



# Årsrapport 2019



## VISJON

På veg for et bedre samfunn

## VERDIER

Statens vegvesen - profesjonell,  
framtidrettet og inkluderende

# INNHOOLD

<b>1</b>	<b>Leders beretning</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b>	<b>8</b>
	2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon	9
	2.2 Utvalgte nøkkeltall	11
<b>3</b>	<b>Årets aktiviteter og resultater</b>	<b>14</b>
	3.1 Resultater og måloppnåelse 2019	15
	3.2 Økonomi og ressursbruk	45
	3.3 Bemanning og tjenestekjøp	56
	3.4 Effektivisering og digitalisering	60
	3.5 Prosjektstyring	65
<b>4</b>	<b>Styring og kontroll i virksomheten</b>	<b>74</b>
	4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	75
	4.2 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen	78
	4.3 Kriminalitetsbekjempelse	78
	4.4 Samfunnssikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern	80
<b>5</b>	<b>Vurdering av framtidsutsikter</b>	<b>82</b>
<b>6</b>	<b>Årsregnskap</b>	<b>86</b>
	6.1 Ledelseskommentar	87
	6.2 Bevilgningsrapportering med noter	90
	6.3 Artskontorrapporteringen med noter	96
	<b>Vedlegg</b>	<b>105</b>



Ureddplassen, Nasjonal turistveg Helgelandskysten. Foto: Steinar Skaar

# 1

## Leders beretning

Statens vegvesen har i 2019 levert på de prioriterte oppgavene i tildelingsbrevet, samtidig som vi har forberedt en av de største omstillingene i etatens historie. Som følge av regionreformen og avviklingen av sams vegadministrasjon har vi overført 1 388 ansatte til fylkeskommunene i samarbeid med KS og fylkeskommunene. Øvrige ansatte i etaten er innplassert i ny divisjonsbasert organisasjon. Ved inngangen til 2020 hadde vi en overtallighet på rundt 300 og samtidig om lag 200 ledige stillinger.

Den nye divisjonsmodellen sikrer en tydeligere styring av virksomheten, og vi vil få større kraft i gjennomføringen av oppgaver generelt, og digitaliseringen spesielt. Modellen sørger for gode spillerom for geografisk plassering av ansatte og enheter, samtidig som vi vil kunne samle mange fragmenterte fagmiljøer under en felles ledelse. Vår nye organisasjonsmodell er dimensjonert ut fra dagens produksjonsvolum. Eventuelle større endringer i vår oppdragsmengde og produksjon vil medføre tilvarende behov for endringer i organisasjonen.

Omsetningen inkludert fylkesveg var på totalt på 58,1 mrd. kr. For statlige midler til riksvegformål på kap. 1320 viser regnskapet, inkludert avsetning med 350 mill. kr i statlig bidrag til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 i Hedmark, et mindreforbruk på om lag 850 mill. kr. Ved årsskiftet ble det overført oppgaver til fylkeskommunene tilsvarende en omsetning på 24,4 mrd. kr.

Bruken av selvbetjeningsløsninger fortsatte å stige gjennom 2019. Statens vegvesen ble tildelt Bedre stat-prisen for 2020 for løsningen for digital salgsmelding. Løsningen ble kåret til det beste tiltaket som har bidratt til effektiv ressursbruk i staten, og bidrar også til en økt likebehandling og kvalitet i saksbehandlingen. Utviklingen av nye, smarte, digitale selvbetjeningsløsninger fortsetter med enda større tyngde i ny organisasjon. Dermed kan vi vri ressurser fra skrankene slik at vi kan gi trafikanter enda bedre opplæring, og gjennomføre enda flere livsviktige kontroller langs vegene.

En tettere oppfølging av kostnadsutviklingen for etatens utbyggingsprosjekter har ført til at avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål er blitt redusert i løpet av året. 2019 har vi arbeidet med å bygge opp en god porteføljestyling av planleggings- og utbyggingsporteføljen, dette ansvaret er nå samlet i den nye Utbyggingsdivisjonen. Dette vil gi oss muligheter for reduserte kostnader og økt trafikanntytte.

Statens vegvesens utbyggingsaktivitet fortsetter å være høy. 35 store riksvegprosjekter har vært under arbeid i 2019, og 15 riksvegstrekkninger ble åpnet for trafikk med en samlet lengde på 153,5 km, hvorav 33,4 km var firefelts veg. Kontrakt om drift av verdens første hydrogenelektriske ferje ble inngått i januar 2019. Hydrogenferjen skal settes i drift i løpet av 2021.

Vi har lykket godt i arbeidet med å lage sikre trafikkmiljøer for barn og unge å ferdes i. I 2019 mistet ingen barn og unge under 16 år livet i trafikken, dette er en viktig milepæl for trafikksikkerhetsarbeidet. Det er likevel fortsatt alt for mange som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken, og ulykkestallene de siste årene viser tendenser til at nedgangen begynner å flate ut. Statens vegvesen fortsetter innsatsen for nullvisjonen og etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

God infrastruktur er essensiell for at vi skal kunne ta hele landet i bruk. Det handler om å legge til rette for at verdiskaping kan skje i hele Norge slik at folk kan bo og arbeide der de vil. Vi må ta vare på vegene vi har, beregninger viser at riksvegene er verdt minst 1 000 milliarder kroner. Videre kan vi spare inn 100 milliarder kroner på alle prosjekter som i dag ligger i Nasjonal transportplan og prosjekter som vi ønsker å planlegge. Dette forutsetter en nøktern standard, og at arbeidet kan organiseres slik at byggherre og entreprenører kan jobbe sammen helt fra reguleringsplanfasen. I 2019 har Statens vegvesen forberedt arbeidet med å få på plass klimagassbudsjett og -regnskap for både direkte

og indirekte utslipp på våre utbyggingsprosjekter og lagt inn krav om klimabudsjett som en del av konkurransegrunnlaget. Statens vegvesen har som mål å redusere de totale klimagassutslippene fra virksomheten med 50 pst. innen 2030.

Statens vegvesen skal være en pådriver for arealeffektive, miljø- og klimagunstige transportløsninger, særlig i byområder. Det overordnede målet er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Statens vegvesen leder forhandlingene om og oppfølgingen av byvekstavtalene. Vegvesenet bidrar med faglige vurderinger og er hovedbindeleddet mellom virksomhetene og Samferdselsdepartementet. Ny byvekstavtale for Trondheimsområdet trådte i kraft i juni 2019, der Metrobuss (som åpnet 3. august 2019) er en del av satsingen. Det er gitt lokalpolitisk tilslutning til fremforhandlede avtaler i Bergen, Nord-Jæren og Oslo og Viken. Disse skal regjeringsbehandles før de trer i kraft. Fra 2017 til 2019 har det, i tråd med nullvekstmålet, vært nedgang i biltrafikken i Bergen, Nord-Jæren og Oslo og Akershus. I Trondheim har det vært en liten økning i samme periode.

Statens vegvesen iverksatte tidlig tiltak for å minimere konsekvensene av det pågående koronautbruddet. Organisasjonen har gitt dette høy oppmerksomhet, dermed har vi kunnet opprettholde normal drift og beredskap av transportsystemet. På Trafikant- og kjøretøyområdet er samfunnskritiske funksjoner opprettholdt, som utarbeidelse av regelverk og unntak samt godkjenning av utrykningskjøretøy. Selv om mange TK-tjenester kan gjennomføres digitalt er det fortsatt noen som krever fysisk oppmøte. Trafikkstasjonene har nå startet gradvis gjenåpning på tjenestene via timebestilling, f.eks. teoriprøver og skranketjenester og hallkontroll kjøretøy. Alle stasjoner vil ha alle tjenestene på plass 4. mai. Praktiske førerprøver planlegges igangsatt så fort som mulig men er avhengig av ferdigstillelse på arbeidet med bransjestandard for trafikkopplæring som nå utarbeides av TK i samarbeid med trafikkskole organisasjonene. Den skal godkjennes av Folkehelseinstituttet og vil være utgangspunktet for smittevern ved praktisk førerprøve.

Statens vegvesen har fulgt opp Stortingets bevilgningsvedtak om 600 millioner kroner ekstra til drift og vedlikehold av riksvegene, og fordelt midlene på ulike tiltak over hele landet. Dette vil hjelpe den kriserammede bygg- og anleggssektoren, og samtidig bidra til økt framkommelighet og trafiksikkerhet.

Fjoråret var et utfordrende år for Statens vegvesen. I tillegg til at etaten var i omstilling gikk vegdirektør Terje Moe Gustavsen brått bort i mai. Det er mange som har tatt ansvar og gått inn i utfordrende, nye roller i tiden etterpå. Konstituert vegdirektør Bjørne Grimsrud ledet organisasjonen trygt videre fram til jeg tiltrådte i november. Jeg er stolt over etatens dyktige og engasjerte ansatte som har gjort en ekstraordinær innsats i en meget krevende omstillingsperiode. Sammen vil vi arbeide videre med å gi trafikantene et helhetlig, enkelt og sikkert transportsystem, uavhengig av hvem som eier eller drifter vegen.

Oslo, 30. april 2020



**Ingrid Dahl Hovland**  
vegdirektør  
Statens vegvesen



Blomster og biler. Foto:Knut Opeide



Godt samarbeid med entreprenører. Foto: Knut Opeide

## 2

# Introduksjon til virksomheten og hovedtall



## 2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan og en statlig tjenesteprodusent underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal utvikle gode vegsystemer som alle kan bruke, der transporten ikke fører til alvorlig skade på mennesker eller miljø. Statens vegvesen har et sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet, og utfører sitt samfunnsoppdrag gjennom tre roller:

- som byggherre
- som myndighetsorgan
- som fagorgan

Statens vegvesen bestod ved utgangen av 2019 av Vegdirektoratet<sup>1</sup> og fem regioner, og hadde 6 619 ansatte fordelt på 6 396 stillinger. I 2019 har Statens vegvesen forberedt en ny organisering, i samsvar med oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Behovet for en endret organisering ble særlig utløst av:

- Beslutningen om å overføre fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene fra 1.1.2020.
- Regjeringens oppfølging etter en områdegjennomgang for etaten.
- Den teknologiske utviklingen, som bl.a. gir mulighet for digitalisering av tjenester.

Statens vegvesen gikk derfor over til en divisjonsbasert organisasjon fra 1.1.2020. Etaten ledes av en vegdirektør.

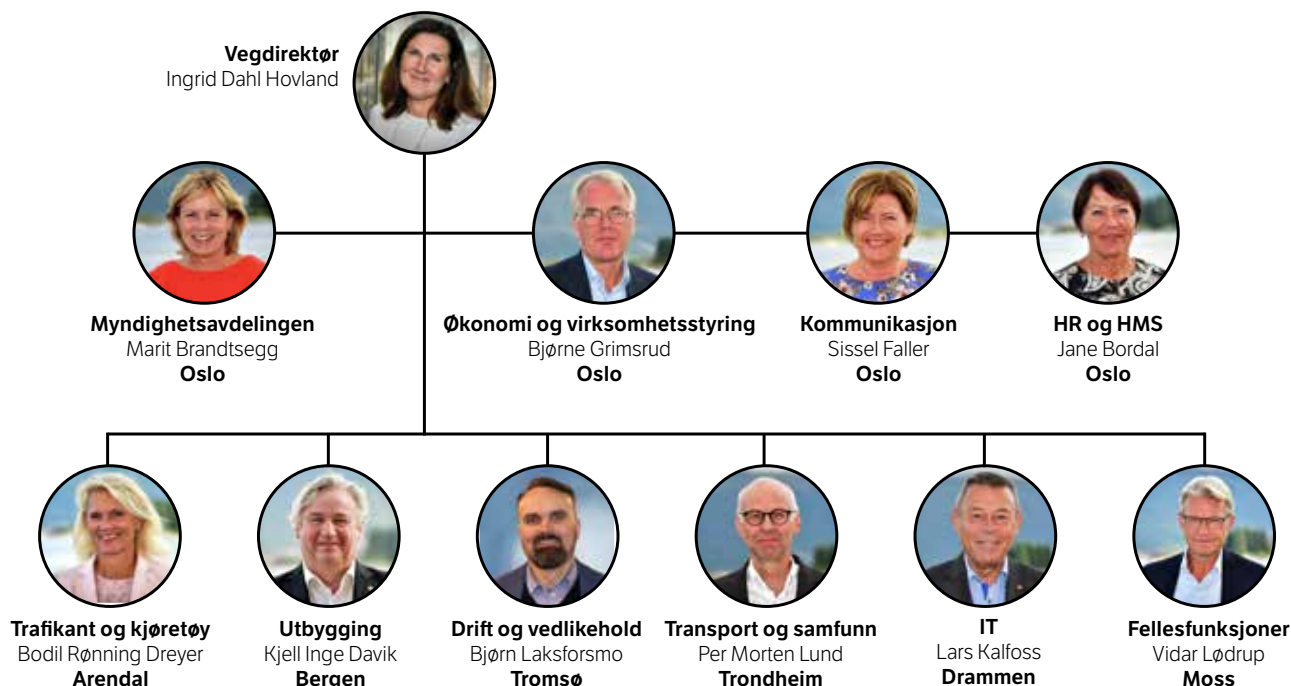
Mål for den nye organisasjonen er:

- mer effektiv styring med klare roller og ansvar
- «mer for pengene» gjennom styrket gjennomføringsevne og mer effektiv drift av etaten
- en styrking av Statens vegvesen som den fremste samfunnsaktøren innen veg og vegtransport som ivaretar sektoransvar for trafiksikkerhet, framkommelighet, klima og miljø, og som sikrer kompetanse, nasjonalt, regionalt og lokalt
- å sikre effektiv systemutvikling, bruk av ny teknologi og digital transformasjon av tjenester og prosesser
- å utvikle et godt regelverk gjennom et sterkt regelverksutviklingsmiljø
- å skille forvaltning fra tjenesteproduksjon

Divisjonene har sine hovedkontor i Bergen (Utbygging), Tromsø (Drift og vedlikehold), Arendal (Trafikant og kjøretøy), Trondheim (Transport og samfunn), Drammen (IT) og Moss (Fellesfunksjoner). I tillegg har Vegvesenet om lag 70 trafikkstasjoner rundt om i landet. I forvaltningssaker er Vegdirektoratet det øverste forvaltningsnivået og klageinstans til divisjonene. Enhetene i Vegdirektoratet ligger i Oslo.

<sup>1</sup> Etter Terje Moe Gustavsen's bortgang 4. mai 2019 var Bjørne Grimsrud konstituert vegdirektør fram til Ingrid Dahl Hovland tiltrådte som ny vegdirektør 1. november.

## Organisasjon og ledelse



- **Trafikant og kjøretøy** har ansvar for alle trafikant- og kjøretøyoppgaver i Norge. Dette innebærer bl.a. kontroll av kjøretøy, førerprøver, tilsyn med verksteder, trafikkskoler og parkeringsvirksomheter, samt brukertjenester på trafikant- og kjøretøyområdet.
- **Transport og samfunn** har ansvar for oppgaver Statens vegvesen utfører for hele vegtransport-systemet. Divisjonen er sentral i utviklingen av det framtidige nasjonale transportsystemet og ivaretar nasjonale oppgaver på vegne av alle vegeiere, som vegtrafikksentralene og nasjonal vegdatabank.
- **Utbygging** gjennomfører store utbyggingsprosjekter tildelt Statens vegvesen. Divisjonen har ansvar for å planlegge, prosjektere og bygge vegprosjekter over 200 millioner kroner.
- **Drift og vedlikehold** har ansvaret for å forvalte, drifte og vedlikeholde det riksvegnettet som Statens vegvesen har ansvar for, slik at framkommeligheten og trafikksikkerheten er ivaretatt. I tillegg skal divisjonen planlegge og bygge riksvegprosjekter under 200 millioner kroner. Divisjonen driver innenfor statlig forretningsvirksomhet.
- **IT** har et helhetlig ansvar for at all utvikling og digitalisering i Vegvesenet gjøres framtidsrettet, smidig og sikkert på tvers av etatens fagområder.
- **Fellesfunksjoner** skal dekke oppgaver, tjenester og leveranser ut mot alle enheter i Statens vegvesen.
- **Myndighet og regelverk** er en avdeling og utvikler regelverk som gjelder for alle vegeiere, foretar kontroll og teknisk godkjenning og gir faglige råd til Samferdselsdepartementet og sentrale aktører innen vegsektoren. I tillegg ivaretar avdelingen klagebehandling for vedtak fattet i divisjonene i Statens vegvesen.
- **Økonomi og virksomhetsstyring** er vegdirektørens enhet for styring av Statens vegvesen, og har det overordnede ansvaret for etatens økonomi- og virksomhetsstyring.
- **Kommunikasjon** har det strategiske ansvaret for kommunikasjonsfaget i Statens vegvesen.
- **HR og HMS** har strategi- og policyansvaret for HR, HMS og bærekraft i Statens vegvesen.

## 2.2 Utvalgte nøkkeltall

Tabell 2.1 Utvalgte nøkkeltall 2019<sup>1</sup>

	2017	2018	2019
<b>Antall ansatte</b>	<b>7 296</b>	<b>7 085</b>	<b>6 619</b>
<b>Bemanning, hele stillinger</b>	<b>7 019</b>	<b>6 806</b>	<b>6 396</b>
Samlet tildeling kap. 1320 og 1330, postene 01-99 (ekskl. merinntekter) (mill.kr)	32 715	35 576	35 438
Utnyttelsesgrad post 01-29 (pst.)	99,5	97,8	98,1
Driftsutgifter (mill.kr)	36 582	35 908	32 810
<b>Riksveg kap. 1320 (ekskl. tilskuddsposter, inkl. eksterne midler)</b>			
Samlet tildeling riksveg (mill. kr)	41 160	37 926	36 882
Samlet regnskap riksveg (mill. kr)	37 990	36 837	33 642
Regnskap i prosent av samlet tildeling	92,3	97,1	91,2
<b>Fylkesveg inkl. eksterne midler</b>			
Tildeling fylkesveg (mill. kr)	20 647	24 399	27 519
Regnskap fylkesveg (mill. kr)	18 699	21 474	24 416
Regnskap i prosent av samlet tildeling	90,6	88,0	88,7
<b>Totalt Kap. 1320 og fylkesveg</b>			
Samlet tildeling riksveg og fylkesveg (mill. kr)	61 807	62 325	64 400
Samlet regnskap riksveg og fylkesveg (Total omsetning) (mill. kr)	56 689	58 311	58 058
Regnskap i prosent av samlet tildeling	91,7	93,6	90,1
<b>Administrative nøkkeltall</b>			
Lønnsandel av driftsutgifter (ekskl. fylkesveg) (pst.)	15,1	15,3	16,8
Lønnsutgifter pr. årsverk (1000-kr)	789	806	862
Konsulentandel av total omsetning <sup>2</sup> (pst.)	5,4	5,1	5,3

<sup>1</sup> Nøkkeltallene Antall ansatte, Samlet tildeling post 01-99, Utnyttelsesgrad post 01-29, Driftsutgifter, Lønnsandel av driftsutgifter og Lønnsutgifter pr. årsverk er definert i DFØ Veiledningsnotat – Årsrapport for statlige virksomheter. Statens vegvesen har for årsrapporten 2019 videreført bruken av beregnet tall for netto bemanning hele stillinger.

<sup>2</sup> Tall for konsulentutgifter for tidligere år er ikke direkte sammenlignbare med 2019 på grunn av endringer i bokføring av konsulent-tjenester og andre fremmede tjenester fra 2019, jf. endringer i standard kontoplan for statlige virksomheter fra 2019. Tallene for 2017 og 2018 er derfor noe usikre.



Tunnel. Foto: Knut Opeide

Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2019<sup>1</sup>

	2017	2018	2019
<b>Framkommelighet</b>			
Andel av riksvegnettet hvor SVV har ansvaret som tilfredsstillter krav til spor og jevnhet for vegdekke (i pst.)	81,5/ 92 <sup>2</sup>	91,5	92
Antall km riksveg hvor SVV har ansvaret som er dekkelagt	1 320	940	860
Antall km riksveg hvor SVV har ansvaret som er åpnet for trafikk	62,3	60,3	153,5
Antall skredutsatte punkt på riksvegnettet hvor SVV har ansvaret som er utbedret	2	11	8
Antall km på riksveg hvor SVV har ansvaret som har fått gul midtlinje	33,2	24,3	79,7
Antall km nye kollektivfelt	2,7	1,4	3,1
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	14,3	14,4	23,1
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	41,6	24,6	59,7
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	2	2	9
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	25	33	62
<b>Trafikksikkerhet</b>			
Antall km ny firefelts riksveg som SVV har ansvaret for med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	14,1	7,7	33,4
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger som SVV har ansvaret for	6,2	8,1	0
Antall km riksveg som SVV har ansvaret for med etablert forsterket midtoppmerking	196,8	164,5	165,7
<b>Miljø</b>			
Antall boliger hvor det er gjort tiltak etter forurensingsforskriftens grenseverdi (42 dB)	21	13	11
Gjennomsnittlig CO <sub>2</sub> -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	82	71	60
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO <sub>2</sub> <sup>3</sup>	1 av 7	0 av 7	0 av 7 <sup>4</sup>
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM <sub>10</sub> <sup>5</sup>	0 av 8	2 av 8	0 av 8
<b>Trafikant og kjøretøy</b>			
Totalt antall registrerte kjøretøy <sup>6</sup>	3 299 723	3 333 776	4 004 063
Antall elektriske drevne kjøretøy	145 559	203 538	271 852
Antall hydrogendrevne kjøretøy	104	144	156
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)	1 106 784	1 133 555	1 429 274
Antall produserte førerkort (ca.)	464 400	435 400	452 700

<sup>1</sup> Produksjonstallene viser tiltak som ble ferdigstilt det enkelte år.

<sup>2</sup> I 2017 hadde 81,5 pst. av riksvegnettet tilfredsstillende dekketilstand basert på detaljerte måledata og klassifisering av tilstand uavhengig av trafikkmengde, mens 92 pst. tilfredsstilte kravene til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandarden (R610). Merk at i Årsrapport 2017 ble det oppgitt en andel som tilfredsstillter krav til R610 på 90,2 pst., dette var en feilberegning.

<sup>3</sup> Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Bærum, Drammen, Lillehammer, Oslo, Stavanger og Trondheim.

<sup>4</sup> Måledata for 2019 er ikke kvalitetssikret på publiseringstidspunktet. Rådata viser imidlertid at det er svært usannsynlig at noen kommuner bryter grenseverdien for NO<sub>2</sub>.

<sup>5</sup> Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Drammen, Fredrikstad, Grenland, Mo i Rana, Oslo, Stavanger og Trondheim.

<sup>6</sup> Tallet inkluderer personbiler, varebiler, kombinerte biler, lastebiler og busser.



Utforming av motorveg. Foto: Knut Opeide



Høst og siste asfalten på plass. Foto: Linda Pettersen

# 3

## Årets aktiviteter og resultater

I del 3.1 presenteres Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2019 innenfor hvert av hovedmålene for transportpolitikken i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.

I del 3.2 presenteres informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2019.

I vedlegg 1 gis en ytterligere omtale av enkelte mål og resultater for 2019.

## 3.1 Resultater og måloppnåelse 2019

### 3.1.1 Hovedmål framkommelighet

👉 **Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.**

#### Transportområdet

Transportområdet omfatter de oppgaver og tjenester som Statens vegvesen utfører for alle veieiere. Sentrale områder er transportstyring, som inkluderer vegtrafikksentralene, Nasjonal vegdatabank (NVDB), dataanalyser til transportformål, trafikkisikkerhet og beredskap, samt regelverksutvikling, regulering og digitalisering av vegtransport. I 2019 har Statens vegvesen gjort nødvendige forberedelser for å ivareta et nasjonalt beredskapsansvar for hele vegnettet fra 1.1.2020.

Som en konsekvens av at ansvaret for innkreving og forvaltning av bompenger er fordelt på mange flere aktører, har etaten gjort forberedelser til å ivareta en tydeligere myndighetsrolle for hele bompengesektoren i Norge. Dette gjennom å påse at mest mulig av bompengene som bilistene betaler inn går til formålet og at systemene er sikre slik at personvernet ivaretas.

Utvikling av ny teknologi og muligheter som ligger innen Intelligente transportsystemer og -tjenester (ITS) vil påvirke ansvars- og rollefordeling i transportsektoren. Et digitalt vegnett stiller andre og nye krav til myndighetsrollen enn det det fysiske vegnettet gjør. Den teknologiske utviklingen går fort og en stadig større andel av bilparken har nettoppkobling og styringsautomatikk. Det innebærer at utviklingen innen automatiserte transporter skjer raskt, og dette får konsekvenser både for vegholder og brukere. Målet er å bedre trafikkisikkerheten ytterligere. Utviklingen innen ITS-området generelt gjør det mulig å gjøre transporten sikrere, mer effektiv og bærekraftig samt gi økt kapasitetsutnyttelse. Nøkkelen ligger i datatilgang, datautvikling, dekning, og tilgang på strøm.

Regulatorrollen innenfor vegtransportområdet handler blant annet om å levere grunnlag for lover og forskrifter, utarbeide retningslinjer, være en kunnskapsbank for myndigheter og forvaltning, definere eierskap til data og deling av ansvar mellom offentlige og private aktører, og å sikre at ITS-løsninger som brukes i Norge er i overensstemmelse med lov- og regelverk. Regelverkskompetansen skal bygge på forskning, kunnskap om teknologisk innovasjon innenfor transportsektoren samt nasjonalt og internasjonalt samarbeid og samhandling. Ved innfasing av ny teknologi vil krav til teknologisk modenhet og sikkerhet ved bruk på vegnettet bli avgjørende, og med dette vil internasjonale standarder og felleseuropeisk regelverk få økende betydning. Innenfor dette feltet har vi en aktiv rolle for å sikre at norske behov og interesser blir hensyntatt og verdsatt, og er medvirkende til et sammenhengende tjenestenivå i Europa fordi det er av stor betydning for Norge og norsk næringsliv. Rollen innebærer også et ansvar for å utvikle forståelse og holdningsendring for overgang til et mer bærekraftig transportsystem.

## Drift, vedlikehold og forvaltning

### God og trafikksikker framkommelighet på vegnettet

Driften av vegnettet ble i 2019 gjennomført i henhold til standard for drift og vedlikehold av riksveger R610.

Driftskontraktene som ble inngått i 2019 avløste primært kontrakter med oppstart i 2014. Justert for prisvekst, volumendringer og lokale endringer var prisveksten nærmere 50 pst. sammenlignet med 2014-kontraktene. Det er vanskelig å isolere årsaker til prisveksten fra 2014, men nedkortet varighet på en rekke kontrakter som følge av forberedelse til regionreformen og avvikling av sams vegadministrasjon, er trolig hovedårsaken til prisveksten. I snitt var det 2,3 tilbydere pr. driftskontrakt utlyst i 2019. Til sammenligning var det tilsvarende 3,9 tilbydere pr. kontrakt i 2018 og 4,9 i 2017. Totalt sett er det grunn til å tro at usikkerhet i markedet knyttet endringer som følge av avviklingen av sams vegadministrasjon prises inn i entreprenørens tilbud.

Kontraktene er i kontinuerlig utvikling for å tilpasses oppdaterte krav, teknologiutvikling m.m. Endringene skal på sikt bidra til økt effektivitet og økt måloppnåelse innenfor drift og vedlikehold av riksvegene. Samtidig kan endringer i kontraktene påvirke prisene. Blant annet er det satt krav til maskinpark og maskintyper og krav til at hovedentreprenøren skal utføre arbeidet med eget utstyr og mannskaper for å sikre god nok kvalitet og forhindre at entreprenøren tar for stor risiko med utførelsen. I tillegg er det i enkelte kontrakter satt krav til en høyere andel lærlinger. Oppgjørsform for salting og strøing ble endret fra kompensasjon for mengde, til tidsbruk fra 1. september 2018. Slike krav innebærer i mange sammenhenger til økte kostnader.

Vinteren 2018/2019 resulterte i en nedgang i saltforbruket med 26 pst. fra sesongen før. Saltmengde avhenger i stor grad av værforholdene, og med kun ett års erfaring, er det vanskelig å si hvor mye av nedgangen som eventuelt kan knyttes til endrede betingelser i kontraktene.

Innsats til vedlikehold og fornying har resultert i at forfallet i 2019 ble redusert. Det er først og fremst prioriteringen av utbedring av tunneler på TEN-T vegnettet for å ivareta EUs krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene som bidrar til at forfallet samlet sett reduseres. For øvrige vegobjekter har forfallet økt.

Målinger viser at om lag 92 pst. av riksvegnettet tilfredsstillte kravene til spor og jevnhet i etatsens standard for vedlikehold (R610). Dette er en svak økning fra 91,5 pst. året før.

### Oppfølging av driftskontrakter

Ved inngangen av året settes det et plantall for hvilke stikkprøver som skal gjennomføres i løpet av året i den enkelte kontrakt. Gjennom året kan det vise seg at det er behov for utvidet kontroll i enkelte kontrakter. Da disse kontrollene ikke er en del av plantallet kan en slik omprioritering føre til redusert måloppnåelse, selv om antall kontroller øker. Måloppnåelsen i siste del av året har vært lavere enn forventet. Dette henger sammen med manglende kapasitet og omorganisering.

Totalt ble det gjennomført 15 965 kontroller hvor 13 161 var planlagte stikkprøvekontroller for året 2019. Totalt ble 79 pst. av alle planlagte kontroller utført. Dette er en forbedring fra 2018 der 76 pst. av planlagte kontroller ble gjennomført.



Av de gjennomførte kontrollene var det 99 pst. uten feil eller mangler.

**Tabell 3.1 Omfang av stikkprøvekontroll av driftskontrakt i 2019.**

	Riksveg	Gang- og sykkelveg langs riksveg	Sum
Antall planlagte stikkprøvekontroller for året	9 021	4 140	13 161
Antall gjennomføre stikkprøvekontroller	10 631	5 334	15 965
Antall planlagte stikkprøvekontroller uten mangler	10 187	5 234	15 421

Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Riksvegnettet i Norge er som hovedregel åpent og tilgjengelig hele året, men bl.a. fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert framkommelighet. Antallet framtidige stengninger ventes å bli redusert som følge av tiltak på vegnettet som er under utbygging. Mange av stengningene skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2018–2019 var rv. 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 261 timer, E134 Haukelifjell 78 timer og E6 Saltfjellet 148 timer.

**Tabell 3.2 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt.**

Strekning	Fjellovergang	Timer stengt vinteren 18/19
E6 Trondheim–Kirkenes	E6 Saltfjellet	148
	E6 Kvæangsfjellet	136
	E6 Sennalandet	116
	E6 Hatter	59
E16/rv. 7/rv. 52 Oslo–Bergen	E16 Filefjell	15
	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	34
	Rv. 7 Hardangervidda	261
E10 Å–Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	275
E6/rv. 70 Oslo–Kristiansund	E6 Dovrefjell	23
E16/rv. 7/rv. 52/rv. 5 Oslo–Florø	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	34
E134 Drammen–Haugesund	E134 Haukelifjell	78

### Framkommelighet på riksveg

Statens vegvesen har i 2019 arbeidet med å definere indikatorene «stengt riksveg målt i antall timer» og « redusert framkommelighet » på riksvegnettet i form av timer som er knyttet opp mot etappemål 1 om at « Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig ». Det ble lagt spesielt vekt på at indikatoren skal kunne beskrive/tolke årsakene til det som registreres og rapporteres, slik at det blir mulig å drøfte hvordan ressursbruken kan bidra til forbedringer. Det gjelder særlig hva som kan oppnås med drifts- og vedlikeholdsmidlene.

Indikatoren « Framkommelighet på riksveg » ses i sammenheng med indikatoren « Stengt riksveg » da de begge i det store og hele har samme type årsak. Hendelser knyttet til vær og vind, flom og ras, arbeid på veg, trafikkulykker m.m. vil enten kunne gi timer med stengt riksveg eller timer med forsinkelse avhengig av hvordan en greier å løse trafikkavviklingen på stedet. I prinsippet vil en registrere om vegen er åpen, har redusert framkommelighet eller er stengt i den ene eller begge retninger.

Det gjenstår arbeid med å definere data og dataregistreringsrutiner for at indikatoren skal gi konsistente data. Dataene skal behandles i det nye Hendelsesbaserte toppsystemet (HBT) som planlegges produksjonssatt ultimo 2020. Statens vegvesen vil framover vurdere om framkommelighetsindikatoren skal vurderes opp mot «oppetid» på veg.

## Oppfølging av bru- og tunnelområdet

### Bruinspeksjoner

I 2019 gjennomførte Statens vegvesen 14 234 rutinemessige inspeksjoner på bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner. Dette er 99,9 prosent av de planlagte inspeksjonene. 15 enkelinspeksjoner i Hordaland er ikke gjennomført i 2019 på grunn av kapasitetsproblemer mot slutten av året. Disse 15 bruene ble inspisert i 2018.

Håndbok N401 Bruforvaltning fylkesveg og håndbok R411 Bruforvaltning riksveg åpner for at man kan øke inspeksjonsintervallet dersom en ROS-analyse viser at dette er forsvarlig. Ved å gjennomføre ROS-analyser har man redusert antall inspeksjoner i 2019 sammenlignet med 2018, med 2788 inspeksjoner.

Det ble i 2019 ferdigstilt to nye arbeidsprosesser for bruinspeksjon som skal sikre enhetlig og god planlegging, utførelse og oppfølging av bruinspeksjoner i Statens vegvesen. I tillegg er det foretatt revisjon av veileder som beskriver hvordan bruinspeksjon utføres.

### Tunnelinspeksjoner

Tunnelinspeksjonene ble i 2019 gjennomgått systematisk og det ble lagt vekt på gjennomføring av inspeksjoner og vurderinger av funn og avvik i forhold til tunnelsikkerhetsforskrift, samtidig som det var tett oppfølging av utbedringer gjort i tunnelene for å kunne lukke avvik.

Alle tunneler omfattet av Tunnelsikkerhetsforskriften og Tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m. (TSF) skal være gjenstand for periodisk inspeksjon minimum hvert sjette år. I 2019 var det planlagt 91 periodiske inspeksjoner av tunnel på riks- og fylkesveg. Fire inspeksjoner ble ikke gjennomført som planlagt. For tre av disse skyldes det pågående tunneloppgraderingsarbeid i tunnelen, mens den siste ikke ble gjennomført på grunn av manglende kapasitet mot slutten av året.

