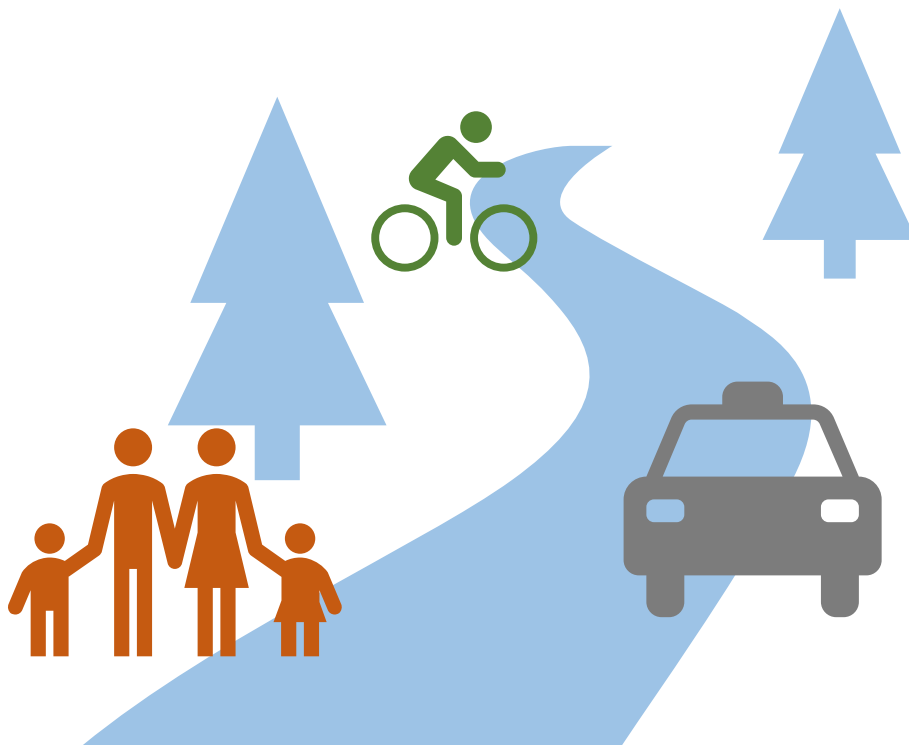


ASSS Samferdsel

Utkast profildekster/rapport 2022



Dette er KS' innledende utkast til tekster som skal følge nøkkeltallene når de endelig publiseres på asss.no i september/til høsten. Denne utgaven bygger på SSBs foreløpige tall, publisert fra 15/3/22, supplert med manuelle data fra kommunene. Tall og kommentarer vil senere bli oppdatert med reviderte SSB-tall pr 15/6/22. Disse tall og kommentarene blir drøftet på nettverkets vårsamling 5. og 6. mai i Kristiansand.

Hver kommune bes kommentere disse tilbake til KS – med frist 10/6/22.

Utgave pr 27.04.2022

Jarl.vidar.erichsen@ks.no

Innhold

Innhold

Innhold	2
Utkast profiltekst Bergen	5
Nøkkeltall 2022.....	5
Tjenesteprofil 2022	6
Hovedkommentar	6
Prioriteringer	7
Dekningsgrader	7
Produktivitet/enhetskostnader	7
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	8
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	8
Utkast profiltekst Bærum	9
Nøkkeltall 2022.....	9
Tjenesteprofil 2022	10
Hovedkommentar	10
Prioriteringer	11
Dekningsgrader	11
Produktivitet/enhetskostnader	11
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	12
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	12
Utkast profiltekst Drammen.....	13
Nøkkeltall 2022.....	13
Tjenesteprofil 2022	14
Hovedkommentar	14
Prioriteringer	14
Dekningsgrader	15
Produktivitet/enhetskostnader	15
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	15
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	16
Utkast profiltekst Fredrikstad.....	17
Nøkkeltall 2022.....	17
Tjenesteprofil 2022	18
Hovedkommentar	18
Prioriteringer	18

Dekningsgrader	19
Produktivitet/enhetskostnader	19
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	19
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	20
Utkast profiltekst Kristiansand	21
Nøkkeltall 2022.....	21
Tjenesteprofil 2022	22
Hovedkommentar	22
Prioriteringer	22
Dekningsgrader	23
Produktivitet/enhetskostnader	23
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	23
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	24
Utkast profiltekst Oslo.....	25
Nøkkeltall 2022.....	25
Tjenesteprofil 2022	26
Hovedkommentar	26
Prioriteringer	26
Dekningsgrader	27
Produktivitet/enhetskostnader	27
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	27
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	28
Utkast profiltekst Sandnes	29
Nøkkeltall 2022.....	29
Tjenesteprofil 2022	30
Hovedkommentar	30
Prioriteringer	30
Dekningsgrader	31
Produktivitet/enhetskostnader	31
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	31
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	32
Utkast profiltekst Stavanger	33
Nøkkeltall 2022.....	33
Tjenesteprofil 2022	34
Hovedkommentar	34
Prioriteringer	34

Dekningsgrader	35
Produktivitet/enhetskostnader	35
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	35
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	36
Utkast profilttekst Tromsø.....	37
Nøkkeltall 2022.....	37
Tjenesteprofil 2022	38
Hovedkommentar	38
Prioriteringer	38
Dekningsgrader	39
Produktivitet/enhetskostnader	39
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	39
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	40
Utkast profilttekst Trondheim	41
Nøkkeltall 2022.....	41
Tjenesteprofil 2022	42
Hovedkommentar	42
Prioriteringer	42
Dekningsgrader	43
Produktivitet/enhetskostnader	43
Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer	43
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021	44
Tidsserier 2019-2021	45

Utkast profiltekst Bergen

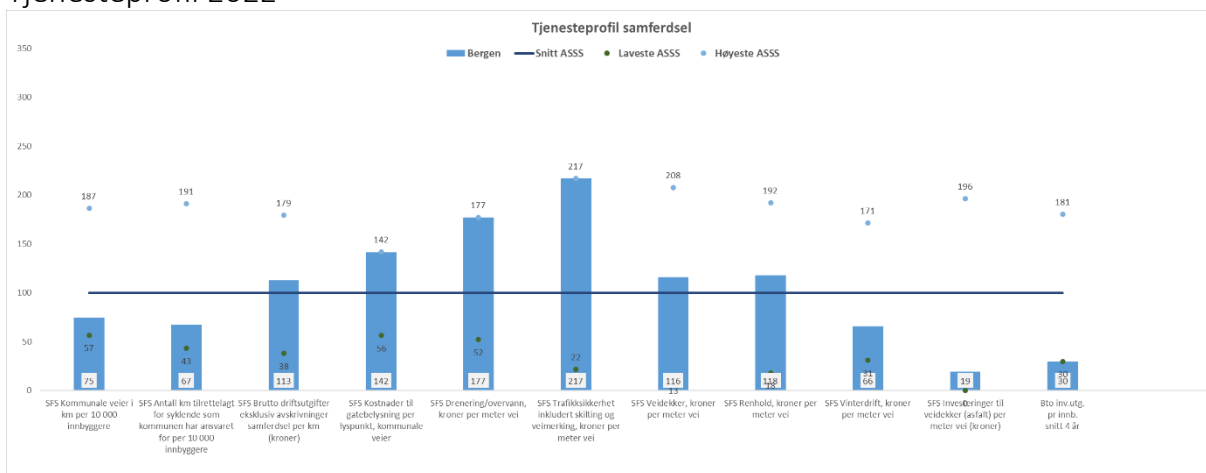
Nøkkeltall 2022

	Bergen	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	22,0	28,2	16,8	55,8
2020	21,9	29,5	16,7	55,2
2021	21,9	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	3,9	5,8	2,2	14,6
2020	3,9	6,1	2,3	15,7
2021	3,9	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	294 487	288 677	106 104	477 054
2020	427 308	306 465	96 318	527 183
2021	361 480	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	1 220	831	607	1 220
2020	1 049	952	615	1 314
2021	1 484	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	22,8	11,2	2,0	22,8
2020	25,6	14,4	3,2	25,6
2021	15,6	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	54,8	34,5	4,7	65,8
2020	78,0	43,8	3,1	78,0
2021	69,0	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	29,4	34,7	2,6	85,0
2020	48,7	47,5	3,6	97,9
2021	40,1	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	40,8	29,3	7,9	48,8
2020	38,6	35,5	5,9	72,0
2021	37,6	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	72,5	105,2	14,6	181,7
2020	51,4	73,0	12,8	148,6
2021	65,7	99,9	31,0	171,2

	Bergen	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				
2019	14,8	86,9	9,5	223,2
2020		72,6	1,9	156,4
2021	7,0	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	1303,4	1182,6	59,4	3290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Bergen	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	100	94	82	100
2018	100	92	75	100
2021	93	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	56	64	24	96
2018	49	64	38	89
2021	48	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Bergen har en veilengde pr innbygger som ligger klart under nettverkssnitt. Kostnad til veidrift pr lengdeenhet ligger over snitt. Høy befolkningstetthet er én forklaring på dette. Det er særlig trafikksikkerhet og drenering/overvann som krever relativt høy ressursbruk, mens vinterdrift ligger lavt. Investeringsnivået er lavt.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorene i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Bergen har hatt fallende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 22,0 til 21,9 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende lå stabilt på 3,9 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på omtrent 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Bergen hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 294 487 til 361 480 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Bergen hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 1220 til 1484 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde synkende utgifter til **drenering/overvann**; fra 22,8 til 15,6 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **trafiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Bergen hadde stigende ressursbruk i treårsperioden; fra 54,8 til 69,0 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Bergen økte kostnadene fra 29,4 til 40,1 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Bergen hadde synkende ressursbruk til **renhold**; fra 40,8 til 37,6 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Bergen har synkende tendens i treårsperioden; fra 72,5 til 65,7 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdsinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke/asfalt**. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Bergen hadde synkende nivå; fra 14,8 til 7,0 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplere indikatorer som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Bergen ligger andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand sunket fra 100 til 93 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger over snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand sunket fra 56 til 48 % i seksårsperioden. Kommunen ligger under snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Bærum

