



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet: Saksbehandler/telefon: Vår referanse: Deres referanse: Vår dato:  
Anne-Gjertrud Caspersen / 17/70422-94 09.06.2019  
22073254

### Nasjonal transportplan 2022–2033: Statens vegvesens milepælsleveranse for oppdrag 1

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet 11. januar 2019 om Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 og oppdrag 1 om kostnadsreduksjoner/økt nytte. Virksomhetene fikk frist til å besvare oppdraget 1. oktober 2019 med milepælsleveranse 10. juni. I brevet påpekes at leveranse med milepæl skal være en gjennomgang av innhold og status for den samlede leveransen. Videre påpekes at det ikke forventes prosjektomtaler eller vurdering av opplegg for dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i planlegging og gjennomføring i milepælsleveransen. Dette besvares i endelig leveranse.

Nedenfor følger Statens vegvesens milepælsleveranse, med en beskrivelse av bakgrunn og forutsetninger, samt hvordan det metodisk er arbeidet med oppdraget. I tillegg omtales innhold og status i det pågående arbeidet innenfor hhv. drift og vedlikehold, investeringer og øvrig virksomhet, samt en omtale av hva som leveres til 1. oktober. Avslutningsvis gir vi en kort oppsummering av foreløpige resultater av optimalisering av investeringsprosjekter.

## 1. Bakgrunn og forutsetninger

### 1.1. Regionreformen, områdegjennomgang og ny organisering av Statens vegvesen

De store omleggingene som er gjennomført i form av regionreformen og opphør av sams veiadministrasjon endrer Statens vegvesens virkeområde og organisering. I oppdrag 1 påpekes at realisering av gevinster identifisert i områdegjennomgangen vil være viktig utgangspunkt for arbeidet. I 2017 satte regjeringen i gang en områdegjennomgang av Statens vegvesen hvor organisering, rapportering og foreløpige resultater av effektiviseringsprogrammet ble vurdert. I områdegjennomgangen ble det blant annet foreslått å justere effektiviseringsmålene. Under pkt. 2.3 følger beskrivelse av etatens

Postadresse  
Statens vegvesen  
506M300006M300012M300072M358856Mfirmapost@vegvesen.no  
Postadresse  
Postnummer

Telefon: 02030

Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon: 78 94 15 50

pågående arbeid med effektivisering. Det pågår utvikling innenfor en rekke av etatens områder som også vil ha en effektiviseringsgevinst.

I etterkant av områdegjennomgangen har Statens vegvesen fått i oppdrag å utrede ny organisering av etaten. Beskrivelse av gevinster og effekter av ny organisering av Statens vegvesen vil bli beskrevet i endelig leveranse, når arbeidet med ny organisasjon har kommet lengre. Videre ble etaten bedt om å utforme forslag til innretning av reform for trafikant- og kjøretøyområdet, jf. ytterligere omtale i pkt. 2.3.

## **1.2. Justerte rutiner for styring av veiprosjekter**

I arbeidet med å få bedre styring av store veiprosjekter har Statens vegvesen justert retningslinjer i håndbok R760 *Styring av vegprosjekter*, gjeldende fra 1. februar 2018 og som erstattet 2012-utgaven.

Håndboken gir føringer for hvordan alle prosjekter i alle faser skal styres ved hjelp av en 4-trinns prosjektsstyringsmodell, som går ut på å identifisere, planlegge, gjennomføre og avslutte et veiprosjekt. I R760 stilles det krav om at det for alle prosjekter skal utarbeides prosjektbestilling, sentralt styringsdokument, kvalitetsplan og sluttrapport, som sammen utgjør prosjektets styrende dokumenter. Videre stilles det tydeligere krav til prosjektstyring, porteføljestyring og til de styrende rollene i hvert prosjekttrinn. Det er innført krav til ekspertgrupper som skal gå gjennom prosjekter som er over styringsmålet og som har kostnadsøkninger utover de rammer (styringsmål) som er satt i planfasen. Det er også strengere krav til oppfølging av styringsmål og til endringslogg for prosjekter i planfase.

Finansdepartementet har samlet dagens krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten i et nytt rundskriv *R-108/19 Statens prosjektmodell – Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten*, som blir gjeldende fra 21. september 2019.