### Status for tunnelutbedringsprogrammet

Som følge av kostnadsøkninger på flere tunnelprosjekter vil i hovedsak kun kritisk forfall og andre forhold som er viktige for tunnelenes sikkerhet utbedres samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Dette innebærer at ordinært strukturelt forfall i tunnelene i hovedsak må utbedres senere. På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på TEN-T-vegnettet prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på det øvrige riksvegnettet i all hovedsak ikke vil kunne gjennomføres innen 2022/2023 som tidligere forutsatt, men vil bli utsatt til etter 2023. Prioriteringen av tiltak vil derfor måtte vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033.

## Veginvesteringer

Statens vegvesen har utarbeidet arbeidsrutiner og innført krav om kostnadsstyring og endringslogg i plan – og utbyggingsfasen i henhold til statens prosjektmodell. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å forbedre arbeidsrutiner og interne krav for å sikre god kostnadsstyring i for alle prosjekter for å oppnå mer veg for pengene.

Statens vegvesen viderefører arbeidet med en samlet oversikt over prosjekter over 1 000 mill. kr som skal ha KVVU-estimat, styringsmål og endringslogg i planfasen.

Statens vegvesen åpnet 153,5 km nye riksvegstrækninger for trafikk i 2019. Av dette var 33,4 km firefelts veg. Tabellen under gir oversikt over strækninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr.

**Tabell 3.3 Strækninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr.**

Vegnr/Strækning	Rute	Fylke	Prosjektbeskrivelse	Prognose for sluttkostnad (mill. kr)	Antall km
Rv. 110 Ørebekk–Simo	1a	Østfold	Prosjektet har omfattet utvidelse til firefelts veg på en 1,4 km lang strækning på rv. 110 mellom Ørebekk og Simo i Fredrikstad kommune. Prosjektet har også omfattet en ny og utvidet bru over Seutelva, samt tilhørende sykkelveg og fortau på strækningen.	922	1,4
E39 Bjørset–Skei	4a	Sogn og Fjordane	Prosjektet har omfattet utvidelse av eksisterende veg på en om lag 11 km lang strækning på E39 mellom Bjørset og Skei i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfattet også bygging av sykkelveg mellom Indre Årdal til Skei, samt utbedring av et skredpunkt.	846	11,1
E134 Gvammen–Århus	5a	Telemark	Prosjektet har omfattet bygging av en om lag 11 km ny veg på E134 mellom Gvammen og Århus i Telemark. Prosjektet har omfattet bygging av en om lag 9 km lang tunnel.	2 290	11,6
E134 Seljord–Åmot	5a	Telemark	Prosjektet har omfattet utbedring av fire delstrækninger på E134 i Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje kommuner i Telemark.	370	5,6
Rv. 13 Ryfast (delåpning av prosjektet - Ryfylketunnelen)	5a	Rogaland	Prosjektet har omfattet bygging av to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er 5,7 km lang og Ryfylketunnelen er 14,3 km lang.	8 115	14,5
E16 Bagn–Bjørgo	5c	Oppland	Prosjektet omfattet delvis omlegging og delvis utbedring av eksisterende veg til tofelts veg med 8,5 m bredde. Prosjektet omfattet bl. a. bygging av en 4,3 km lang tunnel med forbikjøringsfelt i stigningen mot Bjørgo.	1 555	11,0
E16 Sandvika–Wøyen	5c	Akershus	Prosjektet omfattet bygging av firefelts veg på en om lag 3,5 km lang strækning mellom Sandvika og Wøyen i Akershus. Prosjektet omfattet bl.a. bygging av en 1,9 km lang tunnel, samt en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i Hamangområdet i Sandvika.	4 271	3,5
E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	6a	Trøndelag	Prosjektet omfattet bygging av firefelts veg på en om lag 8 km lang strækning mellom Jaktøya og Sentervegen i Trøndelag.	2 813	8,4
Rv. 70 Tingvoll–Meisingset	6e	Møre og Romsdal	Prosjektet omfattet utbedring av eksisterende veg på en om lag 9 km lang strækning mellom Tingvoll og Meisingset i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. På en kortere strækning ved Meisingset er det bygget ny veg i ny trasé. Prosjektet omfatter også bygging av gang- og sykkelveg på en om lag 4 km lang strækning ved Meisingset.	456	8,7
Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	7a	Nordland	Prosjektet omfattet bygging av firefelts veg på en strækning på om lag 5 km mellom Hunstadmoen og Thallekrysset i Bodø kommune i Nordland. Prosjektet omfattet bl.a. bygging av en om lag 3 km lang tunnel mellom Hunstadmoen og Bodølv.	2 681	5,4
E6 Helgeland nord	7a	Nordland	Prosjektet omfattet utbedring og utbygging av til sammen om lag 50 km lang strækning mellom Korgen og Bolna i Hemnes og Rana kommuner i Nordland. Prosjektet har i hovedsak omfattet utvidelse av vegbredden, utretting av svinger samt forsterkning av veggen bæreevne.	2 375	48,9
Rv. 77 Kjernfjellet	7a	Nordland	Prosjektet har omfattet bygging av en om lag 4 km lang tunnel gjennom Kjernfjellet i Saltdal kommune i Nordland.	647	4,9
E6 Helgeland nord, Krokstrand–Bolna	7a	Nordland	Prosjektet er en del av Helgeland nord, og har omfattet utbedring av en om lag 13 km lang strækning i Rana kommune i Nordland.	308	13,0
<b>Sum</b>					<b>148,0</b>

## Endring av infrastrukturen

Tabell 3.4 Endringer i 2019 på infrastrukturen hvor Statens vegvesen har ansvaret

	Mål 2019	Resultat 2019	Avvik
Antall km vegnett utbedret med gul midtstripe	103,1	79,7	-23,4
Antall km ny firefelt veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	51,7	33,4	-18,2
Antall midtrekkverk bygd på to- og trefelts veger	1,5	0	-1,5
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	47,9	165,7	117,8
Antall skredusatte strekninger/punkt utbedret	6	8	2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder	33,4	23,2	-11,2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	76,2	59,7	-16,5
Antall km nye kollektivfelt	2,6	3,1	0,5

### Gul midtlinje

På vegnettet hvor Statens vegvesen har ansvaret ble 80 km veg utbedret slik at vegbredden tilfredsstilte kravet om å etablere gul midtlinje. Målet var 103 km, og avviket skyldes i hovedsak at måltallet er satt for høyt for prosjektet E6 Helgeland nord i Nordland.

### Ny firefelts veg

Målet for 2019 var at Statens vegvesen skulle åpne 51,7 km firefelts veg for trafikk. Resultatet ble 33,4 km. Avviket skyldes at prosjektene E134 Damåsen-Saggrenda i Viken og E39 Eiganestunnelen i Rogaland åpnes først i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019. I tillegg åpnet en delstrekning (Ryfylketunnelen) av prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland for trafikk i 2019. Resterende delstrekning (Hundvågtunnelen) åpnes for trafikk i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019.

### Midtrekkverk og forsterket midtoppmerking

Målet for 2019 var at det skulle bygges 1,5 km midtrekkverk på to- og trefelts veger hvor Statens vegvesen har ansvaret. Resultatet ble 0 km. Avviket skyldes at prosjektet E134 Damåsen-Saggrenda åpnes for trafikk i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019. Ved utgangen av 2019 var det i alt om lag 344 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk på veger hvor Statens vegvesen har ansvaret.

Statens vegvesen etablerte forsterket midtoppmerking på om lag 166 km riksveg i 2019, mens målet var om lag 48 km. Hovedgrunnen til avviket er at etablering av forsterket midtoppmerking gir best resultat når det utføres i forbindelse med dekkelegging, og at disse tiltakene derfor må ses i sammenheng. Dekkeleggingsprogrammet var ikke tilstrekkelig avklart til at det ble satt mål ved inngangen av året for etableringen av forsterket midtoppmerking i forbindelse med dekkeleggingen. Studier viser at forsterket midtoppmerking gir svært god trafikksikkerhetsnytte sett i forhold til tiltakets kostnad.

### Skredsikring

Statens vegvesen utbedret åtte skredusatte punkt i 2019. Målet var seks skredpunkter. Avviket skyldes i hovedsak at det er utbedret flere punkt i forbindelse med prosjektet rv. 70 Gråura i Møre og Romsdal enn lagt til grunn for måltallet.

### Gående og syklende

Statens vegvesen hadde mål om å tilrettelegge 76,2 km veg for gående og syklende i 2019, hvorav 33,4 km i byer og tettsteder. Resultatet ble 59,7 km, hvorav 23,2 km i byer og tettsteder. Avviket for tilrettelegging i byer og tettsteder skyldes i hovedsak at prosjektet E39 Eiganestunnelen i Rogaland åpnes for trafikk i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019.

### Kollektivfelt

Det ble etablert 3,1 km kollektivfelt langs vegnettet hvor Statens vegvesen har ansvaret i 2019. Målet var 2,6 km, og avviket skyldes måltallet er satt for lavt for prosjektet E8 Tana bru i Troms og Finnmark.

### Riksvegferjer

Statens vegvesen har gjennomført et utredningsarbeid for å utvikle ferjemarkedet fram mot 2050. Det er satt i gang en rekke tiltak på grunnlag av utredningsarbeidet. I 2019 er blant annet markedsoversikt for det norske ferjemarkedet oppdatert. Videre gjennomførte Statens vegvesen våren 2019 en vellykket ferjekonferanse der rederiene, mange av deres underleverandører og innkjøperne av ferjetjenester var samlet for blant annet å diskutere neste runde med utlysning av ferjekontrakter.

I forbindelse med omorganiseringen av Statens vegvesen ble ferjeområdet samlet til én enhet, i tråd med anbefalingene fra utredningsarbeidet for å utvikle ferjemarkedet. Statens vegvesen mener nå at ferjeområdet er organisert på en måte som vil gjøre etaten til en bedre innkjøper av ferjetjenester, og bedre rustet til å bidra til leverandørutvikling.

Ferjedriften har i 2019 vært inne i en hektisk periode med utlysninger samtidig med omorganiseringen av Statens vegvesen. Oppstart av et virksomhetsutviklingsprosjekt som blant annet skal bedre styringsinformasjonen for riksvegferjedriften måtte utsettes til 2020, men det er startet et forberedende arbeid med å detaljere innhold og omfang av prosjektet.



Ferge - E6 Bognes–Skarberget. Foto: Steinar Svendsbakken

### Ferjetilbudet ved utgangen av 2019

Det var totalt 16 ferjesamband på riksvegnettet ved utgangen av 2019.

Tabell 3.5 Ferjetilbudet ved utgangen av 2019 (vintertilbudet)

Veg	Samband	Ferjer (antall/PBE) <sup>1)</sup> (ev. suppl. ferje i parentes)	ÅDT (PBE)	Frekvens Avganger pr. døgn (antall)	Åpnings- tid hverdager (timer)	Gjen- stående kjøretøy (pst.)
Rv. 19	Moss–Horten	5/1000 (1/212)	10 815	54	19	10,1
E39	Mortavika–Arsvågen	4/930	7 458	70	24	0,2
E39	Sandvikvåg–Halhjem	4/720	5 182	44	24	
E39	Oppedal–Lavik	3/360 (1/95)	3 189	52	24	0,7
E39	Anda–Lote	2/240	2 199	53	24	0,1
E39	Festøy–Solavågen	2/244	3 288	42	24	0,1
E39	Volda–Folkestad	1/90	1 137	32	18	0
E39	Molde–Vestnes	4/504	4 415	45	24	1,8
E39	Halsa–Kanestraum	3/235	2 432	50	24	3,1
Rv. 13/ Rv. 55	Vangsnes–Hella–Dragsvik	2/150 (1/45)	1 303	28	20,5	0,3
Rv. 13	Nesvik–Hjelmeland	2/155	1 203	62	21	0,3
Rv. 13	Lauvvik–Oanes <sup>2)</sup>	1/110	2 730	41	24	1,5
Rv. 5	Fodnes–Mannheller	2/220	3 709	56	24	0,9
E6	Bognes–Skarberget	1/120 (1/50)	780	15	22	
Rv. 827	Drag–Kjøpsvik	1/120	604	9	18	
Rv. 85	Bognes–Lødingen	2/240 (1/100)	1 036	11	19	
Rv. 80	Bodø–Moskenes–Værøy–Røst	2/240 (2/200)	341	2	17	

<sup>1)</sup> PBE angir antall kjøretøyer pr. døgn omregnet til personbilenheter avhengig av lengden. Eksempelvis er et vogntog på 19 meter 10,7 PBE.

<sup>2)</sup> Sambandet opphørte som riksvegferjesamband 30.12.2019 kl. 12:00

Det var i 2019 driftsoppstart for ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og E39 Halhjem–Sandvikvåg. Oppstart av førstnevnte samband gikk uproblematisk mens oppstart av E39 Halhjem–Sandvikvåg var krevende grunnet forsinkelser ved levering av nye ferjer. Selv om det ble igangsatt avbøtende tiltak (innleie av alternativt materiell) var det en del kanselleringer og forsinkelser i perioden januar–mai 2019. I denne perioden gikk 97,4 pst. av planlagte avganger. 2,1 pst. av disse var forsinket iht. ruteplan.

Ferjesambandet rv. 13 Lauvvik–Oanes opphørte som riksvegferjesamband ved åpning av Ryfylketunellen 30. desember 2019. Sambandet driftes nå som et kommersielt samband.

Statens vegvesen signerte i 2019 nye kontrakter for drift av E39 Molde–Vestnes, E39 Halsa–Kanestraum og rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik. Grunnet forventet trafikkvekst og for å øke nytten til de reisende økes både frekvens og kapasitet i de nye kontraktene for E39-sambandene. Anskaffelse av ny kontrakt for drift av rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik ble gjennomført ved bruk av konkurransepreget dialog. Kontrakt om drift av verdens første hydrogen-elektriske ferje ble inngått i januar 2019. Hydrogen-ferjen skal settes i drift i løpet av 2021.

I 2019 var det for ferjedriften, totalt på riks- og fylkesveg, rapportert inn 60 hendelser (inklusive arbeidsulykker/personskader) til Sjøfartsdirektoratet. Dette er en økning på 8 hendelser fra 2018. Hendelsene er fordelt på 24 personulykker og 36 skipsulykker.

Sambandet rv. 19 Moss-Horten hadde et servicenivå (dvs. antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang) på 89,9 pst., en forbedring på 2,9 prosentpoeng fra 2018. Utfordringene skyldes at en høy andel kjøretøy blir stående igjen i perioder med mange reisende. Dette gjelder spesielt på hverdager mellom kl. 15 og 17 og i juli måned. Sambandet er imidlertid blant dem med høyest frekvens og ventetiden er derfor kort for dem som må stå over en avgang.

AutoPASS for ferje startet opp 1. januar 2019, og ved utløpet av året brukte ti riks- og fylkesvegferjer AutoPASS-brikker som betalingsmiddel innenfor det nasjonale ferjebilletteringssamarbeidet som inkluderer 92 samband. Øvrige ferjesamband i dette samarbeidet tok i løpet av 2019 i bruk det nye AutoPASS-ferjekortet som gjør det mulig for den reisende å benytte den samme rabattavtalen for begge betalingsmidlene. Sambandet rv. 19 Moss–Horten bruker også AutoPASS-brikker, men er ikke en del av det nasjonale samarbeidet.

## Transport i by

### Status for byvekstavgifter

Det er lagt opp til at byvekstavtalene reforhandles etter framleggelse og behandling av Nasjonal transportplan. Reforhandlinger med de fire største byområdene startet våren 2018, på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.

Ny byvekstavgift for Trondheimsområdet trådte i kraft i juni 2019, og er inngått mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Avtalen gjelder perioden 2019–2029 og erstatter bymiljøavtalen fra 2016. Den innebærer økt statlig bidrag til Metrobuss, midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med riksvegfunksjon, belønningsmidler og midler til knutepunkter og stasjonsutvikling. Akershus fylkeskommune (Viken fylkeskommune fra 2020) og kommunene Oslo, Bærum, Skedsmo (Lillestrøm kommune fra 2020) og Oppegård (Nordre Follo kommune fra 2020) har gitt lokalpolitisk tilslutning til fremforhandlet forslag til avtale for Oslo og Akershus. Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner har gitt lokalpolitisk tilslutning til fremforhandlet forslag til avtale for Nord-Jæren. I Bergensområdet er fremforhandlet forslag til avtale til lokalpolitisk behandling. De lokale partene i Bergensområdet er Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Etter lokalpolitisk behandling skal avtalene regjeringsbehandles før de trer i kraft.

Statens vegvesen er en viktig aktør i oppfølgingen av nasjonal transportpolitikk i byområdene. Statens vegvesen har ansvar for å lede de administrative forhandlingsutvalgene for forhandling/ reforhandling av byvekstavtalene, og leder de administrative koordineringsgruppene etter inngåelse av avtaler. Vegvesenet bidrar med faglige vurderinger og innspill i arbeidet med mandatene, til møtene i den politiske styringsgruppen og ellers i forhandlingsprosessen, samt i oppfølgingen av avtalene, inkludert rapportering. Statens vegvesen har et koordineringsansvar for de statlige etatene som deltar i arbeidet, og er hovedbindeleddet mellom etatene og departementene.

I de pågående reforhandlingene om byvekstavtaler er statens foreslåtte rammer (minus finansiering til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen) totalt 37,8 mrd. kr (ekskl. bidrag til Fornebubanen) i avtaleperioden, fordelt på følgende poster:

mill. kr. (2019-kr.)

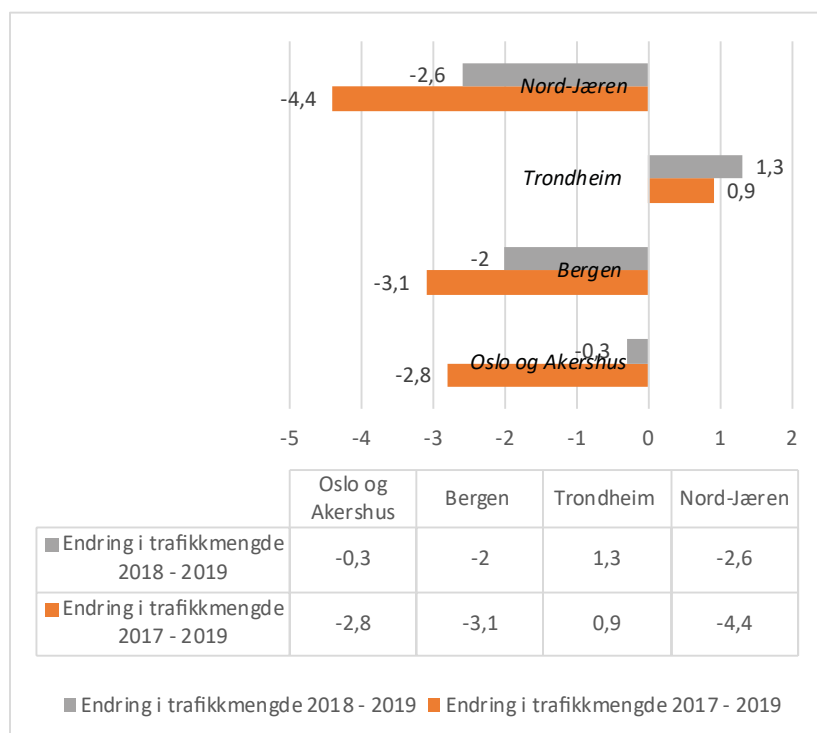
	Oslo og Viken	Bergen	Nord-Jæren	Trondheim	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksveg (kap 1320 post 30)	4 763	4 382	2 716	3 686	11 861
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	ikke fastsatt	3 443	5 029	1 700	8 472
Belønningsmidler (kap 1330 post 64)	3 502	3 350	2 531	2 724	9 383
<b>Totalt</b>	<b>8 265</b>	<b>11 175</b>	<b>10 276</b>	<b>8 110</b>	<b>29 716</b>

En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1330 post 63 og 64 gis under punkt 3.2. Ressursbruk 2019.

Byvekstavtalene har mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet), jf. Nasjonal transportplan 2018–2029. Statens vegvesen har ansvar for å koordinere og følge opp rapportering på et felles indikatorsett for byvekstavtalene.

### Trafikkutviklingen for persontransport med bil (Byindeks)

Trafikkutviklingen for persontransport med personbil ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i byvekstavtalene. Byindeks beregner endring i trafikkmengde for lette biler (kortere enn 5,6m) i avtaleområdene. Figuren under viser endring det siste året og endring fra 2017 til 2019.



Figur 3.1 Endring i trafikkmengde

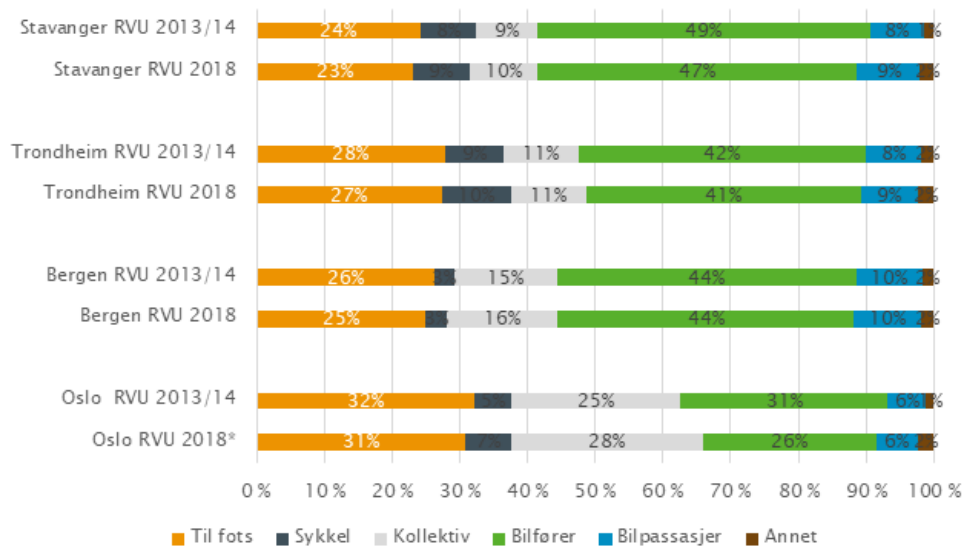


I Oslo og Akershus, Bergen og Nord-Jæren går trafikkmengden ned i tråd med nullvekstmålet. I Trondheim har det vært en liten økning.

### Endring i transportmiddelfordeling

Transportmiddelfordelingen nedenfor baserer seg på Nasjonal reisevaneundersøkelse. Uttaket er basert på et nasjonalt vektet datasett.

Figuren under viser transportmiddelfordelingen på hovedtransportmiddelet i de fire største bykommunene i 2013/14 og 2018. Reiser med hovedtransportmiddel innebærer f.eks. at kun sykkelturet hvor sykkel er hovedtransportmiddel er registrert. Dersom man sykler til stasjonen og tar tog videre, er reisen regnet som en togtur.



\*Uvektet resultat

**Figur 3.2** Transportmiddelfordeling i de fire største bykommunene (RVU 2013/14 og 2018)

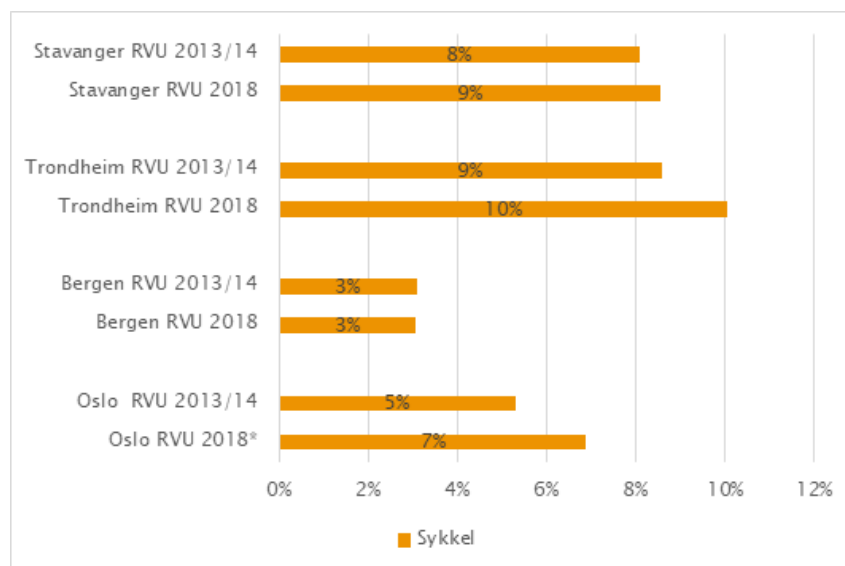
Figuren viser at bilførerandelen har gått ned eller hatt nullvekst i alle fire bykommunene.



**Kollektivtrafikk.** Foto: Knut Opeide

### Andel sykkelreiser

Figuren under viser andel sykkelreiser (der sykkel er hovedtransportmiddel) i forhold til totalt antall reiser i de fire største bykommunene i 2013/14 og 2018.



\*Uvektet resultat

**Figur 3.3 Sykkelandel i de fire største bykommunene (RVU 2013/14 og 2018)**

Figuren viser at sykkelandelen har en svak økning i alle byområdene med unntak av Bergen der den er den samme i 2018 som i 2013/14.

Målet i Nasjonal transportplan 2018–2029 er en sykkelandel på 8 pst. på landsbasis og 20 pst. i de største byene. Nasjonal sykkelandel har siden 2009 gått svakt oppover.

### Kollektivtransport

Ansvar for kollektivtransport er fordelt på flere forvaltningsnivåer og flere statlige aktører. Staten har et overordnet ansvar for den samlede transportpolitikken, inkludert å utvikle og fastsette rammevilkårene for kollektivtransport. Som sektoransvarlig skal Statens vegvesen ha oversikt over det totale bildet i kollektivsektoren, inkludert fylkeskommunal kollektivtransport og aktivitet i de største byområdene. Jernbanedirektoratet har gjennom jernbanereformen fått et overordnet ansvar for samspillet i kollektivtrafikken. Fylkeskommunene har ansvaret for lokal kollektivtransport, med unntak av jernbanen og infrastruktur på riksveg og kommunal veg. Kommunene har ansvaret for kollektivtiltak på det kommunale vegnettet og for areal- og parkeringspolitikken som igjen har en innvirkning på kollektivtransporten.

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 er det et mål om å ta veksten i persontransporten i storbyområdene med kollektivtransport, sykkel og gåing. For at kollektivtransporten skal framstå mer konkurransedyktig og attraktiv må tilbudsutviklingen samordnes på tvers av forvaltningsnivå, etater, transportmidler og transportselskap. Den teknologiske utviklingen med blant annet digitalisering og nye applikasjoner gir også flere muligheter til å utvikle mer effektive og klimavennlige mobilitetssystemer der man kombinerer ulike former for bærekraftig transport. Hvert år måler Statens vegvesen hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden i de fire største

byområdene. Hastigheten på kollektivtransport øker i Stavanger, mens den går ned i tre andre største byområdene i Norge (Oslo, Trondheim og Bergen). Årsakene kan være mange. I Osloområdet ser man over tid at blant annet økt andel el-biler i kollektivfelt medfører forsinkelser for bussene på flere strekninger. Det pågår et kartleggingsarbeid på dette i samarbeid med Ruter.

**Tabellen 3.6 Endring i hastighet for kollektivtransporten på veg i rushtiden i de fire største byområdene**

	Resultat 2019 (km/t)	Endring fra 2018(pst.)
Trondheim	27,1	- 2,2
Bergen	25,2	- 7,1
Stavanger	23,7	6,3
Oslo	23,1	-1,3

Indikatoren baserer seg på et definert stamlinjenett og årlige registreringer på dette linjenettet. Hastighetsindikatoren gir status over tilstanden for framkommeligheten for kollektivtransport på veg i de fire største byområdene. Ulike målemetoder og måling på ulike typer strekninger gjør at tallene ikke kan sammenlignes mellom byene.

### Oppfølging av Handlingsplan for kollektivtransport

Regjeringens Handlingsplan for kollektivtransport ble lagt fram sommeren 2018. Handlingsplanen bygger på regjeringens mål innen framkommelighet og klima. Statens vegvesen har i 2019 fulgt opp handlingsplanen gjennom en kartlegging av innfartsparkering langs veg i de ni største byområdene, arbeid med faglig oppdatering av håndbøker innen kollektivtransport og universell utforming samt bidrag i arbeid med et nytt kompetansesenter for samferdselsfag. Videre er det utarbeidet forsknings- og utviklingsrapporter innen trafikksikkerhet og framkommelighet ved holdeplass og nett for sykkel og kollektivtransport samt oppfølgingsarbeid på lav- og nullutslippsløsninger. Forskningsprogrammet Bedre by ble avsluttet i 2019. Det er arbeidet med å forbedre transportmodellene og videreutvikle en kollektivmodul i regional transportmodell (RTM). Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet erstatter tidligere nasjonale regnskap for sykkel, gåing og kollektivtransport. Her er også tall innen delemobilitet og lav- og nullutslippsløsninger inkludert.

### Universell utforming

Statens vegvesen bidrar til at hele reisekjeder blir universelt utformet gjennom prioritering av tiltak på eget vegnett, samarbeid med andre, nettverksarbeid og formidling.

Å oppdatere det faglige grunnlaget og innarbeide universell utforming i normaler, veiledere og kvalitetssystem, er et kontinuerlig pågående arbeid. Dette er grunnlaget for planlegging og gjennomføring av prosjekter. Det er gjennomført arbeid for å oppgradere veilederen for universell utforming av veger og gater. Veiledningshefter for holdeplasser, knutepunkt, rasteplasser og gangfelt er oppdatert i 2019. I 2019 er det også ferdigstilt sjekklister og prosessveileder som kan benyttes for å revidere planer og inspisere anlegg med hensyn til universell utforming. Dette gir et grunnlag for å ivareta universell utforming i planlegging og bygging av nye veganlegg og oppgradering av eksisterende infrastruktur.

Ved oppgraderinger vurderes tiltak på flere ledd i reisekjeden, der blant annet holdeplass og kryssing av veg sees i sammenheng. Deler av Statens vegvesens gang- og sykkelanlegg langs riksveg

inspiseres hvert år, med utbedring av mindre hindringer gjennom tiltak på deler av strekningene. Universell utforming innarbeides som krav i kjøp av tjenester m.m. Det stilles krav til universell utforming for nettbaserte selvbetjeningsløsninger. Fra 2018 gjelder oppdaterte krav til drift og vedlikehold som gir bedre tilgjengelighet hele året for alle kontrakter på riksveger. Statens vegvesen oppdaterte anbudsmalen for ferjer i 2015, og innen 2022 vil samtlige riksvegferjesamband ha kontrakter med oppdaterte krav til universell utforming.

Statens vegvesen har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjoner, andre transportetater og offentlige aktører innen fagområdet. Evakuering fra transportmidler og terminaler har vært et hovedtema for brukermedvirkningsforumet for veg- og sjøtransport i 2019. Statens vegvesen bidrar til økt kunnskap og kompetanse om universell utforming gjennom ulike FoU-aktiviteter i egen regi og sammen med andre. Det er satt i gang et arbeid for å framskaffe faglitteratur på universitetsnivå for universell utforming i transport. Det er publisert et hefte for å inspirere til å iverksette enkle tiltak. Temaet tilgjengelighetsinformasjon følges opp i samarbeid med Entur. Formidling skjer gjennom undervisning ved universitet og høyskoler, temadager i fylkeskommuner og kommuner, nettverk for universell utforming i kollektivtransporten i regi av BUFDIR, formidling av gode eksempler, veiledere og bidrag til veiledere som utarbeides av andre.

**Tabell 3.7 Statens vegvesens målrettede tiltak for universell utforming i 2019**

	Mål 2019	Resultat 2019	Avvik
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	10	9	-1
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	54	62	9

For 2019 var det mål om 54 flere holdeplasser med universell utforming på vegnettet hvor Statens vegvesen har ansvaret. 62 holdeplasser ble ferdigstilt i 2019, noen er oppgraderte holdeplasser mens de fleste er nybygde holdeplasser som del av vegutbygging.

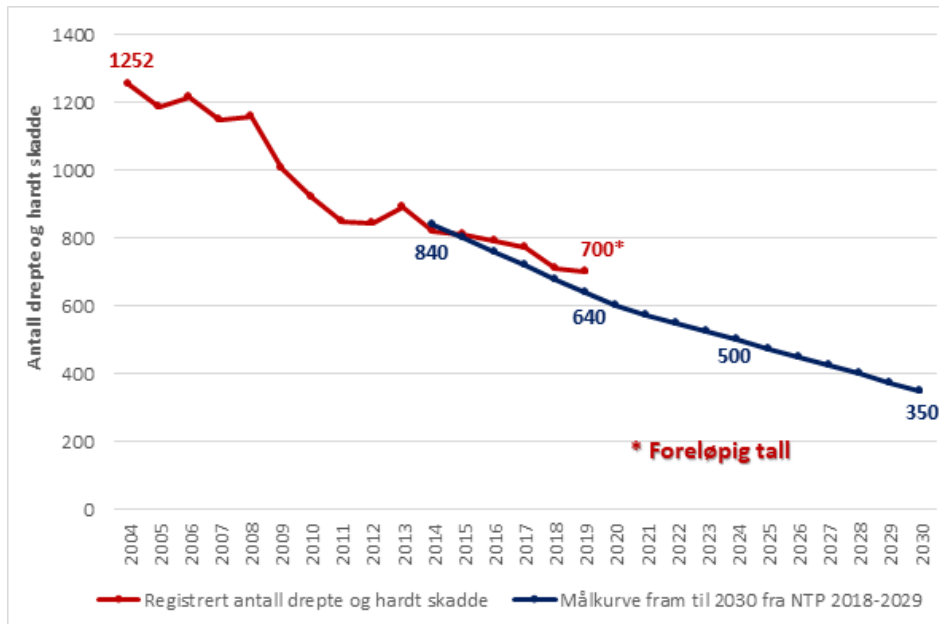
Statens vegvesen hadde et mål om ti flere kollektivknutepunkter (omstigningsholdeplasser) med universell utforming i 2019. Resultatet er ni kollektivknutepunkter ferdigstilt etter etatens retningslinjer. Dette er nybygde omstigningsholdeplasser som etableres i forbindelse med vegutbyggingsprosjekter.

### 3.1.2 Hovedmål transportsikkerhet

” Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.

