabellen er en fortsettelse fra forrige side: *Store prosjekter som følges opp spesielt*

Region/rute/prosjekt åpnet for trafikk	Opprinnelig		Ny		ÅR 2022 Mill. kr	Avvik ift. styringsramme		Avvik ift. kostnadsramme		Trafikkåpning					Risiko 3 = høy 2 = moderat 1 = lav
	Styringsramme Mill. kr	Kostnadsramme Mill. kr	Styringsramme Mill. kr	Kostnadsramme Mill. kr		Mill. kr	%	Mill. kr	%	Oppr.	Avtale 2022	Rev. T1	Rev. T2	Rev. ÅR	
1 Rv. 110 Ørebekk–Simo ³⁾	952	1 051	1 135	1 276	1 276	141	12,4	0	0,0	17xx	1911				
2a E18 Riksgrensen–Ørje ³⁾	1 042	1 204		1 331	1 305	263	25,2	-26	-1,9		1712				
2a E18 Knapstad–Retvet ³⁾	1 963	2 141		2 222	2 187	224	11,4	-35	-1,6		1611				
2b E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum	3 478	3 881			3 477	-0	0,0	-403	-10,4	21xx	2208		2207		
3 E18 Varoddbrua	1 220	1 386			1 260	40	3,3	-126	-9,1	1906	2106				
3 E18 Bommestad–Sky	6 096	7 137			6 269	173	2,8	-868	-12,2	1611	1805				
3 E39 Eiganestunnelen ³⁾	3 647	3 797		4 617	4 617	970	26,6	-0	0,0	17xx	2003				
4a E39 Bjørset–Skei	1 042	1 123			896	-146	-14,0	-228	-20,3	1811	1908				
4a E39 Sveगतjörn–Rådal ³⁾	9 174	9 947		11 712	11 285	2 111	23,0	-427	-3,6	22xx	2210				
4c Rv. 13 Vik–Vangsnes	800	881			703	-98	-12,2	-178	-20,2	21xx	2012				
5a E134 Damåsen–Saggrenda	5 842	6 632			5 935	93	1,6	-697	-10,5	1910	2007				
5a E134 Gvammen–Århus	2 944	3 182			2 787	-157	-5,3	-395	-12,4	17xx	1912				
5a Rv. 36 Bø–Seljord	341	375			228	-113,2	-33,2	-147,4	-39,3		2106				
5a Rv. 36 Skyggestein–Skjellbredstrand	776	802		1 073	919	143	18,4	-154	-14,3	1811	1811				
5a Rv. 13 Ryfast	9 046	10 304		10 637	10 636	1 590	17,6	-0	0,0	18xx	1912				
5c E16 Sandvika–Wøyen	5 261	5 755			4 818	-443	-8,4	-937	-16,3	1910	1910				
5c E16 Bagn–Bjørge	1 976	2 194			1 850	-125	-6,3	-344	-15,7	2005	1910				
5c E16 Øye–Eidsbru	937	1 030		1 054	1 053	116	12,4	-1	-0,1	1812	2009				
5c E16 Kvamskleiva	801	882			845	44	5,5	-36	-4,1	22xx	22xx	2211			
5c Rv. 5 Kjøsnæsforden	1 463	1 640			1 171	-292	-20,0	-469	-28,6		2209		2210		
6a E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	3 556	3 852			3 428	-128	-3,6	-424	-11,0	1811	1902				
6a Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør	3 213	3 756		4 175	4 102	888	27,7	-73	-1,8		1707				
6a E6 Vindåsliene–Korporalsbrua	2 232	2 426			1 996	-235	-10,6	-430	-17,7	2009	2009				
6e Rv. 70 Meisingset–Tingvoll	645	709			558	-87	-13,5	-152	-21,4	1809	1908				
7 E6 Helgeland nord	2 379	2 572		2 959	2 929	550	23,1	-31	-1,0	1911	1911				
7 Rv. 77 Kjernfjellet ³⁾	681	749		809	797	25	3,2	-12	-1,4	1810	1910				
7 Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	2 933	3 381			3 194	261	8,9	-187	-5,5	1906	1904				
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring ³⁾	4 348	4 977		5 262	5 229	164	3,2	-33	-0,6	1610/ 1410	1812/ 1509				
8b E8 Tana bru	780	858			742	-39	-5,0	-117	-13,6	18xx	2008				
8b E6 Indre Nordnes–Skardalen	1 584	1 711			1 500	-84	-5,3	-211	-12,3	1712	1811				
8b E105 Elvenes–Hesseng ³⁾	669	736		977	977	308	46,0	-0	0,0	1608	1801				
	81 821	91 071	82 813	96 110	88 968	6 155	7,4	-7 142	-7,4						
Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)	163 324	181 175	166 584	195 067	176 727	9 788	5,9	-18 339	-9,4						

Merknad

- 1) Fastsett styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2022-prisnivå med SSBs anleggsindekser.
- 2) Revidert styrings- og kostnadsramme
- 3) Revidert kostnadsramme
- 4) Styringsrammen er redusert i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019–2020), jf. Innst. 393 S (2019–2020)



