

Rapport

Bruk av målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold



Oppdragsbesvarelse av Samferdselsdepartementets ref. 25/60 – 27. februar 2025

SAMMENDRAG	2
1 BAKGRUNN OG PROBLEMFORSTÅELSE	4
1.1 Om Oppdraget	4
1.2 Om aktørene	9
1.3 Statusen i sektoren for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier	11
2 METODE OG FREMGANGSMÅTE	14
2.1 Dokumentanalyse	14
2.2 Begrep og definisjoner	15
2.3 Fremgangsmåte for analyse av målestokk og indikatorer	17
3 MÅLESTOKKONKURRANSE OG ANALYSE AV INDIKATORER	19
3.1 Analyse av målestokkonkurranse [ovenfra-og-ned - analyse]	19
3.2 Analyse av operative indikatorer [nedenfra-og-opp - analyse]	30
4 ANBEFALING	32
4.1 Anbefaling: Introduksjon av målestokk og målbildet	32
4.2 Anbefaling: Introduksjon av indikatorer for målestokkonkurranse	33
5 VIDEREUTVIKLING AV MÅLESTOKKONKURRANSE OG INDIKATORER	35
APPENDIKS	36
Appendiks 1: Analyse av operative indikatorer	36
Appendiks 2: Ord og begreper	57
Appendiks 3: Eksempel på mal til indikatorkort for operative indikatorer	59
REFERANSER	60
FIGURER OG TABELLER	61

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har gitt i oppdrag å vurdere bruk av målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Målet er å effektivisere ressursbruken, forbedre styringsinformasjonen og øke kvaliteten på infrastrukturen som en del av Nasjonal transportplan 2025-2036. Departementet viser til hvordan bruken av målestokkonkurranse har vist seg effektiv på byggherrenivå gjennom introduksjonen av Nye Veier AS¹. Videre trekkes det frem at drift og vedlikehold er gode kandidater for målestokk på bakgrunn av Riksrevisjonens rapport fra 2023, «Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier». Spesielt på bakgrunn av mulighetsrommet for forbedring med hensyn til å øke effektiviteten.²

Fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier AS (heretter «aktørene») ble bedt om å samarbeide om å utvikle forslag til målestokkonkurranse, med Nye Veier som koordinator. Det ble etablert en styringsgruppe med representanter fra ledergruppen hos alle aktørene i tillegg til at alle også stilte med fageksperter inn i prosjektet. Dette samarbeidet har fungert svært bra, og har medført at det er etablert en et samarbeidsorgan/en prosjektorganisering. Aktørene planlegger å videreføre det påbegynte arbeidet med de operative indikatorene og ser fram til videre dialog med Samferdselsdepartementet om hvordan det videre arbeid med å utvikle målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold kan organiseres.

Oppdraget er gjennomført ved bruk av både ovenfra-og-ned - og nedenfra-og-opp-tilnærminger. Ovenfra-og-ned-tilnærmingen har fokusert på hvordan målestokkonkurranse kan innføres i sektoren. I Nedenfra-og-opp-tilnærmingen har fagressurser fra alle aktørene vært involvert for å påbegynne arbeidet med å identifisere indikatorer som er mulige kandidater for etablering i 2026, samt kandidater som trenger mer modning og videreutvikling før de kan tas i bruk til dette formålet (f.eks. knyttet tilstand).

Basert på ovenfra-og-ned-analysen anbefaler partene at målestokkonkurranse innføres for å intensivere forbedringsarbeidet ved å sikre at sektorens aktører lærer av hverandre, få mer verdi ut av hver drift- og vedlikeholdskrone, sikre bedre styringsinformasjon og etablere indikatorer som bidrar til måloppnåelse på målene i Nasjonal transportplan (heretter «NTP-målene»). I forbindelse med innføringen av målestokkonkurransen anbefaler partene at det etableres et målbilde for drift og vedlikehold som vil gi sektoren noe å styre mot.

¹ (Menon Economics, 2023)

² (Samferdselsdepartementet, 2025)

Prosjektets forslag til målbilde er delt inn i seks delmål:

1. Fagsystem med velintegreert infrastruktur for datautveksling
2. Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold
3. Standardisert sektorrapportering
4. Sterke fagmiljøer som sikrer kompetansedeling og kontinuerlig forbedringsarbeid i sektoren
5. Felles metodikk for tilstandsanalyse
6. Tilstands- og risikobasert vedlikehold

Med hensyn til innføring av målestokkonkurranse, anbefales det å etablere to typer indikatorer:

- › Utviklingsindikatorer
- › Operative indikatorer

Utviklingsindikatorene vil være binære indikatorer som sikrer at sektoren beveger seg i retning av det etablerte målbildet. Disse indikatorene vil være enkle ja/nei-spørsmål som hver aktør må svare ut årlig.

Operative indikatorer har som formål å sikre resultatoppnåelse på NTP-målene. Disse indikatorene er kategorisert etter verdidrivere som effektiv organisasjon, kostnad, klima og nytte for brukeren. For de operative indikatorene som potensielt etableres i 2026 anbefales det å ta utgangspunkt i at aktørene sammenligner mot seg selv over tid, ved å se på egen utvikling fra år til år. Dette innebærer at det bør være fleksibilitet med tanke på hvordan aktørene internt definerer indikatorene, slik at de er realistiske å rapportere på fra 2026. Videre ønsker aktørene å presisere at kartleggingen av de operative indikatorene er ikke en anbefaling på indikatorer som skal etableres fra 2026, men et forarbeid som bør videreføres og -foredles, for å muliggjøre rapportering i 2026. Analysen gir likevel et omriss av hvilke indikatorer som er mulige å etablere fra 2026 i målestokkonkurransen.

Fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier mener en innføring av målestokkonkurranse med klare utviklings- og operative indikatorer vil bidra til økt effektivitet, bedre ressursbruk og måloppnåelse innen drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Dette vil sikre at sektoren får mer verdi ut av hver krone og oppnår nasjonale transportmål.

1 Bakgrunn og problemforståelse

1.1 Om Oppdraget

1.1.1 Oppdragsbeskrivelse

Samferdselsdepartementet påpeker i det utsendte oppdragsbrevet for «Bruk av målestokkonkurranse» (ref. 25/610) at de har som mål å effektivisere ressursbruken innen drift, vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen, som en del av Nasjonal transportplan 2025-2036. Dette innebærer en vridning av ressursbruken fra store investeringer til mer fokus på drift og vedlikehold. I den anledning ønsker departementet å vurdere muligheten for å utvide bruken av målestokkonkurranse til drift og vedlikehold.³

Nye Veier ble etablert med mål om å effektivisere planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av hovedveger i Norge, og har introdusert målestokkonkurranse på byggherrenivå. Evalueringen av Menon Economics i 2023 konkluderte med at Nye Veier har bidratt til mer effektiv ressursbruk i statlig vegbygging, og at konkurransen mellom Nye Veier og Statens vegvesen har vært en vesentlig faktor.⁴ I forlengelse av dette trekker departementet frem at drift og vedlikehold er gode kandidater for målestokkonkurranse, spesielt med tanke på målet om å øke effektivitet i tråd med NTP-målet «mer for pengene».⁵

Departementet viser til Riksrevisjonens rapport fra 2023, «Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier», som en sentral del av bakgrunnen for oppdraget. Riksrevisjonen konkluderer at drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, uten tilsvarende forbedringer i fremkommelighet, miljøvennlighet eller sikkerhet. Riksrevisjonen trekker frem at oppdelingen av driftskontrakter har ført til mindre stordriftsfordeler og økte kostnader.

Samferdselsdepartementet har derfor hatt tett dialog med Statens vegvesen for å følge opp tiltak og rapporter. Det høye kostnadsnivået på vegdriften er fortsatt utfordrende, og en konsekvens av økte utgifter til drift er redusert mulighet for vedlikehold.

Videre anbefaler Riksrevisjonen å sikre informasjon om resultatene av drift og vedlikehold for å følge opp nasjonale mål. Fra 2020 ble fylkesveiadministrasjonen flyttet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, som har bygget opp kompetente fagmiljøer. Flere vegforvaltere gir muligheter for læring og beste praksis, og departementet ønsker en vurdering av sammenligningsområder mot fylkeskommunene.⁶

Samferdselsdepartementet ber fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier AS å samarbeide om et forslag for bruk av målestokkonkurranse, med frist for leveranse 20. mai 2025. Nye Veier skal koordinere arbeidet og holde departementet orientert gjennom statusmøter.⁷

³ (Samferdselsdepartementet, 2025)

⁴ (Menon Economics, 2023)

⁵ (Samferdselsdepartementet, 2025)

⁶ (Riksrevisjonen, 2023)

⁷ (Samferdselsdepartementet, 2025)

1.1.2 Oppdragsforståelse og avgrensninger

Basert på oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet forstås det at oppgaven er å fremlegge et forslag på målestokkonkurranse og indikatorer som er målbare over tid, kan sikre sammenlignbarhet og gi incentiver til kostnadsreduksjon og økt måloppnåelse. Videre presiserer forespørselen at indikatorene som anbefales skal presenteres i en av to kategorier med hensyn til tid:

- › **Indikatorer som kan tas i bruk fra 2026**, med drift-relaterte indikatorer som et eksempel
- › Vurdere **områder/indikatorer som kan måles på lenger sikt**, samt hva som kreves av utvikling og initiativ for å realisere det

Hva angår indikorkandidater for etablering i 2026 anses det nødvendig å avgrense til indikatorer som er realistiske å rapportere på. Dette vil typisk være indikatorer med god datatilgjengelighet og hvor det allerede foreligger en etablert indikator som rapporteres på hos aktørene. Det presiseres i rapportens analyse av operative indikatorer⁸, for mulig etablering i 2026 (jf. appendiks 1.1), at disse må avgrenses til å se på aktørenes interne utvikling over tid. I videreutviklingen av målestokkonkurranse bør ambisjonen likevel være at det på sikt er mulig å ha operative indikatorer som er direkte sammenlignbare på tvers.

Utover å identifisere mulige kandidater for etablering i 2026, har partene påbegynt vurderingen av indikatorer/områder som er mulig å introdusere i målestokkonkurransen på lenger sikt. Fellestrekket her er at disse kandidatene krever en vesentlig videreutvikling før de kan defineres tydelig og deretter etableres i målestokkonkurransen.

Omfanget og de endelige anbefalingene i rapporten er blitt påvirket og begrenset av tidsfristen på oppdraget. Dette har særlig preget analysen av (operative) indikatorer, nevnt over, og resultert i at det ikke er mulig å komme med en konkret anbefaling på (operative) indikatorer. Analysearbeidet har likevel lagt grunnlaget for et godt samarbeid mellom aktørene, og gir et omriss av hva som potensielt kan rapporteres på fra 2026 og kandidater/områder på lenger sikt.

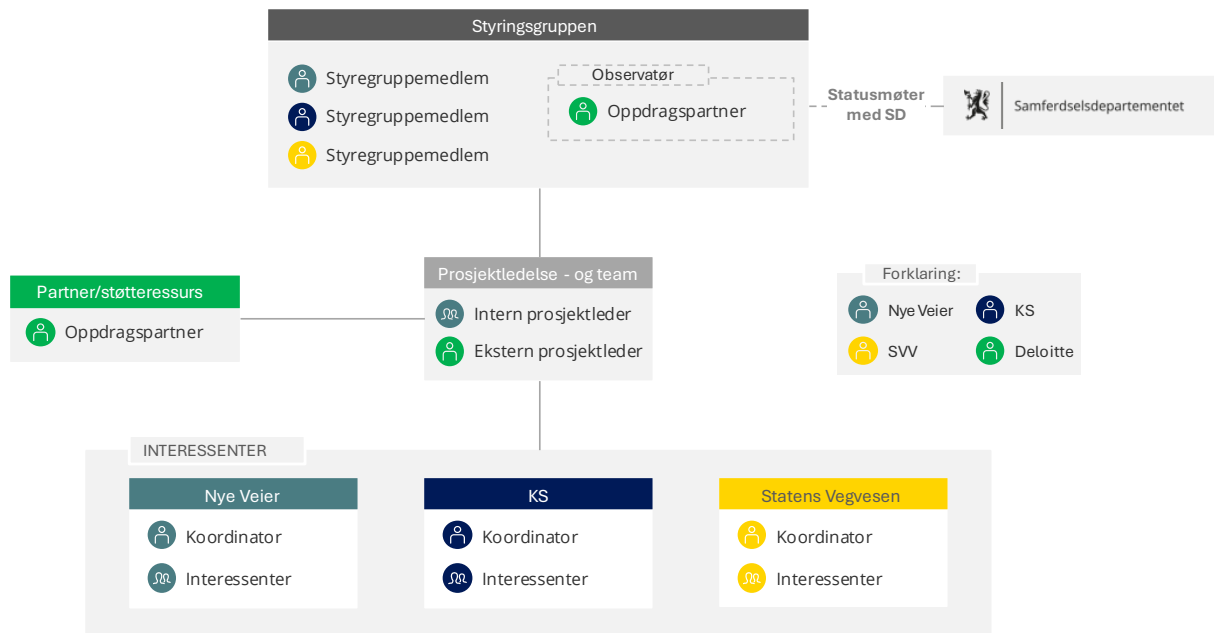
1.1.3 Organisering av oppdraget

Med hensyn til organisering spesifiseres følgende i oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet: «Nye Veier skal koordinere arbeidet, og fristen for leveransen settes til 20. mai 2025. Departementet ønsker å holdes orientert og ber om minst ett status-møte underveis.»⁹

I kraft av sin rolle som koordinator har Nye Veier AS mobilisert og organisert prosjektet i henhold til figur 1 under.

⁸ Jf. kapittel 3.1.2 introduseres det en todelt tilnærming med *utviklingsindikatorer* som knyttes til målbildet definert i 3.1.1, samt *operative indikatorer* med formål om å sikre resultatoppnåelse på NTP-målene

⁹ (Samferdselsdepartementet, 2025)



Figur 1: Prosjektorganisering

Organiseringen legger opp til følgende roller og ansvarsfordeling:

ROLLER	BESKRIVELSE	ANSVAR
Styringsgruppen	Er den endelige beslutningsmyndigheten i prosjektet, hvor alle aktørene er representert, inkludert en observatør fra Deloitte Norge AS (heretter «Deloitte»)	- Gi føringer til prosjektet og har beslutningsansvar for å sikre prosjektfremdrift - Godkjenne leveranser for prosjektet - Gjennomføre statusmøter med Samferdselsdepartementet
Prosjektledelse og -team	Består av en intern prosjektleder fra Nye Veier, i tillegg til en engasjert prosjektlederressurs fra Deloitte	- Dag-til-dag gjennomføring av prosjektet - Rapportering til styringsgruppen - Koordinere og lede koordinatorene for hver aktør og være øverste ansvarlig for prosjektets leveranser
Partner/støtteressurs	Består av oppdragspartner fra Deloitte	Støtte prosjektledelsen løpende på behovsbasis og bistå med forankring hos aktørene
Interessenter	Består av koordinatorene og fagressurser (andre interessenter) hos de involverte aktørene	Koordinatorene har ansvar for å sikre at ressursene utpekt av den relevante aktøren leverer i tråd med de fastsatte prosjektaktivitetene og leveransene gitt fra prosjektledelsen

Tabell 1: Roller og ansvarsfordeling – prosjektorganisering

I løpet av prosjektet er det blitt gjennomført løpende arbeidsmøter og avstemming med interessentene representert av fagressurser fra de ulike aktørene. Dette er gjort for å sikre faglig forankring og avstemming på tvers.