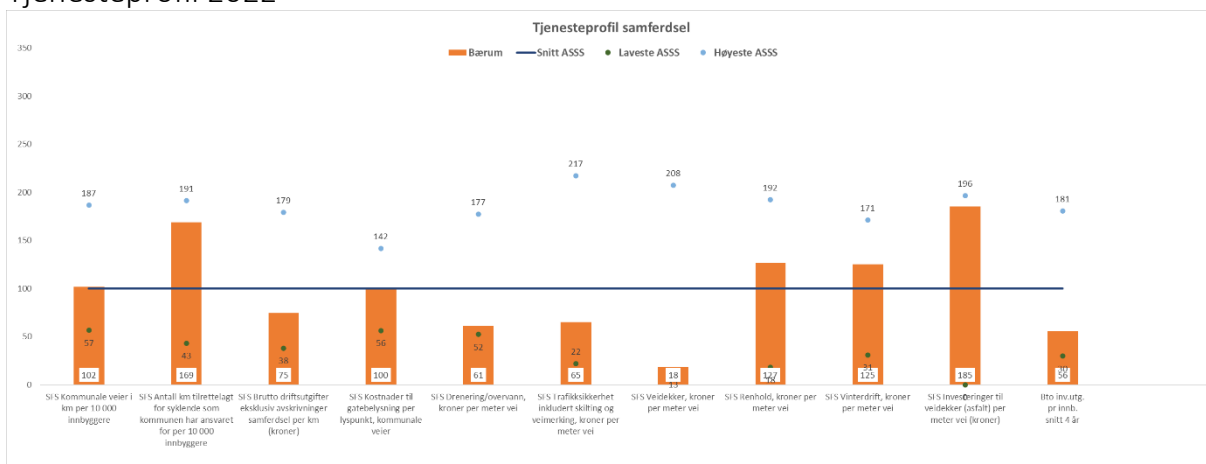
Nøkkeltall 2022

	Bærum	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	30,2	28,2	16,8	55,8
2020	30,0	29,5	16,7	55,2
2021	29,8	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	10,0	5,8	2,2	14,6
2020	10,0	6,1	2,3	15,7
2021	9,8	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	261 689	288 677	106 104	477 054
2020	198 904	306 465	96 318	527 183
2021	238 753	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	774	831	607	1 220
2020	1 081	952	615	1 314
2021	1 051	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	3,4	11,2	2,0	22,8
2020	6,1	14,4	3,2	25,6
2021	5,4	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	38,2	34,5	4,7	65,8
2020	40,7	43,8	3,1	78,0
2021	20,7	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	7,4	34,7	2,6	85,0
2020	10,6	47,5	3,6	97,9
2021	6,4	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	23,1	29,3	7,9	48,8
2020	30,3	35,5	5,9	72,0
2021	40,4	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	147,0	105,2	14,6	181,7
2020	70,9	73,0	12,8	148,6
2021	124,9	99,9	31,0	171,2

	Bærum	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				
2019	53,5	86,9	9,5	223,2
2020	109,4	72,6	1,9	156,4
2021	67,2	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	487,3	1182,6	59,4	3290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Bærum	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	100	94	82	100
2018	100	92	75	100
2021	99	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	66	64	24	96
2018	71	64	38	89
2021	67	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Bærum's veilengder pr innbygger er nær gjennomsnitt i nettverket, men veilengde tilrettelagt for syklende ligger markert over gjennomsnitt. Ressursbruk pr lengdeenhet er under nettverkssnitt. Siste år er særlig kostnader til renhold og vinterdrift høyere enn nettverkssnitt, men særlig vedlikehold av veidekke på driftsbudsjettet ligger lavt. Dette siste kompenseres ved høy innsats ved investering i veidekket. Investeringsnivået ellers ligger under nettverkssnitt.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorene i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Bærum har hatt fallende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 30,2 til 29,8 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende falt fra 10,0 til 9,8 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på omtrent 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Bærum hadde fallende kostnader i treårsperioden; fra 261 689 til 238 753 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Bærum hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 774 til 1051 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde stigende utgifter til **drenering/overvann**; fra 3,4 til 5,4 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **trafiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Bærum hadde synkende ressursbruk i treårsperioden; fra 38,2 til 20,7 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Bærum sank kostnadene fra 7,4 til 6,4 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Bærum hadde stigende ressursbruk til **renhold**; fra 23,1 til 40,4 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Bærum har synkende tendens i treårsperioden; fra 147,0 til 124,9 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdsinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke/asfalt**. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Bærum hadde stigende nivå; fra 53,5 til 67,2 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Bærum har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand sunket fra 100 til 99 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger over snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand økt fra 66 til 67 % i seksårsperioden. Kommunen ligger over snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Drammen

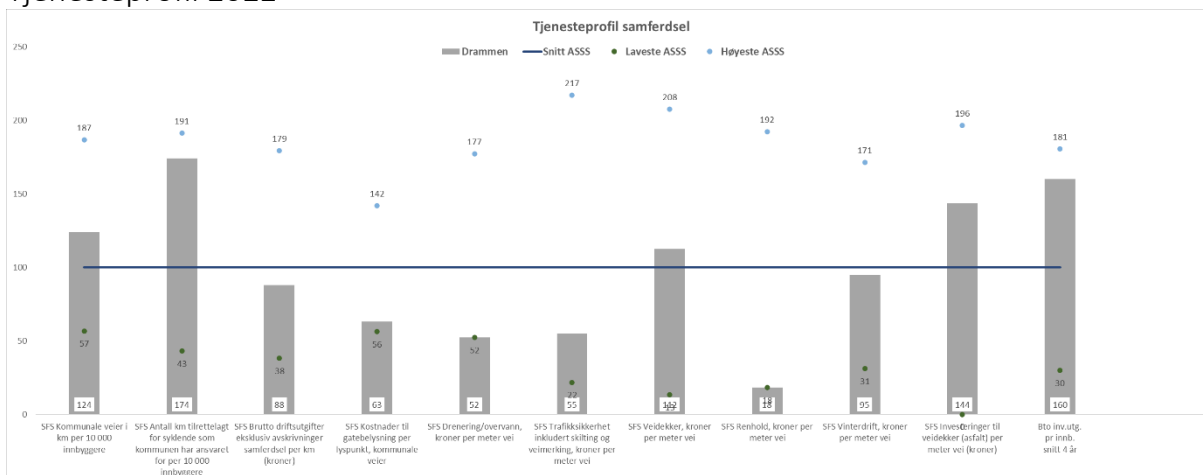
Nøkkeltall 2022

	Drammen	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	32,2	28,2	16,8	55,8
2020	36,3	29,5	16,7	55,2
2021	36,3	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	12,2	5,8	2,2	14,6
2020	12,3	6,1	2,3	15,7
2021	10,1	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	280 357	288 677	106 104	477 054
2020	241 762	306 465	96 318	527 183
2021	281 431	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	861	831	607	1 220
2020	909	952	615	1 314
2021	660	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	8,3	11,2	2,0	22,8
2020	7,0	14,4	3,2	25,6
2021	4,6	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	6,1	34,5	4,7	65,8
2020	17,3	43,8	3,1	78,0
2021	17,5	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	28,6	34,7	2,6	85,0
2020	16,9	47,5	3,6	97,9
2021	38,9	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	7,9	29,3	7,9	48,8
2020	5,9	35,5	5,9	72,0
2021	5,8	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	97,4	105,2	14,6	181,7
2020	46,3	73,0	12,8	148,6
2021	94,6	99,9	31,0	171,2
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				

	Drammen	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2019	46,7	86,9	9,5	223,2
2020	23,9	72,6	1,9	156,4
2021	52,1	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	351,8	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Drammen	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	-	94	82	100
2018	92	92	75	100
2021	98	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	-	64	24	96
2018	64	64	38	89
2021	65	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Drammen har høyere veilengde pr innbygger enn nettverkssnittet. Dette gjelder i særlig grad sykkelveier. Ressursbruk til veidrift ligger 12 % lavere pr km enn nettverkssnittet. Innsatsen til veidekke ligger over snitt, men særlig renhold og drenering ligger lavt. Investeringsnivået er relativt høyt.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorene i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Drammen har hatt stigende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 32,2 til 36,3 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende sank fra 12,2 til 10,1 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på omtrent 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Drammen hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 280 357 til 281 431 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Drammen hadde synkende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 861 til 660 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde synkende utgifter til **drenering/overvann**; fra 8,3 til 4,6 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **traffiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Drammen hadde stigende ressursbruk i treårsperioden; fra 6,1 til 17,5 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Drammen økte kostnadene fra 28,6 til 38,9 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Drammen hadde synkende ressursbruk til **renhold**; fra 7,9 til 5,8 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Drammen har synkende tendens i treårsperioden; fra 97,4 til 94,6 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke**/asfalt. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Drammen hadde stigende nivå; fra 46,7 til 52,1 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Drammen har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand økt fra 92 til 98 % fra 2018 til 2021. Kommunen ligger nå over snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand økt fra 64 til 65 % i perioden 2018 til 2021. Kommunen ligger nå over snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Fredrikstad

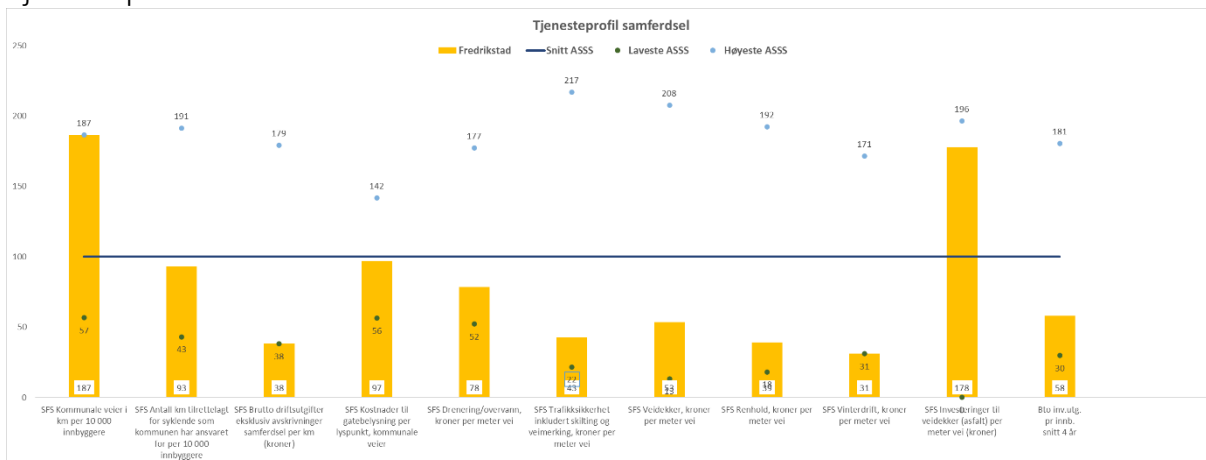
Nøkkeltall 2022

	Fredrikstad	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	55,8	28,2	16,8	55,8
2020	55,2	29,5	16,7	55,2
2021	54,7	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	5,2	5,8	2,2	14,6
2020	5,3	6,1	2,3	15,7
2021	5,4	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	106 104	288 677	106 104	477 054
2020	115 623	306 465	96 318	527 183
2021	121 750	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	668	831	607	1 220
2020	763	952	615	1 314
2021	1 016	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	12,4	11,2	2,0	22,8
2020	8,8	14,4	3,2	25,6
2021	6,9	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	5,6	34,5	4,7	65,8
2020	13,7	43,8	3,1	78,0
2021	13,6	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	20,4	34,7	2,6	85,0
2020	34,4	47,5	3,6	97,9
2021	18,5	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	9,5	29,3	7,9	48,8
2020	13,6	35,5	5,9	72,0
2021	12,5	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	28,9	105,2	14,6	181,7
2020	12,8	73,0	12,8	148,6
2021	31,0	99,9	31,0	171,2