Statsbudsjettet 2022

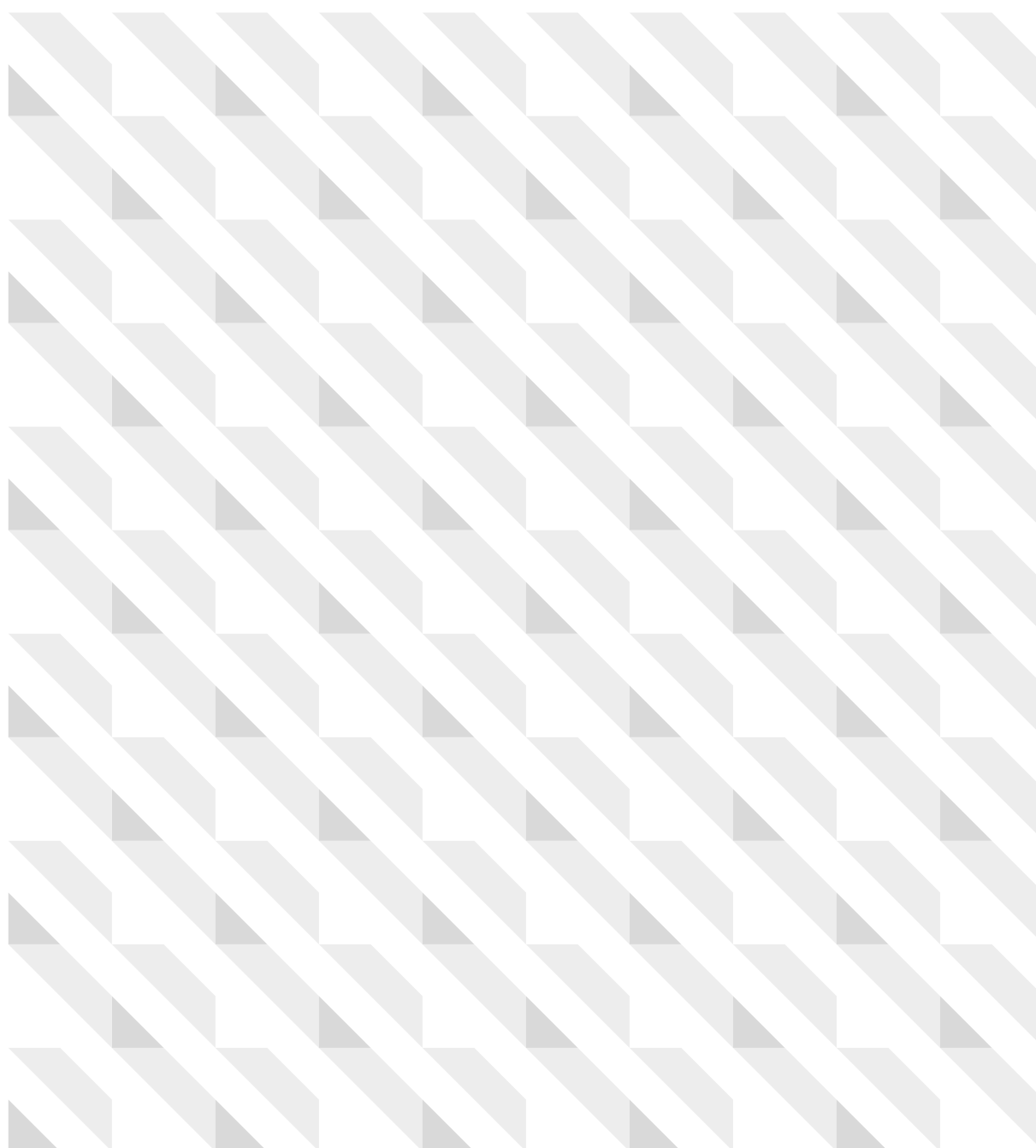
Tabell 2: Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Rute/prosjekt		Opprinnelig forutsatt				Plan-grunn-lag (SM)	Plan-grunn-lag (opp-datert)	År 2022		
		KVU- estimat		Styrings-mål (SM)	P65			Prognose ÅR	Avvik	
									2022	ift. SM
1a	Rv. 22 Glommakryssing			3 607	3 722	KP		3 608	0	0,0
1a	Rv. 22 Hafslunds gate–Dondern			774	839	RP		774	-0	0,0
2a	E18 Retvet–Vinterbro		-	9 472	9 880	KP	RP	9 330	-142	-1,5
3a	Rv. 19 Moss	4 160	4 750			KP		4 750	-0	0,0
3a	E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru		-	13 699	14 757	RP		13 927	228	1,7
3a	Rv. 282 Holmenbrua		-	1 000	1 097	RP	RP	1 156	156	15,6
3a	E39 Ålgård–Hove		-	4 670	5 021	KP	RP	4 671	0	0,0
3a	E39 Smiene–Harestad		-	4 341	4 559	RP		4 208	-134	-3,1
3a	E134 Dagslett–E18	4 450	5 433	-	5 802	KP		5 432	-0	0,0
4a	E39 Ådland–Svegatjørn		-	45 033	50 569	RP		45 033	0	0,0
4a	E39 Flatøy–Eikefettunnelen (Knarvik–Ostereidet)	15 083	18 413			KP		18 414	0	0,0
4a	E39 Bokn–Stord (Hope)	17 274	21 088		21 652	KP		21 088	-0	0,0
4a	E39/E16 Arna–Vågsbotn–Klauvaneset	12 045	14 705	-	15 919			14 704	-0	0,0
	E39 Vagsbotn–Klauvaneset	5 509	6 725		7 278	KP		6 725	-1	0,0
	E16 Arna–Vågsbotn	6 536	7 979		8 641	KP		7 980	0	0,0
4a	E39 Storhaugen–Førde			3 603	3 888	RP		3 603	0	0,0
4a	E39 Volda–Furene	900	1 184		1 321	KP	RP	1 520	336	28,4
4b	E39 Bjerkeset–Astad			1 111	1 219			1 111	-0	0,0
4b	E39 Ålesund–Molde (Ørskogfjellet–Molde)		-	22 602	24 115			22 219	-383	-1,7
	E39 Ørskogfjellet–Vik		-	2 217	2 347	RP		2 197	-20	-0,9
	E39 Vik–Julbøen		-	16 831	18 023	RP		17 964	1 133	6,7
	E39 Julbøen–Molde		-	3 554	3 745	RP		3 334	-220	-6,2
5a	Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane		-	1 052	1 131	RP		1 115	63	6,0
5a	E134 Røldal–Seljestad		-	3 815	4 006	RP		3 703	-113	-3,0
5a	E134 Saggrenda–Elgsjø		-	2 614	2 745	RP		2 614	0	0,0
5a	Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein	5 045	6 159	-	7 098	KP		6 251	92	1,5
5c	E16 Hylland–Slæen (Nærøydalen)		-	2 237	2 348	RP		2 306	70	3,1
5c	Fellesprosjektet Arna–Stanghelle		-	30 825	33 137	RP		31 511	686	2,2
5c	Rv. 5 Erdal–Naustdal	2 544	3 106	-	3 351	KP		3 106	0	0,0
8a	E6 Megården–Mørsvikbotn		-	11 183	11 949	RP		11 248	66	0,6
8a	E8 Ulsvågskaret		-	1 770	1 931	RP		1 770	-0	0,0
8a	E10 Nappstraumen–Å	1 240	1 416			KP		1 416	0	0,0
8a	E8 Flyplasstunnelen (Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø))		-	2 291		RP		2 291	0	0,0
8b	Rv. 94 Hammerfest sentrum			1 381	1 482	RP		1 382	0	0,0
Sum alle prosjekter		62 741	76 253	167 082	233 538			245 537	2 202	0,9



Vedlegg 3

Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler





Status for byvekstavtaler

Det er inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren for perioden 2019-2029, på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. For Oslo-området og Trondheims-området er det inngått tilleggsavtaler om blant annet tilskudd til reduserte kollektivtakster, redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud. For de to andre byområdene er disse elementene ivaretatt i byvekstavtalen.

Gjennom Prop. 111 S (2021-2022) Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv. har regjeringen åpnet for at den delen av tilskuddet som frem til nå har vært brukt til reduserte bompenger, kan endre formål dersom det lokalt er ønske om det. Dette åpner for at hele tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering. Det ble i 2022 gjort lokale vedtak om at dette skal gjelde fra og med 2023 i byvekstavtalene i Oslo-området, Trondheims-området og Bergens-området. Det er også åpnet for at tilskudd til fjerning av rushtidsavgift i bomringen (Nord-Jæren) kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport, hvis det er lokalt ønske om det. I byvekstavtalesamarbeidet for Nord-Jæren er det ikke gjort vedtak om å benytte denne muligheten.

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

På bakgrunn av mandat fra Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet startet Statens vegvesen i desember 2022 reforhandling av byvekstavtalen for Trondheims-området. Skaun og Orkland kommuner er invitert inn i forhandlingen. Statens mandat rommer en reforhandling innenfor gjeldende avtaleperiode og de økonomiske rammene i gjeldende avtale. Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 legger til rette for å inngå byvekstavtaler i fem nye byområder.

På bakgrunn av mandat fra Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet startet Statens vegvesen våren 2022 opp forhandlinger med Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune. Forhandlingene ble brutt i november 2022, og er ikke startet opp igjen.

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



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

	Oslo-området	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap. 1320, post 30)	5 139	4 618	2 931	3 977	16 665
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	9896	4 199	6 336	2 096	22 527
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)					
Belønningsmidler til byvekstavtaler	3 823	3 657	2 763	2 974	13 216
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5 356	1 195	1 756	594	8 901
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	476	529	529	529	2 592
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			529		529
Totalt	24 690	14 198	14 843	10 170	64 430

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.

TILSKUDD TIL BYOMRÅDER SOM HAR BYVEKSTAVTALER

Samlet oversikt over tilskudd over post 66 for de fire byområdene som har byvekstavtaler

Det ble i 2022 totalt bevilget i overkant av 2,0 mrd. kr til ulike tilskudd over kap. 1332, post 66 til de fire største byområdene. Opprinnelig tildeling var i overkant av 2,5 mrd. kr, men i nysalderingen av statsbudsjettet for 2022, jf. Prop 33 S (2022-2023), ble bevilgningen over post 66 redusert med 500 mill. kr, slik at samlet bevilgning i 2022 ble i overkant av 2,0 mrd. kr.

Beløpene både for 2022 og tidligere år er utbetalt fra Statens vegvesen, og fremkommer dermed ikke som et mindreforbruk i Statens vegvesens regnskap for 2022. Unntaket er tilskudd til mindre investeringstiltak på lokalt veinett, som er forutsatt utbetalt i henhold til fremdriften for de prioriterte prosjektene, jf. også omtale i kap. 3.3.

Ettersom tilskuddsmottakerne ikke har benyttet alle tildelte tilskudd i budsjettåret, har det over tid blitt akkumulert et mindreforbruk over tilskuddspostene «Belønningsmidler til byvekstavtaler» og «Bedre kollektivtilbud». Statens vegvesen har gjennom 2022 hatt et særskilt fokus på oppfølgingen av de tildelte tilskuddene. Som vist i tabell 1 nedenfor er mindreforbruket på disse tilskuddspostene redusert fra om lag 1,25 mrd. kr i 2021 til i overkant av 0,4 mrd. kr i 2022. Dette bl.a. på bakgrunn av at problemstillingen med mindreforbruk har blitt tydelig satt på dagsorden i dialogen med avtaleområdene.