#### Ulykkesutvikling

Foreløpige tall viser at 108 personer ble drept i vegtrafikken i 2019. Det er det samme antall som i 2018. Et foreløpig estimat viser at det var i underkant av 600 hardt skadde i 2019, hvilket er en svak nedgang sammenliknet med tallet for 2018. Vi forventer at summen av drepte og hardt skadde i 2019 vil være noe høyere enn det som er vist i målkurven i NTP 2018-2029, hvilket betyr at vi er på etterskudd sammenliknet med etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Dette er illustrert i figuren nedenfor.



**Figur 3.4 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2018–2029 (tall for 2019 er et foreløpig anslag)**

Etter år 2000 er antall drepte og hardt skadde redusert med om lag 55 prosent, mens trafikken har økt med 35 prosent. Det betyr at risikoen for å bli drept eller hardt skadd pr. kjørte km er redusert med om lag 67 prosent i løpet av de siste 19 årene.

### Hovedtrekk i ulykkesbildet i 2019

Antall drepte i vegtrafikken har holdt seg relativt stabilt de siste tre årene. Det er likevel en del variasjoner fra år til år med hensyn til hvordan de drepte er fordelt på alder, kjønn, trafikantgruppe, uhellstype og geografi. Variasjonene fra ett år til det neste skyldes likevel i overveiende grad statistiske tilfeldigheter.

I 2019 var det ingen barn under 16 år som omkom i trafikken. Dette er en viktig milepæl for trafikk-sikkerhetsarbeidet. Til sammenlikning omkom hele 103 barn i alderen 0 - 14 år i vegtrafikken i 1969, og dette viser med all mulig tydelighet at vi har lykket godt i arbeidet med å lage sikre trafikkmiljøer for barn og unge å ferdes i. Et annet gledelig resultat i 2019 var at ingen ble drept på moped.

Når det gjelder fordeling på uhellstyper er det sammenliknet med tidligere år et relativt lavt antall drepte i utforkjøringsulykker og i kryssulykker.

Hele 15 av de 108 drepte i 2019 var i Nordland fylke. Det betyr at det i Nordland var 6,6 drepte pr. 100 000 innbyggere, mens gjennomsnittstallet for Norge var 2,0 drepte pr. 100 000 innbyggere. Det svært høye antall drepte i Nordland kommer etter flere år med synkende antall, og med et rekordlavt antall drepte i 2018. Statens vegvesen vil følge den videre ulykkesutviklingen i fylket nøye, og vurdere behovet for særskilte tiltak.

### Statistikk fra ulykkesanalyser

Statens vegvesen foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg. Gjennom analysene klarlegges hendelsesforløp og årsaksfaktorer, med formål å forbedre trafiksikkerheten. I perioden 2005–2018

er 2 285 dødsulykker analysert med i alt 2 488 omkomne personer. Samlet for perioden var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 41 prosent av ulykkene. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i 22 prosent av ulykkene, mens 39 prosent av de omkomne i bil enten ikke brukte bilbelte eller brukte bilbelte feil. Forhold ved vegen og vegmiljøet har vært en medvirkende faktor i 28 prosent av dødsulykkene, og feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende til 24 prosent av dødsulykkene.

Ulykkesanalysearbeidet gjennomgikk i 2019 en strukturell endring fra regionale ulykkesanalysegrupper til en sentral ulykkesanalysegruppe. Hensikten er å styrke arbeidet og å gi en mer enhetlig praksis.

### **Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg**

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, storbykommunene, interesseorganisasjoner og en rekke andre aktører. Statens vegvesen sitt bidrag i tiltaksplanen omfatter både trafikant- og kjøretøyrettede tiltak, investeringer og drift/vedlikehold. Av totalt 136 oppfølgingstiltak i tiltaksplanen står Statens vegvesen oppført som ansvarlig for gjennomføring av 60, enten som eneste ansvarlig aktør eller med ansvar sammen med andre aktører. En gjennomgang av status for de ulike tiltakene vil foreligge i 2020.

### **Statens vegvesens bidrag til reduksjon i antall drepte og hardt skadde**

Det er beregnet at Statens vegvesen sine investeringer i 2019 gir en årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen fem drepte og hardt skadde. Målet i budsjettet for 2019 var en reduksjon med åtte drepte og hardt skadde. Avviket skyldes delvis en beklagelig regnefeil for ett av prosjektene og delvis utsatt åpning for enkelte prosjekter med god forventet virkning på trafikksikkerhet.

De beregnede virkningene gjelder kun investeringer. Bidrag fra Statens vegvesens øvrige tiltak, som f.eks. kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen, kommer i tillegg. I tillegg kommer også virkninger fra tiltak gjennomført av andre aktører som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier AS.

### **Forsterket midtoppmerking**

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det satt et mål om at det innen utgangen av 2019 skulle være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere, der gitte kriterier er oppfylt. Dette gjelder særlig krav om at asfaltert vegbredde skal være minimum 7,5 meter og at hensynet til fotgjengere og syklistene er tilstrekkelig ivaretatt. En gjennomgang viser at det ved utgangen av 2019 mangler forsterket midtoppmerking på mellom 200 og 300 km riksveg der kriteriene er oppfylt.

Forsterket midtoppmerking etableres i forbindelse med reasfaltering, hvilket betyr at tidspunktet for etablering styres av dekkeleggingsprogrammet. Det resterende antall km som tilfredsstillende kriteriene vil få forsterket midtoppmerking neste gang det legges asfalt på strekningen.

### **Utforkjøringsulykker**

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det ambisjon gitt tilstrekkelig årlige bevilgninger om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekker, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og

utbedring av sideterreng der det ikke er siderekker. Dette er gitt betegnelsen «minstestandard mht. utforkjøringsulykker.

I 2019 ble det gjennomført tiltak for å oppnå minstestandarden på 139 km av riksvegnettet, disse omfatter både nye veganlegg og veger der utbedring har skjedd etter trafiksikkerhets-inspeksjon. I 2019 ble det også gjennomført tiltak av et noe enklere omfang på ytterligere 28 km.

## Styrket og målrettet utekontrollinnsats

Andelen av de kontrollerte lette kjøretøyene med mangler har vært relativt stabil i flere år

Tabell 3.7 Antall kjøretøykontroller 2017–2019

	Antall kontroller 2017 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2018 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2019 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	88 313 (39 pst.)	82 611 (40 pst.)	77 734 (45 pst.)
Lette kjøretøy	55 495 (51 pst.)	62 626 (49 pst.)	52 679 (49 pst.)

I 2019 var det en økning i andelen kontrollerte tunge kjøretøy med mangler på om lag fem prosentpoeng. Den positive utviklingen anses å være et resultat av økt målretting, og bedre verktøy for å sikre dette. Det samlede antallet kontrollerte kjøretøy har gått noe ned som følge av at det tar lengre tid å kontrollere kjøretøy med flere feil. Dette har også sammenheng med at vi begynner å se resultater av innføring av nytt risikoklassifiseringssystem.

Viktige fokusområder for utekontrollen er fremdeles, ved siden av kontroll av vinterutrustning, kjøre- og hviletid, lastsikring og kabotasje. Test av bremses er også høyt prioritert, og utgjør om lag ti pst. av alle kontrollene på tunge kjøretøy. Antallet tungbilkontroller er noe redusert som følge av innsatsen til vinterutrustningskontroller. Bilbeltekontrollene har vært rettet mot grupper der andelen som bruker bilbelte er relativt lav og det har vært en liten nedgang i andelen gebyrbelagte.

For å følge opp oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å iverksette strategien for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrollatene, har Statens vegvesen økt og formalisert samarbeid med andre etater i Norge. Med bakgrunn i dette har det vært gjennomført flere regionale samarbeidskontroller der temaet var transportkriminalitet.

Det er etablert et særskilt samarbeid med Arbeidstilsynet om gjennomføring av kontroll etter allmenngjøringsbestemmelsene, hvor Statens vegvesen i løpet av 2020 vil få hjemmel til å innhente lønnsopplysninger på vegne av Arbeidstilsynet.

## Bilbeltebruk

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for 2019 viser at 97,2 prosent av førerne bruker bilbelte i lette kjøretøy innenfor tettbygd strøk, 98,0 prosent utenfor tettbygd strøk og 97,7 prosent på motorveg. Sammenliknet med 2018 var det en svak nedgang i bilbeltebruken utenfor tettbygd strøk og en økning på motorveg. Bilbeltebruken blant førere innenfor tettbygd strøk er uendret.

For tunge kjøretøy var bruksprosenten i 2019 på 86,5. Dette er en svak nedgang sammenliknet med resultatet for 2018.

## Automatisk trafikkontroll (ATK)

I 2019 var det 272 punkt-ATK og 29 vegstrekninger med streknings-ATK. Det ble anlagt ett nytt punkt-ATK (Lørentunnelen i Oslo). Det ble ikke anlagt nye strekninger med streknings-ATK i 2019.

## Regelverksutvikling

Statens vegvesen har et ansvar for regelverksutvikling, dvs. utvikling av lover, forskrifter og normaler som er gitt med hjemmel i veglova §13, vegtrafikklovens §43 og ITS-loven. I regelverksutvikling inngår digitalisering, standardisering og harmonisering, samt regulatoriske problemstillinger for framtidens veg- og transportsystem. Statens vegvesen bidrar til regelverksutvikling innen veg- og vegtrafikkområdet i Norge gjennom å påvirke og å oppfylle forpliktelser om å implementere EU-regelverk innenfor rammen av EØS-avtalen. Staten deltar i de arbeid-/ekspertgrupper og komiteer i EU og under UNECE som har størst betydning for Norge. I 2019 har det vært lagt ned mye arbeid med de ulike rettsaktene innenfor mobilitetspakken del I, II og III, og nye forordninger under ITS-direktivet som følge av utvikling innenfor samvirkende ITS (C-ITS). Statens vegvesen innretter seg etter Samferdselsdepartementets EØS-strategi og de halvårlige arbeidsprogrammene.

Statens vegvesen deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. Statens vegvesen følger opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer blant annet å bidra til oppdatering i EØS-databasen av saker som berører Statens vegvesens ansvarsområder. I 2019 var det i EØS-arbeidet særskilt fokus på arbeidet med mobilitetspakken. Statens vegvesen har i 2019 deltatt i EUs regelverksarbeid i tilknytning til mobilitetspakken, herunder reviderte retningslinjer for TEN-T, bestemmelser knyttet til kabotasje og transport, vegsikkerhetsdirektivet, utfyllende bestemmelser på ITS og elektronisk bompengebetaling i Europa (EETS). Det har vært tett kontakt og godt samarbeid med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon i disse sakene.



**Automatisk trafikkontroll.** Foto: Knut Opeide



## Trafikksikkerhetskampanjer

Arbeidet med de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene Belte i buss, Fart, Oppmerksomhet og Del veien er videreført i 2019. Det ligger grundige faglige utredninger bak hver kampanje. Virkemidler som har vært tatt i bruk, er kampanjefilmer, bruk av sosiale medier, innholdsmarkedsføring, materiell i buss og kampanjeskilt langs veg. Lokale tiltak, beltekontroller og samarbeid med bransje har støttet opp om kommunikasjonstiltakene.

Mange ulykker skyldes uoppmerksomhet i trafikken. Gjennom oppmerksomhetskampanjen har vi satt temaet på dagsorden. Uoppmerksomhet handler ikke bare om mobilbruk bak rattet, men også andre aktiviteter som stjeler oppmerksomhet bort fra kjøringen. Evaluering viser at kampanjematerialet engasjerer, og indikerer at introduksjon av temaet kognitiv uoppmerksomhet i 2019 har hatt en effekt på bevisstgjøring av konsekvensen av uoppmerksom adferd. Utviklingen av et nytt skilt med trafikksikkerhetsinformasjon, med tema oppmerksomhet, er startet opp.

For fartskampanjen har 2019 blitt brukt til videre utredning. Temaet er komplekst, og det er utviklet en strategi for en ny fartskampanje basert på analyse av risikobilde og egnede teoretiske modeller. Nullpunkts-undersøkelse for evaluering er igangsatt. Utviklingen av et nytt skilt med trafikksikkerhetsinformasjon, med tema fart, er startet opp.

Belte i buss-kampanjen startet i 2015 som en oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Evalueringen våren 2019 viser at beltebruken i buss går noe ned sammenlignet med tidligere resultater. 69 prosent oppgir nå at de i stor eller svært stor grad bruker belte i buss med montert belte, mot 73 prosent høsten 2018 og 70 prosent våren 2016. Samtidig ser vi at kampanjen har bidratt til økt kunnskap og bevissthet om beltebruk i buss. Evalueringen viser at kampanjen gir en positiv holdning til bruk av belte i buss, og flere oppgir at de som følge av kampanjen har begynt å tenke over farene ved å ikke bruke belte.

I kombinasjon med markedsføring er nasjonale bussbeltekontroller et viktig virkemiddel i Belte i buss-kampanjen. Høsten 2016 startet vi for første gang med illeggelse av gebyr på kontrollene. Kontrolltallene har økt år for år. Høsten 2016 kontrollerte vi 8 345 passasjerer, og ila 161 gebyr. Høsten 2019 kontrollerte vi hele 18 166 passasjerer, og ila 661 gebyr.

Samspillkampanjen Del veien ble avsluttet i 2018 i sin nåværende form. Evaluering viser gode resultater på holdning og adferd når det kommer til kampanjens budskap om blikkontakt, lik rett til vegen og blindsoner. I 2019 ble det utredet hvorvidt kampanje fortsatt vil være et hensiktsmessig virkemiddel for å bedre trafikksikkerheten for de ulike trafikantgruppene i spennet mellom nullvekstmålet og nullvisjonen. Utredningsarbeidet vil fortsette i 2020.

## Oppfølging av funn i Vegtilsynsaker og tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport

Vegtilsynet har gjennom 2019 fokusert på hovedtemaene rekkverk og sideterreng, tunnelsikkerhet og helårssyklisten. Statens vegvesen har under året mottatt 20 tilsynsrapporter med 45 avvik og 18 observasjoner. Alle avvik er metodisk fulgt opp for å sikre at avvikene møtes med tilstrekkelige dokumenterte tiltak. Kritiske avvik følges opp særskilt i styringslinjen og ledelsens gjennomgåelse. Oversikten bygger på rapporter fra Vegtilsynet og viser vegsikkerhetstema som det har vært tilsyn på i perioden 2017–2019. Det er lukket mange avvik i 2019, og antall åpne avvik er sterkt redusert sett i f.t. utgangen av 2018.

Tabell 3.8 Tema for Vegtilsynets tilsynsrapporter rettet mot Statens vegvesen 2017–2019

År	Tema	Tilsyns saker	Avvik fra forrige år	Årets avvik	Avvik lukket	Åpne avvik
2017	Rekkverk og sideterreng	1		6	0	6
	Bru	1		5	0	5
	Trafikksikkerhetsinformasjon	4		5	2	3
	Arbeidsvarsling	2		4	0	4
	Klima	1		1	0	1
	Tunnelsikkerhet	1		5	0	5
<b>Sum</b>		<b>10</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>24</b>
2018	Rekkverk og sideterreng	1	6	8	0	14
	Bru		5			
	Trafikksikkerhetsinformasjon	2	3	2	3	3
	Arbeidsvarsling		4		4	
	Klima	8	1	34	7	27
	Tunnelsikkerhet	5	5	23	4	24
	Gang og sykkelveg	2		5	0	5
<b>Sum</b>		<b>18</b>	<b>24</b>	<b>72</b>	<b>18</b>	<b>73</b>
2019	Rekkverk og sideterreng	1	14	1	6	9
	Bru		5		5	
	Trafikksikkerhetsinformasjon	1	3	0	3	
	Arbeidsvarsling	1		6	4	2
	Klima		27		20	7
	Tunnelsikkerhet	5	24	4	23	5
	Gang og sykkelveg	7	5	12	4	13
<b>Sum</b>		<b>15</b>	<b>78</b>	<b>23</b>	<b>65</b>	<b>36</b>

På vegområdet er Statens vegvesen én av flere aktører som Statens havarikommisjon for transport (SHT) retter sikkerhetstilrådninger til. Statens vegvesen jobber aktivt med å følge opp tilrådingene og gjennomføre tiltak. Årlig lukkes derfor flere tilrådninger av Samferdselsdepartementet.

Det ble i 2019 fremmet i alt 20 sikkerhetstilrådninger på vegområdet for å redusere sannsynligheten for lignende ulykker. 15 av disse ble rettet til Statens vegvesen. For nærmere informasjon vises det til Statens havarikommisjon for transport sin egen årsrapport.

Ved inngangen til 2019 var 25 tilrådninger åpne. I løpet av året er seks av disse lukket. Ved inngangen til 2020 er 39 sikkerhetstilrådninger fremdeles til observasjon, hvorav 30 rettet helt eller delvis til Statens vegvesen. I statusmøtet med Samferdselsdepartementet medio desember 2019 ble åtte av de 30 foreslått lukket.

Tabellen nedenfor angir hvor mange av SHTs tilrådninger som berører Statens vegvesen, og hvor mange som fortsatt er åpne.

Tabell 3.9 Tiltrådninger fremmet av SHT i årene 2012–2019

År	Tiltrådninger fremmet totalt pr. år	Tiltrådninger fremmet som helt eller delvis berører SVV	Tiltrådninger fortsatt til observasjon (åpne)	Åpne tilrådninger som helt eller delvis berører SVV	Tiltrådninger helt eller delvis til SVV foreslått lukket desember 2019
2012	12	8			
2013	12	9			
2014	6	3			
2015	9	9	1	1	
2016	18	12	4	3	2
2017	16	10	5	4	3
2018	10	7	9	7	3
2019	20	15	20	15	
<b>Sum</b>	<b>103</b>	<b>73</b>	<b>39</b>	<b>30</b>	<b>8</b>

I vedlegg 2 følger en nærmere omtale av oppfølging av lukkede tilrådninger gitt til Statens vegvesen. Dette omfatter tilrådninger som tidligere ble lukket før tiltakene var gjennomført.

### 3.1.3 Hovedmål miljø

» Begrense klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser»

#### Utslipp fra vegtransport

##### Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter

Statistisk sentralbyrå (SSB) har ansvaret for klimagassrapporteringer samt rapportering av drivstoffomsetning og kjørelengder for veggående kjøretøy. Statens vegvesen tar derfor utgangspunkt i den langsiktige utviklingen fra SSB, supplert med salgsdata for drivstoff og utslippsfrie kjøretøy for å beskrive faktorer som påvirker klimagassutslipp fra transportsektoren.

I 2020 kom statistikk (SSB tabell 12578) som viste at i 2019 sank kjørelengden for den samlede bilparken med 436,8 mill. kilometer. Det var en økning i kjørelengde for utslippsfrie kjøretøy med 950,5 mill. kilometer. Økningen for ladbare hybrider var 289,9 mill. kilometer.

CO<sub>2</sub>-utslippene fra trafikken rapporteres årlig fra SSB. I 2019 kom statistikk som viste at i 2018 var utslippene fra vegtrafikken 9 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette er en økning på 2,8 pst. fra 2017, hovedsakelig på grunn av lavere omsetning av palmeoljebasert biodrivstoff. Bruken av mer klimavennlig avansert biodrivstoff gikk opp fra 138 millioner liter i 2017 til 190 millioner liter i 2018, dvs. en økning på 37 pst. Mengden norsk råstoff til biodrivstoff ble doblet i 2018, men er fortsatt kun rundt 1 pst. av total mengde. Foreløpige tall fra Miljødirektoratet for salg av biodrivstoff i 2019 viser en økning fra 497 mill. liter i 2018 til 641 mill. liter i 2019. Andelen avansert biodrivstoff økte fra 190 mill. liter i 2018 til 231 mill. liter i 2019. Endelige tall forventes i mai/juni 2020.

Det direkte utslippet av CO<sub>2</sub> fra vegtrafikken er proporsjonalt med drivstoffbruken. Utviklingen i omsetningen av bilbensin og autodiesel i Norge i 2019 viste en nedgang på 2,25 pst. i forhold til 2018. Utviklingen i drivstoffsalget til transportformål var slik:

**Tabell 3.10 Salg av bensin og diesel til transport, millioner liter, SSB tabell 11174. Tallene inkluderer biodrivstoff. Nedgangen i salget av bilbensin og autodiesel til alle formål er vesentlig høyere.**

	2018	2019
Bensin (transport)	1 014	963
Autodiesel (transport)	2 634	2 603

Statens vegvesen har bidratt i Klimakur 2030, hvor vegtransporten pekes ut som sektoren med størst potensial for utslippskutt. Analysene viser at salgsmålene for nullutslippskjøretøyer i NTP er oppnåelige og at nullutslippskjøretøyer er det viktigste klimatiltaket for vegtrafikken. Effektivisering av næringstransporten, elektriske ferjer, godsoverføring og kollektivtrafikk, gåing og sykling kan også gi utslippsreduksjoner og Statens vegvesen kan bidra innenfor alle disse tiltakene.

### Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten

Det foreligger ikke fullstendig klimaregnskap for alle prosjektene til Statens vegvesen på nåværende tidspunkt. For å beregne utslipp fra etatens anleggsvirksomhet er det derfor benyttet erfaringstall for å anslå omtrentlig utslipp av tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter basert på million kroner investert. Fordelingen av direkte og indirekte utslipp vil variere mellom ulike anlegg, det er anslått at dieselforbruket bidrar med om lag 10–30 pst. av utslippene. Materialproduksjonen er en stor bidragsyter og står for det meste av de resterende utslippene. De direkte utslippene fra anleggsvirksomheten til Statens vegvesen i 2019 lå anslagsvis et sted mellom 250 000 og 275 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, de totale utslippene var opp mot 1,1 mill. tonn. Det er et mål for Statens vegvesen å kutte i alle utslipp gjennom blant annet klimabevisst planlegging og arealbruk, smart logistikk og massehåndtering, lavutslippsteknologi, gode materialvalg og mindre forbruk.

Faktoren er usikker og vil variere mye avhengig av f.eks. hvor mye masser som må sprenges bort, hvor mye av veganlegget som er bruer, tunneler og vanlig veg i dagen osv. Beregningsgrunnlaget vil forbedres ytterligere når vi får på plass klimaregnskap for alle pågående og nye utbyggingsprosjekter samt de store vedlikeholdsprosjektene i løpet av 2020.

### Klimateknologi i transportsektoren

#### Utvikling i bilparken, inkl. nullutslippskjøretøy

**Tabell 3.11 Utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type**

Bilgruppe	2015	2016	2017	2018	2019	Prosentvis endring 2018–2019
Personbil	2 610 352	2 635 746	2 719 395	2 749 429	2 735 960	-0,49.
Buss	16 669	16 299	16 041	15 629	15 799	1,09
Kombibil	26 605	22 633	19 624	16 916	14 576	-13,83
Varebil	450 385	460 863	470 855	476 617	484 180	1,59
Lastebil	67 564	65 748	63 918	62 239	67 656	8,70
Trekkbil	8 926	9 193	9 292	9 622	9 801	1,86
<b>Sum</b>	<b>3 180 501</b>	<b>3 210 482</b>	<b>3 299 125</b>	<b>3 330 452</b>	<b>3 327 972</b>	<b>-0,07</b>

Andelen solgte nullutslippskjøretøy økte i 2019. Av alle nyregistrerte personbiler i 2019 var 42 prosent elektriske og 26 prosent hybrid. Andelen nullutslippskjøretøy i varebilsegmentet er vesentlig lavere med 11 prosent elektrisk i kjøretøygruppen varebil under 3 500 kg.

Totalt ble det førstegangsregistrert (nye og bruktimporterte) 67 080 personbiler med nullutslipp i 2019, en økning på i overkant av 15,5 pst. fra 2018.

Gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp for alle nye personbiler registrert i 2019 var 60 g/km, 11 g/km lavere enn i 2018.

### **Følge utviklingen i utslipp fra Euro 6/VI kjøretøy i virkelig trafikk i norsk klima**

Statens vegvesen har videreført FoU-programmet innen avgass-testing. Det er gjort i tråd med tildelingsbrev og har som formål at vi skal ha oppdatert kunnskap om utslipp av avgasser fra nye kjøretøy, både tunge og lette. Analysene er utført av eksterne forskere fra Transportøkonomisk institutt i samarbeid med det finske forskningsinstituttet VTT som har tekniske fasiliteter som ikke er tilgjengelige i Norge. Programmet gir fortsatt nyttig viten om utvikling av nye kjøretøy og viser at selv om nye kjøretøy har stadig lavere avgassutslipp er fremdeles flere av de reelle utslippene høyere enn avgasskravene i typegodkjenningstestene. Vi ser at spesielt utslipp i nordisk klima fremdeles er nyttig å kartlegge.

### **Status for lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff**

#### *Elektrisitet*

Ladestasjoner i Norge pr. 12.02.2020 (nobil.no):

- Ladestasjoner totalt: 2 669
- Ladestasjoner semi/hurtig: 1002
- Ladepunkter totalt: 15 285
- Ladepunkt offentlig: 13 941
- Ladepunkt hurtiglader (inkl. Tesla superladepunkt): 3 949
- Ladepunkt semihurtiglader: 3 478

#### *Gass*

Det er ved utgangen av 2019 én kommersielt åpen hydrogenstasjon i Norge. Utover denne betjener to stasjoner hhv. busser og lastebiler i Oslo og Trondheim, og det finnes finansiering og planer for ytterligere minst seks nye stasjoner under etablering i 2020.

For fylling av biogass er det ved utgangen av 2019 22 stasjoner for CBG (Compressed BioGas) og to for LBG (Liquid BioGas), flertallet av disse er kommersielt åpne. Flere selskaper har planer om utbygging av stasjoner i 2020.

### **Redusere påvirkning på natur- og vannforekomster**

#### **Naturmangfold og vannkvalitet**

Statens vegvesen hensyntar naturmangfold og vannmiljø i alle prosjekter og inn i etatens håndbøker og kvalitetssystem. Tiltakshierarkiet blir fulgt der vi først unngår negativ påvirkning, avbøter og restaurerer mest mulig og, eventuelt, kompenserer.

Statens vegvesen ledet i 2019 et oppdrag i samarbeid med Kystverket, Jernbanedirektoratet og Nye Veier AS om indikator for naturmangfold. Resultater fra forprosjektet om naturnøytral veg som ble gjennomført i 2018 inngikk i leveransen.

Med utgangspunkt i den nasjonale pollinatorstrategien, har Statens vegvesen gitt innspill til en nasjonal tiltaksplan som er under utarbeidelse og ledes av Miljødirektoratet.

Statens vegvesen deltar i arbeidet med å følge opp vannforskriften på nasjonalt nivå gjennom direktoratgruppa for vannforskriften med underliggende arbeidsgrupper, regionalt gjennom vannregionutvalgene og på lokalt nivå gjennom vannområdeutvalgene. Statens vegvesen deltar i prosessen med rullering av regionale planer for vannforvaltning med tilhørende tiltaksprogram som startet i 2019. Ansvar for oppfølging av fylkesveger i denne prosessen ble overlatt til fylkeskommunene fra 01.01.2020. Det trengs videre en avklaring på Nye Veier AS sin rolle i prosessen med regional plan for de strekningene de har et utbyggingsansvar for.

Statens vegvesen har i 2019 fulgt opp vannforskriften i henhold til regionale forvaltningsplaner og tiltaksprogram. I nært samarbeid med miljøforvaltningen er det planlagt og utbedret vandringshindre for fisk på riks- og fylkesveg, registrert utbedringspunkt i NVDB og gjort oppdateringer i Vann-Nett. Statens vegvesen legger vekt på å registrere våre overvåkingsdata på vann i databasen Vann-Miljø. For å håndtere avrenning av forurenset vaskevann i eldre tunneler er det bygd flere renseløsninger i forbindelse med noen tunnelrehabiliteringer. Det er satt i gang arbeid med kartlegging og hvordan prioritere utbygging av renseløsninger på tunneler, i flere regioner.

Mange av Statens vegvesen sine påvirkninger på vann er knyttet til bruk og avrenning av salt. Tiltak knyttet til saltbruk utredes og gjennomføres i driftskontraktene. Der er det fokus på redusert saltbruk gjennom kartlegginger, valg av kontraktsutforming og driftsklasser, valg av utstyr med mer.

### **Saltforbruk**

Saltforbruket på riks- og fylkesvegnettet var sesongen 2018/2019 på 241 000 tonn. Sammenlignet med sesongen 2017/2018 innebar dette en nedgang på 84 000 tonn. Det vil være til dels store årlige variasjoner i saltforbruket som kan forklares med værmessige forhold. Saltforbruket for sesongen 2019/2020 blir rapportert i Prop. 1S for 2021.

Samlet sett har trenden de siste årene vært økt saltforbruk. Delvis kan den generelle økningen i saltforbruk forklares ut fra strengere krav i Statens vegvesens kontrakter for vinterdrift. Høyere krav for vinterdriften ble innført ved revisjon av «standard for drift og vedlikehold» (R610) og gradvis innfaset i driftskontraktene fra og med 2013.

Samfunnsøkonomiske beregninger viste at det var lønnsomt med en høyere vinterstandard ut fra bedre framkommelighet og trafiksikkerhet. Andelen av vegnettet som saltet, har også økt noe. Videre medfører endring i klima flere perioder i løpet av vinteren med behov for mer salting. Økningen i saltbruken har vært større enn ønskelig, og også større enn hva som kan forklares ut fra nevnte forhold.

For å redusere bruken av salt har det blitt satt i verk flere tiltak de siste årene. Det dreier seg om krav til opplæring og kompetanse for mannskap til driftsentreprenørene, krav til dokumentasjon

og rapportering av saltbruk og innstramminger i kontraktens retningslinjer for saltbruk. I tillegg kommer FoU-samarbeid med andre kompetansmiljøer og bedre digitale verktøy for å følge opp driftskontraktene. På noen vegstrekninger er det endret vinterdriftsklasse for å redusere saltbruken. Her benyttes det fastsand når vær og føre tillater dette. Et viktig tiltak er at oppgjørsform for salting/strøing ble endret for nye driftskontrakter med oppstart høsten 2018 og nå videreført for kontrakter med oppstart høsten 2019.

### **Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet**

Statens vegvesen bidrar i tverrsektorielt samarbeid om fremmede skadelige arter, truede arter, økologisk grunnkart og sektornøytral veileder for konsekvensutredninger. Det var kartlagt fremmede arter i henhold til krav i standard for drift og vedlikehold for 44 driftskontraktområder i 2019. Videre er det utført tiltak mot fremmede arter som er kartlagt tidligere. Driftskontraktområdene kartlegges om lag hvert femte år og før nye driftskontrakter lyses ut. For investeringsprosjektene foretas kartlegging i forbindelse med reguleringsplan og prosjektering. Tiltak er gjennomført i 22 av investeringsprosjektene som pågår.

### **Økologisk kompensasjon**

I 2019 ble Nasjonale prinsipper for økologisk kompensasjon vedtatt og Statens vegvesen samarbeidet med Miljødirektoratet om utkast til veileder. Oppfølging av etatens pilotprosjekter fortsatte med evalueringsrapport.

### **Dyrket jord og kulturminner**

I 2019 la Statens vegvesen beslag på 382 dekar dyrket jord til transportformål. Dette er 310 dekar mer enn tidligere innmeldt. Avviket skyldes at det er omdisponert 200 daa dyrket jord på E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen som ikke var med i årets prognose, og 110 daa i Rv80 Hunstadmoen–Thallekrysset.

Statens vegvesen har fulgt opp overordnede og operative oppgaver tilknyttet Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. I tidsrommet 2018–2021 vil det pågå et større istandsetting- og tilretteleggingsprosjekt for Kongevegen over Dovrefjell. Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommuner om istandsettingen av Den Trondhiemske postvei langs vestlandskysten. I 2019 har Statens vegvesen slutført en større istandsetting av Krokkleiva, en fredet strekning av kongevegen over Krokskog.

Statens vegvesen har i løpet av 2019 samarbeidet med Riksantikvaren om en fredningsgjennomgang. Formålet er å sikre en bedre forståelse av hva som inngår i fredningen av de enkelte objektene. Statens vegvesen har i 2019 samarbeidet med Oppland- og Hedmark fylkeskommuner om å kartlegge og digitalisere kongevegene i disse fylkene. Dette vil lette og effektivisere framtidig forvaltning.

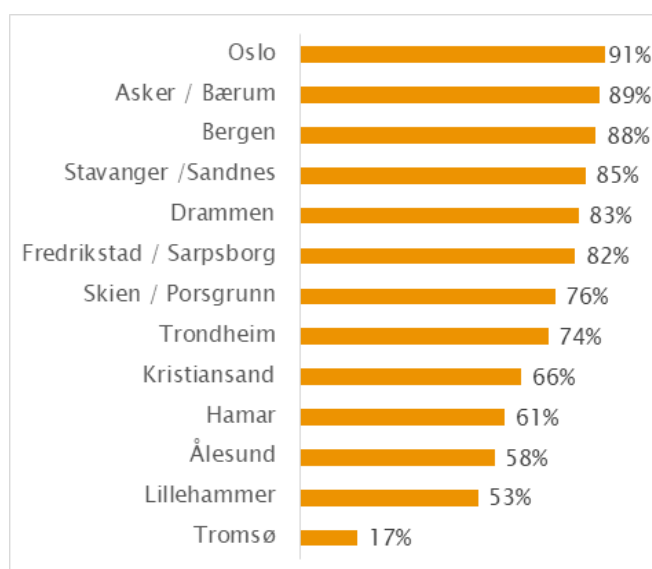
## **Lokal luftforurensning og støy**

### **Lokal luftforurensning**

Forurensningsforskriften er juridisk bindende og brudd på den vil utløse krav om tiltak. Det er ingen målestasjoner som har registrert flere overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften enn det som er tillatt. Forurensningsforskriften er ikke brutt for verken  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  eller  $\text{PM}_{2,5}$ .

De viktigste kildene til svevestøv er vegslitasje, vedfyring, eksosutslipp og langtransportert forurensning. Naturlig meteorologisk variasjon, den voksende andelen elektriske kjøretøyer og lavere

utslipp fra nye kjøretøyer bidrar til å holde nivåene nede. I tillegg har bedre renhold av vegene og redusert piggdekkandel bidradd til lavere nivåer av svevestøv. Det er piggdekkgebyrer i fire store byer: Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Tall over piggdekkandelen i sesongen 2019–2020 viser at det er mange byer med en høy andel piggfrie kjøretøyer, se figuren nedenfor. Den største endringen i piggfriandel har vært i Lillehammer med en økning på 10 prosentpoeng.