	Fredrikstad	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				
2019	37,6	86,9	9,5	223,2
2020	53,6	72,6	1,9	156,4
2021	64,6	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	681,1	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Fredrikstad	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	92	94	82	100
2018	97	92	75	100
2021	88	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	62	64	24	96
2018	69	64	38	89
2021	58	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Fredrikstad har høyest veilengde pr innbygger og lavest ressursbruk pr km vei i nettverket. Dette setter veidriften under press. Særlig lav er innsatsen på vinterdrift og renhold. Investeringsinnsatsen til veidekke er relativt høy.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorene i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Fredrikstad har hatt fallende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 55,8 til 54,7 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende økte fra 5,2 til 5,4 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Fredrikstad hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 106 104 til 121 750 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Fredrikstad hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 668 til 1016 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde synkende utgifter til **drenering/overvann**; fra 12,4 til 6,9 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **traffiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Fredrikstad hadde stigende ressursbruk i treårsperioden; fra 5,6 til 13,6 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Fredrikstad sank kostnadene fra 20,4 til 18,5 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Fredrikstad hadde stigende ressursbruk til **renhold**; fra 9,5 til 12,5 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Fredrikstad har stigende tendens i treårsperioden; fra 28,9 til 31,0 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke/asfalt**. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Fredrikstad hadde stigende nivå; fra 37,6 til 64,6 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Fredrikstad har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand sunket fra 92 til 88 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger under snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand sunket fra 62 til 58 % i seksårsperioden. Kommunen ligger under snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Kristiansand

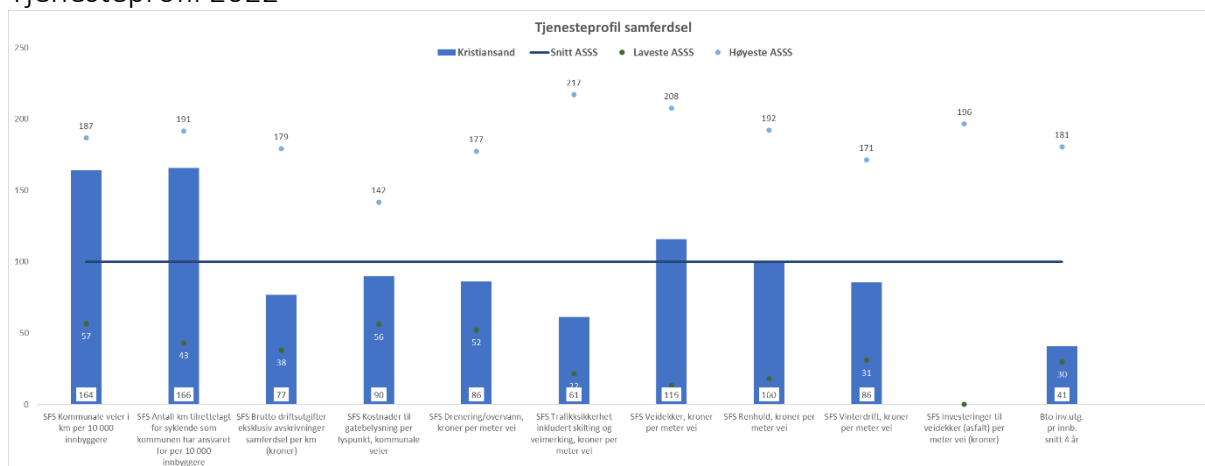
Nøkkeltall 2022

	Kristiansand	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	44,6	28,2	16,8	55,8
2020	48,5	29,5	16,7	55,2
2021	48,1	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	9,9	5,8	2,2	14,6
2020	9,5	6,1	2,3	15,7
2021	9,6	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	221 075	288 677	106 104	477 054
2020	176 159	306 465	96 318	527 183
2021	245 461	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	747	831	607	1 220
2020	712	952	615	1 314
2021	944	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	14,5	11,2	2,0	22,8
2020	11,2	14,4	3,2	25,6
2021	7,6	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	24,4	34,5	4,7	65,8
2020	18,9	43,8	3,1	78,0
2021	19,5	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	36,2	34,7	2,6	85,0
2020	24,6	47,5	3,6	97,9
2021	40,1	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	31,4	29,3	7,9	48,8
2020	29,4	35,5	5,9	72,0
2021	31,9	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	73,8	105,2	14,6	181,7
2020	43,7	73,0	12,8	148,6
2021	85,6	99,9	31,0	171,2

	Kristiansand	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				
2019		86,9	9,5	223,2
2020	1,9	72,6	1,9	156,4
2021	1,0	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	59,4	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Kristiansand	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	96	94	82	100
2018	96	92	75	100
2021	99	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	96	64	24	96
2018	89	64	38	89
2021	90	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Kristiansand har relativt høy veilengde pr innbygger. Samtidig er ressursbruk pr km vei lav. Innsatsen til vedlikehold av veidekke er relativt høy, men øvrige innsats og særlig ressursbruk til trafiksikkerhet/veimerking er lav. Investeringsinnsatsen er – sannsynligvis – svært lav. De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorene i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Kristiansand har hatt stigende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 44,6 til 48,1 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende steg fra 5,2 til 5,4 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Kristiansand hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 221 075 til 245 461 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Kristiansand hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 747 til 944 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde synkende utgifter til **drenering/overvann**; fra 14,5 til 7,6 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **traffiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Kristiansand hadde synkende ressursbruk i treårsperioden; fra 24,4 til 19,5 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Kristiansand økte kostnadene fra 36,2 til 40,1 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Kristiansand hadde økende ressursbruk til **renhold**; fra 31,4 til 31,9 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Kristiansand har økende tendens i treårsperioden; fra 73,8 til 85,6 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke/asfalt**. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt.

Kristiansand hadde - om tallene stemmer - synkende nivå; til 1,0 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktig for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Kristiansand har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand økt fra 96 til 99 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger over snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand sunket fra 96 til 90 % i seksårsperioden. Kommunen ligger over snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?

2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?

3) Særlige tema:

- a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
- b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?

4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Oslo

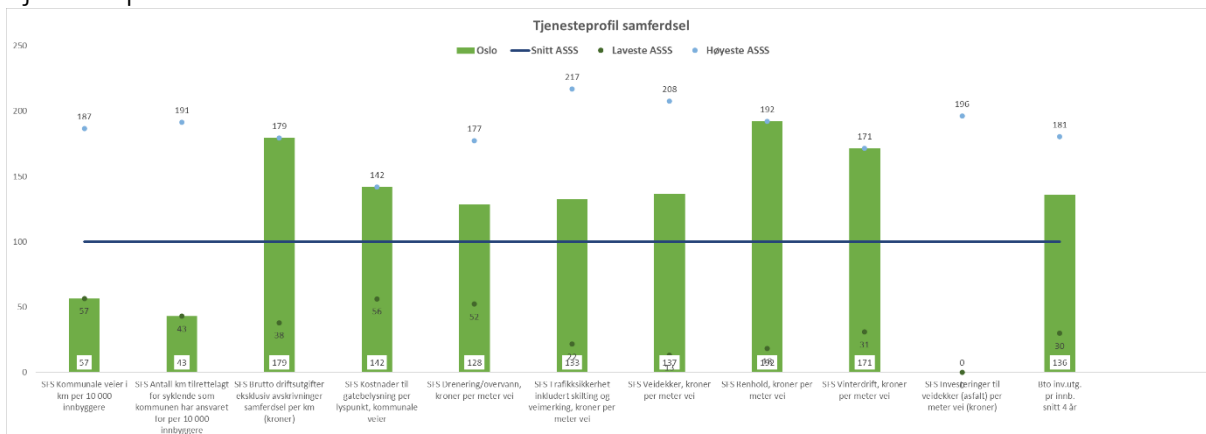
Nøkkeltall 2022

	Oslo	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	16,8	28,2	16,8	55,8
2020	16,7	29,5	16,7	55,2
2021	16,6	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	2,2	5,8	2,2	14,6
2020	2,3	6,1	2,3	15,7
2021	2,5	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	477 054	288 677	106 104	477 054
2020	527 183	306 465	96 318	527 183
2021	573 297	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	1 000	831	607	1 220
2020	1 314	952	615	1 314
2021	1 486	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	12,4	11,2	2,0	22,8
2020	23,5	14,4	3,2	25,6
2021	11,3	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	50,9	34,5	4,7	65,8
2020	73,5	43,8	3,1	78,0
2021	42,2	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	50,8	34,7	2,6	85,0
2020	85,5	47,5	3,6	97,9
2021	47,3	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	48,8	29,3	7,9	48,8
2020	72,0	35,5	5,9	72,0
2021	61,3	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	181,7	105,2	14,6	181,7
2020	99,0	73,0	12,8	148,6
2021	171,2	99,9	31,0	171,2

	Oslo	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				
2019	223,2	86,9	9,5	223,2
2020	156,4	72,6	1,9	156,4
2021		36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	1652,4	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Oslo	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	82	94	82	100
2018	83	92	75	100
2021	81	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	51	64	24	96
2018	51	64	38	89
2021	48	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Oslo har relativt lav veilengde sammenliknet med nettverket. Samtidig er ressursbruk pr km vei høyest i nettverket. Dette påvirkes av høy befolkningstetthet. Særlig er ressursbruk til renhold og vinterdrift høy. Bildet av investeringsnivået er pt uklart. (?)