Tabell 2 Oversikt over kap. 1332, post 66 - oversikt over bruk av utbetalte belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud i byområder med byvekstavtale. Tall i mill. kr

Fire byer med byvekstavtaler	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Forbruk 2022	Avvik mellom midler til disposisjon og regnskap 2022
Belønningsmidler til byvekstavtaler	976,6	809,2	1 785,8	1414,1	371,7
Bedre kollektivtilbud	256,3	359,1	615,4	554,6	60,8
Sum byer med byvekstavtaler	1 232,9	1 168,3	2 401,2	1 968,7	432,5

I tillegg til tilskuddene nevnt i tabell 1 er det bevilget 742,6 mill. kr til «Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk», «Reduserte bompenger» samt «Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren». Disse tilskuddene er i henhold til avtalene forutsatt å kompensere for inntektsfravall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. Tidspunktet for implementeringen av tiltakene som tilskuddene skal kompensere for varierer mellom de ulike avtaleområdene, og det er derfor noe mindreforbruk 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 mindreforbruk 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 105,0 mill. kr til «Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler». Samlet forbruk på disse tilskuddene er omtalt i kapittel 3. I omtalen nedenfor har vi for hvert byområde også redegjort for hvordan disse midlene er benyttet.

OSLO-OMRÅDET

Utover midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30, som omtales i hovedrapporten, viser tabell 2 og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66.

Tabell 3 Oversikt over kap. 1332, post 66 - oversikt over bruk av utbetalte belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud i Oslo-området. Tall i mill. kr

Oslo-området	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og regnskap 2022
Belønningsmidler	398,1	349,2	747,3	561,3	186,0
Bedre kollektivtilbud	-	299,0	299,0	299,0	-

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det var i 2022 747,3 mill. kr til disposisjon, hvorav 398,1 mill. kr var overført fra 2021 og 349,2 mill. kr er tildeling for 2022. Beløpet er utbetalt til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Midlene er i 2022 brukt til frekvensøkning og kapasitetsøkning på bybuss, kapasitetsstyrking for trikkelinjene ved buss i Oslo, harmonisering av buss- og togtilbudet (2 strekninger), sommerbåt og prispakke for barn og ungdom i Akershus. Det er også benyttet belønningsmidler til drift av sekretariat for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 og strømkompensasjon til kollektivtransporten.



Forbruket i 2022 var noe høyere enn tildelte midler for 2022, men det er likevel et akkumulert mindreforbruk fra tidligere år på 185,5 mill. kr. Det er lagt en plan for bruk av midlene i 2023.

Bedre kollektivtilbud

Det var i 2022 en tildeling på 299,0 mill. kr til disposisjon. Midlene fra dette tilskuddet er benyttet til prosjektet Fornebubanen. Rapportering foreligger under «Fornebubanen», post 63.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet i 2022 på 53,1 mill. kr er utbetalt til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Partene i byvekstsamarbeidet har besluttet at midlene i 2022 skal erstatte den halvdelen av midlene fra Ruter som ikke er implementert gjennom økte billettpriser jf. revidert avtale om Oslopakke fra 5. juni 2016. Tilskuddet går til å kompensere for tapte billettinntekter som følge av lavere takster enn opprinnelig planlagt. Midlene er benyttet i tråd med dette.

Reduserte bompenger

Tilskuddet i 2022 på 299,0 mill. kr er benyttet til prosjektet Fornebubanen. Rapportering foreligger under «Fornebubanen», post 63. Det er besluttet å endre dette tilskuddet slik at det i sin helhet går til bedre kollektivtilbud.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Det ble ikke gitt tilskudd til dette til Oslo-området for 2022.

Måloppnåelse

Byindeksen for Oslo-området viser følgende:

Oslo-området	Årsperiode	Endring i trafikk-mengde (%)	95 % konfidens-intervall
Tre års glidende indeks	2018-(2019-2021)	-4,2	
	2018-(2020-2022)	-3,9	-5,7 til -2,1
Endring per år	2018-2021	-4,9	
	2018-2022	0,3	-0,7 til 1,3

Det har vært en signifikant nedgang i tre års glidende indeks fra referanseåret 2018 til siste tre-årsperiode. Denne indeksen er påvirket av pandemien. For referanseåret til 2022 er det beregnet en liten økning, men denne er ikke signifikant.

BERGENS-OMRÅDET

Utover midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30, som omtales i hovedrapporten, viser tabell 3 og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66.



Tabell 4 Oversikt over kap. 1332, post 66 - oversikt over bruk av utbetalte belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud i Bergens-området. Tall i mill. kr

Bergens-området	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og regnskap 2022
Belønningsmidler	295,4	83,7 ¹	379,1	308,3	70,8
Bedre kollektivtilbud	114,8	60,1	174,9	174,9	-

Belønningsmidler til byvekstavtalen

Det var i 2022 379,1 mill. kr til disposisjon, hvorav 295,4 mill. kr var overført fra 2021 og 83,7 mill. kr er tildeling for 2022. Midlene er utbetalt til Vestland fylkeskommune. I 2022 er 308,3 mill. kr brukt, hovedsakelig til drift av kollektivtransport. Det gjenstår et mindreforbruk på 70,8 mill. kr. Om lag 22,3 mill. kr er planlagt brukt til drift av kollektivtransport. Det er lagt en plan for en økning i tilbudet utover i avtaleperioden. Om lag 48,5 mill. kr er planlagt brukt til mindre tiltak i kommunene. Årsaken til mindreforbruket fra tidligere år skyldes delvis at prosjektmidlene skal brukes i omegnskommunene som er relativt nye i byvekstsamarbeidet, og ikke har planavklarte prosjekter. Det er spilt inn prosjekter tilsvarende midlene som er lagt til grunn i avtaleperioden.

Bedre kollektivtilbud

Det var i 2022 174,9 mill. kr til disposisjon, hvorav 114,8 mill. kr var overført fra 2021 og 60,1 mill. kr er tildeling for 2022. Partene i Miljøløftet er enige om at tilskuddet til bedre kollektivtilbud skal brukes til Bybanen. Midlene i 2022 (174,8 mill.) er brukt til Bybanen byggetrinn 4.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet i 2022 på 53,1 mill. kr er utbetalt til Vestland fylkeskommune, og brukes til å kompensere for inntektsreduksjon som følge av reduserte billettpriser iverksatt 15. januar 2021. Midlene benyttes i tråd med dette. Fordi avtalen ble inngått sent på året i 2020 ble det ikke startet opp med reduserte billettpriser før i 2021. Av tilskuddet fra 2020 på 53,1 mill. kr. er 16 mill. kr. planlagt brukt til takstfrys på 30-dagers periodebilletten i avtaleområdet (vedtatt i fylkestinget 14.12.2022). Resterende 37,1 mill. er foreløpig administrativt planlagt til å bli jevnt fordelt over resten av avtaleperioden, med om lag 6 mill. kr årlig.

Reduserte bompenger

Tilskuddet i 2022 på 60,1 mill. kr er brukt til å kompensere for tapte inntekter som følge av takstreduksjon for elbil iverksatt 1. januar 2021. Tilskuddet er utbetalt til Vestland fylkeskommune og i 2023 overført til Bybanen som følge av lavere bompengerekvirering pga nevnte takstreduksjon. Etter det ble åpnet for det har lokale parter besluttet å endre innretningen slik at tilskuddet i sin helhet skal gå til bedre kollektivtilbud.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er utbetalt til sammen 52,2 mill. kr til prosjektene fv. 5200 Infrastruktur Paradis, Fv5476 Kvamsbrekko, Knarvik gangvei og Kv.1023/1056 Regionsenter Knarvik basert på rapportert forbruk. For de sju øvrige prosjektene det er bevilget tilskudd til er fremdriften forsinket. Midlene er derfor foreløpig ikke utbetalt, men forventes å bli utbetalt i 2023.

¹ 250 mill. kroner av tildeling forutsatt utbetalt i hht. Prop 1 S (2021-2022) ble ikke utbetalt, og er trukket fra her



Måloppnåelse

Byindeksen for Bergens-området viser følgende:

Bergens-området	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)	95 % konfidensintervall
Tre års glidende indeks	2018-(2019-2021)	-6,3	
	2018-(2020-2022)	-5,7	-8,7 til -3,1
Endring per år	2018-2021	-4,5	
	2018-2022	-1,1	-2,1 til -0,1

Det har vært en signifikant nedgang i tre års glidende indeks fra referanseåret 2018 til siste tre-årsperiode. Denne indeksen er påvirket av pandemien. Det er også en signifikant nedgang fra referanseåret til 2022.

NORD-JÆREN

Utover midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30, som omtales i hovedrapporten, viser tabell 4 og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66.

