



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2452-

27. oktober 2023

## **Statsbudsjettet 2023 - supplerende tildelingsbrev nr. 14 – tildeling av midler til OPS-prosjekter, lønnsoppgjøret 2023 og oppdrag om effektivisering**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2023 datert 3. januar 2023.

Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder tildeling av midler på kap. 1320, post 29 til OPS-prosjekter, budsjettmessige virkninger av lønnsoppgjøret 2023 og oppdrag om effektivisering i Statens vegvesen.

### **1. OPS-prosjekter – tildeling av ytterligere midler i 2023**

#### **Tildeling for å dekke lønns- og priskompensasjon i OPS-prosjekter som bygges**

Det vises til supplerende tildelingsbrev nr. 8 – E10/rv. 85

Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta og rv. 555 Sotrasambandet, av 19. juni 2023, og til supplerende tildelingsbrev nr. 9 – revidert budsjett m.m., av 29. juni 2023.

I statsbudsjettet for 2023 er det satt av om lag 2 000 mill. kr til OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta. Dette omfatter milepælsutbetalinger og kompensasjon for lønns- og prisstigning. Statens vegvesen opplyser i brev av 18. september 2023 at prognosene for utbetaling av kompensasjon for lønns- og prisstigning for 2023 er om lag 280 mill. kr på rv. 555 Sotrasambandet og om lag 50 mill. kr på E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta. Statens vegvesen ber derfor om å få stilt 330 mill. kr til disposisjon i 2023.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Thomas Tørmo  
22 24 83 12

### **Ekstraordinær prisjustering**

Ved behandlingen av Prop. 118 S (2022–2024), jf. Innst. 490 S (2022–2023), økte Stortinget bevilgningen på kap. 1320, post 29, med 95,742 mill. kr knyttet til ekstraordinær prisstigning. I påvente av at rutinene for fordeling av midler skulle fastsettes ble ikke disse midlene stilt til disposisjon for Statens vegvesen, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 9. Midlene skal håndtere prisvekst i kontraktsfestet statlig vederlag til OPS-strekningene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder, E18 Grimstad–Kristiansand i Agder og rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet samt oppgradering av fem tunneler på strekningen E39 Klett–Bårdshaug

### **Oppsummert**

Samferdselsdepartementet stiller med dette 425 742 000 kr av bevilgningen på kap. 1320, post 29 *OPS-prosjekter* til disposisjon for Statens vegvesen i 2023 i samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten.

Departementet vil komme tilbake til rutiner for behandling av avsetningene på kap. 1320, post 29 til OPS-prosjekter.

## **2. Lønnsoppgjøret 2023**

På bakgrunn av lønnsoppgjøret i det statlige tariffområdet i 2023 er Statens vegvesen tildelt 75 860 000 kr over kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter.

Tildelingen stilles med dette til disposisjon for Statens vegvesen.

Økningen under posten vil bli innarbeidet i kolonnen for bevilgning i det trykte statsregnskapet.

## **3. Effektivisering i Statens vegvesen**

I økonomireglementet er det et grunnleggende styringsprinsipp at en virksomhets ressursbruk skal være effektiv. Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for at Statens vegvesen bruker sine ressurser effektivt.

Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader til 10,4 mrd. kr innen utgangen av 2024. Departementet har brukt målet for reduksjon av interne kostnader som en sentral indikator på effektiv ressursbruk siden målet ble opprettet og presentert i statsbudsjettet for 2019.

Oppdrag nr.:	17-2023
Navn på oppdrag	Innspill til effektiviseringsarbeid
Samferdselsdepartementet vurderer nå hvordan departementet skal følge opp effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen etter 2024, bl.a. om det skal fastsettes et nytt effektiviseringsmål for kommende periode eller om dette arbeidet skal følges opp på en annen måte. Vi ber i dette brevet om innspill fra Statens vegvesen til dette arbeidet.	

## **Om dagens effektiviseringsmål**

Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader til 10,4 mrd. kr innen utgangen av 2024. Målet innebærer en reduksjon av disse kostnadene på om lag 15 pst. fra nivået i 2017 til 2024.

Målet ble etablert i 2018 som oppfølging av områdegjennomgangen av Statens vegvesen. I 2021 ble det utarbeidet en overordnet plan for realisering av gevinster i Statens vegvesen. Planen synliggjør år for år anslag på reduksjon i interne kostnader og hvordan dette fordeler seg på den enkelte budsjettpost. Planen er verktøy som skal bidra til oppfølging av gevinster etter områdegjennomgangen. Statens vegvesen rapporterer på utvikling i målet ifm. de ordinære budsjettprosessene, i tertialrapportering og årsrapport.

## **Vurdering av nytt effektiviseringsmål for Statens vegvesen**

### *Avgrensning av målet*

I dagens effektiviseringsmål inngår i begrepet «interne kostnader» kostnader til lønn, konsulentkjøp og andre av etatens driftskostnader. De største enkeltområdene er støttefunksjoner, planleggingsaktivitet, byggherreaktivitet og trafikant- og kjøretøyområdet. Interne kostnader skiller seg fra såkalte eksterne kostnader, som i hovedsak er knyttet til entrepriser innenfor drift, vedlikehold og investeringer.

