



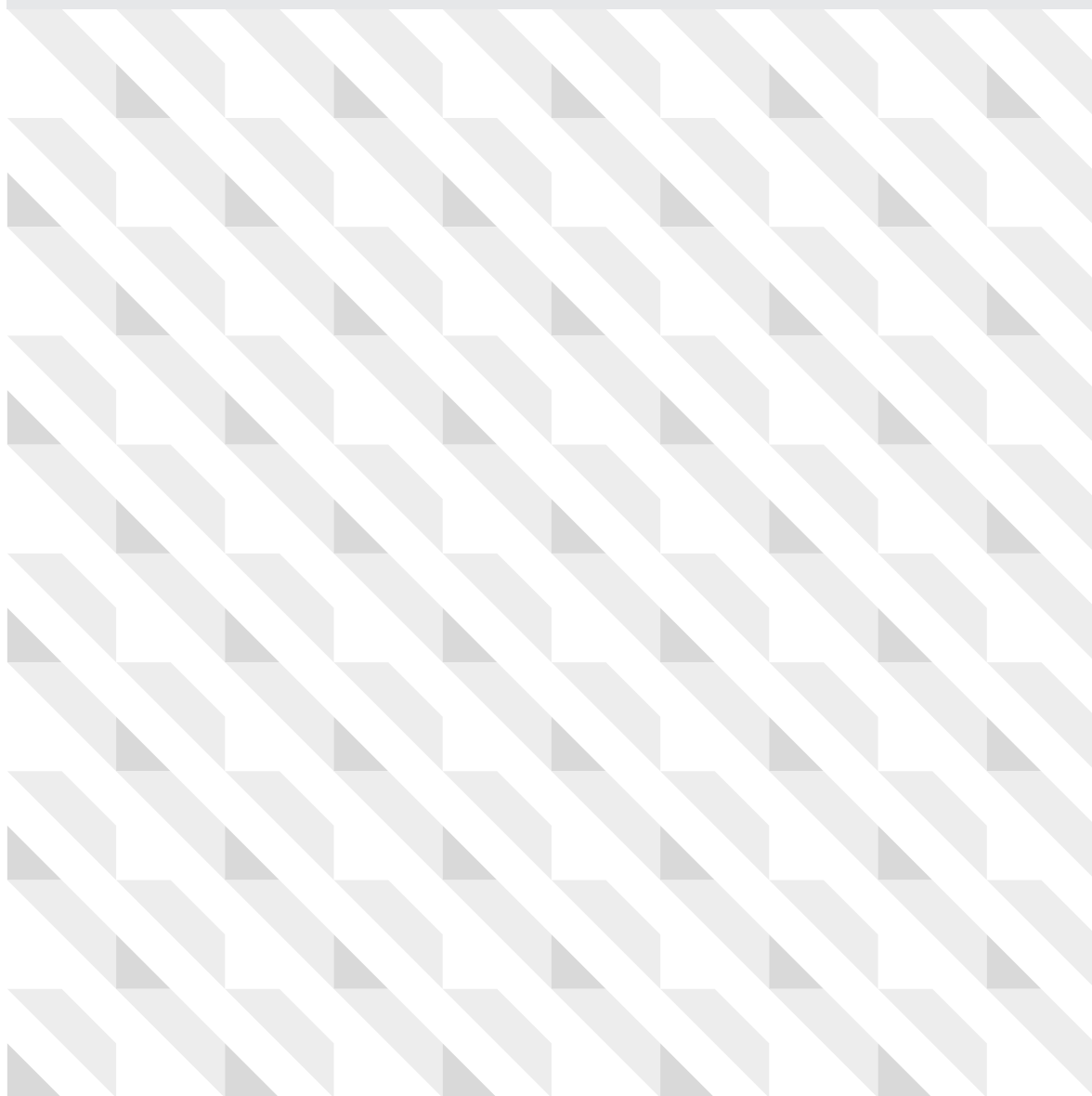
# Årsrapport 2025



Gimsøystraumen bru på E10. I 2025 ble vindvarsling på bru i sanntid tilgjengelig på [vegvesen.no/trafikk](https://vegvesen.no/trafikk) og i «Vegvesen Trafikk»-appen. Dette gir bedre trafiksikkerhet og mer forutsigbar framkommelighet, særlig på værutsatte strekninger. Foto: Karoline Rage

# Verdier

Statens vegvesen - profesjonell,  
framtidssrettet og inkluderende





## INNHOLDSFORTEGNELSE

|                                                                    |           |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Leders beretning</b>                                         | <b>5</b>  |
| <b>2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b>               | <b>8</b>  |
| 2.1. Bærekraft                                                     | 10        |
| 2.2. Organisasjon og ledelse                                       | 11        |
| <b>3. Årets aktiviteter og resultater</b>                          | <b>15</b> |
| 3.1 Resultater og måloppnåelse                                     | 16        |
| 3.1.1 Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet | 17        |
| 3.1.2 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål           | 26        |
| 3.1.3 Nullvisjonen for drepte og hardt skadde                      | 40        |
| 3.1.4 Effektiv bruk av ny teknologi                                | 54        |
| 3.1.5 Mer for pengene                                              | 60        |
| 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   | 75        |
| 3.2.3 Postvis omtale av kap. 1332 Transport i byområder mv.        | 76        |
| 3.2.4 Fullmakter                                                   | 76        |
| Tilsagnsfullmakter                                                 | 78        |
| <b>4. Styring og kontroll i virksomheten</b>                       | <b>80</b> |
| 4.1 Overordnet om styring og kontroll                              | 81        |
| 4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap                                 | 81        |
| 4.2.1 Hverdagsberedskap og veirelatert hendelseshåndtering         | 81        |
| 4.2.2 Totalforsvaret og understøttelse av Forsvaret                | 82        |
| 4.2.3 Virksomhetssikkerhet                                         | 82        |
| 4.2.4 Samlet risikovurdering og videre oppfølging                  | 83        |
| 4.3 Etterlevelse                                                   | 83        |
| 4.3.1 Habilitet                                                    | 83        |
| 4.3.2 Oppfølging av leverandører                                   | 83        |
| 4.3.3 Oppfølging av eksterne tilsyn, revisjoner og tilrådninger    | 84        |
| 4.3.4 Risikovurdering etterlevelse                                 | 86        |
| 4.4 Bemanning, kapasitet og kompetanse                             | 87        |
| 4.4.1 Bemanning i Statens vegvesen                                 | 87        |
| 4.4.2 Kompetanse                                                   | 87        |
| 4.4.3 Læringer                                                     | 88        |
| 4.4.4 Kjøp av konsulenttenester                                    | 89        |
| 4.4.5 Risikovurdering bemanning, kapasitet og kompetanse           | 90        |
| 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 Helse, miljø og sikkerhet                                      | 95        |
| 4.6.1 Arbeidsgiver HMS                                             | 95        |
| 4.6.2 HMS i entreprisen                                            | 96        |



|                                                                                                  |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.7 Seriositet                                                                                   | 97         |
| 4.7.1 Risikovurdering seriositet                                                                 | 98         |
| 4.8 Fellesføringer                                                                               | 98         |
| 4.9 EØS-arbeid                                                                                   | 99         |
| 4.10 Kundetilfredshet                                                                            | 99         |
| <b>5. Vurdering av framtidsutsikter</b>                                                          | <b>102</b> |
| <b>6. Årsregnskap</b>                                                                            | <b>104</b> |
| 6.1 Ledelseskommentar                                                                            | 105        |
| Formål                                                                                           | 105        |
| Prinsippnote til årsregnskapet                                                                   | 107        |
| 6.2 Bevilgningsrapportering med noter                                                            | 109        |
| Note A Forklaring av samlet tildeling                                                            | 110        |
| Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overført beløp til 2026            | 111        |
| Statens vegvesen – delegerte fullmakter                                                          | 111        |
| 1. Fullmakter vedtatt av Stortinget                                                              | 111        |
| 2. Fullmakter etter bevilgningsreglementet                                                       | 114        |
| 3. Andre fullmakter                                                                              | 114        |
| 4. Belastningsfullmakter                                                                         | 115        |
| 6.3 Artskontorapportering med noter                                                              | 116        |
| Note 1: Innbetalinger fra drift                                                                  | 117        |
| Note 2: Utbetalinger til lønn                                                                    | 118        |
| Note 3: Andre utbetalinger til drift                                                             | 119        |
| Pkt. 1: Fremmedytelser og entrepriser                                                            | 120        |
| Pkt. 2: Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter                                   | 120        |
| Pkt. 3: Kjøp av konsulent tjenester                                                              | 120        |
| Note 4: Finansinntekter og finansutgifter                                                        | 121        |
| Note 5: Utbetaling til investeringer                                                             | 121        |
| Note 6: Innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten                                  | 121        |
| Note 7: Utbetaling av tilskudd                                                                   | 121        |
| Note 8 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen                   | 122        |
| <b>Vedlegg 1 Nærmere om resultater</b>                                                           | <b>123</b> |
| <b>Vedlegg 2 Nærmere om oppfølging av store prosjekter</b>                                       | <b>136</b> |
| <b>Vedlegg 3 Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler, samt tilskudd til mindre byområder</b>    | <b>148</b> |
| <b>Vedlegg 4 Oversikt over tilsynssaker fra Vegtilsynet</b>                                      | <b>163</b> |
| <b>Vedlegg 5 Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren</b> | <b>165</b> |
| <b>Vedlegg 6 Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret</b>                  | <b>169</b> |
| <b>Vedlegg 7 Oppfølging av sentrale fellesføringer</b>                                           | <b>176</b> |



# 1. Leders beretning



Brøytebil på E134 Haukelivegen. Snøbrøyting er en viktig oppgave i driften av vinterveiene. Foto: Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



**Transportsektoren er en grunnleggende del av samfunnets totalberedskap. Den geopolitiske situasjonen, kombinert med hyppigere ekstremvær, har tydeliggjort Statens vegvesen sitt ansvar for å understøtte både samfunnssikkerheten og det militære forsvaret av Norge. Ekstremvær og komplekse hendelser rammer oftere og med stor kraft. Dette stiller høye krav til både beredskap, fleksibilitet og samhandling både internt i Statens vegvesen og mellom offentlige aktører. Det alvorlige kvikkleireskredet i Levanger illustrerte tydelig viktigheten av godt krisearbeid og effektiv koordinering i akutte situasjoner.**

2025 ble et krevende år for trafikkssikkerheten. 106 personer omkom på norske veier – en økning sammenlignet med 2024. Vi blir flere trafikantgrupper som skal dele veiarealet og det gir oss nye utfordringer. Å nå målet om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 krever svært mye, både av Statens vegvesen og av alle andre aktører som kan bidra til bedre trafikkssikkerhet i Norge. Etaten viderefører det nasjonale arbeidet med Nullvisjonen med målrettede tiltak basert på analyse av ulykker, risikofaktorer og trafikantadferd. Samtidig utvikles regelverket for å styrke beskyttelsen av utsatte trafikantgrupper.

Det har også i 2025 vært en markant økning i kostnadene ved bygging av infrastruktur. For å møte denne utviklingen og få mer for pengene etablerte vi et målrettet program for å optimalisere porteføljen av større utbyggingsprosjekter ytterligere. Etaten har god økonomistyring og tydelige prioriteringer innenfor tildelte rammer. Vi har hatt høy oppmerksomhet på effektiv drift og nådd måltallet for interne utgifter.

Seriøsitet i arbeidslivet og kampen mot sosial dumping har vært høyt prioritert i 2025. Ved hjelp av data og bedre analyser har Statens vegvesen gjennomført mer treffsikre kontroller av tungbiltransporten og fulgt entreprenørene tettere opp. Innsatsen ble ytterligere forsterket gjennom mange tverretatlige aksjoner med blant annet politi, Skatteetaten og Arbeidstilsynet. Dette arbeidet har bidratt til tryggere arbeidsforhold, bedre etterlevelse og økt tillit i markedet.

Utslippene fra veitransporten reduseres år for år og det er mulig å nå klimamålene i 2035 med målrettede tiltak. Av 189 020 nye personbiler var 177 717 elektriske i 2025, en økning på 9 pst og vi ser en positiv utvikling i andel nye vare- og tungbiler. Tungbilpakken med utbygging av ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser har vært avgjørende for denne utviklingen. I 2025 har Statens vegvesen videreført arbeidet med å redusere klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten og egen drift. Samtidig har vi styrket arbeidet med å begrense inngrep i natur og miljø gjennom bedre kunnskapsgrunnlag og mer bærekraftig planlegging.



Gode og kompetente medarbeidere er avgjørende for at vi skal kunne møte fremtidens utfordringer og skape forutsigbar fremkommelighet og god trafiksikkerhet for trafikanten. Vi tar teknologi aktivt i bruk i tjenesteutførelsen og målretter arbeidet for å bli mer effektiv, datadrevet og innovativ.

Oslo, 13. mars 2026



Foto: Karoline Rage, Statens vegvesen

Ingrid Dahl Hovland  
vegdirektør  
Statens vegvesen



## 2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall



Geotekniker på Ring 1 prosjektet i Oslo. Hammersborgtunnelen og Vaterlandstunnelen på Ring 1 i Oslo sentrum bygges om og oppgraderes slik at de møter nye krav i Tunnelsikkerhetsforskriften. 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

Nasjonal transportplan (NTP) angir de fem hovedmålene som ligger til grunn for etatens virksomhetsstrategi. Til sammen gir disse målene et tydelig strategisk rammeverk for hvordan Statens vegvesen skal prioritere innsatsen for å oppfylle samfunnsoppdraget. Hovedmålene beskriver ønsket utviklingsretning for transportsystemet og sikrer at etatens arbeid samlet sett bidrar til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. De styrker koblingen mellom samfunnsoppdrag, prioriteringer og resultater, og sørger for at innsatsen understøtter nasjonale mål for mobilitet, sikkerhet og klima- og miljøomstilling.

Operasjonaliseringen av etatens virksomhetsstrategi konkretiserer hvilke resultater som forventes innen hvert målområde. Virksomhetsstrategien gir et tydelig grunnlag for prioriteringer og resultatoppfølging gjennom året, og bidrar til at etatens innsats rettes mot tiltak som gir størst mulig samfunnsverdi.



Figur 2.2 Statens vegvesens virksomhetsstrategi



## 2.1. Bærekraft

Utviklingen av transportsystemet er en sentral del av Norges bidrag til en bærekraftig samfunnsutvikling. Transportsektoren har ansvar for å bidra til omstillingen til et lavutslippssamfunn, sikre klimatilpasning i et mer utfordrende klima, ivareta natur og miljø, støtte sosialt bærekraftige byområder og redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Statens vegvesens arbeid på bærekraftområdet skjer innenfor de transportpolitiske målene og gjennom etatens fem prioriterte bærekraftområder.

Bærekraft er et prioritert satsingsområde i etatens virksomhetsstrategi<sup>1</sup>. Ambisjonen er at bærekraftperspektivet skal integreres i hele virksomheten, på samme måte som trafiksikkerhet er forankret gjennom nullvisjonen. Vesentlighetsanalysen fra 2022 ligger fortsatt til grunn for prioriteringene, og strategien ble vedtatt i 2023 og revidert i 2024. Arbeidet i 2025 følger opp disse føringene og retter innsatsen mot områder der etaten har størst påvirkning.



Figur 2.3 Bærekraftstrategiens fem prioriterte områder

For å sikre kunnskapsbaserte beslutninger prioriterer etaten sammenstilling og deling av data. Arbeidet med strategier, handlingsplaner og styringsinformasjon videreføres og oppdateres fortløpende. Statens vegvesen bruker om lag 80 prosent av sitt totale budsjett på kjøp av varer og tjenester, og etaten skal være en profesjonell bestiller som stiller krav til klima, miljø og seriøse arbeidsforhold. Kravet om minst 30 prosent miljøvekting i anskaffelser fra 2024 har vært førende i 2025, og åpner for tydelige krav og mer bærekraftige kontrakter. Anskaffelsesstrategien støtter opp om etatens mål knyttet til klima og miljø, seriøsitet og ressursbruk.

Nytt og revidert regelverk er fortsatt en viktig premiss for bærekraftig utvikling i sektoren. Endringer som tilrettelegger for lavere ressursbruk, redusert klimagassutslipp, mindre beslag av natur og økt gjenbruk er særlig viktige. Arbeidet er tverrfaglig, tverrorganisatorisk og tverrsektorielt, og samarbeid med blant annet andre offentlige virksomheter, forskning, næringsliv og lokale aktører er avgjørende for å lykkes.

I 2025 har Statens vegvesen arbeidet videre med å styrke sitt bidrag til flere av FNs bærekraftsmål. Som oppfølging av bærekraftsmål 3 «God helse og livskvalitet» er det gjennomført et omfattende arbeid innen trafiksikkerhet, blant annet kontroller av over 640 000 tunge kjøretøy, risikovurdering av mer enn 140 000 svinger og utvikling av nytt trafikkskilt som varsler motorsyklister om risikofylte kurver. Gjennom byutredningene for landets største byområder og utredningen av lav- og nullutslippssoner har etaten også bidratt til bærekraftsmål 11 «Bærekraftige byer og lokalsamfunn» og bærekraftsmål 13 «Stoppe klimaendringene».

<sup>1</sup> <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/statens-vegvesen-sin-virksomhetsstrategi/>



Statens vegvesen har videre styrket innsatsen knyttet til natur og miljø, blant annet gjennom arbeid med mikroplast fra dekk og gjennom vedtak av en egen handlingsplan for mikroplast fra biltrafikk. For å bidra til oppfyllelse av bærekraftmål 14 «Livet i havet» har etaten åpnet viktige elvestrekninger for fiskevandring i forbindelse med veiutbygging, blant annet på E16 Bjørum–Skaret og E18 Liertoppen.

Flere tiltak i 2025 har også bidratt til klimamålene og til omstillingen av transportsektoren. Det er testet elektrisk brøyting over Hardangervidda, og den helelektriske fergen MF Hinnøy ble satt i drift på Bognes–Lødingen, med årlige utslippsreduksjoner på rundt 12 000 tonn CO<sub>2</sub>. Etaten har implementert krav om 30 prosent miljøvekting i alle anbudskonkurranser og stilt stadig tydeligere krav om utslippsfrie anleggsplasser i utbyggingskontrakter. Flere av prosjektene fungerer som piloter og gir verdifulle erfaringer for fremtidig standardisering.

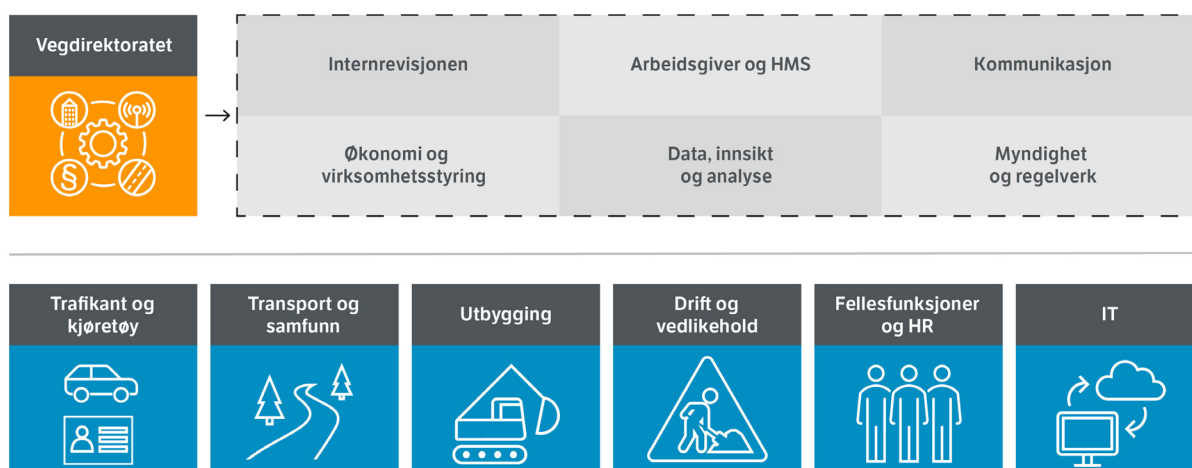
Statens vegvesen deltar aktivt i utvikling av nytt regelverk og standarder, blant annet gjennom arbeid med oppdatering av veinormalene N100, N400 og N500. Dette bidrar til mer effektiv arealbruk, økt gjenbruk og redusert materialbruk. Etaten deltar videre i internasjonale fora for forskning, innovasjon og utvikling av standarder som skal styrke bærekraftarbeidet i transportsektoren.

Ettersom bærekraftsarbeidet spenner over hele virksomheten og berører flere av etatens mål, rapporteres aktivitetene under de tilhørende toppmålene i kapittel 3 og i kapittel 4, på samme måte som tidligere år.

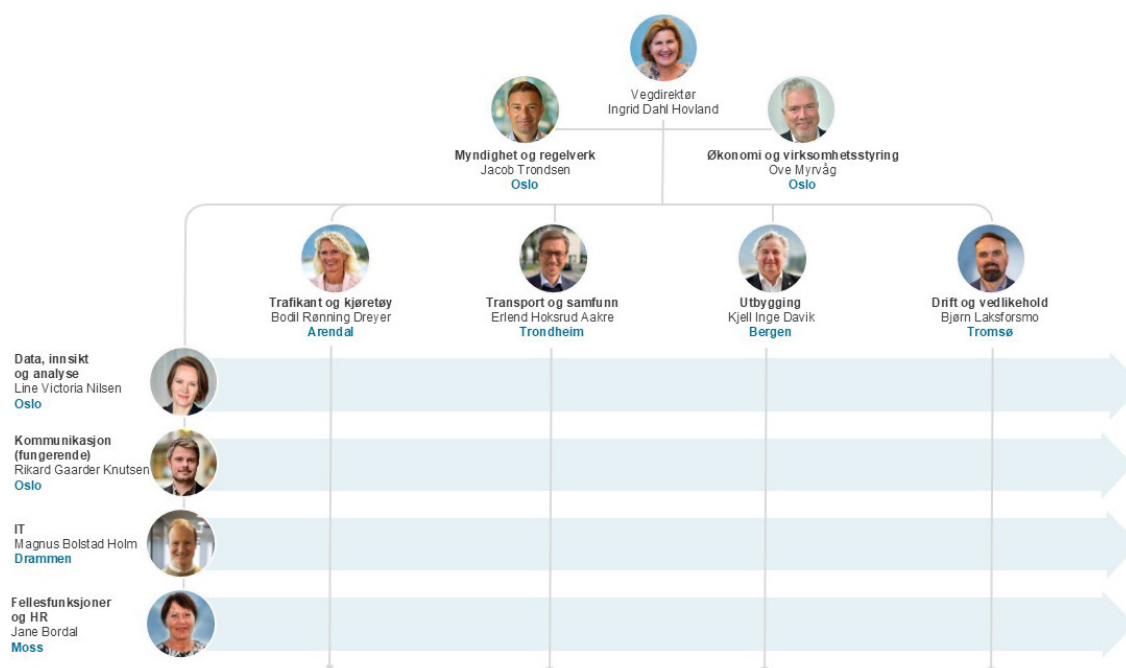
Viser også til vedlegg 7 om Statens vegvesens oppfølging av de sentrale fellesføringene.

## 2.2. Organisasjon og ledelse

Statens vegvesen ledes av en vegdirektør og består av Vegdirektoratet og seks divisjoner. Ved årsslutt hadde etaten 5 225 ansatte fordelt på 4 842 utførte årsverk, eller 4 840 avtalte årsverk.



Figur 2.4 Statens vegvesens organisering

Figur 2.5 Vegdirektørens ledergruppe per 31.12.2025<sup>2</sup>.

- **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 veggrunn.
- **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.

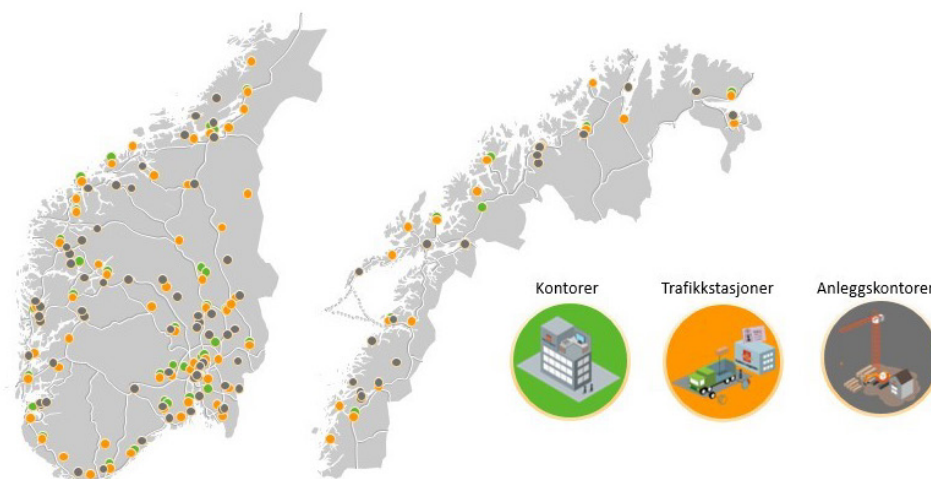
<sup>2</sup> Per 31.12.2025: Cato Løkken fungerte for Bjørn Laksforsmo fra 1.04.2025 til 31.12.2025



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

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 2025**

| Administrative nøkkeltall DFØ <sup>3</sup> | 2023   | 2024   | 2025   |
|--------------------------------------------|--------|--------|--------|
| Antall ansatte                             | 4 904  | 5 087  | 5 225  |
| Antall avtalte årsverk                     | 4 806  | 4 954  | 5 100  |
| Antall utførte årsverk                     | 4 617  | 4 661  | 4 840  |
| Samlet tildeling post 01–99 (mill.kr)      | 40 416 | 41 624 | 44 392 |
| Utnyttelsesgrad post 01–29                 | 99,3 % | 98,5 % | 97,7 % |
| Driftsutgifter (mill. kr)                  | 38 012 | 37 245 | 39 535 |
| Lønnsutgifter per årsverk (1 000 kr)       | 977    | 1 008  | 1 058  |
| Lønnsandel av driftsutgifter               | 11,9 % | 12,6 % | 13,0 % |
| Konsulentandel av driftsutgifter           | 6,8 %  | 6,2 %  | 5,8 %  |
| Omsetning (mill. kr) <sup>4</sup>          | 47 583 | 48 110 | 50 581 |
| Lønnsandel av omsetning                    | 9,5 %  | 9,8 %  | 10,1 % |
| Konsulentandel av omsetning                | 5,4 %  | 4,8 %  | 4,5 %  |

<sup>3</sup> Administrative nøkkeltall er definert i DFØ Veiledningsnotat – Årsrapport for statlige virksomheter

<sup>4</sup> Omsetning: Utgifter ført på kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1332 Særskilte transporttiltak, kap. 0500/1511 Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal og 8400 Eksterne midler riksveg (bompenger) korrigert for forskudd.

**Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2024**

| Produksjonstall <sup>5</sup>                                                                                                 | 2023           | 2024                    | 2025                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|-------------------------|
| <b>Framkommelighet</b>                                                                                                       |                |                         |                         |
| Andel av riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som tilfredsstiller krav til spor og jevnhet for veidekke (i pst.) | 91 %           | 90,9 %                  | 91 %                    |
| Antall km riksvei dekkelagt                                                                                                  | 940            | 820                     | 850                     |
| Antall km riksvei åpnet for trafikk                                                                                          | 13,2           | 43,79                   | 60,37                   |
| Antall skredutsatte punkt på riksveinettet som er utbedret                                                                   | 8              | 3                       | 5                       |
| Antall km på riksvei som har fått gul midtlinje                                                                              | 10,2           | 22,55                   | 39,68                   |
| Antall km nye kollektivfelt                                                                                                  | 0,2            | 0                       | 0                       |
| Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder                                                              | 11,2           | 15,9                    | 7,3                     |
| Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt                                                                         | 19,6           | 24,7                    | 23,40                   |
| Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet                                                                       | 2              | 1                       | 3                       |
| Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet                                                       | 38             | 42                      | 35                      |
| <b>Trafikksikkerhet</b>                                                                                                      |                |                         |                         |
| Antall drepte                                                                                                                | 110            | 89                      | 106 <sup>6</sup>        |
| Antall hardt skadde – siste tilgjengelige estimerte tall                                                                     | 568            | 578                     | Ca. 620 <sup>7</sup>    |
| Antall km ny firefelts riksvei med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk                                              | 0,2            | 2,4                     | 5                       |
| Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveier                                                                          | 0,2            | 9,3                     | 5                       |
| Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking                                                                     | 33,4           | 21,5                    | 22,9                    |
| <b>Miljø</b>                                                                                                                 |                |                         |                         |
| Endring i antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå over 38 dB                                         | 2              | 118                     | 141                     |
| Gjennomsnittlig CO <sub>2</sub> -utslipp for alle nye personbiler (g/km)                                                     | 19             | 14                      | 4                       |
| Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO <sub>2</sub>                     | 0              | 0                       | 0                       |
| Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM <sub>10</sub>                   | 3 <sup>8</sup> | 2 <sup>9</sup>          | 5 <sup>10</sup>         |
| Klimagassutslipp fra anlegg, drift og vedlikehold og ferge – tonn CO <sub>2</sub> -e                                         | 348 000        | 353 000                 | 297 000                 |
| Klimagassutslipp fra egen virksomhet                                                                                         |                |                         | 54 460                  |
| <b>Trafikant og kjøretøy</b>                                                                                                 |                |                         |                         |
| Totalt antall registrerte kjøretøy                                                                                           | 3 483 408      | 3 480 275 <sup>11</sup> | 3 538 407 <sup>12</sup> |
| Antall elektriske drevne kjøretøy                                                                                            | 721 774        | 841 398                 | 945 385                 |
| Antall hydrogendrevne kjøretøy                                                                                               | 146            | 158                     | 92                      |
| Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)                             | 1 226 848      | 1 250 372               | 1 344 526               |
| Antall produserte førerkort (ca.)                                                                                            | 414 725        | 410 292                 | 438 285                 |

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Tallet for antall drepte i trafikken i 2025 er foreløpig

<sup>7</sup> Tallet for antall hardt skadde i trafikken i 2025 er foreløpig

<sup>8</sup> Overskridelser i Oslo, Brumunddal og Hamar.

<sup>9</sup> Overskridelser i Oslo, Grenland, Drammen og Moss tangerer grenseverdien.

<sup>10</sup> Overskridelser i Brumunddal, Drammen, Elverum, Lørenskog og Oslo.

<sup>11</sup> Personbiler, varebiler, lastebiler og busser.

<sup>12</sup> Personbiler, varebiler, lastebiler og busser.



### 3. Årets aktiviteter og resultater



Elferja Barøy går mellom rv.85 Bognes og Lødingen med videre tilknytning til E10 i Lofoten. Innføring av miljøvennlig teknologi fortsetter som en sentral del av etatens arbeid med å redusere utslipp fra ferjedriften. Ved utgangen av 2025 var 44 hovedfartøy i drift, hvorav 29 benyttet batteri eller hydrogen som energibærere i ordinær drift. Foto: Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



1. Del 3.1 presenterer Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2025.
2. Del 3.2 presenterer informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2025.
3. Vedlegg 1 gir en ytterligere omtale av enkelte mål og resultater for året.

## 3.1 Resultater og måloppnåelse

| MÅL                                                                                 | VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | IDENTIFISERTE RISIKOER                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |  <ul style="list-style-type: none"> <li>I 2025 ble 60,4 km ny og utbedret riksvei åpnet.</li> <li>Økt trafikk ble håndtert med lavere relativ forsinkelse.</li> <li>Videreutvikle digitale tjenester med høy bruk og dokumentert samfunnsverdi ga bedre trafikkinformasjon</li> <li>Styrket beredskap og klimatilpasning gjennom bruk av ny teknologi og tiltak for naturfare, fjelloverganger og ekstremvær.</li> <li>I 2025 er det gjennomført byutredninger for de fire største byområdene.</li> </ul>                                                                                                                 |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Redusert forutsigbarhet</li> <li>Redusert fremkommelighet</li> <li>Manglende oppnåelse av nullvekstmålet</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|    |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Utslipp fra veitransporten er på 6,77 mill. tonn CO<sub>2</sub>e – ned 10 pst. fra 2024.</li> <li>Direkte utslipp fra anlegg, drift, vedlikehold og ferje er på 297 000 tonn CO<sub>2</sub>e, en reduksjon fra 353 000 i 2024.</li> <li>Tungbilpakken er fulgt opp, bl.a. gjennom samlet plan for døgnhvile-, raste- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei.</li> <li>Vi arbeider med å begrense uheldig påvirkning på natur og miljø.</li> </ul>                                                                                                                        |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierer i ladeutbygging hemmer utslippsreduksjon</li> <li>Utslippsreduksjon i bygging, drift og vedlikehold er lavere enn målsettingen</li> <li>Inngrep av verdifull natur, dyrket mark og karbonrike arealer som følge av utbygging av ny vei</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>I 2025 omkom 106 personer i trafikken, 19 flere enn i 2024.</li> <li>Samlet tall for drepte og hardt skadde i 2025 er estimert til 725, omtrent 60 flere enn i fjor.</li> <li>Etaten har jobbet med å identifisere nye treffsikre tiltak, blant annet ved å sammenstille og analysere data fra flere kilder ved hjelp av teknologi og tverrfaglige team.</li> <li>Ny tiltaksplan for trafiksikkerhet for de kommende fire årene lanseres tidlig 2026.</li> </ul>                                                                                                                |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Ambisjonen om maks 350 drepte og hardt skadde i 2030 nås ikke</li> <li>Utilstrekkelig oppfølging av tiltak fra trafiksikkerhetsinspeksjoner</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Digitalisering av etaten har fortsatt, bl. a gjennom styrking av arbeidet med virksomhetsarkitektur og satsing på plattformer</li> <li>Kunstig intelligens (KI) og stordataanalyse er tatt i bruk som sentrale muliggjørere</li> <li>Mer presis trafikkinformasjon, forbedret beredskap og mer målrettet vedlikehold er levert ved hjelp av teknologi</li> <li>Etaten har styrket fokus på digital sikkerhet</li> <li>Selvbetjeningsløsninger har økt ytterligere og resultert i færre skranketjenester</li> </ul>                                                              |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Høye videreutviklingskostnader og teknisk gjeld som følge av kompleks IT-portefølje</li> <li>Redusert gjennomføringskraft kan føre til ineffektiv bruk og videreutvikling av nye teknologiske plattformer</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Vi har etablert et målrettet program for å optimalisere større veiprosjekter og legge til rette for økt samfunnsnytte og kostnadsbesparelser.</li> <li>Det er inngått fem nye veidriftskontrakter med oppstart i 2025 som har hatt en økning i pris på 11 pst. per km vei.</li> <li>Tilstandsindikator for bæreevne vei er utviklet og tatt i bruk i 2025.</li> <li>Etaten har effektivisert virksomheten og nådde målet for interne utgifter</li> <li>I 2025 har etaten hatt fokus på å følge opp og dokumentere realiserte gevinster av tiltak som er satt i gang.</li> </ul> |  <ul style="list-style-type: none"> <li>Optimaliseringsprosessene fører ikke til forutsatte kostnadsreduksjoner for investeringsporteføljen</li> <li>Prisvekst i anleggsmarkedet går ut over etatens evne til å løse sine oppgaver innenfor gitte årlige budsjettrammer.</li> <li>Økte miljøkrav, mer vei og teknisk utstyr øker kostnadene til drift.</li> <li>Nivået på de interne utgifter blir ikke redusert i tilstrekkelig grad i forhold til omsetning.</li> <li>Lav kvalitet på prognoser for forventet forbruk av midler til aktuelle prosjekter, fører til at tildelte midler står ubenyttet i løpet av året.</li> </ul> |

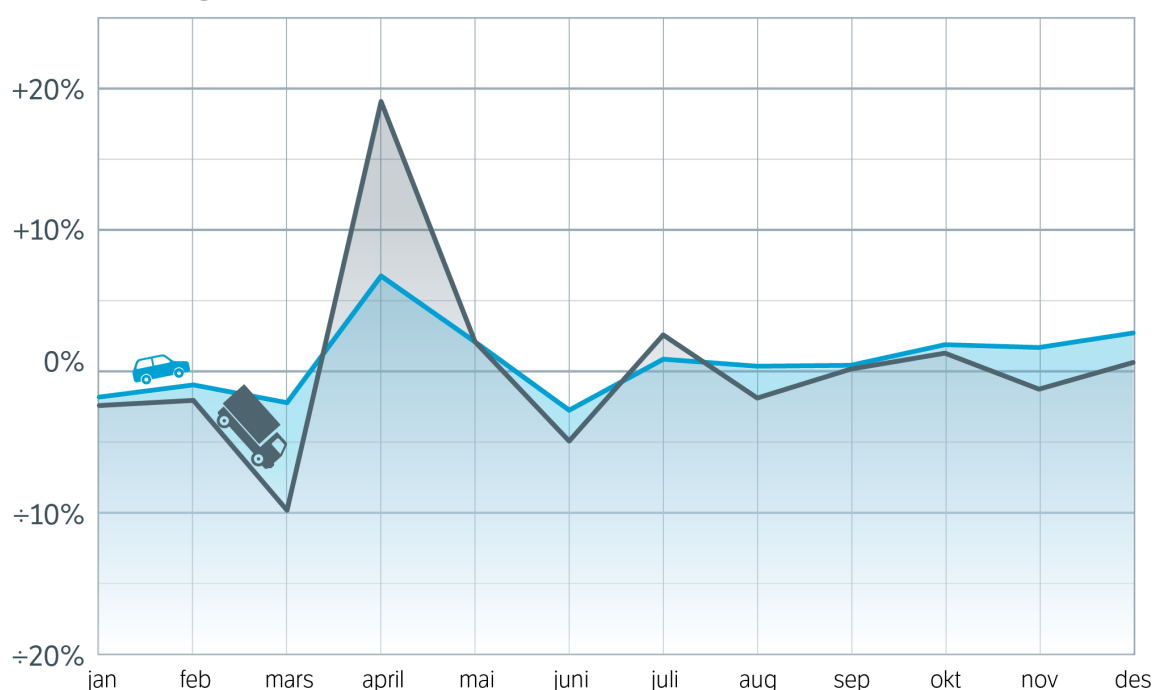


### 3.1.1 Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

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. Nybygde og utbedrede veier gir bedre fremkommelighet og kortere reisetid, og binder bo- og arbeidsområder sammen. I 2025 åpnet Statens vegvesen 60,4 km ny og utbedret riksvei. Det gjennomføres også en rekke tiltak som øker oppetid på veien, for eksempel innen koordinering av veiarbeid og skredsikring.

## TRAFIKKMENGDE 2025 - tunge og lette kjøretøy

(Europa-, riks- og fylkesveier)



Figur 3.1: Antall kjøretimer og forsinkelsestimer

I 2025 var det 2 pst. mer trafikk på riks- og fylkesveinettet enn i 2024. Økningen har vært størst for lette kjøretøy. Trafikkøkningen er noe høyere på riksveier i alt (europa- og riksveier), 2,2 pst. sammenlignet med fylkesveier 1,7 pst. Se ytterligere omtale på våre nettsider: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)<sup>13</sup>

### ET FORUTSIGBART OG FREMKOMMELIG VEINETT

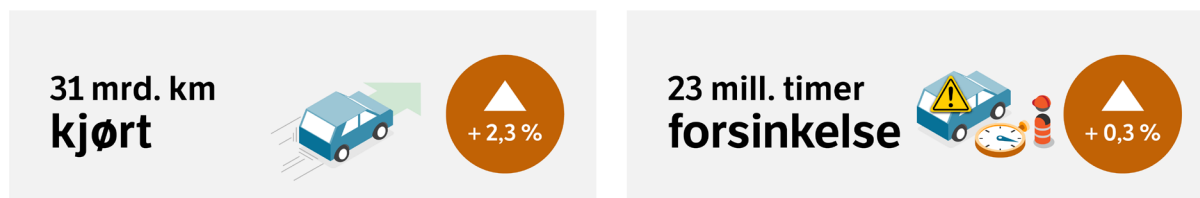
Statens vegvesen arbeider for å gi trafikantene en forutsigbar reisehverdag med minst mulig kø og stengninger. Dette følges opp gjennom målrettet arbeid med hendelseshåndtering, trafikkstyring, automatisering, intelligente transportsystemer og helhetlig kundeinformasjon.

I 2025 ble det registrert 731 uforutsette hendelser på riksveinettet som følge av værhendelser, flere med betydelige konsekvenser for framkommeligheten i lang tid. F. eks. kvikkleireskredet på E6 ved Nesvatnet i Levanger i august (jf. omtale i kap. 4.2.1).

<sup>13</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/trafikkutvikling/>

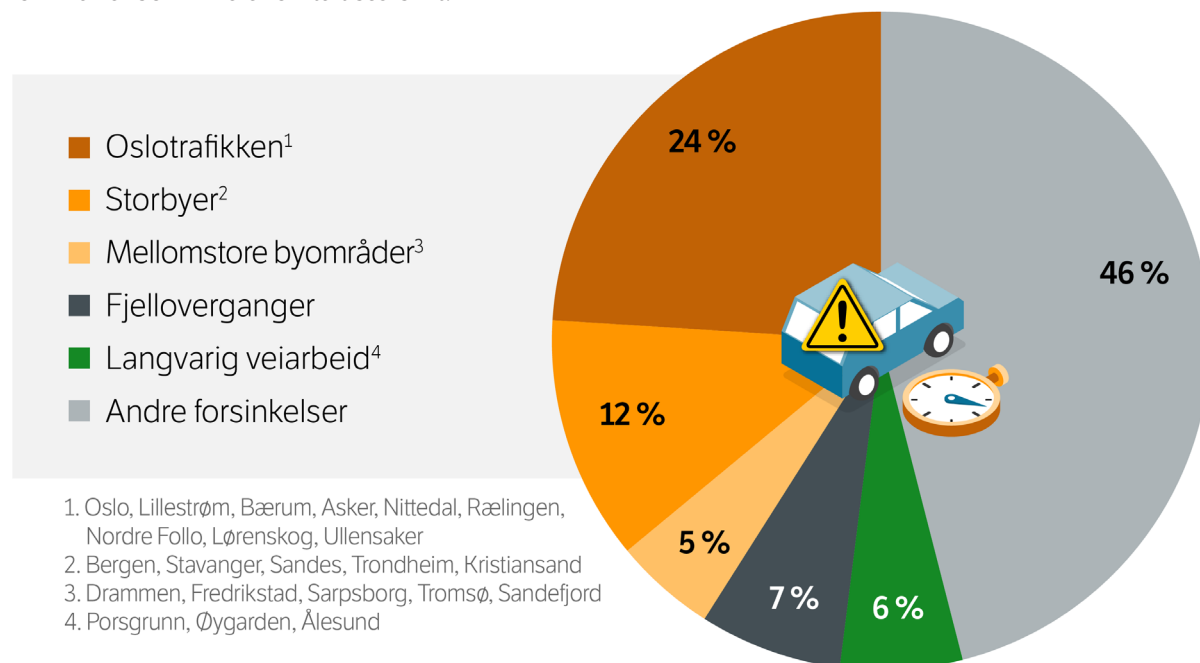


Antall kjøretøytimer på riksveinettet økte i 2025 med 2,3 pst. sammenlignet med 2024. Samtidig økte også antallet forsinkelsestimer, men kun med 0,3 pst. Dette betyr at den relative forsinkelsen på riksveinettet er lavere 2025 enn den var i 2024.



Figur 3.2: Antall kjøretimer og forsinkelsestimer

Forsinkelser forekommer i hele riksveinettet, men innbyggerne i Oslo tilbringer flest timer i kø. Deretter følger Lillestrøm, Bergen, Bærum og Stavanger. Fordelingen av samlede forsinkelsestimer viser at Oslo alene står for 24 prosent av forsinkelsene på riksveinettet. Kategorien «andre forsinkelser» omfatter kommuner som ikke er omtalt særskilt.



Figur 3.3: Antall forsinkelsestimer på riksveinettet i 2025 fordelt på ulike grupperinger av områder

For å opprettholde god fremkommelighet og sikre forutsigbarhet arbeider Statens vegvesen systematisk med å redusere stengninger ved veiarbeid og sikre bedre varsling om planlagte tiltak. Det arbeides løpende med utbedring av skader for å opprettholde regulariteten på veinettet, og etaten har i 2025 blant annet etablert flere interimsløsninger for bruer. Det er gjennomført målrettede punktutbedringer for å fjerne kjente flaskehalser i veinettet, blant annet gjennom breddeutvidelser, etablering av møtelommer og kurveutretting. Samtidig er det igangsatt arbeid med flom- og skredsikring på strategisk viktige transportkorridorer, og det er etablert nye digitale infotavler for å styrke trafikkinformasjonen. Det er også utarbeidet et strategisk grunnlag for videre utbedring av strekninger med særlig betydning for beredskap og militær mobilitet, blant annet E10 over Bjørnfjell og E14.



Forutsigbar fremkommelighet på fjelloverganger er et viktig område for etaten og i 2025 er det tatt i bruk ny teknologi for bedre håndtering av naturfare, særlig knyttet til snøskred, på værutsatte strekninger. Snøskredtårn og stedsspesifikk skredvarsling er etablert på flere sentrale fjelloverganger, blant annet E134 Haukelifjell, rv. 13 Vikafjell og rv. 15 Strynefjell og gir bedre beslutningsstøtte, økt oppetid og mer kostnadseffektive løsninger enn tradisjonelle tiltak. Bruk av droneteknologi styrker overvåking og beredskap, og bidrar samlet til tryggere og mer robust drift av fjellovergangene med positiv effekt på fremkommelighet, trafikksikkerhet og samfunnsberedskap.

Gjennom produktorientering og produktutvikling bidrar etaten til økt fremkommelighet på vei, og gir trafikantene forutsigbarhet slik at de kan ta gode valg.

### Fremkommelighetstjenester

Statens vegvesen arbeider for å gi trafikanter og nødetater bedre trafikkinformasjon. I 2025 har etaten videreutviklet tjenesten «Vegvesen trafikk», som samler nødvendig trafikkinformasjon på ett sted.

Ved utgangen av 2025 var kundetilfredsheten 85,5 pst. i app og 75,3 pst. på web, noe vi anser som bra. Samtidig viser tilbakemeldingene at 58 pst. av de negative kommentarene gjelder trafikkmeldinger, hovedsakelig knyttet til mangelfull datakvalitet. Forbedring av datakvalitet vil ha høy prioritet fremover.

Tungebilsjåfører har vært en prioritert kundegruppe, og i 2025 økte antallet månedlige brukere i denne gruppen med 70 pst. Dette indikerer at tjenestene i økende grad treffer behovene til næringstransporten.

Etaten har beregnet samfunnsverdi på 124 mill. kroner fra fremkommelighetstjenester. Verdien kan fordeles på både ulike funksjoner i «Vegvesen trafikk» og på ulike kundegrupper.

*Tabellen under viser hvilken nytteverdi hver funksjonalitet har for hver enkelt kundegruppe:*

|                                          | Privatbiler                 | Tungbilsjåfører og virksomheter | Samfunnet             | Medier            | Statens vegvesen                  |
|------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------------------|
| Trafikkmeldinger og varslinger           | Spart reisetid              | Spart reisetid                  | Kortere kjøredistanse |                   | Mindre tid på telefonhenvendelser |
|                                          | Kortere kjøredistanse       | Kortere kjøredistanse           |                       |                   |                                   |
|                                          | Raskere informasjonshenting | Raskere informasjonshenting     | Færre trafikkulykker  |                   |                                   |
|                                          | Økt forutsigbarhet          | Økt forutsigbarhet              |                       |                   |                                   |
| Webkameraer langs veien                  | Raskere informasjonshenting | Raskere informasjonshenting     | Færre trafikkulykker  | Økt verdiskapning | Mindre tid på telefonhenvendelser |
|                                          | Økt forutsigbarhet          | Økt forutsigbarhet              |                       |                   | Mindre tid på telefonhenvendelser |
| Prognoser for kjøreforhold               | Raskere informasjonshenting | Raskere informasjonshenting     | Færre trafikkulykker  |                   | Mindre tid på telefonhenvendelser |
| Oversikt over fjelloverganger            | Raskere informasjonshenting | Raskere informasjonshenting     |                       | Økt verdiskapning | Mindre tid på telefonhenvendelser |
|                                          | Økt forutsigbarhet          | Økt forutsigbarhet              |                       |                   | Mindre tid på telefonhenvendelser |
| Oversikt over raste- og døgnhvileplasser | Raskere informasjonshenting | Spart reisetid                  |                       |                   | Mindre tid på telefonhenvendelser |
|                                          |                             | Raskere informasjonshenting     |                       |                   |                                   |
| Ruteplanlegging                          |                             | Spart reisetid                  | Kortere kjøredistanse |                   |                                   |
|                                          |                             | Raskere informasjonshenting     |                       |                   |                                   |

Figur 3.4: Nytteverdi av funksjonalitet per kundegruppe



### Trafikkflyt og -beredskap

Rask og trygg gjenoppretting av fremkommelighet er viktig ved uforutsette hendelser. Dette skjer gjennom styrket samhandling mellom sentrale aktører, herunder VTS-operatører, byggherreavakter og entreprenører. I 2025 har etaten vektlagt samfunnskritiske systemer. Viktige leveranser har blant annet vært modernisering av VTS-telefoni, utvikling av ny kundetjeneste for 175, digitalisering av beredskapsplaner samt forbedret datadeling mellom veieier, entreprenør og VTS. Samlet har dette gitt bedre innsikt i hvor tidstap oppstår, og lagt et solid grunnlag for en mer datadrevet og effektiv håndtering av hendelser.

### Fremkommelig vei

Bedre koordinering og samordning av veiarbeid er viktig for å øke fremkommeligheten på veinettet og redusere belastningen for trafikantene ved nødvendig drift og vedlikehold. Staten vegvesens aktivitetskalender ble lansert i februar 2024 og viser planlagt og pågående veiarbeid. Målet er å gjøre det enklere å koordinere og samordne veiarbeid. I 2025 registeret over 100 koordineringer sammenlignet med 9 koordineringer i 2024. Etaten arbeider med å beregne effekten for trafikanten.

Gjennom et pilotprosjekt har en koordinerende entreprenør i Gartnerløkka-prosjektet i Kristiansand fått tilgang til Aktivitetskalenderen som første eksterne bruker. Erfaringene gir verdifulle innspill til videre utvikling og økt digital samhandling med flere brukergrupper.

### 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 gjennomført for alle kontrakter i 2025.
- Naturfareplaner for driftskontraktene gir et bedre utgangspunkt for drift og beredskap enn tidligere. Jf. omtalen av bruk ny teknologi for mer effektiv håndtering av naturfare i kapittel «Et forutsigbart og fremkommelig veinett»
- Skredsikring og skredvarsling er viktige generelle satsinger for veinettet, men blir viktigere ved et klima i endring. I 2025 er det utbedret tre skredpunkt og oppført 14 skredtårn på Vikafjell for kontrollert utløsning av snøskred før snøen når veien. I tillegg pågår vurdering, beregning og rapportering av skredsikringsbehov.
- Økt og tilrettelagt beredskap. Håndteringen av et økende antall værrelaterte hendelser kan i stor grad baseres på videreføring og styrking av eksisterende beredskap. Samtidig medfører den samlede belastningen på enkelte funksjoner at det er behov for økt kapasitet. På denne bakgrunnen har etaten omorganisert arbeidet med totalberedskap.

Se også omtale i kapittel 4.2 om Samfunnssikkerhet og beredskap.



## TRANSPORT I BY

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

### Byvekstavtaler

Byvekstavtalene er et sentralt virkemiddel for at økningen i persontransporten i byene ikke skal føre til vekst i personbiltrafikken. Hovedmålet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette kalles nullvekstmålet. Byvekstavtalene 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.

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

I 2025 er det gjennomført byutredninger for de fire største byområdene. Byutredninger er et kunnskapsgrunnlag som viser strategier og ulike virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet. Statens vegvesen har ledet arbeidet som er gjennomført i samarbeid med de andre partene i byvekstavtalene. Byutredningene danner grunnlag for en senere reforhandling av byvekstavtalene for disse byområdene og ble sendt på høring i 2025. Høringsfristen er før påske 2026, og oppsummering av høringsinnspill blir tilgjengelige på våre nettsider. Se [Byutredninger 2025 | Statens vegvesen](#)<sup>14</sup>.

Nullvekstmålet i byvekstavtalene følges opp ved hjelp av et felles minimum indikatorsett hvor byindeksen er hovedindikator. Byindeksens tre års glidende snitt måler januar 2023 til desember 2025 mot referanseår. Byindeksen indikerer at trafikken de siste tre år har hatt en økning for Nord-Jæren, Trondheims-området, Oslo-området og Bergens-området, mens Tromsø har hatt en nedgang. Siden inngått avtale ligger Kristiansandsregionen og Nedre Glomma under nullvekstmålet. Siste år (2025) ett års glidende snitt, har trafikknivået ligget omtrent flatt for Trondheimsområdet og Kristiansandsregionen, men økt på Nord-Jæren, i Nedre Glomma, i Oslo- og Bergens-området. Tromsø har hatt en nedgang i trafikknivået. Byindeksens ett års glidende snitt gir et mer oppdatert bilde og indikerer at trafikknivået siste år ligger over nullvekstmålet i de fire største byområdene. Statens vegvesen følger trafikkutviklingen tett. Utviklingen i byindeksen og flere av indikatorene fra indikatorsettet er tilgjengelig her: [Se utviklingen i indikatorene | Statens vegvesen](#)<sup>15</sup>.

Gjennom resultater fra nasjonal reisevaneundersøkelse følger vi også utviklingen i transportmiddel-fordeling og andel gratis parkering ved arbeidsplasser. Tallene for 2025 viser en økning i andelen

<sup>14</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byutredninger/>

<sup>15</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byvekst/>



bilreiser (fører og passasjer) og nedgang i andelen reiser med bærekraftige transportmidler (sykkel, gange og kollektiv). Se mer på [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen | Statens vegvesen](#)<sup>16</sup>.

Sykkelandelen nasjonalt ligger stabilt på om lag 5 pst. i 2025. I de store bykommunene varierer sykkelandelen fra 4 pst. i Bergen og Sarpsborg, til 9 pst. i Kristiansand og Oslo. Selv om sykkelandelen står i ro øker antall sykkelture og det blir flere som sykler fordi befolkningen øker. 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 det motoriserte transportbehovet. Mikromobilitet kan inngå som en del av løsningen for å nå nullvekstmålet. Dette potensialet må tas ut uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten. Dersom nullvekstmålet skal nås vil kollektivsystemet være grunnbjelken i transporttilbudet i byområdene for de litt lengre reisene, mens gange og sykkel kan ivareta de kortere reisene.

Prisvekst i drift av kollektivtransporten er fortsatt en utfordring i byområdene. Statens vegvesen har i 2025 arbeidet med å få økt innsikt over byområdene og kostnadsutviklingen. Rapport om finansiering av drift av kollektivtransporten i byvekst- og belønningsavtaler ble publisert i juni<sup>17</sup>. Høsten 2025 gjennomførte Statens vegvesen, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, en kartlegging og analyse av utvikling i tilbud og kostnader i fylkeskommunal kollektivtransport, og leverte en rapport om dette til Samferdselsdepartementet i februar 2026. For å følge med på utviklingen videre vil Statens vegvesen fremover be om mer detaljert rapportering fra fylkeskommunene med byvekst- og belønningsavtaler.

Effektiv bruk av midler og aktiv porteføljestyling er fortsatt viktig for å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av bilreiser. Det pågår flere initiativ for å styrke porteføljestyling og målstyring i byvekstavtalene, og byutredningene utarbeidet i 2025 gir et viktig kunnskapsgrunnlag for både reforhandling og videre styring. Statens vegvesen har foreslått indikatorer for trafikksikkerhet og arbeider med forbedring av areal- og parkeringsindikatorer, treffsikre bompengoordninger og felles praksis på tvers av byområdene. Det er også kartlagt og beskrevet interne prosesser for oppfølging av byvekstavtalene.

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

### **Byer med belønningsavtale og tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler**

Det er inngått belønningsavtale for byområdene Grenland for perioden 2025–2028 og Buskerudbyen for perioden 2022–2025. Buskerudbyen har levert søknad om ny belønningsavtale for perioden 2026–2029. I april 2025 signerte Statens vegvesen fireårige avtaler med tre fylkeskommuner om tilskudd til byområdene Bodø, Ålesund og Haugesund. Det vises til vedlegg 3 for utviklingen i måloppnåelse og økonomi.

<sup>16</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/nasjonal-transportplan/den-nasjonale-reisevaneundersokelsen/>

<sup>17</sup> <https://kudos.dfo.no/documents/386674/files/47905.pdf>



### Sammenhengende reiseveier

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.

I 2025 styrket Statens vegvesen arbeidet med sammenhengende reisekjeder gjennom både fysiske tiltak og kunnskapsbaserte utredninger. Det ble oppgradert 35 holdeplasser og tre kollektivknutepunkt til universell utforming. Samlet er om lag 1 000 holdeplasser langs riksveiene universelt utformet siden 2010, tilsvarende rundt én av sju holdeplasser.

Universell utforming er nå kravfestet i alle riksveiferjekontrakter, og sikrer tilgjengelige ferjer, reiseinformasjon og billettering.

Som tilskuddsforvalter har Statens vegvesen i 2025 kartlagt og analysert finansiering og drift av kollektivtransport i byvekst- og belønningsavtaler. Arbeidet avdekket betydelige forskjeller mellom byområdene og har gitt et styrket kunnskapsgrunnlag for oppfølging av statlige midler og bompenger. Dette følges opp gjennom videre veiledning i måloppnåelse fra 2026.

I tillegg leverte etaten flere faglige utredninger og anbefalinger på oppdrag fra Samferdselsdepartementet innen kollektivtransport, betalingsløsninger, utslippskrav og langdistansebusser.

| År           | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Sum  |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Knutepunkter | 5    | 4    | 8    | 9    | 7    | 2    | 2    | 2    | 2    | 9    | 3    | 0    | 2    | 2    | 1    | 3    | 61   |
| Holdeplasser | 68   | 108  | 162  | 135  | 95   | 55   | 41   | 25   | 33   | 62   | 40   | 16   | 83   | 36   | 42   | 35   | 1036 |

Tabell 3.1: Oppgraderte knutepunkter og holdeplasser langs riksvei 2010–2025

### RISIKOVURDERING

Det samlede risikonivået for målet «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet» vurderes som moderat ved utgangen av året. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med risikoreduserende tiltak på og langs veinettet. I løpet av året er arbeidet med evaluering og læring etter hendelser videreført, med mål om å styrke etatens evne til å identifisere svakheter og iverksette forbedringstiltak. Produktorientering benyttes som et sentralt internt virkemiddel for å redusere risiko knyttet til manglende forutsigbarhet og utilstrekkelig informasjon til trafikantene.

Reisetidsdata er i 2025 blitt gjort tilgjengeliggjort på etatens dataplattform, noe som gir oss et viktig grunnlag for å vurdere fremkommeligheten på riksveinettet. Samtidig er det nødvendig å se disse dataene i sammenheng med andre datakilder for å kunne gjennomføre helhetlige og treffsikre analyser.

Det er derfor i 2025 igangsatt tiltak for å etablere en mer helhetlig tilnærming fra rådata til indikatorer og nøkkeltall. Dette skal gi et bedre beslutningsgrunnlag for prioriteringer og legge til rette for mer effektstyrt arbeid.

Risikobildet for hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover er fortsatt moderat til høy. Med bakgrunn i resultater fra byindeksen er det ikke grunnlag for å si at nullvekstmålet ikke nås i



2029. Samtidig viser resultatene, i kombinasjon med resultatene fra byutredningene at det blir krevende å nå nullvekstmålet i 2029 uten nye, sterkere tiltak og virkemidler. Det vil derfor fortsatt være viktig med effektiv bruk av midler og en aktiv porteføljestyling i byvekstavtalene 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. Statens vegvesen har i 2025 fortsatt arbeidet med «Trafikk i by», der etaten samler og tilgjengeliggjør data. Det er etablert et dashboard for økonomien i byvekstavtalene, foreløpig kun for de fire største byområdene, [Se oversikt over økonomien | Statens vegvesen](#).

Analysen 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 i de fire største byområdene, har gitt oss et tydeligere bilde av behov for tiltak.

Fylkeskommunene melder om at det er krevende å finansiere et godt kollektivtilbud i byområdene grunnet prisvekst. Statens vegvesen gjennomførte høsten 2025 sammen med Jernbanedirektoratet en kartlegging og analyse av utvikling i tilbud og kostnader i fylkeskommunal kollektivtransport som ble levert til Samferdselsdepartementet i februar 2026.



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

| Risiko    | Beskrivelse av risiko                                                                                                                                                                                                                                                      | Risikoreduserende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>R1</b> | Det er avgjørende for god måloppnåelse at etaten klarer å gi god og rettidig informasjon for alle trafikantgrupper, gjennom digitale tjenester og verktøy bygget på etatens enorme tilgang til data. Dette fører til at kunder og varer ikke kommer frem til planlagt tid. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produktorientering for økt forutsigbarhet</li> <li>• Videreutvikle fremkommelighetsindikator</li> <li>• Målrettede tiltak med utgangspunkt i sanntidsdata</li> <li>• Læring og forbedring i etterkant av hendelser (vær etc.)</li> </ul>                                                                                                                                      |
| <b>R2</b> | Bruk av data for å gi bedre, rettidig og mer tilgjengelig informasjon om fremkommelighet er essensielt for å oppnå etaten mål om økt fremkommelighet.                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruke data i overgangen til tilstandsbasert vedlikehold</li> <li>• Produktorientering for økt fremkommelighet</li> <li>• Analyser i forbindelse med Nasjonal transportplan, der vi vurderer lengre strekninger i sammenheng.</li> </ul>                                                                                                                                       |
| <b>R3</b> | Det er usikkert hvordan persontrafikken i byområdene vil utvikle seg i tiden fremover.                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ta i bruk kunnskap fra byutredningene til å prioritere tiltak som bidrar til å øke andelen kollektiv, sykkel og gange på bekostning av reiser med personbil i oppfølging og reforhandling av byveksttaltene</li> <li>• Utarbeide en veileder for måloppnåelse</li> <li>• Få bedre oversikt over trafikkutviklingen i byområdene og forhold som påvirker byindeksen</li> </ul> |



### 3.1.2 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

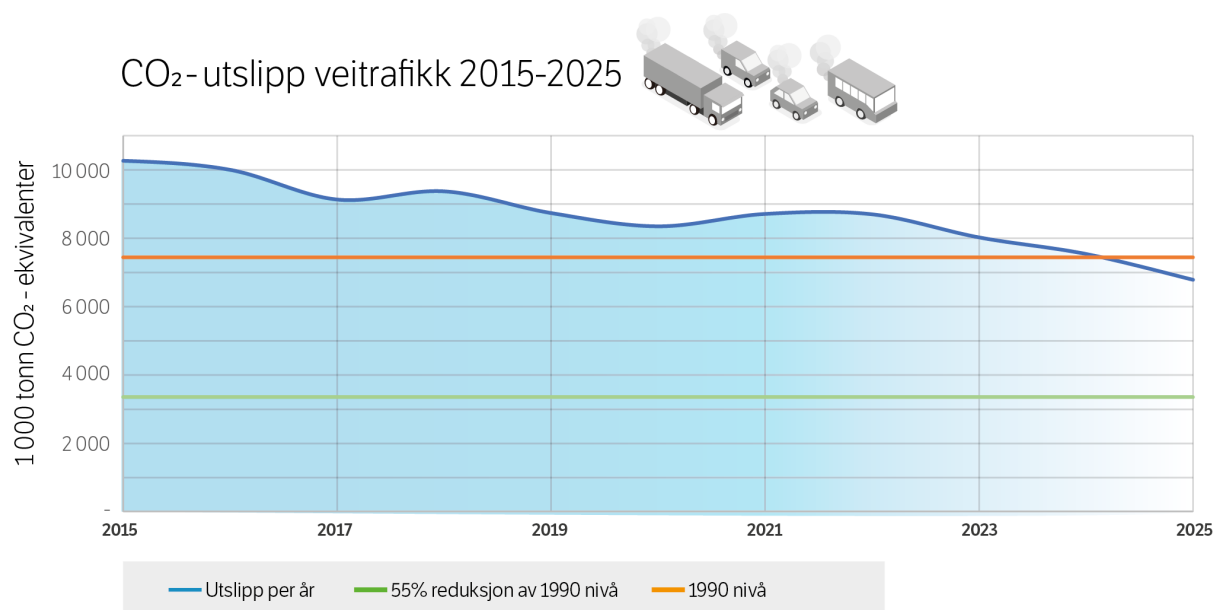
Statens vegvesen fortsetter å levere godt på klima- og miljøområdet. Arbeidet for å redusere utslipp fra veitransporten og fra egen virksomhet er i tråd med nasjonale mål, og etaten er fortsatt en pådriver for bærekraftig utvikling i transportsektoren. Utslippsutviklingen i 2025 viser fortsatt reduksjon i klimagassutslipp fra veitransporten, og peker i en positiv retning med tanke på etatens bidrag til de nasjonale klima og miljømålene, samtidig som elektrifiseringen av person, vare- og tungtransport har fortsatt å øke. Vi har fulgt opp regjeringens ladestrategi og bidratt til videre utbygging av ladeinfrastruktur for tunge og lette kjøretøy.

Vi har videreført arbeidet med utslippsfri ferjedrift, redusert klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold, og lagt til rette for teknologipiloter som gir etaten og bransjen ny kunnskap. Det systematiske arbeidet med å begrense arealbeslag, redusere inngrep i natur og matjord og styrke kunnskapsgrunnlaget om natur- og miljøpåvirkning er videreført. Samlet bidrar disse tiltakene til at Statens vegvesen styrker sitt bidrag til oppfyllelse av Norges klima og miljømål.

#### UTSLIPP FRA VEITRANSPORTEN

Norges klimamål for 2030 er å redusere klimagassutslippene innen 2030 med minst 55 pst., sammenliknet med 1990. I 2025 kom Norge med nytt mål om å redusere utslippet med 70–75 pst., innen 2035. 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 CO<sub>2</sub>-utslippene med utgangspunkt i statistikk over drivstoffsalg, i tillegg til volumandel og energiandel av biodrivstoff. Beregnet utslipp for 2025 er 6,77 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (CO<sub>2</sub>e). Dette er en nedgang på ca. 10 pst., fra 7,5 mill. tonn som SSB rapporterte for 2024. Denne prognosen er det laveste utslippsnivået som er registrert i perioden SSB har publisert utslippsstatistikk for veitransporten<sup>18</sup>. Utslippet skal være mindre enn 3,34 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter dersom veitransporten skal redusere sine utslipp med 55 pst., innen 2030.



Figur 3.5: CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitrafikken 2015–2025.

<sup>18</sup> <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>



Utslippene teller som direkteutslipp og er proporsjonale med mengde drivstoff brukt. I 2025 var det totale salget av bilbensin og autodiesel på hhv. 826 og 2 353 mill. liter<sup>19</sup>.