**Figur 3.5 Piggfriandel sesongen 2019–2020**

Prosjektet med å vurdere grenseverdiene for svevestøv ble ferdigstilt i april 2020. I tråd med bestilling fra Departementene (KLD, SD og HOD) har Statens vegvesen, sammen med Miljødirektoratet og Folkehelseinstituttet, foreslått å skjerpe grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriftens §7 (Miljødirektoratets rapport M 1669). Statens vegvesen leder også det nordiske forskningssamarbeidsprosjektet NORDUST som forsker på produksjon og spredning av vegstøv.

Nasjonale mål er basert på hva som er helsemessig anbefalt i fra Folkehelseinstituttets luftkvalitetskriterier. Disse er ikke juridisk bindende og manglende måloppnåelse utløser ikke krav om tiltak. Gjennom Nasjonal transportplan 2018-2029 har Statens vegvesen i oppdrag å bidra til at nasjonale mål oppnås på sikt.

#### *Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for NO<sub>2</sub>*

Måleverdiene kvalitetssikres våren 2020, men foreløpige tall viser at de nasjonale målene for NO<sub>2</sub> er nådd i 2019.

#### *Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM<sub>10</sub>*

For PM<sub>10</sub> er det registrert to overskridelser av nasjonale mål for årsmiddelverdien, i Oslo og Kristiansand.

#### *Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM<sub>2,5</sub>*

For PM<sub>2,5</sub> er det registrert overskridelser av nasjonale mål for årsmiddelverdien ved ni målestasjoner. Disse er i Sarpsborg, Fredrikstad, Lørenskog, Moss, Stavanger og fire målestasjoner i Oslo.

Manglende måloppnåelse for PM<sub>2,5</sub> skyldes i stor grad utslipp fra vedfyring og langtransport forurensning, mens manglende måloppnåelse for PM<sub>10</sub> i stor grad skyldes utslipp fra vegslitasje. For



å overholde nasjonale mål i framtida jobber Statens vegvesen mot de utslipp som vi har ansvar for, både kortsiktige tiltak og langsiktige strategier. I framtida vil det være størst behov for tiltak rettet mot vegstøv ettersom utslipp av eksospartikler og andre avgasser de siste årene har vært på nedadgående trend. Dersom overnevnte forslag til nye grenseverdier blir innført så vil det være et svært kraftig virkemiddel for å oppnå nasjonale mål.

#### *Dynamiske fartsgrenser*

Statens vegvesen vil gjennomføre et prøveprosjekt senest vinteren 2020/2021 med dynamiske fartsgrenser for å vurdere om det er hensiktsmessig å bruke som tiltak for å bedre lokal luftkvalitet. Et forsøk har allerede blitt gjennomført i Trondheim. Erfaringer derfra viste at det er fullt mulig å bruke dynamiske skilte der det er etablert, men det krever mye organisering for å få det til å fungere på en optimal måte. Våren 2020 har det også blitt gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av miljøfartsgrense i Oslo. Denne viser at tiltaket, slik det brukes i dag, er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Kommende vintersesong vil det bli gjennomført et forsøk på utvalgte veger i Oslo der det allerede er etablerte dynamiske skilte.

#### **Støy**

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides ved en del boliger. Statens vegvesen foretar jevnlig beregninger for å kartlegge boliger som har et støynivå som er over de tillatte grenseverdiene. Samtidig gjøres det tiltak for å redusere støynivået. Det ble i 2019 gjennomført tiltak for 11 boliger for å få støynivået under grenseverdien i forskriften (42 dB innendørs). I tillegg til støykrav i forurensningsforskriften er det et nasjonalt mål å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2019 har Statens vegvesen gjennomført tiltak for 165 personer som før tiltaket var utsatt for støy over 38 dB innendørs. Målene for antall gjennomførte tiltak i 2019 var betydelig høyere (19 boliger med >42 dB og 454 personer med >38 dB). Avvikene for støytiltakene skyldes hovedsakelig at prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda har utsatt åpningen til 2020. Støytiltak for E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen vil bli gjort i 2020.

### **3.1.4 Andre aktiviteter i Statens vegvesen**

#### **Internasjonal virksomhet**

Den internasjonale virksomheten i Statens vegvesen har som mål å tilføre ny kunnskap og styrke faglig utvikling, samt å samordne grensekryssende planer, prosjekter og transporter i Norden og nordområdene. Virksomheten i 2019 kan oppsummeres som følger.

**Internasjonale kunnskapsutvekslinger og samarbeidsfora:** Deltakelse i kunnskapsutvekslinger og samarbeidsfora utgjør den største delen av internasjonal virksomhet og skjer på nordisk, europeisk og globalt nivå. Som et ledd i effektiviseringsarbeidet har etaten et mål om å effektivisere denne type aktiviteter med minst 20 prosent i løpet av handlingsprogramperioden 2018–2023. Dette innebærer enda strammere prioriteringer ut fra størst antatt nytte.

**Norden og nordområdene:** Veg- og trafikkmyndighetene i Norden har siden 2017 hatt et samarbeidsforum for å bedre samordning mellom landenes nasjonale transportplanlegging. Saker som forumet har befattet seg med i 2019 har blant annet vært oppdrag fra de respektive lands myndigheter og mangler og utfordringer knyttet til grenseoverskridende samordning. Videre har Statens vegvesen bistått Samferdselsdepartementet i revisjon av Joint Barents Transport Plan som er en del av Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA). I 2019 overtok Norge ledelsen i BEATA etter Sverige.

## Tilgjengeliggjøring av offentlige data, herunder vegdata

Statens vegvesen har delt tekniske kjøretøysdata (uten registreringsnummer) som åpne data fra våren 2019, via Difis datahotell. De er populære, med nesten 400 000 sidevisninger i desember.

Nasjonalt tilgangspunkt for transportdata (<https://transportportal.no/>) ble lansert 2. desember 2019, i samarbeid med Entur, Brønnøysundregistrene og Jernbanedirektoratet. Dette er en veiviser til åpne data om transport, og er en del av Norges forpliktelser fra EUs ITS-direktiv (2010/40/EU).

Etablerte løsninger for åpne data brukes mye. Viktigste tjenester er nasjonal vegdatabank (med både vegnett og utstyr langs vegen), trafikkdata, reisetider og trafikkmeldinger.

## Oppfølging av Autosysprosjektet

Statens vegvesens arbeid med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret startet opp igjen høsten 2016. Prosjektets aktiviteter i 2019 ble gjennomført i henhold til planer for samtlige leveranser. Prosjektet vurderes å ha kontroll på kostnad, omfang og tid, og leverer i henhold til de gitte rammebetingelsene som beskrevet i gjeldende sentralt styringsdokument.

Statens vegvesen har i 2019 forberedt slutføringen av erstatningen av det førti år gamle motorvognregisteret, som ble gjennomført tidlig i 2020. Løsningene som er utviklet er integrerte på en slik måte at transaksjoner som kjøp, salg, eierskifter osv. kan skje sømløst mellom aktører i markedet slik som kjøretøyforhandlere, privatpersoner og Statens vegvesens trafikkstasjoner. Løsningene underbygger i stor grad Regjeringens ambisjoner i «Digital agenda for Norge» og effektivisert samhandling i offentlig sektor og mellom etater og samtidig legger til rette for en enklere hverdag for næringsliv og landets innbyggere. Løsningene samhandler med blant annet Skatteetaten som beregner og krever inn avgifter knyttet til kjøretøy og med Trafikkforsikringsforeningen som formidler data til forsikringsselskapene for forsikring av kjøretøy. Autosys kjøretøy formidler data til en lang rekke aktører innenfor kjøretøyområdet. Den samfunnsøkonomiske nytteverdien som ble oppdatert høsten 2019 viser en netto nåverdi på om lag 6 mrd. kr. Verdiene skapes i stor grad av spart tid for aktører i bransjen, publikum, saksbehandlere og interessenter.

Effektiviseringsgevinster som følge av leveranser fra prosjektet og innføring av digitale selvbetjeningsløsninger følges opp nøye. Gevinstene hentes ut i form av økt oppgavemengde, nye oppgaver og reduksjon i bemanning ved naturlig avgang. Autosysprosjektet har gjennom god eierstyring, ledelse og kultur skapt et grunnlag for effektiv prosjektgjennomføring og attraktivitet for deltagelse i et utfordrende IT-marked. Prosjektet fortsetter sine leveranser gjennom 2020 og skal etter planen være avsluttet før sommeren 2021.

## Systemløsning for bompengeneinnkreving

Å anskaffe et nytt IT-system til bompengeneinnkrevingen har vært et omfattende arbeid over flere år. Ansvaret for å anskaffe de ulike komponentene er delt mellom Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene. Flere av delkomponentene er ferdig utviklet i løpet av 2019, mens sentrale komponenter som Nasjonal kjerneløsning og bompengeselskapenes operatørsystemer ventes ferdigstilt tidlig i 2020. Sammenkoblingen av komponentene skal sikres gjennom utrullingsprosjektet som ledes av Statens vegvesen. Dette arbeidet utføres i tett samarbeid mellom Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene for å sikre kontinuiteten i bompengeneinnkrevingen. Statens

vegvesen er ansvarlig for at bransjen stiller med et enhetlig og velfungerende system. Eksempelvis følger Statens vegvesen opp at de nye bompengesystemene får innebygget personvern i hele verdikjeden, fra innsamling av bompaseringer i vegkanten til betaling mottas. .

### Skille ut utstedervirksomheten

Som en del av bompengereformen ble det besluttet å skille ut utstedervirksomheten fra bompengeselskapene, og de regionale bompengeselskapene arbeider nå med å skille ut sine utstedervirksomheter. De vil operere som utstedere i en overgangsperiode, frem til et utstedermarked er etablert. I den forbindelse har Samferdselsdepartementet samtykket til at bompengeselskapene anskaffer egne utstederløsninger for å drive disse virksomhetene.

Utstedermarkedet reguleres nå av forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften). Utstederforskriften trådte i kraft 1. januar 2019. I tillegg reguleres forholdet mellom operatør (bompengeselskap) og utsteder av områdeerklæringen. Utstederne vil operere i et fritt marked, med begrenset reguleringsmulighet for det offentlige. Statens vegvesen vil som myndighet anvende utstederforskriften og områdeerklæringen som reguleringsverktøy. Statens vegvesen vil i tillegg fungere som klageorgan for avgjørelser mellom brukere og utstedere og tvisteløsningsorgan for uenighet mellom operatører og utstedere. Fire eksterne utstedere har søkt om godkjenning, som planlegges ferdigstilt i løpet av sommeren 2020. Det er satt i gang flere tiltak for å legge til rette for at et utstedermarked får tid til å etablere seg. I tillegg arbeides det med å åpne opp for å utvide overgangsperioden for integrerte utstedere gjennom å endre ordlyden i utstederforskriften.

### Helse, miljø og sikkerhet i entreprisedriften

Det har ikke inntruffet dødsulykker i entreprisedriften i 2019, se oversikten nedenfor. Tre av hendelsene er imidlertid rapportert med så høy alvorlighet at de kan medføre varig mén. Hendelsene har inntruffet i forbindelse med snøbrøyting, kantslått og monteringsarbeid.

Sett i forhold til utført arbeidsmengde er resultatene de beste som er oppnådd siden dagens måleindikatorer ble opprettet for hele byggherrevirksomheten i 2012.

**Tabell 3.12 Hendelser i entreprisedriften i ulike skadeklasser**

Kategori	Antall i 2017	Antall i 2018	Antall i 2019
K5 – død	1	0	0
K4 – mulig varig mén	4	6	3
K3 – fravær > 10 d	29	39	22
K2 – fravær ≤ 10 d	52	35	28
K1 – skade uten fravær utover skadedagen	252(9)	261(10)	165(10)

\*) Tall i parentes angir skade påført tredjepart (trafikanter, tilsatte hos leverandører, byggherre m.v.).

Tall utenfor parentes angir summen av skade påført innleide og tilsatte hos entreprenør og tredjepart.

### Forskning og utvikling

Statens vegvesen har i 2019 brukt 91 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling. Av dette er 28 mill. kr kostnader til etatens egne forskningsprogram (FoU-program). Etaten har også bidratt med om lag 29 årsverk som egeninnsats innen FoU.

I tillegg har prosjektet Ferjefri E39 videreført sin finansiering av forskning innenfor mange områder som har relevans langt utover prosjektet, og dermed også tilfører ny kunnskap til vegsektoren. Dette arbeidet har pågått i flere år og har i høy grad blitt utført gjennom finansiering av PhD-kandidater. Flere av kandidatene er samfinansiert med aktører fra offentlig og privat sektor.

Forskningsaktiviteten til Statens vegvesen fortsetter å fylle et betydelig kunnskapsbehov om framtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren eksempelvis knyttet til klima og digitalisering. Resultatene tas løpende i bruk internt og i øvrige deler av transportsektoren, og er for eksempel viktige for etatens bidrag inn i Transport 21 i regi av Norges forskningsråd.

To av etatens FoU-programmer har levert sine resultater og blitt avsluttet i 2019. Dette er Bedre By, som har økt kunnskapsgrunnlaget for endret transportmiddelfordeling i byer; og Vegutforming, som blant annet har utarbeidet oppdatert kunnskapsgrunnlag til N100 Veg- og gateutforming.

Statens vegvesen støtter flere FoU-prosjekter og forskningssentre som er finansiert gjennom Forskningsrådets utlysninger, blant annet tre sentre for miljøvennlig energi, FME MoZEEES (hydrogen og batteri), FME Bio4Fuel (biodrivstoff) og FME NTRANS (energisystemets rolle i omstillingen til nullutslipp).

LambdaRoad er et eksempel på et innovasjonsprosjekt i offentlig sektor som ble startet i 2019 der vi sammen med NKOM, de akademiske partnerne SINTEF og NTNU, og de private aktørene Telenor og Qfree skal jobbe for å sikre framtidens digitale kommunikasjon for vegtransport.

Rundt seks prosent av FoU-budsjettet i 2019 har gått til internasjonalt forskningssamarbeid. Eksempler på dette arbeidet er NordFoU-prosjektet REHIRUP, som blant annet ser på spredning av mikroplast fra vegen, og Horizon2020-prosjektet Infra4DFuture der etaten som del av et større konsortium bidrar til å koordinere den samlede europeiske innsatsen for modernisering av transportinfrastruktur.

Statens vegvesen er den eneste offentlige aktøren med to pågående innovasjonspartnerskap, og jobber aktivt for å etablere flere offentlig-private samarbeidsprosjekter på innovasjon.

**Tabell 3.13 FoU-programmene i Statens vegvesen fra 2020 og framover**

Akronym	FoU-program	Varighet
Bylogistikk	Bedre kunnskapsgrunnlag om godstransport og andre næringstransporter i byer	2016–2021
Bedre bruvedlikehold	Utvikle verktøy for å kunne prioritere hvilke bruer som skal vedlikeholdes og hvilke tiltak som skal iverksettes	2017–2021
Bevegelse	Bedre drift og vedlikehold for å få flere gående og syklende	2017–2021
VegDim	Fremtidens vegkonstruksjoner - digitalisering og utvikling av et databasert dimensjoneringsystem	2018–2022
Smartere Vedlikehold	Nye metoder og ny teknologi for smart og kostnadseffektiv drift og vedlikehold.	2020–2026

## 3.2 Økonomi og ressursbruk

### Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2018	Tildelt 2019	Merinntekter	Til disp. 2019	Regnskap 2019	Avvik til disp./regnskap	
						(Mill. kr)	(pst.)
01 Driftsutgifter	18,305	4 815,4	27,1	4 860,8	4 818,4	-42,4	-0,9
22 Drift og vedlikehold av riksveier	228,000	6 115,3	17,6	6 360,9	6 192,8	-168,1	-2,6
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn		2 119,5	10,7	2 130,2	2 112,5	-17,7	-0,8
29 OPS-prosjekter	29,758	1 201,4		1 231,2	1 176,7 <sup>1</sup>	-54,4	-4,4
30 Riksveivesteringer		13 465,2	18,8	13 484,0	12 993,8	-490,2	-3,6
31 Skredsikring riksveier		863,4		863,4	935,9	72,5	8,4
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	162,674	18,3		181,0	168,2	-12,8	-7,0
36 E16 over Filefjell	18,220	85,7		103,9	108,0	4,1	3,9
37 E6 vest for Alta	91,297	-		91,3	13,7	-77,6	-85,0
72 Kjøp av riksveiferjetjenester	56,658	1 277,3		1 336,0	1 275,8	-60,2	-4,5
<b>SUM statlige midler til riksvegformål</b>	<b>606,912</b>	<b>29 961,5</b>	<b>74,2</b>	<b>30 642,6</b>	<b>29 796,0</b>	<b>-846,6</b>	<b>-2,8</b>

<sup>1</sup> Inklusiv avsetning med 350 mill. kr i statlig bidrag til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen-Grundset/ Basthjørnet i Hedmark.

### Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Mill. kr

Post	Overført fra 2018	Tildelt 2019	Til disp. 2019	Regnskap 2019	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		264,5	264,5	264,5	-	-
62 Skredsikring fylkesveier	461,383	776,9	1 238,3	703,6	-534,7	-43,2
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	147,156	78,5	225,7	113,7	-111,9	-49,6
64 Utbedring på fylkesveger for tømmertransport		22,5	22,5	14,0	-8,5	-38,0
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		731,4	731,4	731,4	-	-
<b>SUM tilskudd</b>	<b>608,539</b>	<b>1 873,8</b>	<b>2 482,3</b>	<b>1 827,1</b>	<b>-655,2</b>	<b>-26,4</b>

### Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Forutsatt 2019	Regnskap 2019	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	280,0	335,7	55,7
02 Diverse gebyrer	520,0	529,8	9,8
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	111,7	120,4	8,7
<b>SUM</b>	<b>911,7</b>	<b>985,9</b>	<b>74,2</b>

## Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Mill. kr

Post	Overført fra 2018	Tildelt 2019	Til disp. 2019	Regnskap 2019	Avvik til disp./ regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	479,437	1 042,0	1 521,4	1 496,6	-24,9	-1,6
64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler		866,0	866,0	1 047,0	181,0	20,9
<b>SUM</b>	<b>479,437</b>	<b>1 908,0</b>	<b>2 387,4</b>	<b>2 543,6</b>	<b>156,1</b>	<b>6,5</b>

### 3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen Post 01 Driftsutgifter

Posten har et mindreforbruk på 42,3 mill. kr som utgjør et avvik på 0,9 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at flere ansatte har sluttet i løpet av året grunnet regionsreformen og omorganiseringen av Statens vegvesen.

### Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger

Mill. kr

Post 22	Til disp. 2019	Regnskap 2019	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Drift	3 332,9	3 414,6	81,7	2,5
Vedlikehold	3 028,0	2 778,2	-249,8	-8,2
<b>SUM</b>	<b>6 360,9</b>	<b>6 192,8</b>	<b>-168,1</b>	<b>-2,6</b>

Drift av riksveger har et merforbruk på om lag 80 mill. kr. Merforbruket henger sammen med økte kostnader til vegoppmerking, strøm, krevende vintersesong, samt økte priser på driftskontrakter inngått i 2019.

Driftskontrakter med oppstart i 2019 har økt kraftig i pris sammenlignet med det som tidligere var forventet. I tillegg er det inngått en rekke kortvarige kontrakter som et ledd i overføring av fylkesveg-administrasjonen til fylkeskommunene. Kortvarige kontrakter gir økte årlige kostnader.

Vedlikehold av riksveger har et mindreforbruk på om lag 250 mill. kr. Deler av mindreforbruket må sees i sammenheng med økte utgifter for drift av riksveger.

For å dekke opp merforbruk på drift av riksveger ble aktivitetsnivået innenfor vedlikehold redusert sammenlignet med forutsatt nivå i Prop. 1 S (2018-2019), hovedsakelig knyttet til tunneler og vegutstyr. Videre har regionreformen medført at ansatte har sluttet, noe som har bidratt til redusert kapasitet i organisasjonen for gjennomføring av planlagte vedlikeholdstiltak. Av en avsetning på 50 mill. kr til ekstraordinære/uforutsette hendelser er om lag 25 mill. kr ikke benyttet til dette formålet, noe som også bidrar til mindreforbruket.

## Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Posten har et mindreforbruk på 177 mill. kr. som utgjør et avvik på 0,8 pst. Mindreforbruket skyldes bemanningsreduksjon som følge av selvbetjeningsløsninger samt restriktiv bemanningsstyring i påvente av ny organisasjon.

Autosysprosjektet fikk et forbruk på 213,2 mill. kr, noe som er 2,7 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2018–2019). Merforbruket skyldes en forskyvning av aktiviteter i prosjektet.

## Post 29 OPS-prosjekter

Posten har et mindreforbruk på om lag 50 mill. kr eller om lag 4 pst. Avviket skyldes i hovedsak at forsinket framdrift for arbeidene med utbedring av flere tunneler på strekningen Klett-Bårdshaug på E39 i Trøndelag.

## Investeringspostene 30, 31, 34 og 36

### Post 30 Riksveiinvesteringer

Mill. kr

Post 22	Til disp. 2019	Regnskap 2019	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Store prosjekter	6 783,8	8 070,3	1 286,5	19,0
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 023,9	615,0	-408,9	-39,9
<i>Programområder:</i>				
- utbedringstiltak	1 132,7	784,5	-348,2	-30,7
- tiltak for gående og syklende	563,4	352,5	-210,9	-37,4
- trafiksikkerhetstiltak	659,7	516,7	-143,0	-21,7
- miljø- og servicetiltak	246,9	91,5	-155,4	-62,9
- kollektivtrafikktiltak og universell utforming	61,3	61,6	0,3	0,6
<b>Sum programområder</b>	<b>2 664,0</b>	<b>1 806,9</b>	<b>-857,1</b>	<b>-32,2</b>
Fornyng av riksveg	1 543,5	1 534,5	-9,0	-0,6
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 163,8	809,0	-354,8	-30,5
Nasjonale turistveger	185,0	158,2	-26,8	-14,5
Samarbeidsprosjekter med eksterne*	120,0		-120,0	-100,0
<b>Sum post 30</b>	<b>13 484,0</b>	<b>12 993,8</b>	<b>-490,2</b>	<b>-3,6</b>

\* Samarbeidsprosjekter med eksterne aktører, i hovedsak kommuner og fylkeskommuner om f.eks. avkjøringer. Beløpet har sin motpost på kap. 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m., hvor betalinger fra de eksterne inntektsføres.

Regnskapet for post 30 viser et mindreforbruk på om lag 500 mill. kr. Det er store variasjoner mellom underpostene, med et relativt stort merforbruk innenfor underposten store prosjekter, og mindreforbruk innenfor flere av programområdene samt innenfor underposten bymiljø-/byvekstavtaler.

Årsakene til mindreforbruk på de enkelte prosjektene er sammensatt, men forklaringene er i hovedsak forsinkelser eller utsatt anleggsstart. Forsinkelsene kan skyldes forsinkelser i tiltak som har grensesnitt mot prosjektene, bl.a. etablering av lokalt VA-anlegg m.m. I andre tilfeller kan uforutsette forhold i prosjektene som det i tilstrekkelig grad ikke var tatt høyde for i planleggingen av prosjektet

føre til behov for revidering av reguleringsplanen, eller behov for omprosjektering. Felles for dette, er at prosjektene i for liten grad har vært tilstrekkelig modne før oppstart. Statens vegvesen har over tid hatt fokus på å sikre tilstrekkelig modenhet for nye tiltak. Dette arbeidet videreføres, og innebærer bl.a. strengere interne krav til dokumentasjon, og oppfølging av disse, før oppstart av nye prosjekter.

Mindreforbruket innenfor underposten bymiljø-/byvekstavtaler skyldes flere forhold, der forsinkelser i oppstartfasen for enkelte prosjekter er en av hovedforklaringene. For prosjektet E39 Sykkelstamvei, Sørmarka–Smeaheia skyldes avviket forsinket oppstart som følge av et mer komplisert grunnerv enn tidligere forutsatt. For prosjektet E18 Sykkelvei, Professor Kohtsvei skyldes avviket forsinket oppstart samt at det har vært nødvendig å omprosjektere deler av strekningen som tilpasning til prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta.

Innenfor programområdene er mindreforbruket særlig høyt innenfor underpostene utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak og miljøtiltak.

Mindreforbruket innenfor utbedringstiltak skyldes endrede forutsetninger for flere prosjekter. De største avvikene er knyttet til følgende prosjekter:

- Tilrettelegging for nullutslippsferjer, ferjekaier Møre og Romsdal: avviket skyldes i hovedsak forsinket oppstart/omregulering på Solavågen–Festøy.
- Rv. 13 Hjelmeland og Nesvik ferjekaier: avviket skyldes forsinket oppstart av prosjektet, som følge av at prosjektet måtte lyses ut på nytt.
- Rv. 580 Sandslikrysset: avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i prosjektet. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt med flere aktører, og det har tatt lengre tid å bli enige om en finansieringsavtale enn opprinnelig lagt opp til.
- E18 Haumyheitunnelen i Aust-Agder: avviket skyldes at prosjektet ble lyst ut senere enn opprinnelig lagt til grunn.
- Rv. 9 Setesdal, Bjørnarå–Optestøyl: avviket skyldes i hovedsak forsinket fakturering fra utførende entreprenør.
- Rv. 83 Harstadpakken: avviket skyldes i hovedsak at sluttoppgjør på Harstadåstunnelen ikke vil bli utbetalt før i 2020.
- E6 Drenssystem Hvam–Gardermoen: avviket skyldes kostnadsreduksjoner.

Mindreforbruket innenfor tilrettelegging for gående og syklende skyldes endrede forutsetninger for flere prosjekter. De største avvikene er knyttet til følgende prosjekter:

- E39 Minde Allé–Fabrikkgaten i Hordaland: avviket skyldes i hovedsak manglende avklaringer. Prosjektet har grensesnitt mot byggingen av Bybanen og jernbaneterminalen, det foreligger ikke tilstrekkelige avklaringer av enkelte elementer i prosjektet som skal utføres av Bybanen.
- Rv. 42 Nyåskaiveien–Eigerøy bru i Rogaland: avviket skyldes at prosjektet foreløpig er utsatt som følge av kostnadsøkninger. Det pågår et arbeid med å vurdere alternativer for å få kostnadene ned, i dialog med lokale myndigheter.
- E39 Farsund–Kussli i Sogn og Fjordane: avviket skyldes i hovedsak behov for å revidere reguleringsplanen. Anleggsarbeidene startet opp høsten 2019.
- E6 Driva–Hevle i Trøndelag: avviket skyldes forsinkelser som følge av behov for omregulering. Deler av prosjektet er utsatt i påvente av revidert reguleringsplan.
- Gang- og sykkelveg Heimdalsvegen (Miljøpakke Trondheim): avviket skyldes kostnads-reduksjon.



Mindreforbruket innenfor trafikksikkerhetstiltak skyldes forsinkelser samt kostnadsreduksjoner. De største avvikene er knyttet til følgende prosjekter:

- E39 Skurve sør–Skurve Nord, midtrekkverk: avviket skyldes forsinkelser som følge av at det var enkelte uavklarte forhold i vedtatt reguleringsplan. Prosjektet er nå startet opp.
- E134 Åmot–Vinje: avviket skyldes i hovedsak endret betalingsplaner fra entreprenør som medfører at større deler av prosjektets kostnader først vil bli betalt i 2020.
- E6 Vassmarka–Ronglan: avviket skyldes i hovedsak kostnadsreduksjoner i prosjektet.
- rv. 83 Harstadpakken: avviket skyldes i hovedsak at sluttoppgjør på Harstadstunnelen ikke vil bli utbetalt før i 2020
- E6 Kontrollstasjon Øyjord/ Stormyra: avviket skyldes i hovedsak utsatt oppstart som følge av klagebehandling i forbindelse med kontraheringen.
- Rv. 4 Varpet kontrollstasjon: avviket skyldes i hovedsak kostnadsreduksjoner i prosjektet.

Mindreforbruket innenfor miljøtiltak er knyttet til svært mange mindre tiltak, der forklaringen i hovedsak er at grunnlaget for prioritering av tiltak har vært mangelfullt, og at det reelle behovet for midler til tiltak viser seg å være langt lavere. Store deler av de ubenyttede midlene forutsettes omdisponert til andre tiltak, men som det foreløpig ikke foreligger tilstrekkelige avklaringer til å kunne starte opp.

Store prosjekter har merforbruk, bl.a. som følge av større aktivitet i 2019 enn forutsatt for enkelte prosjekter, bl.a. E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland, rv. 13 Ryfast i Rogaland, E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag og E6 Helgeland sør i Nordland. Prosjektet E6 Helgeland nord i Nordland har merforbruk som følge av kostnadsøkning, jf. Prop. 1 S (2019–2020).

Planlegging har et mindreforbruk. Dette skyldes både effektivisering og forsinkelser i planleggingen av flere store prosjekter, bl.a. E18 Ramstadsletta–Slependen og E39 Bokn–Stord. I tillegg er det mindreforbruk på grunnerverv.

### **Eksterne midler**

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 3,8 mrd. kr. Dette er om lag 0,6 mrd. kr lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2018–2019). Avviket skyldes i hovedsak utsatt rekvirering av bompenger på enkelte prosjekter, bl. a. E16 Eggemoen–Olum, som følge av senere utlysning av hovedentreprisene enn opprinnelig forutsatt. I tillegg er det et mindreforbruk knyttet til E39 Rogfast, i hovedsak som følge av at konkurransen om den første hovedentreprisen er avlyst som følge av at innkomne tilbud var svært høye.

### **Post 31 Skredsikring riksveier**

Posten har et merforbruk på om lag 70 mill. kr. Merforbruket skyldes i hovedsak utbetaling av sluttoppgjør for prosjektet E10 Solbjørnneset–Hamnøy i Nordland etter forlik i en tvistesak, jf. også Prop. 23 S (2019–2020).

### **Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift**

Posten har et mindreforbruk på om lag 10 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at utbetaling av sluttoppgjør for prosjektene rv. 77 Kjernfjellet og E6 Finneidstraumen bru vil skje i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019.

### Post 36 E16 over Filefjell

Posten har et merforbruk på om lag 5 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak større utbetalinger som følge av kostnadsøkning for prosjektet E16 Øye-Eidsbru i Oppland.

### Post 37 E6 vest for Alta

Posten har et mindreforbruk på om lag 80 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak kostnadsreduksjoner og utsatt sluttoppgjør for prosjektet E6 Storsandnes-Langnesbukta i Finnmark.

### Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Regnskapet viser et forbruk lik disponible midler for 2019.

### Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet

Posten har et mindreforbruk på 534,7 mill. kr. Avviket skyldes forsinket framdrift for flere prosjekter hos fylkene, bl.a.:

- Fv. 33 Byrudberga i Akershus som følge av funn av alunskifer
- Fv. 42 Valevik–Tonstad i Vest-Agder, som følge av mer tidkrevende arbeid med prosjektering og konkurransegrunnlag
- Fv. 722 Flovegen i Sogn og Fjordane, som følge av forsinket oppstart
- Fv. 17 Liafjell–Ølvikvatn i Nordland, som følge av forsinkelser i tunneldriften og tilfeller med skred i anleggsperioden
- Fv. 890 Sandfjordbukta–Kvalvika i Finnmark, som følge av for sen innsendelse av slutfaktura for å kunne få utbetalt tilskudd i 2019.

### Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Posten har et mindreforbruk på om lag 110 mill. kr. Avviket skyldes at enkelte prosjekter har blitt kansellert og at tilskuddet derfor har blitt trukket inn. I tillegg er det forsinket framdrift for flere prosjekter hos kommuner og fylker samt, bl.a.:

- Oppgradering GS-veg til sykkelveg m/fortau Fornebuveien i Akershus
- Gang- og sykkelanlegg Industriveien (Husebygrenda–Veløyveien) i Vestfold
- Gang- og sykkelveg langs Industriveien, fra Vesterøya til Husebygrenda i Vestfold
- Sykkeltiltak Jeløya–Moss i Østfold
- Sykkelveg m forttau - Vormedalsvegen (Karmøy) i Rogaland
- Fv.209 Sartorvegen\Arefjordsvegen i Hordaland
- GS-vei i Ørskog kommune i Møre og Romsdal
- Gang- og sykkelanlegg i Vestvågøy kommune i Nordland

### Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Posten har et mindreforbruk på 8,5 mill. kr noe som skyldes forsinkelse for fv. 237 Løkenvern bru i Hedmark samt forsinkelser for flere prosjekter i Agderfylkene.

### Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Posten har et mindreforbruk på 60,2 mill. kr. Avviket skyldes hovedsakelig at sak om rabattkompen-

sasjon ikke ble avgjort i 2019. Likeledes er det holdt tilbake midler i påvente av at kompensasjonsbeløp for innføring av CO<sub>2</sub>-avgift på flytende naturgass (LNG) blir endelig fastsatt.

## Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Regnskapet viser et forbruk lik disponible midler for 2019.

For 2019 ble det bevilget 531,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene og 200 mill. kr til avvikling av bompengeneinnkrevningen i prosjektene fv. 544 Halsnøysambandet i Hordaland, fv. 17 Tverlandet–Godøystraumen i Nordland og Listerpakken i Vest-Agder.

Tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster omfatter prosjekter der innkrevningen ikke er startet opp. Ved utgangen av 2019 gjenstår det etter planen å starte bompengeneinnkreving i seks av prosjektene som omfattes av tilskuddsordningen. Det totale tilskuddsbehovet i 2019 var derfor lavere enn bevilgningen. Samlet tilskuddsbehov i 2019 var på 441,1 mill. kr. Overskytende midler på 90,3 mill. kr ble på samme måte som i 2018 utbetalt som ekstraordinært tilskudd til de prosjektene som fikk tilskudd i 2019. Ved utbetalingen er det tatt forbehold om at de ekstraordinære tildelingene kan komme som fratrukk i år der samlet tilskuddsbehov er større enn forutsatt årlig bevilgning.

## 3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektskravet var 280 mill. kr i 2019. Resultatet viser en merinntekt på 55,7 mill. kr.

Inntekten gjelder bl.a. samarbeidsprosjekter med eksterne, salg fra Autosys, salg av kjennemerker (skilt) og personlige kjennemerker. Merinntekten knytter seg hovedsakelig til innbetaling fra eksterne samarbeidspartnere og personlige kjennemerker.

Inntekten for salg av personlige kjennemerker ble på om lag på 10,3 mill. kr i 2019, og overskuddet er beregnet til å bli 9 mill. kr. Etterspørselen lå på ca. 400 søknader i måneden, av disse var det drøye 100 som betalte. Statens vegvesen benytter overskuddet fra personlige kjennemerker til trafiksikkerhetsformål.

