



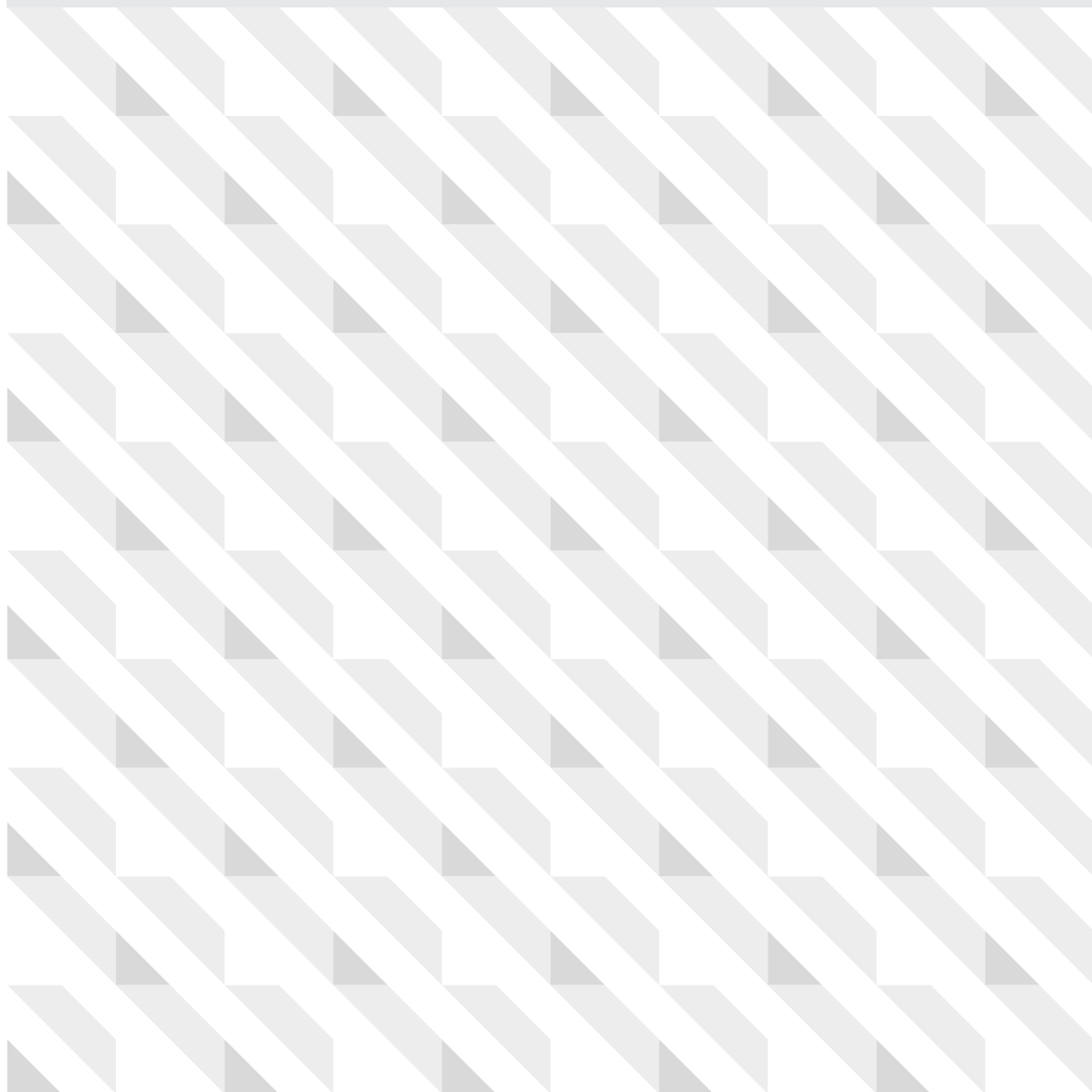
Årsrapport 2024



Asfaltering i undersjøisk tunnel med kolonnekjøring og manuell dirigering på E39 Byfjordtunnelen. I 2024 har vi lagt 590 tusen tonn asfalt, og etaten bidrar aktivt til å redusere utslipp gjennom klimavekting i våre kontrakter. Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen.

Verdier

Statens vegvesen - profesjonell,
framtidssrettet og inkluderende





INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Leders beretning	5
2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
2.1. Bærekraft	10
2.2. Organisasjon og ledelse	11
3. Årets aktiviteter og resultater	15
3.1 Resultater og måloppnåelse	16
3.1.1 Mer for pengene	17
3.1.2. Effektiv bruk av ny teknologi	29
3.1.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	34
3.1.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	49
3.1.5. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	61
3.2. Økonomi og ressursbruk	72
3.2.1. Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	73
3.2.2. Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	76
3.2.3. Postvis omtale av kap. 1332 Transport i byområder mv.	77
3.2.4. Fullmakter	77
Tilsagnsfullmakter	79
4. Styring og kontroll i virksomheten	80
4.1 Overordnet om styring og kontroll	81
4.2. Samfunnssikkerhet og beredskap	81
4.2.1. Totalforsvarssamarbeid	81
4.2.2. Egen beredskap	82
4.2.3. Ivaretagelse av fremkommelighet	82
4.2.4. Risikovurdering samfunnsikkerhet og beredskap	83
4.3. Etterlevelse	83
4.3.1. Habilitet	84
4.3.2 Oppfølging av leverandører	84
4.3.3 Oppfølging av eksterne tilsyn, revisjoner og tilrådninger	84
4.3.4 Risikovurdering etterlevelse	87
4.4. Bemanning, kapasitet og kompetanse	88
4.4.1 Bemanning i Statens vegvesen	88
4.4.2 Kompetanse	88
4.4.3. Lærlinger	89
4.4.4. Kjøp av konsulenttenester	90
4.4.5. Risikovurdering bemanning, kapasitet og kompetanse	91
4.5. Likestilling og inkludering i virksomheten	91
4.5.1. Likestilling i virksomheten	91
4.5.2. Inkluderende rekruttering	93
4.5.3. Risikovurdering likestilling og inkluderende rekruttering	94
4.6. Arbeidsmiljø i Statens vegvesen	94
4.6.1. Risikovurdering arbeidsmiljø	95
4.7. Helse, miljø og sikkerhet	95



4.7.1. Intern HMS	96
4.7.2. HMS i entreprisen	96
4.7.3. Risikovurdering helse, miljø og sikkerhet	96
4.8. Seriositet	97
4.8.1. Risikovurdering seriositet	98
4.9. Fellesføringer	98
5. Vurdering av framtidsutsikter	99
6. Årsregnskap	101
6.1 Ledelseskommentar	102
Formål	102
Bekreftelse	102
Vurdering av vesentlige forhold	102
Tilleggsopplysninger	103
Prinsippnote til årsregnskapet	104
6.2 Bevilgningsrapportering med noter	106
Note A Forklaring av samlet tildeling	108
Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overført beløp til 2025	108
6.3 Artskontorapporteringen med noter	112
Note 1: Innbetalinger fra drift	113
Note 2: Utbetalinger til lønn	114
Note 3: Andre utbetalinger til drift	115
Pkt. 1: Fremmedytelser og entrepriser	115
Pkt. 2: Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter	116
Pkt. 3: Kjøp av konsulenttenester	116
Note 4: Finansinntekter og finansutgifter	116
Note 5: Utbetaling til investeringer	117
Note 6: Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	117
Note 7: Utbetaling av tilskudd	117
Note 8 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen	118
Vedlegg 1 Nærmere om resultater	119
Vedlegg 2 Nærmere om oppfølging av store prosjekter	132
Vedlegg 3 Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren	142
Vedlegg 4 Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler	146
Vedlegg 5 Oversikt over tilsynssaker fra Vegtilsynet	162
Vedlegg 6 Overordnet status og risiko-vurdering på oppdrag i budsjettåret	164



1. Leders beretning



E10 Rasoverbygg Moskenes. Et prosjekt knyttet til Nasjonale turistveier som slynger seg i fire etapper langs havet gjennom Flakstad og Moskenes kommuner i Lofoten. Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen.



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem er en sentral bærebjelke i samfunnet og en viktig forutsetning for verdiskaping og velferd. Det norske veinettet er ryggraden i transportsystemet. Verdier for milliarder skapes gjennom at veiene er åpne, fremkommelige og trygge.

Regjeringen la frem Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 våren 2024. NTP gir gode føringer for Statens vegvesens arbeid i kommende 12 års periode. Spesielt er den forsterkede satsningen på å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må sentral, sammen med arbeidet på trafikksikkerhet, forutsigbar fremkommelighet og bærekraft.

I 2024 har Statens vegvesen effektivisert den interne virksomheten og oppnådd et resultat for interne kostnader som er 300 millioner kroner lavere enn kravet for 2024. Videre optimaliserer vi veiprosjektene våre for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet og nytte for trafikantene innenfor de gitte økonomiske rammene.

Vi bidrar til det grønne skiftet ved å utvikle og tilrettelegge for et fremtidsrettet veitransportsystem som ivaretar klima, miljø og sosial rettferdighet. I 2024 har vi arbeidet systematisk for å sikre at riksveinettet er åpent og trygt, til tross for utfordrende værforhold og klimaendringer. Vi har håndtert flere krevende værhendelser som har påvirket store deler av veinettet. Hendelser som før skjedde sjeldent, inntreffer nå oftere og kan gi større negative effekter for mennesker og miljø. Derfor fortsetter vi å utvikle og iverksette tiltak for å ruste oss mot klimaendringer, inkludert kartlegging av sårbarhet og forebygging og håndtering av hendelser.

I 2024 ble byvekstavtaler for Nedre Glommaregionen og Kristiansandsregionen fremforhandlet og signert. Det er nå syv byområder som har byvekstavtale. Nullvekst i personbiltrafikken innenfor byområdene er det bærende elementet i disse avtalene.

Norge er fortsatt det mest trafikksikre landet i Europa. Med 16 drepte per million innbyggere i 2024, mot et europeisk gjennomsnitt på 46, har vi oppnådd betydelige resultater i vårt trafikksikkerhetsarbeid. Det estimerte resultatet for 2024 tilsier et samlet tall på 620 drepte og hardt skadde. Dette er det laveste tallet i moderne tid. Vårt høye ambisjonsnivå gjør likevel oppgaven som ligger foran oss utfordrende. Skal vi nå etappemål om maks 350 drepte og hardt skadde innen 2030, kreves en forsterket innsats og bedre ressursallokering både fra Statens vegvesen og andre bidragsytere. Vi har blant annet startet et arbeid for å få frem nye treffsikre trafikksikkerhetstiltak ved å sammenstille og analysere data fra flere kilder ved hjelp av teknologi og tverrfaglige team.

I møte med den alvorlige sikkerhetssituasjonen i Europa, har Statens vegvesen i 2024 hatt stor oppmerksomhet på samfunnssikkerhet og beredskap. Vi samarbeider tett med Forsvaret og andre totalforsvarsaktører, samt med våre nordiske naboer om militær mobilitet og en felles robust nordisk transportinfrastruktur. Dette vil understøtte militære og sivile behov i en krise- eller krigslignende situasjon.



Dyktige medarbeidere er avgjørende for å møte fremtidens utfordringer og fortsette å levere høy kvalitet i våre tjenester. Deres kompetanse, engasjement og innsats er sentralt for å levere på samfunnsoppdraget. Vi bruker teknologi aktivt i utførelsen av tjenestene våre og målretter innsatsen for å bli mer effektiv, datadrevet og innovativ.

Oslo, 14. mars 2025



Foto: Henriette Erken Busterud,
Statens vegvesen

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall



Foto: OPS-selskapet Sotra Link er i gang med bygging av 9,4 kilometer ny riksvei på strekningen fra Kolltveit i Øygarden til Sotravatnet i Bergen. Prosjektet skal åpne for trafikk i 2027. Foto: Karoline Rage, Statens vegvesen.



Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem. 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, prosjekterer, bygger ut, drifter og vedlikeholder riksvei.



Myndighetsorgan

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

Figur 2.1 Statens vegvesens tre roller

Statens vegvesens virksomhetsstrategi tar utgangspunkt i Nasjonal transportplan (NTP), og består av fem toppmål med tilhørende styringsindikatorer, tre strategiske retninger og tre prioriterte områder. Til sammen gir det etaten et fundament for å prioritere strategisk riktige initiativ som vi må lykkes med for å løse vårt samfunnsoppdrag. Det ligger tydelige forventninger til måloppnåelse i 2030 for samtlige toppmål, og gjennom siktlinjer og styringsindikatorer vil etaten kunne følge utviklingen over tid.



Figur 2.2 Statens vegvesens virksomhetsstrategi



2.1. Bærekraft

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. Transportsektoren har ansvar blant annet for å bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet, håndtere klimaendringer, øke trafikksikkerheten og ivareta miljø og sosial rettferdighet. Statens vegvesens bidrag til å nå målene skjer gjennom de transportpolitiske målene.

Bærekraft er et prioritert område i etatens virksomhetsstrategi for å tydeliggjøre noen viktige tema vi bidrar til å følge opp for å nå målene i Nasjonal transportplan, mht. FNs mål for en bærekraftig utvikling. Vår ambisjon er at bærekraftperspektivet skal integreres i all vår aktivitet, tilsvarende den tydelige posisjonen trafikksikkerhet har i etaten gjennom nullvisjonen. En vesentlighetsanalyse ble gjennomført i 2022, og ligger til grunn for prioriteringer av målområdene for innsats for en mer bærekraftig utvikling av veitransportsektoren. Strategien ble vedtatt i 2023 og revidert i 2024. Statens vegvesens bærekraftstrategi omfatter totalt fem prioriterte områder.



Figur 2.3 Bærekraftstrategiens fem prioriterte områder

For å kunne løse komplekse og sammensatte problemstillinger innen klima, miljø og sosial bærekraft prioriterer Statens vegvesen sammenstilling av kunnskap gjennom innsamling, bearbeiding og deling av data. Strategier, handlingsplaner, styringsinformasjon og kunnskap utvikles kontinuerlig – slik at vi med grunnlag i kjent kunnskap kan iverksette de riktige tiltakene.

Statens vegvesen bruker nær 80 pst. av det totale budsjettet på kjøp av varer og tjenester, inkludert anlegg og drift, og etaten skal være en profesjonell bestiller. Endringer i anskaffelses-lovverket som trådte i kraft 1. januar 2024 innebærer at klima og miljø skal vektlegges med minimum 30 pst. i anskaffelsesprosessene, eller at det skal stilles tilsvarende krav. Vår anskaffelsesstrategi bidrar til at vi skal nå målene i bærekraftstrategien – både med hensyn til klima og miljø, seriøsitet og arbeidsforhold og ressursbruk og lokalsamfunn.

Regelverket som styrer transportsektoren er en viktig premiss for utviklingen av samfunnet. Nytt regelverk og endringer i eksisterende regelverk bidrar til bærekraftig utvikling. Dette kan for eksempel være endringer som tilrettelegger for lavere ressursbruk, mindre inngrep i urørt natur, redusert klimagassutslipp og økt gjenbruk av materialer. Utvikling av et mer bærekraftig transportsystem er en tverrfaglig, tverrorganisatorisk og tverrsektoriell oppgave. Godt internt og eksternt samarbeid er nødvendig for å lykkes med en bærekraftig utvikling – og eksternt er særlig samarbeid med andre offentlige virksomheter, akademien, forskningsinstitusjoner, næringsliv, trafikanter og naboer langs veien viktig for å lykkes.

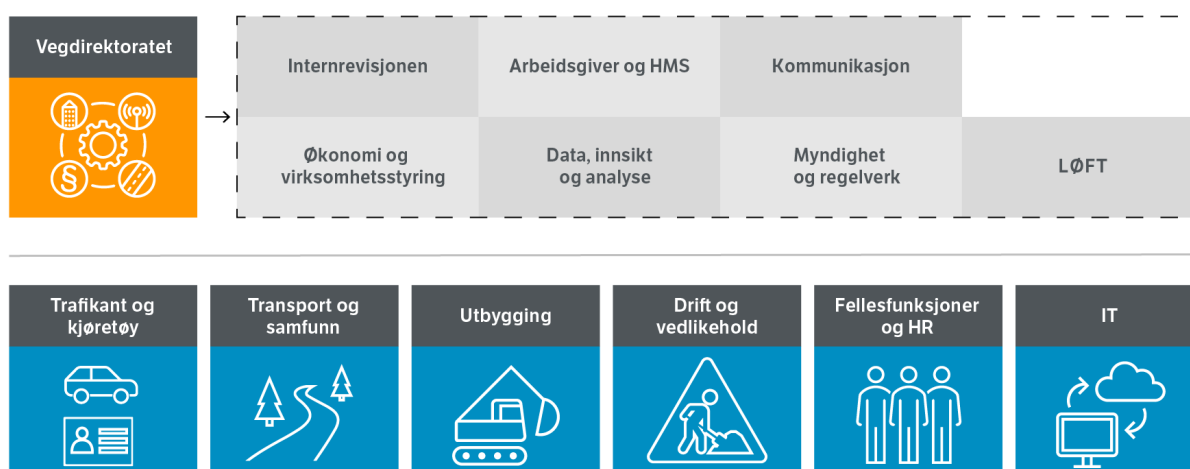
Ettersom etatens arbeid med bærekraft inngår i flere mål og aktiviteter, har vi valgt å rapportere på de ulike bærekraftaktivitetene våre under de tilhørende toppmålene, og ikke som en separat rapportering.



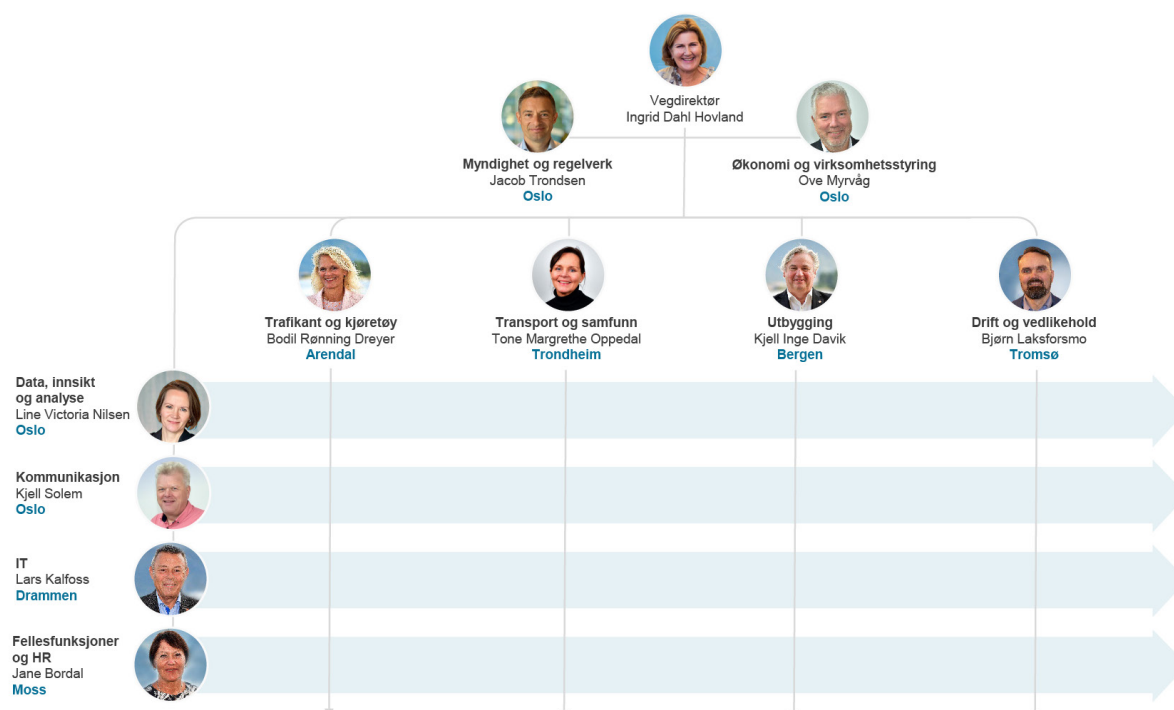
De første fire prioriterte områdene er i hovedsak omtalt under sine respektive toppmål i kapittel 3. I tillegg er det siste prioriterte området omtalt i kapittel 4 og dels under kapittel 3.1.4. Statens vegvesen har som ambisjon å ligge langt fremme i internasjonal utvikling på vei- og transportområdet, og deltar i internasjonale fora for kunnskapsutveksling, forskning og utvikling, innovasjon, standardisering og regelverksutvikling. Her er vi med på å legge grunnlaget for utvikling av EU-regelverk og standarder.

2.2. Organisasjon og ledelse

Statens vegvesen ledes av en vegdirektør og består av Vegdirektoratet og seks divisjoner. Ved årsslutt hadde etaten 5 087 ansatte fordelt på 4 661 utførte årsverk, eller 4 954 avtalte årsverk.



Figur 2.4 Statens vegvesens organisering



Figur 2.5 Vegdirektørens ledergruppe per 31.12.2024¹.

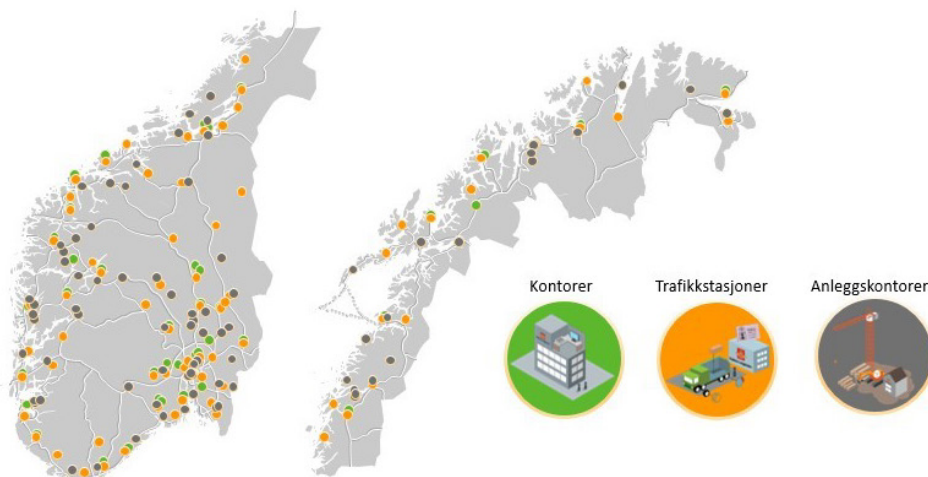
¹ Per 31.12.24: Tone Margrethe Oppedal fungerer som divisjonsdirektør for Transport og samfunn, og Kjell Solem fungerer som divisjonsdirektør for Kommunikasjon.



- **Transport og samfunn** har det utførende ansvaret for de oppgaver Statens vegvesen utfører uavhengig av veieier, for hele transportsystemet.
- **Utbygging** har ansvar for å gjennomføre større utbyggingsprosjekter tildelt Statens vegvesen.
- **Drift og vedlikehold** ivaretar veieierskapet på vegne av staten. De har ansvar for veiens livsløp både med planlegging, bygging, drift, vedlikehold og utbedring, inkludert forvaltning av veigrunn.
- **Trafikant og kjøretøy** har ansvar for myndighetsutøvelse og forvaltning av regelverket innen fagområdet trafikant og kjøretøy.
- **IT** skal være en partner og pådriver for digitalisering i Statens vegvesen, og legge til rette for ny teknologi, innovative tjenester og bedre utnyttelse av data.
- **Fellesfunksjoner og HR** gir administrativ støtte og rådgivning til Statens vegvesens tjenesteproduksjon.
- **Økonomi og virksomhetsstyring** utøver den overordnede styringen av virksomheten på vegne av vegdirektøren og sørger for at forutsetninger, krav og mål som Samferdselsdepartementet stiller til Statens vegvesen inngår i den formelle styringen.
- **Myndighet og regelverk** er Vegdirektoratets fag- og myndighetsorgan. Enheten utvikler regelverk, foretar kontroll og teknisk godkjenning og gir faglige råd til vegdirektøren. Myndighet og regelverk ivaretar klagebehandling for vedtak fattet i divisjonene i Statens vegvesen etter forvaltningsloven.
- **Data, innsikt og analyse** skal være en pådriver for en data- og innsiktsdrevet virksomhet. Dette innebærer å utvikle kultur, kompetanse, datateknologi og data governance for å øke verdiskapningen på tvers av virksomheten.
- **Kommunikasjon** er en støttefunksjon og har det overordnede ansvaret for virksomhetens interne og eksterne kommunikasjon, og er ansvarlig redaktør for virksomhetens kanaler.
- **Arbeidsgiver og HMS** har en arbeidsgiverfunksjon som skal ivareta det overordnede arbeidsgiveransvaret og se til at våre forpliktelser i lov- og avtaleverk blir overholdt.
- **Internevisjonen** er en uavhengig og objektiv funksjon, som skal fremme og beskytte Statens vegvesen sine verdier.
- **LØFT** er en enhet og et strategisk program for utvikling og produktorientering. Enheten har som mål å øke leveransekraften gjennom effektive verdikjeder og arbeidsprosesser, samt å forbedre leveranse ved å jobbe kundeorientert, innsiktsdrevet og tverrfaglig.

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

Etaten er seg bevisst de positive mulighetene som ligger i å bygge desentraliserte og robuste fagmiljøer, og søker derfor å kanalisere samme type roller til én eller et mindre antall utpekte lokasjoner. Statens vegvesen har etablert gode digitale samhandlingssystemer og utvikler god kultur for digital oppgaveløsning på tvers av enheter og lokasjoner.



Figur 2.6 Statens vegvesens lokasjoner

Tabell 2.1 Utvalgte nøkkeltall for 2024

Administrative nøkkeltall DFØ ²	2022	2023	2024
Antall ansatte	4 909	4 904	5 087
Antall avtalte årsverk	4 861	4 806	4 954
Antall utførte årsverk	4 649	4 617	4 661
Samlet tildeling post 01-99 (mill. kr)	38 111	40 416	41 624
Utnyttelsesgrad post 01-29	99,2%	99,3%	98,5%
Driftsutgifter (mill. kr)	32 733	38 012	37 245
Lønnsandel av driftsutgifter	12,9%	11,9%	12,6%
Lønnsutgifter pr. årsverk (1 000 kr)	910	977	1 008
Total omsetning (mill. kr)	41 244	47 583	48 110
Lønnsandel av total omsetning	10,3%	9,5%	9,8%
Konsulentandel av total omsetning	7,2%	5,4%	4,8%
Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/sum totale utgifter)	7,7%	7,0%	7,5%
Andel administrative utgifter per årsverk (administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1 000kr)	551	580	601

Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2024

Produksjonstall ³	2022	2023	2024
Framkommelighet			
Andel av riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet for veidekke (i pst.)	91%	91%	90,9%
Antall km riksvei dekkelagt	835	940	820
Antall km riksvei åpnet for trafikk	44,8	13,2	43,79
Antall skredutsatte punkt på riksveinettet som er utbedret	13	8	3
Antall km på riksvei som har fått gul midtlinje	17	10,2	22,55
Antall km nye kollektivfelt	2,3	0,2	0

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

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

**Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2024, fortsettelse**

Produksjonstall ³	2022	2023	2024
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	5,6	11,2	15,9
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	18,6	19,6	24,7
Antall kollektivknutepunkter som ble universelt utformet	2	2	1
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	83	38	42
Trafikksikkerhet			
Antall drepte	116	110	89
Antall hardt skadde – siste tilgjengelige estimerte tall	578	568	520
Antall km ny firefelts riksvei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	16,2	0,2	2,4
Antall km nytt midtrekkverk på to- og trefelts riksveier	12,1	0,2	9,3
Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking	31,7	33,4	21,5
Miljø			
Endring i antall personer utsatt for et innendørs døgnekivalent støynivå over 38 dB	15	2	118
Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	17	19	14
Antall byer som har overskridelser etter forurensningslovens grenseverdi for årsmiddel av NO ₂	0	0	0
Antall byer som har overskridelser etter forurensningslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM ₁₀	4 ⁴	3 ⁵	2 ⁶
Direkte klimagassutslipp fra anlegg, drift, vedlikehold og ferje - tonn CO ₂ e	375 000	348 000	353 000
Trafikant og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy	3 504 322	3 483 408	3 480 275 ⁷
Antall elektriske drevne kjøretøy	628 276	721 774	841 398
Antall hydrogendrevne kjøretøy	220	146	158
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)	1 277 989	1 226 848	1 250 372
Antall produserte førerkort (ca.)	566 170	414 725	410 292

4 Overskridelser i Oslo, Brumunddal, Drammen og Lørenskog

5 Overskridelser i Oslo, Brumunddal og Hamar

6 Overskridelser i Oslo, Grenland, Drammen og Moss tangerer grenseverdien.

7 Personbiler, varebiler, lastebiler og busser.



3. Årets aktiviteter og resultater



MF Eidsfjord ved kai på Anda ferjekai på riksveiferjesambandet Anda – Lote. Foto: Harald Berstad, Statens vegvesen.



- Del 3.1 presenterer Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2024. Målene rapporteres på i samme rekkefølge som i tildelingsbrevet for 2024.
- Del 3.2 presenterer informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2024.
- Vedlegg 1 gir en ytterligere omtale av enkelte mål og resultater for året.

3.1 Resultater og måloppnåelse

MÅL	VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE	IDENTIFISERTE RISIKOER
	• Etaten har effektivisert virksomheten og oppnådd et resultat for interne kostnader som er 300 mill. kr lavere enn kravet for 2024. • Optimalisering og porteføljestyling av veiprosjekter legger til rette for økt samfunnsnytte og kostnadsbesparelser. • Etaten utvikler tilstandsindikatorer for riksveinettet, og har i 2024 foreløpige resultater for bæreevne bru, tunnelsikkerhetsforskriften, dekkebredde og horisontal- og vertikalkurvatur.	• Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen • Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver • Etaten får ikke effektivisert driften i tilstrekkelig grad • Etaten får ikke redusert interne kostnader i tilstrekkelig grad
	• Vi fortsetter arbeidet med å digitalisere etaten. • Flere piloter fra ITS-programmet har blitt realisert. • Vi har overlevert et forslag til nasjonal strategi for automatisert transport. • Etaten har utviklet en chatbot for veinormalene, som genererer svar på spørsmål ved hjelp av kunstig intelligens.	• Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystemer • Etaten har ikke riktig kompetanse for å nyttiggjøre nye plattformer
	• Utslipp fra veitransporten er på 7,25 mill. tonn CO₂e – ned 9 pst. fra 2023. • Direkte utslipp fra anlegg, drift, vedlikehold og ferje er på 353 000 tonn CO₂e. • Arbeidet med å få redusert disse utslippene fortsetter. • Statens vegvesen følger opp tungbilpakken, bl.a. gjennom samlet plan for døgnhvile-, raste- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei. • Vi arbeider med å begrense uheldig påvirkning på natur og miljø.	• Etaten får ikke redusert barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten • Etaten når ikke egne mål om utslippsreduksjon i bygging, drift og vedlikehold • Etaten klarer ikke å unngå beslag av verdifull natur, dyrket mark og karbonrike arealer
	• I 2024 omkom 89 personer i trafikken, 21 færre enn i 2023. • Samlet tall for drepte og hardt skadde er på 620, som er det laveste tallet i moderne tid. • Etaten har startet et arbeid for å få frem nye treffsikre tiltak ved å sammenstille og analysere data fra flere kilder ved hjelp av teknologi og tverrfaglige team.	• Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke • Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafiksikkerheten negativt
	• Etaten jobber aktivt med å holde riksveiene åpne og trygge året rundt. • Etaten fortsetter arbeidet med å utvikle og iverksette tiltak for å ruste oss mot klimaendringer, inkludert kartlegging av sårbarhet og forebygging og håndtering av hendelser. • Det er høy aktivitet i produktområdene, og etaten har i 2024 blant annet lansert koordineringsverktøyet «Aktivitetskalenderen». • Kristiansandsregionen og Nedre Glomma fikk inngått byvekstavtale i oktober 2024	• Redusert forutsigbarhet • Redusert fremkommelighet • Manglende oppnåelse av nullvekstmålet



3.1.1 Mer for pengene

Statens vegvesen har effektivisert den interne virksomheten og oppnådde et resultat for interne kostnader som er 300 mill. kr lavere enn kravet for 2024.

Statens vegvesen arbeider på alle områder med mål om å få mer for pengene. Dette innebærer å fortsette med å lete etter de beste løsningene innen veibygging, drift, vedlikehold, digitalisering og effektivisering. Vi prioriterer å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må, og å gjennomføre prosjektene på en effektiv måte for å nå målene til lavest mulig kostnad for samfunnet.

Innenfor drift og vedlikehold har det vært stort fokus på forberedende arbeider før utlysning av nye kontrakter, med standardisering av kontraktsmaler, økt juridisk kapasitet i anskaffelsesfasen og tidlig involvering av entreprenør og kontraktsforhandlinger før signering. Vi har gode erfaringer med at dette gir bedre pristilbud på våre kontrakter og kostnadsbesparelser senere i kontraktsperioden.

Dynamikken med optimalisering og porteføljestyling av investeringer legger til rette for at Statens vegvesen kan oppnå mer for pengene. Gjennom god prosjektstyring og kontinuerlige optimaliseringer økes samfunnsnyten av investeringene og prosjektene, både ved å unngå økte kostnader og ved å øke nyten i prosjektene. Sammen med porteføljestylingen, med jevnlig vurderinger av rekkefølgen for når prosjektene skal foreslås fremmet for investeringsbeslutning, defineres et rammeverk som skal sette Statens vegvesen i stand til å oppnå mer for pengene. Vi har god kontroll på kostnadene, både i plan- og i anleggsfase. Gjennom årlige porteføljeprioriteringer foreslår vi prioriteringer av de riktige prosjektene til riktig tid. Vi fortsetter arbeidet med helhetlig tilnærming til drift, vedlikehold, mindre investeringer, utbedring og ny veibygging. Ved å sikre en best mulig sammenheng mellom de ulike innsatsområdene vil det kunne oppnås mer helhetlig standard på strekninger over tid, og det vil bidra til at vi får mer for pengene. Revisjonen av veinormalen N200 Vegbygging har gitt økte muligheter for gjenbruk av materialer og økt bruk av lokale masser. Se nærmere omtale under målet «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål» i kap. 3.1.3.

EFFEKTIVISERING AV VEIBYGGING

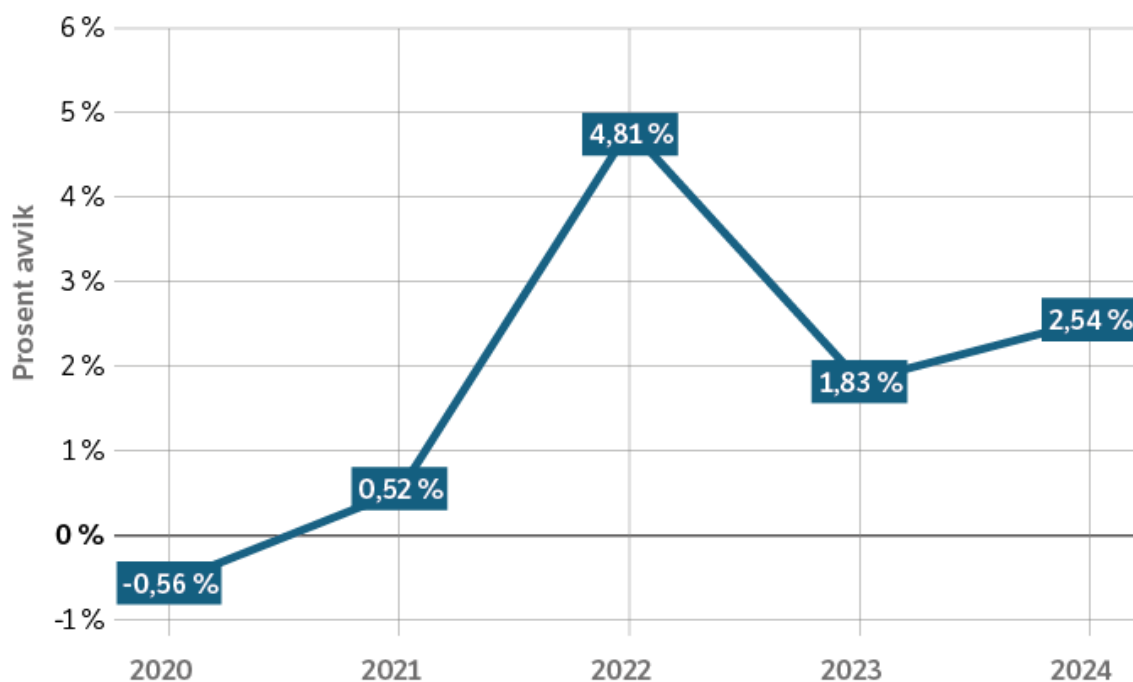
Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å optimalisere prosjektene for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet og nytte for trafikantene innenfor de gitte økonomiske rammene. Dette skjer i alle prosjektenes faser. Det er et mål at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor summen av de til enhver tid gjeldende økonomiske rammene til prosjektene. Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjektene skjer med utgangspunkt i dette, jf. vedlegg 2 om oppfølging av store prosjekter i plan- og byggefase. Det betyr at økte kostnader i et prosjekt må søkes kompensert gjennom tilsvarende kostnadsreduksjoner i andre prosjekter. I tillegg har Statens vegvesen en ambisjon om at vi gjennom optimaliseringstiltak kan oppnå ytterligere kostnadsreduksjoner, og/eller økt nytte i prosjektene. Statens vegvesen har i 2024 innført eierstyring og økte krav til prosjektstyring også for mindre investeringer og tunneloppgraderingen.

Krav om 30 pst. vektning av miljø og klima er innført i 2024 og har foreløpig ikke gitt utslag i økte kostnader. Kostnadsøkning i planfasen er 2,5 pst., som vist i figuren under. Om lag halvparten av økningen skyldes høyere kostnad på Fellesprosjektet E16 Arna – Stanghelle/Vossebanen (FAS), som for en stor del kommer av endrede forutsetninger for merverdiavgift. Dersom man tar bort denne økningen havner det totale avviket på 1,3 pst., noe som indikerer en positiv utvikling i forhold til 2023 og 2022, og god kontroll.



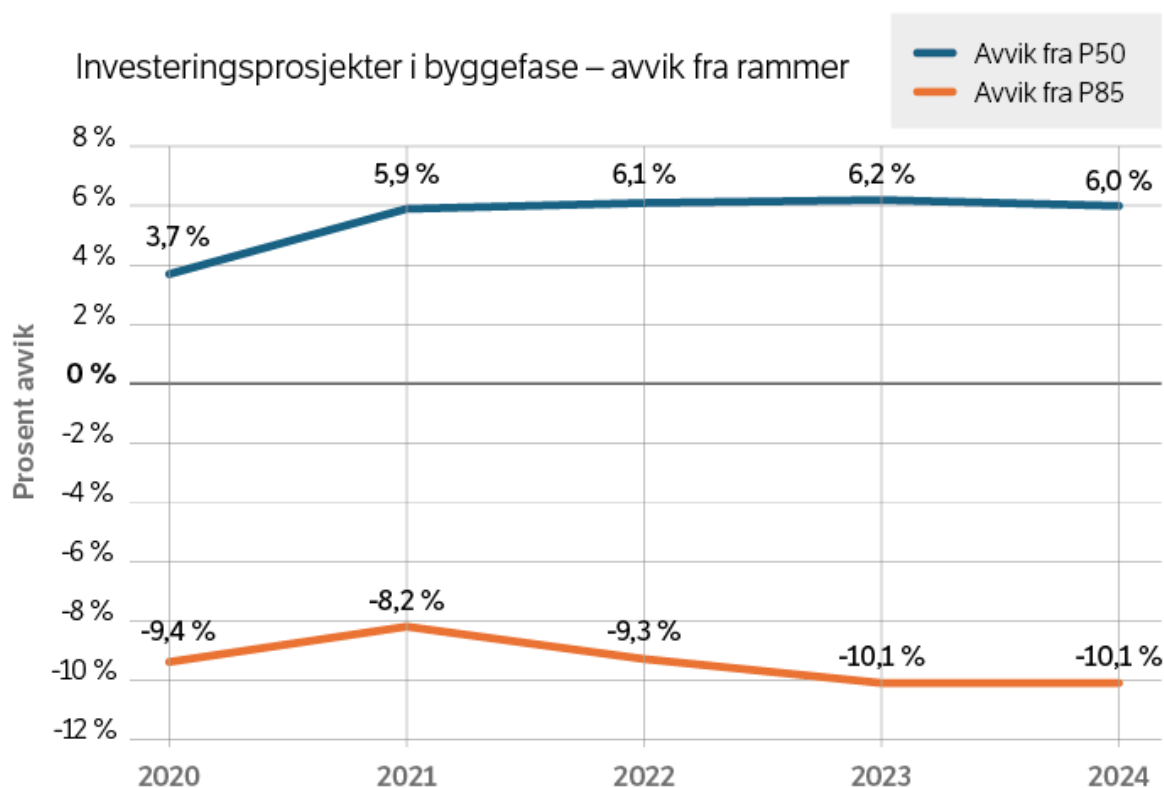
Statens vegvesen gjennomfører jevnlige evalueringer av gjennomførte prosjekter som benyttes til å vurdere hvordan prosjektene presterer på netto nytte, sett opp mot hva som lå til grunn ved investeringsbeslutning. Evalueringene viser at netto nytten i de fleste av prosjektene som er evaluert blir høyere enn det som er beregnet. Dette skyldes at trafikkøkningen i snitt ligger noe høyere enn det som var antatt ved investeringsbeslutning.

Avvik ift. KVVU estimat eller styringsmål 2020–2024, for prosjekter i planfase



Figur 3.1. Avvik ift. KVVU estimat eller styringsmål 2020–2024, for prosjekter i planfase.

Når det korrigeres for økt merverdiavgift for Fellesprosjektet E16 Arna –Stanghelle/Vossebanen ligger kostnadsøkningen på 1,3 pst. Dette indikerer en positiv utvikling med en reduksjon i kostnadsoverskridelser for prosjekter i planfasen. Dette viser at innføringen av eierstyring og kontinuerlig optimalisering har hatt god effekt sett i forhold til de kostnadsøkninger man så før 2019.



Figur 3.2. Investeringsprosjekter i byggefase - avvik fra ramme.

Vi ser at avviket i anleggsfasen har ligget stabilt de siste årene, og dette indikerer stabil kontroll i byggefase.

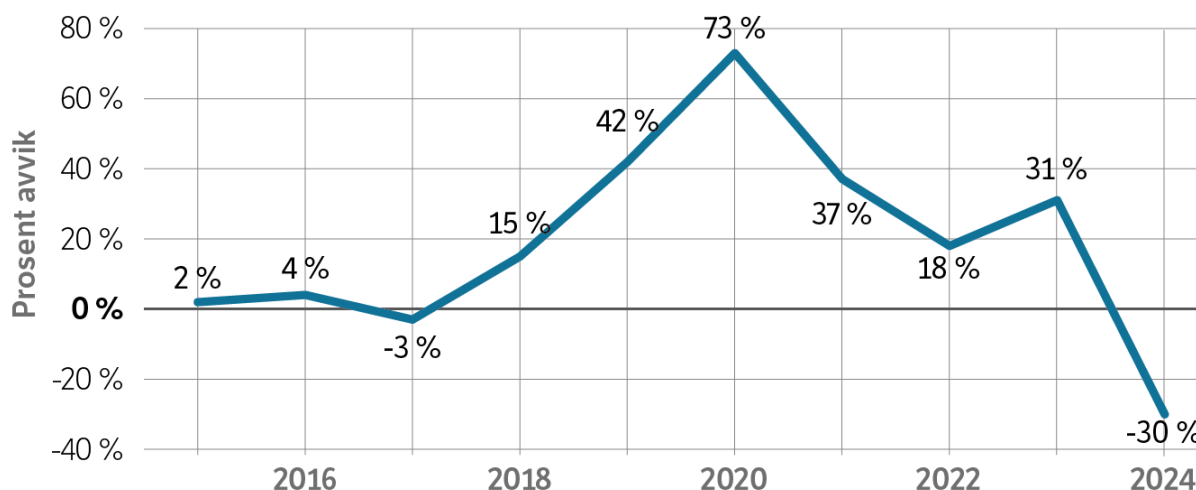
Det jobbes systematisk for å få mer for pengene i prosjektene gjennom god konkurranse, en rimelig risikofordeling, forutsigbare kontraktsvilkår og bonusmodeller for innovasjon, klima og miljøtiltak. I anskaffelsesfasen blir det lagt mye vekt på å ta ned partenes risiko ved å forhandle i alle store kontrakter. Dette ser ut til å gi en reduksjon i antall rettstvister og skaper bedre forståelse for oppdraget før kontrakt inngås. Bruk av prekvalifisering bidrar til å øke vinnerchansen for de som blir invitert til å delta, og stimulerer dermed interessen. Et annet tiltak for å få god deltakelse i konkurransene er kompensasjon til deltakere som leverer tilbud, men ikke når opp. Dette er særlig viktig i store totalentrepriser, der tilbyder må bekoste betydelige timer med prosjektering på egen bok.

Et eksempel på et prosjekt med god nytte for pengene er E16 Fagernes-Øylo gjennom Valdres, som åpnet i januar 2024. Statens vegvesen har valgt E16 Fagernes-Øylo i Valdres som pilotprosjekt for utvikling av et nytt konsept for utbedring av eksisterende vei som skal gi mest mulig igjen for pengene, den såkalte Valdresmodellen.



EFFEKTIVISERING AV DRIFT OG VEDLIKEHOLD

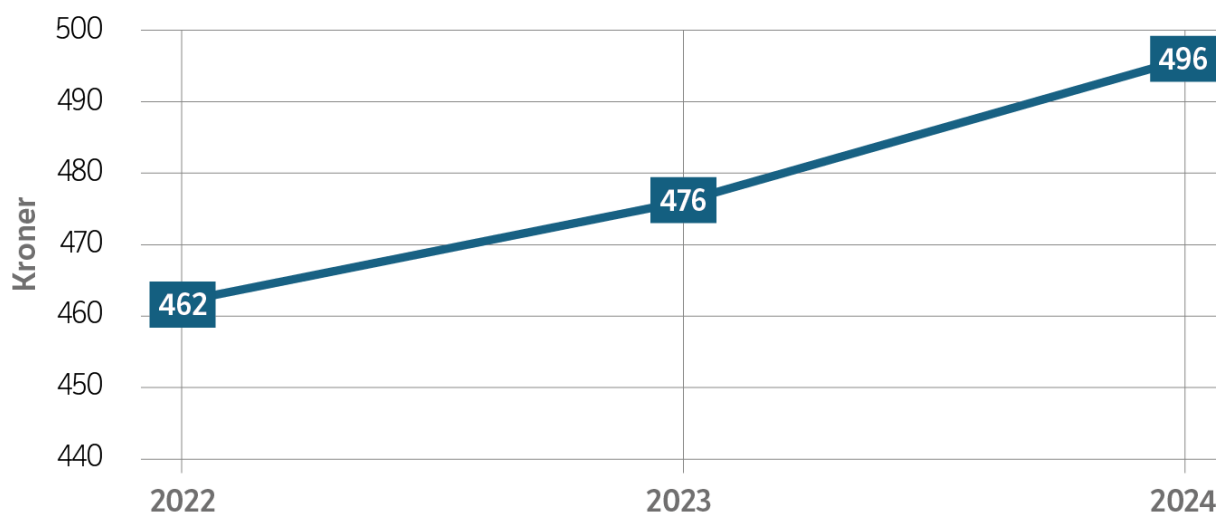
Prisutvikling for nye driftskontrakter



Figur 3.3. Prisendring for nye driftskontrakter: Grafen viser prisutvikling for nye driftskontrakter siste 10 år. Resultatet viser prosentvis endring av kontraktssum per km i nye kontrakter for året i forhold kontraktssum per km i de kontraktene som avløses. Sammenligningen er i faste kroner.

Fra 2020 har de nye kontraktene avløst felleskontrakter med fylkeskommunene, og noen av dem var korttidskontrakter inngått i forbindelse med opphør av sams veiadministrasjon. Kombinasjonen av korte kontrakter, bortfall av stordriftsfordeler og usikkerhet i markedet bidro til svært høye priser på nye driftskontrakter i 2020. Statens vegvesen har siden dette jobbet med ny kontraktstrategi og inndeling av nye kontraktsområder for driften. Det jobbes kontinuerlig med revisjoner av kontraktsmaler for større grad av standardisering og tydeligere bestilling til entreprenør. I 2024 viser målingen at kontraktssum for nye kontrakter har hatt en reduksjon på om lag 30 pst. sammenlignet med de kontraktene som avløses. I 2024 har det kun vært oppstart av én ny veidriftskontrakt og det bør dermed ikke legges for stor vekt på resultatet. Vi vurderer allikevel at den enorme prisøkningen for nye kontrakter er i ferd med å avta.

Driftskostnader per meter vei



Figur 3.4. Grafen viser utvikling i kostnader til å drifte en meter vei. Tall i 24-kr.



I snitt kostet det 496 kr å drifte en meter vei i 2024. I driftskostnadene inngår både strøm på vei, våre egne byggherrekostnader og utgifter til entreprenør. Det er utgifter til entreprenør som bidrar til kostnadsøkningen i 2024. Det er flere forhold som påvirker hvor mye Statens vegvesen årlig bruker til drift av våre riksveier: værforhold, hvor særlig utgifter til snøbrøyting, salting og strøing er kostnadskrevende oppgaver, ekstraordinære værhendelser som flom og skred, samt handlingsrom innenfor budsjettet.

I 2023 og i 2024 ble det bevilget ekstra midler i revidert nasjonalbudsjett til å rette opp skader etter uværet Hans, som inntraff i august 2023. De voldsomme skadene som påvirket store deler av Østlandet, har bidratt til at driftskostnadene har steget disse årene. Økte priser på driftskontraktene de siste årene gjenspeiles også i økte kostnader for å drifte en meter vei.

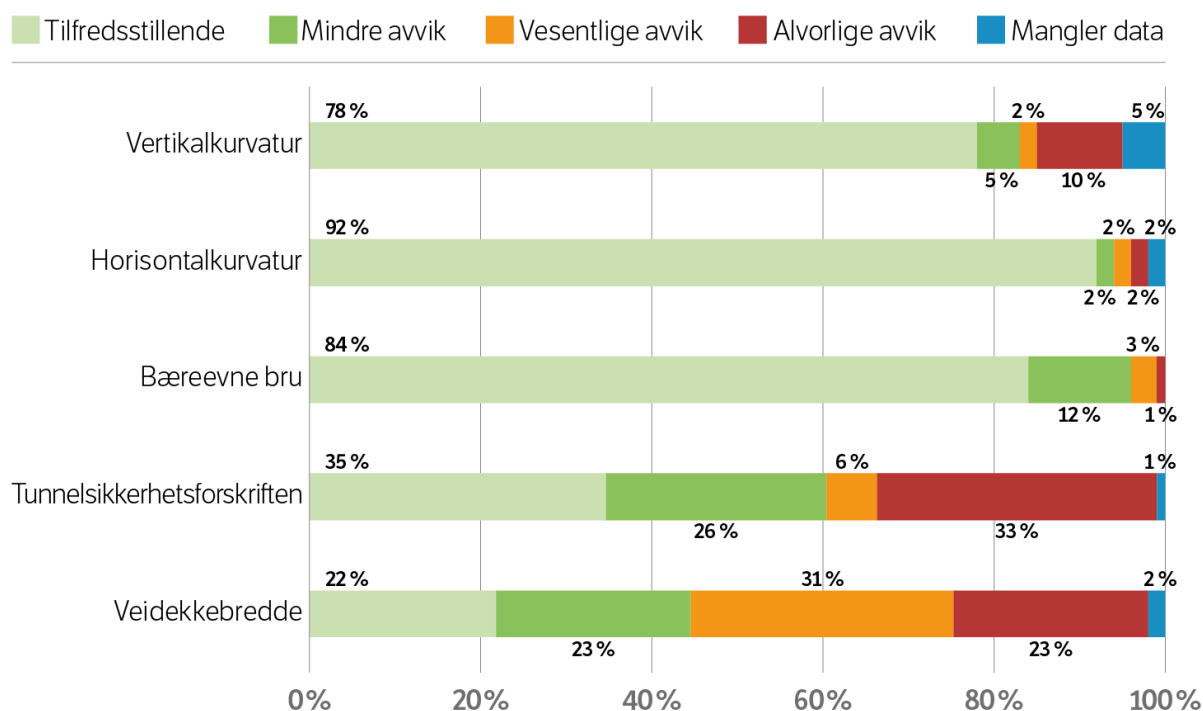
TILSTANDSINDIKATORER

Statens vegvesen utvikler tilstandsindikatorer for riksveinettet. I 2024 har vi foreløpige resultater for bæreevne bru, tunnelsikkerhetsforskriften, dekkebredde og horisontal- og vertikalkurvatur. Vi arbeider også med å få på plass indikator for dekketilstand og bæreevne vei.

Grunnlaget for indikatorene er data som i hovedsak kommer fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) og er vurdert opp mot aktuelle krav i forskrift eller Statens vegvesen sine håndbøker. Utviklingen av selve indikatorene og datagrunnlaget for disse er nå kommet så langt at de gir indikasjoner på tilstanden i riksveinettet. Både indikatorene og datagrunnlaget vil bli forbedret, noe som vil gi et enda bedre grunnlag for vurdering av tilstand.

Indikatorene angir tilstand i forhold til vedtatte standarder, særlig veinormalene. Indikatorene bruker tilstandsgrad 0-3 som i internasjonale standarder, hvor tilstandsgrad 0 tilsvarer ingen avvik, tilstandsgrad 1 tilsvarer høy måloppnåelse og mindre eller moderate avvik, mens tilstandsgrad 2 tilsvarer lav måloppnåelse og vesentlige avvik. Tilstandsgrad 3 er svært lav måloppnåelse og stort eller alvorlig avvik.

Statens vegvesen gjennomfører en rekke tiltak på veinettet som kan påvirke tilstanden på kort eller lengre sikt. Vedlikehold, fornying og utbedringer vil bidra til å bevare eller forbedre tilstanden på eksisterende veinett. Siden tilstandsgradene tar hensyn til både veistatus og trafikkmengde, kan de benyttes til sammenlikninger uavhengig av geografi og trafikk. Indikatorene blir derfor et viktig grunnlag i vedlikeholdsplanlegging fremover, men også i prioritering av investeringer for å heve standarden. I figur 3.5. vises resultater for de ulike indikatorene.



Figur 3.5. Resultater for de ulike tilstandsindikatorene

Dekkebredde

Tilstandsindikatoren for dekkebredde baserer seg på registrert dekkebredde og sammenlignes med krav i håndbok N100 Vei- og gateutforming ut fra trafikkmengde og fartsgrense.

Målingene viser at 54 pst. har vesentlig eller alvorlige avvik i krav til dekkebredde. I dette inngår blant annet veier uten gul midtlinje. Dette er veier som er bygget da trafikkmengden var lav og bredden den gang var tilstrekkelig. Siden har trafikkmengden og kravene til veibredde økt, og dermed tilfredsstiller ikke den gamle veien dagens krav. En for smal vei vil først og fremst gi dårligere fremkommelighet, men også dårligere trafiksikkerhet. For å ivareta trafiksikkerheten vil hastighetsgrensen justeres i henhold til veibredde og trafikkmengde på den aktuelle strekningen. Standarden på dekkebredde bedres gjennom større investeringsprosjekter og utbedringer.

Tunnelsikkerhetsforskriften

Indikatoren viser i hvilken grad tunneler oppfyller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Tilstandsgrad 0 og 1 anses som tilfredsstillende. Tilstandsgrad 0 innebærer at tunnelen er godkjent etter forskriften mens tilstandsgrad 1 innebærer at tunnelen er oppgradert i henhold til forskriften, men ikke formelt godkjent ennå.

Registreringene viser at 39 pst. av tunnelene har tilstandsgrad 2 eller 3. Disse tunnelene er ikke oppgradert ennå. Tunneler med tilstandsgrad 2 tilfredsstiller minimumskrav i forskriften mens tilstandsgrad 3 innebærer at en tunnel har en eller flere mangler i henhold til minimumskrav i forskriften. I disse tunnelene igangsettes det avbøtende eller midlertidige tiltak i påvente av oppgradering slik at tunnelsikkerhet blir ivaretatt.



Tunneler med tilstandsgrad 2 og 3 inngår i et oppgraderingsprogram som skal sikre at tunnelene tilfredsstiller dagens krav. Statens vegvesen jobber med oppgradering av de gjenværende tunnelene. Noen av tunnelene vil avløses gjennom bygging av ny vei. Alle tunneler på TEN – T veinettet vil være oppgradert før 2030.

Bæreevne bru

Tilstandsindikatoren viser i hvilken grad bruer er åpne for trafikk for tunge kjøretøy. Tilstandsgrad 0 viser at brua er åpen for alle trafikkklaster som kan kjøres fritt uten dispensasjon i det offentlige veinettet. Tilstandsgrad 3 viser at brua er enten permanent stengt for flere vanlige tyngre kjøretøy eller har tidsbegrenset dispensasjon for slike kjøretøy, slik som modulvogntog med 10 tonn aksellast med opptil 60 tonn totallast.

Horisontalkurvatur

Indikatoren sier noe om hvor krappe svingene er sammenlignet med krav i N100. Kravene settes ut fra blant annet trafikkmengde og hastighet. Ved tilstandsgrad 0 oppfyller veikurvatur dagens krav.