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorene i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Oslo har hatt fallende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 16,8 til 16,6 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende økte fra 2,2 til 2,5 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Oslo hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 477 054 til 573 297 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Oslo hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 1000 til 1486 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde synkende utgifter til **drenering/overvann**; fra 12,4 til 11,3 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **trafiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Oslo hadde synkende ressursbruk i treårsperioden; fra 50,9 til 42,2 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Oslo sank kostnadene fra 50,8 til 47,3 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Oslo hadde stigende ressursbruk til **renhold**; fra 48,8 til 61,3 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Oslo har synkende tendens i treårsperioden; fra 181,7 til 171,2 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdsinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke/asfalt**. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Oslo hadde synkende nivå; fra 223,2 til 156,4 kr/m – men data for 2021 mangler pt. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Oslo har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand sunket fra 82 til 81 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger under snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand sunket fra 51 til 48 % i seksårsperioden. Kommunen ligger under snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Sandnes

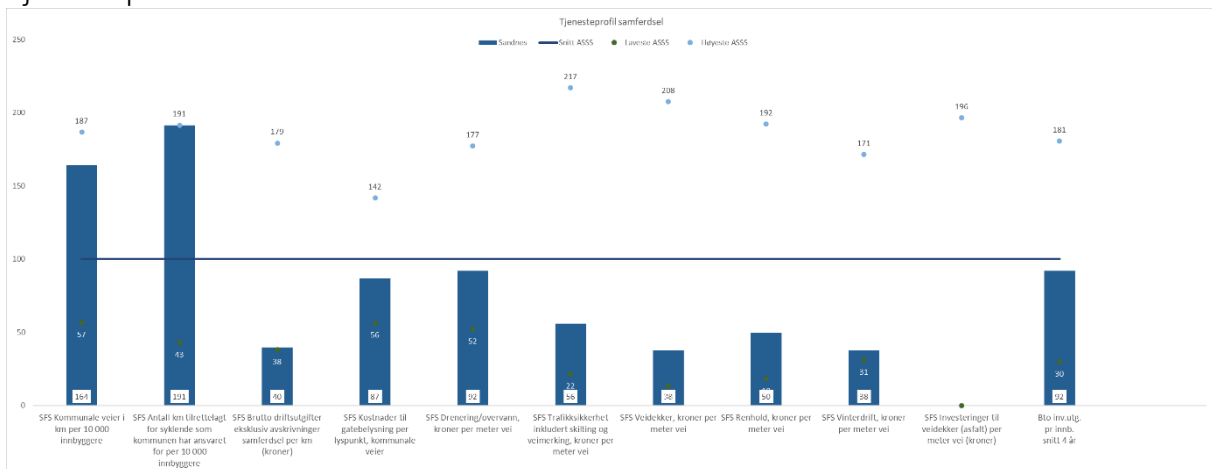
Nøkkeltall 2022

	Sandnes	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	46,7	28,2	16,8	55,8
2020	49,6	29,5	16,7	55,2
2021	48,1	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	14,6	5,8	2,2	14,6
2020	15,7	6,1	2,3	15,7
2021	11,1	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	106 853	288 677	106 104	477 054
2020	96 318	306 465	96 318	527 183
2021	126 737	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	750	831	607	1 220
2020	735	952	615	1 314
2021	908	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	2,0	11,2	2,0	22,8
2020		14,4	3,2	25,6
2021	8,1	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	11,7	34,5	4,7	65,8
2020		43,8	3,1	78,0
2021	17,8	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	11,6	34,7	2,6	85,0
2020		47,5	3,6	97,9
2021	13,0	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	15,0	29,3	7,9	48,8
2020		35,5	5,9	72,0
2021	15,9	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	14,6	105,2	14,6	181,7
2020		73,0	12,8	148,6
2021	37,6	99,9	31,0	171,2

	Sandnes	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				
2019		86,9	9,5	223,2
2020		72,6	1,9	156,4
2021	26,2	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	190,8	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Sandnes	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	99	94	82	100
2018	100	92	75	100
2021	99	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	82	64	24	96
2018	83	64	38	89
2021	82	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Sandnes har høy veilengde pr innbygger og lav ressursbruk til veiforvaltning pr km vei. Ressursbruk til vinterdrift og veidekke er særlig lav.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorne i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Sandnes har hatt stigende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 46,7 til 48,1 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende sank fra 14,6 til 11,1 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Sandnes hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 106 853 til 126 737 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Sandnes hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 750 til 908 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde stigende utgifter til **drenering/overvann**; fra 2,0 til 8,1 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **traffiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Sandnes hadde stigende ressursbruk i treårsperioden; fra 11,7 til 17,8 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Sandnes økte kostnadene fra 11,6 til 13,0 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Sandnes hadde økende ressursbruk til **renhold**; fra 15,0 til 15,9 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Sandnes har økende tendens i treårsperioden; fra 14,6 til 37,6 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke**/asfalt. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Sandnes hadde 26,2 kr/m siste år. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplere indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei

og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Sandnes har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand ligget på omkring 99 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger over snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand ligget på omkring 62 % i seksårsperioden. Kommunen ligger nær snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider?**
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?

2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?

3) Særlige tema:

a) **Tilstandsgrad:** Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?

b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken?**

4) Har dere **andre kommentarer?**

Utkast profiltekst Stavanger

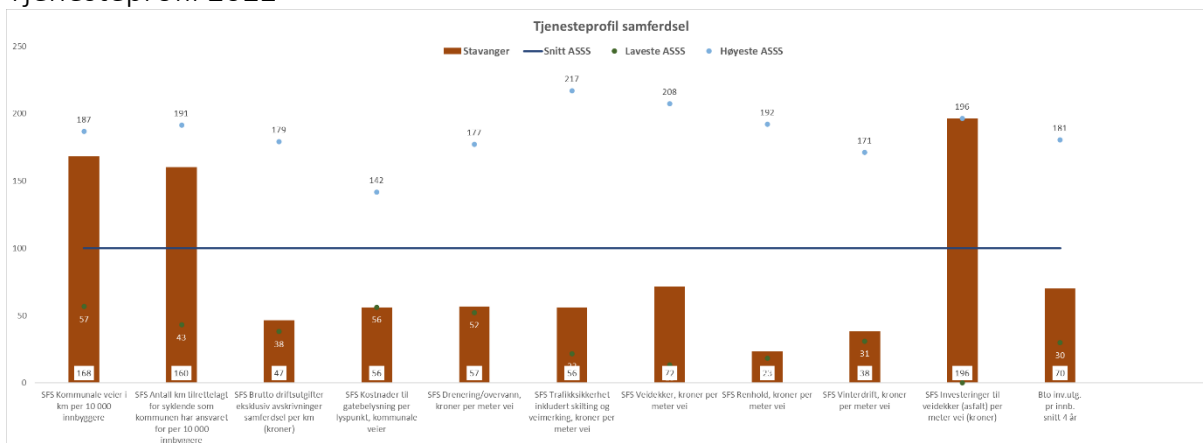
Nøkkeltall 2022

	Stavanger	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	43,5	28,2	16,8	55,8
2020	49,5	29,5	16,7	55,2
2021	49,3	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	9,6	5,8	2,2	14,6
2020	9,2	6,1	2,3	15,7
2021	9,3	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	139 075	288 677	106 104	477 054
2020	116 195	306 465	96 318	527 183
2021	149 077	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	667	831	607	1 220
2020	615	952	615	1 314
2021	589	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	11,9	11,2	2,0	22,8
2020	9,5	14,4	3,2	25,6
2021	5,0	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	22,8	34,5	4,7	65,8
2020	19,5	43,8	3,1	78,0
2021	17,8	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	25,9	34,7	2,6	85,0
2020	17,2	47,5	3,6	97,9
2021	24,8	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	21,1	29,3	7,9	48,8
2020	16,6	35,5	5,9	72,0
2021	7,4	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	18,3	105,2	14,6	181,7
2020	14,2	73,0	12,8	148,6
2021	38,1	99,9	31,0	171,2
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				

	Stavanger	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2019	17,2	86,9	9,5	223,2
2020	36,4	72,6	1,9	156,4
2021	71,3	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	2314,9	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Stavanger	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	99	94	82	100
2018	75	92	75	100
2021	84	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	79	64	24	96
2018	70	64	38	89
2021	62	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Stavanger har høye veilengder pr innbygger og samtidig lav ressursbruk pr km vei. Særlig brukes det lite ressurser på renhold og vinterdrift. Investering i veidekke er høyt.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorne i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Stavanger har hatt stigende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 43,5 til 49,3 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende sank fra 9,6 til 9,3 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Stavanger hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 139 075 til 149 077 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Stavanger hadde synkende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 667 til 589 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde synkende utgifter til **drenering/overvann**; fra 11,9 til 5,0 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **trafiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Stavanger hadde synkende ressursbruk i treårsperioden; fra 22,8 til 17,8 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Stavanger sank kostnadene fra 25,9 til 24,8 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Stavanger hadde synkende ressursbruk til **renhold**; fra 21,1 til 7,4 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Stavanger har stigende tendens i treårsperioden; fra 18,3 til 38,1 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke/asfalt**. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Stavanger hadde stigende nivå; fra 17,2 til 71,3 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorene supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre.

For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Stavanger har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand sunket fra 99 til 84 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger nå under snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand sunket fra 79 til 62 % i seksårsperioden. Kommunen ligger nær snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Tromsø

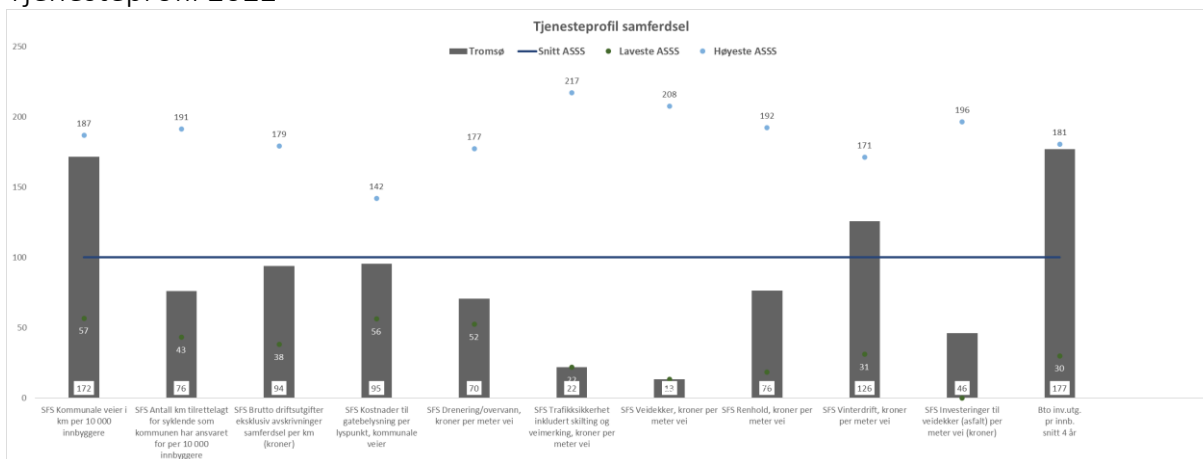
Nøkkeltall 2022

	Tromsø	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	50,8	28,2	16,8	55,8
2020	50,7	29,5	16,7	55,2
2021	50,3	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	2,6	5,8	2,2	14,6
2020	4,3	6,1	2,3	15,7
2021	4,4	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	227 371	288 677	106 104	477 054
2020	406 755	306 465	96 318	527 183
2021	300 400	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	607	831	607	1 220
2020	795	952	615	1 314
2021	998	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	4,0	11,2	2,0	22,8
2020	3,2	14,4	3,2	25,6
2021	6,2	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	4,7	34,5	4,7	65,8
2020	3,1	43,8	3,1	78,0
2021	6,9	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	2,6	34,7	2,6	85,0
2020	3,6	47,5	3,6	97,9
2021	4,6	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	19,7	29,3	7,9	48,8
2020	24,8	35,5	5,9	72,0
2021	24,3	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	148,2	105,2	14,6	181,7
2020	130,4	73,0	12,8	148,6
2021	125,7	99,9	31,0	171,2
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				