Tabell 5 Oversikt over kap. 1332, post 66 - oversikt over bruk av utbetalte belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud i Nord-Jæren. Tall i mill. kr

Nord-Jæren	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposisjon 2022	Forbruk 2022	Avvik mellom til disposisjon og regnskap 2022
Belønningsmidler	245,9	124,2 ²	370,1	275,5	94,6
Bedre kollektivtilbud	88,5	³	88,5	77,7	10,8

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det var i 2022 370,1 mill. kr til disposisjon, hvorav 245,9 mill. kr var overført fra 2021 og 124,2 mill. kr er tildeling for 2022. Tilskuddet er utbetalt til Rogaland fylkeskommune. Det har i 2022 vært et forbruk på 275,5 mill. kr. Av dette er 185 mill. kr. brukt til drift av kollektivtransport (bl.a. økt ruteproduksjon og mobilitetspåvirkende tiltak). I tillegg er 50,2 mill. kr. benyttet til investeringsprosjektet Fv44 – Kollektivtrase Ullandhaug-Jåttå og 40 mill. kr til Bussveien. Det er pr 2022 et akkumulert mindreforbruk på 94,6 mill. kr som det foreligger en plan for. Midlene er planlagt brukt til Fv44 Kollektivtrase Ullandhaug-Jåttå samt dekning av høyere utgifter på Bussveien senere i avtaleperioden.

Bedre kollektivtilbud

Det var i 2022 88,5 mill. kr til disposisjon, som var de midlene som ble overført fra 2021. Disponible midler i 2022 er benyttet til økt ruteproduksjon. Avviket på 10,9 mill. er avsatt til fond. Rogaland fylkeskommune har besluttet at deler av dette tilskuddet skal settes av til elektrifisering av bussflåten frem til 2025. Dette er spesifisert i økonomiplan for 2022-2025.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet i 2022 på 53,1 mill. kr er utbetalt til Rogaland fylkeskommune, og er brukt for å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte takster på utvalgte billettsalg (periodekort og dagskort), samt utvidelse av takstsamarbeid. Reduksjonene i billettpriser ble iverksatt 1. november 2020. Midlene er

² 111,8 mill. kroner forutsatt utbetalt i hht. Prop 1 S (2021-2022) ble ikke utbetalt, og er trukket fra her

³ 88,25 mill. kroner forutsatt utbetalt i hht. Prop 1 S (2021-2022) ble ikke utbetalt, og er trukket fra her



benyttet i tråd med dette. Det er et akkumulert mindreforbruk på 13,5 mill. som er avsatt til fond. Disse midlene er tenkt benyttet til utvikling og uttesting av ny betalingsmodell.

Reduserte bompenger

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompengeneinntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet. Tilskuddet i 2022 på 88,25 mill. kr er benyttet til Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompengerekvirering.

Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompengeneinntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet i 2020. Tilskuddet i 2022 på 53,0 mill. kr er i sin helhet benyttet til Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompengerekvirering.

Måloppnåelse

Byindeksen for Nord-Jæren viser følgende:

Nord-Jæren	Årsperiode	Endring i trafikk- mengde (%)	95 % konfidens- intervall
Tre års glidende indeks	2017-(2019-2021)	-3,8	
	2017-(2020-2022)	-3,8	-10,8 til 3,2
Endring per år	2017-2021	-6,4	
	2017-2022	-3,4	-7,9 til 1,2

Det har vært en nedgang i tre års glidende indeks fra referanseåret 2018 til siste tre-årsperiode, men endringen er ikke signifikant. Denne indeksen er påvirket av pandemien. Fra referanseåret til 2022 er det også beregnet en nedgang, som heller ikke er signifikant.

TRONDHEIMS-OMRÅDET

Utover midler tildelt over kap 1332, post 63 samt kap 1330, post 30, som omtales i hovedrapporten, viser tabell 5 og teksten nedenfor en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66.

Tabell 6. Oversikt over kap. 1332, post 66 - oversikt over bruk av utbetalte belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud i Trondheims-området. Tall i mill. kr

Trondheims-området	Overført fra 2021	Bevilgning 2022	Til disposi- sjon 2022	Forbruk 2022	Avvik mellom til disposi- sjon og regnskap 2022
Belønningsmidler	37,2	252,1 ⁴	289,3	269,0	20,3
Bedre kollektivtilbud	53,0	⁵	53,0	3,0	50,0

Belønningsmidler til byveksttaler

Det var i 2022 289,3 mill. kr til disposisjon, hvorav 37,2 mill. kr var overført fra 2021 og 252,1 mill. kr er tildeling for 2022. Midlene er utbetalt til Trøndelag fylkeskommune. I 2022 har det vært et forbruk på 269,0 mill. kr. Midlene er hovedsakelig benyttet til drift av kollektivtrafikken. Det er i 2022 et avvik på 20,3 mill. kr som gjelder mindreforbruk fra tidligere år. Det er lagt en plan for bruk av disse midlene i 2023.

⁴ 20,0 mill. kroner forutsatt utbetalt i hht. Prop 1 S (2021-2022) ble ikke utbetalt, og er trukket fra her
⁵ 29,85 mill. kroner forutsatt utbetalt i hht. Prop 1 S (2021-2022) ble ikke utbetalt, og er trukket fra her



Bedre kollektivtilbud

Det var i 2022 53,0 mill. kr til disposisjon, som er de midlene som ble overført fra 2021. Partene har besluttet at tilskuddet skal gå til delfinansiering av Metrobuss. Det er forsinkelser i gjennomføringen av Metrobussprosjektet, og tilskuddet er derfor ikke benyttet i 2022. Akkumulert mindreforbruk pr 2022 er 50 mill.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet i 2022 på 53,1 mill. kr er utbetalt til Trøndelag fylkeskommune, og brukes til å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte billettpriser. Takstendringene ble innført 4. nov. 2021, og består av utvidet barnebillett, utvidet sone A og utvidet takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet. Midlene er benyttet i tråd med dette. Etersom 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. Reduserte bompenger

Tilskuddet i 2022 på 29,85 mill.kr, er utbetalt til Trøndelag fylkeskommune. Tilskuddet går til å kompensere for tapte inntekter som følge av lavere takstøkning enn opprinnelig planlagt. Det er pr 2022 et akkumulert mindreforbruk på 63,2 mill. kr. Det er lokalpolitisk vedtatt at midlene skal benyttes til bedre kollektivtilbud.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Tilskuddet utbetales etter forbruk. Det er i 2022 tildelt midler til Saupstadbrua / GS-veg over Bjørndalen. I tillegg har prosjektene GS-bru over E6 Melhus og lokalt sykkelvegssystem på Sluppen hatt ubrukte midler fra 2021.

GS-bru over E6 Melhus er ferdigstilt. Det er forsinkelser på gjennomføring på lokalt sykkelveisystem på Sluppen. Saupstadbrua har hatt stans i anleggsarbeider i påvente av geotekniske avklaringer og reprojektering. Dette medførte et mindreforbruk på 50,9 mill. i 2022. Det planlegges oppstart av betongarbeider for brufundamentering i januar 2023. Omfanget i prosjektet er endret og ferdigstillelse ser nå ut til å bli våren 2024.

Måloppnåelse

Byindeksen for Trondheims-området viser følgende:

Trondheims-området	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)	95 % konfidensintervall
Tre års glidende indeks	⁶		
	2019-(2020-2022)	-1,6	-5,2 til 2,0
Endring per år	2019-2021	-4,1	
	2019-2022	0,4	-5,4 til 6,3

Beregningene viser en nedgang i tre års glidende indeks fra referanseåret 2019 til siste tre-årsperiode, men nedgangen er ikke signifikant. Denne indeksen er påvirket av pandemien. Fra referanseåret til 2022 er det beregnet en liten økning, som heller ikke er signifikant.

⁶ I og med at referanseåret er 2019, har det ikke vært mulig å beregne tre års glidende indeks sammenlignet med referanseåret før nå i 2022.



Belønningsmidler til byområder som ikke har byvekstavtaler

Samferdselsdepartementet har inngått følgende belønningsavtaler med byer som ikke har byvekstavtaler:

- Buskerudbyen (2022-2025)
- Grenland (2021-2024)
- Tromsø (2020-2023)
- Nedre Glomma (2020-2023)
- Kristiansand (2020-2023)

Statens vegvesen fikk i supplerende tildelingsbrev nr. 1 17.01.23 delegert ansvaret for forvaltning og administrasjon av disse f.o.m. 1. januar 2023. Vi vil som tidligere sende egen evaluering av disse byenes årsrapporter for 2022 i egen forsendelse til SD. Vi vil innarbeide rutiner som sikrer at dette blir en del av Statens vegvesens ordinære rapportering i løpet av 2023.