Krappe svinger er først og fremst et trafikksikkerhetsproblem. Feil kurvatur kan medføre fare for at bilen kommer over i motsatt kjørebane eller utenfor veibanen. Feil kurvatur reduserer også fremkommeligheten, særlig for tunge kjøretøy. I en del kurver skiltes det nedsatt anbefalt hastighet for disse. Kurver som ligger med indikator 2 og 3 vil ha behov for tiltak.

Over 90 pst. av riksveinettet oppfyller kravene til horisontalkurvatur. Dette er med på å gi generelt god trafikksikkerhet i riksveinettet. Statens vegvesen vil særlig arbeide med de mest risikoutsatte kurvene med tilstandsgrad 2 og 3, og prøver ut kunstig intelligens som et bidrag til å gjøre analyser av disse. Horisontalkurvatur bedres gjennom investeringsprosjekter, men drifts- og vedlikeholdstiltak er viktige for å redusere sannsynligheten for hendelser der kurvaturen i dag ikke er god nok.

Vertikalkurvatur

Indikatoren sier noe om hvordan veien går over bakketopper (høybrekk) eller ned i daler og søkk (lavbrekk). Kravene settes ut fra blant annet trafikkmengde og hastighet. Tilstandsgrad 0 tilsvarer dagens krav.

Dårlig vertikalkurvatur er et fremkommelighetsproblem. Bratte helninger kan gjøre at tunge kjøretøy kan stå fast oppover, eller at de får problemer med varmgang i bremsene nedover. I de bakkene det er problemer er det ofte behov for forsterket vinterdrift med hyppigere strøing enn på resten av veien og at det anlegges kjettingplasser. Strekninger med mye dårlig vertikalkurvatur er derfor dyrere å drifte.

Om lag 80 pst. av riksveinettet oppfyller kravene til vertikalkurvatur. Dette er med på å gi generelt høy oppetid i riksveinettet. Vertikalkurvatur bedres gjennom investeringsprosjekter, men drifts- og vedlikeholdstiltak er viktige for å redusere sannsynligheten for hendelser der kurvaturen i dag ikke er god nok.

DIGITALISERING OG EFFEKTIVISERING

I 2024 videreførte vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av IKT-systemene. Systemet for økonomisk styringsinformasjon, ØkonomiPuls, og prosjektøkonomistyringssystemet, ISY PØ, ble videreutviklet ytterligere i 2024. Dette har gitt bedre



kompetanse på budsjett, styringsinformasjon og økonomistyring i etaten.

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

Utekontrollvirksomheten har over flere år tatt i bruk ny teknologi for å øke effektiviteten og målrettingen. Anskaffelse av et sentralt skiltstyringssystem er et viktig bidrag for å hente ut økte gevinster av blant annet ANPR (automatisk skiltgjenkjenning). Anskaffelsen startet opp i 2024 og systemet vil implementeres på den første kontrollstasjonen våren 2025. Dette vil være et viktig bidrag for å kunne styre utvalgte kjøretøy inn til kontroll, spesielt på kontrollstasjoner med stor trafikkmengde.

Lanseringen av den digitale tjenesten *Frivillig av- og påregistrering uten innlevering av kjennemerke* høsten 2022 medførte en kraftig reduksjon i antall registreringshandlinger på trafikkstasjonene. De siste årene fram til 2023 har antall skrankehandlinger som omfatter førerkort- og registreringshandlinger vært i underkant av 900 000 årlig. I 2023 var det vel 607 000 handlinger i skranke, og det var en reduksjon på ca. 30 pst. i forhold til 2022. I 2024 var det om lag 537 000 handlinger i skranke, som er en reduksjon på 11,6 pst. sammenlignet med 2023. Vi forventer en tilsvarende effekt når elektronisk helsemelding og digitalt dagsprøvekjennemerke blir tatt i bruk fullt ut. Basert på dette ser vi tydelige effekter av etatens digitaliseringsarbeid.

Bruk av ny teknologi bidrar blant annet til mer effektiv og enklere kundebehandling. Selvbetjeningsløsningene innen trafikant- og kjøretøyområdet har i 2024 en andel på hhv. 75 og 95 pst. Det er en økning fra hhv. 72 pst. for trafikantområdet og 94 pst. for kjøretøyområdet i 2023.

Droner er et annet eksempel på teknologi som brukes i etaten, og som har stor nytteverdi og bidrar til økonomiske gevinster. Ved utgangen av 2024 hadde etaten 211 dronepiloter, og med ca. 80 droner er Statens vegvesen en av Norges største droneorganisasjoner med en vekst på 200 pst. fra 2020.

Etaten har også jobbet videre med kartlegging og gjennomføring for å sanere og konsolidere eksisterende IT-løsninger for å redusere IT-kostnader.

ANSKAFFELSER

Statens vegvesen håndterer en stor mengde anskaffelser. I 2024 har vi håndtert totalt 800 ulike anskaffelsesprosesser, som er fordelt på helt nye konkurranser som er kunngjort nasjonalt i Doffin eller i Doffin/TED, eller gjennomførte minikonkurranser eller avrop på rammeavtaler. Dette er en økning fra 358 anskaffelsesprosesser i 2023.

Generelt jobber Statens vegvesen med å legge til rette for god kompetanse innen anskaffelser og kontrakter, der gjennomgående informasjon og standarder for god praksis og gjenbruk er viktig. I 2024 er det også gjennomført et større arbeid for å kartlegge en digital anskaffelsesprosess.

Anskaffelsesstrategien for etaten ble vedtatt i juni 2024 og det jobbes nå med strategier for tre ulike leveranseområder der mål og prioriteringer fra anskaffelsesstrategien skal være styrende. Disse skal være på plass i løpet av 2025.



I forbindelse med kostnadsreduksjon og risikofordeling innen anskaffelser, jobbes det med å synliggjøre viktigheten av å starte planlegging av en anskaffelsesprosess tidligst mulig. Vi jobber kontinuerlig med å identifisere data og dataflyt i våre anskaffelsesprosesser og kontrakter, noe som kan gjøre oss til en stadig mer profesjonell bestiller, og ikke minst sikre at Statens vegvesen er en profesjonell og seriøs oppdragsgiver.

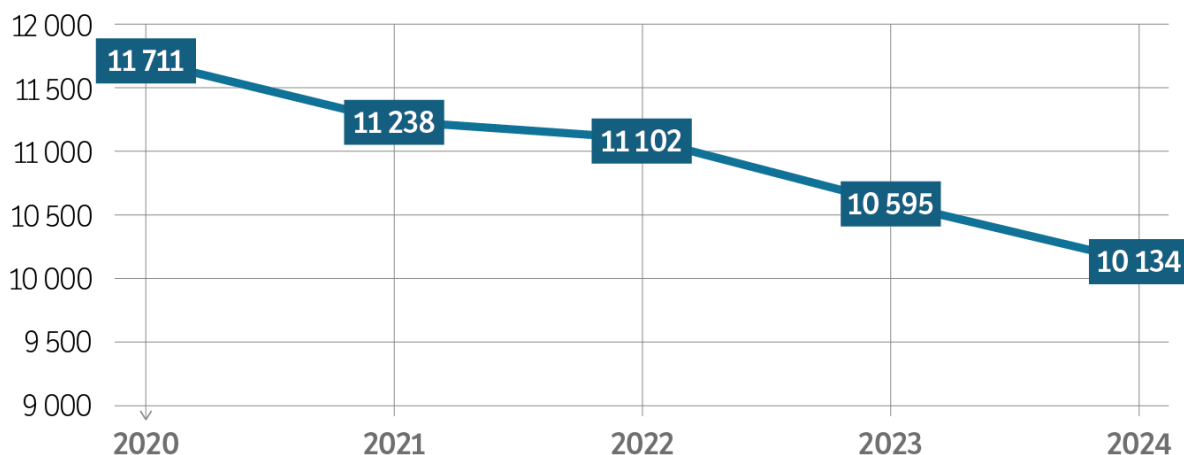
Det jobbes systematisk for å få mer ut av pengene i investeringsprosjektene. Dette handler om god konkurranse, en rimelig risikofordeling, forutsigbare kontraktsvilkår og bonusmodeller for innovasjon, klima og miljøtiltak.

INTERNE KOSTNADER

Statens vegvesen har nådd målkravet for interne kostnader med et nivå for 2024 som er om lag 300 mill. kr lavere enn kravet som var satt på 10,4 mrd. kr.

Etter områdegjennomgangen i 2017 har det pågått et langsiktig og kontinuerlig arbeid med tiltak for å effektivisere virksomheten, og Statens vegvesen har redusert de interne kostnadene betydelig siden 2017. Digitalisering av tjenester, standardisering og forbedring av arbeidsprosesser har bidratt til å redusere interne kostnader. Statens vegvesen er kommet langt i omlegging til selvbetjening for brukerne av trafikanter- og kjøretøytjenester, og har i dag selvbetjente løsninger for de fleste transaksjonstunge prosesser.

Interne kostnader



Figur 3.6. Utvikling i interne kostnader i perioden 2020-2024.

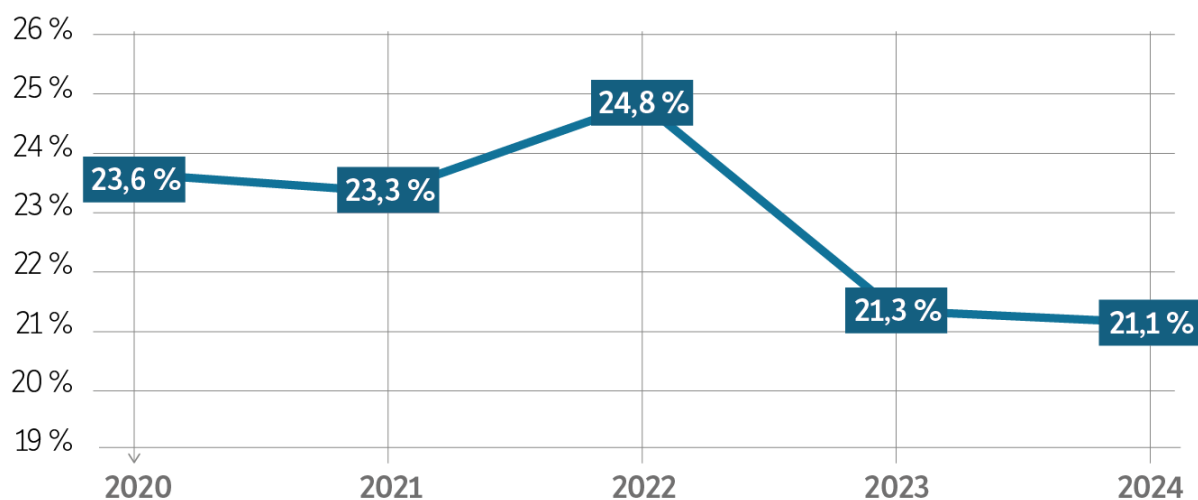
Regnskapet for 2024 viser et nivå for interne kostnader på om lag 10,1 mrd. kr, som er en reduksjon på om lag 450 mill. kr fra 2023.

Effektivisering og reduksjon i interne kostnader skjer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av konsulentkjøp og arealeffektivisering. Videre legges det til rette for bruk av digitale møter og andre tiltak for å begrense øvrige interne kostnader. Statens vegvesen har effektivisert virksomheten betydelig i 2024. Blant annet er eiendomsutgifter redusert som følge av arealeffektivisering og det har vært stor reduksjon i bruk av konsulenter. Resultatet for interne kostnader i 2024 er også noe påvirket av mindreforbruk og forsinket utbetaling av lønnsoppgjøret for 2024.



Utvikling i interne kostnader påvirkes av endringer i bevilgningsnivå. Interne kostnader både i kroneverdi og som andel av omsetning er betydelig redusert de siste årene.

Interne kostnader som andel av omsetning (24-kr)

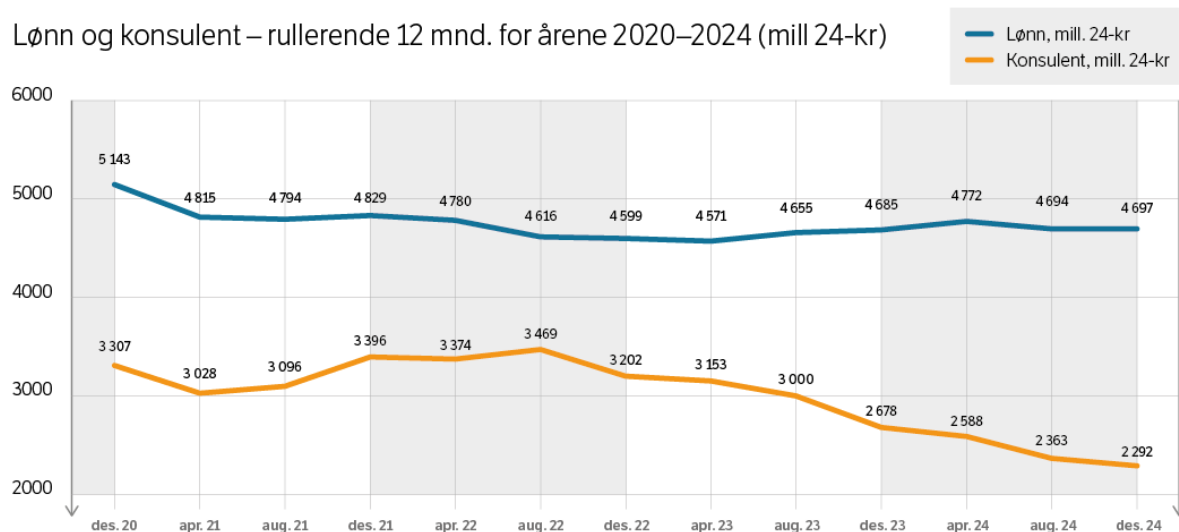


Figur 3.7. Interne kostnader som andel av omsetning (24-kr) i perioden 2020-2024.

Utviklingen i interne kostnader som andel av omsetning er uendret fra 2023 til 2024. Dette skyldes i stor grad redusert aktivitetsnivå innenfor planlegging og prosjektering.

Lønns- og konsulentutgifter utgjør hoveddelen av interne kostnader. Stram styring av disse utgiftene er nødvendig for å oppnå reduksjon i interne kostnader. For å effektivisere driften og redusere de interne kostnadene blir konsulenter erstattet med egne ansatte på områder hvor det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Dette har bidratt til en betydelig effektivisering og redusert kostnader. Som det framgår av figur 3.8. og 3.9. er konsulentutgiftene redusert med over 1 mrd. kr de siste årene, mens lønnsutgiftene har vært relativt stabile. Statens vegvesen følger utviklingen i konsulentbruk tett, og vurderer fortløpende tiltak som skal gi ytterligere reduksjon i konsulentbruk fremover.

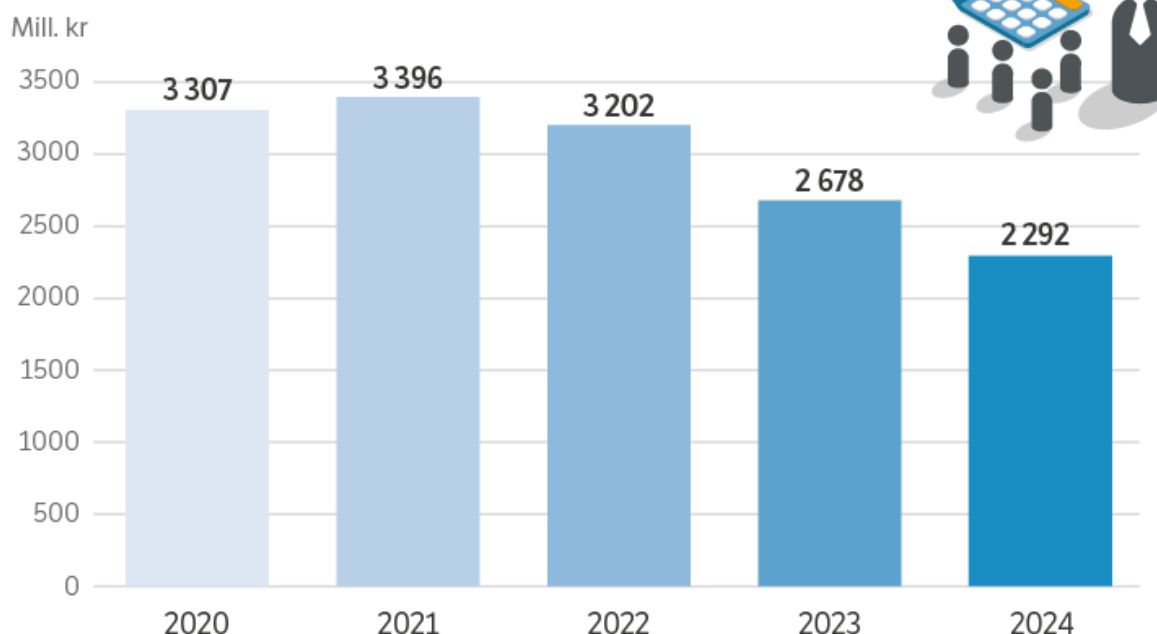
Lønn og konsulent – rullerende 12 mnd. for årene 2020–2024 (mill 24-kr)



Figur 3.8. Utvikling i lønns- og konsulentkostnader i Statens vegvesen (24-kr).



Konsulent - Rengskap 2020–2024



Figur 3.9. Utvikling i konsulentutgifter (24-kr).

RISIKOVURDERING

Statens vegvesen vurderer risikoen knyttet til toppmålet om «mer for pengene» som moderat. Prisutviklingen på sentrale innsatsfaktorer som stål, tre og betong har vært stigende, men trenden vi har sett de siste årene, har avtatt. Økt toll på en rekke varer fra USA og usikkerhet knyttet til toll fra andre land, gjør at vi mener det er noe økt risiko for prisvekst i tiden fremover.

Risikobildet for at etaten ikke klarer å effektivisere driften i tilstrekkelig grad har ikke endret seg vesentlig. Prisøkning de siste årene vurderes til å henge sammen med overgangen til rene riksveikontrakter. Gitt at vi nå har faset ut de fleste fylkesveikontraktene forventer vi at kostnadsveksten avtar. Vi har derfor nedjustert risikoen for kostnadsøkninger knyttet til drift noe.

Statens vegvesen arbeider videre med flere tiltak for å redusere de interne kostnadene. Det forventes at målkravet for 2025 vil oppnås.

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



Risikoer R1: Optimaliseringsprosessene gir ikke ønskede kostnadsreduksjoner for porteføljen R2: Prisutviklingen reduserer etatens evne til å gjennomføre planlagte oppgaver R3: Etaten får ikke effektivisert driften i tilstrekkelig grad R4: Etaten får ikke redusert interne kostnader i tilstrekkelig grad	
---	--



3.1.2. Effektiv bruk av ny teknologi

Statens vegvesen prioriterer innsats og utvikling etter de tre strategiske retningene «den digitale veien», «digitalisert verdikjede for vei» og «digitale kundetjenester» i etatens virksomhetsstrategi for å oppnå en vellykket overgang til en digital virksomhet.

I 2024 har vi arbeidet med å utvikle dataplattformen Saga. Plattformen støtter samfunnsoppdraget ved at den gir større mulighet til å skape verdi av etatens store datamengder. Målet er å samle inn, tilgjengeliggjøre og sikre etatens data. Statens vegvesen har i 2024 lansert en tidlig versjon av plattformen. Vi har etablert grunnleggende verktøy i kjernen og har jobbet med å bygge kompetanse, organisasjon og prosesser som styrker utvikling av plattformens rolle i retning av økt bruk av etatens data. Ved slutten av 2024 er Saga fortsatt i en tidlig fase, og tilbyr begrenset mengde data og funksjonalitet til organisasjonen. Vi utvikler plattformen trinnvis, med mål om å sikre god grunnstruktur, langsiktig verdi og robusthet, samt innebygd personvern og god dataforvaltning.

Etaten har også arbeidet med implementering og oppskalering av plattformen ServiceNow, som er en skybasert og som brukes til å administrere IT-tjenester, og løse arbeidsflyter og digitale prosesser mer effektivt.

DEN DIGITALE VEIEN

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

Programmet «digital drivkraft» skal modernisere og videreutvikle teknologi og prosesser, slik at Statens vegvesen kan levere data av høy kvalitet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) til digital infrastruktur og nyttetjenester i Norge. Programmet har hatt stor aktivitet i 2024, med flere viktige tjenester for å sikre bedre tilgjengelighet, ytelse og nye integrasjonsmuligheter. Det har også blitt levert et valideringsverktøy for rekkverk, som automatiserer deler av registrerings- og oppdateringsprosessen på rekkverksdata i NVDB. Resultater viser at total tidsbruk ved oppdatering av data reduseres med 250 pst., fra 10 timer til 3 timer.

I 2024 er det også utarbeidet en handlingsplan for datakvalitet i NDVB, slik at vi har definerte mål for hva datakvalitet i NVDB vil si, samt en helhetlig retning for hvordan vi skal jobbe med datakvalitet. Gevinster knyttet til kvaliteten på data i NVDB er blant annet enklere og mer effektive arbeidsprosesser, da riktige tiltak prioriteres.

Statens vegvesen har i 2024 forberedt et arbeid for å utvikle fremtidens trafikkstyring. Det er et mål at vi skal kunne utføre trafikkstyring proaktivt, mer datadrevet og automatisert. Se nærmere omtale knyttet til målet «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet» i kap. 3.1.5.

Arbeid med ITS teknologi

I løpet av 2024 har flere piloter fra ITS-programmet, som ble avsluttet i 2023, blitt realisert eller videreutviklet mot å bli realisert. Noen eksempler er løsning for å gi gode prognoser for fremkommelighet på fjelloverganger, sanntidsstatus på bilberging, som bidrar til informasjon om



fremkommelighet, og bruk av kunstig intelligens for å gi bedre kvalitet på feilalarmer i tunnel. For utekontroller har man utviklet løsninger for avviksdetektering på kjøretøy på dekk, motor og last, noe som øker presisjonen for valg av kjøretøy som skal kontrolleres.

Gjennom EU-prosjektet NordicWay 3 er det lagt et godt grunnlag for videreutvikling og implementering av C-ITS-tjenester, det vil si tjenester i et samvirkende og intelligent transportsystem. Her har det også vært et godt samarbeid med bilindustrien med tanke på å realisere disse tjenestene i nye kjøretøy. Resultater fra NordicWay 3 er også utviklet videre mot en felleseuropeisk dataplattform for enkel utveksling av sanntids trafikkdata i Europa. Dataplattformen kan enkelt utvides etter hvert som nye brukere tar den i bruk. Arbeidet har vakt stor interesse i Europa.

Jammertest 2024 på Andøya ble gjennomført med nesten 300 deltakere fra Norge og utlandet. Jammertest er et tversektorielt samarbeid mellom Statens vegvesen, Nasjonal kommunikasjons-myndighet, Forsvarets forskningsinstitutt, Justervesenet og Norsk Romsenter. Flere hundre ulike tester ble gjennomført der deltakere ble utsatt for ulike typer støy og falske GNSS-signaler (Global Navigation Satellite Signal). Jammertesten har ført til forbedringer i mobilnettene og satellitt-kommunikasjon. Norge får trolig et nasjonalt tidsnett (Nkom og JD sammen), og underleverandører til bilindustrien tar frem bedre produkter.

Staten vegvesen har også startet et arbeid med å løfte etatens forvaltning av maskinlæringsmodeller for bildeanalyse. Store mengder data i form av bilder langs vei samles inn hvert år. Analyse av disse kan brukes til å forbedre datakvalitet i NVDB, forenkle inspeksjonsrutiner på rekkverk langs vei, få informasjon om tilstand på veidekke eller gi bedre værprognoser langs vei.

Arbeid med automatisert transport og regelverksutvikling

Statens vegvesen leverte i begynnelsen av 2024 et forslag til Nasjonal strategi for automatisert transport til Samferdselsdepartementet. Strategiforslaget tar sikte på å peke ut en retning for innføring av automatisert veitransport i Norge, slik at innføringen vil bidra til samfunnsgevinster. Med utgangspunkt i strategien ble det i 2024 utviklet en intern handlingsplan for Statens vegvesens arbeid med automatisert veitransport.

Flere leveranser knyttet til regelverksutvikling ble ferdigstilt i 2024. Oppsummering av høringsinnspill og endelig anbefaling til ny vegdata- og trafikkinformasjonsforskrift ble levert til Samferdselsdepartementet. Den nye forskriften forskriftsfester nasjonale tjenester på vei- og trafikkdataområdet. Data fra hele det offentlige veinettet er nødvendig for å legge til rette for økende grad av automatisert transport. Også fra EU kommer det regelverk og regelverksendringer, som har betydning inn mot arbeidet med forberedelse for automatisert veitransport.

Revidert ITS-direktiv (EU) 2023/2661 ble vedtatt i november 2023 og har til hensikt å tilpasse regelverket til den teknologiske utviklingen. Direktivet må implementeres i norsk rett og Statens vegvesen har i 2024 sett på behovet for endringer i nasjonalt ITS-regelverk. Staten har også forestått høring om den reviderte forordningen om sanntids trafikkinformasjonstjenester (EU) 2022/670, som skal sikre bedre samarbeid mellom offentlige og private datainnehavere og leverandører av trafikkinformasjons- og navigasjonstjenester.

DIGITALISERT VERDIKJEDE FOR VEI

Statens vegvesen fortsetter med digitalisering av arbeid knyttet til veiens livsløp. Dette vil gi en samhandlende og effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning.



Veinormalene, som er Statens vegvesens styringsverktøy for utforming og dimensjonering av offentlige vei- og trafikkanlegg, er i sin helhet utgitt i digital form i 2024. Veinormalene kan med denne løsningen raskere oppdateres og tilpasses nye behov og ny teknologi. Den digitale [veinormalportalen](#)⁸ skal utvikles videre, med bedre integrering i prosjekteringsverktøy og digital verdikjede for vei. Statens vegvesen har i 2024 utviklet en chatbot for veinormalene, der kunstig intelligens genererer svar på spørsmål til veinormalene. Løsningen er tatt i bruk i Statens vegvesen, og utvidet tilgang vurderes i 2025.

Det er stor aktivitet ute i veiprosjektene, der det foregår pilotering av ny teknologi og samarbeid med leverandørene, som også ønsker å benytte seg av digitale løsninger. Det er fokus på digitale modeller, GIS (Geographic Information System) og BIM (Building Information Modeling). Det er mye oppmerksomhet på å automatisere og robotisere (RPA) eksisterende tidkrevende og repeterende oppgaver, og det testes kunstig intelligens på f.eks. kontraktsdokumenter, transkribering, produksjon av møtereferater og oppsummering av rapporter.

Statens vegvesen arbeider også med å øke andelen av innovasjon i drifts- og vedlikeholdskontraktene. Alle kontrakter har bestemmelse som gir mulighet for innovasjon/utvikling i kontraktsperioden og det arbeides med å få testet ut nye metoder og utstyr i eksisterende kontrakter. Utviklingen er forankret i etatens kontraktsstrategier. Det er gjennomført Dialogkonferanse for veidriftskontrakter med oppstart i 2025, samt etterfølgende 1:1-møter med entreprenørene.

Etaten har arbeidet med tiltak knyttet til «digitalisering i ferjedriften» som ble avsluttet i 2024, der det er gjennomført digitalisering av dataflyt på flere områder der data overføres mellom ferjeoperatørene og Statens vegvesen. Statens vegvesen signerte kontrakt om ferjer med automatiserte funksjoner på Lavik-Oppedal med Fjord1 i 2024. Kontrakten starter opp høsten 2026, og automatiseringsgraden økes gradvis gjennom kontraktsperioden.

Vi tar i bruk droneteknologi innenfor stadig nye områder, for å effektivisere arbeidsprosesser. Dette gjelder eksempelvis inspeksjon av bergskjøringer ved hjelp av droner. I tillegg arbeider etaten med å bruke laserdata for å effektivisere og knytte punktskyer til bilder. På sikt vil dette erstatte manuelle arbeidsprosesser og legge til rette for bruk av kunstig intelligens.

Statens vegvesen følger også opp utvikling innen byggeteknikk og produksjonsmetoder som skjer i markedet, og etaten har som mål om å legge til rette for innovasjon igjennom å utforske nye løsninger og materialer, og utfordre gjeldende krav og føringer. Det jobbes med flere prosjekter knyttet til produktutvikling, som «aluminium i brukonstruksjoner», «lasersveis» og «klimagrunn». I mai startet byggingen av pilotprosjektet Hangarbrua i samarbeid med Leirvik AS. Hangarbrua er en 55 meter lang aluminiumsbru for gående og syklende i Trondheim. Deler av aluminiumet er gjenbrukt materiale fra den nedlagte oljeplattformen Gyda, og vil være vedlikeholdsfritt i 100 år.

DIGITALE KUNDETJENESTER

Statens vegvesens utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært vellykket over flere år. Digitaliseringen har gitt gode og effektive løsninger for våre kunder, og har bidratt til effektivisering av etatens ressursbruk.

⁸ <https://store.vegnorm.vegvesen.no/search?q=>



I 2024 har Statens vegvesen fortsatt denne utviklingen, og etaten har lansert følgende tjenester:

- **Forbedret bestillingsløsning for bestilling av teoriprøver:** Ny løsning sikrer at kun de som oppfyller vilkårene for å kunne avlegge prøve får bestille time. Dette fører til bedre utnyttelse av teorirommene på trafikkstasjonen, samt av ventetiden påvirkes positivt.
- **Ny selvbetjeningsløsning for opplæringskontorene i fylkeskommunene for innmelding av elever som skal ha praksis som lærling i bedrift** etter opplæring som yrkessjåfør. Løsningen reduserer saksbehandlingen, men den største gevinsten er at elevene umiddelbart får dokumentasjon som må medbringes ved kjøring på vei.
- Innført **forbedret bestillingsløsning for hallkontroll** som sikrer bedre utnyttelse av våre haller, reduserer ventetiden og motvirker misbruk av bestilling av timer til hall.
- Innført **forbedret løsning for innsending av dokumenter for godkjenning av tunge kjøretøy** ved å integrere veiledning til søker, samt struktur for opplasting av dokumenter
- Laget **egen forvaltningsapplikasjon for datadeling**, samt utvidet avtaleregisteret til å kunne benytte flere avtaletyper.
- Innført **ny løsning for nybilvelgeren**, og utvidet funksjonalitet i nullutslippsløsningen som gir mulighet for å liste kjøretøybestand, samt sortere resultatene på geografiske områder.
- Lansert **selvbetjeningsløsning for trafikkklærere som skal søke om trafikkklæregodkjenning**. Gjennom målrettet innsats ble løsningen lansert rett før skoleåret var omme og det nye kullet med trafikkklærere fikk sitt vitnemål.

I 2024 har Statens vegvesen fortsatt arbeidet med å modernisere både systemer og kundeflater. Det pågår et kontinuerlig arbeid med å få flere kunder over på selvbetjeningsløsninger. Brukerundersøkelser har gitt oss grunnlag for å gi en enda bedre kundeopplevelse på eksisterende tjenester, som forhåpentligvis også vil resultere i høyere selvbetjeningsgrad. I tillegg har vi gjennomgått våre tjenester for å oppfylle nye krav til universell utforming (WGAC). Vi har i 2024 fortsatt en høy brukerandel på selvbetjeningsløsningene, både på førerkortområdet (75 pst.) og kjøretøyområder (95 pst.).

I 2024 har produktområdene Fremkommelig vei, Fremkommelighetstjenester og Trafikkflyt- og beredskap vektlagt effektiv bruk av ny teknologi for å bedre leveransene til kundene. Det er blant annet gjennomført undersøkelser for bedre forståelse av brukerbehov, videreutviklet appen Vegvesen trafikk og lansert koordineringsverktøyet Aktivetskalenderen. Se nærmere omtale under målet «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet».

RISIKOVURDERINGER

Den samlede risikoen for målet «Effektiv bruk av ny teknologi» vurderes som moderat til høy, uforandret sammenlignet med andre tertial. Digitalisering prioriteres strategisk, og det er høy bevissthet på risikoene og gjennomføring av tiltak for å sikre kontroll over risikoen. Som rapportert knyttet til måloppnåelse er det fokus på å ta i bruk digitalisering i utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjektene våre, og det arbeides med å øke andelen innovasjon i kontraktene.

I 2024 har Statens vegvesen styrket personvernkapasiteten i organisasjonen. Rekruttering av personvernjurister i divisjonene har bidratt til å redusere risikoen knyttet til manglende personvernkompetanse. Likevel er det fortsatt utfordringer for å ivareta god nok håndtering av personvernspørsmål. En av de identifiserte risikoene er at kapasiteten og kompetansen innen personvern fortsatt kan være utilstrekkelig for å håndtere den økende mengden av data og de komplekse kravene til databeskyttelse. Dette kan begrense mulighetene for effektiv gjenbruk av data



og kan føre til brudd på personvernreguleringer. Rekruttering av personvernjurister i divisjonene har bidratt til å redusere risikoen knyttet til manglende personvernkompetanse, og vi jobber videre med kompetanseutvikling på området.

Statens vegvesen har arbeidet med videreutvikling av NVDB gjennom programmet digital drivkraft. Selv om programmet har gjort betydelige fremskritt, er det fortsatt utfordringer knyttet til implementeringen av nye teknologiske løsninger. I 2025 fortsetter etaten med det pågående arbeidet med videreutvikling av NVDB, blant annet med tiltak for å oppnå mål satt for datakvalitet. Sentralt i dette arbeidet blir implementering av revidert vegdataforskrift. Forskriften stiller krav til hvordan alle veimyndigheter og Nye veier skal jobbe sammen rundt veidata og trafikkinformasjon som skal samles inn slik at vi får viktige data for hele veinettet med kjent kvalitet.

Det er i 2024 brukt betydelig tid og ressurser på å rekruttere og beholde nye medarbeidere. Den økende etterspørselen etter høyt kvalifiserte datafagfolk, kombinert med et konkurranseutsatt arbeidsmarked, gjør det utfordrende å tiltrekke og beholde nødvendig kompetanse. Dette kan føre til forsinkelser i kritiske prosjekter og redusert leveranseevne. Videre kan manglende kompetanse innen spesifikke områder som Data Governance og IT hindre effektiv utnyttelse av dataplattformen og utviklingen av datadomener. For å håndtere denne risikoen, arbeides det strategisk med rekruttering og arbeidsgiverprofilering, samt kompetanseutvikling av eksisterende ansatte.



Risikoer R1: Etaten får ikke utviklet og tilrettelagt for digitale transportsystemer R2: Etaten har ikke riktig kompetanse for å nyttiggjøre nye plattformer	
Risiko Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
R1 Dersom etaten ikke får utviklet og tilrettelagt for et digitalt transportsystem, er det en risiko for at etatens måloppnåelse kan påvirkes i negativ retning. Videreutvikling av Nasjonal vegdatabank er sentralt for fremtidens digitale vei. Nasjonal vegdatabank har store ytelsesutfordringer og klarer ikke å levere ønskede tjenester.	• Programmet Digital drivkraft bidrar til å videreutvikle NVDB til en moderne, nasjonal vegdatabank, samt sørge for at etaten fokuserer på moderne skalerbar teknologi for database og kjernesystemet • Lovlig, effektiv og forsvarlig bruk av personopplysninger • Ferdigstille revidert vegdataforskrift • Innovative anskaffelser og FoU
R2 Etaten er avhengig av egen intern kompetanse for å etablere og ta i bruk fremtidsrettede plattformer. Det er en risiko for at etaten ikke får tiltrukket riktig kompetanse. Dette er grunnlaget for å dreie intern kompetanse mot mer bruk av data for økt produktivitet.	• Strategisk kompetanseutvikling • Rekrutteringskampanjer og -aktivitet • Videreutvikling av datastrategi for å beskrive hva vi ønsker å oppnå ved bruk av data og dataplattformer

3.1.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Statens vegvesen leverer godt på klima- og miljøområdet. Innsatsen for å redusere klimagassutslippene er i tråd med nasjonale mål, og vi fortsetter å være en pådriver for bærekraftig utvikling i transportsektoren. Vi har iverksatt en rekke tiltak for å redusere klimagassutslippene, blant annet krav til økt bruk av nullutslippsskjøretøy i våre kontrakter og å integrere øvrige klima- og miljøkrav i offentlige anskaffelser. For å redusere utslippene fra veitransporten og bidra til å nå Norges klimaforpliktelser har vi fulgt opp regjeringens ladestrategi i samarbeid med Nye Veier og Enova. Vi har gjennomført piloter for utslippsfrie anleggsplasser.

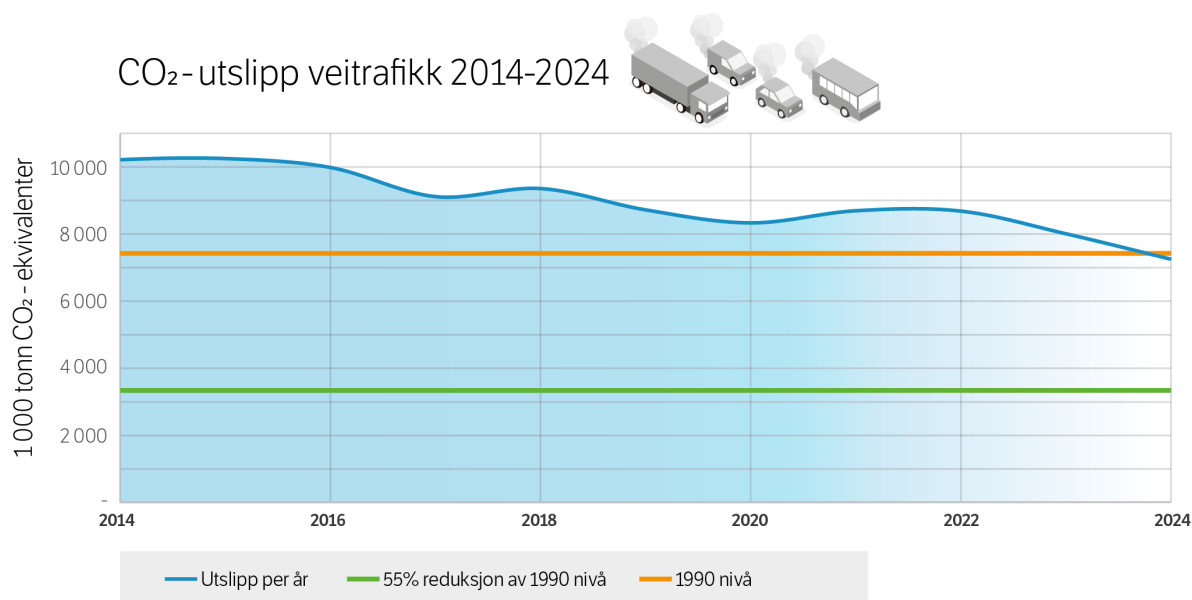
Videre har vi arbeidet med å ta vare på eksisterende infrastruktur, og dermed redusere behovet for nye inngrep i verdifull natur, samt minimere beslaget av matjord og karbonrike arealer. Ved planlegging av nye veier benyttes firetrinnsmetodikken.



UTSLIPP FRA VEITRANSPORT

Norges klimamål for 2030 er å redusere klimagassutslippene innen 2030 med minst 55 pst., sammenliknet med 1990. Reduksjonen i klimagassutslippene fra veitransporten mellom 1990 og 2024 har vært på 2,3 pst. (176 000 tonn CO₂e). Med virkemidlene i NTP 2025-2036 venter vi at veitransporten er tilnærmet utslippsfri ca. 2040.

For å kunne følge utslippsutviklingen i sanntid, beregner Statens vegvesen CO₂-utslippene med utgangspunkt i statistikk over drivstoffsalg, i tillegg til volumandel og energiandel av biodrivstoff⁹. Beregnet utslipp for 2024 er 7,25 mill. tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e). Dette er en nedgang på over 9 pst., fra 8 mill. tonn som SSB rapporterte for 2023. Denne prognosen er det laveste utslippsnivået som er registrert i perioden SSB har publisert utslippsstatistikk for veitransporten¹⁰.



Figur 3.10. CO₂-utslipp fra veitrafikken 2014-2024.

Utslippene teller som direkteutslipp og er proporsjonale med mengde drivstoff brukt. I 2024 var det totale salget av bilbensin og autodiesel på hhv. 862 og 2 460 mill. liter¹¹.

Statens vegvesen rapporterer tall som er hentet fra tilgjengelig statistikk for salg av biodrivstoff fra Miljødirektoratet. Siste tilgjengelige tall er fra 2023, og tall for 2024 blir publisert i løpet av 2025. Det totale salget av biodrivstoff i 2023 var 534 mill. liter, en økning fra 483 mill. liter i 2022¹². Salget av avansert biodrivstoff økte med 15 pst., og slikt drivstoff sto for 97 pst. av alt biodrivstoff som ble solgt. Det ble ikke solgt biodrivstoff fra palmeolje eller soya i 2023¹³.

Statens vegvesen samarbeider med bilfabrikanter og leverandørindustri om fremtidig digital

⁹ Monitor for veitransportens CO₂-utslipp: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74689>

¹⁰ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>

¹¹ <https://www.ssb.no/statbank/table/13585/tableViewLayout1/>

¹² <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/transport/biodrivstoff/>

¹³ I 2024 ble kravet til minste volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff per år endret fra 17 til 19 volumprosent. Kravet om at minst 12,5 volumprosent skal bestå av avansert biodrivstoff er uendret. Omsetning av avansert biodrivstoff utover kravet teller dobbelt.



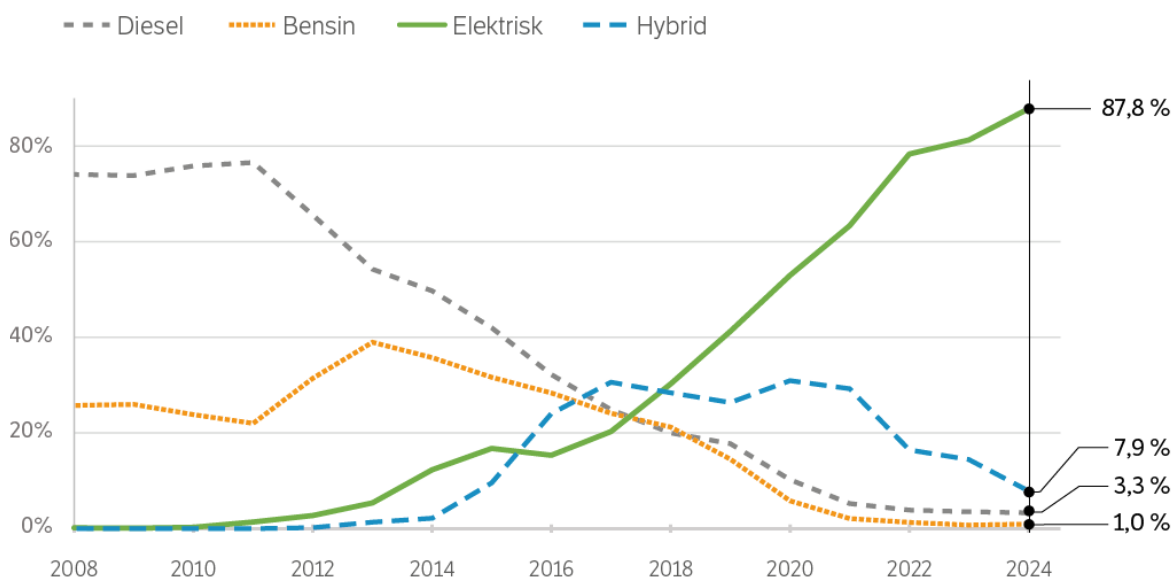
trafikkregulering og øvrige intelligente transportsystemer (ITS) som kan påvirke klimagass-utslippet fra veitrafikken ved å regulere bruken av veien. Vi er i tillegg med i forskningsprosjekter om lavutslipp som gjelder kjøretøys vekt og volum, rekkevidde, kostnader og endrede bruksmønstre. Vi forbedrer forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5, for å legge til rette for bedre og mer klimavennlig utnyttelse av kjøretøyer og veiinfrastruktur.

KLIMATEKNOLOGI

Elektrifisering av person- og varetransport

Den elektriske personbilparken økte med 92 000 biler til om lag 788 000 i 2024, og utgjør nå 28,4 pst. av den totale norske bilparken. Samtidig sank antallet diesel- og bensinpersonbiler med henholdsvis 111 000 og 73 000. Det var ved utgangen av 2024 færre enn 1 million dieselpersonbiler i Norge.

Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler



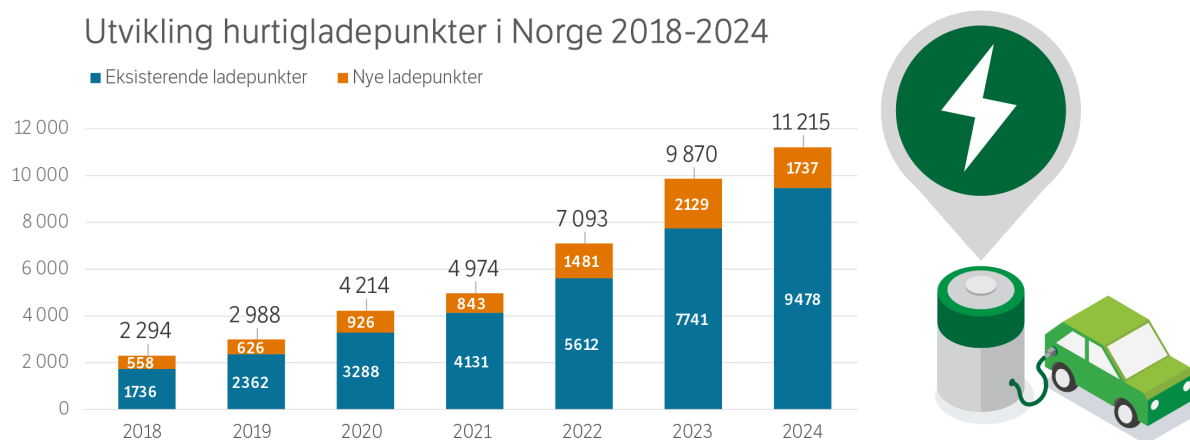
Figur 3.11. Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler.

I varebilsegmentet har det vært en økning på rundt hhv. 1 050 lette og 5 750 tyngre elektriske varebiler sammenlignet med 2023. Andelen nyregistrerte elektriske lastebiler i 2024 har holdt seg på 12,3 pst. som i 2023 (rundt 5 550). El-lastebilbestanden har økt fra 1,9 pst. til 3,1 pst. Nyregistrerte gassdrevne lastebiler stod for 10,4 pst av andelen. Nyregistreringen økte fra 418 til 582 i 2024. Statens vegvesen vil følge utviklingen videre.

Fylling av alternativt drivstoff

For å komme fra vel 5 000 hurtiglader i 2022 til 10 000 – 14 000 hurtiglader i 2030, som ble anslått som behov i kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal ladestrategi, må antall hurtiglader øke med minst 1 000 hvert år. I kunnskapsgrunnlaget pekes det også på at investeringene i ladeinfrastruktur bør ligge noe foran behovet, for å motivere bileiere til å investere i elkjøretøy. Økningen i antall offentlig tilgjengelige hurtiglader har vært mer enn 1 000 per år de siste tre årene. Dette har gitt en bedre dekningsgrad, fra 114 lette elkjøretøy per hurtiglader i 2021 til 87 i 2024. I 2024 ble det åpnet 1 737 nye hurtiglader for elektriske kjøretøy¹⁴, en økning på 22 pst. fra året før.

¹⁴ <https://info.nobil.no/statistikk>



Figur 3.12. Utvikling hurtigladerpunkter i Norge - 2018-2024.

Ved utgangen av 2024 var det 20 batteribyttestasjoner for lette elkjøretøy, to kommersielt åpne hydrogenstasjoner¹⁵, 25 kommersielt åpne biogass fyllestasjoner, 17 stasjoner for CBG (Compressed BioGas) og åtte for LBG (Liquid BioGas).

LADEINFRASTRUKTUR FOR TUNGE BILER

Elektrifisering av lastebilflåten er det viktigste tiltaket innenfor veitrafikk for å nå Norges klima- og miljømål; lastebiler står for om lag 8-9 pst. av Norges klimagassutslipp. Skal Norge oppnå målet om at alle lastebiler som selges i 2030 er nullutslippskjøretøy, må ladeinfrastrukturen være på plass innen den tid.

Statens vegvesen har et ansvar for å tilrettelegge for lading, og fortsetter samarbeidet med Enova og Nye Veier AS. Enova har utlyst støtte til underveislading for tunge kjøretøy langs riksveinettet i samsvar med plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy¹⁶ og EU-krav til ladeinfrastruktur langs hovedveinettet. I 2024 er planen supplert med en samlet plan for døgnhvile-, raste- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei¹⁷, som følger opp tungbilpakken beskrevet i NTP 2025-2036. Målet er at det skal være minst 80 døgnhvileplasser langs riksveinettet i 2030. Ved utgangen av 2024 er det 56 døgnhvileplasser, som er en mer enn ved inngangen til 2024. Det er etablert nye døgnhvileplasser som erstatter avtaler som har utløpt. Pågående prosjekter og utlysninger gjennomført i 2024 vil bidra til etablering av nye døgnhvileplasser i 2025.

Hensikten er å sikre flere og bedre døgnhvileplasser og hovedrasteplasser, med ladetilbud, slik at tunge kjøretøy kan lade ved pause og hvile uten ekstra tidsspille. Statens vegvesen har tett dialog og samarbeid med Enova om deres utlysninger av støtte. Ved støtte til underveislading krever Enova at data blir tilgjengeliggjort for framtidig løsning. Noen tilbyr digitale køordninger og reservasjonsløsninger i dag, og det pågår FoU og internasjonalt standardiseringsarbeid på området.

Vi har utarbeidet en samlet plan for Tungbilpakken. Det finnes en nettside med informasjon om etablering av ladestasjoner på Statens vegvesens arealer¹⁸. Nettsiden er oppdatert med kartoversikt over eksisterende og planlagte underveis-hurtiglader for tunge kjøretøy. Det ble gjennomført en

¹⁵ <https://info.nobil.no/statistikk>

¹⁶ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/veg-og-gate/plan-for-ladestasjoner-for-tunge-kjoretoy-langs-riksvei.pdf>

¹⁷ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/veg-og-gate/plan-for-ladestasjoner-for-tunge-kjoretoy-langs-riksvei.pdf>

¹⁸ <https://www.vegvesen.no/fag/veg-og-gate/etablere-ladestasjoner/>



markedsdialog i mars 2024 om brukervennlig navigasjon, reservasjon og betaling for lading for tunge kjøretøy. Dialogen belyste behovene transportutøvere og ladeoperatører har, og hva markedet vil ordne. Statens vegvesen følger utviklingen.

I løpet av 2025-2026 vil planlagte stasjoner føre til at hovedveinettet sør for Steinkjer, og enkelte strekninger lenger nord, blir åpent for varetransport med elektriske tunge kjøretøy. Videre innsats vil omfatte Nord-Norge og enkelte delstrekninger i Sør-Norge. Rutiner og informasjon om å etablere ladestasjoner på Statens vegvesens arealer videreføres.

NULL- ELLER LAVUTSLIPPSTEKNOLOGI I RIKSVEIFERJESAMBAND

Statens vegvesen har over tid stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi i de aller fleste anbud for drift av riksveiferjesamband. Av de 44 hovedfartøyene som var i drift ved utgangen av 2024, brukte over halvparten batteri eller hydrogen som energibærer i ordinær drift.

Innfasing av mer miljøvennlige teknologier fortsetter innenfor riksveiferjedriften. Vi har bl.a. inngått kontrakt for drift av Bodø – Røst – Værøy – Moskenes med oppstart høsten 2025, der det er stilt krav om utslippsreduksjoner. Hovedfartøyene skal benytte hydrogen og biodrivstoff som hhv. primær og sekundær energikilde. Dette skaper hydrogenetterspørsel i leverandørmarkedet. Operatør Torghatten Nord og hydrogenprodusent GrennH har signert avtale om bygging av en hydrogenfabrikk som skal levere hydrogen til sambandet. Dette er viktig for at ferjeselskapet skal kunne levere iht. kontrakten som er inngått mellom Torghatten Nord og Statens vegvesen. Selv om Statens vegvesen ikke har en direkte rolle i hvordan hydrogenet fremstilles, er signering av avtalene en viktig brikke som må på plass før hydrogen kan brukes som energibærer på sambandet.

Forskrift om krav til nullutslipp av klimagasser ved offentlig anskaffelse av sjøtransport trådte i kraft 1. januar 2025, og vil legge føringer for hvilke krav som stilles i kommende anbud for drift av riksveiferjer.

REDUSERTE KLIMAGASSUTSLIPP FRA BYGGING, DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Statens vegvesen benytter flere virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra utbygging, drift og vedlikehold av veianleggene samtidig som vi øker gjenbruket av materialer. Regelverket for veibygging, veinormalene, er i kontinuerlig forbedring for å åpne for reduserte klimagassutslipp, for eksempel gjennom økte muligheter for gjenbruk, lokal tilpasning og innovasjon i prosjektene. Det samme gjelder regelverk og føringer for konsekvensutredning og planlegging etter plan- og bygningsloven.

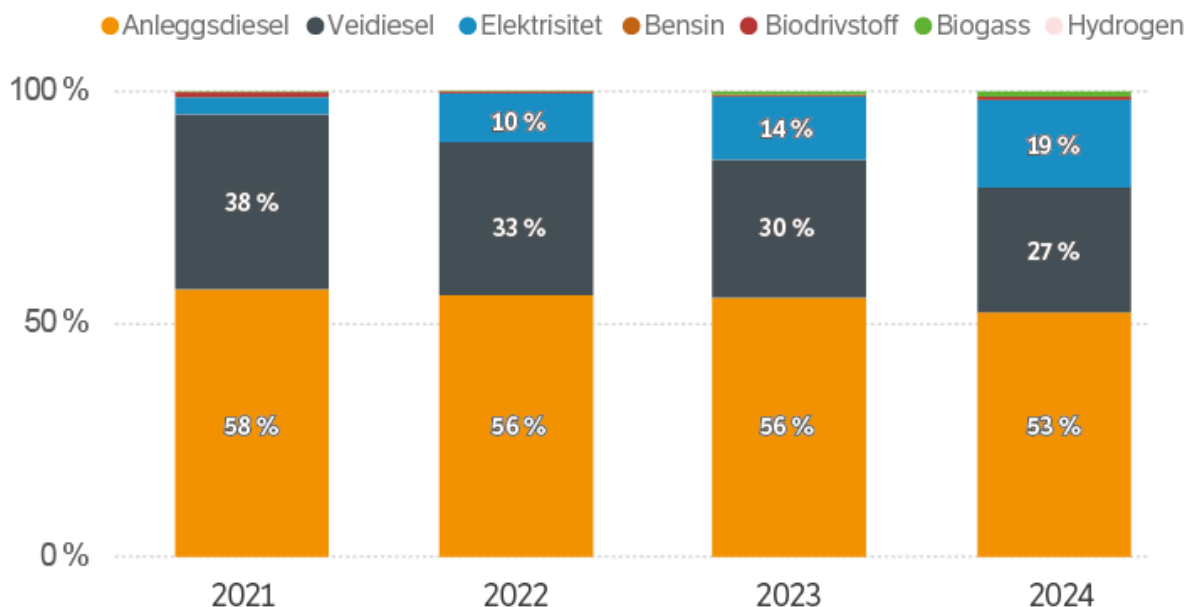
Etatens mål er å redusere både direkte og indirekte klimagassutslipp fra anleggsarbeid, drift, vedlikehold og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030, sammenlignet med nivået i 2020. For 2024 er det anslått at de direkte utslippene fra anlegg, drift og vedlikehold og ferjedrift utgjorde omtrent 353 000 tonn CO₂e, mens de totale utslippene utgjorde om lag 794 000 tonn. Våre beregninger inkluderer ikke utslipp knyttet til endret arealbruk. Det er kun de direkte utslippene som teller på det norske utslippsregnskapet.

Klimagassutslipp fra anlegg

Vi fortsetter arbeidet med å legge til rette for utslippsfrie anlegg. Andelen null- eller lavutslippsenergi brukt i våre prosjekter har økt fra om lag 4 til om lag 20 pst. fra 2021 til 2024.



Andel energiforbruk i utbyggingsprosjekter



Figur 3.13 Andel av totalt energiforbruk fra ulike energikilder i utbyggingsprosjekter.

I 2024 har Statens vegvesen hatt åtte nullutslippsprosjekter som mottok tilskudd fra Samferdselsdepartementet som piloter. Her tester vi blant annet krav til maskiner, krav til maskintimer, nullutslipp for spesifikke arbeidsoperasjoner der vi er sikre på at oppgaven kan løses utslippsfritt, samt insentivmekanismer for å kutte klimautslipp. I tillegg til de utvalgte pilotene er det mange prosjekter der det stilles krav til bruk av elektriske anleggsmaskiner og massetransport. Piloteringen har gitt mer kunnskap om overgangen til elektriske maskiner i bransjen, og kan bidra til at våre prosjekter er bedre forberedt.