1.1.4 Oppdragets tilknytning til NTP-målene

I Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 spesifiserer Stortinget at hovedmålet er «*et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*», jf. Figur 2 under:



Figur 2: Målene for transportsektoren fra Nasjonal Transportplan 2025-2036

Samferdselsdepartementet omtaler viktigheten av NTP-målet «*mer for pengene*» innledningsvis i oppdragsbrevet, da det i inneværende NTP-periode vil foregå en vridning fra investeringer mot drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur. Videre pekes det på viktigheten av å øke effektiviteten i sektoren, særlig innen driften. Totalt sett konkluderes det på at dette gjør drift og vedlikehold til gode kandidater for målestokkonkurranse.¹⁰ Med dette forstås det at målestokkonkurranse skal ha som hensikt å sikre at sektoren får mer verdi ut av hver drifts- og vedlikeholds-krone igjennom økt effektivitet.

En måte å øke effektiviteten på er ved «*effektiv bruk av ny teknologi*». Oppdraget bør følgelig svare opp hvordan målestokkonkurranse kan bidra til å sikre at dette realiseres.

Riksrevisjonen presiserer i sine konklusjoner fra rapporten i 2023, omtalt i 1.1.1, at drifts- og vedlikeholdskostnadene har økt betydelig siden 2015, uten tilsvarende forbedringer i *fremkommelighet, miljøvennlighet* eller *sikkerhet*.¹¹ Tilknytningen til oppdraget vil være at modellen for målestokkonkurranse som innføres, og tilhørende indikatorer, bør sikre resultatoppnåelse på de øvrige NTP-målene, slik at det foreligger god styringsinformasjon på tiltak og effekt.

¹⁰ (Samferdselsdepartementet, 2025)

¹¹ (Riksrevisjonen, 2023)

I sum bør innføringen av målestokkonkurranse bidra til at drift og vedlikehold klarer å få *mer for pengene* blant annet ved *effektiv bruk av teknologi*, i tillegg bør det sikre at sektoren klarer å måle resultatoppnåelsen, og utviklingen av denne, over tid på de øvrige NTP-målene, *fremkommelighet, trafiksikkerhet, klima og miljø*.

1.1.5 Beslektede oppdrag

Under presenteres oppdrag som er nært tilknyttet dette oppdraget. Representanter fra dette prosjektet har deltatt på møter for disse oppdragene for å sikre avstemming og koordinering mellom de ulike oppdragene.

1.1.5.1 Minstekrav til drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet

Rapporten gir en omfattende utredning og forslag til nasjonale minstekrav for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Rapporten er utarbeidet av Statens Vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og tar for seg ulike aspekter ved drift og vedlikehold, inkludert roller og ansvarsområder, tidligere arbeider, nasjonale transportpolitiske mål, og utvikling av standarder.

Rapporten fremhever viktigheten av drift og vedlikehold for å ivareta trafiksikkerhet, framkommelighet, oppetid og verdiene investert i eksisterende vegnett. Den foreslår at en felles nasjonal standard for drift og vedlikehold bør være samfunnsøkonomisk optimal og basert på objektive parametere som trafikkmengde, fart og klima.

Rapportens anbefaling (utredningsalternativ 3) er:

«Fastsette en statlig retningslinje for riks- og fylkesveger som en faglig anbefaling med krav til rapportering.

Hensikten med en statlig retningslinje er at det skal være en felles standard som tilstanden på riks- og fylkesvegnettet vurderes i forhold til. Avvik fra gitte punkter i standarden skal rapporteres.» (Statens vegvesen, 2025, s. 4)

1.1.5.2 Veinettets tilstand

Statens vegvesen, i samarbeid med Nye Veier og fylkeskommunene, er bedt om å utarbeide et kunnskapsgrunnlag om tilstanden på riks- og fylkesvegnettet. Formålet med oppdraget er å sikre at Samferdselsdepartementet har tilstrekkelig informasjon om tilstanden til vegnettet. Denne informasjonen skal bidra til å gi et solid fundament for beslutningstaking i forbindelse med budsjettprosesser og langtidsplanlegging, samt for å kunne fastsette ambisjonsnivået for utviklingen av vegnettet.

Oppdraget er pågående og har frist 1. desember 2025.

1.2 Om aktørene

1.2.1 Fylkeskommunene

Fylkeskommunene har ansvaret for planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av fylkesvegene i Norge. Dette ansvaret ble betydelig styrket som følge av regionreformen 1. januar 2020, da sams vegadministrasjon ble avviklet, og fylkeskommunene tok fullt eierskap og operativ kontroll over sitt vegnett. Tidligere hadde Statens vegvesen en koordinerende rolle på vegne av fylkene.

Fylkeskommunene forvalter over 44.500 kilometer med fylkesveg, noe som utgjør 46% av det totale offentlige vegnettet i Norge. Til sammenligning har Statens vegvesen og Nye Veie ansvar for om lag 10.750 kilometer riksveg til sammen. Dette gjør fylkeskommunene til de største vegforvalterne i landet målt i antall kilometer.¹²

Fylkeskommunene får sin finansiering av fylkesvegene hovedsakelig gjennom rammetilskuddet fra staten. Dette tilskuddet gis via Kommunal- og distrikts departementet (heretter «KDD») og utgjør en del av den samlede bevilgningen til drift av hele fylkeskommunen. Rammetilskuddet er ikke øremerket til vegformål, og det er derfor opp til den enkelte fylkeskommune å prioritere midler til drift, vedlikehold og investering i fylkesvegnettet innenfor sitt totale budsjett.

Fylkeskommunene inngår avtaler med entreprenører for drift og vedlikehold av fylkesvegene. Siden det er 15 ulike fylkeskommuner med ulik geografi, klima og bosettingsmønster, varierer også behovene og løsningene som velges. Noen fylker preges av krevende topografi og store avstander, mens andre av høy trafikkbelastning nær byområder. Dette gir ulikt vedlikeholdsbehov og tilnærming. Felles for alle fylkeskommuner er likevel et økende fokus på effektiv bruk av ressurser og klimavennlige løsninger.

1.2.2 Nye Veier AS

Nye Veier AS er et statlig eid aksjeselskap etablert i 2015, underlagt Samferdselsdepartementet. Selskapet ble opprettet som et ledd i en større omorganisering av vegsektoren, med formål om å forbedre effektiviteten og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norsk vegbygging. Selskapet har hovedkontor i Kristiansand, og hadde 181 ansatte per desember 2024.

Selskapet har ansvar for planlegging og utbygging, samt drift og vedlikehold av utvalgte riksvegstreknings. Per 31. desember 2023 består Nye Veiers portefølje av 1269 kilometer riksveg og 40 kilometer jernbane. Dette utgjør omkring 12% av det samlede riksvegnettet i Norge.¹³ Siden etableringen til utgangen av 2024 har Nye Veier bygget 142 kilometer veg, som de også har ansvar for å drifte og vedlikeholde.

Nye Veier har en rammeavtale med Samferdselsdepartementet, som sikrer finansiering til bygging og drift av vegstreknings. Avtalen innebærer at den økonomiske rammen er omtrent ti milliarder kroner per år. 6,5 milliarder bevilges over statsbudsjettet, mens cirka fire milliarder

¹² (Opplysningsrådet for Veitrafikken, u.d.)

¹³ (Nye Veier Aarsrapport 2023)

kreves inn gjennom bompenger. Alle selskapets kostnader til administrasjon, planarbeid og prosjektutvikling dekkes også av finansieringen.¹⁴

1.2.3 Statens Vegvesen

Statens vegvesen er en statlig etat underlagt Samferdselsdepartementet, med ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet i Norge. Etaten har eksistert i ulike former siden 1864 og har spilt en sentral rolle utviklingen av landets infrastruktur. Statens vegvesen ledes av en vegdirektør og består av Vegdirektoratet og seks divisjoner. Ved årsslutt i 2024 hadde etaten 5.087 ansatte fordelt på 4.661 utførte årsverk, eller 4.954 avtalte årsverk.¹⁵

Etter regionreformen i 2020 har Statens vegvesen ansvar for drift og vedlikehold av alt riksvegnettet som ikke er en del av Nye Veiers portefølje. Dette omfatter 10.600 km riksveg, tilsvarende 10% av det offentlige veinettet. I dette inngår også fergesamband, fjelloverganger, tunneler, brokonstruksjoner, dreneringsanlegg, rasteplasser, døgnhvileplasser, ferjeleier og vegutstyr.¹⁶

Majoriteten av Statens vegvesens finansiering kommer fra årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Midlene fordeles på ulike poster som dekker blant annet drift og vedlikehold, investeringer i riksvegnettet, trafiksikkerhetstiltak og administrasjon. Tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet gir utfyllende føringer og detaljer for disponeringen av disse midlene. I tillegg til bevilgningene kommer bompenginntekter, som bidrar til finansiering av spesifikke vegprosjekter.

Rammene for riksveginvesteringer er i hovedsak fastsatt gjennom målene og prioriteringene i NTP. Den gjeldende planen danner grunnlaget for hvilke prosjekter som skal gjennomføres, og gir samtidig føringer for bruk av statlige midler og bompenger.

¹⁴ (Nye Veier, u.d.)

¹⁵ (Statens vegvesen Årsrapport 2024)

¹⁶ (Statens vegvesen, u.d.)

1.3 Statusen i sektoren for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier

Under følger fylkeskommunene, Nye Veier AS og Statens vegvesen sine innspill på status i sektoren for drift og vedlikehold. Innspillene er skrevet av aktørenes fagressurser som har vært involvert i prosjektet.

1.3.1 Innspill Fylkeskommunene

Fylkeskommuner (inkl. Oslo kommune) er 15 selvstendige politisk styrte enheter, og forvalter nærmere 50% av det offentlige vegnettet i Norge. Et vegnett med store variasjoner i klimatiske forhold, trafikkmengde, rasutsatte strekninger, antall bruer og tunneler, ferjeforbindelser og andre kostnadselementer. I tillegg har fylkene, som selvstendige enheter, ulikt oppbygde regnskapssystem, ulik kategorisering av vegnettet, ulik bemanning og organisering. Dette kompliserer sammenligning mellom veieiere. Fra 2020 har de fleste fylkene utarbeidet egne kontraktsmaler, der også rapporteringsregime har blitt endret etter lokale behov.

På grunn av alder og hvordan fylkesvegene har blitt til over tid foreligger det en vesensforskjell mellom dette veinettet og riksvegene for øvrig, som i mye større grad har blitt bygd helhetlig igjennom utbygningsprosesser. Videre har SSBs byggekostnadsindeks for drift og vedlikehold de siste årene har vært vesentlig høyere enn deflatoren KDD (kommunal- og distriktsdepartementet) kompenserer fylkene med. Fylkene fikk heller ikke tilleggsbevilgning som Statens vegvesen fikk som følge av ekstraordinær kostnadsvekst. Riksrevisjonen påpeker også en generell økning i utgifter til drift og vedlikehold etter 2020 utover kostnadsindeks.¹⁷

Samfunnsoppdraget til fylkeskommunene er bredere enn å ha et trafiksikkert og fremkommelig vegnett: de skal opprettholde et bærekraftig kollektivtilbud for å nå overordnede mål om redusert biltrafikk. Nye kollektivkontrakter er 30-60 % høyere enn før. Kollektivtrafikken konkurrerer om fylkeskommunenes driftsmidler.

Kommunesektorens Organisasjon (heretter «KS») evaluering av NTP 2025-2036 fremhever at mangel på fastsatte fylkesvise rammer gjør det vanskelig å prioritere. KDD er viktigste finansieringskilde for fylkesvei og kollektivtransport. Fylkeskommunene og kommunene styres ikke gjennom SD, men KDD. Dette betyr at NTP kun har en veiledende rolle for majoriteten av det offentlige vegnettet.

I utgangspunktet er tanken om å kunne synliggjøre forskjeller på drift og vedlikehold på hele vegnettet god. Vegnettet er svært ulikt fra nord til sør. Det vil være krevende å få sammenlignbare tall som gir nyttig styringsinformasjon. Data som uansett samles inn gjennom Vegtrafikksentralen (heretter «VTS») bør kunne nyttes uten at det medfører vesentlig økning i rapporteringsmengde. Uansett vil det være viktig at målestokkparameterne brukes med den nødvendige bakgrunnskunnskapen, og ikke glemmer forutsetningene som ligger til grunn.

¹⁷ (Riksrevisjonen, 2023)

1.3.2 Innspill Nye Veier AS

Nye Veier er en slank byggherreorganisasjon for håndtering av drift og vedlikehold. Siden Nye Veier i hovedsak har nye veger, så er vedlikeholdsbehovet foreløpig begrenset. Selskapet har utviklet nye funksjonsbaserte driftskontrakter, både for vegdrift og elektro. Kontraktene er basert på kostpluss med en målesum som bidrar til effektivisering og nytenkning, som forsterkes gjennom et innovasjonsfond. Entreprenørene oppnår videre en bonus ved effektiv og sikker utførelse av deres oppgaver, gjennom god planlegging som sikrer høy oppetid for trafikantene. Kontraktene har også krav til digital samhandling mellom Nye Veier som byggherre og entreprenørene. Gjennom digitalsamhandling får Nye Veier oversikt over sanntidstilstanden på veganleggene, samt samlet og lagret historikk og erfaring på avvik, feil og mangler pr. objekt, konstruksjon og tunnel, som vil benyttes til analyse og fremtidig vedlikeholdsplanlegging.

Nye Veiers utfordringer er knyttet til etablering av digitale verdsløyfer på tvers av virksomheter, samt mot offentlige databaser og instanser, som f.eks. Brutus, Nasjonal vegdatabank (heretter «NVDB»), VTS, etc. For Nye Veier er dataflyt og tilgang til data viktig med tanke på analyse, planlegging og effektivisering. Nye Veier ønsker å unngå at deres data havner i «silo-løsninger» eller i proprietære systemer hos entreprenører og/eller leverandører. Systemene skal sikre rettidig utførelse av inspeksjoner, og at avvik registres for overvåkning eller lukking.

Nye Veier mener det er viktig å få på plass standardiserte tilstandsindikatorer for vegsektoren. Skal man måles på tilstand så må det benyttes felles tilstandsindikatorer/grader på tvers av sektoren. Videre må man etablere sammenliknbare kostnadstall for de ulike vegtypene/standardene, f.eks. gjennom MOTIV¹⁸, slik at måling er mulig. For effektivt å kunne motta tilstanden på de ulike deler av veganleggene gjennom inspeksjoner så er det også viktig at det etableres API-er som bidrar til effektiv overføring av informasjon fra entreprenører til byggherrens systemer. Nye Veier er av den oppfatningen at skal man klare å få ned kostnadsveksten knyttet til drift og vedlikehold må de være mer presise i bestillingene for fremtidige kontrakter, på drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Dette utfra volumet på tidligere registrerte inspeksjoner og avvik. Sektoren må fortsette å ta i bruk digitale løsninger og sensorer, f.eks. knyttet til vinterdrift, inspeksjoner av konstruksjoner via skann og digitale tvillinger, etc.