Tilskudd til byområder som verken har byvekstavtaler eller belønningsavtaler

Det ble i Statsbudsjettet for 2022 satt av 30 mill. kr til tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler, jf. Prop. 1 S (2021–2022)/Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022). Videre ble Stortinget i Prop. 111 S (2021–2022) Nokre saker om veg, særskilte transporttiltak og transport i byområda mv. orientert om at Samferdselsdepartementet legger opp til at midlene som er satt av i 2022, blir delt likt mellom Ålesund og Bodø som en engangsutbetaling.

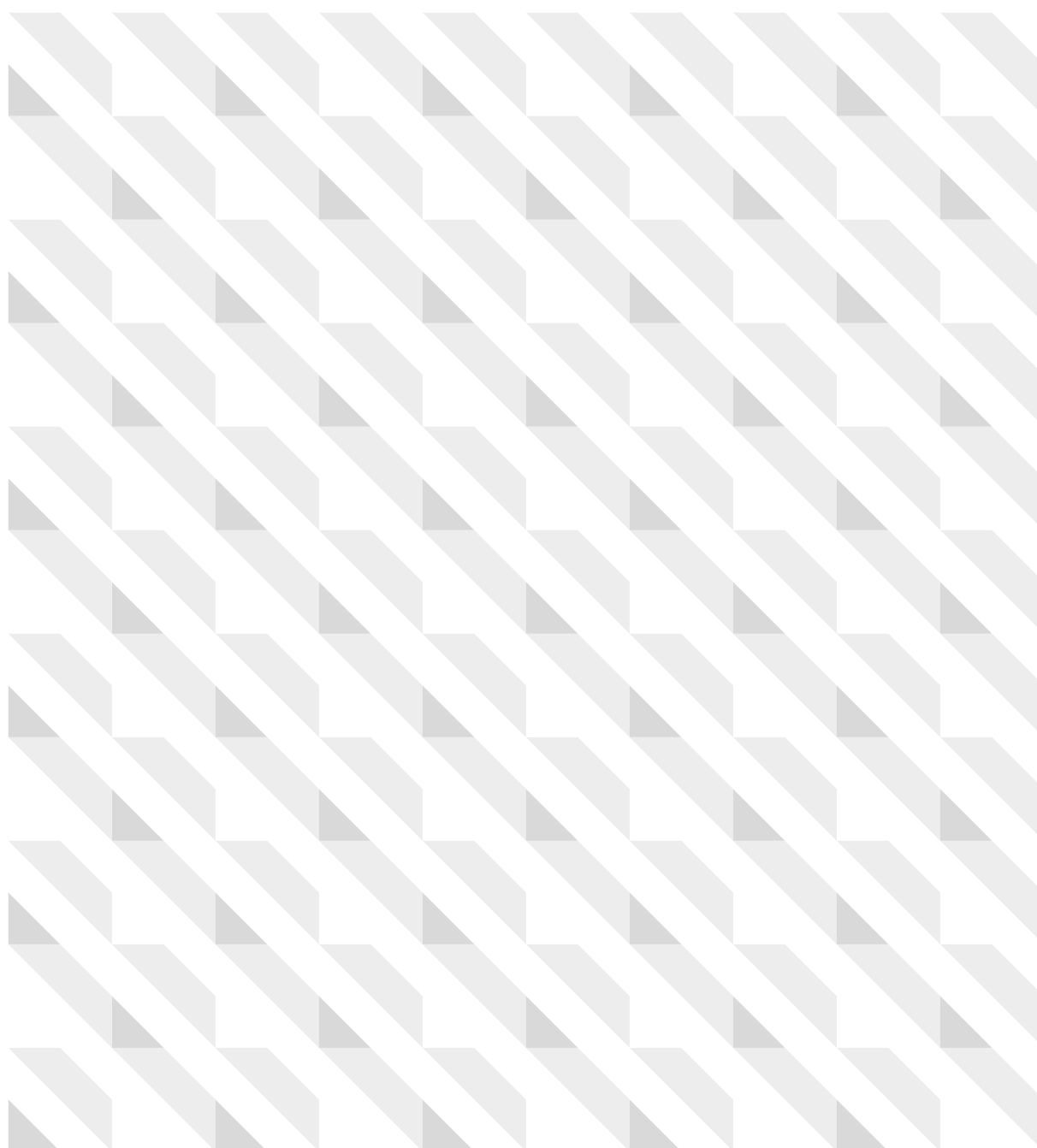
Formålet med tilskuddet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange. Midlene skal bidra til at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, ofte omtalt som nullvekstmålet. Midlene for 2022 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 2022 utbetalt 15 mill. kr hver av disse. For Ålesund ble alle midlene benyttet i 2022, mens det i Bodø ble brukt i underkant av 4 mill. kr i 2022. De prosjektene i Bodø som ikke ble fullført i 2022 vil bli fullført i 2023. Midlene i begge byene er brukt til tiltak for kollektiv, gang- og sykkel og trafiksikkerhet i tråd med kriteriene for tilskuddet.



Vedlegg 4

Nærmere om oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger





1. Oppfølging av Riksrevisjonens Dokument 1 (2021-2022)

Bakgrunn

Slik Tildelingsbrevet for Statens vegvesen krevde for 2021, så kreves det også for 2022 tertialvis rapportering etter Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon «Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet». For å vise sammenhengen, viser rapporten først hovedinnholdet i det som ble rapportert i 2021. Deretter følger selve rapporteringen per tertial i 2022. Rapporteringen er fordelt på de tre typene inspeksjon: Generell-, Enkel- og Hovedinspeksjon.

Inspeksjoner og revisjonsfunn

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

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

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

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

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

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



Tiltak og rapportering i 2021

År	Tiltak nr.	Status 2021	Oppfølging
2021	1. Gjennomføre risikovurdering av veiobjekter for å prioritere de som det er viktigst å følge opp med inspeksjoner.	Risikovurdering utført og fem typer objekter prioriteres med inspeksjoner: <ul style="list-style-type: none"> • Rekkverk inkl. ender og støtputer • Vegetasjon • Veioppmerking • Veidekke • Skredsikring 	Fullført
2021	2. Inspeksjoner blir revurdert når det gjelder innhold, omfang, metode og frekvens, men det er ikke avklart om alt skal inngå i R610.	Full revidering av R610 startes høsten 2021 og ventes ferdig våren 2024.	Fortsetter i 2023
2021	3. Rydding i begreper (generell-, enkel- og hoved- og spesialinspeksjon) ved revisjon av R610 Standard for drift og vedlikehold av riksvei.	Full revidering av R610 startes høsten 2021 og ventes ferdig våren 2024.	Fortsetter i 2023
2021	4. Revidering av R610 mm implementeres i R763 Konkurransesgrunnlag, Mal for driftskontrakt, der i dag også «systematisk inspeksjon» benyttes.	Full revidering av R610 startes høsten 2021 og ventes ferdig våren 2024. R763 tilpasses revidert R610.	Avventes iht. nr. 2 og nr. 3
2021	5. Rolletilpasset, modulbasert opplæring av byggherrepersonell driftskontrakter starter våren 2021.	Rolletilpasset, modulbasert opplæring av byggherrepersonell driftskontrakt vei består av 3 moduler: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rammebetingelser og grunnlag 2. Kontrakt 3. Drift- og vedlikeholdsfaglig kompetanse 	Fullført



Langsiktige tiltak

Tiltak 1 er gjennomført.