	Tromsø	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2019	70,6	86,9	9,5	223,2
2020	70,0	72,6	1,9	156,4
2021	16,7	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	3290,2	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Tromsø	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	86	94	82	100
2018	91	92	75	100
2021	83	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent) <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>				
2015	24	64	24	96
2018	38	64	38	89
2021	37	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Tromsø har høy veilengde fordelt pr innbygger. Samtidig er ressursbruk pr km vei relativt lav. Særlig er veidekke og trafikksikkerhet prioritert lavt, men vinterdrift er prioritert høyt. Investeringsnivået over tid ligger relativt høyt.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorene i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Tromsø har hatt fallende **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 50,8 til 50,3 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende økte fra 2,6 til 4,4 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Tromsø hadde økende kostnader i treårsperioden; fra 227 371 til 300 400 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Tromsø hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 607 til 998 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde stigende utgifter til **drenering/overvann**; fra 4,0 til 6,2 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **trafiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Tromsø hadde stigende ressursbruk i treårsperioden; fra 4,7 til 6,9 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Tromsø økte kostnadene fra 2,6 til 4,6 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Tromsø hadde økende ressursbruk til **renhold**; fra 19,7 til 24,3 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Tromsø har synkende tendens i treårsperioden; fra 148,2 til 125,7 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdsinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke**/asfalt. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Tromsø hadde synkende nivå; fra 70,6 til 16,7 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorene supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre.

For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktigst for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Tromsø har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand sunket fra 86 til 83 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger under snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand økt fra 24 til 37 % i seksårsperioden. Kommunen ligger under snitt i nettverket.

Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

Utkast profiltekst Trondheim

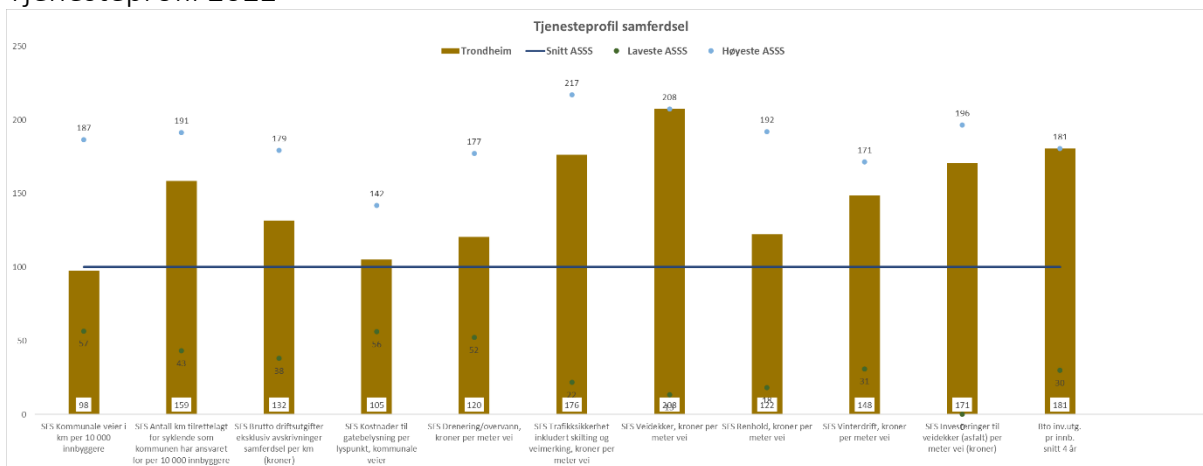
Nøkkeltall 2022

	Trondheim	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
SFS Kommunale veier i km per 10 000 innbyggere				
2019	28,5	28,2	16,8	55,8
2020	28,7	29,5	16,7	55,2
2021	28,6	29,3	16,6	54,7
SFS Antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for per 10 000 innbyggere				
2019	9,7	5,8	2,2	14,6
2020	9,3	6,1	2,3	15,7
2021	9,2	5,8	2,5	11,1
SFS Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger samferdsel per km (kroner)				
2019	430 238	288 677	106 104	477 054
2020	428 039	306 465	96 318	527 183
2021	421 116	319 812	121 750	573 297
SFS Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier				
2019	779	831	607	1 220
2020	1 174	952	615	1 314
2021	1 101	1 048	589	1 486
SFS Drenering/overvann, kroner per meter vei				
2019	9,4	11,2	2,0	22,8
2020	11,2	14,4	3,2	25,6
2021	10,6	8,8	4,6	15,6
SFS Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei				
2019	65,8	34,5	4,7	65,8
2020	57,7	43,8	3,1	78,0
2021	56,1	31,8	6,9	69,0
SFS Veidekker, kroner per meter vei				
2019	85,0	34,7	2,6	85,0
2020	97,9	47,5	3,6	97,9
2021	71,8	34,6	4,6	71,8
SFS Renhold, kroner per meter vei				
2019	28,1	29,3	7,9	48,8
2020	24,9	35,5	5,9	72,0
2021	39,0	31,9	5,8	61,3
SFS Vinterdrift, kroner per meter vei				
2019	162,6	105,2	14,6	181,7
2020	148,6	73,0	12,8	148,6
2021	148,3	99,9	31,0	171,2
SFS Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)				

	Trondheim	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2019	9,5	86,9	9,5	223,2
2020	27,6	72,6	1,9	156,4
2021	61,9	36,3	1,0	71,3
SFS Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*				
2020	1494,5	1182,6	59,4	3 290,2

SFS Andel tilstand (TG0-TG2) tilførselsvei/gang- og sykkelsti (prosent)	Trondheim	Snitt ASSS	Lavest ASSS	Høyest ASSS
2015	90	94	82	100
2018	88	92	75	100
2021	86	91	81	99
SFS Andel tilstand (TG0-TG1) gater og samleveier (prosent)				
2015	61	64	24	96
2018	59	64	38	89
2021	58	62	37	90

Tjenesteprofil 2022



Hovedkommentar

Trondheim har nær gjennomsnittlig veilengde pr innbyggere, men høyere lengde på gang- og sykkelveier enn nettverket. Samtidig er ressursbruk pr km vei høyere enn snitt. Det er særlig veidekke og trafikksikkerhet som prioriteres høyt. Investeringsnivået over tid er høyt.

De tendenser som beskrives i det følgende er knyttet til data fra treårsperioden 2019-2021.

Prioriteringer

Indikatorne i denne kategorien viser hvordan de frie inntektene til kommunen fordeles på ulike formål.

Samferdselsnettverket har pt ingen indikator som naturlig passer under gruppen prioritering.

Dekningsgrader

ASSS-indikatorene som tilhører denne kategorien viser tjenester som leveres på det aktuelle området, sett opp mot tjenestetilbudets målgruppe.

Trondheim har hatt relativt stabil **veilengde** pr innbygger i treårsperioden; fra 28,5 til 28,6 km/10 000 innbyggere. Antall km tilrettelagt for syklende sank fra 9,7 til 9,2 km/10 000 innbyggere. I nettverket steg veilengden fra 28,2 til 29,3 km/10 000 innbyggere og sykkelveilengden lå stabilt på 5,8 km/10 000 innbyggere i treårsperioden.

Produktivitet/enhetskostnader

Indikatorer i denne kategorien inneholder informasjon om kostnaden ved å produsere en enhet av den aktuelle tjenesten.

Det overordnede kostnadsbildet for veidrift følges gjennom indikatoren «Brutto driftsutgifter eksklusiv avskrivninger pr km». Trondheim hadde synkende kostnader i treårsperioden; fra 430 238 til 421 116 kr/km. I nettverket steg kostnadene fra 288 677 til 319 812 kr/km.

Samferdselsnettverket har gjort et stort arbeid med å bryte ned **driftskostnadene** i ulike deler og formål, ut over Kostras rapporteringskrav. Dermed kan vi mer presist følge kostnadsfordeling innad i den enkelte kommune og utvikling over tid.

Trondheim hadde stigende utgifter til **gatebelysning** pr lyspunkt; fra 779 til 1101 kr/lyspunkt. I nettverket steg kostnadene fra 831 til 1048 kr/lyspunkt.

Kommunen hadde økende utgifter til **drenering/overvann**; fra 9,4 til 10,6 kr/meter vei. I nettverket sank kostnaden fra 11,2 til 8,8 kr/meter.

Utgiftene til **traffiksikkerhet, skilting og veimerking** er slått sammen. Trondheim hadde synkende ressursbruk i treårsperioden; fra 65,8 til 56,1 kr/meter vei. I nettverket steg ressursbruken fra 34,5 til 31,8 kr/meter.

Veidekke er viktig for bl.a. opplevd kvalitet ved veien. I Trondheim sank kostnadene fra 85,0 til 71,8 kr/meter. I nettverket sank innsatsen ubetydelig fra 34,7 til 34,6 kr/m.

Veinettet skal holdes reint og ryddig. Trondheim hadde økende ressursbruk til **renhold**; fra 28,1 til 39,0 kr/m. I nettverket steg ressursbruken fra 29,3 til 31,9 kr/m.

Ressursbruk til **vinterdrift** svinger veldig mellom kommunene og med vekslende vintervær. For 2021 var laveste kostnad 31,0 og høyeste 171,2 kr/m. Trondheim har synkende tendens i treårsperioden; fra 162,6 til 148,3 kr/m. I nettverket sank gjennomsnittet fra 105,2 til 99,9 kr/m.

Regnskapsregler beskriver forskjellene på vedlikeholdinnsats fra driftbudsjettet og fra investering i eksempelvis **veidekke/asfalt**. Nettverket følger derfor investeringsnivået på veidekke særskilt. Trondheim hadde økende nivå; fra 9,5 til 61,9 kr/m. I nettverket sank investeringsnivået fra 86,9 til 36,3 kr/m.

Kvalitet/utdypende tjenesteindikatorer

De utdypende tjenesteindikatorer supplerer indikatorene som viser prioritering, dekningsgrader og produktivitet, men kan ikke plasseres i noen av disse tre kategoriene.