Inntektstyper post 01	2019
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	165
Salg av kjennemerker (skilt)	12
Personlige bilskilt	10
Salg av fast eiendom	28
Salg fra Autosys/vegdatabank	14
Følgetransport	14
Husleie/leieinntekter eksterne	9
Oppgjør Flakvarp i Telemark (Nye Veier AS)	28
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, øvrige salgsinntekter, strøm m.v.)	56
<b>Sum post 01</b>	<b>336</b>

### Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 520 mill. kr i 2019. Resultatet viser en merinntekt på 9,8 mill. kr.

Bevilgningen på kap. 1320, post 28 kan overskrides mot merinntekter på denne posten. De samlede gebyrinntekter økte med om lag 7 mill. kr fra 2018 til 2019. Økt bruk av selvbetjeningsløsninger har gitt en lavere inntekt grunnet lavere gebyrsatser.

Inntektene i 2019 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 439 mill. kr, dagprøvekjennermerker med 30 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 34 mill. kr og påskiltingsgebyr med 10 mill. kr.

Volumet for alle tjenestene er på omtrent samme nivå som for 2018. Teoriprøver har imidlertid en volumnedgang på om lag 5 pst. mens utstedelse av førerkort og foto på førerkort hadde en volumøkning på hhv. 5 og 8 pst. Økningen for førerkort skyldes utfasing av N1 type førerkort (grønn bok, utstedt før 1.1.1979) og innføring av digitalt førerkort som førte til at flere ønsket å bestille nytt førerkort for å kunne laste ned dette på mobilen.

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektskravet var 111,7 mill. kr i 2019. Resultatet viser en merinntekt på 8,7 mill. kr.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som belastes forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

### 3.2.3 Kap. 4322, post 90 og kap. 5624, post 80 - Svinesundsforbindelsen AS

Kap./post	Til disp. 2019 (mill. kr)	Resultat 2019 (mill. kr)	Avvik til disp./ resultat (mill. kr)
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	150,0	150,0	-
Kap. 5624, post 80 Renter	3,0	2,9	-0,1

Regnskapet for 2019 er i tråd med tildeling både for kap. 4322, post 90 og kap. 5624, post 80. Det er forventet at resterende lån nedbetales i 2020 slik at bompengeneinnkrevningen kan avvikles.

### 3.2.4 Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak

#### Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Gjennom gjeldende bymiljø- og byvekstavtaler har staten forpliktet seg til å bidra med 50 pst. av kostnadene for følgende viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter:

- Fornebubanen i Oslo og Viken
- Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo inngår i den framforhandlede byvekstavtalen fra juni 2019. Det er ikke bevilget midler i 2019 til dette prosjektet.
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- Metrobuss i Trondheim
- Bussveien på Nord-Jæren

Posten har et mindreforbruk på om lag 25 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser for prosjektet Fornebubanen som følge av utsatt avklaring knyttet til samlet statlig bidrag til prosjektet. Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler

Posten har et merforbruk på 181 mill. kr Midlene er betalt ut i henhold til framforhandlede avtaler. Se vedlegg 3 for nærmere omtale av hvordan de enkelte byområdenes tilskudd fra staten over post 64 er benyttet i 2019.

Merforbruket må ses i sammenheng med mindreforbruket på kap. 1330, post 61. Samlet har disse postene et mindreforbruk på om lag 38 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at det for Oslo og Akershus er utbetalt belønningsmidler iht. gjeldende avtale i påvente av regjeringsbehandling av ny avtale. Midlene er overført til 2020.

### 3.2.5 Fullmakter

#### Tilsagnsfullmakt– romertallsvedtak IV

Statens vegvesen har ikke benyttet seg av tilsagnsfullmakten i 2019, da tilskuddsposten er lagt ned i 2020 som et resultat av regionreformen.

#### Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	1 170
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	20
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2018	430
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>760</b>

Fullmakten til å inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilging til riksveginvesteringer er på 2 600 mill. kr. I 2019 ble det inngått avtaler om forskuttering på 20 mill. kr, mens om lag 400 mill. kr ble refundert. Dette innebærer at Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten for 2019.

#### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter – romertallsvedtak VI

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	3 000
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	4 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	4 000
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>3 000</b>

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser i framtidige budsjettår for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, er på 3 000 mill. kr. Gjennomgangen viser at Statens vegvesen holdt seg innenfor fullmakten i 2019.

### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider – romertallsvedtak VII

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	7 858
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	2 188
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2018	2 861
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>7 185</b>

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2019 er 8 400 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 3 100 mill. kr. Statens vegvesen holdt seg innenfor denne fullmakten i 2019.

### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften – romertallsvedtak VIII

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	8 145
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	1 052
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2018	1 276
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>7 921</b>

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2019 var 9,7 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1,6 mrd. kr. Statens vegvesen holdt seg innenfor denne fullmakten i 2019.

### Salg og bortfeste av fast eiendom – romertallsvedtak X

Statens vegvesen har ikke solgt eller bortfestet eiendommer til en verdi over kr 50 mill. kr, jfr. romertallsvedtak X i Prop. 1 S (2018–2019).

### 3.2.6 Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem

Statens vegvesen har i 2019 gjort organisatoriske endringer og forsterket oppfølgingen på en rekke områder for å forbedre etatens budsjett- og økonomistyringssystem og styrke kompetansen på budsjett- og økonomistyring. En ny Økonomi- og virksomhetsstyringsavdeling i Vegdirektoratet har vært operativ siden 1. mars 2019. Avdelingen har vært viktig for å samle kompetansen i etaten på virksomhetsstyring. Denne avdelingen bidrar til å forsterke økonomistyringen i etaten.

Økonomi- og virksomhetsstyring hadde i 2019 en månedlig oppfølging av status på alle budsjettposter med tilhørende prognoser. Dette kom i tillegg til grundig gjennomgang av økonomisk status i tertial- og årsrapportering. Kravet om å overholde økonomiske rammer var tema på etatens ledermøter og i styringsmøtene med regionene.

Ny poststruktur ble innført i Statens vegvesen fra 2019, og det ble lagt vekt på at utgifter skal føres riktig ut fra føringer som er gitt i postomtale i Prop. 1 S (2018–2019) og økonomireglementet. Timeføring og ressursfordeling i etaten er justert slik at det er samsvar mellom ressursfordeling og poststruktur.

Investeringsprosjekter ble tett fulgt opp blant annet på styringsmål og styringsrammer. Statens vegvesen har blant annet innført strenge rutiner for intern godkjenning av kostnadsøkninger ut over styringsmål og styringsrammer for alle prosjekter over 200 mill. kr. Dette skal føre til større kostnadsbevissthet og på sikt bidra til å redusere nivået på kostnadsøkninger. Etatens kompleksitet og et stort antall prosjekter gjør oppfølgingen tidkrevende, og det arbeides derfor fortløpende med å forenkle styrings- og rapporteringsrutiner.

For nye driftskontrakter har de årlige kostnadene økt. Dette skyldes primært opphør av sams vegadministrasjon fra 2020 og at etaten i den forbindelse har inngått driftskontrakter med kortere varighet. Det er også de siste årene innført strengere krav i kontraktene som blant annet krav til maskinpark og maskintyper og krav til at hovedentreprenøren skal utføre arbeidet med eget utstyr og mannskaper for å sikre god nok kvalitet og forhindre at entreprenøren tar for stor risiko med utførelsen. I tillegg er det i enkelte kontrakter satt krav til en høyere andel lærlinger. Oppgjørsform for salting og strøing ble endret fra kompensasjon for mengde, til tidsbruk fra 1. september 2018. Slike krav innebærer i mange sammenhenger til økte kostnader. Kostnadssituasjonen følges nøye, og vi har måttet utlyse driftskontrakter på nytt som følge av få tilbydere og høye priser. Vi har innført strengere rutiner for å avverge at vi ikke går utover gjeldende fullmakter.

Statens vegvesen arbeidet i slutten av 2019 for å tilpasse og utvikle styrings- og rapporteringsrutiner til den nye divisjonsstrukturen som skulle tre i kraft fra årsskiftet. Det ble utviklet et nytt sett med mål- og styringsparametere til den enkelte divisjon. Statens vegvesen hentet inn konsulentbistand i arbeidet. Sentralt i dette arbeidet var forenkling av rapportering og å hente ut gevinster som ny organisering legger til rette for. Det ble også arbeidet med å fastsette økonomiske rammer til de nye divisjonene. Videre har det vært arbeidet med å standardisere økonomistyringen og – rapporteringen.

Etaten har i 2019 styrt innenfor gitte fullmakter. Etaten har arbeidet med å ytterligere øke bevisstheten om og etterlevelsen av fullmakter. Det ble blant annet tydeliggjort i organisasjonen at forberedende arbeider ikke tillates igangsatt og videreført utover gjeldende fullmakter. Før overgangen til ny divisjonsbasert organisasjon sto fastsetting av fullmakter til de nye enhetene sentralt. Fullmakter innenfor drift og vedlikehold, investeringer, økonomiske fullmakter og øvrige fullmakter ble gjennomgått for å sikre at fullmaktene settes på et riktig nivå til divisjonene. Dette er sentralt for styringen av divisjonene, og er en viktig forutsetning for at Statens vegvesen skal overholde fullmaktgrenser og øvrige krav og betingelser som følger av fullmaktene.

Statens vegvesen har i 2019 inngått kontrakt om å ta i bruk et nytt system for prosjektøkonomi. Systemet skal gi systemstøtte til blant annet prosjektledere, planleggingsledere og byggeledere for økonomistyring i veiprosjekter med tilhørende kontraktsoppfølging. Verktøyet legger til rette for bedre økonomistyring i alle vegprosjekter i Statens vegvesen og vil bli tatt i bruk i løpet av 2020.

## 3.3 Bemanning og tjenestekjøp

### 3.3.1 Utvikling i bemanning

Per 31.12.2019 hadde Statens vegvesen 6 619 ansatte i 6 396 hele stillinger.

Figur. 3.6 Utvikling i bemanning (hele stillinger)



Tabell 3.14 Utvikling i bemanning i årene 2017–2019

	2017	2018	2019	Endring 2018–2019 (antall)	Endring 2018–2019 (pst)
Antall ansatte	7 296	7 085	6 619	-466	-6,6 pst.
Bemanning, hele stillinger	7 019	6 806	6 396	-410	-6,0 pst.

I 2019 utgjorde kvinner 38,4 pst av de ansatte i Statens vegvesen. Dette er en liten nedgang fra 39 pst. i 2018. Statens vegvesen arbeider for å fremme likestilling og hindre diskriminering. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn, arbeider etaten for å øke likestillingen innenfor alle dimensjoner av Likestillings- og diskrimineringsloven.

Statens vegvesen har et mål om å øke andelen kvinner i lederstillinger. Andelen kvinner er i 2019 på 37,2 pst som er en liten nedgang fra 2018. Når det gjelder likestilling mellom kvinner og menn, holdes det oversikt over kvinneandelen i stillingsgrupper og lønns- og arbeidsvilkår.

Tabell 3.15 Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere

	2018		2019	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Andel kvinner i lederstilling med personalansvar	38	198	37,2	182
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning	46,5	899	45,5	810



Tabellen under viser en økning i ansatte med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen i perioden fra 2014 til 2018. I 2018 hadde 7,5 pst. av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, litt over halvparten kom fra land utenom Vest-Europa, Nord-Amerika, Australia og New Zealand.

**Tabell 3.16 Ansatte med innvandrerbakgrunn**

	2014	2015	2016	2017	2018
Andel ansatte med innvandrerbakgrunn	6,4	6,8	7,1	7,1	7,5

\*Kilde: arbeidsstatistikk SSB. Dataene produseres året etter innsamlingen og tall for 2019 foreligger ikke.

Statens vegvesen skal være framtidsrettet, profesjonell og inkluderende overfor alle mennesker, inkludert lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (LHBT), både blant egne ansatte og de som møter etatens tjenestetilbud. Etaten har hatt et resultatkrav til lederne i 2019 om å øke kompetansen på LHBT-området.

### 3.3.2 HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Statens vegvesen hadde i 2019 et sykefravær på 4,90 pst. Dette er en økning fra 4,78 pst. i 2018. Etaten jobber med tiltak for å redusere sykefraværet. I 2019 har det vært fokus på å bidra inn i omstillingen i virksomheten, for eksempel ved å gi lederopplæring for å støtte lederne i endringsarbeidet

For å sikre at arbeidsmiljøet ble ivaretatt, ble det gjennomført to kartlegginger av risikoer og vurdert hvilke konsekvenser omstillingen kunne få. Disse risikovurderingene ble gjennomført i driftsenhetenes AMU, mens ansvar for å definere og følge opp konkrete tiltak lå til ledelsen. Tilsvarende risikovurdering vil også bli gjennomført i forbindelse med etablering av ny organisasjon.

I 2019 ble det registrert 42 personskader på egne ansatte i forbindelse med utførelse av arbeid, dette er en nedgang i forhold til 2018 hvor det ble registrert 56 personskader. 17 av personskadene førte til fravær utover skadedagen, og det er fortsatt fallskader som er en gjenganger.

Personskader/uønskede hendelser var fast punkt på etatsledermøtene i 2019 slik at ledelsen kunne følge med på utviklingen.

### 3.3.3 Inkluderingsdugnaden

Regjeringen har satt et mål om at minst fem pst. av de nyansatte i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Statens vegvesen har fulgt opp dette med en indikator for alle driftsenheter med dette målet. Indikatorene følges opp i styringsdialogen. Tall for 2019 viser at 0,54 pst. av de nyansatte i etaten var personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en.

Prosessen «Gjennomføre rekruttering» i kvalitetssystemet er et viktig verktøy på tvers av etaten for å sikre inkludering, og skal sikre at linjeledere og HR gjennomfører rekruttering i Statens vegvesen i henhold til regelverk og etatens mål. I 2019 er prosessen justert for å tydeliggjøre policy og ansvar for å følge opp inkludering og mangfold i rekrutteringen, og supplert med maler og veiledere som styrker arbeidet.

På grunn av omstilling og effektivisering vært færre nyrekrutteringer enn tidligere. Det er få kandidater som melder fra om nedsatt funksjonsevne eller som identifiseres med hull i CV. I tillegg er

utfordringen at kandidatene ikke har de riktige faglige kvalifikasjonene i forhold til kunngjorte stillinger. I 2019 har Statens vegvesen vært inne i en svært krevende omstillingsprosess, og i denne situasjonen har det vært vanskelig å sette i gang med ytterligere tiltak i inkluderingsarbeidet.

### 3.3.4 Læringer i virksomheten

Ved utgangen av 2019 hadde Statens vegvesen 16 lærlingekontrakter. Dette er en økning fra 2018 hvor etaten ved utgangen av året hadde ni lærlingekontrakter. Av disse er 11 innen det administrative området, tre innen IT, én innen bygg, og én innen laboratorium.

For kontrakter med verdi over 1,1 mill. kroner eksklusive mva. og med varighet over tre måneder settes det krav om at entreprenøren er tilknyttet en lærlingordning og at lærlinger skal delta i utførelsen av kontraktarbeidet. Det gis noe kompensasjon for bruk av lærlinger.

### 3.3.5 Kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester

I 2019 kjøpte Statens vegvesen tjenester for 3 766 mill. kr. Tallet inkluderer anskaffelser til riksveger og Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester ved forvaltningen av fylkesveger. I underkant av 80 pst. av tjenestekjøpene gikk til vegformål.

Som et ledd i omstilling i Statens vegvesen, ble det i 2019 besluttet i større grad å kjøpe tjenester i stedet for å ansette nye medarbeidere. I tillegg påløp det i 2019 omstillingskostnader som et ledd i å tilpasse organisasjonen til regionreformen og ny divisjonsstruktur. Dette førte til en økning i tjenestekjøpene i 2019 sammenlignet med foregående år.

Tabell 3.17 Kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester

Mill. 2019-kr

	2017	2018	2019
Kjøp av tjenester som dekkes av fylkeskommunene	631	678	709
Kjøp av tjenester knyttet til riksveg	2 943	2 927	3 067
<b>Sum kjøp av tjenester*</b>	<b>3 574</b>	<b>3 605</b>	<b>3 766</b>

\* Tjenestekjøp inkluderer kun eksterne utbetalinger til leverandør. Det kan derfor være avvik mellom disse tallene og det som er ført på art 6700-6799 som også inkluderer interne belastninger

### 3.3.6 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Samferdselsdepartementet har utviklet indikatorer for drift- og administrasjonseffektivitet.

Bemanningsnivået i Statens vegvesen reflekterer ressursbruken knyttet til det arbeidet etaten utfører som ledd i sams vegadministrasjon. Omsetning på fylkesveg er derfor inkludert i tallgrunlaget for indikatorene.

Nominelle tall benyttes i KPI-beregningene.

Fra og med årsrapporten for 2019 er det blitt gjort endringer i indikatorene som følge av endringer i standard kontoplan for statlige virksomheter. Dette medfører at indikatorverdiene for KPI4 Andel administrative utgifter og KPI5 Administrative utgifter pr. årsverk avviker noe fra de indikatorverdiene som er rapportert for tidligere år.

**Tabell 3.18 Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet**

	2017	2018	2019
Antall årsverk	7 019	6 806	6 396
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	5 539	5 489	5 516
Sum totale utgifter (mill. kr)	52 195	52 909	50 127
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 109	2 079	2 533

**Tabell 3.19 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet**

	2017	2018	2019
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	789	806	862
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	7 436	7 774	7 837
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	10,6 pst.	10,4 pst.	11 pst.
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	4 pst.	3,9 pst.	5,1 pst.
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000-kr)	302	306	396

Økningen i årsverksutgift (KPI1) skyldes blant annet helårvirkning av lønnsoppgjøret i 2018. I tillegg ble deler av etterbetaling knyttet til lokalt lønnsoppgjør i 2018 først utbetalt i 2019. Lønnsutgiftandelen (KPI3) økte også noe i 2019. Bemanningen ble betydelig redusert i 2019. Utbetaling av sluttoppgjør bidro også til økning i årsverksutgift.

Totalutgift pr. årsverk (KPI2) viser en positiv utvikling fra 2017 til 2018. Dette skyldes at bemanningen ble redusert, og reduksjonen var større enn reduksjonen i totalutgifter.

De administrative utgiftene økte i 2019 og kombinert med redusert bemanning førte dette til en økning i KPI5. Økning i administrative utgifter skyldes i hovedsak økt bruk av konsulenter som et ledd i omstilling og å tilpasse organisasjonen (artskontonummer 670-676), økte eiendomsutgifter (artskontonummer 630-639) og annen kostnad (artskontonummer 779). Reduksjonen i antall årsverk har skjedd raskere enn det etaten har klart å redusere administrative utgifter. Dette har medført en økning i administrative utgifter pr. årsverk.

## 3.4 Effektivisering og digitalisering

Statens vegvesen skal effektivisere etaten for å nå det overordnede målet om mer veg for pengene. Effektiviseringsarbeidet omfatter hele etatens samlede virksomhetsområde, både interne kostnader (lønn, konsulenttjenester, eiendom, reiser og øvrig drift) og eksterne kostnader (drift, vedlikehold, investering og ferje). Statens vegvesen forventer å levere som planlagt på mål for effektivisering i inneværende NTP. Hovedmålet er å redusere interne kostnader med 1,4 mrd. kroner til 8,7 mrd. kroner innen 2023.

Etaten har gjort store organisatoriske grep med avviklingen av regioner og innføring av divisjoner som den mest markante endringen. Anbefalinger fra Finansdepartementets og Samferdselsdepartementets Områdegjennomgang er fulgt i forbindelse med etablering av den nye organisasjonen. Det har vært et betydelig nedtrekk i bemanning på alle områder, noe som igjen legger til rette for videre effektivisering blant annet av etatens eiendomsmasse. For å nå effektiviseringsmålet som er satt for 2023, er det en forutsetning at også Trafikant og kjøretøy-reformen blir gjennomført som planlagt. På tross av store omstillingskostnader i 2019 har Statens vegvesen holdt de interne kostnadene på samme nivå som i 2018.

### 3.4.1 Effektivisering

I tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 fortsatte effektiviseringsarbeidet i 2019 med sikte på å redusere kostnader og frigjøre ressurser til å utvikle vegnettet. I 2019 var det lagt opp til en effektivisering på om lag 140 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2018–2019). Effektiviseringsgevinster tas ut både i form av nedtrekk i bemanning og tjenestekjøp, men også i form av å omprioritere frigjorte ressurser til andre prioriterte oppgaver eller til å ta unna økt oppdragsmengde innen visse områder. Økt kvalitet og sikkerhet, samt reduksjon av klager og feilbehandlinger er andre nyttevirkninger som er vanskelig å tallfeste.

Reformen for avbyråkratisering og effektivisering (ABE-reformen) ble videreført i statsbudsjettet for 2019. For Statens vegvesen var denne produktivetsgevinsten i 2019 satt til 0,5 pst. av driftsutgiftene og utgjorde totalt 60,547 mill. kr.

Statens vegvesen har jobbet godt og målrettet i 2019 med å effektivisere organisasjon og prosesser, både gjennom digitalisering og forenkling av prosesser og ved sterkere styring og oppfølging av produksjonen, ressursbruk og realiseringen av gevinster. Etaten har gjennom 2019 jobbet med organisatoriske endringer som følge av avvikling av sams vegadministrasjon, digitalisering av tjenester og økte krav om effektivisering av virksomheten. Et viktig grunnlag har vært tilrådingene i Områdegjennomgangen og etatens egen rapport «Fra region til divisjon».

Digitalisering og selvbetjeningsløsninger på Trafikant- og kjøretøyområdet har redusert ressursbruken innenfor tjenesteområdet med 27 153 timer fra 2019 til 2018. Dette gir en besparelse på om lag 16 årsverk. Etter hvert som nye selvbetjeningsløsninger blir etablert, vil antall arbeidstimer ytterligere reduseres. For å sikre en effektiv ressursutnyttelse, må åpningstidene på trafikkstasjonene kunne reduseres i takt med at etterspørselen etter tjenester synker. Ressurser vil da kunne benyttes andre steder (ambulering), eksempelvis erstatning av personell som har sluttet ved naturlig avgang eller til utførelse av nye oppgaver som er tilført ansvarsområdet.

Innen IKT er det gjennomført tiltak med gode nyttevirkninger blant annet inngåelse av nye avtaler, innføring av smidig-metodikk og innføring av chat og chatbot (robotisering). Det er også inngått nye forvaltningsavtaler hvor systemene våre er organisert i større porteføljer for en mer kostnadseffektiv forvaltning. Sammen med reforhandling av lisensavtaler anslår vi at disse tiltakene har gitt en effektiviseringsgevinst på om lag 15-20 mill. kroner.

Innen eiendom er det gjennomført diverse tiltak som gir besparelser på om lag 10 mill. kr. Innen kjøretøysadministrasjon har vi i 2019 hatt en besparelse på rundt 110 mill. kr sett i forhold til et normalår. Dette er primært besparelser på investeringer i bilpark i 2019, og er ikke forventet å bli en varig, årlig gevinst på samme nivå i framtidige år.

Samlet anslås det at Statens vegvesen i 2019 har nådd målet om å realisere gevinster for om lag 140 mill. kr.

I tillegg til de gevinstene etaten selv kan ta ut, har mange av effektiviseringstiltakene som gjennomføres også store samfunnsøkonomiske nyttevirkninger. Spesielt innen Trafikant- og kjøretøyområdet introduseres det stadig nye selvbetjeningsløsninger som medfører både bedre tilbud, økt tilgjengelighet og store besparelser for private brukere, bransjen og andre offentlige etater. Eksempler på digitale tjenester introdusert i 2019 er digitalt førerkort, bestilling av vognkort på nett, bestilling av kompetansebevis for gods- og persontransport på nett, samt mulighet for å betale gebyrer med Vipps.

### 3.4.2 Interne kostnader

Statens vegvesen har som mål å redusere sine interne kostnader fra 12,7 mrd. 2020-kroner i 2017 til 10,9 mrd. 2020-kr i 2023, jf. Prop. 1 S (2019-2020). Målet for reduksjon av interne kostnader ble justert som følge av overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene og en regnskapsmessig endring i hvordan strømkostnader føres i Statens vegvesen, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019-2020). Med bakgrunn i disse endringene er justert mål at de interne kostnadene skal reduseres fra 10,1 mrd. 2020-kroner i 2017 til 8,7 mrd. 2020-kroner i 2023.

Tabellen under viser utviklingen i interne kostnader fra 2017 til 2019. Interne kostnader vises både inklusive og eksklusive finansiering av sams vegadministrasjon og endret føring av strøm slik at tallene kan relateres både til opprinnelig mål og nytt mål fra 2020. I tallene som er justert for sams vegadministrasjon er det trukket ut et estimat for Statens vegvesens utgifter til sams vegadministrasjon i perioden 2017-2019.

Tabell 3.20 Utvikling i interne kostnader

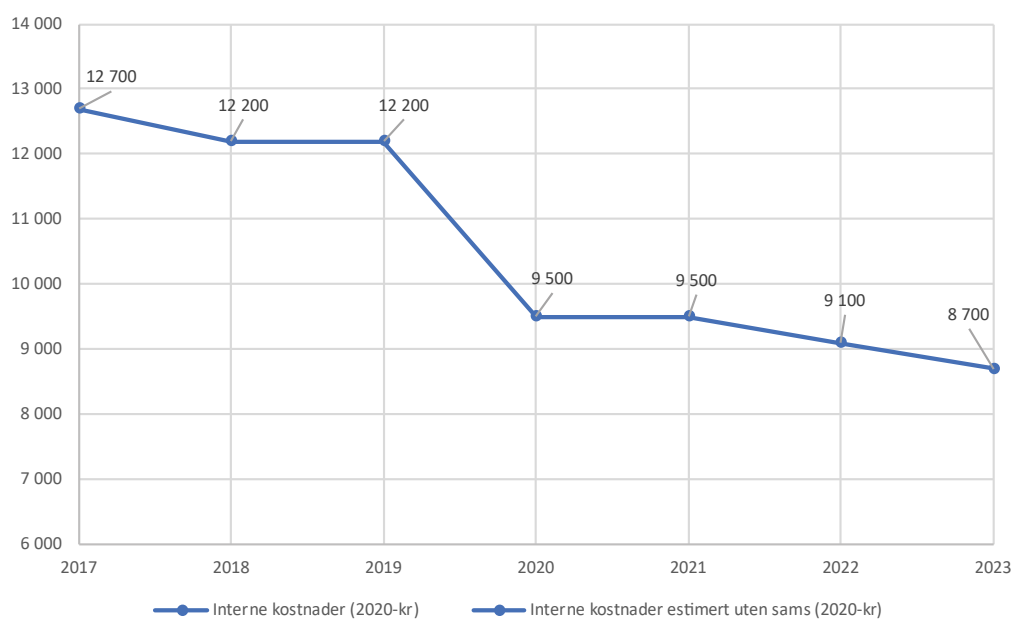
Mrd. 2020-kr

	2017	2018	2019
Interne kostnader inklusive sams vegadministrasjon	12,7	12,2	12,2
Interne kostnader justert for sams vegadministrasjon og endret føring av strøm	10,1	9,5	9,5

De interne kostnadene ble redusert med om lag 500 mill. kr fra 2017 til 2018. Statens vegvesen økte bruken av konsulent tjenester i 2019 for å omstille virksomheten til ny organisasjonsstruktur og overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene. Dette førte til at det ikke ble en videre

reduksjon i de interne kostnadene, og nivået på de interne kostnadene i 2019 ble videreført fra foregående år. Det forventes at de interne kostnadene blir på om lag samme nivå også i 2020. Dette skyldes den store omstillingen etaten har vært gjennom og at det i 2020 vil være betydelige omstillingskostnader til blant annet eiendom og mobilitetsavtaler. Denne situasjonen forventes videreført i 2021. Fra 2022 forventes det at de interne kostnadene reduseres og at det oppnås effekt av effektiviseringstiltakene.

I samsvar med anbefalingene fra områdegjennomgangen er det lagt opp til at effektivisering og reduksjon i de interne kostnadene gjøres primært ved lavere bemanning, særlig knyttet til byggherre og administrative støttefunksjoner, reduksjon av tjenestekjøp (konsulenter) og arealeffektivisering, samt gjennomføring av Trafikant og kjøretøy- reformen. Forventet utvikling i interne kostnader fram til 2023/2024 er vist i figuren under. For å nå målet på interne kostnader på 8,7 mrd. kr forutsetter det gjennomføring av Trafikant og kjøretøy- reformen som forventes å gi full virkning i 2024. Utsatt beslutning for valg av tjenestestruktur på trafikant og kjøretøyområdet vil medføre at realisering av effektiviseringsgevinster blir skjøvet ut i tid.



**Figur 3.7 Forventet utvikling i interne kostnader**

Forventet utvikling på de interne kostnadene i 2020 i grafen over er illustrert uten at det er tatt høyde for overtallighet og utbetaling av feriepenger for ansatte som har gått over til fylkeskommunene. Det er usikkerhet knyttet til forventet utvikling for 2020, og det er en risiko for at nivået på interne kostnader kan gå noe opp i 2020.

### 3.4.3 Entreprenørkostnader

Effektiviseringsarbeidet har tidligere kun omfattet etatens interne kostnader, men for å bygge opp under målet om mer veg for pengene, ble effektiviseringsarbeidet fra 2019 utvidet til å omfatte etatens samlede virksomhetsområde slik at også eksterne kostnader er omfattet av effektiviseringsarbeidet. Innen vegområdet har etaten fra tidligere år gjort betydelige grep for å bidra til bedre kostnadskontroll og ressursbruk. Disse grepene har blitt ytterligere videreutviklet i 2019.

Det er utviklet rutiner og verktøy for utarbeidelse av planleggingsprogrammer for å styrke styringen av etatens planarbeid. I tillegg skal vurdering av omfang, innhold og ressursbruk på reguleringsplaner bidra til å redusere gjennomsnittlig tidsbruk og kostnader pr. reguleringsplan. Dette har medført videre reduksjoner både på interne kostnader og entreprisestrukturer.

For å sikre effektiv gjennomføring av prosjekter i alle faser har etaten revidert kravene for styring av vegprosjekter. Dette gir kostnadsreduksjoner og tidsbesparelser på mange prosjekter, som følge av bedre styring. Utfordringer med overgangen mellom planfasene og mellom planleggings- og gjennomføringsfasen, kalt «stafett-pinnemodellen» i områdegjennomgangens «Analyse av byggherrekostnader» er redusert, blant annet som følge av mer bruk av gjennomgående prosjektledelse. Prosjekter med kostnadsøkninger følges tett opp, både for å unngå ytterligere kostnadsøkninger og for å avdekke potensial for kostnadsreduksjoner.

«Systematisk prosjektoptimalisering» for forbedret gjennomføring av eksisterende og framtidige investeringsprogram har bidratt til å redusere kostnadsestimatene med 15-20 pst. i forhold til overslag i inneværende Nasjonal transportplan.

Utprøving av totalentreprise på utvalgte prosjekter og bevisst bruk av ulike kontraktstyper på utbyggingsprosjekter, er viktig for å legge til rette for effektivisering på byggherresiden. Mer bruk av disse kontraktsformene vil gi sammenligningsdata for å beregne potensial for gevinster av dette tiltaket. For øvrig vil Statens vegvesen gjennom bedre styring av konsulentkontrakter og styring av bemanning og tjenestekjøp effektivisere byggherrekostnader videre.

### 3.4.4 Digitalisering

Statens vegvesen leverer følgende digitale tjenester:

#### Trafikk

- Trafikkmeldinger i kart
- Trafikkmeldinger i liste (lag egen rapport)
- Reisetider (reisetider.no)
- Webkamera i kart

#### Fører kort og føreropplæring

- Bestill nytt fører kort
- Bestill time til oppkjøring
- Bevis for rett til øvelseskjøring
- Finn godkjent trafikk skole
- Meld tap av fører kort
- Påmelding informasjonsmøte om øvelseskjøring
- Påmelding kurs 65 pluss
- Sjekk fører kort
- Søknad om fører kort og se status søknad
- Digitalt fører kort (app for mobil/nettbrett)

**Kjøretøy**

- Kjøretøyopplysninger
- Sjekk frist for EU-kontroll
- Tilhengerkalkulator
- Oversikt over egne kjøretøy
- Salgsmelding og omregistrering
- Bestill vognkort
- Last ned midlertidig vognkort
- Finn godkjent verksted
- Nybilvelger
- Oppslag i transportørregister
- Transporttillatelse - bestill kompetansebevis
- Transporttillatelse - søk om godkjenning
- Kravveileder
- Bestill kjøretøykontroll
- Søk om personlig bilskilt
- Søk om sjåførkort
- Bil og henger (app for mobil/nettbrett)
- Hvem eier bilen? (kjøretøyopplysninger via SMS-tjeneste)

**Veg**

- Søknad om avkjørsel
- Søknad om dispensasjon fra byggegrenser
- Søknad om dispensasjon for spesialtransport (via VegSak)
- Vegkart

**Verksted (for bransjen)**

- Søk om godkjenning som verksted/kontrollorgan
- Innmelding av PKK - periodisk kjøretøykontroll
- Registrer kurs PKK
- Søk om godkjenning som kontrollør
- Sjekk status for personlig godkjenning

**Parkering (for parkeringstilbydere)**

- Registrer parkeringstilbyder og parkeringsområde
- Registrer parkeringstillatelse for forflytningshemmede

**Annet**

- Innsyn i personopplysninger

Vegvesen.no har 136 000 daglige brukere. Dette tilsvarer over 49 mill. brukere pr. år og 161 mill. sidevisninger. Kjøretøysopplysninger har ca. 30 mill. sidevisninger og trafikkmeldinger har ca. 10 mill. sidevisninger.

Bruken av selvbetjeningsløsninger fortsatte å stige gjennom 2019. Dette skyldes både at antall tjenester har økt og blitt bedre kjent, men også at det fra 1. januar 2019 ble innført differensierte



gebyrer. Dette innebærer at brukerne får lavere gebyr dersom de benytter seg av selvbetjente løsninger i stedet for å utføre tjenesten på trafikkstasjon.

Om lag 91 pst. leverer salgsmelding digitalt, 73 pst. fullfører omregistrering på nett, ca. 70 pst. melder tap av førerkort på nettet, 84 pst. melder tapt vognkort på nett og mer enn 1,2 mill. brukere har lastet ned digitalt førerkort.