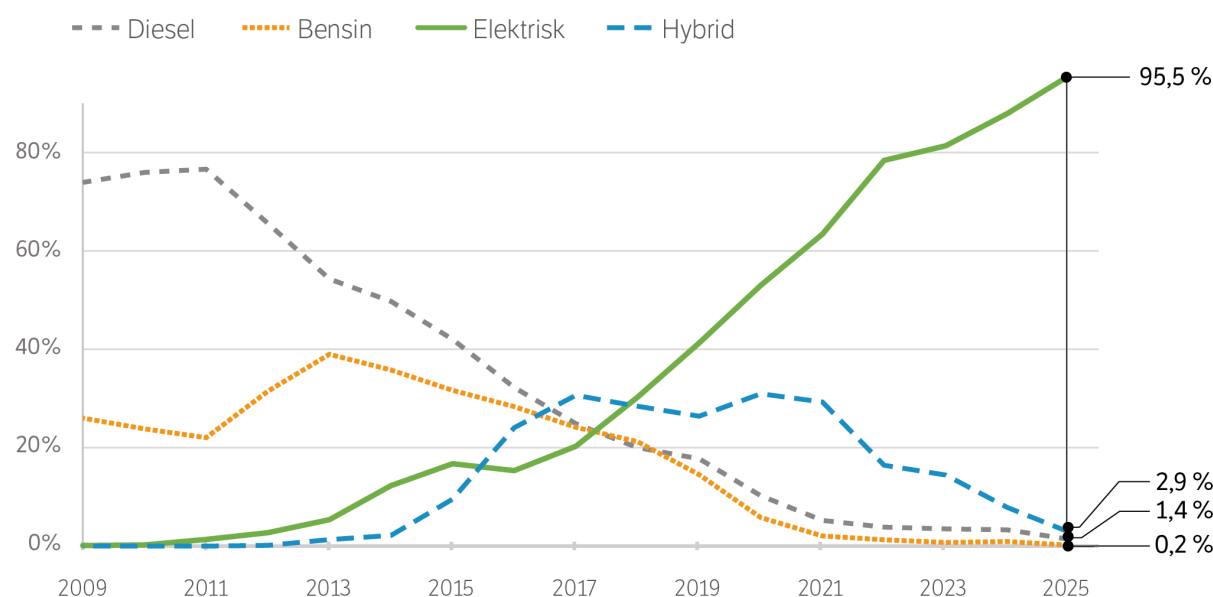
Statens vegvesen rapporterer tilgjengelig statistikk for salg av biodrivstoff fra Miljødirektoratet. Siste tilgjengelige tall er fra 2024, og tall for 2025 blir publisert i løpet av 2026. Det totale salget av biodrivstoff i 2024 var 528 mill. liter, en liten nedgang fra 534 mill. liter i 2023. Det ble solgt 98 mill. liter avansert biodrivstoff i 2024 som er en økning med 50 pst. Det ble ikke solgt biodrivstoff fra palmeolje eller soya i 2024<sup>20</sup>.

## KLIMATEKNOLOGI

### Elektrifisering av person- og varetransport

Den elektriske personbilparken økte med 156 000 biler til om lag 945 000 i 2025, og utgjør nå 32 pst. av den totale norske personbilparken. Samtidig sank antallet diesel- og bensinpersonbiler med henholdsvis 64 000 og 39 000.

#### Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler



Figur 3.6: Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler.

I 2025 var 45 pst. av alle nyregistrerte varebiler elektriske. For tunge varebiler ble det nyregistrert 11 565 biler som er 5463 mer enn i 2024. Tunge elektriske varebiler stod for 48,7 pst. av nyregistreringen. Dette er første gang det er registrert flere tunge varebiler på el enn de som går på diesel. Totalt er det nå om lag 32 200 tunge elektriske varebiler, som tilsvarer 10,9 pst av totalen. Nyregistreringsandelen av lette elektriske varebiler økte fra 28,3 pst til 31,1 pst.

Andelen nyregistrerte elektriske lastebiler i 2025 økte fra 12,2 pst. til 17,3 pst. Det var 10,3 pst. nyregistrerte gassdrevne lastebiler. El-lastebilbestanden har økt fra 1813 til 2661, noe som tilsvarer ca. 4 pst. av total bestanden. Statens vegvesen vil følge utviklingen videre.

<sup>19</sup> <https://www.ssb.no/energi-og-industri/olje-og-gass/statistikk/sal-av-petroleumsprodukt>

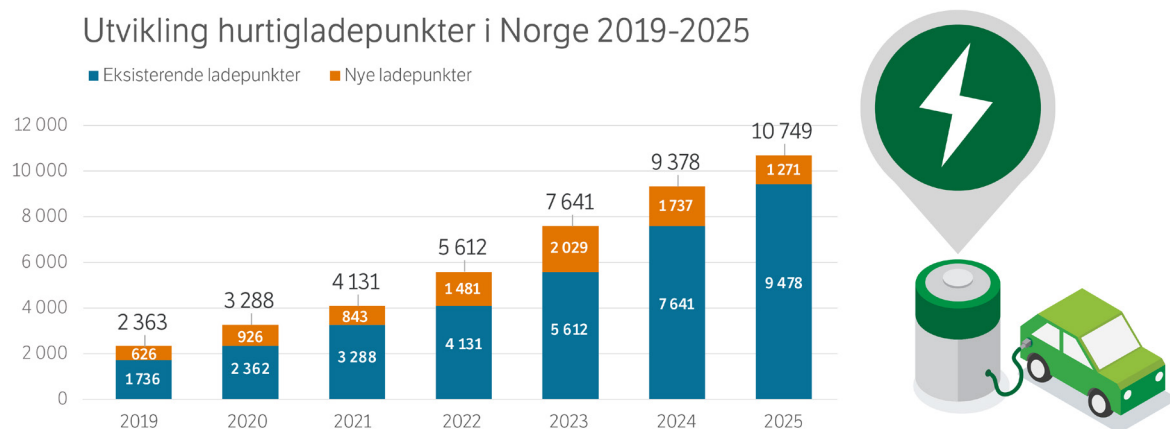
<sup>20</sup> <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klimateknoologi/transport/biodrivstoff/>



### Fylling av alternativ drivstoff

I 2025 økte antall hurtigladdere med 1 271, en økning på 13 pst. fra året før, og det var mer enn 10 000 hurtigladdere ved årets slutt. Norge ligger dermed godt an i forhold til anslått behov i kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal ladestrategi om å øke antall hurtigladdere med minst 1 000 hvert år for å nå 10 000 – 14 000 hurtigladdere i 2030. Kunnskapsgrunnlaget peker 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 hurtigladdere har vært mer enn 1 000 per år de siste fire årene. Antall lette kjøretøy per hurtiglader har økt fra 87 i 2024 til 89 i 2025, men dekningsgraden er vesentlige bedre enn 114 lette elkjøretøy per hurtiglader i 2021. Antall hurtigladdere med 400 kW eller mer øker også.



Figur 3.7: Utvikling hurtigladepunkter i Norge – 2018–2025.

Ved utgangen av 2025 var det 20 batteribyttestasjoner for lette elkjøretøy. Det var 28 kommersielt åpne fyllestasjoner for biogass, 24 stasjoner for CBG (Compressed BioGas) og 13 for LBG (Liquid BioGas). Det er to hydrogenfyllestasjoner, én etter avtale og én i testfase før åpning.

### LADEINFRASTRUKTUR FOR TUNGBILTRANSPORT

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 vegvesens oppgaver i Nasjonal ladestrategi fra 2022 er konkretisert i Samlet plan for lade-, døgnhvile- og rasteplasser fra 2024, og fulgt opp med prioritering av plasser i Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2025–2036, i dialog med Nye Veier og Enova.

Målet er at det skal være minst 80 døgnhvileplasser langs riksveinettet i 2030. Ved utgangen av 2025 er det 61 døgnhvileplasser, som er fem mer enn ved utgangen til 2024. Det er også etablert nye døgnhvileplasser som erstatter avtaler som har utløpt. Pågående prosjekter og utlysninger gjennomført i 2025 vil bidra til etablering av nye døgnhvileplasser i 2026.

Det er ladetilbud ved ni av døgnhvileplassene, og dette antallet vil øke i 2026. Hensikten er å sikre at tunge kjøretøy kan lade ved pause og hvile uten ekstra tidsspille.



Statens vegvesen har dialog og samarbeid med Enova om deres utlysninger av støtte til underveglading (hurtiglading) for tunge kjøretøy. Med etablerte og planlagte hurtigladestasjoner i løpet av 2025–2026 vil hovedveinettet sør for Steinkjer, og enkelte strekninger lenger nord, bli åpent for varetransport med elektriske tunge kjøretøy. Videre innsats vil omfatte Nord-Norge og enkelte delstrekninger i Sør-Norge. I samarbeid med Enova er det foreslått en modell for etablering av døgnhvileplasser med hurtigladetilbud på strekninger der Enova har fått lite respons fra markedet.

Ved støtte til underveislading krever Enova at data blir tilgjengeliggjort. Statens vegvesen arbeider med en oppdatert en kartoversikt over eksisterende og planlagte underveis-hurtigladere for tunge kjøretøy.

### **NULL- ELLER LAVUTSLIPPSTEKNOLOGI I RIKSVEIFERJESAMBAND**

Statens vegvesen har siden 2014 stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi i anbudene for drift av riksveiferjesamband. Dette har bidratt til en betydelig reduksjon i klimagassutslipp fra ferjedriften over tid. I 2015 var de direkte utslippene fra riksveiferjene om lag 300 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. I 2025 er utslippene nesten halvert, til rundt 157 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Reduksjonen skyldes særlig innføringen av batterihybride fartøy som benytter elektrisitet fra land som primær energikilde.

Innfasing av miljøvennlig teknologi fortsetter som en sentral del av etatens arbeid med å redusere utslipp fra ferjedriften. Ved utgangen av 2025 var 44 hovedfartøy i drift, hvorav 29 benyttet batteri eller hydrogen som energibærer i ordinær drift. Statens vegvesen har i tillegg inngått kontrakter som sikrer ytterligere fem fartøy med null- eller lavutslippsteknologi innen 2026/2027. Tre av disse skal settes inn på E39 Lavik–Oppedal, mens to skal trafikkere rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes, der fartøyene skal bruke minst 85 prosent hydrogen.

Regjeringens krav om nullutslipp av klimagasser ved offentlige anskaffelser av ferjer og ferjetjenester for anbud som blir kunngjort etter 1. januar 2025, vil fortsatt være førende for kommende utlysninger og bidra til at utslippsreduksjonene fortsetter i tråd med Norges klima- og miljømål.

### **REDUSERTE KLIMAGASSUTSLIPP FRA BYGGING, DRIFT OG VEDLIKEHOLD**

Statens vegvesen fortsetter det systematiske arbeidet med å redusere klimagassutslipp fra bygging, drift, vedlikehold og egen virksomhet. Vi arbeider videre med økt bruk av utslippsfrie løsninger, krav i anskaffelser og pilotering av nye teknologier. Økt bruk av elektriske maskiner og kjøretøy, mer effektiv anleggsdrift og oppdateringer i veinormalene bidrar til lavere utslipp og til at vi styrker arbeidet mot målet om 55 pst. reduksjon innen 2030.

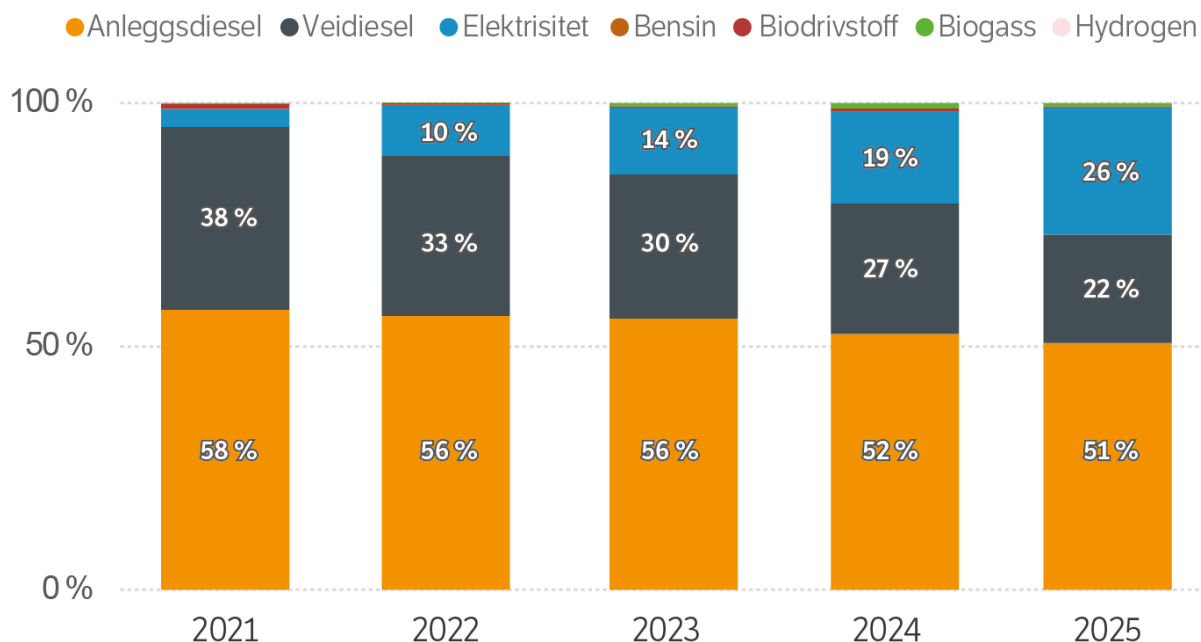
Etatens mål er å redusere klimagassutslipp fra anleggsarbeid, drift, vedlikehold og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030, sammenlignet med nivået i 2020. For 2025 er det anslått at de direkte utslippene fra anlegg, drift og vedlikehold og ferjedrift utgjorde omtrent 297 000 tonn CO<sub>2</sub>e, mens de totale utslippene utgjorde om lag 597 000. 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 27 pst. fra 2021 til 2025.



## Andel energiforbruk i utbyggingsprosjekter



Figur 3.8: Andel av totalt energiforbruk fra ulike energikilder i utbyggingsprosjekter.

I 2025 har Statens vegvesen hatt seks nullutslippsprosjekter som mottok tilskudd fra Samferdselsdepartementet som piloter. Her tester vi blant annet gradvis oppskalering av utslippsfrie løsninger i anleggsdrift, inkludert bruk av elektriske anleggsmaskiner, elektrisk stålkjernepeling, smart logistikk for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra massetransport, samt pilotering av svært høye utslippskuttkrav på 65–70 pst. Pilotene gir økt kunnskap om hvordan nullutslippsløsninger kan innføres på en realistisk og kostnadseffektiv måte for både byggherre og entreprenør.

I tillegg til piloter med utslippsfrie løsninger, har det blitt igangsatt flere prosjekter som har lagt inn krav til delvis utslippsfri drift eller massetransport i kontrakten. Porteføljen går også i retning av mer tunnelarbeid hvor større del av arbeidet kan gjøres utslippsfritt, enten med kabel eller batteri. Dette begynner å gi resultater og utslippene har blitt redusert med ca. 18 pst. i forhold til i 2024.

Statens vegvesen har i 2025 arbeidet målrettet for å redusere både direkte og indirekte klimagassutslipp. De direkte utslippene er redusert gjennom økt bruk av utslippsfrie maskiner, mer effektiv massetransport og videreførte pilotprosjekter som tester ut elektriske løsninger og nye driftsformer. Resultatene viser lavere utslipp enn måltallet, og flere prosjekter er i gang med krav om delvis utslippsfri drift.

Etaten benytter flere virkemidler for å redusere klimagassutslipp i anleggsdriften og for å redusere prosjektets fotavtrykk. I hvert enkelt prosjekt vurderes det hvordan anskaffelsesprosessen og etterfølgende kontrakter skal utformes for å gi best mulig effekt. Dette inkluderer krav og tildelingskriterier i konkurransen (herunder bruk av utslippsfrie maskiner og kjøretøy), samt incentiver i gjennomføringsfasen som bonus/malus-ordning eller tilskudd til klimabesparende tiltak fra leverandør. Anskaffelsesforskriften § 79 krever at klima- og miljøhensyn skal utgjøre minst 30 pst. av tildelingskriteriene. Reglen åpner likevel for at man kan bruke absolutte krav, dersom dette gir en bedre klima- og miljøeffekt. Etaten har valgt å bruke krav i stedet for tildelingskriterier. Begrunnelsen er at

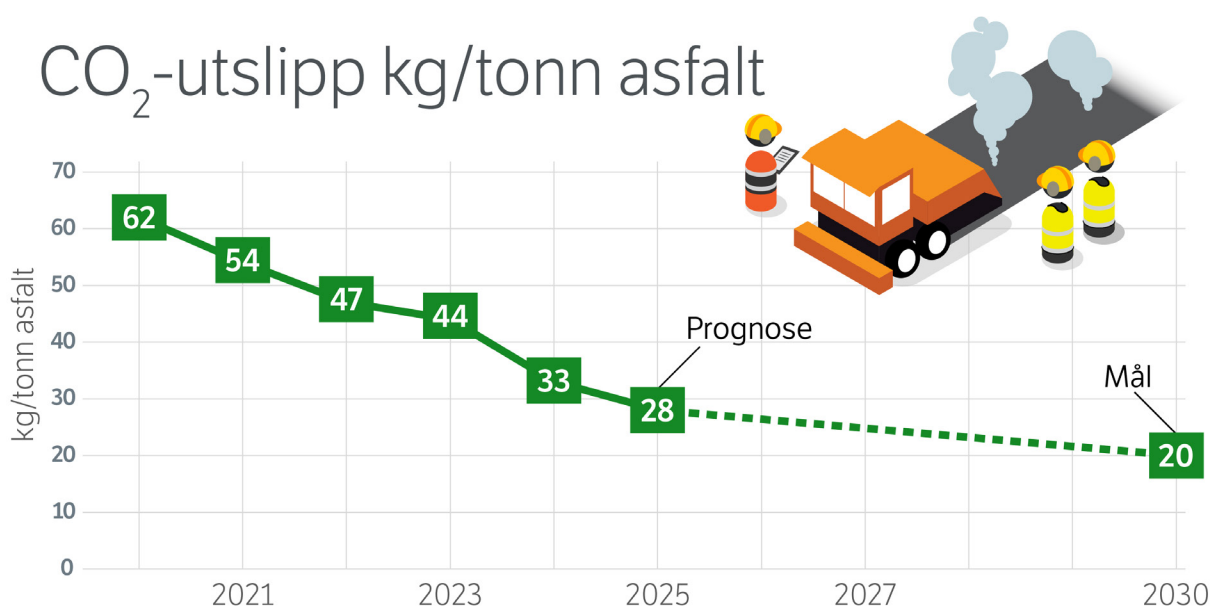


krav gir bedre kontroll over hva leverandørene faktisk leverer, og større forutsigbarhet når det gjelder kostnadene kravene medfører. I tillegg har vi ønsket å styre utviklingen av direkte utslipp i tråd med handlingsplanen for direkte utslipp. Kort oppsummert har man frem til nå prioritert kostnadskontroll fremfor å gi leverandørene større fleksibilitet.

### Klimagassutslipp fra drift og vedlikehold

Vi fortsetter det systematiske arbeidet med å redusere utslippene fra drift og vedlikehold av veinettet. Hovedtyngden av utslippene i våre anskaffelser kommer fortsatt fra maskiner og materialer, og alle kontrakter inngått i 2025 stiller krav om utslippsfrie lette kjøretøy. Veidriftskontraktene har over flere år vektlagt klimagassutslipp som tildelingskriterium, ettersom markedet tidligere ble vurdert som umodent for absolutte krav. De siste årene har tilbudt andel utslippsfri drift økt betydelig, og vi vil derfor i 2026 evaluere om tildelingskriteriene kan erstattes av krav.

Innen asfalt og rekkverk vektlegger vi CO<sub>2</sub>-avtrykk gjennom tildelingskriterier, og tilsvarende vurderes for veioppmerking, selv om markedet foreløpig fremstår mindre modent. Vi benytter EPDer som dokumentasjon for indirekte utslipp innen blant annet rekkverk og salt i veidrift, men det gjenstår metodiske utfordringer knyttet til beregningsregler. Arbeidet med å finne robuste løsninger fortsetter.



Figur 3.9: CO<sub>2</sub>-utslipp kg/tonn asfalt

Utbedring og mindre investeringer omfatter et bredt spekter av anskaffelser, og i hvert enkelt prosjekt vurderer vi hva som gir størst klima- og miljøeffekt. Erfaring viser at absolutte krav ofte gir bedre resultater enn tildelingskriterier, noe som gjenspeiles i mange av vurderingene. Elektrodriftskontraktene stiller også krav til klima og miljø.

### Klimagassutslipp fra egen virksomhet

Statens vegvesen jobber målrettet med å forbedre oversikten over klimagassutslipp fra egen virksomhet. For 2025 anslås de totale utslippene til om lag 54 460 tonn CO<sub>2</sub>e. Utslippene består i hovedsak av indirekte utslipp knyttet til kjøp av varer og tjenester til den interne driften av etaten, samt utslipp som



følge av energibruk i etatens bygg. Arbeidet med å styrke datagrunnlaget er prioritert, og det pågår en prosess for å automatisere datafangsten fra DFØ for å oppnå mer presise og etterprøvbare tall. Den nye løsningen forventes å være på plass i løpet av 1. tertial 2026, og vil gi et mer detaljert bilde av utslipp knyttet til enkeltaktiviteter og innkjøp uten krevende manuelle prosesser.

Klimagassutslippene har økt noe fra 2024 til 2025, hovedsakelig innenfor kategorien innkjøpte varer og tjenester. Økningen må ses i sammenheng med generell pris- og kostnadsvekst. Siden dagens beregningsmodell i stor grad baserer seg på fakturerte beløp, vil høyere priser isolert sett gi høyere beregnede utslipp.

Statens vegvesen har i 2025 arbeidet videre med å sikre effektiv energibruk i bygningsmassen. Elektrisitet er den viktigste energikilden og brukes både til oppvarming og drift av tekniske anlegg. Varmepumper er hovedløsningen for oppvarming, mens fjernvarme benyttes der det er tilgjengelig, særlig i perioder med høyt varmebehov.

I løpet av 2025 er det gjennomført flere tiltak for å forbedre energibruken. Etaten har arbeidet med driftsoptimalisering av tekniske anlegg, bedre styring av ventilasjon og oppvarming, samt økt innsamling av driftsdata for å identifisere avvik og prioritere tiltak. Varmepumper er tatt i bruk som erstatning for eldre løsninger, og ventilasjonsanlegg er oppgradert for å kunne driftes mer behovsstyrt. Solcelleanlegg har også i 2025 bidratt med lokal produksjon av fornybar energi der slike anlegg er installert.

Samlet sett har arbeidet i 2025 hatt som mål å utnytte tilgjengelige energikilder mer effektivt, redusere unødvendig energibruk og forbedre driftsstyringen i byggene. Tiltakene som er gjennomført bidrar til bedre energiforvaltning og legger grunnlaget for videre energieffektivisering i årene framover.

### **Energifleksibilitet**

Statens vegvesen har i 2025 vurdert muligheter for å øke energifleksibiliteten i bygningsmassen. Ingen bygg har per i dag tiltak som gir økt energifleksibilitet. Dette skyldes hovedsakelig høye kostnader knyttet til batterilagring, begrensninger i eksisterende elektrisk infrastruktur, samt lav effektbruk, som gjør det lite lønnsomt å inngå fleksibilitetsavtaler. Et tiltak som likevel vurderes som interessant på sikt, er energilagring i faseendringstanker til bruk i varmeanlegg. En slik løsning kan bidra til å flytte energi- og effektbruk fra perioder med høy belastning til perioder med lavere forbruk, for eksempel fra morgen til natt. Tiltaket vil bli vurdert ved ombygging og rehabilitering av varmeanlegg ved eide lokasjoner.

### **VEINORMALER**

En mer bærekraftig utvikling og bedre ressursutnyttelse ligger til grunn for det pågående arbeidet med videreutvikling av veinormalene. Veinormal N100 Veg- og gateutforming er i 2025 revidert og sendt på høring. Den reviderte versjonen tydeliggjør handlingsrommet for økt gjenbruk og videreutvikling av eksisterende veitraséer. Økt utnyttelse innenfor dagens arealer avsatt til veiformål i utbedringsprosjekter framfor å ta i bruk nye arealer vil kunne redusere belastningen på klima og miljø, samtidig som det kan gi lavere kostnader for offentlige byggherrer.

Revidert forslag til fartsgrensekriterier i tettbygd strøk i veinormal N300 Trafikkskilt er også sendt på høring. Formålet med de nye kriteriene er å legge til rette for økt bruk av 30 og 40 km/t i byer og tettsteder. Fartsgrenser bedre tilpasset gående og syklende vurderes å bidra positivt til oppnåelsen av nullvekstmålet, som igjen utgjør et viktig bidrag til Norges klima- og miljømål.



Reduksjon i materialbruk ved veibygging gir også reduserte klimagassutslipp. Ny kunnskap og økt erfaring med alternative løsninger gjør det mulig å fastsette mer presise krav med treffsikre sikkerhetsmarginer. Dette tas inn i oppdateringen av veinormal N500 Vegtunneler, som er påbegynt i 2025 og sendes på høring i 2026.

### 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.

#### Areal- og naturregnskap

Tap og omdisponering av areal er blant de største truslene mot biologisk mangfold. For å redusere dette presset på naturen arbeider Statens vegvesen med å videreutvikle metoder og verktøy for et helhetlig arealregnskap for sektoren og etaten. Prosedyren for arealbruk er revidert som del av ISOsertifiseringen, og Naturpoengmetoden fra Fornybar Norge er testet på veiprosjekter, inkludert utvikling av et GISverktøy for beregning av naturpoeng. Arbeidet med å samkjøre arealprosedyren med naturregnskap er igangsatt, og vi har undersøkt hvordan dronfotografier og kunstig intelligens kan brukes til å automatisere areal og naturberegninger. Utviklingen skjer i samarbeid med de øvrige transportvirksomhetene.

Som oppfølging av Meld. St. 18 (2023–2024) Ein forbetra tilstand for villrein har Statens vegvesen utarbeidet en rapport som beskriver situasjonen for villrein og vurderer aktuelle tiltak langs veinettet. For å styrke kunnskapsgrunnlaget i planleggingen og redusere fragmentering er det også utviklet en metode for kartlegging av økologiske funksjonsområder.

#### 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. I Nasjonal transportplan 2025–2036 ble indikatoren supplert med flere naturtyper. Indikatoren angir brutto arealbeslag i NTP, dvs. at det ikke er korrigert for eventuell kompensasjon. Det ble rapportert inngrep på 20,1 daa i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi fra prosjekter som åpnet i 2025, i årsrapporten oppgis netto etter utbygging.

#### 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 arealtype 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 netto omfang av jordbruksareal som er nedbygget og tatt ut av drift på de prosjektene som er åpnet det året årsrapporten gjelder for.



Følgende arealinngrep gjelder for riksveiprosjekter som er åpnet i 2023, 2024 og 2025:

**Tabell 3.2. Arealinngrep som gjelder for riksveiprosjekter som er åpnet i 2023, 2024 og 2025**

| Type areal                 | Dekar 2023    | Dekar 2024      | Dekar 2025  |
|----------------------------|---------------|-----------------|-------------|
| Areal fulldyrket jord      | 25 daa        | 54 daa          | 40,4 daa    |
| Areal overflatedyrket jord | 0 daa         | 5,7 daa         | 2,2 daa     |
| Areal innmarksbeite        | 6 daa         | 0 daa           | 3,9 daa     |
| <b>Sum</b>                 | <b>31 daa</b> | <b>59,7 daa</b> | <b>46,5</b> |

## 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 voksende miljø- og folkehelseproblem, og veitrafikk er den største landbaserte kilden til mikroplast i Norge. For å styrke kunnskapsgrunnlaget arrangerte Statens vegvesen i april 2025 et fagseminar om mikroplast og kjemikalier fra dekk og veitrafikk, i samarbeid med Miljødirektoratet. Seminaret samlet over 250 deltakere fra forskning, myndigheter, veieiere og rådgivere, både fysisk og digitalt. Gjennomgangen av kunnskapsstatus resulterte i en felles prioritering av videre arbeid på området, med to hovedsatsinger:

- Mikroplast i jord og sideterreng langs vei (MIKRONOR 2026–2030)
- Mikroplast i luft langs vei.

Statens vegvesen iverksatte høsten 2025, sammen med Oslo kommune, et pilotprosjekt på bildekkpartikler i luft langs høytrafikkert vei (E18 ved Hjortnes) og sammenlikning med en park i Oslo. Resultatene fra dette ventes tidlig i 2026.

Etaten begrenser plastforsøpling og spredning av mikroplast fra vei til omgivelser hovedsakelig gjennom renholdsprosessene i drifts- og vedlikeholdskontrakter og avfallshåndtering i kontraktene. Forskning på bildekkpartikler og tilsetningsstoff i bildekk fortsatte i 2025 gjennom FoUI-prosjektet mikroRENS (2022–2025). Prosjektet skal gi kunnskap om hvordan eksisterende renseløsninger for anleggsvann, vei i dagen og tunnelvaskevann fungerer, og sluttrapport ventes i løpet av 2026.

Prosjektet «Partikkelforurensning i anleggsprosjekt» ble avsluttet i 2025, og har undersøkt hvilke effekter finstoff og partikler fra sprengning kan ha på fisk i marint miljø. Arbeidet har samlet sett bidratt til et styrket og oppdatert kunnskapsgrunnlag om utslipp, spredning og miljøeffekter av partikler fra anleggsvirksomhet, og vil fortsatt gi nye faglige resultater gjennom pågående forskningsarbeid utover i 2026.

### 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 2025, 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.

### Veilys

Etaten 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.

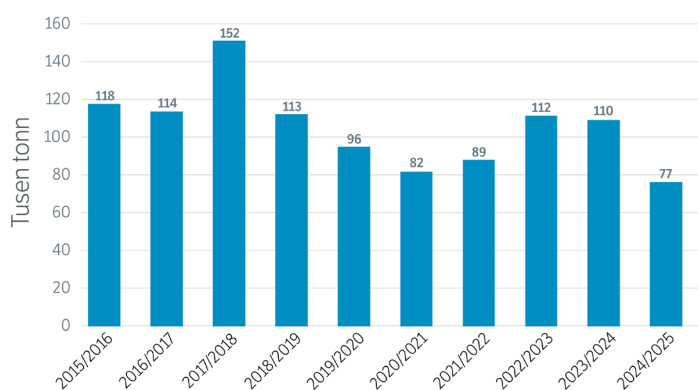
Rapportene fra de to prosjektene Nattslukking og Fjerning av veilys som naturtiltak ble publisert i 2025. Begge rapportene peker på vesentlige muligheter for endring av veilyspraksisen i dag og vil legges til grunn for fremtidige revideringer av belysningskravene i N100.

Statens vegvesen har, i samarbeid med Universitetet i Sørøst-Norge, Kommunal- og distriktsdepartementet, Miljødirektoratet og NVE bidratt til rapporten Lysforurensning i Norge, som er en omfattende gjennomgang av omfanget og effekten av lysforurensning i Norge. I tillegg har vi bidratt i arbeidet med den nye informasjonssiden om lys og lysforurensning på [regjeringen.no](https://regjeringen.no).

### 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 2024/2025 var forbruket på europa- og riksveier på omtrent 76 700 tonn, og dermed lavere enn foregående sesonger. Dette kan skyldes en noe varmere vinter 2024/2025, i kombinasjon med tiltak for å redusere saltmengdene på veiene.

## Totalt saltforbruk (i tusen tonn)



Figur 3.10: Totalt saltforbruk på europa- og riksveier per sesong fra og med sesongen 2015/16 til og med sesongen 2024/25.

Langs riksveier er det også i 2025 gjort en innsats for å redusere saltforbruket på flere strekninger med fare for miljøskader. Dette er de samme strekningene som i 2023 og 2024. Etaten har ansvaret for strekninger med avrenning til innsjøer som er saltpåvirket. Fordi flere av 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 måler saltinnholdet i utvalgte veinære innsjøer og gjennomfører tiltak for at saltforurensningen skal reduseres, for å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand i henhold til vannforskriften. Dette gjøres gjennom årlige innsjøundersøkelser. Resultatene fra innsjøundersøkelsen



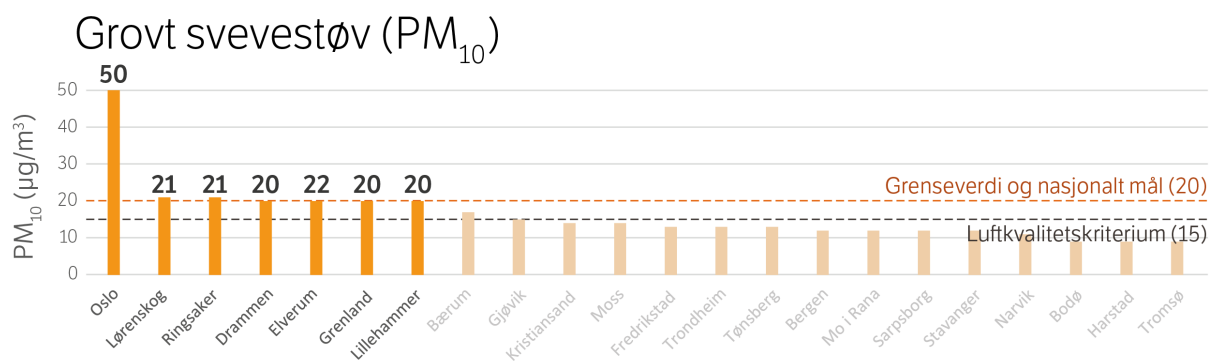
2024, som ble publisert våren 2025, viste at påvirkning fra veisalt utgjør et problem for vannmiljø og sirkulasjonsmønsteret i en rekke innsjøer nær riks- og europaveier i Telemark, Vestfold og Agder (undersøkelsesområdet 2024). Resultatene fra undersøkelsen i 2025 publiseres våren 2026.

### Lokal luftforurensning

Statens vegvesen har krav 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.

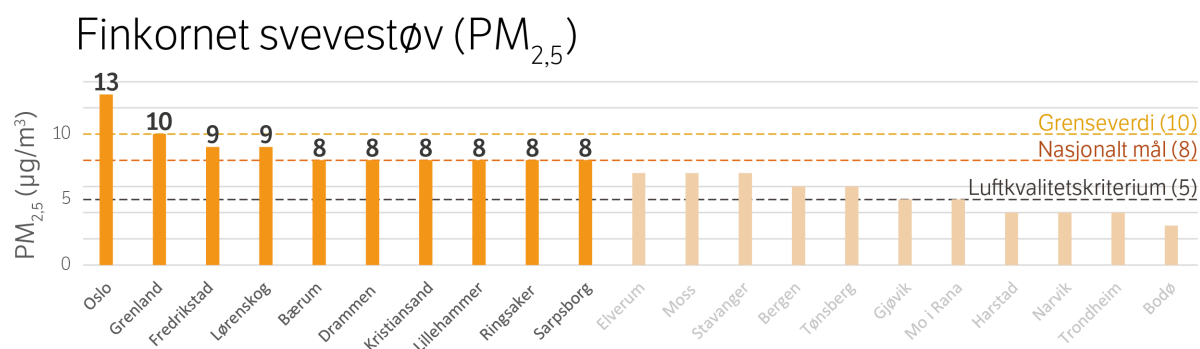
Veistøv er en stor bidragsyter til dårlig luftkvalitet, og blir dannet ved slitasje av dekk og veidekke, og fra forbrenningsmotorer. Statens vegvesen retter sin innsats mot lokal luftforurensning gjennom bl.a. miljøfartsgrenser og renholds- og støvdempingstiltak, i tillegg til piggdekkrestriksjonene i byområdene. Videre gir den økende elbilandelen et viktig bidrag når det gjelder forbrenningspartikler. Vintermiljøfartsgrensen på utvalgte strekninger i Oslo gjaldt fra 1. november 2024–4. mai 2025, 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 2025 viser at grenseverdiene i forurensningsforskriften for grovt svevestøv (PM<sub>10</sub>) ble overskredet i kommunene Oslo, Ringsaker, Lørenskog, Drammen og Elverum. Disse kommunene hadde overskridelser av grenseverdien for døgnmiddel (50 µg/m<sup>3</sup> over 25 ganger). Bærum og Lillehammer var 2 døgn unna å bryte grensen for døgnmiddel. I Oslo, Lørenskog og Ringsaker ble også grensen for årsmiddelet (20 µg/m<sup>3</sup>) overskredet. Drammen, Elverum, Grenland og Lillehammer hadde årsmiddel lik 20 µg/m<sup>3</sup>, som er det samme som grenseverdien.

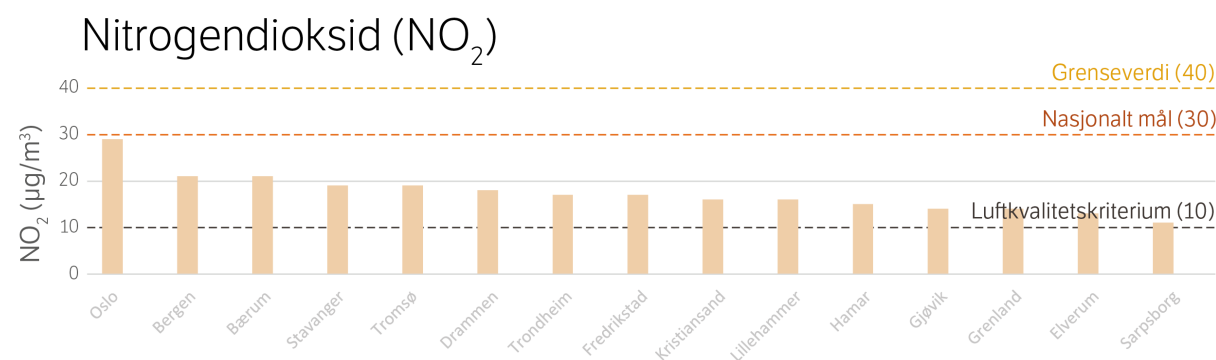


Figur 3.11: Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til grovt svevestøv (PM<sub>10</sub>).

Oslo overskred grenseverdien for årsmiddel for finkornet svevestøv (PM<sub>2,5</sub>), mens flere byer hadde nivåer over nasjonalt mål på 8 µg/m<sup>3</sup> i årsmiddel. De helsebaserte luftkvalitetskriteriene er det mange byer som er langt unna å klare å overholde, se figur 3.11.

Figur 3.12: Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til finkornet svevestøv ( $PM_{2,5}$ ).

Foreløpige tall viser at grenseverdiene for nitrogen dioksid ( $NO_2$ ) ble overholdt i alle byer i 2025, men de helsebaserte luftkvalitetskriteriene er det mange byer som har ikke overholdt. Nullvekstmålet i byområdene bidrar til å redusere  $NO_2$ -forurensningen gjennom redusert personbiltransport. Videre gir den økende elbilandelen et stort bidrag.

Figur 3.13: Årsgjennomsnitt for byer i Norge knyttet til nitrogen dioksid ( $NO_2$ ).

Statens vegvesen fortsatte i 2025 samarbeidet med kommuner, fylkeskommuner og andre anleggseiere om drift og finansiering av målenettverket. Bidraget til Luftsamarbeidet har fortsatt som tidligere. Det ble i 2025 arrangert to samlinger i Bedre byluft-forum, i samarbeid med Miljødirektoratet.

### Innsats mot støy

Veitrafikk er den største støykilden utendørs. Resultater fra støykartleggingen som ble gjennomført i 2023, viser at i størrelsesorden 420 000 personer ble utsatt for utendørs støy nivå over 55 dB fra riksveier. I 2024 ble kartleggingen fulgt opp med detaljert utredning av innendørs støy nivå. Boliger med innendørs støy nivå over grenseverdien i forskriften (42 dB) vil få tilbud om støytiltak og tiltak på boliger vil bli gjennomført så raskt dette lar seg gjøre.

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. I 2025 ble det etablert 2 kilometer med støyskjermer og det er rapportert at 2 personer med innendørs støy nivå over 38 dB har fått redusert støy nivået.

### Kulturminner

Statens vegvesen arbeider systematisk for å redusere tap av kulturminner ved veiutbygging og har



tett dialog med tiltakshavere i høringer og planprosesser slik at veihistoriske kulturminner i Nasjonal verneplan og etatens sektoransvar ivaretas. Staten legger også til rette for gjenbruk av eldre veier og bruer, historiske vandringsveier og nasjonale sykkelruter.

I 2025 er det behandlet ni dispensasjonssøknader knyttet til de 105 forskriftsfredete kulturminnene i verneplanene portefølje. Det er utarbeidet 26 forvaltningsplaner for fredete objekter i Nasjonal verneplan, og resterende planer ferdigstilles innen 2027. Arbeidet med forankring og oppdatering av informasjon i etatens datasystemer pågår løpende. Totalt er 155 enkeltsaker behandlet med faglige vurderinger og veiledning.

Det er i løpet av året rapportert skader på nær 20 veier og bruer som følge av flom, uvær og sterk vind. Det er gjennomført 13 større istandsettingsprosjekter, inkludert arbeid på seks eldre steinbruer, og utført skjøtsel på utvalgte strekninger. Arbeidet med formidling og skilting av kulturminner er videreført gjennom 2025.

## RISIKOVURDERING

Ved utgangen av året vurderes den samlede risikoen for «Bidra til Norges klima- og miljømål» som uendret, og vi vurderer den fortsatt som moderat til stor, slik vi også gjorde ved årets andre tertial. Arbeidet med risikoreduserende tiltak er langsiktig og gir som forventet ikke store utslag i risikobildet fra tertial til tertial. Tiltakene gir imidlertid bedre oversikt og økt kontroll over risikoen, og arbeidet videreføres.

Risikoen er fortsatt satt som høy for R2 grunnet kostnadsøkninger i de seneste innkomne pristilbud, der krav i anskaffelsesforskriften om vekting av klima og miljø er tatt inn. Det betyr at målkonflikten mellom etatens egne mål om utslippsreduksjon og overholdelse av økonomisk ramme er skjerpet.

Mangel på kapasitet i strømmettet kan fortsatt utgjøre en flaskehals for utbygging av ladeinfrastruktur for tungtransport. Statens vegvesen følger opp tiltakene i Nasjonal ladestrategi etter plan, noe som bidrar til økt etablering av ladepunkter for tunge kjøretøyer. På kort sikt vurderes risikoen for at barrierene for utbygging ikke reduseres som moderat. På lengre sikt er det imidlertid usikkerhet knyttet til om strømmettet vil ha tilstrekkelig kapasitet rundt 2040 til å forsyne en tungtransportsektor basert utelukkende på nullutslippskjøretøyer.

I Nasjonal transportplan (2025–2036) legges det vekt på å forbedre eksisterende veiinfrastruktur fremfor å bygge nytt. Dette bidrar til å begrense inngrep i natur og andre verdifulle arealer. Beslag av verdifulle arealer er et klima- og miljøproblem, og vi forventer skjerpede miljøkrav på lengre sikt. 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). Staten har færre utbyggingsprosjekter enn tidligere. Dette gir mindre beslag, og derfor vurderes sannsynligheten for R3 fortsatt som liten, slik vi vurderte det ved andre tertial. Konsekvensen settes likevel fortsatt som alvorlig.



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Risikoer</b></p> <p><b>R1:</b> Barrierer i ladeutbygging hemmer utslippsreduksjon</p> <p><b>R2:</b> Utslippsreduksjon i bygging, drift og vedlikehold er lavere enn målsettingen</p> <p><b>R3:</b> Inngrep av verdifull natur, dyrket mark og karbonrike arealer som følge av utbygging av ny vei</p> | <p><b>Sannsynlighet</b></p> <p>Svært stor<br/>Stor<br/>Moderat<br/>Liten<br/>Meget liten</p> <p><b>Konsekvens</b></p> <p>Svært lav<br/>Lav<br/>Moderat<br/>Alvorlig<br/>Svært alvorlig</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Risiko    | Beskrivelse av risiko                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Risikoreduserende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>R1</b> | Innføring av elektriske tunge kjøretøyer er avgjørende for videre reduksjon av klimagassutslippene fra veitrafikken. Gjennom oppfølging av regjeringens ladestrategi har etaten levert en oversikt over arealer som kan benyttes til utbygging. Det er krevende å fremføre strøm langs vei, og kapasitet i strømmettet vil være en mulig flaskehals i utbyggingen av ladeinfrastruktur. For lav utbyggingstakt fører til at utviklingen stopper opp, og Norge får ikke faset ut fossile kjøretøyer. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ladeplan og utleiestrategi gjør det lettere å etablere ladepunkter langs veinettet</li> <li>Dialog med NVE om tilgang til strømmettet, og prioritering av samfunnskritiske funksjoner</li> <li>Satsingen på tungbilpakken i Nasjonal transportplan 2025–2036 er tatt inn i arbeidet med etatens gjennomføringsplan og de årlige budsjettene</li> </ul>                                                                                                                                          |
| <b>R2</b> | 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.                                                                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog med bransjen og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for videreutvikling og implementering av nullutslippsteknologi</li> <li>Vurdering av hvordan bruk av klima- og miljøkrav i kontrakter og tildelings- og kvalifikasjonskriterier i anbudskonkurranser skal gjennomføres</li> <li>Vurdere kontraktsstrategien og krav generelt</li> <li>Statens vegvesen vil arbeide videre med å sikre tilgang til strøm og beredskapsløsninger for utbygging, drift og vedlikehold</li> </ul> |



| Risiko    | Beskrivelse av risiko                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Risikoreduserende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>R3</b> | 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 veiprosjekter 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. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sterkere vektlegging av firetrinnsmetodikken og tiltakshierarkiet i alle faser av utredningen og planleggingen</li> <li>• Bruke fleksibilitet i veinormalene for planlegging av nye veier</li> <li>• Prioritere avbøtende tiltak</li> <li>• Arealregnskap på nye store prosjekter</li> <li>• Videre innføring av miljøstyringssystem</li> <li>• Prioritere utbedring av eksisterende trase høyere</li> </ul> |

### 3.1.3 Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

For 10. år på rad ble det i 2024 stadfestet at Norge er det mest trafikksikre landet i Europa. I 2025 vant Norge ETSC Pin Award for svært gode resultater i 2024 og for å ha et systematisk og langsiktig trafikksikkerhetsarbeid.

Norge hadde 16 drepte per million innbyggere i 2024 mot et gjennomsnitt i Europa på 46 drepte per million innbyggere i 2023. IRTAD, forvaltet av ITF/OECD<sup>21</sup>, gir oss sammenlignende tall med land utenfor Europa. Norge ligger best an også i denne statistikken. Disse sammenligningene viser tydelig at vi har kommet svært langt i vårt trafikksikkerhetsarbeid. 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 sterkt til en slik utvikling.

På tross av vår gledelige posisjon i Europa og verden, viser foreløpig tall at 106 personer omkom i trafikken i 2025, noe som er 19 flere enn i 2024. Økningen er stor i forhold til 2024, men det er fire færre enn i 2023. Estimert tall for drepte og hardt skadde i 2025 er ca. 725. Det er omtrent 60 flere enn i 2024 da det endelige tallet for drepte og hardt skadde ble 665.

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 nå markant etter den ønskede utviklingen. Vi står overfor betydelige utfordringer for å nå de langsiktige målene. Det kreves forsterket innsats og bedre ressursallokering for å oppnå etappemålet i nullvisjonen innen 2030, både fra Statens vegvesen og alle andre bidragsytere i arbeidet med bedre trafikksikkerhet.

#### 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 grunnpilarer: Etikk, Ansvar og Kunnskap

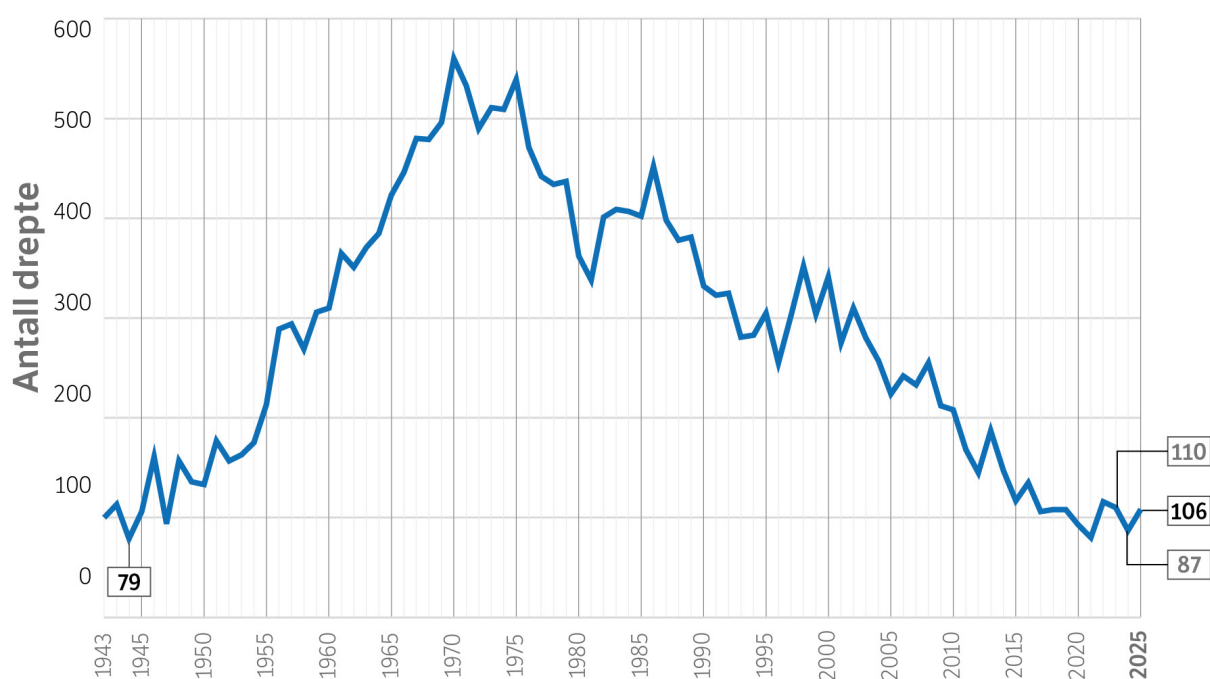
<sup>21</sup> IRTAD er den internasjonale databasen for veitrafikkulykker som forvaltes av International Transport Forum (ITF/OECD), og som gir sammenlignbare og kvalitetssikrede trafikksikkerhetsdata fra en rekke land over hele verden, se *Road Safety Annual Report 2025* (<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2025.pdf>)



## ULYKKESUTVIKLING

Foreløpig tall viser at 106 personer omkom i trafikken i 2025. Dette er 19 flere og dermed en stor økning i forhold til 2024, men fire færre enn i 2023. Den over tid nedadgående trenden er ikke lenger så tydelig når vi føyer til tallet for 2025.

Utvikling for drepte i trafikken fra 1943



Figur 3.14: Utvikling for drepte i trafikken fra 1943.

Det kan være betydelige variasjoner fra år til år med hensyn til hvordan de drepte i trafikken er fordelt på alder, kjønn, trafikantgruppe, ulykkestype og geografi. Variasjonene fra ett år til det neste skyldes i hovedsak statistiske tilfeldigheter.



Det er endringer over tid og gjennom flere år som gir den beste indikasjonen på utviklingen i ulykkesbildet som følge av målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Vi har likevel valgt å peke på enkelte endringer det siste året:

| Kjønn         | 2023       | 2024      | 2025       |
|---------------|------------|-----------|------------|
| Menn          | 81         | 66        | 89         |
| Kvinner       | 29         | 21        | 17         |
| <b>Totalt</b> | <b>110</b> | <b>87</b> | <b>106</b> |

| Alder         | 2023       | 2024      | 2025       |
|---------------|------------|-----------|------------|
| 0-15          | 7          | 2         | 1          |
| 16-24         | 20         | 13        | 21         |
| 25-44         | 23         | 24        | 21         |
| 45-64         | 37         | 26        | 33         |
| 65+           | 23         | 22        | 30         |
| <b>Totalt</b> | <b>110</b> | <b>87</b> | <b>106</b> |

| Vegtype       | 2023       | 2024      | 2025       |
|---------------|------------|-----------|------------|
| EV/RV         | 43         | 28        | 39         |
| FV            | 55         | 42        | 50         |
| KV            | 5          | 11        | 10         |
| Andre veier   | 7          | 6         | 7          |
| <b>Totalt</b> | <b>110</b> | <b>87</b> | <b>106</b> |

| Region          | 2023       | 2024      | 2025       |
|-----------------|------------|-----------|------------|
| Østfold         | 5          | 7         | 3          |
| Akershus        | 7          | 12        | 8          |
| Oslo            | 1          | 4         | 6          |
| Innlandet       | 18         | 9         | 14         |
| Buskerud        | 10         | 7         | 5          |
| Vestfold        | 3          | 2         | 6          |
| Telemark        | 3          | 4         | 5          |
| Agder           | 6          | 4         | 5          |
| Rogaland        | 10         | 6         | 4          |
| Vestland        | 14         | 5         | 16         |
| Møre og Romsdal | 3          | 5         | 7          |
| Trøndelag       | 11         | 6         | 4          |
| Nordland        | 12         | 9         | 11         |
| Troms           | 4          | 6         | 10         |
| Finnmark        | 3          | 1         | 2          |
| <b>Totalt</b>   | <b>110</b> | <b>87</b> | <b>106</b> |

| Ulykkestype       | 2023       | 2024      | 2025       |
|-------------------|------------|-----------|------------|
| Møteulykker       | 51         | 33        | 37         |
| Utforkjøring      | 36         | 33        | 35         |
| Kryssulykker      | 7          | 9         | 9          |
| Samme kjøretning  | 2          | 2         | 3          |
| Fotgjengerulykker | 6          | 6         | 9          |
| Andre ulykker     | 8          | 4         | 13         |
| <b>Totalt</b>     | <b>110</b> | <b>87</b> | <b>106</b> |

| Tyngre kjøretøy involvert | 2023      | 2024      | 2025      |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Tungbil                   | 34        | 18        | 22        |
| Buss                      | 6         | 5         | 2         |
| <b>Totalt</b>             | <b>40</b> | <b>23</b> | <b>24</b> |

| Landsdel      | 2023       | 2024      | 2025       |
|---------------|------------|-----------|------------|
| Øst           | 41         | 39        | 36         |
| Sør           | 12         | 10        | 16         |
| Vest          | 24         | 11        | 20         |
| Midt          | 14         | 11        | 11         |
| Nord          | 19         | 16        | 23         |
| <b>Totalt</b> | <b>110</b> | <b>87</b> | <b>106</b> |

| Trafikantenhet | 2023       | 2024      | 2025       |
|----------------|------------|-----------|------------|
| Fotgjengere    | 6          | 6         | 10         |
| Sykkel         | 6          | 6         | 11         |
| Elsparesykkel  |            | 4         | 2          |
| Moped          | 3          | 1         | 1          |
| Lett MC        | 3          | 5         | 5          |
| MC             | 17         | 15        | 19         |
| Personbil      | 53         | 31        | 40         |
| Tungbil        | 6          | 2         | 5          |
| Buss           |            | 3         |            |
| Andre*         | 16         | 14        | 13         |
| <b>Totalt</b>  | <b>110</b> | <b>87</b> | <b>106</b> |

\*Varebil, bobil, ATV, traktor, hest, annet, ukjent

Figur 3.15: Nøkkeltall for drepte i trafikken i 2025.

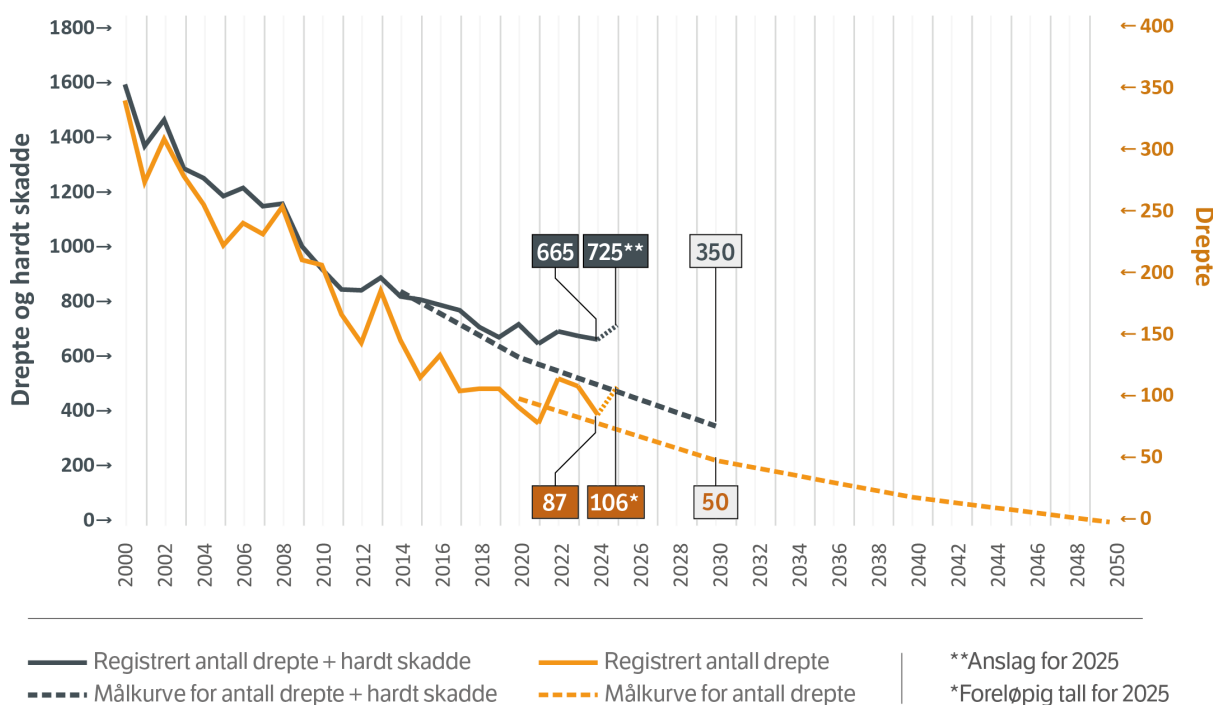
- Det var en stor økning i antall drepte fra 2024 til 2025 (19 personer). Til og med juni 2025 var antall drepte lavere enn tilsvarende periode i 2024 (46 mot 51 drepte). Det var altså siste halvår av 2025 hvor antall drepte var særlig høyt.
- I 2025 var det 96 dødsulykker (med 106 drepte) mot 82 dødsulykker (med 87 drepte) i 2024. Den største ulykken der det var mer enn én drept, skjedde i Troms hvor fem personer omkom i én møteulykke.
- 37 personer omkom i møteulykker i 2025, en økning med 4 personer fra 2024.
- Antall drepte i personbil økte fra 31 i 2024 til 40 personer i 2025.
- Det var en økning i antall drepte på MC i 2025 (24 personer) i forhold til 2024 (20 personer).
- 11 personer mistet livet på sykkel i 2025. I 2024 ble 6 syklistere drept.
- Antall drepte fotgjengere økte fra 6 personer i 2024 til 10 i 2025.
- Antall drepte på el-sparkesykkel gikk ned fra 4 personer i 2024 til 2 i 2025.
- Antall drepte unge (under 24 år) økte kraftig fra 15 personer i 2024 til 22 personer i 2025. Alle disse drepte i 2025 var menn.
- En spesielt stor andel av de drepte i 2025 var menn (89 mot 17 kvinner). Yngste kvinne som mistet livet i trafikken i fjor var 39 år.
- 39 personer ble drept på riksveinettet og 50 personer på fylkesveinettet i 2025. Dette gir en økning fra 2024 på hhv. 11 personer (rv) og 8 personer (fv).
- Tallene blir relativt små når man fordeler dødsulykkene på fylkene, men viser at Innlandet og Vestland var fylkene med størst økning i antall drepte i 2025 i forhold til 2024. Samtidig var det disse fylkene som gikk kraftigst ned i antall drepte fra 2023 til 2024.

På grunn av 4 måneders etterslep i registreringen har vi ikke endelig tall for hardt skadde for 2025, men et foreløpig estimat for hardt skadde er ca. 620. Estimert antall drepte og hardt skadde ligger da på omkring 725. I 2024 ble 578 personer hardt skadd i trafikken. Det ligger dermed an til at vi i 2025 får ca 40 flere hardt skadde enn i 2024. Kurven for beregnet antall drepte og hardt skadde ligger med det



betydelig over målkurven for maks 350 drepte og hardt skadde i 2030. Målet for 2025 var maks 475 drepte og hardt skadde. De kommende årene må vi altså håndtere et etterslep på ca. 250 drepte og hardt skadde, i tillegg til den gradvise nedgangen på 25 per år som skal til for å nå etappemålet i 2030. Det tilsier en nedgang på over 70 drepte og hardt skadde hvert år fram til 2030. Det blir derfor viktig at den nye tiltaksplanen for trafiksikkerhet på vei som ferdigstilles i 2026, blir kraftfull med hensyn til tiltak. Vi står ovenfor en formidabel utfordring som krever intensivering av trafiksikkerhetsarbeidet i de kommende årene.

### Utvikling drepte og hardt skadde 2000–2025 og målkurver



Figur 3.16: 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 kartlegges hendelsesforløp og årsaksfaktorer, med mål om å forbedre trafiksikkerheten. Analyser av dødsulykker som skjedde i 2025 vil være ferdig i løpet av sommeren 2026. I tiårsperioden 2015–2024 er 979 dødsulykker analysert med i alt 1060 omkomne personer.

I denne tiårsperioden var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 34 pst. av ulykkene. Ruskjøring har vært medvirkende i 23 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 30 pst. av dødsulykkene, og feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende i 25 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 utvalgte temaområder eller ulykkes- og trafikantgrupper. I



2025 utarbeidet vi blant annet en temaanalyse av dødsulykker knyttet til manglende bilbeltebruk og en temaanalyse av dødsulykker med unge. Begge disse temaanalysene har vært viktige kunnskapskilder blant annet for revisjon av nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. 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 tilegnet gjennom ulykkesanalysegruppen er viktig for den som er ansvarlig for veien ulykken skjedde på (fylkeskommune, kommune og Nye Veier AS).

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

## TILTAK OG UTVALGTE OMRÅDER

### Sektoransvar

I 2025 er det utarbeidet ny hovedinstruks for Statens vegvesen (gjeldene fra 1.1.2026). Ordlyden knyttet til Statens vegvesens sektoransvar for trafikksikkerhet er endret fra å ha til å utøve sektoransvar på vegne av Samferdselsdepartementet. Ny ordlyd gir etter vår forståelse ingen endring i praksis.

Statens vegvesen har i 2025 hatt flere aktiviteter knyttet til rollen som sektoransvarlig for trafikksikkerhet. Arbeid med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er en av etatens viktigste oppgaver i så måte. Nåværende og kommende plan omtales under.

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. Statens vegvesen har delt data og analyseverktøy med fylkeskommunene, se eksempelvis omtale av risikokurver senere i kapittelet.

### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025

«Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei» er et samarbeid mellom Statens vegvesen og alle sentrale aktører innen trafikksikkerhetsarbeidet. 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. De fleste av Statens vegvesen sine tiltak er gjennomført etter intensjonen, men det er også noen tiltak der det er avvik i forhold til det som var forutsatt. Dette skyldes særlig endrede eksterne forutsetninger eller manglende ressurser. Det vil i 2026 bli utarbeidet en sluttrapportering med omtale av de 179 tiltakene i tiltaksplanen.

### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029

Arbeidet med å utarbeide en ny nasjonal tiltaksplan gjeldende for perioden 2026–2029 begynte i 2024 og har pågått i hele 2025. Statens vegvesen leder arbeidet som tidligere. Et utkast ble sendt på høring høsten 2025, og har blant annet vært gjenstand for fylkespolitisk behandling. Endelig utgave av ny



tiltaksplan vil foreligge i mars 2026. Det vi tidligere har omtalt som «kraftfulle tiltak» er enten ferdigstilt, eller med i den nye planen.

Summen av tiltak i den nye tiltaksplanen vil bidra positivt i arbeidet med å nå etappemålet for trafikksikkerhet, men vi vet allerede nå at vi er nødt til å prioritere trafikksikkerhet ytterligere for å nå målet i 2030.

### **Automatisk trafikk kontroll**

Automatisk trafikk kontroll (ATK) er et svært effektivt virkemiddel når det benyttes der kriteriene er tilfredsstillt. 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.

I 2025 har vi jobbet med å ferdigstille implementering av kontrakt med ny leverandør og utrulling av nytt utstyr. Det gir mindre etterslep på teknisk utstyr. Vi har i dag en driftsklarhet på anleggene (tidligere kjent som teknisk oppetid) på 79 pst mot 90 pst i fjor. Nedgangen skyldes i hovedsak endring i måleparametere. Sammen med Politietaten og de forskjellige veieierne har Statens vegvesen gjennom året arbeidet med å identifisere de mest aktuelle stedene for etablering av nye ATK-strekninger/ATK-punkt.

Ved utgangen av 2025 består ATK-porteføljen i Norge av 79 SATK og 270 punkt-ATK. Det er ytterligere 10 nye SATK og 2 nye punkt-ATK under oppføring. De er i stor grad ferdig bygd og skal etter planen åpnes i løpet av første kvartal 2026. Vi avventer tilstrekkelig testing og revidert intern godkjennelsesdokumentasjon opp mot utstyr fra ny leverandør.

### **FoU-program**

Statens vegvesen er alltid på jakt etter ny og oppdatert kunnskap som kan underbygge og justere retningen i trafikksikkerhetsarbeidet. I 2022 startet Statens vegvesen opp et fireårig FoU-program for trafikksikkerhet. Et viktig premiss for dette FoU-programmet har vært å involvere relevante deler av organisasjonen i de ulike prosjektene. Slik blir det etablert en tydeligere bro til miljøer som kan nyttiggjøre seg av nye kunnskapselementer fra programmet. FoU-programmet har også vært en viktig kilde når vi har definert tiltak til ny tiltaksplan for trafikksikkerhet.

I 2025, som var siste år i FoU-programmet, hadde vi følgende prosjekter:

- Opplæring i førerstøttesystemer ved kjøp av ny bil – Undersøkelse om hvordan opplæringen er når man kjøper ny bil fra leverandør.
- FoU Viltvarsling – Statens vegvesen har bidratt med midler inn til dette prosjektet. Prosjektet er ikke ferdigstilt.
- Fremtidens eldre og trafikksikkerhet – Hva må gjøres når befolkningen blir eldre? Et samarbeid med Folkehelseinstituttet. Rapport vil foreligge i 2026.
- Temaanalyse av ulykker med ungdom i Norge 2013–2022. Prosjektet er ferdig.
- RVU – bedre grunnlag for risikoberegninger for å kunne sette inn tiltak på rett sted – Vi bidrar med midler for å få eksponeringstall på det vi mangler
- TS-Effekt og SKOST på ny digital plattform – Oppdatering av modellene for å utpeke strekninger



med høy risiko.

- Aksept for trafikksikkerhetstiltak – en litteraturstudie og analyse av aksept
- Lett MC «eyetracking» – kartlegging av atferd, prosjektbidrag Nord Universitet og Trygg Trafikk-Resultatene vil foreligge våren 2026.
- Temaanalyse manglende bruk av bilbelte

### **Datadomene Nullvisjonen**

Datadomeneteam Nullvisjonen skal bidra til å gi oss ny innsikt, kunnskap og effektfulle tiltak om trafikksikkerhet. I 2026 fortsetter vi med å intensivere etatens arbeid for å bli enda mer enhetlig, datadrevet og systematisk i trafikksikkerhetsarbeidet. Det innebærer også et mer tydelig og mer overordnet ansvar gjennom hele verdikjeden.

I 2025 har Datadomenet Nullvisjon hatt hovedfokus på å forankre sitt arbeid i fagdivisjonene i Statens vegvesen og teamet er styrket gjennom oppbemanning og tydeliggjorte roller og ansvar. I tillegg er det jobbet med å identifisere områder der data kan bidra til mer strategiske beslutninger og effektbasert styring i trafikksikkerhetsarbeidet.

I 2024 startet arbeidet med «risikokurvmodellen». Modellen skal videreutvikles i 2026. Risikokurve-modellen har stort potensial for å effektivisere trafikksikkerhetsinspeksjoner, og for noen av risikokurvene er det planlagt konkrete trafikksikkerhetstiltak. Fylkeskommunene har fått tilgang til kart med resultatene fra analysen, slik at også de kan bruke dette verktøyet til prioritering av tiltak på fylkesveinettet.

I siste halvår av 2025 har mye av innsatsen vært rettet mot å bygge et godt og tilgjengelig datafundament. Det legger til rette for gjenbruk av data og gir ny innsikt som støtter strategiske beslutninger og effektbasert styring. Bedre tilgang til og bruk av fartsdata vært et prioritert område i 2025, og arbeidet fortsetter i 2026.

### **MC og andre relevante tiltak**

Statens vegvesen har i 2025 hatt et særlig fokus på tiltak som kan bedre trafikksikkerheten for sårbare trafikanter på MC og ATV/UTV. Gjennom nasjonalt forum for trafikksikkerhet og MC-forum, samarbeider etaten med andre aktører og interesseorganisasjoner.