1.3.3 Innspill Statens vegvesen

Opphør av sams veiadministrasjon fra 2020, har ført til en mindre kostnadseffektiv organisering av drift og vedlikehold av vegnettet. Oppdelingen av kontrakter mellom riks- og fylkesveger har ført til bortfall av stordriftsfordeler spesielt knyttet til beredskap og oppfølging. De fleste av Statens vegvesens felles driftskontrakter med fylkeskommunene er nå avløst av rene riksvegkontrakter. Oppdelingen av mange vegeiere kan oppleves som krevende, men det er etablert ulike samarbeidsarenaer for å redusere kostnader og læring på tvers.

Statens vegvesen omorganiserte seg fra 2020 fra en geografisk organisasjonsinndeling til funksjonsbasert inndeling. Drift - og vedlikeholdsressursene ble samlet i en divisjon med ansvar for drift og vedlikehold av vårt vegnett i hele landet. Dette har bidratt til et større fokus på

¹⁸ Se appendiks 2 for forklaring på forkortelsen

fagområdet og en mer enhetlig byggherreorganisasjon med bedre utnyttelse av kompetanse og samarbeid på tvers av geografiske områder.

Siden 2020 har det vært økte kostnader til drift på bekostning av vedlikehold. Det forventes at driftskostnadene fremover vil fortsette å øke, selv om veksten har avtatt noe. Målsetningen om reduserte CO2 utslipp, og krav om at klima – og miljø skal vektas minimum 30 pst. i tildelingskriteriene i offentlige anskaffelser, ser ut til å bidra til økte kostnader. Mer instrumentering av elektronisk utstyr, bl.a. i tunneler ser også ut til å drive kostnadene opp. Statens vegvesen jobber aktivt for holde kostnadene nede samtidig som kvaliteten på leveransene skal være god. Dette gjør vi blant annet gjennom aktiv jobbing med risikobaserte inspeksjoner og utvikling av digitale løsninger for å avdekke avvik og mangler, eksempelvis automatisk rekkverksregistrering der kjørende bil fortløpende tar bilder og avdekker ev. feil og mangler og gir nøyaktige posisjoner for hvor disse befinner seg.

Statens vegvesen har stort fokus på å utvikle nye løsninger sammen med entreprenører og leverandører for overvåkning og kontroll. For å holde kostnader nede, og for å øke kvaliteten på driften, har Statens vegvesen, sammen med entreprenørene, aktivt jobbet for digitalisering av alle driftsdata og prognoser. Dette er noe som bidrar til riktigere driftsnivå ved blant annet aktiv bruk av værprognoser ved salting og brøyting.

2 Metode og fremgangsmåte

2.1 Dokumentanalyse

Som en del av forberedelsene og analysen har vi gjennomgått en rekke relevante dokumenter. Disse inkluderer, men er ikke begrenset til følgende kilder:

- › Riksrevisjonen: «Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier»¹⁹

Rapporten gir en oversikt over ulike aspekter ved drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger, inkludert eksempler fra caseundersøkelser, rapporter fra Statens havarikommisjon, og hvordan vegarbeid bestilles og planlegges. Den diskuterer også bruk av tildelingskriterier i asfaltkontrakter for å redusere CO2-utslipp og myndighetenes arbeid for å utvikle utslippsfrie ferjer.

- › Menon Economics: «Evaluering av omorganisering av vegsektoren ved introduksjonen av et veiselskap»²⁰

Denne rapporten evaluerer effekten av opprettelsen av Nye Veier og dens innvirkning på vegsektoren. Den belyser uenigheter mellom informanter fra Statens vegvesen og Nye Veier om fragmentering av kompetansemiljøet, samt rekruttering, bruk av konsulenter, og effekten av opphøringen av sams vegadministrasjon. Rapporten konkluderer med at opprettelsen av Nye Veier har bidratt til betydelige kostnadsreduksjoner og økt trafikanthytte. Den vurderer både historiske og fremtidige effekter av å operere med to statlige byggherrer, og diskuterer risikoen for fallende produktivitet ved en eventuell tilbakeføring til én byggherre for riksveger.

- › McKinsey: «Finding the right (of) way to efficient road operation and maintenance»²¹

Rapporten beskriver en benchmarking-metodologi som McKinsey har utviklet for å sammenligne ytelse innen drift og vedlikehold (operations and maintenance, «O&M») på tvers av ulike vegtyper og geografiske områder. Denne metodologien tar hensyn til tekniske egenskaper, regionale forskjeller, og kontraktsmessige variabler for å gjøre meningsfulle sammenligninger. Ved å analysere data fra over 33.000 kilometer veg i 20 land, konkluderer rapporten med at høy teknisk kompleksitet ikke nødvendigvis medfører høyere kostnader, og at betydelige forbedringsmuligheter ligger i direkte kostnader innen driftsutgifter. Det trekkes også frem at data og innsikt er nøkkelen til mer effektiv veidrift.

- › Office of Rail & Road (UK): «National Highways Operational Metrics Manual»²²

Denne manualen gir en omfattende oversikt over ytelsesmålene som National Highways i UK vil bli overvåket mot i «Road Period 2», fra 1. april 2020 til 31. mars 2025. Manualen er utviklet av National Highways og godkjent av Transportministeren. Den inneholder en rekke Key

¹⁹ (Riksrevisjonen, 2023)

²⁰ (Menon Economics, 2023)

²¹ (McKinsey & Company, 2021)

²² (National Highways, 2023)

Performance Indicators (KPIs) som skal drive arbeidet med å opprettholde et sikkert, pålitelig og effektivt strategisk vegnett (SRN) som støtter økonomien og bidrar til bredere miljømessige og sosiale mål. Manualen illustrerer hvordan lignende problemstillinger har blitt håndtert og gir innsikt i beste praksis i andre land, noe som kan være nyttig for å forstå internasjonale standarder og tilnærminger.

2.2 Begrep og definisjoner

2.2.1 Drift og vedlikehold

Det har vært forskjellige beskrivelser av drift og vedlikehold i ulike rapporter. ViaNova har forsøkt å standardisere terminologien for drift og vedlikehold, og de foreslår å bruke tiltaksfrekvens som en dimensjon for å skille de to.²³ Med hensyn til formålet med denne rapporten benyttes definisjonen foreslått i det beslektede oppdraget beskrevet i 1.1.5.2 «*Utredning om nasjonale minstekrav til drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet*». Dette sikrer konsistens med hensyn til brukte definisjoner i de beslektede oppdragene.

Definisjonene for situasjoner hvor det verken er behov for eller ønskelig å skille mellom drift og vedlikehold, benyttes følgende definisjon for drift og vedlikehold i dette dokumentet:

- › **Drift og vedlikehold** er oppgaver og rutiner som er nødvendige for å holde vegene åpne og sikre året rundt samt ivareta den fysiske infrastrukturen i et lengre tidsperspektiv.

For situasjoner hvor det er behov å differensiere mellom drift og vedlikehold benyttes følgende definisjoner for henholdsvis drift og vedlikehold:

- › **Drift** er definert som oppgaver og rutiner som er nødvendig for at vegene skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk.
- › **Vedlikehold** er oppgaver og rutiner som er nødvendige for å ivareta den fysiske infrastrukturen i et lengre perspektiv, som å opprettholde tilstanden på bruer, tunneler, vegdekker, grøfter, vegutstyr m.m. i tråd med fastsatte kvalitetskrav.²⁴

2.2.2 Etterslep

Der er ikke en allment akseptert beskrivelse av etterslep. For å sikre en konsekvent forståelse i alle innsendte rapporter, henviser vi igjen til rapporten «*Utredning om nasjonale minstekrav til drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet*» og benytter igjen definisjonen som er beskrevet der.

- › **Driftsetterslep** er definert som avvik mellom driftsstandarden for et vegobjekt eller en aktivitet og den tilstanden objektet eller aktiviteten framviser på et gitt tidspunkt.

Driftsetterslep håndteres vanligvis gjennom ordinær drift, eventuelt med ekstra ressursinnsats. Derfor anses driftsetterslep normalt ikke som et problem i forbindelse med drift og vedlikehold

²³ (ViaNova, 2024)

²⁴ (Statens vegvesen, 2025)

av veger. Unntaket oppstår når etterslepet blir så omfattende at det forårsaker skade på objektet, som krever vedlikeholdstiltak. Manglende drift kan påvirke vedlikeholdskostnadene. På kort sikt kan driftsetterslep også ha betydelige negative konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet.

- › **Vedlikeholdsetterslep** defineres som avvik mellom vedlikeholdsstandarden for et vegobjekt eller en aktivitet og den tilstanden objektet eller aktiviteten framviser på et gitt tidspunkt.

Vedlikeholdsetterslep refererer til forskjellen mellom den ønskede vedlikeholdsstandarden og den faktiske tilstanden, målt ved hjelp av en bestemt tilstandsparemet og den aktuelle mengden for objektet eller aktiviteten. Selv om begrepet kan gi inntrykk av å være kostnaden for å utføre vedlikehold som skulle ha vært gjort i henhold til en vedlikeholdsstandard, er det ikke et standardisert begrep, og ulike definisjoner brukes i forskjellige kontekster. Derfor kan den økonomiske verdien av vedlikeholdsetterslepet variere betydelig. For å fjerne vedlikeholdsetterslep kan man benytte ulike strategier, inkludert ordinære vedlikeholdstiltak, mer omfattende tiltak som oppgraderinger, ombygging eller nybygging. Den beste strategien må vurderes individuelt for hvert tilfelle.²⁵

2.2.3 Operativt og Utvikling

Operativt refererer til de daglige oppgavene og aktivitetene som er nødvendige for å sikre at et system, objekt eller infrastruktur fungerer effektivt og pålitelig. I konteksten av drift og vedlikehold av veger, innebærer operativt arbeid å utføre rutinemessige oppgaver som inspeksjoner, reparasjoner, renhold og overvåking for å sikre trafikksikkerhet og fremkommelighet. Operative indikatorer brukes til å måle effektiviteten og kvaliteten på disse daglige aktivitetene, og de gir innsikt i hvordan ressursene brukes og hvilke resultater som oppnås.

- › **Operativt** defineres som de daglige oppgavene og aktivitetene som er nødvendige for å sikre at et system, objekt eller infrastruktur fungerer effektivt og pålitelig.

Utvikling refererer til prosessen med å forbedre, modernisere eller forandre et objekt, system eller infrastruktur for å oppnå bedre ytelse, effektivitet eller funksjonalitet. I konteksten av drift og vedlikehold av veger, innebærer utvikling å implementere nye teknologier, metoder eller strategier som bidrar til å heve standarden og kvaliteten på vegene. Utvikling kan omfatte langsiktige tiltak som oppgraderinger, innovasjon og kontinuerlig forbedring for å møte fremtidige behov og utfordringer.

- › **Utvikling** defineres som prosessen med å forbedre, modernisere eller forandre et objekt, system eller infrastruktur for å oppnå bedre ytelse, effektivitet eller funksjonalitet.

²⁵ (Statens vegvesen, 2025)

2.2.4 Indikator

Indikator sammenstilles her med det engelske begrepet Key Performance Indicator (KPI). Definisjonen følger under.

- › **Indikator** er definert som et målbart uttrykk brukt til å overvåke, vurdere eller styre ytelsen til en aktivitet, prosess eller strategi i forhold til definerte mål.

2.3 Fremgangsmåte for analyse av målestokk og indikatorer

2.3.1 Ovenfra-og-ned - og nedenfra-og-opp – tilnærming

I utredningsarbeidet er det anvendt både en ovenfra-og-ned og nedenfra-og-opp tilnærming for å sikre en holistisk analyse og anbefaling(er):

- › **Ovenfra-og-ned**
Sikre at oppdraget løses med en tilstrekkelig strategisk tilnærming i måten målestokkonkurranse innføres på og anbefalingene partene fremlegger. Dette er gjennomført ved å foreta arbeidsmøter med prosjektledelse-/eiere og diskusjoner i styringsgruppemøter, i tillegg til to avstemningsmøter med Samferdselsdepartementet underveis.
- › **Nedenfra-og-opp**
Analysen av operative indikatorer²⁶ er foretatt med fagressurser fra alle aktørene, gjennom avholdte arbeidsmøter og innhenting av dokumentasjon. Dette har vært for å sikre god forankring i utførelsen av analysen og at de indikator-kandidatene som materialiserer seg er gjennomdiskuterte og realistiske. Her er det nødvendig å påpeke at indikatorene som er omtalt i analysen (jf. appendiks 1) ikke er ferdig analyserte og diskuterte. På bakgrunn av oppdragets relativt korte løpetid, har det ikke vært mulig å konkludere på faktiske anbefalinger for (operative) indikatorene. Arbeidet har likevel lagt grunnlaget for et godt samarbeid mellom aktørene, og gir et omriss av hva som potensielt kan rapporteres på fra 2026 og kandidater/områder på lenger sikt. I neste delkapittel, 2.3.2, beskrives SMART-rammeverket som er benyttet i analysen av operative indikatorer (jf. appendiks 1).

2.3.2 SMART-analyse

SMART-analysen er en strukturert tilnærming for å evaluere og definere indikatorer, basert på fem kriterier: Specific, Measurable, Achievable, Relevant, og Time-bound. Denne metodikken sikrer at indikatorene er spesifikke, målbare, realistiske, relevante og tidsavgrensede. Under følger en beskrivelse av hvert kriterium:

- › **Specific (Spesifikk)**
Målene skal være tydelige og konkrete, slik at det ikke er rom for misforståelser. Et spesifikt mål besvarer spørsmål som hva, hvorfor, og hvordan.

²⁶ Jf. kapittel 3.1.2 introduseres det en todelt tilnærming med *utviklingsindikatorer* som knyttes til målbildet definert i 3.1.1, samt *operative indikatorer* med formål om å sikre resultatoppnåelse på NTP-målene

› **Measurable (Målbar)**

Målene skal være kvantifiserbare, slik at fremgang kan måles objektivt. Dette innebærer å definere indikatorer som gir klare data og tall.

› **Achievable (Oppnåelig)**

Målene skal være realistiske og oppnåelige, gitt tilgjengelige ressurser og kapasitet.

› **Relevant (Relevant)**

Målene skal være relevante for organisasjonens overordnede mål og strategier. Dette sikrer at målene bidrar til det større bildet og er verdifulle for virksomheten

› **Time-bound (Tidsavgrenset)**

Målene skal ha en klar tidsramme for når de skal være oppnådd.

Bruk av SMART-analyse

SMART-analysen er brukt i analysearbeidet for de operative indikatorene (jf. appendiks 1). Ved å anvende SMART-rammeverket sikrer vi at den innledende analysen av de operative indikatorene (foretatt i dette oppdraget) er gjennomført med en velfundert tilnærming i bunn, som bidrar til å identifisere indikatorer som gir klare og handlingsrettede mål, og som kan følges opp på en systematisk og konsistent måte.