## **1.3. Tilrettelegging for fremtidens transportsystem**

Det pågår en omfattende utvikling innen teknologi og elektronisk kommunikasjon i transportsektoren.

Statens vegvesen har fastsatt strategiske mål frem mot 2030 gjennom virksomhetsstrategien. Ett av målene handler om å tilrettelegge for fremtidens transportsystem ved å utvikle en myndighets- og regulatorrolle i et helhetlig intelligent transportsystem. Videre skal etaten utforme regelverk for ITS basert på internasjonale standarder, avklare statens eierskap og tilgang til vei- og trafikkdata samt utvikle transport som eget kjerneområde i organisasjonen. Teknologisatsingen i Statens vegvesen handler om å tilrettelegge for å oppnå etatens overordnede strategiske mål, samt møte samfunnets forventninger om å tilby bedre tjenester og legge til rette for nye oppgaver og arbeidsformer. Teknologisatsingen vil også understøtte effektivisering av etatens arbeid.

I arbeidet med ny teknologi vil det være behov for midler til både utvikling, implementering og drift av nye teknologiske løsninger. Dette forventes å gi en innsparing på sikt. Samtidig vurderes hvordan vi kan redusere kostnadene og få mer infrastruktur for pengene, jf. ytterligere omtale under pkt. 2.3 og endelig leveranse.

#### **1.4. Nye Veier AS**

Opprettelsen av veiselskapet Nye Veier AS, som overtar ansvaret for bygging, drift og vedlikehold av deler av riksveinettet, betyr endringer i Statens vegvesens ansvar og funksjon. Det kan påvirke kontraktsformer og gjennomføring, og ha betydning for etatens organisering. Eksempelvis medfører åpning av nye riksveistrekninger som Nye Veier har bygget og har drifts- og vedlikeholdsansvaret for, at etatene har behov for å tilpasse byggherre-/kontraktstrategien for drift og vedlikehold til de nye rammebetingelsene.

I arbeidet med å utrede aktuelle prosjekter legger vi foreløpig til grunn Nye Veiers nåværende portefølje. Vi forutsetter også at Nye Veier skal drifte og vedlikeholde sine strekninger etter at disse er åpnet for trafikk.

## **2 Metode, status og endelig leveranse**

I oppdrag 1 blir virksomhetene bedt om å redegjøre for hvordan kostnadene ved de ulike hovedelementene som inngår i hhv. drift og vedlikehold, investeringer og øvrig virksomhet kan reduseres, samtidig som hensikten med tiltakene oppnås. Nedenfor følger en omtale av hvordan det metodisk er arbeidet med oppdraget, status og beskrivelse av endelig leveranse for drift og vedlikehold, investeringsprosjekter og øvrig virksomhet, i henhold til inndelingen i oppdraget. Under øvrig virksomhet beskrives henholdsvis effektiviseringsarbeidet, trafikant- kjøretøyområdet, HR-området, bruk av ny teknologi, IKT-området og kjøp av riksveiferjetjenester.

Vi gjør oppmerksom på at det kan komme justeringer av hva som omtales i endelig leveranse når vi har kommet lenger i arbeidet.

### **2.1. Drift og vedlikehold**

Virksomhetenes bes om å utarbeide en plan for kostnadseffektiv ressursbruk med oversikt over hvilke tiltak som er aktuelle på enkeltområder. Dette gjelder også hvordan gode anskaffelser kan redusere kostnader.

I områdegjennomgangen er det belyst en rekke mulige forbedringspunkter som kan bidra til optimalisering. Optimalisering av drift og vedlikehold vurderes sett i lys av rammebetingelser som avvikling av sams, redusert veinett som følge av Nye Veier og OPS og ny organisering av Statens vegvesen. Det er stor uro i markedet som følge av regionreformen, blant annet som følge av at lengden på kontraktene reduseres og kontraktene dermed blir dyrere.