Samferdselsnettverket følger **tilstandsutviklingen** på veinettet gjennom to indikatorer. Kriteriene og metoden er innarbeidet i samarbeid med Multiconsult. Vi fokuserer på adkomst/gang- og sykkelvei og på gate/samlevei. For adkomst/GS er akseptabel standard satt til tilstandsgrad (TG) 2 eller bedre. For gate/samlevei er akseptabel standard satt til TG1 eller bedre. Kartleggingen gir en andel i prosent som oppfyller akseptabel standard. Kartleggingen er til nå gjennomført i 2015, 2018 og 2021. Tilstanden på tilførselsvei/gang- og sykkelsti – beregnet som vanlig gjennomsnitt mellom nettverkskommunene – har falt fra 94 til 91 % i nettverket. For gater og samleveier har andelen av veinettet som har akseptabelt tilstand falt fra 64 til 62 % i gjennomsnitt i nettverket. Kartleggingen har en viss usikkerhet og vil være viktig for å vurdere utvikling over tid i den enkelte kommune.

For Trondheim har andel tilførselsvei/gang- og sykkelsti med akseptabel tilstand sunket fra 90 til 86 % fra 2015 til 2021. Kommunen ligger under snitt i nettverket. For gater og samleveier har andelen med akseptabel tilstand økt fra 61 til 58 % i seksårsperioden. Kommunen ligger under snitt i nettverket.

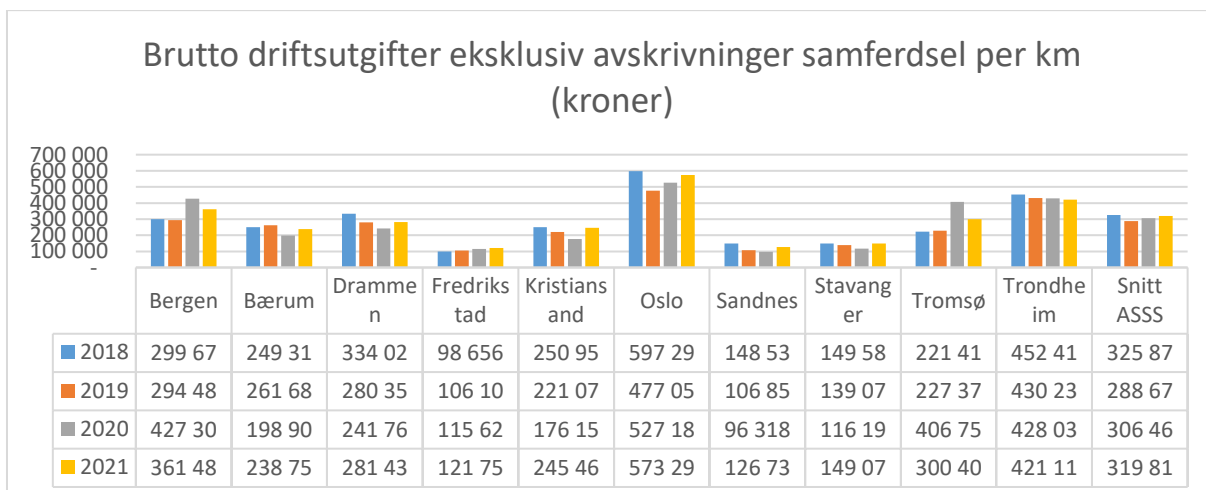
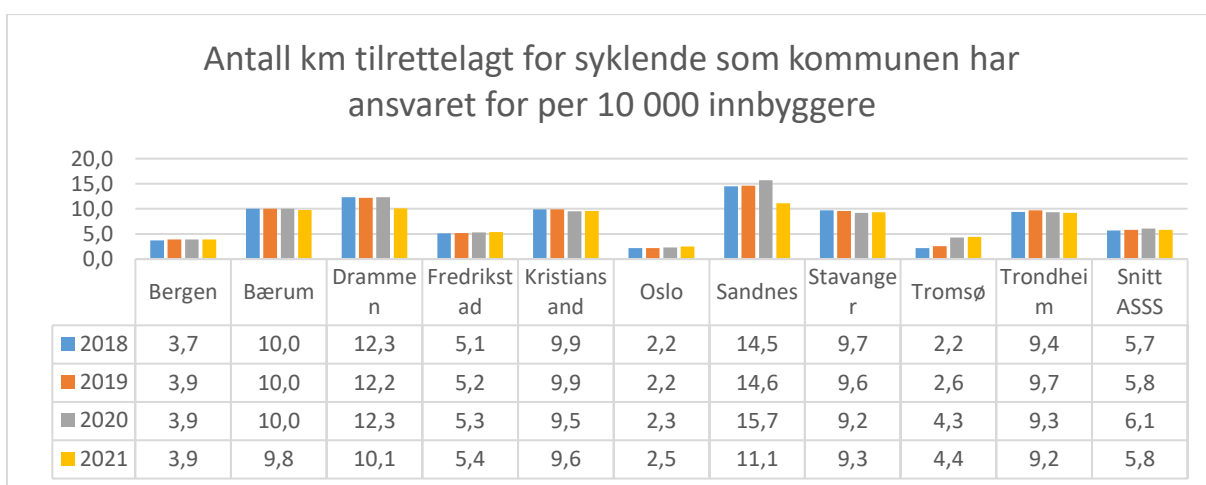
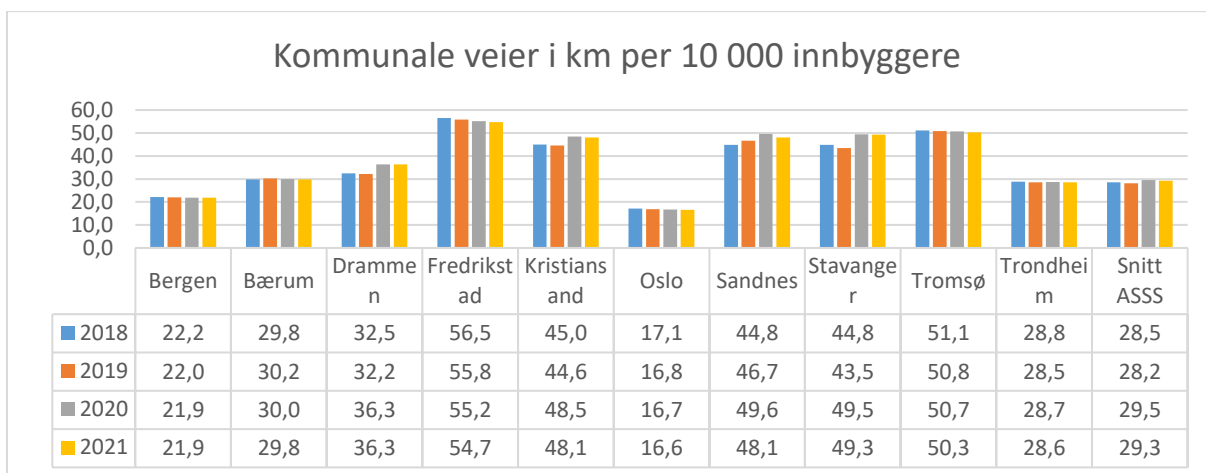
Kommunens vurdering/nøkkelspørsmål – rapporteringsåret 2021

Vi ber hver kommune drøfte/vurdere dette utkastet – og sende respons til KS v. jve@ks.no senest 10/6/22.

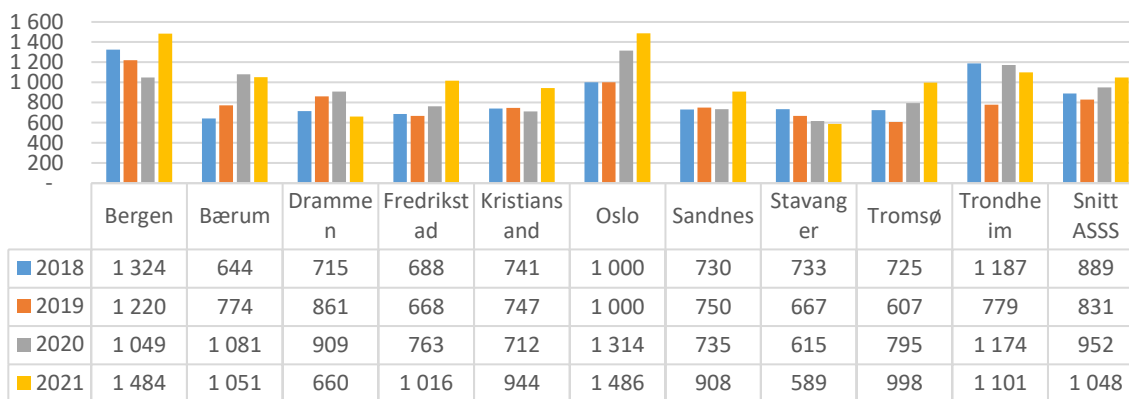
Det er ikke nødvendig med omfattende beskrivelser for hvert punkt.....

- 1) Hva viser disse nøkkeltallene for veidrift om **kommunens sterke og/eller utfordrende sider**?
Hva ligger bak de sterke sidene og hvordan arbeider dere videre med utfordringene?
Hva viser nøkkeltallene om de tydeligste endringene/trendene over tid i deres veiforvaltning?
- 2) Hvordan vurderer dere **presisjonen i rapportering/nøkkeltall** for deres kommune?
- 3) Særlige tema:
 - a) **Tilstandsgrad**: Hvilke mål har kommunen for utvikling av tilstand på veinettet – og hvordan vurderer dere situasjonen pr 2021?
 - b) Hvilke tema vil dere legge inn i **Inspirasjonsbanken**?
- 4) Har dere **andre kommentarer**?