Vi har ferdigstilt en utredning med forslag om å heve aldergrensen for lett motorsykel fra 16 til 18 år. Annet påbegynt arbeid er krav til sikkerhetsbekledning for motorsyklister, utarbeide rammeverk for førerutviklingskurs for motorsyklister og pilotprosjekt med særskilt veimerking i kurver for MC-førere.

Øvrige tiltak under arbeid er justerte opplæringskrav for førere av ATV/UTV og mopedbil (AM147).

## **SIKRERE TRAFIKANTER**

### **Føreropplæring**

Et høyt nivå på føreropplæringen med avsluttende teoretiske og praktiske førerprøver, er et viktig bidrag i arbeidet mot nullvisjonen. For ytterligere styrking av høy kvalitet i alle ledd, har Statens vegvesen fra 1. januar 2025 innført obligatorisk etterutdanning og regodkjenning for 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



fører kort og at eldre førere får oppdatert kunnskap, er også viktige elementer i trafikksikkerhetsarbeidet. Aktiviteten med informasjonsmøter om føreropplæring og Bilfører 65+ økes i perioder det ikke er høysesong for praktiske prøver.

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

### Nasjonale trafikksikkerhetskampanjer

Nullvisjonen er førende for arbeidet med de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene. Kampanjene er forankret i NTP og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025. Målet med kampanjene er å endre trafikantenes holdninger og atferd i en mer trafikksikker retning. For å oppnå dette må vi arbeide langsiktig og kunnskapsbasert. Vår kampanjestrategi baserer seg på å bruke flere virkemidler i kampanjene. Det ligger grundige faglige utredninger bak hver kampanje, og de evalueres både underveis i kampanjeperioden og etter at kampanjen er avsluttet. I 2025 ble det gjennomført nasjonale kampanjer på temaene oppmerksomhet, fart, belte i buss og samspill i trafikken. Alle temaene har stor betydning for ulykkessituasjonen. Det er god oppmerksomhet og høy budskapsforståelse for hvert kampanjetema, og kampanjene setter trafikksikkerhet generelt på dagsorden. Erfaringer og målinger for samspillskampanjen viser likevel at det er krevende å nå alle trafikantgrupper. Kommunikasjonen vil derfor fra våren 2026 rettes tydeligere mot syklist og brukere av el-sparkesykler der undersøkelser viser størst behov for innsats.

Det er besluttet å fase ut kampanjen om belte i buss i 2026 og la aktiviteten skje i linja. I 2026 starter en ny kampanje om MC-sikkerhet. I 2025 har arbeidet vært konsentrert om å etablere et grundig kunnskaps- og innsiktsgrunnlag for utviklingen av kampanjen.

### 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 228 880 kontroller av verneutstyr i 2025. Andelen som benytter bilbelte og hjelm er høy, men i underkant av én pst. av de kontrollerte benytter fortsatt ikke påbudt verneutstyr. Ulykkesanalysene viser at en høy andel av de som omkommer i bil ikke brukte belte. Det viser viktigheten av bilbeltekontroller 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. Statens vegvesen har over tid jobbet med å forbedre utvelgelsen av foretak til kontroll gjennom en risikobasert tilnærming. Vi øker oppmerksomheten mot foretak vi har klassifisert med høy risiko for regelovertridelser, og 15 450 førere ble kontrollert for kjøre- og hviletid langs vei i 2025. Av disse fikk ca. 9 500 skriftlig mangel, hvorav rundt 1 585 fikk gebyr og 1 138 førere ble anmeldt.

Til sammen kontrollerte Statens vegvesen 203 transportbedrifter for brudd på kjøre- og hviletidsreglene i 2025. Totalt ble det avdekket 104 950 regelbrudd med varierende alvorlighetsgrad. 34 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 i tillegg samarbeidet med politiet i kontroll av el-sparkesykler<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> I det inngår både kontroll av trafikantene (eks. to på én sykkel) og selve el-sparkesykkelen (eks. «trimming» for høyere hastighet).



### Tilsyn med opplæringsinstitusjoner

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

I 2025 har omfanget av dette tilsynet vært noe lavere enn tidligere år, men likevel på et forsvarlig nivå. Vi har i år hatt særlig fokus på veiledningstimen som gis i trinn 3, samt avsluttende opplæring i trinn 4 ved klasse B.

### Arbeid med regelverk og forskrifter

Utredningen om førerrett og helse ble levert i 2025, med anbefalinger som kan gi Statens vegvesen et utvidet ansvar for tilbakekall av førerrett, dispensasjoner og begrensninger knyttet til helsekrav. Videre er tilleggsutredning til kjøreseddelregisteret ferdigstilt, med planlagt oppstart av prosjekt i 2026.

Nytt førerkortdirektiv og direktiv om grensekryssende håndheving ble vedtatt høsten 2025. Dette innebærer blant annet innføring av digitalt førerkort i EU, endringer i alderskrav og vektgrenser for enkelte førerkortklasser, nye helsekrav og fleksible løsninger for opplæring og førerprøve. Arbeidet organiseres som ett prosjekt i tett samarbeid med blant annet Helsedirektoratet og Politidirektoratet.

Det er også utarbeidet og påbegynt flere forskriftsendringer, blant annet innen opplæring, førerrett, legitimasjonskrav, yrkesopplæring og trafikkklærerregelverket.

## 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. Utfordringer knyttet til utvikling og implementering har imidlertid medført at arbeidet med målretting på enkelte områder har gått saktere enn forventet.

Totalt ble det gjennomført om lag 93 000 tungtransportkontroller i 2025, noe som er en nedgang på ca. 4 000 sammenlignet med 2024. Vel 52 230 kontrollerte kjøretøy hadde mangler, dette er ca. 2 000 (2 pst.) færre enn i 2024. Andelen tungtransportkontroller med mangler ble på 56 pst.

På kontrollstasjoner med vekt er vektkontroll første del av en tungbilkontroll. Det betyr at vektkontroll gjennomføres på de fleste tungbiler som plukkes ut til kontroll. I 2025 fikk rundt 5 300 kjøretøy bruksforbud på grunn av overlast, noe som er på tilsvarende nivå som i 2024.

Kontroll av dekk og kjetting er faste element som skal inngå i alle tungbilkontroller i vinterperioden. I noen forenklede kontroller er det kun dekk og kjetting som kontrolleres, og de aller fleste har utstyr i henhold til kravene. Likevel var det 1 690 tunge kjøretøy som hadde dekk som enten var under minimumskrav eller uten riktig merking. 1 000 av disse var på tilhengere. Drøyt 1 100 tunge kjøretøy var utstyrt med færre kjettinger enn kravet. 73 kjøretøy fikk bruksforbud knyttet til dekk og kjetting, som er en nedgang på 50 kjøretøy sammenlignet med 2024.

Det er gjennomført 45 850 kontroller av lette kjøretøy i 2025. 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 Statens vegvesen 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. Også i 2025 har Statens vegvesen jobbet aktivt i internasjonale fora som utvikler krav til godkjenning av automatiserte systemer og førerstøttesystemer i kjøretøy. Her er det lagt vekt på å påvirke slik at systemene ivaretar trafiksikkerhet på en god måte, og at det skal være enkelt for førere å forstå hvilket ansvar de har ved bruk av slike systemer slik 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 har blitt ytterligere prioritert og intensivert i løpet av 2025, og fortsetter med full styrke i 2026.

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.

### **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 økt trafiksikkerhet, like rammevilkår i bransjen, og konkurranseevnen for seriøse aktører økes. Vi målretter våre tilsyn etter erfaringer, tips og analyser, og avdekker stadig 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 2025 har det vært gjennomført tilsyn med fartsskriververksteder som pålagt, samt fortsatt god innsats mot både storskadeverksteder og ulovlig drift.

Regelverket rundt periodisk kjøretøykontroll av biler er internasjonalt styrt, og vår deltakelse i internasjonale fora er viktig. I 2025 var vi vertskap for CITA (International Motor Vehicle Committee) og høstet gode tilbakemeldinger for arrangementet.

### **Samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer**

Statens vegvesen samarbeider tett med andre kontrolltater, spesielt Politiet, Tollvesenet, Arbeidstilsynet og Skatteetaten. Det er fortsatt en økende interesse fra andre kontrolltater for felles kontroller, og det er gjennomført nesten 370 større og mindre samarbeidskontroller langs vei i 2025. 260 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 ressurssiden i flere av etatene begrenser innsatsen noe, er antall samarbeidskontroller kun redusert med 31 sammenlignet med 2024 selv om flere av årets kontroller har krevd mer ressursinnsats enn tidligere. Samarbeidskontroller er nyttig og lærerikt for alle deltakende kontrollatører. I tillegg til at det bidrar til gode kontroller og erfaringsutvekslinger mellom de ulike etatene får alle en bredere forståelse av øvrige kontrollatørers arbeid og metoder. Det er positivt med et tettere samarbeid, og terskelen for å ta kontakt ved behov blir lavere begge veier.

Statens vegvesen deltar i treparts bransjeprogram for bil som i 2025 har fortsatt arbeidet med å finne nye større satsninger for bransjeprogrammet. Dialogen mellom deltakerne er nyttig, og Statens vegvesen har i 2025 hatt flere særmøter med Arbeidstilsynet for å avklare og tydeliggjøre grensegangen mellom våre ansvarsområder. Vi deltar også i treparts bransjeprogram for transport. I 2025 er det gjennomført 4 møter med hele bransjeprogrammet, og ett med statssekretærer i AID/SD.

Arbeidet for å bekjempe sosial dumping er fortsatt sentralt ved tilsyn mot ulovlig verkstedsdrift og fellesaksjoner i samarbeid med andre etater. Det ble i 2025 gjennomført 55 fellesaksjoner innenfor dette feltet, der totalt 224 virksomheter er besøkt. Vi utvider stadig omfanget av samarbeidspartnere, og legger til grunn at det har stor verdi å gjennomføre slike aksjoner også der det ikke kan påvises brudd på Statens vegvesens regelverk, men der samarbeidet muliggjør funn hos våre samhandlingspartnere.

### Arbeid med regelverk og forskrifter

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet jobbet Statens vegvesen i 2025 med å endre bruksregelverket for ståplasser og bruk av sidevendte seter i buss under kjøring. Endringene er en innstramming i adgangen til å benytte slike plasser i busser for å bedre trafikksikkerheten. Endringen har ikrafttredelse 1. januar 2026.

### SIKRERE INFRASTRUKTUR

All aktivitet som gjøres på veinettet av drift, vedlikehold og utbedring har som formål å bedre 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 vilt påkjørsler. 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 trafikkfarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig
2. Rette opp skader og slitasje som kan få konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet
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

### Risikobaserte tiltak

Trafikksikkerhetsarbeidet på veinettet er i stor grad gjennomført risikobasert, med innsats rettet mot strekninger med alvorlige ulykker, høy utforkjøringsrisiko, krevende værforhold og farlig sideterreng. Det er gjennomført både systematiske strekningstiltak og en rekke strakstiltak som følge av



trafikksikkerhetsinspeksjoner. Det inkluderer blant annet tiltak knyttet til kurveutbedringer, rekkverk, ATK, skredsikring og sideterrengstiltak.

2025 har vært preget av flere alvorlige hendelser på riksveinettet, med en økning i drepte og hardt skadde. Behovet for flere systematiske TS-inspeksjoner, bedre data og større kapasitet er gjennomgående. Prosjektet «Kampen mot klokka», i tett samarbeid med politiet, har hatt som mål å bedre beredskap og hendelseshåndtering på høyt trafikkerte veier. Nye digitale løsninger for rapportering og evaluering gir bedre læring etter alvorlige hendelser. Vi ser nytte av sanntidsteknologi for friksjonsmåling, stansdeteksjon og lokale varslingssystemer.

Risikokurvmodellen som tidligere omtalt, har gitt Statens vegvesen et godt utgangspunkt for rangering av kurver med høy risiko basert på store datamengder. Det er likevel behov for supplerende metodikk for prioritering. De geografiske områdene har vurdert «sine kurver» ved bruk av metodikken, kombinert med lokal veikunnskap. Ved årets slutt er 175 av 239 kurver gjennomgått og dokumentert i kartløsning med eget dashboard for oppfølging. Arbeidet har bidratt til bedre tiltaksvurderinger, testing av nye løsninger og økt samarbeid mellom områdene.

Det ble levert 10 TS-inspeksjonsrapporter av eksisterende vei i 2024, med til sammen ni strakstiltak. Ved utgangen av 2025 er ca. 70 pst. av strakstiltakene lukket. Av de totalt 512 funnene i rapportene fra 2024 er ca. 43 pst. fortsatt ubehandlet. I 2025 ble det levert 8 nye TS-inspeksjonsrapporter som omfatter 336 funn, hvorav 34 er strakstiltak. Per januar 2026 er ca. 85 pst. av funnene fortsatt ubehandlet. Dette viser at gjennomføringsevne, kapasitet og prioritering er viktige områder for videre forbedring.

I 2025 er det gjennomført flere målrettede tiltak rettet mot gående, syklende og motorsyklister. Tiltakene har i hovedsak vært knyttet til:

- MC-tilpassede løsninger som MC-underskinner og rekkverksjusteringer. Omfanget er foreløpig begrenset, og det er behov for å øke innsatsen i 2026. I arbeidet med risikokurver er det gitt føringer om særskilt prioritering av MC-sikkerhet.
- Gang- og sykkelveier, både ferdigstilte strekninger og planlegging av nye tiltak.
- Fortau, krysningspunkt og gangfelt, både som del av større prosjekter og gjennom mindre punktutbedringer.
- Integrering av hensyn til myke trafikanter i TS-inspeksjoner, reguleringsplaner og vedlikeholdstiltak.

### Arbeid med regelverk og forskrifter

Revidert forslag til fartsgrensekriterier i tettbygd strøk i veinormal N300 Trafikkskilt var på høring høsten 2025, med mål om et sikrere trafikkmiljø for gående og syklende. Ulykkesstatistikken i 2025 viser en økning i antall drepte og hardt skadde syklister. Utviklingen tydeliggjør behovet for en bytrafikk basert på de mest sårbare trafikantenes premisser.

I forslag til revidert veinormal N100 Veg- og gateutforming presiseres at utbedring skal følge grunnleggende premisser for geometrisk utforming av veier. Presiseringene sikrer god kvalitet og trafikksikkerhet i utbedringsprosjekter. Forslag til N100 inneholder også krav til faglig forankring og kvalitet på veistrekninger som av hensyn til omgivelser, miljø eller økonomi utbedres med en redusert, stedstilpasset standard.



Statens vegvesen har muliggjort pilotering av nye veioppmerkingssymboler som skal veilede motorsyklister til et tryggere linjevalg i svinger. Det er gjort gjennom nye bestemmelser i skiltforskriften. Vi forventer at tiltaket reduserer antall MC-ulykker knyttet til utforkjøringer og velt.

Statens vegvesens 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 er oppsummert høsten 2025. 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 trafikklast. Ny forskrift vedtas vinteren 2026.

I 2025 har Statens vegvesen videreutviklet og revidert regelverket for intelligente transportsystemer (ITS). Dette omfatter blant annet oppdaterte forskrifter for tilgjengeliggjøring av sanntids vei- og trafikkinformasjon. Endringene styrker kvaliteten og tilgjengeligheten på trafikk- og veidata, og legger grunnlag for mer effektiv trafikkstyring og økt bruk av førerstøttesystemer. Tiltakene forventes å bidra indirekte til nullvisjonen gjennom bedre situasjonsforståelse og raskere håndtering av hendelser.

Etaten deltar også i EUs arbeid med ny forordning for samvirkende ITS (C ITS). Teknologien legger til rette for kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur og er en sentral forutsetning for automatiserte transportløsninger. C ITS forventes å gi gevinster innen trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

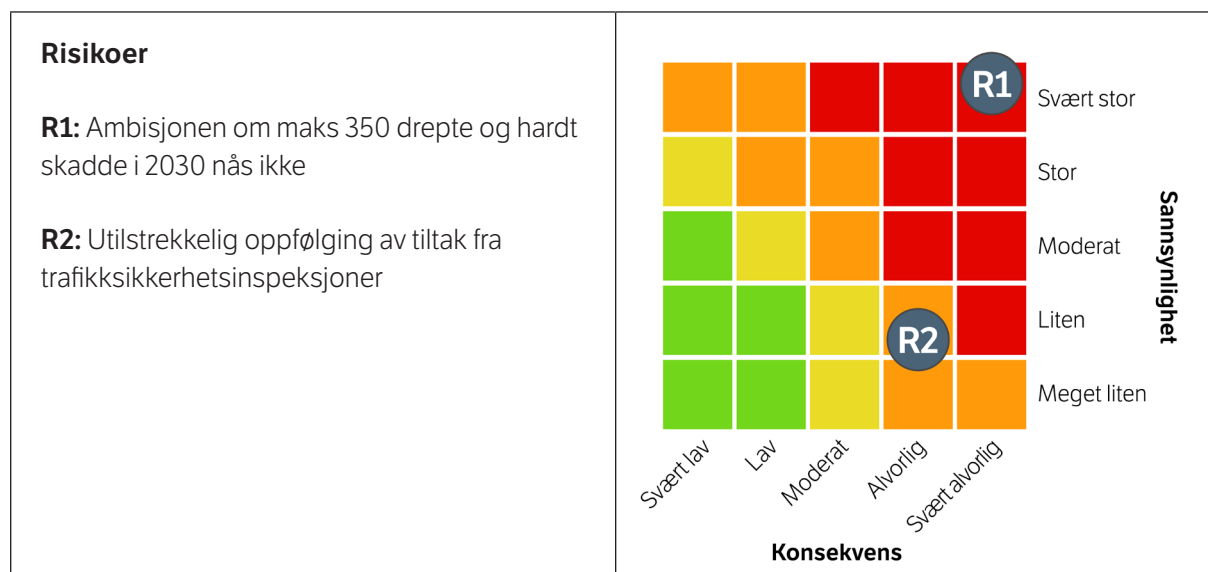
Statens vegvesen har i 2025 videreført sitt engasjement i internasjonalt standardiseringsarbeid, med økt vekt på sanntidsdata, digitale veimodeller og maskinlesbare trafikkregler. Det ble samme år publisert en norsk standard for maskinlesbare trafikkregler (METR). Gjennom deltakelse i europeiske samarbeid som NAPCORE bidrar etaten til harmonisering av digitale mobilitetsdata og sikrer at norske løsninger er i samsvar med europeiske krav.

## RISIKOVURDERING

Den samlede risikoen for toppmålet «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken» vurderes til svært høy ved årets slutt. Målkurven som viser vei mot 2030, fordrer en nedgang på 25 drepte og hardt skadde hvert år fram til 2030. I 2025 ligger vi an til en økning på ca. 60 drepte og hardt skadde sammenlignet med fjoråret. Det gjør etterslepet større ved årets slutt enn det var ved inngangen til 2025. Ifølge målkurven skulle vi i 2025 hatt maks 475 drepte og hardt skadde, og vi ligger an til ca. 720. I årene fram til 2030 må vi redusere antall drepte og hardt skadde med over 70 hvert år. Det er en formidabel oppgave. Ny nasjonal tiltaksplan vil gi ny kraft i arbeidet, men er ikke nok til å sikre nedgang til maks 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Vi er særlig oppmerksomme på risikogrupper som motorsyklister og myke trafikanter, grupper som ikke har hatt tilsvarende nedgang i ulykkestallene som bilførere og -passasjerer. Statens vegvesen jobber aktivt med å få enda bedre bruk av egne datakilder for å oppnå ytterligere treffsikkerhet i våre tiltak. En spesifikk risiko innen trafiksikkerhet i 2025 er at vi burde hatt bedre oppfølging etter trafiksikkerhetsinspeksjoner. Det er fortsatt ubehandlede funn fra 2024, og disse kommer i tillegg til funnene fra 2025 som skal lukkes i løpet av 2026. Dette innebærer risiko for forsinket gjennomføring av nødvendige tiltak.

Drift og vedlikehold har i 2025 ansatt en nasjonal TS- koordinator, og det er etablert et TS- nettverk med deltakere fra alle drifts- og vedlikeholdsområdene. Statens vegvesen anser å være bedre rustet til å nå målene for gjennomføring av identifiserte strakstiltak i 2026.



| Risiko    | Beskrivelse av risiko                                                                                                                                                                                                                                                                             | Risikoreduserende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>R1</b> | Hvis vi skal nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maks 50 drepte innen 2030, må vi redusere med over 70 drepte og hardt skadde hvert år frem til 2030. Statens vegvesen har per i dag ikke tilstrekkelig ressurstilgang til å gjennomføre vår andel av nødvendige tiltak | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ny «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029» med 200 tiltak blir lansert tidlig 2026</li> <li>Bedre bruk av datakilder som gir oss ytterligere treffsikkerhet i valg av tiltak</li> <li>Langsiktig utviklingsstrategi (LUS) gir bedre grunnlag for prioritering av trafikksikkerhetstiltak på riksveinettet</li> <li>Forsterke arbeidet med å dele analyseverktøy, kunnskap og data med fylker mfl.</li> </ul> |
| <b>R2</b> | Manglende eller utilstrekkelig oppfølging av tiltak identifisert gjennom trafikksikkerhetsinspeksjoner kan føre til forsinket gjennomføring av nødvendige forbedringer og økt risiko for trafikkuulykker.                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Det ble i 2025 ansatt en nasjonal TS-koordinator, i tillegg etableres det et TS-nettverk på tvers av alle drifts- og vedlikeholdsområdene. Mer strukturert håndtering, sammen med TS-portalen, gjør Statens vegvesen bedre rustet til å nå målene for gjennomføring av identifiserte straktiltak i 2026 enn i 2025</li> </ul>                                                                                                     |



### 3.1.4 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. Kunstig intelligens er tatt i bruk på flere områder og strategi for bruk av kunstig intelligens er vedtatt. Samlet viser leveransene i 2025 at Statens vegvesen nå har både strategi, infrastruktur og konkrete løsninger som gjør KI og stordataanalyseteknologi til reelle muliggjørere for raskere, mer datadrevne og mer ressurseffektive arbeidsprosesser.

I 2025 styrket Statens vegvesen arbeidet med virksomhetsarkitektur for å sikre mer samordnet digital utvikling på tvers av etaten. Organiseringen av arkitekturteam tett på divisjonene har gjort rådgivningen mer fagnær og sikret at løsninger utvikles i tråd med felles mål og standarder.

Satsingen på plattformer som muliggjørere fortsetter og etaten tok et viktig steg videre i for offentlig sky i 2025 med ferdigstillingen av kontrakt med skyleverandør. Skyplattformen som bygges opp gir fleksibilitet, grunnlag for raskere utviklingsløp og bedre muligheter for å teste og skalere ny teknologi fremover.

Vi har videreutviklet dataplattformen Saga for å legge til rette for mer effektiv og kontrollert bruk av data i etaten. Arbeidet har styrket plattformens evne til å gjøre data lettere tilgjengelige, mer gjenbrukbare og tryggere å bruke på tvers av fagområder. Dette gir bedre forutsetninger for analyser, visualisering og utvikling av nye datadrevne tjenester. Utviklingen av Saga har vært krevende, blant annet som følge av høy kompleksitet og større bruksforventninger enn plattformens modenhet. Gjennom nye kapabiliteter, økt automatisering og forbedret utvikler- og brukeropplevelse er terskelen for å ta i bruk moderne datateknologi likevel redusert.

Standardiserte løsninger for dataintegrasjon, visualisering, maskinsyn og innovasjonsvennlige arbeidsmiljøer som Saga Lab gjør det mulig å gå raskere fra behov til løsning. Dette bidrar til mindre skreddersøm og mer effektiv ressursbruk, samtidig som krav til sikkerhet og helhetlig arkitektur ivaretas.

#### KUNSTIG INTELLIGENS

I 2025 har Statens vegvesen tatt viktige steg for å bruke kunstig intelligens (KI) og stordataanalyse som sentrale muliggjørere for mer effektiv bruk av ny teknologi. Den nye strategien for bruk av kunstig intelligens gir etaten en samlet retning for ansvarlig og målrettet bruk av KI, og prioriterer områder hvor teknologien kan gi størst nytte for samfunnsoppdraget. Strategien legger til rette for bedre styring, økt gjenbruk og raskere skalering av KI løsninger i hele organisasjonen.

Flere konkrete leveranser viser hvordan KI kan redusere manuelle oppgaver og styrke beslutningsgrunnlaget. Maskinsyn brukes nå til automatisert inspeksjon av rekkverk, der tidsbruken er redusert fra 21,5 til 1,5 minutt per kilometer. KI baserte analyser av ulykkesdata og veigeometri identifiserer særlig risikoutsatte kurver, og bidrar til mer målrettede trafiksikkerhetstiltak. Disse resultatene viser hvordan KI gir raskere prosesser, mer datadrevet innsikt og bedre kvalitet i de faglige vurderingene.

Satsingen på teknologi innenfor KI og maskinsyn har i 2025 levert viktig infrastruktur for videre oppskalering. Sladdingsprosesser er flyttet til dataplattformen Saga, en ny og mer presis



sladdingsmodell er utviklet, og et system for merking og strukturering av treningsdata er satt i drift. Dette gjør det mulig for fagmiljøene å ta maskinsyn i operativ bruk fra 2026, og sikrer standardiserte og trygge prosesser for utvikling av nye modeller.

Kunstig intelligens er tatt i bruk på mer generelle områder. Ett eksempel er pilotering av Microsoft 365 Copilot som har styrket innsikten i bruk av KI for mange arbeidsprosesser. Rundt 160 ansatte testet verktøyet og rapporterte muligheter for tidsbesparelse og raskere oppgaveløsning. Erfaringene viser hvordan generativ KI kan frigjøre tid, styrke kvaliteten i dokumentproduksjon og forbedre intern informasjonsflyt. Piloteringen danner grunnlag for trygg og kontrollert utrulling fra 2026, og demonstrerer hvordan KI kan styrke etatens administrative prosesser.

Stordataanalyser har også gitt betydelige gevinster. Analyse av laserbaserte høydedata (lidar) og billedata forbedrer vedlikeholdsplanlegging, risikomodeller gir bedre grunnlag for trafikksikkerhet, og reise og kjøretøydata brukes til å optimalisere plassering av døgnhvileplasser. Disse tiltakene støtter etatens mål om mer datadrevet og kostnadseffektiv drift.

## 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.

Et sentralt element for å lykkes med «den digitale veien» er den nye vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften som trådte i kraft 1. april 2025. Forskriften regulerer tilgjengeliggjøring av data og ansvar for nasjonale tjenester innen veg- og trafikkdata. Den stiller også krav om faglig samarbeid, der alle relevante parter skal være representert.

Forskriften omfatter Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier. Ved å inkludere alle vegmyndigheter og Nye Veier legger forskriften til rette for tilgang til korrekte data og trafikkinformasjon fra hele det offentlige vegnettet. Tilgang til slike data er viktig for gode reiseinformasjonstjenester og for utviklingen mot mer automatisert transport. Etter at forskriften trådte i kraft, er samarbeidet organisert med en styringsgruppe, tre faglige ledergrupper og åtte faggrupper med representanter fra Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier.

Samarbeidet skal bidra til å etablere felles formater, tekniske beskrivelser og veiledninger for datasettene som omfattes av forskriften og som skal gjøres tilgjengelige i nasjonale tjenester. Dette er en viktig grunnpilar for mer effektiv bruk av ny teknologi på sikt.

## Arbeid med ITS-teknologi

I 2025 har Statens vegvesen videreført arbeidet med ITS teknologi gjennom flere leveranser som styrker trafikksikkerhet, drift, beredskap og datadrevet utvikling. Jammertest 2025 ble gjennomført med rekordhøy deltakelse fra over 120 selskaper fra rundt 20 land. Testen ga ny innsikt i sårbarheter i GNSS baserte systemer og bidrar til mer robuste løsninger i transportsektoren.

Gjennom etatens ITS arbeid er en plattform videreutviklet som en sentral kanal for formidling av data (Interchange plattformen). I 2025 ble plattformen styrket gjennom svensk norsk samarbeid om Road



Works Warning og gjennom forbedrede tjenester for håndtering av store mengder trafikkmeldinger, noe som legger grunnlaget for mer presis og direkte trafikkstyring.

Det er også tatt viktige steg innen sensor og deteksjonsteknologi. Arbeidet med dekkskannere ble videreført med nye etableringer ved fjelloverganger (Hardangervidda og Filefjell/Hemsedalsfjellet) og kontrollpunkt (Svinesund), og teknologien gir bedre informasjon om dekktilstand og økt trafiksikkerhet på utsatte vinterstrekninger. Tilsvarende er det gjort forberedelser til installasjon av termoskannere som vil gi bedre data om varmgang og farlig gods, og dermed styrke beredskap i tunnel. Kartlegging av farlig godstransport er bygget ut med flere innsamlingspunkt, som gir både bedre statistikk og grunnlag for preventiv trafikkregulering.

Etaten har bidratt med demonstratorer i forskningsprosjektet MODI, som viste samhandling mellom automatiserte kjøretøy og infrastruktur, inkludert verdens første automatiserte grensekryssing med tillatelse fra både norske og svenske myndigheter. Feltforsøk gjennomført med Volvo har gitt ny innsikt i hvordan kjøretøydata kan benyttes til bedre drift og vedlikehold.

Bedre datatilgang, mer robuste posisjonerings- og kommunikasjonssystemer, og økt samhandling mellom kjøretøy og infrastruktur gjør det mulig å gjennomføre mer presis trafikkinformasjon, forbedret beredskap og mer målrettet vedlikehold. ITS teknologien bidrar dermed til en mer datadrevet, automatisert og sikker transportforvaltning.

### **Nasjonal vegdatabank – Digital drivkraft**

Moderniseringen av Nasjonal vegdatabank (NVDB) fortsatte i 2025. Datakvaliteten og nettløsningen NVDB.no er forbedret, og etaten har styrket kompetansen hos brukerne gjennom et bredt opplæringsprogram. Den nye arkitekturen (for API) gir bedre ytelse, høyere oppetid og mer fleksibel tilgang til veinett og veiobjektsdata, og legger et bedre grunnlag for integrasjon og utvikling av nye digitale tjenester.

Løsningen gir nå raskere og mer stabil datatilgang, reduserer behovet for manuell databehandling og gir tryggere grunnlag for analyser, automatisering og KI baserte tjenester.

### **Arbeid med automatisert transport**

Statens vegvesen har i 2025 hatt oppmerksomhet mot å utvikle rammebetingelser for trygg og effektiv innføring av automatiserte kjøretøy. Det er gjennomført en kartlegging av norsk regelverk for å identifisere bestemmelser som kan hindre bruk av automatisert transport, og resultatene danner grunnlag for videre regelverksutvikling.

Arbeidet med strategi for automatisert transport er fulgt opp gjennom det europeiske MODI-prosjektet. I 2025 ble det gjennomført en historisk grensekryssing av et førerløst kjøretøy i samarbeid med svenske myndigheter. Prosjektet har også startet en GAP-analyse og utarbeidelse av anbefalinger som belyser hva som kreves for trygg og skalerbar innføring av automatisert langtransport.

Disse erfaringene gir etaten et bedre kunnskapsgrunnlag om teknologiens modenhet, risikoer og behov for infrastrukturtilpasninger.



## DIGITALISERT VERDIKJEDE FOR VEI

I 2025 har Statens vegvesen videreført aktiviteter for digitalisering av arbeid knyttet til veiens livsløp.

I både utbyggings- og driftskontrakter tas digital teknologi i økende grad i bruk. I 2025 har divisjonene benyttet verktøy som M-Files, Trimble Connect og digitale modeller for å strukturere og lagre prosjektinformasjon, samtidig som det er testet ny teknologi i eksisterende kontrakter gjennom innovasjonsbestemmelsene. Modellbasert prosjektering (BIM) er brukt bredt i prosjekter som E134 Ofte bru, og bidrar til bedre planlegging, kvalitet og informasjonsflyt. I tillegg benyttes drone- og laserdata til digital inspeksjon og kartlegging, som nå er i ferd med å bli standard praksis for flere fagområder.

Etaten har videreført en rekke innovasjonstiltak i drift og vedlikehold, inkludert bruk av spissede teknologier for naturfarehåndtering, som snøskredtårn og droneovervåkning, samt utvikling av digitale tvillinger for bedre innsikt i tilstanden til infrastrukturen. Påstartet arbeid med standardisering av BIM- og GIS-praksis og etableringen av MDR (Master Document Requirements) bidrar til mer enhetlig informasjonsflyt i prosjektene.

Mer strukturerte, standardiserte og digitale data gjør det enklere å gjenbruke informasjon på tvers av prosjekter og faser, reduserer behovet for manuelle prosesser og øker kvaliteten i beslutninger. Innovasjon i drifts- og vedlikeholdskontrakter gir raskere uttesting av ny teknologi i praksis, mens økt bruk av modeller, data fra sensorer og digitale inspeksjonsmetoder legger til rette for mer treffsikre tiltak, bedre ressursbruk og høyere forutsigbarhet i vedlikeholdsplanlegging.

I 2025 har Statens vegvesen fortsatt å styrke samspillet mellom IT og OT miljøene for å sikre en tryggere, mer robust og effektiv teknologiinfrastruktur. Gjennom arbeidet med automasjon har vi blant annet lagt vekt på standardisering, sikkerhet, optimering av alarmer, og det er utviklet verktøy og prosesser som legger til rette for en mer enhetlig forvaltning av OT-systemer.

Vi har levert viktig digital infrastruktur, alarmhåndtering, versjonshåndtering og tekniske utbedringer av anlegg over hele landet. Oppgraderinger av nettverk, bedre redundans, forbedret fysisk og digital sikkerhet og pilotering av nye verktøy gir bedre styring og forutsigbarhet i driften.

Samarbeidet mellom IT og OT er ytterligere styrket gjennom felles beredskapsøvelser, støtte ved kritiske hendelser og utvikling av en ny felles prosess for håndtering av alvorlige hendelser. Parallelt er kjernenettet modernisert, sensorer tatt i bruk for bedre oversikt over OT utstyr, og deler av VTS infrastrukturen er oppgradert. Disse tiltakene øker robustheten og reduserer sårbarheten i kritiske samfunnssystemer.

## DIGITALE KUNDETJENESTER

Statens vegvesens utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært vellykket over flere år. Reduksjon i antall skrankehandlinger fortsetter, med en nedgang på 5,3 pst. sammenlignet med 2024. Digitaliseringen har gitt gode og effektive løsninger for våre kunder, og har bidratt til effektivisering av etatens ressursbruk. Det jobbes også med å fjerne manuelle prosesser, der det ikke er mulig å digitalisere helheten.



I 2025 har Statens vegvesen fortsatt denne utviklingen, og etaten har blant annet:

1. Koblet på ytterligere en EPJ-leverandør til digital helsemelding. Øker andelen som kan sende inn digital helsemelding til etaten. Dermed opplever flere kunder en smidig prosess i forbindelse med blant annet fornyelse av førerkort.
  2. Tilført funksjonalitet på Din side med "Dine varsler" og forbedringer knyttet til fornyelse av førerkort som gir tryggere og bedre informasjon til kundene våre. Lansert bestilling av tilrettelagt teoriprøve.
- I forbindelse med nye krav om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere er det utviklet digital løsning for innmelding av gjennomført etterutdanning og ny godkjenning for trafikklærer.
  - Lansert et nettbasert statistikkverktøy på vegvesen.no hvor brukere kan sette sammen og hente ut egne statistikker basert på data fra kjøretøyregisteret. Dette reduserer antall manuelle henvendelser om datauttrekk betydelig, og frigjøre tid for saksbehandlere.
  - Vi har utviklet det fysiske Tollkortet i samarbeid med Tolletaten og Skatteetaten. Dataflyten skjer nå digitalt mellom etatene og kundene slipper å forholde seg til et fysisk dokument mellom etatene.
  - Vi har fått på plass løsning for økt utveksling av kjøretøydata på tvers av landegrenser, blant annet for å kunne følge opp innkreving av bompasseringer og motta data fra kjøretøyfabrikanter ved førstegangsregistrering av typegodkjente biler.
  - Statens vegvesen har lagt til rette for selvbetjeningsløsning for fartsskriverkort. Dette gjør at blant annet sjåfører, verksteder og bedrifter kan bestille kort uten å måtte møte fysisk på en trafikkstasjon.
  - Høsten 2025 publiserte etaten et nytt Løyvesystem for å forenkle prosess for søknad og behandling av løyvesøknader. Løsningen er ikke en fullskala selvbetjeningsløsning, men forenkler søknadsprosessen til gunst for søkerne. Arbeidet fortsetter i 2026 og vil også omfatte utvikling av ny funksjonalitet for drosjeløyver som fylkeskommunene er ansvarlig for.

I 2025 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 enda bedre kundeopplevelse på eksisterende tjenester, som forhåpentligvis også vil resultere i høyere selvbetjeningsgrad. Vi har i 2025 fortsatt en høy brukerandel på selvbetjeningsløsningene, både på førerkortområdet (77 pst.) og kjøretøyområder (96 pst.).

## DIGITAL SIKKERHET

Statens vegvesen har i 2025 videreutviklet arbeidet med digital sikkerhet for å styrke robusthet, kontinuitet og etterlevelse av nasjonale krav. Det er ikke registrert større hendelser, men mindre sikkerhetshendelser har gitt nyttige læringspunkter som har bidratt til forbedret overvåkning, varsling og hendelseshåndtering. Årets beredskapsøvelser, særlig innen cybersikkerhet, har styrket samhandlingen mellom enheter og avdekket behov for tydeligere roller og bedre dokumentasjon av beslutninger – punkter som nå følges opp.

VegCERT er styrket med økt bemanning og utvidet medlemskap til alle fylker og Nye Veier. Dette har gitt bedre nasjonal samhandling, raskere informasjonsdeling og mer helhetlig håndtering av digitale trusler. Det arbeides videre med å utvikle rutiner, prosesser og systemer for å styrke det samlede trusselbildet og responskapasiteten i sektoren.

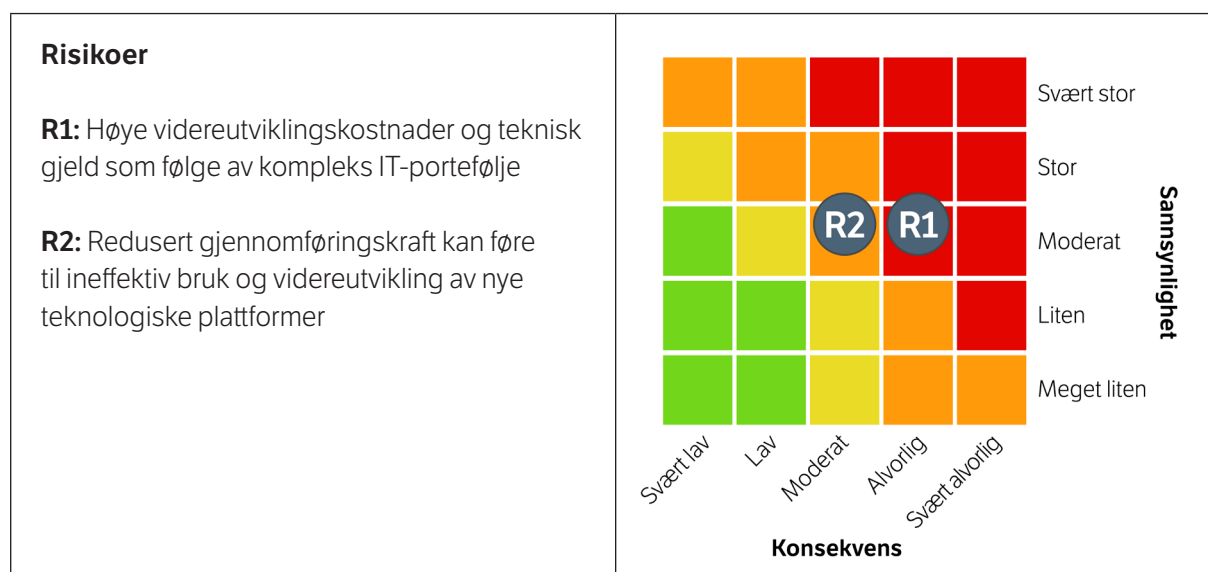
Etaten har etablert en ny avtale for sikkerhetsovervåkning som gir mer helhetlig og avansert deteksjon og respons. Det er også gjennomført flere forebyggende tiltak, blant annet styrket tilgangsstyring



og tydeligere etterlevelse av sikkerhetskrav i prosjekter. Styringssystemet for informasjonssikkerhet er oppdatert, og personvernarbeidet er videreutviklet gjennom forbedrede rutiner, økt veiledning og høyere kvalitet i styrende dokumenter. Samlet har tiltakene styrket etatens evne til å oppdage og håndtere digitale hendelser, redusere sårbarheter og bidratt til mer systematisk risikovurdering og bedre tjenestekontinuitet. Arbeidet viser også behov for videre innsats i 2026, særlig innen overvåkning, hendelseshåndtering, leverandøroppfølging og OT-sikkerhet, samt fortsatt bevisstgjøring i organisasjonen.

## RISIKOVURDERING

Den samlede risikoen for målet «Effektiv bruk av ny teknologi» vurderes fortsatt som moderat. Digitalisering er noe etaten prioriterer strategisk, og arbeidet med risikoreduserende tiltak sørger for at vi har kontroll på risiko. Det er en gjennomgående risiko for at etaten ikke får tilrettelagt godt nok for digitalisering og utvikling av transportsystemet. Risikoen håndteres ved at vi legger til rette for tydeligere overordnet arkitekturstyring og at etaten har startet den lange prosessen med å legge om til plattformteknologi for å redusere både teknisk gjeld og kompleksiteten i IT-porteføljen. Det er likevel en risiko tilknyttet redusert gjennomføringskraft for effektiv bruk og videreutvikling av nye teknologiske plattformer. Tiltak omfatter fortsatt konsulentinnveksling for å styrke rekruttering av interne ressurser. Vi arbeider også for å øke gjennomføringskraft på prosessforståelse og digitalisering av verdikjedene våre. På denne måten kan etaten utnytte kompetansen og verktøyene vi har for å levere på tjenestene våre.



| Risiko    | Beskrivelse av risiko                                                                                                                                                                                                                                                 | Risikoreduserende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>R1</b> | Kompleks IT-portefølje bygget opp over tid basert på behov innenfor enkeltområder som resulterer i arbeidskrevende videreutvikling og teknisk gjeld.                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Styrke strategisk arkitekturarbeid</li> <li>Prioritere plattformer og områder med gjenbrukbare digitale mønstre</li> </ul>                                                                                                                                                      |
| <b>R2</b> | Etaten er avhengig av egen intern kompetanse for å etablere og ta i bruk fremtidsrettede plattformer. Det er en risiko for at etaten ikke har tilstrekkelig gjennomføringskraft internt slik at vi ikke får utnyttet kompetansen og verktøyene vi har på en god måte. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Strategisk kompetanseutvikling</li> <li>Videreutvikling av datastrategi for å beskrive hva vi ønsker å oppnå ved bruk av data og dataplattformer</li> <li>Arbeid med å øke gjennomføringskraft ved å sikre bedre prosessforståelse og tydeliggjøre verdikjedene våre</li> </ul> |



### 3.1.5 Mer for pengene

Statens vegvesen arbeider på alle områder med mål om å få mer for pengene. Dette handler om kontroll med kostnadene og effektiv utnyttelse av ressurser innen forvaltning, drift, vedlikehold og investeringer. 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.

#### 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.

Statens vegvesen gjennomfører optimalisering i alle faser av prosjektplanlegging- og gjennomføring med sikte på å øke nytten innenfor de fastlagte økonomiske rammene. Vi legger særlig vekt på å vurdere realistiske kuttmuligheter i planfasen. Videre søker vi gjennom riktig kontraktstrategi og i forhandlinger med entreprenører, å bygge de mest kostnadseffektive løsningene. Nøkterne løsninger legges til grunn, og der det er mulig foretrekkes det alternativer med utbedring av eksisterende vei. Statens vegvesen erfarer at prisene i markedet øker mer enn den offisielle prisveksten i anleggsmarkedet viser<sup>23</sup>. Kostnadsnivået er vesentlig over det indeksen skulle tilsi, så endringen er betydelig og ikke forklarbar med materialkostnader og lønnsøkning. Økningen er gjennomgående på de store konkurransene som er gjennomført / lyst ut i 2025. Statens vegvesen er i dialog med anleggsbransjen om mulige årsaker til denne utviklingen.

Statens vegvesen gjennomfører nå en større gjennomgang av aktuelle prosjekter i Nasjonal transportplan 2025–2036, der målet er å avdekke et potensial for optimaliseringstiltak som vil gi økt nytte og/eller reduserte kostnader i prosjektene. Tiltak fra gjennomgangen vil bli vurdert og ev. iverksatt fortløpende.

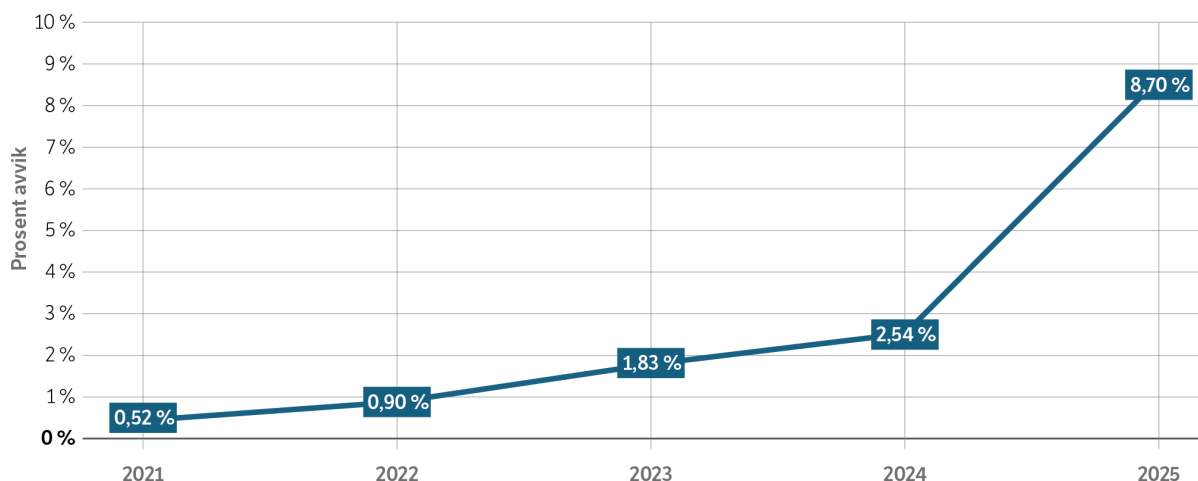
Krav om 30 pst. vektning av miljø og klima i offentlige anskaffelser ble innført i 2024. Statens vegvesen har gjennomført utredninger av de økonomiske konsekvensene av disse kravene. Denne viser en merkostnad for et generalisert utbyggingsprosjekt på om lag 2 pst. Tidligere var merkostnadene vurdert til om lag 4–7 pst, noe som kan tyde på at kostnadene for aktørene i markedet har gått ned bl.a. som følge av mer effektiv batteriteknologi og økt tilgjengelighet av billige og bedre nullutslippsmaskiner.

Kostnadsøkning i planfasen er 8,7 pst., som vist i figuren under. Dette utgjør en vesentlig økning i forhold til tidligere år. Dette skyldes i stor grad en endring i rapporteringsmetodikken, jf. også nærmere omtale i vedlegg 2.

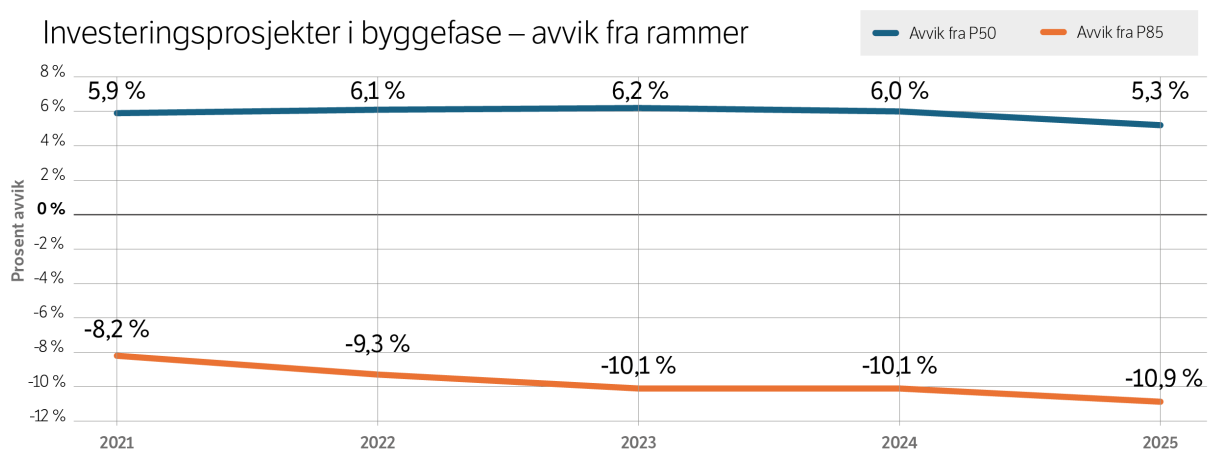
<sup>23</sup> SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg



## Avvik ift. KVVU-estimat eller styringsmål 2021–2025, for prosjekter i planfase



Figur 3.17: Utvikling i kostnader for prosjekter i planfasen (25-kr)



Figur 3.18: Utvikling i kostnader for prosjekter i gjennomføringsfasen (25-kr)

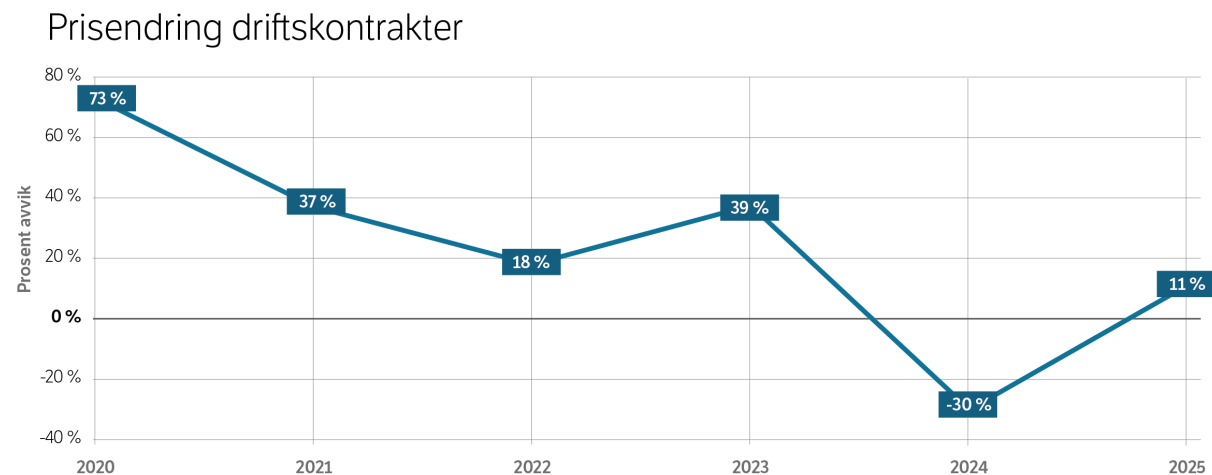
Vi ser at avviket i anleggsfasen har ligget stabilt de siste årene, og dette indikerer kontroll i byggefasen.

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.



## EFFEKTIVISERING AV DRIFT OG VEDLIKEHOLD

### Prisutvikling for nye driftskontrakter



Figur 3.19: Prisendring for nye driftskontrakter: Grafen viser prisutvikling for nye driftskontrakter siste 6 år. Resultatet viser prosentvis endring i kontraktssum per km per år i nye kontrakter i forhold til kontraktssum per km per år i de kontraktene som avløses. Sammenligningen er i faste kroner.

Fra 2020 har de nye kontraktene avløst felleskontrakter med fylkeskommunene. Flere av de nye kontraktene 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.

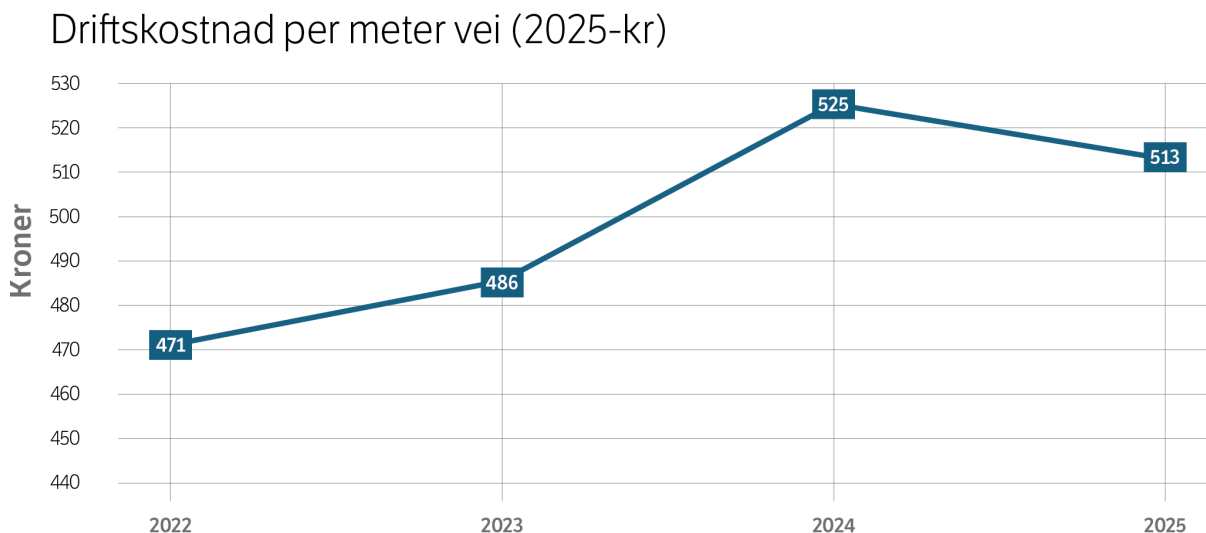
Statens vegvesen har siden dette jobbet med ny kontraktsstrategi og inndeling av nye kontraktsområder for driften. Det jobbes kontinuerlig med revisjoner av kontraktsmaler for større grad av standardisering og tydeligere bestilling til entreprenør.

I 2025 er det inngått fem nye veidriftskontrakter. Prisene på disse kontraktene har hatt en økning på 11 pst. sammenlignet med de kontraktene de avløste. Alle anskaffelsene er gjennomført med forhandlinger og flere tildelingskriterier utover pris alene. Klima og miljø har vært vektet med 30 pst. på samtlige nye kontrakter, i tillegg har også beredskap, vinterdrift og kvalitet vært vektet i noen grad i de ulike kontraktene.

Siden 2020 har det tilkommet økt veibredde, flere gang- og sykkelveier, økt mengde veiutstyr og tekniske installasjoner, økt trafikkmengde og noen skjerpede krav. Med mer som skal driftes, øker også kostnadene. Vår prisanalyse indikerer at tildelingskriteriene for klima og miljø står for en betydelig andel av prisøkningen, men nøyaktig effekt er vanskelig å fastslå uten innsikt i entreprenørenes kalkyler. For siste seksårsperiode har det allikevel vært en nedadgående trend. Dette kan indikere at vi har lyktes med å redusere risikobildet for entreprenørene og lagt til rette for mer rasjonell drift innenfor de rammebetingelsene som er.



## Driftskostnader per meter vei



Figur 3.20: Grafen viser utvikling i kostnader til å drifte en meter vei. Tall i 2025 kr.

I snitt kostet det 513 kr å drifte en meter vei i 2025. I driftskostnadene inngår både strøm på vei, våre egne byggherrekostnader og utgifter til entreprenør. Det er flere forhold som påvirker hvor mye Statens vegvesen årlig bruker til drift av våre riksveier. Særlig påvirker værforhold kostnadene, der utgifter til snøbrøyting, salting og strøing er kostnadskreven oppgaver. Det vil derfor være naturlig å se svingninger fra år til år. Klimakrav og stadig mer vei og tekniske installasjoner antar vi har bidratt til en stigende trend på årlige driftskostnader.

## SVAKHETER VED IMPELLERE I TUNNELVENTILATORER

I 2025 avdekket Statens vegvesen alvorlige material- og konstruksjonssvakheter ved impellere i vifter i flere riksveggtunneler. Impellerne kom fra én leverandør. En SINTEF-undersøkelse bekreftet at impellerne ikke tilfredsstiller krav til materialkvalitet og duktilitet, og at de kan svikte uten forvarsel. Vegvesenet har raskt iverksatt risikoreduserende tiltak, inkludert ekstraordinære inspeksjoner, forsterket oppfølging i berørte tunneler og midlertidig utkobling av enkelte vifter. Parallelt har etaten igangsatt reklamasjonprosesser overfor leverandør via entreprenørene.

Det har vært løpende dialog med Samferdselsdepartementet om funnene, vurderingene og pågående tiltak og også i forbindelse med videre håndtering og reklamasjon. Staten fortsetter arbeidet i 2026 for å sikre trygg drift i tunnelene og avklarer videre ansvar og konsekvenser i dialog med leverandør og SD.

## TILSTANDSINDIKATORER

Statens vegvesen utvikler tilstandsindikatorer for riksveinettet. I 2025 har vi resultater for bæreevne vei, bæreevne bru, tunnelsikkerhetsforskriften, dekkebredde og horisontal- og vertikalkurvatur. Vi arbeider fremdeles med indikatorene, endringer i verdiene kan derfor være et resultat av endring i spørring mot databasen i tillegg til reelle endringer i veinettet.

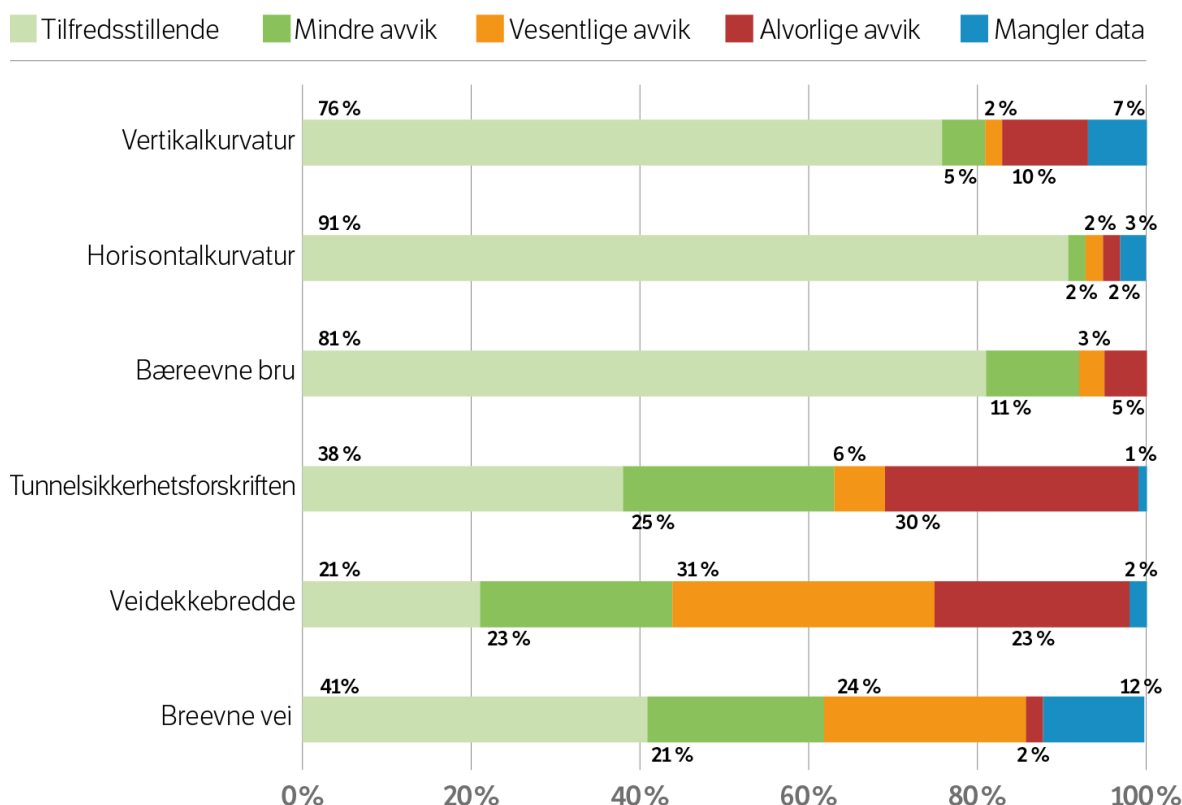
Grunnlaget for indikatorene er data som i hovedsak kommer fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) og er vurdert opp mot aktuelle krav i forskrift eller Statens vegvesen sine håndbøker.

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.

## Tilstandsindikatorer



Figur 3.21: Resultater for de ulike tilstandsindikatorene.

Det er i liten grad endringer fra utgangen av 2024 til utgangen av 2025. Det som utmerker seg, er en forbedring av indikatoren som sier noe om andelen tunneler som tilfredsstillende kravene i Tunnelsikkerhetsforskriften. Den viser en liten økning fra 35 pst. til 38 pst. som har tilstandsgrad 0. Dette som følge av at Statens vegvesen har utbedret flere tunneler. På den negative siden er det en økning i andelen bruer med dårlig bæreevne. Andelen bruer innenfor tilstandskategori 3 har økt fra 1 pst. til 5 pst. Tilstandsgrad 3 viser at brua er enten permanent stengt for flere vanlige tyngre kjøretøy eller har tidsbegrenset dispensasjon for slike kjøretøy. Brumassen er aldrende, og bruer bygget etter eldre forskriftslaster har i utgangspunktet dårligere bæreevne enn de som er bygget i nyere tid. Flere av våre buer er bygget etter forskriftslast 1958 eller eldre. Disse har behov for forsterkningstiltak eller må skiftes ut for at bæreevnen skal forbedres. Nedenfor følger kort beskrivelse av indikatorene og resultatene for 2025.

### Bæreevne vei

Bæreevne vei er utviklet og første gang tatt i bruk i 2025. Dette er et mål på den strukturelle tilstanden til en vei, og beskriver overbygningens evne til å tåle trafikkbelastninger. Dårlig bæreevne vil føre til dekkeskader og redusert dekkelevetid. Dårlig dekkstandard med spor, ujevnheter og andre skader vil ha konsekvenser for trafikantene med hensyn til redusert komfort, økte kjøretøy- og reisekostnader



og i verste fall redusert fremkommelighet og sikkerhet. Redusert dekkelevetid vil bety økte vedlikeholdskostnader i form av hyppigere reasfaltering.

God bæreevne øker levetiden på veidekket. Kunnskap om bæreevnen og tiltak for å bedre denne gir potensial for store besparelser i utgifter til dekkelegging. Noe av utfordringen knyttet til å utbedre bæreevne er at dette i mange tilfeller innebærer omfattende utbedringer i hele veiens oppbygning. Dette er kostnadskrevende og krever ofte mer areal enn eksisterende vei.

### 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. Dette er om lag samme nivå som målt i 2024. I resultatet 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 tilfredsstillende ikke den gamle veien dagens krav. En for smal vei vil først og fremst gi dårligere fremkommelighet, men også dårligere trafiksikkerhet. Standarden på dekkebredde bedres gjennom større investeringsprosjekter og utbedringer. På en del strekninger langs vann og fjell, er det få muligheter til breddeutvidelse. For å ivareta trafiksikkerheten vil hastighetsgrensen justeres i henhold til veibredde og trafikkmengde på den aktuelle strekningen. Som avbøtende tiltak for å bedre trafiksikkerheten etablerer Statens vegvesen forsterket midtoppmerking der dette mangler.

### 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.

Det har vært en liten forbedring i andel tunneler med tilstandsgrad 0 siden målingen i 2024. Registreringene viser at 36 pst. av tunnelene har tilstandsgrad 2 eller 3. Disse tunnelene er ikke oppgradert. Tunneler med tilstandsgrad 2 tilfredsstillende 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 tilfredsstillende dagens krav. Statens vegvesen har i 2025 ferdigstilt oppgradering av:

- E16 Dalseid-, Trollkone- og Hyvingtunnelene
- E39 Glaskartunnelen
- Rv. 13 Høllleslittunnelen

### Bæreevne bru

Resultatene for indikatoren viser en økning i andel bruer med tilstandsgrad 3 sammenlignet med 2024. 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 tynge kjøretøy eller har tidsbegrenset dispensasjon for slike kjøretøy. I 2025 er bæreevne på flere bruer beregnet på nytt som en del av kartleggingen av veinettets evne til å møte Forsvarets behov. Gjennomgangen har bidratt til å plassere flere bruer i kategori 3. Som påpekt innledningsvis, er deler av brumassen aldrende og til dels bygget for å dekke et annet behov enn dagnes trafikkbilde. Statens vegvesen jobber nå med grunnlag for et bruprogram for kommende NTP 2029–2040, da vi ser at behovene for både vedlikehold, utbedring og utskiftning av bruer vil øke i årene fremover.

### 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. Resultatene for indikatoren er mer eller mindre uendret fra 2024.

Over 90 pst. av riksveinettet oppfyller kravene til horisontalkurvatur. 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.

Statens vegvesen vil særlig arbeide med de mest risikoutsatte kurvene med tilstandsgrad 2 og 3, og har testet ut kunstig intelligens som et bidrag til å gjøre analyser av disse. Kurvene som er påpekt av kunstig intelligens som risikokurver, vil bli vurdert for fortløpende utbedring.

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. Resultatene fra 2025 er om lag på tilsvarende nivå som 2024.

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.

I underkant av 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. Statens vegvesen har gjort noen tiltak i 2025, for eksempel i E10 Trældalskrysset, men det vil ta tid før tiltakene på enkeltkurver gir utslag på indikatoren.

### ANSKAFFELSER

I 2025 er det gjennomført utlysning for anskaffelsen av nytt konkurransegjennomføringsverktøy (KGV) / kontraktsadministrasjonsverktøy (KAV). Løsningen implementeres i 2026 og målet er å sikre en heldigital flyt, gjenbruk av informasjon og styrkede kontrollrutiner.



Det jobbes systematisk for å få mer ut av pengene i prosjektene. I 2025 er det arbeidet med tiltak som skal bidra til å utvikle leverandørmarkedet, bidra til innovasjon og teknologi og i vareta etatens klima og miljømål. Flere tiltak er allerede gjennomført, som bruk av bransjedialog og tiltak for å sikre bedre markedskunnskap. Det samme gjelder arbeid med seriøsitetsskrav for å hindre kriminelle og useriøse aktører i våre kontrakter. Nye områder vil få mer fokus, som arealbeslag, redusere inngrep i natur og mer gjenbruk, der det er mulig.

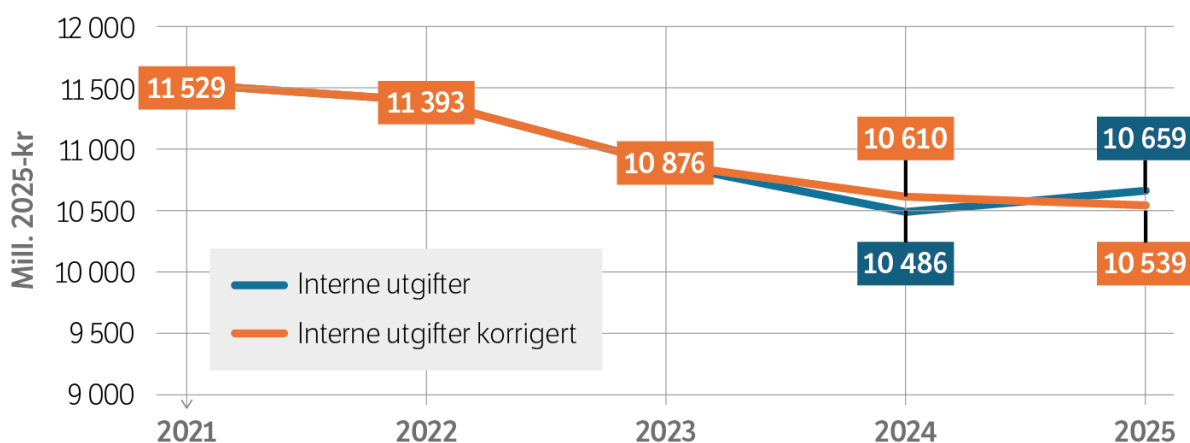
I arbeidet med å videreutvikle kontraktsmaler inngår bl.a. tiltak for å sikre god konkurranse. Det legges vekt på å ha en tydelig ansvarsfordeling mellom partene. Bruk av prekvalifisering bidrar til å øke vinnerjansen for de som blir invitert til å delta, og stimulerer dermed interesse.