Det er store klimagassutslipp knyttet til bygging av nye veianlegg. På et typisk anlegg vil opptil en tredel av klimagassutslippene komme fra bruk av diesel i anleggsmaskiner og transport av materialer og masser (direkte utslipp), mens minst to tredeler av utslippene kommer fra produksjon av materialene som benyttes, for eksempel betong, stål og asfalt (indirekte utslipp). Klimagassutslipp fra arealbruksendringer vil også kunne bidra betydelig.

Statens vegvesen har iverksatt flere tiltak for å redusere klimagassutslipp i anleggsdriften. I hvert enkelt prosjekt vurderes det hvordan anskaffelsesprosessene og etterfølgende kontrakter skal utformes for å gi best mulig effekt. Den 1. januar 2024 trådte skjerpede krav for å vektlegge klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser i kraft. Hovedregelen er nå at klima- og miljøhensyn skal vektes med minimum 30 prosent. Denne skjerpingen av forskriften har bidratt til økt fokus i alle Statens vegvesen sine kontrakter. Dette inkluderer krav og tildelingskriterier i konkurranser, samt insentiver i gjennomføringsfasen som bonus-/malus-ordning eller tilskudd til klimabesparende tiltak fra leverandør. Utbyggingsprosjektene skal utarbeide klimagassbudsjett, og planlegge for anleggsdrift som reduserer belastning på miljø og klima.

Statens vegvesen har vedtatt klimahandlingsplaner som innebærer strengere krav og flere tildelingskriterier i kontraktene. Klimahandlingsplanene har detaljerte krav for de forskjellige kontraktstypene, blant annet om når nullutslippskjøretøy skal fases inn og om krav til materialer



som benyttes. Alle veiprosjekter som koster mer enn 51 mill. kroner skal ha klimagassbudsjett, og entreprenørene må føre klimagassregnskap. Et klimagassbudsjett identifiserer de store bidragsyterne til et prosjekts klimagassutslipp, og ut fra dette kan det gjøres tiltak som vil redusere klimagassutslippene.

Klimagassutslipp fra drift og vedlikehold

Vi fortsetter det systematiske arbeidet med å redusere utslippene som følge av drift og vedlikehold av veinettet vi har ansvaret for. Vi setter krav om økte andeler nullutslippsmaskiner og -kjøretøyer i våre kontrakter fremover, og har trappet opp bruken av tildelingskriterier i tråd med forskriftsendringen om alt alle offentlige anskaffelser skal vekte klima og miljø med minst 30 pst.

Særlig innen dekkelegging er det de siste årene gjort tiltak med god effekt. I 2024 har vi lagt 590 500 tonn asfalt, med et beregnet gjennomsnittlig utslipp på 33 kg CO₂e/tonn – dette er en nær en halvering av 2020-nivået. Omleggingen er et resultat av at Statens vegvesen innførte et system med klimavekting, hvor asfaltleverandørene konkurrer om lavere CO₂-utslipp i tillegg til lav pris. Innen ferjedrift er kravene om null- og lavutslipp videreført. Vi er dermed på god vei til å nå vårt mål om å redusere klimagassutslippene fra asfalt med 70 pst. fra 2020 til 2030.

Videre har vi gjort strømreducerende tiltak i flere tunneler i 2024, både ventilasjon og utskifting av lysrør med LED-lys.

Klimagassutslipp fra egen virksomhet

Statens vegvesen jobber målrettet med å redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet. Vi anslår at våre totale utslipp fra egen virksomhet utgjorde om lag 44 000 tonn CO₂e i 2024. Her inngår indirekte utslipp fra kjøp av varer og tjenester til den interne driften av etaten, indirekte utslipp fra kjøp av strøm, samt direkte utslipp beregnet ut fra kjørte kilometer med tjenestebiler. Sistnevnte utgjorde om lag 1 500 tonn CO₂e i 2024.

Antall kjøretøyer i etaten reduseres, og erstatningsbiler byttes ut med nullutslippskjøretøy. Etaten jobber aktivt med energieffektivisering, blant annet med å bruke smarte styringssystemer for ventilasjon, belysning og oppvarming uten å forringe innemiljøet. Dette har ført til lavere kostnader, reduserte klimagassutslipp og mer effektiv energiforvaltning. Andre tiltak er Svanemerking av kantiner i anbudsprosessen, krav til miljøsertifisering ved innkjøp når det er relevant, samt gjenbruk av arbeidsklær, uniformer og kontormøbler.

Statens vegvesen har de siste årene jobbet målrettet med digitalisering av eiendomsporteføljen for å sikre bedre oversikt og styring av energibruken i byggene. Vi bruker sensortechnologi, energistyringssystemer og automatisert datainnsamling for å gjøre systematiske vurderinger av energiforbruk, og legger til rette for at eiendomsforvaltere og driftsansvarlige enkelt kan agere ved avvik og følge opp energibruken over tid. Vi har tatt et aktivt valg rundt forvaltning av etatens strømportefølje for å fokusere på stabilitet og pris. Vi deltar aktivt i flere strømfora for å ha riktig kunnskap for å kunne gjøre best mulige beslutninger gitt den infoen vi besitter på det tidspunktet vi binder strømmen.

Vi jobber med å tilgjengeliggjøre energidata og informasjon om tekniske anlegg på en strukturert måte, slik at beslutningsgrunnlaget forbedres og energieffektiv drift blir enklere å gjennomføre i praksis. Et konkret eksempel er arbeidet med behovsstyrt ventilasjon, hvor vi i flere bygg ønsker å gå bort fra kalenderstyrt ventilasjon til automatisk styring basert på faktisk tilstedeværelse. Dette kan gi betydelige energibesparelser, spesielt i bygg som ikke er i bruk hver dag.



Det jobbes det aktivt med å ta ned Statens vegvesens strømforbruk, alt fra midtpunkts dimming, utskifting til LED lys og styring/energi effektive vifter i våre tunneller etc.

Øke energifleksibiliteten der dette er relevant

Strøm fra nettet er hovedkilden til vår oppvarming og øvrig strømbruk. Vi har bygninger via våre leieavtaler hvor vi har fjernvarme som oppvarmingskilde og vi tilstreber i nye leieforhold der det lar seg gjøre å benytte seg av fjernvarme.

Vi har fem lokasjoner hvor vi har installert solceller på våre lokasjoner. Langangen kontrollstasjon er en av de nyeste kontrollstasjonene hos Statens vegvesen, og har hele taket dekket av solceller. Solcellene har et samlet potensial på 100 000 kWh i året, og vil enten dekke behovet til kontrollstasjonen eller bidra til fornybar kraft ut på strømmettet. Kontrollstasjonen ble oppført i 2023, og skal erstatte gamle Lanner kontrollstasjon nå som E18 blir lagt om. Stasjonen har flere tekniske løsninger for å begrense energibruk og for å sørge for et behovsprøvd miljø våre ansatte kan trives i og arbeide godt sammen med.

VEINORMALER

Gjenbruk og gjenvinning av masser og ulike materialer er en viktig premisse for å redusere klimagassutslipp og bedre ressursutnyttelsen. Sirkulære løsninger og bedre ressursutnyttelse er nødvendig for en mer bærekraftig utvikling. Statens vegvesen arbeider målrettet med en overgang fra lineær til sirkulær økonomi. Gjenbruk av eksisterende veitraséer og videreutvikling av veinettet ved å gjøre utbedringer gir redusert belastning på klima, miljø og areal.

Veinormalene inneholder en rekke krav som bidrar til å redusere utslipp og begrense arealbeslag for utbygging av offentlige veier. I tillegg til de betydelige potensielle gevinstene for klima og miljø, vil disse endringene i veinormalene åpne for reduserte kostnader for de offentlige byggherrene.

Ved gjennomgang og revisjon av veinormalene legges det vekt på å redusere utslipp og på bedre ressursutnyttelse. Veinormal N200 Vegbygging er revidert i 2024. Revidert N200 åpner for å gjenbruke masser med god kvalitet – for eksempel slagg fra industriell produksjon og resirkulering av asfalt i veibyggingen. Mulighetene er allerede tatt i bruk på større veianlegg. Videre er kravene til steinkvalitet i forsterkningslag justert, slik at det oftere kan brukes lokale steinressurser. Noen stein- og løsmasser kan dermed gå fra å være avfall til å bli en ressurs til nytte for samfunnet. Samlet gir endringene mulighet for lavere kostnader og lavere klimagassutslipp.

I 2024-utgaven av veinormal N400 Bruprosjektering er kravet til bærekraftvurderinger skjerpet, i form av at det nå er krav til at begrunnelsen for valgt brutype eller konstruksjonsløsning skal dokumenteres i et eget avsnitt i prosjekteringsforutsetningene. Innenfor tunnelområdet pågår det FoU som grunnlag for fremtidig regelverksutvikling i veinormal N500 Vegtunneler, for å redusere CO₂-utslippet ved bygging av nye tunneler.

REDUSERE BESLAG I VERDIFULL NATUR OG MATJORD

Arealbruken i forbindelse med bygging av veiinfrastruktur søkes begrenset i utrednings-, plan- og i byggefasen. Dette er særlig av hensyn til verdifulle naturtyper og for å unngå beslag av dyrkbar og dyrket jord, men også pga. andre miljøhensyn og kostnader. Natur- og landbruksområder kan også inneholde store lagre av karbon.



For å følge opp mål for biologisk mangfold, økosystemer og redusert arealbruk, er det for Statens vegvesens store prosjekter utviklet en arealprosedyre som en del av et ISO-sertifisert miljøstyringssystem. Arealprosedyren formulerer mål for reduksjon i inngrep, både på portefølje- og prosjektnivå, og beskriver hvordan disse skal rapporteres og følges opp gjennom planlegging og bygging. For å sikre oppfølging av målene er det utviklet et arealberegningsverktøy som beregner «fotavtrykket» til prosjektet ulike faser.

I 2023 startet Statens vegvesen med å analysere sin eiendom langs europa- og riksveier, for å finne frem til områder med stort restaureringspotensial. Dette arbeidet ble prøvd ut digitalt på tre utvalgte veistrekninger, og etaten har i 2024 jobbet med å tilgjengeliggjøre denne utvelgelsesmetoden digitalt, slik at den kan overføres også til andre veistrekninger

Før- og etterundersøkelser er viktige for å øke kunnskapen om negativ påvirkning på natur. For å legge til rette for økt bruk av slike undersøkelser, er det utarbeidet en felles metode for transportsektoren. Et eksempel på en etterundersøkelse Statens vegvesen har vært delaktig i er overvåkning av faunapassasjer i forbindelse med utbygging av rv. 3/rv. 25 i Innlandet fylke. Denne overvåkingen har foregått over flere år og gir oss viktig kunnskap om hvordan slike faunapassasjer fungerer, slik at vi kan utforme dem på best mulig måte for å sikre at tiltaket fungerer etter hensikt.

Indikator for naturmangfold

For å følge opp målene på naturområdet ble det i Nasjonal transportplan 2022–2033 lansert en indikator for naturmangfold som viser antall dekar som bygges ned av den mest verdifulle naturen. Etter forslag fra transportvirksomhetene og Miljødirektoratet i utredningsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025–2036 er indikatoren nå supplert med flere naturtyper. Indikatoren angir brutto arealbeslag, dvs. at det ikke er korrigert for eventuell økologisk kompensasjon. Det ble rapportert inngrep på 16 daa i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi fra prosjekter som åpnet i 2024.

Jordbruksareal

Jordvernstrategien (2023) setter som mål at det maksimalt skal omdisponeres 2 000 dekar dyrket jord per år innen 2030 totalt i Norge. Jordbruksareal (dyrket jord) er samlebegrepet for arealtypene fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite. Disse tre arealtypene inngår som rapporteringsindikatorer. Det gir en mulighet til å vurdere hvilke kvaliteter av jordbruksareal som blir berørt av veitiltak.

Statens vegvesen rapporterer på omfang av jordbruksareal som er nedbygget og tatt ut av drift på de prosjektene som er åpnet det året årsrapporten gjelder for¹⁹.

Følgende arealinngrep gjelder for riksveiprosjekter som er åpnet i 2023 og 2024:

Tabell 3.1. Arealinngrep som gjelder for riksveiprosjekter som er åpnet i 2023 og 2024

Type areal	Dekar 2023	Dekar 2024
Areal fulldyrket jord:	25 daa	54 daa
Areal overflatedyrket jord:	0 daa	5,7 daa
Areal innmarksbeite:	6 daa	0 daa
Sum	31 daa	59,7 daa

¹⁹ Disse prosjektene baserer seg på reguleringsplaner som er vedtatt i ulike år. Rapportert areal vil derfor avvike fra hva kommunene har meldt inn som omdisponert jordbruksareal i KOSTRA. Kommunene rapporterer det enkelte år ut fra nye reguleringsplaner som er vedtatt.



VI SKAL BEGRENSE UHELDIG PÅVIRKNING PÅ NATUR OG MILJØ

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

Plast, mikroplast og miljøgifter

Plastforurensning er et økende globalt miljøproblem, og transportsektoren er en kilde til spredning av både mikroplast og annen plastforsøpling til miljøet på land og i vann/hav. Statens vegvesen begrenser plastforsøpling og spredning av mikroplast fra vei til omgivelser hovedsakelig gjennom renholdsprosessene i drifts- og vedlikeholdskontrakter og avfallshåndtering i kontraktene. Opprydding av brøytestikker i plast og gjenbruk inngår i driftskontraktene, som krav om oppsamling av brøytestikk, insentiver for gjenbruk og permanente brøytestikker på fjelloverganger. Nedfresing av kantlinje (hvitstripe) og midtlinje så dypt at plast fra veioppmerking ikke brøytes ut i naturen, er også et tiltak for å begrense spredning av plast og mikroplast i naturen.

Statens vegvesen deltok i 2024 i prosjektet «Hvor mye plast ender opp langs norske veger?». Prosjektet kartla avfallstyper og -mengder langs riksveier i Norge. Resultatet var 700 tonn, og at det kastes om lag 60 millioner gjenstander langs veien hvert eneste år. Tobakksprodukter og mat- og drikkeemballasje er det som kastes mest. Undersøkelsen ble gjennomført av Norwaste i samarbeid med Statens vegvesen og Mesta på et utvalg av norske veier. Prosjektet ble finansiert av Handelens miljøfond.

Forskning på bildekkpartikler og tilsetningsstoff i bildekk fortsatte i 2024 gjennom FoUI-prosjektet mikroRENS (2022-2025). Prosjektet skal gi kunnskap om hvordan eksisterende renseløsninger for anleggsvann, vei i dagen og tunnelvaskevann fungerer.

Prosjektet «Partikkelforurensning i anleggsprosjekt» har undersøkt hvilke effekter finstoff/ partikler fra sprengning kan ha på fisk i marint miljø. Det har også blitt utført studier som viser hva som skjer når masser/tunnelvann med mye partikler har utslipp i sjø. Dette er et viktig kunnskapsgrunnlag for Statens vegvesen og andre i forbindelse med utslipp, spredning og effekter av partikler fra anleggsarbeid (deponering av masser, utslipp av tunneldrivevann).

Samferdselsdepartementet ga gjennom supplerende tildelingsbrev nr. 16/2023 Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge kilder og omfang av tilførsler av nitrogen til Oslofjorden fra bygge- og anleggsvirksomhet i statlig samferdselssektor. Rapporten ble ferdigstilt våren 2024. Det er gjennomført en fullskalatest med bruk av nitrogenfritt sprengstoff i et veiprosjekt.

Vegetasjon og pollinerende insekter

Statens vegvesen forvalter store arealer langs veinettet. Vi har gjort tiltak for å begrense spredning og bekjempe fremmede skadelige arter langs riksvei i 2024, både ved planlegging av ny vei og ved drift og vedlikehold av eksisterende vei. Vi prioriterer tiltak som gir en tydelig gevinst for å sikre naturmangfoldet. Tiltakene kan enten utføres for å bekjempe forekomsten fullstendig, eller for å begrense videre spredning. Oppdatert kunnskap om å bekjempe og hindre spredning er sentralt. Forprosjektet Kartlegging av fremmede arter ved bruk av kunstig intelligens og veibilder viser at man kan effektivisere kartlegging av fremmede arter og sikre bedre overvåking av tiltakene.



Vi ønsker å få på plass flere tiltak som er positive for pollinerende insekter på våre arealer langs veiene, og har i 2024 innhentet data på insektilstedeværelse på utvalgte strekninger langs rv. 15. Dette har vi gjort for å få mer kunnskap om hvordan arealene brukes av pollinatorer, og for å kunne sammenligne resultatene med situasjonen etter at vi har iverksatt et nytt positivt tiltak for pollinatorer. Arbeidet fortsetter i 2025.

Veilys

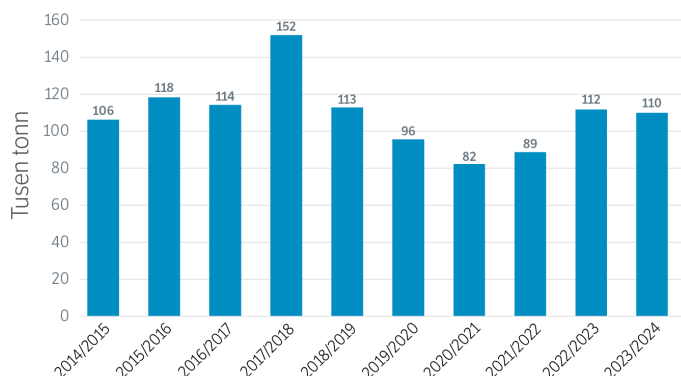
Statens vegvesen jobber for å begrense den belastningen riksveibelysningen påfører naturen og naboene. I tillegg jobber vi med å øke kunnskapen om veibelysningens effekt på naturen, og formidle dette til alle veieiere og bransjen.

Pilotprosjektet Nattslukking er gjennomført ved at lyset på fire strekninger i områder med sårbar natur fikk slukket lyset mellom kl. 00-05 i perioden 1. april til 15. oktober. Ingen uforutsette hendelser oppsto, og reaksjonene fra publikum var hovedsakelig positive. Det er påvist en rekke strekninger, særlig på fylkesveinettet, der lyset har antatt lav trafiksikkerhetseffekt og høy negativ naturpåvirkning.

Bruk og virkning av salt

Det årlige forbruket av salt på veiene er avhengig av vær- og temperaturforhold den enkelte vinter, og vi rapporterer for vintersesongen fra høst til vår. Vintersesongen 2023/2024 var forbruket på europa- og riksveier på 109 600 tonn og dermed noe lavere enn vintersesongen 2022/2023. Dette kan skyldes en kald vintersesong 2023/2024.

Totalt saltforbruk (i tusen tonn)



Figur 3.14. Totalt saltforbruk på europa- og riksveier per sesong fra og med sesongen 2014/15 til og med sesongen 2023/24²⁰.

Langs riksveier er det i 2024 gjort en ekstra innsats for å redusere saltforbruket på 11 strekninger med fare for miljøskader. Dette er de samme strekningene som i 2023. Statens vegvesen har også ansvaret for strekninger med ytterligere innsjøer som er saltpåvirket, men fordi disse veiene har høy ÅDT og høy hastighet, er det utfordringer knyttet til å finne andre gode tiltak enn søkelys på generell reduksjon i saltbruk.

Statens vegvesen skal fortsette å måle saltinnholdet i innsjøene og gjennomføre tiltak for at saltforurensningen skal reduseres, for å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand i henhold til

20 [230824 SVV rapport 994 Mengderapport vinteren 2023_2024.pdf](#)



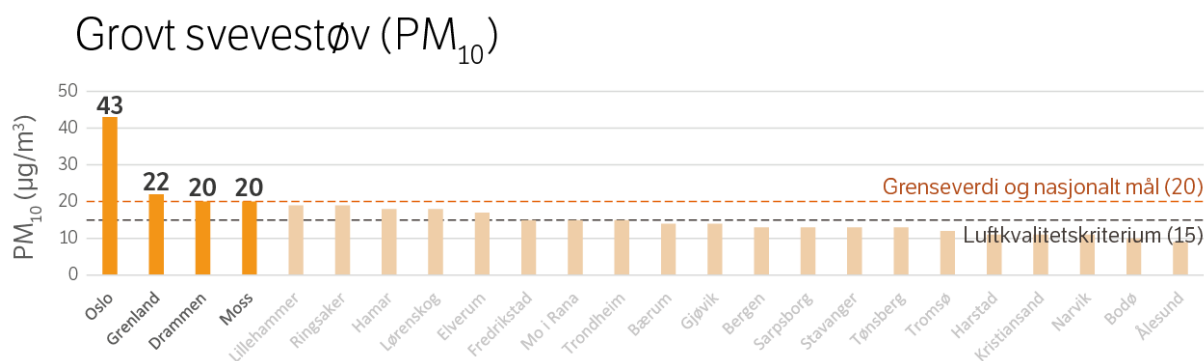
vannforskriften. Dette gjøres gjennom årlige innsjøundersøkelser. Resultatene fra Innsjø-undersøkelsen 2023, som ble publisert våren 2024, viste at 10 av 37 undersøkte innsjøer langs hovedveier på Østlandet var sterkt forurenset av veisalt. Påvirkning fra veisalt utgjør et problem for vannkjemi i en rekke innsjøer nær hovedveier i Østfold, Oslo, Akershus, Buskerud, Telemark og Vestfold. Resultatene fra undersøkelsen i 2024 som omfatter veinære innsjøer i Vestfold, Telemark og Agder publiseres våren 2025.

Lokal luftforurensning

Statens vegvesen har mål om at grenseverdiene i forurensningsforskriften ikke skal overskrides ved eksisterende vei. Ved planlegging av ny vei legges retningslinjene for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) til grunn.

Veistøv er en stor bidragsyter til dårlig luftkvalitet, og blir dannet ved slitasje av dekk og veidekke, og fra forbrenningsmotorer. Statens vegvesen retter sin innsats mot lokal luftforurensning gjennom bl.a. miljøfartsgrenser og renholds- og støvdempingstiltak, i tillegg til piggdekkrestriksjonene i byområdene. Videre gir den økende elbilandelen et viktig bidrag når det gjelder forbrenningspartikler. Vintermiljøfartsgrensen på utvalgte strekninger i Oslo gjaldt fra 1. november 2023 – 14. april 2024, som et tiltak for å redusere produksjon og oppvirvling av svevestøv. I tillegg er det krav i vedlikeholdskontraktene og driftskontraktene som legger opp til at de fleste lastebiler og maskiner skal tilfredsstille krav til Euro6 og Steg4.

Foreløpige tall fra målestasjonene for 2024 viser at grenseverdiene i forurensningsforskriften for grovt svevestøv (PM_{10}) ble overskredet langs riksvei i Oslo og Grenland. For begge områdene ble grensen for årsmiddelet ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) overskredet. Oslo hadde også overskridelse av grenseverdien for døgnmiddel ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ over 25 ganger). Moss og Drammen hadde årsmiddel lik $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, som er en tangering av grenseverdien.

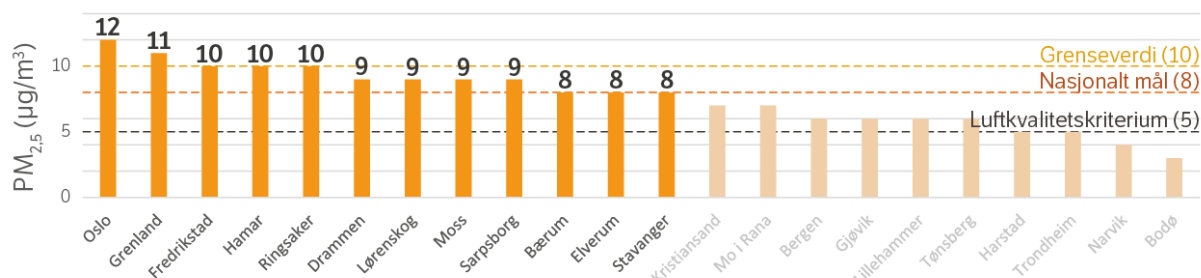


Figur 3.15. Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til grovt svevestøv (PM_{10}).

Oslo og Grenland overskred grenseverdien for årsmiddel for finkornet svevestøv ($PM_{2,5}$), mens flere byer hadde nivåer over nasjonalt mål på $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i årsmiddel. De helsebaserte luftkvalitetskriteriene er det mange byer som er langt unna å klare å overholde, se figur 3.16.



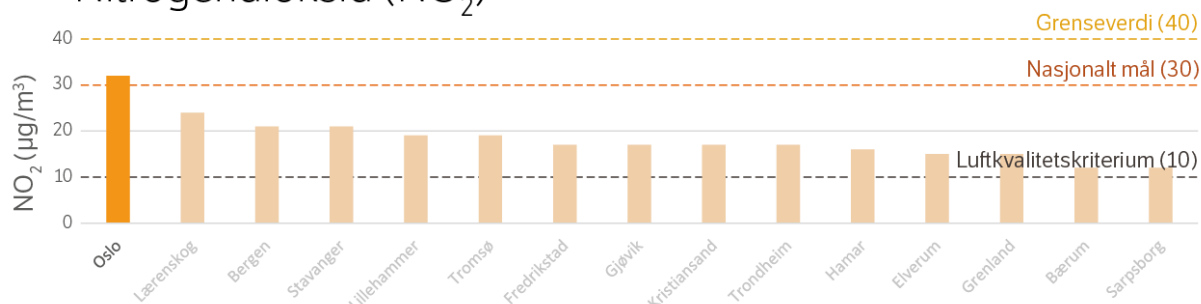
Finkornet svevestøv ($PM_{2,5}$)



Figur 3.16. Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til finkornet svevestøv ($PM_{2,5}$).

Foreløpige tall viser at grenseverdiene for nitrogendioksid (NO_2) ble overholdt i alle byer i 2024, men de helsebaserte luftkvalitetskriteriene er det mange byer som har ikke overholdt. Oslo overholdt ikke det nasjonale målet for NO_2 i 2024. Nullvekstmålet i byområdene bidrar til å redusere NO_2 -forurensningen gjennom redusert personbiltransport. Videre gir den økende elbilandelen et stort bidrag.

Nitrogen dioksid (NO_2)



Figur 3.17. Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til nitrogen dioksid (NO_2).

Statens vegvesen fortsatte i 2024 samarbeidet med kommuner, fylkeskommuner og andre anleggseiere om drift og finansiering av målenettverket. Bidraget til Luftsamarbeidet har fortsatt som tidligere. Det ble i 2024 arrangert to samlinger i Bedre byluft-forum, i samarbeid med Miljødirektoratet.

Innsats mot støy

Støy påvirker søvnkvalitet og er medvirkende årsak til stress, forhøyet blodtrykk, utvikling av hjertesykdom, angst, depresjon og redusert trivsel. Stortinget har derfor vedtatt at støyplagen i Norge skal reduseres. Veitrafikkstøy er den desidert største støykilden utendørs.

Oppsummerte resultater fra støykartlegging gjennomført i 2023 (krav i forurensningsforskriften §5-5) viser at i størrelsesorden 420 000 personer er utsatt for støynivå over 55 dB fra riksveier. I 2024 er denne kartleggingen fulgt opp med detaljert utredning av innendørs støynivå. Boliger med innendørs støynivå over grenseverdien i forskriften (42 dB) vil få tilbud om støytiltak i 2025 eller 2026.

Langs eksisterende vei er det bygget tre nye støyskjermer med samlet lengde 0,53 km. I tillegg er det rehabilitert støyskjermer på tre strekninger med samlet lengde 0,46 km.



I utbyggingsprosjektene følger Statens vegvesen retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Løsninger er støyskjerm, støyvoll eller kombinasjon av disse, skjermet uteplass og/eller tiltak på bolig. Det er rapportert at 118 personer med innendørs støynivå over 38 dB har fått redusert støynivået. Langt flere personer med støynivå mellom 30 og 38 dB har fått bedret støysituasjonen.

Statens vegvesen har i 2024 arbeidet videre med nye beregningsmetoder for støy fra veitrafikk²¹. Det er utført omfattende målinger av støy nær veier, og med hjelp av kunstig intelligens er det etablert oppdaterte kildemodeller for Norge som foreslås tatt inn i eksisterende beregningsverktøy. Det forventes at dette vil gi riktigere resultat, både ved beregning av utendørs og innendørs støynivå fra veitrafikk.

Kulturminner

For 2024 har det vært behandlet seks dispensasjonssøknader av respektive fylkeskommuner og en klagesak av Riksantikvaren knyttet til de 105 forskriftsfredete kulturminnene i Statens vegvesens portefølje. Det er utarbeidet 14 forvaltningsplaner for objekter i Nasjonal verneplan, og mesteparten av de til sammen 29 som nå foreligger gjelder for bygninger og bygningsanlegg. Til sammen har det vært over 150 enkeltsaker om kulturminner som har vært behandlet med faglige råd og veiledning mot fylkeskommuner, kommuner, andre museer, stiftelser og grunneiere. Av disse har det vært innrapportert skader på 10 kulturminner – fortrinnsvis bruer etter flom og uvær.

Det har også vært utført 8 større istandsettingsprosjekter med bl.a. kurs i tørrmuring og formidling og skilting har også vært en del av dette arbeidet. Det er laget egen rammeavtale for tradisjonshåndverket tørrmuring med 8 leverandører rundt i landet, og kulturminner har også vært behandlet i revisjonsarbeidet med håndbøkene R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier og V712 Konsekvensanalyser.

RISIKOVURDERING

Ved utgangen av året vurderes risikoen samlet sett for «Bidra til Norges klima- og miljømål» som uendret, og vi vurderer den fortsatt som moderat, slik vi også vurderte det ved årets to første tertialer. Arbeidet med risikoreduserende tiltak er langsiktig, og gir som forventet ikke store utslag i risikobildet fra tertial til tertial. Derimot gir de oss bedre oversikt og økt kontroll over risikoen, og arbeidet med tiltakene videreføres.

Tilgang til strømmettet, med tilstrekkelig kapasitet, kan være en flaskehals for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransporten. Statens vegvesen er i rute med å oppfølgingen av våre tiltak i Nasjonal ladestrategi, og dette bidrar til økt utbyggingstakt av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøyer. Risikoen for at vi ikke får redusert barrierene for utbyggingen vurderes fortsatt som moderat på kort sikt. Det er imidlertid knyttet usikkerhet om hvorvidt det vil være tilstrekkelig kapasitet i strømmettet rundt 2040 til å kunne betjene en kjøretøypark som er utelukkende nullutslipp.

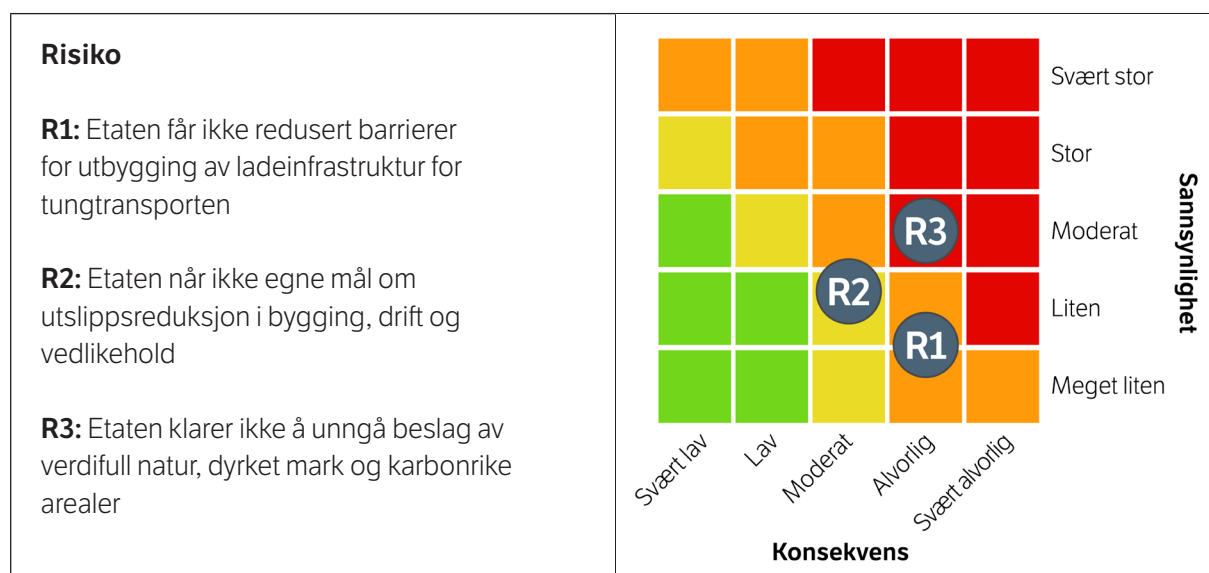
Risikobildet for at etaten ikke når mål for utslippsreduksjon i egen virksomhet er fortsatt vurdert som moderat til lav, men det er en utfordring å ha rom for eventuelle økte kostnader pga. klimakrav innenfor prosjektenes rammer. Vi gjennomfører en rekke piloter, men det er ofte utfordrende å skalere løsningene opp slik at de kan innarbeides i vår daglige drift. Dette jobber vi med. Vi har vedtatt klimahandlingsplaner som innebærer strengere krav og flere tildelingskriterier i kontraktene. Klimahandlingsplanene har

²¹ <https://www.sintef.no/contentassets/69d84bdaa9434c20836831f7c075ea98/sintef-rapport-2024-00816---fou-prosjekt--kildestoy-fra-veitrafikk.pdf>



detaljerte krav for de forskjellige kontraktstypene – blant annet om når nullutslippskjøretøy skal fases inn og hvilke materialer som skal benyttes. Vi stiller krav om miljødeklarasjoner (EPD) for de store klimagassdriverne betong, stål og asfalt i alle kontrakter. I flere klimapiloter legger vi nå til rette for å gi bonus knyttet til lave utslipp fra bruk av materialer som er dokumentert med EPD. Bonus og krav er også aktuelt for utslippsfritt anleggsutstyr. Her vil det fortløpende komme strengere krav. Arbeidet med risikoreduserende tiltak fortsetter.

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



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
R1	Innføring av elektriske tunge kjøretøyer er avgjørende for videre reduksjon av klimagassutslippene fra veitrafikken. Det er krevende å fremføre strøm langs vei, og dette vil være en potensiell flaskehals i utbyggingen av ladeinfrastruktur. For lav utbyggingstakt fører til at utviklingen stopper opp, og Norge får ikke fasen ut fossile kjøretøyer.	- Ladeplan og utleiestrategi gjør det lettere å etablere ladepunkter langs veinettet - Igangsett dialog med NVE om tilgang til strømmettet, og prioritering av samfunns-kritiske funksjoner - Satsingen på tungbilpakken i Nasjonal transportplan 2025-2036 tatt inn i arbeidet med etatens gjennomføringsplan og de årlige budsjettene



Risiko	Beskrivelse av risiko	Risikoreduserende tiltak
R2	Det er utfordringer knyttet til å legge til rette for utslippsfrie anlegg, drift og vedlikehold samt det å ta i bruk klima- og miljøkrav/-kriterier i tilstrekkelig grad iht. anskaffelsesforskriften og etatens egne klimaambisjoner samtidig som økonomiske rammer skal overholdes.	• Dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for å drive frem utvikling og implementering av nullutslipps-teknologi • Bruk av klima- og miljøkrav i kontrakter og som tildelings- og kvalifikasjonskriterier i anbudskonkurranser • Vurdere kutt i andre tiltak for å skape økonomisk handlingsrom for krav om vekting av klima og miljø innenfor prosjektenes økonomiske rammer • Statens vegvesen arbeider videre med å sikre tilgang til strøm og beredskapsløsninger for utbygging, drift og vedlikehold
R3	Beslutninger om konsept/trasé for ny/utvidet vei innebærer beslag av dyrket jord og verdifull natur. Det er en risiko for at vi ikke lykkes med å utvikle alternativer i nye veiprojekter som gir mindre slike inngrep, at disse ikke vedtas politisk, eller at vi ikke lykkes med å unngå eller redusere negative konsekvenser i videre planlegging og gjennomføring.	• Sterkere vektlegging av firetrinnsmetodikken, tiltakshierarkiet i alle faser av utredningen og planleggingen og UFF (unngå, flytte og forbedre). Modellene er delvis overlappende. • Bruke fleksibilitet i veinormalene for planlegging av nye veier • Prioritere avbøtende tiltak • Arealregnskap på nye store prosjekter • Videre innføring av miljøstyringssystem

3.1.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

I 2023 ble det for 9. år på rad stadfestet at Norge er det mest trafikksikre landet i Europa²². Tallene peker i retning av at vi i 2024 vil innta samme posisjon for 10. år på rad. Med 16 drepte per million innbyggere i 2024 mot et gjennomsnitt i Europa på 46 drepte per million innbyggere i 2023, er det tydelig at vi har kommet svært langt i vårt trafikksikkerhetsarbeid. Ulykkesutviklingen har over tid gått i ønsket retning. Statens vegvesens langsiktige og kunnskapsbaserte innsats for trafikksikkerhet med å bygge sikre veier, holde god standard på drift og vedlikehold, gjennomføre målrettet kontrollinnsats – spesielt av tunge kjøretøy, og fortsatt ha høy oppmerksomhet på føreropplæring og kampanjearbeid, har bidratt til en slik utvikling.

Foreløpig tall viser at 89 personer omkom i trafikken i 2024, noe som er 21 færre enn i 2023. Dette er en stor nedgang og det er kun i pandemiåret 2021 at antall drepte i trafikken har vært lavere i Norge de siste 80 årene. Estimert tall for hardt skadde i 2024 er ca. 530. Det samlede tallet for drepte og hardt skadde i 2023 var 678, og det estimerte tallet for 2024 er ca. 620, altså en betydelig nedgang med ca. 60 færre drepte og hardt skadde. Dette er det laveste tallet for drepte og hardt skadde i moderne tid.

Norges ambisjonsnivå innen trafikksikkerhet er svært høyt. Med nullvisjonen som siktemål og et etappemål om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maks 50 drepte, ligger vi, på tross av nedgangen i 2024, per nå markant etter den ønskede utviklingen.

²² Basert på tall fra 2023.



Vi står fortsatt overfor betydelige utfordringer for å nå de langsiktige målene. Det kreves en forsterket innsats og bedre ressursallokering for å oppnå etappemålet i nullvisjonen innen 2030, både fra Statens vegvesen og andre bidragsytere i arbeidet med bedre trafiksikkerhet.

Nullvisjonen

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

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

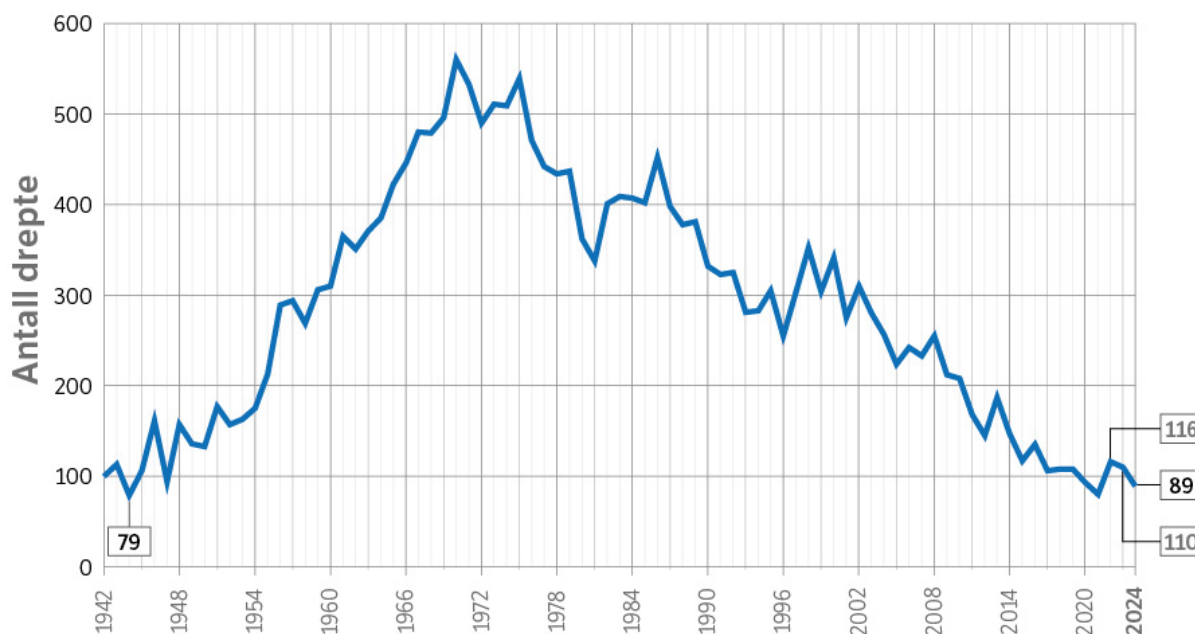


**drepte
og hardt
skadde**

ULYKKESUTVIKLING

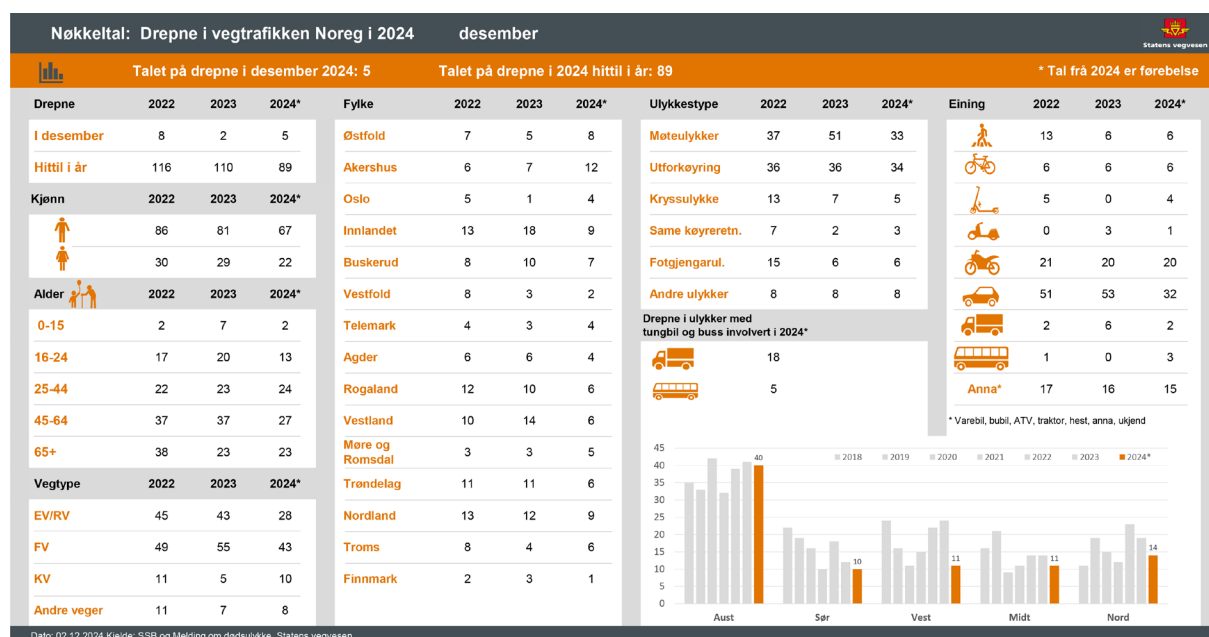
Foreløpig tall viser at 89 personer omkom i trafikken i 2024, noe som er 21 færre enn i 2023. Dette er en stor nedgang og det er kun i pandemiåret 2021 at antall drepte har vært lavere i Norge de siste 80 årene. Den langsiktige trenden er klart nedadgående med en liten utflating de siste årene.

Utvikling for drepte i trafikken fra 1942



Figur 3.18. Utvikling for drepte i trafikken fra 1942.

Det kan være betydelige variasjoner fra år til år med hensyn til hvordan de drepte er fordelt på alder, kjønn, trafikantgruppe, ulykkestype 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 som følge av målrettet trafiksikkerhetsarbeid. Vi har likevel valgt å peke på enkelte endringer det siste året.



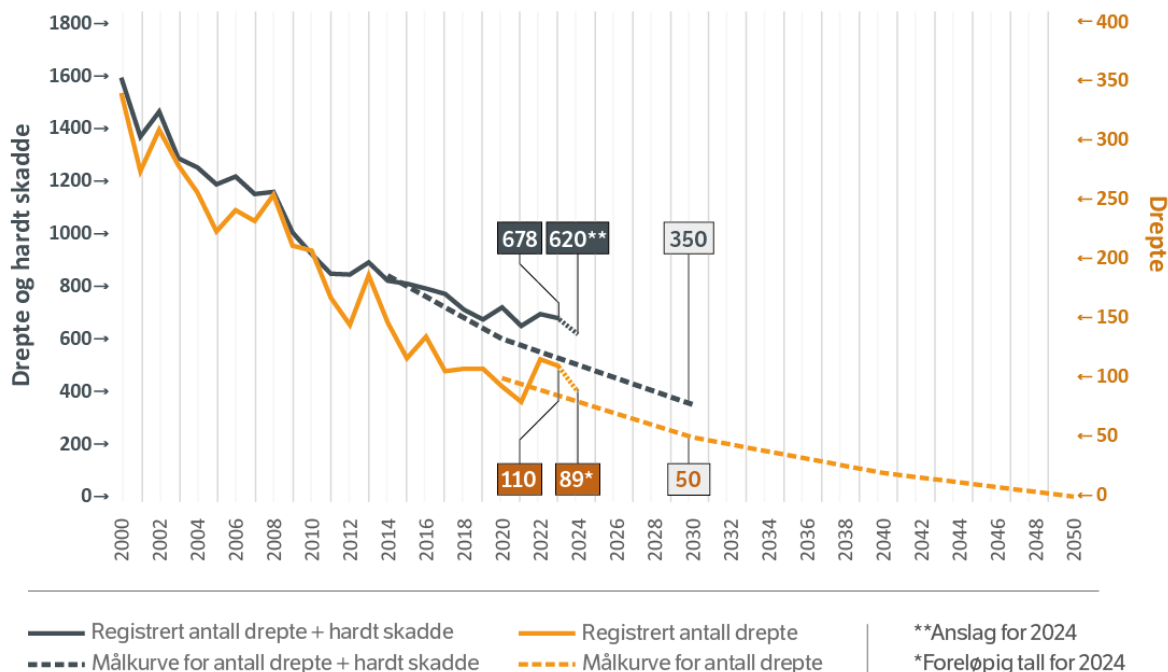
Figur 3.19. Drepte i trafikken i Norge 2024.

- Det var langt færre drepte i 2024 enn i 2023 (21 personer). Det var spesielt siste halvår av disse årene hvor avviket var størst. Det var 38 personer som omkom siste halvår i 2024 mot 64 drepte i samme perioden i 2023.
- I 2023 var det 95 dødsulykker (med 110 drepte) mot 84 dødsulykker (med 89 drepte) i 2024. Dette viser at det i 2023 var langt flere ulykker med mer enn en drept pr ulykke enn i 2024.
- 33 personer omkom i møteulykker i 2024, en nedgang med 18 personer fra 2023.
- Antall drepte i personbil gikk ned fra 53 i 2023 til 32 personer i 2024.
- Det var like mange MC-førere, fotgjengere og syklistene som omkom i 2023 som i 2024.
- Det var ingen drepte på el-sparkeysykkel i 2023, mens det var fire drepte i 2024.
- Antall drepte barn (under 15 år) gikk ned fra syv i 2023 til to i 2024. Også unge mellom 16-24 år gikk ned fra 20 til 13 personer. Langt færre unge omkom i dødsulykker med mer enn en drept i 2024.
- Det var langt færre dødsulykker på riksveinettet i 2024 enn i 2023 (43 drepte i 2023 mot 28 drepte i 2024).
- Tallene blir relativt små når man fordeler dødsulykkene på alle fylkene, men viser at Innlandet og Vestland var fylkene med størst nedgang i antall drepte i 2024.

På grunn av etterslep i registreringen har vi ikke endelig tall for hardt skadde for 2024, men et foreløpig estimat for hardt skadde ligger omkring 530. I 2023 ble 568 personer hardt skadd i trafikken. Det ligger dermed an til at vi i 2024 får det laveste antall hardt skadde i moderne tid. Kurven for beregnet antall drepte og hardt skadde ligger likevel betydelig over målkurven for maks 350 drepte og hardt skadde i 2030. Estimater for 2024 er 620 drepte og hardt skadde, mens en utvikling i takt med målkurven burde vist maks 500 drepte og hardt skadde ved utgangen av 2024. De kommende årene må vi altså både håndtere etterslepet (mer enn 100) og de resterende 150 drepte og hardt skadde som skal til for å nå etappemålet i 2030. Det tilsier en gjennomsnittlig reduksjon på godt over 40 drepte og hardt skadde hvert år fram til 2030, en formidabel utfordring som krever intensivering av arbeidet.



Utvikling drepte og hardt skadde 2000–2024 og målkurver



Figur 3.20. Utvikling i henholdsvis antall drepte og hardt skadde samt antall drepte - registrert situasjon og ambisjon for utviklingen frem til 2030 og 2050 hentet fra NTP 2025-2036.

ULYKKESANALYSER

Statens vegvesen foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken. Gjennom analysene klarlegges hendelsesforløp og årsaksfaktorer, med formål å forbedre trafikksikkerheten. I tiårsperioden 2014-2023 er 1 032 dødsulykker analysert med i alt 1 120 omkomne personer. Analyser av dødsulykkene som skjedde i 2024 vil være ferdig i løpet av sommeren 2025.

I denne tiårsperioden var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 32 pst. av ulykkene.

Ruskjøring har vært medvirkende i 22 pst. av ulykkene, mens 31 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 24 pst. av dødsulykkene. Det er viktig å påpeke at de medvirkende faktorene kan overlappe i en og samme ulykke.

I tillegg til analyser av hver enkelt ulykke, utføres også analyser på tvers av enkeltulykker. Slike «på tvers»-analyser gir oss ytterligere innsikt i enkelte temaområder eller ulykkes- og trafikantgrupper. I 2024 utarbeidet vi blant annet en temaanalyse om dødsulykker med MC. Temaanalysene inngår som en viktig kunnskapskilde inn mot blant annet revisjon av nasjonal tiltaksplan. Bruk av analysematerialet på denne måten innebærer at vi er tro til vår forpliktelse til å omsette kunnskap vi selv produserer i trafikksikkerhetens tjeneste.

Mer enn halvparten av dødsulykkene skjer på fylkes- eller kommunal vei. Innsikt ervervet gjennom ulykkesanalysegruppen er viktig for den som er ansvarlig for veien ulykken skjedde på (fylkeskommune,



kommune og Nye Veier). Statens vegvesen har blitt mer systematisk i vår deling av funn fra ulykkesgranskningen med den aktuelle veiadministrasjonen. Vi er også aktive med å formidle trender og funn fra analysearbeidet gjennom blant annet årsrapport for UAG.

TILTAK OG UTVALGTE OMRÅDER

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

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

Sektoransvar

Statens vegvesen har i 2024 hatt flere aktiviteter knyttet til rollen som sektoransvarlig for trafikksikkerhet. Det forberedende arbeidet til neste nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei ble igangsatt høsten 2024. Tiltaksplanen vil gjelde for perioden 2026-2029, og vil vise tiltak som de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet forplikter seg til å gjennomføre. Statens vegvesen har ansvaret for å lede og koordinere arbeidet.

Statens vegvesen igangsatte i 2024 et nytt forum for trafikksikkerhet i storbyområdene, som foruten egen etat også har deltakere fra fylkeskommunene, kommunene og Trygg Trafikk. Statens vegvesen ledet arbeidet med ny veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner. Veilederen ble publisert i februar 2025.

Datadomene

Datadomenet skal fremme en datadrevet kultur for å forbedre tjenester og beslutninger i organisasjonen. Et av de oppstartede datadomenene er datadomene trafikksikkerhet (omdøpt til datadomene nullvisjonen). Datadomeneteamet jobber med å identifisere de viktigste analyseproblemstillingene for videre arbeid.

I 2024 jobbet dette teamet med en modell for å peke ut de kurvene på riksveinettet med høyeste risiko (risikokurver). Resultatene er fremstilt på kart og vil inngå i det videre arbeidet med Langsiktig utviklingsstrategi for riksveinettet. Modellen er justert og utvidet til fylkesveinettet. Modellen er formidlet og delt med fylkeskommunene slik at den kan brukes i deres prioriteringer på eget veinett.

Kraftfulle tiltak

Det har i 2024 pågått en prosess i Statens vegvesen med sikte på å komme fram til nye kraftfulle trafikanttiltak, som vil kunne bidra til å nå etappemålet for trafikksikkerhet. Det er plukket ut 12 tiltak som det vil bli jobbet videre med. Dette er innenfor temaene fart, MC, ungdom og rus.

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



Automatisk trafikkontroll

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et svært effektivt virkemiddel når det benyttes der kriteriene er tilfredsstilt. Streknings-ATK (SATK) reduserer antall drepte eller hardt skadde med om lag 50 pst. For punkt-ATK er det en tilsvarende reduksjon på mellom 40 og 50 pst.

Ved utgangen av 2024 består ATK-porteføljen i Norge av 75 SATK og 276²⁴ punkt-ATK.

I 2024 er det jobbet med å få på plass kontrakt med ny leverandør. Denne vil bidra til å minske etterslepet på teknisk utstyr ytterligere. Vi har i dag en teknisk oppetid på over 90 pst. Det er i tillegg gjennomført et større vedlikeholds- / oppgraderingsarbeid med bytte av fysisk veikantutstyr over store deler av landet.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet er det foretatt to revisjoner av ATK-kriteriene i 2024. Det er åpnet opp for at ATK kan benyttes for å kontrollere fartsgrenser satt med utgangspunkt i miljøkrav samt for å imøtekomme føringene i ny NTP om mer proaktiv bruk av ATK. Revideringen vil gi muligheter for å benytte ATK for å ta tak i en veistreknings ulykkespotensial på grunn av høyt fartsnivå, ikke bare faktisk ulykkesbelastning.

FoU-program

Statens vegvesen er alltid på jakt etter mer og oppdatert kunnskap som kan underbygge og justere retningen i trafikksikkerhetsarbeidet. I 2022 startet Statens vegvesen opp et FoU-program for trafikksikkerhet (2022 – 2025). Det er viktig for oss at resultatene fra prosjektene skal kunne implementeres i praksis, eksempelvis gjennom justeringer av veinormaler.

I 2024 hadde vi følgende prosjekter:

- Opplæring i førerstøttesystemer, Intervjuer med bilkjøpere om kunnskap de har fått ved kjøp av ny bil
- Viltvarsling ved bruk av variable fartsgrenser (forarbeid). Oppstart og videre arbeid i 2025
- Temaanalyse av ulykker med ungdom
- Aksept for trafikksikkerhetstiltak, spørreundersøkelser
- Nullvisjon og «safe system», hvordan jobber Norge og andre land med disse tilnærmingene
- Temaanalyse av ulykker med manglende bruk av bilbelte, prosjektet avsluttes i 2025
- Temaanalyse MC-ulykker
- Trafikksikkerhetsvurdering av eldrebølgen, prosjektet avsluttes i 2025
- Kartlegging av ruskjøring, bistått prosjektet for å få utvidet geografisk kartlegging til hele landet
- Trafikksikkerhet i virksomheter, hvordan jobber ulike virksomheter med trafikksikkerhet

SIKRERE TRAFIKANTER

Føreropplæring

Et høyt nivå på føreropplæringen, med avsluttende teoretiske og praktiske førerprøver, er et viktig bidrag for å nå nullvisjonen. For å øke kompetansen hos trafikklærerne, har Statens vegvesen fra 1. januar 2025 innført obligatorisk etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere.

Ved å sikre gode ferdigheter og holdninger hos kandidatene bidrar vi til at nye førere gjøres i stand til å ferdes trygt i trafikken. At ungdom får tilegnet seg erfaringer gjennom øvingskjøring før de tar førerkort og at eldre førere får oppdatert kunnskap, er viktige elementer i trafikksikkerhetsarbeidet. Aktiviteten

²⁴ 2 punkt-ATK er fjernet som følge av hhv. anmodning fra veieier etter innføring av andre trafikksikkerhetstiltak og i forbindelse med pågående ombygging fra punkt-ATK til SATK (Frøyatunnelen)



med informasjonsmøter om føreropplæring og Bilfører 65+ økes på tidspunkter hvor det ikke er høysesong for praktiske førerprøver.

Statens vegvesen har etter pandemien opplevd en økning i etterspørselen etter praktiske førerprøver, men den ser nå ut til å ha stabilisert seg på rundt 150 000 prøver pr. år. Det er omtrent 10 000 flere enn før pandemien.

Nasjonale trafikksikkerhetskampanjer

Nullvisjonen er førende for arbeidet med de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene, og kampanjene er forankret i NTP og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025. Målet med kampanjene er å endre trafikantenes holdninger og adferd i en mer trafikksikker retning. For å oppnå dette må vi arbeide langsiktig og kunnskapsbasert, og vi har en kampanjestrategi som baserer seg på å bruke flere virkemiddel i kampanjene. Det ligger grundige faglige utredninger bak hver kampanje, og kampanjene evalueres både underveis i kampanjeperioden og etter at kampanjen er avsluttet. I 2024 ble det gjennomført nasjonale kampanjer på temaene oppmerksomhet, fart, belte i buss og samspill i trafikken. Alle disse temaene har stor betydning for ulykkessituasjonen. Det er god oppmerksomhet og høy budskapsforståelse for hvert kampanjetema, og kampanjene setter trafikksikkerhet generelt på dagsorden. For mer detaljer, se [Kampanjer | Statens vegvesen](#)²⁵.