I arbeidet med å optimalisere drift og vedlikehold vurderes det hvordan bruk av ny teknologi og digitaliserte løsninger kan gi Statens vegvesen og leverandørene et bedre grunnlag for gjennomføring av drifts- og vedlikeholdstiltak. Dette kan også gi muligheter for bedre og mer effektiv oppfølging av forholdene på veiene og tiltak som entreprenørene skal gjennomføre. Digitale samhandlingsplattformer vil kunne understøtte dette både internt og eksternt. Samlet sett vil dette kunne gi bedre forhold for trafikantene på veinettet til en relativt lavere kostnad enn i dag. Ny teknologi bidrar også til økt kvalitet på leveransen, noe som medfører at vi får mer igjen for pengene.

I endelig leveranse vil vi beskrive hvordan bruk av ny teknologi kan gi økt nytte og reduserte kostnader, men også økt behov som følge av at ny teknologi kan avdekke flere avvik. Det gjennomføres en rekke virksomhetsutviklingstiltak (VU-tiltak) som er vesentlige for optimalisering av drift og vedlikehold og som beskrives i endelig leveranse, som «Forvaltning og vedlikeholdsstyring», «Utvikling og tunnelforvaltning» og «Vinterdrift». Det gjennomføres også FoU-prosjekter som er vesentlige for drift og vedlikehold, som «Bedre bruvedlikehold», «Bevegelse» og «Varige veger». Det vurderes hvordan virksomhetsutviklingen videre utover i NTP-perioden kan bidra til effektivisering og kostnadsreduksjoner.

Kostnader knyttet til drift og vedlikehold omfatter både interne og eksterne kostnader. De eksterne kostnadene knyttet til entrepriser (kontrakter) utgjør selvfølgelig den klart største andelen av kostnadene. Det medfører at produktivitetsøkning og kostnadsbesparelser i stor grad må gjenspeiles i entreprisekostnadene vi oppnår i kontrakter med entreprenørene. Dette temaet vil også bli omtalt nærmere i den endelige leveransen.

I arbeidet med oppdraget tar vi utgangspunkt en i utredning av behov for midler som er gjort som en del av arbeidet med grunnlag for NTP 2022–2033. Her er det forutsatt en viss årlig produktivitetsvekst innenfor dette området.

## **2.2. Investeringer**

Samferdselsdepartementet ber om at det gjøres en systematisk optimalisering av prosjekter som er aktuelle for prioritering i kommende NTP, og for hvert prosjekt beskrive muligheten for kostnadsreduserende og/eller effektiviserende tiltak – eller alternative løsninger – samt muligheten for å øke nytten til prosjektet. Det blir også bedt om å vurdere kostnadene ved planlegging, og hvordan disse kan reduseres samtidig som planene skal ha tilstrekkelig god kvalitet. Det skal oppgis anslag for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, herunder ikke-prissatte konsekvenser og klimaeffekt.

Statens vegvesen utarbeider en oversikt over nye prosjekter over 500 mill. kr som kan være aktuelle for NTP 2022–2033, som vil følge vedlagt i endelig leveranse. Mange av prosjektene inngår i NTP 2018–2029. De øvrige er hentet fra Riksvegutredningen. Det er tatt høyde for signaler om at virksomhetene skal gjennomføre utbygging/utbedring over lengre strekninger, noe som gjør at andre prosjekter kan være aktuelle.

I arbeidet med investeringsprosjektene er det lagt opp til en prosess som samsvarer med den tiden vi har hatt til rådighet og som samtidig sikrer tilfredsstillende kvalitet på arbeidet. I oppdraget legges det stor vekt på at investeringsprosjekter som ikke har vært gjennom en optimalisering ikke er aktuelle å ta inn i NTP. Vi har derfor lagt spesiell vekt på å gjennomføre en særskilt optimaliseringsprosess i forbindelse med oppdrag 1 for de mest aktuelle prosjektene. I tillegg til det arbeidet som gjøres særskilt i forbindelse med oppdrag 1 er prosjektene gjenstand for dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i henhold til plan- og bygningsloven og håndbok R760.