Som en del av arbeidet med å analysere kostnadsøkninger i prosjekter vil det også bli vurdert hvordan ulike anskaffelsesvirkemidler påvirker kostnadsnivået.

### INTERNE UTGIFTER

Statens vegvesen har nådd målkravet for interne utgifter i 2025. Utgifter referere til en betaling og oppstår ved anskaffelse, mens en kostnad oppstår ved bruk (periodisering). Ved innføring av SRS fra 2027 får SVV to regnskap, kontant som viser utgifter som i dag, og et virksomhetsregnskap / periodisert regnskap som viser kostnadene. I den forbindelse har SVV valgt å endre begrepsbruken knyttet til kontantregnskapet, og har endret begrepet fra interne kostnader til interne utgifter.

Siden områdegjennomgangen i 2017 har det pågått et langsiktig arbeid for å effektivisere virksomheten og redusere interne utgifter. Gjennom tiltak for blant annet å redusere konsulentkjøp, arealeffektivisering og omlegging til selvbetjeningsløsninger for trafikant- og kjøretøytjenester har det vært en betydelig reduksjon i interne utgifter i Statens vegvesen de siste årene. Statens vegvesen har fortsatt arbeidet med å effektivisere den interne virksomheten i 2025.



Figur 3.22: Utviklingen i interne utgifter i perioden 2021–2025, i faste kroner. Interne utgifter korrigert viser utviklingen i interne utgifter korrigert for forsinkelsen i lønnsoppgjøret for 2024. Lønnsoppgjøret for 2024 kom til utbetaling i 2025. I linjen for korrigerte interne utgifter er effekten av lønnsoppgjøret i 2024 flyttet til 2024.

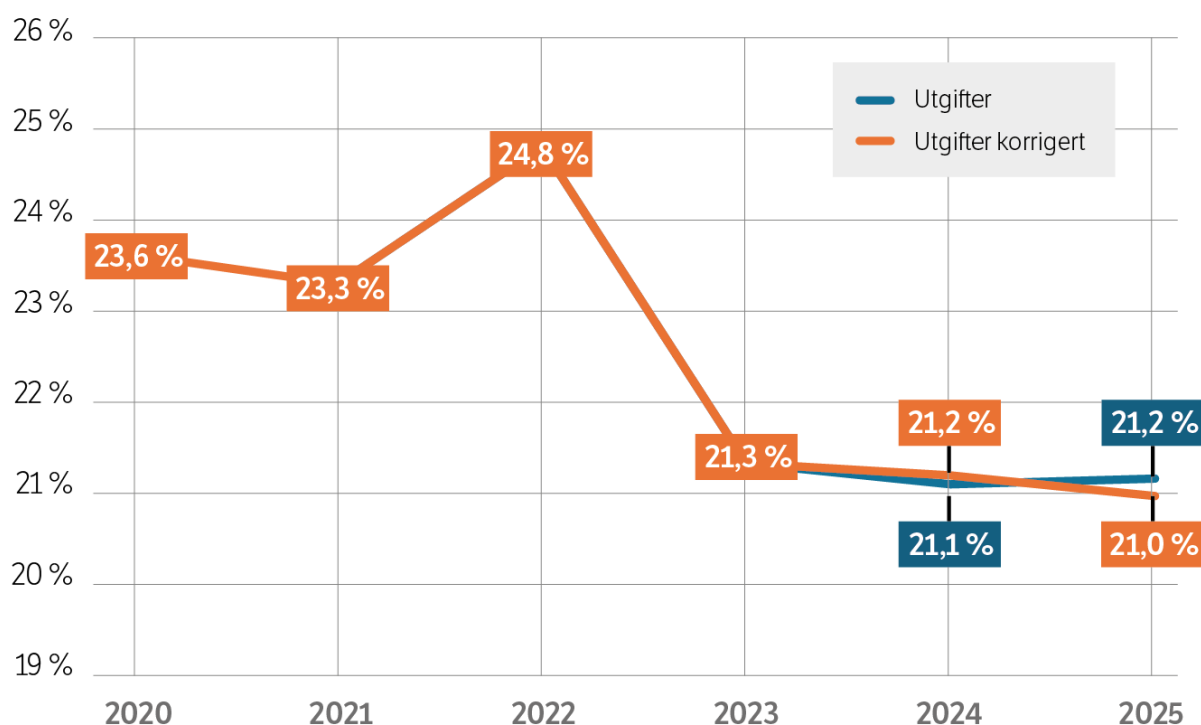
Regnskapet for 2025 viser et nivå for interne utgifter på i underkant av 10,7 mrd. kr, som er en økning på om lag 170 mill. kr fra 2024. Økningen er i all hovedsak knyttet til utbetaling av lønnsoppgjøret for 2024 i 2025. Korrigert for lønnsoppgjøret tilsvarer resultatet en reduksjon på 70 mill. kr fra 2024.



Utvikling i interne utgifter påvirkes av endringer i bevilgningsnivå. Interne utgifter både i kroneverdi og som andel av omsetning er betydelig redusert de siste årene. I tillegg til effektivisering har redusert aktivitetsnivå innenfor planlegging og prosjektering bidratt til reduksjonen.

Utviklingen i interne utgifter som andel av omsetning er om lag uendret fra 2023 til 2025.

### Interne utgifter som andel av omsetning (2025-kr)



Figur 3.23: Utviklingen i interne utgifter som andel av omsetning. Interne utgifter korrigert viser utviklingen i interne utgifter korrigert for forsinkelsen i lønnsoppgjøret for 2024. Lønnsoppgjøret for 2024 kom til utbetaling i 2025. I linjen for korrigerte interne utgifter er effekten av lønnsoppgjøret i 2024 flyttet til 2024, og omsetning justert for tilsvarende beløp.

For å effektivisere den interne virksomheten har Statens vegvesen i 2025 hatt fokus på å følge opp, og dokumentere realiserede gevinster av tiltak som er satt i gang. Hoveddelen av effekten knyttes til reduksjon i konsulentutgifter.

Arbeidet med effektivisering av eiendomsmassen er et pågående arbeid. I 2025 er det oppnådd kostnadsreduksjoner og en arealreduksjon på 8 548 m<sup>2</sup> (BTA). Areal per ansatt i kontorbygg er redusert fra 28,8 m<sup>2</sup> i 2024 til 24,4 m<sup>2</sup> i 2025, noe som bekrefter effekten av innføringen av nye arbeidsplasskonsepter. I tillegg er det realisert salgsinntekter fra eiendom. Arbeidet med arealreduksjon fortsetter gjennom reforhandlinger av kontrakter og tilpasning til nye arbeidsplasskonsepter.

Det jobbes kontinuerlig med å sanere og konsolidere IT-løsninger slik at forvaltningsobjektet blir mindre. I 2025 er det også arbeidet videre med effektiv bruk av kjøretøy for å redusere antall tjenestekjøretøy.

Lønns- og konsulentutgifter utgjør hoveddelen av interne utgifter. Stram styring av disse utgiftene er

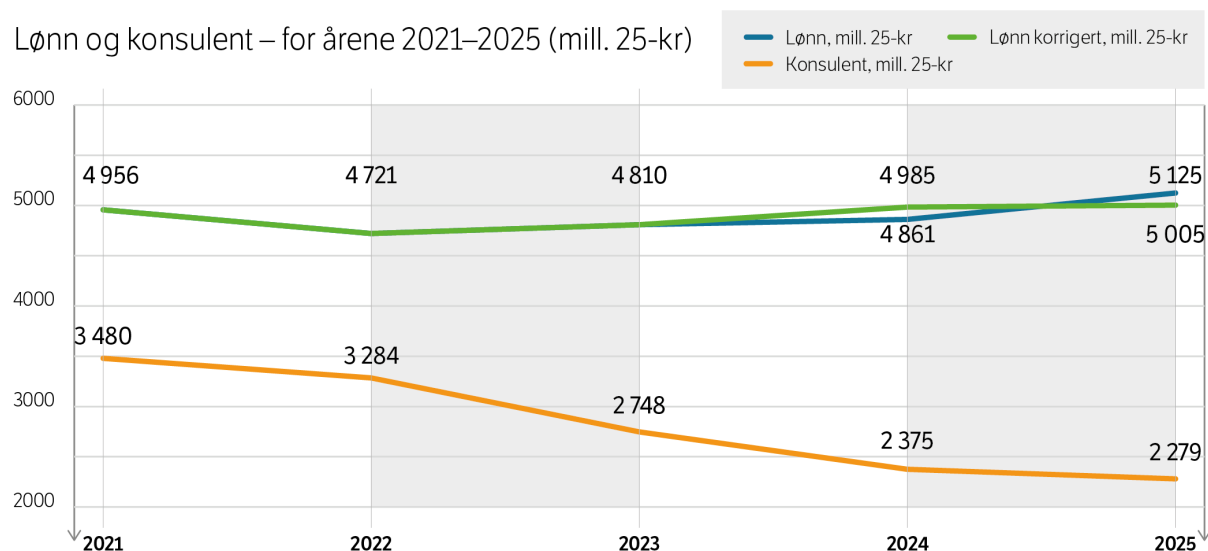


nødvendig for å oppnå reduksjon i interne utgifter. For å effektivisere driften og redusere de interne utgiftene blir konsulenter erstattet med egne ansatte på områder hvor det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Særlig innenfor utviklings- og digitaliseringsprosjekter har egne ansatte i økende grad overtatt oppgaver som tidligere ble utført av eksterne konsulenter.

Som det fremgår av figur 3.24 er konsulentutgiftene redusert med over 1 mrd. kr de siste årene, mens lønnsutgiftene har vært relativt stabile.

I 2025 er det noe økning i kostnader til lønn som følge av utbetaling av lønnsoppgjøret for 2024 i 2025 og overgangen til bruk av interne ressurser og kompetanse der dette anses som hensiktsmessig. Korrigert for utbetaling av lønnsoppgjøret er utviklingen for lønnsutgiftene relativt stabil. Reduksjonen i konsulentbruk har fortsatt i 2025. Statens vegvesen følger utviklingen i lønnskostnader og konsulentbruk tett, og vurderer fortløpende tiltak som skal bidra til ytterligere effektivisering og reduserte kostnader.

Lønn og konsulent – for årene 2021–2025 (mill. 25-kr)



Figur 3.24: Utvikling i lønns- og konsulentutgifter i faste kroner. Lønn korrigert viser utviklingen i lønnsutgifter per år korrigert for forsinkelsen i lønnsoppgjøret for 2024. Lønnsoppgjøret for 2024 kom til utbetaling i 2025. I linjen for lønn korrigert er effekten av lønnsoppgjøret i 2024 flyttet til 2024.

Det vises til nærmere omtale av utvikling i konsulentbruk under kap. 4 Styring og kontroll i virksomheten.

## RISIKOVURDERING

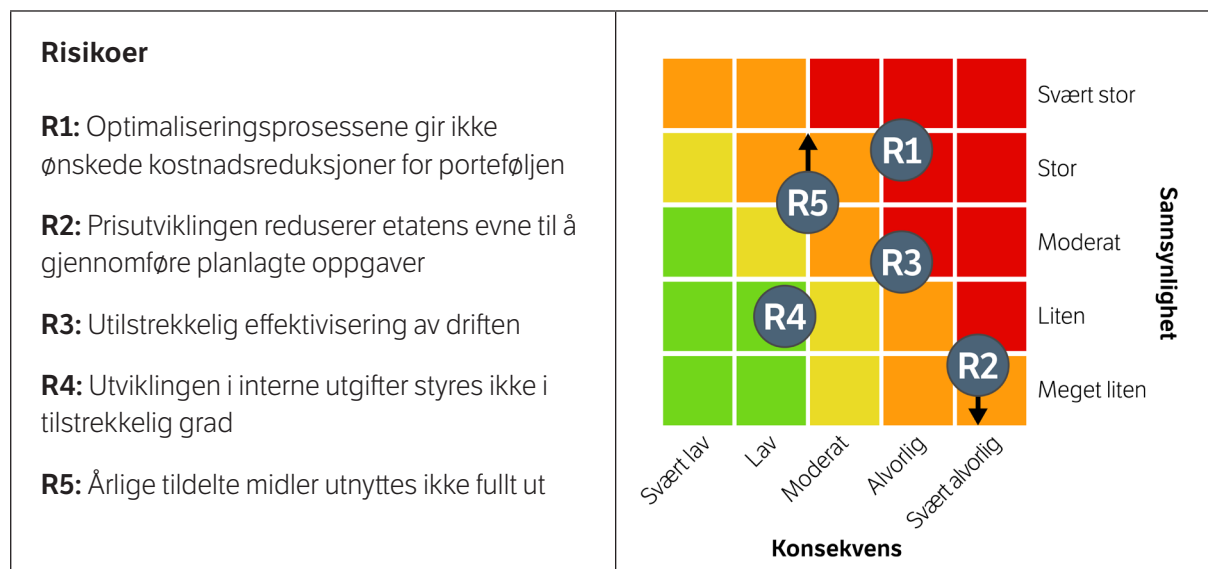
Statens vegvesen vurderer risikoen knyttet til toppmålet om «mer for pengene» som høy. Statens vegvesen erfarer fortsatt vekst i mottatte tilbudspriser i anbudskonkurransene for de største investeringsprosjektene. Statens vegvesen arbeider med ulike tiltak som vil gi bedre innsikt i hva som er bakenforliggende drivere for den utviklingen vi erfarer, og med tiltak som kan gi lavere kostnader i prosjektene.

Risikobildet for at etaten ikke klarer å effektivisere driften i tilstrekkelig grad har ikke endret seg vesentlig. Prisøkning de siste årene vurderes å henge sammen med overgangen til rene riksveikontrakter. Etaten tester ut nye former på kontrakter som vi forventer skal gi oss bedre tilbudspriser og rimeligere drift. Samtidig har miljøkrav og stadig mer utstyr langs vei som skal driftes, bidratt til høyere kostnader. I sum er risikobildet uendret.



Statens vegvesen arbeider videre med flere tiltak for å redusere de interne utgiftene. Statens vegvesen skal følge opp interne utgifter som andel av totale utgifter fra 2026. Interne utgifter både i kroneverdi og andel av omsetning er betydelig redusert de siste årene, og det kan ikke forventes en like stor reduksjon i de kommende årene. Det er lav risiko for at interne utgifter vil gå i feil retning sett opp mot omsetning og årlige variasjoner som følge av sammensetning av prosjekter. I 2026 vil prosjektet Arna–Stanghelle påføre økt pådrag av konsulentutgifter.

For flere av risikoene vil effekten 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. Vi forventer likevel positive resultater av de helhetlige prosessene som er satt i gang for å vurdere potensialet for optimaliseringstiltak i prosjektene i planporteføljen i Nasjonal transportplan 2025–2036. Selv om sannsynligheten for enkelte av risikoelementene ikke nødvendigvis er vurdert som spesielt høy, vurderer vi konsekvensen av at vi ikke lykkes som alvorlig. Økte kostnader, enten i prosjektene eller i den løpende driften, har stor negativ konsekvens for samfunnet.



| Risiko    | Beskrivelse av risiko                                                                                                                                            | Risikoreducerende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>R1</b> | Optimaliseringsprosessene fører ikke til forutsatte kostnadsreduksjoner for investeringsporteføljen, som igjen vil føre til at samfunnet får mindre for pengene. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hente ut ytterligere kostnadseffektivisering gjennom å benytte fleksibiliteten i veinormalene</li> <li>Gjennomføre optimalisering rutinemessig</li> <li>Vurdere hvordan klima- og miljøkrav i anskaffelsesforskriften kan håndteres på en mest mulig kostnadseffektiv måte</li> <li>Vurdere kritisk tekniske krav ved vei- og tunnelbygging m.m.</li> <li>Vurdere ulike forhold som knytter seg til anskaffelsene, bl.a. kontraktstrategier, krav, tildelingskriter, dokumentasjonskrav etc.</li> </ul> |



| Risiko    | Beskrivelse av risiko                                                                                                                                                                     | Risikoreduserende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>R2</b> | Prisvekst i anleggsmarkedet går ut over etatens evne til å løse sine oppgaver innenfor gitte årlige budsjettrammer.                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Løpende vurderinger gjennom året av aktuelle tiltak som kan kompensere for økte utgifter, slik at budsjettet overholdes</li> <li>Tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris</li> </ul>                                                                                                                                                                                             |
| <b>R3</b> | Økte miljøkrav, mer vei og teknisk utstyr øker kostnadene til drift. Rammebetingelser som drar i retning av økt kostnad gjør det krevende vurdere riktige tiltak og virkningene av disse. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tilpasse kontraktene slik at de blir mest mulig attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris</li> <li>Gode analyser som grunnlag for å tilpasse kontraktstrategien</li> <li>Vurdere hvordan klima- og miljøkrav i anskaffelsesforskriften kan håndteres på en mest mulig kostnadseffektiv måte</li> </ul>                                                                                                                            |
| <b>R4</b> | Nivået på de interne utgifter blir ikke redusert i tilstrekkelig grad i forhold til omsetning.                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltak for å redusere bemanningen og nivået for konsulenttjenester</li> <li>Erstatte konsulenter med egne ansatte på utvalgte områder</li> <li>Redusere arealbruk per ansatt</li> <li>Tiltak for å redusere strømforbruket for eiendomsmassen</li> <li>Redusere reisevirksomheten</li> <li>Sanering og konsolidering av systemer</li> </ul>                                                                                                                                       |
| <b>R5</b> | Lav kvalitet på prognoser for forventet forbruk av midler til aktuelle prosjekter, fører til at tildelte midler står ubenyttet i løpet av året.                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bedre styring av budsjettmidlene, herunder mer realistiske overslag og bedre oversikt over fremtidig bruk av midler</li> <li>Aktiv bruk av tildelte fullmakter til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret, for å kompensere for redusert aktivitet</li> <li>Forsterket dialog med byområder som et virkemiddel for å få en felles forståelse av behov og krav som stilles i den statlige budsjettprosessen, og betydningen av bedre kvalitet i innmeldte prognoser</li> </ul> |



## 3.2 Økonomi og ressursbruk

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

I 2025 videreførte vi arbeidet med ytterligere standardisering, forenkling og automatisering av IT-systemene for økonomistyringen. Vi har fortsatt videreutviklingen av etatens egenutviklede verktøy for økonomisk styringsinformasjon – Økonomipuls – for å møte organisasjonens styringsbehov. I 2027 vil periodisert regnskap (SRS) innføres i Statens vegvesen, og dette vil gi ny styringsinformasjon for etaten. Statens vegvesen har som mål å gjennomføre driften uten vesentlige mer- og mindreforbruk. Avviket mellom forbruk av midler og midler stilt til disposisjon ble lavt i 2025. På kap. 1320 var det et samlet mindreforbruk i 2025 på 951 mill. kr, eller 2,6 pst. av disponible midler. En medvirkende årsak til det 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 og vi vil jobbe videre med dette 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

| Post                                         | Tildelt 2025    | Overført fra 2024 | Mer-inntekter | Til disp. 2025  | Regnskap 2025   | Avvik til disp./regnskap |               |
|----------------------------------------------|-----------------|-------------------|---------------|-----------------|-----------------|--------------------------|---------------|
|                                              |                 |                   |               |                 |                 | (Mill. kr)               | (pst.)        |
| 01 Driftsutgifter                            | 4 860,3         | 263,9             | 3,4           | 5 127,6         | 4 954,9         | -172,8                   | -3,4 %        |
| 22 Drift og vedlikehold av riksveier         | 11 098,0        |                   | -22,9         | 11 075,1        | 10 983,0        | -92,1                    | -0,8 %        |
| 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn              | 2 381,9         | 116,2             | 56,6          | 2 554,7         | 2 411,1         | -143,6                   | -5,6 %        |
| 29 Vederlag til OPS-prosjekter               | 2 389,0         | 55,3              |               | 2 444,3         | 2 370,6         | -73,7                    | -3,0 %        |
| 30 Riksveiinvesteringer                      | 10 864,2        | 293,9             | 7,6           | 11 165,7        | 10 937,4        | -228,4                   | -2,0 %        |
| 72 Tilskudd til riksveiferjedriften          | 3 344,1         | 80,5              | 37,0          | 3 461,6         | 3 279,4         | -182,2                   | -5,3 %        |
| <b>SUM statlige midler til riksveiformål</b> | <b>34 937,5</b> | <b>809,8</b>      | <b>81,7</b>   | <b>35 829,0</b> | <b>34 936,3</b> | <b>-892,7</b>            | <b>-2,5 %</b> |

Tabell 3.4: Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier

| Post                                                     | Tildelt 2025   | Overført fra 2024 | Til disp. 2025 | Regnskap 2025  | Avvik til disp./regnskap |               |
|----------------------------------------------------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|--------------------------|---------------|
|                                                          |                |                   |                |                | (Mill. kr)               | (pst.)        |
| 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene       | 450,7          |                   | 450,7          | 450,7          | 0,0                      | 0,0 %         |
| 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport          |                | 12,5              | 12,5           | 2,4            | -10,1                    | -80,5 %       |
| 65 Tilskudd til fylkesveier                              |                | 10,0              | 10,0           | 10,0           | 0,0                      | 0,0 %         |
| 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø          | 40,0           | 8,5               | 48,5           | 25,5           | -23,0                    | -47,4 %       |
| 67 Militær mobilitet på fylkesveier                      | 50,0           |                   | 50,0           | 25,2           | -24,8                    | -49,6 %       |
| 73 Tilskudd reduserte bompengetakster utenfor byområdene | 835,1          |                   | 835,1          | 835,0          | -0,1                     | 0,0 %         |
| <b>SUM tilskudd</b>                                      | <b>1 375,8</b> | <b>31,0</b>       | <b>1 406,8</b> | <b>1 348,9</b> | <b>-57,9</b>             | <b>-4,1 %</b> |



Tabell 3.5: Kap. 4320 Statens vegvesen

| Post                                        | Tildelt 2025    | Til disp. 2025  | Regnskap 2025   | Avvik til disp./regnskap |              |
|---------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|--------------|
|                                             |                 |                 |                 | (Mill. kr)               | (pst.)       |
| 01 Salgsinntekter m.m.                      | -166,7          | -166,7          | -208,6          | -41,9                    | 25,1 %       |
| 02 Diverse gebyrer                          | -475,9          | -475,9          | -505,6          | -29,7                    | 6,2 %        |
| 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper      | -136,3          | -136,3          | -109,4          | 26,9                     | -19,8 %      |
| 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften | -735,0          | -735,0          | -772,0          | -37,0                    | 5,0 %        |
| <b>SUM</b>                                  | <b>-1 513,9</b> | <b>-1 513,9</b> | <b>-1 595,6</b> | <b>-81,7</b>             | <b>5,4 %</b> |

Tabell 3.6: Kap. 1332 Transport i byområder

| Post                                               | Tildelt 2025   | Overført fra 2024 | Til disp. 2025 | Regnskap 2025  | Avvik til disp./regnskap |               |
|----------------------------------------------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|--------------------------|---------------|
|                                                    |                |                   |                |                | (Mill. kr)               | (pst.)        |
| 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter | 2 035,0        | 361,8             | 2 396,8        | 2 330,1        | -66,7                    | -2,8 %        |
| 66 Tilskudd til byområder                          | 4 547,0        | 294,2             | 4 841,2        | 4 256,7        | -584,5                   | -12,1 %       |
| <b>SUM</b>                                         | <b>6 582,0</b> | <b>655,9</b>      | <b>7 237,9</b> | <b>6 586,7</b> | <b>-651,2</b>            | <b>-9,0 %</b> |

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

#### POST 01 DRIFTSUTGIFTER

Posten har et mindreforbruk på 172,8 mill. kr som utgjør et avvik på 3,4 pst. Mindreforbruket skyldes blant annet forsinkelser knyttet til anskaffelse av reservebrumateriell som kommer til utbetaling i 2026. I tillegg ble pensjonspremien til Statens pensjonskasse lavere enn budsjettet. Resterende mindreforbruk kommer hovedsakelig av forsinkelser i mindre utviklings- og digitaliseringsprosjekter og periodiseringer.

#### POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER

Tabell 3.7: Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

| Post 22     | Til disp. 2025  | Regnskap 2025   | Avvik (Mill. kr) | Avvik (pst.)  |
|-------------|-----------------|-----------------|------------------|---------------|
| Drift       | 6 590,0         | 6 563,9         | -26,1            | -0,4 %        |
| Vedlikehold | 4 508,0         | 4 442,0         | -66,0            | -1,5 %        |
| <b>SUM</b>  | <b>11 098,0</b> | <b>11 005,9</b> | <b>-92,1</b>     | <b>-0,8 %</b> |

Posten har et mindreforbruk på 115 mill. kr. Korrigert for mer- og mindreinntekter er mindreforbruket på 92,1 mill. kr som utgjør et avvik på 0,8 pst. av bevilgningen. Avviket er lavt og skyldes i all hovedsak periodisering. Avviket forklares derfor ikke nærmere.

#### POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN

Posten har et mindreforbruk på 143,6 mill. kr som utgjør et avvik på 5,6 pst. av bevilgningen. Mindreforbruket skyldes blant annet forsinkelser i mindre utviklings- og digitaliseringsprosjekter. I noen prosjekter har også erstatning av konsulenter med ansatte gitt lavere utgifter. I tillegg ble sykkelonnsrefusjonene høyere enn forventet og pensjonspremien til Statens pensjonskasse ble lavere enn budsjettet. Mindreforbruket skyldes også forsinkelser i utført arbeid, bl.a. i arbeidet med utskifting



av skilt som har ført til at utgifter som var planlagt i 2025 først blir utbetalt i 2026.

Det er til sammen merinntekter på 57 mill. kr som i hovedsak skyldes eiendomssalg og høyere volum for praktiske prøver, teoriprøver, utstedelser av førerkort, løyveeksamener for drosjer og fellesskapsløyper i 2025 sammenlignet med det som var forutsatt.

### POST 29 OPS-PROSJEKTER

Posten har et mindreforbruk på 73,7 mill. kr som utgjør et avvik på 3,0 pst. Mindreforbruket skyldes flere forhold, men kan i hovedsak relateres til forsinkelser. Bl.a. er det forsinkelser i gjennomføringen av enkelte tilleggsarbeider i prosjektet E10/rv. 83 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt. I tillegg er det også forsinkelser i gjennomføringen av tilleggsarbeider på enkelte kontrakter i driftsfasen.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 124 mill. kr. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2024–2025).

### POST 30 RIKSVEIINVESTERINGER

Tabell 3.8: Post 30 Riksveiinvesteringer

| Post 30        | Til disp. 2025  | Regnskap 2025   | Avvik (Mill. kr) | Avvik (pst.)  |
|----------------|-----------------|-----------------|------------------|---------------|
| Porteføljen    | 5 053,5         | 6 148,3         | 1 094,8          | 21,7 %        |
| Mindre tiltak  | 5 128,7         | 4 185,8         | -942,9           | -18,4 %       |
| Byvekstavtaler | 983,5           | 603,2           | -380,3           | -38,7 %       |
| <b>SUM</b>     | <b>11 165,7</b> | <b>10 937,4</b> | <b>-228,4</b>    | <b>-2,0 %</b> |

Posten har et mindreforbruk på 220,8 mill. kr. Korrigert for merinntekter er mindreforbruket på 228,4 mill. kr som utgjør et avvik på 2,0 pst. av bevilgningen.

Statens vegvesen har i løpet av budsjettåret så langt det har vært mulig iverksatt tiltak for å håndtere avvik. 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.

Mindreforbruket skyldes flere forhold. Bl.a. er det 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 2025 enn opprinnelig lagt til grunn. I tillegg er det forsinkelser for enkelte mindre tiltak, blant annet knyttet til enkelte tunneloppgraderingsprosjekter, samt innenfor underposten Byvekstavtaler.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger, forskudd og tilskudd utgjorde 6 802 mill. kr. Dette var om lag 1,6 mrd. kr lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2024–2025). Avviket skyldes forsinket framdrift i flere prosjekter, bl.a. E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og E39 Breivika–Lerstad.

**POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTTILTAK I FYLKENE**

Posten har ingen avvik.

**POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT**

Posten har et mindreforbruk på 10,1 mill. kr. Av mindreforbruket er 3,5 mill. kr knyttet til forsinkelser. Øvrig mindreforbruk skyldes at ferdigstilte tiltak fikk lavere utgifter enn forutsatt og at en tilskuddsmottaker har trukket et prosjekt fra ordningen.

**POST 65 TILSKUDD TIL FYLKESVEIER**

Posten har ingen avvik.

**POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER**

Posten har et mindreforbruk på 23,0 mill. kr. Mindreforbruket skyldes hovedsakelig forsinkelser i ferdigstilling av tiltak. I tillegg er deler av mindreforbruket knyttet til at noen tiltak er avlyst eller har blitt rimeligere enn antatt.

**POST 67 MILITÆR MOBILITET PÅ FYLKESVEIER**

Posten har et mindreforbruk på 24,8 mill. kr. I 2025 fikk to fylkeskommuner midler til å starte prosjektering av fire bruer og en fylkeskommune har fått midler til bygging av én bru. Mindreforbruket skyldes forsinket oppstart av bygging av én bru.

**POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEIFERJEDRIFTEN**

Posten har et mindreforbruk på 145,2 mill. kr. Korrigert for merinntekter er mindreforbruket på 182,2 mill. kr som utgjør et avvik på 5,3 pst. av bevilgningen. Mindreforbruket knyttes til flere faktorer. Den største andelen relateres til kompensasjon til ferjeoperatørene for CO<sub>2</sub>-kvoter. Det var i budsjettet satt av i underkant av 100 mill. kr til dette. Utbetalingen er forskjøvet til 2026 da det må avklares nærmere hvilket beløp operatørene har krav på. Det er videre en rekke kompensasjonskrav fra ferjeoperatører som har blitt lavere enn antatt samt at for en del krav har lang avklaringsstid rundt beløpene medført at utbetalingen foretas i 2026 eller senere. Statens vegvesen har i tillegg redusert utbetalinger i noen kontrakter som følge av avvik mellom operatørs leveranse og krav i kontrakt.

**POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE**

Posten har et mindreforbruk på 0,1 mill. kr. Det er ikke vesentlig avvik på posten.

**3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen****POST 01 SALGSINNTEKTER M.M.**

Inntektskravet var 166,7 mill. kr i 2025. Resultatet viser en merinntekt på 41,9 mill. kr. Merinntekten skyldes i hovedsak salg av tomter og bygg i tilknytning til trafikkstasjoner. I tillegg har det vært høyere inntekter enn budsjettet fra følgetransport, salg av reservebrumateriell og på enkelte andre områder.

**POST 02 DIVERSE GEBYRER**

Inntektskravet var 475,9 mill. kr i 2025. Resultatet viser en merinntekt på 29,7 mill. kr. Merinntekten er knyttet til høyere volum for enkelte gebyrer sammenlignet med det som var forutsatt.



### POST 03 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSELSKAPER

Inntektskravet var 136,3 mill. kr i 2025. Resultatet viser en mindreinntekt på 26,9 mill. kr. Inntektene dekker utgifter som kjøretøy påfører blant annet veiutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget på refusjonssaker fra forsikringsselskaper er vanskelig å anslå. Det var i 2025 færre forsikringsoppgjør enn forutsatt.

### POST 04 BILLETTINNTEKTER FRA RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Posten fikk en merinntekt på 37,0 mill. kr. Dette 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 66,7 mill. kr som utgjør et avvik på 2,8 pst. av bevilgningen. Avviket skyldes i sin helhet forsinkelser i fremdriften for flere delstrekninger i korridor 1 på Bussveien på Nord-Jæren.

### POST 66 TILSKUDD TIL BYOMRÅDER

Posten har et mindreforbruk på 584,5 mill. kr som utgjør et avvik på 12,1 pst. av bevilgningen. Avviket er knyttet til forsinkelser i gjennomføringen av flere mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei.

Av samlet mindreforbruk er om lag 560 mill. kr knyttet til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei. Mindreforbruket fordeler seg på følgende måte mellom de fire byområdene:

- Osloområdet: om lag 300 mill. kr
- Trondheimsområdet: om lag 110 mill. kr
- Nord-Jæren: om lag 90 mill. kr
- Bergensområdet: om lag 60 mill. kr

Hovedforklaringen på mindreforbruket er en kombinasjon av forsinkelser i gjennomføringen av prosjektene som har oppstått i løpet av året, og for optimistiske prognoser ved innmelding av behov for tilskudd i 2025.

## 3.2.4 Fullmakter

### FULLMAKT TIL Å BELASTE KAP. 1511, POST 30 NYTT REGJERINGSKVARTAL, OMBYGGING AV RING 1

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 11 for 2025 videredelegert til Statens vegvesen fullmakt fra Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet til å belaste Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets kap. 1511, post 30, med inntil 865,2 mill. kr i 2025. Fullmakten ble økt til med 153 mill. kr, til 1 018,2 mill. kr i supplerende tildelingsbrev nr. 19 for 2025. Regnskapet viser et mindreforbruk på 106,7 mill. kr, eller 10,5 pst. Hovedforklaringen på mindreforbruket er endringer i periodiseringen av forventede utgifter. Utgiftene forventes i sin helhet å påløpe i 2026. I tillegg er byggherrekostnader og uforutsette utbetalinger lavere enn forventet.



## FULLMAKTEN TIL Å PÅDRA STATEN FORPLIKTELSE KNYTTET TIL DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Tabell 3.9: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til drift og vedlikehold

|                                      | Fullmakter delegert fra<br>Samferdselsdepartementet | Faktiske forpliktelser ved utgangen<br>av 2025 (mill. 2025-kr) |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Gamle og nye forpliktelser           | 22 200                                              | 13 324                                                         |
| Forpliktelser som forfaller hvert år | 7 770                                               | 5 252                                                          |

Tabell 3.8 viser at Statens vegvesen har inngått forpliktelser innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ved utgangen av 2025 på 13 324 mill. kr. Det høyeste nivået på forpliktelser som forfaller et enkeltår etter 2025 er 5 252 mill. kr. Det har ikke vært behov for å benytte fullmakten fullt ut. Det er i 2025 inngått driftskontrakter for å sikre nødvendig drift de neste årene. Det har også vært anledning til å inngå vedlikeholdskontrakter for arbeider i 2026.

## FULLMAKT TIL Å PÅDRA STATEN FORPLIKTELSE KNYTTET TIL INVESTERINGSPROSJEKTER

Tabell 3.10: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

|                                      | Fullmakter delegert fra<br>Samferdselsdepartementet | Faktiske forpliktelser ved utgangen<br>av 2025 (mill. 2025-kr) |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Gamle og nye forpliktelser           | 9 840                                               | 7 100                                                          |
| Forpliktelser som forfaller hvert år | 4 430                                               | 2 900                                                          |

I tildelingsbrevet for 2025 delegerte Samferdselsdepartementet fullmakt til Statens vegvesen til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning i 2025 for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget på en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på inntil 9 840 mill. kr og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på inntil 4 430 mill. kr.

Tabell 3.9 viser at SVV har inngått forpliktelser innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ved utgangen av 2025 på 7 100 mill. kr. Det største årlige forfallet etter 2025 er 2 900 mill. kr. Statens vegvesen har i løpet av 2025 gjennomført tiltak innenfor fullmakten, for å sikre at tildelte midler i 2025 blir utnyttet best mulig. Likevel har Statens vegvesen ikke benyttet fullmakten fullt ut, som et virkemiddel for å sikre tilstrekkelig budsjettkontroll i 2026.

## FULLMAKT TIL Å PÅDRA STATEN FORPLIKTELSE KNYTTET TIL PLANLEGGING M.M.

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

|                            | Fullmakter delegert fra<br>Samferdselsdepartementet | Faktiske forpliktelser ved utgangen<br>av 2025 (mill. 2025-kr) |
|----------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Gamle og nye forpliktelser | 500                                                 | 125                                                            |

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 2025.



## FULLMAKT TIL Å PÅDRA STATEN FORPLIKTELSE KNYTTET TIL TILSKUDD TIL RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Tabell 3.12: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til tilskudd til riksveiferjedriften

|                                      | Fullmakter delegert fra Samferdselsdepartementet | Faktiske forpliktelser ved utgangen av 2025 (mill. 2025-kr) |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Gamle og nye forpliktelser           | 34 750                                           | 18 650                                                      |
| Forpliktelser som forfaller hvert år | 4 000                                            | 3 850                                                       |

Tabell 3.11 viser at Statens vegvesen har inngått forpliktelser innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ved utgangen av 2025 på 18 550 mill. kr. Det høyeste nivået på forpliktelser som forfaller et enkeltår etter 2025 er 3 850 mill. kr.

Det har ikke vært behov for å bruke fullmaktsrammen fullt ut. Fullmaktsrammen skulle legge til rette for signering av langsiktige kontrakter for drift av sambandene Vangsnes–Hella–Dragsvik, Mannheller–Fodnes, Anda–Lote og Moss–Horten. Som følge av at forberedende prosesser for utlysning av flere nye langsiktige avtaler har kommet kortere enn forutsatt, er disse avtalene ikke inngått i 2025. Fullmakten skulle også legge til rette for at staten kunne forplikte seg på Mortavika–Arsvågen frem til Rogfast-prosjektet åpner. På dette sambandet er det nå inngått forpliktelser ut 2029.

## Tilsagnsfullmakter

### POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER

Tabell 3.13: Tilsagnsfullmakter post 66

|                                                       | Mill. 2025-kr |
|-------------------------------------------------------|---------------|
| Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2024           | 0             |
| + Nye forpliktelser som pådras i 2025                 | 40            |
| - Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2025 | 40            |
| <b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2025</b>   | <b>0</b>      |

Under fullmakten i 2025 kan det gis tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 20 mill. kr. Statens vegvesen har i 2025 kun gitt tilsagn til tiltak som ikke gir forpliktelser utover budsjettåret. Statens vegvesen overholder med dette sin fullmakt for tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer.

### POST 67 MILITÆR MOBILITET PÅ FYLKESVEIER

Tabell 3.14: Tilsagnsfullmakt post 67

|                                                       | Mill. 2025-kr |
|-------------------------------------------------------|---------------|
| Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2024           | 0             |
| + Nye forpliktelser som pådras i 2025                 | 61            |
| - Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2025 | 50            |
| <b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2025</b>   | <b>11</b>     |



Under fullmakten i 2025 kan det gis tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 50 mill. kr. Statens vegvesen har i 2025 gitt tilsagn til tiltak som gir forpliktelser utover budsjettåret på 11 mill. kr. Statens vegvesen overholder med dette sin fullmakt for tilskudd til militær mobilitet på fylkesveier.

### **FULLMAKT OM SALG OG BORTFESTE AV FAST EIENDOM**

Statens vegvesen har fullmakt til å selge og bortfeste fast eiendom med en verdi på inntil 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle, jf. Prop. 1 S (2024–2025). I 2025 holdt Statens vegvesen seg innenfor denne fullmakten.

Det ble solgt eiendommer for om lag 90 mill. kr i 2025. De største eiendomssalgene gjaldt salg av frigitt veggrunn i forbindelse med E16 Sandvika–Wøyen (33 mill. kr) og en tomt tilknyttet Jessheim trafikkstasjon (23 mill. kr). Øvrige eiendomssalg i 2025 hadde en verdi på under 20 mill. kr.

### **INNFØRING AV STATLIGE REGNSKAPSSTANDARDER (SRS)**

Alle statlige virksomheter skal innen 1. januar 2027 føre regnskapet etter periodiseringsprinsippet i tråd med de statlige regnskapsstandardene (SRS). Innføringen av SRS innebærer nye krav til hvordan virksomhetsregnskapet utarbeides og presenteres.

For en stor og sammensatt virksomhet som Statens vegvesen er overgangen til SRS omfattende. Etaten har derfor brukt betydelige ressurser på innføringen i 2025, og arbeidet videreføres i 2026. Tiltakene omfatter blant annet kartlegging og verdsetting av eiendeler og forpliktelser, tilpasning av økonomisystemer og -prosesser, samt kompetanseutvikling i ulike deler av virksomheten. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) bistår Statens vegvesen med innføringen.

Formålet med å innføre SRS er å styrke statlig økonomistyring gjennom et mer helhetlig og standardisert informasjonsgrunnlag. SRS skal gi bedre oversikt over statens eiendeler og gjeld. Periodisert regnskap gir også et mer korrekt bilde av ressursbruken i virksomheten og gjør det mulig å knytte kostnader til aktiviteter, tjenester og resultater. Innføringen av SRS er dermed et viktig tiltak for å øke kvaliteten og nytteverdien i statens økonomirapportering. Etter overgangen til SRS skal Statens vegvesen fortsatt rapportere til bevilgningsregnskapet og kapitalregnskapet etter kontantprinsippet.



## 4. Styring og kontroll i virksomheten



Kjøretøykontrollør sjekker lastebilen ved Arendal trafikkstasjon. I løpet av året har rundt 657 390 tunge kjøretøy vært innom en av Statens vegvesen sine kontrollstasjoner/-plasser. Av disse er om lag 92 950 plukket ut til kontroll. Statens vegvesen plukker i større og større grad ut de riktige kjøretøyene til kontroll. Foto: Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



## 4.1 Overordnet om styring og kontroll

Virksomhetsstrategien omtalt i kapittel 2, 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 etaten leverer, og bidrar til å sikre at tjenestene leveres i samsvar med oppdraget fra samferdselsdepartementet og kundenes behov. Driftsmodellen beskriver virkemidlene for å levere tjenestene. Intern styring skjer gjennom jevnlig styringsmøter og en mer omfattende rapportering per tertial og år.

Statens vegvesens rutiner for internkontroll bidrar til god etterlevelse. Det er ikke avdekket alvorlige avvik eller store svakheter i 2025, 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. Tjenesteproduksjonen har ikke blitt vesentlig påvirket på bakgrunn av disse avvikene.

Statens vegvesen har i 2025 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. Vurdering er gjort med utgangspunkt i risikovurderingene av måloppnåelse redegjort for i kap. 3, og en helhetsvurdering av etatens evne til å levere samlet på samfunnsoppdraget. Det vil si at selv med til dels høy risiko koblet til måloppnåelse innenfor eksempelvis «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde», vurderes risikoen for at etatens totale leveranse og måloppnåelse som moderat. Dette kapittelet omtaler øvrige sentrale tverrgående temaer innen styring og kontroll og risiko knyttet til disse.

## 4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen skal ivareta myndighetsoppgaver som følger av Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for samfunnssikkerhet i veisektoren. Dette omfatter å gjøre helhetlige vurderinger av risiko og sårbarhet, bidra til et felles rammeverk for samfunnssikkerhet og beredskap, samt koordinere øvrige aktører i veisektoren for å sikre et enhetlig og systematisk arbeid med transportberedskap, totalforsvar og sikkerhet i kritiske knutepunkter. Statens vegvesen har videre ansvar for sikkerhet og beredskap på riksveinettet og for viktige nasjonale tjenester, herunder trafikkstyring og informasjon, bruberedskap samt skred og flomberedskap.

I 2025 har Statens vegvesen videreutviklet arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap gjennom en mer samlet og operativ tilnærming. Arbeidet har lagt grunnlaget for styrket hverdagsberedskap, bedre håndtering av alvorlige hendelser og en tydeligere rolle i totalforsvaret. Videre har innsatsen bidratt til klarere ansvarsdeling, mer enhetlige prosesser og styrket samvirke både internt i etaten og med eksterne aktører.

### 4.2.1 Hverdagsberedskap og veirelatert hendelseshåndtering

Statens vegvesens hverdagsberedskap omfatter evnen til å forebygge, håndtere og lære av hendelser som påvirker trafikksikkerhet, fremkommelighet og leveranse av kritiske tjenester på riksveinettet. I 2025 har etaten vektlagt å oppdatere og utvikle planverk, øvelser, heve kompetanse og kapasitet for bruberedskap, standardisere tunnelberedskap og å definere samfunnskritiske funksjoner for fritaksordningen.



Kvikkleireskredet på E6 ved Nesvatnet i Levanger i august 2025 var årets mest alvorlige hendelse og stilte store krav til etatens beredskapsorganisasjon. Hendelsen ble tidlig kategorisert som en alvorlig hendelse, og beredskapsledelse og stab ble etablert raskt i tett samvirke mellom drift og vedlikehold, Veitrafikksentralene, fagmiljøer og øvrige berørte aktører. Etaten bidro til å sikre trafikkavvikling og fremkommelighet gjennom et krevende og langvarig omkjøringsveinett, i tett samarbeid med fylkeskommunen og nødetatene.

Håndteringen viste at samhandlingen mellom drift, trafikkstyring og fagmiljøer i hovedsak fungerte godt, og at etaten evnet å etablere og opprettholde situasjonsforståelse over tid. Samtidig avdekket hendelsen konkrete læringspunkter, blant annet knyttet til behov for raskere myndighetsvedtak, tydeligere hjemler for skilting og kontroll på omkjøringsveier, samt mer enhetlig intern informasjonsflyt ved store og langvarige hendelser. Disse erfaringene er fulgt opp gjennom forbedringer i prosesser og organisering.

I 2025 ble det besluttet å samle trafikkstyring og beredskap tettere til driftslinjen, med divisjon Drift og vedlikehold som hovedansvarlig for byggherreberedskap og operativ hendelseshåndtering fra 1. januar 2026. Endringen legger til rette for mer enhetlig håndtering av hendelser og bedre samspill mellom operative funksjoner på tvers av landet.

## 4.2.2 Totalforsvaret og understøttelse av Forsvaret

Statens vegvesen er en sentral aktør i den nasjonale totalberedskapen og har i 2025 videreutviklet sin rolle i totalforsvaret i tråd med nasjonale føringer. Etaten har styrket samarbeidet med Forsvaret og andre relevante aktører, med særlig vekt på militær mobilitet og Forsvarets behov for transportinfrastruktur og tjenester. Arbeidet har omfattet vurderinger av kapasiteter og sårbarheter i veisystemet, herunder viktige veiforbindelser og veiobjekter som er kritiske for militær respons og opprettholdelse av sentrale samfunnsfunksjoner.

Statens vegvesen har også deltatt aktivt i nordisk samarbeid om transportberedskap og totalforsvar. Dialog og samarbeid med nordiske veimyndigheter har bidratt til bedre forutsetninger for grensekryssende samvirke og felles forståelse av utfordringer knyttet til militær mobilitet. Arbeidet i 2025 har lagt et viktig grunnlag for videre innsats i Totalforsvarsåret 2026, herunder deltakelse i planverk, øvelser og videre utvikling av sivilt militært samarbeid.

## 4.2.3 Virksomhetssikkerhet

Virksomhetssikkerhet er en integrert del av Statens vegvesens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap og omfatter fysisk sikkerhet, informasjonssikkerhet, digital sikkerhet, personellsikkerhet og sikkerhet i anskaffelser. Arbeidet skjer i tråd med sikkerhetsloven og tilhørende forskrifter.

I 2025 har etaten videreutviklet arbeidet med virksomhetssikkerhet som del av den samlede totalberedskapen. Det har vært lagt vekt på å styrke styring, etterlevelse og systematisk oppfølging av sikkerhetskrav, samt å sikre at virksomhetssikkerhet inngår i relevante styrings og beslutningsprosesser. Arbeidet har bidratt til økt bevissthet om sikkerhet på tvers av organisasjonen og til bedre sammenheng mellom hverdagsberedskap, digital motstandskraft og håndtering av tilsiktede og utilsiktede hendelser.



#### 4.2.4 Samlet risikovurdering og videre oppfølging

Statens vegvesen arbeider systematisk med risikovurderinger som grunnlag for prioritering og videreutvikling av samfunnssikkerhet og beredskap. Den samlede risikoen innen området vurderes ved utgangen av 2025 som moderat. Samtidig viser vurderingene at trussel og risikobildet er preget av økende kompleksitet. Klimaendringer, naturfare, digitale avhengigheter og sikkerhetspolitiske forhold stiller økte krav til robusthet, redundans og restitusjonsevne i både veisystemet og etatens beredskapsorganisasjon.

Arbeidet i 2025 har gitt et bedre kunnskapsgrunnlag og en tydeligere struktur for videre oppfølging. I 2026 vil Statens vegvesen prioritere oppdatering av planverk, videre utvikling av øvelser og samvirke, samt oppfølging av ny organisering for beredskap og totalberedskap, herunder forberedelser til Totalforsvarsåret 2026.

### 4.3 Etterlevelse

#### 4.3.1 Habilitet

Statens vegvesen har etablerte rutiner og systemer for å sikre ansattes habilitet og forebygge interessekonflikter. Alle ansatte plikter å vurdere egen habilitet i tråd med forvaltningsloven, og opplysninger om eierinteresser, verv og bistillinger innhentes både ved ansettelse og i medarbeidersamtaler. Det er etablert et habilitetsregister for utvalgte stillingsgrupper, særlig innen anskaffelser og ledelse, samt retningslinjer som regulerer bistillinger og økonomiske interesser. Begrensninger i regelverket knyttet til registrering av nærstående interesser anses som en utfordring for åpenhet, og regelverkets begrensninger kan gi en økt risiko. For ansatte i anskaffelsesprosesser benyttes egenerklæringer om habilitet. Staten vil framover intensivere sitt arbeid med å forbedre interne rutiner og undersøke etterlevelsen av habilitetsbestemmelsene.

#### 4.3.2 Oppfølging av leverandører

Statens vegvesen innførte i desember 2024 nye kontraktskrav der kravet til blant annet leverandørens egenkontroll av lønns- og arbeidsvilkår ble styrket. De nye kontraktskravene inngår i kontrakter inngått i 2025. Dette vil sikre enda bedre kontroll med leverandørkjeden i våre prosjekter.

Det ble i 2025 gjennomført totalt 33 kontroller av lønns- og arbeidsvilkår i utbyggingsprosjekter. Gjennom disse kontrollene ble det registrert brudd på arbeidstid, overtid, tariff og arbeidsavtaler.

Oppfølging av drifts-, vedlikeholds- og utbedringskontrakter utføres lokalt. Prosessene for slik oppfølging er forbedret i løpet av 2025 dette forbedringsarbeidet fortsetter i 2026. Forbedringene er økt effektivisering av kontrollarbeidet og bedre kontraktsoppfølging. Dette er en kontinuerlig prosess å bli mer effektive ved økt bruk av data og digitale løsninger i kontraktsoppfølgingen.

Leverandøroppfølging av OPS-kontrakter følges i hovedsak opp gjennom administrativ oppfølging og i samhandling med OPS selskapene. Det gjennomføres også oppfølging ved fysisk sporadisk tilstedeværelse/stikkprøvekontroll ute på vei.

Statens vegvesen har gjennomført en risikovurdering av leverandører for å identifisere risikobransjer, stikkprøver er benyttet for å følge opp leverandører. Det er her avdekket avvik på lønns- og arbeidsvilkår



hos leverandører innenfor renhold. Disse avvikene er fulgt opp, og leverandørene har rettet opp avvik.

### 4.3.3 Oppfølging av eksterne tilsyn, revisjoner og tilrådninger

#### OPPFØLGING AV FUNN FRA VEGTILSYNET

Statens vegvesen arbeider aktivt med kontinuerlig forbedringer generelt, og spesielt i arbeidet med å øke sikkerheten på våre veier. Tilsyn fra Vegtilsynet er et viktig bidrag inn i dette arbeidet. Vegtilsynet har i løpet av 2025 startet opp syv ulike tilsyn, og Statens vegvesen har mottatt fem tilsynsrapporter. Fokusområdene har vært «Risikostyring», «Forbedringsarbeid» og «ITS Intelligente transportsystem». Fem av tilsynene har vært tilsyn på etterlevelse og to av tilsynene har vært tilsynsmøter.

I mottatte tilsynsrapporter er det registrert to avvik. De reviderte enhetene gjennomfører årsaksanalyser og har ansvar for oppfølging av avvik. Rapporter og funn fra tilsyn følges opp i den interne styringsdialogen. Avvikene har lav alvorlighet. Umiddelbare tiltak er gjort for å rette opp påviste mangler og årsaksanalyser gjennomføres for å kunne definere gode tiltak for å sikre at de ikke gjentas.

Statens vegvesen har i løpet av 2025 fått utbedret, lukket avvik og avsluttet fire tilsynssaker. Det pågår arbeid med å gjennomføre tiltak for å få lukket resterende åpne tilsynssaker. Statens vegvesen legger også 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. Staten har som veiforvalter, myndighets- og fagorgan på vei og veitrafikkområdet et bredt ansvarsfelt, og får dermed flere tilrådninger enn andre aktører med et smalere ansvar. Statens vegvesen jobber aktivt med å følge opp og gjennomføre tiltak for å imøtekomme tilrådingene.

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 2025 fikk Statens vegvesen hele tolv sikkerhetstilrådninger, fordelt på fire rapporter. Seks av de tolv tilrådingene er fra «Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykel» og favner et bredt spekter av tiltak for å bedre sikkerheten på lett MC.

Samferdselsdepartementet har i løpet av 2024 lukket seks av tilrådingene gitt til Statens vegvesen. Vi har med det 27 åpne tilrådninger ved starten av 2026.



Tabell 4.1: Oversikt over tilrådninger i årene 2016–2025

| År         | Tilrådninger avgitt | Tilrådninger lukket før 2025 | Tilrådninger lukket i 2025 | Åpne tilrådninger |
|------------|---------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------|
| 2016       | 12                  | 11                           |                            | 1                 |
| 2017       | 10                  | 9                            |                            | 1                 |
| 2018       | 6                   | 5                            | 1                          | 0                 |
| 2019       | 15                  | 13                           | 2                          | 0                 |
| 2020       | 5                   | 5                            |                            | 0                 |
| 2021       | 10                  | 9                            | 1                          | 0                 |
| 2022       | 7                   | 6                            |                            | 1                 |
| 2023       | 10                  | 3                            | 1                          | 6                 |
| 2024       | 7                   |                              | 1                          | 6                 |
| 2025       | 12                  |                              |                            | 12                |
| <b>Sum</b> | <b>94</b>           | <b>61</b>                    | <b>6</b>                   | <b>27</b>         |

### RIKSREVISJONENS REVISJON AV ÅRSREGNSKAPET FOR STATENS VEGVESEN

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter regnskapet for Statens vegvesen. Riksrevisjonen konkluderte i revisjonsberetningen for 2024 med at årsregnskapsoppstillingene oppfylte gjeldende krav, og årsregnskapsoppstillingene ga et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2024 og kapitalposter per 31. desember 2024, og var i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten med unntak av virkningen av forholdet som er omtalt i neste avsnitt «Grunnlag for konklusjonen med forbehold».

#### «Grunnlag for konklusjonen med forbehold»:

«Statens vegvesen avlegger sitt regnskap etter kontantprinsippet. Det innebærer at årsregnskapsoppstillingene skal reflektere kontante inn- og utbetalinger, med mindre Stortinget har gitt et unntak fra kontantprinsippet. Statens vegvesen gir tilskudd til riksveiferjedriften i tråd med Stortingets budsjettvedtak det enkelte år. Fergene driftes av private aktører. Billettinntekter fra riksveiferjedriften kreves inn av Skyttel AS som utbetaler disse inntektene til fergeselskapene. Statens vegvesen rapporterer inntekt og tilskudd brutto i sitt regnskap. Kontantstrømmen fra Statens vegvesen er nettoen av tilskudd og ferjeinntekter. Det vil si at rapporterte billettinntekter og deler av tilskuddet ikke representerer en kontantstrøm for Statens vegvesen. Dette er et brudd på kontantprinsippet»

For å unngå tilsvarende merknad fra Riksrevisjonen for 2025-regnskapet fikk Statens vegvesen i nysalderingen (Prop. 17 S 2025–2026) fullmakt til å fravike kontantprinsippet ved føring av inntekter og utgifter i riksveiferjedriften. Dette er videreført i 2026.

Riksrevisjonen hadde ikke vesentlige merknader til regnskapet for 2024 utover nevnte forbehold i som det har vært behov for å følge opp i 2025.

Årsregnskapet for 2025 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.



#### 4.3.4 Risikovurdering etterlevelse

Ved utgangen av 2025 vurderes risiko knyttet til etterlevelse som lav til moderat. Statens vegvesen har et styringssystem som støtter oppunder virksomhetsstrategien og etatens tjenestemodell. Styringssystemet er en del av etatens internkontrollsystem. Med en risikobasert tilnærming og med vekt på vesentlighet er dette et viktig verktøy for å sikre måloppnåelse. Styringssystemet er en viktig bidragsyter for kontinuerlig forbedring og styrende for etatens tjenesteleveranser.

Styringssystemet 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 trenger å styre via styringssystemet slik at det er effektivt, etterlevbart og etterprøvbart. Styringssystemet er en viktig komponent for å sikre samsvar med relevante lover og forskrifter. Systemet er basert på en risikobasert tilnærming og på vesentlighet.

Statens vegvesen har som mål at flest mulig prosesser og aktiviteter skal være digitaliserte. Det pågår et kontinuerlig arbeid på dette området. Dette reduserer unødvendige styrende dokumenter og bidrar i sin tur til en styrket internkontroll, effektiviserer driften med mindre manuelle operasjoner hvor det er lavere risiko for å gjøre feil. Samlet gir dette en bedre mulighet for god etterlevelse av internkontrollen. En rekke prosesser og arbeidsoppgaver er nå tilpasset en digital arbeidsflyt. Dette gjelder eksempelvis på ulike HR-prosesser, eTilsyn som støtter Statens vegvesens tilsynsaktivitet, portal for trafikk sikkerhetsinspeksjoner som støtter bestilling-, dokumentasjon og tiltaksoppfølging. Bruk av digitale verktøy for å understøtte arbeidsprosessene er viktig for Statens vegvesen.

#### Interne avviksmeldinger

Statens vegvesen har økt oppmerksomhet på interne avviksmeldinger. Dette har medført en økning i innmeldinger, noe som gir oss viktig kunnskap om egen drift. Økning i innmelding av avvik har i hovedsak vært på støtteprosesser. Det har forekommet en del mindre avvik på intern saksbehandling, som for eksempel ved fakturakontering og overholdelse av tidsfrister ved krav om innsyn. 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.

#### Interne revisjoner

Det gjennomføres revisjoner i henhold til etablert revisjonsprogram. Revisjonsprogrammet har en risikobasert tilnærming. Det ble i løpet av 2025 gjennomført 7 revisjoner av ledelsessystemet. 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 etablert praksis ikke alltid er i samsvar med prosessene, samt noen mindre avvik på intern saksbehandling. Avvikene har ikke hatt en negativ påvirkning av våre tjenesteleveranser. Funn fra revisjoner følges opp av ansvarlig enhet. Det jobbes med å bruke revisjonsresultatene til læring og forbedring. Avvik funnet i revisjoner gjennomført i 2025 har samlet sett en moderat alvorlighet. Revisjonene viser ingen negativ utvikling i etterlevelse sett i forhold til tidligere år.

Internrevisjonen gjennomfører risikobaserte bekreftelsesrevisjoner og undersøkelser på områdene: Etatens risikostyring, anskaffelsesområdet, etatens kursoppfølging, etatens evne til å følge opp revisjonsfunn og styringssystemet for informasjonssikkerhet. Det er også gjennomført en risikovurdering av etatens håndtering av bedriftssensitiv informasjon. I disse oppdragene er det ikke avdekket avvik i forhold til regelverk. Det er funnet forbedringspunkter som vil bidra til at etaten får økt kontroll.



### Ledelsens gjennomgåelse

Statens vegvesen gjennomfører ledelsens gjennomgåelser på enhetsnivå før resultat samles på etatsnivå. I ledelsens gjennomgåelser skal enhetene svare ut om ledelsessystemet er velegnet, tilstrekkelig og virkningsfullt. Dette er et viktig verktøy for å sikre ledelsesforankring og eierskap til ledelsessystemet. Resultatene for 2025 er at enhetene anser ledelsessystemet til å være velegnet, tilstrekkelig og virkningsfullt. Det er likevel identifisert enkelte utfordringer og forbedringspunkter. Enhetene har i sine gjennomgåelser ikke identifisert områder som viser alvorlig svikt i tjenesteleveransene.

## 4.4 Bemanning, kapasitet og kompetanse

### 4.4.1 Bemanning i Statens vegvesen

Ved utgangen av 2025 hadde etaten 5 225 ansatte sammenlignet med 5 087 ansatte ved utgangen av 2024.

Tabell 4.2: Bemanning i Statens vegvesen

|                             | 2023  | 2024  | 2025  | Endring fra 2024 til 2025 (antall) | Endring fra 2024 til 2025 (prosent) |
|-----------------------------|-------|-------|-------|------------------------------------|-------------------------------------|
| Antall ansatte ved årsslutt | 4 904 | 5 087 | 5 225 | 138                                | 2,7 %                               |
| Antall utførte årsverk      | 4 617 | 4 661 | 4 840 | 179                                | 3,8 %                               |
| Antall avtalte årsverk      | 4 806 | 4 954 | 5 100 | 146                                | 2,9 %                               |

Økt bruk av egne ansatte som erstatning for konsulentkjøp forklarer i hovedsak hvorfor bemanningen har økt de siste årene. Tiltaket har bidratt til at konsulentutgiftene i Statens vegvesen er betydelig redusert.

Statens vegvesen har de siste årene også fått nye oppgaver og utvidet ansvar som har gitt økt behov for bemanning som for eksempel:

1. Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping og arbeidskriminalitet i transportsektoren som har gitt økt tilsyn- og kontrollvirksomhet
2. Økt innsats innenfor automatisk trafikk kontroll og økt kapasitet i fotoboksene
3. Ny veidataforskrift som stiller økte krav til Statens vegvesen i hovedsak knyttet til ansvaret for de nasjonale tjenestene med tilhørende oppgaver og systemer
4. Ny teknologi og tilgang til data bidrar til å utvikle transportsektoren. Økt digitalisering gir økt bemanningsbehov i deler av etatens virksomhet
5. Nye byområder har inngått byvekstavtaler og Statens vegvesen har ansvar for å følge opp statlige forpliktelser.

### 4.4.2 Kompetanse

Gjennom 2025 har Statens vegvesen videreutviklet tilnærmingen til kompetanse- og bemanningsstyring, blant annet gjennom en oppdatert rollekatalog med tydelige oppgavebeskrivelser og kompetansekrav. Dette gir et bedre grunnlag for å vurdere fremtidige behov og sikre målrettet rekruttering. Det er igangsatt utredning av tiltak som inkluderer ny læringsplattform og talentutviklingsløsning for å sikre riktig kompetanse og legge til rette for utvikling og mobilitet. Dette vil gi ledelsen bedre oversikt og verktøy til kontinuerlig å utvikle etatens kompetansebeholdning for å møte kommende krav, rammer og leveranser.



I 2025 ble det utført kompetanseanalyser i flere av etatens divisjoner, og arbeidet fortsetter i 2026. Digital kompetanse og samhandlingskompetanse peker seg hittil ut som felles behov, men flere analyser gjenstår fortsatt. Arbeidet skal videre brukes som underlag både til operative kompetanseplaner, og for strategisk kompetanseplan for hele etaten. Det er også utviklet et rammeverk for kompetanseutvikling i Statens vegvesen som gir retningslinjer for hvordan ledere og fagpersoner skal arbeide med kompetanse i etaten.

Innenfor dataanalyse er det etablert datadomener som skal jobbe tverrfaglig innenfor sentrale leveranseområder i virksomheten. Det har vært fokusert innsats knyttet til kompetansevidring 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.

Oppfølgingen av universitetsavtalene med NTNU, OsloMet, UiT og NMBU utgjør grunnmuren i arbeidet. Det vurderes å inngå nye avtaler, blant annet med Høgskulen på Vestlandet og Høgskolen i Østfold. Universitetene rapporterer om stor nytte av samarbeidet med Konnekt, og om økende interesse for kjernefagene innenfor vei, jernbane og transport.

Hovedbildet viser likevel at fagmiljøene innen samferdsel på universitets- og fagskolenivå er sårbare, og at det er begrensede midler til forskning og innovasjon. Det er behov for å styrke både grunnutdanningene og etter- og videreutdanning (EVU). I 2025 har etableringen av "Samferdselsskolen" vært et viktig initiativ – en nasjonal overbygning for samferdselsfag i samarbeid særlig med fagskolene, men som skal inkludere alle utdanningsnivåer og EVU. "Arctic Mobility" skal styrke det nordiske samarbeidet om utdanning og kompetanse i Nord-Norden. Lederforum for strategisk HR i samferdselssektoren og arbeid med hvordan kunstig intelligens påvirker jobber og utdanning i sektoren har også vært prioriterte oppgaver. Det er igangsatt en nasjonal rekrutteringskampanje i bransjen, #Jegbaneveg, som etaten har stor tro på. Mer utførlig informasjon finnes på Konnekts nettsider.

## 4.4.3 Lærlinger

### LÆRLINGER I STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen følger regjeringens fellesføringer for lærlinger internt og i entreprise. Regjeringen har skjerpet kravene til bruk av lærlinger når bedrifter skal jobbe for det offentlige. Målet er flere lære plasser og fagutdannede. Forskriftsendringen gjaldt fra 1. august 2025.

Ambisjonen er å tilknytte oss lærlinger i ulike deler av virksomheten, og i ulike deler av landet, både som en del av vårt samfunnsansvar og for å vise frem Statens vegvesens som en attraktiv arbeidsplass. For Statens vegvesen er det mest aktuelt å tilby lære plass innen service og administrasjon og IT drift. Fire lærlinger tok og besto fagprøve i 2025, to innen service og administrasjon og to innen IT drift. I 2025 tok vi inn fem nye lærlinger, tre i service og administrasjon og to i IT driftsfaget. 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, blant annet ser vi på muligheten for å utvide med lærlinger innen drondefaget.



## LÆRLINGER I ENTREPRISEDRIFTEN

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. Dette gjelder både i utbyggingskontrakter og drift- og vedlikeholdskontrakter. 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.

Kompensasjonsordningen i entreprisekontraktene skal stimulere til bruk av lærlinger. I divisjon Utbygging gis entreprenørene i sluttoppgjøret en bonus på 100 000 kr for hver lærling som har arbeidet minst fire måneder i kontrakten og som har oppnådd status som fagarbeider.

Rapporter over timeverk registrert per 31.12.2025 ble det utført 642.070 timeverk av lærlinger i utbyggingskontrakter. Dette utgjorde i underkant av 8 pst. av totalt antall utførte timeverk i våre prosjekter.

I 2025 var det registrert om lag 200 lærlinger i 250 aktive kontrakter pr. desember 2025. Dette tilsvarer og utgjør omtrent 3,5 pst. av totalt antall utførte timeverk i våre kontrakter. Noen lærlinger har sannsynligvis jobbet på flere kontrakter, mens andre kontrakter har hatt flere lærlinger inne på en og samme kontrakt. Antallet er derfor gjort basert på et gjennomsnitt.

En kompensasjonsordning skal stimulere til bruk av lærlinger. Dersom det benyttes lærlinger utover kontraktens krav på 10 pst., gis en kompensasjon på 100 kroner per time for timeverk utført av lærlinger ut over kravet. Kompensasjon kan gis inntil 15 pst. timeverk utført lærlinger av totalt antall timeverk på kontrakten. Dersom kravet ikke er innfridd ved kontraktens avslutning, avkortes vederlaget med kr. 1000,- per time som i henhold til kontrakts kravet skulle ha vært utført av lærling, men som har blitt utført av annen arbeidskraft.