### 3.4.5 Gevinstrealisering

I løpet av 2019 har etatens arbeid med å sikre realisering av gevinster fra gjennomførte tiltak fortsatt den gode utviklingen fra 2018 som følge av strukturert arbeid med støtte og kvalitetssikring i utarbeidelsen av styringsdokumenter og gevinstrealiseringsplaner, samt sterkere oppfølging av at gevinster faktisk realiseres. Staten vil jobbe videre i 2020 for å forbedre gevinstrealiseringsarbeidet ytterligere.

Samlet har etaten holdt nivået på interne kostnader på samme nivå som i 2018, på tross av store omstillingskostnader. Gevinster blir allerede tatt ut både i form av redusert ressursbruk på eksisterende oppgaver og ved at nye oppdrag løses uten økt ressursbruk. Frigjorte ressurser prioriteres til utvikling av vegområdet. Samlet anslår Statens vegvesen at vi i 2019 har nådd målet om å realisere gevinster for om lag 140 mill. kr.

## 3.5 Prosjektstyring

Styringsrammen gir uttrykk for prosjektets økonomiske styringsrom i gjennomføringsfase, og representerer det nivået som det er like sannsynlig at kostnadene vil ende over eller under. I planfasen er dette nivået definert som styringsmål, og dette blir altså avløst av styringsramme når prosjektet blir tatt opp til bevilgning.

Kostnadsrammen uttrykker Statens vegvesens tildelte økonomiske styringsrom for prosjektet. Kostnadsrammen gir altså uttrykk for den økonomiske usikkerheten i prosjektet i byggefasen. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginene +/-10 pst. Kostnadsrammen for disse prosjektene settes derfor lik styringsrammen +10 pst.

I gjennomføringsfasen er det et mål for Statens vegvesen at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor styringsrammene, og Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjekter skjer derfor med utgangspunkt i dette.

For prosjekter med risiko for kostnadsøkninger ut over styringsrammen, gjøres det konkrete vurderinger av potensialet for tiltak slik at prosjektene allikevel kan gjennomføres innenfor styringsrammen. Statens vegvesen rapporterer som hovedregel ikke om økte prognoser uten at slike vurderinger er foretatt, med mindre det er særskilte grunner til dette.

### 3.5.1 Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2018

Tabell 3.21 Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter åpnet for trafikk i 2018<sup>1</sup>

	Styringsramme (mill. 2019-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2019-kr)	Avvik (pst.)
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2018	19 804	21 282	7,5

For alle prosjekter med prognose for sluttkostnad over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2018, er det en samlet kostnadsøkning på 7,5 pst. i forhold til samlet styringsramme for disse prosjektene. Tilsvarende tall for 2017 var en kostnadsøkning på 6,4 pst.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med tiltak for å bedre prosjekt- og kostnadsstyringen. Av viktige tiltak kan nevnes økende bruk av totalentrepriser for de største prosjektene, noe som vil gi en bedre risikofordeling enn i dag. Statens vegvesen har også et langt sterkere fokus på kvaliteten i kostnadsanslag og styringsdokumenter før prosjektene tas opp til bevilgning. I tillegg følges kostnadsutviklingen på prosjekter både i plan- og gjennomføringsfase tettere opp.

Tabell 3.22 Endring i kostnader for større<sup>2</sup> prosjekter åpnet for trafikk i 2018.

Prosjekt	Opprinnelig overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra kostnadsramme	
	(mill. 2019-kr)	(mill. 2019-kr)	(mill. 2019-kr)	(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
E18 Bommestad–Sky	4 949	5 794	5 059	110	2,2	-735	-12,7
Rv. 13 Deildo *	339	604	575	236	69,6	-29	-4,8
Rv. 13 Joberget *	400	627	586	185	46,3	-41	-6,5
Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand *	630	870	800	170	27,0	-70	-8,0
E6 Hålogalandsbrua *	3 530	4 272	4 184	654	18,5	-88	-2,1
E6 Indre Nordnes–Skardalen	1 286	1 389	1 145	-141	-11,0	-244	-17,6
E8 Sørkjosfjellet	1 038	1 111	1 076	38	3,7	-35	-3,2
E6 Storsandnes–Langnesbukt	664	731	574	-90	-13,6	-157	-21,5
<b>SUM</b>	<b>12 836</b>	<b>15 398</b>	<b>13 999</b>	<b>1162</b>	<b>9,1</b>	<b>-1 399</b>	<b>-9,1</b>

\* Revidert kostnadsramme

Av prosjekter over 500 mill. kr som ble fulgt opp spesielt, ble åtte prosjekter åpnet for trafikk i 2018. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 1 162 mill. kr (9,1 pst.) i forhold til styringsrammen.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2017, var seks prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 467 mill. kr (6,6 pst.) i forhold til styringsrammen.

<sup>1</sup> Prosjektene som ble åpnet for trafikk i 2018, omtales i årsrapporten for 2019 fordi sluttrapporter først foreligger året etter åpningsåret.

<sup>2</sup> Hovedregelen for hva som inngår i større prosjekter er de prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S, dvs. prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr.

### 3.5.2 Endringer i kostnadsoverslag og framdrift for store prosjekter som følges opp spesielt

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. Selv om avvikene er redusert, er Statens vegvesen ikke tilfreds med situasjonen. Statens vegvesen viderefører derfor arbeidet med å forbedre kostnadsstyringen i etaten.

I tillegg til tettere oppfølging av kostnadsutviklingene for prosjekter i gjennomføringsfasen, forventer Statens vegvesen spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen vil gi betydelige effekter. Tett oppfølging av fastsatte styringsmål vil være en bidragsyter til dette. Imidlertid vil slike tiltak først gi effekter på lengre sikt.

#### Prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 4 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 4 917 mill. kr (5,0 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2019 er kostnadsøkningen på 1 814 mill. kr (5,3 pst.) i forhold til styringsrammen. For prosjekter fortsatt i anleggsfasen er den forventede kostnadsøkningen på 3 104 mill. kr (4,8 pst.).

I forhold til Prop. 1 S (2018–2019) er kostnadsøkningen 1 369 mill. kr (1,3 pst.) etter at prognose for sluttkostnad i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2017 til 2018. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2019 er det en kostnadsøkning på 64 mill. kr (0,2 pst.) i forhold til prognosen for sluttkostnad oppgitt i Prop. 1 S (2018–2019). For prosjekter fortsatt i anleggsfasen er den forventede kostnadsøkningen på 1 304 mill. kr (1,9 pst.) i forhold til prognosen for sluttkostnad oppgitt i Prop. 1 S (2018–2019).

Statens vegvesen vil, når det er fastsatt styringsrammer for samtlige av 50/50-prosjektene, inkludere disse prosjektene i porteføljen av prosjekter som følges særskilt opp. Pr. nå er det kun Bybanen og Metrobuss i Trondheim som har fastsatt styringsramme, og prognosen for sluttkostnad for disse prosjektene er foreløpig i tråd med den fastsatte rammen.

For flere prosjekter over KS2-grensen er det kostnadsøkninger som innebærer at kostnadene overstiger styringsrammen med 10 pst./250 mill. kr eller der prognosen for sluttkostnad ligger over P65.

#### Prosjekter i anleggsfasen

##### E39 Eiganestunnelen i Rogaland

Prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2020. Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 1 pst. under gjeldende kostnadsramme. Det er fortløpende vurdert tiltak for å redusere kostnader i prosjektet. Det pågår arbeid med sluttoppgjør for prosjektet.

##### E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland

Prognosen for sluttkostnad er 7 095 mill. 2019-kr, ekskl. oppgradering av eksisterende tunneler som ikke inngår i fastsatte rammer for prosjektet. Dette innebærer en økning på om lag 530 mill. kr (7 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 280 mill. kr (4 pst.) i forhold til p65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mengdeøkninger. Det foreligger store omtvistede krav fra entreprenør, og det arbeides med tiltak for å avklare/ redusere disse. Dette medfører at det er knyttet relativt stor usikkerhet til prognosen.

### **E39 Rogfast i Rogaland**

Innkomet tilbud på den første hovedentreprisen var vesentlig høyere enn forventet, noe som innebar at det ikke ville være mulig å gjennomføre prosjektet innenfor fastsatte økonomiske rammer. Konkurransen ble derfor avlyst, og prosjektets prognose, gjennomføringsstrategi og kutt-/optimaliseringspotensial er nå under vurdering. I vedlegg 2 er det foreløpig lagt til grunn samme sluttprognose som i tertialrapporten pr. 31. august.

### **Rv. 13 Ryfast i Rogaland**

Prognosen for sluttkostnad er 8 115 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 730 mill. kr (10 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 220 mill. kr (3 pst.) i forhold til p65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.

### **E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Sogn og Fjordane**

Prognosen for sluttkostnad er 767 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 330 mill. kr (75 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 310 mill. kr (67 pst.) i forhold til p65. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden.

### **E6 Helgeland sør i Nordland**

Prognosen for sluttkostnad er 5 320 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 900 mill. kr (20 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 700 mill. kr (16 pst.) i forhold til p65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 400 mill. 2019-kr over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen er til vurdering i Statens vegvesen, herunder muligheten for kutt i prosjektet. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse samt eventuelt forslag om økt kostnadsramme så raskt som mulig.

### **E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark**

Prognosen for sluttkostnad er 918 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 60 mill. kr (7 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 30 mill. kr (3 pst.) i forhold til p65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 40 mill. 2019-kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019).

## **Prosjekter åpnet for trafikk pr. 31. desember 2019:**

### **Rv. 110 Simo–Ørebekk i Østfold**

Prognosen for sluttkostnad er 922 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 150 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 120 mill. kr (15 pst.) i forhold til p65. Prognosen tilsvarer revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.

### **E6 Nordby tunnelen i Akershus**

Prognosen for sluttkostnad er 577 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 150 mill. kr (33 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 90 mill. kr (19 pst.) i forhold til p65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 20 mill. 2019-kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningene skyldes i hovedsak underestimert av en rekke elementer i forbindelse med prosjekteringen.

**Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Telemark**

Prognosen for sluttkostnad er 800 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 170 mill. kr (27 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 150 mill. kr (23 pst.) i forhold til p65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 100 mill. 2019-kr over opprinnelig kostnadsramme. Kostnadsrammen er økt til 870 mill. 2019-kr i Prop. 1 S (2019–2020). Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget.

**Rv. 13 Deildo i Hordaland**

Prognosen for sluttkostnad er 581 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 240 mill. kr (71 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 230 mill. kr (63 pst.) i forhold til p65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 20 mill. 2019-kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende behov for bergsikring og mer omfattende arbeid med trafikkavvikling i anleggsfasen enn opprinnelig forutsatt.

**E6 Helgeland nord i Nordland**

Prognosen for sluttkostnad er 2 375 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 450 mill. kr (23 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 370 mill. kr (18 pst.) i forhold til p65. Kostnadsrammen er økt til 2 400 mill. 2019-kr i Prop. 1 S (2019–2020). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede håndbokskrav og endringer som følger av nye reguleringsplaner.

**E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms**

Prognosen for sluttkostnad er 745 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 280 mill. kr (59 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 260 mill. kr (52 pst.) i forhold til p65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 20 mill. 2019-kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 110 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for sikringstiltak i tunnelene, samt at en rekke elementer var underestimert i prosjekteringen.

**Rv. 77 Kjernfjellet i Nordland**

Prognosen for sluttkostnad er om lag 650 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 95 mill. kr (17 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 70 mill. kr (13 pst.) i forhold til p65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for injeksjoner i tunnelen som følge av vanninntrengning.

**Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland**

Prognosen for sluttkostnad er 2 680 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 300 mill. kr (13 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 200 mill. kr (8 pst.) i forhold til p65. Prognosen tilsvare prognosen oppgitt i Prop. 1 S (2018–2019).

**E6 Hålogalandsbrua i Nordland**

Prognosen for sluttkostnad er 4 150 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 650 mill. kr (18 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 480 mill. kr (13 pst.) i forhold til p65. Prognosen tilsvare prognosen oppgitt i Prop. 1 S (2018–2019).

Det er usikkerhet knyttet til prognosene, og disse prosjektene vil bli fulgt tett opp.

## Prosjekter i planfasen

Vedlegg 5 gir en oversikt over kostnadsutvikling for de prosjektene som det er fastsatt styringsmål for. Videre planlegging har avdekket kostnadsøkninger i forhold til fastsatte styringsmål for flere prosjekter enn det som rapporteres her. Det arbeides med å redusere kostnadene slik at styringsmålene likevel ikke overskrides. Vi må derfor komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

For følgende prosjekter rapporteres det om kostnadsøkninger ut over fastsatte styringsmål:

### **E18 Lysaker–Strand–Ramstadsletta i Akershus**

Prognosen for sluttkostnad tilsvarer forslag til styringsramme i Prop. 38 S (2019–2020).

### **Rv 282 Holmenbrua i Buskerud**

Prognosen for sluttkostnad tilsvarer forslaget til styringsramme etter gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) for prosjektet.

### **Rv. 4 Roa–Gran grense i Oppland**

Prognosen for sluttkostnad tilsvarer forslaget til styringsramme etter gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) for prosjektet.

### **E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland**

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det gjennomført særskilt prosjektoptimaliserende analyse (SPA) av prosjektet. Prognosen for sluttkostnad er den forbindelse økt med om lag 200 mill. kr i forhold til fastsatt styringsmål. Økningen er i hovedsak knyttet til økning i tunnallengde samt økt usikkerhet knyttet til kostnader som følge av strengere krav til tiltak i tunnelene.

### **Rv. 862 Tverrforbindelsen i Troms**

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det gjennomført særskilt prosjektoptimaliserende analyse (SPA) av prosjektet. Prognosen for sluttkostnad er den forbindelse økt med om lag 150 mill. kr i forhold til fastsatt styringsmål, selv om det gjennom arbeidet er avdekket flere kostnadsreducerende tiltak.

Prosjektene rv. 5 Kjøsnesfjorden, E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra og rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjøa–Otta og E6 Kvæangsfjellet er tatt ut av oversikten som følge av at prosjektene er overført til Nye Veier AS.

## 3.5.3 Planstatus for prosjektene i Nasjonal transportplan

I tabellen under er det gitt en oversikt over planstatus for prosjekter med omtale i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Oversikten er begrenset til prosjekter der det fram til og med Prop. 1 S (2019–2020) ikke er fattet vedtak om oppstart av prosjektet.

Tabell 3.23 Planstatus for prosjekter med omtale i Nasjonal transportplan

Rute	Post	Prosjekt	Prioritet i NTP 2018–2029	Formell planstatus
1a	30	Rv. 22 Glommakryssing	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
1a	30	E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)	Prioritert 2. periode	-
2a	30	E18 Retvet–Vinterbro	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
3a	30	E18 Lysaker–Ramstadsletta	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
3a	30	E18 Gartnerløkka–Kolsdalen	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
3a	30	Rv. 509 Sola skule–Sundekrossen (Transportkorridor vest)	Prioritert i 2. periode	Vedtatt KDPL
3a	30	Rv. 282 Holmenbrua	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
3a	30	E39 Ålgård–Hove	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
3a	30	Rv. 42 Eigerøy bru	Prioritert i 2. periode	-
3a	30	E39 Smiene–Harestad	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
3a	30	E18 Ramstadsletta–Slependen	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
3a	30	E18 Slependen–Drengsrud	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
3a	30	Rv. 19 i Moss	Prioritert 2. periode	-
4a	30	E39 Ådland–Svegatjørn (Stord–Os)	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
4a	30	E39 Vågsbotn–Klauvaneset	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU
4a	30	E39 Bogstunnelen–Gaular grense	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
4a	30	E39 Aksdal–Sunnfør (Våg)	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU
4a	31	E39 Klakegg–Byrkjelo (Votedalen)	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU
4a	30	E39 Volda–Furene (Samferdselspakke Volda–Ørsta)	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
4a	31	E39 Skjersura	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU
4a	30	E39 Vegsund–Breivika (Bypakke Ålesund)	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU
4a	30	E39 Byrkjelo–Sandane	Prioritert 2. periode	-
4b	30	E39 Ålesund–Molde (Romsdalsfjorden)	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
4b	30	E39 Lønset–Hjelset	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
4b	30	E39 Bolsønes–Årø (Bypakke Molde)	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
5a	30	E134 Dagslett–E18	Prioritert 1. periode	
5a	30	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
5a	31	Rv. 13 Melkeråna–Årdal	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
5a	30	E134 Saggrenda–Gvammen	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU
5a	30	E134 Strømsåstunnelen nytt løp	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
5a	30	E134 Arm til Husøy havn	Prioritert i 2. periode	-
5a	30	E134 Røldal–Seljestad	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
5a	30	E134 Vågslis–Røldal	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
5a	31	Rv. 13 Lovraeide–Rødsliane	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
5c	30	E16 Skaret–Hønefoss (Ve-krysset)	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
5c	30	E16 Stanghelle–Arna	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU
5c	31	E16 Hylland–Slæen (Nærøydalen)	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
5c	30	E16 Arna–Vågsbotn	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVVU

Rute	Post	Prosjekt	Prioritet i NTP 2018–2029	Formell planstatus
6a	30	Rv. 4 Roa–Gran grense, inkl Jaren–Amundrud–Lygnebakken	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
6a	30	Rv. 4 Kjul–Rotnes	Prioritert i 2. periode	Vedtatt KDPL
6d	30	E136 Flatmark–Marstein	Prioritert 1. periode	Vedtatt KDPL
6e	31	Rv. 70 Flatvadura, øvre og nedre og Hoelsand	Prioritert i 2. periode	Vedtatt etter KVVU
6d	30	E136 Stuguflåten–Rødstøl, krabbefelt	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
6d	30	E136 Breivika–Lerstad (Bypakke Ålesund)	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
7a	30	E6 Selli–Asp	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
7a	30	E6 Åsen–Steinkjer	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
7a	30	E14 Stjørdal–Meråker	Prioritert 2. periode	-
7a	30	E6 Sjørelva–Borkamo	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
7a	31	E6 Langnesberga, skredsikring	Prioritert i 2. periode	Vedtatt REGPL
7a	30	Rv. 80 Sandvika–Sagelva	Prioritert i 2. periode	Vedtatt REGPL
8a	29	E10/rv. 85 Tjeldsund–Langvassbukt	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
8a	30	E8 Sjøbotn–Laukslett (Ramfjorden)	Prioritert 1. periode	-
8a	30	E6 Megården–Mørsvikbotn	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL
8a	31	E10 Nappstraumen–Å	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
8a	30	E10 Fiskebøl–Nappstraumen	Prioritert 2. periode	Vedtatt KDPL
8a	30	Rv. 862 Tverrforbindelsen Tromsø	Prioritert 2. periode	-
8a	30	E6 Ulsvågskaret	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
8a	30	E6 Kråkmofjellet sør	Prioritert i 2. periode	Vedtatt REGPL
8b	30	E6 Olderdalen–Langslett	Prioritert 2. periode	-
8b	30	Rv. 94 Hammerfest sentrum	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
8b	30	E6 Nordkjosbotn–Hatteng	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
8b	31	E45 Kløfta	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL
8b	31	E6 Grasnes	Prioritert 2. periode	-

### 3.5.4 Oppfølging av byvekstavtaler

Den 23. august 2019 la regjeringen fram en bompenggeavtale. I denne avtalen er det foreslått å øke statens bidrag til store kollektivprosjekter i byvekstavtalene fra 50–66 prosent, med forutsetning om at halvparten går til reduserte bompenger og halvparten til bedre kollektivtilbud i byområdene etter lokal prioritering. Store kollektivprosjekt som er omfattet av denne ordningen er Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo og Akershus, Metrobuss i Trondheim, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen og Bussveien på Nord-Jæren. I tillegg er det satt av 300 mill. kr til reduserte billettpriser i kollektivtransporten i de store byområdene. Fram til og med desember 2019 er belønningsmidlene som er en del av byvekstavtaler bevilget over post 64 og over post 61 i de fem mindre byområdene som har belønningsavtaler. Fra 2020 vil disse midlene bevilges over post 66.

I Prop. 1 S (2019-2020) er det åpnet for økt fleksibilitet for bruk av statlige midler til programområdetiltak innenfor byvekstavtalene. Dette innebærer at midlene også kan brukes til kommunale og fylkeskommunale gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Det er forutsatt at bruken blir avgrenset til



investeringer, og at en slik omprioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksvegtiltak. Det er også en forutsetning at byområdene aksepterer regjeringens tilbud som følge av regjeringspartienes bompengavtale. Statens vegvesen vil på bakgrunn av føringer i Prop. 1 S (2019–2020) utvikle et system som sikrer at vurderingskriteriene blir ivaretatt og som sikrer gode rutiner for oppfølging.

Etter inngåelse av byvekstavtale har Statens vegvesen ansvar for utbetaling og oppfølging av belønningsmidler. I henhold til framforhandlede og inngåtte avtaler er det for 2019 utbetalt 248 mill. kr til Trondheimsområdet, 215 mill. kr. til Nord-Jæren, 304 mill. kr til Bergensområdet og 280 mill. kr til Oslo og Akershus. Dette er forutsatt dekket delvis over kap. 1330 post 61 og delvis over kap. 1330 post 64. For Bergensområdet er det en forutsetning at avtalen er lokalpolitisk behandlet innen 1.4. 2020, inkludert de lokalpolitiske vedtakene om hvordan regjeringspartienes bompengavtale skal følges opp gjennom reduserte bompenger, reduserte billettpriser og prioritering av prosjekter i avtalen. For Nord-Jæren er det en forutsetning med lokalpolitiske vedtak om reduserte billettpriser og prioritering av tilskuddet til bedre kollektivtransport innen 1.4.2020. Dersom dette ikke er på plass innen fristen legges gjeldende byvekstavtale for perioden 2017–23 til grunn. Belønningsmidlene vil i så fall bli avkortet påfølgende år.

I vedlegg 3 gis en oversikt over tilgjengelige midler i 2019, forbruk i 2019 og avvik mellom tilgjengelige midler og forbruk. I tillegg gis en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i løpet av 2019 i de fire byområdene fordelt på investeringstiltak, drift av kollektivtransport og andre tiltak (utredninger, kampanjer, informasjon).



Asfaltering E6 Omkjøringsvegen. Foto: Knut Opeide



Beredskapsøvelse i E39 Kirkeheitunnelen med nødetatene. Foto: Kari Liheim Sund

## 4

# Styring og kontroll i virksomheten

## 4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

Statens vegvesens risikovurdering har et overordnet og langsiktig perspektiv og brukes aktivt i styringen av etaten. For det enkelte år arbeides det med tiltak for å håndtere identifisert risiko. Det gir ledelsen økt styring og kontroll for å sikre at etaten når oppsatte mål både for året og på lang sikt.

Statens vegvesen sine ansvarsområder og antall ansatte ble vesentlig endret ved overgangen mellom 2019 og 2020. Gjennom 2019 har det vært en høyere andel enn tidligere år som har valgt å gå over til andre arbeidsgivere enn fylkeskommunene eller Statens vegvesen. Dette har bidratt til en høy risiko for at etaten ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte ved inngangen av 2020. Det har gjennom hele året vært arbeidet aktivt med tiltak for å minske usikkerheten koblet til endringene i organisasjonen, men på tross av tiltak finnes det eksempler på at store deler av fagmiljøer har blitt rekruttert til virksomhet utenfor etaten og fylkeskommuner. Ved inngangen til 2020 er det kjent at organisasjonen har underkapasitet på noen fagområder og overtallighet på andre områder. Det er planlagt og pågår tiltak for å korrigere denne ubalansen i organisasjonen.

Organisasjonen er dimensjonert ut fra dagens produksjon og må tilpasses ved endring, som f. eks. færre prosjekter. Dette gjelder også antallet lokasjoner der Statens vegvesen er tilstede. Etaten arbeider for arealeffektivisering for å nå kravene til kostnadseffektiv drift og lave interne kostnader. Det vurderes at det er risiko koblet til hastigheten i nedlegging av kontorer.

Samlet sett vurderes risikoen for etaten ved utgangen av året som høy.

Sannsynligheten for at Statens vegvesen ikke skulle klare å gjennomføre oppgaver i Prop.1 S og tildelingsbrev ble vurdert som liten til moderat i 2019, mens eventuelle konsekvenser ble vurdert som moderat til alvorlig. Selv om bemanningen ble betydelig redusert i 2019 og mange ressurser ble avsatt til omstillingsarbeid, ble leveranser i henhold til Prop. 1 S og tildelingsbrevet høyt prioritert. Ny sentral økonomi- og virksomhetsstyringsavdeling ble opprettet og bidro til sterkere styring og samling av kompetanse. Strukturelle endringer i virksomhetsstyringen og tett oppfølging var viktig for å sikre at etaten holdt seg innenfor økonomiske rammer og fullmakter i 2019.

Regionreformen og omorganiseringen av Statens vegvesen påvirker risikoen for etatens gjennomføring av oppgaver i Prop. 1S og tildelingsbrev for 2020. Mangel på kompetanse og overtallighet, samt usikkerhet knyttet til fordeling av midler i ny organisasjon kan påvirke etatens gjennomførings- evne i 2020. Etaten planlegger flere tiltak for å få ned risikoen, blant annet jobbes det med bemanningsplaner og kompetansegapanalyser.

Risikoen for økte kostnader for driftskontrakter er fortsatt å anse som høy. Forberedelser til opphør av sams vegadministrasjon har medført at etaten har inngått en rekke driftskontrakter med kortere varighet i 2019, noe som har ført til økte årlige kostnader for disse kontraktene. Usikkerhet knyttet til opphør av sams vegadministrasjon og fremtidig kontraktstrategi vist i 2019 i høyere priser og lavere interesse fra entreprenørene og følgelig dårligere konkurranse. Statens vegvesen har for 2020 kontraktene også tilpasset varighet på kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende områder med tanke på fremtidig sammenslåing av riksvegområder. Dette vil medføre

kortere varighet også for en del av 2020-kontraktene. Markedssituasjonen i 2020 er endret ved at flere nye byggherrer har kommet til i markedet. Hvordan dette vil slå ut er usikkert. Totalt gir dette stor usikkerhet knyttet til prisnivået for 2020-kontraktene.

Samlet risiko for prosjektstyring er fortsatt høy, men har blitt redusert gjennom en tettere kostnadsstyring både i prosjektenes plan- og gjennomføringsfase.

Samferdselsdepartementet har satt krav til endrede rutiner som endringslogg, bruk av ekspertgrupper ved kostnadsopptimalisering og endrede rutiner for rapportering og avklaring av kostnadsøkninger overfor departementet. Kravene er implementert, og det pågår et kontinuerlig arbeid med tydeliggjøring av interne rutiner og oppfølgingen av disse. I tillegg har Statens vegvesen bl.a. innført strenge rutiner for intern godkjenning av kostnadsøkninger ut over styringsmål (fastsatt av Statens vegvesen for planfasen) og styringsrammen for alle prosjekter over 200 mill. kr. Dette har medført en større bevissthet rundt kostnadsøkninger i Statens vegvesen, og har ført til et sterkere fokus på å se etter muligheter for kutt i de enkelte prosjektene. Det er økt bevissthet rundt kostnadsstyring i organisasjonen, og Statens vegvesen forventer at dette vil gi gode effekter. Selv om effektene av disse tiltakene ikke nødvendigvis kommer til uttrykk i Statens vegvesens portefølje i 2019, har vi stor tro på at dette vil gi gode effekter på litt lengre sikt.

For å redusere mindreforbruk arbeider etaten med å sikre at prosjekter som er aktuelle for prioritering i budsjettssammenheng er tilstrekkelig modne. I dette ligger det at plangrunnlaget har god nok kvalitet, og at prosjekteringen har kommet langt nok til at anleggsarbeidene kan startes opp så raskt som mulig i budsjettåret. En forutsetning for å kunne håndtere uforutsette forhold i prosjektene, er at Statens vegvesen har tilstrekkelige fullmakter til å kunne håndtere det som oppstår. Det er i løpet av året iverksatt tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter for å redusere mindreforbruket. Avviket ville derfor vært noe høyere i en situasjon uten tiltak.

Risikoen for manglende effektivisering vurderes som moderat til lav. Statens vegvesen effektiviserer virksomheten blant annet gjennom å redusere sine interne kostnader. Det gjennomføres flere sentrale effektiviseringstiltak i etaten og ressursbruken følges opp gjennom styring av bemanning og tjenestekjøp. Som følge av regionreformen med overføringen av stillinger til fylkeskommunene, samt omstrukturering fra regioner til divisjoner, reduseres bemanningen kraftig. Dette bidrar til å sikre at gevinstrealisering av tiltak i stor grad blir utført og medfører dermed begrenset risiko innen dette risikoområdet.

Risikoen knyttet til omstilling vurderes som høy. Omstillingen preger etaten, og sammen med stor avgang øker risikoen for manglende kompetanse og kapasitet innenfor spesifikke områder. Det har vært arbeidet godt med gjennomføring av omstillingen og med informasjon til de involverte. Det har vært fokus på at ledere skal sikre god motivasjon og veiledning for ansatte. Etaten har i 2019 ført en tydelig og stram prioritering slik at kapasiteten ble benyttet til omstilling og kjerneoppgaver. Øvrige interne oppgaver har fått lavere prioritet. Noe økt tjenestekjøp har blitt benyttet for å sikre kompetanse og kapasitet til å gjennomføre både omstillingen og kjerneoppgavene.

Den høye turnoveren i etaten har økt risikoen for at vi ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte i 2020. På noen områder går etaten inn i 2020 med en underkapasitet, mens man på andre områder har overkapasitet. Statens vegvesen jobber aktivt innenfor det interne

arbeidsmarkedet og gjennomfører kun kritisk målrettet rekruttering for å sikre kompetanse og kapasitet i ny organisasjon, samtidig som det vurderes å bruke virkemidler for å stimulere til frivillig avgang. Det kan bli nødvendig med noe økt tjenestekjøp for å dekke kompetanse- og kapasitetsgapet som oppstår.

Organisasjonen er dimensjonert ut fra dagens produksjon og må tilpasses ved endring, som f. eks. færre prosjekter. Dette gjelder også antallet lokasjoner der Statens vegvesen er tilstede. Etaten arbeider for arealeffektivisering for å nå opp til kravene til kostnadseffektiv drift og lave interne kostnader. Vi bedømmer at det er risiko koblet til hastigheten i nedlegging av kontorer.

Arbeidet med å etablere ny organisasjon legger stort press på ressurser til etterlevelse av interne krav i oppgavegjennomføringen, derfor opprettholdes en moderat risikonivå for manglende etterlevelse av interne prosesser ved utgangen av 2019.

Arbeidet med internkontroll ble videreført i 2019 og har tydeliggjort viktigheten av kompetanse og kontinuerlig læring rundt bruk av kvalitetssystemet. Ledelsens gjennomgåelse har i år hatt et enda sterkere fokus på å få fram bakenforliggende årsaker til manglende etterlevelse for å kunne indentifisere mer målrettede tiltak. Det er viktig at etaten i 2020 fortsetter å holde fokus på læring og forbedring. Ikke tilstrekkelig læring kan bety at etaten ikke korrigerer tilstrekkelig når avvik oppstår og derfor ikke har kontroll på om iverksatte tiltak har ønsket resultat eller effekt. Ikke tilstrekkelig læring kan også medføre at de risikoreducerende tiltakene ikke blir tilstrekkelig målrettet og effektive.

Internkontrollen i Statens vegvesen består av tre kontrollnivåer og evalueres årlig i ledelsens gjennomgåelse. Vegdirektøren legger til grunn interne og eksterne revisjoner, tilsyn og aktuelle evalueringer når driftsenhetene svarer ut om internkontrollen er tilstrekkelig, om prosesser og dokumenter er oppdaterte og om disse etterleves. Beslutninger fra ledelsens gjennomgåelse følges opp i styringslinjen. Gjennom 2019 er ekstra oppmerksomhet viet etterlevelse av interne krav, og arbeidet videreføres i 2020.

For Statens vegvesen er det viktig å få en god balanse mellom myndighetsoppgavene og den enkeltes vegeiers selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet. Det er nødvendig å etablere felles forståelse for utfordringer og trusler innenfor samfunnssikkerhetsområdet. Dette for å sikre faglig godt funderte tiltak innen klimatilpasning og sikring av kritiske objekter og funksjoner, uavhengig av hvem som er vegeier. Hvis Statens vegvesen sammen med øvrige vegeiere ikke lykkes med dette, øker risikoen for at Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for samfunnssikkerhet i vegsektoren vil kunne svekkes.

## 4.2 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonens etterlevelsrapport for 2017 om Statens vegvesens styringssystem for drifts-, vedlikeholds- og investeringsvirksomhet bestod av ti tiltak hvorav ett var utestående pr. 26.2.2019 jfr. brev til Samferdselsdepartementet med departementets referanse 17/1456-10. Tiltaket «Rolletilpasset opplæring» ble gjennomført med del 1 grunnopplæring i prosjektstyring i 2019. Del 2 Prosjektskolen gjennomføres fra 2020 som planlagt.

Riksrevisjonens dokument 1 (2019-2020) påpeker mangelfull registrering og svak oppfølging av oversikt over eiendeler i Statens vegvesen. Statens vegvesen har iverksatt tiltak slik at eiendeler blir registrert, at rutineene innehar nødvendige kontroller og det er god kvalitet på oppfølging av materiellregisteret.

Dokument 3 (2019-2020) påpeker at det ikke er dokumentert tilfredsstillende etterlevelse av regelverket på anskaffelsesområdet, herunder en effektiv risikostyring og internkontroll på anskaffelsesområdet. Statens vegvesen har i 2019 arbeidet målrettet med tiltak for å oppnå tilstrekkelig internkontroll på anskaffelsesområdet. På byggherreområdet er det anskaffet et prosjektøkonomisystem som vil styrke internkontrollen gjennom nøkkelkontroller ved beslutningspunkt og bedret etterlevelse av regelverket. Systemet vil være implementert fra august 2020. Internrevisjonen har fortsatt oppfølgingen av enhetene for å sikre sterkere etterlevelse og grad av kontroller direkte i de systemene som støtter anskaffelsesprosessen. I tillegg har Vegdirektøren gjennom ledelsens gjennomgåelse gitt enhetene i oppdrag å utarbeide tiltaksplaner for å oppnå tilstrekkelig internkontroll på anskaffelsesområdet.

## 4.3 Kriminalitetsbekjempelse

### 4.3.1 Motvirke ulovlig virksomhet og transportkriminalitet

I 2019 har Statens vegvesen arbeidet målrettet mot useriøse og kriminelle aktører innenfor alle deler av samfunnsoppdraget, men med et ekstra fokus rettet mot drift- og vedlikeholdsmarkedet og transportbransjen.