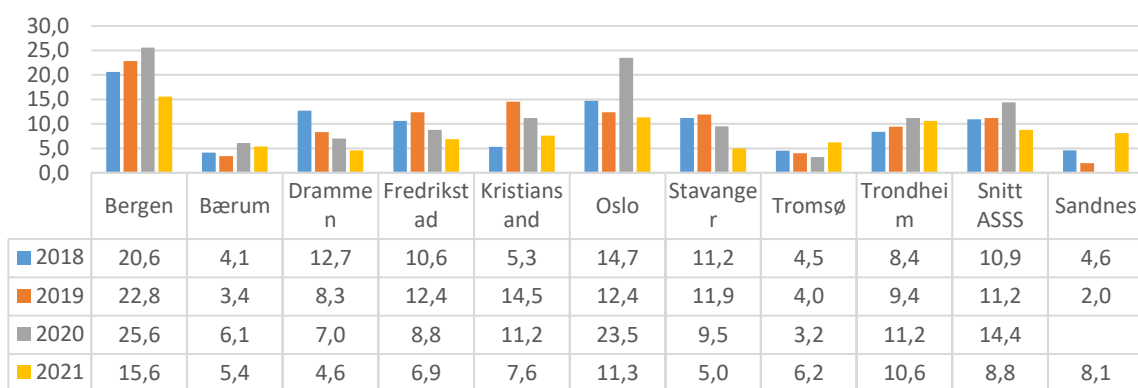
Tidsserier 2019-2021



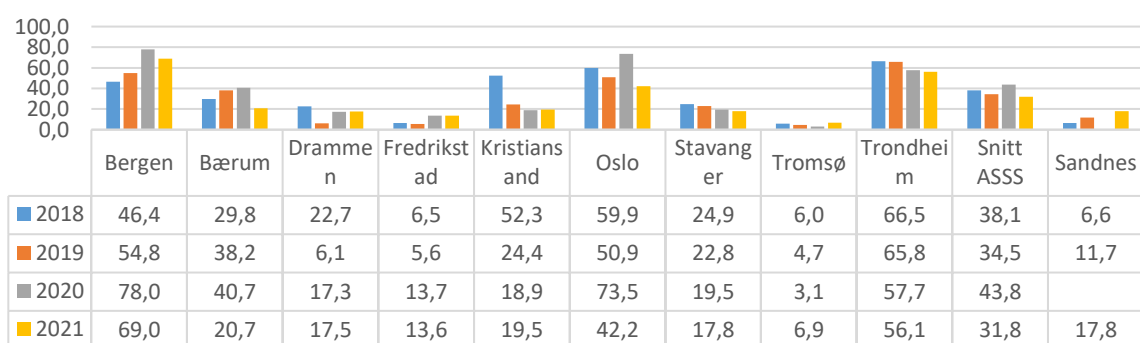
Kostnader til gatebelysning per lyspunkt, kommunale veier



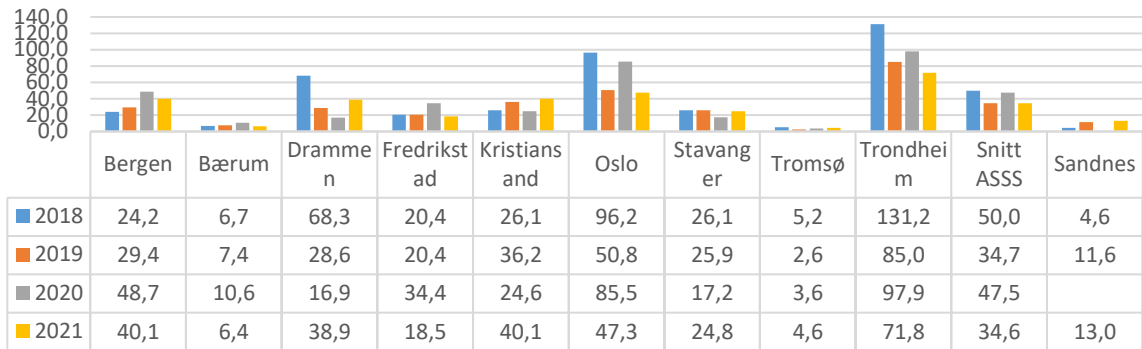
Drenering/overvann, kroner per meter vei



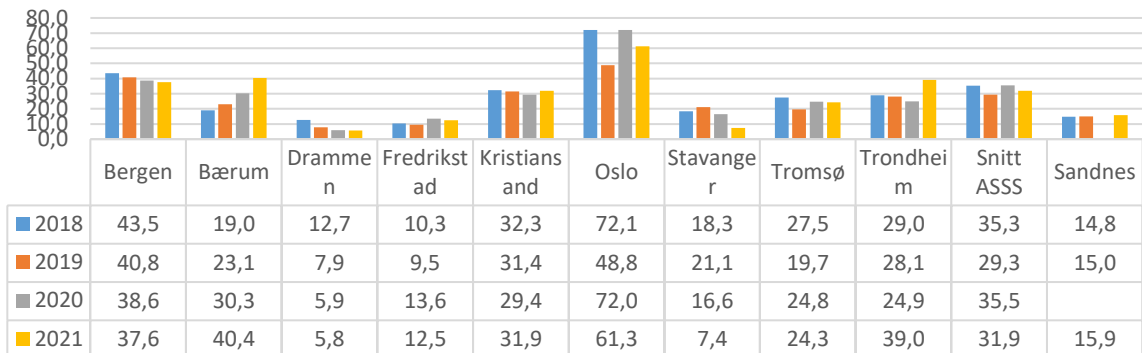
Trafikksikkerhet inkludert skilting og veimerking, kroner per meter vei



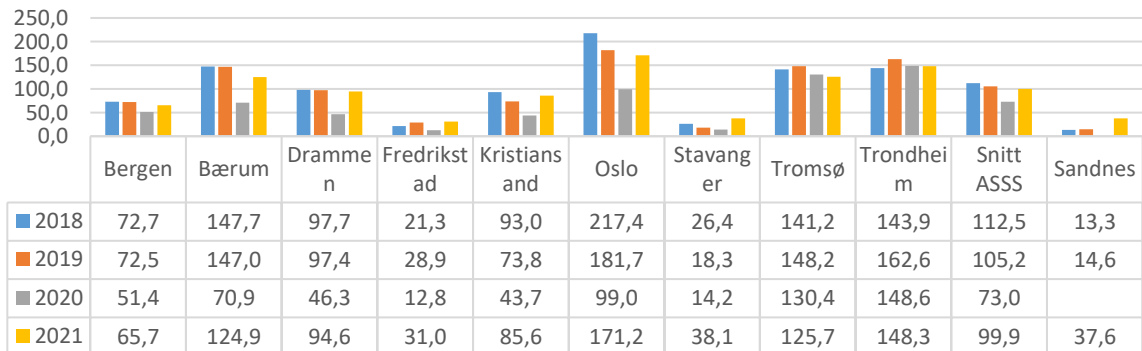
Veidekker, kroner per meter vei



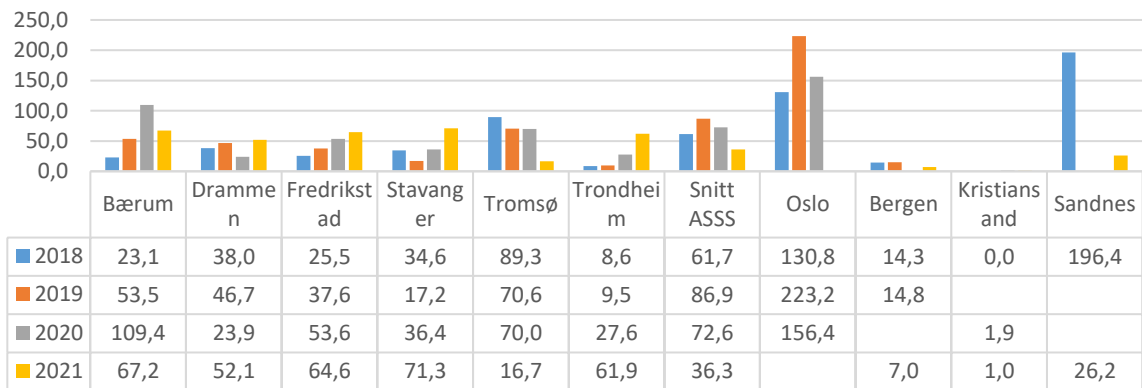
Renhold, kroner per meter vei



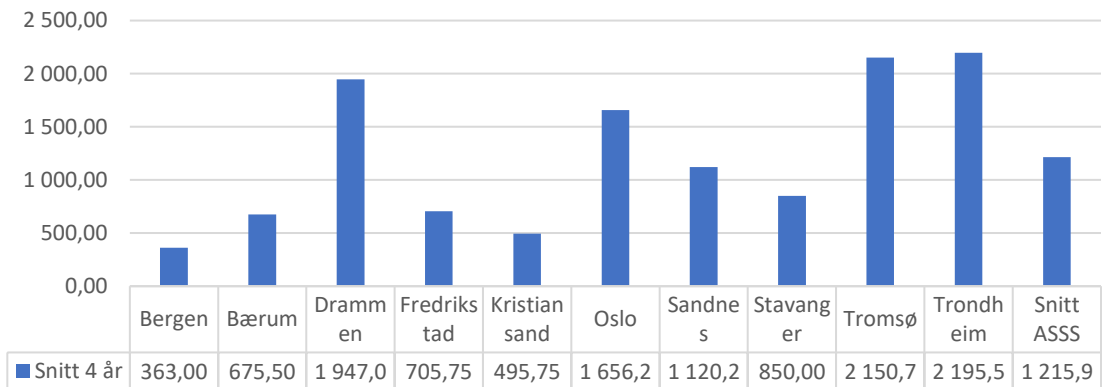
Vinterdrift, kroner per meter vei



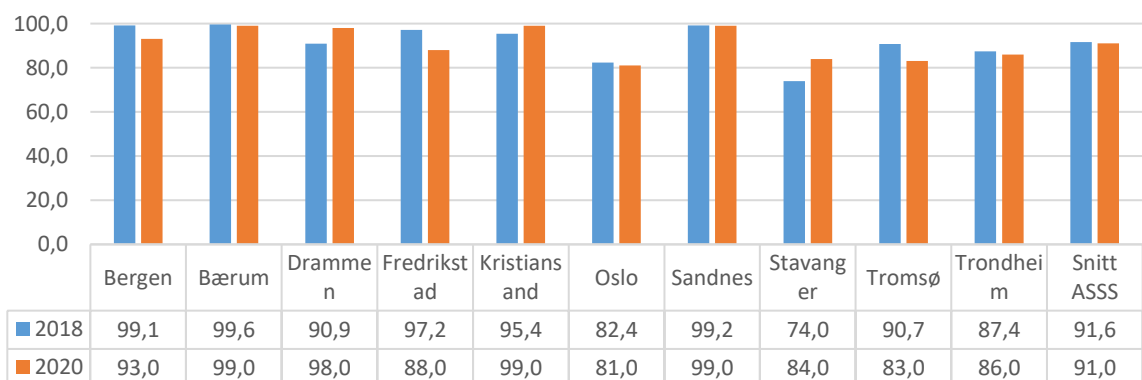
Investeringer til veidekker (asfalt) per meter vei (kroner)