## STUDENTER I SOMMERJOBB

Hvert år har mange studenter sommerjobb hos Statens vegvesen. Sommeren 2025 var 76 studenter ansatt i Statens vegvesen. Etaten prioriterer kandidater som er på første til femte året og rekrutterer fra fagområder som økonomi, jus, data, innsikt, analyse, planlegging og samfunnsutvikling og -analyse. Men også tekniske fag som konstruksjon, elektrofag, veifag og veiteknologi samt miljø og bærekraft. I evalueringen for 2025 finner vi at 70 pst. mener at oppholdet som sommerstudent har gjort at de ønsker å jobbe i Statens vegvesen etter endt studie. 95 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

Utgiftene til konsulenttjenester var 2,3 mrd. kr i 2025. Dette er 100 mill. kr mindre enn i 2024 (i faste 2025-kr). I 2025 ble det regnskapsført om lag kr 100 000 på eksterne kommunikasjonstjenester. Vi viser til omtale av redusert konsulentbruk under avsnittet om mer for pengene og reduserte interne utgifter.

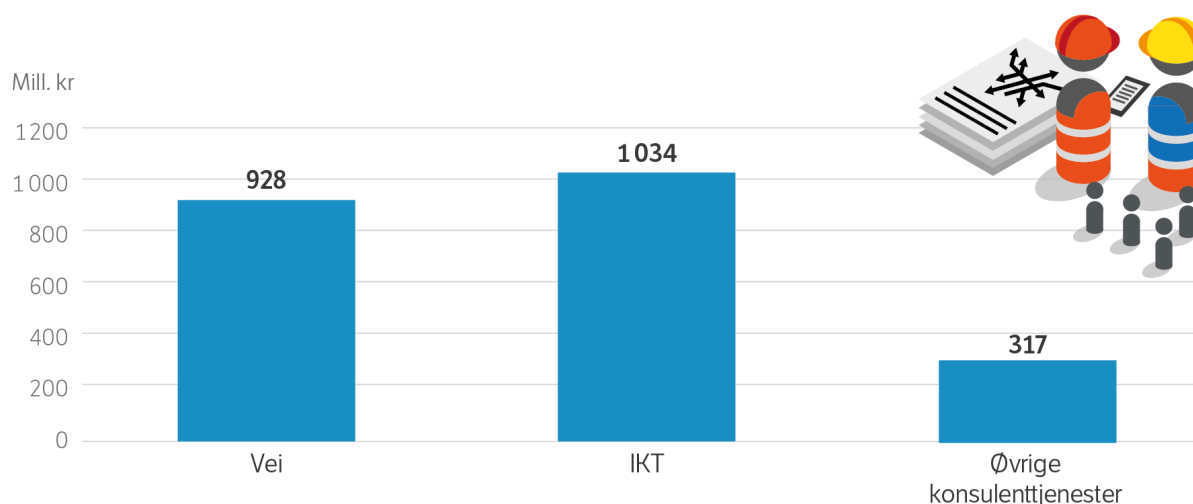
Konsulenter brukes i utbyggingsprosjekter og i tilknyttede oppgaver. 41 pst. av konsulentutgiftene er knyttet til veiformål, som planlegging, prosjektering og oppfølging av prosjekter. En stor del av



konsulentbruken gjelder IKT og er nødvendig for å utvikle og levere effektive IKT tjenester til brukerne. Figur 4.1 viser hvordan konsulentutgiftene fordeler seg mellom vei, IKT og andre formål.

Statens vegvesen har i 2025 fortsatt arbeidet med å redusere konsulentbruken ved å styrke og videreutvikle egen kompetanse. I 2023 og 2024 ble om lag 150 konsulenter innen IT, drift og vedlikehold samt utbygging erstattet med egne ansatte. I 2025 ble ytterligere 50 konsulenter erstattet.

Dette har bidratt til å redusere konsulentutgiftene med 1 mrd. kr siden 2022. Innsparingene oppnås ved at oppgaver i større grad utføres i egenregi der etaten har tilstrekkelig kompetanse og kapasitet. Interne ressurser prioriteres fremfor eksterne, både for små og store oppgaver. Det er også identifisert enkelte planprosjekter der gjennomføringen kan endres fra bruk av konsulenter til full egenregi.



Figur 4.1: viser konsulentutgifter i 2025 fordelt på kategorier.

#### 4.4.5 Risikovurdering bemanning, kapasitet og kompetanse

Den samlede risikoen knyttet til bemanning, kapasitet og kompetanse vurderes som moderat ved utgangen av 2025, og økende 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 antall nye rekrutteringer økt, blant annet for å redusere konsulentbruken. Dette har gitt oss bedre kompetanse og kapasitet internt i etaten. Risikoen knyttes nå til bemanningsutvikling og utvikling av interne utgifter, og det innføres tiltak for å en strammere styring av bemanningsutvikling. 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

Kvinneandel blant ledere og saksbehandlere med høyere utdanning

Statens vegvesen har arbeidet målrettet med likestilling gjennom mange år. Vi mener å svare godt ut på føringene i tildelingsbrevet for 2025.

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

|                                                                 | 2022          |                | 2023          |                | 2024          |                | 2025          |                |
|-----------------------------------------------------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
|                                                                 | Andel kvinner | Antall kvinner | Andel kvinner | Antall kvinner | Andel kvinner | Antall kvinner | Andel kvinner | Antall kvinner |
| Lederstillinger med personalansvar                              | 41 %          | 140            | 44 %          | 156            | 42 %          | 160            | 43 %          | 163            |
| Lederstillinger (avdelingsdirektør, seksjonssjef og kontorsjef) | 45 %          | 142            | 47 %          | 136            | 47 %          | 143            | 46 %          | 133            |
| Saksbehandlere med høyere utdanning                             | 44 %          | 564            | 45 %          | 690            | 45 %          | 999            | 46 %          | 1 087          |

Etatens målsetting om å øke andelen kvinner i lederstillinger med personalansvar viser en klar positiv utvikling over tid. Siden 2021 har andelen økt fra 39 pst. til 43 pst. Kvinneandelen i lederstillinger (avdelingsdirektør, seksjonssjef og kontorsjef) har de siste årene vært relativt stabil, men med en liten nedgang fra 47 pst. til 46 pst. fra 2024 til 2025. Andelen kvinner i denne kategorien er imidlertid fortsatt høyere enn kvinners totale andel av ansatte. Dette kan skyldes høy bevissthet om likestilling ved rekruttering av nye ledere, jf. Etatens likestillingsplan<sup>24</sup>. Andel kvinner i kategorien saksbehandlere med høyere utdanning har vært relativt stabil de siste årene. Fra 2024 til 2025 har andelen økt fra 45 pst. til 46 pst.

Det kjønnsdelte arbeidsmarkedet gjenspeiles i Statens vegvesen, med en overvekt av menn i tekniske og operasjonelle roller. Kvinner jobber i større grad merkantilt. I den største stillingskategorien, tekniske saksbehandlere (n=3067), er kvinneandelen 25 pst. og på samme nivå som i 2024. På tross av økt satsing på mangfold, kan det synes som at generelle samfunnsnormer, tradisjonelle kjønnsroller og utdanningsvalg fortsatt bidrar sterkt til at menn dominerer fag som bl.a. bygg og anlegg<sup>25</sup>. Verdt å merke seg er at kvinners lønn ligger noe høyere enn menn i denne kategorien.

Når det gjelder kvinneandelen i den nest største kategorien, merkantile saksbehandlere (N=1773), er denne relativt stabil på 61 pst. og på samme nivå som i 2024. Kvinners lønn ligger under menns lønn, men det har vært en positiv utvikling fra 93 pst. til 95 pst. siden 2023. Lønnsnivået er fortsatt 5 prosentpoeng under nivået for menn.

Andelen kvinner i den mannsdominerte kategorien inspektører har også vært relativt stabil de siste årene. I 2025 er andelen 28 pst. Lønnsmessig er det tilnærmet likelønn mellom menn og kvinner i kategorien.

Lønnsrelasjonene generelt viser positiv utvikling over tid. Siden 2017 har kvinners andel av menns lønn økt fra 91 pst. til 98 pst. Siden 2022 har økningen vært 2 prosentpoeng. En forklaring kan

<sup>24</sup> <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/likestillingsplan/>

<sup>25</sup> <https://www.fao.no/publikasjoner/fafo-rapporter/det-kjoennsdelte-arbeidsmarkedet-pa-virksomhetsniva>



være bevissthet i det løpende lønnsarbeidet, tariffavtaler og sentrale oppgjør samt rekruttering av kvinner som har valgt utdanning og yrker med høyere lønnsnivå. Flere kvinner i lederstillinger og fagstillinger kan også føre til høyere gjennomsnittslønn.

**Tabell 4.4: Prosentdel kvinner fordelt på stillingskategorier og kvinner sin lønn i prosent av lønnen til menn**

|                                                                       |      | Kjønnsbalanse |                | Brutto månedslønn i gjennomsnitt           |                |
|-----------------------------------------------------------------------|------|---------------|----------------|--------------------------------------------|----------------|
|                                                                       |      | Kvinner pst.  | Ansatte totalt | Kvinner sin lønn i pst. av lønnen til menn | Ansatte totalt |
| I alt i virksomheten                                                  | 2025 | 39            | 5 225          | 98                                         | 64 536         |
|                                                                       | 2024 | 39            | 5 079          | 97                                         | 60 944         |
|                                                                       | 2023 | 38            | 4 908          | 97                                         | 58 808         |
|                                                                       | 2022 | 38            | 4 916          | 96                                         | 55 407         |
| Etatsledelsen(direktører)                                             | 2025 | 36            | 11             | 98                                         | 142 285        |
|                                                                       | 2024 | 40            | 10             | 96                                         | 138 529        |
|                                                                       | 2023 | 40            | 10             | 95                                         | 135 093        |
|                                                                       | 2022 | 40            | 10             | 96                                         | 135 041        |
| Ledere (avdelings-, seksjons- og kontorledere)                        | 2025 | 47            | 309            | 102                                        | 85 043         |
|                                                                       | 2024 | 47            | 304            | 101                                        | 81 706         |
|                                                                       | 2023 | 47            | 290            | 99                                         | 77 388         |
|                                                                       | 2022 | 45            | 284            | 99                                         | 74 514         |
| Tekniske saksbehandlere (inkl. prosjektledere i utbyggingsprosjekter) | 2025 | 25            | 3 067          | 102                                        | 64 522         |
|                                                                       | 2024 | 25            | 2 891          | 101                                        | 60 521         |
|                                                                       | 2023 | 24            | 2 777          | 101                                        | 58 613         |
|                                                                       | 2022 | 24            | 2 210          | 102                                        | 57 826         |
| Merkantile saksbehandlere                                             | 2025 | 61            | 1 773          | 95                                         | 60 414         |
|                                                                       | 2024 | 61            | 1 736          | 93                                         | 56 542         |
|                                                                       | 2023 | 60            | 1 682          | 94                                         | 54 843         |
|                                                                       | 2022 | 62            | 1 640          | 93                                         | 51 393         |
| Inspektører                                                           | 2025 | 28            | 313            | 99                                         | 52 910         |
|                                                                       | 2024 | 27            | 288            | 99                                         | 50 409         |
|                                                                       | 2023 | 28            | 256            | 99                                         | 49 244         |
|                                                                       | 2022 | 28            | 251            | 99                                         | 45 936         |
| Arbeiderstillinger                                                    | 2025 | 26            | 19             | 97                                         | 52 835         |
|                                                                       | 2024 | 18            | 22             | 100                                        | 50 987         |
|                                                                       | 2023 | 18            | 22             | 100                                        | 48 716         |
|                                                                       | 2022 | 2             | 23             | 103                                        | 46 456         |
| Renhold mv.                                                           | 2025 | 100           | 2              | -                                          | 45 442         |
|                                                                       | 2024 | 100           | 4              | -                                          | 27 918         |
|                                                                       | 2023 | 100           | 4              | -                                          | 40 698         |
|                                                                       | 2022 | 100           | 4              | -                                          | 37 712         |

- Tabellen inneholder som tidligere år alle tilsatte unntatt av vegdirektør og lærlinger
- Tallene er fra desember 2025
- Lønn er uten tillegg



Tabell 4.5: Deltidsansatte, midlertidig ansatte, foreldrepermisjon, overtid og sykefravær fordelt på kjønn

|      | Deltidsansatte (antall) |    | Midlertidig ansatte (antall) |    | Foreldre-permisjon (gjennomsnitt uke) |      | Overtid (Pst) |      | Sykefravær (pst) |       |
|------|-------------------------|----|------------------------------|----|---------------------------------------|------|---------------|------|------------------|-------|
|      | K                       | M  | K                            | M  | K                                     | M    | K             | M    | K                | M     |
| 2022 | 107                     | 55 | 36                           | 73 | 17,2                                  | 11,9 | 21 %          | 79 % | 5,7 %            | 3,3 % |
| 2023 | 104                     | 56 | 14                           | 24 | 19,8                                  | 11,4 | 22 %          | 78 % | 6,1 %            | 3,0 % |
| 2024 | 105                     | 58 | 23                           | 22 | 20,8                                  | 11,2 | 20 %          | 80 % | 6,6 %            | 3,5 % |
| 2025 | 102                     | 58 | 24                           | 28 | 23,4                                  | 11,8 | 19 %          | 81 % | 6,4 %            | 3,4 % |

- Tabellen presenterer statistikk over deltidsansatte, midlertidig ansatte, foreldrepermisjon, overtid og sykefravær fordelt på kjønn for årene 2022 til 2025.
- Deltidsansatte omfatter ansatte med en stillingsprosent under 100. Midlertidig ansatte er ansatte i tidsavgrensede stillinger. Pensjonister, lærlinger og sommervikarer er ikke inkludert.
- Foreldrepermisjon viser gjennomsnittlig antall uker med permisjon per år. Tallene er basert på fraværskodene 410 Foreldrepermisjon 100 pst., 415 Foreldrepermisjon 80 pst. og 418 Foreldrepermisjon uten lønn.
- Overtid i prosent viser registrert overtid og omfatter ikke AML overtid.
- Sykefravær i prosent viser legemeldt sykefravær per år.
- Alle kategoriene er fordelt på kvinner og menn, henholdsvis K og M.

## 4.5.2 Inkluderende rekruttering

Statens vegvesen har jobbet godt med inkluderende rekruttering både i ordinære rekrutteringsprosesser og gjennom samarbeid med Nav også i 2025. Gjennom flere års systematisk arbeid på området har vi opparbeidet oss god erfaring som etterspørres av andre statlige etater.

Som i de foregående år har Statens vegvesen hatt en god prosess med de tillitsvalgte i 2025. Partene har vært opptatt av at målet for inkluderende rekruttering skal være realistisk.

De viktigste tiltakene vi har gjort er:

1. forankring i toppledelsen
2. økt fokus og bevissthet i rekrutteringsprosesser
3. administrasjon av ordningen er lagt til dedikerte HR-rådgivere
4. samarbeid med NAV, både sentralt og lokalt

### MÅLET FOR 2025 VAR SATT TIL 4 PROSENT

Statens vegvesen rekrutterte 500 nye medarbeidere i 2025 og 4,2 pst. av disse var gjennom inkluderende rekruttering. 10 av 22 i målgruppen ble ansatt gjennom ordinær rekruttering, altså uten tilskudd fra Nav. Fem av disse hadde nedsatt funksjonsevne mens de resterende fem hadde hull i CV. En mulig årsak til at andelen ansatt gjennom ordinær rekruttering har økt noe fra 2024, er høyere bevissthet rundt inkluderende rekruttering. En annen årsak kan være at ledere er mer åpne for å ansette søkere fra målgruppen.

12 personer ble ansatt midlertidig med lønnstilskudd fra Nav. I høst ble imidlertid en av disse rekruttert inn i fast stilling via ordinær rekruttering etter en vellykket praksisperiode med lønnstilskudd. To av kandidatene på lønnstilskudd hadde nedsatt funksjonsevne mens 10 hadde hull i CV.



Merk at vi også har personer på arbeidstrening som ikke teller i denne statistikken. Disse utfører oppgaver som en del av arbeidstreningstiltak via Nav eller andre aktører, og mottar ikke lønn fra Statens vegvesen.

## UTVIKLING

Utviklingen de siste fem årene har vært positiv og kan i stor grad knyttes til inkluderingsprosjektet som ble igangsatt i 2021. Gode rutiner samt godt samarbeid med NAV er avgjørende for at inkluderende rekruttering nå er en del av de ordinære HR-oppgavene til utvalgte HR-rådgivere.

*Tabell 4.6: Andel nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en*

| 2022    |        | 2023    |        | 2024    |        | 2025    |        |
|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall |
| 6,3     | 26     | 3,0     | 13     | 2,1     | 14     | 4,2     | 21     |

Over halvparten av de nyansatte gjennom inkluderende rekruttering er midlertidig ansatt med lønnstilskudd på inntil to år fra NAV, og det vil derfor være naturlige svingninger fra år til år. Når vi ansetter mange nye et år, skal disse følges opp gjennom det neste året. Det kan føre til at det er mindre rom for å ta inn nye arbeidssøkere før andre har avsluttet. Vi er imidlertid godt fornøyd med at resultatet for 2025 ligger høyere enn gjennomsnittet for de foregående årene, og at arbeidet med inkluderende rekruttering har gitt gode resultater.

Siden 2020 har 87 arbeidssøkere fått verdifull arbeidserfaring hos oss. Flere av disse har fått arbeid uten lønnstilskudd i etterkant, enten hos oss eller hos annen arbeidsgiver. Midlertidig ansettelse med lønnstilskudd fra NAV i inntil 2 år gjør terskelen inn til arbeidslivet lavere. Tidligere års evalueringer viser også at lønnstilskudd er et av de tiltakene som har best inkluderings effekt.

## UTFORDRINGER OG MULIGHETER

For å sikre forutsigbarhet i arbeidet med inkluderende rekruttering, må inkluderingsstilskuddet fra NAV opprettholdes. I 2025 ble dette stoppet relativt brått før det igjen ble innført. Dette førte til stans i ansettelser hos oss. Samtidig ser vi at lederforankring vil være kritisk for at vi skal fortsette det gode arbeidet. I tillegg må inkluderingsrekruttering ha prioritet hos HR.

På mulighetssiden ser vi at strukturelle endringer i arbeidsmarkedet og teknologisk utvikling kan skape både behov og muligheter for å øke antall ansettelser gjennom inkluderende rekruttering. Digitalisering og fjernarbeid endrer hvordan folk jobber og gir nye muligheter for inkluderende rekruttering, for eksempel for personer som har funksjonsnedsettelse. Samtidig kan også et arbeidsliv i endring føre til det motsatte; at oppgaver blir mer komplekse og krever høyere kompetanse. Dette kan få konsekvenser for inkluderingsarbeidet.

### 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 til middels stor. Etaten følger de politiske føringene og gjør de tiltak som er nødvendige for å nå målene som er satt.



## 4.6 Helse, miljø og sikkerhet

Statens vegvesen har fokus på at det i hele organisasjonen skal jobbes forebyggende og systematisk innen helse, miljø og sikkerhet (HMS). Etatens internkontroll innen HMS er beskrevet i styringssystemet og gir blant annet føringer for en årlig HMS-gjennomgang. Divisjonene i etaten utarbeider egne konkrete HMS-planer. Oppfølging av HMS-tall er fast punkt på agendaen i vegdirektørens og divisjonsdirektørenes ledermøter.

### 4.6.1 Arbeidsgiver HMS

#### ARBEIDSMILJØ

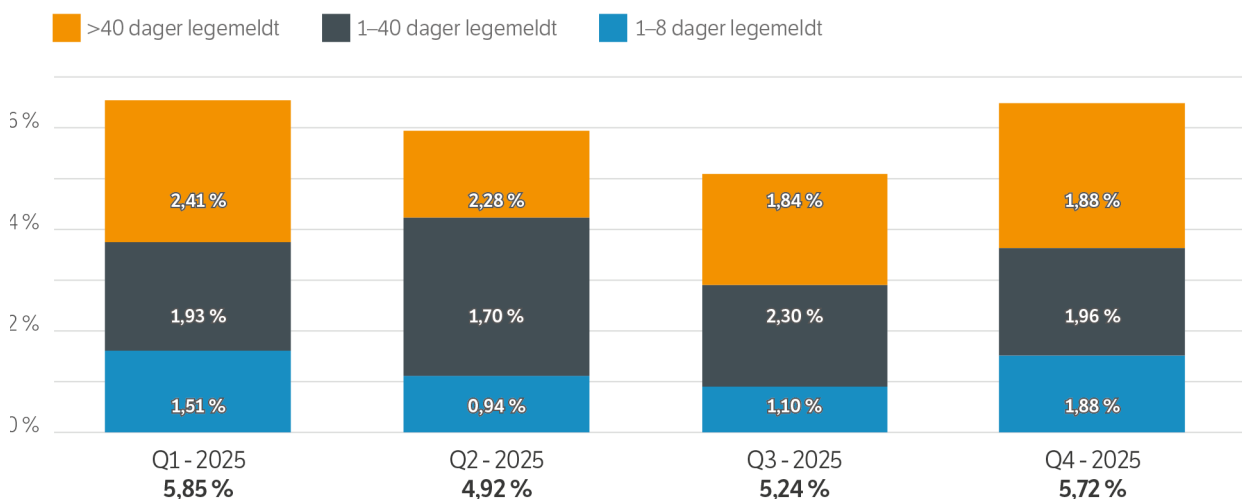
Gjennomført medarbeiderundersøkelse i 2025 viser at Statens vegvesen har et godt arbeidsmiljø og at ansatte trives på jobb. For andre året på rad har vi gjennomført medarbeiderundersøkelsen ved hjelp av Rambøll, og hele 84% av de ansatte har svart på undersøkelsen. Målt opp mot Rambølls benchmarking for offentlig sektor, skårer Statens vegvesen likt som andre norske offentlige virksomheter. På en skala fra 0-100 ligger engasjement på 81, noe som anses som et godt resultat. I 2025 har det vært stor oppmerksomhet på ledelse. I gjennomsnitt er det en fremgang i årets undersøkelse på både støttende- og målorientert ledelse, og trolig kan deler av denne økningen skyldes den økte oppmerksomheten på området. Resultatene fra undersøkelsen skal brukes til å jobbe strategisk og systematisk med utviklingen av ledere og medarbeidere.

#### SYKEFRAVÆR

Statens vegvesen hadde i 2025 et sykefravær på 5,2 pst. Det er en nedgang fra 5,8 pst. i 2024. Egenmeldt fravær har holdt seg relativt stabilt gjennom året. Korttidsfravær under 40 dager har gått ned fra 3,3 pst. til 3,1 pst. og langtidsfraværet over 40 dager har også hatt en nedgang, fra 2,4 pst. i 2024 til 2,1 pst. i 2025.

I 2025 har det vært arbeidet med utviklingen av et e-læringskurs for å forebygge sykefravær. Kurset omfatter sentrale temaer som arbeidsmiljø, kvinnehelse, psykisk helse og forebyggende tiltak. Formålet er å styrke ledernes kompetanse og gi dem konkrete verktøy og tips til det forebyggende arbeidet. Det er i tillegg igangsatt arbeid med å forbedre ledernes veiledning i sykefraværsoppfølging.

#### Fravær per kategori (per kvartal)



Figur 4.2: Sykefravær per kategori, per kvartal i 2025.



## PERSONSKADER

Det gjøres mye godt systematisk og forebyggende HMS-arbeid i etaten. Til tross for dette, er det dessverre registrert personskader i forbindelse med utførelse av arbeid. I 2025 er det registrert 32 personskader hvorav 7 førte til fravær utover skadedagen. Det har vært en liten økning i totalt antall personskade i forhold til 2024 (24), men det positive er at det har vært en stor nedgang i personskader med fravær (13 i 2024). Det er fallhendelser som er hovedårsaken til personskadene.

## RISIKOVURDERING ARBEIDSGIVER HMS

Ved utgangen av året vurderes risikoen knyttet til HMS i Statens vegvesen som moderat.

Sykefraværet har gått noe ned i 2025, men det er fortsatt behov for forebygging og oppfølging av både korttids- og langtidsfravær. Det er satt i gang tiltak og fokus på å skape et helsefremmende arbeidsmiljø. Antall personskader har holdt seg ganske stabilt de siste årene. Målet er å få ned antall personskader, det vil derfor settes i gang forebyggende tiltak innenfor de områder det skjer flest hendelser

### 4.6.2 HMS i entreprisen

Sammenlignet med 2024 har det vært en positiv utvikling i skadestatistikken i forbindelse med veiutbygging. Både antall skader med og uten fravær har vist en jevn og stabil nedgang, spesielt siste halvår 2025. Det er relativt sjelden at antall arbeidsskader med og uten fravær går ned så markant i denne perioden. I 2025 er det registrert to arbeidsulykker med personskader med varig mén. Det har vært stor aktivitet i de fleste utbyggingsområdene også i 2025 med stor vekt på å identifisere risiko og med beskrivelse av prosjektspesifikke, risikoreduserende tiltak i planer for sikkerhet, helse og miljø (SHA-planer) i forkant av utlysning av tilbudskonkurranser.

Innen drifts- og vedlikeholdsarbeid har antall arbeidsskader med fravær gått ned, mens antall skader uten fravær har økt sammenlignet med 2024. Det var 2 alvorlige hendelser med mulig varig mén. Vi ser en fortsatt risiko knyttet til bruddskader og klemulykker. Totalbildet er at det jobbes godt med HMS i kontraktene fra både byggherre og entreprenør sin side.

Tabell 4.7: Personskader og nestenulykker i entreprisedriften

| Beskrivelse                             | Konsekvens   | 2021          | 2022          | 2023       | 2024            | 2025       |
|-----------------------------------------|--------------|---------------|---------------|------------|-----------------|------------|
| Dødsulykke                              | K5           | 2             | 1(1)          | 0          | 1 <sup>26</sup> | 0          |
| Personskade med mulig varig mén         | K4           | 4             | 7             | 5          | 4               | 4          |
| Personskade med >10 fraværsdager        | K3           | 18            | 20            | 13         | 21              | 20         |
| Personskade med <10 fraværsdager        | K2           | 34            | 23            | 28         | 33              | 29         |
| Antall skader uten fravær               | K1           | 96(3)         | 73(2)         | 73         | 96              | 128        |
| <b>Antall skader med og uten fravær</b> | <b>Total</b> | <b>154(3)</b> | <b>124(2)</b> | <b>119</b> | <b>155</b>      | <b>181</b> |

## RISIKOVURDERING HMS ENTREPRISE

Basert på resultat for året (jf. tabell 4.5) vurderer etaten at samlet risiko knyttet til HMS er moderat ved utgangen av 2025. Økningen i 2025 gjelder skader uten fravær, mens det har vært en nedgang både i skader med fravær, skader med varig mén og dødsulykker.

26 Dødsulykke er knyttet til leverandør/servicepersonell.



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 risikoen for alvorlige arbeidsulykker. Oppfølging av arbeidsulykker og nestenulykker er det etablert velfungerende rutiner for, hvor formålet utelukkende er læring og erfaringsoverføring mellom divisjonene og i bransjen.

Ett av de nye tiltakene som ble iverksatt mot slutten av 2024 har sannsynligvis også gitt god effekt i 2025. Tiltaket går ut på at det gjennomføres egne oppstartmøter for å forebygge arbeidsulykker relatert til kritisk risiko avdekket i våre SHA-planer.

Et høyt aktivitetsnivå og mye arbeid som foregår langs veinettet i trafikk, og med trafikk gjennom anleggsområder, er potensialet for alvorlige hendelser alltid til stede. Det er derfor alltid knyttet høy risiko til den uforutsigbarheten som den enkelte trafikant representerer. Etaten har derfor fortsatt stort fokus på arbeidsvarsling og sikring langs vei.

## 4.7 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, trafikksikkerhet 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, noe som vises gjennom færre brudd på regelverket der hvor kontroller settes inn.

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.

Statens vegvesen bidrar betydelig i arbeidet med mange av de 39 tiltakene i planen. Etaten samarbeider tett med andre tilsyns- og kontrolletater, spesielt Politiet, Tollvesenet, Arbeidstilsynet og Skatteetaten. Det er gjennomført rundt 370 større og mindre samarbeidskontroller lang vei i løpet av 2025. 260 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. Videre er det gjennomført 55 aksjoner i samarbeid med andre etater rettet mot segmentet ulovlig verkstedsdrift.

Statens vegvesen opplevde økt i oppdragsmengde og høyt fokus på seriøsitetsarbeid og bekjempelse av arbeidslivskriminalitet også i 2025. Økt tverretatlig samarbeid har vært prioritert for å bekjempe arbeidslivskriminalitet. På bakgrunn av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren ble det foreslått som tiltak 25 å utrede en ordning med tverretatlig operativ ressursgruppe innen transportsektoren. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utrede etablering av en tverretatlig operativ ressursgruppe (TOR) for å styrke kontrollsamarbeidet. Utredning fra 2023 viser et klart behov for en mer koordinert innsats mot useriøse i tungbiltransporten. Videre ba departementet i 2025 om en vurdering av hvordan en tverretatlig ressursgruppe kan videreutvikles. Arbeidsgruppen, bestående av representanter fra Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og Skatteetaten, har levert inn forslag til to alternative modeller for organisering av gruppen.



Statens vegvesen har gjort interne omorganiseringer for å styrke arbeidet med seriøsitet. Kontrakt og markedsavdelingene hos drift og vedlikehold og utbygging har etablert egne seksjoner for HMS og bærekraft med egne faggrupper for seriøsitet.

I henhold til regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet har Statens vegvesen i samarbeid med Bane NOR og Statsbygg etablert et landsdekkende samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i bygg- og anleggsbransjen. Fylkeskommunene, Nye Veier, 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 tverretatlige 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.

### 4.7.1 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.

## 4.8 Fellesføringer

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2025: «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 2025 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. 3.1.2, samt om klimatilpasning i kap. 3.1.1.

### *Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse*

I tildelingsbrevet for 2025 står det at Statens vegvesen skal oppgi antallet ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2025 og det totale antallet ansettelser i virksomheten i 2025. Vegvesenet skal også omtale utviklingen i 2025 sett opp mot det virksomheten har rapportert for 2024.

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. Målet Statens vegvesen satt for 2025 for inkluderende rekruttering var på 4 pst.



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. 4.5.2.

### *Redusere konsulentbruken*

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egenkompetanse. Kjøp av konsulenttjenester utgjorde for Statens vegvesen 2,3 mrd. kr i 2025. Dette er 100 mill. kr mindre enn i 2024. Det ble benyttet om lag 100 000 kr til kjøp av eksterne kommunikasjonstjenester i 2024.

Se nærmere omtale knyttet til reduksjon i konsulentbruk i kap. 3.1.5. og 4.4.4.

## 4.9 EØS-arbeid

Statens vegvesen har i 2025 fulgt opp EØS-arbeid gjennom blant annet deltagelser i komiteer og arbeidsgrupper. Ved deltagelse på møter, er det utarbeidet møtereferat som blant annet er distribuert til SD og til Samferdselsråden i Brussel. Det er utarbeidet og fulgt opp posisjonsnotater på områder med regelverksutvikling. Til grunn for EØS-arbeidet ligger blant annet Samferdselsdepartementets halvårslige arbeidsprogram. Aktuelle saker i 2025 har vært arbeidet med endringer av vekter og dimensjonsdirektivet for motorvogner, revisjon av ITS-direktivet, revisjon av direktivet for infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR) og nytt førerkortdirektiv.

På trafikant- og kjøretøyområdet deltar Statens vegvesen aktivt der regelverk utvikles, især UNECE som er den sentrale internasjonale arenaen for utforming av tekniske standarder og reguleringer for kjøretøy. Implementeringsarbeid av vedtatt regelverk gjøres i tråd med tildelingsbrevet, har høy prioritet og god punktlighet.

### *I 2025 har det blant annet vært jobbet med:*

- Forbedring av frontalbeskyttelse i buss for å sikre sjåfør.
- Implementering av markedstilsynsforordning (EU) 2019/1020.
- Arbeid med høringsnotat for gjennomføring av eFTI-forordningen (EU) 2020/1056 – electronic freight transport information.
- Implementering av fjerde førerkortdirektiv (EU) 2025/2205.
- Grenseoverskridende virkning av førerkortinndragelse (EU) 2025/2206.

## 4.10 Kundetilfredshet

### **OMDØMME OG TILLIT**

Statens vegvesen opprettholder et solid omdømme i befolkningen. Den siste omdømmeundersøkelsen viser at etaten fortsatt vurderes som en aktør med høy troverdighet: 82 prosent av innbyggerne oppgir at de har et godt inntrykk av Statens vegvesen, og hele 86 prosent uttrykker tillit til etaten. Dette bekrefter et stabilt og sterkt omdømme over tid.

Tilbakemeldinger fra brukere av vegvesen.no og befolkningsundersøkelser understøtter inntrykket av høy tjenestekvalitet. Samlet sett rapporterer opp til 91 prosent av publikum at de er tilfredse med etatens digitale og informasjonstjenester.



Undersøkelsene identifiserer samtidig forbedringsområder. Mange peker på utfordringer knyttet til standard og vedlikehold av vei, herunder ujevn veikvalitet, mangelfull skilting og opplevelsen av langvarige eller dårlig koordinerte veiarbeid. Det etterspørres også ytterligere tiltak for trafiksikkerhet, spesielt med hensyn til motorsyklister, syklister og gående. Disse tilbakemeldingene inngår i etatens kontinuerlige forbedringsarbeid.

## DIGITAL BRUK OG TJENESTEKVALITET

Bruken av etatens digitale tjenester er svært høy, og tallene for 2025 viser fortsatt sterk vekst. Vegvesen.no hadde 114 millioner sidevisninger i løpet av andre halvår 2025. Kjennskapen til og bruken av digitale tjenester er bredt forankret i befolkningen:

- 39 pst. av innbyggerne har benyttet Vegvesenets apper.
- 30 pst. har brukt selvbetjeningsløsninger for kjøretøy og førerkort på vegvesen.no.

Spesielt høy trafikk registreres på enkelte tjenester:

- Vegvesen trafikk hadde 298 000 unike brukere, med totalt 1,6 millioner oppslag. Den parallelle webtjenesten vegvesen.no/trafikk hadde 710 125 unike brukere.
- Bil- og henger-appen ble brukt 42 millioner ganger til å beregne tillatt vekt.
- Førerkort-appen har nå 2,6 millioner godkjente brukere.
- Sjekk kjøretøy ble benyttet 110 millioner ganger.
- Førerkorttjenestene samlet hadde 1 062 197 brukere.

Samlet sett viser tallene at etatens digitale selvbetjeningsløsninger er godt innarbeidet og dekker reelle behov. Tjenestene bidrar til effektivisering både for publikum og internt i etaten.

## MEDIEOMTALE OG KOMMUNIKASJON

Statens vegvesen har en omfattende tilstedeværelse i mediene. I løpet av 2025 ble etaten omtalt i omtrent 50 000 mediasaker. Den største delen av omtalen kommer fra regionale og lokale medier, mens riksdekkende medier står for omtrent 10 000 publiserings (22 pst. av totalen).

Vegvesenet jobber systematisk for å sikre god og tilgjengelig informasjon om trafikk, drift, sikkerhet og naboforhold. Dette skjer både gjennom løpende medie håndtering og målrettede kampanjer. De siste årene har etaten blant annet kommunisert om vinterdrift, entreprenørenes metoder for brøyting og strøing, og arbeidet for å redusere trakassering av ferjemannskap.

## HÅNDTERING AV SVINDELFORSØK

Svindelforsøk rettet mot etatens brukere øker i omfang, og Statens vegvesen samarbeider tett med politiet og teleoperatører for å avdekke og begrense slike trusler. I 2025 ble det registrert 4 000 henvendelser om mulig svindel, med en topp i mai på 800 henvendelser. Svindlerne etterligner blant annet Statens vegvesen og AutoPASS som avsender.

For å redusere risikoen for misbruk av merkevaren har etaten redusert bruken av lenker i SMS og e-post, med mål om å fase dette helt ut. Dette er i tråd med anbefalinger fra nasjonale sikkerhetsmiljøer.

## NORSK VEGMUSEUM

Norsk vegmuseum opplevde økning i besøkstallene i 2025, med 94 365 registrerte besøkende – en vekst på rundt 5 prosent fra året før. Ved trafiksikkerhetssenteret ble totalt 3 300 elever undervist i



skoleåret 2025/26. Museet er en viktig arena for formidling av historie, teknologi og trafikksikkerhet.

### Nasjonale turistveger

Nasjonale turistveger videreførte et aktivt samarbeid med reiseliv og lokale myndigheter langs de 18 turistvegstrekingene. Seks nye prosjekter ble presentert i 2025, blant annet Vardestopp, Ørteren, Hauklandstranda, Måbø bru, Juvo og Hamningberg. Flere av disse er utformet med vekt på gjenbruk av materialer og bruk av lavkarbonbetong.

I 2025 ble også nettsiden [vegvesen.no/turist](https://vegvesen.no/turist) lansert for å gi råd til reisende, særlig om vinterkjøring. Det ble etablert pilotordninger ved Stegastein og i Lofoten for å motvirke villcamping, samt innført tidsbegrenset parkering på utvalgte rasteplasser. Tiltakene bidrar til bedre besøksforvaltning og økt trygghet for både besøkende og lokalsamfunn.



## 5. Vurdering av framtidutsikter



Skredsikring / Fjellrensk på rv.4 Lygnatoppen. Klimaendringene gir hyppigere ekstremvær, økt skred- og flomrisiko og større belastning på utsatte strekninger. Dette forsterker behovet for mer presis klimatilpasning, bedre analyser og styrket overvåking for å forebygge hendelser.

Foto: Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



***Statens vegvesen går inn i 2026 i et stadig mer komplekst samfunnsbilde preget av klimaendringer, teknologisk utvikling og et mer krevende sikkerhetspolitisk landskap. Erfaringene fra 2025 viser behov for økt tempo i arbeidet med å sikre et robust, trygt og bærekraftig veinett, samtidig som etaten må være forberedt på raskere omstillinger i drift og planlegging.***

Klimaendringene gir hyppigere ekstremvær, økt skred- og flomrisiko og større belastning på utsatte strekninger. Dette forsterker behovet for mer presis klimatilpasning, bedre analyser og styrket overvåking for å forebygge hendelser. Samtidig blir hensynet til naturinngrep og økologi viktigere og krever mer helhetlige avveielinger og langsiktige vurderinger.

Det sikkerhetspolitiske bildet og økende digital sårbarhet understreker viktigheten av god beredskap, tydelige roller og robuste tekniske systemer. I lys av at 2026 er totalforsvarsår, blir hverdagsberedskapen, styrket cybersikkerhet og bedre situasjonsforståelse særlig viktig for å sikre et transportnett som tåler større belastninger og kan opprettholde kritiske funksjoner.

Overgangen til et mer klimavennlig transportsystem fortsetter, med Statens vegvesen som en sentral aktør i å redusere utslipp. Økt elektrifisering av kjøretøy, nye energiløsninger, krav til utslippsfrie anleggsplasser og gjenbruk av materialer vil være viktige virkemidler. Regelverksutvikling og oppdaterte standarder må sikre at omstillingen skjer trygt og fremtidsrettet på en økonomisk bærekraftig måte.

Hendelseshåndtering og mer effektiv transportstyring er sentralt for å øke mobiliteten i landet. Teknologisk utvikling – blant annet innen kunstig intelligens, automatiserte analyser og sensorteknologi – vil endre hvordan veinettet planlegges og forvaltes. For å utnytte potensialet må datakvaliteten styrkes og arbeidsprosesser videreutvikles, samtidig som samarbeid med forsknings- og teknologimiljøer økes. Utviklingen innen automatiserte kjøretøy og intelligente transportsystemer krever aktiv innsats innen både regelverk og tilrettelegging.

Trafikksikkerhet forblir et sentralt samfunns mål. Utviklingen i 2025 viser behov for tydeligere og mer målrettede tiltak, særlig for utsatte trafikantergrupper. Arbeid med data og analyser gir nye muligheter for mer presise tiltak, og trafikksikkerhet må ses i sammenheng med fremkommelighet og mobilitet.

Mobiliteten i byområder endrer seg raskt. Helhetlig planlegging og tett samhandling mellom aktører er nødvendig for å møte krav innen miljø, befolkningsvekst og endrede reisemønstre. Samtidig er god fremkommelighet på veinettet avgjørende for både næringsliv og samfunnsliv i hele landet.

Statens vegvesen fortsetter innsatsen for å få mer sikker og trygg mobilitet for pengene.



## 6. Årsregnskap



Veioppmerking av sykkelvei med to felt, pil og sykkelsymbol (1039), Solheimsgaten ved Danmarks plass i Bergen. Sykkelandelen nasjonalt er stabil på rundt 5 pst. i 2025. Selv om andelen er stabil, øker antall sykkelturet som følge av befolkningsvekst. Gjennom byveksttalene arbeides det systematisk for å fremme sykling. Foto: Silje Drevdal, 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 26. november 2025 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 god økonomistyring og har i 2025 holdt seg innenfor de tildelte midler knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen». Statens vegvesen disponerte totalt 37 236 mill. kr knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» inklusive 82 mill. kr i merinntekter. Av dette benyttet Statens vegvesen 36 280 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 20. desember 2024. Dette medførte et samlet mindreforbruk på 951 mill. kr for kap. 1320.

I tillegg disponerte Statens vegvesen 7 238 mill. kr knyttet til kap. 1332 «Transport i byområder mv.». Statens vegvesen har regnskapsført 6 587 mill. kr på dette kapittel som medførte et mindreforbruk på 624 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 1 018 mill. kr. Det ble imidlertid kun brukt 911 mill. kr som innebar at Statens vegvesen holdt seg innenfor den gitte fullmakt.

Artskontorapporteringen viser at netto rapporterte driftsutgifter utgjorde 30 802 mill. kr i 2025. Det er en økning på 2 754 mill. kr fra 2024. Økningen skyldes i hovedsak følgende forhold:

- I 2025 var de samlede utbetalinger til lønn og sosiale utgifter 5 124 mill. kr som innebærer en økning på 427 mill. kr fra 2024. Som følge av virkningen av lønnsoppgjøret for 2024 på 120 mill. kr ble forforskjøvet til 2025 ble økningen høyere enn hva den normalt sett ville ha vært.
- Det ble i 2025 utbetalt 9 653 mill. kr til drift og vedlikehold av riksveier. Dette er en økning på 470 mill. kr fra 2024.



- I 2025 ble det utbetalt 17 987 mill. kr i forbindelse med investeringer på riksvei. Dette er en økning fra 2024 på 1 487 mill. kr. Ring 1 Regjeringskvartalet samt prosjekter på riksvei som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd og forskudd er inkludert.

### TILLEGGSOPPLYSNINGER

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet per 13.03.2026.

Oslo, 13. mars 2026

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 26. november 2025 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. Den 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 2025 mottatt en belastningsfullmakt på kap. 1511 post 30. 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. Den avgitte fullmakten fremkommer i note B til bevilgningsoppstillingen. Statens vegvesen har i 2025 avgitt en belastningsfullmakt til Folkehelseinstituttet.



Fra 2025 er ny note C inkludert i bevilgningsrapporteringen. Denne gir en oversikt over bindinger på fremtidige års bevilgninger. Noten skal opplyse om avtaler om leie av kontorlokaler og andre vesentlige leieavtaler samt avtaler om vesentlige kjøp av tjenester med varighet utover budsjettåret.

### Artskontorrapporteringen

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

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser note 8 til artskontorrapporteringen sammenhengen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen spesifisering av bokført avregning med statskassen. Noten 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, er bokført.

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



## 6.2 Bevilgningsrapportering med noter

### Utgifter

| Utgifts-kapittel       | Kapittelnavn                                 | Post | Posttekst                                                 | Note | Samlet tildeling 2025 | Regnskap 2025         | Merutgift (-) og mindreutgift |
|------------------------|----------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------|------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------|
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 01   | Driftsutgifter                                            | A, B | 5 124 236 000         | 4 949 224 178         | 175 011 822                   |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 22   | Drift og vedlikehold av riksveier                         | A, B | 11 098 000 000        | 10 982 969 659        | 115 030 341                   |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 28   | Trafikant- og kjøretøytilsyn                              | A, B | 2 498 074 000         | 2 411 096 309         | 86 977 691                    |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 29   | OPS-prosjekter                                            | A, B | 2 444 321 000         | 2 370 629 480         | 73 691 520                    |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 30   | Riksveiinvesteringer                                      | A, B | 11 158 096 000        | 10 937 364 983        | 220 731 017                   |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 61   | Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene           | A, B | 450 700 000           | 450 700 000           | 0                             |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 64   | Utbedring på fylkesveier for tømmertransport              | A, B | 12 500 000            | 2 434 956             | 10 065 044                    |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 65   | Tilskudd til fylkesveier                                  | A, B | 10 000 000            | 10 000 000            | 0                             |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 66   | Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer            | A, B | 48 500 000            | 25 530 100            | 22 969 900                    |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 67   | Militær mobilitet på fylkesveier                          | A, B | 50 000 000            | 25 197 483            | 24 802 517                    |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 72   | Tilskudd til riksvei-ferjedriften                         | A, B | 3 424 600 000         | 3 279 419 055         | 145 180 945                   |
| 1320                   | Statens vegvesen                             | 73   | Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene | A, B | 835 100 000           | 835 000 000           | 100 000                       |
| 1511                   | Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal | 30   | Ombygging av Ring 1                                       |      |                       | 911 483 319           |                               |
| 1332                   | Transport i byområder mv.                    | 63   | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter           | A, B | 2 396 756 000         | 2 330 055 754         | 66 700 246                    |
| 1332                   | Transport i byområder mv.                    | 66   | Tilskudd til byområder                                    | A, B | 4 841 193 000         | 4 256 675 769         | 584 517 231                   |
| <b>Sum utgiftsført</b> |                                              |      |                                                           |      | <b>44 392 076 000</b> | <b>43 777 781 044</b> | <b>1 525 778 274</b>          |

| Inntekts-kapittel                                  | Kapittelnavn                                                 | Post | Posttekst                                | Note | Samlet tildeling 2025 | Regnskap 2025         | Merinntekt og mindreinntekt (-) |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------|------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|
| 4320                                               | Statens vegvesen                                             | 01   | Salgsinntekter m.m.                      | B    | 166 700 000           | 208 588 228           | 41 888 228                      |
| 4320                                               | Statens vegvesen                                             | 02   | Diverse gebyrer                          | B    | 475 900 000           | 505 631 487           | 29 731 487                      |
| 4320                                               | Statens vegvesen                                             | 03   | Refusjoner fra forsikringsselskaper      | B    | 136 300 000           | 109 361 546           | -26 938 454                     |
| 4320                                               | Statens vegvesen                                             | 04   | Billettinntekter fra riksveiferjedriften | B    | 735 000 000           | 772 022 654           | 37 022 654                      |
| 5309                                               | Tilfeldige inntekter                                         | 29   | Ymse                                     |      |                       | 44 010 454            |                                 |
| 5605                                               | Renter av statskassens kontantbeholdning og andre fordringer | 83   | Renter av alminnelige fordringer         |      |                       | 2 390 060             |                                 |
| 5700                                               | Arbeidsgiveravgift                                           | 72   | Arbeidsgiveravgift                       |      |                       | 584 492 514           |                                 |
| <b>Sum inntektsført</b>                            |                                                              |      |                                          |      | <b>1 513 900 000</b>  | <b>2 226 496 943</b>  | <b>712 596 943</b>              |
| <b>Netto rapportert til bevilgnings-regnskapet</b> |                                                              |      |                                          |      | <b>42 878 176 000</b> | <b>41 551 284 102</b> |                                 |



| Deposita og avsetninger                                                     |                                                |  | Regnskap 2025  |  |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--|----------------|--|
| 8400                                                                        | Avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet |  | 205 300 000    |  |
| Sum Netto rapport direkte i kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet |                                                |  | 205 300 000    |  |
| Netto rapportert til bevilgnings- og kapitalregnskapet                      |                                                |  | 41 756 584 102 |  |

| Kapitalkontoer     |                                       |  | Regnskap 2025   |  |
|--------------------|---------------------------------------|--|-----------------|--|
| 60085701           | Norges Bank KK / innbetaling          |  | 14 994 833 530  |  |
| 60085702           | Norges Bank KK / utbetaling           |  | -56 612 053 489 |  |
| 713160             | Endring mellomværende med statskassen |  | -139 364 143    |  |
| Sum kapitalkontoer |                                       |  | -41 756 584 102 |  |
| Sum rapport        |                                       |  | 0               |  |

### Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet 31.12.2025

| Konto                                  | Tekst                                              | Note | 2025         | 2024         | Endring      |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------|------|--------------|--------------|--------------|
| 6280                                   | Leieboerinnskudd                                   |      | 3 981 500    | 3 981 500    | 0            |
| 6500                                   | Forskudd (valutakonto utenom konsernkontosystemet) | D    | 188 268      | 32 706 436   | -32 518 168  |
| 8400                                   | Forskudd veianlegg                                 | 3    | -605 261 002 | -810 561 002 | 205 300 000  |
| 713160                                 | Mellomværende med statskassen                      | 8    | 94 040 886   | 233 405 028  | -139 364 142 |
| Sum beholdninger til kapitalregnskapet |                                                    |      | -507 050 349 | -540 468 038 | 33 417 689   |

## Note A Forklaring av samlet tildeling

Beløp i 1 000 kr.

| Kapittel og post | Postnavn                                                  | Overført fra 2024 | Tildeling 2025 | Samlet tildeling |
|------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------|----------------|------------------|
| 1320.01          | Driftsutgifter                                            | 263 912           | 4 860 324      | 5 124 236        |
| 1320.22          | Drift og vedlikehold av riksveier                         | 0                 | 11 098 000     | 11 098 000       |
| 1320.28          | Trafikant- og kjøretøytilsyn                              | 116 174           | 2 381 900      | 2 498 074        |
| 1320.29          | OPS-prosjekter                                            | 55 321            | 2 389 000      | 2 444 321        |
| 1320.30          | Riksveiinvesteringer                                      | 293 896           | 10 864 200     | 11 158 096       |
| 1320.61          | Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene           | 0                 | 450 700        | 450 700          |
| 1320.64          | Utbedring på fylkesveier for tømmertransport              | 12 500            | 0              | 12 500           |
| 1320.65          | Tilskudd til fylkesveier                                  | 10 000            | 0              | 10 000           |
| 1320.66          | Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer            | 8 500             | 40 000         | 48 500           |
| 1320.67          | Militær mobilitet på fylkesveier                          | 0                 | 50 000         | 50 000           |
| 1320.72          | Tilskudd til riksveiferjedriften                          | 80 500            | 3 344 100      | 3 424 600        |
| 1320.73          | Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene | 0                 | 835 100        | 835 100          |
| 1332.63          | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter           | 361 756           | 2 035 000      | 2 396 756        |
| 1332.66          | Tilskudd til byområder                                    | 294 193           | 4 547 000      | 4 841 193        |
| Sum              |                                                           | 1 496 752         | 42 895 324     | 44 392 076       |



## Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overført beløp til 2026

Beløp i 1 000 kr.

| Kapittel og post | Stikkord                                                              | Mer-utgift (-) / mindre-utgift | Utgiftsført av andre iht. avgitte belastnings-fullmakter | Merutgift (-)/mindre-utgift etter avgitte belastnings-fullmakter | Merinntekter / mindre-inntekter (-) | Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning | Innsparinger (-) | Sum grunnlag for overføring | Maks overført beløp* | Mulig overført beløp beregnet av virksomheten |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|----------------------|-----------------------------------------------|
| 1320.01          |                                                                       | 175 012                        | -5 628                                                   | 169 383                                                          | 3 369                               |                                                                                |                  | 172 752                     | 243 016              | 172 752                                       |
| 1320.22          | kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30                    | 115 030                        |                                                          | 115 030                                                          | -22 938                             |                                                                                |                  | 92 092                      | 21459300             | 92 092                                        |
| 1320.28          | kan overføres                                                         | 86 978                         |                                                          | 86 978                                                           | 56 631                              |                                                                                |                  | 143 609                     | 4716500              | 143 609                                       |
| 1320.29          | kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30                    | 73 692                         |                                                          | 73 692                                                           |                                     |                                                                                |                  | 73 692                      | 4269300              | 73 692                                        |
| 1320.30          | kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og kap. 1332 post 66 | 220 731                        |                                                          | 220 731                                                          | 7 619                               |                                                                                |                  | 228 350                     | 21234300             | 228 350                                       |
| 1320.61          |                                                                       | 0                              |                                                          |                                                                  |                                     |                                                                                |                  |                             |                      |                                               |
| 1320.64          | kan overføres                                                         | 10 065                         |                                                          | 10 065                                                           |                                     |                                                                                |                  | 10 065                      | 17 800               | 10 065                                        |
| 1320.65          |                                                                       |                                |                                                          |                                                                  |                                     |                                                                                |                  |                             | 510 400              |                                               |
| 1320.66          | kan overføres                                                         | 22 970                         |                                                          | 22 970                                                           |                                     |                                                                                |                  | 22 970                      | 63 600               | 22 970                                        |
| 1320.67          | kan overføres                                                         | 24 803                         |                                                          | 24 803                                                           |                                     |                                                                                |                  | 24 803                      | 50 000               | 24 803                                        |
| 1320.72          | kan overføres                                                         | 145 181                        |                                                          | 145 181                                                          | 37 023                              |                                                                                |                  | 182 204                     | 6560100              | 182 204                                       |
| 1320.73          |                                                                       | 100                            |                                                          | 100                                                              |                                     |                                                                                |                  |                             |                      |                                               |
| 1332.63          | kan overføres                                                         | 66700                          |                                                          | 66 700                                                           |                                     |                                                                                |                  | 66 700                      | 4166500              | 66 700                                        |
| 1332.66          | kan overføres, kan nyttes under post 30                               | 584 517                        |                                                          | 584 517                                                          |                                     |                                                                                |                  | 584 517                     | 8464500              | 584 517                                       |
| <b>Sum</b>       |                                                                       | <b>1525779</b>                 | <b>-5 628</b>                                            | <b>1 520 050</b>                                                 | <b>81 704</b>                       |                                                                                |                  | <b>1 601 754</b>            | <b>78 615 416</b>    | <b>1 601 754</b>                              |

\*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

## Statens vegvesen – delegerte fullmakter

Statens vegvesen har i 2025 fått følgende fullmakter, jf. Prop. 1 S (2024–2025) og Innst. 13 S (2024–2025) med supplerende tildelingsbrev, delegert fra Samferdselsdepartementet. Nærmere omtale av fullmaktene er gitt i årsrapporten.

### 1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

#### Merinntektsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

| 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                |



### Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan 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                                     | Samlet ramme    |
|------|------|------------------------------------------------|-----------------|
| 1320 |      | Statens vegvesen                               |                 |
|      | 66   | Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøet | 20 mill. kroner |
|      | 67   | Militær mobilitet på fylkesveier               | 50 mill. kroner |

### Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

1. Forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

| Kap. | Post | Betegnelse                                        | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1320 |      | Statens vegvesen                                  |                                             |                                                |
|      | 30   | Riksveiinvesteringer: Prosjekt uten kostnadsramme | 9 840 mill. kroner                          | 4 430 mill. kroner                             |

2. Forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kr, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

| Kap. | Post | Betegnelse                                                              | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser |
|------|------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1320 |      | Statens vegvesen                                                        |                                             |
|      | 30   | Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv | 500 mill. kroner                            |

3. Gjennomføre de tidligere godkjente investeringsprosjektene:

| Prosjekt                               | Innenfor en endret kostnadsramme på: |
|----------------------------------------|--------------------------------------|
| Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene | 1 277 mill. kroner                   |

Fullmakten gjelder også forpliktelser som blir inngått i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammene er i 2025-kroner. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammene i senere budsjettår.

Samferdselsdepartementet delegerer fullmakten som gjelder rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene til Statens vegvesen.

4. Starte opp, medregnet foreta bestillinger og gi tilsagn i følgende investeringsprosjekter:

| Prosjekt                         | Innenfor en kostnadsramme på: |
|----------------------------------|-------------------------------|
| Fellesprosjektet Arna–Stanghelle | 49 331 mill. kroner           |
| E45 Kløfta                       | 2 059 mill. kroner            |

Fullmakten gjelder gjeld og forpliktelser som blir inngått i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen til det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutajustere kostnadsrammene i senere år.



### **Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider**

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

- forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

| Kap  | Post | Betegnelse                        | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|------|-----------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1320 |      | Statens vegvesen                  |                                             |                                                |
|      | 22   | Drift og vedlikehold av riksveier | 22 200 mill. kroner                         | 7 770 mill. kroner                             |

### **Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester**

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

| Kap  | Post | Betegnelse                       | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|------|----------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1320 |      | Statens vegvesen                 |                                             |                                                |
|      | 72   | Tilskudd til riksveiferjedriften | 34 750 mill. kroner                         | 4 000 mill. kroner                             |

### **Salg og bortfeste av fast eiendom**

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.”

### **Statlig delgaranti i bompengeprosjekter**

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å gi tilsagn om statlig selvskyldnergaranti:

- for inntil 684 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- fylke
- for inntil 3 964 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus fylke.

Det er et vilkår for garantistillelse at Vestland fylkeskommune og Akershus fylkeskommune stiller samme type garanti for den resterende delen av det maksimale garantibeløpet på henholdsvis 1 367 mill. kroner og 7 928 mill. kroner. Det kreves ikke garantiprovisjon for den statlige delgarantien.»

### **Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen**

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.”

### **Fullmakt til å nettopostere i statsregnskapet og postere mot mellomværendet med statskassen**

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

- Nettopføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevningssystemer for bompenge.
- Føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenge frem til de blir brukt og blir nettopført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.”



## 2. Fullmakter etter bevilgningsreglementet

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

«Finansdepartementet har i rundskriv R-110 av 20. juni 2023 fastsatt fullmakter i henhold til bevilgningsreglementet. Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2025, jf. pkt. 2.3 i rundskrivet. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, 22 Drift og vedlikehold og 28 Trafikant og kjøretøytilsyn, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Statens vegvesen nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den fremtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2025 må Statens vegvesen vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Statens vegvesen nøye vurdere de budsjettmessige konsekvensene av avtalene. Dersom det ikke er budsjettmessig dekning for en avtale, må den legges frem for Samferdselsdepartementet før den blir inngått, slik at ev. behov for bevilgninger kan bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.»

## 3. Andre fullmakter

### **Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten**

«Justis- og beredskapsdepartementet fastsatte i 2017 rundskriv G-01/2017 om erstatningskrav mot staten – belastning av budsjettkapittel 471 Statens erstatningsansvar og Stortingets vederlagsordning, post 71 Erstatningsansvar, og frafall av foreldelsesinnsigelse. Samferdselsdepartementet delegerer med dette til Statens vegvesen myndighet til å behandle erstatningskrav mot staten og samtykke i erstatningsbetalinger når kravet ikke overstiger 3 mill. kr. Alle saker av prinsipiell karakter skal forelegges Samferdselsdepartementet. For saker over 2 mill. kr ber departementet Statens vegvesen sende varsel til Samferdselsdepartementet umiddelbart etter at kravet har kommet inn.

Fullmakten kan videredelegeres internt, men departementet forutsetter da at Statens vegvesen har et opplegg for å følge opp utøvelsen av en ev. delegert fullmakt, slik at praktiseringen blir mest mulig ensartet.

For øvrig vises det til Samferdselsdepartementets brev av 24. mai 2017 og til bestemmelsene i rundskriv G-01/2017.»

### **Fullmakt til å fravike kontantprinsippet ved føring av inntekter og utgifter i riksveiferjedriften**

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å fravike § 3 tredje ledd (kontantprinsippet) i Bevilgningsreglementet ved å bruttoføre billettinntekter i bruttokontrakter på inntektssiden i statsbudsjettet under kap. 4320 Statens vegvesen, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften, og utgiftsføre et tilsvarende beløp under kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.» Jf. Prop. 1 S (2025–2026) og Prop. 17 S (2025–2026).



## 4. Belastningsfullmakter

- Det er i 2025 stilt til disposisjon for Helse- og omsorgsdepartementet inntil 7 mill. kr til finansiering av «Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk»
- Fullmakt til å belaste kap. 1511, post 30 Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1. Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 11 for 2025 videregodelegert til Statens vegvesen fullmakt fra Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet til å belaste Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets kap. 1511, post 30, med inntil 865,2 mill. kr i 2025. Fullmakten ble økt til med 153 mill. kr, til 1 018,2 mill. kr i supplerende tildelingsbrev nr. 19 for 2025.

### Note C Oversikt over bindinger på fremtidige års bevilgninger

#### Avtaler om leie av kontorlokaler og kombinerte bygg

| Gjenværende varighet per 31.12.25 | Årlig leiebeløp    | Av neste års bevilgning | Av senere års bevilgning | Samlet binding på fremtidige års bevilgninger |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|
| Varighet inntil 1 år              | 3 160 000          | 3 160 000               | 0                        | 3 160 000                                     |
| Varighet 1–5 år                   | 123 050 000        | 123 050 000             | 276 610 000              | 399 730 000                                   |
| Varighet over 5 år                | 192 480 000        | 192 480 000             | 1 686 320 000            | 1 878 840 000                                 |
| <b>Totalt</b>                     | <b>318 690 000</b> | <b>318 690 000</b>      | <b>1 962 930 000</b>     | <b>2 281 730 000</b>                          |

#### Andre vesentlige leieavtaler\*

| Gjenværende varighet per 31.12.25 | Årlig leiebeløp    | Av neste års bevilgning | Av senere års bevilgning | Samlet binding på fremtidige års bevilgninger |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|
| Varighet inntil 1 år              | 13 026 000         | 13 026 000              | 0                        | 13 026 000                                    |
| Varighet 1–5 år                   | 135 580 000        | 135 580 000             | 343 680 000              | 479 260 000                                   |
| Varighet over 5 år                | 88 650 000         | 88 650 000              | 884 120 000              | 972 770 000                                   |
| <b>Totalt</b>                     | <b>237 256 000</b> | <b>237 256 000</b>      | <b>1 227 800 000</b>     | <b>1 465 056 000</b>                          |

#### Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester

| Gjenværende varighet per 31.12.25 | Årlig leiebeløp    | Av neste års bevilgning | Av senere års bevilgning | Samlet binding på fremtidige års bevilgninger |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|
| Varighet inntil 1 år              | 13 026 000         | 13 026 000              | 0                        | 13 026 000                                    |
| Varighet 1–5 år                   | 135 580 000        | 135 580 000             | 343 680 000              | 479 260 000                                   |
| Varighet over 5 år                | 88 650 000         | 88 650 000              | 884 120 000              | 972 770 000                                   |
| <b>Totalt</b>                     | <b>237 256 000</b> | <b>237 256 000</b>      | <b>1 227 800 000</b>     | <b>1 465 056 000</b>                          |

\*Andre vesentlige leieavtaler gjelder leie av andre typer bygg enn kontorlokaler og kombinerte bygg, parkeringsplasser, leasing av kjøretøy samt leie av kontorutstyr til Norsk vegmuseum. Leie av boliger til ansatte samt leie av kontorrigger og areal er ikke tatt med.

### Note D Konto 6500 Forskudd

|                           | 2025           | 2024              | Endring            |
|---------------------------|----------------|-------------------|--------------------|
| Valutakonto EU-prosjekter | 188 268        | 32 706 436        | -32 518 168        |
| <b>Sum</b>                | <b>188 268</b> | <b>32 706 436</b> | <b>-32 518 168</b> |

Se note 6 for forklaring.



## 6.3 Artskontorapportering med noter

Oppstilling av artskontorapportering 31.12.2025:

| Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | note | 2025                 | 2024                 |
|------------------------------------------------------|------|----------------------|----------------------|
| Innbetalinger fra gebyrer                            | 1    | 503 694 527          | 494 893 192          |
| Innbetaling tilskudd til riksveier                   | 1    | 6 802 006 487        | 7 425 058 391        |
| Innbetaling øvrige tilskudd                          | 1    | 21 001 997           | 12 392 916           |
| Salgs- og leieinntekter                              | 1    | 1 202 180 384        | 1 134 680 960        |
| Erstatning                                           | 1    | 112 521 198          | 84 001 540           |
| Andre inntekter                                      | 1    | 90 685 535           | 46 761 495           |
| <b>Sum innbetalinger fra drift</b>                   |      | <b>8 732 090 128</b> | <b>9 197 788 494</b> |

| Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | note |                       |                       |
|-----------------------------------------------------|------|-----------------------|-----------------------|
| Lønn og personalutgifter                            | 2    | 5 124 524 322         | 4 696 908 086         |
| Andre utbetalinger til drift                        | 3    | 34 410 024 656        | 32 548 524 811        |
| <b>Sum utbetalinger fra drift</b>                   |      | <b>39 534 548 978</b> | <b>37 245 432 897</b> |

|                                         |  |                       |                       |
|-----------------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>Netto rapporterte driftsutgifter</b> |  | <b>30 802 458 850</b> | <b>28 047 644 403</b> |
|-----------------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|

| Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | note |                    |                    |
|-----------------------------------------------------------------------|------|--------------------|--------------------|
| Utbetaling til investering i bygninger, tomter og maskiner            | 5    | 134 772 598        | 136 439 111        |
| Utbetaling av finansutgifter                                          | 4    | 29 941 613         | 44 477 899         |
| <b>Sum investerings og finansutgifter</b>                             |      | <b>164 714 211</b> | <b>180 917 010</b> |

|                                                          |  |                    |                    |
|----------------------------------------------------------|--|--------------------|--------------------|
| <b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b> |  | <b>164 705 163</b> | <b>180 901 754</b> |
|----------------------------------------------------------|--|--------------------|--------------------|

| Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten            | note |                   |          |
|-------------------------------------------------------------------|------|-------------------|----------|
| Innbetaling av skatter og avgifter m.m.                           | 6    | 37 406 680        | 0        |
| <b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b> |      | <b>37 406 680</b> | <b>0</b> |

| Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten            | note |                       |                       |
|------------------------------------------------------------------|------|-----------------------|-----------------------|
| Tilskudd                                                         | 7    | 11 215 013 117        | 10 971 450 000        |
| <b>Sun tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b> |      | <b>11 215 013 117</b> | <b>10 971 450 000</b> |

| Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler |  |                     |                     |
|----------------------------------------------------|--|---------------------|---------------------|
| Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler |  |                     |                     |
| Arbeidsgiveravgift (kap 5700 inntekt)              |  | -584 492 514        | -547 467 398        |
| Tilfeldige inntekter (kap. 5309 inntekt)           |  | -8 993 834          | -8 357 744          |
| <b>Netto rapportert på felleskapitler</b>          |  | <b>-593 486 348</b> | <b>-555 825 143</b> |

|                                                                               |  |                       |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet før deposita og avsetninger</b> |  | <b>41 551 284 102</b> | <b>38 644 171 015</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|

| Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet            |  |                    |                    |
|-----------------------------------------------------------------------|--|--------------------|--------------------|
| Forskudd til veiarbeid (konto 840013)                                 |  | 205 300 000        | 105 100 000        |
| <b>Sum Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet</b> |  | <b>205 300 000</b> | <b>105 100 000</b> |

|                                                   |  |                       |                       |
|---------------------------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b> |  | <b>41 756 584 102</b> | <b>38 749 271 013</b> |
|---------------------------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|



| Oversikt mellomværende med statskassen                   | note     | 2025              | 2024               |
|----------------------------------------------------------|----------|-------------------|--------------------|
| <b>Eiendeler og gjeld</b>                                |          |                   |                    |
| Leieboerinnskudd                                         |          | 101 500           | 101 500            |
| Forskudd leverandører                                    |          | 376               | 376 *              |
| Fordringer på ansatte                                    |          | 1 259 510         | 770 410            |
| Kontanter på trafikkstasjonene                           |          | 1 214 772         | 1 356 308          |
| Bankkonti utenom konsernkontosystemet – EU prosjekter    |          | 188 268           | 32 706 435         |
| Andre kortsiktige fordringer                             |          | 711 045           | 853 923 *          |
| Skyldig skattetrekk og andre trekk                       |          | -208 204 655      | -173 165 938       |
| Skyldig offentlige avgifter                              |          | 5 632 137         | 5 336 641          |
| Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse **)      |          | -149 425 245      | -174 951 257       |
| Mottatte forskuddsbetalinger til riksveiinvesteringer    |          | 605 261 002       | 810 561 002        |
| Lønn (negativ netto, for mye utbetalt m.m.)              |          | 193 724           | 221 760            |
| Differanse på bank og andre uidentifiserte innbetalinger |          | -1 103 133        | -41 077 626        |
| Udisponerte bompenger                                    |          | -156 469 167      | -196 602 071       |
| Motpost EU-konto                                         |          | -188 268          | -32 706 436 *      |
| Annen kortsiktig gjeld                                   |          | -5 130 979        | 0                  |
| <b>Sum mellomværende med statskassen</b>                 | <b>8</b> | <b>94 040 886</b> | <b>233 405 028</b> |

\* I årsregnskapet med noter for Statens vegvesen for 2024 var disse summene slått sammen i et beløp på -31 852 137 som fremkom i linjen som var kalt «Annen gjeld og krav».