3 Målestokkonkurranse og analyse av indikatorer

3.1 Analyse av målestokkonkurranse [ovenfra-og-ned - analyse]

For å analysere målestokkonkurranse og hvordan dette skal innføres, er det først nødvendig å besvare følgende spørsmål:

«Hva ønsker vi å oppnå med målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold av veg?»

Etter diskusjoner i prosjektet og med styringsgruppen ble det konkludert med følgende punkter som svar på dette spørsmålet (jf. figur 3):

- › Intensivere **forbedringsarbeidet** i sektoren ved å **lære av hverandre**
- › Få **mer verdi** ut av hver brukte drift- og vedlikeholdskrone til samfunnet og brukerne av veg
- › Sikre bedre **styringsinformasjon** (for virksomhetene, departement og Stortinget)
- › Etablere indikatorer som trekker sektoren og aktørene i ønsket retning og bidrar til **måloppnåelse** (NTP-målene)

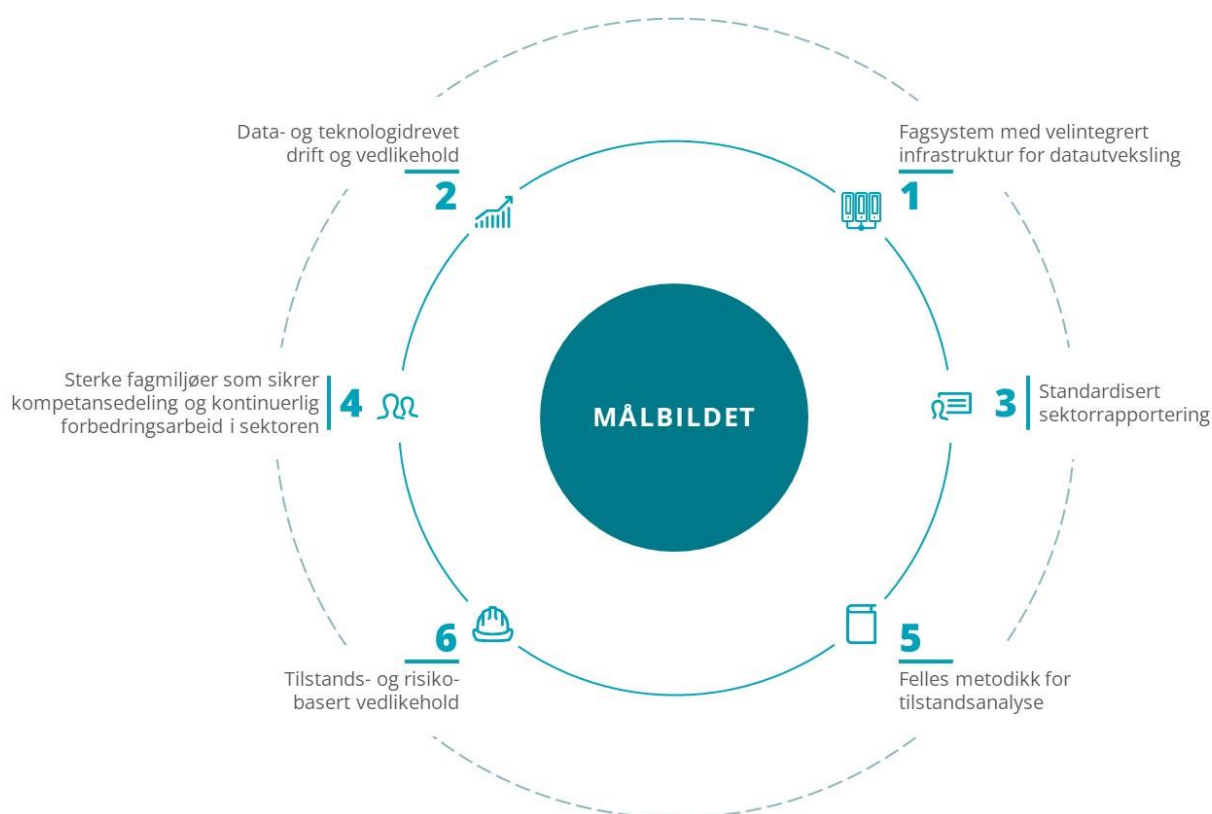


Figur 3: Formålet med målestokkonkurranse

Disse punktene er direkte knyttet opp mot oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonens rapport.

3.1.1 Målbildet for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger

Nå som det er etablert hva som skal oppnås med målestokkonkurranse er det nødvendig å etablere et målbilde for sektoren, med hensyn til drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Prosjektet foreslår et målbilde, som fokuserer på å at det må foreligge systemer og teknologiske løsninger som muliggjør effektiv datautveksling og automatisert datafangst. Dette skal sikre standardisert sektorrapportering og sterke fagmiljøer som fremmer kontinuerlig forbedring. Videre skal det utvikles en felles metodikk og begrepsapparat for tilstandsanalyse, som legger grunnlaget for tilstands- og risikobasert vedlikehold, hvor tiltak prioriteres basert på faktisk tilstand og risiko (jf. figur 4 under):



Figur 4: Målbildet for drift og vedlikehold av fylkes- og riksveg

Målbildet brytes ned i seks delmål. Bakgrunnen for etableringen av disse er utdypet under:

1. Fagsystem med velintegrert infrastruktur for datautveksling

Delmålet er tett knyttet opp mot NTP-målet «effektiv bruk av ny teknologi». Sektoren er avhengig av at aktørene har etablerte fagsystemer med kapabiliteter for integrasjoner internt i aktørenes systemlandskap og ut mot nasjonale databaser (f.eks. NVDB), for å muliggjøre mer automatisk datafangst og automatisk distribusjon av data på tvers av den digitale infrastrukturen i sektoren. Dette vil også kunne legge grunnlaget for høyere datakvalitet ved å redusere manuelt arbeid i system, f.eks. registrering, oppdatering og distribusjon av data for rapporteringsformål.

Det foreligger en nær tilknytning til Riksrevisjonens rapport, som samlet sett peker på et behov for bedre, mer integrerte, og mer brukervennlige IT-system som sikrer effektiv bruk av tilgjengelig data for å forbedre styring, planlegging og oppfølging av drift og vedlikehold på vegnettet. Eksempelvis trekker rapporten frem at det hos Statens vegvesen ikke foreligger noe system for automatisk datafangst og at det i innsamlingen av data foreligger mye manuelle arbeidsoppgaver. Videre påpekes det at det samles inn mye informasjon fra operative enheter på ulike filformater osv., som ikke blir strukturert systematisk, tilgjengeliggjort eller analysert.²⁷

Videre peker McKinseys på i sin rapport «*Finding the right (of) way to efficient road operation and maintenance*» at integrerte IT-system som muliggjør tilgang til felles, konsistent og validerte data på tvers av plattformer og systemer, ofte sentraliserte, er avgjørende for å kunne foreta datadrevet beslutningstaking innen drift og vedlikehold.²⁸

2. Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold

Som omtalt i delmål 1, trekker Riksrevisjonen frem automatiserte dataflyter som en mangel. Økt bruk av teknologi sammen med innføring av velintegrerte fagsystemer vil kunne øke antall datapunkter og muliggjøre tilstandsvurderinger og oppfølging av driftsoppgaver i sanntid. Dette vil være avgjørende for å kunne drive proaktivt og prediktivt drift og vedlikehold i vegnettet, som igjen ville kunne gi bedret oppetid på vegene. Med hensyn til datakvalitet trekker rapporten til Riksrevisjonen også frem at det foreligger feil og mangler i datagrunnlaget f.eks. NVDB.²⁹ Her må det påpekes at Statens vegvesen har revidert vegdataforskriften for å sikre et mer stabilt datagrunnlag på tvers av veieiere, etter Riksrevisjonens rapport ble utgitt. Jf. § 7-1 andre ledd (ansvar for Nasjonal vegdatabank), har vegmyndighetene og statlige utbyggingselskap fått et større ansvar, med hensyn til å forvalte dataene – innhenting, kvalitetssikring, oppdatering og videre distribusjon.

McKinseys rapport omtaler at data er nøkkelen til forbedret ytelse for aktører innen drift og vedlikehold av veg og representerer den mest vesentlige muligheten for kostnadseffektivisering for bransjen. Viktigheten av god datakvalitet fremheves, samt gode organisatoriske prosesser som understøtter og sikrer dette.³⁰

3. Standardisert sektorrapportering

I forlengelse av drøftingene av delmål 1 og 2, vil standardisert rapportering i sektoren være et naturlig tilknyttet delmål, da det er en sammenheng mellom manglende styringsinformasjon, integrerte systemer og svak utnyttelse av data (f.eks. data fra inspeksjoner og hendelsesdata fra VTS). Riksrevisjonens konklusjoner peker her på et generelt behov for mer standardisert og omfattende sektorrapportering både for riks- og fylkesveg. Delmålet må realiseres for å sikre at sektoren klarer å rapportere på resultatoppnåelsen med hensyn til NTP-målene.

²⁷ (Riksrevisjonen, 2023)

²⁸ (McKinsey & Company, 2021)

²⁹ (Riksrevisjonen, 2023)

³⁰ (McKinsey & Company, 2021)

4. Sterke fagmiljøer som sikrer kompetansedeling og kontinuerlig forbedringsarbeid i sektoren

Regionsreformen og den interne omorganisering av Statens vegvesen har resultert i mindre og mer fragmenterte fagmiljøer i sektoren.³¹ På den ene siden vil dette potensielt gi en større bredde i hvordan drift og vedlikeholdsoppdraget løses, noe som kan gi mer innovative løsninger og muligheter til å utvikle beste praksis i mindre og mer fleksible fagmiljøer. På den andre siden vil fragmenteringen redusere kapasiteten i fagmiljøene og mest sannsynlig lede til redusert standardisering i sektoren – f.eks. vil det kunne bli mer utfordrende å standardisere rapportering på tvers av aktørene, jf. delmål 3. Et av delmålene for sektoren bør derfor være at det foreligger felles møteplasser for aktørenes fagmiljøer. Formålet med slike møteplasser bør være å sikre at aktørene lærer av hverandre ved å dele beste praksis og bruke dette som grunnlag for å sikre at sektoren som helhet dras i riktig retning gjennom kontinuerlig forbedring.

5. Felles metodikk for tilstandsanalyse

I tillegg til at manglende data på tilstand trekkes frem i Riksrevisjonens rapport, fremkommer det i samtale med aktørenes fagressurser at det er et behov for å etablere en enhetlig felles metodikk for hvordan tilstandsanalyse gjennomføres.³² Herunder må det etableres veldefinerte og entydige tilstandsindikatorer/-grader som gjelder for hele sektoren, slik at vegnettets tilstand kan vurderes under ett standardisert rammeverk. Her vises det til det pågående oppdraget hos Statens vegvesen «Veinettets tilstand», som skal utarbeide et kunnskapsgrunnlag om tilstanden på riks- og fylkesvegnettet.

Her henvises det også til det beslektede oppdraget «Minstekrav til drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet» som konkluderer med følgende (utredningsalternativ 3):

«Fastsette statlige retningslinjer for riks- og fylkesveger som en faglig anbefaling med krav til rapportering.

*Hensikten med en statlig retningslinje er at det skal være en felles standard som tilstanden på riks- og fylkesvegnettet vurderes i forhold til.»
(Statens vegvesen, 2025, s. 4)*

6. Tilstands- og risikobasert vedlikehold

Delmålet er nært knyttet til delmål 1, 2 og 5. De to førstnevnte på bakgrunn av at integrerte systemer som med datafangst fra mer utberedt bruk av teknologi i vegnettet vil tillate overgangen fra dagens frekvens- og erfaringsbaserte vedlikehold, til tilstands- og risikobasert vedlikehold. Videre kan det jf. sistnevnte delmål være avgjørende å etablere et felles rammeverk for tilstandsanalyse, for å sikre at dataen på tilstanden i vegnettet er sammenlignbar på tvers av sektoren, og at det dermed kan konkluderes på nødvendige tiltak i tråd med faktisk tilstand og risiko. Riksrevisjonen trekker også frem i sin rapport at det på

³¹ (Riksrevisjonen, 2023)

³² (Riksrevisjonen, 2023)

rapportens publikasjonstidspunkt foreligger en «korrektiv» praksis for vedlikehold, som ikke er basert på faktisk tilstand og risiko for svikt, men er reaktiv med tanke på oppståtte feil.³³

Hensikten med delmålet er dermed å etablere en vedlikeholdspraksis hvor aktørene gjennomfører prioritert vedlikehold basert på faktisk tilstand, risiko og kritikalitet (f.eks. med hensyn til trafikkmengde/ÅDT).

I tabellen under (tabell 2) presenteres delmålenes forutsetninger. Dette er forutsetninger som må på plass for å realisere delmålene:

³³ (Riksrevisjonen, 2023)

#	Delmål	Forutsetninger
 1	Fagsystem med velintegreert infrastruktur for datautveksling	› Investere i og implementere nødvendige systemer, f.eks. forvaltnings-, drift- og vedlikeholdssystem (heretter «FDV-system») › Bygge integrasjonsløsninger som tillater deling av data mellom nasjonale databaser³⁴ og virksomhetsspesifikke system
 2	Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold	› Øke bruken av integrerte teknologiske løsninger i vegnettet (eks. Statens vegvesens rekkverksinspeksjon) for å øke antall datapunkter, graden av automatisert datafangst og å muliggjøre både proaktive og prediktive tiltak › Heve datakvaliteten igjennom standardiserte prosesser, bedre organisering av dataforvaltning og et mer modent/integrert systemlandskap
 3	Standardisert sektorrapportering	› Etablere standardiserte prosesser og rutiner for tidsriktig og sammenlignbar rapportering som sikrer virksomhetene, Samferdselsdepartementet og Stortinget styringsinformasjon om tiltak og effekt › Integrert systemlandskap og standardisert data med høy kvalitet som muliggjør rapportering på et standardisert format
 4	Sterke fagmiljøer som sikrer kompetansedeling og kontinuerlig forbedrings-arbeid i sektoren	› Videreutvikle sterke fagmiljøer som ivaretar kontinuerlig deling av kompetanse, innsikt og beste praksis eksempelvis ifm. FoU-arbeid eller ervervet igjennom operasjonelt arbeid › Tilrettelegge for møteplasser som omsetter kompetanse og innsikt til forbedringsinitiativer på tvers av sektoren
 5	Felles metodikk for tilstandsanalyse	› Etablere en felles fremgangsmåte og begreper for tilstandsanalyse som tillater å avgi sammenlignbar styringsinformasjon om tilstanden i vegnettet på tvers av sektoren (jf. beslektede oppdrag «Veinettets tilstand»)
 6	Tilstands- og risikobasert vedlikehold	› Bruke tilstandsanalyse, basert på sanntidsdata og teknologiske løsninger i vegnettet, for å drive prioritert vedlikehold i henhold til risiko og kritikalitet

Tabell 2: Delmål og forutsetninger

³⁴ Med nasjonale databaser menes sentrale informasjonskilder etablert eller forvaltet av offentlig myndighet, som samler, strukturer og gjør tilgjengelig data av nasjonal betydning, f.eks. NVDB, jf. appendiks 2

3.1.2 Todelt tilnærming for målestokkonkurranse

Målestokkonkurranse kan bli en viktig pådriver for at sektoren skal nå målbildet og delmålene skissert over. For å realisere dette bør det introduseres en todelte tilnærming ved etablering av indikatorer:

1. Utviklingsindikatorer

Binære indikatorer som sikrer at sektoren beveger seg i retning av det etablerte målbildet fra kapittel 3.1.1 (jf. figur 4), ved å sikre at forutsetningene omtalt i tabell 2 realiseres.