Det er særlig to forhold som synes felles uavhengig av hvilket område det arbeides innenfor. Det ene er hvordan useriøse og kriminelle aktører løpende tilpasser seg hvordan kontroller utføres, og hvordan kontrollene følges opp. For aktørene handler det om å redusere risiko for å bli oppdaget og kunne framstå med et legalt ytre. Det andre er viktigheten av målrettet tverretattlig samhandling - med riktig kompetanse, i saker som krever utredning og gjerne forfølgning i flere spor til samme tid. Det betyr at deltagerne må kunne bransjenes modus, aktører, egne virkemidler m.m. Kunnskap og forståelse av effektivt tverretattlig samarbeid er en kompetanse i seg selv.

Statens vegvesen har initiert og ledet saker som dokumenterer hvordan innsatsen ved slik innretning gir nye resultater. Det gjelder særlig innenfor transportområdet og ikke-godkjente verksteder. Det er verdt å merke seg at det tidligere kan ha vært gjennomført ordinære kontroller og tilsyn - uten at forholdene er avdekket. Det eksemplifiserer at virksomheten har tilpasset seg kontroll og tilsyn.

Dernest at det kreves kapasitet og kompetanse som kan gå dypere inn i sakene ved bruk av andre metoder. Vi ser også at aktører bevisst utnytter gråsoner i regelverket innenfor transportområdet. Kunnskap om hvordan aktørene virker gir blant annet grunnlag for å vurdere gjeldende kontrollinnsats og hvor det er behov for tilpasninger i regelverk.

Statens vegvesen har i løpet av året utarbeidet flere rapporter som redegjør for situasjon og modus innenfor både veg- og transportområdet. Blant annet er det utarbeidet rapporter om transport- og miljøkriminalitet, ikke-godkjente verksteder, uberettiget fakturering og skadeverk ved tagging. Det er også søkt belyst særlige utfordringer som synes gjeldende innenfor asfalt og trafikkdirigering. Formålet med rapportene er å bevisstgjøre organisasjonen om situasjon og modus, herunder at de gir kunnskap som grunnlag for ledelse og styring, samt bidra til samhandling med bransjene.

Statens vegvesen har etablert et godt samarbeid med andre offentlige etater ved utredning av konkrete saker, og vil prioritere å videreutvikle dette samarbeidet. Vi ser det formålstjenlig å også utvikle et samarbeid med andre byggherrer innenfor vegområdet. Det er gjennom flere saker innenfor vegområdet dokumentert at aktører som mistenkes for ulike brudd har forpliktelser hos ulike byggherrer – uten at slik informasjon deles. Det er helt nødvendig å legge bedre til rette for informasjonsdeling for å få effektiv innsats som bidrar til et sunt arbeidsmarked og en sunn næring. Dette forholdet er ytterligere aktualisert som følge av opprettelse av nye vegadministrasjoner i de nye fylkene.

Vi ser en særlig utfordring knyttet til kontroll av lønns- og arbeidsvilkår hos utenlandske entreprenører som følge av manglende internasjonalt samarbeid. Dette forholdet vil bli nærmere kartlagt i tiden som kommer - også som del av det tverretatlige samarbeidet.

Det arbeides løpende med forebyggende tiltak for å redusere handlingsrommet til useriøse og kriminelle aktører.

Statens vegvesen deltar i treparts bransjeprogram for henholdsvis transport og bil.

### 4.3.2 Motvirke arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen har videreført arbeidet med koordinerte aksjoner og kontroller av lønns- og arbeidsvilkår i entreprisedriften. 138 større kontroller er utført. En kontrakt er hevet og en underentreprenør nektet godkjent som underleverandør på framtidige kontrakter i en periode på tre måneder. Det er fortsatt store mangler i entreprenørens egne systemer for oppfølging og kvalitetssikring før kontrahering av underleverandører. Brudd på arbeidstidsbestemmelser er et stort og vedvarende problemområde, med dertil manglende overtidsbetaling.

Forebyggende samarbeid med bransjen og myndigheter er videreutviklet:

- Sammen med Skatteetaten har Statens vegvesen startet opp tre samarbeidsprosjekter i 2019
- Varsling til Arbeidstilsynet ved større avvik og når Statens vegvesen avdekker arbeidskontrakter med lav stillingsprosent

Statens vegvesen har dialog med partene i arbeidslivet om forståelse av landsdekkende tariffavtaler. Det er noen uklarheter og uenigheter mellom partene mht. virkeområde for tariffavtalene. Dette hemmer Statens vegvesen sin kontrollaktivitet

## 4.4 Samfunnssikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern

### 4.4.1 Samfunnssikkerhet

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i Statens vegvesen er å unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell, samt minske følgene av slike hendelser skulle de oppstå. Videre er målet å sikre pålitelighet og framkommelighet i transportsystemet i både normalsituasjoner og under påkjenninger.

Instruks for Statens vegvesen som ble fastsatt 17.12.2019, gir føringer for Statens vegvesens nasjonale koordineringsansvar og faglige ansvar innenfor samfunnssikkerhet og beredskap. Samferdselsdepartementets Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren (2015) og det årlige tildelingsbrevet ligger til grunn for de årlige prioriteringene innen blant annet innen klimatilpasning, informasjonssikkerhet samt for sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner.

Statens vegvesen har i 2019 arbeidet for å sikre en god ivaretagelse av beredskap og sikkerhet i ny organisasjon, som ble etablert 1. januar 2020. Oppheving av sams vegadministrasjon og endringer i Statens vegvesens ansvar og oppgaver på beredskapsområdet har medført et behov for etablering av nye prosesser og samvirkearenaer spesielt inn mot fylkeskommunene. Dette vil måtte videreutvikles for implementering i løpet av 2020.

Statens vegvesen har sammen med øvrige samferdselsetater og -virksomheter bistått departementet i arbeidet med å etablere en metode for vurdering av samfunnssikkerhet som en ikke-prissatt virkning i samferdselsprosjekter. Arbeidet har vært en del av Statens vegvesen sin oppfølging av departementets NTP- oppdrag. Statens vegvesen har integrert metoden i veileder for ROS-analyser i planfasen.

Statens vegvesen har i 2019 samarbeidet tett med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Forsvaret innenfor rammen av totalforsvaret, herunder i gjennomføring av øvelser og oppfølging av erfaringer gjort under Trident Juncture 2018.

Statens vegvesen har også gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for eget ansvarsområde som del av Samferdselsdepartementets arbeid med å utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse for transportsektoren.

Fredag 13. desember 2019 gikk det et steinras på E18 like ved Bommestad i Larvik. Få dager etter raset nedsatte vegdirektøren et eksternt ekspertutvalg for å vurdere årsaken til raset og finne læringspunkter. Utvalgets anbefalinger vil bli fulgt opp i 2020.

### 4.4.2 Klimatilpasning

Statens vegvesen har i 2019 videreført det tydelige fokuset vi har hatt de senere årene på klimaeendringenes betydning på veginfrastrukturen. Dette er gjort gjennom metodeutvikling, veiledere og normaler. Vurdering av skred, flom og havnivåstigning er faste tema som vurderes i våre vegprosjekt. VegROS prosessen er forenklet og blitt mindre ressurskrevende. VegROS benyttes i det daglige arbeidet med drift og vedlikehold langs vegnettet for å identifisere risiko og sårbarheter.



Arbeidet med å oppdatere driftskontraktenes naturfareplaner har vært videreført i 2019. I tillegg har det vært høy aktivitet innenfor områdene skredsikring og skredvarsling, blant annet med testing av ny teknologi og utvikling av prosedyrer og rutiner.

Statens vegvesen har et tett og forpliktende samarbeid med andre etater og virksomheter innen klima- og miljøområdet. Statens vegvesen deltar aktivt i Naturfareforumet, som er et samarbeidsnettverk mellom nasjonale, regionale og lokale aktører, etablert for å redusere vår sårbarhet for uønskede naturhendelser. Samarbeidet med Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) om skredvarsling er videreført i 2019. NVEs varslinger er nå en viktig del av daglig drift og beredskap langs vegene. Statens vegvesen har i 2019 også deltatt i Miljødirektoratets arbeid med veiledning for Statlige planretningslinjer for klimatilpasning.

Øvelser internt i virksomheten og med samvirkepartnere har vært gjennomført på flere nivå i virksomheten. Blant annet er det gjennomført en rekke tunneløvelser med nød- og redningsetatene og Vegtrafikksentralene.

#### 4.4.3 Personvern, informasjonssikkerhet og IT-sikkerhet

Statens vegvesen har fortsatt arbeidet med oppfølging av ny personvernforordning i 2019. Fokus har særlig vært på behandlingsoversikter og databehandleravtaler. Statens vegvesen har også hatt et tydelig fokus på oppfølging av avvikssituasjoner.

Statens vegvesen etablerte i 2019 Policy for informasjonssikkerhet og sikring. Policyen fanger bedre opp sammenhengen mellom de ulike elementene informasjonssikkerhet, personvern, fysisk sikkerhet og IT-sikkerhet. Videre er det utarbeidet en egen sikkerhetspolicy for automasjonsnett/teknisk nett.

Statens vegvesen har i 2019 hatt fokus på å ha en god digital beredskap for raskt å kunne oppdage og reagere på uønskede hendelser i våre nettverk. Prosesser og rutiner er etablert og øvd. Det har i 2019 ikke vært IT-hendelser som har ført til nedetid over lengre tid.

Statens vegvesen har i 2019 videreført tiltak som sørger for ivaretagelse av sikkerheten i kritiske IT-systemer, herunder jevnlig patching, reduisering av teknisk gjeld, penetrasjonstesting, verdierverdier og risikoanalyser, samt oppgraderingen av IKT-infrastruktur.

I tillegg står vi overfor nye sikkerhetsutfordringer knyttet til økt bruk av samvirkende ITS og nye teknologiske løsninger i framtidens vegtransportssystem. Statens vegvesen vil følge opp i det videre arbeidet med samvirkende ITS i årene som kommer.



Modellbasert prosjektering. Foto: Knut Opeide

# 5

## Vurdering av framtidsutsikter

Samferdselssektoren gjennomgår store strukturelle endringer. 2019 var et omstillingsår der Statens vegvesen løste dagens oppgaver, samtidig med at organisasjonen ble klargjort for store endringer som følge av regionreform, opphør av sams vegadministrasjon, og en modernisering av trafikant- og kjøretøyområdet. Statens vegvesens nye, divisjonsbaserte organisasjonsmodell gjør etaten bedre rustet i møtet med krav om en mer effektiv og bærekraftig virksomhet til nytte for trafikantene. Vi har en mer konsentrert oppgave som forvalter av statlige veger og de nasjonale oppgavene innenfor transport og trafikant og kjøretøy. Statens vegvesen skal også etter regionreformen ha ansvaret for nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap og trafikkinformasjon for offentlig veg.

Det forventes at det i omstillingsperioden fram til 2022 kan være utfordrende å beholde og rekruttere nødvendig kompetanse, og det kan i denne overgangsperioden bli nødvendig å redusere omfanget av enkelte oppgaver. Statens vegvesen legger til grunn at bemanningssituasjonen i minst mulig grad skal gå ut over etatens gjennomføringsevne. Det er av avgjørende betydning at vi lykkes med omstillingen, og får til arealeffektivisering i tråd med våre forslag.

Med ti nye fylker som har en ny og mer framtrædende rolle med hvert sitt «mini-Vegvesen», 356 kommuner med hvert sitt vegnett, Nye Veier AS som stadig får utvidet sin portefølje og flere OPS-selskaper spiller Statens vegvesen en avgjørende rolle for at vegen skal oppleves sammenhengende, forutsigbar og sikker av trafikantene uavhengig av hvem som eier eller driver den.

Bompenger vil fortsatt være et viktig for å finansiere tiltak på hele det offentlige vegnettet og som et virkemiddel for å regulere trafikken i byområder. Regionreformen har gitt de nye fylkeskommunene et utvidet ansvar for å etablere bompengoordninger og forvalte bompenge på sitt eget vegnett. Reformen i veisektoren (Meld. St. 25 (2014-2015)) etablerte Nye Veier AS og overførte ansvar for etablering og forvaltning av bompenge på veier innen selskapets portefølje. De regionale bompengeselskapene ble etablert og gitt et større ansvar for den operative delen av bompengeskillingen. I tillegg ble rollen som utsteder skilt ut fra bompengeselskapene. Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med å utvikle sin rolle som fagorgan i bompengesektoren med ansvar for utvikling av regelverk og ansvar for å veilede aktørene i hvordan regelverket skal forstås. Statens vegvesen vil også fortsette å bygge opp sin rolle som godkjenningsorgan for utstedere og for teknisk utsyr som bompengeselskapene har ansvar for. I tillegg vil Statens vegvesen videreutvikle sin rolle som tilsynsmyndighet overfor bompengeselskapene.

Statens vegvesen skal utvikle og tilrettelegge for et helhetlig transportsystem basert på nye løsninger som fremmer framkommelighet og forutsigbarhet for trafikantene, reduserer transportulykker og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Vi skal være en regulator i arbeidet med å tilrettelegge for nye og innovative løsninger, for eksempel innenfor automatisert kjøring. Regelverksutvikling og standarder skal også legge til rette for mer veg for pengene, gjennom utvikling av funksjonskrav og standarder i samarbeid med bransjen og andre vegmyndigheter/-eiere og øvrige interessenter. Vi skal følge teknologiutviklingen og vurdere bruk av ny teknologi der det kan gi reduserte kostnader og økt måloppnåelse.

Tiltakene som er skissert i Klimakur 2030 må komme raskt i gang hvis Norge skal komme i mål med de forpliktete kuttene til 2030. For å få en bærekraftig utvikling er det viktig å innrette virkemidlene slik at de blir både effektive og rettferdige og ikke rammer de som har minst fra før. Andre miljø-

hensyn, som biologisk mangfold må også hensyntas. Statens vegvesen skal kutte etatens egne utslipp fra bygging, drift og vedlikehold med 50 pst. innen 2030 og mener at dette er realistisk med god planlegging og i samarbeid med entreprenører, forskningsinstitusjoner og andre samarbeidspartnere.

Klimakur forutsetter at alle nye biler som selges i 2025 skal være elektriske. Dermed vil ny teknologi ha stor påvirkning på dagens takst- og bompengemodell. Selv om nullutslipps-kjøretøy ikke lenger er fritatt for bompengebetaling, er den begrenset til maksimalt 50 pst. av det konvensjonelle kjøretøy betaler. Det betyr at økt andel nullutslippskjøretøy isolert sett vil føre til at takstnivået i bompengeprojekter må økes og at det er konvensjonelle kjøretøy som vil få den største takstøkningen målt i kroner. Dette vil kunne medføre større trafikkavvisning enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysene for prosjektene. Videre kan den økte takstforskjellen ytterligere forsterke insentivene til å velge nullutslippskjøretøy.

Elektrifiseringen av personbilparken har fram til nå vært størst i sentrale deler av landet med høyt trafikkert hovedvegnett. For å nå Norges klimaforpliktelser må nullutslipp innføres i øvrige deler av kjøretøyflåten, blant annet knyttet til næringstransporter og transport i mer spredtbygde deler av landet. Dette utfordrer både ladeinfrastruktur og kjøretøyenes funksjon som for eksempel batterikapasitet og ladetid. I takt med at nullutslippskjøretøyer benyttes mer til langtransport, må kapasiteten økes i korridorene. Tidlig og rask innføring vil kunne kreve andre og sterkere virkemidler enn de som har vært rettet mot transformering av rushtidsreiser i storbyene. Både etableringen av den nødvendige ladeinfrastrukturen og strømkostnaden knyttet til bruk kan bli mer kostbart dess lengre ut i forsyningsnettet ladepunkter skal etableres. Det er sentralt for Statens vegvesen å holde oppdatert kunnskap om utviklingen i nullutslipps transportmidler, transportløsninger og energiteknologier som batterier. I samarbeid med NVE og strømleverandører vil vi holde oversikt over om elektrifisering av transportsektoren skaper behov for å bygge ut strømmettet generelt og særskilt knyttet til våre egne hovedkorridorer. Rasteplasser og døgnhvileplasser vil være naturlige steder hvor lading kan tilbys, og da fortrinnsvis av andre aktører enn Statens vegvesen. Der elektriske ferjer er aktuell løsning må også tilstrekkelig med strøm framføres.

Transport-, energi-, og ekom-infrastruktur veves sammen. Utviklingen i retning av mer oppkoblede, samvirkende automatiserte transport (CCAM) vil blant annet avhenge av robuste og kapasitetssterke ekom-nett, IKT-løsninger og sensorteknologi (IoT). Her ligger mange utfordringer som Statens vegvesen ikke skal løse alene. Når eksempelvis veganlegg er under etablering eller oppgradering må det samtidig tilrettelegges for kostnadseffektiv etablering både av strømforsyning, ekom, IKT-løsninger og sensorer. Slike løsninger skal også innføres bredt i Statens vegvesens egne aktiviteter, både innenfor anleggsdrift, drift, vedlikehold og i transportstyring.

Etappe målet i Nasjonal transportplan 2018–2029 på maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 er fortsatt innen rekkevidde, men krever at vi fortsetter vårt systematiske trafikksikkerhetsarbeid med uforminsket styrke.

Med EUs mobilitetspakke 1 vil det blant annet komme krav til at Statens vegvesen innen fire år anskaffer nytt kontrollutstyr og tilegner seg nye kontrollmetoder av kjøre- og hviletid. Det nye kontrollutstyret skal kunne lese av fartsskivere mens kjøretøyet er i fart og muliggjør en mer målrettet utvelgelse av kjøretøy enn i dag. Samtidig utløser det behov for en revidering av lovgrunnlaget for

kontrollvirksomheten, herunder hjemlene for behandling av personopplysninger til kontrollformål. Statens vegvesen må også regne med å utføre flere oppgaver i utekontrollen, som for eksempel kontroll av arbeidstid. Dette medfører behov for økt samarbeid med Arbeidstilsynet. Samarbeid på tvers av landegrenser skal også øke, og det blir strengere og mer spesifikke rapporteringskrav om mellom medlemsland om avdekking av overtredelser på sitt territorium.

Tidlig i planfasen tas det viktige valg som vil få betydning for prosjektenes måloppnåelse i gjennomføringsfasen. Statens vegvesen skal jobbe for å øke prosjektenes måloppnåelse gjennom optimaliseringsprosesser, der forholdet til blant annet prosjektenes samfunnsøkonomi og til drifts- og vedlikeholdsfasen vektlegges. Statens vegvesen skal også jobbe for at gjennomføringen av planleggingen, byggingen, drift og vedlikeholdet av vegnettet blir mer effektiv. Etaten vil effektivisere for å nå et overordnet mål om mer veg for pengene.

Statens vegvesen viderefører arbeidet med en samlet oversikt over prosjekter over 1 mrd. kr som skal ha KVVU-estimat, styringsmål og endringslogg i planfasen for utbyggingsprosjekter. Statens vegvesen vil fortsatt ha fokus på å forbedre arbeidsrutiner og interne krav for å sikre god nok prosjektstyring i alle prosjekter. Det pågår et strategisk arbeid med å modernisere vegplanlegging, og arbeidet med å innføre bruk av digitale informasjonsmodeller innenfor bygging, drift og vedlikehold av vegnett prioriteres. I forbindelse med neste Nasjonal transportplan vil etaten fortsette arbeidet med å redusere kostnadsnivået i hvert enkelt vegprosjekt.

Innenfor drift- og vedlikeholdsområdet er det satt i gang tiltak som kan gi bedre kunnskap om tilstanden på dagens vegnett. Framover vil det være viktig å analysere hvordan ny teknologi kan gi reduserte kostnader og mer effektiv drift og vedlikehold. Det er en prioritert oppgave for Statens vegvesen å ta vare på dagens vegnett, og i størst mulig grad hindre at forfallet på vegnettet øker. Statens vegvesen er en stor innkjøper, og ivaretar sitt samfunnsansvar ved aktivt å forebygge og sanksjonere misligheter. Dette gjelder særlig arbeid mot sosial dumping, brudd på HMS-bestemmelser, korrupsjon, økonomisk kriminalitet og svart arbeid. Vi skal stille tilsvarende krav til våre leverandører. Miljø- og bærekrafthensyn skal ivaretas ved alle innkjøp.

Statens vegvesen har et mål om at alle tjenester som kan digitaliseres skal digitaliseres. Når stadig flere tjenester tilbys gjennom selvbetjeningsløsninger, uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, bør dagens tjenestemodell og -struktur tilpasses. Dette for å sikre en mest mulig rasjonell og effektiv drift i tråd med brukernes forventninger. Statens vegvesen leverte sitt forslag til ny tjenestemodell og -struktur til Samferdselsdepartementet i november 2019.

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og tilrettelegge for et helhetlig og framtidrettet transportsystem i hele landet, som fremmer framkommelighet, reduserer transportulykkene og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Etaten skal jobbe for å redusere miljøpåvirkningen fra bygging, drift og vedlikehold av vegnettet, og levere gode tjenester gjennom effektiv bruk av offentlige midler.



Tromsøbrua. Foto: Knut Opeide

# 6

## Årsregnskap

## 6.1 Ledelseskommentar

### Formål

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten er vegadministrasjon for staten på riksvegene og for fylkeskommunene på fylkesveg. Stortinget har vedtatt, som en del av regionsreformen, at sams vegadministrasjon skal utvikles og at Statens vegvesen fra og med 2020 ikke lenger skal utføre fylkesvegoppgaver for fylkeskommunene.

### Bekreftelse

Årsregnskap for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt i henhold til «Bestemmelser om økonomistyring i staten», samt nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av 17.12.2019 og krav fra Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir et dekkende bilde av Statens vegvesens bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Statens vegvesen fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet, slik det framgår av prinsippnoten til årsregnskapet.

### Vurdering av vesentlige forhold

Statens vegvesen disponerte totalt 33 124,9 mill. kr. knyttet til kap. 1320 «States vegvesen i 2019. Av dette var 33 050,7 mill. kr. knyttet til overførte midler fra 2018 og tildeling i 2019, mens merinntekter oppnådd i 2019 utgjorde 74,2 mill. kr. I tillegg har Statens vegvesen disponert en tildeling på 2 387,4 mill. kr. knyttet til kap. 1330 Særskilte transporttiltak. Totalt medførte dette at Statens vegvesen disponerte 35 512,3 mill. kr.

Regnskapet for kap. 1320 Statens vegvesen viser et forbruk på 31 273,1 mill. kr. 350 mill. kr på post 1320.29 OPS-prosjekter er disponert av Samferdselsdepartementet. Dette medfører et mindreforbruk på 1 501,8 mill. kr for hele kap. 1320.

For kap. 1330 Særskilte transporttiltak ble forbruket på 2 543,6 mill. kr. som gir et merforbruk på 156,1 mill. kr.

Etaten har i 2019 ikke avgitt eller mottatt noen belastningsfullmakter.

Statens vegvesen har holdt seg innenfor de samlede budsjetttrammene for kap. 1320 Statens vegvesen. Det er et mindreforbruk på 168 mill. kr. knyttet til post 22 Drift og vedlikehold av riksveier. Mindreforbruket skyldes i all hovedsak at aktivitetsnivået knyttet til vedlikehold har blitt påvirket av at ansatte har sluttet som følge av regionsreformen. Post 30 Riksveiinvesteringer har et mindreforbruk på 490 mill. kr. Det er imidlertid betydelige forskjeller mellom de ulike underposter. For store prosjekter er det et merforbruk på 1 300 mill. kr. som følge av forsert framdrift og kostnadsøkning for enkelte prosjekter mens det har vært et mindreforbruk knyttet til bymiljø- og byvekstvtaler, programområdene, planlegging og grunnverv. Post 37 E6 vest for Alta viser et mindreforbruk på 77,6 mill. kr. knyttet til utsatt sluttoppgjør. Tilskuddspostene 62 Skredsikring på fylkesveier og 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier viser et mindreforbruk på til sammen 646,7 mill. kr som skyldes forsinket framdrift for flere prosjekter hos kommuner og fylker. Etter Statens vegvesens vurderinger viser regnskapsresultatene på de øvrige postene på kapittel 1320 mindre avvik.

Kap. 1330. post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler viser et merforbruk på 181 mill. kr. Merforbruket må ses i sammenheng med mindreforbruket på kap. 1330, post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene. Samlet fikk disse poster et mindreforbruk på 38 mill. kr.

Artskontorrapporteringen viser at rapporterte driftsutgifter eksklusive utbetalinger av tilskudd utgjorde 32 849 mill. kr som er en nedgang på 3 097 mill. kr. fra 2018. Nedgangen skyldes primært et noe lavere aktivitetsnivå som medførte at utbetaling til entrepriser knyttet til gjennomføring av drift, vedlikehold og investeringsoppgaver på riksvei gikk ned med 3 848 mill. kr. til 19 004 mill. kr. Utbetalinger knyttet til lønn og sosiale kostnader utgjorde 5 515 mill. kr som er på nivå med 2018. Nedgangen i antall ansatte knyttet til regionsreformen vil først få effekt på lønn og sosiale kostnader i 2020.

### Mellomværende med fylkeskommunene

Statens vegvesen er vegadministrasjon for fylkeskommunene og er ansvarlig for å gjennomføre de tiltak på fylkesveger som fylkeskommunene vedtar. I forbindelse med disse oppgaver blir alle belastninger gjennom året knyttet til Statens vegvesens konsernkonto. For å dekke opp dette skal Statens vegvesen rekvirere midler fra fylkeskommunene slik at Staten over tid ikke får noen likviditetsmessig belastning som følge av dette. Gjennomføringen av regionsreformen og avviklingen av sams vegadministrasjon medførte at det var nødvendig å gjennomføre en del ekstraordinære tiltak for å sikre at fylkesvegeregnskapet kunne overføres til den enkelte fylkeskommune på en korrekt måte. Disse tiltak medførte at Statens vegvesen har 1 271 mill. kr. til gode hos fylkeskommunene pr. 31.12.2019 som medfører en økning på 1 125 mill. kr. fra 31.12.2018.

### Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet pr. 15.03.2020.

Oslo, 15. mars 2020



Ingrid Dahl Hovland  
vegdirektør  
Statens vegvesen



## Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Statens vegvesen er avlagt i henhold til gjeldende krav fastsatt i «Bestemmelser om økonomistyring i staten». Årsregnskapet er i henhold til bestemmelsene i punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2016 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsregnskapet omfatter en øvre del med bevilgningsrapportering og en nedre del som viser beholdninger som inngår i kapitalregnskapet.

Oppstillingen av artskontorapporteringen er satt opp i henhold til standard kontoplan for statlige virksomheter. Øvre del viser hva som er rapportert til statsregnskapet og nedre del viser grupper av konti som inngår i mellomværende med statskassen.

Regnskapet bygger på følgende prinsipper:

- Regnskapet følger kalenderåret.
- Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp, med unntak av de tilfeller som fremkommer av Bevilgningsreglementet for Staten og av Prop. 1 S (2018-2019). I tillegg har Statens vegvesen fullmakt til nettoføring ved bruk av eksterne midler i form av tilskudd, forskudd og bompenger.
- Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.

Oppstillingene av bevilgningsregnskapet og artskontoregnskapet er utarbeidet etter de samme prinsipper, men gruppert etter ulike kontoplaner.

Statens vegvesen er tilknyttet Statens konsernkontoordning i Norges Bank. Det innebærer at virksomheten ikke tilføres likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på konsernkontoen. Statens vegvesens fullmakter til å nettoføre inntekter er i hovedsak knyttet til ulike inntekter i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter. Dette medfører at de inntekter som fremkommer under pkt. 6.5 «Artskontorapportering med noter» avviker fra de inntekter som fremkommer på inntektskapittel 4320 «Statens vegvesen». Fullmaktene er i hovedsak knyttet til ulike salg og leieinntekter i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter.

## Mellomværende med statskassen

Statens vegvesens mellomværende med statskassen påvirkes av ulike forhold som ikke er knyttet til de kapitler som Statens vegvesen disponerer. Statens vegvesen er vegadministrasjon for fylkeskommunene og gjennomfører de tiltak på fylkesveier som fylkeskommunene vedtar. I forbindelse med disse oppgaver blir alle belastninger gjennom året knyttet til Statens vegvesens konsernkonto. For å dekke opp dette skal Statens vegvesen rekvirere midler fra fylkeskommunene slik at Staten over tid ikke får noen likviditetsmessig belastning, men de krav eller den gjeld Statens vegvesen har mot fylkeskommunene til enhver tid vil påvirke mellomværende tilsvarende. I tillegg påvirkes mellomværende av ekstern finansiering i form av innbetaling og refusjon til forskudd til riksveg-arbeider.

## Bevilgningsrapportering

Bevilgningsregnskapet viser Statens vegvesens rapportering av statsregnskapet for 2019 og den samlede tildeling. Det er stilt opp etter de kapitler og poster Statens vegvesen har fullmakt til å disponere. Oppstillingen viser alle finansielle eiendeler og forpliktelser som Statens vegvesen står oppført med i kapitalregnskapet. Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv.

## Artskontorrapportering

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Gjennom notene framkommer ytterligere informasjon knyttet til forhold av betydning og også supplerende informasjon som ikke inngår i rapporteringen av statsregnskapet, for å gi et mer samlet bilde på enkelte områder. Tildelinger er ikke inntektsført i regnskapet.

## 6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2019	Regnskap 2019	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	01	Driftsutgifter	A,B	4 833 705 000	4 818 412 701	15 292 299
1320	Statens vegvesen	22	Drift og vedlikehold av riksveger	A,B	6 343 300 000	6 192 818 625	150 481 375
1320	Statens vegvesen	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	A,B	2 119 500 000	2 112 529 140	6 970 860
1320	Statens vegvesen	29	OPS-prosjekter	A,B	1 231 158 000	826 736 973	404 421 027
1320	Statens vegvesen	30	Riksveginvesteringer	A,B	13 465 200 000	12 993 834 667	471 365 333
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveger	A,B	863 400 000	935 927 177	-72 527 177
1320	Statens vegvesen	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	A,B	180 974 000	168 218 150	12 755 850
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	103 920 000	107 992 165	-4 072 165
1320	Statens vegvesen	37	E6 vest 132037 for Alta	A,B	91 297 000	13 725 078	77 571 922
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A,B	264 500 000	264 500 000	0
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveger	A,B	1 238 283 000	703 552 070	534 730 930
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveger	A,B	225 656 000	113 732 316	111 923 684
1320	Statens vegvesen	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	A,B	22 500 000	13 960 061	8 539 939
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A,B,E	1 335 958 000	1 275 755 955	60 202 045
1320	Statens vegvesen	73	Tilskudd for reduserte bompengerakster utenfor byområdene	A,B	731 400 000	731 400 000	0
<b>Sum kap. 1320</b>					<b>33 050 751 000</b>	<b>31 273 095 078</b>	<b>1 777 655 922</b>
0471	Statens erstatningsansvar	71	Statens erstatningsansvar		0	0	0
1330	Særskilte transporttiltak	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, kan overføres		1 521 437 000	1 496 568 375	24 868 625
1330	Særskilte transporttiltak	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, kan overføres		866 000 000	1 047 000 000	-181 000 000
<b>Sum øvrige utgiftskap.</b>					<b>2 387 437 000</b>	<b>2 543 568 375</b>	<b>-156 131 375</b>
<b>Sum utgiftsført</b>					<b>35 438 188 000</b>	<b>33 816 663 453</b>	<b>1 621 524 547</b>

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2019	Regnskap 2019	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	B	280 000 000	335 740 581	55 740 581
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	B	520 000 000	529 755 245	9 755 245
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	B	111 700 000	120 391 424	8 691 424
<b>Sum 4320</b>					<b>911 700 000</b>	<b>985 887 249</b>	<b>74 187 249</b>
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			1 995 162	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			12 871	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			625 833 765	
8400	Deposita og avsetninger	13	Deposita og avsetninger			-550 149 999	
<b>Sum øvrige inntektskap.</b>						<b>77 691 799</b>	
<b>Sum inntektsført</b>					<b>911 700 000</b>	<b>1 063 579 048</b>	<b>74 187 249</b>
<b>Netto rapportert til bevilningsregnskapet</b>						<b>32 753 084 405</b>	

Kapitalkontoer				Regnskap 2019	
60085701	Norges Bank KK / innbetaling			29 930 364 744	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling			-63 039 980 834	
713160	Endring mellomværende med statskassen			356 531 686	
<b>Sum kapitalkontoer</b>				<b>-32 753 084 405</b>	
<b>Sum rapport</b>				<b>0</b>	

#### Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12.2019)

Konto	Tekst		2019	2 018	Endring
6260	Aksjer	C	100 000	100 000	0
6280	Leieboerinnskudd		3 928 500	3 944 000	-15 500
6500	Forskudd	D	1 310 330 208	173 233 700	1 137 096 508
8400	Forskudd veianlegg		-780 197 071	-1 330 347 070	550 149 999
713160	Mellomværende med statskassen	13	1 714 844 379	1 358 312 693	356 531 686
<b>Sum beholdninger til kapitalregnskapet</b>			<b>2 249 006 016</b>	<b>205 243 323</b>	<b>2 249 006 016</b>

## Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Beløp i 1000 kr.

Kapittel og post	Postnavn	Overført fra 2018	Tildeling 2019	Samlet tildeling
1320.01	Driftsutgifter	18 305	4 815 400	4 833 705
1320.22	Drift og vedlikehold av riksveier	228 000	6 115 300	6 343 300
1320.28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	0	2 119 500	2 119 500
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	29 758	1 201 400	1 231 158
1320.30	Riksveginvesteringer	0	13 465 200	13 465 200
1320.31	Skredsikring riksveger	0	863 400	863 400
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	162 674	18 300	180 974
1320.36	E16 over Filefjell	18 220	85 700	103 920
1320.37	E6 vest for Alta	91 297	0	91 297
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	264 500	264 500
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	461 383	776 900	1 238 283
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	147 156	78 500	225 656
1320.64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	0	22 500	22 500
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	58 658	1 277 300	1 335 958
1320.73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	0	731 400	731 400
<b>Sum kap. 1320</b>		<b>1 215 451</b>	<b>31 835 300</b>	<b>33 050 751</b>
1330.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	479 437	1 042 000	1 521 437
1330.64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	0	866 000	866 000
<b>Sum kap. 1330</b>		<b>479 437</b>	<b>1 908 000</b>	<b>2 387 437</b>
<b>Sum</b>		<b>1 694 888</b>	<b>33 743 300</b>	<b>35 438 188</b>



Kampanjefilm for Belte i buss. Foto: Statens vegvesen

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

Beløp i 1000 kr.