\*\*Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen.

## Note 1: Innbetalinger fra drift

Statens vegvesen mottok 8 732 mill. kr i innbetalinger fra drift i 2025 som etterfølgende tabell viser:

| Innbetaling fra gebyrer            | 31.12.2025         | 31.12.2024         |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Førerkort                          | 376 189 395        | 363 630 237        |
| Dagprøvekjennermerke               | 22 623 929         | 27 871 596         |
| Myndighetskontroller               | 36 823 995         | 36 207 968         |
| Påskiltingsgebyr                   | 3 067 817          | 8 262 912          |
| Transportlisenser                  | 40 797 810         | 38 329 660         |
| Godkjenningsgebyr                  | 17 167 900         | 13 733 220         |
| Øvrige gebyrer                     | 7 023 681          | 6 857 599          |
| <b>Sum innbetaling fra gebyrer</b> | <b>503 694 527</b> | <b>494 893 192</b> |

| Innbetaling fra tilskudd og overføringer                |                      |                      |
|---------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Tilskudd til driftsoppgaver                             | 18 876 997           | 8 892 916            |
| Tilskudd til investeringsoppgaver                       | 2 125 000            | 3 500 000            |
| Tilskudd til investeringsoppgaver fra bompengeselskaper | 6 802 006 487        | 7 425 058 391        |
| <b>Sum innbetaling fra tilskudd og overføringer</b>     | <b>6 823 008 484</b> | <b>7 437 451 307</b> |

| Salgs- og leieinnbetalinger                                 |            |            |
|-------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Salg av kjennemerker                                        | 2 928 665  | 3 345 088  |
| Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter | 52 709 404 | 57 864 006 |



| Innbetaling fra gebyrer                                   | 31.12.2025           | 31.12.2024           |
|-----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Personlige bilskilt                                       | 7 743 810            | 7 725 600            |
| Følgetransport                                            | 25 861 091           | 26 124 915           |
| Billettinntekter fra riksveiferjedrift                    | 772 022 654          | 693 042 775          |
| Innbetaling fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter | 112 418 161          | 108 894 895          |
| Salg av tjenester til fylkeskommuner                      | 11 338 278           | 26 365 370           |
| Leieinntekter                                             | 58 790 911           | 56 660 217           |
| Øvrige inntekter                                          | 158 367 410          | 154 658 095          |
| <b>Sum salgs- og leieinnbetalinger</b>                    | <b>1 202 180 384</b> | <b>1 134 680 960</b> |
| Andre innbetalinger                                       |                      |                      |
| Refusjoner fra forsikringsselskaper                       | 112 521 198          | 84 001 540           |
| Salgssum anleggsmidler                                    | 90 084 838           | 46 704 295           |
| Andre innbetalinger                                       | 600 697              | 57 200               |
| <b>Sum andre innbetalinger</b>                            | <b>203 206 733</b>   | <b>130 763 035</b>   |
| <b>Sum innbetaling fra drift</b>                          | <b>8 732 090 128</b> | <b>9 197 788 494</b> |

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

## Note 2: Utbetalinger til lønn

I 2025 var de samlede utbetalingene til lønn og sosiale utgifter 5 124 mill. kr, som innebærer en økning på 427 mill. kr fra 2024. Som følge av at virkningen av lønnsoppgjøret for 2024 ble forskjøvet til 2025 ble økningen høyere enn hva den normalt sett ville ha vært.

|                                                                       | 31.12.2025           | 31.12.2024           |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Lønn driftsoppgaver                                                   | 4 359 452 068        | 3 927 192 231        |
| Arbeidsgiveravgift                                                    | 584 467 073          | 547 467 398          |
| Pensjonsutgifter                                                      | 301 095 849          | 326 139 537          |
| Sykepenges og andre refusjoner (-)                                    | -172 310 111         | -150 536 366         |
| Andre ytelser                                                         | 51 819 443           | 46 645 285           |
| <b>Sum utbetalinger til lønn</b>                                      | <b>5 124 524 322</b> | <b>4 696 908 086</b> |
| <b>Antall utførte årsverk</b>                                         | <b>4 840</b>         | <b>4 661</b>         |
| <b>Lønn og andre ytelser til virksomhetsleder Ingrid Dahl Hovland</b> | <b>2 286 906</b>     | <b>2 091 059</b>     |

Det er ikke inngått avtale med virksomhetsleder som kan innebære fremtidige utbetalinger ved opphør eller endringer av arbeidsforhold utover lønn i rettsstilling ved utløp av åremålsperiode hvis det skulle bli aktuelt.

Pensjonspremie ble utgiftsført i regnskapet basert på den prognosen SPK hadde lagt til grunn. Premiesatsen knyttet til arbeidsgiverandelen var 9,00 pst. i både 2024 og 2025.



### Note 3: Andre utbetalinger til drift

Etterfølgende tabell viser en spesifisering av andre driftsutgifter:

| Andre utbetalinger til drift                           | Nærmere beskrevet | 31.12.2025            | 31.12.2024            |
|--------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Grunnerstatning                                        |                   | 507 404 517           | 852 121 201           |
| Fremmedytelser og entrepriser                          | Pkt. 1            | 27 639 437 601        | 25 681 831 969        |
| Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter | Pkt. 2            | 205 300 000           | 105 100 000           |
| Trafikkteknisk utstyr                                  |                   | 190 949 049           | 122 979 003           |
| Strøm til veiformål                                    |                   | 314 026 499           | 340 915 299           |
| Husleie                                                |                   | 674 773 414           | 681 052 345           |
| Vedlikehold egne bygg                                  |                   | 94 746 273            | 81 255 148            |
| Vedlikehold leide bygg                                 |                   | 89 546 048            | 59 223 639            |
| Andre utgifter til drift av eiendommer og lokaler      |                   | 229 043 294           | 239 870 615           |
| Reparasjon og vedlikehold av IKT-utstyr                |                   | 8 842 831             | 14 380 760            |
| IKT vedlikehold lisenser / programvare                 |                   | 370 248 141           | 378 553 401           |
| Reparasjon og vedlikehold av annet utstyr              |                   | 68 070 764            | 53 407 509            |
| Kjøp av IKT-utstyr                                     |                   | 78 975 575            | 70 039 566            |
| Kjøp IKT programvare                                   |                   | 35 770 710            | 19 545 356            |
| Kjøp annet utstyr                                      |                   | 106 972 553           | 91 471 862            |
| Leie IKT lisenser                                      |                   | 123 344 838           | 115 736 232           |
| Leie IKT utstyr                                        |                   | 13 350 610            | 12 216 052            |
| Leie annet utstyr                                      |                   | 91 500 709            | 80 030 075            |
| Kjøp av konsulenttenester                              | Pkt. 3            | 2 279 310 145         | 2 292 379 805         |
| Kjøp av andre fremmede tjenester                       |                   | 605 362 076           | 610 469 428           |
| Reiser og diett                                        |                   | 285 667 923           | 248 865 695           |
| Transportmidler vedlikehold og drivstoff               |                   | 63 896 440            | 65 213 648            |
| Utbetaling erstatning                                  |                   | 29 701 440            | 32 004 667            |
| Øvrige driftsutgifter                                  |                   | 303 783 205           | 299 861 538           |
| <b>Sum</b>                                             |                   | <b>32 548 524 811</b> | <b>33 501 640 554</b> |



## 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 2025 ble det utbetalt 27 639 mill. kr som medførte en økning på 1 957 mill. kr fra 2024. 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:

|                                        | 31.12.2025            | 31.12.2024            |
|----------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Drift av riksveier                     | 5 671 524 774         | 5 435 509 049         |
| Vedlikehold av riksveier               | 3 914 065 876         | 3 717 767 715         |
| Øvrig drift                            | 67 169 922            | 29 251 885            |
| <b>Sum drift</b>                       | <b>9 652 760 572</b>  | <b>9 182 528 648</b>  |
| Investering Ring 1 Regjeringskvartalet | 869 193 725           | 481 720 978           |
| Investering på riksvei                 | 17 117 483 304        | 16 017 582 343        |
| <b>Sum investering</b>                 | <b>17 986 677 029</b> | <b>16 499 303 321</b> |
| <b>Sum</b>                             | <b>27 639 437 601</b> | <b>25 681 831 969</b> |

## 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 2025 og hva som fremkommer i balansen per 31.12.2025.

|                                            | 31.12.2025          | Endring            | 31.12.2024          |
|--------------------------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320 | -605 261 001        | 205 300 000        | -810 561 001        |
| <b>Sum</b>                                 | <b>-605 261 001</b> | <b>205 300 000</b> | <b>-810 561 001</b> |

## 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.

|                                                              | 31.12.2025           | 31.12.2024           |
|--------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Konsulenttjenester til veiformål                             | 928 462 351          | 1 037 978 793        |
| Konsulenttjenester utvikling av programvare og IKT løsninger | 1 034 082 529        | 959 639 433          |
| Øvrige konsulenttjenester                                    | 316 765 265          | 294 761 579          |
| <b>Sum</b>                                                   | <b>2 279 310 145</b> | <b>2 292 379 805</b> |

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 endringene vi til enhver tid opplever. Dette har bidratt til at utgiftene knyttet til konsulenter har blitt redusert med 13 mill. kr (løpende kr) fra 2024 til 2025 noe som viderefører nedgangen i 2024.

Konsulentutgiftene er redusert med over 1 mrd. kr fra nivået i 2021, mens lønnsutgiftene har vært relativt stabile. For å effektivisere driften og redusere de interne utgiftene blir konsulenter erstattet med egne



ansatte på områder hvor det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Særlig innenfor utviklings- og digitaliseringsprosjekter har egne ansatte i økende grad overtatt oppgaver som tidligere ble utført av eksterne konsulenter.

#### Note 4: Finansinntekter og finansutgifter

| Innbetaling av finansinntekter            | 31.12.2025   | 31.12.2024    |
|-------------------------------------------|--------------|---------------|
| Renteinntekter                            | 4 032        | 14 659        |
| Valutagevinst                             | 5 016        | 597           |
| <b>Sum innbetaling av finansinntekter</b> | <b>9 048</b> | <b>15 256</b> |

| Utbetaling av finansutgifter            | 31.12.2025        | 31.12.2024        |
|-----------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Renteutgifter                           | 29 941 022        | 44 472 323        |
| Valutatap                               | 291               | 1 266             |
| Annen finansutgift                      | 300               | 4 310             |
| <b>Sum utbetaling av finansutgifter</b> | <b>29 941 613</b> | <b>44 477 899</b> |

#### Note 5: Utbetaling til investeringer

Etterfølgende tabell viser utbetalinger til investeringer i 2025. Som oversikten viser ligger investeringsnivået på samme nivå som i 2024 der den største forskjellen er økning i investeringer på IKT-utstyr.

|                                         | 31.12.2025         | 31.12.2024         |
|-----------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Tomter, bygninger og annen fast eiendom | 0                  | 7 021 990          |
| Kulturminner                            | 1 159 181          | 988 000            |
| Biler og andre transportmidler          | 6 635 767          | 12 614 352         |
| Inventar og utstyr                      | 134 038            | 2 496 856          |
| IKT-utstyr                              | 92 615 381         | 69 427 911         |
| Øvrige investeringer                    | 34 228 231         | 43 890 000         |
| <b>Sum</b>                              | <b>134 772 598</b> | <b>136 439 110</b> |

#### Note 6: Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

|                                                                   | 31.12.2025        | 31.12.2024 |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|------------|
| Tilfeldig inntekt                                                 | 37 406 680        | 0          |
| <b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b> | <b>37 406 680</b> | <b>0</b>   |

Denne inntekten er knyttet til mottatte EU-midler vedrørende prosjektet Nordic Way som ikke ble brukt de årene disse midlene var avsatt for og derfor tilbakeført som tilfeldige inntekter ved oppgjør av EU-kontoen i 2025.

#### 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 2024 og 2025 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

|                                            | 31.12.2025            | 31.12.2024            |
|--------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Tilskudd til kommuner                      | 179 603 374           | 69 884 907            |
| Tilskudd til fylkeskommuner                | 6 920 990 687         | 6 866 448 687         |
| Tilskudd til kjøp av riksveiferjetjenester | 3 279 419 055         | 3 295 116 406         |
| Tilskudd til andre                         | 835 000 000           | 740 000 000           |
| <b>Sum</b>                                 | <b>11 215 013 117</b> | <b>10 971 449 999</b> |

## Note 8 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

|                                      | 31.12.2025 Spesifisering av bokført avregning med statskassen | 31.12.2025 Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen | Forskjell             |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Finansielle anleggsmidler</b>     |                                                               |                                                                      |                       |
| Leieboerinnskudd                     | 101 500                                                       | 101 500                                                              | 0                     |
| Obligasjoner                         | 3 880 000                                                     | 0                                                                    | 3 880 000             |
| <b>Sum finansielle anleggsmidler</b> | <b>3 981 500</b>                                              | <b>101 500</b>                                                       | <b>3 880 000</b>      |
| <b>Omløpsmidler</b>                  |                                                               |                                                                      |                       |
| Kundefordringer*                     | 188 043 542                                                   | 0                                                                    | 188 043 542           |
| Forskudd leverandører                | 2 051 029 105                                                 | 376                                                                  | 2 051 028 729         |
| Fordring på ansatte                  | 1 259 510                                                     | 1 259 510                                                            | 0                     |
| Kontanter på trafikkstasjonene       | 1 214 772                                                     | 1 214 772                                                            | 0                     |
| Bankkonti utenom konsernkonto        | 188 268                                                       | 188 268                                                              | 0                     |
| Andre kortsiktige fordringer         | 711 045                                                       | 711 045                                                              | 0                     |
| <b>Sum omløpsmidler</b>              | <b>2 242 446 242</b>                                          | <b>3 373 970</b>                                                     | <b>2 239 072 271</b>  |
| <b>Sum eiendeler</b>                 | <b>2 246 427 742</b>                                          | <b>3 475 470</b>                                                     | <b>2 242 952 271</b>  |
| <b>Langsiktige gjeld</b>             |                                                               |                                                                      |                       |
| Forskudd veiarbeider**               | -482 454 001                                                  | 605 261 002                                                          | -1 210 522 002        |
| <b>Sum langsiktig gjeld</b>          | <b>-482 454 001</b>                                           | <b>605 261 002</b>                                                   | <b>-1 210 522 002</b> |
| <b>Kortsiktig gjeld</b>              |                                                               |                                                                      |                       |
| Leverandørgjeld*                     | -2 544 386 690                                                | 0                                                                    | -2 644 386 690        |
| Ubenyttede bompenger riksvei         | -163 229 792                                                  | -156 469 167                                                         | -6 760 625            |
| Pensjonsavsetning                    | 0                                                             | -149 425 245                                                         | 149 425 245           |
| Skyldig offentlige avgifter          | -8 170 278                                                    | 5 632 137                                                            | -13 802 415           |
| Skyldig skattetrekk                  | -208 411 305                                                  | -208 204 655                                                         | -206 650              |
| Innestående beløp entrepriser        | -1 120 379 803                                                | 0                                                                    | -1 120 379 803        |
| Motpost EU konto                     | -188 268                                                      | -188 268                                                             | 0                     |
| Annen kortsiktig gjeld**             | 55 476 484                                                    | -6 040 388                                                           | 90 282 986            |
| <b>Sum kortsiktig gjeld</b>          | <b>-3 989 289 652</b>                                         | <b>-514 695 586</b>                                                  | <b>-3 545 827 952</b> |
| <b>Sum gjeld</b>                     | <b>-4 471 743 653</b>                                         | <b>90 565 415</b>                                                    | <b>-4 756 349 955</b> |
| <b>Sum</b>                           | <b>-2 225 315 911</b>                                         | <b>94 040 886</b>                                                    | <b>-2 513 397 683</b> |

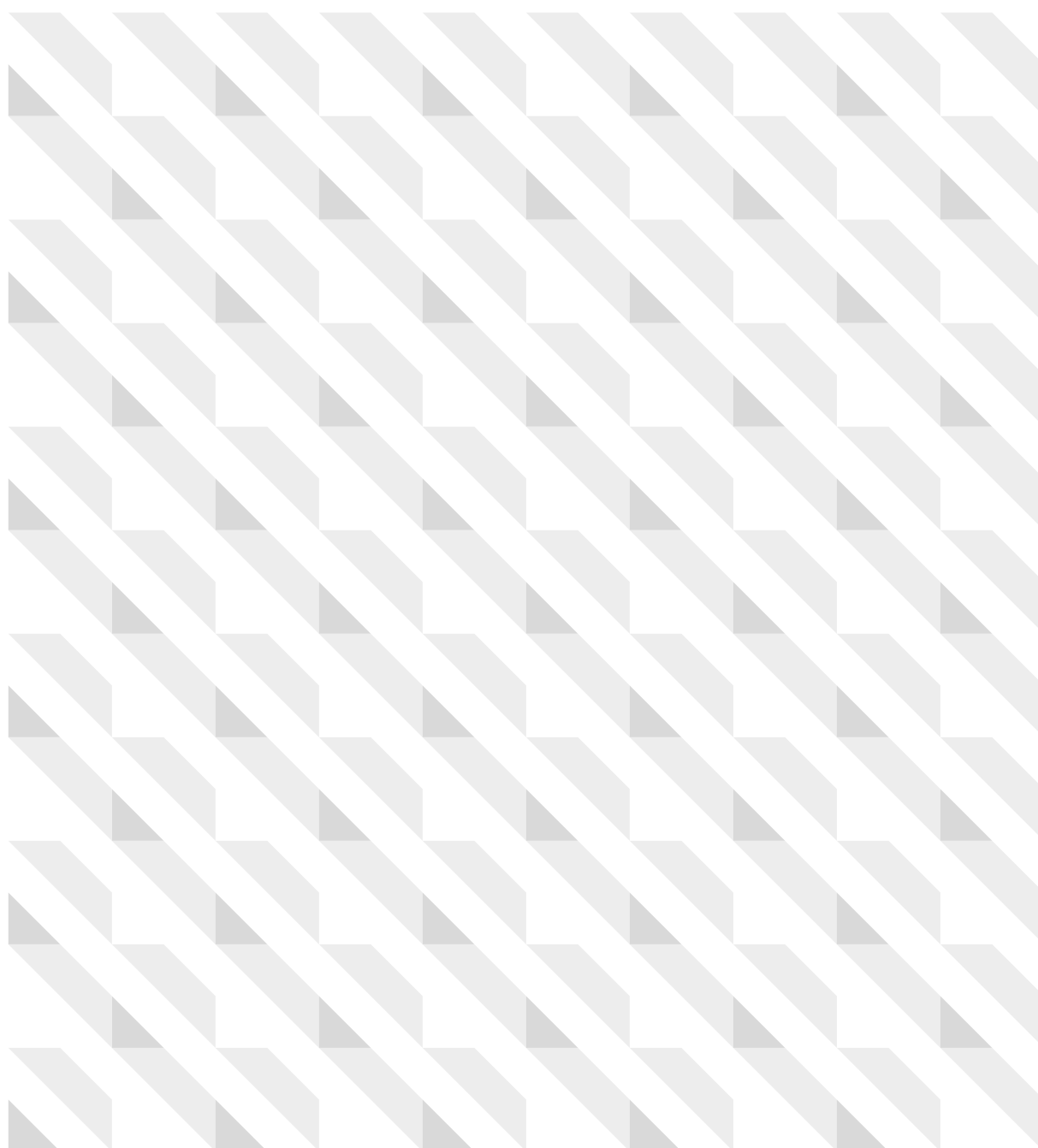
\*Statens vegvesen hadde per 31.12.2025 kundefordringer på kr 188 043 542 og leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på kr 2 593 270 092. Av leverandørgjelden er kr 97 766 804 knyttet til ikke avklarte tvister. I tabellen er det lagt til grunn at Statens vegvesen forventes å måtte betale 50 pst. av dette beløp. Basert på dette legges det til grunn en leverandørgjeld på kr 2 544 386 690.

\*\*Saldo forskudd vegarbeider er redusert direkte i note 8 med kr 122 807 000, i tillegg er annen kortsiktig gjeld tilsvarende økt med dette beløpet. Dette er gjort som en konsekvens av at to prosjekter var avsluttet tidligere år. Endringen er kun gjort i noten og vil bli korrigert i regnskapet for 2026.



# Vedlegg 1

## Nærmere om resultater





## Utvikling av veinettet

### RIKSVEIER ÅPNET FOR TRAFIKK

| Veinr. /Strekning         | Rute | Fylke    | Antall km   | Redusert reisetid (min.) |
|---------------------------|------|----------|-------------|--------------------------|
| E6 Helgeland sør          | 7a   | Nordland | 22,3        | 0,1                      |
| Rv. 94 Mollstrand-Grøtnes | 8b   | Finnmark | 5,2         | 7                        |
| E16 Bjørum - Skaret       | 5c   | Akershus | 8,4         | 2,74                     |
| <b>SUM</b>                |      |          | <b>35,9</b> | <b>9,84</b>              |

Det er ikke åpnet noen prosjekter som har registrert effekt på antallet personer bosatt langs riksvei som har fått redusert innendørs støynivå til under 38 dB i 2025 som følge av nye utbyggingsprosjekter. Flere er under arbeid, og kan ha hatt reell virkning selv om prosjektene ikke er åpnet for trafikk.

Virkningen av de nye strekningene samt utbedringen av rv. 4 er beregnet å gi en kommende årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 0,72 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:

- Rv. 4 Roa-Gran grense, Jaren-Amundrud-Lygnebakken (entreprise E03 Almenningsdelet-Lygnebakken)
- Rv. 41 Kvitesund gymnas – Kvitseidkrysset
- Rv. 9 Neset camping, kurveutbedring
- Rv. 41 Siderterreng Agder, rammekontrakt
- Rv. 41 Sør-Herefoss-Hynnekleiv, Askseåna
- E6 Sluppen viadukt – utbedring

### STATUS FOR TUNNELUTBEDRINGSPROGRAMMET

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

På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på det transeuropeiske veinettet (TERN) prioriteres. For tunnelene utenom TERN, 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 tyve tunneler på TERN, som i dag ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsdirektivet. Dette gjelder seks tunneler på strekningen Arna–Stanghelle og to på strekningen Hylland–Slæn på E16 i Vestland samt tolv tunneler på strekningen Megården–Mørsvikbotn på E6 i Nordland. I Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle er det lagt opp til anleggsstart i den første av de store entreprisene i 2026. Anleggsarbeidene på prosjektet E6 Megården–Sommerset ble startet opp i august 2025. Når disse prosjektene er åpnet for trafikk, erstatter de tolv tunneler lengre enn 500 meter på TERN. 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 forberedende arbeider i de fleste av tunnelene på TERN som i henhold til EUs tunnelsikkerhetsdirektiv skal utbedres. Det gjenstår imidlertid å avklare videre fremdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjelltunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot andre tiltak i Bergen, i hovedsak utbyggingen av Bybanen til Åsane og forlengingen av dagens Fløyfjelltunnel mot Åsane. Behovet for utbedring eller bygging av nye tunnellop for søndre del av eksisterende Fløyfjelltunnel og Eidsvågtunnel vil bli avklart nærmere i det videre arbeidet.

Tidspunktet for oppstart av utbedringen av E39 Lotetunnelen i Vestland er utsatt fordi det har vært nødvendig å gjøre nye vurderinger av omfanget av tiltak i tunnelen. Statens vegvesen gjennomfører ved behov avbøtende sikkerhetstiltak for de gjenstående tunnelene som det ikke pågår utbedringsarbeider i.

Les mer om arbeidet på våre nettsider: [Tunneloppgraderinger | Statens vegvesen](#)<sup>27</sup>.

## FERJETILBUDET PÅ RIKSVEI

Ved utgangen av 2025 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 10,7 millioner kjøretøy og 20,5 millioner personbilenheter (PBE) på disse ferjesambandene, noe som representerer en økning på hhv. 3 pst. og 3,3 pst. fra 2024. Høyest trafikkvekst hadde sambandet E6 Bognes – Skarberget på 9,2 pst. (PBE). Videre hadde både E39 Halså – Kanestråum og E39 Halhjem – Sandvikvåg en trafikkvekst på over 6 pst. (PBE).

Sambandet E39 Molde – Vestnes har hatt utfordringer med gjenstående kjøretøy på søndager gjennom sommeren. I det sambandet har antall gjenstående doblet seg fra 2024 til 2025, og årlig gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse (målt i PBE) var på rundt 50 pst. i fjor. Dette kan indikere at det fremover kan bli en betydelig økning i antall gjenstående dersom kapasiteten holdes uendret.

Fra 1. oktober 2025 startet ny kontrakt opp i sambandet rv. 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes. Sambandet skulle ha startet opp med to nye fartøy som skal driftes på 85 % hydrogen og 15 % lav- eller nullutslippsteknologi. Disse fartøyene er forsinket, og det ventes at første fartøy vil bli levert 4. kvartal 2026 og det andre fartøyet i 1. kvartal 2027. Ifm. oppstart av ny avtale får sambandet noe økt ruteproduksjon. På «vinterruta» er det en ekstra rundtur tirsdag og torsdag til øyene (8 avganger pr uke).

<sup>27</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/tunneloppgraderinger/>



For sommermånedene mai – august, er det utvidet produksjon med en ekstra ferje i 4 uker, i tillegg til flere avganger. Samlet sett tilsvarer økningen i produksjon om lag 18 %.

Tabellen under viser ferjetilbudet på riksvei ved utgangen av 2025 (vintertilbudet) og årsdøgntrafikk (ÅDT) på det enkelte samband.

| Vei           | Samband                         | Ferjer (antall/<br>PBE) | ÅDT (PBE) | Frekvens<br>Avganger per<br>døgn (antall<br>per retning) |
|---------------|---------------------------------|-------------------------|-----------|----------------------------------------------------------|
| Rv. 19        | Moss – Horten                   | 5/1000                  | 11 354    | 54                                                       |
| E39           | Mortavika – Arsvågen            | 4/930                   | 9 251     | 70                                                       |
| Rv. 13        | Hjelmeland – Skipavik – Nesvik* | 2/160                   | 1 363     | 47                                                       |
| E39           | Halhjem – Sandvikvåg            | 5/900                   | 6 526     | 54                                                       |
| E39           | Anda – Lote                     | 2/240                   | 2 559     | 53                                                       |
| E39           | Lavik – Oppedal                 | 3/360                   | 3 499     | 52                                                       |
| Rv. 13/rv. 55 | Vangsnes – Hella – Dragsvik*    | 2/160                   | 1 372     | 28                                                       |
| Rv. 5         | Mannheller – Fodnes             | 2/240                   | 3 999     | 58                                                       |
| E39           | Festøya – Solavågen             | 3/360                   | 3 396     | 51                                                       |
| E39           | Molde – Vestnes                 | 4/520                   | 5 283     | 51                                                       |
| Rv. 651       | Folkestad – Volda               | 1/100                   | 959       | 26                                                       |
| E39           | Halsa – Kanestraum              | 3/390                   | 3 081     | 50                                                       |
| Rv. 80        | Bodø – Røst – Værøy – Moskenes* | 2/200                   | 563       | 2                                                        |
| Rv. 85        | Bognes – Lødingen               | 2/240                   | 1 253     | 14                                                       |
| Rv. 827       | Drag – Kjøpsvik                 | 1/120                   | 602       | 9                                                        |
| E6            | Bognes – Skarberget             | 2/200                   | 978       | 24                                                       |

\* Frekvens på de enkelte strekningene varierer

## OPPFØLGING AV BRU- OG TUNNELOMRÅDET

Etaten gjennomfører tunnelinspeksjoner på riksvei i tråd med tunnelsikkerhetsforskriften. I 2025 ble det gjennomført 60 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 forbindelse med kollapsen av Tretten bru, har Statens vegvesen i 2025 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. Advokatfirmaet PwC ble høsten 2025 bedt om å gjennomgå Statens vegvesens arbeid med sikkerhetstilrådingene. Tiltakene konstruksjonsavdelingen/MoR har vært ansvarlig er alle gjennomført, bortsett fra den suksessive implementeringen av kravene i vegnormalene som følge av tiltak 3.

Ny bruforskrift for offentlig vei var ventet å tre i kraft i sin helhet i løpet av 2025, men er forsinket. Oppsummering av høringsinnspill og forslag til forskrift er planlagt oversendt departementet medio mars 2026. Denne vil gi grunnlag for videre arbeid i Statens vegvesen.



Statens vegvesen vedtok ny instruks for forvaltning av bru, ferjekai og andre bærende konstruksjoner (instruks for bruforvaltning) i 2025. Hensikt med ny instruks er å tydeliggjøre ansvar knyttet til rollen, samt å sikre god helhetlig forvaltning av bruene på riksveinettet. Implementering av instruksen pågår.

I 2025 er det utviklet en innsynsløsning for bru, Bruportalen, som skal bidra til å støtte oppfølging en av inspeksjonsprosessen. Bruportalen automatiserer blant annet fremstilling av inspeksjonsdata og rapportering på fremdrift, i tillegg til å levere nøkkeldata om funn på inspeksjon og avvik mellom dataregistreringer i Brutus og NVDB.

## Utvikling innen tilsyn og kontroll

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte utekontroller i perioden 2022-2025. Prosentandel er oppgitt i parentes.

| Utekontroll*                                                                                                   | 2022**          | 2023            | 2024            | 2025            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vinterperioden</b>                                   | <b>51 060</b>   | <b>56 969</b>   | <b>48 961</b>   | <b>49 138</b>   |
| Herunder antall (andel) med mangler:                                                                           |                 |                 |                 |                 |
| - Antall (andel) med ikke egnede dekk                                                                          | 1 863 (3,6 %)   | 1 540 (2,7 %)   | 1 482 (3,0 %)   | 1 691 (3,4 %)   |
| - Antall (andel) som fikk bruksforbud                                                                          | 199 (0,4 %)     | 132 (0,2 %)     | 123 (0,3 %)     | 73 (0,15 %)     |
| <b>Antall kontroller av bremsen på tunge kjøretøy</b>                                                          | <b>4 668</b>    | <b>4 934</b>    | <b>5 004</b>    | <b>4 165</b>    |
| - Herunder antall (andel) med mangler                                                                          | 2 382 (51 %)    | 2 700 (54,7 %)  | 3 036 (60,7 %)  | 2 859 (68,6 %)  |
| <b>Antall tungtransportkontroller</b>                                                                          | <b>84 351</b>   | <b>86 184</b>   | <b>96 948</b>   | <b>92 949</b>   |
| - Herunder antall (andel) med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)***                                     | 47 623 (56,5 %) | 49 503 (57,4 %) | 54 300 (56,0 %) | 52 228 (56,2 %) |
| <b>Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy</b>                                             | <b>3 657</b>    | <b>3 203</b>    | <b>3 298</b>    | <b>3 274</b>    |
| <b>Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:</b> |                 |                 |                 |                 |
| - Gebyrer                                                                                                      | 13 537          | 16 417          | 17 270          | 17 132          |
| - Anmeldelser                                                                                                  | 2 846           | 2 499           | 2 443           | 2 388           |
| <b>Antall kontroller av lette kjøretøy</b>                                                                     | <b>45 772</b>   | <b>46 654</b>   | <b>48 036</b>   | <b>45 853</b>   |
| - Herunder antall (andel) med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)                                        | 23 107 (50,5 %) | 23 405 (50,2 %) | 25 383 (52,8 %) | 23 678 (51,6 %) |
| <b>Antall kontroll av verneutstyr</b>                                                                          | <b>249 553</b>  | <b>199 158</b>  | <b>262 430</b>  | <b>228 885</b>  |
| - Herunder antall (andel) utstedte bilbeltegebyrer                                                             | 2 189 (0,9 %)   | 1 937 (1,0 %)   | 2 069 (0,8 %)   | 1 972 (0,9 %)   |

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

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

\*\*\* Fra 2026 vil vi benytte en justert tellermåte for antall mangler. Hvis det er mangel på kjøretøyet og samtidig mangel på kjøre- og hviletid så har det blitt registrert som to feil (dobbel). Fra 2026 vil dette telles som kun én feil. Antall mangler og andel med mangler vil da bli betydelig lavere, rundt 4-5%.

I løpet av året har rundt 657 390 tunge kjøretøy vært innom en av Statens vegvesen sine kontrollstasjoner/-plasser. Av disse er om lag 92 950 plukket ut til kontroll, noe som er en nedgang på ca. 4 % sammenlignet med 2024. 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 2022-2025.

| Tilsyn med verksteder             | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Systemtilsyn                      | 814   | 924   | 1 525 | 847   |
| Produkttilsyn (PKK stikkprøver)   | 4 826 | 5 132 | 4 942 | 5 077 |
| Tilsyn storskadereparasjon*       | 138   | 196   | 262   | 220   |
| Tilsyn med ulovlig verkstedsdrift | 189   | 329   | 513   | 321   |
| Godkjenninger                     | 3 732 | 2 539 | 2 272 | 2 522 |

\*I tallet inngår antall systemtilsyn og produkttilsyn

| Tilsyn med føreropplæringsinstitusjoner | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----------------------------------------|------|------|------|------|
| Systemtilsyn                            | 74   | 134  | 63   | 66   |
| Produkttilsyn                           | 755  | 733  | 803  | 667  |
| Godkjenninger                           | 456  | 432  | 488* | 488  |

\*Ved rapporteringen i 2024 ble det meldt inn et for lavt tall, 246, da kun godkjenninger knyttet til trafikk lærerne lagt inn.

Godkjenningssegmentet skal også inkludere fagligleder godkjenninger og virksomhetsgodkjenninger. Dette er nå korrigert, og ved en tilfeldighet er det nøyaktig samme tall som for 2025.

| Parkeringstilsyn | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|------------------|------|------|------|------|
| Realtilsyn       | 32   | 30   | 31   | 32   |

Produksjonen innenfor tilsyn med verksteder og kontrollorgan har vært normalt god. I tillegg til det ovenfornevnte er det gjennomført stikkprøver av 0,31 pst av alle periodiske kjøretøykontroller (PKK). Tallene for ulovlig verkstedsdrift ser betydelig lavere ut enn fjorårets, men skyldes en opprydning i rapporteringen da vi har strammet inn at det må ha vært tilgang til lokalet for at det kan stadfestes at det gjennomføres ulovlig drift der inne. En stengt dør må følges opp med nytt besøk, og kan ikke telles to ganger. Produksjon knyttet til tilsynet med storskadeverkstedene har gått noe ned i forhold til 2024, hvor dette var et satsingsområde for året, men ligger fortsatt på et godt nivå.

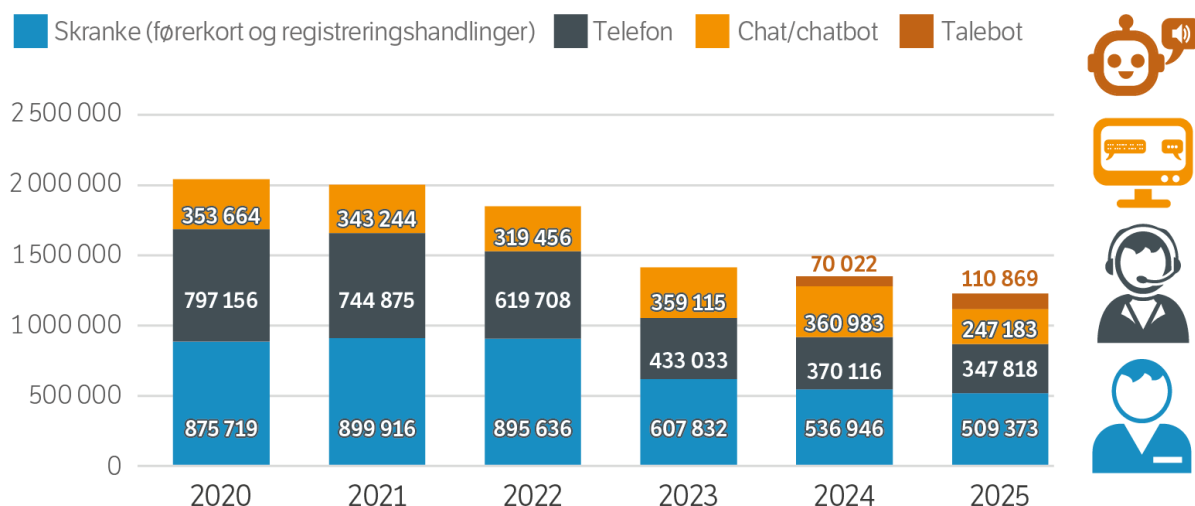
Innenfor tilsyn med trafikk skoler og trafikk lærere har vi i 2025 hatt en lavere produksjon enn tidligere år. Dette skyldes i hovedsak stort sykefravær blant de som er satt til å gjennomføre disse tilsynene. Vi regner med at produksjonen innenfor dette området vil ta seg opp igjen i 2026. Vi mener likevel at det har vært en forsvarlig drift og at vi har godt oversikt over bransjen tross noe lavere tilsynsaktivitet.

Innenfor parkeringstilsynet har vi gjennomført 32 målrettede tilsyn i 2025.



## Kunderettet kontakt innen trafikant- og kjøretøyområdet

### HENVENDELSER OPPMØTE, TELEFON, DIGITALT

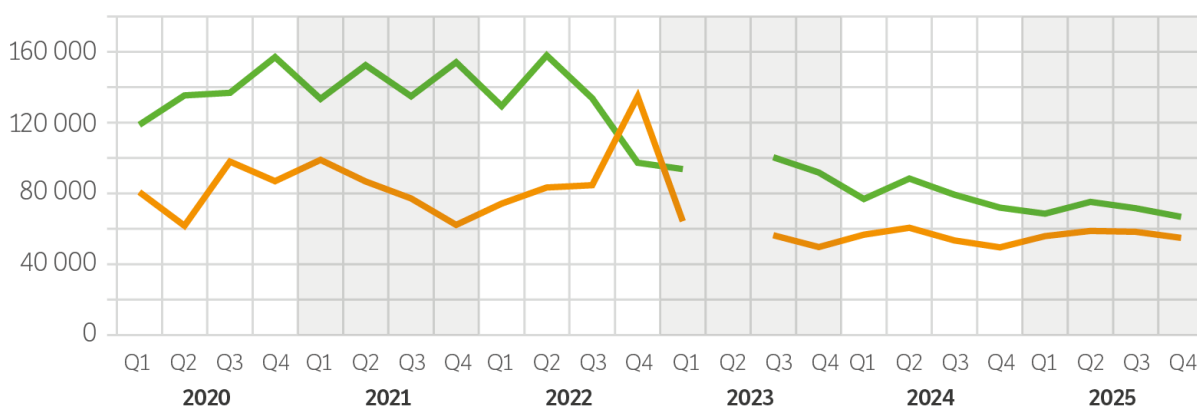


Figur 7 Hendelser skranke, telefon og chat/chatbot

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

■ Registreringshandlinger ■ Førerkorthandlinger



Figur 9 Forventet og faktisk indeks for anlegg, drift og vedlikehold og innenriks sjøfart 2010-2024

Ny KI-basert Talebot ble lansert i desember 2025, og tjenesten ble utvidet fra kun førerkorthenvendelser til også å gjelde henvendelser knyttet til kjøretøyregistrering. Vi så en umiddelbar effekt av utvidelsen, og



antall samtaler om kjøretøyregistrering falt med 16 pst. sammenliknet med tilsvarende periode i 2024. Antall førerkortsamtaler har i snitt blitt redusert med 38 pst. siden lanseringen av 1. generasjons Talebot i 2023.

SELVBETJENINGSGRAD

|                                            | 2022      |       | 2023      |        | 2024      |        | 2025      |        |
|--------------------------------------------|-----------|-------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
|                                            | Antall    | Andel | Antall    | Andel  | Antall    | Andel  | Antall    | Andel  |
| Førerkorthandlinger                        | 640 584   | 62 %  | 586 246   | 72 %   | 646 246   | 75 %   | 716 202   | 77 %   |
| Registreringshandlinger<br>Kjøretøy        | 6 352 661 | 92 %  | 6 454 326 | 94 %   | 6 110 937 | 95 %   | 6 664 037 | 96 %   |
| Fartsskriverkort (se<br>beskrivelse under) |           |       | 35 22     | 85,1 % | 31 603    | 75,7 % | 29 50     | 81,4 % |

Førerkorthandlinger

Antallet førerkorthandlinger gjennomført via selvbetjening har økt betydelig fra 2022 til 2025 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<br>maksimalt<br>antall<br>virkedager | Gj.snitt<br>ventetid<br>(virkedager)<br>2024 | Gj.snitt<br>ventetid<br>(virkedager)<br>2025 | Endring 2024-<br>2025 |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------|
| 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                                           | 34                                           | + 8                   |

- 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 opp i løpet av 2025 grunnet noe økt pågang,



spesielt i perioden mai-september.

## Utvikling innen førerprøver

### ANTALL GJENNOMFØRTE FØRERPRØVER

|                             | 2022    | 2023    | 2024    | 2025    |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Teoriprøver (ordinære)      | 192 921 | 202 897 | 212 859 | 204 406 |
| Teoriprøver (tilrettelagte) | 5 025   | 5 681   | 5 601   | 5 424   |
| Andre teoriprøver*          | 7 377   | 11 587  | 16 070  | 13 042  |
| Praktiske førerprøver       | 158 008 | 151 668 | 148 545 | 148 586 |
| Kjørevurderinger            | 1 441   | 1 722   | 1 649   | 1 723   |

Antall ordinære teoretiske prøver har gått noe ned i 2025 sammenlignet med 2024, mens antall praktiske prøver er omtrent på samme nivå som i 2024.

### FORDELING AV BESTÅTTE FØRERPRØVER

| Klasse                                   | 2024           |               | 2025           |               |
|------------------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
|                                          | Antall         | Andel bestått | Antall         | Andel bestått |
| Moped (AM146 og 147) *                   | 11 257         | 64 %          | 10 932         | 66 %          |
| Snøscooter (S) *                         | 3 156          | 91 %          | 2 930          | 91 %          |
| Motorsykkel (A1, A2, A)                  | 12 593         | 80 %          | 11 869         | 80 %          |
| Personbil (B) og B fjern kode 78**       | 101 397        | 74 %          | 102 343        | 74 %          |
| Personbil m/tilhenger (BE)               | 18 211         | 91 %          | 17 650         | 91 %          |
| Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)          | 2 918          | 89 %          | 2 955          | 89 %          |
| Tunge klasser (over 7,5 tonn)            | 8 717          | 82 %          | 9 314          | 79 %          |
| Traktor (T)                              | 3 148          | 82 %          | 3 195          | 80 %          |
| Utrykning (kode 160)                     | 1 154          | 81 %          | 1 261          | 81 %          |
| Drosje (praktisk)***                     | 407            | 64 %          | -              | -             |
| Drosje (teoretisk)                       | 8 373          | 42 %          | 8 231          | 45 %          |
| <b>Totalt antall gjennomførte prøver</b> | <b>171 331</b> | <b>75 %</b>   | <b>170 680</b> | <b>75 %</b>   |

\* 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 ned fra 171 356 i 2024 til 170 680 i 2025 en nedgang på 676 (om lag 0,4 pst.). Andelen beståtte av gjennomførte prøver er imidlertid på samme nivå som i 2024.

### UTVIKLING INNEN FØRERKORT

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

|                                     | 2024    | 2025    | Endring i pst. 2024-2025 |
|-------------------------------------|---------|---------|--------------------------|
| Antall produserte førerkort         | 410 292 | 438 285 | +6,82%                   |
| Antall fornyelser 80 år eller eldre | 47 470  | 52 760  | +11,14%                  |
| Antall fornyelser kl. C1*           | 104 903 | 113 939 | +7,77%                   |
| Antall administrative fornyelser    | 34 955  | 43 919  | +25,64%                  |

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



Antall produserte førerkort i 2025 var høyere enn i 2024, med en økning på om lag 27 990 produserte førerkort. Antall fornyelser med helseattest gikk fra 162 445 i 2024 til 182 630, en økning på ca. 12 pst. Antall førstegangsutstedelser av førerkort gikk opp fra 67 373 til 68 673, en økning på ca. 2 pst.

## UTVIKLING I KJØRETØYPARKEN

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

| Kjøretøygruppe                | Annet          | Bensin            | Diesel            | Elektrisk         | Hybrid            | Hydrogen    | Antall kjøretøy      |
|-------------------------------|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|----------------------|
| <b>Personbil</b>              | 180<br>(0 %)   | 703 391<br>(24 %) | 959 063<br>(32 %) | 947 094<br>(32 %) | 347 334<br>(12 %) | 93<br>(0 %) | 2 957 155<br>(100 %) |
| <b>Varebiler</b>              | 390<br>(0 %)   | 17 649<br>(3 %)   | 451 211<br>(86 %) | 49 842<br>(10 %)  | 2 775<br>(1 %)    | 1<br>(0 %)  | 521 868<br>(100 %)   |
| <b>Lastebiler</b>             | 2 307<br>(4 %) | 1 269<br>(2 %)    | 58 176<br>(90 %)  | 2 757<br>(4 %)    | 9<br>(0 %)        | 5<br>(0 %)  | 64 523<br>(100 %)    |
| <b>Bybusser</b>               | 495<br>(7 %)   | 2<br>(0 %)        | 4 716<br>(65 %)   | 1 859<br>(26 %)   | 171<br>(2 %)      |             | 7 243<br>(100 %)     |
| <b>Langdistansebusser</b>     | 148<br>(2 %)   | 129<br>(2 %)      | 6 543<br>(88 %)   | 645<br>(9 %)      | 7<br>(0 %)        |             | 7 472<br>(100 %)     |
| <b>Motorsykler og mopeder</b> | 2<br>(0 %)     | 285 193<br>(95 %) | 6 176<br>(2 %)    | 8 625<br>(3 %)    |                   |             | 299 996<br>(100 %)   |
| <b>Traktorer</b>              | 77<br>(0 %)    | 98 657<br>(30 %)  | 230 710<br>(70 %) | 253<br>(0 %)      |                   |             | 329 697<br>(100 %)   |

De viktigste endringene i [nye førstegangsregistrerte kjøretøy](#)<sup>28</sup> i 2025:

- Det var 189 020 nyregistrerte personbiler i 2025, en økning på 1 pst. fra 2024. 177 717 av kjøretøyene var elektriske, en økning på 9 pst. Det ble nyregistrert 2 412 bensinbiler og 3 616 dieselpersonbiler. For hybridbilsegmentet ble det nyregistrert 5 268 personbiler.
- Totalt stod nullutslippskjøretøyene for 95,3 pst av de nyregistrerte personbilene, en økning i andelen på syv prosentpoeng. Diesel- og bensinpersonbiler stod for henholdsvis 2 pst. og 0,2 pst.
- Det var 5 818 nyregistrerte lette elektriske varebiler i 2025 – en økning på over 3 500 fra 2024. Elektriske lette varebiler står for totalt 9,6 pst av den totale bestanden. I samme periode har bestanden av tunge elektriske varebiler økt fra 7,5 pst til 11,1 pst. Antallet nyregistrerte elektriske tunge varebiler økte fra om lag 6 200 i 2024 til 11 857 i 2025.
- Andelen nyregistrerte elektriske lastebiler økte til 17,7 pst, fra 12,3 pst som i 2024. Det ble nyregistrert rundt 5 550 lastebiler i 2024. El-lastebilbestanden har økt fra 3,1 pst. til 4,7 pst. Nyregistrerte gassdrevne lastebiler stod for 10 pst av andelen. Nyregistreringen gikk ned fra 582 til 491 i 2025.

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/>

<sup>28</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/historisk-utvikling>



*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 årene 2023-2025 er det gjort oppdaterte beregninger basert på 2022-tallene, der vi forutsatte at økningen i det enkelte sentrumsområdet prosentuell følger endringen i vare- og lastebilbestanden i det respektive byområdet.

Tabellene viser beregnet andel for nullutslipp for henholdsvis varebiler og lastebiler i de fire største byene:

**Tabell 1: Andel (i prosent) nullutslipp varebiler i bysentra**

| By        | 2022 (telling) | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----------|----------------|------|------|------|
| Oslo      | 25             | 27   | 34   | 39   |
| Bergen    | 10             | 12   | 15   | 19   |
| Trondheim | 17             | 19   | 22   | 26   |
| Stavanger | 19             | 20   | 24   | 26   |

**Tabell 2: Andel (i prosent) nullutslipp lastebiler i bysentra**

| By        | 2022 (telling) | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----------|----------------|------|------|------|
| Oslo      | 9              | 12   | 17   | 20   |
| Bergen    | 4              | 5    | 7    | 13   |
| Trondheim | 3              | 5    | 7    | 9    |
| Stavanger | 7              | 7    | 10   | 13   |

## Trafikkutvikling

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

| Landsdel             | Framskrivning <sup>29</sup> | Faktisk <sup>30</sup> |
|----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Agder og Rogaland    | 1,9                         | 2,2                   |
| Nord-Norge           | 0,7                         | 2,6                   |
| Oslo/Akershus        | 1,5                         | 2,2                   |
| Trøndelag            | 1,6                         | 2,0                   |
| Vestlandet           | 1,2                         | 2,2                   |
| <b>Landet totalt</b> | <b>1,5</b>                  | <b>2,0</b>            |

I forbindelse med rapporteringen for 2025 er landsdelsinndelingen endret fra foregående år. Dette skyldes at vi koordinerer oss med Statistisk sentralbyrå, og de har endret sin landsdelsinndeling tilsvarende

<sup>29</sup> Framskrivningene viser vekst i trafikkarbeid beregnet med de nasjonale transportmodellene for person- og godstransport, og de regionale transportmodellene for persontransport.

<sup>30</sup> 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 avvikles i tråd med vedtak i det enkelte prosjekt og at det ikke innføres nye tiltak for å nå nullvekstmålet i byene.



Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling, sum lette og tunge biler fra 2024 til 2025, samt trafikkutviklingen siden 2014 (pst.):

|                      | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Landet totalt (pst.) | 2    | 0,6  | 1,1  | 0,2  | 0,3  | -6,1 | 3,6  | 3,5  | 0,8  | 0,7  | 2,0  |

Trafikkutviklingen, for lette og tunge biler, i trafikkregistreringspunktene ligger om lag 0,5 prosentpoeng høyere enn framskrivningene som er benyttet i forbindelse med NTP 2025-2036. For 2025 hadde vi en høyere vekst enn framskrivningene. Faktisk vekst er 1,3 prosentpoeng høyere enn 2024. Trafikken for lette og tunge biler har hatt en betydelig større vekst enn i år 2023 og 2024, men samtidig 1,5 prosentpoeng lavere trafikkvekst enn faktisk utvikling for årene 2021 og 2022.

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

For Oslo/Akershus er det en faktisk trafikkvekst som er 0,7 prosentpoeng høyere enn framskrivningene. Det var en betydelig nedgang i trafikken fra 2022 til 2023, som skyldtes restriksjoner på biltilgang og parkering i Oslo, samt økt bomtakst. Denne utviklingen har stabilisert seg i 2024, men vi ser nå en vekst i 2025, som både kan skyldes økte godsmengder inn/ut av Oslo/Akershus og en høyere mobilitet i begge fylkene.

## Prisutvikling

|                                                       | 2025             |                |
|-------------------------------------------------------|------------------|----------------|
|                                                       | Forventet (pst.) | Faktisk (pst.) |
| Veianlegg                                             | 4,5 %            | 3,1 %          |
| Drift og vedlikehold                                  | 3,8 %            | 2,0 %          |
| Innenriks sjøfart, delindeks ferge, inkl. drivstoff*  | 3,8 %            | 3,1 %          |
| Innenriks sjøfart, delindeks ferge, ekskl. drivstoff* | 3,8 %            | 3,0 %          |

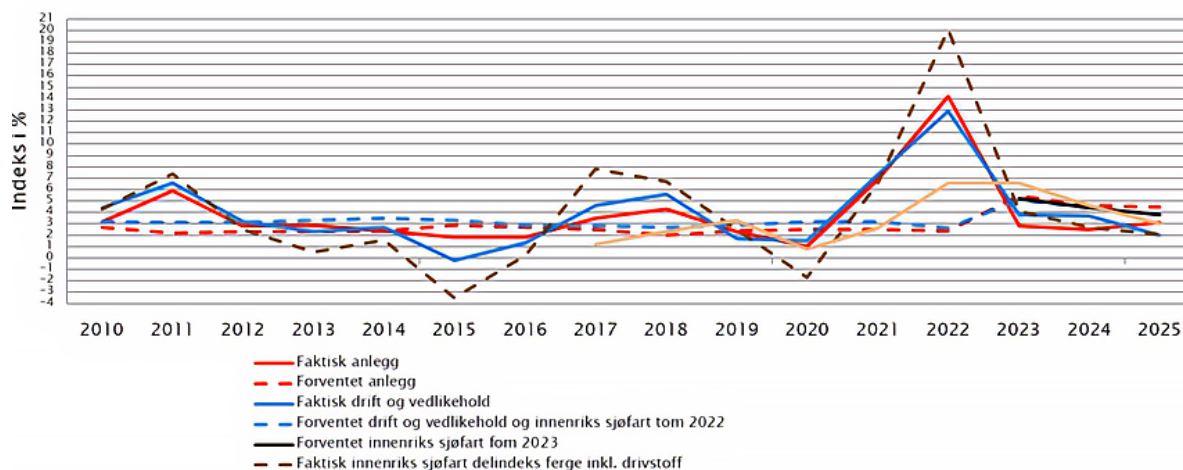
\*Endring i gjennomsnittlig indeks per 3. kvartal 2025 sammenlignet med gjennomsnittlig indeks for hele 2024. Indeks for 4. kvartal 2025 vil foreligge medio mars 2026.

### FERJETAKST 2025

- På 15 av 16 riksveiferjesamband brukes AutoPASS-regulativ for ferjetakster. I dette regulativet ble takstene økt med 3,8 pst. fra 1. januar 2025.
- Rv. 19 Moss–Horten følger sitt eget regulativ med tilhørende takstendringer. Her økte takstene med ca. 1,7 pst. fra 1. januar 2025.
- Strekningene på riksveiferjesambandene som går til øyene Skipavik, Røst og Værøy ble gjort gratis fra 1. juli 2022.



Forventet og faktisk indeks for anlegg, drift og vedlikehold og innenriks sjøfart (delindeks ferge) 2010–2025



Figur 9 Forventet og faktisk indeks for anlegg, drift og vedlikehold og innenriks sjøfart 2010-2024

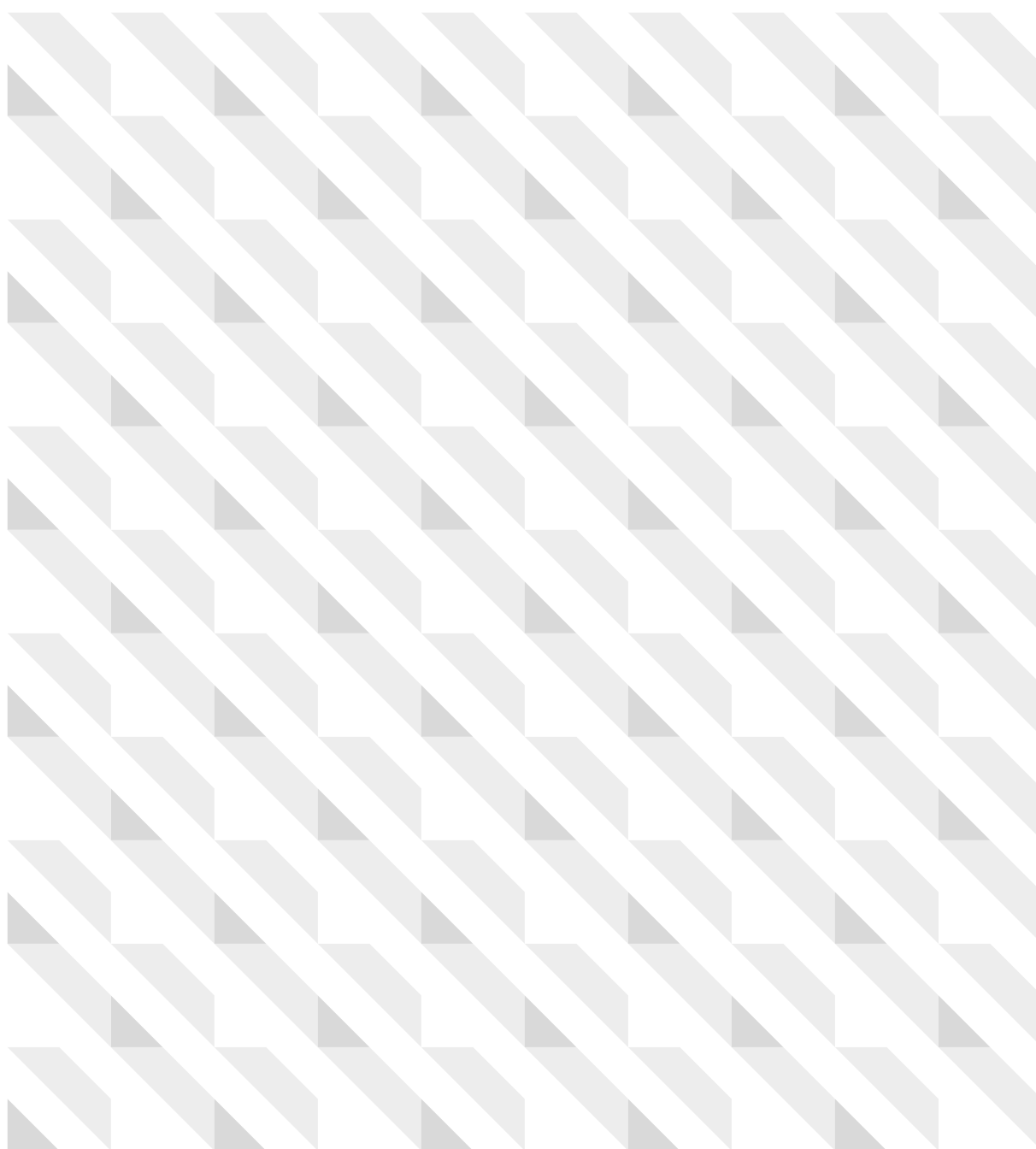
**Forklaring til indeksene:**

1. For anlegg er de største prosentmessige endringene knyttet til materialer (økning)
2. For drift og vedlikehold er de største prosentmessige endringene knyttet til asfaltering (nedgang)
3. For innenriks sjøfart er de største prosentmessige endringene knyttet til reparasjon og vedlikehold og kapitalslit (økning)



## 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.

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 med mål om 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.

Fra og med 2025 vil Statens vegvesen rapportere på avvik mellom prognose for sluttkostnad og henholdsvis KVVU-estimat og styringsmål én gang årlig (i årsrapporten), og ikke tertialvis slik som tidligere. Jf. også føringer fra Samferdselsdepartementet i tildelingsbrevet for 2025 (vedlegg 1).

Fra og med 2025 er det også innført to nye rapporteringskrav i årsrapporten til Samferdselsdepartementet, jf. vedlegg 1 i tildelingsbrevet for 2025:

- Sum av avvik mellom styringsramme og KVVU-estimat/styringsmål for alle prosjekter som har fått fastsatt styringsramme siste fem år
- Sum av avvik mellom sluttkostnad og styringsramme for alle prosjekter som har sluttoppgjør siste fem år

Avviksrapporteringen sier noe om kvaliteten på prosjektstyringen i plan- og gjennomføringsfasen, etter at det er fastsatt økonomiske mål for prosjektet. Likevel er det i prosjektenes tidlige fase de viktigste beslutningene tas knyttet til mål og konsept. Muligheten for å gjøre vesentlige optimaliseringer avtar normalt utover i prosjektfasene, bl.a. som følge av politiske beslutninger som er tatt. Det er derfor viktig for kostnadseffektivitet i prosjektstyringen at prosjektene optimaliseres også før det første økonomiske



målet blir fastsatt (KVU-estimat), dvs. før planlegging etter plan- og bygningsloven startes opp. Store deler av effektene fra Statens vegvesens arbeid med optimaliseringer av investeringsporteføljen er hentet ut i denne fasen, og vil derfor ikke kunne gjenfinnes i den årlige rapporteringen.

## ENDRINGER I KOSTNADSOVERSLAG OG FREMDRIFT FOR STORE PROSJEKTER SOM FØLGES OPP SPESELT

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer 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 kostnadene i prosjektene.

God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på riktig måte. I tillegg til tettere oppfølging av kostnadsstyringen for prosjekter i gjennomføringsfasen, forventer Statens vegvesen at strammere kostnadsstyring i planfasen særlig vil gi effekter. Tett oppfølging av fastsatte KVU-estimat og styringsmål er en viktig bidragsyter til dette.

### 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 2025. Dette gjelder følgende prosjekter:

- Rv. 110 Ørebekk–Simo
- E18 Bommestad–Sky
- E39 Eiganestunnelen
- E18 Varoddbrua
- E39 Bjørset–Skei
- E39 Sveгатjørn–Rådal
- E39 Kristianborg–Bergen sentrum
- E16 Kvamskleiva
- E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen
- E6 Indre Nordnes–Skardalen
- E6 Tana bru Finnmark
- E69 Skarvberg tunnelen

I tillegg er Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle inkludert i oppfølgingen av prosjekter i gjennomføringsfasen, jf. at det i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 97 S (2024–2025), jf. Innst. 365 S (2024–2025), er fastsatt styrings- og kostnadsramme for prosjektet.

Samlet for prosjektene som følges opp spesielt i 2025 er det kostnadsøkning på 9 179 mill. 2025-kr (4,7 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2025, er kostnadsøkningen på 4 861 mill. 2025-kr (7,2 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 4 319 mill. 2025-kr (3,4 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 3 374 mill. 2025-kr. Dette er en økning på 446 mill. kr (15,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen er nå 168 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 5 262 mill. 2025-kr. Dette er en økning på 992 mill. kr (23,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 659 mill. kr (11,1 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme i Prop. 1 S (2023–2024). Det ble inngått kontrakt for hovedentreprisen i november 2023.

**E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2:** Prognosen for sluttkostnad er 7 830 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 877 mill. kr (12,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer fastsatt kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte tilbudspriser i markedet. Gjennom anskaffelsesprosessen er det vurdert og besluttet gjennomført flere kostnadsreduserende tiltak. Kontrakt med entreprenør ble inngått i mars 2026, og anleggsarbeidene ventes startet opp i løpet av 2026. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033.

**Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 1 174 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 643 mill. kr (120,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 86 mill. kr (6,8 pst.) under gjeldende kostnadsramme. Prosjektet fikk ny kostnadsramme gjennom Stortingets behandling av Prop. 17 S (2025–2026) Endringer i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 75 S (2025–2026). 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. Arbeidene med utbedringen av Damsgårdstunnelen startet opp høsten 2023, og arbeidene forventes ferdigstilt i løpet av høsten 2025. Det legges opp til at arbeidene med utbedringen av Nygårdstunnelen kan starte våren 2026.

**E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag:** Prognosen for sluttkostnad er 3 132 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 255 mill. kr (8,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 156 mill. kr (4,8 pst) under kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes bl.a. økte byggherrekostnader som følge av forlenget gjennomføringstid, økt behov for massetransport samt økte utgifter til grunnerverv. Flere delstrekninger er allerede åpnet for trafikk. Siste delstrekning i prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2026.

**Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland:** Prognosen for sluttkostnad er 1 455 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 248 mill. kr (20,5 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 99 mill. kr (6,4 pst) under kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser enn forventet. Kontrakt med entreprenør ble inngått i oktober 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2030.



**E134 Røldal–Seljestad i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 4 680 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 657 mill. kr (16,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 169 mill. kr (3,5 pst.) under kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser på hovedentreprisen enn forventet. Anleggsarbeidene startet opp våren 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2030.

**E8 Sørbotn–Laukslett i Troms:** Prognosen for sluttkostnad er 3 593 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 1 022 mill. kr (39,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 272 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.

**E6 Megården–Sommerset i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 6 961 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 1 095 mill. kr (18,7 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 209 mill. kr (2,9 pst.) under kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser på hovedentreprisen enn forventet. Anleggsarbeidene startet opp i august 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2031.

## POSJEKTER SOM VAR ÅPNET FOR TRAFIKK PER 31. DESEMBER

**E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Telemark og Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 937 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 225 mill. kr (31,5 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 125 mill. kr lavere (11,8 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 11 314 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 1 486 mill. kr (15,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 241 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 1 237 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 653 mill. kr (111,8 pst.) i forhold til opprinnelig styringsramme. Prognosen for sluttkostnad er nå 36 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 sluttoppjøret.

**E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 714 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 200 mill. kr (38,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 404 mill. kr (36,1 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. Etter uenigheter med entreprenøren om sluttoppjøret, er det nå inngått forlik.

**Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Innlandet:** Prognosen for sluttkostnad er 4 406 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 914 mill. kr (26,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 130 mill. kr (2,9 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om bl.a. grunnforhold og utgifter til håndtering av masser.



**Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag:** Prognosen for sluttkostnad er 1 816 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 188 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 23 mill. kr (1,0 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 3 460 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 273 mill. kr (8,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 214 mill. kr (5,8 pst.) lavere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak enkelte mengdeøkninger, samt høyere anbudspriser enn forventet.

**E6 Helgeland sør i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 7 480 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 1 562 mill. kr (26,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 79 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 veilinen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Likevel ble det avdekket en løsmassesone under drivingen av Bergsåstunnelen, noe som har medført ytterligere kostnadsøkninger. Prosjektet åpnet for trafikk i desember 2025.

**E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 1 018 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 265 mill. kr (35,3 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 219 mill. kr (17,7 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.

**E105 Elvenes–Hesseng i Finnmark:** Prognosen for sluttkostnad er 1 062 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 335 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.

Tabell 3 gir en oversikt over kostnadsutvikling i gjennomføringsfasen for de prosjektene som det er gjennomført sluttoppgjør for de siste fem årene. Tabellen viser samlet avvik mellom fastsatt styringsramme og endelig prosjektkostnad etter gjennomført sluttoppgjør. Oversikten viser et samlet avvik mellom fastsatte styringsrammer og sluttkostnad på 3 450 mill. kr, eller 6,9 pst.

## RISIKO FOR KOSTNADSOVERSKRIDELSER

Statens vegvesen hadde forventet en utflating i mottatte tilbud i våre seneste anskaffelser, men vi ser at mottatte tilbudspriser fortsetter å øke. Vi forventet at effekten av et marked med ledig kapasitet og materialpriser som har flatet ut også ville gi en utflating i prisene. Tvert imot ser vi tendenser til betydelige økte tilbudspriser.

Erfaringene er at anlegg med høyt innslag av tunnel og konstruksjoner har langt høyere prisøkning enn f.eks. anlegg med høyere innslag av vei i dagen. Disse anleggene har en prisutvikling som er mer som vi har forventet. Statens vegvesen vil gå dialog med markedet om denne utviklingen bl.a. for å vurdere konsekvenser av ulike kontraktstrategier og -mekanismer, dokumentasjonskrav, klima og miljøkrav m.m.



Denne situasjonsbeskrivelsen påvirker også vår vurdering av kostnadsrisiko for våre prosjekter. Vi har flere prosjekter som er i, eller i avslutningen av, anskaffelsesfasen, og som har et høyt innslag av tunnelbygging. For flere av disse prosjektene har denne risikoen allerede materialisert seg i betydelige kostnadsøkninger, jf. også omtale over.