Indikatorene vil være enkle ja/nei-spørsmål som hver aktør må svare ut årlig, i forbindelse med rapporteringen på målestokk

2. Operative indikatorer

Hovedformålet med de operative indikatorene vil være å sikre resultatoppnåelse på NTP-målene og ivaretagelse av samfunnsoppdraget

I neste delkapittel introduseres og analyseres utviklingsindikatorene. Deretter følger en ovenfra-og-ned – vurdering av hvordan de operative indikatorene kan kategoriseres/defineres med hensyn til ulike verdidrivere. Sistnevnte blir benyttet som kategoriseringsgrunnlag for nedenfra-og-opp - analysen av de operative indikatorene, beskrevet i kapittel 3.2.

3.1.3 Analyse av utviklingsindikatorer for etablering i 2026

På bakgrunn av det introduserte målbildet, og de underliggende forutsetningene for delmålene, er det nødvendig å supplere de operative indikatorene. Ved å introdusere binære utviklingsindikatorer til rapportering i 2026 sikrer det at sektoren utvikler seg i retning av å etablere forutsetningen for oppnåelse av målbildet, definert i 3.1.1. Utviklingsindikatorene vil være enkle ja/nei-spørsmål som hver aktør må svare ut årlig, i forbindelse med rapporteringen på målestokkonkurranse.

Tabellen under viser de identifiserte utviklingsindikatorene, samt deres tilknytning til delmålene:

Indikator	Relatert delmål
Har virksomheten et FDV-system?	1. Fagsystem med velintegreert infrastruktur for data utveksling 2. Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold
Kan data gjenbrukes?	2. Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold
Foreligger det integrasjoner mot nasjonale databaser ³⁵ ?	1. Fagsystem med velintegreert infrastruktur for data utveksling
Er det etablert fellesmetodikk for tilstandsanalyse?	5. Felles metodikk for tilstandsanalyse
Rapporteres det på tilstand i vegnettet?	6. Tilstands- og risikobasert vedlikehold
Rapporteres det på tiltak og effekt?	3. Standardisert sektorrapportering
Avholdes det regelmessige møter for fagmiljøer hvor alle aktørene er representert?	4. Sterke fagmiljøer som sikrer kompetansedeling og kontinuerlig forbedringsarbeid i sektoren
Er det gjennomført felles sektorrapportering (målestokkonkurranse) på etablerte indikatorer?	3. Standardisert sektorrapportering

Tabell 3: Utviklingsindikatorer og tilknytning til målbildet

Under følger en enkel analyse av de identifiserte utviklingsindikatorene. Her beskrives hensikten med indikatorene og tilknytningen til delmålene og forutsetningene.

3.1.3.1 Utviklingsindikator: Har virksomheten et FDV-system?

For å kunne oppnå større grad av integrering mellom aktørene og offentlig databaser fordrer det at i første omgang at aktørene har fagsystemer (FDV-system) som inneholder et anleggsregister med muligheter for rapportering av tilstand per objekt, konstruksjon, tunnel og/eller system. Videre må systemene ha kapabiliteter til å sette opp integrasjoner mot eksterne system og

³⁵ Jf. beskrivelse nasjonale databaser i fotnote 34 og i appendiks 2

datakilder (f.eks. NVDB eller Brutus³⁶). Følgelig anbefales etableringen av denne utviklingsindikatoren. Indikatoren er dermed nært tilknyttet forutsetningene under delmål 1 og 2.

3.1.3.2 *Utviklingsindikator: Kan data gjenbrukes?*

Formålet med indikatoren er å sikre at dataene i sektoren kan brukes til sammenligning og er nært knyttet delmål 2. Herunder at tidsserier kan sammenlignes over tid. Eksempelvis tilstand fra forrige tidsserie mot inneværende periode. Dette vil gi grunnlag for analyse av utvikling over tid for ulike datapunkter. Videre er indikatoren også relatert til datakvalitet og at organiseringen rundt forvaltningen av dataene hos aktørene og i de nasjonale databaser/-register (jf. definisjon i fotnote 34 og i appendiks 2) sikrer standardisering av data på tvers slik at dataene kan gjenbrukes. Det foreligger også en tilknytning til bruk av teknologiske løsninger i vegnettet. Økes graden av teknologiske løsninger vil dette gi mer data, som potensielt kan fanges opp og forvaltes på en måte som tillater gjenbruk. Målet bør være å øke graden av automatisert datafangst i sanntid for å sikre et mer proaktivt og prediktiv drift og vedlikehold. Bedret datakvalitet og gjenbruk av data er også en forutsetning for å kunne utnytte ny teknologi effektivt, eksempelvis kunstig intelligens.

3.1.3.3 *Utviklingsindikator: Foreligger det integrasjoner mot nasjonale databaser³⁷?*

Hensikten med indikatoren er å sikre at dagens siloer i sektorens systemlandskap brytes ned og at graden av integrasjon øker mellom virksomhetsspesifikke system og offentlig databaser/-register. Dette er avgjørende for å kunne rapportere på et standardisert format for sektoren under ett. Videre er det et viktig grunnlag for at aktørene i sektoren skal kunne utnytte dataen som foreligger i de ulike systemene og databasene. Et mer integrert systemlandskap vil redusere manuelt foredlingsarbeid ved analyse av data. Det vil også kunne bidra til økt datakvalitet/standardisering av data, da integrasjonene vil redusere antall manuelle ledd og sikre en mer automatisert verdikjede fra datafangst til bruk av dataen. Indikatoren er tilknyttet delmål 1 og 2.

3.1.3.4 *Utviklingsindikator: Er det etablert fellesmetodikk for tilstandsanalyse?*

Indikatoren har som hensikt å sikre at det i løpet av de neste årene introduseres en fellesmetodikk for tilstandsanalyse i hele sektoren (jf. etablert målbildet omtalt i figur 4 og tabell 2), jf. delmål 5. Her henvises det til det beslektede oppdraget tildelt Statens vegvesen et «Vegnettets tilstand» som har til hensikt å sikre at virksomhetene, Samferdselsdepartementet og Stortinget har tilstrekkelig oversikt over tilstand på vegnettet ved å etablere felles tilstandsindikatorer (eller tilstandsgrad). Disse tilstandsindikatorene vil gi et felles utgangspunkt for vurdering av tilstand på veg, som dermed muliggjør en enhetlig tilstandsvurdering på tvers av vegsektoren. Videre vil dette kunne danne grunnlag for vedlikeholdsplaner, der det sammen med kritikalitet kan danne grunnlag for prioritering på avvikslukking eller utbedring.

³⁶ Se appendiks 2 for forklaring

³⁷ Jf. beskrivelse nasjonale databaser på side 24 og i appendiks 2

3.1.3.5 Utviklingsindikator: Rapporterer det på tilstand i vegnettet?

Indikatoren er direkte tilknyttet delmål 6 og de tilhørende forutsetningene. Formålet er i så måte å sikre at aktørene klarer å måle tilstand på eget vegnett, samt følge opp hvorvidt et felles rammeverk for tilstandsanalyse blir introdusert. Her henvises det til blant annet utredningsarbeidet som utføres i det pågående beslektede oppdraget «Veinettets tilstand» (omtalt i 1.1.5), som har som formål og blant annet etablere felles tilstandsindikatorer/-grader, som kan brukes i inspeksjons og avviksanalyse. Det vises også til det tidligere omtalte beslektede oppdraget på «Utredning om nasjonale minstekrav til drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet» som konkluderer med at det bør stilles krav til koordinert rapportering i sektoren.

3.1.3.6 Utviklingsindikator: Rapporterer det på tiltak og effekt?

Formålet med indikatoren er å måle om aktører klarer å rapportere på at tiltakene som følger av bevilgningen resulterer i bedre drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger, jf. delmål 3.

3.1.3.7 Utviklingsindikator: Avholdes det regelmessige møter for aktørenes fagmiljøer hvor beste praksis deles?

Hensikten med indikatoren er å sikre at det etableres regelmessig møteplasser for aktørenes fagmiljøer. Dette vil sikre at tilrettelegges for å lære av hverandre ved å dele kompetanse, jf. delmål 4.

3.1.3.8 Utviklingsindikator: Er det gjennomført felles sektorrapportering (målestokkonkurranse) på etablerte indikatorer?

Indikatoren bør etableres for å følge opp om den foreslåtte rapporteringen på målestokkonkurranse innføres, og at sektoren påbegynner rapportering på etablerte indikatorer. Dette kan knyttes til delmål 3.

3.1.4 Verdidrivere som kategorier for operative indikatorer

Ved innføring av målestokkonkurranse bør indikatorene som etableres kategoriseres i henhold til verdidrivere. Hensikten med dette er å etablere en kobling mellom det den operative indikatoren skal måle, og den effekten man ønsker å oppnå. Videre vil dette gi et utgangspunkt for å kategorisere eventuelle andre indikatorer som introduseres på et senere tidspunkt.

Følgende verdidrivere legges til grunn som kategorier for indikatorene:

VERDIDRIVERE	
1. Effektiv organisasjon	Omhandler aktørenes effektivitet i utførelsen av sitt arbeid
2. Kostnad	Omhandler aktørens bruk av ressurser for å gjennomføre drift og vedlikeholdsarbeid
3. Klima	Omhandler aktørens utslippspåvirkning på bakgrunn av utførte aktiviteter
4. Nytte for brukeren	Omhandler aktørens bidrag til å sikre nytte for brukerne av veg

Tabell 4: Verdidriver-kategorier

Merk at indikatorene innenfor de ulike verdidriver-kategoriene bør ses i sammenheng for å få et holistisk bilde av aktørenes prestasjon.

3.2 Analyse av operative indikatorer [nedenfra-og-opp - analyse]

Indikatoranalyse ligger vedlagt i appendiks 1 og anses å være en innledende kartleggingsøvelse og ikke en konkret anbefaling på indikatorer til etablering i 2026 eller på sikt. Aktørene presiserer at kartleggingen er et utgangspunkt/forarbeid, som bør videreføres og -foredles, for å muliggjøre rapportering i 2026. Analysen gir likevel et omriss av potensielle indikator kandidater for etablering i 2026.

I prosjektet ble det gjennomført flere arbeidsmøter i perioden mars til mai 2025 med fag-representanter fra aktørene. Arbeidsmøtene ble bakgrunn for kartlegging og identifisering av mulige operative indikator kandidater innenfor drift- og vedlikeholds-området hos de ulike aktørene.

Analysearbeidet resulterte i en bruttoliste på litt under 40 indikatorer. Basert på denne bruttolisten ble det foretatt et nedvalg til 15 indikatorer, basert på diskusjon og sparring med aktørenes fag-representanter (jf. figur 5):

Alarm og feilmelding på el-teknisk utstyr	DV-produktivitet	Klimautslipp fra drift	Omstillingsevne	Tilstandsindikatorer
Antall ansatte som DV	FDV/IT-system og integrasjoner	Klimautslipp fra vedlikehold (asfalt)	Oppetid	Ulykkesfrekvens
Avvikslukking	Fremmede arter	Konkurranse / markedssituasjon	Prisstigning driftskontrakter	Vedlikeholdskost per km veg
Brukertilfredshet (trafikanter og entreprenør)	Hastighet	Kontraktstrategi	Reanskaffelsestid	
Datakvalitet	Hendelsestetthet (basert på meldte VTS-hendelser)	Kontroll på utslipp	Reisetidsforsinkelser	
Dekketilstand (sporjevnhhet)	Inngrep i urørt natur	Kostnadsbesparelse av innovasjon	Reisetidsforsinkelser på ferjesamband	
Driftskostnad per meter veg	Innovasjon i kr og antall initiativ	Lederlønninger	Rekkverkstilstand	
Driftvennlige løsninger / samarbeid med utbygning	Inspeksjon	Lønnskostnader	Reponstid	

Forklaring: ☐ Del av nedvalg ☐ Del av innledende vurdering

Figur 5: Bruttoliste operative indikatorer

Det nedvalgte utvalget av indikatorer ble i neste omgang grunnlag for ytterligere analyse, hvor prosjektet sammen med aktørenes fag-representanter gikk gjennom indikatorene for å identifisere fordeler og ulemper. Disse vurderingene ble også bakgrunnen for den gjennomførte SMART-analysen som omtales per indikator i appendiks 1.

I figur 6 under er disse potensielle operative indikatorene klassifisert iht. de innførte verdidriver-kategoriene fra delkapittel 3.1.4:



Figur 6: Identifiserte operative indikorkategorier kategorisert iht. verdidriverkategorier

Formålet med kategoriseringen er, som beskrevet i 3.1.4, å etablere en kobling mellom det den operasjonelle indikatoren måler, og den effekten man ønsker å oppnå. Det vil samtidig gi et utgangspunkt for kategorisering av indikatorer i et eventuelt videre arbeid med målestokk og analyse av indikatorer.