I oppdraget blir vi bedt om å vise kostnader og nytte før og etter optimalisering. Statens vegvesen har derfor valgt ut prosjekter som har kommet i gang med planlegging etter plan- og bygningsloven, det vil si kommunedelplan eller reguleringsplan, og som dermed har en referansekostnad. For disse er det gjort en forholdsvis detaljert gjennomgang innenfor den tidsrammen som er gitt. Prosjekter med plan er nærmere mulig realisering, jf. kravet til at prosjekter i første seksårsperiode i inneværende NTP minst skal ha vedtatt kommunedelplan. Departementet har bestemt at det ikke skal brukes planleggingsressurser på prosjekter som ligger for langt frem i tid. Det er først når prosjektet har et planforslag at vi kan gjøre tilstrekkelig pålitelige vurderinger av optimaliseringstiltak og kostnadsreduksjoner sett i forhold til en referanse. Da er det også mulig å gjøre beregninger av endringer i samfunnsøkonomisk nytte. På KVVU-nivå er muligheten til å gjøre betydelige endringer enda større, men usikkerheten knyttet til løsninger, kostnader og nytte er svært stor ( $\pm 40$  pst). Prosjekter med KVVU er også gjennomgått, men mindre detaljert.

Vi har altså kategorisert prosjektene i to grupper:

1. Prosjekter som har forslag til kommunedel- eller reguleringsplan klar for å sendes på høring eller hvor planen er vedtatt. For disse gjennomføres det en systematisk prosjektoptimaliserende analyse med nye kostnadsanslag og virkningsberegninger.
2. Prosjekter med KVVU. For disse gis det en verbal omtale av potensialet for kostnadsreduksjon når prosjektene kommer til planfasen. Optimalisering av prosjektene skjer i den videre planleggingen i henhold til R760.

I tillegg er det en del prosjekter hvor planprosessen har kommet så langt at det er ikke er funnet hensiktsmessig å bearbeide disse (på vei til KS2).

Det pågår også et arbeid i etaten med en portefølje av utbedringsstrekninger bestående av mindre omfattende programområde-, forfalls- og/eller vedlikeholdstiltak, hvor det er aktuelt å fastsette en ramme som tiltakene så må planlegges i henhold til.

Nedenfor følger om utdypende beskrivelse av metodene som er lagt til grunn for investeringsprosjektene.

#### Systematisk prosjektoptimaliserende analyse

Arbeidet med å gjennomføre systematisk prosjektoptimaliserende analyse er godt i gang. Dette arbeidet omfatter totalt om lag 40 prosjekter. I endelig leveranse vil vi beskrive

anbefalte kostnadsreducerende tiltak, eventuelle negative konsekvenser for måloppnåelsen av tiltakene, konsekvenser for planprosessen, endringer i kostnader og netto nytte samt konsekvenser for klimagassutslipp og naturmangfold.

På grunn av den knappe tiden ekspertgruppene har hatt til rådighet, har det ikke vært mulig å gå gjennom disse prosjektene med samme grundighet som det er lagt opp til henhold til føringene i håndbok R760. Ekspertgruppene har blant annet vurdert om prosjektene har riktig dimensjoneringsklasse, veilengde og linjeføring, om det er aktuelt å endre omfanget og lengden av bruer og tunneler, kryssløsninger, løsninger for gang-, sykkel- og miljøtiltak, fart, materialbruk og omfang av tilførselsveier m.m.

Det er vurdert om optimaliseringen medfører behov for planendring eller om endringene kan gjøres innenfor foreslått/vedtatt plan samt behov for nye avklaringer etter annet regelverk. For de prosjektene hvor det er funnet muligheter for gjennomførbare optimaliserende tiltak, utarbeides det et nytt kostnadsoverslag. Vi gjør oppmerksom på at det er utarbeidet kostnadsoverslag i flere ledd og at endelig kostnadsoverslag for den fasen prosjektet er i foreligger først når endelig forslag til optimalisering er besluttet. Der det anbefales betydelig endring i prosjektet beregnes prosjektet på nytt med transportmodell og/eller samfunnsøkonomisk verktøy. Beregningene sammenholdes med beregninger før optimaliseringen.

#### Dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering

For prosjekter hvor det kun foreligger KVVU og regjeringen har fattet vedtak om videre planlegging, men hvor planleggingen ikke formelt har startet opp, er det lagt opp til et mer dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i videre planlegging og gjennomføring i henhold til plan- og bygningsloven og håndbok R760.