## PROSJEKTER I PLANFASEN

Tabell 4 gir en oversikt over kostnadsutvikling for samtlige prosjekter 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. Som et tiltak for å synliggjøre faktisk kostnadsutvikling i planfasen, viser rapporteringen avvik i forhold til opprinnelige fastsatte KVVU-estimat og styringsmål, selv om det senere er fastsatt reviderte mål. Dette innebærer en endring i forhold til tidligere rapportering, og medfører at nivået på avvik samlet for porteføljen ikke er direkte sammenliknbar med tidligere års resultater.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 19 869 mill. kr (8,7 pst.) i forhold til summen av opprinnelige fastsatte KVVU-estimat/styringsmål. For følgende prosjekter rapporteres det om kostnadsøkninger ut over opprinnelig fastsatte KVVU-estimat/styringsmål:

**E18 Ramstadsletta–Nesbru i Akershus:** Prognosen for sluttkostnad er 21 393 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 6 511 mill. kr (43,8 pst.) i forhold til opprinnelig styringsmål. Statens vegvesen har fastsatt et revidert styringsmål som tilsvarer prognosen for sluttkostnad. Avviket skyldes blant annet at tidligere anslag ikke i tilstrekkelig grad har tatt høyde for kompleksiteten i prosjektet. Videre detaljering, utvikling og modning av prosjektet har avdekket mangler i tidligere anslag. Nytt styringsmål tar også høyde for kostnadsøkningen Statens vegvesen har erfart i nylige konkurranser.

**E39 Smiene–Harestad i Rogaland:** Prognosen for sluttkostnad er 5 403 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 623 mill. kr (13,0 pst.) i forhold til styringsmålet. Avviket skyldes i hovedsak økte erfaringspriser fra nylig gjennomførte konkurranser, samt økte mengder, bl.a. knyttet til økt lengde på kulvert ved Tasta.

**E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 56 770 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 7 848 mill. kr (16,0 pst.) i forhold til opprinnelig styringsmål. Statens vegvesen har fastsatt et revidert styringsmål som tilsvarer prognosen for sluttkostnad. Avviket skyldes blant annet at tidligere anslag ikke var inkludert planfritt kryss ved Kolskogen. Kostnader knyttet til grunnerverv og støytak var underestimert. Krav til bredden på veien er økt fra 20 til 21,5 meter i henhold til veinormalen. I tillegg har arbeidet med reguleringsplanen avdekket at nødvendig kryssløsninger og sekundærveier var undervurdert i tidligere anslag. Nytt styringsmål tar også høyde for kostnadsøkningen Statens vegvesen har erfart i nylige konkurranser.



**E39 Volda–Furene:** Prognosen for sluttkostnad er 2 181 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 895 mill. kr (69,9 pst.) i forhold til styringsmålet. Avviket skyldes i hovedsak at grunnlaget for fastsetting av det opprinnelige styringsmålet i 2017 var mangelfullt.

**E39 Bjerkeseet–Astad i Møre og Romsdal:** Prognosen for sluttkostnad er 1 871 mill. 2025-kr. Dette innebærer en økning på 664 mill. kr (55,1 pst) i forhold til opprinnelig styringsmål. Statens vegvesen har fastsatt et revidert styringsmål som tilsvarer prognosen for sluttkostnad. Avviket skyldes at opprinnelig styringsmål var fastsatt basert på et alternativ som i hovedsak innebar bygging av vei i dagen. Statens vegvesen har fått føringer fra SD om å legge særlig vekt på jordvern i dette prosjektet. Tunnelalternativet fra planprogrammet beslaglegger minst fulldyrket areal. På grunn av skredproblematikk ble tunnelen forlenget i forhold til det som lå til grunn for planprogrammet, for å unngå skredløpet ved Svartdalselva.

Tabell 5 viser oversikt over kostnadsutvikling i planfasen for prosjekter som det er fastsatt styringsrammer for i løpet av de siste 5 årene. Samlet for disse prosjektene er kostnadsøkningen fra fastsatt KVVU-estimat/styringsmål frem til investeringsbeslutning (fastsatt styringsramme) på om lag 7,4 mrd. kr, eller 16,2 pst. Dette inkluderer Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. For dette prosjektet inkluderer den fastsatte styringsrammen også mva. på jernbanedelen, jf. Prop. 97 S (2024–2025) og Innst. 365 S (2024–2025). Fastsett styringsmål er eks. mva. på jernbanedelen. Eksklusiv Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle er kostnadsøkningen 169 mill. kr, eller 1,5 pst.


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

| Rute       | Prosjekt                                              | Styrings-<br>ramme<br>(P50)<br>(indekst) | Kostnads-<br>ramme<br>(P85-kutt)<br>(indekst) | Prognose<br>for slutt-<br>kostnad<br>(indekst) | Avvik ift.<br>Styrings-<br>ramme<br>(beløp) | Avvik ift.<br>Styrings-<br>ramme<br>(pst) | Avvik ift.<br>Kostnads-<br>ramme<br>(beløp) | Avvik ift.<br>Kostnads-<br>ramme<br>(pst) | Opprinnelig<br>planlagt<br>anleggs-<br>start | Prognose/<br>faktisk<br>anleggsstart | Opprinnelig<br>planlagt<br>trafikkåpning | Prognose/<br>faktisk<br>trafikkåpning | Risiko |
|------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|--------|
| 3A         | Ring1 RKV<br>Hammerborgstunnelen                      | 2 928                                    | 3 542                                         | 3 374                                          | 446                                         | 15,2                                      | -168                                        | - 4,7                                     | 01.06.2024                                   | 01.06.2024                           | 01.08.2027                               | 01.08.2027                            | 1      |
| 3A         | E18 Lysaker-<br>Ramstadsletta                         | 21 834                                   | 23 307                                        | 20 772                                         | -1 061                                      | - 4,9                                     | -2 535                                      | - 10,9                                    | 03.11.2020                                   | 03.11.2020                           | 01.03.2032                               | 13.03.2028                            | 1      |
| 3A         | E18/E39<br>Gartnerløkka-<br>Kolsdalen                 | 4 270                                    | 5 921                                         | 5 262                                          | 992                                         | 23,2                                      | -659                                        | - 11,1                                    | 23.08.2021                                   | 23.08.2021                           | 15.09.2028                               | 15.09.2028                            | 1      |
| 3A         | E134<br>Oslofjordforbindelsen<br>- byggetrinn 2       | 6 953                                    | 7 830                                         | 7 830                                          | 877                                         | 12,6                                      | 0                                           | 0,0                                       |                                              |                                      | 08.03.2033                               | 08.03.2033                            | 1      |
| 4A         | Rv. 555 Damsgård-/<br>Nygårdstunnelen<br>(TSF)        | 532                                      | 1 260                                         | 1 174                                          | 643                                         | 120,9                                     | -86                                         | - 6,8                                     | 30.09.2023                                   | 30.09.2023                           | 20.09.2028                               | 20.09.2028                            | 1      |
| 4A         | E39 Rogfast                                           | 27 320                                   | 32 891                                        | 27 343                                         | 22                                          | 0,1                                       | -5 548                                      | - 16,9                                    | 04.01.2018                                   | 04.01.2018                           | 01.08.2033                               | 01.08.2033                            | 1      |
| 4B         | E39 Betna-Vinjeøra-<br>Stormyra                       | 2 878                                    | 3 289                                         | 3 132                                          | 255                                         | 8,9                                       | -156                                        | - 4,8                                     | 01.10.2020                                   | 01.10.2020                           | 14.09.2026                               | 14.09.2026                            | 1      |
| 5A         | Rv. 13 Lovraeidet-<br>Rødsliane                       | 1 207                                    | 1 554                                         | 1 455                                          | 248                                         | 20,5                                      | -99                                         | - 6,4                                     | 10.10.2025                                   | 10.10.2025                           | 14.12.2029                               | 14.12.2029                            | 1      |
| 5A         | E134 Røldal-<br>Seljestad                             | 4 022                                    | 4 849                                         | 4 680                                          | 657                                         | 16,3                                      | -169                                        | - 3,5                                     | 19.05.2025                                   | 19.05.2025                           | 31.10.2030                               | 31.10.2030                            | 1      |
| 5C         | E16 Lærdalstunnelen                                   | 2 581                                    | 2 858                                         | 2 581                                          | 0                                           | 0,0                                       | -278                                        | - 9,7                                     | 01.09.2026                                   | 01.09.2026                           | 28.04.2031                               | 28.04.2031                            | 1      |
| 5C         | Fellesprosjektet<br>Vossebanen/E16<br>Arna-Stanghelle | 40 631                                   | 48 670                                        | 40 631                                         | 0                                           | 0,0                                       | -8 039                                      | - 16,5                                    |                                              |                                      | 19.10.2039                               | 19.10.2039                            | 1      |
| 6D         | E136 Breivika-<br>Lerstad                             | 2 691                                    | 3 078                                         | 2 691                                          | 0                                           | 0,0                                       | -387                                        | - 12,6                                    | 01.03.2022                                   | 01.03.2022                           | 09.09.2027                               | 09.09.2027                            | 1      |
| 8A         | E8 Sørbotn-<br>Laukslett                              | 2 570                                    | 3 864                                         | 3 593                                          | 1 022                                       | 39,8                                      | -272                                        | - 7,0                                     | 28.04.2022                                   | 28.04.2022                           | 30.07.2027                               | 30.07.2027                            | 1      |
| 8A         | E6 Megården-<br>Sommerset                             | 5 866                                    | 7 170                                         | 6 961                                          | 1 095                                       | 18,7                                      | -209                                        | - 2,9                                     | 01.06.2025                                   | 01.08.2025                           | 01.10.2031                               | 01.10.2031                            | 1      |
| 8B         | E45 Kløfta                                            | 1 811                                    | 2 032                                         | 1 811                                          | 0                                           |                                           | -221                                        | - 10,9                                    | 16.02.2026                                   | 16.02.2026                           | 01.05.2030                               | 01.05.2030                            | 1      |
| <b>Sum</b> |                                                       | <b>128 094</b>                           | <b>152 113</b>                                | <b>133 289</b>                                 | <b>5 195</b>                                | <b>4,1</b>                                | <b>-18 824</b>                              | <b>-12,4</b>                              |                                              |                                      |                                          |                                       |        |


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

| Rute                                            | Prosjekt                                                                              | Styrings-<br>ramme<br>(P50)<br>(indeksert) | Kostnads-<br>ramme<br>(P85-kutt)<br>(indeksert) | Prognose<br>for slutt-<br>kostnad<br>(indeksert) | Awik ift.<br>Styrings-<br>ramme<br>(beløp) | Awik ift.<br>Styrings-<br>ramme<br>(pst) | Awik ift.<br>Kostnads-<br>ramme<br>(beløp) | Awik ift.<br>Kostnads-<br>ramme<br>(pst) | Opprinnelig<br>planlagt<br>anleggs-<br>start | Prognose/<br>faktisk<br>anleggsstart | Opprinnelig<br>planlagt<br>trafikkåpning | Prognose/<br>faktisk<br>trafikkåpning | Risiko |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|--------|
| 2B                                              | E16 Eggemoen–<br>Jevnaker–Olum                                                        | 3 778                                      | 4 216                                           | 3 693                                            | -85                                        | -2,3                                     | -523                                       | -12,4                                    | 01.02.2017                                   | 01.02.2017                           | 17.10.2024                               | 07.07.2022                            | 1      |
| 3A                                              | E39 Sykkeltamvegen,<br>Sørmarka–Smeaheia                                              | 1 317                                      | 1 553                                           | 1 144                                            | -172                                       | -13,1                                    | -409                                       | -26,3                                    | 12.09.2018                                   | 12.09.2018                           | 21.05.2024                               | 21.05.2024                            | 1      |
| 3A                                              | Rv. 509 Sør Tjora–<br>Kontinentalvegen                                                | 845                                        | 934                                             | 637                                              | -208                                       | -24,6                                    | -297                                       | -31,8                                    | 08.06.2022                                   | 08.06.2022                           | 20.09.2024                               | 20.09.2024                            | 1      |
| 4A                                              | E39 Myrmei–Lunde                                                                      | 689                                        | 770                                             | 653                                              | -35                                        | -5,1                                     | -117                                       | -15,2                                    | 01.05.2021                                   | 01.05.2021                           | 07.02.2024                               | 07.02.2024                            | 1      |
| 4B                                              | E39 Lønset–Hjelset                                                                    | 1 690                                      | 1 891                                           | 1 690                                            | 0                                          | 0,0                                      | -201                                       | -10,7                                    | 16.08.2021                                   | 16.08.2021                           | 05.07.2024                               | 05.07.2024                            | 1      |
| 5A                                              | Rv. 13 Ryfast                                                                         | 9 828                                      | 11 555                                          | 11 314                                           | 1 486                                      | 15,1                                     | -241                                       | -2,1                                     | 15.12.2012                                   | 15.12.2012                           | 28.02.2020                               | 28.02.2020                            | 1      |
| 5A                                              | E134 Damåsen–<br>Saggrenda                                                            | 6 347                                      | 7 205                                           | 6 448                                            | 101                                        | 1,6                                      | -757                                       | -10,5                                    | 01.06.2015                                   | 01.06.2015                           | 03.07.2020                               | 03.07.2020                            | 1      |
| 5A                                              | E134 Haukelitunnelen,<br>Vågsli og<br>Svandalsflona<br>skredoverbygg TOG              | 713                                        | 1 062                                           | 937                                              | 225                                        | 31,5                                     | -125                                       | -11,8                                    | 15.06.2020                                   | 15.06.2020                           | 01.08.2023                               | 01.08.2023                            | 1      |
| 5C                                              | E16 Sandvika–Wøyen                                                                    | 5 716                                      | 6 252                                           | 5 279                                            | -436                                       | -7,6                                     | -973                                       | -15,6                                    | 15.01.2015                                   | 15.01.2015                           | 01.07.2021                               | 09.10.2019                            | 1      |
| 5C                                              | Rv. 5 Kjøsnestjorden                                                                  | 1 590                                      | 1 781                                           | 1 260                                            | -329                                       | -20,7                                    | -521                                       | -29,3                                    | 15.10.2019                                   | 15.10.2019                           | 09.11.2022                               | 09.11.2022                            | 1      |
| 5C                                              | E16 Gudvanga–/<br>Flenjatunnelen                                                      | 584                                        | 1 273                                           | 1 237                                            | 653                                        | 111,8                                    | -36                                        | -2,8                                     | 30.06.2018                                   | 30.06.2018                           | 01.01.2023                               | 01.01.2023                            | 1      |
| 5C                                              | E16 Amanipa–, Sætre–,<br>Bjørkhaugtunnelen                                            | 514                                        | 1 118                                           | 714                                              | 200                                        | 38,9                                     | -404                                       | -36,1                                    | 01.02.2019                                   | 01.02.2019                           | 30.06.2023                               | 30.06.2023                            | 1      |
| 5C                                              | E16 Dalevåg, Dalseid,<br>Trollkone, Hemes,<br>Hyving                                  | 1 053                                      | 1 229                                           | 809                                              | -244                                       | -23,2                                    | -420                                       | -34,2                                    | 30.06.2022                                   | 30.06.2022                           | 31.03.2025                               | 31.03.2025                            | 1      |
| 5C                                              | E16 Bjørum–Skaret                                                                     | 6 117                                      | 6 653                                           | 6 117                                            | 0                                          | 0,0                                      | -537                                       | -8,1                                     | 17.12.2020                                   | 17.12.2020                           | 16.12.2025                               | 16.12.2025                            | 1      |
| 6A                                              | Rv. 4 Lunner grense–<br>Jaren og Lygna sør                                            | 3 492                                      | 4 536                                           | 4 406                                            | 914                                        | 26,2                                     | -130                                       | -2,9                                     | 15.05.2013                                   | 15.05.2013                           | 08.07.2017                               | 08.07.2017                            | 1      |
| 6A                                              | Rv. 706 Nydalsbrua<br>med tilknytninger                                               | 1 628                                      | 1 839                                           | 1 816                                            | 188                                        | 11,6                                     | -23                                        | -1,2                                     | 16.10.2020                                   | 16.10.2020                           | 16.10.2023                               | 16.10.2023                            | 1      |
| 6A                                              | Rv. 4 Roa–Gran grense,<br>Jaren–Åmundrud–<br>Lygnebakken                              | 2 590                                      | 2 850                                           | 2 590                                            | 0                                          | 0,0                                      | -260                                       | -9,1                                     | 01.12.2021                                   | 01.12.2021                           | 01.07.2025                               | 01.07.2025                            | 1      |
| 7A                                              | Rv. 80 Hunstadmoen–<br>Thallekrysset                                                  | 3 187                                      | 3 673                                           | 3 460                                            | 273                                        | 8,6                                      | -214                                       | -5,8                                     | 31.01.2015                                   | 31.01.2015                           | 28.04.2019                               | 28.04.2019                            | 1      |
| 7A                                              | E6 Helgeland nord                                                                     | 3 195                                      | 3 215                                           | 3 181                                            | -14                                        | -0,4                                     | -33                                        | -1,0                                     | 03.09.2015                                   | 03.09.2015                           | 31.12.2022                               | 07.11.2019                            | 1      |
| 7A                                              | E6 Helgeland sør                                                                      | 5 917                                      | 7 559                                           | 7 480                                            | 1 562                                      | 26,4                                     | -79                                        | -1,0                                     | 18.05.2017                                   | 18.05.2017                           | 10.12.2025                               | 10.12.2025                            | 1      |
| 8A                                              | E6 Hålogalandsbrua<br>inkl. tilførselsveger og<br>rassikring E10 Trældal–<br>Leirvika | 5 503                                      | 5 717                                           | 5 684                                            | 181                                        | 3,3                                      | -33                                        | -0,6                                     | 01.02.2013                                   | 01.02.2013                           | 09.12.2018                               | 09.12.2018                            | 1      |
| 8A                                              | E6/Rv. 827 Bognes–<br>Skarberget og Drag–<br>Kjøpsvik – utbedring av<br>ferjeleier    | 753                                        | 1 237                                           | 1 018                                            | 265                                        | 35,3                                     | -219                                       | -17,7                                    | 30.08.2021                                   | 30.08.2021                           | 01.12.2022                               | 01.12.2022                            | 1      |
| 8B                                              | E105 Hesseng–<br>Elvenes, parsell 1                                                   | 727                                        | 1 062                                           | 1 062                                            | 335                                        | 46,1                                     | 0                                          | 0,0                                      | 15.08.2014                                   | 15.08.2014                           | 29.09.2017                               | 29.09.2017                            | 1      |
| <b>Sum</b>                                      |                                                                                       | <b>67 769</b>                              | <b>79 181</b>                                   | <b>72 629</b>                                    | <b>4 861</b>                               | <b>7,2</b>                               | <b>-6 552</b>                              | <b>-8,3</b>                              |                                              |                                      |                                          |                                       |        |
| <b>Sum anleggsfase og åpnet<br/>for trafikk</b> |                                                                                       | <b>195 863</b>                             | <b>231 294</b>                                  | <b>205 919</b>                                   | <b>10 056</b>                              | <b>5,1</b>                               | <b>-25 376</b>                             | <b>-11,0</b>                             |                                              |                                      |                                          |                                       |        |

**Tabell 3: Avvik mellom sluttkostnad og styringsramme**

| Rute | Prosjekt                                                                    | Styrings-ramme (P50) indekstert | Sluttkostnad (regnskap totalt) - indekstert | Tidspunkt for økonomisk avslutning | Avvik styringsramme ift. sluttkostnad - beløp | Avvik styringsramme ift. sluttkostnad - pst. |
|------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1A   | Rv. 110 Ørebekk–Simo                                                        | 1 233                           | 1 426                                       | 31.12.2024                         | 193                                           | 15,6                                         |
| 3A   | E18 Varoddbrua                                                              | 1 325                           | 1 371                                       | 31.12.2023                         | 46                                            | 3,5                                          |
| 3A   | E39 Eiganestunnelen                                                         | 3 963                           | 5 382                                       | 31.12.2023                         | 1 419                                         | 35,8                                         |
| 3A   | E18 Bommestad–Sky                                                           | 6 623                           | 6 715                                       | 31.12.2023                         | 92                                            | 1,4                                          |
| 4A   | E39 Bjørset–Skei                                                            | 1 132                           | 1 017                                       | 31.12.2023                         | -114                                          | - 10,1                                       |
| 4A   | E39 Kristianborg–Bergen sentrum, Sykkeltstamveg Bergen, delstrekning 5      | 1 205                           | 1 369                                       | 31.01.2025                         | 164                                           | 13,6                                         |
| 4A   | E39 Svegatjørn–Rådal                                                        | 9 966                           | 11 767                                      | 31.12.2025                         | 1 800                                         | 18,1                                         |
| 4C   | Rv. 13 Vik–Vangsnes                                                         | 869                             | 760                                         | 31.12.2023                         | -109                                          | - 12,6                                       |
| 5A   | E134 Gvammen–Århus                                                          | 3 198                           | 3 025                                       | 31.12.2023                         | -173                                          | - 5,4                                        |
| 5C   | E16 Kvamskleiva                                                             | 871                             | 864                                         | 15.09.2025                         | -7                                            | - 0,8                                        |
| 5C   | E16 Øye–Eidsbru                                                             | 1 018                           | 1 140                                       | 31.12.2022                         | 122                                           | 12,0                                         |
| 6A   | E6 Vindåsliene–Korporalsbrua                                                | 2 424                           | 2 168                                       | 31.12.2024                         | -256                                          | - 10,6                                       |
| 6A   | E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen                                                | 3 863                           | 3 702                                       | 31.12.2025                         | -161                                          | - 4,2                                        |
| 7A   | E6 Helgeland nord                                                           | 3 195                           | 3 172                                       | 31.12.2025                         | -23                                           | - 0,7                                        |
| 8A   | E6 Hålogalandsbrua inkl. tilførselsveger og rassikring E10 Trældal–Leirvika | 5 503                           | 5 690                                       | 31.12.2022                         | 188                                           | 3,4                                          |
| 8B   | E6 Tana bru Finnmark                                                        | 848                             | 808                                         | 31.12.2022                         | -40                                           | - 4,7                                        |
| 8B   | E69 Skarvbergtunnelen                                                       | 1 229                           | 1 717                                       | 31.12.2024                         | 488                                           | 39,7                                         |
| 8B   | E6 Indre Nordnes–Skardalen                                                  | 1 720                           | 1 542                                       | 31.12.2022                         | -178                                          | - 10,4                                       |
|      |                                                                             |                                 |                                             |                                    |                                               |                                              |



Tabell 4: Prosjekter i planfase

| Rute       | Prosjekt                                             | KVU<br>estimat<br>P50<br>(indeksert) | Styrings-<br>mål P50<br>(indeksert) | Prognose for<br>sluttkostnad<br>(indeksert) | Avvik ift.<br>KVU-<br>estimat<br>(beløp) | Avvik ift.<br>KVU-<br>estimat<br>(pst.) | Avvik ift.<br>styringsmål<br>(beløp) | Avvik ift.<br>styringsmål<br>(pst.) | Sum<br>avvik  | Sum<br>avvik<br>(pst.) |
|------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------|------------------------|
| 1A         | Rv. 22 Glommakryssing                                | 3 809                                | 3 919                               | 3 919                                       | 110                                      | 2,9                                     | 0                                    |                                     | 110           | 1,4                    |
| 2A         | E18 Retvet-Vinterbro                                 |                                      | 10 290                              | 10 135                                      |                                          |                                         | -155                                 | -1,5                                | -155          | -1,5                   |
| 3A         | Rv. 19 Moss                                          | 4 963                                |                                     | 4 963                                       | 0                                        | 0,0                                     |                                      |                                     | 0             | 0,0                    |
| 3A         | E134 Dagslett - E18 <sup>1</sup>                     | 5 040                                | 6 054                               | 6 054                                       | 1 014                                    | 20,1                                    | 0                                    |                                     | 1 014         | 9,1                    |
| 3A         | Rv. 291 Holmenbrua                                   |                                      | 1 086                               | 1 086                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 3A         | E39 Smiene - Harestad                                |                                      | 4 780                               | 5 403                                       |                                          |                                         | 623                                  | 13,0                                | 623           | 13,0                   |
| 3A         | E18 Ramstadsletta - Slependen - Nesbru <sup>2</sup>  |                                      | 14 882                              | 21 393                                      |                                          |                                         | 6 511                                |                                     | 6 511         | 43,8                   |
| 4A         | E39 Ådland - Svegatjørn <sup>3</sup>                 |                                      | 48 922                              | 56 770                                      |                                          |                                         | 7 848                                |                                     | 7 848         | 16,0                   |
| 4A         | E39 Storehaugen - Førde                              |                                      | 3 914                               | 3 914                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 4A         | E39 Vegsund - Breivika <sup>4</sup>                  | 6 825                                |                                     | 7 642                                       | 817                                      | 12,0                                    |                                      |                                     | 817           | 12,0                   |
| 4A         | E39 Fløyfjelltunnelen                                |                                      | 8 973                               | 8 973                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 4A         | E39 Vågsbotn-Klauvaneset                             | 7 306                                | 8 771                               | 8 771                                       | 1 465                                    | 20,1                                    | 0                                    |                                     | 1 465         | 9,1                    |
| 4A         | E39 Bokn-Bømlafjorden                                | 23 396                               |                                     | 23 396                                      | 0                                        | 0,0                                     |                                      |                                     | 0             | 0,0                    |
| 4A         | E39 Knarvik-Ostereidet (Flatøy-Eikefettunnelen)      | 20 004                               |                                     | 20 004                                      | 0                                        | 0,0                                     |                                      |                                     | 0             | 0,0                    |
| 4A         | E39 Volda-Furene                                     |                                      | 1 286                               | 2 181                                       |                                          |                                         | 895                                  | 69,6                                | 895           | 69,6                   |
| 4B         | E39 Bjerkeset-Astad <sup>5</sup>                     |                                      | 1 207                               | 1 871                                       |                                          |                                         | 664                                  |                                     | 664           | 55,1                   |
| 4B         | E39 Ørskogfjellet-Vik                                |                                      | 2 407                               | 2 407                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 5A         | E134 Saggrenda-Elgsjø                                |                                      | 2 840                               | 2 840                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 5A         | Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein                         | 6 790                                |                                     | 6 790                                       | 0                                        | 0,0                                     |                                      |                                     | 0             | 0,0                    |
| 5B         | Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviki                          |                                      | 1 939                               | 1 939                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 5C         | E16 Arna-Vågsbotn                                    | 8 668                                |                                     | 8 668                                       | 0                                        | 0,0                                     |                                      |                                     | 0             | 0,0                    |
| 5C         | Rv. 5 Kaupanger-Loftesnes                            | 3 667                                |                                     | 3 667                                       | 0                                        | 0,0                                     |                                      |                                     | 0             | 0,0                    |
| 5C         | E16 Hylland-Slæen (Nærøydalen)                       |                                      | 2 430                               | 2 506                                       |                                          |                                         | 76                                   | 3,1                                 | 76            | 3,1                    |
| 5C         | Rv. 5 Erdal-Naustdal                                 | 3 374                                |                                     | 3 374                                       | 0                                        | 0,0                                     |                                      |                                     | 0             | 0,0                    |
| 8A         | E8 Storskreda-Kantornes (Lavangsdalen, midtrekkverk) |                                      | 1 042                               | 1 042                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 8A         | E8 Flyplass tunnelen                                 |                                      | 2 775                               | 2 775                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 8A         | E6 Ulsvågskaret                                      |                                      | 1 923                               | 1 923                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 8A         | E10 Nappstraumen-Å                                   | 1 538                                | 1 538                               | 1 538                                       | 0                                        | 0,0                                     | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 8B         | E6 Høybukta-Hesseng                                  |                                      | 1 417                               | 1 417                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| 8B         | Rv. 94 Hammerfest sentrum                            |                                      | 1 501                               | 1 501                                       |                                          |                                         | 0                                    |                                     | 0             | 0,0                    |
| <b>Sum</b> |                                                      | <b>95 380</b>                        | <b>133 896</b>                      | <b>228 862</b>                              | <b>3 406</b>                             | <b>3,6</b>                              | <b>16 463</b>                        | <b>12,3</b>                         | <b>19 869</b> | <b>8,7</b>             |

1 Opprinnelig KVU-estimat. KVU-estimatet er senere revidert og økt til 5 902 mill. kr etter beslutning fra Samferdselsdepartementet om å legge til grunn Viker-alternativet

2 Opprinnelig styringsmål. Styringsmålet er senere revidert og økt til 21 393 mill. kr

3 Opprinnelig styringsmål. Styringsmålet er senere revidert og økt til 56 770 mill. kr

4 Opprinnelig KVU-estimat. KVU-estimatet er senere revidert og økt til 7 642 mill. kr

5 Opprinnelig styringsmål. Styringsmålet er senere revidert og økt til 1 871 mill. kr

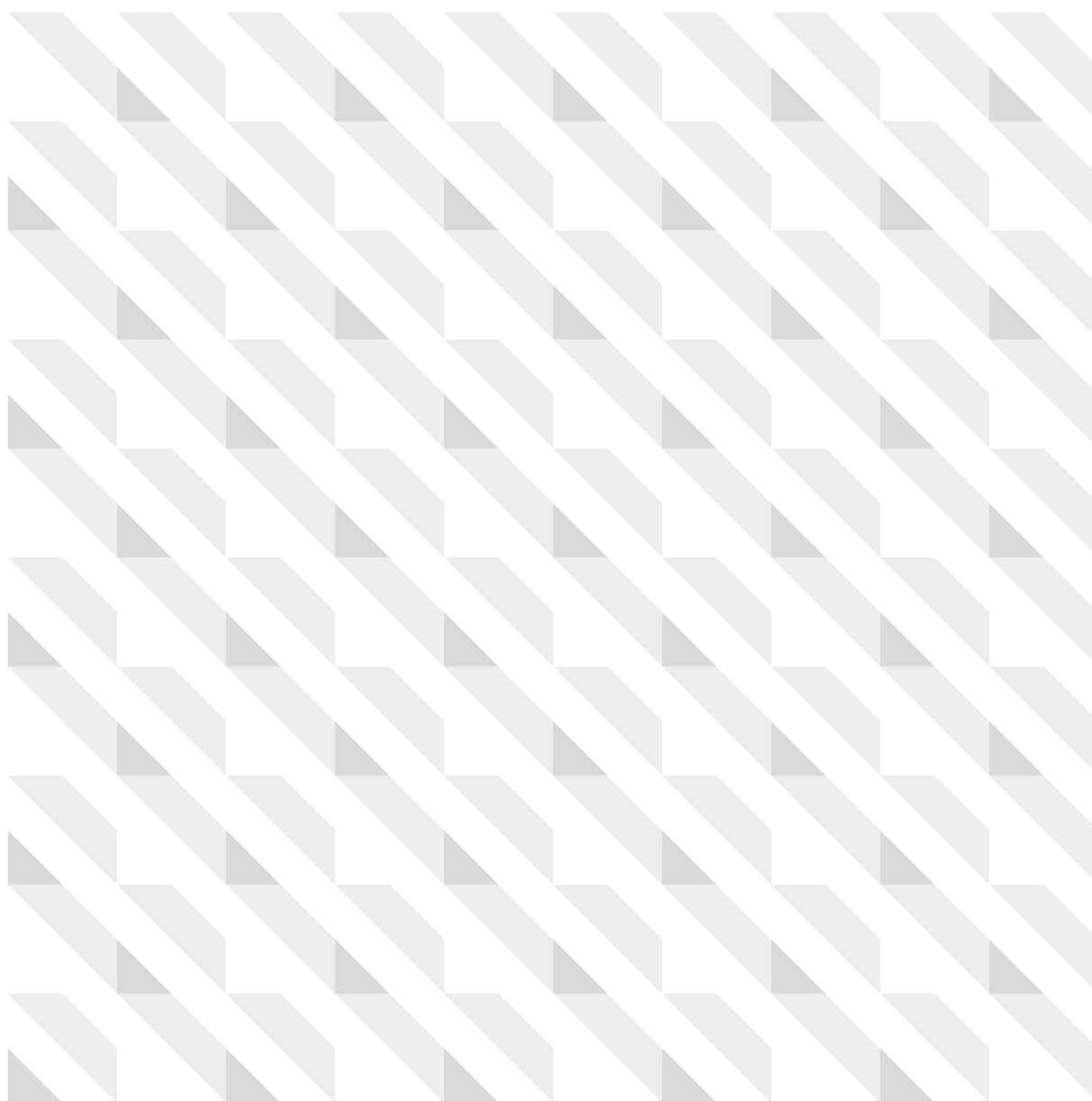
Tabell 5: Avvik mellom styringsramme og KVU-estimat styringsmål

| Rute                                                    | Prosjekt                                        | KVU<br>estimat<br>(P50)<br>Indeksert | Styringsmål<br>(P50)<br>Indeksert | Styrings-<br>ramme<br>(P50)<br>Indeksert | Styrings-<br>ramme<br>besluttet<br>(år) | Avvik styrings-<br>ramme (P50)<br>og KVU-estimat<br>- beløp | Avvik styrings-<br>ramme (P50)<br>og KVU-estimat<br>- pst. | Avvik styrings-<br>ramme (P50)<br>og styringsmål<br>- beløp | Avvik styrings-<br>ramme (P50)<br>og styringsmål<br>- pst. | Sum<br>avvik -<br>beløp | Sum<br>avvik<br>- pst. |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| 5A                                                      | Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane                     |                                      | 1 143                             | 1 207                                    | 2024                                    |                                                             |                                                            | 64                                                          | 5,6                                                        | 64                      | 5,6                    |
| 5A                                                      | E134 Røldal-Seljestad                           |                                      | 4 145                             | 4 022                                    | 2024                                    |                                                             |                                                            | -122                                                        | -3,0                                                       | -122                    | -3,0                   |
| 6D                                                      | E136 Breivika-Lerstad                           |                                      | 2 573                             | 2 691                                    | 2021                                    |                                                             |                                                            | 118                                                         | 4,6                                                        | 118                     | 4,6                    |
| 6E                                                      | Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen             |                                      | 1 139                             | 1 209                                    | 2025                                    |                                                             |                                                            | 70                                                          | 6,2                                                        | 70                      | 6,2                    |
| 8A                                                      | E8 Sørbotn-Laukslett                            |                                      | 2 532                             | 2 570                                    | 2023                                    |                                                             |                                                            | 39                                                          | 1,5                                                        | 39                      | 1,5                    |
| <b>Sum</b>                                              |                                                 |                                      | <b>11 531</b>                     | <b>11 700</b>                            |                                         |                                                             |                                                            | <b>169</b>                                                  | <b>1,5</b>                                                 | <b>169</b>              | <b>1,5</b>             |
| 5C                                                      | Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna-Stanghelle |                                      | 33 487                            | 40 631                                   | 2025                                    |                                                             |                                                            | 7 143                                                       | 21,3                                                       | 7 143                   | 21,3                   |
| <b>Sum (inkl. Fellesprosjektet E16 Arna-Stanghelle)</b> |                                                 |                                      | <b>45 018</b>                     | <b>52 330</b>                            |                                         |                                                             |                                                            | <b>7 312</b>                                                | <b>16,2</b>                                                | <b>7 312</b>            | <b>16,2</b>            |



# Vedlegg 3

## Nærmere om byvekst- og belønningsavtaler, samt tilskudd til mindre byområder





## Status for byvekstavtaler

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.

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](#)<sup>31</sup>

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  | Bergens-området | Nord-Jæren    | Trondheims-området | Tromsø**     | Kristiansands-regionen | Nedre-Glomma | Totalt        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|---------------|--------------------|--------------|------------------------|--------------|---------------|
| Programområdetiltak (kollektivtrafikk-tiltak og tiltak gå-ende og syklende langs riksvei (kap. 1320, post 30)    | 5 926         | 5 453           | 3 380         | 4 586              |              |                        |              | 19 345        |
| Særsilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1332 post 63)                             | 10 750        | 4 562           | 6 883         | 2 277              |              |                        |              | 24 472        |
| Særsilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1332 post 63) - økning fra 50 til 54 pst* | 641           |                 | 446           | 128                |              |                        |              | 1 216         |
| <b>Belønningsmidler tilskudds-ordningen i byområder (kap. 1332 post 66)</b>                                      |               |                 |               |                    |              |                        |              | -             |
| Belønningsmidler til byvekstavtaler                                                                              | 4 362         | 4 173           | 3 153         | 3 393              |              |                        |              | 15 081        |
| Tilskudd til byvekst-avtaler                                                                                     |               |                 |               |                    | 1 772        | 2 229                  | 1 806        | 5 807         |
| Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing                                                         | 6 112         | 1 364           | 2 004         | 678                |              |                        |              | 10 157        |
| Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk                                                                | 544           | 604             | 604           | 604                |              |                        |              | 2 354         |
| Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren                                                            |               |                 | 604           |                    |              |                        |              | 604           |
| <b>Totalt</b>                                                                                                    | <b>27 529</b> | <b>15 635</b>   | <b>16 600</b> | <b>11 264</b>      | <b>1 706</b> | <b>2 145</b>           | <b>1 738</b> | <b>76 617</b> |

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

\*\* Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2023–2024) er det lagt til grunn en økning i tilskuddet til Tromsø med 30 mill. kr i 2024. Tabellen inkluderer ikke disse midlene

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



## Samlet oversikt over tilskudd på post 66 for de sju byområdene som har byvekstavtaler

Det er bevilget til sammen 4 296 mill. kr i ulike tilskudd over post 66 i 2025 til de sju byområdene som har byvekstavtaler.

Tabell 2 viser status for tilskuddene belønningsmidler til byvekstavtaler, bedre kollektivtilbud og tilskudd til byvekstavtaler.

Tabell 2: Samletabell for byområder med byvekstavtaler. Tall i mill. 2025 kr

| Samletabell for byområder med byvekstavtaler | Overført fra 2024 | Bevilget 2025  | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025  | Avvik (til disp. – prognose forbruk) |
|----------------------------------------------|-------------------|----------------|----------------------|----------------|--------------------------------------|
| Belønningsmidler til byvekstavtaler          | 202,3             | 1 471,3        | 1 673,6              | 1 411,5        | -262,1                               |
| Bedre kollektivtilbud                        | 188,0             | 990,2          | 1 178,2              | 953,8          | -224,4                               |
| Tilskudd til byvekstavtaler                  | 335,9             | 612,1          | 948,0                | 662,6          | -285,4                               |
| <b>SUM</b>                                   | <b>726,2</b>      | <b>3 073,6</b> | <b>3 799,8</b>       | <b>3 027,9</b> | <b>-771,9</b>                        |

Ved årsslutt i 2024 var samlet akkumulert mindreforbruk på 726,2 mill. kr fordelt på de tre tilskuddsordningene. Resultatet for 2025 viser en samlet økning i mindreforbruket for de tre ordningene. Det har vært en økning i mindreforbruket i Nord-Jæren, Bergensområdet og Trondheimsområdet, mens de øvrige byområdene har hatt en nedgang.

I tillegg til tilskuddene nevnt i tabell 1 er det bevilget 402 mill. kr til « reduserte billettpriser på kollektivtrafikk », samt tilskuddene « reduserte bompenger » og « fjerning av rushtidsavgift » på Nord-Jæren. Tilskuddene skal kompensere for inntektsbortfall i byene, og er forutsatt utbetalt jevnt i løpet av avtaleperioden. I omtalen nedenfor har vi for hvert byområde redegjort for hvordan disse midlene er benyttet.

Det er også bevilget 820 mill. kr til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i de fire største byområdene. Tilskuddet utbetales etter forbruk og direkte fra Statens vegvesen til prosjekteier, og prognose for bruk av disse midlene framgår av hovedrapporten.

### Måloppnåelse

Byindeksen viser trafikkutviklingen for personbilreiser og beregnes med datagrunnlag fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i et byområde. Trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende snitt sammenlignet med referanseåret. Hver avtale måles mot sitt referanseår.

Metoden for å beregne byindeks er beheftet med usikkerhet. 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 er i gang med å se på hvordan usikkerheten i byindeksen kan reduseres.



Måloppnåelsen i byene omtales med tre års glidende indeks, ett års glidende indeks og endring per år. Dersom trafikkmengden i årene framover blir liggende på samme nivå som i dag, vil det glidende gjennomsnittet for 3 år sammenfalle med det som glidende gjennomsnittet for 1 år ligger på i dag. Under følger utviklingen i hvert byområde, både på økonomi og måloppnåelse. Samlet oversikt over utviklingen i byvekstavtalene finnes her: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#)<sup>32</sup>. En samlet omtale av måloppnåelse for byområdene finnes i kapitlet "Transport i by".

## OSLO-OMRÅDET

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Mindre investeringstiltak omtales også i hovedrapporten, i likhet med midler tildelt over kap. 1332, post 63 samt kap. 1320, post 30.

Tabell 3: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Oslo-området. Tall i mill. 2025-kr

| Oslo                  | Overført<br>fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon<br>2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp.<br>– resultat) |
|-----------------------|----------------------|---------------|-------------------------|---------------|---------------------------------|
| Belønningsmidler      | 148,4                | 396,2         | 544,6                   | 427,9         | -116,7                          |
| Bedre kollektivtilbud | 0,0                  | 678,6         | 678,6                   | 678,6         | 0                               |

### Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tilskuddet ble i 2025 blant annet benyttet til frekvens- og kapasitetsøkning på bussruter, oppgradering av Majorstua stasjon, holdeplassoppgraderinger, prispakke barn og unge, sykkeltiltak og omlegging til utslippsfri kollektivtransport i Akershus.

Mindreforbruket skyldes utsatt anleggsstart for Briskebytrikken som følge av stengingen av Ring 1, redusert fremdrift på kollektivinfrastruktur og terminaler, mindre fremdrift innen sykkeltiltak og manglende oppstart i knutepunktutviklingen. Mindreforbruket vil hovedsakelig benyttes til samme formål i 2026.

### Bedre kollektivtilbud

Tilskuddet benyttes i sin helhet til Fornebubanen.

### Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet på 60 mill. kr benyttes til å delfinansiere rabatt på enkeltbilletter og månedskort for barn og unge. Tilskuddet dekker 24 pst av inntektstapet for denne rabatten.

### Særskilt tilskudd til styrket kollektivtilbud som følge av midlertidig stenging av Ring 1

Tilskuddet er ikke en del av byvekstavtalen, men et særlig tilskudd til Akershus fylkeskommune som følge av midlertidig stenging av Ring 1. Akershus fylkeskommune skal i tillegg bidra med minst 15 mill. kr. Tilskuddet på 30 mill. kr er utbetalt til Akershus fylkeskommune. Det er benyttet 23,8 mill. kr av den samlede styrkingen på 45 mill. kr i 2025. Mindreforbruket vil benyttes i løpet av 1. tertial 2026.

En foreløpig vurdering av tiltakene, gjennomført i midten av januar 2026, viser en samlet positiv effekt.

<sup>32</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byvekst/>



### Mindre investeringstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt veinett

Det er bevilget statlig tilskudd til totalt ti prosjekter i Oslo-området, hvorav åtte fikk oppstartsbevilgning i 2025. Samlet forbruk for året er 207,5 mill. kr, som tilsier et mindreforbruk på 269,9 mill. kr. Om lag halvparten av avviket kan knyttes mot prosjektet Bryn kollektivknutepunkt og skyldes forsinkelser knyttet til grunnnerv. I tillegg har det vært forsinket anleggsstart på flere prosjekt, blant annet som følge av mer omfattende arbeid rundt kontraktsinngåelse på prosjektene Kirkeveien og Langhusveien i Ski og Griniveien parsell 3.

### Måloppnåelse

Tabell 4: Byindeks for Oslo-området

|                                | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| <b>Tre års glidende indeks</b> | 2018 – (jan 2022–des 2024) | 0,2                         |
|                                | 2018 – (jan 2023–des 2025) | 0,7                         |
| <b>Ett års glidende indeks</b> | 2018 – (jan 2024–des 2025) | 2,8                         |
| <b>Endring per år</b>          | 2018–2025                  | 3,1                         |
|                                | Jan–des 2024–2025          | 2,7                         |

Byindeksens tre års glidende indeks indikerer at trafikken er noe høyere enn i referanseåret. Ved utløpet av 2024 var endringen i treårig indeks tilnærmet 0, men trafikkøkning utover i 2025 har gitt noe vekst i treårig indeks. Dersom trafikken blir værende på samme nivå som i dag vil tre års glidende indeks øke ytterligere.

I mai 2024 ble det inngått en revidert lokal avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om Oslopakke 3. Det ble besluttet en gjennomføring av takstøkninger i bomstasjonene i tre trinn; første gang var 1. januar 2025 og andre gang 1. januar 2026. Det er planlagt at tredje takstøkning 1. januar 2028. Det vil også bli en gradvis økning i prosentsats for elbiler fra 2025 til 2028. Statens vegvesen har utarbeidet et faglig grunnlag for en ny bompengeproposisjon (Oslopakke 3 2027–2045) og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har fattet lokalpolitiske vedtak. Statens vegvesen forbereder oversendelse av grunnlagsdokumentasjonen for saken til Samferdselsdepartementet for ekstern kvalitetssikring (KS2).

### BERGENSOMRÅDET

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Mindre investeringstiltak omtales også i hovedrapporten, i likhet med midler tildelt over kap. 1320, post 30.

Tabell 5: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Bergensområdet. Tall i mill. 2025-kr

| Bergen                | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|-----------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Belønningsmidler      | 31,2              | 441,8         | 473,0                | 424,0         | -49,0                        |
| Bedre kollektivtilbud | 49,3              | 131,2         | 180,5                | 118,6         | -61,9                        |

### Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tilskuddet ble i 2025 i hovedsak utbetalt til Skyss og brukt til drift av kollektivtransport.. I tillegg har deler av tilskuddet blitt utbetalt til kommunene og brukt på tiltak som bidrar til nullvekstmålet.



Avviket gjelder hovedsakelig den delen av tilskuddet som skal brukes på drift kollektiv. Det er laget en plan for de neste årene hvor det er lagt opp til en gradvis reduksjon av mindreforbruket. I tillegg til avvikene i tabellen har kommunene ubrukte midler fra tidligere års utbetaling fra fylkeskommunen på til sammen om lag 25 mill. kr.

### Bedre kollektivtilbud

Tilskuddet benyttes til Bybanen og innebærer redusert uttak av bompenger. Tilskuddet brukes til vedlikehold og innkjøp vognmateriell Bybanen og arbeid med kommunedelplan Vest. Avviket skyldes lang leveringstid på bestillinger av utstyr til vedlikehold av Bybanen. Det er forventet levering i 2026 og tidlig i 2027.

### Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet på 60 mill. kr blir brukt til redusert pris på periodebillett.

### Mindre investeringstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt veinett

Det er bevilget statlig tilskudd til totalt ni prosjekter i Bergensområdet, hvorav fem fikk oppstartsbevilgning i 2025. Samlet forbruk i 2025 ble 213,2 mill. kr, som tilsier et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Av dette er det et varig mindreforbruk på Kv.1136 Grønamyrsvegen i Øygarden med 20,8 mill. Resten av avviket gjelder i hovedsak Fv.52 Hatvikvegen der prosjektet er noe forsinket og Fv.5254 Kleppevegen ved Myrane der tiltaket er åpnet for trafikk og sluttoppgjør pågår.

### Måloppnåelse

Tabell 6: Byindeks for Bergensområdet

|                                | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| <b>Tre års glidende indeks</b> | 2018 – (jan 2022–des 2024) | -0,1                        |
|                                | 2018 – (jan 2023–des 2025) | 0,6                         |
| <b>Ett års glidende indeks</b> | 2018 – (jan 2025–des 2025) | 3,4                         |
| <b>Endring per år</b>          | 2018–2025                  | 2,2                         |
|                                | Jan–des 2024–2025          | 2,1                         |

Byindeksens tre års glidende indeks indikerer at trafikken er noe høyere enn i referanseåret. Ved utløpet av 2024 var endringen i treårig indeks tilnærmet 0, men trafikkøkning utover i 2025 har gitt noe vekst i treårig indeks. Dersom trafikken blir værende på samme nivå som i dag vil tre års glidende indeks øke ytterligere.

Styringsgruppen har drøftet aktuelle tiltak for å begrense trafikkveksten, og Bergen kommune har i januar 2026 vedtatt å redusere elbilrabatten til 30 pst. av fossiltakst. Fylkeskommunen fattet likelydende vedtak i 2023 da det nasjonalt ble åpnet for å øke grensene for elbilrabatt til at elbiler maksimalt skal betale 70 pst. sammenlignet med fossile biler. Nye takster gjelder fra 25.mars 2026.



## NORD-JÆREN

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Mindre investeringstiltak omtales også i hovedrapporten, i likhet med midler tildelt over kap. 1332, post 63 samt kap. 1320, post 30.

**Tabell 7: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Nord-Jæren. Tall i mill. 2025-kr**

| Nord-Jæren            | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|-----------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Belønningsmidler      | 20,4              | 326,4         | 346,8                | 256,3         | -90,5                        |
| Bedre kollektivtilbud | 56,1              | 100,2         | 156,3                | 82,1          | -74,2                        |

### Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tilskuddet ble i 2025 benyttet til drift kollektiv (inkl. ruteproduksjon, mobilitetssatsning, digitale tjenester, mm.) og til investeringer på Bussveien.

I årene 2021-2023 ble det brukt 114 mill. av belønningsmidler til mellomfinansiering av prosjektet Kollektivtrase SUS/UiS Jåttå. Hele beløpet er nå tilbakeført til fond belønningsmidler. Dette forklarer økningen i fondsmidler fra 2024 til 2025.

### Bedre kollektivtilbud

Tilskuddet blir benyttet til økt ruteproduksjon. Mindreforbruket skyldes forsinkelser knyttet til investering på ladeinfrastruktur og vil bli benyttet til elektrifisering av bussflåten i 2026.

### Reduserte bompenger

Tilskuddet på om lag 100 mill. kr går til å kompensere for deler av de reduserte bompengeinntektene som følge av fjerning av rushtidsavgiften. Midlene ble i 2025 brukt til å finansiere Bussveien.

Inntektsbortfallet som følger av at det ikke ble innført rushtidsavgift på Nord-Jæren, er beregnet til å utgjøre om lag 220 mill. i 2025.

### Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet på 60 mill. kr går til å kompensere for deler av de reduserte bompengeinntektene som følge av fjerning av rushtidsavgiften. Tilskuddet i 2025 var opprinnelig tenkt å finansiere Bussveien, men er omdisponert til å finansiere mindre tiltak på fylkesvei, innen programområde i perioden 2025-2027. Noen av prosjektene er forsinket, og det står 60,4 mill. på fond ved utgangen av 2025.

Inntektsbortfallet som følger av at det ikke ble innført rushtidsavgift på Nord-Jæren, er beregnet til å utgjøre om lag 220 mill. i 2025.

### Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Disponible midler for 2025 er på 72,8 mill. inkl. avsatte fondsmidler fra tidligere år på 12,4 mill.

I 2025 er det til sammen benyttet 66,9 mill. til takstreduserende tiltak. 46,1 mill. er benyttet til å finansiere deler av takstsamarbeidet (tog, buss, båt og Kystbuss). I tillegg er 4,1 mill. benyttet til utvidelse av Hjem Jobb Hjem billetten til også å gjelde hurtigbåt, og 16,7 mill. til reduserte billettpriser på periodebilletter. Ved årsslutt er det avsatte fondsmidler på 5,9 mill. kr.



### Mindre investeringstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt veinett

Det er bevilget statlig tilskudd til to prosjekter på Nord-Jæren, inkludert Oalsgata som fikk oppstartsbevilgning i år. Samlet forbruk for 2025 ble 56 mill. kr, som tilsier et mindreforbruk på 86,2 mill. kr.

Avviket skyldes primært forsinket anleggsstart for Oalsgata. I tillegg er det forventet en varig innsparing for prosjektet Kollektivtrase Jåttå.

### Måloppnåelse

Tabell 8: Byindeks for Nord-Jæren

|                                | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| <b>Tre års glidende indeks</b> | 2017 – (jan 2022–des 2024) | 3,2                         |
|                                | 2017 – (jan 2023–des 2025) | 5,5                         |
| <b>Ett års glidende indeks</b> | 2017 – (des 2024–des 2025) | 7,4                         |
| <b>Endring per år</b>          | 2017–2025                  | 2,5                         |
|                                | Jan–des 2024–2025          | 1,9                         |

Byindeksens tre års glidende indeks indikerer at trafikken er høyere enn i referanseåret. Dersom trafikken blir værende på samme nivå som i dag vil tre års glidende indeks øke ytterligere. Byindeksen på Nord-Jæren har en noe større feilmargin enn de andre byområdene blant annet på grunn av et begrenset utvalg trafikkregisteringspunkt.

Fra og med 2024 er det 70 pst elbiltakst. Styringsgruppen har vedtatt at elbiltaksten skal følge minimumsrabatt vedtatt av Stortinget som per i dag er 30 pst. Stortingsproposisjon om forlenget innkrevingsperiode til 2038 for Bymiljøpakken ble vedtatt av Stortinget 3. juni 2025. Proposisjonen åpner også for mulighet til å innføre miljødifferensierte takster etter lokalpolitiske vedtak. Det inngår ingen nye prosjekter eller tiltak i proposisjonen. I den sammenheng har fylkeskommunen vedtatt å øke garantien ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak på 3,5 mrd. kr.

### TRONDHEIMS-OMRÅDET

Tabellen og teksten nedenfor viser en oversikt over bruken av tilskuddsmidler tildelt over post 66. Mindre investeringstiltak omtales også i hovedrapporten, i likhet med midler tildelt over kap. 1332, post 63 samt kap. 1320, post 30.

Tabell 9: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Trondheims-området. Tall i mill. 2025-kr

| Trondheim             | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|-----------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Belønningsmidler      | 2,3               | 306,9         | 309,2                | 303,3         | -5,9                         |
| Bedre kollektivtilbud | 82,6              | 80,2          | 162,8                | 74,5          | -88,3                        |

### Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tilskuddet ble i 2025 hovedsakelig benyttet til drift av kollektivtrafikken i byvekstområdet. Resterende brukes i henhold til vedtatt handlingsprogram til ulike mindre prosjekter som gjennomføres av fylkeskommunen og kommunene.



### Bedre kollektivtilbud

Midlene er brukt til delfinansiering av Metrobussporteføljen, samt til drift av Metrobuss. Mindreforbruk skyldes lavere produksjon enn antatt, samt annen finansieringsprofil med større bruk av post 63.

### Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet på 60 mill. kr blir benyttet til takstreduksjoner blant annet på periodekort og tog. Tilskuddet benyttes til takstsamarbeid med tog i sone A. I tillegg er barnebillett utvidet til 20 år, varighet på enkeltbilletter utvidet til tre timer kveld og helg, og sone A utvidet til å gjelde hele byvekstområdet. I 2020 og 2021 var tilskuddet høyere enn kostnaden ved tiltakene, og resterende tilskuddsmidler ble satt på fond. Kostnadene beregnes på bakgrunn av passasjertall mottatt fra togoperatør, og et høyere antallet togreisende enn opprinnelig estimert har medført økte kostnader. Fondet har gradvis blitt redusert ettersom kostnaden ved tiltaket har vært høyere enn det enkelte års tilskudd fra 2022. Kostnaden i 2025 var på 90,3 mill., og ved utgangen av 2025 er det om lag 12 mill. av tidligere års tilskudd igjen på fond.

### Mindre investeringstiltak på fylkeskommunalt og kommunalt veinett

Det er bevilget statlig tilskudd til totalt sju prosjekter i Trondheimsområdet, alle med oppstartsbevilgning i år. Samlet forbruk i 2025 ble 47,9 mill. kr, som tilsier et mindreforbruk på 112 mill. kr. Om lag 46 mill. kr av dette er en varig innsparing på prosjektet gang- og sykkelvei Bjørndalen (Saupstadbrua). Øvrige avvik gjelder flere prosjekt og skyldes blant annet forsinkelser knyttet til grunneierforhold.

### Måloppnåelse

Tabell 10: Byindeks for Trondheims-området

|                                | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| <b>Tre års glidende indeks</b> | 2019 – (jan 2022–des 2024) | 5,1                         |
|                                | 2019 – (jan 2023–des 2025) | 5,3                         |
| <b>Ett års glidende indeks</b> | 2019 – (des 2024–des 2025) | 3,6                         |
| <b>Endring per år</b>          | 2019–2025                  | 2,0                         |
|                                | Jan–des 2024–2025          | 1,2                         |

Byindeksens tre års glidende indeks indikerer at trafikken er høyere enn i referanseåret. Dersom trafikken blir værende på samme nivå som i dag vil tre års glidende indeks reduseres, men fortsatt være godt over referanseåret.

Det er iverksatt tiltak for å redusere trafikken. 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 trafikktvikling vil kunne påvirkes positivt når gateprosjektene (Metrobuss) og de større sykkelprosjektene (kjernenettet) er ferdigstilt slik at det blir sammenhengende ruter.

Bompengeutredningen for Trondheimsområdet vurderer konsepter, ny bompengeinnretning og tiltaksportefølje. Både tiltakene og innretningen av bompengeinnkrevingen skal bidra til nullvekstmålet. Etter gjeldende fremdriftsplan vil lokalpolitisk behandling av faglig grunnlag være vår/sommer 2027.



## TROMSØ

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

**Tabell 11: Oversikt over kap. 1332, post 66 - Tromsø. Tall i mill. 2025-kr**

| Tromsø                      | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|-----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Tilskudd til byvekstavtaler | 109,3*            | 208,6 **      | 317,9                | 228,3         | -89,6                        |

\*I årsrapport 2024 ble det ved en inkurie meldt om overført beløp fra 2024 til 2025 på 106,7 mill. kr Det riktige beløpet skulle vært 109,3 mill. kr

\*\* Inkludert 12 mill. kr til prosjekt på riksvei

Tilskuddet ble i 2025 i hovedsak benyttet til drift av kollektiv, oppgradering gang og sykkelveier samt mindre tiltak i bydeler og for myke trafikanter.

Styringsgruppen vedtok i juni en rekke ekstraordinære tiltak som skulle gjennomføres i 2025 for å redusere mindreforbruket. Dette omfattet blant annet oppgradering av eksisterende gang- og sykkelvei, E8 Båthavna holdeplass og ekstra tiltak i bydelene. De ekstraordinære tiltakene er satt i gang, men reduksjonen i mindreforbruket ble ikke like stor som forventet ettersom prosjektene tok lengre tid å gjennomføre enn anslått

## Måloppnåelse

**Tabell 12: Byindeks for Tromsø viser følgende:**

|                         | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|-------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Tre års glidende indeks | 2019 – (jan 2023–des 2024) | -6,9                        |
| Ett års glidende indeks | 2019 – (des 2024–des 2025) | -4,1                        |
| Endring per år          | 2019–2025                  | -5,1                        |
|                         | Jan–des 2024–2025          | 1,3                         |

Byindeksen indikerer at trafikken er lavere enn i referanseåret, men at trafikken har økt i 2025 sammenlignet med 2024.

Det er i Tromsø vedtatt redusert rabatt for bompenger fra 50 pst. til 30 pst. på elbiler fra juli 2026.

## KRISTIANSANDSREGIONEN

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

**Tabell 13: Oversikt over kap. 1332, post 66 - Kristiansand. Tall i mill. 2025-kr**

| Kristiansandsregionen       | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|-----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Tilskudd til byvekstavtaler | 145,5             | 222,9         | 368,4                | 229,5         | -139,4                       |

Tilskuddet har i 2025 blitt benyttet til små og store tiltak innenfor alle kommunene i byvekstavtalen, herunder 145,5 mill. kr til drift av kollektiv. Videre ble om lag 40 mill. kr benyttet til prosjektet Kjoskrysset. Byvekstavtalen er i startfasen og det ble satt av midler til mange prosjekter som trenger gjennomgang av plangrunnlag eller forprosjekt. Øvrige prosjekt som er gjennomført er mindre gang- og sykkelprosjekter, utbedring av holdeplasser og kollektivterminaler.



Avvik skyldes i hovedsak behov for gjennomgang av plangrunnlag for mange prosjekt, og at det er noe mangel på plankapasitet i kommuner og fylkeskommune. I tillegg ble byggestart på Kjoskrysset forsinket, noe som utgjør om lag 30 mill. kr.

### Måloppnåelse

Tabell 14: Byindeks for Kristiansand viser følgende:

|                  | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Ett års glidende | 2023 – (des 2024–des 2025) | -0,7                        |
| Endring per år   | 2023–2025                  | -1,1                        |
|                  | Jan–des 2024–2025          | -0,5                        |

I Kristiansand er referanseår for rapportert byindeks 2023. En treårs glidende indeks er tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

Byindeksen indikerer at trafikken er noe lavere enn i referanseåret, og at trafikken er redusert noe hittil i år sammenlignet med tilsvarende periode i 2024.

Det var en takstøkning i eksisterende bomstasjoner i juni 2024, og i løpet av vinteren/våren 2025 ble det etablert nye bomstasjoner som dekker flere transportstrømmer.

### NEDRE GLOMMA

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

Tabell 15: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Nedre Glomma. Tall i mill. 2025-kr

| Nedre Glomma              | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|---------------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Tilskudd til byveksttaler | 81,1              | 180,6         | 261,8                | 204,8         | -57,0                        |

Tilskuddet er i 2025 i hovedsak blitt benyttet til infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange og drift av kollektivtransport inkl. ferge, i tillegg til mobilitetsutvikling og analyser og finansiering av sekretariat. Det er benyttet 24,1 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektiv.

Mindreforbruket er redusert i løpet av året. Gjenstående avvik skyldes i all hovedsak forsinket fremdrift på tre infrastrukturtiltak. Avviket forventes benyttet på tiltakene i 2026.

### Måloppnåelse

Tabell 16: Byindeks for Nedre Glomma viser følgende:

|                  | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Ett års glidende | 2023 – (des 2024–des 2025) | -0,1                        |
| Endring per år   | 2023–2025                  | -2,1                        |
|                  | 2024–2025 jan–des          | 2,1                         |

I Nedre Glomma er referanseår for rapportert byindeks 2023. En treårs glidende indeks er tilgjengelig fra og med det er gått tre år etter referanseåret.



Byindeksen indikerer at trafikken i 2025 er på nivå med referanseåret 2023, men at trafikken har økt noe i 2025 sammenlignet med 2024.

En betydelig del av denne økningen kan tilskrives trafikkøkning over de to kråkerøyforbindelsene, og kan forklares med at de to bomstasjonene over Kråkerøybruene avsluttet bompengeneinnkrevningen i februar 25, kombinert med etableringen nytt kjøpesenter på Kråkerøy i slutten av 2024.

Det er fortsatt i en tidlig fase av byvekstavtalen, og det er foreløpig ingen konkrete planer om ytterligere trafikkdempende tiltak.

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

Tabell 15 viser resultatet samlet for Buskerudbyen og Grenland. Ordningen med tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk er fra 2025 slått sammen med belønningsmidlene i ny belønningsavtale for 2025-2028 i Grenland. Inkludert avviket på denne ordningen i Grenland forventes et samlet avvik for disse byene ved utgangen av 2025 på om lag 27 mill. kr. Dette er en betydelig nedgang fra utgangen av 2024 da avviket for disse to byene var 55 mill. kr. Ved utgangen av 2023 var tilsvarende avvik 76,6 mill. kr.

Tabell 17: Samletabell byområder med belønningsavtaler

| Samletabell      | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – prognose) |
|------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Belønningsmidler | 56,0              | 193,5         | 249,5                | 222,1         | -27,4                        |

#### BUSKERUDBYEN

Tabell 18: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Buskerudbyen. Tall i mill. 2025-kr

| Buskerudbyen     | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Belønningsmidler | 11,6              | 97,0          | 108,6                | 101,1         | -7,5                         |

#### Belønningsordningen til bedre kollektivtransport

Tilskuddet ble i 2025 hovedsakelig benyttet til et forsterket busstilbud. I tillegg ble tilskuddet benyttet til en rekke mindre tiltak, herunder sykkelveivisningskilt samt oppgradering av sykkelanlegg, fortau og snarveier.

Mindreforbruket er redusert i løpet av året. Gjenstående avvik skyldes forsinket fremdrift på enkelte prosjekt.

#### Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet blir benyttet for å kompensere for innteksttap som følge av redusert pris på enkeltbilletter og månedskort på Brakars busstilbud i Buskerudbyen. Det er et mindreforbruk i 2025 på 0,7 mill. kr. Dette skyldes et lavere antall reiser, og dermed også et lavere salg av bybilletter, enn det som var lagt til grunn ved årets start. Midlene vil bli brukt til å videreføre taksttiltaket i 2026.



## Måloppnåelse

Tabell 19: Byindeksen for Buskerudbyen viser følgende:

|                                | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| <b>Tre års glidende indeks</b> | 2016 – (jan 2022–des 2024) | 0,3                         |
|                                | 2016 – (jan 2023–des 2025) | 1,6                         |
| <b>Ett års glidende indeks</b> | 2016 – (jan 2024–des 2025) | 3,4                         |
| <b>Endring per år</b>          | 2016–2025                  | 1,0                         |
|                                | Jan–des 2024–2025          | 1,7                         |

Byindeksens tre års glidende snitt indikerer at trafikken er høyere enn i referanseåret. Dersom trafikken blir værende på samme nivå som i dag vil tre års glidende indeks øke ytterligere.

Ny Bybru i Drammen, fremkommelighetstiltak og styrket busstilbud til nytt sykehus vil bidra til å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft. Det er ventet at disse tiltakene vil bidra til nullvekstmålet.

## GRENLAND

Tabell 20: Oversikt over kap. 1332, post 66 – Grenland. Tall i mill. 2025-kr

| Grenland         | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Belønningsmidler | 44,4*             | 96,5          | 140,9                | 121,0         | -19,9                        |

\*Det overføres totalt 17,2 (belønningsmidler) + 27,2 (tilskudd til reduserte billettpriser), som nå er slått sammen til én sum i ny belønningsavtale for 2025-2028.

## Belønningsordningen til bedre kollektivtransport

Tilskuddet har i 2025 blitt benyttet til drift av kollektiv, forsterket vinterdrift av gang og sykkelveier, reduserte billettpriser, bysykkelordningene, kampanjer og utredninger og Fus bedrift som er et fordelsprogram for bedrifter som gjør det lettere for de ansatte å velge noe annet enn bil til og fra jobb.

Mindreforbruket er redusert i løpet av året. Gjenstående avvik skyldes primært forsinkelser i gjennomføring av prosjekt på Langbrygga i Skien kommune. Prosjektet slutføres våren 2026.

## Måloppnåelse

Tabell 21: Byindeksen for Grenland\* viser følgende:

|                                | Årsperiode                 | Endring i trafikkmengde (%) |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| <b>Tre års glidende indeks</b> | 2016 – (jan 2022–des 2024) | -1,5                        |
|                                | 2016 – (jan 2023–des 2025) | 1,0                         |
| <b>Ett års glidende indeks</b> | 2016 – (jan 2025–des 2025) | 3,3                         |
| <b>Endring per år</b>          | 2016–2025                  | 0,2                         |
|                                | Jan–des 2024–2025          | 1,7                         |

\* Byindeksen for Grenland inkluderer ett tellepunkt i Bamble. Ettersom Bamble ikke lenger er en del av belønningsavtaleområdet vil det beregnes en oppdatert byindeks for Grenland uten Bamble. Oppdatert rapport for byindeks vil legges ut her: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/)<sup>33</sup>

Byindeksens tre års glidende snitt indikerer at trafikken er noe høyere enn i referanseåret. Dersom trafikken blir værende på samme nivå som i dag vil tre års glidende indeks øke ytterligere.

33 <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/>



Andelen elbilpasseringer i bomsystemet har økt kraftig de siste 3 årene og nullutslippskjøretøy har passert gratis. I tillegg har ikke takstene blitt prisjustert siden oppstart i 2016. Dette betyr at den trafikkdempende effekten av bompengeneinnkrevingen er redusert de siste årene.

Ny bypakke fase 2 forventes å starte opp våren 2026. Takstene vil øke og indeksreguleres, og det vil innføres 70 pst takst for nullutslippskjøretøy. Dette vil kunne bidra til å nå nullvekstmålet. Det kan på sikt bli behov for å innføre flere trafikkdempende tiltak.

### Tilskudd til byområder som verken har byvekstavtaler eller belønningsavtaler

I Statsbudsjettet for 2025 er det satt av 32,8 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 brukes til tiltak som bygger opp under nullvekstmålet.

I april 2025 signerte Statens vegvesen fireårige avtaler med tre fylkeskommuner om tilskudd til byområdene Bodø, Ålesund og Haugesund. Fylkeskommunene skal rapportere årlig på bruken av tilskudd. Det er etablert byindeks for byområdene, hvor det skal måles på ett års glidende indeks mot referanseår. Ett års glidende indeks indikerer at det har vært en økning i trafikken i både Bodø og Ålesund sett opp mot referanseåret 2024.