Styrket og målrettet kontroll av trafikanter

Kontroll av bilbeltebruk og annet verneutstyr bidrar til økt trafikksikkerhet og rettes mot brukere av både lette og tunge kjøretøy. Statens vegvesen gjennomførte 262 430 kontroller av verneutstyr i 2024. Andelen som benytter bilbelte og hjelm er høy, men i underkant av én pst. av de kontrollerte benytter fortsatt ikke påbudt verneutstyr. Når vi vet at eksempelvis 31 pst. av de omkomne i bil ikke brukte belte eller brukte det feil, viser det viktigheten av dette arbeidet selv om den generelle bruksprosenten er høy.

Kjøre- og hviletidskontroller langs vei er viktig for å ivareta trafikksikkerhet og seriøsitet i form av gode arbeidsvilkår for sjåførene og lik konkurranse i transportbransjen. Vi øker oppmerksomheten mot foretak vi har klassifisert med høy risiko for regelovertridelser, og 18 488 førere ble kontrollert for kjøre- og hviletid langs vei i 2024. Av disse fikk ca. 9 800 skriftlig mangel, hvorav rundt 1 150 fikk gebyr og 1 030 førere ble anmeldt. Det vil si at vi avdekket feil ved ca. 53 pst. av de kontrollerte.

Til sammen kontrollerte Statens vegvesen 228 transportbedrifter for brudd på kjøre- og hviletidsreglene i 2024. Totalt ble det avdekket 108 560 regelbrudd med varierende alvorlighetsgrad. 51 av bedriftene som ble kontrollert i fjor hadde så mange overtridelser at de ble anmeldt til politiet. I tillegg ble 16 transportbedrifter anmeldt for ikke å ha levert inn dokumentasjon for kontroll. Statens vegvesen har over tid jobbet med å forbedre utvelgelsen av foretak til kontroll gjennom en risikobasert tilnærming. Når andelen foretak som anmeldes øker, viser dette at vi treffer bedre i vår utvelgelse.

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

Tilsyn med opplæringsinstitusjoner

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet er viktig for at blant annet opplæringsinstitusjoner følger forskriftens krav og retningslinjer. Dette bidrar til like rammevilkår i bransjen, og sikrer at elevene får den opplæringen de skal ha og trenger for å bli trygge sjåfører.

²⁵ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/>



I 2024 har tilsynet i større grad vært rettet mot kvaliteten på opplæringen enn på tilsyn med selve driften (systemtilsyn). Skolene benytter i stadig større grad elektroniske administrasjonsprogram som bidrar til å ivareta flere av de administrative kravene til trafikkskoledriften.

SIKRERE KJØRETØY

Styrket og målrettet kontroll av kjøretøy

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med videreutvikling av kontrollverktøy og risikoklassifisering, for en mer målrettet og effektiv kontrollvirksomhet. Målet er å luke ut trafikkfarlige kjøretøy og useriøse aktører, og spare dem som har alt i orden for unødvendige kontroller. Totalt ble det gjennomført om lag 96 950 tungtransportkontroller i 2024, noe som er en økning på ca. 10 700 sammenlignet med 2023. Vel 54 300 kontrollerte kjøretøy hadde mangler, dette er ca. 4 800 (9,6 pst.) flere enn i 2023. Andelen tungtransportkontroller med mangler ble på 56 pst. På kontrollstasjoner med vekt er vektkontroll første del av en tungbilkontroll. Det betyr at dette kontrollpunktet gjennomføres på de fleste tungbiler som plukkes ut til kontroll. I 2024 fikk nesten 5 400 kjøretøy bruksforbud på grunn av overlast. Selv om det fortsatt er for mange som bryter regelverket, har vi sett en positiv utvikling de siste årene med lavere andel bruksforbud og gebyrer.

Kontroll av dekk og kjetting er et fast kontrollelement som skal inngå i alle tungbilkontroller i vinterperioden. I tillegg gjøres noen forenklede kontroller hvor kun dekk og kjetting er del av kontrollen. De aller fleste tunge kjøretøy har dekk og kjettinger som er i henhold til kravene. Likevel var det 1 590 tunge kjøretøy som hadde dekk som enten var under minimumskrav eller uten riktig merking. 940 av disse var på tilhengere. Drøyt 1 000 tunge kjøretøy hadde med færre kjettinger enn kravet. 131 kjøretøy fikk bruksforbud knyttet til dekk og kjetting, tall på samme nivå som i 2023.

Det er gjennomført 48 036 kontroller av lette kjøretøy i 2024. En større andel er varebiler som driver transportvirksomhet. Kontroll av disse er noe som også følger av EUs mobilitetspakke og regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Dette er en type transport som er lite regulert og som vi ser at det er viktig å følge opp.

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

Kjøretøyparken – krav og godkjenning

Kjøretøykravene utvikles løpende, og bidrar til at nye kjøretøy blir stadig sikrere og mer miljøvennlige. Kravene utvikles i samarbeid med andre land i internasjonale fora. Med våre godkjennings- og registreringsordninger følger vi opp at kravene gjennomføres effektivt. Etter hvert som eldre kjøretøy byttes ut med nye, vil dette gi en sikrere og mer miljøvennlig kjøretøypark. I 2024 har Statens vegvesen jobbet aktivt i internasjonale fora som utvikler krav til godkjenning av automatiserte systemer og førerstøttesystemer i kjøretøy. I dette arbeidet er det lagt vekt på å påvirke slik at disse systemene skal ivareta trafikksikkerhet på en god måte, og at det skal være enkelt for førere å forstå hvilket ansvar de har ved bruk av slike systemer for at farlige situasjoner unngås.

Det har også vært jobbet for å få aksept fra andre land for å innføre internasjonale krav til beskyttelse av fører i buss ved kollisjon. Dette arbeidet fortsetter i 2025.



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

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

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet Statens vegvesen i 2024 forslag til endringer i bruksregelverket for ståplasser og bruk av sidevendte seter i buss under kjøring. Endringene er foreslått for å få en innstramming i adgangen til å benytte slike plasser i busser for å bedre trafiksikkerheten. Forslaget er på offentlig høring med høringsfrist satt til 20. mars 2025.

Tilsyn med verksteder og kontrollorganer

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

Vi målretter våre tilsyn etter erfaringer, tips og analyser, og i vårt arbeid avdekker vi i stadig økende omfang ulovlig virksomhet og fiktive periodiske kontroller. Det er viktig at kjøretøykontrollene er reelle og utført av kompetent personell. Dette bidrar til trafiksikre kjøretøy på veiene.

I verkstedsforskriften er det innført nye kategorier for skadeverksted, og kravene for innmelding av dokumentasjon for verksted som reparerer omfattende skader på kjøretøy er skjerpet. Etter et kompetanseløft for medarbeidere som gjennomfører tilsyn med skadeverkstedene, har vi i 2024 økt innsatsen og har nå et godt nivå med dette tilsynet. I tillegg er det i 2024 utarbeidet et forslag til opprettelse av et sentralt skaderegister som er sendt på høring. Dersom det blir etablert, vil det være et virkemiddel for ytterligere å målrette innsatsen på dette området.

Samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer

Statens vegvesen samarbeider tett med andre kontrolletater, spesielt Politiet, Tollvesenet, Arbeidstilsynet og Skatteetaten. Det er fortsatt en økende interesse fra andre kontrolletater for felles kontroller, og det er gjennomført over 500 større og mindre samarbeidskontroller langs vei i 2024, mot 140 i 2023. Litt over halvparten av disse har vært i samarbeid med Politiet på hele eller deler av kontrollen. Flere av kontrollene er rettet mot varebilsegmentet og er gjort i samarbeid med A-krimsentre. Statens vegvesen har også bidratt og lagt til rette for A-krimsentrene og deres nasjonale kontrollaksjon rettet mot fisketransporter.

Selv om utfordringer på ressursiden i flere av etatene begrenser innsatsen, har samarbeidet økt. Med unntak av politiet, er de andre etatene avhengig av Statens vegvesen for å kunne stoppe kjøretøy langs vei. I tillegg gir vi faglig støtte på tekniske og bruksmessige forhold. Det avdekkes en rekke alvorlige forhold som følges opp av de øvrige kontrolletatene, blant annet skatte- og avgiftsunndragelser, dårlige arbeidsvilkår, svart arbeid og lønnstyveri. Se nærmere i vedlegg 3 «rapportering på handlingsplan for sosial dumping».



Alle deltakende kontrolletater, inkludert Statens vegvesen, har et godt utbytte av samarbeidskontroller. Samarbeidskontroller er nyttig og lærerikt for våre kontrollører, i tillegg til at det bidrar til gode kontroller og erfaringsutvekslinger mellom de ulike etatene. Det er positivt med et tettere samarbeid, og terskelen for å ta kontakt ved behov blir lavere begge veier. Samtidig får alle en større forståelse for hvordan de øvrige etatene arbeider, som igjen gir en enda bedre mulighet til å treffe riktig for alle kontrolletatene. Statens vegvesen vil fortsette å legge til rette for og bidra i det felles kontrollarbeidet.

Statens vegvesen deltar i treparts bransjeprogram for bil, som i 2024 har utfordringer ved kjøp og salg av bruktbil på dagsorden. Bransjeprogrammet har bestilt en kunnskapsrapport fra TØI innenfor dette. Statens vegvesen deltar også i treparts bransjeprogram for transport. Her er det i 2024 blant annet jobbet videre med utfordringer relatert til varebil og innføringen av EUs mobilitetspakke.

Innsatsen mot sosial dumping har også medført en betydelig økning i tilsyn mot ulovlig verkstedsdrift og fellesaksjoner i samarbeid med andre etater. Det ble i 2024 gjennomført 53 fellesaksjoner innenfor dette feltet, der totalt 369 virksomheter er besøkt. Vi ser at i noen av aksjonene gjør våre samarbeidspartnere funn, selv om vi ikke finner brudd på vårt regelverk.

Internasjonalt arbeid og teknologiutvikling

Statens vegvesen deltar aktivt i internasjonalt standardiseringsarbeid. Dette er viktig for utvikling av nye standarder og for å bringe den teknologiske utviklingen videre. Vi gir innspill og sikrer at norske behov ivaretas i internasjonale standarder, noe som bidrar til at disse er anvendelige i Norge.

I 2024 har Statens vegvesen fortsatt å lede standardiseringsgrupper for ny teknologi. Eksempler på grupper er kontrollsoner i by, automatiserte kjøretøy, automatiserte roboter for varelevering, parkering og METR (Management of Electronic Traffic Regulations) - digitale trafikkregler og -reguleringer. Arbeidet sikrer at norske behov ivaretas og at standardene blir anvendelige i Norge.

Digitale, maskinlesbare trafikkregler og -reguleringer vil være svært viktig for kjøretøys førerstøttesystemer og senere for automatisert transport. Det vil sikre at kjøretøyet mottar maskinlesbare trafikkregler og reguleringer som de kan forstå og stole på, og at de kjører i henhold til gjeldende trafikkregler og trafikkreguleringer langs veien. I 2024 er det utviklet en norsk METR-standard, som etter høring er klar for distribusjon som offisiell norsk standard. Standarden vil være et rammeverk for hvordan et norsk METR-konsept kan utvikles og rulles ut.

SIKRERE INFRASTRUKTUR

All aktivitet som gjøres på veinettet av drift, vedlikehold og utbedring har som formål å sikre framkommelige og trafikksikre veier. Driftsentreprenørene overvåker veinettet for å være i forkant når værforhold øker sannsynligheten for skred, glatt vei osv. Innen drift vil brøyting og strøing i henhold til gitte krav forhindre plutselige standardsprang og minimere risikoen for glatt veibane. Kantslått reduserer risikoen for viltpåkjørsler. Veibelysning har klar trafikksikkerhetseffekt når den fungerer som forutsatt. Det er avgjørende at vi følger opp at krav til driftsstandard overholdes i kontraktene.



Innen vedlikehold skal tiltak i utgangspunktet prioriteres i denne rekkefølgen:

1. Rette opp skader som kan føre til at veien blir akutt trafikksikkerhet eller at fremkommeligheten reduseres vesentlig
2. Rette opp skader og slitasje som kan få konsekvenser for trafikksikkerhet 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

Statens vegvesen har i 2024 sluttført revisjonen av standarden for drift og vedlikehold av riksvei. Trafikksikkerhet har vært ett av hovedfokusene i arbeidet.

Det arbeides godt med å gjennomføre TS-inspeksjoner og utføre strakstiltak identifisert i inspeksjonene. Sideterreng og ulykkespunkter utbedres, og dekkestrekninger prioriteres i tråd med krav med hensyn på spordannelse, slik at tilgjengelige ressurser bidrar best til trafikksikkerhet.

Vi ser likevel at med årets rammer og den raske sporutviklingen vi har på noen strekninger, opprettholdes ikke krav til spor for hele veinettet.

Tiltak mot utforkjøringsulykker

I 2024 er det gjennomført tiltak mot utforkjøringsulykker på 66 km riksvei med fartsgrense 70 km/t i tråd med eller tett opp mot minstestandard etter gjennomførte tiltak. I tillegg er det gjennomført en rekke målrettede tiltak over hele landet med sikte på å forebygge utforkjøringsulykker, og for å skape et tilgivende sideterreng når ulykker skjer. Eksempler på slike tiltak er bedre markering/ skilting av kurver, etablering og utbedring av rekkverk, forsterkning av veiskulder, sikring av sideterreng og siktrydding.

Veinormaler og annet regelverk

I 2024 er det satt i gang et arbeid med å evaluere og endre kriteriene for fartsgrenser i tettbygd strøk, med mål om et sikrere trafikkmiljø for gående og syklende. Vi skal sikre en god bruk av samfunnets ressurser, ved å være på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Veinormalene og sikkerhetskravene i disse er i prinsippet beregnet på bygging av ny vei. Ved pågående revisjon av veinormal N100 Veg- og gateutforming legges det vekt på å sikre god og trafikksikker utforming ved utbedring av dagens veinett.

Våre kontroll- og godkjenningsordninger for veisikringsutstyr, tunnel, bruer og bærende konstruksjoner bidrar til å sikre hensynet til sikkerhet og teknisk standard. Forslag til revidert bruforskrift og ny veiklasseforskrift har vært på høring, og høringsuttalelsene skal nå oppsummeres. Formålet med disse forskriftene er å presisere hvem som har ansvaret for bruer i det offentlige veinettet og tydeliggjøre veimyndighetenes og Vegdirektoratets rolle ved fastsettelse av bruers tillatte trafikklaster.

RISIKOVURDERINGER

Foreløpig tall viser at 89 personer omkom i trafikken i 2024, noe som er 21 færre enn i 2023. Dette er en stor nedgang og det er kun i pandemiåret 2021 at antall drepte har vært lavere i Norge. Estimert tall for hardt skadde i 2024 er ca. 530. Det samlede tallet i 2023 var 678, og det estimerte tallet for 2024 er ca. 620, altså en tydelig nedgang med ca. 60 færre drepte og hardt skadde, og det laveste tallet i moderne tid.

Den samlede risikoen for toppmålet «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken» vurderes til



høy ved årets slutt. Dette til tross av at de estimerte tallene anslår en betydelig nedgang i antall drepte og hardt skadde. Målkurven som viser vei mot 2030, fordrer en nedgang på 25 drepte og hardt skadde hvert år fram til 2030. Når estimatet på 60 færre drepte og hardt skadde i 2024 er betydelig høyere enn de «påkrevede» 25, får vi en tydelig reduksjon av etterslepet. Men, det gjenstående etterslepet er fortsatt stort. Ifølge målkurven skulle vi i 2024 hatt maks 500 drepte og hardt skadde, og vi ligger an til ca. 620. I årene fram til 2030 må vi redusere antall drepte og hardt skadde med godt over 40 hvert år.

Det langsiktige og kunnskapsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt være grunnmuren for videre arbeid, men vi må belage oss på en ytterligere intensivering av innsatsen på alle fronter for å få en utvikling i tråd med ambisjonen. Et mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 vil kreve betydelig forsterket satsning på trafikksikkerhet fra alle aktører, med Statens vegvesen som sektoransvarlig skal vise vei. Som tidligere rapportert, har Statens vegvesen lagt ytterligere trykk på arbeidet med tiltakene i tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei. Tiltakene etaten er ansvarlige for blir fulgt opp i den interne styringsdialogen, som bidrar til enda mer gjennomføringskraft. Våre «kraftfulle tiltak» vil også trekke i riktig retning.

Regjeringen er gjennom NTP 2025 – 2036 tydelig på behovet for å intensivere arbeidet med trafikksikkerhet i samsvar med visjonen, og flere av de sentrale tiltakene som løftes fram i NTP er allerede påbegynt.



Risiko R1: Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke R2: Eksisterende vedlikeholdsetterslep påvirker trafikksikkerheten negativt	
---	--

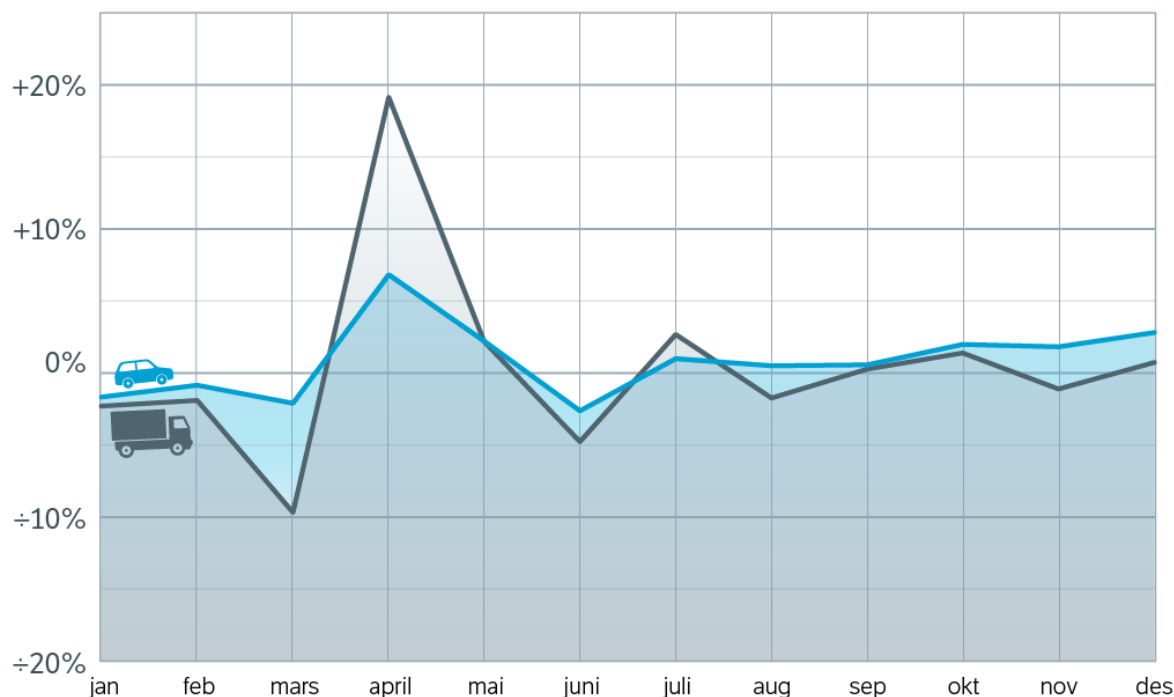
3.1.5. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

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



TRAFIKKMENGDE 2024 - tunge og lette kjøretøy

(Europa-, riks- og fylkesveier)



Figur 3.21. Trafikkmengde 2024 - tunge og lette kjøretøy (Europa-, riks- og fylkesvei).

I 2024 var det 0,7 pst. mer trafikk på riks- og fylkesveinettet enn i 2023. Økningen har vært størst for lette kjøretøy. Trafikkøkningen er lik på riksveier i alt (europa- og riksveier) og fylkesveier. Se ytterligere omtale på våre nettsider: [Trafikkutvikling](#) | [Statens vegvesen](#)²⁶.

Statens vegvesen har i 2024 åpnet og utbedret flere veistrekninger, som bidrar til økt fremkommelighet. Se nærmere omtale i vedlegg 1.

FORUTSIGBARHET OG FREMKOMMELIGHET

Statens vegvesen arbeider for å redusere omfanget av stengninger, samt sørger for god informasjon om planlagte stengninger. Som rapportert ved andre tertial 2024 er løsningen for registrering av forsinkelse i riksveinettet under utvikling og flytting til ny plattform. Etaten har derfor ikke tall for hvordan forsinkelsen har utviklet seg på riksveinettet etter april 2024. Samlet forsinkelse siste 12 mnd. fra april 2023 til april 2024 hadde økt med ca. 1,5 pst. men trenden var på vei ned i mars og april.

På riksveiferjesambandene var det i 2024 et reisetidsavvik på 1,95 pst., noe som er 0,75 pst. poeng høyere enn måltallet. Totalt har det vært 4 443 innstilte avganger i 2024, med teknisk feil (1 456 stk.), værforhold (1 365 stk.) og mannskapsmangel (676 stk.) som de primære årsakene. Gjennom produktorientering og produktutvikling bidrar etaten til økt fremkommelighet på vei, og gir trafikantene forutsigbarhet slik at de kan ta gode valg.

²⁶ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/trafikktutvikling/>



Fremkommelighetstjenester

Produktområdet skal sørge for at trafikantenes behov for relevant, pålitelig og tilgjengelig trafikkinformasjon er dekket gjennom å utvikle brukervennlige og digitale tjenester. Produktområdet har i 2024 hatt en målsetning om å utvikle én brukervennlig digital tjeneste som øker verdien av veinettet gjennom økt forutsigbarhet for trafikantene.

Fremkommelighetstjenester skal løse de viktigste behovene for alle trafikanter, dernest ha fokus på behovene til tungbilsjåfører, media, beredskap og planleggere, og kjørende på vinterføre. Gjennom 2024 har kundetilfredsheten vært høy på etatens fremkommelighetstjenester, og lå på 82 pst. basert på alle tilbakemeldingene per desember 2024. En økning på 9 pst. poeng siden utgangen av 2023. Etaten jobber videre med å styrke kundetilfredsheten ytterligere, blant annet ved å fortsette å jobbe med å forenkle og forbedre brukerreisene rundt eksisterende funksjonalitet.

Fremkommelighetstjenester hadde et snitt på dagsbesøk på 24 827 i 2024, og 34 067 i desember 2024, opp mot ca. 23 000 i desember 2023. Etaten vil sette i gang tiltak for å øke bruken ytterligere i 2025. Målet om å øke gjenbesøksgrad med 5 pst. fra forrige sommerperiode ble nådd. Månedlig gjenbesøksgrad økte fra 48 pst. sommer 2023 til 52 pst. sommer 2024, noe som gir en total økning på 8 pst. fra 2023 til 2024. Produktområdet har konvertert SMS-varslinger til app i løpet av 2024. Dette inkluderer varsling på fjelloverogang, bruer og tunneler. Avvikling av SMS-tjenesten bidrar til besparelser på ca. 7 mill. kr per år knyttet til kostnad for å sende ut SMS-er.

Fremkommelig vei

Produktområdet skal utvikle beslutningsstøtte og produkter for byggherrepersonell, entreprenører og saksbehandlere. Dette vil blant annet gi mer koordinert og samordnet veiarbeid og mer effektiv oppfølging av kontrakter. I 2024 har produktområdet lansert koordineringsverktøyet Aktivetskalenderen som et samhandlingsverktøy for byggeledere. Verktøyet har hatt 36 dokumenterte koordineringer. En tidlig faseberegning anslår at byggelederne får koordinert ca. 40 pst. av det potensialet som finnes for koordinering, men potensialet kan tyde på å være betydelig større. Foreløpige beregninger for fem casestudier tilsier en gevinst på 4,5 mill. kr på de fem koordineringene. Denne gevinsten er definert utelukkende som gevinst for næringslivet og tunge kjøretøy²⁷. Det antas derfor at i veiarbeidene for 2024 er det spart næringslivet for rundt 32 mill. kr på 36 koordineringer på 361 registrerte arbeid.

Det aktiveres ca. 22 000 veiarbeider per år på veinettet. Fremkommelig vei jobber med effektive prosesser for registrering og oppfølging av koordinering. I dag er det i hovedsak ett av fem geografiske områder som bruker verktøyet. Aktivetskalenderen har i dag ca. 40 brukere som åpner mer enn fem aktivetskort i uken.

Produktområdet har hatt flere leveranser i løpet av året:

- **Oppnådd effekt av verktøystøtte for saksbehandlere av arbeidsvarsling på vei (APV):** Appen APV kontroll ble etablert i 2024. Foreløpige tall viser at det er gjennomført mer enn 562 kontroller av arbeidsvarsling. 95 pst. hadde avvik ved kontroll. Den positive effekten dette kan medføre for trafikant har vi per i dag ikke datagrunnlag for å beregne.
- **Forbedringer på prioriterte stengninger:** Ved årsslutt er det beregnet forsinkelse i trafikk på et sted mellom 70 og 75 pst. av alle trafikkmeldinger som gjelder arbeid på vei. Produktområdet forbedrer stadig modellene som ligger til grunn for beregningene, og jobber aktivt for å øke koordineringsgraden der effekten er størst og øke datadrevenheten i hele produktområdet.

²⁷ Øvrig samfunnsgevinst er ikke inkludert i beregningen foreløpig.



Trafikkflyt og -beredskap

Produktområdet for Trafikkflyt og -beredskap skal bidra til at de som ferdes langs veinettet opplever sikkerhet, god trafikkflyt og høy oppetid gjennom å tilrettelegge for effektiv håndtering når hendelser finner sted, og bidra til å redusere forekomst av uplanlagte hendelser. Produktområdet har som mål å videreføre nødvendig modernisering av teknologisk plattform for å kunne øke produktivitet, og bli mer datadrevet som grunnlag for mer effektiv hendelseshåndtering. På denne måten kan etaten utnytte data på en bedre måte til analyse og prediksjoner slik at hendelser langs veinettet påvirker trafikanten minst mulig. Med dette som utgangspunkt kan etaten styrke leveransekraften i veitrafikksentral- (VTS)-aksen, håndtere hendelser mer effektivt, for å levere mer forutsigbar fremkommelighet for trafikanten.

Produktområdet har i 2024 gjennomført flere tiltak. Gjennom automatisert informasjonsflyt fra bruer med vindvarslingsanlegg leveres trafikkinformasjon nå i sanntid, noe som eliminerer behovet for manuell registrering og frigjør operatørkapasitet. En ny innsynsløsning for hendelsesdata gir bedre innsikt og tilgang til situasjonen på veinettet, og fremmer felles situasjonsforståelse blant aktørene (VTS, veieiere, entreprenører og ledelse) i hendelseshåndteringen. Trafikkberedskapen er styrket med validerte brukerbehov og konsepter knyttet til trafikkberedskapsinformasjon, og det er etablert skisser av hvordan en praktisk kan samarbeide digitalt ved hendelseshåndtering.

Det arbeides med tilrettelegging for reservelokasjon VTS for å øke robustheten i løsningene og forbedre etatens beredskapsevne. Det er brukt kunstig intelligens til formidling av trafikkinformasjon, og det er arbeidet med mer effektiv drift av systemet og forbedret funksjonalitet knyttet til VTS-telefoni. Dette gir bedre kvalitet og reduserer forvaltningskostnader. I 2024 er det arbeidet med modernisering av teknisk plattform i «Hendelsesbasert toppsystem», som VTSene bruker for å håndtere hendelser og sende ut trafikkinformasjon. Standardisering av etatens applikasjonsplattform reduserer drift- og forvaltningskostnader. I tillegg er det gjennomført andre teknologiske løst.

VI HOLDER VEINETTET ÅPENT ÅRET RUNDT OG RUSTER OSS MOT KLIMAENDRINGENE

I tillegg til alt det gode arbeidet som gjøres med å begrense klima- og miljøpåvirkningen etatens aktivitet har, jobber Statens vegvesen også med håndteringen av konsekvensene av klimaendringene. Været er i endring og værhendelser som før skjedde en gang iblant skjer oftere og kan bli kraftigere. Statens vegvesen jobber med å tilrettelegge for gode planer for klimatilpasning, med tiltak for kartlegging av sårbarhet, forebygging av hendelser og håndtering av hendelser.

Den økte klimabelastningen, med blant annet hyppigere og kraftigere skred- og flomsituasjoner, vil kunne føre til fremkommelighetsbrudd og ulykker, utfordringer for trafikkflyt og nedsatt sikkerhet. Videre kan den gi hyppigere skader på eller ved vei, med påfølgende reparasjonsbehov og kostnader, som vil føre til mer krevende drift og vedlikehold.

Med et mer krevende klima må veinettet forvaltes slik at man tar hensyn til økt klimapåkjenning i alle aktuelle oppgaver. Eksempler på klimatilpassede rutiner på eksisterende vei som etaten arbeider med, er:

- **Risikokartlegging på riksvei (RiksROS)** er under utvikling, og gjennomført på det meste av riksveinettet. Selv om fokuset ikke først og fremst er på virkninger av klimaendringer, vil denne kartleggingen gi et godt grunnlag for prioritering av tiltak for klimatilpasning.
- **Naturfareplaner** som lages for driftskontraktene gir et bedre utgangspunkt for drift og beredskap enn tidligere.



- **Skredsikring og skredvarsling** er viktige generelle satsinger for veinettet, men blir viktigere ved et klima i endring. Vurdering, beregning og rapportering av skredsikringsbehov er også en vurdering av klimasårbarhet. Alle skredpunkt med middels- og høy skredfaktorkategori for riksveinettet ble oppdatert i Nasjonal vegdatabank i desember 2023.
- **Økt og tilrettelagt beredskap.** Håndteringen av økt antall hendelser knyttet til vær kan i stor grad gjøre med bare mer av det samme beredskapen som tidligere. Vi ser at totalbelastningen på noen av disse funksjonene med økende antall værhendelser gjør at vi bør styrke kapasiteten.

Se også omtale i kapittel 4.2 om Samfunnssikkerhet og beredskap.

Nasjonal trafikkstyring

Landets fem VTser håndterer hendelser på veinettet. Det har i 2024 vært registrert mer enn 180 000 hendelser ved VTS. Ved store hendelser som for eksempel ekstremvær, tar VTS en proaktiv rolle i å samordne mange ulike aktører og interessenter slik at alle får en felles og oppdatert situasjonsforståelse. VTS er bemannet 24/7, og bidrar i stor grad til at trafikk sikkerhet og fremkommelighet sikres eller gjenopprettes, også ved uønskede hendelser på veinettet.

Statens vegvesen har i 2024 forberedt igangsetting av et arbeid med å utvikle fremtidens trafikkstyring. Det er et mål at vi skal kunne utføre trafikkstyring proaktivt og mer datadrevet og automatisert. Videre er det ønskelig å få på plass et trafikkstyringssystem som er felles for VTS, for å understøtte blant annet muligheten for å kunne bistå og styre på tvers av geografi. Statens vegvesen skal ta et nasjonalt ansvar for dataflyt mellom trafikkstyringsanlegg og VTS-ene for både egne og andre veieieres anlegg (Nye Veier og fylkeskommunene). Arbeidet med nasjonal trafikkstyring fortsetter i 2025. Ny vegdataforskrift bygger også opp under etatens nasjonale rolle for trafikkstyring og trafikkinformasjon.

Statens vegvesen har i 2024 revidert håndbok R610, Standard for drift og vedlikehold av riksveier, og den tas nå inn i drifts- og vedlikeholdskontraktene. Når de nye retningslinjene tas i bruk, vil de gi en bedring av trafikk sikkerhet og fremkommelighet på riksveiene.

Det har vært flere hendelser på og ved riksveiene som har hindret trafikken i 2024. Dette går både på værhendelser og ulykker. Statens vegvesen har i 2024, sammen med blant annet entreprenører og nødetatene, blitt bedre til å håndtere disse, gjennom:

- Arbeid i forsterket VTS-akse har nå satt seg i alle deler av landet.
- Vi har evaluert de fleste hendelsene med lang stengetid i tråd med prosessen i Kvalitetssystemet.
- Vi har arbeidet videre for å sikre raskere gjenåpning etter stenging med blant annet gjennom samarbeid med Politiet og bilbergingsselskap (tiltaket omtales som «Kampen mot klokka»)

Den endrede internasjonale sikkerhetssituasjonen har gjort etaten mer bevisst på vår rolle i totalforsvaret. Det er gjennomført RiksROS på det meste av riksveinettet og det er vurdert og gjennomført sikkerhetstiltak ved fysiske og digitale verdier.

Arbeidet med å sikre riksveinettet mot klimaendringer er videreført med blant annet skredsikringstiltak, skifting av stikkrenner og tiltak på og ved bruer. Etaten var i 2024 medarrangør for International Snow Science Workshop i Tromsø. Etaten så i 2024 blant annet positiv effekt av skredsikringstiltak som ble utført i 2022 når et nytt skred på samme sted ikke stengte veien.



TRANSPORT I BY

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

Byvekstavtaler

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

Avtalene er gjensidig forpliktende mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Byvekstavtalene er et godt grep for å nå nullvekstmålet fordi partene som har en reell påvirkning på måloppnåelse møtes jevnlig og forenes om et felles handlingsprogram som porteføljestyres og rulleres årlig. Det er inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Nord-Jæren, Trondheims-området, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen. Nedre Glomma og Kristiansandsregionen fikk inngått byvekstavtaler i oktober 2024.

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

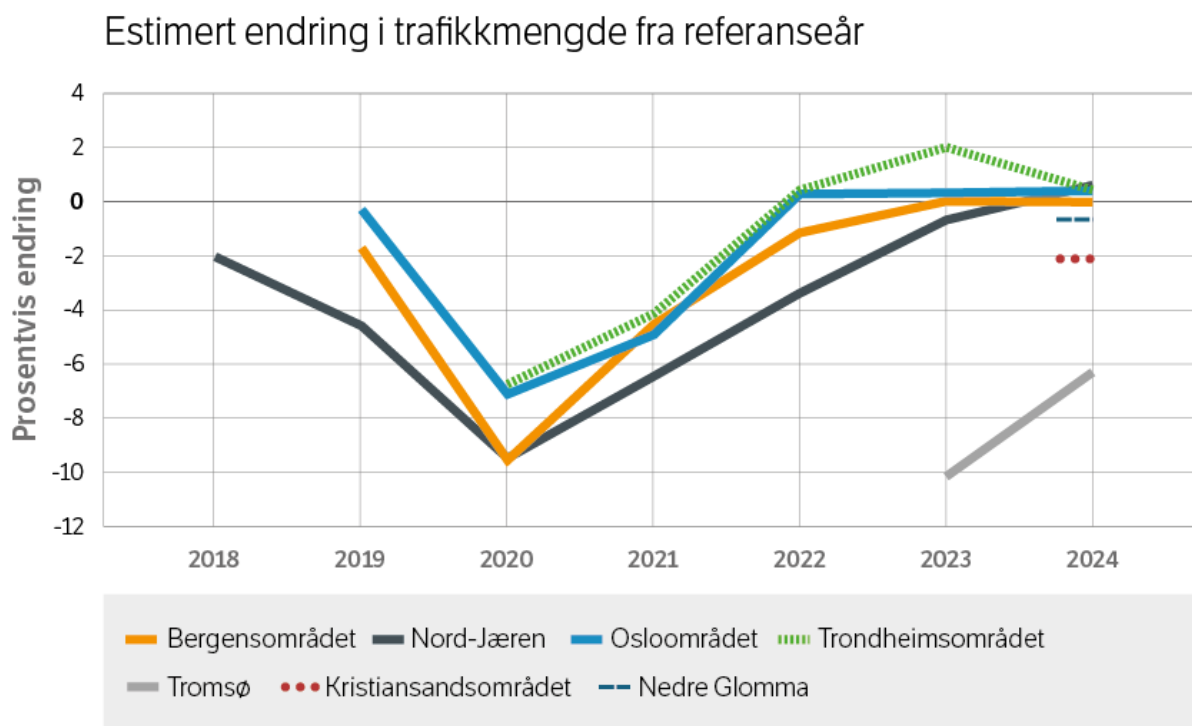
I 2024 startet arbeidet med byutredninger 2025 som gjennomføres for de fire største byområdene. Statens vegvesen leder arbeidet og alle parter i byvekstavtalene er invitert til å delta i arbeidet. Byutredningene skal danne grunnlag for en senere reforhandling av byvekstavtalene for disse byområdene og skal ferdigstilles i løpet av 2025.

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

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

Metoden for å beregne byindeks er beheftet med usikkerhet. For hvert byområde vurderer vi om trafikktelepunktene som ble valgt ut ved avtaleinngåelse er representative for trafikkutviklingen i hele byområdet. I våre rapporter og analyser av trafikkutviklingen har vi for det enkelte byområde både vist selve byindeksen og framstilt usikkerheten i denne. Usikkerheten er størst i Nord-Jæren og nest størst i Trondheim. Statens vegvesen ser på hvordan usikkerheten i byindeksen kan reduseres. Vi jobber med å ta i bruk flere datakilder for å få et bedre bilde av trafikkstrømmene, dette som et supplement til byindeksen. Byindeks og andre indikatorer for byvekstavtalene er tilgjengelig. Se utviklingen i [indikatorene | Statens vegvesen](https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byvekst/)²⁸.

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



Figur 3.22. Estimert endring i trafikkmengde sammenliknet med referanseår.

Figuren som viser sammenkjeding av de årlige indeksene indikerer at Bergens-området og Oslo-området ligger omtrent på nullvekstmålet, og Trondheims-området og Nord-Jæren ligger så vidt over nullvekstmålet. For alle byområdene er trafikken tilbake omtrent på samme nivå som før pandemien.

Tromsø har hatt en nedgang i personbiltrafikken etter at bomringen ble etablert i 2023. Tromsø har også hatt god effekt av at kollektivtilbudet er betydelig forbedret og billettprisen redusert. Til sammen er personbiltrafikken redusert med omtrent 6 pst. sammenliknet med 2019-nivå. Kristiansandsregionen og Nedre Glomma ligger også under nullvekstmålet.

Det er ikke grunnlag for å si at nullvekstmålet ikke nås i 2029 på bakgrunn av byindeksen for 2024, men det er viktig at dette fortsatt følges tett opp for å se den langsiktige utviklingen.

Gjennom avtalene følges også utviklingen i transportmiddelfordeling, sykkelandel og andel gratis parkering ved arbeidsplasser, alt fra Nasjonal reisevaneundersøkelse²⁹. Sykkelandelen nasjonalt var på 4 pst. i 2023. Det er en nedgang på 1 pst. sammenliknet med 2022. I de store byene varierer sykkelandelen fra 5 pst. i Bergen, til 9 pst. i Trondheim og Stavanger. Sykkelandelen har vært stabil i de store byene siste år. Selv om sykkelandelen står i ro øker antall sykkelture og det blir flere som sykler. Gjennom byvekstavtalene gjøres det et arbeid for å fremme sykkel. Statens vegvesen drifter også «Sykkelnettverket», som er et nasjonalt nettverk for sykling og gåing. Hensikten med nettverket er kunnskapsutvikling og -utveksling mellom Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner.

Virkemidler for nullvekst for personbiltrafikk i byområdene kan omfatte prising, økt attraktivitet og konnektivitet i kollektivtilbudet, sammenhengende gang- og sykkelveinett og arealbruk som reduserer

²⁹ Resultatene publiseres på våre hjemmesider.



det motoriserte transportbehovet. Fremover kan mikromobilitet³⁰ inngå som en del av løsningen for å nå nullvekstmålet. Dette potensialet må tas ut uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten. Kollektivsystemet vil være grunnbjelken i transporttilbudet i byområdene dersom nullvekst skal oppnås.

Prisvekst den senere tiden knyttet til bl.a. drivstoff og energi, i tillegg til tapte inntekter under pandemien, gjør det krevende å finansiere et godt kollektivtilbud i byområdene. Samtidig benyttes en stadig større andel av midlene til tilskudd til kollektivselskapene og reduserer dermed muligheten for å finansiere andre tiltak og virkemidler av tilskuddsmidlene. Denne utfordringen blir forsterket ved at prosjektene er blitt dyrere på grunn av økte byggekostnader og et generelt mindre økonomisk handlingsrom i hele offentlig sektor. Statens vegvesen mener det kritiske for å nå nullvekstmålet blir å ta vare på det vi har og utnytte eksisterende muligheter til det fulle.

Det vil fortsatt være viktig med effektiv bruk av midler og en aktiv porteføljestyling med prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil. Statens vegvesen skal sørge for god styring av budsjettmidlene og oversikt over bruk av statlige midler og bompenger. En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1332 post 63 og post 66 gis i kap. 3.2. Se vedlegg 4 for nærmere om byvekst- og belønningsavtaler. Mer informasjon om byvekstavtalene er samlet på våre hjemmesider.

Byer med belønningsavtale

Det er inngått belønningsavtale for byområdene Buskerudbyen for perioden 2022-2025 og Grenland for perioden 2021-2024. Grenland har levert søknad om ny belønningsavtale for perioden 2025-2028. Kristiansand og Nedre Glomma hadde belønningsavtaler som gikk ut i 2023. Det vises til vedlegg 4 for utviklingen i måloppnåelse og økonomi.

Sammenhengende reisekjeder

Universell utforming langs veien innebærer å utforme blant annet kollektive transportmidler, stoppesteder, ferjesamband, rasteplasser og ladestasjoner slik at så mange som mulig kan benytte tilbudene. Statens vegvesen arbeider for at reisekjeder skal bli universell utformet gjennom tiltak på riksveinettet, krav i kjøp av tjenester, samarbeid, nettverksarbeid og formidling. Samtlige kontrakter for riksveiferjesamband har krav til universell utforming for ferjene, reiseinformasjon og billettering. Universell utforming ivaretas i nyere anlegg, men utforming og utstyr kan variere i eldre anlegg. Kartlegging av holdeplassene langs riksvei gjennomført i 2024 gir bedre oversikt over dagens situasjon.

I 2024 ble det oppgradert 42 holdeplasser og ett kollektivknutepunkt. Siden 2010 er om lag 1 000 holdeplasser langs riksveiene oppgraderte slik at de tilfredsstiller krav til universell utforming, dette tilsvarer om lag 1 av 7 holdeplasser.

Tabell 3.2: Oppgraderte knutepunkter og holdeplasser langs riksvei 2010-2024

År	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Sum
Knutepunkter	5	4	8	9	7	2	2	2	2	9	3	0	2	2	1	58
Holdeplasser	68	108	162	135	95	55	41	25	33	62	40	16	83	36	42	1001

³⁰ 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.



Kollektivtransport

Ansvar for kollektivtransporten er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune. Statens vegvesen har et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport. Vi skal være en faglig pådriver og tilrettelegger for bedre kollektivtransport, og holde en samlet oversikt over utviklingen i fylkene.

Statens vegvesen følger særlig opp kollektivtransporten i byområdene som omfattes av byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker. Dette gjøres blant annet gjennom ledelse og deltagelse i byvekst- og bypakkesamarbeidene, fysisk tilrettelegging for kollektivtransport langs riksvei og jevnlig oppdatering og formidling av kunnskap om kollektivtransport og universell utforming.

Normaler, veiledere og kvalitetssystem oppdateres jevnlig som grunnlag for planlegging og gjennomføring av prosjekter knyttet til kollektivtransport. Nasjonal vegdatabank (NVDB) er en viktig kilde for informasjon om infrastruktur for kollektivtransporten. Vi har i 2024 gjort en større jobb med å oppdatere informasjonen om holdeplasser og kollektivknutepunkter i NVDB.

I forbindelse med arbeidet med Langsiktig utviklingsstrategi har behovet for oppgradering av kollektivinfrastrukturen på riksvei blitt vurdert og kartlagt.

Som ledd i oppfølgingen av byvekstavtalene og belønningsavtalene, har Statens vegvesen som tilskuddsforvalter innhentet informasjon fra fylkeskommunene om kostnader og finansiering av driften av kollektivtilbudene, samt bruken av statlige midler inkl. bompenger for alle avtalene. Det er en forutsetning for de statlige tilskuddene og bruk av bompenger til kollektivtransport i byområdene at dette skal komme som et tillegg til, og ikke som erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Et utkast til rapport er forventet ferdigstilt i løpet av første halvår 2025. Så langt viser resultatene at det er store forskjeller mellom byområdene i struktur på finansieringen av kollektivdriften, inkludert hvor stor andel bompenger og statlige midler fra avtalene som bidrar til finansieringen.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen gitt innspill på høring om endring i passasjerrettigheter i EU.

Statens vegvesen leverte i mars 2024 rapporten Tilgang til kollektivfelt. Basert på denne rapporten sendte Statens vegvesen i januar 2025 på høring forslag til endringer i trafikkreglene og skiltforskriften: [Tilgang til kollektivfelt | Statens vegvesen](#)³¹.

BOMPENGER

Bompengereformen som var ferdig gjennomført i juni 2022, har vært en krevende og vellykket omstillingsprosess. 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 å øke effektivitet og brukervennlighet i bompengeneinnkrevingen, og dermed øke andelen av bompengeinntektene som går til innkrevingsformålet. Dette bidrar til å sikre omdømmet til bompengefinansiering som et viktig instrument for raskere utbygging av infrastruktur på

31 <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/21-268821-16-tilgang-til-kollektivfelt/>



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.

I 2024 var det bompengeneinnkreving i 56 bompengeprojekter. Det ble registrert 1 152 millioner bompasseringer. Av disse ble 36 pst. av passeringene foretatt med et nullutslippsskjøretøy. Foreløpige resultater viser at trafikantene betalte 15,5 mrd. kr i bompenger i 2024. Dette var 0,4 mrd. kr mer enn året før. Ved utgangen av året hadde bompengeselskapene en total lånegjeld på 72,1 mrd. kr, og den gjennomsnittlige lånerenten var på 4,33 pst. De foreløpige resultatene for 2024 viser at driftskostnadene som andel av innbetalte bompenger var på 6,0 pst. Dette er en reduksjon fra 2023, da denne andelen var på 6,3 pst.

Årsrapportene for 2023 og 2024 ligger her: [Årsrapporter | AutoPASS](#)³²

RISIKOVURDERING

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

Som nevnt under vurdering av måloppnåelse, fortsetter etaten arbeidet med produktorientering for økt forutsigbarhet og fremkommelighet for brukerne. Etaten har i 2024 hatt stort fokus på å sikre god kundetilfredshet gjennom våre løsninger.

Klimaet er i endring, og hendelser som før skjedde en gang iblant inntreffer nå oftere og kan gi større negative effekter for mennesker og miljø. Kartlegging av sårbarhet, forebygging av hendelser og håndtering av hendelser er sentralt i arbeidet å tilpasse transportsystemet til klima i endring.

Risikobildet for hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover er fortsatt moderat til høy. Det vil være viktig med effektiv bruk av midler og en aktiv porteføljestyring med prioritering av tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil. Bedre prioritering av tiltak, raskere gjennomføring og tydeligere målstyring bidrar til økt kontroll tilknyttet risikoen. Vi jobber med fakta og analysegrunnlag, og hvordan ytterligere løfte målstyring i oppfølging av avtalene og har gjort resultater fra måleindikatorene mer tilgjengelige: Se [utviklingen i indikatorene | Statens vegvesen](#)³³.

Vi har iverksatt og vil fortsette å jobbe med tiltak for bedre styring av budsjettmidlene, mer realistiske overslag og bedre beslutningsgrunnlag for bruk av midler. Analyser viser at det blir krevende å nå nullvekstmålet mot 2029 uten nye, sterkere tiltak og virkemidler. Vi viser til beskrivelser av dette i våre leveranser til NTP 2025-2036. Byutredningene 2025 som kunnskapsgrunnlag for reforhandlinger av byvekstavtalene vil også gi oss et tydeligere bilde av situasjonen: [Byutredninger 2025 | Statens vegvesen](#)³⁴. Statens vegvesen har i 2024 fortsatt arbeidet med «Trafikk i by», der etaten samler og tilgjengeliggjør data, og er i dialog med både sekretariatene og styringsgruppene for byområdene.

³² <https://www.autopass.no/no/bompengibransjen/arsrapporter/>

³³ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byvekst/>

³⁴ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byutredninger/>



Risiko R1: Redusert forutsigbarhet R2: Redusert fremkommelighet R3: Manglende oppnåelse av nullvekstmålet	<
---	--



3.2. Økonomi og ressursbruk

Etaten har god økonomisk styring og driften er effektivisert. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene og for å oppnå sikrere prognoser gjennom året slik at avvik reduseres.

I 2024 videreførte vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av IT-systemene og økonomistyringen. Ytterligere videreutvikling i 2024 av systemet for økonomisk styringsinformasjon (ØkonomiPuls) og prosjektøkonomistyringssystemet ISY PØ har også bidratt til økt standardisering og forenkling, samt bedre kompetanse på budsjett og økonomistyring i etaten. Dette er et kontinuerlig forbedringsarbeid som vil fortsette. Dette har gitt bedre økonomisk styringsinformasjon og dermed bedre økonomisk styring i etaten. Budsjett og økonomistyring har vært tema i ledermøter og styringsmøter med divisjonene.

Statens vegvesen har som mål å gjennomføre budsjettet uten vesentlige mer- og mindreforbruk. Avviket mellom forbruk av midler og midler stilt til disposisjon ble lavt i 2024, noe det også var i både 2022 og 2023. På kap. 1320 Statens vegvesen var det et samlet mindreforbruk i 2024 på 847 mill. kr eller 2,4 pst. Av dette mindreforbruket skyldes om lag 120 mill. kr at lønnsoppgjøret for 2024 først kommer til utbetaling i 2025. En medvirkende årsak til dette lave avviket er at Statens vegvesen har et sterkt fokus på toppmålet «Mer for pengene» og at vi arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene og prognosene. Effektiv ressursbruk og kostnadsstyring har fokus i etaten. I kombinasjon med større handlingsrom for etaten til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, legger dette godt til rette for at avviket vil forbli lavt i kommende år.

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

Tabell 3.3: Kap. 1320 Statens vegvesen (Mill. kr)

Post	Overført fra 2023	Tildelt 2024	Mer-inntekter	Til disp. 2024	Regnskap 2024	Avvik til disp./regnskap	
						(Mill. kr)	(pst.)
01 Driftsutgifter	45,4	4 653,5	-3,8	4 695,1	4 431,1	-263,9	-5,6
22 Drift og vedlikehold av riksveier		10 361,3	-39,0	10 322,3	10 454,1	131,8	1,3
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	81,2	2 334,6	39,2	2 455,1	2 338,9	-116,2	-4,7
29 OPS-prosjekter	157,4	1 880,3		2 037,7	1 982,4	-55,3	-2,7
30 Riksveiinvesteringer		10 370,1	14,3	10 384,4	9 958,7	-425,7	-4,1
72 Tilskudd til riksveiferjedriften	154,8	3 216,0	4,8	3 375,6	3 295,1	-80,5	-2,4
SUM statlige midler til riksveiformål	438,9	32 815,8	15,4	33 270,1	32 460,3	-809,8	-2,4



Tabell 3.4: Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier (Mill. kr)

Post	Overført fra 2023	Tildelt 2024	Til disp. 2024	Regnskap 2024	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		501,3	501,3	501,3	-	-
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	11,6	17,8	29,4	15,0	-14,4	-49,0
65 Tilskudd til fylkesveier	23,7	510,4	534,1	521,7	-12,4	-2,3
66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	3,7	23,6	27,3	17,2	-10,1	-37,1
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		740,0	740,0	740,0	-	-
SUM tilskudd	39,0	1 793,1	1 832,1	1 795,1	-36,9	-2,0

Tabell 3.5: Kap. 4320 Statens vegvesen (Mill. kr)

Post	Tildelt 2024	Regnskap 2024	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	179,9	215,2	35,3
02 Diverse gebyrer	469,8	496,7	26,9
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	131,3	79,7	-51,6
04 Billetinntekter fra riksveiferjedriften	688,2	693,0	4,8
SUM	1 469,2	1 484,6	15,4

Tabell 3.6: Kap. 1332 Transport i byområder mv. (Mill. kr)

Post	Overført fra 2023	Tildelt 2024	Til disp. 2024	Regnskap 2024	Avvik til disp./ regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	263,9	2 131,5	2 395,4	2 033,7	-361,8	-15,1
Post 66 Tilskudd til byområder	224,3	3 917,5	4 141,8	3 847,6	-294,2	-7,1
SUM	488,2	6 049,0	6 537,2	5 881,2	-655,9	-10,0

3.2.1. Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

POST 01 DRIFTSUTGIFTER

Posten har et mindreforbruk på 263,9 mill. kr som utgjør et avvik på 5,6 pst. 52 mill. kr av mindreforbruket skyldes at lønnsoppgjøret for 2024 først kommer til utbetaling i 2025 og større gevinster av effektiviseringstiltak enn forutsatt. Det øvrige mindreforbruket skyldes forsinkelser i leveransene knyttet til reservebruer og ATK- utstyr. I tillegg er det noen forsinkelser i mindre utviklings- og digitaliseringsprosjekter, samt periodiseringsavvik.



POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER

Tabell 3.7: Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier (Mill. kr)

Post 22	Til disp. 2024	Regnskap 2024	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Drift	6 600,0	6 350,9	-249,1	-3,8
Vedlikehold	3 722,3	4 103,1	380,8	10,2
SUM	10 322,3	10 454,1	131,8	1,3

Posten har et merforbruk på 131,8 mill. kr som utgjør et avvik på 1,3 pst. Merforbruket er knyttet til utbedring av skader etter værhendelser. Ved inngangen til 2024 var det fremdeles utbedringsbehov som følge av uværet Hans sommeren 2023. I tillegg har det i 2024 påløpt uforutsette kostnader for blant annet uværet Jakob i oktober samt flommen i Vestfold og Telemark.

Det er til sammen mindreinntekt på 39 mill. kr som kan henføres til post 22. Fra 4320, post 01 er det henført merinntekt på 12,6 mill. kr som i hovedsak er knyttet til eiendomssalg. 4320, mens post 03 har en mindreinntekt på 51,6 mill. kr grunnet lav utbetaling fra forsikringsselskapene. Se omtale under kap. 4320, post 03.

Posten har stikkordsfullmakten «kan nyttes under» mellom postene 22, 29 og 30. Som følge av de uforutsette kostnadene omdisponerte Statens vegvesen totalt 141 mill. kr fra post 29 og 30 for å ta høyde for de økte kostnadene.

POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN

Posten har et mindreforbruk på 116,2 mill. kr som utgjør et avvik på 4,7 pst. Mindreforbruket skyldes at lønnsoppgjøret for 2024 først kommer til utbetaling i 2025, lavere lønnsutgifter som følge av noe ledighet i stillinger og høyere effekt av effektivisering enn forutsatt som har gitt reduserte utgifter til konsulenter. Deler av mindreforbruket gjelder forskyvning av utviklingstiltak og utstyrsanskaffelser til 2025. Det er til sammen merinntekter på 39 mill. kr som skyldes i hovedsak økt eiendomssalg og høyere volum for praktiske førerprøver, enkeltgodkjenninger, løyveeksamener for drosjer og fellesskapsløyver.

POST 29 OPS-PROSJEKTER

Posten har et mindreforbruk på 55,3 mill. kr som utgjør et avvik på 2,7 pst. Mindreforbruket skyldes flere forhold. Bl.a. ligger det an til kostnadsreduksjoner for tunneloppgraderingen av 5 tunneler på OPS-strekningen Klett-Bårdshaug på E39 i Trøndelag. Dette har resultert i lavere utbetalinger i 2024 enn opprinnelig forutsatt. I tillegg har det vært forsinkelser i avklaringer knyttet til enkelte endringsordre for flere kontrakter i driftsfasen. Som følge av uforutsette kostnader til opprydding etter uvær, omdisponerte Statens vegvesen om lag 40 mill. kr fra post 29 til post 22 for å ta høyde for de økte kostnadene, jf. også omtale under post 22.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 124 mill. kr. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2023-2024).



POST 30 RIKSVEIINVESTERINGER

Tabell 3.8: Post 30 Riksveiinvesteringer (Mill. kr)

Post 30	Til disp. 2024	Regnskap 2024	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Porteføljen	4 920,1	4 926,1	6,1	0,1
Mindre tiltak	4 734,1	4 554,0	-180,1	-3,8
Byvekstavtaler	730,2	478,6	-251,6	-34,5
Sum post 30	10 384,4	9 958,7	-425,7	-4,1

Posten har et mindreforbruk på 425,7 mill. kr som utgjør et avvik på 4,1 pst. av bevilgningen. Statens vegvesen har i løpet av budsjettåret, så langt det har vært mulig, iverksatt tiltak for å redusere avviket. I hovedsak omfatter dette bruken av økonomiske fullmakter til å pådra forpliktelser ut over året for prosjekter under 1 mrd. kr samt justeringer i periodiseringen av statlige midler og bompengefinansiering i enkelte delvis bompengefinansierte prosjekter. Til tross for dette viser regnskapet et mindreforbruk. Resultatet for underpostene vises i tabellen over.

Mindreforbruket skyldes flere forhold. Det er forventet kostnadsreduksjoner på en rekke mindre tiltak i forhold til det som var lagt til grunn for innmeldingen av budsjettbehov. Dette har resultert i lavere utbetalinger i 2024 enn opprinnelig lagt til grunn. I tillegg er det forsinkelser for enkelte tiltak, blant annet innenfor underposten Byvekstavtaler.