For disse prosjektene gjennomføres ikke systematisk prosjektoptimaliserende analyse som en særskilt arbeid i forbindelse med oppdrag 1. Det vil til endelig leveranse utarbeides en kort verbal omtale av muligheter for å redusere kostnader ved valg av løsninger innenfor det besluttede konseptet, f.eks. gjennom redusert tiltaksomfang, trinnvis utbygging mv. når prosjektet går inn i planfasen. Noen av KVVUene er gamle, og dersom nye forutsetninger tilsier at konseptvalget bør tas opp til ny vurdering, vurderes om det bør utarbeides ny KVVU, eventuelt at spørsmålet om veiplanlegging vurderes gjennom kommunedelplan med konsekvensutredning.

For noen prosjekter som kan være aktuelle for NTP pågår det allerede separate løp mht optimalisering (E39 Møreaksen, E39 Hordfast, E16 fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Arna–Stanghelle).

#### Kostnadsreduksjon ved programområdetiltak

Arbeidet med å profesjonalisere og effektivisere prosjektgjennomføringen gjelder også mindre programområdetiltak (mindre utbedrings-, trafiksikkerhets-, gang- og sykkel-, kollektivtrafikk- og miljøtiltak). Innføring av strammere prosjektstyring, oppdatering av arbeidsrutiner i kvalitetssystemet, opplæring mv. vil også gi effekt for mindre tiltak. Vi

arbeider langsiktig med i større grad å gjennomføre de mindre tiltakene sammen med vedlikeholdstiltak. Når det gjelder gang- og sykkelanlegg spesielt prioriteres de mulighetene som ligger i veinormalene for å benytte enklere tiltak som skilting og oppmerking der det er et godt nok alternativ til investeringer. Denne verktøykassen av mindre tiltak vil utvikles videre. Når det gjelder muligheter for å gå ned på standarden i blant annet gang- og sykkeltiltak viser vi til tidligere besvarelser til Samferdselsdepartementet.

#### Effektivisering av planlegging og gjennomføring

Statens vegvesen vil planlegge og bygge prosjekter som bidrar optimalt til regjeringens miljø- og transportpolitikk. I arbeidet med å effektivisere planleggingen ser etaten blant annet på behov for å gjennomgå lovverket, videreutvikle metodikk for beslutningsgrunnlag, belyser hvilke muligheter ny teknologi gir for transportsektoren samt videreføre arbeidet med å forenkle og utvikle tekniske standarder og kontraktsmodeller.

Statens vegvesen går kritisk gjennom ressursbruken for planlegging og utbygging av investeringsprosjekter for å redusere kostnader og/eller øke nytten. Vi vil beskrive tiltak som kan bidra til å forenkle og effektivisere planlegging og gjennomføring av investeringsprosjekter. Planlegging og utbygging sees i sammenheng for effektiv overlevering mellom faser.

Samferdselsdepartementet har besluttet at prosjekter som ligger langt frem ikke skal planlegges. Dette reduserer i seg selv bruken av planmidler. Det er lokalt press for å planlegge riksvei, fordi kommuner ønsker forutsigbarhet med hensyn til trasevalget som grunnlag for arealbruksplanleggingen i kommunen, eller fordi lokale og regionale myndigheter ser en plan som det første skritt til realisering av nye veier. Dersom slik planlegging hadde fått et stort omfang ville det vært en risiko for at planer blir foreldet og må gjøres på nytt. Begge deler gir risiko for at planleggingen er bortkastet og må gjøres en gang til. Vedtatte planer som endres skaper uforutsigbarhet for befolkning og næringsliv, og har en del samfunnsmessige ulemper.

Statens vegvesen har fått tydelige styringssignaler om effektivisering av planprosessene og sterkere kostnadskontroll, blant annet i tildelingsbrevet for 2018: «Departementet legger også til grunn at det går grundig inn i prosjekter i søken etter løsninger som bidrar til et lavere kostnadsnivå og mer vei for pengene. Det må være et fokus på kostnadskontroll i alle faser av et prosjekt. Fordyrende løsninger som ønskes lokalt, må vurderes opp mot nytten av dette». I lys av dette vurderer Vegdirektoratet behovet for bruk av statlige planvirkemidler som økende. Vi ønsker derfor å bygge videre på tidligere dialog med departementene om hvordan ulike statlige planvirkemidler kan bidra til effektivisering av planprosessene og sterkere kostnadskontroll. Statens vegvesen ser behov for økt bruk av statlige planvirkemidler for å øke gjennomføringsevnen i planleggingen. Vi viser til eget brev datert 6. desember 2018.