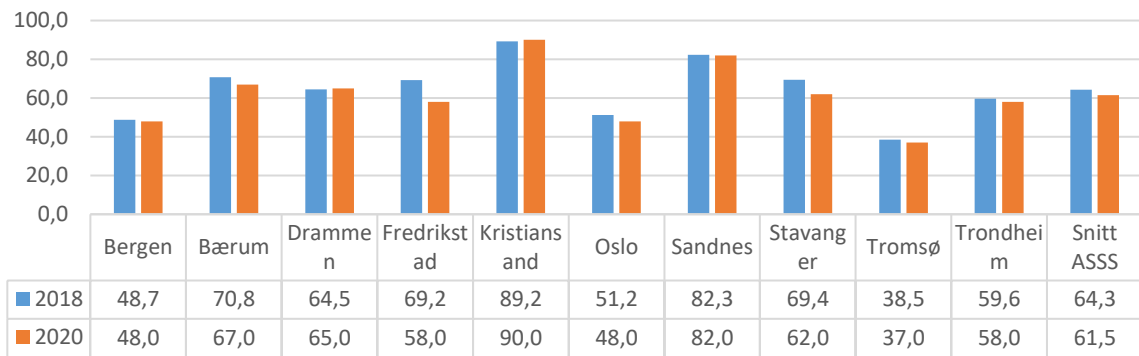
Brutto investeringsutgifter til kommunale veier og gater per innbygger (kroner) (snitt 4 år)



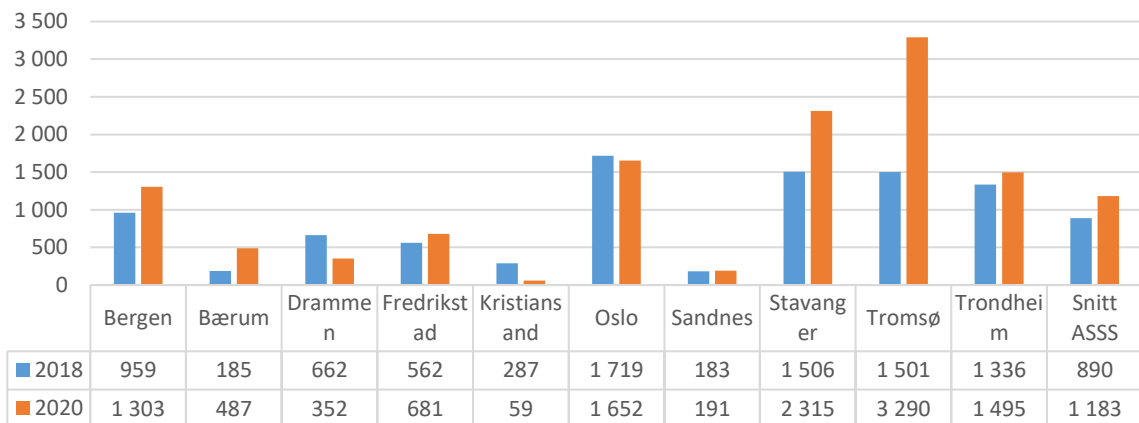
Andel adkomst- og GS-vei på og/eller over akseptabel standard - tilstandsgrad TG2 (prosent)*



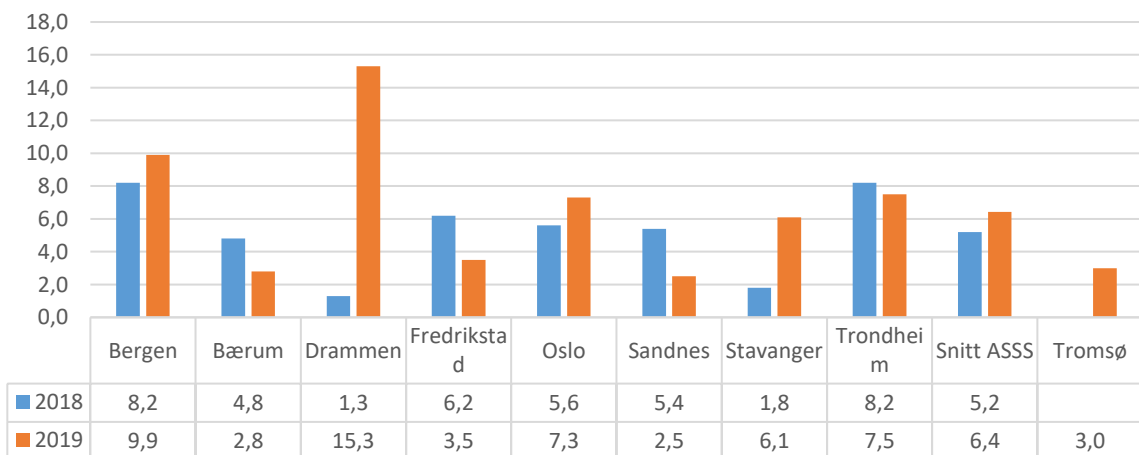
Andel gate og samlevei på og/eller over akseptabel standard - tilstandsgrad TG1 (prosent)*



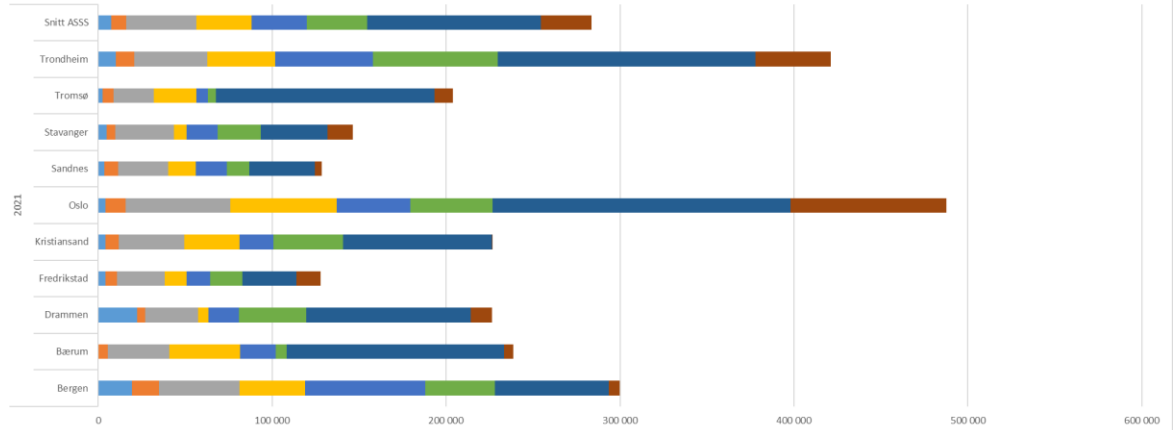
Kostnad per meter vei for å komme over akseptabel standard (kroner)*



Sykefravær samferdsel (PAI) (prosent)*

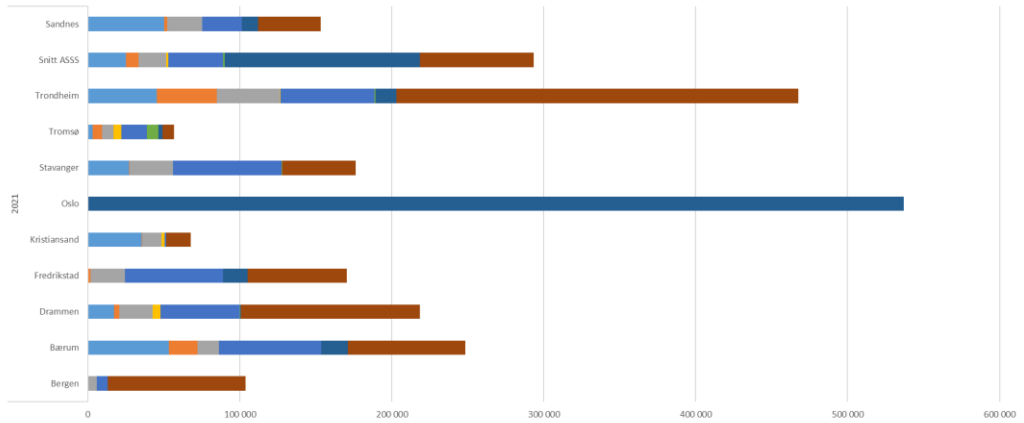


Brutto driftsutgifter eks avskrivninger per km vei - manuell rapport



	2021										
	Bergen	Bærum	Drammen	Fredrikstad	Kristiansand	Oslo	Sandnes	Stavanger	Tromsø	Trondheim	Snitt ASSS
Brutto dr.utg. bruer, tunneller, veikonstruksjoner per km vei	19 437	14	22 350	4 075	4 298	4 385	3 412	4 779	2 514	10 294	7 388
Brutto dr.utg. drenering/overvann per km vei	15 594	5 391	4 564	6 928	7 640	11 258	8 138	5 018	6 243	10 626	8 780
Brutto dr.utg. gateløys per km vei	46 322	35 597	30 672	27 378	37 435	60 258	28 596	33 778	23 268	41 789	40 146
Brutto dr.utg. renhold per km vei	37 639	40 445	5 815	12 503	31 908	61 317	15 916	7 362	24 307	38 995	31 910
Brutto dr.utg. trafiksikkerhet per km vei	68 950	20 723	17 455	13 643	19 529	42 181	17 805	17 831	6 904	56 131	31 842
Brutto dr.utg. veidekker per km vei	40 060	6 374	38 863	18 534	40 100	47 300	12 984	24 820	4 566	71 764	34 564
Brutto dr.utg. vinterdrift per km vei	65 654	124 896	94 571	30 994	85 557	171 183	37 641	38 115	125 652	148 254	99 948
Brutto dr.utg. øvrig veghold per km vei	6 293	5 308	12 177	13 839	445	89 619	4 178	14 857	10 493	43 261	28 984

Investeringer per km vei - manuell rapport



	2021										
	Bergen	Bærum	Drammen	Fredrikstad	Kristiansand	Oslo	Stavanger	Tromsø	Trondheim	Snitt ASSS	Sandnes
Investeringer til bruer, tunneller, veikonstruksjoner per km vei		53 351	17 185	282	35 269		27 235	3 077	45 396	25 199	50 127
Investeringer til drenering/overvann per km vei		18 933	3 531	1 557	491		326	6 154	39 439	8 120	1 921
Investeringer til gateløys per km vei	5 923	14 012	21 994	22 566	12 519		28 485	7 692	41 406	18 060	23 223
Investeringer til renhold per km vei		0	4 988		2 218		0	5 128	359	1 335	0
Investeringer til veidekker per km vei	6 976	67 154	52 136	64 634	1 017		71 290	16 667	61 940	36 328	26 212
Investeringer til vinterdrift per km vei		0	400		0		568	7 692	667	1 000	0
Investeringer til øvrig veghold per km vei		17 503	537	16 183	0	537 018	0	2 564	13 822	128 320	10 366
Investeringer til trafiksikkerhet per km vei	90 936	77 487	117 819	65 043	16 173		48 464	7 692	264 397	75 165	41 237