Dagens avgrensning av interne kostnader har sitt opphav i Statens vegvesens effektiviseringsprogram, som ble opprettet i 2014. Interne kostnader ble i effektiviseringsprogrammet kalt «påvirkbare kostnader» og eksterne kostnader ble kalt «ikke-påvirkbare kostnader». Formålet med effektiviseringsprogrammet var at Statens vegvesen skulle effektivisere den delen av egen virksomhet de selv kunne påvirke direkte og at frigjorte midler kunne brukes til økt drift og vedlikehold. Avgrensningen ble videreført i målet for reduksjon av interne kostnader etter anbefaling fra Capgemini Consulting i områdegjennomgangen.

Det er flere grunner til å vurdere om det er hensiktsmessig å videreføre dagens avgrensning, herunder:

- I Riksrevisjonens Dokument 3:11 (2022–2023) *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier* peker Statens vegvesen på at avgrensningen i noen tilfeller kan gi insentiver for feil valg
- Det har skjedd store organisatoriske endringer i Statens vegvesen
- Statens vegvesens teknologisatsing utgjør i hovedsak interne kostnader.

Vi ber om Statens vegvesens vurdering av dagens avgrensning av interne kostnader fortsatt er hensiktsmessig. Dersom avgrensningen vurderes som lite hensiktsmessig å videreføre, ber vi Statens vegvesen foreslå alternative avgrensninger/innretninger av et effektiviseringsmål. Dersom Statens vegvesen i sin avgrensning legger opp til at områder tas ut av interne kostnader og ikke lenger omfattes av effektiviseringsmålet, ber vi om etaten

skissere hvordan disse områdene kan ivaretas av annen rapportering, se nærmere omtale under.

#### *Absolutt mål eller målt opp mot en referansebane*

Statens vegvesen sitt effektiviseringsprogram startet opp i 2014 med bakgrunn i NTP 2014-2023. Målet for programmet var å redusere interne kostnader med 10-15 pst. innen 2023, sammenlignet med hva som ville være forventet utvikling i interne kostnader uten programmet. I områdegjennomgangen av Statens vegvesen i 2017 og 2018 mente ekstern konsulent at bruken av referansebanen for å måle effektiviseringsarbeidet ikke fungerte etter hensikten, bl.a. fordi rammene ikke ble økt på måten det ble forutsatt i NTP 2014-2023. Konsulenten anbefalte opprettelsen av et absolutt måltall for å sikre bedre sporbarhet av effektiviseringsarbeidet. Dette førte til at det ble innført et mål som var uavhengig av framtidig utvikling i samlede utgifter.

Vi ber om Statens vegvesens vurdering om et absolutt mål bør videreføres, erstattes med et mål som tar utgangspunkt i en referansebane eller andre alternativer.

#### *Størrelse på effektiviseringskrav*

Gjeldende mål innebærer en reduksjon av interne kostnader på rundt 2 pst. årlig, og en tilsvarende årlig reduksjon vil være utgangspunktet for å vurdere målet for kommende periode. Vi ber Statens vegvesen vurdere alternativer til dette, f.eks. en nedenfra-og-opp tilnærming med utgangspunkt i identifiserte gevinster i pågående og kommende virksomhetsutviklingstiltak.

#### *Måleperiode*

Vi ber om at Statens vegvesen gir en vurdering av perioden et effektiviseringskrav bør gjelde for. Et naturlig utgangspunkt kan være at et nytt mål skal oppnås innen utgangen av 2030 (dvs. samsvar med første seksårsperiode i kommende NTP), men dersom Statens vegvesen vurderer at andre tidfester er bedre egnet ber vi om forslag med kort redegjørelse for ev. sammenheng med Statens vegvesens forslag til utforming av mål.

#### *Innføring av statlige regnskapsstandarder*

Vi ber videre om at Statens vegvesen vurderer om innføringen av statlige regnskapsstandarder (SRS) har konsekvenser for egnet måleperiode for og innretning av effektiviseringsmål, jf. at et av formålene med innføringen er å legge til rette for mer effektiv ressursbruk ved å gi bedre kjennskap til kostnader, som virksomheten kan koble til informasjon om ulike aktiviteter, tjenester og effekter.

#### **Annen rapportering på effektivisering**

Vi ber også Statens vegvesen kort oppsummere annen rapportering som kan gi et bilde av etatens effektiviseringsarbeid, og særlig adressere dersom etaten mener andre verktøy enn effektiviseringsmål er mest egnet for å sikre effektiv ressursbruk for et område. Dette kan eksempelvis være økt bruk av gevinstrealiseringsplaner der nytten i hovedsak tilfaller andre enn Statens vegvesen.

**Tidsløp**

Departementet foreslår at det avtales et møte for å avklare forventninger knyttet til oppdraget og vil kalle inn til et møte primo/medio november. I møtet vil vi også diskutere frist for oppdraget.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Thomas Tørmo  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

**Kopi**

Riksrevisjonen