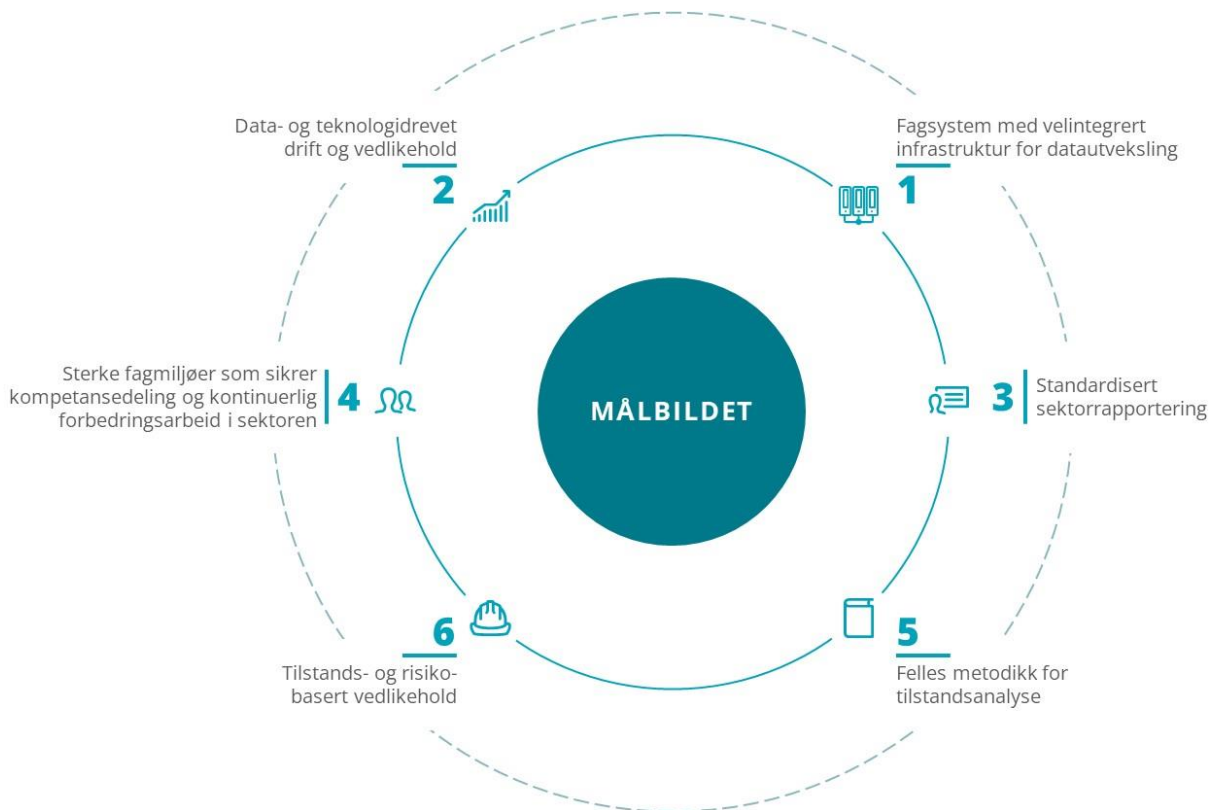
4 Anbefaling

4.1 Anbefaling: Introduksjon av målestokk og målbildet

Basert på ovenfra-og-ned-analysen foretatt i kapittel 3.1, anbefaler partene at målestokkonkurranse innføres for å:

- › Intensivere **forbedringsarbeidet** i sektoren ved å **lære av hverandre**
- › Få **mer verdi** ut av hver brukte drift og vedlikeholds – krone til samfunnet og brukerne av veg
- › Sikre bedre **styringsinformasjon** (for virksomhetene, departementet og Stortinget)
- › Etablere indikatorer som trekker sektoren og aktørene i ønsket retning og bidrar til **måloppnåelse** (NTP-målene)

I forbindelse med innføringen av målestokkonkurransen anbefaler partene at det etableres et målbilde (jf. 3.1.1) som vil gi sektoren noe å styre mot. Delmålene som fremgår i figuren under er anbefalt på bakgrunn av dokumentanalysen og igjennom dialog med aktørene i løpet av prosjektets løpetid:



Figur 7: Anbefalt målbildet for sektoren, innen drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger

Prosjektet mener at målestokkonkurranse vil være et viktig virkemiddel for å trekke sektoren i retning av dette målbildet, ved å etablere indikatorer som aktørene måles på.

4.2 Anbefaling: Introduksjon av indikatorer for målestokkonkurranse

Partene anbefaler å introdusere to type indikatorer ved innføring av målestokkonkurranse fra 2026:

1. Utviklingsindikatorer

Binære indikatorer som sikrer at sektoren beveger seg i retning av det etablerte målbildet fra ved å sikre at forutsetningene omtalt i tabell 2 realiseres.

2. Operative indikatorer

Hovedformålet med de operative indikatorene vil være å sikre resultatoppnåelse på NTP-målene og ivaretagelse av samfunnsoppdraget.

4.2.1 Anbefaling: Etablering av utviklingsindikatorer fra 2026

Det anbefales å etablere utviklingsindikatorer med formål om å utvikle sektoren i riktig retning ved å sikre at forutsetningene for målbildet, fra tabell 2 i kapittel 3.1.1, realiseres. Disse er beskrevet i tabell under:

Indikator	Relatert delmål
Har virksomheten et FDV-system?	1. Fagsystem med velintegriert infrastruktur for datautveksling 2. Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold
Kan data gjenbrukes?	2. Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold
Foreligger det integrasjoner mot nasjonale databaser ³⁸ ?	1. Fagsystem med velintegriert infrastruktur for datautveksling
Er det etablert fellesmetodikk for tilstandsanalyse?	5. Felles metodikk for tilstandsanalyse
Rapporteres det på tilstand i vegnettet?	6. Tilstands- og risikobasert vedlikehold
Rapporteres det på tiltak og effekt?	3. Standardisert sektorrapportering
Avholdes det regelmessige møter for fagmiljøer hvor alle aktørene er representert?	4. Sterke fagmiljøer som sikrer kompetansedeling og kontinuerlig forbedringsarbeid i sektoren
Er det gjennomført felles sektorrapportering (målestokkonkurranse) på etablerte indikatorer?	3. Standardisert sektorrapportering

Tabell 5: Utviklingsindikatorer og tilknytning til målbildet

³⁸ Jf. beskrivelse nasjonale databaser på side 24 og i appendiks 2

Indikatorene representerer ja/nei-spørsmål som samtlige aktører må besvare årlig. Prosjektet mener dette vil gi en tydelig indikasjon på om sektoren som helhet beveger seg i retning av det definerte målbildet.

4.2.2 Anbefaling: Etablering av verdidriver-kategorier for operative indikatorer

Basert på ovenfra-og-ned – analysen anbefaler partene at det for de operative indikatorene etableres kategorier for verdidrivere:

VERDIDRIVERE		
1.	Effektiv organisasjon	Omhandler aktørenes effektivitet i utførelsen av sitt arbeid
2.	Kostnad	Omhandler aktørens bruk av ressurser for å gjennomføre drift og vedlikeholdsarbeid
3.	Klima	Omhandler aktørens utslippspåvirkning på bakgrunn av utførte aktiviteter
4.	Nytte for brukeren	Omhandler aktørens bidrag til å sikre nytte for brukerne av veg

Tabell 6: Verdidriver-kategorier

Hensikten med anbefalingen er å etablere en relasjon mellom de operative indikatorene og effekten det ønskes at indikatorene skal måle.

Basert på nedenfra-og-opp – analysen av operative indikatorer er det avdekket mulige kandidater for potensiell etablering i 2026 eller på lenger sikt. I figur 6 er disse kategorisert iht. verdidriverne som anbefales for å demonstrere hvordan en klassifisering av operative indikatorer kan se ut.

Selv om målet med målestokkonkurranse på lengere sikt vil være å kunne sammenligne aktørene direkte mot hverandre, vurderes dette ikke som en realistisk mulighet fra 2026, på grunn av dagens ulikheter mellom aktørene både med hensyn til vegnettets de forvalter, samt manglende standardisering i sektoren innenfor prosess, system og data. Prosjektet anbefaler derfor at det for de operative indikatorene som etableres fra 2026 tas utgangspunkt i å sammenligne mot seg selv over tid ved å se på egen utvikling fra år til år. Dette innebærer at det bør foreligge fleksibilitet med tanke på hvordan aktørene selv definerer indikatorene som etableres fra 2026, slik at de er realistiske å rapportere på.

Alle aktørene presiserer at arbeidet som her er påbegynt må videreføres og at det da spesielt må jobbes i fellesskap for å komme frem til en endelig liste med indikatorer som er tydelig definerte og forstått, som kan etableres fra 2026.

Det viktigste er at sektoren begynner å rapportere fra 2026. Deretter er det nødvendig å videreutvikle målestokkonkurransen for å komme frem til et endelig sett med indikatorer som er entydig definert på tvers av sektoren, og som dermed blir grunnlag for sammenligning.

5 Videreutvikling av målestokkonkurranse og indikatorer

Basert på partenes anbefalinger og det gjennomførte arbeidet i prosjektet er det behov å påpeke følgende med hensyn til videreutviklingen av målestokkonkurranse og indikatorene:

- › Det viktigste for å sikre fremdrift i innføringen av målestokkonkurranse er at aktørene begynner å rapportere fra og med 2026.
- › Det er i rapporten ikke omtalt hvordan målestokkonkurransen og rapporteringen skal gjennomføres, da dette anses å være utenfor oppdragets omfang. I det videre arbeidet med målestokkonkurranse for drift og vedlikehold må dette adresseres for å sikre at rapporteringen etableres og gjennomføres fra og med 2026.
- › Basert på den gjennomførte indikatoranalysen for de operative indikatorene har det materialisert seg et omriss på hva som potensielt kan etableres i 2026 og noen som krever videreutvikling før etablering. Prosjektet ønsker imidlertid å påpeke at:
 - flere av de identifiserte kandidatene for etablering i 2026 krever ytterligere modning med hensyn til definisjon og forankring rundt felles forståelse.
 - det må foretas en ytterligere vurdering av hvilke indikatorer som blir utgangspunktet for målestokk på lenger sikt, dette utelukker ikke de som kan etableres allerede fra 2026.
 - de operative indikatorene omtalt i kapittel 3.2 og indikatoranalysen i appendiks 1 representerer ikke en uttømmende liste og det kan f.eks. ses nærmere på mulige indikatorer innenfor områdene sårbarhet, sikkerhet og miljø.

Avslutningsvis påpekes det at fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen planlegger å videreføre det påbegynte arbeidet med de operative indikatorene og ser fram til videre dialog med Samferdselsdepartementet om hvordan det videre arbeid med å utvikle målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold kan organiseres.

Appendiks

Appendiks 1: Analyse av operative indikatorer

Appendiks 1.1: SMART-analyse av operative indikator-kandidater for mulig etablering i 2026

Indikatorene som analyseres under utgjør det utvalget som basert på nedvalget (diskutert i 3.2) har materialisert seg som et omriss for indikator-kandidater til rapportering fra 2026. Dette er med andre ord å anse som et utgangspunkt/forarbeid.

For de indikatorene som aktørene til slutt velger, basert på videreføring av arbeidet som detaljeres under, tas det følgende forutsetninger for indikatorer som skal rapporteres i 2026:

- › Aktørene vil for disse indikatorene sammenligne egen utvikling over tid – aktørenes utvikling kan deretter ses opp mot hverandre.
- › Aktørene må benytte eksisterende definisjoner enten i tråd med etablert retningslinjer fra gjeldende håndbøker eller eksisterende interne definisjoner som foreligger for de ulike indikatorene.

Analysen begynner på neste side.

Indikatornavn	Inspeksjon (tilstandskartlegging)
Beskrivelse	Avdekke tilstand og avvik på veganleggene. Utføres i henhold til frekvens spesifisert i forskrifter og gjeldende håndbøker. Fylkeskommunene har lovpålagte krav knyttet til bru, tunnel og delvis innenfor elektro
Eksempel-definisjon	Utvikling i antall inspeksjoner utført innenfor fristen over antall planlagt inspeksjoner (hvor planlagte inspeksjoner er volum gitt inspeksjonsintervall i de gjeldende håndbøkene)

DV ³⁹ -kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Behov for ytterligere vurdering av indikatoren mht. definisjon. For Statens vegvesen og Nye Veier, vil forskrifter og gjeldende håndbøker være utgangspunkt for fastlagte periodiske inspeksjoner, mens det for fylkeskommunene er definert lovpålagte krav for bru, tunnel og noe elektro	
M	Datatilgjengeligheten og kvalitet vurderes middels for alle aktører og finnes i ulike system. Varierende praksis på hvordan dataen registreres og ivaretas. Mange rapporteringssystemer, men begrenset mulighet til å gjøre analyser for aktørene da det er liten grad av integrasjoner. Data rapporteres dermed ofte som døde data og krever manuell behandling for videre analyse	
A	Indikatoren kan måles i dag for samtlige aktører	
R	Svak tilknytning til NTP-målene, men vurderes som vesentlig for å sikre at tilstand og avvik faktisk avdekkes, samt aktørenes effektivitet med hensyn til gjennomføring av planlagte inspeksjoner	
T	Inspeksjoner følges opp i tråd med inspeksjonsfrekvensen iht. relevante håndbøker. Fylkeskommunene har begrenset med ressurser og midler til jevnlig oppfølging	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Behov for ytterligere vurdering av indikatoren mht. beskrivelse og definisjon	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)	

³⁹ DV = Drift og vedlikehold (heretter «DV»)

Andre vesentlige forhold

-

Indikatornavn	Avvikslukking			
Beskrivelse	Følger av indikatoren på inspeksjon og omfatter lukking av avdekkede avvik			
Eksempel-definisjon	Prosentmessig utvikling i nye avvik over registrerte avvik			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold		Drift og vedlikehold
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Avvikene er definert i henhold til gjeldende håndbøker for Statens vegvesen og Nye Veier. Fylkeskommunene er ikke dekket av håndbøkene, men har lovpålagte krav tilknyttet bru, tunnel og noe elektro. Definisjonen krever ytterligere vurdering	
M	Håndbøkene definerer avvikene og det foreligger historiske data på avvik for alle aktører i dag, men historiske avvik bygger ikke på felles retningslinjer eller kvalitetsprosesser for inspeksjoner og tilstandsanalyse	
A	Indikatoren er oppnåelig, men hver aktør bør avgrense indikatoren slik at den er mulig å måle fra 2026, ref. vurderingen for indikatoren på inspeksjons. Indikatoren bør harmoniseres med inspeksjons-indikatoren	
R	Indikatoren er primært tilknyttet fremkommelighet, men kan også knyttes til trafiksikkerhet og «mer for pengene», da mangelfull oppfølging av avvik kan føre til forringelse av veg og dermed øke risikoen for ulykker, samt økte kostnader på drift og vedlikehold	
T	Avvik avdekkes under inspeksjoner og følges opp fortløpende	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Behov for ytterligere vurdering av indikatoren mht. beskrivelse og definisjon	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)	
Andre vesentlige forhold	-	

Indikatornavn	Driftskostnad per meter veg			
Beskrivelse	Måle kostnad per meter veg for aktøren. Eneste kostnadsindikatoren som anbefales at etableres i 2026. Blir en viktig størrelse å se i sammenheng med øvrige indikatorer for å danne et bilde av kostnadseffektivitet			
Eksempel-definisjon	Prosentmessig utvikling i driftskostnader per meter veg (enten basert på en baseline eller fra ett år til et annet)			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Begge	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Indikatoren er tydelig definert, men det er uttrykt et behov for at den kalibreres i henhold til veg klasse, da kostnaden per meter veg vil variere stort avhengig av installasjoner/konstruksjoner og geografisk plassering	
M	Historiske data foreligger for alle aktører. Det pågår forbedringsarbeid knyttet til datagrunnlaget på kostnader for fylkeskommunene i KOSTRA ⁴⁰ , som skal ferdigstilles i 2025. Målet med arbeidet er å sikre at det i KOSTRA-tallene kan dekomponere på drift- og vedlikeholdskostnad	
A	Indikatoren kan i praksis måles for hver aktør uten behov for vesentlig merarbeid. Måling fra 2026 for fylkeskommunene fordrer at forbedringen av KOSTRA-tallene ferdigstilles ila 2025.	
R	Indikatoren er tett knyttet til NTP-målet "Mer for pengene", da den måler utviklingen i kostnadseffektivitet tilknyttet drift over tid, per aktør	
T	Kostandene i følge med drift følges opp jevnlig og innenfor faste perioder	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Måling fra 2026 for fylkeskommunene fordrer at forbedringen av KOSTRA-tallene ferdigstilles ila 2025, slik at det fremgår tydelig hva som skal være inkludert av kostnader for indikatoren	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)	
Andre vesentlige forhold	-	