Rapport	Tiltak nr.	Status	Oppfølging
T1 2022	2. Inspeksjoner blir revurdert når det gjelder innhold, omfang, metode og frekvens, men det er ikke avklart om alt skal inngå i R610.	<p><u>Revisjon av R610</u> Arbeidet med revisjon av R610 er godt i gang. Mye forarbeid er gjort for å kartlegge behov og få en beslutning i ledelsen på omfang og de viktigste rammene for prosjektet. R610 vil sannsynligvis inneholde hovedtrekk for Inspeksjonsregimet og krav på objektnivå inkludert inspeksjonstyper og hyppighet. Dette inngår i revisjonsarbeidet som avsluttes i starten av 2024. De operative rutinene for inspeksjon og inspeksjonsprogram bør beskrives i kvalitetssystemets prosesser og integreres i FDV-system o.a.</p> <p><u>FDV-System</u> Anskaffelse og implementering av et FDV-system ble vedtatt 15.12.2021. Det nye FDV-systemet blir et viktig verktøy for å sikre en profesjonell forvaltning, drift og vedlikehold av riksveinettet. Systemet skal understøtte en tilstands- og risikobasert praksis, registrere, følge opp og lukke avvik som har betydning for måloppnåelse. Endelig plan for implementering er en del av forhandlingene med valgt leverandør. Det vil være en tett kobling mot R610, kvalitetssystemet for øvrig og FDV-systemet. Oppfølging av rekkverk og inspeksjon av disse vil løftes inn som en prioritert funksjon, inkludert retningslinjer og kobling mot krav i R610.</p>	Fortsetter i 2023
T2 2022		<p><u>Revisjon av R610</u> Rapportering som T1 2022.</p> <p><u>FDV-løsning</u> Anskaffelse av en FDV-løsning er i slutfasen. Forventet kontraktstildeling er ultimo september. Det nye FDV-systemet blir et viktig verktøy for å sikre en profesjonell forvaltning, drift og vedlikehold av riksveinettet. Systemet skal understøtte en tilstands- og risikobasert praksis, registrere, følge opp og lukke avvik som har betydning for måloppnåelse. Endelig plan for implementering er en del av forhandlingene med valgt leverandør, men implementeringsorganisasjonen er under etablering og forventet oppstart implementering er medio oktober 2022. Det vil være en tett kobling mot R610, kvalitetssystemet for øvrig og FDV-systemet. Oppfølging av rekkverk og inspeksjon av disse vil løftes inn som en prioritert funksjon, inkludert retningslinjer og kobling mot krav i R610.</p>	Fortsetter i 2022



Rapport	Tiltak nr.	Status	Oppfølging
T3 2022		<p>Revisjon av R610 Rapportering som T1 2022</p> <p>FDV-løsning FDV-løsning er anskaffet. Valgt leverandør ble Trimble som leverer løsningen Agile Assets til Statens vegvesen. Systemet settes opp i 2023 og implementering for enkelte fagområder startes opp.</p>	Fortsetter i 2023
T1 2022	3. Rydding i begreper (generell-, enkel- og hoved- og spesialinspeksjon) ved revisjon av R610 Standard for drift og vedlikehold av riksvei.	Forslag til nye begreper for inspeksjon foreligger fra prosjektgruppa for revisjon av R610.	Fortsetter i T2
T2 2022		Forslag til nye begreper for inspeksjon foreligger fra prosjektgruppa for revisjon av R610, men begrepsbruk er ikke besluttet.	Fortsetter i T3
T3 2022		Rapportering som T2 2022	Fortsetter i 2023
T1 2022	4. Revidering av R610 mm implementeres i R763 Konkurransgrunnlag, Mal for driftskontrakt, der i dag også «systematisk inspeksjon» benyttes.	Driftskontrakter og en rekke andre kontrakter er flerårige, med oppstart av en andel nye kontrakter hvert år. Revidert R610 kan prinsipielt implementeres enten samtidig i alle kontrakter eller ved inngåelse av nye kontrakter. Siden konsekvensene kan variere mye, må dette vurderes nærmere når det gjelder bl.a. kostnader, kvalitets- og kontraktstyring og trafikksikkerhet.	Beslutning om hvordan R610 skal implementeres, tas av styringsgruppa for R610.
T2 2022		Driftskontrakter og en rekke andre kontrakter er flerårige, med oppstart av en andel nye kontrakter hvert år. Revidert R610 kan prinsipielt implementeres enten samtidig i alle kontrakter eller ved inngåelse av nye kontrakter. Siden konsekvensene kan variere mye, må dette vurderes nærmere når det gjelder bl.a. kostnader, kvalitets- og kontraktstyring og trafikksikkerhet.	Styringsgruppa skal sørge for en tilrådning om hvordan R610 skal implementeres som legges frem som beslutning i divisjonsledelse
T3 2022		Rapportering som T2 2022	Fortsetter i 2023
T1 2022	5. Rolletilpasset, modulbasert opplæring av byggherre-personell for driftskontrakt vei startet våren 2021	Opplæringsprogrammet er delt opp i 3 moduler, der temaet inspeksjoner inngår i både modul 2 og modul 3. Modul 3 pågår og noe av temaene vil også bli gjennomført høsten 2022.	Fortsetter i 2022
T2 2022		Rapportering som T1 2022.	Fortsetter i 2022
T3 2022		Modulbasert opplæring er fullført	Fullført



Kortsiktige tiltak

Rapport	Tiltak nr.	Status	Oppfølging
T1 2022	1. Applikasjon for oppfølging av Trafikksikkerhetsinspeksjoner er under utarbeidelse. Det legges til rette for å bruke applikasjonen også til andre typer inspeksjon.	Pilot av applikasjonen prøves ut i felt i mai 2022.	Fortsetter i T2
T2 2022		Applikasjon for trafikksikkerhetsinspeksjoner er testet ut i felt. Det er også utviklet en modul for oppfølging av funnene i etterkant som er under testing. Det arbeides med en modul for å melde behov for inspeksjon eller revisjon og fordele ressurser til oppdragene.	Fortsetter i T3
T3 2022		Rapportering som T2 2022	Fortsetter i 2023
T1 2022	2. Mal for Driftskontrakt vei inneholder beskrivelse av enkel inspeksjon innenfor objektene; skredsikringsanlegg og rekkverk.	Innført i kontrakter med oppstart 1. september 2021.	Gjennomført
T2 og T3 2022		Tiltaket er gjennomført.	
T1 2022	3. Det er besluttet at landsdekkende registrering av rekkverk med bruk av ny teknologi skal igangsettes på riksvei i løpet av 2022. Videre er det igangsatt pilotprosjekt for veioppmerking, for automatisk måling av tilstand for planlegging og oppfølging.		Fortsetter i T2
T2 2022		Det er gjennomført en utlysning på landsdekkende registrering av rekkverk. Denne har svarfrist 01.september 2022. Registrering av type og tilstand på rekkverk vil foregå høsten 2022. I tillegg er det en opsjon om utvidelse i kontrakten slik at landsdekkende registrering av rekkverk kan bestilles i 2023 og 2024.	Fortsetter i T3
T3 2022		Utlysning er gjennomført og valgt leverandør ble iSi. Det er gjennomført registreringer med ny kameraløsning hvor bilder av rekkverk analyseres basert på kunstig intelligens.	Fortsetter 2023



2. Oppfølging av funn i Vegtilsynsaker

I Vegtilsynet tilsynsprogram for 2022 var det omtalt tre nye tema for tilsynssaker; «Vinterdrift», «Plan og utbygging» og «samfunnssikkerhet og beredskap».

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

- Inspeksjon av sikkerhetsutstyr i Svtunnel (endelig rapport viser til to avvik)
- Beredskap ved manuell trafikkdirigering (endelig rapport er senere trukket av Vegtilsynet)
- Bruinspeksjoner (p.t ikke avgitt rapport)

Under tema «vinterdrift» har vi mottatt et varsel om tilsyn:

- Vinterdrift - identifisering og håndtering av problempunkt (endelig rapport viser til 1 avvik)

Under tema «Plan og utbygging» har vi i løpet av 2022 ikke mottatt varsel om tilsyn.

Vi har også mottatt to tilstandsrapporter til orientering; nr. 01-2022 Tilstand på skilt og nr. 02-2022 Tilstand på skilt. Vegvesenet har i forbindelse med disse to rapportene spilt inn forbedringspunkter slik at rapportene kan nyttiggjøres i enda større grad.

Totalt har Statens vegvesen mottatt seks nye varsler om tilsyn i løpet av 2022, der vi har mottatt to rapporter med funn, samt en rapport som senere ble trukket tilbake av Vegtilsynet. To tilsynssaker under tema «Etterlevelse av forordninger» er avsluttet uten funn.

Gjennomførte tiltak dokumenteres til Vegtilsynet for lukking av avvik og tilsynssaken, og vi har i løpet av 2022 fått utbedret og lukket 10 avvik. Det pågår arbeid med å gjennomføre planlagte forbedringstiltak for å lukke ytterligere 11 avvik.