Tabell 22: Byindeksen for Bodø, Ålesund, Haugesund-Karmøy viser følgende:

|                  | Årsperiode                          | Endring i trafikkmengde (%) |
|------------------|-------------------------------------|-----------------------------|
| Bodø             | 2024 – (jan 2025–des 2025)          | 3,3                         |
| Ålesund          | 2024 – (jan 2025–des 2025)          | 1,1                         |
| Haugesund–Karmøy | Rapporteres for første gang i 2026* |                             |

\*primært grunnet bedre datakvalitet for tellepunktene i 2025 kontra 2024, er 2025 valgt som referanseår for Haugesund-Karmøy

Årets tilskudd på 32,8 mill. kr er fordelt på de tre byområdene i tråd med tabell 20 på bakgrunn av tiltaks- og finansieringsplaner i avtalene. I tillegg til årets tilskudd har Bodø overført mindreforbruk fra 2024.

Ordningen legger opp til at det skal rapporteres på forbruk årlig.

Tabell 23: Oversikt over kap. 1332, post 66 – tilskudd til mindre byområder. Tall i mill. 2025-kr

|                  | Overført fra 2024 | Bevilget 2025 | Til disposisjon 2025 | Resultat 2025 | Avvik (til disp. – resultat) |
|------------------|-------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------------------|
| Bodø             | 9,2               | 10,1          | 19,3                 | 16,1          | -3,2                         |
| Ålesund          |                   | 13,2          | 13,2                 | 10            | -3,2                         |
| Haugesund–Karmøy |                   | 9,5           | 9,5                  | 4,1           | -5,4                         |

#### Bypakke Bodø

Tilskuddet som ble tildelt i 2025 er benyttet til de tre tiltakene som var planlagt i avtalen. Det er noe restmidler til prosjektene som forventes benyttet i 2026. Restmidlene fra tilskudd i perioden 2022-2024 er i all hovedsak benyttet. Det har siden høsten 2024 vært diskusjoner rundt omdisponering av midler til prosjektet Belysning Fylkesvei, som Statens vegvesen mener faller utenfor formålet til



tilskuddsordningen. Årsrapporten til bypakke Bodø viser at omdisponerte midler er brukt på dette prosjektet i 2025. Statens vegvesen vil i løpet av 2026 be om at tilskuddsmidlene som er benyttet på dette tiltaket (4,5 mill.) betales tilbake, eventuelt at det omdisponeres til tiltak som faller innenfor retningslinjene.

### **Bypakke Ålesund**

Av tilskuddet som ble tildelt i 2025 ble 10 mill. benyttet til riksveiprojektet Vingårdskiftet -Hessaskaret. Avviket i Ålesund knytter seg til at prosjektet Ytre Hessen ble utsatt til 2026 grunnet krevende grunneiersituasjon og lang behandlingstid på byggesak. Mindreforbruket planlegges benyttet i sin helhet i 2026.

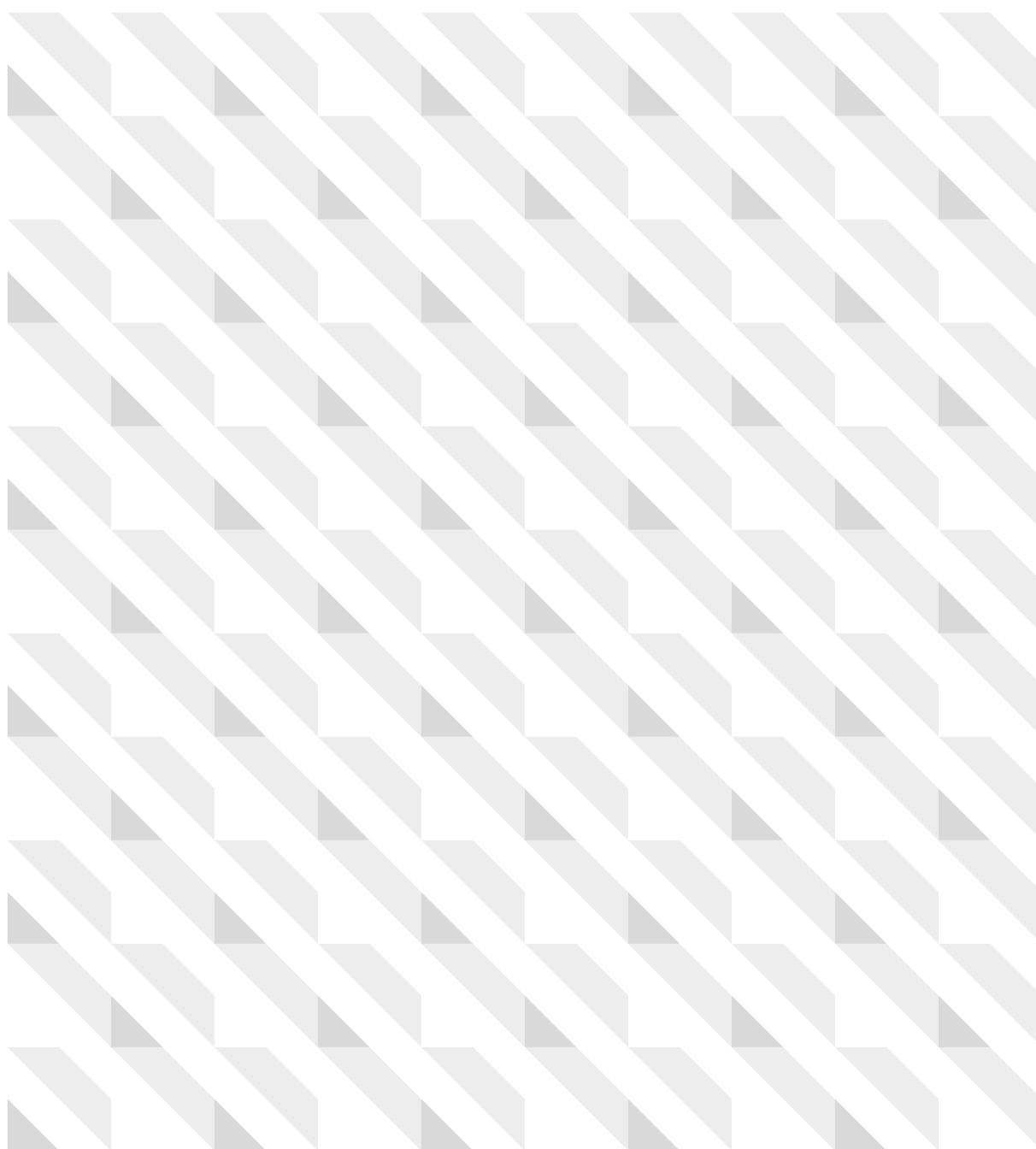
### **Bypakke Haugesund-Karmøy**

Tilskuddet til Bypakke Haugesund-Karmøy er fordelt på fire tiltak, hvor alle er startet opp i 2025, med noe forsinket fremdrift. I tillegg har noen av prosjektene varige mindreforbruk som blir omdisponert til andre tiltak i tråd med retningslinjene for ordningen.



## Vedlegg 4

# 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 |
|---------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|
| 2024-07 |                                                                    |                                  |              |              |
|         | Alarmer fra tunnel                                                 | Forbedringsarbeid                | Tilsynsmøte  | 0            |
| 2024-09 | Beredskap og sikkerhet i Operatunnelen                             | Risikostyring                    | Etterlevelse | 1            |
| 2025-01 | MC beskyttelsesutstyr                                              | Risikostyring                    | Etterlevelse | 0            |
| 2025-04 | Oppfølgingsundersøkelse: Rekkverkskompetanse                       | Forbedringsarbeid                | Etterlevelse | 1            |
| 2025-03 | Tilsyn om etterlevelse av dele-gert kommisjonsforordning 886/2013. | ITS Intelligente transportsystem | Etterlevelse | 0            |
| 2025-07 | Styring av sikkerhet i digitale systemer                           | Risikostyring                    | Tilsynsmøte  | 0            |
| 2025-05 | Gjennomføring og oppfølging av TS-revisjoner*                      | Risikostyring                    | Etterlevelse |              |

\*Rapport ikke mottatt.

### Avsluttede tilsyn 2025

| Nummer  | Tittel                                                             | Temaområde                       | Tilsynsform  | Antall åpne avvik |
|---------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------|-------------------|
| 2020-05 | Tiltakstid ved drift av eksisterende vei                           | Drift og vedlikehold             | Systemtilsyn | 03.12.25          |
| 2023-02 | Øvelser i tunnel                                                   | Samfunnssikkerhet og beredskap   | Systemtilsyn | 14.10.25          |
| 2025-03 | Tilsyn om etterlevelse av de-legert kommisjonsforordning 886/2013. | ITS Intelligente transportsystem | Etterlevelse | 28.08.25          |
| 2025-01 | MC beskyttelsesutstyr                                              | Risikostyring                    | Etterlevelse | 07.11.25          |

### Ikke avsluttede tilsyn 2025:

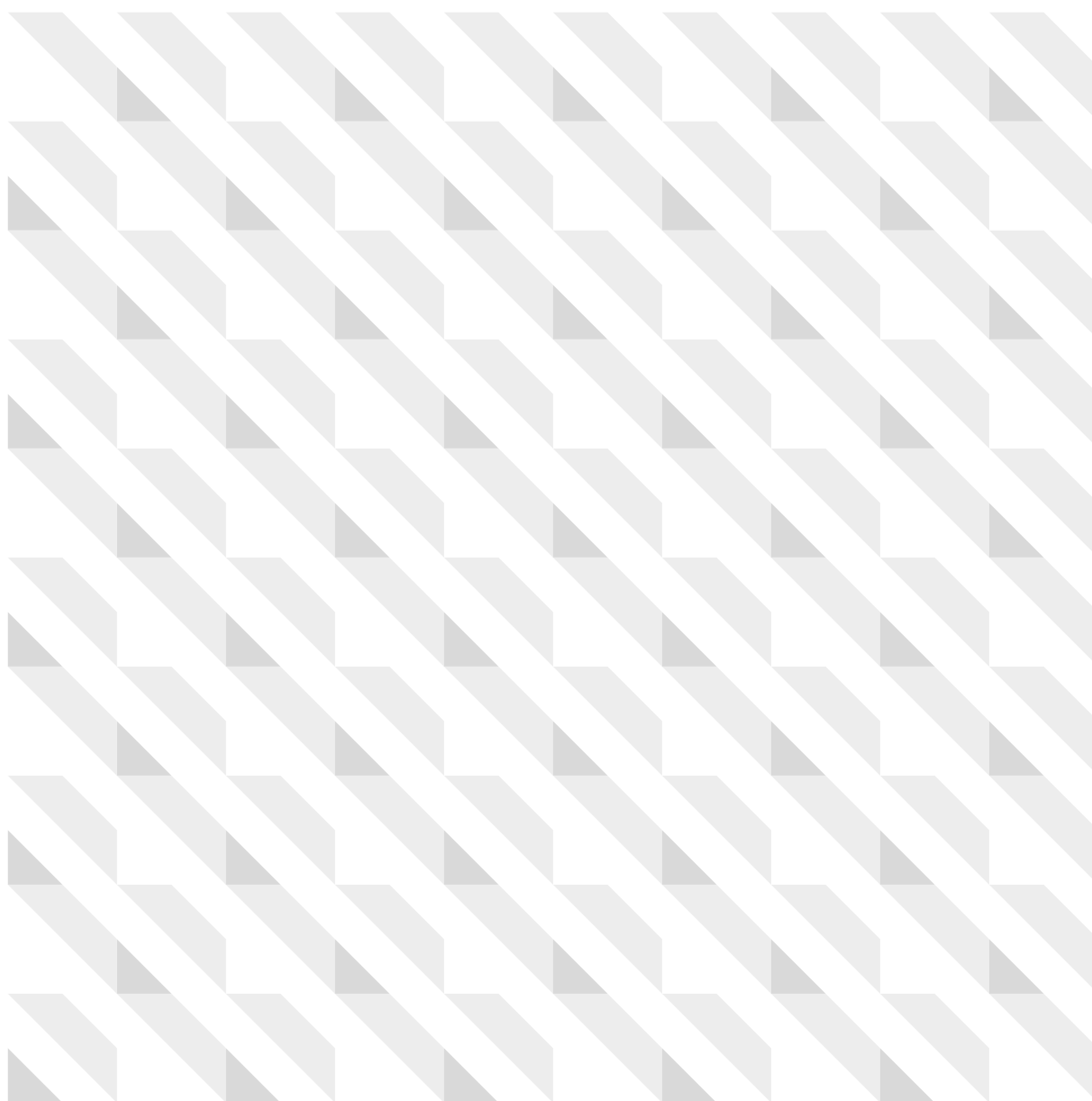
| Nummer  | Tittel                                         | Temaområde           | Tilsynsform  | Antall åpne avvik |
|---------|------------------------------------------------|----------------------|--------------|-------------------|
| 2024-01 | Håndtering av skredfare i utbyggingsprosjekter | Plan og utbygging    | Systemtilsyn | 1                 |
| 2024-06 | Vedlikehold av veidekke                        | Drift og vedlikehold | Systemtilsyn | 3                 |
| 2024-09 | Beredskap og sikkerhet i Operatunnelen         | Risikostyring        | Etterlevelse | 1                 |
| 2025-04 | Oppfølgingsundersøkelse: Rekkverkskompetanse   | Forbedringsarbeid    | Etterlevelse | 1                 |
| 2025-07 | Styring av sikkerhet i digitale systemer       | Risikostyring        | Tilsynsmøte  | 0                 |
| 2025-05 | Gjennomføring og oppfølging av TS-revisjoner*  | Risikostyring        | Etterlevelse |                   |

\*Rapport ikke mottatt.



## Vedlegg 5

# 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. | Innføring av løyvekrav er innført med ikrafttredelse 1.1.26. Høring på innføring av fartsskriver for varebil mellom 2,5 - 3,5 tonn ble sendt på høring i desember med høringsfrist 9.2.2026.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 8          | Regjeringen vil klargjøre medansvaret for transportbestiller/transportkjøper i forskrift om arbeidstid for sjåfører.                                      | Sammen med Arbeidstilsynet er høringsforslag til endring om forskrift til arbeidstid ferdigstilt. Dette inkluderer forslag om utvidet ansvar til bestillere av transporttjenester som også medfører et forslag om endring i Vegtrafikkloven. SD har vedtatt at forslaget sendes på høring i januar 2026.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 11         | Regjeringen vil innføre overtredelsesgebyr for flere overtredelser av vegtrafikkloven med forskrifter.                                                    | Høring på innføring av overtredelsesgebyr for avrenning er sendt på høring med høringsfrist 27.2.2026. Nytt og revidert forslag til innføring av nye overtredelsesgebyr (del 3) ble oversendt SD i oktober.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 13         | Regjeringen vil sende på høring forslag til regelverksendringer for å etablere et sentralt skaderegister for bil.                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|            | Høringsoppsummering er oversendt SD. Statens vegvesen er i dialog med SD om et punkt der det har vært behov for en ytterligere avklaring.                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 25         | Regjeringen vil utrede en ordning med en tverretattlig operativ ressursgruppe.                                                                            | SVV mottok sommeren 2025 en bestilling fra SD om videreutvikling av tverretattlig operativ ressursgruppe transport. Det ble i september 2025 ned-satt en arbeidsgruppe bestående av SVV, Skatteetaten og Arbeidstilsynet. Det er avholdt to arbeids-møter i 2025. Status ved årsskiftet er at SVV arbeider med et utkast til utredning, i dialog med de øvrige etatene. Det skal avholdes et arbeidsmøte i januar, og målsetningen er å sende over en utredning med forslag til organisering av ressursgruppen innen fristen fra SD som er 15. februar 26. |
| 32         | Jobbe videre for at norske myndigheter skal kunne delta i Euro Control Route.                                                                             | Statens vegvesen er i dialog med SD om denne. Er en vurdering av kost vs nytte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

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

| Tiltak nr. | Beskrivelse                                                                                                                                       | Status                                                                                                                     |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1          | Innføre krav til internasjonal godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2500 kg (varebiler), i tråd med nye regler i mobilitetspakken | Gjennomført. Ikrafttredelse 1.7.2026.                                                                                      |
| 6          | Innføre regler om at transportforetakene må sørge for at sjåføren kan få tilbringe minst én normal ukevil hjemme i løpet av en fireukersperiode.  | Gjennomført.                                                                                                               |
| 7          | Regjeringen vil innføre nye kontrollregler i forskrift om arbeidstid for sjåfører, i tråd med nye regler i mobilitetspakken.                      | Forskriftshøring vedrørende implementering av 2020/1057 – Artikkel 2 er vedtatt, og hadde ikrafttredelse 15. oktober 2023. |



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

| Tiltak nr. | Beskrivelse                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Status                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9          | Legge frem forslag til lovendringer for å kunne innføre overtredelsesgebyr for flere brudd på yrkestransportlovgivningen.                                                                                                                                                                                                | Gjennomført.<br>Del 2 kommer i Tildelingsbrevet for 2026.                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 10         | Fastsette en ny forskrift om overtredelses-gebyr for brudd på kabotasjereglene.                                                                                                                                                                                                                                          | Gjennomført.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 12         | Regjeringen vil sende på høring en ny for-skrift om elektroniske kontrollverktøy, herunder om forlenget tillatt lagringstid av kontrolldata.                                                                                                                                                                             | Statens vegvesen har konkludert med at ny for-skrift ikke er nødvendig. Gjennomført møte med Datatilsynet. Teknisk utvikling er påbegynt.                                                                                                                                                                                              |
| 18         | Regjeringen vil innføre krav om fagkompe-tanse og løyvegaranti for drosjeløyvehave-re, og krav om dokumentasjon for godkjent taksameter og riktig registrering i kjøretøy-registeret.                                                                                                                                    | Tiltak utført. Krav om løyveprøve ble innført 1.6.2023.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 20         | Regjeringen vil effektivisere og målrette kontrollvirksomheten gjennom økt bruk av digitalisering, blant annet ved utvidet bruksområde for fartsskrivere.                                                                                                                                                                | Ivaretas gjennom løpende deltakelse/ arbeid.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 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.                                                                                                                                                                                                                                    |
| 22<br>23   | Regjeringen vil videreføre og styrke etabler-te samarbeid mellom tilsyns- og kontrolleta-tene.                                                                                                                                                                                                                           | Ivaretas gjennom løpende deltakelse/ arbeid.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 27         | Regjeringen vil fortsette det tette samarbei-det med partene i arbeidslivet, og viderefø-re treparts bransjeprogrammene for trans-port og bil.                                                                                                                                                                           | Ivaretas gjennom løpende deltakelse/ arbeid.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 28         | Regjeringen vil fortsette arbeidet med å finne nye metoder for informasjonsformid-ling.                                                                                                                                                                                                                                  | Statens vegvesens jobber kontinuerlig med utvik-ling av nye og videreutvikling av eksisterende in-formasjonsløsninger 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 vegve-sen gjør mer informasjon tilgjengelig digi-talt, også på flere språk.                                                                                                                                                                                                         | Ivaretas gjennom løpende arbeid. Se også status for tiltak 28.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 30         | Regjeringen vil sørge for at Statens vegve-sen gjennomfører samordnede kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller med kon-troll-myndighetene i andre EØS-land.                                                                                                                                                          | Gjennom samarbeidet European Labour Autho-rithy (ELA) og evt Euro Control Route (ECR ) vil det åpne seg for muligheten for internasjonal deltakel-se i samarbeidskontroller vi blir invitert til.                                                                                                                                      |
| 31         | Regjeringen vil jobbe aktivt inn mot EU-systemet og sørge for norsk deltakelse i relevante arbeidsgrupper i regi av Kommi-sjonen.                                                                                                                                                                                        | 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.<br><br>Tiltaket ivaretas gjennom løpende avklaringer med SD.                                     |
| 33<br>34   | Regjeringen vil fremme norske posisjoner om likere arbeids- og konkurransevilkår, effektivkontroll og trafikksikkerhet i inter-nasjonalefora. Regjeringen vil ta opp sosiale forhold i veitransportsektoren og utford-ringer knyttet til sosial dumping i interna-sjonale fora både på politisk og administra-tivt 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.                                                      |

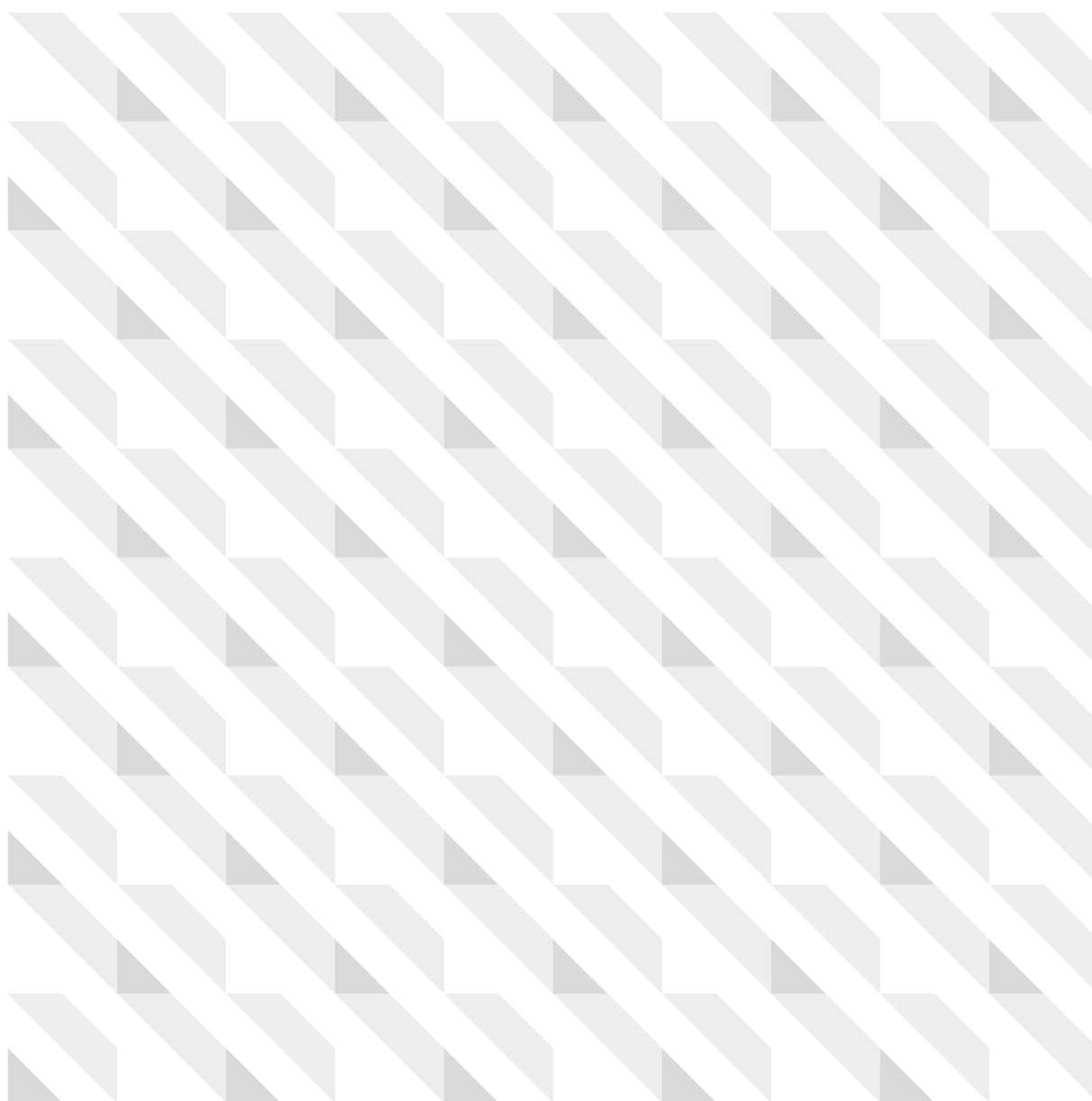
*Fortsettelse - Tabell 2: Tiltak som er ferdigstilt eller inngår som en del av ordinær driftsoppfølging*

| Tiltak nr. | Beskrivelse                                                                                                                                                                         | Status                                                                         |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 35         | Regjeringen vil jobbe videre for å sikre tilstrekkelig tilgang til opplæring, herunder vurdere endringer i gjeldende studiemodell for trafikklærere for å sikre nok tungbillære-re. | Tiltaket eies av Kunnskapsdepartementet. Statens vegvesen bidrar saman med SD. |
| 38         | Se status for tiltak 18.                                                                                                                                                            |                                                                                |



# Vedlegg 6

## Overordnet status og risikovurdering på oppdrag i budsjettåret





## Oppdrag i tildelingsbrevet 2025

I tildelingsbrevet 2025 fikk vi 10 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                               |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 1-2025 | <b>Bruk av betalingsmidler innenfor persontransport</b><br>Statens vegvesen skal følge særlig med på hvordan de nye hovedreglene i finansavtaleloven fungerer for persontransport etaten er ansvarlig for. Dette skal gjøres i samråd med Jernbanedirektoratet, og det skal innhentes innspill fra fylkeskommunene for øvrige persontransportområder. Videre skal Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet vurdere om det kan være hensiktsmessig med egne regler innenfor de nye hjemlene | 31.12.25                           | Oppdrag er svart ut                                                                                                              | <span style="color: gray;">●</span>  |
| 2-2025 | <b>Nytt tilskuddsprogram for utbedring på fylkesveier for tømmertransport</b><br>Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen starte arbeidet med et nytt tilskuddsprogram med formål om å utbedre flere viktige fylkesveier for tømmertransport. Dette skal være klart til 2027.                                                                                                                                                                                                         | 31.12.25<br>(status i års-rapport) | Utkast til regelverk er over-sendt SD. Det jobbes videre med prioriteringer av tiltak.<br><br>Arbeidet skal være klart til 2027. | <span style="color: green;">●</span> |
| 3-2025 | <b>Arbeidet med helhetlig forvaltning av anlegg og verdier (FDV)</b><br>Samferdselsdepartementet ønsker nå en skriftlig utredning av konsekvensene for denne omleggingen som følge av at man avskaffet avtalen om innkjøp av et helhetlig system for FDV.                                                                                                                                                                                                                                  | 14.02.25                           | Oppdrag er svart ut.                                                                                                             | <span style="color: gray;">●</span>  |
| 4-2025 | <b>Lokal luftforurensing</b><br>Statens vegvesen skal videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning og støy fra veitrafikk gjennom samarbeid med kommuner og andre virksomheter. Vegvesenet skal gjennomføre en enkel undersøkelse blant aktuelle kommuner om hvordan dagens piggdekkforskrift fungerer samt vurdere effekter av å endre den. I vurderingen skal det gis en konkret anbefaling om det skal igangsettes et arbeid med å revidere piggdekkforskriften                      | 30.06.25                           | Oppdrag er svart ut.                                                                                                             | <span style="color: gray;">●</span>  |



| Nr.     | Beskrivelse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Frist                             | Status                                                                   | Risiko |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------|
| 5-2025  | <b>NOBIL og tilknytning til nasjonalt tilgangspunkt for vei- og transportdata (transportportal.no)</b><br>Statens vegvesen skal levere endelig ut-redning innen 1. oktober 2025, med en statusoppdatering i første tertialrapport. Statens vegvesen skal ha dialog med departementet underveis i arbeidet                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 01.10.25                          | Oppdrag er svart ut                                                      | ●      |
| 6-2025  | <b>En forbedret tilstand for villrein</b><br>Statens vegvesen bes gå gjennom alle driftskontrakter for riksveier som går gjennom villreinområder. For å følge opp målene for tilstanden til villreinen skal etaten vurdere behovet for å innføre overnattingsforbud for bobil, stenging av gjeldende parkeringsplasser, forbud mot parkering langs veien mv. av hensyn til villrein. Vurderingen må også inneholde en drøfting av ev. konsekvenser for trafiksikkerhet og fremkommelighet ved en innføring av foreslåtte tiltak, og ev. avbøtende tiltak for å motvirke slike konsekvenser. | 01.09.25<br>Ny frist:<br>15.09.25 | Oppdrag er svart ut.                                                     | ●      |
| 7-2025  | <b>Utarbeide ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei</b><br>Statens vegvesen skal lede arbeidet med å utarbeide ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei. Planen skal inneholde et bredt spekter av omforente faglig forankrede tiltak som aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet utarbeider sammen.                                                                                                                                                                                                                                                                      | 01.03.26                          | Arbeidet med ny tiltaksplan er i rute og i henhold til fremdriftsplanen. | ●      |
| 8-2025  | <b>Nasjonalt kjøreseddelregister</b><br>Statens vegvesen og politiet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet utarbeidet en rapport og utkast til høringsnotat om etablering av kjøreseddelregister og overføring av ansvar for forvaltningen av kjøreseddelordningen. Rapporten og høringen må følges opp i 2025.                                                                                                                                                                                                                                 | 31.12.25                          | Oppdrag er svart ut.                                                     | ●      |
| 9-2025  | <b>Utvikle trafiksikkerhetsindikator for byvekstavgiftene</b><br>Statens vegvesen skal lage et forslag til ny indikator for trafiksikkerhet som skal inngå i indikatorsettet. Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for trafiksikkerhetstiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak.                                                                                                                                                                                                                                         | 31.12.25                          | Oppdrag er svart ut.                                                     | ●      |
| 10-2025 | <b>Vurderinger av tilstanden på fylkesveistrekninger med viktige funksjoner for totalforsvaret</b><br>Statens vegvesen skal etablere dialog med fylkeskommunene og be om, og samordne, oppdatert informasjon om tilstanden på veistrekningene og fylkeskommunenes planlagte tiltak for å sikre at samfunnsikkerheten ivaretas, herunder Forsvarets mobilitet.                                                                                                                                                                                                                               | 01.10.25                          | Oppdrag er svart ut                                                      | ●      |



### Supplerende tildelingsbrev med oppdrag

Per 31. desember 2025 har Statens vegvesen 19 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                               |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|         | <b>Prøveordning med kompensasjon til førerkortkandidater (supplerende tb. Nr. 2)</b><br>SD ber om at prøveordningen innføres så raskt som mulig, og innenfor Statens vegvesens gjeldende budsjett for 2025. Vi ber Statens vegvesen rapportere på status i tertialrapport 1. Prøveordningen forutsettes evaluert ved utgangen av 2025.                                                                                                                                        | 31.12.25                              | Oppdraget er svart ut. Eva-luering av prøveordningen sluttføres i løpet av februar.                                                                                                                                                         | <span style="color: gray;">●</span>  |
| 10-2024 | <b>Retningslinjer for tilskudd til byvekst-avtaler (utvidelse av oppdrag) – Supplerende tb. Nr. 3</b><br>Departementet utvider trinn 2 av oppdrag nr. 10-2024 til også å gjelde nye retningslinjer for tilskudd til store kollektivprosjekter. For øvrig ligger førerene og fristene for oppdraget fast.                                                                                                                                                                      | 01.12.25                              | Oppdrag er svart ut.                                                                                                                                                                                                                        | <span style="color: gray;">●</span>  |
| 11-2025 | <b>Utredning utvidelse av dagens krav til nullutslipp for langdistansebuss (supplerende tb. Nr. 4)</b><br>Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen utrede en utvidelse av dagens krav til nullutslipp etter forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport til å omfatte et nullutslippskrav til kjøp av kjøretøyer av buss klasse III, jf. forskriften § 3. Utredningen skal gjennomføres i tråd med kravene i utredningsinstruksen. | 01.06.25                              | Oppdrag er svart ut.                                                                                                                                                                                                                        | <span style="color: gray;">●</span>  |
| 12-2025 | <b>Utredningsoppdrag vedr. mulig revisjon av tunnelsikkerhetsforskriftene (supplerende tb. Nr. 5)</b><br>Oppdraget følger opp Statens vegvesens anbefalinger i brevet av 7. juli 2024. Samferdselsdepartementets vurderinger og føringer for oppdraget følger nedenfor, inklusive anbefalingen om å utarbeide veiledninger til eksisterende tunnelsikkerhetsforskrifter.                                                                                                      | 30.06.25<br>Ny frist:<br>Oktober 2026 | Arbeidsgruppe sammensatt av deltakere fra SVV, FK og Nye Veier. Det er gjennomført syv arbeidsmøter og et styringsmøte. Arbeidet har god fremdrift, men SVV har sett behov for å utsette levering til høsten 2026. Dette er avklart med SD. | <span style="color: green;">●</span> |



| Nr.     | Beskrivelse av oppdrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Tidsfrist | Status                                                                                                                                                                                                                    | Risiko |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 13-2025 | <b>Utrede lavere takster for store nullutslippskjøretøy på ferje (supplerende tb. Nr. 6)</b><br>Departementet ber Statens vegvesen utrede reduserte takster for store nullutslippskjøretøy på ferje. Statens vegvesen skal vurdere hvilken effekt for-skjellige nivåer av reduserte takster kan ha på innfasingen av store nullutslipps-kjøretøy og gi en tilrådning om nivå og innretning på differensieringen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 15.05.25  | Oppdrag er svart ut.                                                                                                                                                                                                      | ●      |
| 14-2025 | <b>Forestå høring om endringer i ITS-loven for å gjennomføre det reviderte ITS-direktivet i norsk rett (supplerende tb. Nr. 7)</b><br>Høring må gjennomføres med sikte på at proposisjon kan legges frem og be-handles av Stortinget våren 2026. Av hensyn til framdrift i saken ber depar-tementet om å få oversendt utkast til høringsnotat senest 1. juni 2025, med sikte på at Statens vegvesen kan sende saken på høring før sommeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 01.06.25  | Utkast til høring om endret ITS-lov og forskrifter ble oversendt SD innen avtalt frist før sommeren.<br><br>Det arbeides for å sende forslaget på høring så snart som mulig, med sikte på vedtak i Stortinget høsten 2026 | ●      |
| 15-2025 | <b>Veinettets tilstand (supplerende tb. Nr. 9)</b><br>Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen samarbeide med Nye Veier AS og fylkeskommunene om å svare ut oppdraget. Statens vegvesen skal koordinere arbeidet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 01.12.25  | Oppdrag er svart ut.                                                                                                                                                                                                      | ●      |
| 16-2025 | <b>Oppdrag om lov- og forskriftsarbeid om nullutslippssoner (supplerende tb. Nr. 12)</b><br>Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen oversende et lov- og for-skriftsforslag, sammen med høringsno-tat så raskt som mulig, og senest innen 1. august 2025. Departementet ber videre om at Sta-tens vegvesen kommer tilbake under-veis for møter eller nærmere dialog om arbeidet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 01.08.25  | Oppdrag er svart ut.                                                                                                                                                                                                      | ●      |
| 17-2025 | <b>Dronekompetanse og flere læreplas-ser i dronefaget (supplerende tb. Nr. 13)</b><br>Departementet ber Statens vegvesen vurdere behovet for dronekompetanse slik at det kan sikres en trygg og mål-rettet innfasing av droner og ny luft-mobilitet, herunder vurdere hvordan det kan bli flere læreplasser i dronefa-get og hvordan etaten kan bidratil dette. Dette kan eventuelt gjøres i samarbeid med de andre transport-virksomhetene og øvrige relevante aktører hvis det vurderes som formåls-tjenelig. Statens vegvesen skal også vurdere hvorvidt det vil være hen-siktsmessig å etablere læreplasser i dronefaget i etaten. I utredningen må de økonomiske og administrative kon-sekvensene av forslaget gjøres rede for. | 13.06.25  | Oppdrag er svart ut.                                                                                                                                                                                                      | ●      |



| Nr.     | Beskrivelse av oppdrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Tidsfrist                      | Status                                                                                      | Risiko |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|         | <b>Oppdrag om endring i yrkestransportforskriften – løyvekrav for varebiler i godstransport</b><br>Det gjenstår imidlertid å fastsette ge-byrsats for å utstede løyve og gebyr-sats for å gjennomføre eksamen. Etter dialog mellom SD og SVV forstår vi det slik at SVV tar sikte på å sende ut en kort høring om disse gebyrene i løpet av januar/februar 2025.                                                  | 01.01.26                       | Oppdrag er svart ut.                                                                        |        |
| 18-2025 | <b>Prøveordning om egen tungbilkolonne over E134 Haukelifjell (supplerende tb. Nr. 14)</b><br>I tråd med vedtaket ber vi Statens vegvesen om å iverksette nødvendige tiltak som bidrar til oppstart av et prøve-prosjekt for tungbilkolonne over Hau-keli, med sikte på oppstart allerede vinteren 2025/2026.                                                                                                     | Rapportere status i T1 2026.   | Tungbilkolonne er planlagt og opplegget er klart til å gjennomføres når været tillater det. |        |
|         | <b>Supplerende tildelingsbrev nr. 15 - Anmodningsvedtak</b><br>SD ber SVV gå i dialog med lokaler myndigheter for å få klarlagt om det er grunnlag for lokal finansiering og hvordan man ser for seg at strekningen kan passe inn i prosjektet om nasjonale turistveier.                                                                                                                                          | 01.09.25                       | Oppdrag er svart ut.                                                                        |        |
| 19-2025 | <b>Kartlegging og analyse av utvikling i tilbud og kostnader i fylkeskommunal kollektivtransport (supplerende tildelingsbrev nr. 18)</b><br>Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet bes, i fellesskap og med Statens vegvesen som koordinerende virksomhet, om å kartlegge og analysere kostnadsutvikling, tilbudsutvikling og produktivitsutviklingen i fylkeskommunal kollektivtransport i perioden 2019–2024. | 15.02.26                       | Arbeidet med oppdraget er i slutfasen. Rapporten over-sendes SD 15. februar                 |        |
| 20-2025 | <b>Innspill til anmodningsvedtak nr. 916 (supplerende tildelingsbrev nr. 22)</b><br>Samferdselsdepartementet ber om Statens vegvesens innspill til om, og eventuelt hvordan, parkeringsregulering kan justeres for i større grad imøte-komme utfordringen med stor pågang av turister til enkelte områder og mulighet for å sikre inntekter til fellesgo-der.                                                     | 01.03.26<br>Ny frist: 17.04.26 | Arbeidsgruppe er nedsatt og flere møter gjennomført.                                        |        |
| 21-2025 | <b>Utrede beboerbevis på ferje (supplerende tildelingsbrev nr. 23)</b><br>I tråd med vedtaket ber vi Statens vegvesen om å gjennomføre en utredning for å kartlegge hvilke løsninger som finnes i dag for å sikre lokalbefolkningen en mer forutsigbar tilgang på riks- og fylkesveiferjene.                                                                                                                      | 01.03.26                       | Arbeidet med oppdraget er i rute og utredningen leveres til SD innen 1. mars 2026.          |        |
| 22-2025 | <b>Ekspertutvalget om klimatilpasning etterspør data om konsekvenser og samfunnskostnader av klimaendringer i Norge (supplerende tildelingsbrev nr. 24)</b><br>Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen om å svare oss på spørsmålene fra ekspertutvalget innen 30. oktober.                                                                                                                                 | 30.10.25                       | Oppdrag er svart ut.                                                                        |        |

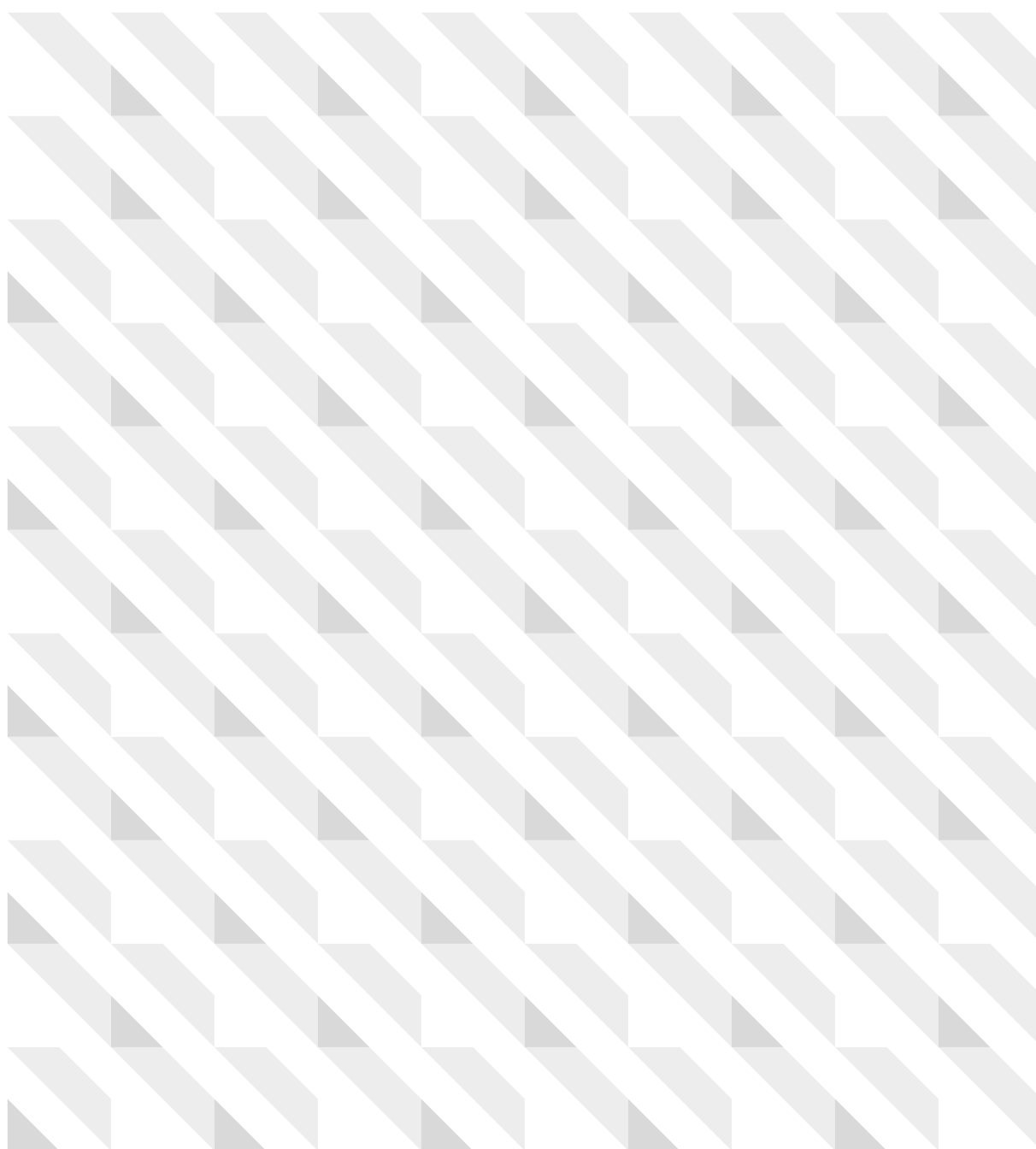


| Nr.     | Beskrivelse av oppdrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Tidsfrist | Status                                                                                   | Risiko |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|         | <b>Videre oppfølging av anmodnings-vedtak om rv. 9 i Setesdal som nasjonal turistvei (supplerende tildelings-brev nr. 25)</b>                                                                                                                                                                                                                                                | 01.03.26  | Møter er avholdt som forut-satt. Leveres til SD innen 1. mars 2026.                      |        |
| 23-2025 | <b>Vurdering av oppgaver for oppfølging av forordning om infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR) (supplerende tildelingsbrev nr. 27)</b><br><br>For å vurdere en ev. delegering har departementet behov for Statens vegvesens vurdering av oppgavene knyttet til AFIR. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen vurdere oppgavene som er listet opp i oppdraget. | 10.12.26  | Oppdrag er svart ut.                                                                     |        |
| 24-2026 | <b>Forskrift om kontrollutrustning i dro-sje (supplerende tildelingsbrev nr. 28)</b><br>Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen gjennomgå høringsnotatet og forslag til regelverksendringer fra 2021, og utarbeide nytt utkast til høringsnotat og regelendringer. Oppga-ven skal utføres i samarbeid med Jus-tervesenet og Skatteetaten.                              | 01.09.26  | Oppstartmøte med deltakere fra SVV, Justervesenet og Skatteetaten ble avholdt i februar. |        |



# Vedlegg 7

## Oppfølging av sentrale fellesføringer





Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2025: «Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk», «Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse» og «Redusere konsulentbruken».

## Rapportering på «Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk»

Utviklingen av transportsystemet er en sentral del av Norges bidrag til en bærekraftig samfunnsutvikling. Transportsektoren har ansvar for å bidra til omstillingen til et lavutslippssamfunn, sikre klimatilpasning i et mer utfordrende klima, ivareta natur og miljø, støtte sosialt bærekraftige byområder og redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Statens vegvesens arbeid på bærekraftområdet skjer innenfor de transportpolitiske målene og gjennom etatens fem prioriterte bærekraftområder.

Bærekraft er et prioritert satsingsområde i etatens virksomhetsstrategi. Ambisjonen er at bærekraftperspektivet skal integreres i hele virksomheten, på samme måte som trafikkisikkerhet er forankret gjennom nullvisjonen. Vesentlighetsanalysen fra 2022 ligger fortsatt til grunn for prioriteringene, og strategien ble vedtatt i 2023 og revidert i 2024. Arbeidet i 2025 følger opp disse føringene og retter innsatsen mot områder der etaten har størst påvirkning.



Figur: Bærekraftstrategiens fem prioriterte områder

I 2025 har Statens vegvesen arbeidet videre med å styrke sitt bidrag til flere av FNs bærekraftsmål. Som oppfølging av bærekraftsmål 3 «God helse og livskvalitet» er det gjennomført et omfattende arbeid innen trafikkisikkerhet, blant annet kontroller av over 640 000 tunge kjøretøy, risikovurdering av mer enn 140 000 svinger og utvikling av nytt trafikkskilt som varsler motorsyklister om risikofylte kurver. Gjennom byutredningene for landets største byområder og utredningen av lav- og nullutslippssoner har etaten også bidratt til bærekraftsmål 11 «Bærekraftige byer og lokalsamfunn» og bærekraftsmål 13 «Stoppe klimaendringene».

Statens vegvesen har videre styrket innsatsen knyttet til natur og miljø, blant annet gjennom arbeid med mikroplast fra dekk og gjennom vedtak av en egen handlingsplan for mikroplast fra biltrafikk. For å bidra til oppfyllelse av bærekraftsmål 14 «Livet i havet» har etaten åpnet viktige elvestrekninger for fiskevandring i forbindelse med veiutbygging, blant annet på E16 Bjørum–Skaret og E18 Liertoppen.

Flere tiltak i 2025 har også bidratt til klimamålene og til omstillingen av transportsektoren. Det er testet elektrisk brøyting over Hardangervidda, og den helelektriske fergen MF Hinnøy ble satt i drift på Bognes–Lødingen, med årlige utslippsreduksjoner på rundt 12 000 tonn CO<sub>2</sub>. Etaten har implementert krav om 30 prosent miljøvekting i alle anbudskonkurranser og stilt stadig tydeligere krav om utslippsfrie



anleggsplasser i utbyggingskontrakter. Flere av prosjektene fungerer som piloter og gir verdifulle erfaringer for fremtidig standardisering. Nedenfor har vi sammenstilt tekst fra årsrapporten, samt utypet noe for å tydeliggjøre hvordan Statens vegvesen over flere år har arbeidet systematisk og helhetlig for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk.

## **Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk»**

Statens vegvesen fortsetter å levere godt på klima- og miljøområdet. Arbeidet for å redusere utslipp fra veitransporten og fra egen virksomhet er i tråd med nasjonale mål, og etaten er fortsatt en pådriver for bærekraftig utvikling i transportsektoren. Utslippsutviklingen i 2025 viser fortsatt reduksjon i klimagassutslipp fra veitransporten og peker i en positiv retning med tanke på etatens bidrag til de nasjonale klima- og miljømålene, samtidig som elektrifiseringen av person-, vare- og tungtransport har fortsatt å øke. Statens vegvesen har fulgt opp regjeringens ladestrategi og bidratt til videre utbygging av ladeinfrastruktur for tunge og lette kjøretøy.

Videre har etaten videreført arbeidet med utslippsfri ferjedrift, redusert klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold, og lagt til rette for teknologipiloter som gir både etaten og bransjen ny kunnskap. Det systematiske arbeidet med å begrense arealbeslag, redusere inngrep i natur og matjord og styrke kunnskapsgrunnlaget om natur- og miljøpåvirkning er videreført. Samlet bidrar disse tiltakene til at Statens vegvesen styrker sitt bidrag til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

### **UTSLIPP FRA VEITRANSPORT**

Norges klimamål for 2030 er å redusere klimagassutslippene med minst 55 prosent sammenliknet med 1990. I 2025 ble det fastsatt et nytt mål om 70–75 prosent reduksjon innen 2035. Med virkemidlene i NTP 2025–2036 ventes veitransporten å være tilnærmet utslippsfri rundt 2040.

Statens vegvesen beregner CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitransporten basert på statistikk over drivstoffsalg, inkludert volum- og energiandel av biodrivstoff. Beregnet utslipp for 2025 er 6,77 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, en nedgang på om lag 10 prosent sammenliknet med 2024. Utslippene er direkte knyttet til mengde drivstoff brukt.

Elektrifiseringen av person-, vare- og tungtransport har fortsatt i 2025. Antall elektriske personbiler og varebiler øker, og for første gang ble det registrert flere tunge elektriske varebiler enn dieseldrevne. Utbyggingen av ladeinfrastruktur har fortsatt i høyt tempo, med mer enn 10 000 hurtigladere ved utgangen av året. Statens vegvesen har også hatt en sentral rolle i planlegging og etablering av lade- og døgnhvileplasser for tungtransport, i samarbeid med Enova og Nye Veier.

Målet er at det skal være minst 80 døgnhvileplasser langs riksveinettet i 2030. Ved utgangen av 2025 er det 61 døgnhvileplasser, som er fem mer enn ved utgangen til 2024. Det er også etablert nye døgnhvileplasser som erstatter avtaler som har utløpt. Pågående prosjekter og utlysninger gjennomført i 2025 vil bidra til etablering av nye døgnhvileplasser i 2026.

Det er ladetilbud ved ni av døgnhvileplassene, og dette antallet vil øke i 2026. Hensikten er å sikre at tunge kjøretøy kan lade ved pause og hvile uten ekstra tidsspille.



## NULL- ELLER LAVUTSLIPPSTEKNOLOGI I RIKSVEIFERJESAMBAND

Statens vegvesen har siden 2014 stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi i anbudene for drift av riksveiferjesamband. Dette har bidratt til en betydelig reduksjon i klimagassutslippene fra ferjedriften. I 2025 er utslippene fra riksveiferjene nesten halvert sammenliknet med 2015-nivået, hovedsakelig som følge av batteri- og hydrogenbaserte løsninger.

Ved utgangen av 2025 benyttet flertallet av hovedfartøyene batteri eller hydrogen som energibærer i ordinær drift, og ytterligere fartøy med null- eller lavutslippsteknologi er under kontrakt for kommende år. Kravene i offentlige anskaffelser etter 1. januar 2025 vil fortsatt være førende for videre utvikling av ferjedriften.

## REDUSERTE KLIMAGASSUTSLIPP FRA BYGGING, DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Statens vegvesen arbeider systematisk for å redusere klimagassutslipp fra bygging, drift, vedlikehold og egen virksomhet. Etaten benytter en kombinasjon av krav, tildelingskriterier og pilotering av ny teknologi for å redusere utslipp og prosjektfotavtrykk.

Etatens mål er å redusere klimagassutslipp fra anleggsarbeid, drift, vedlikehold og egen virksomhet med 55 pst. innen 2030, sammenlignet med nivået i 2020. For 2025 er det anslått at de direkte utslippene fra anlegg, drift og vedlikehold og ferjedrift utgjorde omtrent 297 000 tonn CO<sub>2</sub>e, mens de totale utslippene utgjorde om lag 597 000. 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 27 pst. fra 2021 til 2025.

I 2025 har Statens vegvesen hatt seks nullutslippsprosjekter som mottok tilskudd fra Samferdselsdepartementet som piloter. Her tester vi blant annet gradvis oppskalering av utslippsfrie løsninger i anleggsdrift, inkludert bruk av elektriske anleggsmaskiner, elektrisk stålkjernepeling, smart logistikk for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra massetransport, samt pilotering av svært høye utslippskuttkrav på 65–70 pst. Pilotene gir økt kunnskap om hvordan nullutslippsløsninger kan innføres på en realistisk og kostnadseffektiv måte for både byggherre og entreprenør.

I tillegg til piloter med utslippsfrie løsninger, har det blitt igangsatt flere prosjekter som har lagt inn krav til delvis utslippsfri drift eller massetransport i kontrakten. Porteføljen går også i retning av mer tunnelarbeid hvor større del av arbeidet kan gjøres utslippsfritt, enten med kabel eller batteri. Dette begynner å gi resultater og utslippene har blitt redusert med ca. 18 pst. i forhold til i 2024.

Statens vegvesen har i 2025 arbeidet målrettet for å redusere både direkte og indirekte klimagassutslipp. De direkte utslippene er redusert gjennom økt bruk av utslippsfrie maskiner, mer effektiv massetransport og videreførte pilotprosjekter som tester ut elektriske løsninger og nye driftsformer. Resultatene viser lavere utslipp enn måltallet, og flere prosjekter er i gang med krav om delvis utslippsfri drift.

Etaten benytter flere virkemidler for å redusere klimagassutslipp i anleggsdriften og for å redusere prosjektets fotavtrykk. I hvert enkelt prosjekt vurderes det hvordan anskaffelsesprosessen og etterfølgende kontrakter skal utformes for å gi best mulig effekt. Dette inkluderer krav og



tildelingskriterier i konkurransen (herunder bruk av utslippsfri maskiner og kjøretøy), samt incentiver i gjennomføringsfasen som bonus/malus-ordning eller tilskudd til klimabesparende tiltak fra leverandør. Anskaffelsesforskriften § 79 krever at klima- og miljøhensyn skal utgjøre minst 30 pst. av tildelingskriteriene. Reglen åpner likevel for at man kan bruke absolutte krav, dersom dette gir en bedre klima- og miljøeffekt. Staten har valgt å bruke krav i stedet for tildelingskriterier. Begrunnelsen er at krav gir bedre kontroll over hva leverandørene faktisk leverer, og større forutsigbarhet når det gjelder kostnadene kravene medfører. I tillegg har vi ønsket å styre utviklingen av direkte utslipp i tråd med handlingsplanen for direkte utslipp. Kort oppsummert har man frem til nå prioritert kostnadskontroll fremfor å gi leverandørene større fleksibilitet.

### **KLIMAGASSUTSLIPP FRA DRIFT OG VEDLIKEHOLD**

Vi fortsetter det systematiske arbeidet med å redusere utslippene fra drift og vedlikehold av veinettet. Hovedtyngden av utslippene i våre anskaffelser kommer fortsatt fra maskiner og materialer, og alle kontrakter inngått i 2025 stiller krav om utslippsfrie lette kjøretøy. Vegdriftskontraktene har over flere år vektlagt klimagassutslipp som tildelingskriterium, ettersom markedet tidligere ble vurdert som umodent for absolutte krav. De siste årene har tilbudt andel utslippsfri drift økt betydelig, og vi vil derfor i 2026 evaluere om tildelingskriteriene kan erstattes av krav.

Innen asfalt og rekkverk vektlegger vi CO<sub>2</sub>-avtrykk gjennom tildelingskriterier, og tilsvarende vurderes for vegoppmerking, selv om markedet foreløpig fremstår mindre modent. Vi benytter EPDer som dokumentasjon for indirekte utslipp innen blant annet rekkverk og salt i vegdrift, men det gjenstår metodiske utfordringer knyttet til beregningsregler. Arbeidet med å finne robuste løsninger fortsetter.

### **KLIMAGASSUTSLIPP OG ENERGIBRUK I EGEN VIRKSOMHET**

Statens vegvesen jobber målrettet med å forbedre oversikten over klimagassutslipp fra egen virksomhet. For 2025 anslås de totale utslippene til om lag 54 460 tonn CO<sub>2</sub>e. Utslippene består i hovedsak av indirekte utslipp knyttet til kjøp av varer og tjenester til den interne driften av etaten, samt utslipp som følge av energibruk i etatens bygg. Arbeidet med å styrke datagrunnlaget er prioritert, og det pågår en prosess for å automatisere datafangsten fra DFØ for å oppnå mer presise og etterprøvbare tall. Den nye løsningen forventes å være på plass i løpet av 1. tertial 2026, og vil gi et mer detaljert bilde av utslipp knyttet til enkeltaktiviteter og innkjøp uten krevende manuelle prosesser.

Energieffektivisering er et prioritert område. Staten benytter styringssystemer, sensortechnologi og behovsstyring for ventilasjon, belysning og oppvarming. Solcelleanlegg er installert på flere lokasjoner, og erfaringene brukes i videre utvikling av energieffektive bygg. Arbeidet med å utnytte tilgjengelige energikilder mer effektivt og redusere unødvendig energibruk legger grunnlaget for videre forbedringer.

Samlet sett har arbeidet i 2025 hatt som mål å utnytte tilgjengelige energikilder mer effektivt, redusere unødvendig energibruk og forbedre driftsstyringen i byggene. Tiltakene som er gjennomført bidrar til bedre energiforvaltning og legger grunnlaget for videre energieffektivisering i årene framover.

### **Energifleksibilitet**

Statens vegvesen har i 2025 vurdert muligheter for å øke energifleksibiliteten i bygningsmassen. Ingen bygg har per i dag tiltak som gir økt energifleksibilitet. Dette skyldes hovedsakelig høye kostnader knyttet til batterilagring, begrensninger i eksisterende elektrisk infrastruktur, samt lav effektbruk, som gjør det lite lønnsomt å inngå fleksibilitetsavtaler. Et tiltak som likevel vurderes som interessant på sikt, er



energilagring i faseendringstanker til bruk i varmeanlegg. En slik løsning kan bidra til å flytte energi- og effektbruk fra perioder med høy belastning til perioder med lavere forbruk, for eksempel fra morgen til natt. Tiltaket vil bli vurdert ved ombygging og rehabilitering av varmeanlegg ved eide lokasjoner.

### **REDUSERE NATURFOTAVTRYKK**

Arealbruk i forbindelse med veibygging søkes begrenset i alle faser av prosjektutviklingen, med særlig hensyn til verdifulle naturtyper, matjord og karbonrike arealer. Statens vegvesen har utviklet en arealprosedyre som del av et ISO-sertifisert miljøstyringssystem, og videreutvikler verktøy for areal- og naturregnskap.

Naturpoengmetoden er testet i veiprosjekter, og digitale verktøy for beregning av naturfotavtrykk tas i bruk. Arbeidet skjer i samarbeid med øvrige transportvirksomheter. Statens vegvesen har også fulgt opp nasjonale mål for villrein og biologisk mangfold gjennom kartlegging av økologiske funksjonsområder og vurdering av tiltak langs veinettet.

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. I Nasjonal transportplan 2025–2036 ble indikatoren supplert med flere naturtyper. Indikatoren angir brutto arealbeslag i NTP, dvs. at det ikke er korrigert for eventuell kompensasjon. Det ble rapportert inngrep på 20,1 daa i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi fra prosjekter som åpnet i 2025, i årsrapporten oppgis netto etter utbygging.

Statens vegvesen arbeider systematisk for å redusere tap av kulturminner ved veiutbygging og ivareta veihistoriske kulturminner gjennom planlegging, dispensasjonsbehandling, forvaltningsplaner og istandsetting. Gjenbruk av eldre veier og bruer, historiske ferdselsårer og nasjonale sykkelruter inngår i dette arbeidet.

Statens vegvesen arbeider systematisk for å redusere forurensning til jord, vann og luft fra anleggsvirksomhet og veidrift. Dette omfatter blant annet arbeid med mikroplast fra dekk, bruk av kjemikalier, støy, lokal luftforurensning og saltpåvirkning. I 2025 er kunnskapsgrunnlaget om mikroplast styrket gjennom fagseminarer, pilotprosjekter og FoU-arbeid. Staten følger utviklingen i lokale luftkvalitetsutfordringer og gjennomfører tiltak som miljøfartsgrenser, støvdemping og renhold. Arbeidet med å redusere støy fra veitrafikk videreføres gjennom kartlegging, planlegging og gjennomføring av støytiltak. Se nærmere omtale i kapittel 3.1.2 under overskriften «Vi skal begrense uheldig påvirkning på natur og miljø».

### **Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse**

Statens vegvesen har jobbet godt med inkluderende rekruttering både i ordinære rekrutteringsprosesser og gjennom samarbeid med Nav også i 2025. Gjennom flere års systematisk arbeid på området har vi opparbeidet oss god erfaring som etterspørres av andre statlige etater.

Som i de foregående år har Statens vegvesen hatt en god prosess med de tillitsvalgte i 2025. Partene har vært opptatt av at målet for inkluderende rekruttering skal være realistisk.



De viktigste tiltakene vi har gjort er:

1. forankring i toppledelsen
2. økt fokus og bevissthet i rekrutteringsprosesser
3. administrasjon av ordningen er lagt til dedikerte HR-rådgivere
4. samarbeid med NAV, både sentralt og lokalt

### Målet for 2025 var satt til 4 prosent

Statens vegvesen rekrutterte 500 nye medarbeidere i 2025 og 4,2 pst. av disse var gjennom inkluderende rekruttering. 10 av 22 i målgruppen ble ansatt gjennom ordinær rekruttering, altså uten tilskudd fra Nav. Fem av disse hadde nedsatt funksjonsevne mens de resterende fem hadde hull i CV. En mulig årsak til at andelen ansatt gjennom ordinær rekruttering har økt noe fra 2024, er høyere bevissthet rundt inkluderende rekruttering. En annen årsak kan være at ledere er mer åpne for å ansette søkere fra målgruppen.

12 personer ble ansatt midlertidig med lønnstilskudd fra Nav. I høst ble imidlertid en av disse rekruttert inn i fast stilling via ordinær rekruttering etter en vellykket praksisperiode med lønnstilskudd. To av kandidatene på lønnstilskudd hadde nedsatt funksjonsevne mens 10 hadde hull i CV.

Merk at vi også har personer på arbeidstrening som ikke teller i denne statistikken. Disse utfører oppgaver som en del av arbeidstreningstiltak via Nav eller andre aktører, og mottar ikke lønn fra Statens vegvesen.

### Utvikling

Utviklingen de siste fem årene har vært positiv og kan i stor grad knyttes til inkluderingsprosjektet som ble igangsatt i 2021. Gode rutiner samt godt samarbeid med NAV er avgjørende for at inkluderende rekruttering nå er en del av de ordinære HR-oppgavene til utvalgte HR-rådgivere.

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

| 2022    |        | 2023    |        | 2024    |        | 2025    |        |
|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall |
| 6,3     | 26     | 3,0     | 13     | 2,1     | 14     | 4,2     | 21     |

Over halvparten av de nyansatte gjennom inkluderende rekruttering er midlertidig ansatt med lønnstilskudd på inntil to år fra NAV, og det vil derfor være naturlige svingninger fra år til år. Når vi ansetter mange nye et år, skal disse følges opp gjennom det neste året. Det kan føre til at det er mindre rom for å ta inn nye arbeidssøkere før andre har avsluttet. Vi er imidlertid godt fornøyde med at resultatet for 2025 ligger høyere enn gjennomsnittet for de foregående årene, og at arbeidet med inkluderende rekruttering har gitt gode resultater.

Siden 2020 har 87 arbeidssøkere fått verdifull arbeidserfaring hos oss. Flere av disse har fått arbeid uten lønnstilskudd i etterkant, enten hos oss eller hos annen arbeidsgiver. Midlertidig ansettelse med lønnstilskudd fra NAV i inntil 2 år gjør terskelen inn til arbeidslivet lavere. Tidligere års evalueringer viser også at lønnstilskudd er et av de tiltakene som har best inkluderings effekt.



## Utfordringer og muligheter

For å sikre forutsigbarhet i arbeidet med inkluderende rekruttering, må inkluderingsstilskuddet fra NAV opprettholdes. I 2025 ble dette stoppet relativt brått før det igjen ble innført. Dette førte til stans i ansettelser hos oss. Samtidig ser vi at lederforankring vil være kritisk for at vi skal fortsette det gode arbeidet. I tillegg må inkluderingsrekruttering ha prioritet hos HR.

På mulighetssiden ser vi at strukturelle endringer i arbeidsmarkedet og teknologisk utvikling kan skape både behov og muligheter for å øke antall ansettelser gjennom inkluderende rekruttering. Digitalisering og fjernarbeid endrer hvordan folk jobber og gir nye muligheter for inkluderende rekruttering, for eksempel for personer som har funksjonsnedsettelse. Samtidig kan også et arbeidsliv i endring føre til det motsatte; at oppgaver blir mer komplekse og krever høyere kompetanse. Dette kan få konsekvenser for inkluderingsarbeidet.

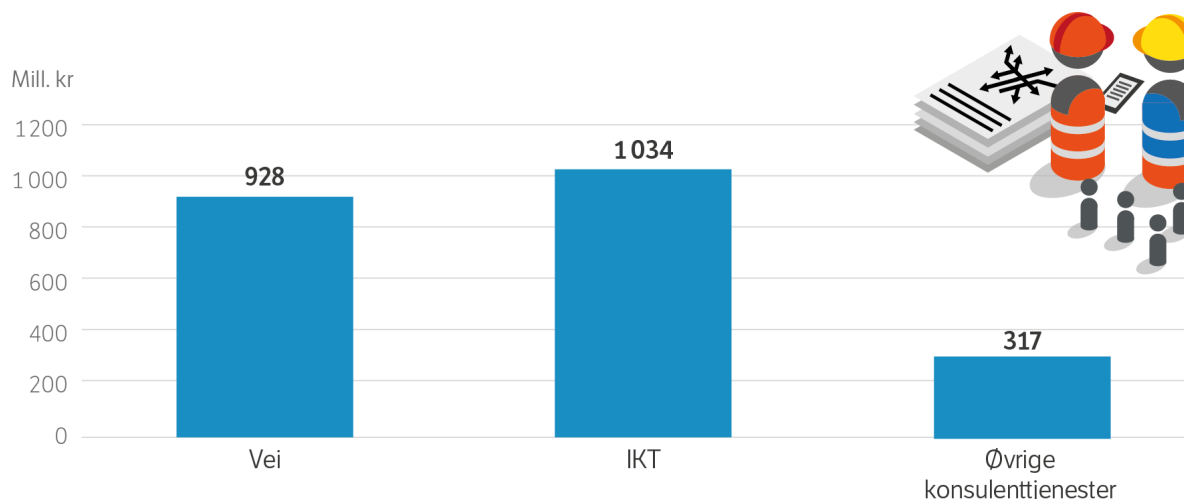
## Redusere konsulentbruken

Utgiftene til konsulenttjenester var 2,3 mrd. kr i 2025. Dette er 100 mill. kr mindre enn i 2024. I 2025 ble det regnskapsført om lag 100 000 på eksterne kommunikasjonstjenester. Vi viser til omtale av redusert konsulentbruk under avsnittet om mer for pengene og reduserte interne utgifter.

Konsulenter brukes i utbyggingsprosjekter og i tilknyttede oppgaver. 41 pst. av konsulentutgiftene er knyttet til veiformål, som planlegging, prosjektering og oppfølging av prosjekter. En stor del av konsulentbruken gjelder IKT og er nødvendig for å utvikle og levere effektive IKT tjenester til brukerne. Figur 4.1 viser hvordan konsulentutgiftene fordeler seg mellom vei, IKT og andre formål.

Statens vegvesen har i 2025 fortsatt arbeidet med å redusere konsulentbruken ved å styrke og videreutvikle egen kompetanse. I 2023 og 2024 ble om lag 150 konsulenter innen IT, drift og vedlikehold samt utbygging erstattet med egne ansatte. I 2025 ble ytterligere 50 konsulenter erstattet.

Dette har bidratt til å redusere konsulentutgiftene med 1 mrd. kr siden 2022. Innsparingene oppnås ved at oppgaver i større grad utføres i egenregi der etaten har tilstrekkelig kompetanse og kapasitet. Interne ressurser prioriteres fremfor eksterne, både for små og store oppgaver. Det er også identifisert enkelte planprosjekter der gjennomføringen kan endres fra bruk av konsulenter til full egenregi.



Figur 4.1: viser konsulentutgifter i 2025 fordelt på kategorier.



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer  
[vegvesen.no](http://vegvesen.no)