Som følge av uforutsette kostnader til opprydding etter uvær, omdisponerte Statens vegvesen om lag 100 mill. kr fra post 30 til post 22 for å ta høyde for de økte kostnadene, jf. også omtale under post 22.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger, forskudd og tilskudd utgjorde 7 300 mill. kr. Dette var om lag 2 200 mill. kr lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2023-2024). Avviket skyldes at deler av midlene som ble stilt til disposisjon fra bompengeselskapene har gått til å dekke forbruk før 2024, bl.a. som følge av høyere framdrift for enkelte prosjekter.

POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Posten har ingen avvik.

POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT

Posten har et mindreforbruk på 14,4 mill. kr. Av mindreforbruket er 14,0 mill. kr bundet i prosjekter. Det gjenstår å ferdigstille 9 bruer fra det opprinnelige bruprogrammet. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket fremdrift i disse prosjektene.

POST 65 TILSKUDD TIL FYLKESVEIER

Posten har et mindreforbruk på 12,4 mill. kr. Av mindreforbruket er 10 mill. kr bundet opp i prosjekter. Mindreforbruket er knyttet til forsinket fremdrift i ordningen rettet mot fylkesveier for fiske- og havbruksnæringen og enkelte andre tilskuddsordninger på posten.

POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER

Posten har et mindreforbruk på 10,1 mill. kr. Av mindreforbruket er 8,5 mill. kr bundet opp i forpliktelser og skyldes forsinkelser i ferdigstilling av tiltak. Resterende mindreforbruk på 1,6 mill. kr skyldes at noen tiltak har blitt rimeligere enn antatt eller at tiltak ikke ble gjennomført.



POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Posten har et mindreforbruk på 80,5 mill. kr som utgjør et avvik på 2,4 pst. Mindreforbruket skyldes at det i løpet av året ikke ble fremmet kompensasjonskrav fra rederiene for at skipsfarten ble inkludert i EUs kvotesystem. I tillegg ble det redusert utbetaling til operatørene for tiltak på fartøy for frakting av modulvogntog med farlig last. Det er også en rekke mindre årsaker som har bidratt til lavere behov.

POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE

Posten har ingen avvik.

3.2.2. Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

POST 01 SALGSINNTEKTER M.M.

Inntektskravet var 179,9 mill. kr i 2024. Resultatet viser en merinntekt på 35,3 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, samarbeidsprosjekter, salg av eiendom og reservebru.

Merinntekten på 35,3 mill. kr knytter seg til salg av eiendom (Baneheia anlegg, Solbergmoen laboratorium og Flekkefjord trafikkstasjon), samarbeidsprosjekter, salg av biler og følgetransport. Salg av tjenester til fylkeskommunene er på den annen side lavere enn lagt til grunn.

POST 02 DIVERSE GEBYRER

Inntektskravet var 469,8 mill. kr i 2024. Resultatet viser en merinntekt på 26,9 mill. kr. Det er noe høyere volum for teoriprøver, enkeltgodkjenninger, løyveksamener for drosjer og fellesskapsløyper i 2024 sammenlignet med det som var forutsatt for 2024.

Inntekten på 496,7 mill. kr i 2024 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 364 mill. kr, transportlisenser med 38 mill. kr, dagprøvekjennermerker med 28 mill. kr og gebyrer for myndighetskontroller med 36 mill. kr.

Inntekten for 2024 er økt med 41 mill. kr sammenlignet med 2023. Økningen er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr og transportlisenser. I 2024 er det en volumøkning for teoriprøver, foto på førerkort og fellesskapsløyper.

POST 03 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSLESKAPER

Inntektskravet var 131,3 mill. kr i 2024. Resultatet viser en mindreinntekt på 51,6 mill. kr. Inntektene dekker utgifter som kjøretøy påfører blant annet veiutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Antall forsikringsskader og omfanget av disse ble lavere enn forventet i 2024. Det var i tillegg enkelte tekniske problemer med IT-systemet som benyttes i saksbehandlingen. Dette medførte at noen saker ikke ble ferdigbehandlet i tide til at inntektene ble registrert i løpet av året.

POST 04 BILLETTINNTEKTER FRA RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Inntektskravet var 688,2 mill. kr i 2024. Resultatet viser en merinntekt på 4,8 mill. kr og skyldes høyere trafikk enn forventet.



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

POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER

Posten har et mindreforbruk på 361,8 mill. kr som utgjør et avvik på 15,1 pst. Avviket skyldes forsinkelser i framdriften for to av de pågående prosjektene; Fornebubanen i Osloområdet og Bussveien på Nord-Jæren. Avvikene er vist under:

- Fornebubanen i Oslo-området: 185 mill. kr
- Bussveien på Nord-Jæren: 177 mill. kr

POST 66 TILSKUDD TIL BYOMRÅDER

Posten har et mindreforbruk på 294,2 mill. kr som utgjør et avvik på 7,1 pst. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til mindre investeringstiltak på lokalt veinett. Avviket er knyttet til forsinkelser for flere prosjekter i Oslo-området, i Trondheimsområdet og i Bergensområdet.

I Oslo-området er samlet mindreforbruk om lag 90 mill. kr, og skyldes forsinket oppstart for prosjektene *Bryn kollektivknutepunkt* og *fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski*.

I Bergensområdet er samlet mindreforbruk om lag 120 mill. kr, og skyldes forsinkelser i gjennomføringen av flere prosjekter, bl.a. *GS-løysing langs Hatvikvegen* og *Sentrumsgate Grønmyrsvegen*.

I Trondheimsområdet er samlet mindreforbruk om lag 50 mill. kr. Avviket er i hovedsak knyttet til prosjektet *Gang- og sykkelbru over Bjørndalen (Saupstadbrua)*. Avviket skyldes både forsinkelser i sluttoppgjøret på grunn av uenighet med entreprenør, og delvis en varig besparelse i prosjektet.

I tillegg er det et mindreforbruk på 30 mill. kr knyttet til forutsatt tilskudd til bedret kollektivtransporttilbud i Akershus, jf. Prop. 20 S (2024-2025) og Innst. 88 S (2024-2025). Tilskuddet ble utbetalt i januar 2025.

Vedlegg 4 redegjør for byområdenes bruk av utbetalte tilskuddsmidler fra Statens vegvesen.

3.2.4. Fullmakter

Fullmakt til å belaste kap. 1511, post 30 Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 23 for 2024 videredelegert til Statens vegvesen fullmakt fra Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet til å belaste Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets kap. 1511, post 30, med inntil 668 873 806 kr i 2024.

Regnskapet viser et mindreforbruk på 115,2 mill. kr, eller 17,2 pst. Avviket skyldes flere forhold. Bl.a. har det vist seg mer tidkrevende å få gjennomført diverse trafikkavviklingstiltak, og om lag halvparten av mindreforbruket skyldes altså forsinkelser knyttet til disse arbeidene. I tillegg er det enkelte periodiseringsavvik, dvs. at kostnader som opprinnelig var forventet å bli belastet regnskapet for 2024, først kommer til utbetaling i 2025. Dette gjelder både enkelte entreprisekostnader, samt byggherrekostnader knyttet til bl.a. utgifter til konsulenter til prosjekteringsoppgaver.



Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Tabell 3.9: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	6 300
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024	3 900
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	4 500
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	6 300

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser som forfaller etter 2024 er på 8 460 mill. kr, og rammen til forpliktelser som kommer til forfall hvert år er 3 810 mill. kr. Statens vegvesen har i 2024 gjennomført tiltak innenfor fullmakten, for å sikre at tildelte midler i 2024 blir utnyttet best mulig.

Statens vegvesens samlede forpliktelser per 1.1.2025, og forventet årlig forfall av forpliktelser, for prosjekter som omfattes av fullmakten, er innenfor fullmaktrammen. Statens vegvesens erfaringer med fullmakten er at det er nivået på fullmakten til årlig forfall etter budsjettåret som reelt sett er den begrensende faktoren i en vurdering av aktuelle tiltak i løpet av budsjettåret.

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

Tabell 3.10: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	15 340
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024	2 470
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	5 640
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	12 170

Størrelsen på forpliktelser som forfaller hvert år er på 5 400 mill. kr. Samlet fullmaktsramme for gamle og nye forpliktelser er på 13 800 mill. kr, mens fullmaktsrammen for forpliktelser som forfaller hvert år på 5 450 mill. kr. Statens vegvesen har overholdt sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2024.

Fullmakt til å pådra forpliktelser knyttet til planlegging m.m

Tabell 3.11: Fullmakt til å pådra forpliktelser knyttet til planlegging m.m

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

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

**Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften****Tabell 3.12: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften**

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	19 800
+ Nye forpliktelser som pådras i 2024	0
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2024	3 300
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2024	16 500

Samlet fullmaktsramme for gamle og nye forpliktelser er på 22 700 mill. kr, mens fullmaktsrammen for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 400 mill. kr. Statens vegvesen har overholdt sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2024.

Tilsagnsfullmakter**POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT****Tabell 3.13: Tilsagnsfullmakter post 64**

	Mill. 2024-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2023	16,5
Nye forpliktelser som pådras i 2024	2,8
Dekking eller frafall av forpliktelser i 2024	17,8
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2024	1,5

Posten har en tilsagnsfullmakt tilsvarende 24 mill. kr. Det er i 2024 kun gitt tilsagn til tiltak som ikke gir forpliktelser utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette overholdt vår fullmakt.



4. Styring og kontroll i virksomheten



Kontroll av semitrailer ved Rige kontrollstasjon i Kristiansand. Statens vegvesen jobber kontinuerlig med videreutvikling av kontrollverktøy og risikoklassifisering, for en mer målrettet og effektiv kontrollvirksomhet. Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen.



4.1 Overordnet om styring og kontroll

Virksomhetsstrategien og leveransemodellen til Statens vegvesen er utgangspunktet for styringen i virksomheten og gir føringer for kortsiktig og langsiktig styring. Leveransemodellen består av en tjenestemodell og en driftsmodell. Tjenestemodellen forteller hvilke tjenester vi leverer, og bidrar til å sikre at vi leverer tjenester i samsvar med oppdraget fra Samferdselsdepartementet og kundenes behov. Driftsmodellen beskriver hvordan etaten er rustet for å levere tjenestene. Intern styring skjer gjennom jevnlig styringsmøter og en mer omfattende rapportering per tertial og år.

Internkontrollens funksjon med å avdekke og få korrigerende avvik i produksjonen har fungert tilfredsstillende. Det er ikke avdekket alvorlige avvik eller store svakheter i internkontrollen i løpet av 2024, og det har derfor ikke vært behov for å iverksette særskilte tiltak. Avvik som har blitt påpekt i daglig drift, eller ved interne/eksterne revisjoner håndteres av ansvarlige enheter. Ingen av disse avvikene har vesentlig påvirket kvaliteten på tjenesteproduksjonen.

Statens vegvesen har i 2024 fortsatt arbeidet med å bedre og effektivisere den interne styringen og tjenesteproduksjonen i etaten. Se nærmere omtale under målene i kap. 3. Det samlede risikobildet for etaten ved utgangen av året vurderes til moderat til høy og på samme nivå som ved andre tertial 2024. Vurdering er gjort med utgangspunkt i risikovurderingene av måloppnåelse redegjort for i kap. 3, og en helthetsvurdering av etatens evne til å levere samlet på samfunnsoppdraget. Det vil si at selv med til dels høy risiko koblet til måloppnåelse innenfor eksempelvis «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde», vurderes risikoen for at etatens totale leveranse og måloppnåelse som moderat. Dette kapittelet omtaler øvrige sentrale tverrgående temaer innen styring og kontroll og risiko knyttet til disse.

4.2. Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen skal ivareta myndighetsoppgaver som følger av Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for samfunnssikkerhet i veisektoren, herunder gjøre helhetlige vurderinger av risiko og sårbarhet i veisektoren, sikre et felles rammeverk på området, samt koordinere øvrige aktører i veisektoren for å sikre et enhetlig og systematisk arbeid med bl.a. transportberedskap, totalforsvar og sikkerhet i knutepunkter. 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.

4.2.1. Totalforsvarssamarbeid

Statens vegvesen har i 2024 jobbet kontinuerlig for å styrke samarbeidet med totalforsvarsaktører, både innenlands og utenlands. I mars deltok personell fra Statens vegvesen i Forsvarets sikkerhetsorganisasjon for NATO-øvelsen Nordic Response 2024. Øvelsen ble gjennomført uten alvorlige trafikkhendelser. Etatens understøttelse av militære øvelser bidrar til å ivareta trafikkssikkerhet og fremkommelighet, men fremmer også vårt samarbeid og dialog med Forsvaret. Statens vegvesen har også gjennomført en kartlegging av veistrekninger som er kritiske for opprettholdelsen av kritiske samfunnsfunksjoner. Kartleggingen gir en oversikt over veistrekninger og veiobjekter som er viktige for leveranse av olje- gass og evnen til militær respons. I 2025 skal Statens vegvesen øke innsatsen med å understøtte forsvarets mobilitetsbehov, blant annet innenfor det nyetablerte rammeverket for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur. Statens vegvesen har i 2024 bidratt inn



i planleggingen av totalforsvarsøvelsen Digital 2025, et arbeid som vil videreføres i 2025. Statens vegvesen vil også bidra i øvrige aktiviteter som planlegges inn mot *Totalforsvarsåret 2026*.

I sammenheng med øvelse Nordic Response, og gjennom deltagelse i NTPC (Nordic Transport Preparedness Committee), har vi styrket det nordiske samarbeidet innen samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren. I oppløpet til øvelsen etablerte vi dialog med finske og svenske veimyndigheter angående grensekryssende militær transport på vei. Denne dialogen har blitt videreført etter øvelsen og det har blitt etablert prosesser opp mot finske veimyndigheter om samarbeid innenfor antimobilitet og bruberedskap. I NTPC har den norske delegasjonen (Statens vegvesen, Bane NOR, Avinor og Luftfartstilsynet) vært pådrivere for utvikling av komitéens struktur, med etablering av arbeidsgrupper innen vei- og banetransport. I januar 2025 signerte vegdirektøren et MOU (memorandum of understanding) for videre deltagelse i NTPC. I 2025 vil etaten fortsette å fremme samarbeidet i Norden innen samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren.

4.2.2. Egen beredskap

I 2024 har Statens vegvesen jobbet med å utvikle eget beredskapsapparat innenfor flere områder. Det sektorvise responsmiljøet VegCERT har blitt tilført flere personellressurser for å styrke funksjonens operative evne og redundans. Oppetiden for etatens digitale systemer har vært svært høy med en gjennomsnittlig opptid på 99.9 pst. for A- og B-systemer. Det har også blitt etablert et felles sambandsnett mellom alle vegtrafikksentralene, som muliggjør teknisk samhandling og redundant kommunikasjon og har sammen med oppgradering av infrastrukturen økt robustheten til funksjonen.

I tillegg ble det i desember 2024 gjennomført en beredskapsøvelse for alle vegtrafikksentralene. Øvelsen skulle teste vegtrafikksentralenes evne til å håndtere en alvorlig tilsiktet digital hendelse. Læringspunkter fra øvelsen vil følges opp i 2025. Vegtrafikksentralen har i 2024 vært en aktiv koordinator for samvirke mellom veieierne og nødetaten ved flere større hendelser på veinettet. Dette er en funksjon som er blitt godt mottatt og som vil videreutvikles i 2025.

I 2024 ble det også gjennomført en beredskapsøvelse for etatens ledergruppe. Ledergruppen er det øverste strategiske nivå i etatens beredskapsapparat og øvelsen tok for seg avklaring av strategiske dilemma ved en sikkerhetspolitisk krise. I 2025 skal etaten prioritere videre utvikling av ordningen med nasjonal stab og strategisk krisehåndtering.

4.2.3. Ivaretagelse av fremkommelighet

Statens vegvesen har i 2024 forbedret kompetansegrunnlaget for opprettholdelse av fremkommelighet på riksveinettet. Etaten har jobbet med å kartlegge riksveinettets tilstand innenfor områdene trafiksikkerhet, samfunnssikkerhet, klima og miljø og framkommelighet, for å gi en bedre oversikt over veinettets behov for vedlikehold og utvikling. Videre har RiksROS blitt gjennomført for mesteparten av riksveinettet. Analysen gir etaten en helhetlig oversikt over sårbarheter og utsatte punkter som kan være til hinder for fremkommelighet. Videre har arbeidet med å kontinuerlig sikre riksveinettet mot klimaendringer blitt videreført. Statens vegvesen har blant annet gjennomført skredsikringstiltak, skifting av stikkrenner og tiltak på og ved bruer. I tildelingsbrevet for 2025 har Statens vegvesen fått forvaltningsansvar for en tilskuddsordning med en ramme på 50 millioner til 14 bruer langs fylkesveier som er viktige for militær mobilitet. I 2025 skal Statens vegvesen samarbeide med Forsvaret og de fem gjeldende fylkeskommunene for å peke ut hvilke strekninger som skal prioriteres.



4.2.4. Risikovurdering samfunnsikkerhet og beredskap

Den samlede risikoen knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap ved utgangen av 2024 vurderes som moderat. Det har gjennom 2024 vært fokus på arbeid knyttet til totalforsvarssamarbeid, samt styrking av egen beredskap. Videre er det stort fokus på å sørge for at veinettet er robust, redundant og restituerende.

4.3. Etterlevelse

Statens vegvesen har et ledelsessystem som støtter oppunder virksomhetsstrategien og etatens tjenestemodell. Ledelsessystemet er en del av etatens internkontrollsystem. Med en risikobasert tilnærming og med vekt på vesentlighet er dette et viktig verktøy for å sikre måloppnåelse. Ledelsessystemet er en viktig bidragsyter for kontinuerlig forbedring og støtter opp under etatens tjenesteleveranser.

Ledelsessystemet gir et bidrag til god styring og god internkontroll. Systemet er under kontinuerlig utvikling for å gjøre det mer effektivt, og med vekt på hva Statens vegvesen har behov for å styre via ledelsessystemet slik at det er effektivt, etterlevbart og etterprøvbart. Ved å ha en risikobasert tilnærming, og basert på vesentlighet, har vi økt bevisstheten om hvor vi trenger å regulere aktiviteter med egne krav og dokumenterte prosesser. I 2024 har det vært jobbet med å få digitalisert flere prosesser, samt redusere unødvendige styrende dokumenter. Dette bidrar til en styrket internkontroll, effektiviserer driften og sikrer mulighet for god etterlevelse. Digitalisering av prosessen gir oss mindre manuelle handlinger og reduserer mulighet for feil. Dette er i stor utstrekning blitt gjennomført på ulike HR-prosesser. Vi har lyktes med å redusere antall styrende dokumenter.

Statens vegvesen har økt oppmerksomhet på interne avviksmeldinger. Dette har medført en økning i innmeldinger, noe som gir oss økt og viktig kunnskap om egen drift. Det har forekommet en del mindre avvik på intern saksbehandling, som for eksempel ved kontering av fakturaer og overholdelse av tidsfrister ved krav om innsyn. Dette har tidligere blitt håndtert uten avviksregistreringer, men gir oss nå en større oppmerksomhet om nødvendigheten av presis kontering. Avvikene har ikke medført tap eller avvik i selv produksjonen eller forpliktelser, siden avvikene er meldt inn i forkant og blitt korrigert slik at de har fungert som en barriere mot tap og avvik i produksjonen.

Ledelsens gjennomgåelse er gjennomført for 2024. Ledelsens gjennomgåelse gir ledelsen ansvar for å vurdere om ledelsessystemet er tilstrekkelig, hensiktsmessig og virkningsfullt. Gjennomgåelsen gjøres i divisjonene, og eventuelle fellestrekk/ felles utfordringer løftes opp i ledermøtet på etatsnivå. Enhetenes gjennomgørelser er diskutert med vegdirektør og tiltaksplaner er forankret med vegdirektør. I enhetenes gjennomgørelser for 2024 kom det ikke opp utfordringer/temaer som hadde behov for ekstra oppfølging fra toppledelsen.

Resultater fra interne revisjoner benyttes for å vurdere etterlevelsen, samt justere arbeidspraksis og sikre læring i hele organisasjonen. Det gjennomføres revisjoner i henhold til etablert revisjonsprogram. Revisjonsprogrammet har en risikobasert tilnærming. Det ble i løpet av 2024 gjennomført åtte revisjoner av ledelsessystemet i sentral regi. Disse var rettet mot egen tjenesteproduksjon og intern etterlevelse av regelverk. Revisjonene var rettet mot områder der enhetene hadde behov for å få kunnskap om etterlevelse av etablerte krav, og kontroll på likebehandling. Avvik som er registrert er at prosessene ikke er oppdatert opp mot etablert praksis, og noen mindre avvik på intern saksbehandling. Det er ikke



avdekket avvik som i vesentlig grad har påvirket tjenesteproduksjonen negativt. Funn fra revisjoner håndteres av enheten som har bestilt revisjonen. Avvik funnet i revisjoner gjennomført i 2024 har samlet sett en moderat alvorlighet. Det jobbes med å bruke revisjonsresultatene til læring og forbedring. Revisjonene som er gjennomført i 2024 har ikke avdekket alvorlige brudd, og viser ingen negativ utvikling i forhold til tidligere år.

Internrevisjonen har i tillegg gjennomført bekreftelsesrevisjoner bl.a. på områdene «Eierandeler og bierverv» og «Anskaffelser». Formålet med sistnevnte revisjon var å undersøke om anskaffelsesprosessen fungerte etter hensikten. Det ble ikke avdekket brudd på retningslinjene ved disse revisjonene.

4.3.1. Habilitet

Staten vegvesen har retningslinjer for å sikre at habilitetskrav er ivaretatt, dette er regulert i våre etiske retningslinjer. Vi har også fått på plass retningslinjer for registrering av ansattes økonomiske interesser, verv og bistillinger. Disse retningslinjene skal bidra til å sikre tilliten til våre ansattes habilitet og integritet gjennom større åpenhet om roller og økonomiske forhold som kan påvirke beslutninger i tjenesten. Retningslinjene regulerer også ansattes adgang til å etablere og inneha eierinteresser, verv og bistillinger. Statens vegvesen er i ferd med å anskaffe et eget register for registrering av eierinteresser verv og bistillinger (Habilitetsregister). Ledere på nivå 1,2,3 og en del andre konkretiserte stillinger i etaten vil omfattes av habilitetsregisteret. Habilitetskravene regulerer adgangen til å etablere og inneha ulike former for økonomiske interesser, verv og bistillinger. Anskaffelsen av en registerløsning forventes å være gjennomført i slutten av første kvartal 2025, og registeret skal være tatt i bruk innen sommeren 2025.

4.3.2 Oppfølging av leverandører

Hovedentreprenør skal i pågående byggeprosjekter normalt gjennomføre kontroll av lønns- og arbeidsvilkår av egne underentreprenører. Som byggherre utfører vi igjen stikkprøver for å undersøke om hovedentreprenør har utført sin kontrollplikt. I de tilfeller det avdekkes avvik, vil det gjennomføres en mer grundig kontroll. I 2024 er det gjennomført to kontroller som har fått påfølgende tiltak, og to er igangsatt og fortsatt pågående. Langt flere er gjennomført og avsluttet uten tiltak. Det gjennomføres inntakskontroll på prosjektnivå, samt ledelsesinspeksjoner. Det er også et godt etablert samarbeid med Arbeidstilsynet.

Krimenheten i Statens vegvesen har hatt en økning i oppdragsmengde, og det har vært stor oppmerksomhet på seriøsitetsarbeid og bekjempelse av arbeidslivskriminalitet. Det er også et økt tverretattlig samarbeid på feltet. I 2024 har det vært prioritert å følge opp bærekraft og trafiksikkerhet. Det er utviklet et etterretningsregister slik at ressursbruken senkes, og for å gi bedre innsikt.

4.3.3 Oppfølging av eksterne tilsyn, revisjoner og tilrådninger

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



OPPFØLGING AV FUNN FRA VEGTILSYNET

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

Statens vegvesen har i løpet av 2024 mottatt fem tilsynsrapporter innenfor fagområdene «Plan og utbygging», «Drift og vedlikehold» og «Etterlevelse av EU-forordninger». Totalt er det registrert fire avvik. De reviderte enhetene har ansvar for oppfølging av avvik. Rapporter og funn fra tilsyn følges opp i den interne styringsdialogen.

Vi har også mottatt to tilstandsrapporter innenfor områdene drift og vedlikehold. Rapportene gjennomgås av relevante fagområder i etaten.

Det har i tillegg vært gjennomført ett tilsynsmøte, der temaet var oppfølging av tilsynssak på inspeksjon av bruer.

Statens vegvesen har i løpet av 2024 fått utbedret og lukket tre avvik og avsluttet to tilsynssaker. Det pågår arbeid med å gjennomføre tiltak for å få lukke gjenstående avvik, og få lukket resterende åpne tilsynssaker. Det er lagt opp til at interne revisjoner kan benyttes til å følge opp effekten av tiltak fra eksterne tilsyn.

For ytterligere informasjon om tilsynssaker fra Vegtilsynet, se vedlegg 5.

OPPFØLGING AV TILRÅDNINGER GITT AV STATENS HAVARIKOMMISSJON

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

Sikkerhetstilrådingene som skal bidra til å redusere sannsynligheten for ulykker, har ulik karakter og gjelder alt fra endring i internasjonale krav, lover og retningslinjer til forbedring av etatens interne rutiner og praksis. Ut fra tilrådingenes innhold varierer det hvor lang tid det tar å gjennomføre de tiltak som er nødvendig for at tilrådingen kan lukkes.

I 2024 ble syv sikkerhetstilrådninger, fordelt på seks rapporter, fremmet til Statens vegvesen. To av tilrådingene er fra Delrapport 2 om kollapsen av Tretten bru i Øyer kommune 15. august 2022. Tilrådingene i Tretten Bru-saken inneholder i alt ni tiltak, som er identiske med den tiltakspakken Statens vegvesen iverksatte etter den eksterne gjennomgangen av hendelsen som etaten selv initierte. De fleste av de ni tiltakene er ferdigstilt, men det gjenstår noe arbeid, blant annet med å få implementert endringer i veinormaler. Ny bruforskrift for offentlig vei ventes å tre i kraft i sin helhet i løpet av 2025, og denne vil gi grunnlag for videre arbeid i Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet har i løpet av 2024 lukket 11 av tilrådingene gitt til Statens vegvesen.



Tabell 4.1.: Oversikt over tilrådninger i årene 2016-2024

År	Tilrådninger avgitt	Tilrådninger lukket før 2024	Tilrådninger lukket i 2024	Åpne tilrådninger
2016	12	11	0	1
2017	10	8	1	1
2018	6	5	0	1
2019	15	12	1	2
2020	5	4	1	0
2021	10	6	3	1
2022	7	3	3	1
2023	10	1	2	7
2024	7	-	0	7
Sum	81	50	11	21

OPPFØLGING AV RIKSREVISJONENS REVISJON AV KVALITET OG EFFEKTIVITET I DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKS- OG FYLKESVEIER. DOKUMENT 3:11 (2022-2023) / OFFENTLIGGJORT 01.06.2023

Riksrevisjonens rapport konkluderer med svakheter ved Statens vegvesens styring og oppfølging av drift og vedlikehold. Konklusjonene knyttes til mangelfull styringsinformasjon, lite effektiv vedlikeholdsplanlegging og lite forutsigbarhet for entreprenørene. Videre påpekes det svakheter i interne rutiner og mangelfull oppfølging av driftskontraktene. Anbefalingene treffer i all hovedsak Statens vegvesen i rollen som byggherre, med ansvar for oppfølging av den delen av riksveinettet som etaten har ansvar for. Riksrevisjonen påpekte at kostnadene til drift og vedlikehold hadde økt betydelig siden 2015, uten at det hadde gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier.

Statens vegvesen har iverksatt flere tiltak som skal bedre beslutningsgrunnlaget for å styre og følge opp drifts- og vedlikeholdsarbeidet. En viktig del av dette er å sikre at beste praksis ligger til grunn for etatens rutiner og prosesser. Mer og automatisert styringsinformasjon er nødvendig for en strategisk og kostnadseffektiv planlegging og gjennomføring av drift- og vedlikeholdsaktivitetene. I 2024 er det lagt et godt grunnlag for å møte påpekte svakheter, både gjennom tiltak i interne prosesser og i samarbeid og dialog med bransjen. Statens vegvesen har også gjort organisatoriske tilpasninger for å sikre at data bedre kan utnyttes til å skape forretningsverdi i alle deler av organisasjonen. Dette vil blant annet bidra til bedre beslutningsstøtte og målrettet videreutvikling av prosesser, løsninger og tjenester.

RIKSREVISJONENS REVISJON AV ÅRSREGNSKAPET FOR STATENS VEGVESEN 2023

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter regnskapet for Statens vegvesen. Riksrevisjonen konkluderte i revisjonsberetningen for 2023 med at årsregnskapsoppstillingene oppfylte gjeldende krav, og årsregnskapsoppstillingene ga et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2023 og kapitalposter per 31. desember 2023, og var i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Riksrevisjonen hadde heller ikke vesentlige merknader til regnskapet for 2023 som det har vært behov for å følge opp i 2024.

Årsregnskapet for 2024 er ikke ferdig revidert per d.d. Revisjonsberetningen vil bli publisert på vegvesen.no innen 1. mai. Dersom revisjonsberetningen ikke er mottatt innen denne fristen, vil den publiseres så snart den foreligger.



LUFTFARTSTILSYNET

Luftfartstilsynet har gjennomført et tilsyn av dronevirksomheten i Statens vegvesen i 2024. Avvik er håndtert med egnede tiltak, og dokumentasjon er oversendt Luftfartstilsynet for vurdering. Dette tilsynet var i avsluttende fase ved overgang 24/25.

ARBEIDSTILSYNET

Arbeidstilsynet har et pågående dokumenttilsyn hvor de følger opp om Statens vegvesen, som arbeidsgiver, har kontroll på utvalgte eksponeringer inkludert risikovurderinger for dette. Eksponeringen de følger opp gjelder dieseleksos, alpha-kvarts og radon. Dette er et pågående tilsyn hvor Statens vegvesen skal sende inn dokumentasjon på slik eksponering. Resultatet fra dette tilsynet er ikke mottatt ennå.

Statens vegvesen har også hatt et postalt tilsyn etter en arbeidsulykke hvor en kjøreskolebil kom ut i møteulykke på glatt føre og en sensor ble alvorlig skadet. Statens vegvesen fikk her pålegg om å forbedre kartlegging og risikovurdering, samt bedre/lage tilhørende tiltak og planer for å unngå tilsvarende ulykker. Dette er svart ut fra Statens vegvesen, og saken er avsluttet fra Arbeidstilsynets side.

ETTERLEVELSE SIKKERHET

Statens vegvesen har ikke hatt tilsyn fra NSM (Nasjonal sikkerhetsmyndighet) i 2024.

I løpet av 2024 er det meldt inn 135 sikkerhetsavvik internt i Statens vegvesen, hvorav 33 personvern avvik. Avvikene er håndtert internt etter egne rutiner. På sikkerhetssiden har vi hatt enkelte mindre alvorlige avvik på makuleringsdunker som ikke er tilstrekkelig plombert, og tyveri av personlig IT-utstyr som telefon og PC. Av mer alvorlige avvik er svikt i adgangskontroll på enkelte lokasjoner og tilfeller der Statens vegvesens ansatte har benyttet etatens systemer på reise i Russland og Kina. Avvik er effektivt håndtert, og ingen virksomhetskritisk informasjon har her kommet på avveie.

DATATILSYNET

Statens vegvesen har ikke hatt tilsyn fra Datatilsynet i 2024. Vi har meldt inn 23 avvik til Datatilsynet. Gjengangere blant de innmeldte avvikene er avvik i tilgangsstyringen og manglende sikring av makuleringsbokser ved enkelte kontorsteder. Alle saker er avsluttet fra Datatilsynet side uten sanksjoner. Vi erfarer en god kultur med å melde inn avvik på personvernssiden, og har gode rutiner for å håndtere avvik på dette området. I tillegg har Statens vegvesen i løpet av 2024 styrket sin kompetanse på personvernområdet, blant annet ved ansettelse av personvernrådgivere i divisjonene.

4.3.4 Risikovurdering etterlevelse

Den samlede risikoen knyttet til etterlevelse vurderes til moderat. Statens vegvesen erfarer at det er lav sannsynlighet for alvorlige brudd på lover og forskrifter. Vi ser eksempelvis at en svært liten andel av innsynsbegjæringer ikke blir håndtert i henhold til gjeldende tidsfrister. Det registreres avvik rettet mot personvernet og majoriteten av disse har lav alvorlighetsgrad. Ingen av de innmeldte avvikene til Datatilsynet har medført sanksjoner fra Datatilsynet.

Statens vegvesen har noen avvik i etterlevelse av egne prosesser og kravdokumenter. Disse avvikene blir ofte avdekket ved interne revisjoner og ved eksternt tilsyn. Innregistrering og håndtering av avvikene er en del av Statens vegvesens arbeid med kontinuerlig forbedring. Disse avvikene gir grunnlag for å sikre bedre etterlevelse og oppdatering av kvalitetssystemet. Vi har også enkelte avvik som fanges opp gjennom internkontrollen, ved for eksempel attestering og anvisning av fakturaer.



Alle avvik som er meldt inn internt i Statens vegvesen eller fra eksternt tilsyn håndteres etter gjeldende retningslinjer. Vi har i 2024 ikke behandlet avvik som har påvirket våre tjenesteleveranser negativt i vesentlig grad.

4.4. Bemanning, kapasitet og kompetanse

4.4.1 Bemanning i Statens vegvesen

Ved utgangen av 2024 hadde etaten 5 087 ansatte, og det ble gjennom året utført 4 661 årsverk i etaten. Gjennom 2024 har bemanningsutviklingen vært stigende. Totalt har etaten økt i antall avtalte og utførte årsverk.

Tabell 4.2: Bemanning i Statens vegvesen

	2020	2021	2022	2023	2024	Endring fra 2023 til 2024 (antall)	Endring fra 2023 til 2024 (prosent)
Antall ansatte ved årsslutt	4796	4923	4909	4904	5087	183	3,73%
Antall utførte årsverk	4615	4540	4649	4617	4661	44	0,95%
Antall avtalte årsverk	4865	4771	4861	4806	4954	148	3,08%

Etaten skal redusere interne kostnader. Lønnsutgiftene utgjør en vesentlig del av de interne kostnadene. For å redusere interne kostnader, og fordi regjeringen har som mål å redusere konsulentbruken, vil konsulenter bli erstattet med egne ansatte på noen områder i virksomheten. Dette forklarer i hovedsak hvorfor bemanningen har økt i 2024.

4.4.2 Kompetanse

For å sikre tilstrekkelig oversikt over kompetanse i virksomheten er det utviklet en systematisk tilnærming til kompetanse gjennom utvikling av en rollekatalog. Denne videreutvikles stadig med kompetansekrav til ulike roller og jobbfamilier og skal benyttes for å ha oversikt over kompetansebeholdningen i virksomheten, som et viktig styringsverktøy.

Dataanalyse, produktorientering, digital transformasjon, bærekraft og ledelse er identifisert som særlig kritisk virksomhetskompetanse fremover. Statens vegvesen har igangsatt et større arbeid for å sikre riktig kapasitet innenfor disse områdene. Det er utarbeidet kompetansekrav til ledere som skal følges opp gjennom systematisert lederoppfølging, for å sikre mer effektiv ledelse – som igjen kan bidra til økt gjennomføringskraft. Kompetanseanalyser knyttet til ledelse gjennomført i 2024 tyder på at det er behov for å gjøre et kompetanseløft innenfor flere områder - særlig når det gjelder prioritering og strategisk gjennomføring.

Innenfor dataanalyse er det etablert datadomener som skal jobbe tverrfaglig innenfor sentrale leveranseområder i virksomheten. Det har vært fokusert innsats knyttet til kompetansevidrning og bemanning innenfor dette viktige fagområdet, for å videreutvikle et mer data- og innsiktsdrevet Statens vegvesen.



Konnekt (Nasjonalt kompetansesenter for samferdsel) er et samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen og skal være pådriver for at samferdselssektoren får nok og kompetent arbeidskraft. Konnekt arbeider for å styrke samarbeidet mellom utdanningsinstitusjoner, næringsliv og myndigheter.

Oppfølging av universitetsavtalene med tilhørende handlingsplaner mot NTNU vei, NTNU jernbane, OsloMet, UiT og NMBU har vært sentralt i 2024. Her er det er høyt aktivitetsnivå, og det rapporteres om en vesentlig økt interesse for, og rekruttering til, samferdselsfag. Det er også samarbeid også med andre norske universiteter og det jobbes for å utvide universitetsavtalene i 2025 med flere. Konnekt har arrangert nasjonalt fagseminarer innenfor jernbane (Narvik) og innenfor vei/transport (Trondheim), samt fagdager ved de enkelte universiteter, inkludert prisutdelinger og ulike rekrutteringstiltak.

Det foreligger en mer detaljert årsoppsummering fra Konnekt: [Høy aktivitet i 2024 - Konnekt](#)³⁵.

4.4.3. Læringer

LÆRLINGER I STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen følger regjeringens fellesføringer for lærlinger internt og i entreprise. Regjeringen skjerper nå kravene til bruk av lærlinger når bedrifter skal jobbe for det offentlige. Målet er flere læreplasser og fagutdannede. Forskriftsendringen gjelder fra 1. august 2025.

Vår ambisjon er å tilknytte oss lærlinger i ulike deler av virksomheten, og i ulike deler av landet, både som en del av vårt samfunnsansvar og for å vise frem Statens vegvesen som en attraktiv arbeidsplass. For Statens vegvesen er det mest aktuelt å tilby lære plass innen service og administrasjon og IT drift. Tre lærlinger tok og besto fagprøve i 2024. En innen service og administrasjon og to innen IT drift. Fire lærlinger skal ta fagprøve i 2025 (to innen service og administrasjon og to innen IT drift).

I 2024 tok vi inn to nye lærlinger innenfor hvert fag. Etaten er tilknyttet opplæringskontoret for statlige virksomheter, OK Stat (DFØ). Etaten vurderer fortløpende muligheten for å ta inn flere lærlinger og utvide med flere fag.

LÆRLINGER I ENTREPRISEN

Statens vegvesen krever at leverandører skal være tilknyttet en lærlingordning der minst en lærling skal delta i utførelsen av kontraktarbeidet med minimum 10 pst. av totalt antall timeverk på kontrakten. Timeverk utført av underleverandører inkluderes. I kontrakter som gjelder fra 1. august 2025 og fremover vil kravet økes til 10 pst. grunnet endringer i forskriften som ligger til grunn. Kompensasjonsordningen som skal stimulere til bruk av lærlinger er under revisjon. Lærlingene er tilknyttet ulike opplæringskontorer spredt over store deler av landet. Noen prosjekter oppgir at kontraktspart ikke er tilknyttet opplæringskontor, men at entreprenøren har egen lærlingekoordinator. Det var ved årsskiftet 244 lærlinger tilknyttet entreprenører i forbindelse med kontrakter som gjennomføres med Statens vegvesen som oppdragsgiver.

³⁵ <https://www.jernbanedirektoratet.no/konnekt/nyheter/hoy-aktivitet-i-2024/>



LÆRLINGER TILKNYTTET DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDskonTRAKTENE

For lærlinger i drifts- og vedlikeholdskontrakter rapporteres det ikke antall lærlinger, men antall timeverk i den enkelte kontrakt. Det er i 2024 registrert totalt 143 371 timeverk utført av lærlinger i våre 263 aktive kontrakter pr. desember 2024. Dette tilsvarende om lag 200 lærlinger. Noen lærlinger har sannsynligvis jobbet på flere kontrakter, mens andre kontrakter har hatt flere lærlinger inne på en og samme kontrakt. Vi har derfor sett på de kontraktene som har benyttet lærlinger og ut fra det beregnet at en lærling i gjennomsnitt har jobbet 720 timer i de kontraktene som har benyttet lærlinger. Vi har hatt en total andel av lærlinger på alle våre kontrakter på 3,3 pst. (av utførte timeverk). Høyest andel har vi på våre elektrodrift-kontrakter med 4,7 pst. Statens vegvesen jobber aktivt sammen med bransjen om fagbrev innenfor veioppmerking.

STUDENTER I SOMMERJOBB

Hvert år har mange studenter sommerjobb hos i Statens vegvesen. Sommeren 2024 var ca. 70 studenter ansatte i Statens vegvesen. Staten prioriterer kandidater som er på første til femte året og studerer innen fagområder som:

- data, innsikt og analyse
- eiendom og grunnnerv
- elektrofag
- geofag
- geomatikk og landmåling
- IT
- klima og miljø
- konstruksjon
- rettsvitenskap
- samfunnsutvikling og -analyse
- planlegging – landskap og areal
- veifag og veiteknologi
- økonomi

Innholdet i sommerjobbene varierer fra år til år og avhenger av hvilke oppgaver som skal løses. De aller fleste av sommerstudentene får oppgaver som er relevante for studiene deres. I evalueringen for 2024 finner vi at 75 pst. av dem som har svart mener at oppholdet som sommerstudent har gjort at de ønsker å jobbe i Statens vegvesen etter endt studium. 100 pst. vil anbefale andre medstudenter å være sommerstudent i Statens vegvesen.

Utover studenter i sommerjobb har flere av fagmiljøene tilknyttet seg bachelor- og masterstudenter som skriver oppgave innenfor fag som er relevante for Statens vegvesen.

4.4.4. Kjøp av konsulenttjenester

Kjøp av konsulenttjenester utgjorde 2,3 mrd. kr i 2024. Dette er en nedgang på 285 mill. kr eller 11 pst. sammenlignet med 2023. Det ble benyttet om lag 1 mill. kr til kjøp av eksterne kommunikasjonstjenester i 2024.

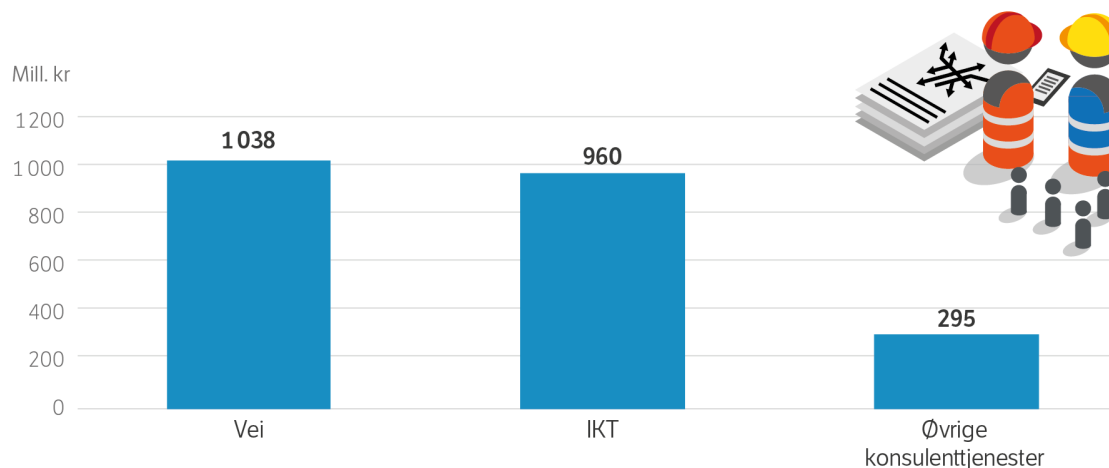
Konsulenter brukes i gjennomføringen av utbyggingsprosjekter og oppgaver i tilknytning til dette. 45 pst. av konsulenttjenestene er knyttet til veiformål og omfatter alt fra planlegging, prosjektering og



oppfølging av prosjekter. En stor andel av konsulentbruken er innenfor IKT og er nødvendig for å utvikle og yte effektive IKT-tjenester til brukerne. Figur 4.1 viser hvordan konsulentutgiftene fordeler seg mellom vei, IKT og andre typer konsulentkjøp.

Statens vegvesen har i 2024 fortsatt arbeidet med å redusere konsulentbruken ved å videreutvikle egenkompetanse. Innen IT, drift, vedlikehold og utbygging var det i overkant av 80 konsulenter som i 2024 ble erstattet med egne ansatte. Dette kommer i tillegg til 70 konsulenter som ble erstattet i 2023. Dette har bidratt til at konsulentutgiftene i Statens vegvesen er redusert med 700 mill. kr fra 2022. Innsparinger som følge av dette hentes ut ved at det velges å ta oppdrag i egenregi der det vurderes som egnet, og der etaten har tilstrekkelig kompetanse og kapasitet. Interne ressurser prioriteres fremfor eksterne, både for mindre og større oppgaver. Det er identifisert noen planprosjekter der det er aktuelt å endre gjennomføringsstrategi fra konsulent til fullstendig egenregi.

Konsulentutgifter 2024 (Mill. kr)



Figur 4.1. Konsulentutgifter 2024 per kategori.

4.4.5. Risikovurdering bemanning, kapasitet og kompetanse

Den samlede risikoen knyttet til bemanning, kapasitet og kompetanse vurderes som lav til moderat ved utgangen av 2024, og uendret fra fjoråret. Etaten har over en lengre tidsperiode, som følge av omorganisering og omstilling, rapportert om høy risiko knyttet til å ha nok og riktig kapasitet og kompetanse for å utføre oppdraget vårt på best mulig måte. De siste par årene har vi imidlertid rekruttert nærmere 1 000 nye medarbeidere, blant annet for å redusere konsulentbruken. Dette har gitt oss bedre kompetanse og kapasitet internt i etaten. Måltrettet arbeid med strategisk kompetanseutvikling skal bidra til riktig bemanning, kapasitet og kompetanse frem mot 2030.

4.5. Likestilling og inkludering i virksomheten

4.5.1. Likestilling i virksomheten

Statens vegvesen har arbeidet målrettet med likestilling i mange år. Dette er i tråd med FNs bærekraftsmål nr. fem - likestilling mellom kjønnene. Kvinner utgjorde 38,5 pst. av alle ansatte i 2024. Kvinneandelen har vært nærmest uendret det siste tiåret.



Tabell 4.3.: Kvinneandel blant ledere og saksbehandlere med høyere utdanning

	2021		2022		2023		2024	
	Andel kvinner	Antall kvinner	Andel kvinner	Antall kvinner	Andel kvinner	Antall kvinner	Andel kvinner	Antall kvinner
Lederstillinger med personalansvar	39%	132	41%	140	44%	156	42%	160
Lederstillinger (avdelingsdirektør, seksjonssjef og kontorsjef)	43%	131	45%	142	47%	136	47%	143
Saksbehandlere med høyere utdanning	44%	570	44%	564	45%	690	45%	999

Målsettingen om å øke andelen kvinner i lederstillinger viser en klar positiv utvikling over tid, fra 36 pst. i 2013 til at kvinneandelen i lederstillinger de siste årene har vært høyere enn kvinners andel av ansatte generelt. Det holdes oversikt over kvinneandelen i de ulike stillingsgruppene, lønnsrelasjoner mellom kjønnene samt lønns- og arbeidsvilkår (andel i deltid, andel av fødselspermisjon mv). Denne rapporteringen er også en del av aktivitets- og redegjørelsesplikten.

Det kjønnsdelte utdannings- og arbeidsmarkedet gjenspeiler seg også i oppgavefordelingen i Statens vegvesen. I de to største stillingskategoriene, teknisk saksbehandlere (n=2891) er kvinneandelen nå 25 pst., mens kvinneandelen er 61 pst. i kategorien merkantil saksbehandler (n=1736). En positiv endring fra 2020 er at andelen kvinner i den mannsdominerte kategorien inspektører har økt fra 23 til 28 pst. Det er også så godt som likelønn i denne siste kategorien.

Lønnsrelasjonene generelt viser positiv utvikling over tid. Fra at kvinners andel av lønnen til menn var 91 pst. i 2017, til 97 pst. i 2023. I kategorien med flest ansatte, tekniske saksbehandlere ser vi en positiv utvikling fra at kvinners andel var 96 pst. av menn sin lønn i 2017, til likelønn de siste 4 årene. En forklaring kan være at Statens vegvesen synes å være en attraktiv arbeidsgiver for yngre kvinner med høyere utdanning.

Statens vegvesen arbeider ellers for å fremme likestilling og hindre diskriminering innenfor alle dimensjoner av likestillings- og diskrimineringsloven. Målet er å rekruttere bredt i befolkningen samt å bidra til at våre ansatte skal ha samme mulighet til kompetanse- og karriereutvikling, uavhengig av kjønn, etnisitet og funksjonsevne, for å nevne noen av diskrimineringsgrunnlagene.

Tabell 4.4: Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategorier og kvinner sin lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månedslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Ansatte totalt	Kvinner sin lønn i pst. av lønna til menn	Ansatte totalt
Totalt i virksomheten	2024	39	5079	97	60 944
	2023	38	4908	97	58 808
	2022	38	4916	96	55 407
Etatsledelsen (direktører)	2024	40	10	96	138 529
	2023	40	10	95	135 093
	2022	40	10	96	135 041



		Kjønnsbalanse		Brutto månedslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Ansatte totalt	Kvinner sin lønn i pst. av lønna til menn	Ansatte totalt
Ledere (avdelings-, seksjons- og kontorledere)	2024	47	304	101	81 706
	2023	47	290	99	77 388
	2022	45	284	99	74 514
Tekniske saksbehandlere (inkl. prosjektledere i utbyggingsprosjekter)	2024	25	2891	101	60 521
	2023	24	2777	101	58 613
	2022	24	2210	102	57 826
Merkantile sakshandsbehandlere	2024	61	1736	93	56 542
	2023	60	1682	94	54 843
	2022	62	1640	93	51 393
Inspektører	2024	27	288	99	50 409
	2023	28	256	99	49 244
	2022	28	251	99	45 936
Arbeiderstillinger	2024	18	22	100	50 987
	2023	18	22	100	48 716
	2022	2	23	103	46 456
Renhold mv.	2024	100	4	-	27 918
	2023	100	4	-	40 698
	2022	100	4	-	37 712

1) Tabellen inneholder som tidligere år alle tilsette unntatt av vegdirektør og lærlinger

2) Tallene er fra desember 2023 som også ble gjort i 2022

3) Lønn er lønn uten tillegg

4.5.2. Inkluderende rekruttering

Statens vegvesen har hatt en god prosess med de tillitsvalgte hvor vi har vært opptatt av at målene må være realistiske. Vi har etter hvert mye erfaring med inkluderende rekruttering, både i ordinære rekrutteringsprosesser og gjennom samarbeid med NAV. Vår modell blir positivt framhevet av NAV når de er i kontakt med andre statlige virksomheter, og den er omtalt særskilt i evalueringen av inkluderingsdugnaden (Oslo Economics, april 2024).

Vår modell har tre pilarer:

- Forankring i toppledelsen
- Kompetanse og kapasitet i HR
- Nært samarbeid med NAV, både sentralt og lokalt

Målet for 2024 ble satt til 3 pst., og målet for 2025 er satt til 4 pst.

Statens vegvesen rekrutterte 507 nye medarbeidere i 2024. Av disse hadde 14 nyansatte nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en. Selv om målet for 2024 ikke ble nådd er det gledelig at 8 av 14 i



målgruppen ble ansatt gjennom ordinær rekruttering, uten tilskudd fra NAV. En antakelse er at søkelyset på inkludering gjennom flere år, og gode erfaringer i virksomheten, har bidratt til at ledere har blitt mindre skeptiske til å ansette søkere fra målgruppen.

Utviklingen de siste fem årene er positiv og kan i stor grad knyttes til en særskilt innsats, et inkluderingsprosjekt, som ble igangsatt midtveis i 2021. Rutiner og samarbeid med NAV er nå på plass og arbeidet med inkluderende rekruttering er nå en del de ordinære HR-oppgavene. Fordi flesteparten av de nyansatte er midlertidig ansatt med lønnstilskudd på inntil to år fra NAV vil det være naturlige svingninger fra år til år; når vi tar inn mange nye, som f.eks. i 2022, skal disse også følges opp gjennom 2023 slik at det er mindre rom for å ta inn nye arbeidssøkere før andre har avsluttet. Resultatet i 2024 er høyere enn gjennomsnittet for 2020 og 2021 (14 i 2024 kontra et snitt på 6,5 for 2020 og 2021).

Tabell 4.5. Andel nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en

2021		2022		2023		2024	
Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
2,6	12	6,3	26	3,0	13	2,8	14

Arbeidet med inkluderende rekruttering har gitt gode resultater. På litt over tre år har 54 arbeidssøkere fått verdifull arbeidserfaring. Av disse 54 medarbeiderne har 36 avsluttet ansettelse med tilskudd; av disse har igjen 20 (56 pst.), fått videre arbeid uten lønnstilskudd, enten hos oss eller hos annen arbeidsgiver.

Ved å tilby midlertidig ansettelse med lønnstilskudd fra NAV i inntil 2 år får medarbeiderne viktig arbeidserfaring, en referanse og ikke minst økonomisk selvhjulpenhet gjennom en vanlig lønn. Lønnstilskudd gjør terskelen inn til arbeidslivet lavere. Flere evalueringer viser også at lønnstilskudd er det tiltaket som har best inkluderingsseffekt.

Et hinder for inkludering som vi ser hos oss, og på arbeidsmarkedet generelt, er idealet om heltid. Arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne vil i en del tilfeller også ha redusert arbeidsevne. De unngår da å søke selv om de kan ha mye å bidra med i en redusert stilling.

For oss er det viktig å se måltallene for inkluderende rekruttering i et bredere perspektiv, og som ett av flere kjennetegn ved godt inkluderingsarbeid. Tiltak for å forebygge langvarig sykefravær som gir risiko for å falle ut av arbeidslivet er en faktor. En annen faktor er at vi tilbyr noen arbeidssøkere i målgruppen praksisplass i samarbeid med NAV fordi de trenger tid for å prøve seg i arbeidslivet. Noen vil oppleve mestring og kan gå videre til ansettelse, evt. med lønnstilskudd, mens andre dessverre opplever at helseplagene ble for store.

4.5.3. Risikovurdering likestilling og inkluderende rekruttering

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

4.6. Arbeidsmiljø i Statens vegvesen

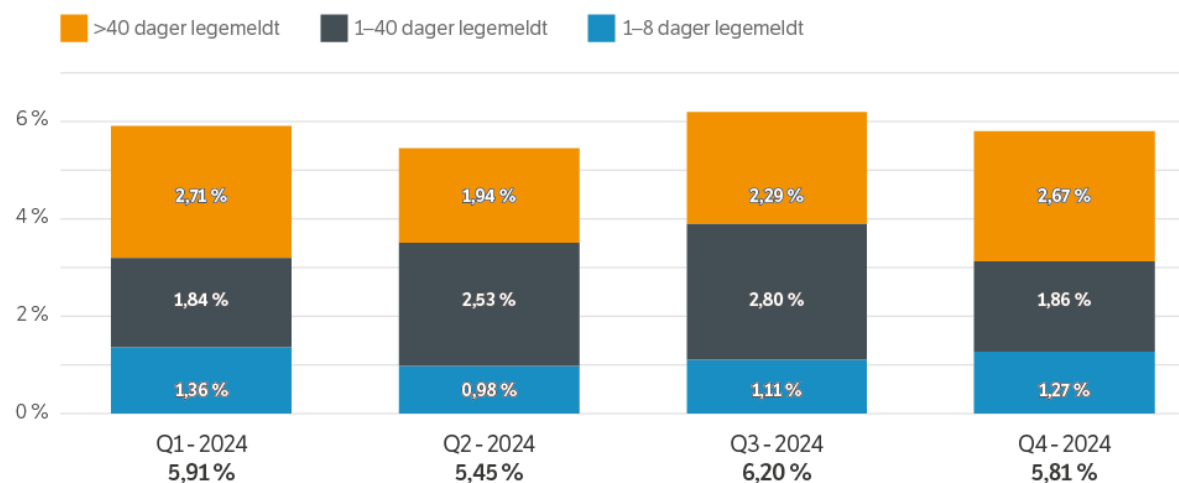
Statens vegvesen hadde i 2024 et sykefravær på 5,8 pst. Det er en svak økning fra 5,6 pst. i 2023. Egenmeldt fravær gikk noe ned gjennom året og ligger generelt på et lavere nivå enn 2023.



Korttidsfravær under 40 dager ligger på tilsvarende nivå som i 2023. Langtidsfraværet over 40 dager har en økning fra 2,1 pst. i 2023 til 2,4 pst. i 2024.

Med bakgrunn i stigende sykefravær ble det på forsommeren 2024 satt ned et ressursteam som skal jobbe med å redusere og forebygge sykefravær i Statens vegvesen. Teamet skal være en ressursgruppe og bidra til at lederne blir i stand til, og trygge på, å jobbe med sykefravær i sine enheter i alle faser. Målet er å bistå ledelsen til å skape et helsefremmende arbeidsmiljø, øke trivsel og sikre høyt nærvær i enhetene, samt å være etatens kunnskaps- og kompetansebase. Ressursteamet skal bidra til at organisasjonen jobber systematisk med aktiviteter som, basert på forskning og analyse, gir merverdi for organisasjonen. Arbeidet har fokus på å dreie innsats fra rødt til grønt slik at sykefravær, der det er mulig, unngås. Ressursgruppen har som mål å utvikle en verktøykasse for ledere og implementere denne i løpet av 2025.

Fravær per kategori (per kvartal)



Figur 4.2. Sykefravær per kategori, per kvartal i 2024.