Statens prosjektmodell (KS-ordningen) bør gjennomgås og endres med sikte på å gi Statens vegvesen mulighet for tidlig involvering av entreprenør på linje med andre statlige utbyggere. Vi viser til vårt forslag fra 2014, som siden er gjentatt. I dag kan ikke etaten gjøre

dette før det foreligger en detaljert reguleringsplan og det er gjennomført KS2. Statens vegvesen ønsker å kunne gjøre KS2 på et mindre detaljert grunnlag, og gis større mulighet til porteføljestyring for å kunne gjennomføre med reduserte kostnader og tidsbruk og ha samme betingelser som andre større statlige utbyggere.

Transportvirksomhetene er bedt om å vurdere hvilke muligheter bruk av ny teknologi gir for transportsektoren. Vi vil i endelig leveranse belyse hvordan ny teknologi, eksempelvis gjennom innføring av modellbasert prosjektgjennomføring (BIM), kan bidra til økt nytte. Etaten skaffer erfaringer i planleggings- og utbyggingsvirksomheten ved systematisk FoU, som skal komme nye prosjekter i sektoren til gode.

Det er behov for å videreutvikle metodikken for beslutningsgrunnlag for politikerne på alle nivåer, for å sikre godt grunnlag og riktig utredningsomfang. Det vil bli redegjort for gjennomførte og planlagte grep for mer strategisk planlegging av investeringsporteføljen samt hvordan bruk av utviklingsstrategier i arbeidet med riksveiutredningen kan bidra til økt nytte.

### **2.3. Øvrig virksomhet**

Departementet ber om at det gjøres vurderinger av i hvilken grad kostnadene til all øvrig virksomhet kan reduseres, og hvordan de ulike områdene kan innrettes mest mulig hensiktsmessig for å oppnå tilstrekkelig kvalitet i alle leveranser.

I optimalisering av øvrig virksomhet tar vi utgangspunkt i områdegjennomgangen, ny organisering av Statens vegvesen, ny tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet, etatens arbeid med effektiviseringskrav og utredning av behov for midler i perioden 2022–2033.

#### Effektiviseringskrav

Etatens effektiviseringskrav har frem til 2019 omfattet interne påvirkbare kostnader. I Prop. 1 S (2018–2019) for statsbudsjettet 2019 utvidet regjeringen programmet til å omfatte etatens samlede virksomhet slik at eksterne kostnader også ble inkludert. Regjeringens effektiviseringskrav må justeres for virkninger av regionreformen og tilhørende avvikling av sams veiadministrasjon. Statens vegvesen har foreslått nytt måltall for interne kostnader i 2023 hvor vi har justert for utskilling av sams veiadministrasjon, jf. brev til SD om rammefordelingsforslag for statsbudsjettet 2020 datert 8. mai 2019.

Samferdselsdepartementet forutsetter at virksomhetene også etter fristen jobber kontinuerlig med å redusere kostnader og optimalisere tiltak for å øke nytten. Vi har derfor lagt til grunn en ytterligere effektivisering også i etterkant av 2023.

#### HR-området

Statens vegvesen optimaliserer ressursbruken gjennom bemanningsstyring og dimensjonering av bemanning i ny organisering av Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet har på bakgrunn av rapporten «Fra regioner til divisjoner – utredning av Statens vegvesen fra 1 januar 2020» bedt om at det skal gjennomføres en omorganisering som innebærer divisjonalisering (jf. «Supplerende tildelingsbrev – videre arbeid med organisering av Statens vegvesen»). Det pågår i dag et arbeid med å detaljere



divisjonsløsningen. Å samle fellesfunksjoner og effektivisere prosesser gjennom automatisering og standardisering bidrar til en mer effektiv ressursbruk. Effektiviseringspotensialet vil avhenge av beslutninger rundt ansvars- og oppgavefordeling.