⁴⁰ Se appendiks 2 for forklaring på forkortelsen

Indikatornavn	Klimautslipp, drift		
Beskrivelse	Måle utslipp fra drift inkludert kjøring per km, utstyrstimer og salting		
Eksempel-definisjon	Utvikling i tonn eller kg CO2-ekv.		
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima
			Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Indikatoren er tydelig avgrenset og definert mot utslipp for drift, herunder avgrenset til kjøring per km, utstyrstimer og saltforbruk	
M	Foreligger data for samtlige aktører, da alle driftsentrepreneurere rapporterer på dette per i dag til byggherre (aktørene)	
A	Det er entreprenørene som rapporterer på denne indikatoren p.t. Kan kreve koordinering med hensyn til enhetlig rapportering.	
R	Dekker NTP-målet klima og miljø, da indikatoren måler utslipp fra kjøring i km, bruk av utstyr og salting. For sistnevnte inngår både den indirekte og direkte utslipps-effekten, herunder for produksjon og selve distribusjonen av saltingen	
T	Måles årlig og rapporteres på i dag av samtlige aktører	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	-	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)	
Andre vesentlige forhold	-	

Indikatornavn	Klimautslipp, vedlikehold			
Beskrivelse	Måle CO2-utslipp i tonn fra vedlikehold basert på transport og legging av asfalt			
Eksempel-definisjon	Utvikling i tonn eller kg CO2-ekv.			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Indikatoren må defineres med hensyn til hva vedlikehold omfatter av type arbeid/oppgaver	
M	Foreligger data fra vedlikeholds-entreprenører knyttet til klimagassutslipp	
A	Det er entreprenørene som rapporterer på dette p.t. Kan kreve koordinering med hensyn til enhetlig rapportering	
R	Dekker NTP-målet klima og miljø	
T	Måles årlig og rapporteres på i dag av samtlige aktører	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	-	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)	
Andre vesentlige forhold	-	

Indikatornavn	Dekketilstand
Beskrivelse	Måle dekketilstand på veg basert på spor og jevnhet
Eksempel-definisjon	Prosentandel av total veglengde med dekkekvalitet over minimum i henhold til gjeldende håndbok (R610) for Statens vegvesen og Nye Veier. (håndboken stiller ikke krav til fylkesvegene – må defineres nærmere)
DV-kategori	Drift Vedlikehold Drift og vedlikehold
Verdidriver	Effektiv org. Kostnad Klima Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Avgrenset og entydig definert i tråd med beskrivelse i gjeldende håndbok (R610) for riksveg. Det foreligger ikke direkte krav til dekketilstand for fylkesvegene	
M	Målbar gjennom krav iht. håndbok. Fylkene om de ikke har felles krav så bør det være mulig å etablere krav i henhold til vegtype og ÅDT. Det foreligger data hos Statens vegvesen og Nye Veier. Fylkeskommunene har begrenset med data sett opp imot det totale vegnettet som ivaretas, grunnet manglende ressurser og midler	
A	Oppnåelig gjennom at det kjøres kontrollmålinger periodisk ved hjelp av målebiler der dekkelitasje og jevnhet måles. Måles allerede i dag av Statens vegvesen og Nye Veier. Fylkeskommunene har begrensede ressurser og midler til å måle dekketilstand på fylkesvegnettet, og andel av vegnettet som måles årlig vil dermed variere mellom fylkeskommunene	
R	Indikatoren er i hovedsak knyttet til trafiksikkerhet, da kvaliteten på vegdekke vil kunne påvirke denne, særlig på vinterstid da det er vanskelig å få veien bar dersom det er mye spor og ujevnhet. Videre kan den kobles til fremkommelighet, da dårlig dekkestand kan påvirke den f.eks. igjennom nedsatt kjørekomfort	
T	Måles årlig av samtlige aktører, men er begrenset til måling av deler av fylkesvegnettet grunnet manglende ressurser og midler hos fylkeskommunene (jf. vurderingene over)	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Dekketilstand på fylkesveg er ikke dekket av gjeldende håndbok, det må derfor bestemmes hvilket mål på dekketilstand som skal settes for fylkeskommunene	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)	
Andre vesentlige forhold	-	

Indikatornavn	Oppetid			
Beskrivelse	Måle oppetid på vegstrekk basert på data fra VTS i henhold til nasjonal målemetode			
Eksempel-definisjon	Utvikling i oppetid, hvor definisjonen av oppetid f.eks. er basert formelen under, tidligere omtalt som etablert oppetidsindikator av Statens vegvesen og Nye Veier ⁴¹			
	Formel er: $\text{Oppetid} = 100\% - \frac{\sum_i (l'_i \cdot t'_i)}{l \cdot t}$ • l' er lengde og t' er tid for aktuell stengning. Total nedetid for en periode på en gitt vegstrekning er produktet av disse. • l er total veglengde og t er tid for aktuelt intervall			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Det foreligger utkast til en fellesindikator som bygger på Nye Veier - modellen hos Statens vegvesen, men etablering av denne er lagt på vent inntil videre. Indikator på oppetid for fylkesveg over en angitt ÅDT kan potensielt etableres. Spesielt på veg som er samfunnskritisk. En oppetidsindikator bør med fordel nyanseres verbalt mht. overordnet årsak for store variasjoner sett opp mot tidligere perioder	
M	Data som ligger i VTS sitt hendelsesbaserte toppsystem (heretter «HBT») kan benyttes, sammen med data fra driftsentreprenørene	
A	Statens vegvesen har ikke indikatoren i dag pga. systemovergang. Nye Veier måler indikatoren i dag, mens det for fylkeskommunene ikke er etablert en felles praksis for å måle oppetid på vegnettet. Dataen foreligger likevel i VTS, men det anslås behov for noe mer analyse for å hente ut oppetidsdata på fylkesvegene	
R	Indikatoren er i hovedsak knyttet til fremkommelighet og «mer for pengene», da økt oppetid sikrer god fremkommelighet og reduserer alternativkostnaden ved at næringsliv og privatpersoner unngår lengere reisetid	
T	Måles jevnlig for Statens vegvesen og Nye Veier. Måles ikke per nå av fylkeskommunene	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering

Potensiell kandidat for etablering i 2026

Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt

⁴¹ (Statens vegvesen, 2020, s. 15)

Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026

Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)

Andre vesentlige forhold

Avklare hvordan oppetidsdata fra VTS for fylkesvegene skal hentes ut, avgrenses (f.eks. på belastning/ÅDT) og måles. Dette er en avhengighet for at fylkeskommunene skal klare å rapportere i 2026

Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)

Dersom fylkeskommunene skal sammenlignes på tvers kreves det en standardisering av definisjon/kategorisering for vegklasse (spesifisert i NVDB)

Indikatornavn	Ulykkesfrekvens			
Beskrivelse	Måle ulykke som antall dødsulykker basert på ulykkesregisteret og potensielt trafikkulykker med registrert personskade			
Eksempel-definisjon	Utvikling i antall ulykker (herunder dødsulykker og trafikkulykker med personskade)			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Dødsulykker måles og rapporteres på. Det kreves mer arbeid og avklaring rundt hvordan en eventuell indikator på ulykke passer inn i målestokk på drift og vedlikehold	
M	Data for dødsulykker foreligger i ulykkesregisteret. Her foretas det også dybdeanalyser av årsak (UAG ⁴²). Hvis indikatoren kun skal måle dødsulykker foreligger det en svakhet i at utvalget blir snevert, da det ikke er mange dødsulykker per år. Videre vil det være svært utfordrende å knytte det til hva som kan tilskrives drift og vedlikehold. Utover dette har SSB data på trafikkulykker med personskade	
A	Dødsulykker måles og rapporteres på av Statens vegvesen i dag. Trafikkulykker med personskade (data fra SSB).	
R	Å måle dødsulykker som ulykkesfrekvens gir god måloppnåelse på trafikkikkerhet, men ikke sikkert den skal eller bør kobles til drift og vedlikehold. Må også vurdere hvordan trafikkulykker for øvrig kan eller bør knyttes til en eventuell indikator	
T	Dødsulykker måles og rapporteres på jevnlig av Statens vegvesen	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Behov for ytterligere vurdering rundt definisjon og dette som en kandidat som er naturlig å rapportere på mht. drift og vedlikehold	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Ikke aktuelt (kandidat for etablering i 2026)	
Andre vesentlige forhold	-	

⁴² Se appendiks 2 for forklaring på forkortelsen

Appendiks 1.2: SMART-analyse av operative indikator-kandidater for mulig etablering på sikt

I appendiks 1.1 ble det gjennomført en analyse av de identifiserte operative indikatorene som er mulige kandidater for etablering og rapportering fra 2026 i følge med målestokkonkurranse. Under følger andre identifiserte operative indikatorer som krever et videre arbeid før de eventuelt kan etableres og rapporteres på i målestokkonkurranse.

Gjennomføringen av analysen for disse indikatorene tar også utgangspunkt i SMART-rammeverket. Felles for indikatorene som her analyseres er et vesentlig behov for ytterligere modning med hensyn til definisjon og å etablere en felles forståelse mellom aktørene på hva som inngår i indikatoren. Analysen er derfor mer overordnet og vag enn analysen av indikatorene i appendiks 1.1 for mulig etablering i 2026.

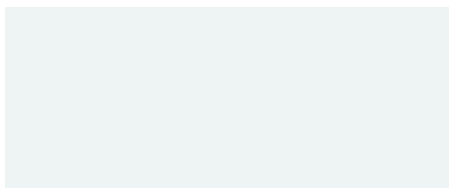
Analysen begynner på neste side.

Indikatornavn	Brukertilfredshet			
Beskrivelse	Setter brukeren i sentrum ved å måle brukerens opplevde tilfredshet basert på gjennomført brukerundersøkelse. Brukeren i vil i dette tilfelle kunne omfatte trafikanter og entreprenører. I førstnevnte tilfelle ville det vedrøre bruken av vegen, mens det for sistnevnte vil kunne omhandle opplevelsen av samarbeidet mellom aktøren og entreprenør			
Eksempel-definisjon	Vil avhenge av hvordan indikatoren utformes. Naturlig at det baseres på et prosent-mål på total-tilfredshet som kan dekomponeres på ulike dimensjoner/kategorier i en spørreundersøkelse			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Indikatoren er ikke definert i dette arbeidet, men det vil kunne baseres på en spørreundersøkelse til en brukergruppe hvor definisjonen er basert på en prosentmessig tall på overordnet tilfredshet	
M	Det anses rimelig at data på dette kan anskaffes, men hvordan spørreundersøkelsen(e) skal utformes og gjennomføres for å sikre tilstrekkelig datagrunnlag krever videre utredning. En mulig tilnærming er å se på antall klager mottatt via VTS	
A	Indikatoren antas realistisk å innføre, men omfanget med tanke på hvilke brukere den rettes mot og hvordan den gjennomføres krever videre utredning	
R	Måloppnåelse vil avhenge av hvilke brukere indikatoren rettes mot. Eksempelvis vil den kunne gi god måloppnåelse på fremkommelighet dersom den rettes mot trafikantene	
T	En undersøkelse på brukertilfredshet bør kunne avholdes i det minste årlig avhengig av hvordan den utformes og gjennomføres	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Ikke aktuelt (kan ikke etableres for rapportering i 2026)	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Må videreutvikles med hensyn til hvilken brukergruppe det måles for og hvordan en spørreundersøkelse faktisk gjennomføres for den gitte brukeren	
Andre vesentlige forhold	Statens vegvesen har påpekt at det finnes brukerundersøkelser i dag, og at en utfordring ved innføring av spørreundersøkelse på drift og vedlikehold vil være den store variasjonen på	



vegstrekk (grunnet geografisk plassering, konstruksjoner etc.). Videre påpekes det av fylkeskommunene at brukerne (trafikanter) ikke alltid er kjent ved hvilke vegnett de kjører på og at svarenes nøyaktighet kan bli svakt

Indikatornavn	Datakvalitet
Beskrivelse	Måle datakvaliteten gjerne på de viktigste nasjonale databasene ⁴³ , for eksempel NVDB. Indikatoren kan rettes mot databasen for å sikre forbedring i datakvaliteten og i forlengelse bidra til at data i sektoren kan gjenbrukes og er standardisert uavhengig av aktør
Eksempel-definisjon	For tidlig å angi en definisjon, men et eksempel kan være prosentmessig avvik for obligatoriske datafelt (antall manglende/feil verdier vs. antall data registrert)

DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Definisjonen er ikke tydelig formulert. Dersom indikatoren tilknyttes datakvaliteten i for eksempel NVDB kunne en begynnelse vært å se på prosentmessig avvik i data i NVDB (vegobjekt, stedfesting etc). Herunder manglende eller feil i obligatoriske datafelt	
M	Indikatoren må kobles til en datakilde for å kunne måles. Graden av målbarhet vil avhenge av hvilke datakilder indikatoren rettes mot.	
A	Kan være utfordrende å gjennomføre dette som en indikator per aktør. En mulig løsning er derfor å starte med nasjonale databaser som NVDB, hvor forvaltningsansvaret ligger hos Statens vegvesen. Hvorvidt det er teknisk gjennomførbart, må vurderes nærmere og vil avhenge av hvilken database/kilde indikatoren rettes mot.	
R	Indikatoren er knyttet til NTP-målet for «effektiv bruk av ny teknologi», da god datakvalitet vil være avgjørende for å ta i bruk verktøy (for eksempel kunstig intelligens) som øker graden av automatisering	
T	Indikatoren kan måles årlig i tråd med rapportering fastsatt av målestokk. Den bør følges over tid ved å loggføre tidligere mål på datakvalitet	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Ikke aktuelt (kan ikke etableres for rapportering i 2026)	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Må avgjøre hvilken database/kilde, og hvordan datakvaliteten skal måles	

⁴³ Jf. definisjon i appendiks 2

Andre vesentlige forhold

-

Indikatornavn

DV-produktivitet

Beskrivelse

Måle produktiviteten ved å se på antall fulltidsekvivalenter/årsverk mot km med forvaltet veg, eller per oppfølging av kontraktsområdet

Eksempel-
definisjon

Utvikling i antall DV-personell per km veg, potensielt skille på direkte vs. indirekte innstas

DV-kategori

Drift

Vedlikehold

Drift og vedlikehold

Verdidriver

Effektiv org.