Gjennomført medarbeiderundersøkelse i 2024 viser at Statens vegvesen har et godt arbeidsmiljø og at ansatte trives på jobb. I år har etaten gjennomført medarbeiderundersøkelsen ved hjelp av Rambøll, og hele 84 pst. av de ansatte har svart på undersøkelsen. Målt opp mot Rambølls benchmarking for offentlig sektor, skårer Statens vegvesen likt som andre offentlige norske virksomheter. På en skala fra 0-100 ligger engasjement på 81, noe som anses som et godt resultat. Vi har stor oppmerksomhet på ledelse i årets undersøkelse. Resultatene fra undersøkelsen skal brukes til å jobbe strategisk og systematisk med utviklingen av ledere og medarbeidere.

4.6.1. Risikovurdering arbeidsmiljø

Ved utgangen av året vurderes risikoen knyttet til arbeidsmiljø i Statens vegvesen som moderat, som er noe høyere enn ved årsslutt i 2023. Dette på grunn av økende sykefravær. Det er satt i gang tiltak og fokus på å skape et helsefremmende arbeidsmiljø.

4.7. Helse, miljø og sikkerhet

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



har fokus på at det i hele organisasjonen skal jobbes forebyggende og systematisk innen HMS. Etatens internkontroll innen HMS er beskrevet i kvalitetssystemet. Divisjonene utarbeider egne HMS-planer som konkretiserer divisjonens HMS-arbeid.

4.7.1. Intern HMS

Til tross for at det gjøres mye godt HMS-arbeid, ble det i 2024 registrert 24 personskader på egne ansatte i forbindelse med utførelse av arbeid. Dette er 24 personskader for mye, men det er en positiv utvikling og det laveste antall personskader som er registrert etter omorganiseringen i 2020. 13 av disse personskadene førte til fravær utover selve skadedagen. Det er fallhendelser og påkjørsler/sammenstøt som er hovedårsaken til skadene.

4.7.2. HMS i entreprisen

Sammenlignet med 2023 har det vært en negativ utvikling i skadestatistikken i forbindelse med veiutbygging. Det er en tendens til at alvorlighetsgraden er høyere, og enkelte skader har gitt langvarig fravær. Det er en økning av hendelser før ferien (juni) og tidlig på høsten, og det vurderes tiltak i forkant av disse periodene. Det oppleves som utfordrende å følge opp HMS i forbindelse med OPS-prosjekter da organisasjonen av disse er komplisert.

Knyttet til drifts- og vedlikeholdsarbeid har antall arbeidsskader med fravær har gått ned, dette gjelder også antall skader uten fravær sammenliknet med 2023. Det var 2 alvorlige hendelser med mulig varig mén. Av skadet legemsdel er det mest fingrer. Totalbildet er at det jobbes godt med HMS i kontraktene fra både byggherre og entreprenør sin side.

Tabell 4.6: Personskader og nestenulykker i entreprisedriften

Beskrivelse	Konsekvens	2020	2021	2022	2023	2024
Dødsulykke	K5	0	2	1(1)	0	1 ³⁶
Personskade med mulig varig mén	K4	7(1)	4	7	5	4
Personskade med >10 fraværsdager	K3	24	18	20	13	21
Personskade med <10 fraværsdager	K2	27	34	23	28	33
Antall skader uten fravær	K1	99(2)	96(3)	73(2)	73	96
Antall skader med og uten fravær	Total	157(3)	154(3)	124(2)	119	155

4.7.3. Risikovurdering helse, miljø og sikkerhet

Basert på resultat for året (jf. tabell 4.5) vurderer etaten at samlet risiko knyttet til HMS er moderat til høy, noe høyere enn årsavslutning per 2023.

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

Et høyt aktivitetsnivå og mye arbeid som foregår langs veinettet i trafikk, og med trafikk gjennom anleggsområder, er potensialet for alvorlige hendelser alltid til stede. Det er derfor alltid knyttet høy

36 Dødsulykke er knyttet til leverandør/servicepersonell.



risiko til den uforutsigbarheten som den enkelte trafikant representerer. Staten har derfor stort fokus på arbeidsvarsling og sikring langs vei. SHA-prosessen innenfor byggherre-HMS i Kvalitetssystemet har høsten 2024 vært gjenstand for en grundig rydding, med endringer både i innhold og struktur. Endringene vi har gjort skal gjøre det enklere for brukerne i Statens vegvesen å forstå og følge prosessen.

4.8. Seriøsitet

Statens vegvesen benytter innkjøpsmakten for å fremme gode arbeidsvilkår og sirkulære løsninger i bransjen. Lov- og kontraktskrav skal medvirke til gode lønns- og arbeidsvilkår, like konkurransevilkår for entreprenører/bedrifter, trafikktrygghet og ivaretagelse av klima og miljø. Som en stor offentlig innkjøper har Statens vegvesen et særlig ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet i sine kontrakter. Systematisk arbeid med kontroll av lønns- og arbeidsvilkår gir klare resultater, dette vises gjennom færre brudd på regelverket der hvor kontroller settes inn.

Statens vegvesen har i 2024 prioritert arbeid mot sosial dumping, og det har vært en rekke medieomtaler om temaet. Dette vil forhåpentligvis virke preventivt sammen med målrettet innsats og tverrsektorielt samarbeid med andre offentlige instanser og bransjen.

Samferdselsdepartementet la i 2022 fram en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren, som har som mål å sikre gode arbeidsforhold og lik konkurranse i bransjen – med særlig vekt på veitransport og luftfart. Oppfølgingen av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping inngår i Statens vegvesen sin kontroll- og tilsynsaktivitet. Som et ledd i denne oppfølgingen har Statens vegvesen sammen med Skatteetaten og Arbeidstilsynet i 2023 levert en utredning med forslag om permanent tverretattlig satsing mot kriminalitet i transportnæringen.

Statens vegvesen bidrar betydelig i arbeidet med mange av de 39 tiltakene i planen. Tiltakene følges opp i samarbeid med eksterne samarbeidspartnere og spesielt Arbeidstilsynet. Det er gjennomført rundt 500 større og mindre samarbeidskontroller i løpet av 2024. Litt over halvparten av disse har kun vært i samarbeid med politiet på hele eller deler av kontrollen. Flere av kontrollene er rettet mot varebilsegmentet og er gjort i samarbeid med A-krimsentre.

Vi har opplevd en stor økning i oppdragsmengde og høyt fokus på seriøsitetsarbeid og bekjempelse av arbeidslivskriminalitet i 2024. Økt tverretattlig samarbeid har vært prioritert for å bekjempe arbeidslivskriminalitet.

Statens vegvesen har etablert et landsdekkende samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen i samarbeid med Bane NOR. Fylkeskommunene, Nye Veier, Statsbygg, Statskraft og Avinor deltar i samarbeidsforumet, som bidrar til økt felles kompetanse og bedre deling av informasjon om konkrete aktører som utfordrer offentlige byggherrer. Satsing på samhandling og tverretattlige kontroller gir stadig ny kunnskap som bidrar til mer målrettede tiltak for å forebygge og avdekke regelbrudd.

Se ytterligere rapportering på tiltakene i vedlegg 3.



4.8.1. Risikovurdering seriøsitet

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

4.9. Fellesføringer

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2024: «Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk», «Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse» og «Redusere konsulentbruken».

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. I tildelingsbrevet for 2024 står det at Statens vegvesen skal følge opp dette målet.

Statens vegvesen har over mange år jobbet helhetlig og systematisk med disse områdene. Se rapportering og vurdering knyttet til områdene i fellesføringen under omtale i kap. 3.1.3, samt om klimatilpasning i kap. 3.1.5.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse

I tildelingsbrevet for 2024 står det at Statens vegvesen skal oppgi antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2024 og omtale utviklingen sett opp mot virksomhetens gjennomsnitt for 2020 og 2021.

Sentrale føringer for inkluderende rekruttering bortfalt fra og med 2022. Vi valgte likevel å beholde 5-pst. målet i 2022 og 2023. Et fornyet fokus kom i tildelingsbrevet for 2024; Alle statlige virksomheter skulle, i samarbeid med de tillitsvalgte, selv definere et hensiktsmessig ambisjonsnivå ut fra virksomhetens egenart og størrelse, og skal kunne vise til en positiv utvikling i andelen nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en.

Statens vegvesen har hatt en god prosess med de tillitsvalgte hvor vi har vært opptatt av at målene må være realistiske. Vi har etter hvert mye erfaring med inkluderende rekruttering, både i ordinære rekrutteringsprosesser og gjennom samarbeid med NAV. Se nærmere omtale i kap. 4.5.1.

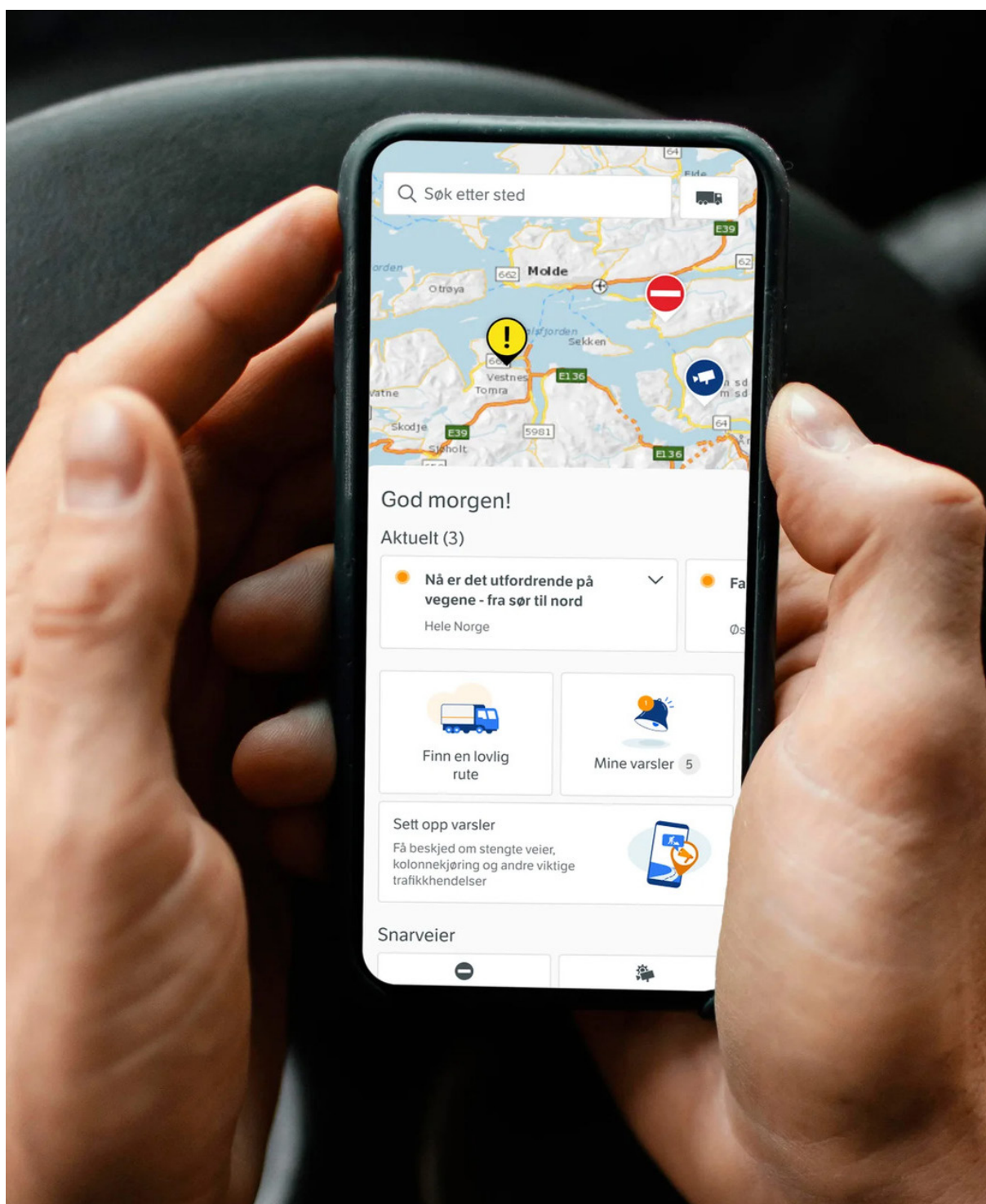
Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egenkompetanse. Kjøp av konsulenttenester utgjorde for Statens vegvesen 2,3 mrd. kr i 2024. Dette er en nedgang på 285 mill. kr eller 11 pst. sammenlignet med 2023. Det ble benyttet om lag 1 mill. kr til kjøp av eksterne kommunikasjonstjenester i 2024.

Se nærmere omtale knyttet til reduksjon i konsulentbruk i kap. 3.1.1. og 4.4.4.



5. Vurdering av framtidssutsikter



Kundeinnsikt, kontinuerlig utvikling og forbedring står i sentrum når vi arbeider med nye fremkommelighetstjenester. Gjennom arbeid med produktområder sørger vi for at trafikanten får relevant, pålitelig og tilgjengelig trafikkinformasjon. Foto: Øyvind Welle, Statens vegvesen.



Statens vegvesen har som mål å bidra til et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem for alle som ferdes på veien.

I en stadig mer kompleks og uforutsigbar verden er det avgjørende at Statens vegvesen har oppmerksomhet på samfunnssikkerhet og beredskap. Utgangspunktet både for hverdagsberedskapen og totalberedskapen er et veinett som er robust, redundant og restituerende. Sammen med Forsvaret og andre aktører må vi ha et oppdatert situasjonsbilde, levere forutsigbar fremkommelighet og trafikkisikkerhet i hele krisespekteret, og evne til å håndtere hendelser, om det er villet eller utilsiktet, med minst mulig konsekvens. Det trenes hele tiden i vegtrafikksentral-aksen på naturhendelser, og dette danner et godt grunnlag også for totalberedskapen.

Klimaendringer fører til hyppigere og mer intense værhendelser. Statens vegvesen vil videreføre arbeidet for å ligge i forkant av hendelsene, og planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde et veinett som kan håndterer ekstreme værforhold.

Bærekraft er en grunnleggende prioritet for Statens vegvesen. Vi må fortsette å redusere vårt karbonavtrykk gjennom energieffektive løsninger og bruk av miljøvennlige materialer. Videre må vi fremme grønn transport og fortsette å støtte overgangen til nullutslippskjøretøy. Innovasjon og samarbeid med private aktører er nøkkelen til å utvikle nye løsninger i transportsektoren. Statens vegvesen skal være en pådriver for å teste og iverksette nye teknologier og metoder som kan forbedre infrastrukturen og tjenestene vi tilbyr.

Veitrafikken står for 17 pst. av Norges klimagassutslipp. Samtidig har Norge forpliktet seg til å redusere de totale utslippene med 55 pst. innen 2030 i forhold til 1990. For å bidra til det må vi endre transportvanene våre, og vi trenger løsninger som sparer miljøet og gir oss muligheten til å bevege oss effektivt. Elektrifisering av varebilsegmentet og tungbil blir sentralt for å få dette til.

Den raske teknologiske utviklingen vil spille en sentral rolle i fremtidens transportinfrastruktur. Vi må være proaktive i å integrere ny teknologi som kunstig intelligens, autonome kjøretøy og intelligente transportsystemer. Dette vil ikke bare forbedre effektiviteten og sikkerheten, men også bidra til å redusere miljøpåvirkningen. For å møte fremtidens utfordringer og muligheter, må regelverket kontinuerlig oppdateres og tilpasses.



6. Årsregnskap



Bildetekst: Sykkeltamvegen mellom Stavanger – Sandnes. Arbeidet med å bygge den siste etappen har startet. Hele strekningen mellom Stavanger og Sandnes vil åpne sommeren 2025. Foto: Øyvind Ellingsen, Statens vegvesen.



6.1 Ledelseskommentar

Formål

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal utvikle gode veisystemer, der transporten ikke fører til alvorlig skade på mennesker og miljø. Statens vegvesen har et sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele 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 9. desember 2024 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 2024 holdt seg innenfor de tildelte midler knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen». Samtidig har 2024 vært et utfordrende år spesielt innenfor post 22 «Drift og vedlikehold av riksveier». Utgifter knyttet til flommen i Vestfold og Telemark og uværet Jakob, som rammet vestlandet, medførte betydelig utbedringsbehov. I tillegg hadde Statens vegvesen også i 2024 store utgifter for å utbedre skader etter uværet Hans i 2023. For å ivareta dette besluttet Statens vegvesen å benytte stikkordsfullmakten mellom post 30 «Riksveiinvesteringer» og post 22 «Drift og vedlikehold av riksveier» for å sikre trygge veier med god fremkommelighet. Det er derfor lagt til grunn at merforbruket på 132 mill. kr knyttet opp til post 22 «Drift og vedlikehold av riksveier» vil bli dekket opp av mindreforbruket på post 30 «Riksveiinvesteringer».

Statens vegvesen disponerte totalt 35 102 mill. kr knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» inklusive 15 mill. kr i merinntekter. Av dette benyttet Statens vegvesen 34 250 mill. kr. I tillegg belastet Helse- og omsorgsdepartementet kap. 1320 «Statens vegvesen» med 6 mill. kr i henhold til fullmakt i tildelingsbrevet til Statens vegvesen av 9. januar 2024. Dette medførte et samlet mindreforbruk på 847 mill. kr.

I tillegg disponerte Statens vegvesen 6 537 mill. kr knyttet til kap. 1332 «Transport i byområder mv.». Statens vegvesen har regnskapsført 5 881 mill. kr på dette kapittel som medførte et mindreforbruk på 656 mill. kr.

Som et ledd i utbyggingen av det nye Regjeringskvartalet må det gjøres omfattende tiltak knyttet til oppgradering av Ring 1 i Oslo. På bakgrunn av dette disponerte Statens vegvesen en fullmakt til å



belaste kap. 1511 «Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal», post 30 «Ombygging av Ring 1» med inntil 669 mill. kr Det ble imidlertid kun brukt 554 mill. kr som innebar at Statens vegvesen holdt seg innenfor den gitte fullmakt.

Artskontorrapporteringen viser at netto rapporterte driftsutgifter utgjorde 28 048 mill. kr i 2024. Det er en økning på 239 mill. kr fra 2023. For øvrig preges regnskapet for 2024 spesielt av følgende forhold:

- Det ble i 2024 utført investeringsoppgaver på riksveier for totalt 7 425 mill. kr finansiert gjennom bompenger. Det medfører en nedgang på 155 mill. kr fra 2023.
- Statens vegvesen har i 2024 utbetalt totalt 25 682 mill. kr til entreprenører i forbindelse med arbeid på riksvei. Dette er på samme nivå som i 2023.
- Utbetaling til lønn og sosiale utgifter har i 2024 økt med 186 mill. kr fra 2023 til 4 697 mill. kr. Dette er mindre enn forventet som følge av at utbetalingene knyttet til lønnsoppgjøret for 2024 ble forskjøvet til 2025.
- De samlede utbetalingene av tilskudd gikk i 2024 opp med 1 051 mill. kr til 10 971 mill. kr. Økningen er primært knyttet til økte tilskudd til fylkeskommunene i forbindelse med utvikling av byområder.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet pr. 14.03.2025.

Oslo, 14. mars 2025

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i «Bestemmelser om økonomistyring i staten» pkt. 3.4 og nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av 9. desember 2024 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

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

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

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

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

Statens vegvesen benytter Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) 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 2024 disponert en fullmakt til å belaste kap. 1511 «Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet» post 30 «Ombygging av Ring 1». Fullmakten fremkommer ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatt belastningsfullmakt er bokført og rapportert til statsregnskapet og vises i kolonnen for regnskap.

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



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. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og 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 leverandørreskonto) og beløp Statens vegvesen har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

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

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



6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Utgifter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2024	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindreutgift
1320	Statens vegvesen	01	Driftsutgifter	A,B	4 698 898 000	4 425 486 226	273 411 774
1320	Statens vegvesen	22	Drift og vedlikehold av riksveier	A,B	10 361 300 000	10 454 051 029	-92 751 029
1320	Statens vegvesen	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	A,B	2 415 843 000	2 338 885 621	76 957 379
1320	Statens vegvesen	29	OPS-prosjekter	A,B	2 037 744 000	1 982 422 946	55 321 054
1320	Statens vegvesen	30	Riksveiinvesteringer	A,B	10 370 100 000	9 958 673 835	411 426 165
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A, B	501 300 000	501 300 000	0
1320	Statens vegvesen	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	A,B	29 400 000	14 998 318	14 401 682
1320	Statens vegvesen	65	Tilskudd til fylkesveier	A,B	534 067 000	521 666 198	12 400 802
1320	Statens vegvesen	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	A,B	27 300 000	17 158 185	10 141 815
1320	Statens vegvesen	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	A,B	3 370 774 000	3 295 116 406	75 657 594
1320	Statens vegvesen	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	A, B	740 000 000	740 000 000	0
Sum kap 1320	Statens vegvesen				35 086 726 000	34 249 758 764	836 967 236
1511	Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal	30	Ombygging av Ring 1			553 667 536	
1332	Transport i byområder mv.	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	A,B	2 395 409 000	2 033 652 791	361 756 209
1332	Transport i byområder mv.	66	Tilskudd til byområder	A,B	4 141 751 000	3 847 558 102	294 192 898
Sum utgiftsført					41 623 886 000	40 684 637 193	1 492 916 343

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2024	Regnskap 2024	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	B	179 900 000	215 173 447	35 273 447
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	B	469 800 000	496 723 720	26 923 720
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	B	131 300 000	79 701 096	-51 598 904
4320	Statens vegvesen	04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	B	688 200 000	693 042 775	4 842 775
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			8 357 745	8 357 745
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			547 467 398	547 467 398
Sum inntektsført					1 469 200 000	2 040 466 180	-571 266 180
Netto rapportert til bevilgnings-regnskapet						38 644 171 013	

Deposita og avsetninger				Regnskap 2024	
8400	Avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet			105 100 000	
Sum Netto rapport direkte i kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet				105 100 000	
Netto rapportert til bevilgnings- og kapitalregnskapet				38 749 271 013	



Kapitalkontoer				Regnskap 2024	
60085701	Norges Bank KK / innbetaling			14 322 377 023	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling			-52 717 815 506	
713160	Endring mellomværende med statskassen			-353 832 530	
Sum kapitalkontoer				-38 749 271 013	
Sum rapport				0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet 31.12.2024

Konto	Tekst	Note	2024	2023	Endring
6280	Leieboerinnskudd		3 981 500	3 880 000	101 500
6500	Forskudd (valuta konto utenom konsernkontosystemet)	C	32 706 436	30 066 983	2 639 453
8400	Forskudd veianlegg	3	-810 561 002	-915 661 002	105 100 000
713160	Mellomværende med statskassen	8	233 405 028	587 237 558	-353 832 530
Sum beholdninger til kapitalregnskapet			-540 468 038	-294 476 460	-245 991 577

I henhold til supplerende tildelingsbrev nr. 24 fra Samferdselsdepartementet fikk Statens vegvesen fullmakt til å korrigere mellomværende med statskassen med kr 15 307 269,46. Korreksjonen ble i henhold til føringer fra Direktoratet for økonomistyring og forvaltning ført mot konto 1980 «Mellomværende med statskassen (IB)». Som følge av dette fremkommer ikke korreksjonen i de beløp som fremkommer i regnskapet for 2024, men som en korreksjon av mellomværende med statskassen for 2023 da det ble rapportert kr 571 930 291.



Note A Forklaring av samlet tildeling

Beløp i 1000 kr.

Kapittel og post	Postnavn	Overført fra 2023	Tildeling 2024	Samlet tildeling
1320.01	Driftsutgifter	45 413 000	4 653 485 000	4 698 898 000
1320.22	Drift og vedlikehold av riksveier		10 361 300 000	10 361 300 000
1320.28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	81 243 000	2 334 600 000	2 415 843 000
1320.29	OPS-prosjekter	157 444 000	1 880 300 000	2 037 744 000
1320.30	Riksveinvesteringer		10 370 100 000	10 370 100 000
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		501 300 000	501 300 000
1320.64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	11 600 000	17 800 000	29 400 000
1320.65	Tilskudd til fylkesveier	23 667 000	510 400 000	534 067 000
1320.66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	3 700 000	23 600 000	27 300 000
1320.72	Tilskudd til riksveiferjedriften	154 774 000	3 216 000 000	3 370 774 000
1320.73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		740 000 000	740 000 000
1332.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	263 909 000	2 131 500 000	2 395 409 000
1332.66	Tilskudd til byområder	224 251 000	3 917 500 000	4 141 751 000
Sum		966 001 000	40 657 885 000	41 623 886 000

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overført beløp til 2025

Beløp i 1000 kr.

Kapittel og post	Stikkord	Mer- utgift (-)/ mindre- utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belast- nings- fullmakter	Merutgift (-)/mindre- utgift etter avgitte belast- nings- fullmakter	Mer- inntekter / mindre- inntekter (-)	Omdispo- nering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Inn- sparinger (-)	Sum grunnlag for over- føring	Lønn	Maks overført beløp	Mulig overført beløp bereg. net av virksom- heten
1320.01		273 412	-5 660	267 752	-3 840	0	Ikke aktuell	263 912	52 385	282 440	263 912
1320.22	kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30	-92 751	0	-92 751	-39 033		Ikke aktuell	-131 784	0	21 022 710	0
1320.28	kan overføres	76 957	0	76 957	39 217	0	Ikke aktuell	116 174	0	4 708 169	116 174
1320.29	kan overføres, kan nyttes under post 30	55 321	0	55 321	0	0	Ikke aktuell	55 321	0	7 734 742	55 321
1320.30	kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 36 og kap. 1332 post 66	411 426	0	411 426	14 254	0	Ikke aktuell	425 680	0	20 860 441	425 680
1320.61		0	0	0	0	0	Ikke aktuell	0	0	Ikke aktuell	0
1320.64	kan overføres	14 402	0	14 402	0	0	Ikke aktuell	14 402	0	32 290	14 402
1320.65	kan overføres	12 401	0	12 401	0	0	Ikke aktuell	12 401	0	909 096	12 401
1320.66	kan overføres	10 142	0	10 142	0	0	Ikke aktuell	10 142	0	46 214	10 142
1320.72	kan overføres	75 658	0	75 658	4 843	0	Ikke aktuell	80 501	0	6 379 809	80 501
1320.73		0	0	0	0	0	Ikke aktuell	0	0	Ikke aktuell	0
1332.63	kan overføres	361 756	0	361 756	0	0	Ikke aktuell	361 756	0	4 005 378	361 756
1332.66	kan overføres	294 193	0	294 193	0	0	Ikke aktuell	294 193	0	7 329 896	294 193
Sum		1 492 916	-5 660	1 487 257	15 441	0	0	1 502 698	52 385	73 311 185	163 4482

*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» og 1320.30 «Riksveinvesteringer» har stikkord kan



nyttes under. Statens vegvesen har på den bakgrunn lagt til grunn at merforbruket på post 1320.22 «Drift og vedlikehold av riksveier» vil bli avregnet mot mindreforbruket på post 1320.30 «Riksveiinvesteringer» ved at overført beløp på post 1320.30 «Riksveiinvesteringer» reduseres med kr 131 784 000 og at overført beløp på post 1320.22 «Drift og vedlikehold av riksveier» dermed går i null.

Statens vegvesen har disponert følgende fullmakter i 2024 i henhold til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet av 9. januar 2024.

Avgitt belastningsfullmakt

Helse- og omsorgsdepartementet fikk i tildelingsbrevet til Statens vegvesen av 9. januar 2024 fullmakt til å belaste kapittel 1320 post 01 «Driftsutgifter» med inntil 7 mill. kr knyttet til finansiering av Fyrtårnprosjektet. Som det fremkommer i tabellen over ble det belastet 5,66 mill. kr.

Mottatte belastningsfullmakter

I henhold til tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet av 9. januar 2024 og senere suppleringsbrev har Statens vegvesen disponert følgende belastningsfullmakter i 2024.

Belastningsfullmakter:

- Post 0471.71 Statens erstatningsansvar: Statens vegvesen fikk fullmakt til å behandle samt belaste posten. Fullmakten er ikke benyttet i 2024.
- Statens vegvesen fikk gjennom supplerende tildelingsbrev av 19. desember 2024 fra Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet på kap. 1511 «Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal», post 30 «Ombygging av Ring 1» med inntil kr 668 873 806.

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 2024 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	24 mill. kr

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter:



Gjennom tildelingsbrevet fikk Statens vegvesen fullmakt til å gjennomføre følgende tidligere godkjente investeringsprosjektet:

Kap	Post	Prosjekt	Innenfor en kostnadsramme på:
1320	30 Riksveiinvesteringer	E8 Sørbotn-Laukslett	3 925 mill. kr
1320	30 Riksveiinvesteringer	E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	6 014 mill. kr

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2024 kr. og det er fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

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

Statens vegvesen disponerer følgende fullmakter knyttet til slike prosjekter:

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 postene 30	8 460 mill. kr	3 810 mill. kr

Statens vegvesen har i 2024 holdt seg innenfor fullmakten.

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

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen fått mottatt følgende:

Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
Kap. 1320 postene 30	Planlegging, forberedende arbeider og grunnnerv, riksvei	500 mill. kr

Statens vegvesen har i 2024 holdt seg innenfor fullmakten.

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

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

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 22	13 800 mill. kr	5 450 mill. kr

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten i 2024.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften:

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

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 72	22 700 mill. kr	3 400 mill. kr

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten i 2024.

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 2024 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 2024 ikke foretatt salg som overskrider fullmakten.

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

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

ØVRIGE FULLMAKTER I HENHOLD TIL PROP. 1 S (2023-2024) VEDLEGG 1:

Nettoføring:

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

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

Nettoføring av innbetalt dagmukt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misligholdte entrepriser i sammenheng med riksveianlegg.

Fullmakt til nettoføring av tilskuddsmidler

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

Note C Konto 6500 Forskudd

	2024	2023	Endring
Valutakonto EU-prosjekter	32 706 436	30 066 983	2 639 453
Sum	32 706 436	30 066 983	2 639 453



6.3 Artskontorapporteringen med noter

Oppstilling av artskontorapportering 31.12.2024:

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		2024	2023
Innbetalinger fra gebyrer	1	494 893 192	454 053 424
Innbetaling tilskudd til riksveier	1	7 425 058 391	7 640 392 605
Innbetaling øvrige tilskudd	1	12 392 916	32 793 203
Salgs- og leieinntekter	1	1 134 680 960	1 446 072 429
Erstatning	1	84 001 540	186 574 929
Andre inntekter	1	46 761 495	443 472 543
Sum innbetalinger fra drift		9 197 788 494	10 203 359 132
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Lønn og personalutgifter	2	4 696 908 086	4 510 645 919
Andre utbetalinger til drift	3	32 548 524 811	33 501 640 554
Sum utbetalinger fra drift		37 245 432 897	38 012 286 474
Netto rapporterte driftsutgifter		28 047 644 403	27 808 927 341
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	15 256	11 281
Sum finansinntekter		15 256	11 281
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investering i bygninger, tomter og maskiner	5	136 439 111	135 059 219
Utbetaling av finansutgifter	4	44 477 899	248 926 964
Sum investerings og finansutgifter		180 917 010	383 986 183
Netto rapporterte finans- og investeringsutgifter		180 901 754	383 974 902
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter og avgifter m.m.	6	0	18 347 225
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	18 347 225
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Tilskudd	7	10 971 450 000	9 920 098 359
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		10 971 450 000	9 920 098 359
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Arbeidsgiveravgift (kap 5700 inntekt)		-547 467 398	-531 106 582
Tilfeldige inntekter (kap. 5309 inntekt)		-8 357 744	-7 816 693
Erstatningsansvar m.m. (konto 0471.71)		0	0
Renter av alminnelige fordringer (konto 5606.83)		0	0
Netto rapportert på felleskapitler		-555 825 143	-538 923 275
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet før deposita og avsetninger		38 644 171 015	37 555 730 102
Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet			
Forskudd til veiarbeid (konto 840013)		105 100 000	-245 166 930
Sum Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet		105 100 000	-245 166 930
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		38 749 271 013	37 310 563 171



Oversikt mellomværende med statskassen		2024	2023
Eiendeler og gjeld			
Leieboerinnskudd		101 500	0
Fordringer på ansatte		770 410	547 093
Kontanter på trafikkstasjonene		1 356 308	1 358 057
Bankonti utenom konsernkontosystemet - EU prosjekter		32 706 435	30 066 983
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-173 165 938	-168 071 982
Skyldig offentlige avgifter		5 336 641	622 731
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse		-174 951 257	-54 942 538
Mottatte forskuddsbetalinger til riksveiinvesteringer		810 561 002	915 661 002
Andre forskudd		0	-1 191
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt m.m.)		221 760	459 152
Differanse på bank og andre uidentifiserte innbetalinger		-41 077 626	-1 252 957
Udisponerte bompenger		-196 602 071	-107 884 536
Annen gjeld og krav		-31 852 137	-44 631 525
Sum mellomværende med statskassen	8	233 405 028	571 930 289

Note 1: Innbetalinger fra drift

Statens vegvesen mottok 9 197 mill. kr i innbetalinger fra drift i 2024 som etterfølgende tabell viser:

Innbetaling fra gebyrer	31.12.2024	31.12.2023
Førerkort	363 630 237	349 232 575
Dagprøvekjennermerke	27 871 596	27 296 674
Myndighetskontroller	36 207 968	37 906 813
Påskiltingsgebyr	8 262 912	7 272 946
Transportlisenser	38 329 660	9 346 580
Godkjenningsgebyr	13 733 220	19 577 513
Øvrige gebyrer	6 857 599	3 420 323
Sum innbetaling fra gebyrer	494 893 192	454 053 424

Innbetaling fra tilskudd og overføringer		
Tilskudd til driftsoppgaver	8 892 916	32 793 203
Tilskudd til investeringsoppgaver	3 500 000	59 951 933
Tilskudd til investeringsoppgaver fra bompengeselskaper	7 425 058 391	7 580 440 672
Sum innbetaling fra tilskudd og overføringer	7 437 451 307	7 673 185 808



Innbetaling fra gebyrer	31.12.2024	31.12.2023
Salgs- og leieinnbetalinger		
Salg av kjennemerker	3 345 088	3 805 117
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	57 864 006	142 933 890
Personlige bilskilt	7 725 600	7 574 640
Følgetransport	26 124 915	22 867 625
Billettinntekter fra riksveiferjedrift	693 042 775	706 029 581
Innbetaling fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	108 894 895	232 382 953
Salg av tjenester til fylkeskommuner	26 365 370	45 410 364
Leieinntekter	56 660 217	64 678 077
Øvrige inntekter	154 658 095	220 390 182
Sum salgs- og leieinntekter	1 134 680 960	1 446 072 429
Andre innbetalinger		
Refusjoner fra forsikringsselskaper	84 001 540	186 574 929
Salgssum anleggsmidler	46 704 295	442 973 052
Andre innbetalinger	57 200	499 491
Sum andre innbetalinger	130 763 035	630 047 472
Sum innbetaling fra drift	9 197 788 494	10 203 359 133

- Innbetalinger fra tilskudd og overføringer omfatter i all hovedsak tilskudd til gjennomføring av investeringsoppgaver på riksvei fra bompengeselskaper.
- Salgs- og leieinntekter omfatter både innbetalinger ført mot kap. 4320 «Statens vegvesen «post 01 «Salgsinntekter m.m.» og innbetalinger som kan nettoføres i henhold til de fullmakter Statens vegvesen disponerer.

Note 2: Utbetalinger til lønn

I 2024 var de samlede utbetalinger til lønn og sosiale utgifter 4 697 mill. kr, som innebærer en økning på 185 mill. kr fra 2023. Som følge av at virkningen av lønnsoppgjøret for 2024 ble forskjøvet til 2025 ble økningen lavere enn hva den normalt sett ville ha vært.

	31.12.2024	31.12.2023
Lønn driftsoppgaver	3 927 192 231	3 749 693 421
Arbeidsgiveravgift	547 467 398	531 106 582
Pensjonsutgifter	326 139 537	312 130 514
Sykepenges og andre refusjoner (-)	-150 536 366	-130 580 026
Andre ytelser	46 645 285	48 295 428
Sum utbetalinger til lønn	4 696 908 086	4 510 645 919
Antall utførte årsværk	4 661	4 617

Pensjonspremie ble utgiftsført i regnskapet basert på den prognosen SPK hadde lagt til grunn. Premiesatsen knyttet til arbeidsgiverandelen var 9,08 pst. i 2023 mot 9,00 pst. i 2024.



Note 3: Andre utbetalinger til drift

Etterfølgende tabell viser en spesifisering av andre driftsutgifter:

Andre utbetalinger til drift	Nærmere beskrevet	31.12.2024	31.12.2023
Grunnerstatning		852 121 201	762 700 162
Fremmedytelser og entrepriser	Pkt. 1	25 681 831 969	26 171 006 358
Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter	Pkt. 2	105 100 000	-245 166 930
Trafikkteknisk utstyr		122 979 003	223 733 154
Strøm til veiformål		340 915 299	434 127 038
Husleie		681 052 345	687 676 755
Vedlikehold egne bygg		81 255 148	77 236 121
Vedlikehold leide bygg		59 223 639	83 032 406
Andre utgifter til drift av eiendommer og lokaler		239 870 615	242 682 091
Reparasjon og vedlikehold av IKT-utstyr		14 380 760	17 665 137
IKT vedlikehold lisenser / programvare		378 553 401	341 092 690
Reparasjon og vedlikehold av annet utstyr		53 407 509	53 667 596
Kjøp av IKT-utstyr		70 039 566	64 503 502
Kjøp IKT programvare		19 545 356	21 522 476
Kjøp annet utstyr		91 471 862	104 168 813
Leie IKT lisenser		115 736 232	80 462 617
Leie IKT utstyr		12 216 052	11 504 078
Leie annet utstyr		80 030 075	75 500 997
Kjøp av konsulenttenester	Pkt. 3	2 292 379 805	2 576 920 691
Kjøp av andre fremmede tjenester		610 469 428	693 855 367
Reiser og diett		248 865 695	239 273 062
Transportmidler vedlikehold og drivstoff		65 213 648	76 738 716
Utbetaling erstatning		32 004 667	383 317 609
Øvrige driftsutgifter		299 861 538	324 420 050
Sum		32 548 524 811	33 501 640 554

Pkt. 1: Fremmedytelser og entrepriser

Som følge av de oppgaver Statens vegvesen er tillagt knyttet til drift, vedlikehold og investeringsoppgaver på riksvei er en vesentlig andel av det som utbetales til leverandører knyttet til utbetalinger i forbindelse med entrepriser. I 2024 ble det utbetalt 25 682 mill. kr som medførte en nedgang på 490 mill. kr fra 2023. 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:



	31.12.2024	31.12.2023
Drift av riksveier	5 435 509 049	4 873 636 827
Vedlikehold av riksveier	3 717 767 715	4 611 369 129
Øvrig drift	29 251 885	88 523 815
Sum drift	9 182 528 648	9 573 529 771
Investering Ring 1 Regjeringskvartalet	481 720 978	25 030 703
Investering på riksvei	16 017 582 343	16 572 445 885
Sum investering	16 499 303 321	16 597 476 588
Sum	25 681 831 969	26 171 006 359

Pkt. 2: Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter

Statens vegvesen har 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. De etterfølgende tabeller viser hvordan disse forhold har påvirket resultatet for 2024 og hva som fremkommer i balansen pr. 31.12.2024.

	31.12.2024	Endring	31.12.2023
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	-810 561 001	105 100 000	-915 661 001
Sum	-810 561 001	-105 100 000	-915 661 001

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.

	31.12.2024	31.12.2023
Konsulenttjenester til veiformål	1 037 978 793	1 234 139 704
Konsulenttjenester utvikling av programvare og IKT løsninger	959 639 433	900 347 116
Øvrige konsulenttjenester	294 761 579	442 433 871
Sum	2 292 379 805	2 576 920 691

Statens vegvesen har fokus på at bruk av konsulenter skal begrenses i forhold til hva som er nødvendig for å sikre en effektiv og god gjennomføring av de oppgaver Statens vegvesen er tillagt, samt sikre at Statens vegvesen er tilpasningsdyktig i forhold til de ulike endringer vi til enhver tid opplever. Dette har bidratt til at utgiftene knyttet til konsulenter har blitt redusert med 285 mill. kr fra 2023 til 2024 noe som viderefører nedgangen i 2023.

I 2024 ble det benyttet ca. 1 mill. kr knyttet til konsulenttjenester i forbindelse med kommunikasjon.

Note 4: Finansinntekter og finansutgifter

Innbetaling av finansinntekter	31.12.2024	31.12.2023
Renteinntekter	14 659	6 616
Valutagevinst	597	4 665
Annen finansinntekt		
Sum innbetaling av finansinntekter	15 256	11 281



Utbetaling av finansutgifter	31.12.2024	31.12.2023
Renteutgifter	44 472 323	248 899 066
Valutatap	1 266	8 128
Annen finansutgift	4 310	19 770
Sum utbetaling av finansutgifter	44 477 899	248 926 964

Den store nedgangen knyttet til renteutgifter skyldes at Statens vegvesen i 2023 måtte betale et betydelig beløp som følge av rettsaker etaten tapte mot enkelte leverandører.

Note 5: Utbetaling til investeringer

Etterfølgende tabell viser utbetalinger til investeringer i 2024. Som oversikten viser ligger investeringsnivået på samme nivå som i 2023.

	31.12.2024	31.12.2023
Bygninger og tomter	7 021 990	31 798 685
Kulturminner	988 000	1 025 000
Biler og andre transportmidler	12 614 352	6 119 395
Inventar og utstyr	2 496 856	2 864 165
IKT-utstyr	69 427 911	51 203 418
Øvrige investeringer	43 890 000	42 048 557
Sum	136 439 110	135 059 219

Note 6: Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2024	31.12.2023
Tilfeldig inntekt	0	18 347 225
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	18 347 225

Note 7: Utbetaling av tilskudd

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. En vesentlig andel av dette omfatter tilskudd til fylkeskommuner. Post 1320.72 «Kjøp av riksveiferjetjenester» 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 2023 og 2024 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	31.12.2024	31.12.2023
Tilskudd til kommuner	69 884 907	168 251 927
Tilskudd til fylkeskommuner	6 866 448 687	6 047 766 543
Tilskudd til kjøp av riksveiferjetjenester	3 295 116 406	3 042 545 890
Tilskudd til andre	740 000 000	661 533 999
Sum	10 971 449 999	9 920 098 359



Note 8 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen

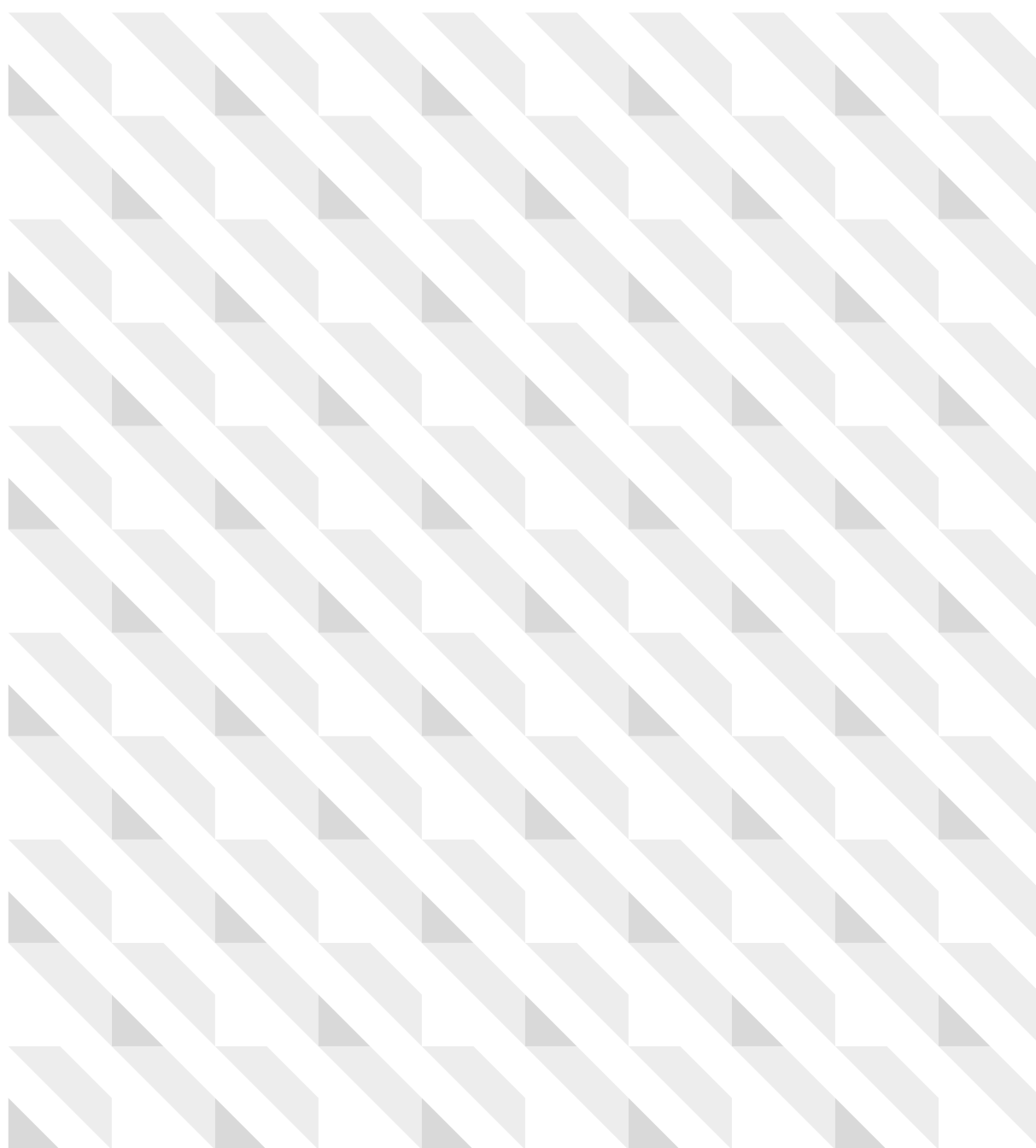
	31.12.2024 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.2024 Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler (Investeringer i aksjer og andeler*)			
Leieboerinnskudd	101 500	101 500	0
Obligasjoner	3 880 000	0	3 880 000
Sum	3 981 500	101 500	3 880 000
Omløpsmidler			
Kundefordringer	79 496 471	0	79 496 471
Forskudd leverandører	2 032 048 111	0	2 032 048 111
Fordring på ansatte	770 410	770 410	0
Kontanter på trafikkstasjonene	1 356 308	1 356 308	0
Bankkonti utenom konsernkonto	32 706 436	32 706 436	0
Andre kortsiktige fordringer	853 923	854 299	376
Sum	2 147 231 659	35 687 453	2 111 544 206
Sum Omløpsmidler og finansielle anleggsmidler	2 151 213 159	35 788 953	2 115 424 206
Langsiktige gjeld			
Forskudd veiarbeider	-810 561 002	810 561 002	-1 621 122 004
Sum	-810 561 002	810 561 002	-1 621 122 004
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-3 648 454 887	0	-3 648 454 887
Mottatte ubenyttede bompenger riksvei	-203 362 696	-196 602 071	6 760 625
Pensjonsavsetning	0	-174 951 257	174 951 257
Skyldig offentlige avgifter	-7 063 679	5 336 641	-12 400 320
Skyldig skattetrekk	-173 372 588	-173 165 938	0
Innestående beløp entrepriser	-1 114 420 954		-1 114 420 954
Motpost EU konto	-32 706 436	-32 706 436	0
Annen kortsiktig gjeld	-59 557 355	-40 855 866	-18 701 490
Sum	-5 238 938 595	-612 944 174	-4 625 993 669
Sum gjeld	-6 049 499 597	197 616 828	-6 247 115 673
Sum	-3 898 286 438	233 405 028	-4 131 691 467

Statens vegvesen hadde pr. 31.12.2024 kundefordringer på 79 mill. kr og leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på 3 990 mill. kr. Av leverandørgjelden er 683 mill. kr knyttet til ikke avklarte tvister. I tabellen er det lagt til grunn at Statens vegvesen forventes å måtte betale 50 pst. av dette beløp. Basert på dette legges det til grunn en leverandørgjeld på 3 648 mill. kr.



Vedlegg 1

Nærmere om resultater





1. Utvikling av veinettet

RIKSVEIER ÅPNET FOR TRAFIKK

Veinr. /Strekning	Rute	Fylke	Antall km	Redusert reisetid (min.)
E39 Lønset- Hjelset	4B	Møre og Romsdal	9,3	-2,7
E39 Myrmel-Lunde	4A	Vestland	3,8	-0,8
Rv. 83 Kanebogen – M. Jørgensens veg	8A	Troms	2	0
E6 Trøndelag grense-Majahaugen og E6 Flyum-Lille Majavatn	7A	Nordland	9,6	0
Rv. 3 Østerdalen, Tunna bru – Lonåsen	6B	Innlandet	3,1	0
Rv. 15 Brunsvik - Almenning	6C	Vestland	0,45	0
E39 Bårdshaug bru – rehabilitering	4B	Trøndelag	0,14	0
E6 Vuolmmasjohka bru	8B	Finnmark	2,10	0
Rv. 9 Byklestølane – Hoslemo	4C	Agder	6,3	0
Rv. 41 Utbedringsstrekning Treungen – Vrådalen, Nes-Kyrkjebygda	5A	Telemark	7	0
SUM			43,79	-3,5

Virkningen av disse nye strekningene er beregnet å gi en kommende årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 0,4 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.

Følgende strekning har også åpnet for trafikk, men det er utbedring og fornying og er derfor ikke lagt inn i tabellen over:

- E6 Fjerdings-Grøndalselv, utbedring og fornying - 12 km
- Rv. 509 Sør Tjora – Kontinentalvegen, utvidelse fra 2 til 4 felt - 2,4 km
- Rv. 41/451 Utbedringsstrekning Timenes – Kjevik, utbedring og utvidelse fra 2 til 4 felt – 1 km, samt 300 meter rampe mot E18.

STATUS FOR TUNNELUTBEDRINGSPROGRAMMET

Utbedringene av riksveitunnelene har vist seg å være langt mer kostnadskrevende 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 veinettet (TERN) prioriteres. For tunnelene utenom TERN, så vil Statens vegvesen utarbeide en plan for oppgradering som en del av arbeidet med gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036.



For flere av TERN-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. Prosjektene Fellesprosjektet Arna-Stanghelle, E16 Hylland-Slæn og E6 Megården-Mørsvikbotn vil, når disse er åpnet for trafikk, avløse 20 tunneler på TERN, og som i dag ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsdirektivet. Arbeidet med å forberede disse prosjektene for oppstart ble startet opp i 2022. I Prop. 1 S (2023-2024) er det prioritert midler til anleggsstart for delstrekningen Megården-Sommerset på strekningen Megården-Mørsvikbotn på E6 i Nordland. Prosjektet vil avløse 6 av de 12 tunnelene som ikke tilfredsstiller kravene i direktivet. Prosjektet er forutsatt startet opp i 2025, jf. også Prop. 44 S (2023-2024). Arbeidene med forberedelser av Fellesprosjektet Arna-Stanghelle er videreført i 2024, og i Prop. 1 S (2024-2025) er det lagt til grunn midler til videre forberedelser og prosjektstart for prosjektet i 2025. Prosjektet E16 Hylland-Slæn inngår i Statens vegvesens planportefølje i Nasjonal transportplan 2025-2036, og forutsettes gjennomført i 12-årsperioden.

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

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

Statens vegvesen gjennomfører ved behov avbøtende sikkerhetstiltak for de gjenstående tunnelene som det ikke pågår utbedringsarbeider i.

Les mer om arbeidet på våre nettsider: [Tunnelutbedring | Statens vegvesen](#)³⁷.

FERJETILBUDET PÅ RIKSVEI

Ved utgangen av 2024 var det totalt 16 riksveiferjesamband. Disse sambandene spiller en viktig rolle i å sikre transport av både kjøretøy og passasjerer over hele landet. I løpet av året ble det fraktet 10,4 millioner kjøretøy og 19,8 millioner personbilenheter (PBE) på disse ferjesambandene, noe som representerer en økning på 2,9 pst. fra 2023. Den største trafikkveksten ble observert på sambandene rv. 85 Bognes – Lødingen og rv. 627 Drag – Kjøpsvik, med en økning på henholdsvis 7,3 pst. og 7,7 pst. (målt i PBE).

Flere tiltak innenfor takstnivå og -struktur kan ha påvirket trafikkutviklingen. Fra juli 2022 ble det gratis å reise til og fra øyene Ombo (Skipavik), Røst og Værøy på rv. 13 Hjelmeland – Nesvik – Skipavik og rv. 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes. I tillegg ble takstnivået på 15 av 16 riksveiferjesamband nær halvert fra januar 2021 til 2024.

En annen faktor som kan ha påvirket etterspørselen etter ferjereiser, er endring i takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe AP1 (kjøretøy med en lengde på inntil 6 meter), som økte med

³⁷ <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/tunnelutbedringsprosjekter/>



40 pst. fra 1. mars 2024. Dette kan ha ført til en lavere etterspørsel etter ferjereiser blant eiere av nullutslippskjøretøy. Sambandet rv. 85 Bognes – Lødingen fikk økt ruteproduksjon ved oppstart av ny kontrakt fra 1. januar 2024, mens ferjetilbudet på øvrige riksveiferjesamband var nær identisk med 2023.

Tabellen under viser ferjetilbudet på riksvei ved utgangen av 2024 (vintertilbudet) og årsdøgnetrafikk (ÅDT) på det enkelte samband.

Vei	Samband	Ferjer (antall/ PBE)	ÅDT (PBE)	Frekvens Avganger per døgn (antall per retning)
Rv. 19	Moss – Horten	5/1000	11 203	54
E39	Mortavika – Arsvågen	4/930	9 015	70
Rv. 13	Hjelmeland – Skipavik – Nesvik*	2/160	1 351	47
E39	Halhjem – Sandvikvåg	5/900	6 133	54
E39	Anda – Lote	2/240	2 390	53
E39	Lavik – Oppedal	3/360	3 364	52
Rv. 13/rv. 55	Vangsnes – Hella – Dragsvik*	2/160	1 305	28
Rv. 5	Mannheller – Fodnes	2/240	3 847	58
E39	Festøya – Solavågen	3/360	3 357	51
E39	Molde – Vestnes	4/520	5 097	51
Rv. 651	Folkestad – Volda	1/100	914	26
E39	Halsa – Kanestraum	3/390	2 869	50
Rv. 80	Bodø – Røst – Værøy – Moskenes*	2/240	470	2
Rv. 85	Bognes – Lødingen	2/240	1 201	14
Rv. 827	Drag – Kjøpsvik	1/120	606	9
E6	Bognes – Skarberget	2/200	893	24

* Frekvens på de enkelte strekningene varierer

OPPFØLGING AV BRU- OG TUNNELOMRÅDET

Etaten gjennomfører tunnelinspeksjoner på riksvei i tråd med tunnelsikkerhetsforskriften. I 2024 ble det gjennomført 55 inspeksjoner av riksveitunneler. Avvik fra regelverket blir fulgt opp systematisk mot tunnelforvalter. Trygg tunnel er Vegvesenets system for planlegging, registrering og oppfølging av tunnelinspeksjoner, og systemet brukes også av fylkeskommunene. I fjorårets årsrapport står det 142 inspeksjoner. Dette er en feil som ble avdekket i etterkant. I 2023 var det 51 inspeksjoner.

I forbindelse med kollapsen av Tretten bru, har Statens vegvesen i 2024 arbeidet med å følge opp sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon. Tilrådingene i Tretten Bru-saken inneholder i alt ni tiltak, som er identiske med den tiltakspakken Statens vegvesen iverksatte etter den eksterne gjennomgangen av hendelsen som etaten selv initierte. De fleste av de ni tiltakene er ferdigstilt, men det gjenstår noe arbeid, blant annet med å få implementert endringer i veinormaler. Ny bruforskrift for offentlig vei ventes å tre i kraft i sin helhet i løpet av 2025, og denne vil gi grunnlag for videre arbeid i Statens vegvesen.



2. Utvikling innen tilsyn og kontroll

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte utekontroller i perioden 2021-2024. Prosentandel er oppgitt i parentes.

Utekontroll	2021*	2022**	2023	2024
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vinterperioden	56 339	51 060	56 969	48 961
Herunder antall (andel) med mangler:				
- Antall (andel) med ikke egnede dekk	2 060 (3,7 %)	1 863 (3,6 %)	1 540 (2,7 %)	1 482 (3,0 %)
- Antall (andel) som fikk bruksforbud	290 (0,5 %)	199 (0,4 %)	132 (0,2 %)	123 (0,3 %)
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	2 493	4 668	4 934	5 004
- Herunder antall (andel) med mangler	1 058 (42,4 %)	2 382 (51 %)	2 700 (54,7 %)	3 036 (60,7 %)
Antall tungtransportkontroller	79 856	84 351	86 184	96 948
- Herunder antall (andel) med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	43 168 (54,1 %)	47 623 (56,5 %)	49 503 (57,4 %)	54 300 (56,0 %)
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	3 677	3 657	3 203	3 298
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:				
- Gebyrer	10 428	13 537	16 417	17 270
- Anmeldelser	2 799	2 846	2 499	2 443
Antall kontroller av lette kjøretøy	38 226	45 772	46 654	48 036
- Herunder antall (andel) med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	19 977 (52,3 %)	23 107 (50,5 %)	23 405 (50,2 %)	25 383 (52,8 %)
Antall kontroll av verneutstyr	208 844	249 553	199 158	262 430
- Herunder antall (andel) utstedte bilbeltegebyrer	1 895 (0,9 %)	2 189 (0,9 %)	1 937 (1,0 %)	2 069 (0,8 %)

* 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.