Tabell: Statusoversikt - tema og åpne/lukket avvik per 31.12.2022

Tema	Antall åpne tilsynssaker i 2022	Totalt antall avvik	Lukket avvik 2019-2021	Lukket avvik 2022	Åpne avvik 2022
Tunnelsikkerhet	4	10	1	7	2
Trafikksikkerhet for helårssyklist	1	2	1		1
Rekkverk og sideterreng	2	9	7	2	0
Sikker veg i utbyggingsfasen	1	1			1
Ivareta beredskap	1	1		1	0
Behandle avvik og/eller unngå hendelser	2	4			4
Etterlevelse av forordninger	2	0			
Læring etter alvorlig ulykker	1				
Vinterdrift	1	1			1
Samfunnssikkerhet og beredskap	3	2			2
Totalt	18	30	9	10	11

**Tabell: Totalt Vegtilsynssaker fordelt på år, status åpne/lukket avvik per 31.12.2022**

År	Navn tilsyns-rapport	Rapport dato	Totalt avvik	Lukket 2019-2021	Lukket 2022	Åpne avvik	Status sak
2018	2018-19 System for oppfølging av avvik på rekkverk	01.03.2019	8	7	1	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	Åpen
	2020-03 Sikkerhetskontrollørens oppgaver	01.07.2020	2	1	1	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 Læring etter alvorlig ulykker	Ikke mottatt	X			X	Åpen
	2021-04 Trafikksikkerhetsrevisjon i vegprosjekter	05.03.2021	1			1	Åpen
	2021-08 Inspeksjonar av berg og bergsikring i tunneler	17.12.2021	5		4	1	Åpen
	2021-09 Vegoppmerking etter dekkefornying	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	Åpen
	2022-04 Statens vegvesens etterlevelse av forordning (EU) nr. 886/2013	07.07.2022	0			0	Lukket
	2022-06 Etterlevelse av kommisjonsdelegert forordning (EU) 2015/962	07.07.2022	0			0	Lukket
	2022-07 Inspeksjon av sikkerhetsutstyr i Svotunnelen	22.09.2022	2			2	Åpen
	2022-08 Bruinspeksjon	Ikke mottatt	X			X	

* 2018-19 - Vegtilsynet har ikke sendt formelt lukningsbrev innen 31.12. 2022 grunnet kapasitet.

**2022-01 - Vegtilsynet har trukket rapporten 30.11.22.

***2020-10 - Alle tiltak er gjennomført i 2022



3. Oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon

Statens vegvesen én av flere aktører som Statens havarikommisjon (SHK) retter sikkerhetstilrådninger til. Staten har som veieier, myndighets- og fagorgan på vei og veitrafikkområdet en stor spennvidde i sitt ansvarsområde og får dermed flere tilrådninger rettet til seg enn andre aktører på veiområdet med et smalere ansvarsområde.

Vi jobber aktivt med å følge opp tilrådingene og gjennomføre tiltak for å imøtekomme disse. Årlig foreslås derfor flere tilrådninger lukket.

For å redusere sannsynligheten for lignende ulykker, ble syv tilrådninger fremmet til Statens vegvesen alene eller sammen med andre i 2022. Tilrådingene berører temaene

- sikkerhet for tyngre kjøretøy ved dekkeksplisjon
- endring av vegnormal N100 Veg- og gateutforming knyttet til redusert skulderbredde og avbøtende tiltak og utarbeidelse av faglig veileder for avbøtende tiltak
- retningslinjer og samarbeid for å sikre varsling av Veitrafikksentralen ved trafikkulykker og brantilløp på høyhastighets motorvei
- krav til nødvendighetsvurdering ved søknad om godkjenning av arbeidsvarslingsplan hvor manuell dirigering inngår og endringer i vegnormal N301 Arbeid på og ved veg knyttet til manuell trafikkdirigering

Ved inngangen til 2022 var 31 tilrådninger rettet til Statens vegvesen til observasjon (dvs. fortsatt åpne), hvorav tre allerede var foreslått lukket. I løpet av 2021 ble syv tilrådninger lukket av Samferdselsdepartementet. Ytterligere syv tilrådninger er foreslått lukket i løpet av 2022. Ved utgangen av 2022 er 24 fremdeles til observasjon i tillegg til de syv foreslått lukket.

Sikkerhetstilrådingene har ulik karakter, og gjelder alt fra endring i internasjonale krav, lover, retningslinjer eller interne rutiner og praksis. De berører i all hovedsak ikke brudd på prosedyrer. Ut fra tilrådingenes karakter vil det derfor variere hvor lang tid det vil ta å gjennomføre tiltak slik at en tilråding kan lukkes, fra kort tid til flere år.

Tabellen nedenfor viser hvor mange sikkerhetstilrådninger SHK har avgitt hvert år til Statens vegvesen fra 2012, og hvor mange som fortsatt er åpne. De eldste åpne er fra 2016 og godt over halvparten er fra de to siste årene.



Tabell: Status for oppfølging av sikkerhetstilrådninger på veiområdet gitt til Statens vegvesen alene eller sammen med andre aktører

År	Antall tilrådninger avgitt	Lukkede tilrådninger	Åpne tilrådninger		Åpne tilrådninger ikke foreslått lukket
			Totalt	Herav foreslått lukket per desember 2022	
2012	8	8	0		0
2013	9	9	0		0
2014	3	3	0		0
2015	9	9	0		0
2016	12	10	2	0	0
2017	10	7	3	0	3
2018	6	5	1	0	1
2019	15	9	6	2	4
2020	5	2	3	2	1
2021	10	1	9	2	7
2022	7	0	7	1	6
Sum	94	63	31	7	24

En nærmere omtale av oppfølging av tilrådninger gitt til Statens vegvesen som ble lukket før tiltak var ferdig gjennomført følger nedenfor. Oversikten inneholder kun tilrådninger hvor alle tiltak ikke var gjennomført før 2022.



Oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon til Statens vegvesen

2012-2016	Tilråding		Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2022*
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.	Trenden i UN-GRSP er - i motsetning til SHKs tilråding - økt fokus på at systemene ikke er tilpasset mennesker som har mindre størrelse/vekt enn den aktuelle testdukken/dummy. Det er nylig etablert en ekspertgruppe (IWG) under GRSP ledet av Sverige som skal se på kollisjonsbeskyttelse av personer med ulike størrelser. De vil i første omgang samle inn data. Siden Norge er med i GRSP vil vi ha mulighet for å komme med innspill til IWG.
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.	Det er etablert et prosjekt med involvering av Universitetet i Stavanger og KATS (Kapasitetsløft Tunnelsikkerhet)* for å skaffe et grunnlag for en internasjonal utlysning, som igjen skal gi et bedre grunnlag for å søke ESA om en endring av tunnelsikkerhetsdirektivet om etablering av tilfluktsrom. <i>Det vises forøvrig til rapport 2020/4 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 30. mars 2019 og sikkerhetstilråding 2020/05T som berører dette temaet. SVV rapporterer på oppfølging av tilrådingen til Vegtilsynet. Når denne er fulgt opp, vil også tilråding 2015/01T være fulgt opp.</i> (* Kapasitetsløftet for tunnelsikkerhet er et samvirke mellom bedrifter, virksomheter, myndigheter og forskningsmiljø for å styrke kompetansen og evnen til å forbedre tunnelsikkerheten nasjonalt og internasjonalt.)
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 veistrekninger/-punkter som krever forsterket vintervedlikehold ved spesielle værforhold.	Utfordringene som trukket frem i rapporten ligger veldig nær de som følger av senere rapporter fra SHK, herunder rapport 2021/2 om møteulykken på E6 ved Hammer i Snåsa kommune i februar 2020. Sikkerhetstilrådingene her (2021/02T, 2021/03T, 2021/05T og 2021/07T) følges opp med et sett av tiltak. SVV rapporterer på oppfølging av tiltakene til Vegtilsynet. Når disse er fulgt opp, vil også tilråding 2015/01T være fulgt opp.
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 fysisk ferdigstilt, men det pågår nå arbeider med tester og fjerning av gammelt utstyr som er tatt ut av bruk. Anslått endelig avsluttet med alt av tester og godkjenninger i løpet av 1. halvår 2023.