Kostnad

Klima

Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Overordnet er det tydelig hva som skal måles – aktørens produktivitet sett opp mot lengden forvaltet veg. En kompliserende faktor vil være hvor granulært indikatoren skal defineres. Dersom indikatoren dekomponeres på direkte (operasjonelle ressurser som utfører drift og vedlikehold) og indirekte innstas (støttefunksjoner, administrasjon, eventuelt andre relaterte aktiviteter), må det hensyntas at indikatoren ikke etablerer insentiver som oppfordrer til for eksempel økt «outsourcing». Eksempelvis vil dette kunne håndteres ved å at tredjeparter telles med	
M	Data på ressurser og km-strekk på forvaltet veg fremstår realistisk å få tak i	
A	Både ressurskomponenten og antall km som forvaltes fremstår ikke som krevende å måle. Igjen vil utfordringen, særlig knyttet til sammenlignbarhet på tvers, være tilknyttet ulik bruk av eksterne ressurser, men også relaterte aktiviteter (f.eks. Statens vegvesens sektoransvar). Dette problemet kan omgås ved at aktørene sammenligner på egen utvikling over tid, slik som er foreslått for indikator-kandidatene for mulig etablering i 2026	
R	Indikatoren vil være nært tilknyttet NTP-målet «mer for pengene», da den sier noe om effektiviteten til aktøren, og hvorvidt utviklingen i denne sikrer resultat	
T	Det fremstår realistisk å måle dette årlig, gitt at definisjonen tillater enkel årlig replisering ved å ikke være for granulær eller kompleks	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering

Potensiell kandidat for
etablering i 2026

Potensiell kandidat for
etablering på lenger sikt

Nødvendige avklaringer ved
etablering i 2026

*Ikke aktuelt (kan ikke etableres for
rapportering i 2026)*

Utviklingsbehov (potensiell
kandidat for etablering på sikt)

Må videreutvikles med hensyn til definisjon og hvordan
en sikrer sammenlignbare tall mellom aktørene

Andre vesentlige forhold

-

Indikatornavn	Hendelsestetthet ⁴⁴			
Beskrivelse	Måle hendelser i vegnettet for å kunne identifisere strekninger som er spesielt utsatt. Dette vil muliggjøre økt grad av proaktivt og prediktivt drift og vedlikehold			
Eksempel-definisjon	Antall meldte hendelser fra VTS og/eller driftsentreprenør/bilbergingsdata per km veg			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Ikke veldefinert p.t., men mulig å bygge på informasjon fra VTS og deres helsebaserte toppsystem (HBT) samt innrapporterte hendelser fra driftsentreprenørene	
M	Data foreligger hos VTS sitt hendelsesbaserte toppsystem (HBT) og hos driftsentreprenør. Angir antall hendelser per definert strekning og deles på strekningslengden.	
A	Krever at aktørene kan motta og analysere på hendelser. Vil kreve at det etableres felles kategorier/typer for hendelser	
R	Kan knyttes tett opp mot effektiv bruk av ny teknologi, da dette kan benyttes for proaktiv planlegging av tiltak, for å redusere antall hendelser og konsekvenser av disse (ref. avviksrapportering i HMS-arbeidet – flere rapporterte avvik ledet til færre ulykker)	
T	Gitt datatilgjengeligheten hos VTS, fremstår det sannsynlig å kunne måle dette årlig	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Ikke aktuelt (kan ikke etableres for rapportering i 2026)	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Etablere felles kategorisering for hendelser	
Andre vesentlige forhold	-	

⁴⁴ Hendelse defineres her i tråd med VTS: «en hendelse eller situasjon på eller langs vegen, som påvirker trafikkavviklingen og som kan medføre forsinkelser eller en forhøyet ulykkesrisiko» (Statens vegvesen, 2020, s. 8)

Indikatornavn	Kostnadsbesparelse av innovasjon			
Beskrivelse	Måle hvordan innovative løsninger i utførelsen av drift- og vedlikeholdsoppdrag kan redusere kostnaden ved å øke effektiviteten på utført arbeid			
Eksempel-definisjon	Ingen forslag til definisjon foreligger			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Ingen tydelig definisjon p.t., men fremgår tydelig at det er kostnadsreduksjon ved innføring av innovative løsninger i utførelse av drifts- og vedlikeholdsarbeid som skal måles. Et godt eksempel på et initiativ som har gitt kostnadsbesparelse er Statens vegvesen sin utvikling av tilstandsbasert rekkverkskontroll	
M	Utfordringen er å måle faktisk kostnadsbesparelse på en konsistent måte som er sammenlignbar på tvers av sektoren. P.t. har aktørene påbegynt å innarbeide kostnadsbesparelse fra innovasjon som et element i kontraktene. Dette vil dermed være et naturlig utgangspunkt for å innhente data fra entreprenørene på faktisk besparelse	
A	Indikatoren er oppnåelig å innføre, men vil kreve individuell bearbeidelse for aktørene. P.t. har aktørene påbegynt å innarbeide dette i kontraktene. Videre må dette modens slik at det foreligger tilstrekkelig med data til å kunne måle effekten	
R	Kan knyttes tett opp mot «effektiv bruk av ny teknologi» og «mer for pengene». Gitt eksempelet på rekkverkskontroll, vil bruk av teknologi redusere kostander til inspeksjon og bedre datatilgjengeligheten og -kvaliteten	
T	Gitt at indikatoren blir tydeligere definert og at det tas utgangspunkt i driftskontraktene, virker det rimelig å anta at dette kan rapporteres på årlig	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Ikke aktuelt (kan ikke etableres for rapportering i 2026)	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	-	
Andre vesentlige forhold	-	

Indikatornavn	Tilstandsindikatorer
Beskrivelse	Felles rammeverk med tilstandsindikatorer/-grader som er definert for sektoren, slik at tilstand kan vurderes per konstruksjon, anlegg og objekt
Eksempel-definisjon	Ingen forslag til definisjon foreligger – vises til beslektet pågående oppdrag «Veinettets tilstand» (omtalt i 1.1.5.2), hvor arbeid med å definere tilstandsindikatorer er en av oppgavene

DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Tilstandsindikatorer/-grader må utarbeides på tvers av vegsektoren. Her vises det til det beslektede oppdraget «Veinettets tilstand», som har til formål å jobbe videre med dette	
M	Målbarheten vil kunne bli god når indikatorene er utarbeidet per konstruksjon, anlegg og objekt. Videre vil integrasjoner mellom systemer for rapportering fra driftsentreprenører/rådgivere kreve at dette er på plass	
A	Indikatoren er oppnåelig å etablere, men vil kreve koordinering på tvers av sektoren. Igjen vises det til det pågående arbeidet ifm. oppdraget «Veinettets tilstand»	
R	Kobling til trafiksikkerhet og fremkommelighet, da dette vil muliggjøre et mer effektivt og prioritert vedlikehold basert på tilstand og risiko. Videre vil dette kunne gi «mer for pengene», da tiltakene som utføres vil gi bedre effekt – vegstrekk med stor belastning vil kunne prioriteres i større grad	
T	Når tilstandsindikatorene/-gradene er definert, vil dette måles i tråd med gjennomførte inspeksjoner	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	<i>Ikke aktuelt (kan ikke etableres for rapportering i 2026)</i>	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Etablere felles rammeverk for tilstandsanalyse, herunder tilstandsindikatorer/-grader som er gjeldende på tvers av sektoren. Viser til pågående oppdrag for «Veinettets tilstand»	
Andre vesentlige forhold	Tilstandsindikatorer bør også knyttes opp mot skadetype og kritikalitet	

Indikatornavn	Vedlikeholdskostnad per km veg			
Beskrivelse	Måler aktørenes vedlikeholdskostnad. Bør med fordel vinkles mot lengde på veg som forvaltes og/eller trafikkmengde/ÅDT			
Eksempel-definisjon	Foreligger ingen forslag til definisjon p.t.			
DV-kategori	Drift	Vedlikehold	Drift og vedlikehold	
Verdidriver	Effektiv org.	Kostnad	Klima	Nytte for bruker

SMART	Vurdering	Foreløpig konklusjon
S	Definisjonen er ikke tydelig definert p.t. Det må etablere en felles definisjon på hva som inngår i begrepet vedlikehold	
M	Vedlikeholdsbegrepet bør tilknyttes de ulike delene av veganleggene, f.eks. stikkrenner, vegbelysning etc. MOTIV blir løftet frem av aktørene som et mulig utgangspunkt, da dette vil gi en god faglig forankring og synliggjøre vedlikeholdsbehov. Kostnadstallene foreligger allerede hos aktørene. Jf. analysen av indikatoren for driftskostnad per meter, pågår det et arbeid med KOSTRA, slik at fylkeskommunenes kostnadstall kan dekomponeres i drift og vedlikehold. Arbeidet skal ferdigstilles i løpet av 2025	
A	Indikatoren er mulig å innføre, men vil kreve et utviklingsarbeid, jf. beskrivelsene over	
R	Indikatoren er nært tilknyttet «mer for pengene», med tanke på aktørenes utvikling i pengebruk på vedlikehold, samt sett i sammenheng med andre indikatorer	
T	I tråd med indikatoren driftskostnad per meter bør indikatoren kunne måles minst årlig, gitt at definisjonen og	

S = spesifikk, M = målbar, A = oppnåelig, R = relevant, T = tidsavgrenset

Konklusjon for mulig etablering	Potensiell kandidat for etablering i 2026	Potensiell kandidat for etablering på lenger sikt
Nødvendige avklaringer ved etablering i 2026	Ikke aktuelt (kan ikke etableres for rapportering i 2026)	
Utviklingsbehov (potensiell kandidat for etablering på sikt)	Krever modning av definisjon, og kostnadstallene kan med fordel knyttes til MOTIV-modellen	
Andre vesentlige forhold	Forbedringsarbeidet med KOSTRA-tallene må ferdigstilles for at fylkeskommunene skal kunne skille på drift og vedlikehold på et overordnet nivå	
	-	

Appendiks 2: Ord og begreper

Ord/Begrep	Definisjon/Beskrivelse
API	Application programming interface / applikasjongsgrensesnitt – et grensesnitt som gir direkte tilgang til data og funksjonalitet i et datasystem
Brutus	IT-løsning som forvaltes av Statens vegvesen og inneholder data på buer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner – inneholder informasjon om alle bruer på riks- og fylkesvegnettet
DV	Drift og vedlikehold
FDV	Forvaltning, drift og vedlikehold
HBT	Hendelsesbasert toppsystem
Kartverket	Nasjonal veg-datamodell m/topografiske kart og flybilder
KOSTRA	Kommune-Stat-Rapportering – rapportering av tall på tjenesteområder for alle norske kommuner og fylkeskommuner
KS	Kommunesektorens Organisasjon
MOTIV	Beregningsverktøy utviklet av Statens vegvesen, for å beregne midler til drift og vedlikehold. Modellen beregner nødvendige midler for å opprettholde standarden i håndbok R610
Nasjonal database	Sentrale informasjonskilder etablert eller forvaltet av offentlige myndigheter, som samler, strukturerer og gjør tilgjengelig data av nasjonal betydning (f.eks. NVDB og Trafikkdata)
NVDB	Nasjonal vegdatabank
SSB	Statistisk sentralbyrå
SVV Dataportalen	Statens vegvesen Dataportalen
UAG	Dybdeanalyser av dødsulykker – ulykkesanalysering i Statens vegvesen ved dødsulykker i vegtrafikken i Norge
Vegeier	Vegeiere brukes i dette dokumentet om rollen både som vegeier og vegforvalter
Vegkart	Visuell illustrering av data i Nasjonal vegdatabank (NVDB)

VTS	Vegtrafikksentralen
ÅDT	Årsdøgnetrafikk

Appendiks 3: Eksempel på mal til indikatorkort for operative indikatorer

Indikator 1.1 <indikatornavn>

Beskrivelse

Tilknytning til NTP-mål



Mer for pengene



Klima og miljø



Trafikksikkerhet



Fremkommelighet



Effektiv bruk av ny teknologi

Definisjon

Mål (target)

Type indikator

Utvikling

Operativ

Verdidriver

Effektiv organisasjon

Kostnad

Klima

Nytte for brukeren

Drift- og vedlikeholdskategori

Drift

Vedlikehold

Drift og vedlikehold

Eksisterende relatert indikator hos aktørene

Fylkeskommunene

Nye Veier

Statens vegvesen

Datakilde

Fylkeskommunene

Nye Veier

Statens vegvesen

Type

Rapportering frekvens

Rapportering periode

Referanser

- McKinsey & Company. (2021). *Finding the Right (of) Way to Efficient Road Operation and Maintenance*.
- Menon Economics. (2023). *Evaluering av omorganisering av vegsektoren ved introduksjonen av et veiselskap*. Oslo: Menon Economics.
- National Highways. (2023). *National Highways Operational Metrics Manual*.
- Nye Veier. (n.d.). Retrieved from Om oss: <https://www.nyeveier.no/om-oss/>
- (n.d.). *Nye Veier Årsrapport 2023*. Nye Veier.
- Opplysningsrådet for Veitrafikken. (n.d.). Retrieved from Veinettet: <https://ofv.no/politikk/veistandard-2-0>
- Riksrevisjonen. (2023). *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier*. Oslo: Riksrevisjonen.
- Samferdselsdepartementet. (2025, February 27). *Bruk av målestokkonkurranse*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Statens vegvesen. (n.d.). Retrieved from Drift og vedlikehold av riksveier: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/gjennomforingsplan-2022-2027/drift-og-vedlikehold-av-riksveier/>
- Statens vegvesen. (2020, Oktober). *www.vegvesen.no*. Retrieved from [www.vegvesen.no](https://www.vegvesen.no/globalassets/om-oss/om-organisasjonen/oppgavebeskrivelse-for-vegtrafikksentralene-i-statens-vegvesen.pdf): <https://www.vegvesen.no/globalassets/om-oss/om-organisasjonen/oppgavebeskrivelse-for-vegtrafikksentralene-i-statens-vegvesen.pdf>
- Statens vegvesen. (2020). *www.vegvesen.no*. Retrieved from [www.vegvesen.no](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2022-2033/leveranse-om-indikatorer.pdf): <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2022-2033/leveranse-om-indikatorer.pdf>
- Statens vegvesen. (2025). *Utredning om nasjonale minstekrav til drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet*.
- (n.d.). *Statens vegvesen Årsrapport 2024*.
- Statsbudsjettet 2025. (n.d.). Retrieved from Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/statsbudsjettet-2025-narare-ein-halv-milliard-meir-til-fylkesvegnettet/id3056066/>
- Veitrafikksentralene. (n.d.). *Veitrafikksentralene*. Retrieved from <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/vegtrafikksentralene/>
- ViaNova. (2024). *Samfunnsøkonomiske analyser: Utbedringsstrekninger Del 1 Terminologi*.

Figurer og tabeller

Figur 1: Prosjektorganisering	6
Figur 2: Målene for transportsektoren fra Nasjonal Transportplan 2025-2036	7
Figur 3: Formålet med målestokkonkurranse	19
Figur 4: Målbildet for drift og vedlikehold av fylkes- og riksveg	20
Figur 5: Bruttoliste operative indikatorer	30
Figur 6: Identifiserte operative indikatorer kategorisert iht. verdidriverkategorier	31
Figur 7: Anbefalt målbildet for sektoren, innen drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger	32
Tabell 1: Roller og ansvarsfordeling – prosjektorganisering	6
Tabell 2: Delmål og forutsetninger	24
Tabell 3: Utviklingsindikatorer og tilknytning til målbildet	26
Tabell 4: Verdidriver-kategorier	29
Tabell 5: Utviklingsindikatorer og tilknytning til målbildet	33
Tabell 6: Verdidriver-kategorier	34