I løpet av året har rundt 679 000 tunge kjøretøy vært innom en av Statens vegvesen sine kontrollstasjoner/-plasser. Av disse er om lag 97 000 plukket ut til kontroll, noe som er en økning på vel 12 pst. sammenlignet med 2023. Statens vegvesen plukker i større og større grad ut de riktige kjøretøyene til kontroll. Kontrollørenes kompetanse, teknologiske hjelpemidler og innføring av risikoklassifiseringssystemet er viktig for å øke treffprosenten. Andelen tunge kjøretøy som hadde mangler endte på 56 pst.



Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn i perioden 2021-2024.

Tilsyn med verksteder	2021	2022	2023	2024
Systemtilsyn	709	814	924	1 525
Produkttilsyn (PKK stikkprøver)	4 721	4 826	5 132	4 942
Tilsyn storskadereparasjon*	141	138	196	262
Tilsyn med ulovlig verkstedsdrift	184	189	329	513
Godkjenninger	2 309	3 732	2 539	2 272

*I tallet inngår antall systemtilsyn og produkttilsyn

Tilsyn med føreropplæringsinstitusjoner	2021	2022	2023	2024
Systemtilsyn	411	74	134	63
Produkttilsyn	495	755	733	803
Godkjenninger	485	456	432	246

Parkeringstilsyn	2021	2022	2023	2024
Realtilsyn	35	32	30	31

Produksjonen innenfor tilsyn med verksteder og kontrollorgan har vært god i år. Vi har også i år hatt en stikkprøveprosent på 0,32 pst., noe som er over målet på 0,30 pst. av alle periodiske kjøretøykontroller (PKK). Det har siden 2021 vært en jevn økning i antall systemtilsyn hos verkstedene og kontrollorganene og 2024 viser seg som et klart toppår. Det er også økt produksjon i 2024 knyttet til tilsynet med storskadeverkstedene.

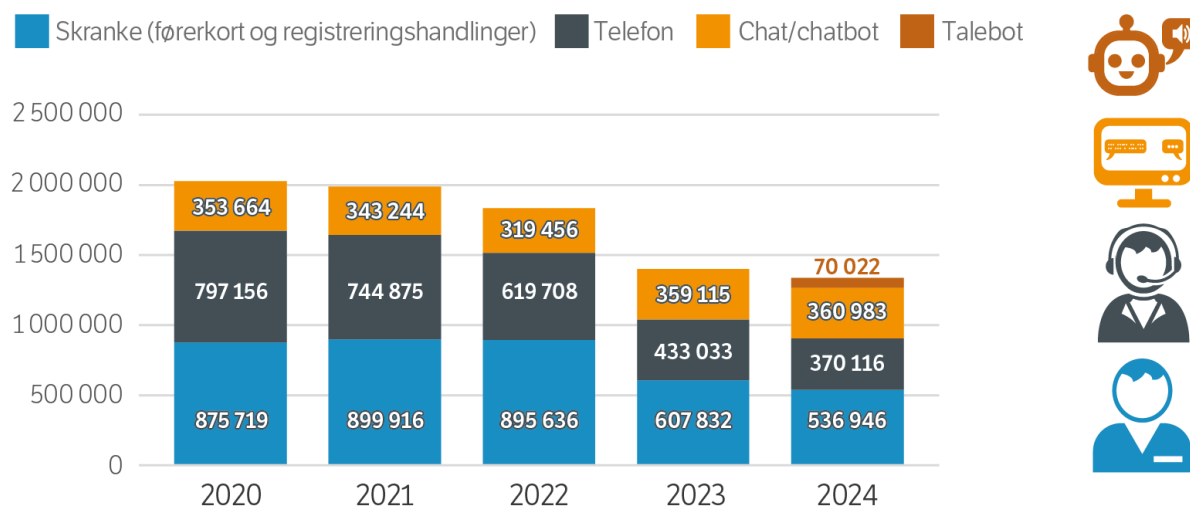
Tilsyn med ulovlig verkstedsdrift har fortsatt å øke i 2024. Dette er en viktig aktivitet i arbeidet mot sosial dumping, og økningen er et resultat av prioritert innsats.

Innenfor tilsyn med trafikkskoler og trafikklærere har vi i 2024 dreid innsatsen fra systemtilsyn til produkttilsyn, slik at sistnevnte er økt. Innenfor parkeringstilsynet har vi gjennomført 31 målrettede tilsyn i 2024.



3. Kunderettet kontakt innen trafikant- og kjøretøyområdet

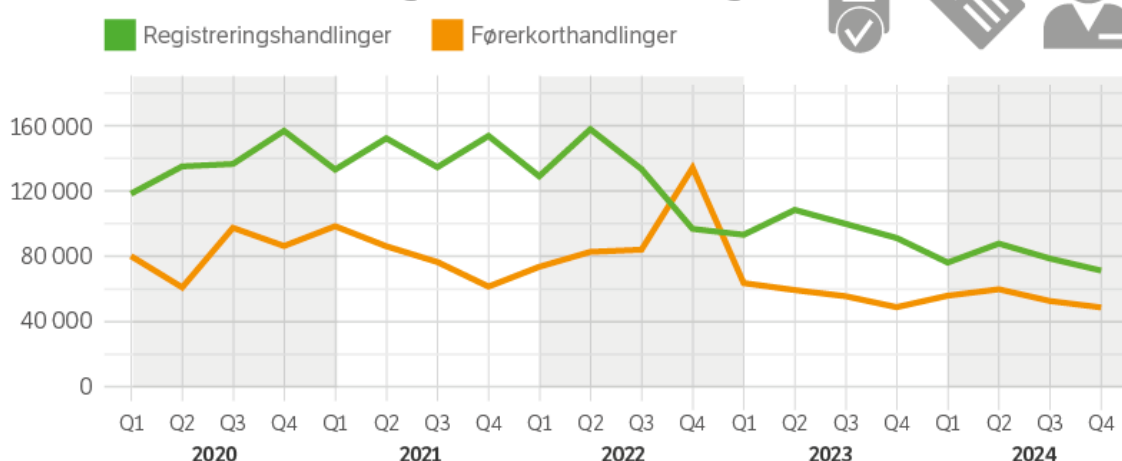
HENVENDELSER OPPMØTE, TELEFON, DIGITALT



Figur 1 Hendelser skranke, telefon og chat/chatbot

Reduksjonen i 1:1 møter, både i skranke og på telefon fortsetter. Dette er en forventet og ønsket utvikling, og en konsekvens av at våre kunder i større grad gis mulighet til å velge digitale løsninger. Innføringen av frivillig av- og påregistrering i 2022 førte til en betydelig reduksjon i skrankekunder, og vi forventer en tilsvarende effekt når elektronisk helsemelding og digitalt dagsprøvekjennermerke blir tatt i bruk fullt ut.

Kvartalsvis utvikling av skrankehandlinger



Figur 2 Kvartalsvis utvikling av skrankehandlinger

Vi har i 2024 lansert Talebot, og alle førerkorthenvendelser går nå først via denne. Antall samtaler med førerkortspørsmål har siden lanseringen i snitt blitt redusert med 36 pst. sammenliknet med 2023. Ny anskaffelse er igangsatt og forventes å være på plass våren 2025. Tjenesten vil da utvides til også å gjelde kjøretøyhenvendelser.



SELVBETJENINGSGRAD

	2021		2022		2023		2024	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Førerkorthandlinger	544 692	58%	640 584	62%	586 246	72%	646 246	75%
Registreringshandlinger Kjøretøy	6 514 256	91%	6 352 661	92%	6 454 326	94%	6 110 937	95%

Førerkorthandlinger

Antallet førerkorthandlinger gjennomført via selvbetjening har økt betydelig fra 2020 til 2024 grunnet innføring av nye tjenester. Eksempler på dette er muligheten for å bestille førerkort etter å ha bestått praktisk prøve første gang, og i forbindelse med utvidelse av førerkort. Årsaken til at selvbetjeningsgraden ikke er enda høyere for førerkort skyldes fornyelser hvor kunden må møte fysisk for å ta bilde eller levere helseattest.

Registreringshandlinger Kjøretøy

Selvbetjeningsgraden for registreringshandlinger viser saker som startes i våre digitale løsninger, de aller fleste handlingene avsluttes også digitalt, men noen få saker avsluttes ved oppmøte på trafikkstasjonen. I 2024 startet vi en ny målemetode. Vi har nå med alle typer handlinger innenfor kjøretøyregistrering. Tabellen for Registreringshandlinger Kjøretøy er derfor ikke sammenlignbar med tidligere rapporteringer.

VENTETIDER TRAFIKKSTASJONENE

	Mål om maksimalt antall virkedager	Gj.snitt ventetid (virkedager) 2023	Gj.snitt ventetid (virkedager) 2024	Endring 2023-2024
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	10	7,5	7,5	-
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	15	10	10,5	+ 0,5
Ventetid* ved bestilling av time for førerprøve klasse B	20	26	25	-1

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

Ventetiden for praktiske prøver klasse B, har gått noe ned i løpet av 2024 grunnet jevn produksjon og noe lavere etterspørsel av førerprøver.



4. Utvikling innen førerprøver

ANTALL GJENNOMFØRTE FØRERPRØVER

	2021	2022	2023	2024
Teoriprøver (ordinære)	196 470	192 921	202 897	212 859
Teoriprøver (tilrettelagte)	5 084	5 025	5 681	5 601
Andre teoriprøver*	6 960	7 377	11 587	16 070
Praktiske førerprøver	152 135	158 008	151 668	148 545
Kjørevurderinger	1 533	1 441	1 722	1 649

*Andre teoriprøver er teoriprøver som kun gjennomføres i eTeori, dette inkluderer teoriprøver for luftfartstilsynet, arbeid på vei, taxiløype og transporttillatelser.

Antall ordinære teoretiske prøver har økt i 2024 sammenlignet med 2023, mens antall praktiske prøver er omtrent på samme nivå som i 2021 og 2023.

FORDELING AV BESTÅTTE FØRERPRØVER

Klasse	2023		2024	
	Antall	Andel bestått	Antall	Andel bestått
Moped (AM146 og 147) *	11 738	64 %	11 257	64 %
Snøscooter (S) *	3 146	94 %	3 156	91 %
Motorsykel (A1, A2, A)	12 944	82 %	12 593	80 %
Personbil (B) og B fjern kode 78**	100 145	74 %	101 397	74 %
Personbil m/tilhenger (BE)	19 370	91 %	18 211	91 %
Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)	3 033	90 %	2 918	89 %
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	8 505	82 %	8 717	82 %
Traktor (T)	3 002	83 %	3 148	82 %
Utrykning (kode 160)	1 210	81 %	1 154	81 %
Drosje (praktisk)***	3 459	62 %	407	64 %
Drosje (teoretisk)	6 412	37 %	8 373	42 %
Totalt antall gjennomførte prøver	169 808	77 %	171 331	75 %

* Moped (AM) og snøscooter (S) har teoriprøve som avsluttende prøve.

**B fjern kode 78 er en ny prøveklasse som ble innført 1. november 2024, som gjelder fjerning av automatgir.

***Den praktiske drosjeprøven ble avviklet, 20. februar 2024, det er derfor lagt til en ny linje med teoretisk prøve, da denne nå er den avsluttende prøven.

Antall gjennomførte førerprøver for klassene nevnt ovenfor har gått opp fra 169 808 i 2023 til 171 331 i 2024 en økning på 1 523 (om 1 pst.). Andelen beståtte prøver har gått ned 2 prosentpoeng fra 2023 til 2024.

UTVIKLING INNEN FØRERKORT

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

	2023	2024	Endring i pst. 2023-2024
Antall produserte førerkort	414 725	410 292	-1,07%
Antall fornyelser 80 år eller eldre	48 598	47 470	-2,32%
Antall fornyelser kl. C1*	105 287	104 903	-0,36%
Antall administrative fornyelser	35 503	34 955	-1,54%

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

Antall produserte førerkort i 2024 var på samme nivå som i 2023, med en marginal nedgang på 4 433 produserte førerkort. Antall fornyelser med helseattest gikk fra 166 811 i 2023 til 162 445 i 2024, en nedgang på ca. 3 pst. Antall førstegangsutstedelser av førerkort gikk opp 67 168 til 67 373, en liten økning på 0,3 pst.



5. Utvikling i kjøretøyparken

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

Kjøretøygruppe	Annet	Bensin	Diesel	Elektrisk	Hybrid	Hydrogen	Antall kjøretøy
Personbil	215 (0 %)	715 290 (25 %)	1 017 513 (35 %)	788 666 (27 %)	369 609 (13 %)	153 (0 %)	2 891 446 (100 %)
Varebiler	1 740 (0 %)	17 947 (4 %)	453 325 (89 %)	36 969 (7 %)	1 715 (0 %)	1 (0 %)	551 697 (100 %)
Lastebiler	1 835 (3 %)	1 349 (2 %)	59 933 (92 %)	1 823 (3 %)	10 (0 %)	4 (0 %)	64 954 (100 %)
Bybusser	551 (8 %)	2 (0 %)	5 035 (72 %)	1 287 (18 %)	170 (2 %)		7 045 (100 %)
Langdistansebusser	142 (2 %)	135 (2 %)	6 695 (90 %)	445 (6 %)	15 (0 %)		7 432 (100 %)
Motorsykler og mopeder	10 (0 %)	289 760 (95 %)	5 343 (2 %)	7 703 (3 %)	682 (0 %)		303 498 (100 %)
Traktorer	86 (0 %)	91 165 (28 %)	231 140 (72 %)	205 (0 %)			322 596 (100 %)

De viktigste endringene i [nye førstegangsregistrerte kjøretøy](#)³⁸ i 2024:

- Det var 130 000 nyregistrerte personbiler i 2024, en økning på 1 pst. fra 2023. Rundt 114 000 av kjøretøyene var elektriske, en økning på 9 pst. Det ble nyregistrert om lag 1250 bensinbiler og 4 350 dieselpersonbiler. For hybridbilsegmentet ble det nyregistrert 10 250 personbiler³⁹.
- Totalt stod nullutslippskjøretøyene for 87,8 pst. av de nyregistrerte personbilene, en økning i andelen på seks prosentpoeng. Diesel- og bensinpersonbiler stod for henholdsvis 3,3 pst. og 0,9 pst.
- Det var ca. 2 000 nyregistrerte lette elektriske varebiler i 2024 – en nedgang på 300 fra 2023. Elektriske varebiler står for totalt 7,4 pst av den totale bestanden. I samme periode har bestanden av tunge elektriske varebiler økt fra 5,5 pst til 7,5 pst. Antallet nyregistrerte elektriske tunge varebiler gikk ned fra om lag 6 500 i 2023 til 6 200 i 2024.
- Andelen nyregistrerte elektriske lastebiler holdt seg på 12,3 pst som i 2023. Det ble nyregistrert rundt 5 550 lastebiler i 2024. El-lastebilbestanden har økt fra 1,9 pst. til 3,1 pst. Nyregistrerte gassdrevne lastebiler stod for 10,4 pst av andelen. Nyregistreringen økte fra 418 til 582 i 2024.

Info om historisk utvikling i kjøretøyparken finner du på vår nettside:

<https://www.vegvesen.no/nullutslipp/>

Tabeller som viser antall førstegangsregistrerte kjøretøy i Norge finnes på vår nettside her:

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/kjoretoystatistikk/>

³⁸ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/historisk-utvikling>

³⁹ Det er gjort endringer i registreringer av ikke ladbare hybridbiler. De er nå registrert som hybridbiler, før ble de registrert under diesel- og bensin segmentet. Dette har ført til endringer i statistikken for nyregistreringer og bestand fra tidligere år



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

Statens vegvesen gjennomførte i 2022 manuelle tellinger i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Indikatoren tar med godskjøretøy for varetransport, frakt av utstyr og returlogistikk i sentrum av byene. Varebiler omfatter kassebiler og små lastebiler med tillat totalvekt opp til 3,5 tonn. Lastebiler omfatter tunge godskjøretøy med tillat totalvekt mer enn 3,5 tonn. Batterielektrisk, hydrogen og biogass er regnet som nullutslipp i disse tellingene. For 2024 er det gjort oppdaterte beregninger basert på 2022-tallene, der vi forutsatte at økningen i det enkelte sentrumsområdet prosentueelt følger endringen i vare- og lastebilbestanden i det respektive byområdet. (Kilde: Autosys kjøretøystatistikk)

Tabellen viser beregnet andel for nullutslipp godsbiler i de fire største byene i 2024:

By	Varebiler	Lastebiler
Oslo	34	17
Bergen	15	7
Trondheim	22	7
Stavanger	24	10



6. Trafikkutvikling

Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling, sum lette og tunge biler for 2024, samt trafikkutviklingen siden 2014 (pst.):

Landsdel	Framskrivning ⁴⁰	Faktisk ⁴¹
Agder og Sør-Østlandet	1,51	0,3
Oslo og Viken	1,56	0,1
Innlandet	1,17	1,0
Vestlandet	1,5	0,5
Trøndelag	1,62	1,7
Nord-Norge	0,74	2,3
Landet totalt	1,45	0,7

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Landet totalt (pst.)	1,7	2	0,6	1,1	0,2	0,3	-6,1	3,6	3,5	0,8	0,7

Trafikkutviklingen, for lette og tunge biler, i trafikkregistreringspunktene ligger om lag 0,75 prosentpoeng lavere enn framskrivningene som er benyttet i forbindelse med NTP 2025-2036. For 2024 hadde vi en lavere vekst enn framskrivningene. Faktisk vekst er også 0,1 prosentpoeng lavere enn 2023. Trafikken for lette og tunge biler ser totalt sett ut til å stabilisere seg på samme nivå i 2024 som i 2023.

For noen av landsdelene har vi små avvik, og for andre landsdeler er avvikene større mellom framskrivningene og faktisk utvikling. For Nord-Norge har det vært en betydelig vekst for både lette og tunge biler. Årsak til vekst for Nord-Norge kan være turisttrafikken for lette biler, og høyere godsvolum som skal fraktes til/fra landsdelen.

For Oslo og Viken ser vi et stabilt trafikknivå. Det var en betydelig nedgang i trafikken fra 2022 til 2023, som skyldtes restriksjoner på biltilgang og parkering i Oslo, samt økt bomtakst. For tungtransport er det redusert godsmengde, som trolig skyldes en kostnadsvekst, som kan være årsaken. Denne utviklingen har stabilisert seg i 2024.

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



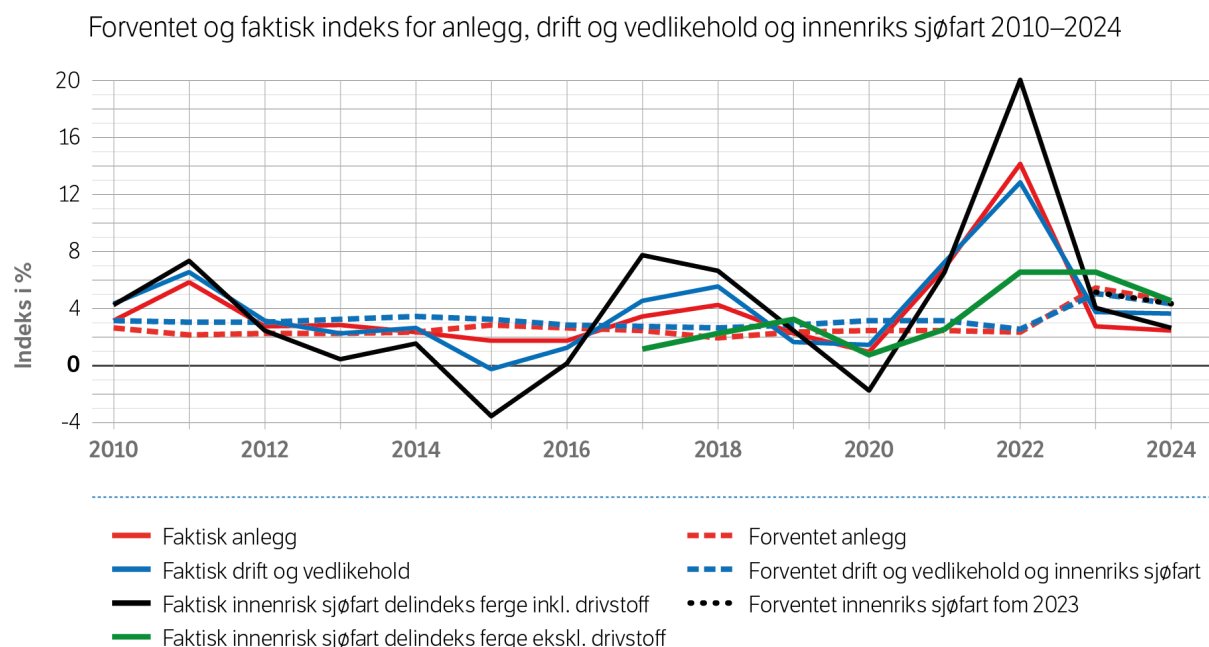
7. Prisutvikling

	2024	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veianlegg	4,6%	2,5%
Drift og vedlikehold	4,4%	3,7%
Innenriks sjøfart, delindeks ferge, inkl. drivstoff*	4,4%	2,7%
Innenriks sjøfart, delindeks ferge, ekskl. drivstoff*	4,4%	4,6%

*Endring i gjennomsnittlig indeks per 3. kvartal 2024 sammenlignet med gjennomsnittlig indeks for hele 2023. Indeks for 4. kvartal 2024 vil foreligge 17. mars 2025.

Ferjetakst 2024

- På 15 av 16 riksveiferjesamband brukes AutoPASS-regulativ for ferjetakster. I dette regulativet ble takstene økt med 4,4 % fra 1. januar 2024.
- Rv. 19 Moss – Horten følger sitt eget regulativ med tilhørende takstendringer. Her økte takstene med 3,2 % fra 1. januar 2024.
- Ved årets begynnelse betalte nullutslippskjøretøy 50 % av prisen i sin takstgruppe. Fra 1. mars ble prosentsatsen justert opp til 70 % for kjøretøy i takstgruppe AP1 (kjøretøy inntil 6 meter).
- Strekningene på riksveiferjesambandene som går til øyene Skipavik, Røst og Værøy ble gjort gratis fra 1. juli 2022.



Figur 3 Forventet og faktisk indeks for anlegg, drift og vedlikehold og innenriks sjøfart 2010-2024

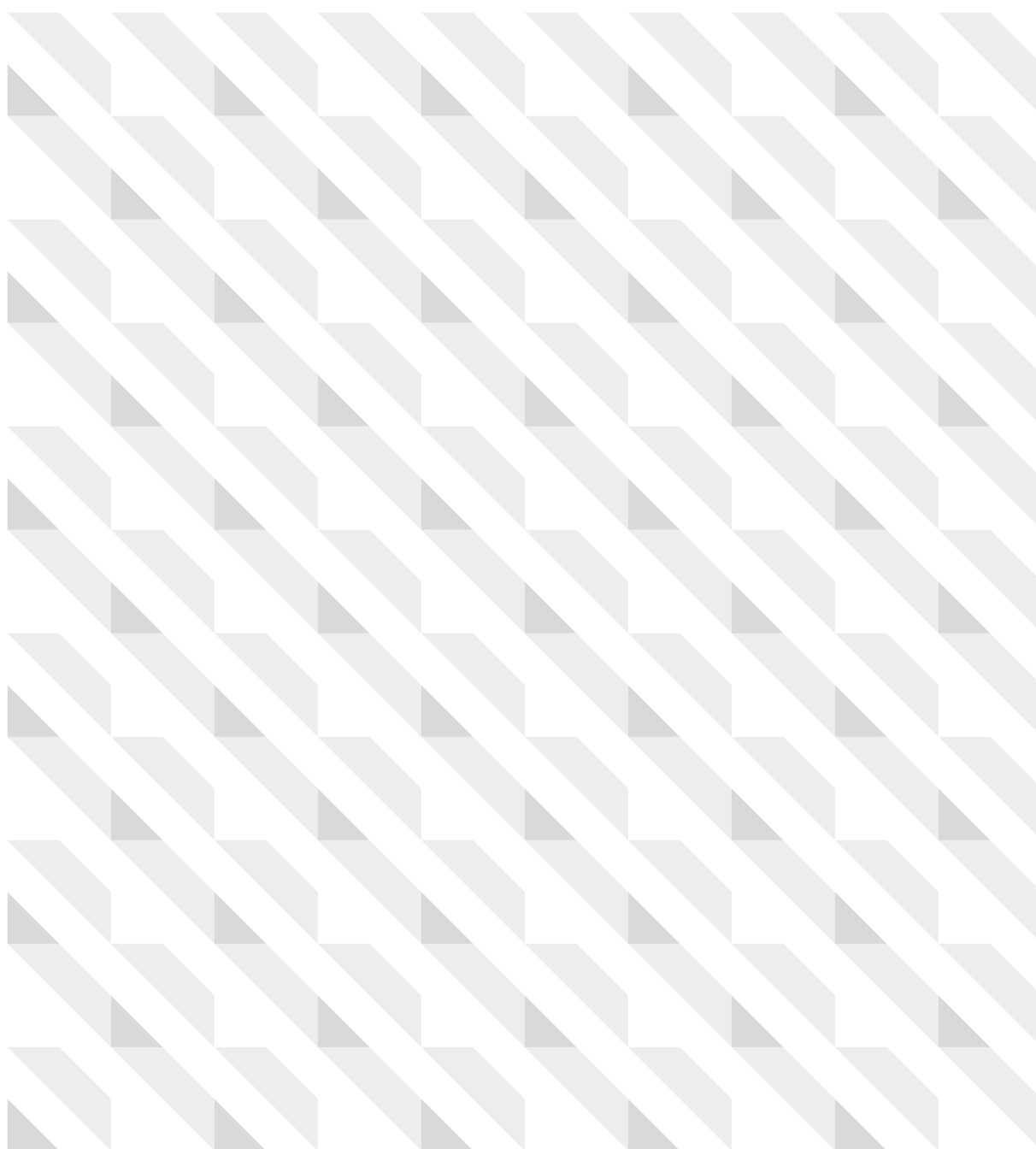
Forklaring til indeksene:

- For anlegg er de største prosentmessige endringene knyttet til arbeidskraft
- For drift og vedlikehold er de største prosentmessige endringene knyttet til materialer og arbeidskraft
- For innenriks sjøfart er de største prosentmessige endringene knyttet til rentekostnader og kapitalslit



Vedlegg 2

Nærmere om oppfølging av store prosjekter





Prosjektstyring

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

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

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

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

ENDRINGER I KOSTNADSOVERSLAG OG FREMDRIFT FOR STORE PROSJEKTER SOM FØLGES OPP SPESIELT

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

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

I tillegg til tettere oppfølging av kostnadsstyringen for prosjekter i gjennomføringsfasen, forventer



Statens vegvesen spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen vil gi betydelige effekter. Tett oppfølging av fastsatte KVVU-estimat og styringsmål er en viktig bidragsyter til dette. Imidlertid vil slike tiltak først gi effekter på lengre sikt.

Prosjekter i gjennomføringsfasen

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

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

Samlet for prosjektene som følges opp spesielt i 2024 er det kostnadsøkning på 11 136 mill. 2024-kr (6,0 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2024, er kostnadsøkningen på 7 638 mill. 2024-kr (8,9 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 3 498 mill. 2024-kr (3,6 pst.).

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

PROSJEKTER I ANLEGGSPHASEN

Ring 1 Hammersborgtunnelen: Prognosen for sluttkostnad er 3 273 mill. 2024-kr. Dette er en økning på 443 mill. kr (15,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen er nå 162 mill. kr (4,7 pst) under kostnadsrammen. Prognoseendringen kommer som et resultat av dialogen med entreprenør i anskaffelsesprosessen. Prognosen inkluderer ikke avtalte tilleggsarbeider som prosjektet utfører på vegne av Statsbygg. Kontrakt ble signert med entreprenør i juni, og anleggsarbeidene startet opp sommeren 2024.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder: Prognosen for sluttkostnad er 5 089 mill. 2024-kr. Dette er en økning på 947 mill. kr (22,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 654 mill. kr (11,4 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i Prop. 1 S (2023–2024). Det ble inngått kontrakt for hovedentreprisen i november 2023.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 888 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 372 mill. kr (72,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for



sluttkostnad er nå 90 mill. kr (9,2 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at de praktiske ulempene for entreprenøren knyttet til at tunnelene må holdes åpne for trafikk på dagtid har vært vesentlig undervurdert. Prosjektet gjennomføres nå som to kontrakter, henholdsvis en kontrakt for hver tunnel. Kontrakt for Damsgårdstunnelen er inngått, og det var anleggsstart høsten 2023.

E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 7 255 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 515 mill. kr (26,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 77 mill. kr (1,0 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv–Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en endring av reguleringsplanen, der veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Likevel er det avdekket en løsmassesone under drivingen av Bergsåstunnelen, noe som har medført ytterligere kostnadsøkninger.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms: Prognosen for sluttkostnad er 3 485 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 992 mill. kr (39,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 263 mill. kr (7,0 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i Prop. 1 S (2023–2024). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte stålmengder i prosjektet, samt vesentlig økte stålpriser.

PROSJEKTER SOM VAR ÅPNET FOR TRAFIKK PER 31. DESEMBER

Rv. 110 Simo–Ørebekk i Østfold: Prognosen for sluttkostnad er 1 383 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 187 mill. kr (15,6 pst.) i forhold til styringsrammen og 39 mill. kr (2,9 pst.) over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua. Det har vært en langvarig konflikt om sluttoppgjøret. Dom i lagmannsretten forelå i juni 2024. Prognosen for sluttkostnad er økt som følge av kjennelsen i lagmannsretten.

E39 Eiganestunnelen inkludert E39 Byhaugtunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 5 204 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 360 mill. kr (35,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 339 mill. kr (7,0 pst.) høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. økt behov for masseutskifting, behov for massedeponi og økt omfang av murer og konstruksjoner. Det har vært langvarig konflikt om sluttoppgjøret, og konflikten har vært til behandling i rettsystemet Statens vegvesens anke til høyesterett ble i 2023 avvist, og kjennelsen i lagmannsretten ble dermed rettskraftig.

E39 Sveгатjørn–Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 11 411 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 744 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 930 mill. kr (7,5 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser. Det gjenstår enkelte mindre arbeider.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 337 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 169 mill. kr (14,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 162 mill. kr (10,8 pst.) lavere enn gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser på en av kontraktene og mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt. Prosjektet åpnet for trafikk våren 2023.



E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 935 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 244 mill. kr (35,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 96 mill. kr lavere (9,3 pst.) enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det opprinnelige kostnadsanslaget i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler. Prosjektet er åpnet for trafikk, men sluttoppgjør er foreløpig ikke utbetalt på grunn av uenigheter med entreprenøren.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 10 973 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 1 441 mill. kr (15,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 235 mill. kr (2,1 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårlige grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 1 200 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 633 mill. kr (111,8 pst.) i forhold til opprinnelig styringsramme. Prognosen for sluttkostnad er nå 35 mill. kr (2,8 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnellengden. Prosjektet er overtatt fra entreprenør og det er enighet om sluttoppgjøret.

E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 957 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 458 mill. kr (91,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 127 mill. kr (11,7 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for vann- og frostsikring. I tillegg har behovet for bruk av sikringsbolter økt som følge av at fjellet bak platehvelvet var langt dårligere enn opprinnelig antatt. Prosjektet er i avsluttende fase, mens sluttoppgjør er foreløpig ikke utbetalt på grunn av uenigheter med entreprenøren.

Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Innlandet: Prognosen for sluttkostnad er 4 271 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 884 mill. kr (26,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 128 mill. kr (2,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om bl.a. grunnforhold og utgifter til håndtering av masser. Det gjenstår bygging av Miljøgate Gran.

Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 762 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 183 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 22 mill. kr (1,2 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt. Prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2023, men enkelte restarbeider, bl.a. bygging av en bru for gående og syklende, gjenstår. Disse arbeidene forventes avsluttet i 2026.

Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 3 352 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 261 mill. kr (8,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 211 mill. kr (5,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere anbudspriser enn forventet. Det gjenstår noe restarbeider som forventes å bli slutført i 2025.

E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 986 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 256 mill. kr (35,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen



for sluttkostnad er nå 214 mill. kr (17,8 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Arbeidene i prosjektet har ikke hatt fremdrift som forventet. Dette skyldes blant annet problematiske grunnforhold, sen oppstart av betongarbeider og lang saksbehandlingstid av konsesjonsbehandlingen i NVE. Deler av prosjektet ble gjennomført tidsnok til at det kunne settes el-ferjer i drift på sambandene våren 2023. Sluttoppgjøret er gjennomført, men gjenstår imidlertid enkelte restarbeider, som forventes gjennomført i 2025.

E105 Elvenes-Hesseng i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 030 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 325 mill. kr (46,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer krevende grunnforhold enn opprinnelig forutsatt, og dette fikk konsekvenser både for tunnelentreprisen og arbeidene med bygging av vei i dagen. Det gjenstår noe mindre arbeider.

E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 696 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 504 mill. kr (42,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 145 mill. kr (7,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av langt dårligere og mer arbeidskrevende kvalitet enn først antatt. Tunnelen åpnet for trafikk i mai 2023. Det gjenstår noe mindre arbeider som forventes å bli slutført i 2025.

RISIKO FOR KOSTNADSOVERSKRIDELSER

Statens vegvesen har vurdert risikoen for overskridelse av kostnadsrammene på prosjektene i anleggsfasen som følges opp spesielt. Statens vegvesen vurderer at risikoen for kostnadsoverskridelser er lav.

PROSJEKTER I PLANFASEN

Tabell 3 gir en oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU-estimat eller styringsmål for. Det rapporteres kun endringer som innebærer at kostnadene overstiger KVVU-estimatet/styringsmålet med 10 pst./250 mill. kr. Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at nye forslag til KVVU-estimat, styringsmål og styringsrammer vil inkludere slike kostnader. For enkelte av prosjektene som fikk fastsatt styringsmål før denne endringen vil avvik i prognosen for sluttkostnad i mange tilfeller ha dette som forklaring.

Fra og med 2023 er ansvaret for å fastsette KVVU-estimer og styringsmål delegert til Statens vegvesen. Oversikten omfatter også nye prosjekter som Statens vegvesen har fastsatt KVVU-estimer eller styringsmål for, og statusen for disse. For prosjekter som har fått fastsatt både KVVU-estimat og styringsmål, rapporterer Statens vegvesen kun avvik i forhold til styringsmålet.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 315 mill. kr (0,1 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål. Dette beløpet er eksklusiv Fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Årsaken er at prognosen for sluttkostnad i tabellen inkluderer mva. på jernbanedelen. Ettersom fastsatt styringsmål ikke er inkl. mva. på jernbanedelen, vil det derfor ikke gi et korrekt bilde av den samlede kostnadsøkningen for planporteføljen dersom prosjektet inkluderes.

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



Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 39 408 mill. 2024-kr. Dette innebærer en økning på 6 928 mill. kr (21,3 pst.) i forhold til styringsmålet. Prognosen er i tråd med tilrådsninger fra ekstern kvalitetsikrer etter gjennomført KS2, og det inkluderer derfor mva. på jernbanedelen. I tillegg til økninger i usikkerhetsavsetninger i prosjektet knyttet til bl.a. markedssituasjonen, er dette hovedårsaken til kostnadsøkningen. I tillegg inkluderer reguleringsplankostnadene inkludert i prognosen for sluttkostnad, men ikke i styringsmålet.


Tabell 1: Oppfølging av styringsrammer for prosjekter i anleggsfasen - byggefase

Rute	Prosjekt	Styrings- ramme (P50) (indeksert)	Kostnads- ramme (P85 minus kuttliste) (indeksert)	Prognose for slutt- kostnad (indeksert)	Avvik ift. Styrings- ramme (beløp)	Avvik ift. Styrings- ramme (pst)	Avvik ift. Kostnads- ramme (beløp)	Avvik ift. Kostnads- ramme (pst)	Opprinnelig planlagt anleggs- start	Prognose/ faktisk anleggsstart	Opprinnelig planlagt trafikkåpning	Prognose/ faktisk trafikkåpning	Risiko
3A	Ring 1 RKV Hammerborgstunnelen	2 840	3 435	3 273	433	15,3	-162	-4,7	01.06.2024	01.06.2024	01.08.2027	01.08.2027	1
3A	E18 Lysaker- Ramstadsletta	21 177	22 606	20 148	-1 029	-4,9	-2 459	-10,9	03.11.2020	03.11.2020	15.11.2030	01.03.2028	1
3A	E18/E39 Gartnerløkka- Kolsdalen	4 142	5 743	5 089	947	22,9	-654	-11,4	23.08.2021	23.08.2021	30.06.2028	30.06.2028	1
3A	E134 Oslofjordf- orbindelsen - byggetrinn 2	6 744	7 595	6 744			-850	-11,2			08.03.2033	08.03.2033	1
4A	Rv. 555 Damsgård -/ Nygårdstunnelen (TSF)	516	978	888	372	72,1	-90	-9,2	30.09.2023	30.09.2023	01.09.2029	01.09.2029	1
4A	E39 Rogfast	26 499	31 902	26 520	22	0,1	-5 381	-16,9	04.01.2018	04.01.2018	01.08.2033	01.08.2033	1
4B	E39 Betna-Vinjeøra- Stormyra	2 791	3 190	3 038	247	8,9	-152	-4,8	01.10.2020	01.10.2020	15.10.2026	15.10.2026	1
5A	Rv. 13 Lovraeidet - Rødsliane	1 171	1 507	1 171			-336	-22,3	01.07.2025	01.07.2025	30.04.2030	30.04.2030	1
5A	E134 Røldal - Seljestad	3 902	4 703	3 902			-801	-17,0	19.05.2025	19.05.2025	23.06.2032	23.06.2032	1
5C	E16 Dalevåg, Dalseid, Trollkone, Hemnes, Hyving	1 021	1 192	1 021			-171	-14,3	30.06.2022	30.06.2022	31.03.2025	31.03.2025	1
5C	E16 Bjørum - Skaret	5 933	6 453	5 933			-520	-8,1	17.12.2020	17.12.2020	15.10.2025	15.10.2025	1
5C	E16 Lærdalstunnelen	2 503	2 772	2 503			-270	-9,7	01.04.2026	01.04.2026	28.04.2031	28.04.2031	1
6A	Rv. 4 Roa-Gran grense, Jaren, Amundrud, Lygnebakken	2 512	2 765	2 512			-253	-9,1	01.12.2021	01.12.2021	01.07.2025	01.07.2025	1
6D	E136 Breivika - Lerstad	2 610	2 986	2 610			-375	-12,6	01.03.2022	01.03.2022	07.09.2027	07.09.2027	1
7A	E6 Helgeland sør	5 739	7 332	7 255	1 515	26,4	-77	-1,0	18.05.2017	18.05.2017	01.11.2025	01.11.2025	1
8A	E8 Sørbotn - Laukslett	2 493	3 748	3 485	992	39,8	-263	-7,0	28.04.2022	28.04.2022	30.07.2027	30.07.2027	1
8A	E6 Megården - Sommerset	5 690	6 954	5 690			-1 264	-18,2	01.08.2025	01.08.2025	01.10.2031	01.10.2031	1
Sum anleggsfase		98 283	115 860	101 780	3 498	3,6	-14 079	-12,2					


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

Rute	Prosjekt	Styrings- ramme (P50) (indeksert)	Kostnads- ramme (P85 minus kuttliste) (indeksert)	Prognose for slutt- kostnad (indeksert)	Avvik ift. Styrings- ramme (beløp)	Avvik ift. Styrings- ramme (pst)	Avvik ift. Kostnads- ramme (beløp)	Avvik ift. Kostnads- ramme (pst)	Opp-rinnelig planlagt anleggs- start	Prognose/ faktisk anleggs-start	Opprinnelig planlagt trafikk-åpning	Prognose/ faktisk trafikkåpning	Risiko
1A	Rv.110 Ørebekk - Simo	1 196	1 344	1 383	187	15,6	39	2,9	15.09.2015	15.09.2015	15.11.2019	15.11.2019	1
2B	E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	3 664	4 089	3 664			-425	-10,4	01.02.2017	01.02.2017	17.10.2024	07.07.2022	1
3A	E18 Bommestad - Sky	6 424	7 520	6 601	177	2,8	-919	-12,2	15.01.2014	15.01.2014	10.06.2021	07.05.2018	1
3A	E39 Eiganestunnelen	3 844	4 865	5 204	1 360	35,4	339	7,0	15.04.2014	15.04.2014	20.04.2020	20.04.2020	1
3A	E18 Varoddbrua	1 285	1 461	1 330	44	3,5	-131	-9,0	01.02.2017	01.02.2017	11.06.2021	11.06.2021	1
3A	E39 Sykkeltamvegen, Sørmarka - Smeaheia	1 277	1 507	1 277			-230	-15,2	12.09.2018	12.09.2018	21.05.2024	21.05.2024	1
3A	Rv. 509 Sør Tjora - Kontinentalvegen	819	906	819			-87	-9,6	08.06.2022	08.06.2022	20.09.2024	20.09.2024	1
4A	E39 Bjørset - Skei	1 098	1 184	986	-112	-10,2	-198	-16,7	15.02.2017	15.02.2017	30.08.2019	30.08.2019	1
4A	E39 Svegatjørn - Rådal	9 667	12 341	11 411	1 744	18,0	-930	-7,5	15.09.2015	15.09.2015	31.10.2022	31.10.2022	1
4A	E39 Kristianborg-Bergen sentrum, Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 5	1 169	1 499	1 337	169	14,4	-162	-10,8	28.06.2019	28.06.2019	28.04.2023	28.04.2023	1
4A	E39 Myrmel - Lunde	668	747	636	-32	-4,8	-111	-14,9	01.05.2021	01.05.2021	07.02.2024	07.02.2024	1
4B	E39 Lønset-Hjelset	1 639	1 834	1 639			-195	-10,7	01.09.2021	01.09.2021	05.07.2024	05.07.2024	1
5A	Rv.13 Rylast	9 532	11 208	10 973	1 441	15,1	-235	-2,1	15.12.2012	15.12.2012	28.02.2020	28.02.2020	1
5A	E134 Damåsen - Saggrenda	6 156	6 988	6 254	98	1,6	-734	-10,5	01.06.2015	01.06.2015	03.07.2020	03.07.2020	1
5A	E134 Haukelitunnelen, Vågslid og Svandalsflona skredoverbygg	691	1 030	935	244	35,2	-96	-9,3	15.06.2020	15.06.2020	01.08.2023	01.08.2023	1
5C	E16 Sandvika - Wøyen	5 544	6 064	5 124	-420	-7,6	-940	-15,5	15.01.2015	15.01.2015	01.07.2021	09.10.2019	1
5C	E16 Kvamskleiva	844	929	836	-9	-1,1	-93	-10,1			28.10.2022	28.10.2022	1
5C	Rv. 5 Kjønsnesfjorden	1 542	1 728	1 222	-319	-20,7	-506	-29,3	15.10.2019	15.10.2019	09.11.2022	09.11.2022	1
5C	E16 Gudvanga-/ Flenjatunnelen	567	1 235	1 200	633	111,8	-35	-2,8	30.06.2018	30.06.2018	01.01.2023	01.01.2023	1
5C	E16 Amanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen	499	1 084	957	458	91,8	-127	-11,7	01.02.2019	01.02.2019	30.06.2023	30.06.2023	1
6A	Rv. 4 Lunner grense - Jaren og Lyngsør	3 387	4 399	4 271	884	26,1	-128	-2,9	15.05.2013	15.05.2013	08.07.2017	08.07.2017	1
6A	E6 Jaktøya-Klett - Sentervegen	3 747	4 059	3 598	-149	-4,0	-461	-11,4	01.10.2015	01.10.2015	01.02.2019	01.02.2019	1
6A	E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2 352	2 556	2 103	-249	-10,6	-453	-17,7	01.09.2017	01.09.2017	01.09.2020	01.09.2020	1
6A	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 579	1 784	1 762	183	11,6	-22	-1,2	01.09.2020	01.09.2020	16.10.2023	16.10.2023	1
7A	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	3 091	3 563	3 352	261	8,4	-211	-5,9	31.01.2015	31.01.2015	28.04.2019	28.04.2019	1
7A	E6 Helgeland nord	3 099	3 118	3 086	-13	-0,4	-32	-1,0	03.09.2015	03.09.2015	31.12.2022	07.11.2019	1
8A	E6 Hålogalandsbrua inkl. tilførselsveger og rassikring E10 Trældal-Leivika	5 337	5 545	5 505	168	3,1	-40	-0,7	01.02.2013	01.02.2013	09.12.2018	09.12.2018	1
8A	E6/Rv. 827 Bognes - Skarberget og Drag - Kjøpsvik - utbedring av ferjekaier	730	1 200	986	256	35,0	-214	-17,8	30.08.2021	30.08.2021	01.12.2022	01.12.2022	1
8B	E105 Hesseng-Elvenes, parsell 1	705	1 030	1 030	325	46,1			15.08.2014	15.08.2014	29.09.2017	29.09.2017	1
8B	E6 Indre Nordnes-Skardalen	1 669	1 803	1 508	-161	-9,6	-295	-16,3	01.10.2014	01.10.2014	10.11.2018	10.11.2018	1
8B	E6 Tana bru Finnmark	822	904	787	-36	-4,3	-117	-13,0	09.01.2017	09.01.2017	15.09.2020	15.09.2020	1
8B	E69 Skarvbergtunnelen	1 192	1 841	1 696	504	42,3	-145	-7,9	01.04.2019	01.04.2019	26.05.2023	26.05.2023	1
Sum anleggsfase		85 833	101 365	93 472	7 638	8,9	-7 894	-7,8					
Sum åpnet og anleggsfase		184 116,0	217 225,0	195 252,1	11 136,1	6,0	-21 972,9	-10,1					

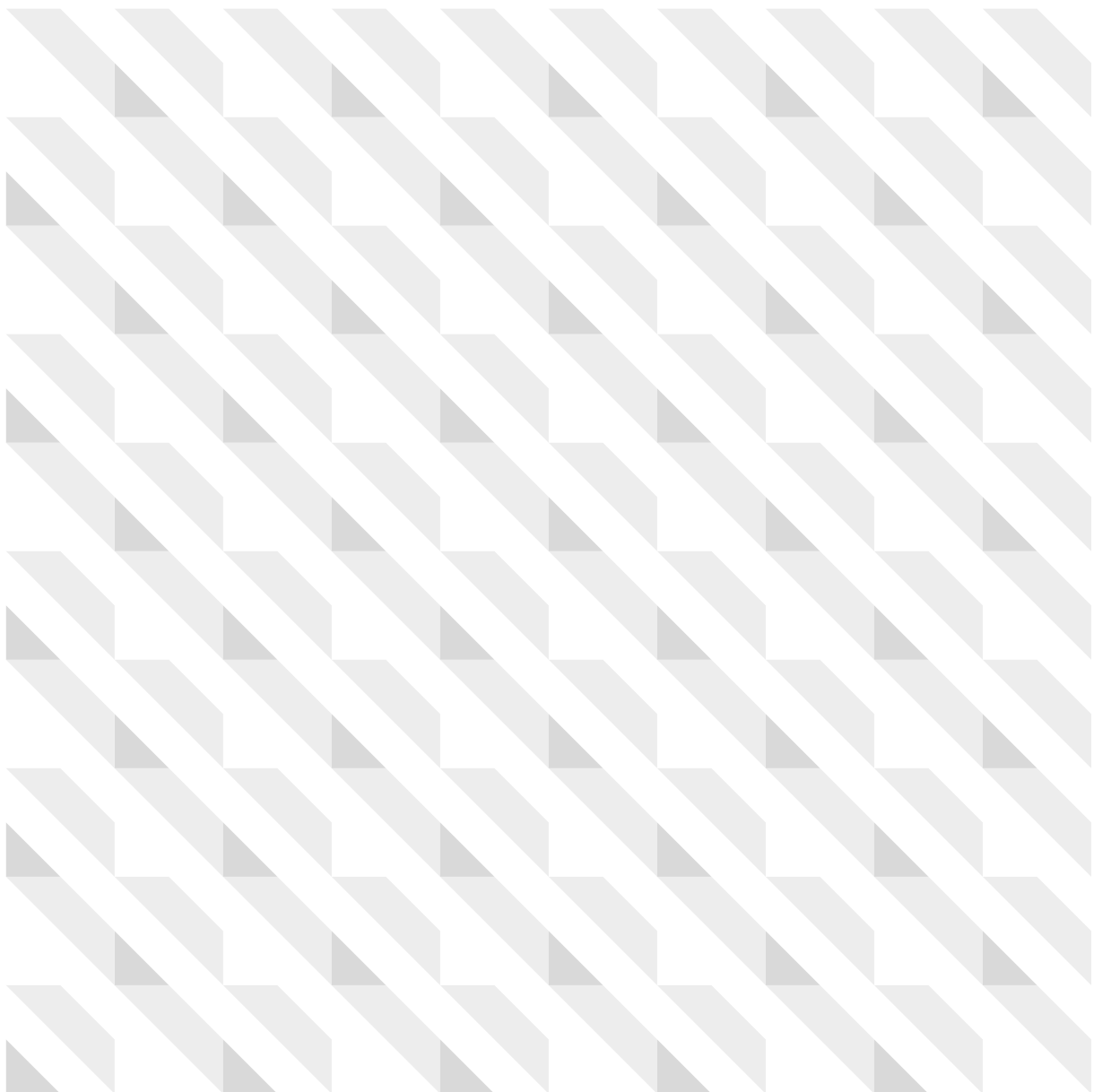

Tabell 3: Kostnadsutvikling for prosjekter som det er fastsatt KVV-estimat eller styringsmål

Rute-kode	Prosjekt	KVV estimat (indekst)	Styringsmål i planfase (P50) (indekst)	Prognose for sluttkostnad (indekst)	Awik ift. KCU- estimat (beløp)	Awik ift. KCU- estimat (pst.)	Awik ift styringsmål (beløp)	Awik ift styringsmål (pst.)	Sum avvik	Sum avvik (pst.)
1A	Rv. 22 Glommakryssing		3 801	3 801					0	
2A	E18 Retvet-Vinterbro		9 981	9 830			-151	- 1,5	-151	
3A	Rv. 291 Holmenbrua		1 054	1 054					0	
3A	E39 Ålgård - Hove		4 921	4 921					0	
3A	Rv. 19 Moss	4 813		4 813					0	
3A	E18 Ramstadsletta - Slependsen - Nesbru		14 434	14 675			241	1,7	241	
3A	E134 Dagslett - E18		5 872	5 872					0	
3A	E39 Smiene - Harestad		4 575	4 656			81	1,8	81	
4A	E39 Ådland - Svevatjørn		47 451	47 451					0	
4A	E39 Volda-Furene		1 248	1 248					0	
4A	E39 Storehaugen - Førde		3 796	3 796					0	
4A	E39 Fløyfjelltunnelen		2 842	2 842					0	
4A	E39 Knarvik - Ostereidet (Flatøy - Eikefettunnelen)	19 402		19 402					0	
4A	E39 Fløyfjelltunnelen nord - forlengelse		5 861	5 861					0	
4A	E39 Bokn - Bømlafjorden	22 692		22 692					0	
4A	E39 Vegsund - Breivika	7 412		7 412					0	
4A	E39 Vågsbotn - Klauvaneset		8 508	8 508					0	
4B	E39 Bjerkeset - Astad		1 171	1 171					0	
4B	E39 Ørskogfjellet - Vik		2 334	2 334					0	
4B	E39 Vik - Julbøen		17 737	17 737					0	
4B	E39 Julbøen - Molde	3 742		3 742					0	
4B	E39 Breivika - Digernes		2 499	2 499					0	
4B	E39 Digernes - Dragsundet	1 335		1 335					0	
4B	E39 Dragsundet - Ørskogfjellet	3 551		3 551					0	
5A	Rv. 36 Skjelsvik - Skyggstein	6 586		6 586					0	
5A	E134 Saggrenda - Elgsjø		2 754	2 754					0	
5B	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviki		1 881	1 881					0	
5C	Rv. 5 Erdal - Naustdal	3 272		3 272					0	
5C	E16 Hylland - Slæen (Nærøydalen)		2 357	2 431			74	3,1	74	
5C	Rv. 5 Kaupanger - Loftesnes	3 557		3 557					0	
5C	Fellesprosjektet E16 Arna - Stanghelle		32 480	39 408			6 928	21,3	6 928	
5C	E16 Arna - Vågsbotn	8 408		8 408					0	
6E	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen		1 104	1 104					0	
8A	E8 Flyplasstunnelen		2 692	2 692					0	
8A	E10 Nappstraumen - Å	1 492		1 492					0	
8A	E6 Ulsvågskaret		1 865	1 865					0	
8A	E6 Megården-Mørsvikbotn		11 783	11 852			69	0,6	69	
8A	E8 Storskreda-Kantomes (Lavangsdalen, midtrekkverk)		1 010	1 010					0	
8B	Rv. 94 Hammerfest sentrum		1 456	1 456					0	
8B	E6 Høybukta-Hesseng		1 374	1 374					0	
Sum		86 263	198 843	292 349			7 242	3,6	7 242	2,5
Sum (eks E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen)		86 263	166 362	252 941			315	0,2	315	0,1



Vedlegg 3

Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren





Vi viser til oppdrag gitt til Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 20 for 2022. I det etterfølgende rapporteres det på tiltakene Statens vegvesen gitt til Statens vegvesen. I tabell 1 fremgår tiltak som ennå er i prosess (under arbeid). Tabell 2 viser hvilke tiltak som er ferdigstilt eller ivaretas gjennom løpende drift.

Tabell 1: Tiltak under arbeid

Tiltak nr.	Beskrivelse	Status
2	Regjeringen vil starte et regelverksarbeid for å innføre løyvekrav og regler om kjøre- og hviletid for nasjonal godstransport med varebiler over 2500 kg.	Høring for innføring av løyve for varebil er ferdigstilt. Forskriftsendring forventes vedtatt av SD tidlig på nyåret. Ikrafttredelse blir mest sannsynlig 1.1.2026. Forventer å få sendt første til innføring av fartsskriver i varebil til SD i løpet av T1/2025.
8	Regjeringen vil klargjøre medansvaret for transportbestiller/transportkjøper i forskrift om arbeidstid for sjåfører.	I arbeidet med nytt høringsutkast på Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor veitransport (FATS) er det forslag om et tydeligere ansvar for bestillere av transporttjenester. Statens vegvesen har oversendt høringsutkast til SD.
11	Regjeringen vil innføre overtredelsesgebyr for flere overtredelser av vegtrafikkloven med forskrifter.	Gebyrprosjektets del 2 (kabotasje) er besluttet ble iverksatt 1.3.2024. Gebyrprosjektets del 3 som omhandler innføring av flere forhold som kan gebyrlegges langs vei er godt i gang, og vi håper å få oversendt et høringsutkast til SD i løpet av T1/2025. Utkast til høringsnotat og forskriftsendring for avrenning (lastsikring) er oversendt SD. Statens vegvesen er i tett dialog med SD på begge oppdragene.
13	Regjeringen vil sende på høring forslag til regelverksendringer for å etablere et sentralt skaderegister for bil.	Forslag er sendt på offentlig høring med høringsfrist 1.3.2025.
20	Regjeringen vil effektivisere og målrette kontrollvirksomheten gjennom økt bruk av digitalisering, blant annet ved utvidet bruksområde for fartsskrivere.	I 2024 har det vært jobbet videre med datamodell for innsiktsdrevet utekontroll, automatisk innskilting til kontrollplass og digital avlesing av fartsskrivere i fart (DSRC). I 2025 vil deler av dette tas gradvis i bruk i kontrollsammenheng.



Tiltak nr.	Beskrivelse	Status
22 23	Regjeringen vil videreføre og styrke etablerte samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene.	Statens vegvesen har god dialog med både A-krimsentrene og lokalt politi, arbeidstilsyn og skattemyndigheter, og samarbeidet blir stadig bedre. Samarbeidet er ønsket fra alle parter så sant ressursituasjonen gjør det mulig. Statens vegvesen har etablerte kontaktpunkt mot alle landets åtte A-krimsentre, i tillegg er det etablert egne samarbeidsavtaler der hvor a-krim satsing skjer på utsiden av et senter. Det er gjort grep for å være i enda tettere kontakt ved at møtefrekvens er økt. For 2024 fikk alle A-krimsentre mottatt sentral føring for at transport innen fisketransport er hovedsatsing (OP Slagkraft). Satsinger fordrer enda tettere samarbeid med Statens vegvesen og det er tatt høyde for dette inn mot 2025. Statens vegvesen deltar i samarbeidskontroller lang vei med andre kontrolletater som justervesen, politi, skatt, arbeidstilsyn og løyvemyndigheten. I 2024 ble det gjennomført over 200 slike samarbeidskontroller. Flere av kontrollene er rettet mot varebilsegmentet og er gjort i samarbeid med A-krimsentre. Selv om utfordringer på ressursiden i flere av etatene begrenser innsatsen, har samarbeidet økt. Det avdekkes en rekke alvorlige forhold som følges opp av de øvrige kontrolletatene, blant annet skatte- og avgiftsunndragelser, svart arbeid og lønnsstyveri. Etaten har også et godt samarbeid med andre etater knyttet til tilsyn og aksjoner rettet mot ulovlig verkstedsvirksomhet. Tilsynsvirksomheten har samarbeidsaksjoner med skatt, politi og arbeidstilsynet, og det ble gjennomført 53 slik aksjoner i 2024.
25	Regjeringen vil utrede en ordning med en tverretattlig operativ ressursgruppe.	Utredningen ble levert fra Statens vegvesen etter samarbeid med Skatteetaten og Arbeidstilsynet like før jul 2023 og ligger nå hos SD. Utredningen ble også sendt fra Arbeidstilsynet til AID januar 2024.