Vi vil i endelig leveranse beskrive optimalisering av eiendomskostnader, både som følge av å effektivisere eiendomsvirksomheten samt justering i antall lokasjoner gjennom ny tjenesteleveransemodell og -struktur på TK-området. I tillegg vil vi vurdere gevinstrealisering som følge av omlegging av etatens kjøretøyadministrasjon, kostnadsreduksjoner gjennom å etablere landsdekkende funksjoner m.m.

Som følge av regionreformen antas det at ressurser til støtte vil bli overført til de nye fylkene. Dette er foreløpig uavklart. Statens vegvesen vil, når ansvars- og oppgavefordeling er klarlagt i ny organisasjon, legge en plan for hvordan det skal arbeides med kontinuerlig optimalisering av organisasjonen frem til 2033.

#### Trafikant- og kjøretøyområdet

Områdegjennomgangen vurderes en mulig ny tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet og endret struktur/omfang på støttefunksjoner. I Prop. 1 S (2018–2019) fremkommer det at regjeringen vil gjennomføre en reform av trafikant- og kjøretøyområdet (TK-området). Reformen skal legge til rette for fremtidsrettede, brukerorienterte og effektive tjenester gjennom en ny tjenesteleveransemodell og -struktur.

Både områdegjennomgangen og tidligere vurderinger gjort av Statens vegvesen viser at det er behov for modernisering av TK-området. Statens vegvesen har de senere årene hatt fokus på digitalisering og utvikling av selvbetjeningsløsninger for å oppnå bedre, enklere og mer tilgjengelige tjenester for brukerne. Når stadig flere tjenester tilbys via selvbetjeningsløsninger uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må dagens tjenestemodell og -struktur tilpasses for å sikre mest mulig rasjonell og effektiv drift.

Vi viser til Statens vegvesens forslag til tjenesteleveransemodell og -struktur for TK-området som ble oversendt Samferdselsdepartementet 20. mai 2019. Samferdselsdepartementet har imidlertid klargjort at regjeringen skal ta stilling til forslaget til tjenesteleveransemodell og -struktur før endringer kan gjennomføres. I oppdraget av 26. oktober 2018 er det stilt krav om at implementeringsplan for ny tjenesteleveransemodell og -struktur skal være på plass senest 1. juni 2020.

Beskrivelse av optimalisering av TK-området i endelig leveranse for oppdrag 1, vil avhenge av eventuelle tilhørende tilbakemeldinger fra Samferdselsdepartementet.

#### Ny teknologi, digitalisering og IKT

Det er en forventning om at ny teknologi, arealbeslag til infrastruktur og klimahensyn vil prege debatten om fremtidens mobilitet. Konsekvenser av dette er at offentlig sektor må bidra i utviklingen og bruke nye løsninger, både som infrastruktureier, men også som regulator. Det er behov for å legge til rette for gode rammebetingelser og etablere god styring av virkemiddelbruken, slik at etaten kan bidra til en ønsket samfunnsutvikling.

Statens vegvesen har igangsatt en rekke aktiviteter innenfor transportområdet med mål om å effektivisere, øke nytten og tilpasse dagens transportsystem til fremtidens transportbehov og mobilitet. Bruk av utviklingsstrategier i arbeidet med riksveiutredningen kan bidra til økt nytte. Helhetlig FoU- og innovasjonsaktivitet samt pilotering kan bidra til optimalisering og redusere risikoen for feilinvesteringer i NTP-perioden.

For å fremme fremtidige transportløsninger er det behov for reguleringer. I arbeidet med å tilrettelegge for fremtidens transportsystem har Statens vegvesen som mål å utvikle en myndighets- og regulatorrolle i et helhetlig intelligent transportsystem, jf. etatens virksomhetsstrategi. Vi vil gi ytterligere informasjon om hvordan etaten kan legge til rette for ønsket utvikling.