Tabellen er en fortsettelse fra forrige side: *Oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon til Statens vegvesen*

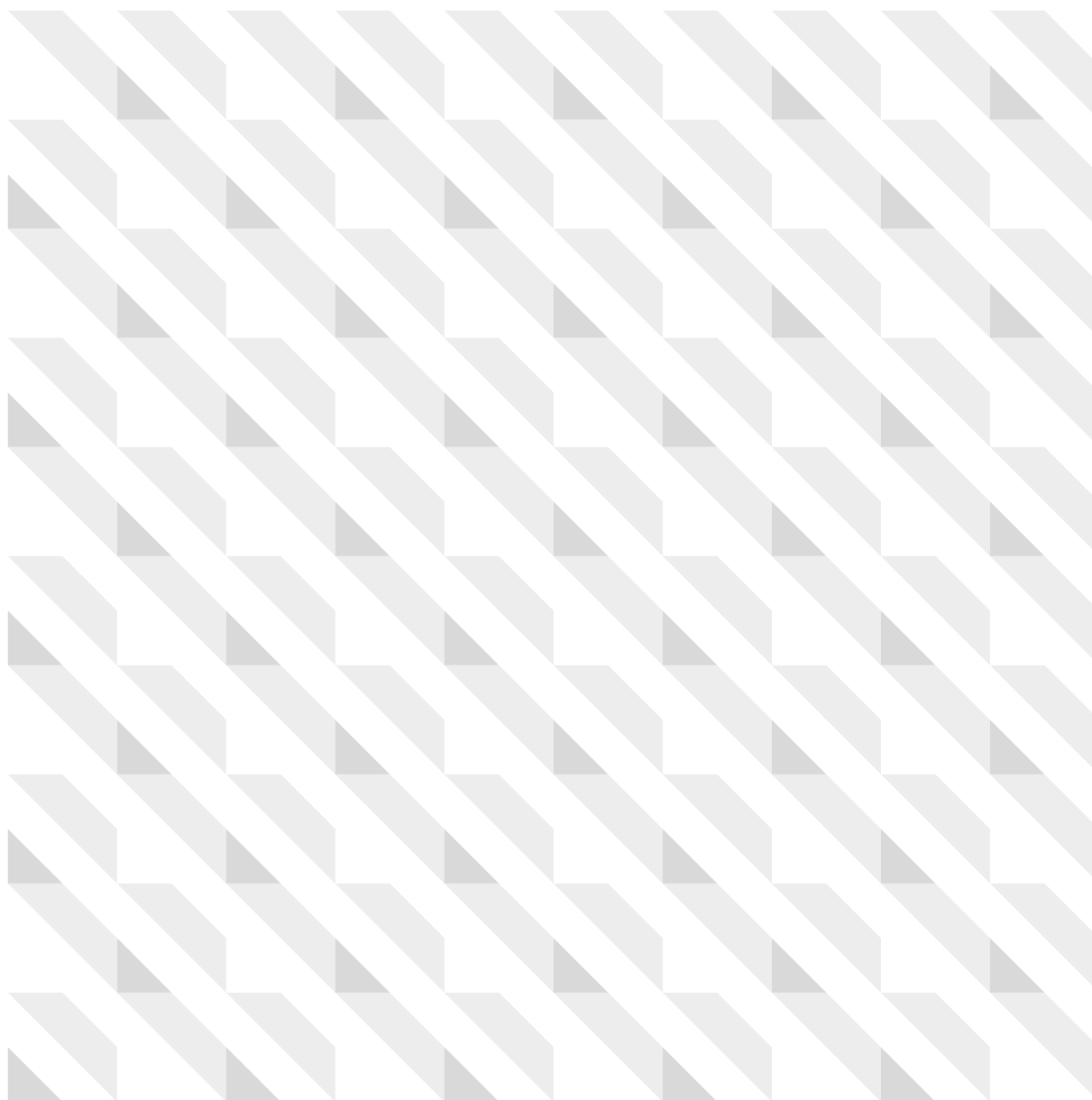
2012-2016	Tilråding		Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2022*
Rapport	Nr.	Tekst	
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/05T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at DSB og brannvesenet, i samråd med SVV, reviderer strategien for brannslukking, redning og røykstyring i lange ettløpstunneler slik at brannventilasjonen i minst mulig grad kommer i konflikt med trafikantenes muligheter for selvredning.	<p>Det er etablert et prosjekt med involvering av Universitetet i Stavanger og KATS for å skaffe et grunnlag for en internasjonal utlysning, som igjen skal gi et bedre grunnlag for å søke ESA om en endring av tunnelsikkerhetsdirektivet ang. etablering av tilfluktsrom.</p> <p><i>Det vises forøvrig til rapport 2020/4 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 30. mars 2019 og sikkerhetstilråding 2020/05T som berører dette temaet. SVV rapporterer på oppfølging av tilrådingen til Vegtilsynet. Når denne er fulgt opp, vil også tilråding 2015/01T være fulgt opp.</i></p>
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, skadestedsledelse, informasjonsdeling og tilstrekkelige ressurser.	<p>Gudvangatunnelen er fysisk ferdigstilt, men det pågår nå arbeider med tester og fjerning av gammelt utstyr som er tatt ut av bruk. Anslått endelig avsluttet med alt av tester og godkjenninger i løpet av 1. halvår 2023.</p>
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.	<p>Det er ikke gjort fysiske tiltak i 2022.</p> <p>Den planlagte avkjørselssaneringen i Bugøyfjord legges bort, etter ny gjennomgang av TSinspeksjonsrapporten. Det er store uklarheter om eiendomsforholdene på den lokalvegen som var tenkt som felles adkomstveg, og deler av denne synes å være privat. Det er også en usikker tilstand på en bru på denne lokalvegen. Konklusjonen er at tiltaket vil bli ganske kostbart, og at nytten ikke vil stå i forhold til kostnadene. Som alternativt tiltak gjennomføres siktrydding i avkjørslene og oppgradering av rekkverk/brurekkverk til normerte løsninger. Disse arbeidene vil bli utført i 2023.</p> <p>Gjenstående arbeider i TS-inspeksjonsrapportene for Neiden bru og Langfjordstrømmen bru vil også bli bestilt for gjennomføring i 2023.</p> <p>Reguleringsplanprosessen for E6 Kirkenes sentrum vil startes opp igjen i februar 2023, men det vil ikke kunne gjennomføres fysiske tiltak på strekningen i 2023. Siden reguleringsplanleggingen trekker ytterligere ut i tid, vil det bli vurdert å innføre forkjørslsreguleringen av E6 i Solheimslia allerede i inneværende år.</p>

* For statusrapporter tidligere år, se årsrapport 2021



Vedlegg 5

Nærmere om oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren





Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren

I brev fra Samferdselsdepartementet om «Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr. 20 – oppfølging av handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren», bes det om rapportering på enkelte av tiltakene gjennom årsrapporten.

Tiltak nr. 22 og 23: Styrke samarbeid med andre tilsyns- og kontrolletater deriblant A-krimsentrene.

Statens vegvesen har god dialog med både A-krimsentrene og lokalt politi, arbeidstilsyn og skattemyndigheter. Samarbeidet er ønsket fra alle parter så sant ressursituasjonen gjør det mulig.

Gjennom året er det avtalt samarbeidskontroller lang vei med andre kontrollmyndigheter slik som justervesen, politi, skatt, arbeidstilsyn og løyvemyndigheten. Samarbeidskontroller gir bedre effekt, ettersom Statens vegvesens kontrollomfang er begrenset. Det utarbeides ikke samlerapporter av de ulike myndigheters funn, men det sendes ut samordnede pressemeldinger i etterkant av kontrollene. Interessen for samarbeidskontroller er økende, blant annet fra A-krimsentrene. Samarbeidskontroller er en viktig forutsetning for å kunne følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.

Tiltak nr. 30: Gjennomføre samordnede kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller.

De siste årene har pandemien ført til mindre internasjonalt samarbeid på kontrollnivå. Sammen med stor omorganisering i Statens vegvesen, har dette medført et behov for nye internasjonale kontakter for å ivareta kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller. Dette følges opp særskilt i 2023.

Statens vegvesen deltok på en felles nordisk samarbeidskontroll i Sverige høsten 2022. Kontrollen ga nyttig erfaringsutveksling og bidro til styrket kontakt med kontrollmyndigheter i Sverige, Danmark og Finland.

Tiltak nr. 31: Deltakelse i internasjonalt arbeid som gjelder sosiale forhold i veitransportsektoren.

I samarbeid med Arbeidstilsynet ble det gitt en presentasjon om norske forhold på ELA (European Labour Authority) sin transportkonferanse i Riga i november. I samme måned deltok Statens vegvesen i Expert group meeting knyttet til Lithuanian Carriers' Trade Union (LPSA) sitt EØS-prosjekt «Cooperation between Lithuania and Norway to enhance enforcement of labour law and the fight against work-related crime in transport sector». I Norge ledes dette prosjektet av Arbeidstilsynet.

Tiltak nr. 33 og 34: Fremme norske posisjoner og ta opp sosiale forhold og utfordringer knyttet til sosial dumping.

Statens vegvesen bistår departementet gjennom deltagelse i nasjonal koordineringsgruppe for ELA, som ledes av Arbeidstilsynet. Statens vegvesen har deltatt som observatør i ett møte med ELA i 2022.



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
vegvesen.no