Tabell 2: Tiltak som er ferdigstilt eller inngår som en del av ordinær driftsoppfølging

Tiltak nr.	Beskrivelse	Status
7	Regjeringen vil innføre nye kontrollregler i forskrift om arbeidstid for sjåførere, i tråd med nye regler i mobilitetspakken.	Forskriftshøring vedrørende implementering av 2020/1057 – Artikkel 2 er vedtatt, og hadde ikrafttredelse 15. oktober 2023.
12	Regjeringen vil sende på høring en ny forskrift om elektroniske kontrollverktøy, herunder om forlenget tillatt lagringstid av kontrolldata.	Statens vegvesen har konkludert med at ny forskrift ikke er nødvendig. Gjennomført møte med Datatilsynet. Teknisk utvikling er påbegynt.
18	Regjeringen vil innføre krav om fagkompetanse og løyvegaranti for drosjeløyvehavere, og krav om dokumentasjon for godkjent taksameter og riktig registrering i kjøretøyregisteret.	Tiltak utført. Krav om løyveprøve ble innført 1.6.2023.
21	Regjeringen vil jobbe langsiktig for å sikre tilstrekkelige ressurser for oppfølging av handlingsplanen og en reell styrking av kontrollinnsatsen.	Statens vegvesen fikk anledning til å rekruttere 35 nye stillinger i 2023. Dette er nå gjennomført.
27	Regjeringen vil fortsette det tette samarbeidet med partene i arbeidslivet, og videreføre treparts bransjeprogrammene for transport og bil.	Ivaretas gjennom løpende deltakelse/ arbeid.

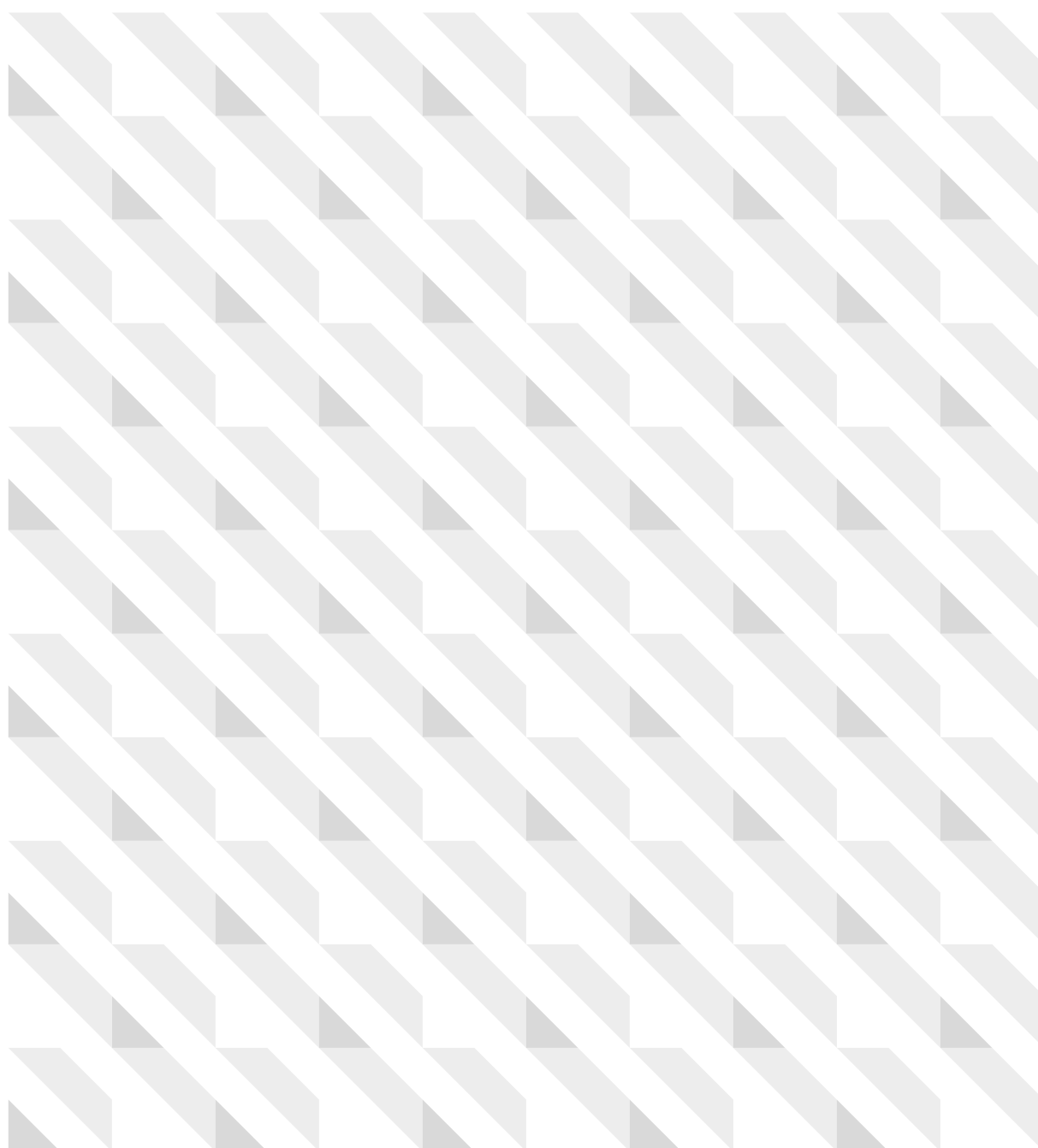


Tiltak nr.	Beskrivelse	Status
28	Regjeringen vil fortsette arbeidet med å finne nye metoder for informasjonsformidling.	Statens vegvesens jobber kontinuerlig med utvikling av nye og videreutvikling av eksisterende informasjonsløsninger for trafikanter (også på ulike språk). Dette inkluderer løsningen Vegvesen trafikk på web og i app, samt tjenester som for eksempler SMS-varsling. Yrkessjåførene er en svært viktig målgruppe i dette arbeidet.
29	Regjeringen vil sørge for at Statens vegvesen gjør mer informasjon tilgjengelig digitalt, også på flere språk.	Ivaretas gjennom løpende arbeid. Se også status for tiltak 28.
30	Regjeringen vil sørge for at Statens vegvesen gjennomfører samordnede kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller med kontrollmyndighetene i andre EØS-land.	Gjennom kontakt med bl.a. Sverige er det en felles forståelse om at kontrollgjennomføring er dekket gjennom etablerte kontrolluker (Roadpol). Kontroll langs vei i andre land gjennomføres av politiet. Norsk politi (UP) deltar i disse kontrollene. Statens vegvesen har gode erfaringer med kontrollsamarbeid med andre nasjoner og da spesielt de nordiske. Tiltaket ivaretas gjennom løpende deltakelse i det internasjonale samarbeidet.
31	Regjeringen vil jobbe aktivt inn mot EU-systemet og sørge for norsk deltakelse i relevante arbeidsgrupper i regi av Kommisjonen.	Statens vegvesen deltar i flere ulike internasjonale fora og dette arbeidet har prioritet i tråd med føringer gitt av departementet. Det rapporteres på deltakelse gjennom blant annet møtereferat både internt og til departementet. Tiltaket ivaretas gjennom løpende avklaringer med SD.
33 34	Regjeringen vil fremme norske posisjoner om likere arbeids- og konkurransevilkår, effektivkontroll og trafikksikkerhet i internasjonalefora. Regjeringen vil ta opp sosiale forhold i veitransportsektoren og utfordringer knyttet til sosial dumping i internasjonale fora både på politisk og administrativt nivå.	Statens vegvesen deltar i flere ulike internasjonale fora og dette arbeidet har prioritet i tråd med føringer gitt av departementet. Det rapporteres på deltakelse gjennom blant annet saksreferat både internt og til departementet. Ivaretas gjennom løpende deltakelse/arbeid.
35	Regjeringen vil jobbe videre for å sikre tilstrekkelig tilgang til opplæring, herunder vurdere endringer i gjeldende studiemodell for trafikklærere for å sikre nok tungbillærere.	Tiltaket eies av Kunnskapsdepartementet. Statens vegvesen bidrar saman med SD.
38	Se status for tiltak 18.	



Vedlegg 4

Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler





Status for byvekstavtaler

I Det er inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, og Nord-Jæren for perioden 2019–2029, Trondheims-området for perioden 2023–2029, Tromsø for perioden 2023–2032, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen for perioden 2024–2033. For Oslo-området er det inngått tilleggsavtale om blant annet tilskudd til reduserte kollektivtakster og bedre kollektivtilbud. For Bergens-området, Nord-Jæren og Trondheim er disse elementene ivaretatt i byvekstavtalen.

Byvekstavtalen for Oslo-området omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Akershus fylkeskommune. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 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, Stjørdal, Skaun og Orkland og Trøndelag fylkeskommune. Byvekstavtalen for Tromsø omfatter Tromsø kommune og Troms fylkeskommune. Byvekstavtalen for Nedre Glomma omfatter kommunene Sarpsborg og Fredrikstad og Østfold fylkeskommune. Byvekstavtalen for Kristiansandsregionen omfatter kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland og Agder fylkeskommune.

Det er satt i gang arbeid med nytt kunnskapsgrunnlag (Byutredninger) for de fire største byvekstavtaleområdene. Arbeidet ledes av Statens vegvesen og alle parter i de fire avtaleområdene er invitert til å delta i arbeidet. Byutredningene er planlagt ferdigstilt i løpet av 2025, og vil danne faglig grunnlag for reforhandling av byvekstavtaler i disse byområdene.

Det statlige bidraget i de inngåtte byvekstavtalene (ekskl. midler til stasjons- og knutepunktutvikling) er vist i tabell 1 nedenfor.

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

	Oslo-området ⁴²	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Tromsø ⁴³	Kristiansands-regionen	Nedre Glomma	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap. 1320, post 30)	5 671	5 218	3 234	4 389				18 512
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap. 1332 post 63)	10 620	4 507	6 800	2 250				24 177

42 I tillegg er statlig bidrag til t-banetunnel gjennom sentrum en del av avtalen i Oslo. Særskilt tilskudd til styrket kollektivtilbud som følge av midlertidig stenging av Ring 1 er omtalt i dette vedlegget, men er ikke en del av byvekstavtalen for Oslo-området.

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



	Oslo-området ⁴²	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Tromsø ⁴³	Kristiansands-regionen	Nedre Glomma	Totalt
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap. 1332 post 63) - økning fra 50 til 54 pst ⁴⁴	634		441	127				1201
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1332 post 66)								-
Belønningsmidler til byvekstavtaler	4 199	4 016	3 035	3 266	1 706	2 145	1 738	20 104
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5 882	1 313	1 929	652				9 776
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	523	581	581	581				2 266
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			581					581
Totalt	27 529	15 635	16 600	11 264	1 706	2 145	1 738	76 617

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 [Byvekstavtaler | Statens vegvesen](#)⁴⁵.

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

Det er bevilget til sammen 3 209 mill. kr i ulike tilskudd over post 66 i 2024 til de sju byområdene som har byvekstavtaler.

Tabell 2 viser status for tilskuddene belønningsmidler til byvekstavtaler og bedre kollektivtilbud. Tabellen inkluderer byområdene Kristiansand og Nedre Glomma som inngikk byvekstavtale i oktober 2024.

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

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



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

Samletabell for byområder med byvekstavtaler	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Regnskap 2024	Avvik (til disp. – prognose forbruk)
Belønningsmidler til byvekstavtaler ⁴⁶	392,7	1 911,8	2 304,5	1 774,7	-529,8
Bedre kollektivtilbud	159,9	941,0	1 100,9	909,2	-191,7
SUM	552,6	2 852,8	3 405,4	2 683,9	-721,5

I tabell 2 i årsrapporten for 2023 kom det fram at det ved årsslutt var et samlet akkumulert mindreforbruk på 397,9 mill. kr fordelt på de to tilskuddsordningene. Når vi nå melder at beløpet overført fra 2023 er 552,6 mill. kr skyldes dette hovedsakelig at tall fra at tabellen nå inkluderer byområdene Kristiansand og Nedre Glomma som fikk byvekstavtale i 2024. Det har de siste årene vært en positiv trend i reduksjon av akkumulerte mindreforbruk på tilskuddsordningene, men i løpet av 2024 har avviket økt og er pr 2024 på 721 mill. kr til sammen for begge tilskuddsordningene. Økningen i avvik på belønningsmidler skyldes hovedsakelig at tilskuddene til Kristiansand og Nedre Glomma ble utbetalt svært sent på året.

I tillegg til tilskuddene nevnt i tabell 2 er det bevilget 387 mill. kr til « reduserte billettpriser på kollektivtrafikk », « reduserte bompenger » samt « fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren ». Disse tilskuddene er i henhold til avtalene forutsatt å kompensere for inntektsfravall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. Tidspunktet for implementeringen av tiltakene som tilskuddene skal kompensere for varierer mellom de ulike avtaleområdene, og det er derfor noe avvik i enkelte avtaleområder også for disse tilskuddene. Statens vegvesen mener disse tilskuddspostene faller inn i egen kategori som følge av forutsetningen om jevn utbetaling uten hensyn til fremdrift i gjennomføringen av tiltak, og at avvik innenfor disse tilskuddsordningene må vurderes i lys av dette. I noen av byområdene er det derfor til nå utbetalt noe høyere tilskudd enn faktisk inntektstap. Det er beregnet at tilskuddet i perioden 2020–29 samlet sett skal dekke inntektstapet i perioden. I omtalen nedenfor har vi for hvert byområde redegjort for hvordan disse midlene er benyttet.

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

Måloppnåelse

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

Byindeksens tre års glidende snitt (januar 2022 til desember 2024), målt mot byvekstavtalenes referanseår viser at trafikken er om lag på nivå med referanseåret i Oslo-området og Bergens-området, mens den for Nord-Jæren og Trondheims-området ligger over referanseåret. Metoden for å beregne byindeks er beheftet med usikkerhet og Statens vegvesen ser på hvordan denne usikkerheten kan reduseres. Det er størst beregnet usikkerhet for byindeksen for Nord-Jæren og nest størst beregnet

⁴⁶ For Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma ble ordningen reduserte billettpriser kollektiv fra 2024 gitt som belønningsmidler. Mindreforbruk fra tidligere år over denne ordningen inngår derfor i dette beløpet.



usikkerhet for byindeksen for Trondheimsområdet.

Ettersom Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansand inngikk byvekstavtaler i 2023 og 2024, vil tre års glidende indeks først være tilgjengelig tre år etter året tellingene teknisk måles mot i Tromsø (2022), og tre år etter referanseåret i Nedre Glomma og Kristiansand (2023).

Under følger utviklingen i hvert byområde, både på økonomi og måloppnåelse. Samlet oversikt over utviklingen i byvekstavtalene finnes her: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)⁴⁷.

OSLO-OMRÅDET

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

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

Oslo	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	125,5	381,3	506,8	358,4	-148,4
Bedre kollektivtilbud	0,0	653,1	653,1	653,1	-

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Disponible midler i 2024 var 506,8 mill. kr, hvorav 125,5 mill. kr ble overført fra 2023. I henhold til avtale med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune utbetales midlene til Ruter. Belønningsmidlene benyttes til et bredt spekter av tiltak, der de viktigste elementene er drift av kollektiv, investeringsprosjekter knyttet til sykkelinfrastruktur, kollektivframkommelighet, kollektivterminaler/ holdeplasser og planlegging.

Det er gjennomført tiltak tett opp mot det som var bevilgningen i 2024, men resultatet for året ble et noe økt mindreforbruk sammenliknet med hva som ble overført fra 2023. Mindreforbruket er først og fremst knyttet til utsatt gjennomføring av prosjekter innenfor kollektivinfrastruktur, samt redusert bruk av midler til utredninger og planlegging.

En vesentlig del av mindreforbruket gjelder Volvatsvingen på Fornebubanen (56 mill. kr) hvor det ble omdisponert 76 mill. kr i 2024 fra tiltakspakke 5 Utbygging av sykkelveinettet og sykkeltiltak i Oslo til tiltakspakke 2 Avgrening Volvatsvingen. Av disse er kun 20 mill. kr benyttet i 2024. For 2025 er prognosen et mindreforbruk på 6,6 mill. kr på denne posten.

Bedre kollektivtilbud

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

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Disponible midler på 69,4 mill. kr, hvorav 11,3 mill. kr overført fra 2023, er i sin helhet utbetalt til Ruter etter avtale med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Tilskuddet er benyttet til to pristiltak i byvekstområdet; pristiltak for barn og unge i Oslo og pristiltaket «Reis» i Akershus.

⁴⁷ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/>



Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

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

For Bryn kollektivknutepunkt ble det ikke utbetalt grunnerstatninger i 2024 som forutsatt. Arbeidet med grunnnerverv fortsetter i 2025.

For tiltaket «Fv.152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski» er prosjektets hovedentreprise skjøvet ut i tid og forventes å komme i gang i starten av 2025. Mindreforbruket på 46 mill. kr i 2024 forventes hentet inn i løpet av byggeperioden.

Særskilt tilskudd til styrket kollektivtilbud som følge av midlertidig stenging av Ring 1

I forbindelse med saldert budsjett for 2024 (Prop. 20 S (2024-2025)) fikk Statens vegvesen økt sine rammer med 30 mill. kr som et særskilt tilskudd til Akershus fylkeskommune. Ettersom rammene ble økt i desember og det samtidig var stilt krav til fylkeskommunen om aksept av vilkårene før utbetaling, har Statens vegvesen et mindreforbruk på 30 mill. kr. Akershus fylkeskommune har bekreftet at de bidrar med 15 mill. kr som forutsatt, og tilskuddet er utbetalt i januar 2025.

Måloppnåelse

Tabell 4: Byindeks for Oslo-området

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2021 – des 2023)	-1,8
	2018 - (jan 2022 – des 2024)	0,4
Endring per år	2018 - 2024	0,4
	2023-2024	0,1

Tabell 4 viser at trafikken for Oslo-området er om lag på samme nivå som referanseåret. Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2022- des 2024) har vært 0,4 pst. høyere enn i referanseåret (2018).

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjeden av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2018 til 2023 til å være 0,4 pst., og 0,1 pst fra jan-des. 2023-2024.

Det er inngått en ny lokal avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om Oslopakke 3. Avtalen omfatter enighet om takstøkninger innenfor gjeldende bompengeproposisjon. Dette skal gjennomføres i tre trinn; første gang 1. januar 2025. Det blir videre takstøkninger pr. 1. januar 2026 og 1. januar 2028. Det vil også bli en gradvis økning i prosentsats for elbiler fra 2025 til 2028. Det er også enighet lokalt om en revidert Oslopakke 3 med varighet til 2024. Statens vegvesen arbeider i samarbeid med Oslo og Akershus med et faglig grunnlag for en ny bompengeproposisjon, som så vil oversendes til Samferdselsdepartementet slik at den kan legges fram for Stortinget for behandling.

BERGENSOMRÅDET

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



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

Bergen	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	45,7	365,0	410,7	379,5	-31,2
Bedre kollektivtilbud	6,9	126,0	132,9	83,6	-49,3

Belønningsmidler til byvekstavtalen

Disponible midler har i 2024 vært 410,7 mill. kr, hvorav 45,7 mill. kr er overført fra 2023. Det er gjennomført tiltak for mer enn det som var bevilgningen i 2024. Tilskuddet er fordelt mellom Skyss (drift av kollektiv, 336 mill. kr) og kommunene (43,5 mill. kr). Skyss bruker midlene i henhold til plan, inkludert investering på 10 mill. kr til bybåt Bergen. Mindreforbruket på om lag 31 mill. kr er avsatt på fond i Vestland fylkeskommune og skal fordeles til Skyss og Bergen kommune.

Bedre kollektivtilbud

Disponible midler har i 2024 vært 132,9 mill. kr, hvorav 6,9 mill. kr er ubrukte midler fra 2023. Partene er enige om at midlene skal benyttes til Bybanen. Det er brukt 83,6 mill. kr av tilskuddet i 2024. Midlene er brukt til teknisk minimumsbemanning 3 mill. kr, innkjøp nytt vognmateriell 3 mill. kr, innløsning sykkelvei 3,6 mill. kr og redusert uttak av bompenger knyttet til sluttoppgjør for bybanen byggetrinn 4 på 74 mill. kr. Restbeløp 49,3 mill. kr er avsatt til fond og er i all hovedsak planlagt brukt i 2025.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Disponible midler har i 2024 vært 81,7 mill. kr, hvorav 23,6 mill. kr er overført fra 2023. Tilskuddet blir utbetalt til Vestland fylkeskommune og er brukt til reduksjon av pris for periodebillett (58,1 mill. kr) og til reiserabatt 23,6 mill. kr.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Disponible midler har i 2024 vært 263 mill. kr, hvorav 148,9 mill. kr er overført fra 2023. Forsinkelser på flere av prosjektene har ført til et mindreforbruk på 109,2 mill. kr. Det er en varig besparelse på to av prosjektene. Det fremmes sak for omdisponering av disse midlene i løpet av første halvår 2025.

Måloppnåelse

Tabell 6: Byindeks for Bergens-området:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2018 - (jan 2021 - des 2023)	-2,1
	2018 - (jan 2022 - des 2024)	-0,1
Endring per år	2018 – 2024	0,0
	2023 – 2024	0,0

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2022- des. 2024) har vært 0,1 pst. lavere enn i referanseåret (2018).

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



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

NORD-JÆREN

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

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

Nord-Jæren	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	29,8	266,7	296,5	276,2	-20,4
Bedre kollektiv	33,1	96,5	129,6	73,5	-56,1

Belønningsmidler til byvekstavgifter

Disponible midler har i 2024 vært 296,5 mill. kr, hvorav 29,8 mill. kr er overført fra 2023. Det er gjennomført tiltak for mer enn det som var bevilgningen i 2024. Av midlene er 197,6 mill. kr brukt til drift av kollektiv som inkluderer blant annet økt ruteproduksjon, digitale tjenester, mobilitetsrådgivende tiltak og økt markedsføring. 78,5 mill. kr er brukt til Bussveien. Mindreforbruket på 20,4 mill. kr vil bli benyttet til å dekke økte kostnader til takstavgiften på Jærbanen.

Bedre kollektivtilbud

Disponible midler har i 2024 vært 129,6 mill. kr, hvorav 33,1 mill. kr er overført fra 2023. 73,5 mill. kr er benyttet til økt ruteproduksjon. Resterende 56,1 mill. kr blir overført til fond for elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2025.

Reduserte bompenger

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompengerinntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet. Tilskuddet i 2024 på 96,5 mill. kr er benyttet til Bussveien korridor 1 som følge av lavere bompengerekvirering.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Disponible midler har i 2024 vært 73 mill. kr, hvorav 14,9 mill. kr er overført fra 2023. Tilskuddet er benyttet til reduserte billettpriser med 15,9 mill. kr, takstsamarbeid, 40,7 mill. kr og plassbestilling hurtigbåt 4 mill. kr. Mindreforbruk på 12,4 mill. kr er avsatt til fond og er øremerket til takstregulerende tiltak.

Fjerning av rushtidsavgift

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

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Det er tildelt 208,9 mill. kr i 2024 til prosjektet Kollektivtrase SUS/UiS – Diagonalen – Jåttå. Av dette er det utbetalt 202,7 mill. kr av tilskuddet.



Måloppnåelse

Tabell 8: Byindeks for Nord-Jæren viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2017 - (jan 2021 - des 2023)	0,5
	2017 - (jan 2022 – des 2024)	3,2
Endring per år	2017 - 2024	-0,6
	2023 - 2024	1,3

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2022- des. 2024) har vært 3,2 pst. høyere enn i referanseåret (2017).

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjedingen av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2017 til 2024 til å være - 0,6 pst, og 1,3 fra jan-des 2023-2024.

I januar 2024 økte bompengetakstene for elbiler da elbilrabatten ble redusert fra 50 til 30 pst. Det er ikke rushtidsavgift på Nord-Jæren. Statens vegvesen vil i 2025 legge fram beregninger av økonomiske og trafikale effekter av å innføre rushtidsavgift for lokale parter. Det vil i arbeidet med byutredning i 2025 også gjøre analyser av rushtidsavgift og av andre bilrestriktive tiltak for å vurdere disse virkemidlenes effekt på nullvekstmålet samlet sett. På nåværende tidspunkt vurderes det ikke å iverksette ytterligere trafikkreduserende tiltak. De fysiske tiltakene med høyest måloppnåelse er under utbygging, og det antas at trenden i trafikkutvikling vil kunne påvirkes positivt når sammenhengende strekninger for Bussveien og Sykkelstamveien er ferdige.

TRONDHEIMS-OMRÅDET

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

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

Trondheim	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler		310,4	310,4	310,4	-
Bedre kollektiv	119,9	65,4	185,3	102,7	82,6

Belønningsmidler til byvekstavtaler

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

Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger

Disponible midler har i 2024 vært 185,3 mill. kr, hvorav 119,9 mill. kr er overført fra 2023. I samsvar med reforhandlet byvekstavtale (2023-2029) skal midler til reduserte bompenger benyttes til bedre kollektivtilbud. Den delen av tilskuddet tidligere knyttet til reduserte bompenger ble dessverre ikke medtatt i overført beløp fra 2023 i tabellen over i årsrapport 2023 eller T1 2024, tallene er derfor endret



i T2 2024. Midlene er knyttet til delfinansiering av Metrobussporteføljen. Det er tre metrobusstiltak under utbygging; Innherredsveien øst og Kongens gate (begge fylkeskommunale), og Nordre llevollen (Trondheim kommune).

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

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

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Disponible midler har i 2024 vært 69,8 mill. kr og er i sin helhet overført mindreforbruk fra 2023 på prosjektet Saupstadbrua. Prosjektet er åpnet og tatt i bruk, men det gjenstår noen restarbeider som forventes avsluttet senest sommeren 2025. Forbruk i 2024 var på 34,3 mill. kr. Ettersom det tidligere var avsatt for tvister med entreprenør, som nå er avklart, er prognose for prosjektet en varig besparelse på 21 mill. kr. Avvik mellom disponibelt og regnskap utgjør 35,4 mill. kr. Rundt 8,5 mill. kr av dette forventes benyttet i slutføringen av prosjektet.

Måloppnåelse

Tabell 10: Byindeks for Trondheims-området viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2019 - (jan 2021 - des 2023)	3,1
	2019 – (jan 2022 – des 2024)	5,1
Endring per år	2019 – 2024	2,1
	2023-2024	- 1,6

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den siste samlede treårsperioden (jan. 2022- des. 2024) har vært 5,1 pst. høyere enn i referanseåret (2019).

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

Det er iverksatt trafikkreduserende tiltak. Fra høsten 2024 har ikke elbiler anledning til å benytte kollektivfeltene i Trondheim kommune og i desember 2024 ble takstene i bomringen endret ved at rabatten for elbiler ble redusert fra 50 til 30 pst.

De fysiske tiltakene med antatt høyest måloppnåelse er under utbygging, og det antas at trenden i trafikkutvikling vil kunne påvirkes positivt når gateprosjektene (Metrobuss) og de større sykkelprosjektene (hovedsykkelrutene) er ferdigstilt slik at det blir en sammenhengende rute.

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



TROMSØ

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Tromsø fikk i 2024 199,7 mill. kr til belønningsmidler til byvekstavtale. I tillegg ble det i siste utbetaling i oktober tildelt 0,4 mill. kr ekstra som gjenstod fra 2023-utbetalingen.

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

Tromsø	Overført fra tidligere	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	82,2	200,1	282,3	175,6	-106,7

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tromsø hadde totalt 282 mill. kr til disposisjon for 2024, hvor 82,2 mill. kr er overført fra 2023. Resultatet viser et totalt forbruk på 179,6 mill. kr. Den største andelen av midlene (122 mill. kr) er brukt til driftstilskudd buss. Tromsø får ikke lenger øremerkede midler til reduserte billettpriser, men har valgt i handlingsprogrammet for 2024 å fortsatt øremerke noen av midlene til reduserte billettpriser. 96 mill. kr brukes til økt frekvens på bybussene, mens 26 mill. kr er brukt til reduserte billettpriser. Sistnevnte gir reduserte priser på periodebilletter for å belønne de som reiser ofte, samt redusert pris på enkeltbillett utenfor rushtid. Tiltakene har god måloppnåelse, og Tromsø hadde i 2024 om lag 0,5 mill. flere reisende enn i 2023.

Videre er det brukt 18,4 mill. kr til mindre tiltak i bydeler og for myke trafikanter samt 16 mill. kr for forsterkning av Tromsøbrua før man skal utvide med ett sykkelfelt i 2025. Øvrig bruk av tilskuddet inkluderer utvikling av ny funksjon for ny mobilitet i bussappen «Svipper», samt kostnader knyttet til sekretariat og reisevaneundersøkelse.

Det forventes stor aktivitet i 2025 hvor blant annet Tromsøbrua skal utvides med ett sykkelfelt og mindreforbruket forventes redusert.

Måloppnåelse

Tabell 12: Byindeks for Tromsø viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Endring per år	2019-2024	-6,3
	2023-2024	4,3

For 2024 er beregnet personbiltrafikk sammenlignet med 2019 redusert med 6,3 pst. Trafikkendringen i 2024 sammenlignet med samme periode i 2023, viser en økning på 4,3 pst.

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

Langtidsstengte tunneler på Tromsøya og en flere måneders stengt bru mellom fastlandet og Tromsøya gjør beregningen av byindeksen noe usikker. Stengningene har påvirket trafikkmønstrene, og dette er delvis tatt hensyn til i beregningen av byindeksen.

Tromsø hadde takstøkning 14. juni 2024 (KPI) og har vedtatt redusert rabatt på elbiler juli 2026.



KRISTIANSANDSREGIONEN

Kristiansandsregionen hadde belønningsavtale for perioden 2020-2023. Belønningsmidlene for 2024 ble en del av byvekstavtalen (2024-2033) som ble inngått høsten 2024. Det er overførte midler på 85,2 mill. kr fra tidligere år.

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

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

Kristiansandsregionen	Overført fra tidligere	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	85,2	214,5	303,6	157,6	-146,0

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Kristiansandsregionen hadde totalt 303,6 mill. kr til disposisjon for 2024, hvor 85,2 mill. kr er overført fra 2023. Merk at det i løpet av året er avdekket feil i oppgitt overført beløp, og dette er høyere enn avviket som ble rapportert i årsrapport for 2023 og tertialrapport 2 2024. Mesteparten av tilskuddet i 2024 er benyttet til drift av kollektiv. I tillegg er det benyttet tilskudd til blant annet Kjoskrysset og reduserte billettpriser på kollektiv.

Ved utgangen av 2024 har mindreforbruket økt til 146 mill. kr. Økningen skyldes i all hovedsak at utbetalingen av byvekstmidler kom sent på året i 2024. Det har derfor vært krevende å bruke opp midlene i tildelingsåret. Partene i byvekstsamarbeidet har forpliktet seg til å bruke opp pengene tildelt i 2024, ila. 2025.

Måloppnåelse

Tabell 12: Byindeks for Kristiansandsregionen viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Endring per år	2023-2024	-0,6

For 2024 er beregnet personbiltrafikk sammenlignet med 2023 redusert med 0,6 pst.

I Kristiansand er det enighet om at referanseår for rapportert byindeks er 2023. En treårs glidende indeks er tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

Det var en takstøkning i eksisterende bomstasjoner i juni 2024, og det etableres 10 nye bomstasjoner i februar 2025. Det er forventet en ytterligere reduksjon i biltrafikken når de nye bomstasjonene er på plass.

NEDRE GLOMMA

Nedre Glomma hadde belønningsavtale for perioden 2020-2023. Belønningsmidlene for 2024 ble en del av byvekstavtalen (2024-2033) som ble inngått høsten 2024. Det er overførte midler på 24,3 mill. kr fra tidligere år.

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



Tabell 11: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Nedre Glomma. Tall i mill. kr

Nedre Glomma	Overført fra tidligere	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	24,3	173,8	198,1	117,0	-81,1

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Nedre Glomma hadde totalt 198,1 mill. kr til disposisjon for 2024, hvor 24,3 mill. kr er overført fra 2023.

Midlene er i hovedsak benyttet til investeringstiltak innen kollektiv og sykkel (35,7 mill. kr), drift av kollektivtransport og fergetilbud (29,7 mill. kr) og reduserte billettpriser på buss (29,2 mill. kr). I tillegg har deler av tilskuddet blitt benyttet på mindre poster som mobilitetsprosjekter, videreføring av Hjem-Jobb-Hjem, areal og parkering og drift- og vedlikeholdstiltak.

Ved utgangen av 2024 er mindreforbruket økt til 81,1 mill. kr. Økningen skyldes i all hovedsak at utbetalingen av byvekstmidler kom sent på året i 2024. Det har vært en forutsetning fra avtaleinngåelse at tildelingene i 2024 og 2025 må ses i sammenheng. Det planlegges ut ifra at overførte midler fra 2024 i størst mulig grad benyttes i 2025.

Måloppnåelse

Tabell 12: Byindeks for Nedre Glomma viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Endring per år	2023-2024	-2,1

For 2024 er beregnet personbiltrafikk sammenlignet med 2023 redusert med 2,1 pst.

I Nedre Glomma er det enighet om at referanseår for rapportert byindeks er 2023. En treårs glidende indeks er tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

Bompengeinnkrevningen for fase 2 i bypakken startet 20. mars 2024, slik at den trafikkdempende effekten av bompengeinnkrevningen «kun» har vært gjeldende for ¾ av 2024. I 2025 vil vi få denne effekten for hele året, og vi vurderer på nåværende tidspunkt ikke behov for iverksetting av ytterligere trafikkdempende tiltak.

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

Statens vegvesen har i 2023 og 2024 iverksatt tiltak for å få ned det akkumulerte avviket for tidligere år. Dette er til nå gjort ved å presisere og bevisstgjøre byområdene i statens økonomireglement, både i tildelingsbrevene for 2023 og 2024 samt gjennom vår deltakelse i styringsgruppene i byområdene. Forbruk per by for belønningsmidler vises under. Tabell 13 viser resultatet samlet for Buskerudbyen og Grenland, og at det er 28,9 mill. kr i samlet avvik for disse byene ved utgangen av 2024. Dette er en betydelig nedgang fra utgangen av 2023 da avviket for disse to byene var 76,6 mill. kr.

Tabell 13: Samletabell byområder med belønningsavtaler

Samletabell	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	76,6	163,1	239,7	210,9	-28,9



BUSKERUDBYEN

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

Buskerudbyen	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	22,8	93,4	116,2	104,6	-11,6

Belønningsordningen til bedre kollektivtransport

Buskerudbyen hadde totalt 116,2 mill. kr til disposisjon for 2024, hvor 22,8 mill. kr er overført fra 2023. Mindreforbruket er nær halvert i løpet av året. Størsteparten av midlene er brukt på drift av buss.

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

Tallene i tabellen over er inkludert midler til Brakerøya stasjon på 7,9 mill. kr som i forbindelse med nysalderingen i 2024 ble overført til post 30.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

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

Måloppnåelse

Tabell 19: Byindeksen for Buskerudbyen viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-1,3
	2016 - (jan 2022 – aug 2024)	0,3
Endring per år	2016 - 2024	-0,7
	2023 - 2024	0,1

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2022- des 2024) har vært 0,3 pst. høyere sammenlignet med 2016.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjeden av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til 2024 til å være -0,7 pst, og 0,1 jan-des 2023-2024.

GRENLAND

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

Grenland	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Til disposisjon 2024	Resultat 2024	Avvik (til disp. – resultat)
Belønningsmidler	53,8	69,7	123,5	106,3	-17,3

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport

Det var 123,5 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 53,8 mill. kr er overført fra 2023. Fylkeskommunen oppga i sluttrapporten at det ved en inkurie ikke ble rapportert riktige overførte tall i årsrapporten for



2023 eller i årets tertialrapporter. Belønningsmidlene er i stor grad benyttet til å styrke kollektivtilbudet gjennom hyppigere avganger. I tillegg er midlene benyttet til mindre investeringsprosjekter i sentrum og langs hovedruter, styrket helårsdrift på viktige gang- og sykkelruter og mobilitetsveiledning og kampanjer.

Ubrukte belønningsmidler vil bli omfordelt i en felles politisk sak våren 2025 til prosjekter og tiltak som lar seg realisere i 2025.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det var 59,3 mill. kr til disposisjon i 2024, hvorav 36 mill. kr er overført fra 2023. I søknad om ny belønningsavtale for 2025-2028 er det et lokalt ønske om å slå sammen ordningene med tilskudd til reduserte billettpriser og belønningsmidler. Dette fordi Grenland i dag en har en av landets billigste billettordninger, og at det derfor gir bedre måloppnåelse å benytte tilskuddet til andre tiltak.

Måloppnåelse

Tabell 19: Byindeksen for Grenland viser følgende:

	Årsperiode	Endring i trafikkmengde (%)
Tre års glidende indeks	2016 - (jan 2021 - des 2023)	-2,5
	2016 – (jan 2022 – des 2024)	-1,5
Endring per år	2016 – 2024	-1,4
	2023-2024	0,6

Byindeksen indikerer at personbiltrafikken for den samlede treårsperioden beregnet med tre års glidende indeks (jan 2022- des 2024) har vært 1,5 pst. lavere sammenlignet med 2016.

I tillegg til tre års glidende indeks beregnes en årlig byindeks som estimerer endring fra foregående år. Sammenkjeden av de årlige indeksene estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til 2024 til å være -1,4 pst, og 0,6 jan-des 2023-2024.

Tilskudd til byområder som verken har byvekstavtaler eller belønningsavtaler

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

Midlene for 2024 har inngått som statlig bidrag i bypakkene for Bodø og Ålesund med 15,55 mill. kr til hvert byområde, og er brukt til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak.

Av midlene tildelt til Bodø i 2024 er det regnskapsført 9,1 mill. kr på tre ferdigstilte prosjekter. Bodø har også noe overførte midler fra tidligere år, og har i overkant av 9 mill. kr totalt i ubrukte midler ved utgangen av 2024. Samtlige midler er knyttet til ulike prosjekt som forventes ferdigstilt i løpet av 2025.

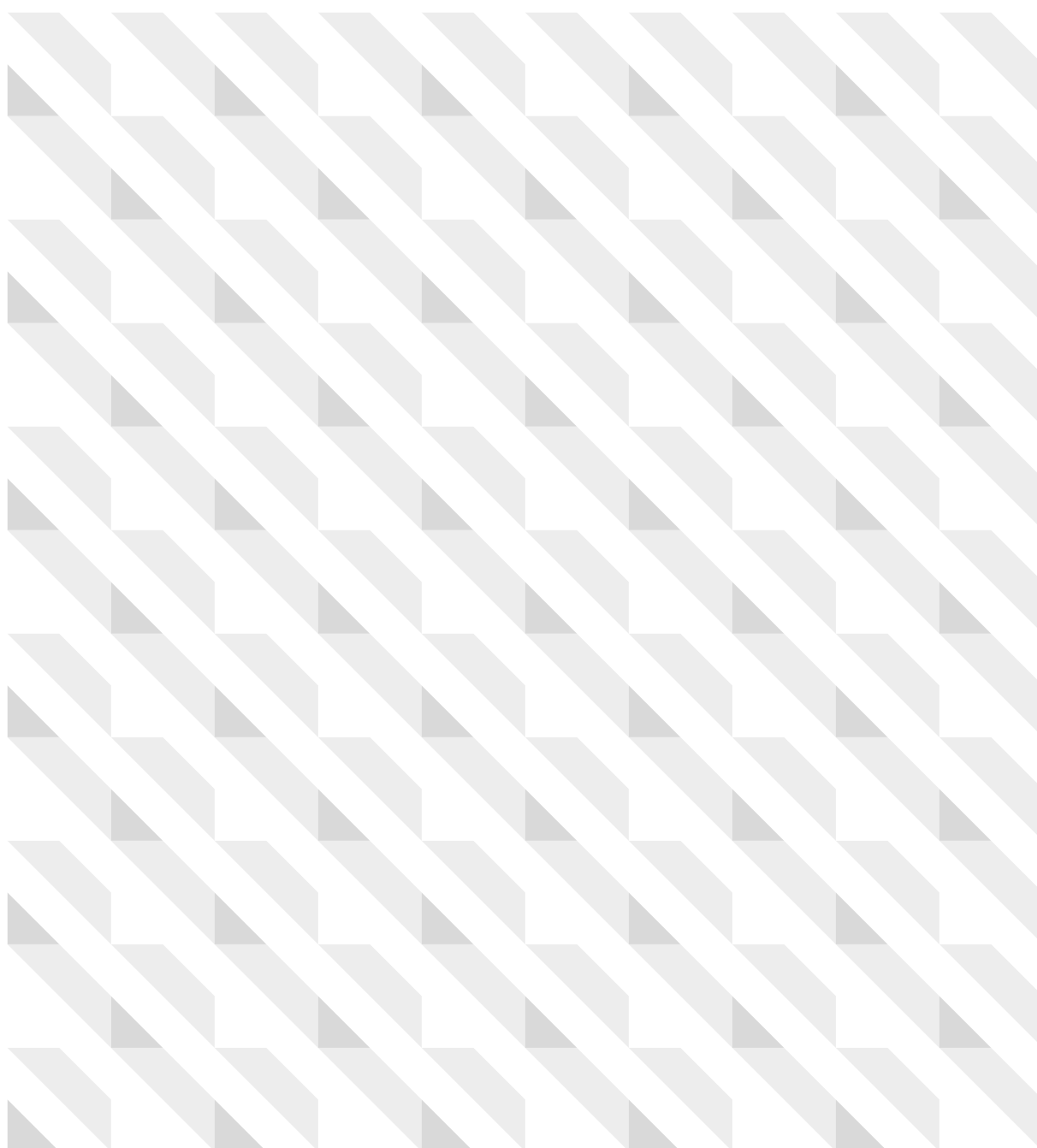


I Ålesund er 12,55 mill. kr av de tildelte midlene for 2024 brukt til riksveg-prosjektet E136 Hatlaåstunnelen– Vindgårdsskiftet – gang og sykkelvei. Tilskuddet ble omdisponert til post 30 ifm. nysalderingen. 3 mill. kr ble tildelt og er benyttet i sin helhet av Ålesund kommune, til prosjektet Trafikksikkerhetstiltak på Lerstadbakken. Overført beløp fra 2023 (8,2 mill. kr) har i sin helhet blitt benyttet på prosjektet som fikk tildelingen i 2023: Sykkelvei Tonningsgt. - Steinvågbrua. Alle midlene i Ålesund er dermed benyttet i henhold til kriteriene for ordningen og det er ved utgangen av 2024 ikke mindreforbruk i Ålesund.



Vedlegg 5

Oversikt over tilsynssaker fra Vegtilsynet





Oppfølging av funn i Vegtilsynssaker

I Vegtilsynet tilsynsprogram for 2024 var det omtalt fire temaer for tilsynssaker; «Drift og vedlikehold», «Plan og utbygging», «Samfunnssikkerhet og beredskap» og «Etterlevelse av forordninger».

Nummer	Tittel	Temaområde	Tilsynsform	Antall avvik
2023-08	Avbøtende tiltak på smal firefelts motorveg Statens vegvesen	Plan og utbygging	Systemtilsyn	0
2024-01	Håndtering av skredfare i utbyggingsprosjekter	Plan og utbygging	Systemtilsyn	1
2024-02	Tilsynsmøte om oppfølging av bruinspeksjon	Drift og vedlikehold	Tilsynsmøte	0
2024-03	Etterlevelse av EU-forordning 962-2015	Etterlevelse av forordninger	Etterlevelsestilsyn	0
2024-04	Etterlevelse av EU-forordning 886-2013	Etterlevelse av forordninger	Etterlevelsestilsyn	0
2024-06	Vedlikehold av vegdekke	Drift og vedlikehold	Systemtilsyn	3
2024-07	Alarmer fra tunnel*	Samfunnssikkerhet og beredskap	Tilsynsmøte	
2024-09	Beredskap og sikkerhet i Operatunnelen*	Samfunnssikkerhet og beredskap	Systemtilsyn	
2024-01	Skrednett	Drift og vedlikehold	Tilstandsundersøkelse	0
2024-02	Riksvegar i område nord	Drift og vedlikehold	Tilstandsundersøkelse	0

*Pågående tilsyn, rapporter er ikke mottatt.

Ikke avsluttede tilsyn:

Nummer	Tittel	Temaområde	Tilsynsform	Antall åpne avvik
2020-05	Tiltakstid ved drift av eksisterende veg	Drift og vedlikehold	Systemtilsyn	2
2023-02	Øvelser i tunnel	Samfunnssikkerhet og beredskap	Systemtilsyn	1

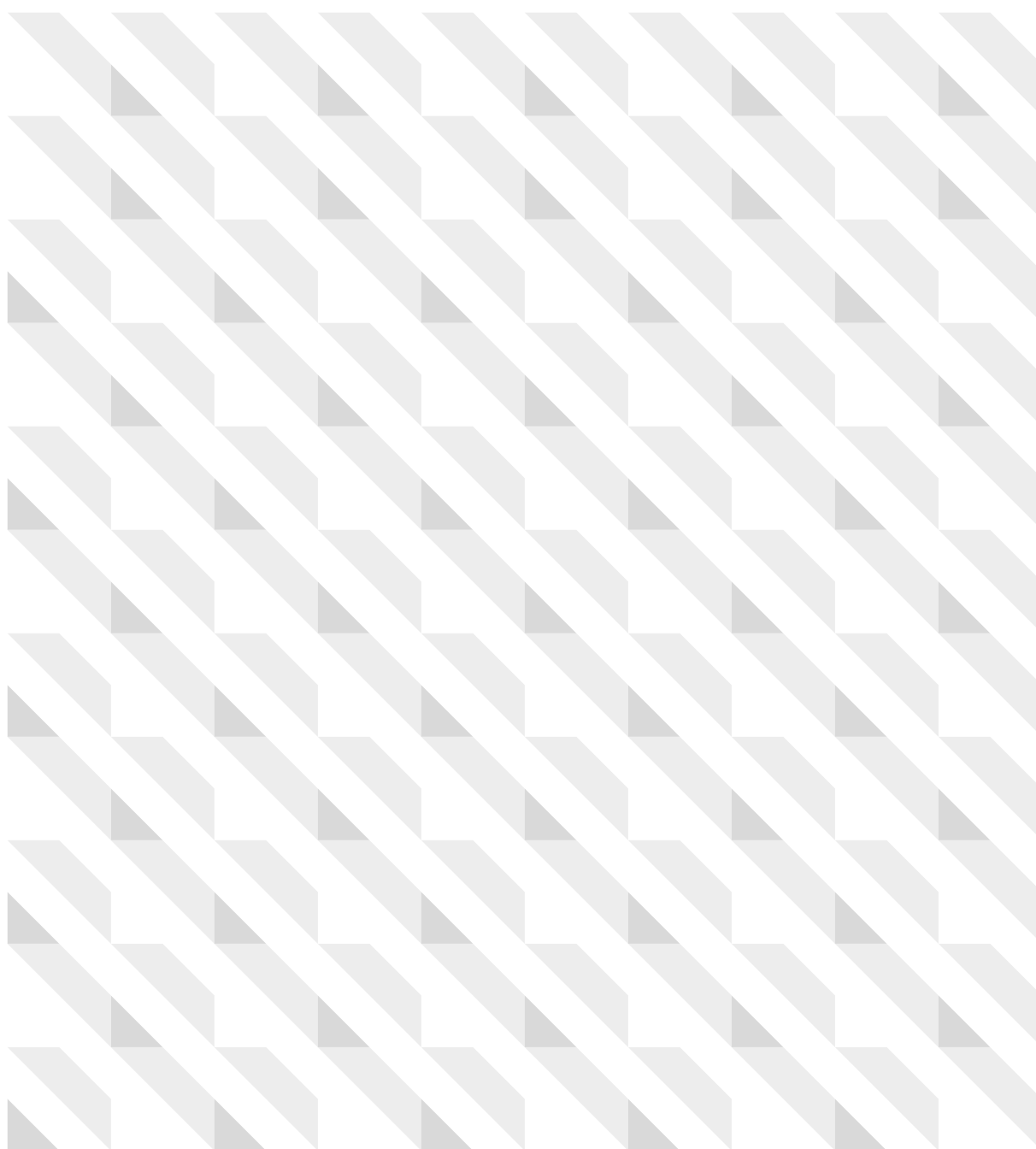
Avsluttede tilsyn 2024

Nummer	Tittel	Avvik lukket	Tilsyn lukket
2020-06	Sykkelforbod i tunnel	1	15.05.2024
2021-09	Vegoppmerking etter dekkefornying	1	24.09.2024



Vedlegg 6

Overordnet status og risiko- vurdering på oppdrag i budsjettåret





Oppdrag i tildelingsbrevet 2024

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

Forklaring på statuslys:

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

Nr.	Beskrivelse	Frist	Status	Risiko
1-2024	Helsekrav for kjøreseddel – utredning av dispensasjonsadgang	31. des.24	Utredning med tilrådning er sendt Samferdselsdepartementet innen fristen. Statens vegvesen må følge opp oppdraget i 2025. Ny forskning på området for synsfeltutfall vil kunne påvirke reglene for kjøring med synsfeltutfall og en ev. dispensasjonshjemmel må vurderes i lys av dette.	

Supplerende tildelingsbrev med oppdrag

Per andre tertial 2024 har Statens vegvesen 12 oppdrag i supplerende tildelingsbrev. Tabellen nedenfor viser kort status på oppdrag og risiko tilknyttet oppdraget.

Forklaring på statuslys:

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

Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
2-2024	Ladeinfrastruktur – tilgjengeliggjøring for annen sjø- og landtransport (supplerende tildelingsbrev nr. 4)	01.nov.24	Oppdrag er svart ut innen frist.	



Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
3-2024	Gjennomføring av forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon (eFTI-ordningen). (Supplerende tildelingsbrev nr. 7)	01.nov.24 Første delfrist: 24.juni.24	Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbanedirektoratet fått i oppdrag fra SD å vurdere hvordan forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon (eFTI-forordningen) kan gjennomføres. Dette omfatter tekniske og organisatoriske tiltak, utkast til høringsnotat, forslag til tidsplan for gjennomføring av forordningen og oppdatering av EØS-posisjonsnotater. Dette skal leveres innen 1. mai 2025. Regelverket berører flere offentlige etater og en rekke transportrelaterte virksomheter og kommunikasjonsaktivitetene vil være vesentlige i en gjennomføring av forordningen. Det pågår aktiviteter knyttet til alle disse tiltakene, ikke minst oppdatering av EØS-posisjonsnotater, tekniske vurderinger og kartlegging av interesser.	
4-2024	Oppdrag nr. 4-2024: Oppdatering av det faglige grunnlaget til kommende forhandlinger om byvekstavtaler (supplerende tildelingsbrev nr. 9)	15.des.25	Oppdraget er i henhold til plan.	
5-2024	Oppdrag nr. 5-2024: Utforming av tilskuddsordning for fem mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtale (supplerende tildelingsbrev nr. 9)	30.sep.2024	Retningslinjene for tilskuddsordningen er avklart med SD og invitasjon til å søke tilskudd ble sendt ut 10.12.2024 (24/336565-1). Arbeidet med å utarbeide retningslinjer er dermed ferdigstilt. Første rapportering på tilskuddsordningen vil skje i årsrapporten for 2025.	
6-2024	Krysning av Nordfjorden, bruk av ferjeavløsningsmidler mv (supplerende tildelingsbrev nr. 15)	Første delfrist: 01.sep.24 Utredning: Sommer 2025	Statens vegvesen har startet utredningen av den skisserte løsningen fra Nordfjordbrua AS, basert på bestilling. Arbeidet er i rute.	
7-2024	Kartlegging av aktuelle strekninger for ATK og S-ATK (supplerende tildelingsbrev nr. 16)	31.okt.24	Oppdrag er svart ut innen frist.	
8-2024	Endring av kriteriene for mer proaktiv bruk av ATK. (supplerende tildelingsbrev nr. 16)	15.des.24	Oppdrag er svart ut innen frist.	
9-2024	Vurdering av behov for nye KVVU-er (supplerende tildelingsbrev nr. 17)	15.jan.24	Oppdrag er svart ut innen frist.	
10-2024	Retningslinjer for nytt tilskudd til byvekstavtaler (supplerende tildelingsbrev nr. 18)	1.des.25	Oppdraget er i henhold til plan.	
11-2024	Oppfølging av bompenger i NTP 2025-2036 (supplerende tildelingsbrev nr. 19)	15.okt.25	Oppdraget er i henhold til plan.	
12-2024	Nasjonal handlingsplan for infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR) – oppstart (supplerende tildelingsbrev nr. 21)	20.feb.25	Oppdrag er svart ut innen frist.	
13-2024	Utredning av mulighetsrommet for å stille krav som fremgår av forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter mv. ved kjøp av ferietjenester. (supplerende tildelingsbrev nr. 22)	15.mai.25	Oppdraget er i henhold til plan. Det er god dialog mellom SD og SVV om saken.	



Nr.	Beskrivelse av oppdrag	Tidsfrist	Status	Risiko
23/18295	Vurdere innstramming i reglene for sidevendte seter og ståplasser i buss (ikke oppdrag i supplerende tildelingsbrev)	31.des.24	Oppdraget ble mottatt fra SD i mars 2024, og en intern arbeidsgruppe har jobbet med utredning og høringsnotat. Arbeidet har vært omfattende og krevende, og har skjedd i tett samhandling med berørt bransje og departementet. Oppdraget ble fullført i desember 2024, da forslag til nytt regelverk ble sendt på høring. Vi avventer p.t. høringsfrist som er satt til 21. mars 2025.	●
23/21362	Direktiv 2022/738 om endring av direktiv 2006/1 om bruk av utleiekjøretøy uten fører til godstransport på vei (ikke oppdrag i supplerende tb)	13.des.24	Forslag til høring ble utarbeidet som et samarbeidsprosjekt mellom Trafikant- og Kjøretøy/ Statens vegvesen, Tolletaten og Skatteetaten. Forslaget ble oversendt til Samferdselsdepartementet innen fristen.	●
24/272522-1	Behov for endring i søknadsskjema for godstransportløyve (ikke oppdrag i supplerende tb)	31.des.24	Søknadsskjema for godstransportløyve ble i 2024 endret i henhold til bestilling fra SD, slik at virksomheten som søker må bekrefte at den ikke har mer enn 25 % eiere fra Russland eller Belarus. Nytt skjema ble publisert 4. november 2024, og saken anses som avsluttet.	●

Oppdrag fra 2023

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

Forklaring på statuslys:

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

Nr.	Beskrivelse	Frist	Status	Risiko
4-2023	Arealregnskap: Statens vegvesen skal vurdere utvikling av og innføring av arealregnskap for sine prosjekter.	31.des.23	Arbeidet med ytterligere sikkerhet i beregningsgrunnlaget er igangsatt med en GIS-analyse for arealbruk. Det planlegges involvering av de øvrige transportetatene medio januar 2025. Endelig Gis-analyse vil foreligge vår 2025.	●
11-2023	Nasjonale føringer på riks- og fylkesvegnettet (supplerende tildelingsbrev nr. 7 - 2023)	31.des.24	Utredningen er avsluttet, og endelig rapport leveres SD i T1 2025.	●



Nr.	Beskrivelse	Frist	Status	Risiko
13-2023	Oppdrag om grunnlagsmateriale for ekstern kvalitetssikring av E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør (supplerende tildelingsbrev nr. 9)	31.des.24	Statens vegvesen forbereder grunnlag for KS2 i tråd med oppdraget fra Samferdselsdepartementet. Dette ses i sammenheng med kommunens utredning av trase for tunnel for bybanen, etterfølgende prosess med reguleringsplan for valgt løsning og den kommende prosessen med reforhandling av byvekstavtalen. Avklaringer gjennom disse prosessene vil ha betydning for når Statens vegvesen anbefaler at prosessen med KS2 bør startes opp. KS2 er ferskvare og bør gjøres relativt tett opp til at det er aktuelt å bevilges midler til å starte byggingen. Videre framdrift vil bli tatt opp med SD.	
14-2023	Oppdrag om å foreta ny totalgjennomgang av forskriften om parkeringstillatelse for forflytningshemmede (supplerende tildelingsbrev nr. 11 - 2023)	31.des.24	Arbeidet er påstartet. Vi har gjennomført flere dialogmøter og fortsetter arbeidet i 2025.	
18-2023	Etablering av nytt løyverregister (supplerende tildelingsbrev nr. 15)	31.des.25	Utviklingen av nytt løyvesystem for gods- og turvognløyver er noe forsinket knyttet til opprinnelig plan. Prodsetting forventes medio 2025.	





Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
vegvesen.no