I arbeidet med å optimalisere IKT-området utreder Statens vegvesen effektivisering av IKT-forvaltning og -drift, samt konsekvenser av opphøret av sams veiadministrasjon i form av færre ansatte. Effektivisering er vesentlig for å holde kostnadene nede, samtidig som det er behov for investeringer knyttet til innføringer av nye selvbetjeningsløsninger, ITS-området og støtte for autonome kjøretøyer.

#### Kjøp av riksveiferjetjenester

Når det gjelder kjøp av riksveiferjetjenester utreder Statens vegvesen årsakene til kostnadsutviklingen innen ferjedriften. Videre vil vi beskrive tiltak for å oppnå produktivitetsøkning i ferjedriften og hvordan vi kan legge til rette for ytterligere digitalisering og automatisering. Som en stor innkjøper av ferjetjenester har Statens vegvesen virkemidlene som kan gjøre det mulig å legge til rette for videre utvikling innenfor digitalisering og automatisering, både når det gjelder teknologi og samarbeid med Sjøfartsdirektoratet om regelverk.

I tillegg vil vi omtale potensial for ytterligere effektivisering. Bruk av elektrisitet som energikilde til ferjene har medført behov for lade- og fortøyningsinfrastruktur på ferjekai. Dette, sammen med at det forventes økt behov for kapasitet (antall avganger og/eller ferjekapasitet) på riksveiferjesambandene, gir grunnlag for å se på potensialet for effektivisering og optimalisering i grensesnittet mellom kai og fartøy.

### **3 Oppsummering av foreløpige resultater fra optimaliseringen av investeringsprosjekter**

Om lag 40 planprosjekter i porteføljen på ca. 110 prosjekter er gjennomgått med sikte på å finne fram til kostnadsreduksjoner og økt nytte. Oppsummeringen av mulige besparelser eller økninger tar utgangspunkt i gjeldende NTP-ramme/fastsatt styringsmål. For planprosjekter der dette ikke foreligger, er godkjent referansekostnad brukt. Slik det ser ut pr. i dag vil Vegdirektoratet i hovedsak ikke anbefale å gå videre med kuttforslag som innebærer omgjøring av beslutninger etter KVU/KS1. Vi tar heller ikke sikte på å anbefale kutt som innebærer å gå ned på krav til veistandard ut fra N100 og trafikkprognoser. Potensialet vi har funnet for å øke nytten gjelder i stor grad reduserte kostnader. Vi har så langt ikke funnet mange prosjekter hvor det er grunnlag for å øke fartsgrensen og dermed

nytt. Unntak kan være på tofeltsveier med lite trafikk hvor det er forsvarlig å beholde 90 km/t.

Gjennomgangen viser at mulige kostnadsreduksjoner ligger i størrelsesorden fem prosent for den optimaliserte porteføljen. Da har vi tatt ut åtte prosjekter som skiller seg ut ved å vise kostnadsøkninger, og som vil få en særskilt gjennomgang i Statens vegvesen for om mulig å komme ned på NTP-rammen, for eksempel ved å redefinere prosjektet og starte planlegging på nytt. For øvrig kan ny teknologi bidra til at vi får mer igjen for hver krone investert.

Gjennomgangen kan tyde på at rammene som ble satt i forrige NTP var mangelfulle, og at besparelsen i en del prosjekter derfor først og fremst ligger i styring mot gjeldende ramme. Dvs. at de kuttene vi finner bidrar til å holde kostnadsnivået flatt.

De største mulige besparelsene er knyttet til standardendringer der trafikkøkninger ligger langt fram i tid, eventuelt aldri kommer, og der det derfor ligger til rette for etappevis utbygging i lengde og bredde,

Sammenligner en med situasjonen ved fremleggelsen av NTP 2018 – 2029, der kostnader for prosjektene i meldingen ble sammenlignet mot foregående NTP, er dette dramatisk annerledes. Da var økningen i kostnader om lag 40 prosent. Det må også tas i betraktning at normalendringer og nye lovpålagte krav som har kommet i de senere år har gitt kostnadsøkninger utenfor vår kontroll for den porteføljen vi nå har sett på. Dette vil komme frem i endringsloggene.

Vi vil i endelig leveranse beskrive eventuelle negative konsekvenser av optimaliseringstiltak og konsekvenser for planprosessen.

Med hilsen

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*