Kapittel og post	Stikkord	Mer- utgift (-)/ mindre- utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastnings- fullmakter	Merutgift (-)/ mindreutgift etter avgitte belastnings- fullmakter	Mer- inntekter/ mindre- inntekter (-)	Om- disponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Inn- sparinger	Sum grunnlag for over- føring	Maks overført beløp*	Mulig overføring
1320.01		15 292	0	15 292	27 087	0	Ikke aktuell	42 379	240 770	42 379
1320.22	kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30	150 481		150 481	17 600			168 081	6 115 300	168 081
1320.28	kan overføres	6 971		6 971	10 700			17 671	2 119 500	17 671
1320.29	kan overføres, kan nyttes under post 30	404 421	350 000	54 421	0	0	Ikke aktuell	54 421	2 190 700	54 421
1320.30	kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31	471 365	0	471 365	18 800	0	Ikke aktuell	490 165	27 443 200	490 165
1320.31	kan overføres, kan nyttes under post 30	-72 527	0	-72 527	0	0	Ikke aktuell	-72 527	1 501 600	0
1320.34	kan overføres	12 756	0	12 756	0	0	Ikke aktuell	12 756	290 800	12 756
1320.36	kan overføres	-4 072	0	-4 072	0	0	Ikke aktuell	-4 072	334 800	0
1320.37	kan overføres	77 572	0	77 572	0	0	Ikke aktuell	77 572	135 000	77 572
1320.61		0		0	0	0	Ikke aktuell	0	0	0
1320.62	kan overføres	534 731	0	534 731	0	0	Ikke aktuell	534 731	1 535 600	534 731
1320.63	kan overføres	111 924	0	111 924	0	0	Ikke aktuell	111 924	154 900	111 924
1320.64		8 540		8 540				8 540	0	0
1320.72	kan overføres	60 202	0	60 202	0	0	Ikke aktuell	60 202	2 504 400	60 202
1320.73		0	0	0	0	0	Ikke aktuell	0	0	0
<b>Sum</b>		<b>1 777 656</b>	<b>350 000</b>	<b>1 427 656</b>	<b>74 187</b>	<b>0</b>	<b>Ikke aktuell</b>	<b>1 501 843</b>	<b>44 566 570</b>	<b>1 569 902</b>
1330.63	kan overføres	24 869	0	24 869	0	0	Ikke aktuell	24 869	1 827 000	24 869
1330.64	kan overføres	-181 000	0	-181 000	0	0	Ikke aktuell	-181 000	1 616 000	0
<b>Sum</b>		<b>-156 131</b>	<b>0</b>	<b>-156 131</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Ikke aktuell</b>	<b>-156 131</b>	<b>3 443 000</b>	<b>24 869</b>
<b>Sum</b>		<b>1 621 525</b>	<b>350 000</b>	<b>1 271 525</b>	<b>74 187</b>	<b>0</b>	<b>Ikke aktuell</b>	<b>1 345 712</b>	<b>48 009 570</b>	<b>1 594 771</b>

\* Maksimalt beløp som kan overføres er 5 pst. av årets bevilgning på driftspostene 01-29, eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger

350 mill. kr på post 1320.29 OPS-prosjekter er disponert av Samferdselsdepartementet. Dette beløp kommer til uttrykk i kolonnen «Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter». Rent formelt har Statens vegvesen ikke avgitt noen belastningsfullmakt, men Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at Statens vegvesen skal ta dette beløp med i årsrapporten.

### Fullmakter:

Statens vegvesen har disponert følgende fullmakter:

Belastningsfullmakter:

- Post 0471.71 Statens erstatningsansvar: Statens vegvesen fikk i brev av 26.06.2006 fra Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste posten.
- I tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet for 2019 fikk Statens vegvesen fullmakt til å belaste følgende poster:
  - Kap. 1330 post 63 «Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter»
  - Kap. 1330 post 64 «Belønningsmidler til bymiljøavtaler»

Merinntektsfullmakt:

- Kap. 4320 «Statens vegvesen»: I henhold til Prop. 1 S (2018–2019) romertallsvedtak II har Statens vegvesen fullmakt til å disponere eventuelle merinntekter.

Fullmakter knyttet til «kan overføres», «kan nyttes under andre poster:

- I henhold til Prop. 1 S (2018-2019) har enkelte poster fullmakt knyttet til stikkord «kan overføres» og «kan nyttes under andre poster».

Øvrige fullmakter:

I henhold til Prop. 1 S har Statens vegvesen følgende fullmakter i henhold til Romertallsvedtak:

- IV: Post 1320.63 «Tilskudd til gang og sykkelveier» - fullmakt til å gi tilsagn utover gitt bevilgning
- V: Post 1320.30, 31 og 36 «Investeringer - fullmakt om å inngå avtaler om forskuttering av midler
- VI: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter
- VII: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider
- VIII: Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

I Prop. 1 S Vedlegg 1 «Fullmakter» fremkommer fullmakter som er delegert til Statens vegvesen og ulike fullmakter knyttet til nettoføring av inntekter

## Note C Konto 6260 Aksjer

Statens vegvesen besitter aksjer i følgende selskaper:

Selskap	31.12.2019	Endring	31.12.2018
Svinesundforbindelsen AS	100 000	0	100 000
<b>Sum</b>	<b>100 000</b>	<b>0</b>	<b>100 000</b>

## Note D Konto 6500 Forskudd

Statens vegvesen utfører oppgaver på fylkesveger på vegne av fylkeskommunene. I den forbindelse blir alle belastninger gjennom året knyttet til Statens vegvesens konsernkonti. For å dekke opp dette rekvirerer Statens vegvesen midler fra fylkeskommunene. Som følge av avviklingen av sams vegadministrasjon og overføring av fylkesvegregnskapet til fylkeskommunene var det nødvendig å gjennomføre enkelte tiltak i forbindelse med årsavslutningen. Dette medførte en kraftig økning i mellomværende med fylkeskommunene pr. 31.12.2019.

Kontoen omfatter også følgende forhold:

- Depotkonto som Kinect Energy Group AS har fullmakt til å benytte for å forvalte kjøp av kraft på vegne av Statens vegvesen.
- Statens vegvesen har en koordinerende rolle i EU-prosjekter og har i den forbindelse fått fullmakt til å opprette en valutakonto.

	31.12.2019	Endring	31.12.2018
Mellomværende med fylkeskommunene	1 271 666 802	1 125 473 209	146 193 593
Depotkonto strøm	18 194 936	-3 212 201	21 407 137
Valutakonto EU-prosjekter	20 468 470	14 211 489	5 632 969
<b>Sum</b>	<b>1 310 330 208</b>	<b>1 136 472 497</b>	<b>173 233 700</b>

## Note E Post 1320.72 «Kjøp av ferjetjenester»

I årsrapporten fremkommer flere steder begrepet «total omsetning». I denne omsetning inngår post 72 «Kjøp av ferjetjenester», mens de øvrige tilskuddspostene i form av post 61 «Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene», post 62 «Skredsikring fylkesveger» og post 63 «Tilskudd til gang og sykkelveger» ikke inngår i begrepet «total omsetning». Bakgrunnen for dette er at post 61-63 i hovedsak inngår i de oppgaver Statens vegvesen utfører for fylkeskommunene på fylkesveg og vil i praksis medføre at de samme midler tas med 2 ganger dersom de inngår i omsetningsbegrepet. I tillegg omfatter begrepet «Total omsetning» de oppgaver Statens vegvesen har ivarettatt på fylkesveger på vegne av fylkeskommunene og forbruk knyttet til ekstern finansiering i form av bompenger, tilskudd og forskudd til riksvegoppgaver.



Miljø og ferjedrift. Foto: Knut Opeide

## 6.3 Artskontorrapporteringen med noter

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	2019	2018
Innbetalinger fra gebyrer	1	-529 755 245	-522 498 137
Innbetaling tilskudd		-1 573 452	-460 000
Innbetaling tilskudd til riksveger	2	-276 383 444	-80 135 059
Innbetaling tilskudd bompenger riksveg	3	-3 479 162 509	-7 462 057 938
Salgs- og leieinntekter	4	-574 484 857	-529 007 954
Erstatninger fra eksterne		-120 391 424	-97 585 298
Salgsinntekter salg eiendeler		-57 593 125	-33 926 390
Fylkeskommunenes dekning av Statens vegvesens ressursbruk knyttet til investeringsprosjekter på fylkesveg	5	-847 627 932	-915 543 687
Andre inntekter		-73 837 215	-64 029 803
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>		<b>-5 960 809 203</b>	<b>-9 705 244 266</b>
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til lønn og sosiale kostnader	6	5 515 687 143	5 488 801 141
Forskudd til vegarbeider	7	550 500 000	715 948 411
Forskudd til vegarbeider (bevegelse grunnet krav fra Finansdepartementet)	7	550 149 999	715 948 411
Grunnerverv		680 129 105	926 508 572
Fremmedytelser entrepriser	8	19 004 906 847	22 852 311 204
Strøm til vegformål		337 320 861	282 229 612
Kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester	9	3 102 682 764	2 886 073 240
Entrepriser innestående beløp	10	389 313 655	-8 411 484
Entrepriser forskudd	11	-5 334 951	-322 497 485
Utgifter og godtgjørelser reiser		295 998 193	327 938 372
Utgifter lokaler		912 589 148	896 220 179
IKT utgifter vedlikehold og kjøp		322 074 329	315 977 483
IKT utgifter leie lisenser		199 295 498	185 074 694
Øvrige driftsutgifter		954 878 568	645 701 676
<b>Sum utbetalinger fra drift</b>		<b>32 810 191 158</b>	<b>35 907 824 026</b>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>26 849 381 954</b>	<b>26 202 579 760</b>
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter		192 520	-158 100
<b>Sum investerings- og finansinntekter</b>		<b>192 520</b>	<b>-158 100</b>
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Bygninger og tomter		3 700 099	40 204 639
Maskiner og anlegg		168 212 630	301 766 254
Utbetaling av finansutgifter		5 704 254	9 336 669
<b>Sum investerings og finansutgifter</b>		<b>177 616 983</b>	<b>351 307 562</b>
<b>Netto rapporterte finans- og investeringsutgifter</b>		<b>177 809 503</b>	<b>351 149 462</b>
Tilskuddsforvaltning og andre overføring fra staten			
Kjøp av ferjetjenester	12	1 275 755 955	1 295 951 488
Tilskudd til fylkeskommuner	12	3 488 092 020	2 209 562 734
Tilskudd til kommuner	12	512 298 325	508 137 396
Tilskudd til andre	12	1 077 588 446	987 079 075
<b>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>		<b>6 353 734 746</b>	<b>5 000 730 693</b>



Inntekter og utgifter rapportert på fellesskapitler			
5700 Arbeidsgiveravgift		-625 833 765	-622 257 357
5309 Tilfeldige inntekter		-1 995 162	-137 559
0471.71 Erstatningsansvar m.m.		0	16 592 596
5605.83 renter av alminnelige fordringer		-12 871	-11 271
<b>Netto rapportert på fellesskapitler</b>		<b>-627 841 798</b>	<b>-605 813 591</b>
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>32 753 084 405</b>	<b>30 948 804 424</b>

Oversikt mellomværende med statskassen	Note	2 019	2018
Eiendeler og gjeld			
Fordringer på ansatte		935 168	740 017
Kasse (Trafikkstasjoner)		1 827 630,21	1 884 699
Bankonti utenom konsernkontosystemet - strømkonto		18 194 936,19	21 407 137
Bankonti utenom konsernkontosystemet - EU prosjekter		20 468 470,27	5 632 969
Bank		2 868 646	-8 950 488
Skyldig offentlige avgifter		-223 655 958	-225 177 421
Udisponerte bompenger		-3 459 492,55	-57 100 034
Mellomværende fylkeskommuner	D	1 271 666 802	146 193 593
Motpost periodisering bompenger fylke	13	0	259 683 777
Udisponerte bompenger fylkesveg		-12 835 635,22	-33 592 372
Grunnerstatning deponering		-64 528 293,58	-25 573 855
Forskudd vegarbeider		780 197 070	1 330 347 070
Annen gjeld		-76 834 965	-57 182 399
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>		<b>1 714 844 379</b>	<b>1 358 312 693</b>

## Note 1: Innbetaling fra gebyrer

Årets gebyrinntekter	2019	2018
Fører kort	438 659 025	435 913 454
Dagprøvekjennermerke	29 717 887	28 679 777
Myndighetskontroller	33 483 471	33 640 653
Påskiltingsgebyr	9 562 425	11 563 526
Transportlisenser	11 055 630	8 779 445
Droneprøver	752 560	417 340
Øvrige gebyrer	6 524 247	3 503 942
<b>Sum gebyrinntekter</b>	<b>529 755 245</b>	<b>522 498 137</b>

## Note 2: Innbetaling av tilskudd til drift/vedlikehold og investering på riksvei

Ved gjennomføring av investeringsoppgaver og i noen grad oppgaver knyttet til drift og vedlikehold bidrar bedrifter eller offentlige organer med tilskudd for å dekke utgiftene. Statens vegvesen finansierte oppgaver for følgende beløp i 2018 og 2019:

Årets tilskudd	2019	2018
Tilskudd til driftsoppgaver	4 166 250	1 742 835
Tilskudd til investeringsoppgaver	272 217 194	78 392 224
<b>Sum</b>	<b>276 383 444</b>	<b>80 135 059</b>

### Note 3: Innbetaling tilskudd bompenger til riksvei

I henhold til Stortingsvedtak om tiltak på riksveger som skal finansieres gjennom bompenger rekvirerer Statens vegvesen de nødvendige midler fra de ulike bompengeselskap. For årene 2018 og 2019 utgjorde dette følgende:

Årets innbetaling av bompenger	2019	2018
Bompenger til driftsoppgaver herunder midler til post 29 Vederlag til OPS prosjekter	141 069 6800	257 156 221
Bompenger til investeringsoppgaver	3 338 092 829	7 204 901 717
<b>Sum</b>	<b>3 479 162 510</b>	<b>7 462 057 938</b>

### Note 4: Salgs- og leieinntekter

Statens vegvesen mottar ulike inntekter som primært er knyttet til følgende forhold:

Årets inntekt	2019	2018
Salg av kjennemerker	11 821 781	12 444 780
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	160 945 504	267 841 040
Personlige bilskilt	10 258 472	15 706 943
Leieinntekter	32 991 155	26 014 274
Øvrige inntekter	358 467 945	207 000 917
<b>Sum</b>	<b>574 484 857</b>	<b>529 007 954</b>

De inntekter som framkommer omfatter både inntekter ført mot post 4320.01 «Statens vegvesen inntekter» og inntekter som i henhold til regelverket kan nettoføres.

Av de leieinntekter og øvrige inntekter som framkommer er 178 mill. kr. knyttet til gjennomføring av investeringsprosjekter der inntektene er i henhold til fullmaktene i Prop. 1 S Vedlegg 1 i «Fullmakter». En vesentlig del av øvrige inntekter er knyttet til refusjoner fra de øvrige deltakere i forbindelse med samarbeidsprosjekter der Statens vegvesen har stått for gjennomføringen.

### Note 5: Fylkeskommunenes dekning av Statens vegvesens ressursbruk knyttet til investeringsprosjekter på fylkesveg

Investeringsoppgaver på fylkesveg går ikke inn under felles vegadministrasjon og den enkelte fylkeskommune skal dekke Statens vegvesens utgifter knyttet til egne ansatte i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter på fylkesveg.

Etterfølgende tabell synliggjør de inntekter Statens vegvesen mottok knyttet til oppfølging av investeringsoppgaver på fylkesveg:

	2019	2018
Utgifter til egne ansatte ved gjennomføring av investeringsoppgaver på fylkesvei	-847 627 932	-915 543 687

## Note 6: Lønn og sosiale utgifter

I 2019 var de samlede lønn og sosiale utgifter på 5 516 mill. kr. som innebærer en økning på 27 mill. kr. fra 2018.

Av dette er 957 mill. kr. lønn- og sosiale kostnader i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter på riksveg som etterfølgende tabell viser.

	2019	2018
Lønn driftsoppgaver	3 713 347 378	3 658 958 102
Arbeidsgiveravgift	516 683 224	505 271 771
Sykepenges og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	-107 810 725	-127 770 314
Pensjonspremie	387 048 616	378 815 918
Øvrige sosiale kostnader	48 783 159	41 631 050
<b>Lønn og sosiale utgifter ekskl. investeringsoppgaver på riksveg</b>	<b>4 558 051 652</b>	<b>4 456 906 526</b>
Lønn investeringsoppgaver	778 703 048	847 147 935
Arbeidsgiveravgift	109 150 540	116 984 105
Sykepenges og andre refusjoner investeringsoppgaver	-19 983 346	-29 582 289
Pensjonspremie	82 441 143	87 706 148
Tilskudd til lønn	15 000	0
Øvrige sosiale utgifter	7 324 104	9 638 716
<b>Lønn og sosiale utgifter investeringsoppgaver på riksveg</b>	<b>957 650 489</b>	<b>1 031 894 615</b>
Totale lønnsutgifter inkl. arbeidstakers andel av pensjonspremie	4 492 050 426	4 506 106 037
Arbeidsgiveravgift	625 833 765	622 255 875
Totale sykepenges og refusjoner	-127 794 071	-157 352 603
Pensjonsutgifter	469 489 760	466 522 066
Tilskudd til lønn	15 000	0
Øvrige sosiale utgifter og øvrige lønnsutgifter	56 092 263	51 269 766
<b>Totale lønn og sosiale utgifter</b>	<b>5 515 687 141</b>	<b>5 488 801 141</b>
<b>Årsverk pr. 31.12</b>	<b>6 396</b>	<b>6 806</b>

## Note 7: Forskudd til vegarbeider

Statens vegvesens mottar forskudd for å gjennomføre investeringer på riksveg som skal betales tilbake på et senere tidspunkt. Regnskapsmessig balanseføres disse i regnskapet, men siden de inngår i den ordinære driften av Statens vegvesen er det i oppstillingen lagt netto bevegelse inn under driftsinntekter. På bakgrunn av de krav som følger knyttet til regnskapsrapporteringen til statsregnskapet framkommer netto endring i det enkelte år med dobbelte beløp i oppstillingen. For å gi et korrekt bilde av faktisk bevegelse er dette derfor splittet på to rader i artskontorrapporteringen.

I 2019 ble det tilbakebetalt 550,2 mill. kr. mer enn hva som ble tatt opp av nye forskudd. Reell bevegelse knyttet til mottatte innbetalinger av nye forskudd og oppgjør av gamle forskudd ble dermed som følger:

Årets bevegelse	2019	2018
Forskudd til vegarbeider	550 149 999	715 948 411

Utgående balanse	2019	Endring	2018
Mottatte forskudd vegarbeider	-780 197 071	550 149 999	-1 330 347 070

I artsoppstillingen fremkommer det et avvik på kr. 350.001 mellom raden «Forskudd vegarbeider» og raden «Forskudd vegarbeider (bevegelse grunnet krav fra Finansdepartementet)». Dette avviket skyldes ompostering av et beløp som feilaktig ble lagt inn som forskudd.

## Note 8: Fremmedytelser og entrepriser

Av det beløp Statens vegvesen utbetaler til leverandører er det vesentligste knyttet til utbetalinger i forbindelse med entrepriser. For 2018 og 2019 fordelte dette seg som følger på drift, vedlikehold og investering på riksveg. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

	2019	2018
Drift av riksveger	2 850 794 871	2 566 929 315
Vedlikehold av riksveger	2 436 108 158	2 402 059 089
Øvrig drift	83 048 976	788 651 699
<b>Sum drift</b>	<b>5 369 952 005</b>	<b>5 757 640 103</b>
Investeringer på riksveg	13 634 954 843	17 094 671 101
<b>Sum</b>	<b>19 004 906 848</b>	<b>22 852 311 204</b>

## Note 9: Kjøp av konsulent tjenester og andre fremmed tjenester

For å kunne gjennomføre de oppgaver Stortinget har vedtatt er Statens vegvesen avhengig av å kjøpe konsulent tjenester. I tillegg er det behov for å kjøpe inn andre fremmede tjenester for å kunne gjennomføre de oppgaver Statens vegvesen er pålagt.

Endringer i Statens standard kontoplan medfører at det fra og med 2019 i noteoppstillingen er skilt mellom kjøp av konsulent tjenester og kjøp av andre fremmede tjenester. Tallene for 2018 og 2019 er som følge av dette ikke sammenliknbare og for 2018 er derfor beløpet i sin helhet lagt til «Andre fremmede tjenester».

Det totale kjøp av eksterne tjenester økte med 172 mill. kr. i 2019. Økningen må sees i sammenheng med at Statens vegvesen har vært igjennom et svært krevende år som følge av avviklingen av sams vegadministrasjon fra 2020 og omorganisering av Statens vegvesen. Etterfølgende tabell viser hvordan de tjenester som ble kjøpt fordeler seg på ulike områder:

	2019	2018
Konsulent tjenester til vegformål	1 527 282 053	
Konsulent tjenester utvikling av programvare og IKT løsninger	713 912 100	
Øvrige konsulent tjenester	354 213 820	
<b>Sum konsulent tjenester</b>	<b>2 595 407 973</b>	
Andre fremmede tjenester	471 414 428	2 894 936 657
<b>Sum kjøp fra eksterne</b>	<b>3 066 822 401</b>	<b>2 894 936 657</b>
Internfakturering av tjenester	35 860 363	-8 861 417
<b>Sum</b>	<b>3 102 682 764</b>	<b>2 886 075 240</b>

Overgangen til ny artskontoplan medførte at 148 mill. kr. knyttet til konsulenttjenester til vegformål ble ført mot art 6791 i 2019. Som følge av endringen i artskontoplanen er det for 2018 ikke skilt mellom kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester og beløpet er i sin helhet knyttet til kjøp av andre fremmede tjenester.

## Note 10: Entrepriser inntående beløp

I henhold til de standardkontrakter Statens vegvesen benytter knyttet til entrepriser blir det holdt tilbake 10 pst. av det fakturerte beløp inntil 5 pst. av kontraktsbeløpet er tilbakeholdt som sikkerhet. For årene 2018 og 2019 medførte dette følgende netto bevegelse. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

Årets netto bevegelse	2019	2018
Drift	14 554 869	-7 276 287
Investering	374 758 785	-1 135 197
<b>Sum</b>	<b>389 313 654</b>	<b>-8 411 484</b>

Etterfølgende tabell viser utgående saldo for 2018 og 2019

Utgående balanse	31.12.2019	Bevegelse	31.12.2018
Drift	-23 084 650	14 554 869	-37 639 519
Investering	-1 544 843 579	374 758 785	-1 919 602 364
<b>Sum</b>	<b>-1 567 928 229</b>	<b>389 313 654</b>	<b>-1 957 241 883</b>

## Note 11: Forskudd til leverandører

Entreprenørfirmaer har betydelige kostnader knyttet til etablering av rigg og andre oppstartskostnader før de utfører arbeid som i henhold til kontrakten kan faktureres Statens vegvesen. For at dette ikke skal medføre en for stor likviditetsmessig belastning blir det for en del kontrakter avtalt at det skal utbetales et forskudd. Netto bevegelse knyttet til forskudd til leverandører var som følger for årene 2018 og 2019.

Årets netto bevegelse	2019	2018
Driftsutgifter	-2 007 797	1 864 621
Investeringsutgifter	-3 327 154	-324 362 105
<b>Sum</b>	<b>-5 334 951</b>	<b>-322 497 484</b>

Som følge av kravene til oppstilling av bevilgningsregnskapet er det kun årets bevegelse knyttet til statsregnskapet som kommer til uttrykk. Etterfølgende oppstilling viser utestående forskudd knyttet til Statens vegvesen:

Utgående balanse pr. 31.12	31.12.2019	Endring	31.12.2018
Forskudd til leverandører knyttet til driftsoppgaver	63 478 263	-2 007 797	65 486 060
Forskudd til leverandører knyttet til investeringsoppgaver	159 374 501	-3 327 154	162 701 655
<b>Sum</b>	<b>222 852 764</b>	<b>-5 334 951</b>	<b>228 187 715</b>

## Note 12: Utbetaling av tilskudd

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. Det primære av dette omfatter tilskudd til fylkesveg i form av tilskudd til skredsikring og rentekompensasjon på fylkesveg. I tillegg er post «Kjøp av riksveiferjetjenester», i henhold til statsbudsjettet og bevilgningsrapporteringens inndeling, definert som en tilskuddspost og utbetalingene er bokført i kontoklasse 8 i artsrapporteringen i henhold til kravene. Forbruket på post 72 er knyttet til utbetalinger til ferjeselskaper som gjennom anbudskonkurranse har vunnet retten til å drive de ulike strekninger. Avtalene med ferjeselskapene inneholder bidrag / tilskudd av ulik størrelse. Økonomiregelverket for staten gir liten støtte på området og det er derfor usikkerhet knyttet til postens klassifisering. På bakgrunn av dette skiller posten seg vesentlig fra andre tilskuddsposter og forbruket på posten inngår i den totale omsetningen til Statens vegvesen i motsetning til postene 1320.61-63.

For årene 2018 og 2019 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2019	2018
1320.61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	264 500 000	272 500 000
1320.62 Tilskudd til rassikring på fylkesveg	703 552 070	673 857 868
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til kommuner	66 762 222	51 271 403
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til fylkeskommuner	46 520 094	47 973 736
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til andre	450 000	
1320.64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	13 960 061	
1320.72 Kjøp av ferjetjenester	1 275 755 955	1 295 951 488
1320.73 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene	731 400 000	
1330.63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter til fylkeskommuner	1 382 611 881	682 035 239
1330.63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter til kommuner	113 956 494	43 327 808
1330.64 Belønningsmidler bymiljøavtaler til fylkeskommuner	767 000 000	470 000 000
1330.64 Belønningsmidler bymiljøavtaler til andre	280 000 000	280 000 000
1330.75 Tilskudd for reduserte bompenger i distriktene		541 800 000
Kommuner øvrige tilskudd	419 367 102	413 538 185
Fylkeskommuner øvrige tilskudd	221 710 420	63 195 891
Øvrige tilskudd	66 188 447	165 279 075
<b>Sum utbetaling av tilskudd</b>	<b>6 353 734 746</b>	<b>5 000 730 693</b>

## Note 13: Motpost periodisering bompenger fylkesveg

Fylkeskommunene fører regnskapet i henhold til anordningsprinsippet. Dette medfører at regnskapet skal uttrykke verdien av det arbeid som er utført i det enkelte år. For å ivareta dette for den enkelte fylkeskommune må Statens vegvesen foreta en periodisering av bompenger knyttet til fylkesveg i de tilfeller det beløp som er innbetalt fra bompengeselskapene ikke er i tråd med den forutsatte belastning. Som følge av avviklingen av sams vegadministrasjon og overføring av fylkesvegeregnskapet til fylkeskommunene ble fylkeskommunene i 2019 selv ansvarlig for å foreta eventuelle periodiseringer. Periodiseringsbeløpet utgjorde dermed følgende:

	31.12.2019	31.12.2018
Motpost periodisering bompenger fylkesveg	0	259 683 777

## Note 14 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen

	Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler				
Investeringer i aksjer og andeler*		100 000	0	100 000
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>100 000</b>	<b>0</b>	<b>100 000</b>
Omløpsmidler				
Fordring på fylkeskommunene		1 271 666 802	1 271 666 802	0
Fordring på ansatte		935 168	935 168	0
Kontanter på trafikkstasjonene		1 827 630	1 827 630	0
Forskudd leverandører		222 852 764	0	222 852 764
Bank konsernkonto		2 868 646	2 868 646	0
Bankkonti utenom konsernkonto		38 663 406	38 663 406	0
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>1 538 814 416</b>	<b>1 315 961 652</b>	<b>222 852 764</b>
Langsiktige gjeld				
Forskudd vegarbeider		-780 197 070	780 197 070	-1 560 394 140
Ubenyttede bompenger fylkeveg		-12 835 635	-12 835 635	0
<b>Ubenyttede bompenger riksveg</b>		<b>-3 459 49</b>	<b>-3 459 492</b>	<b>0</b>
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>-796 492 198</b>	<b>763 901 942</b>	<b>-1 560 394 140</b>
Kortsiktig gjeld				
Skyldig offentlige avgifter		-223 655 958	-223 655 958	0
Deponering grunnerstatning		-64 528 293	-64 528 293	0
Innstående beløp entrepriser		-1 567 928 229	0	-1 567 928 229
Annen kortsiktig gjeld		-76 834 965	-76 834 965	0
<b>Sum gjeld kortsiktig gjeld</b>		<b>-1 932 947 445</b>	<b>--365 019 216</b>	<b>-1 567 928 229</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>-2 729 439 643</b>	<b>398 882 726</b>	
<b>Sum</b>		<b>-1 190 725 227</b>	<b>1 714 844 378</b>	<b>-2 905 369 605</b>

\* Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet. Resultatet før skatt og balanseverdi 2018. Tall for 2019 er ikke offentliggjort.

I tillegg hadde Statens vegvesen pr. 31.12.2019 kundefordringer på 651 mill. kr. og leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på 6 434 mill. kr. som ikke er avregnet statskassen.

### Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Ordinært resultat før skatt	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap
<b>Aksjer</b> Svinesund-forbindelsen AS	11.12.2002	100	100,0 pst.	100,0 pst.	178 532 000	100 000	274 755 000



Ung trafikant. Foto: Knut Opeide



# Vedlegg

1	Nærmere om mål og resultat i 2019	106
2	Status for oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport til Statens vegvesen	118
3	Status for Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstvtaler	132
4	Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen	134
5	Status for prosjekter med fastsatt styringsmål	138
6	Risikomatrise	140

# Vedlegg 1

Nærmere om resultater

# 1 Utvikling av vegnettet

## 1.1 Riksveger åpnet for trafikk

Tabellen under viser riksveger som ble åpnet for trafikk i 2019.

Vegnr/Strekning	Rute	Fylke	Antall km
Rv. 110 Ørebekk–Simo	1a	Østfold	1,4
E39 Bjørset–Skei	4a	Sogn og Fjordane	11,1
Rv. 9 Setesdal, Bjørnarå–Optestøyl	4c	Vest-Agder	5,0
E134 Gvammen–Århus	5a	Telemark	11,6
E134 Seljord–Åmot	5a	Telemark	5,6
Rv. 13 Ryfast (Ryfylketunnelen)	5a	Rogaland	14,5
E16 Bagn–Bjørge	5c	Oppland	11,0
E16 Sandvika–Wøyen	5c	Akershus	3,5
E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	6a	Trøndelag	8,4
Rv. 70 Tingvoll–Meisingset	6e	Møre og Romsdal	8,7
Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	7a	Nordland	5,4
E6 Helgeland nord	7a	Nordland	48,9
Rv. 77 Kjernfjellet	7a	Nordland	4,9
E6 Helgeland nord, Krokstrand–Bolna	7a	Nordland	13,0
E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika	8a	Troms	0,5
<b>Sum</b>			<b>153,5</b>

## 1.2 Reisetider i og mellom landsdeler

Tabellen under viser samlet reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor i minutt:

Korridor	Forutsatt redusert reisetid i 2019 (minutt)	Redusert reisetid i 2019 (minutt)
Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø	00:30	00:00
Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor	00:00	00:00
Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger	02:00	00:00
Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim	01:54	01:54
Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	51:18	09:54
Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	04:42	04:36
Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen	06:24	06:24
Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland	00:18	00:12
<b>Sum</b>	<b>66:36</b>	<b>23:00</b>

Reisetiden på riksvegnettet er redusert i fem av åtte korridorer som en følge av prosjekter som er åpnet for trafikk i 2019. Avviket i korridor 5 skyldes at prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland først åpnes i sin helhet i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019. I tillegg ventes prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud åpnet for trafikk i 2020, mot opprinnelig forutsatt i 2019.

## 1.3 Veglengder

Etterfølgende tabell viser lengden på riksvegnettet totalt og fordelt på Statens vegvesens regioner og fylkesvegnettet totalt og pr. fylke pr. 31.12.2019.

Kilometer

Fylke/region	Riksveger (inkl. europaveg)	Fylkesveger
Østfold	286	1 696
Akershus	438	1 822
Oslo	194	-
Hedmark	722	3 866
Oppland	751	3 063
<b>Sum Region øst</b>	<b>2 391</b>	<b>10 447</b>
Buskerud	579	1 828
Vestfold	167	1 222
Telemark	491	1 881
Aust-Agder	446	1 569
Vest-Agder	238	2 071
<b>Sum Region sør</b>	<b>1 920</b>	<b>8 572</b>
Rogaland	516	2 534
Hordaland	780	2 946
Sogn og Fjordane	714	2 599
<b>Sum Region vest</b>	<b>2 010</b>	<b>8 079</b>
Møre og Romsdal	540	3 019
Trøndelag	749	6 058
<b>Sum Region midt</b>	<b>1 289</b>	<b>9 077</b>
Nordland	1 246	4 108
Troms	611	2 913
Finnmark	1 289	1 493
<b>Sum Region nord</b>	<b>3 146</b>	<b>8 515</b>
<b>Sum hele landet</b>	<b>10 756</b>	<b>44 689</b>

## 2 Utvikling av tilsyns- og kontrollvirksomheten

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i perioden 2016–2019.

Tilsyn og øvrig utekontroll	2016	2017	2018	2019
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	52 049	53 920	62 753	57 282
Herunder antall med mangler:				
- Antall med ikke egnede dekk <sup>1</sup>	1 201	1 676	1 580	1 659
- Andel med ikke egnede dekk	2,3 pst.	3,10 pst.	2,5 pst.	2,9 pst.
- Antall gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk <sup>2</sup>	3 979	2 379	2 251	2 405
- Andel gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	7,6 pst.	4,4 pst.	3,6 pst.	4,2 pst.
- Antall som fikk kjøreforbud	524	286	418	1 150
- Andel som fikk kjøreforbud	1,0 pst.	0,50 pst.	0,7 pst.	2,0 pst.
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	7864	8 279	8 517	7 881
Herunder antall med mangler	1720	2548	2 598	2 596
Herunder andel med mangler av de kontrollerte	21,9 pst.	31 pst.	30,5 pst.	32,9 pst.
Antall tungtransportkontroller	91 900	88 313	82 611	77 734
Herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	28 795	34 265	33 178	34 605
Herunder andel med mangler av de kontrollerte	31,3 pst.	38,8 pst.	40,2 pst.	44,5 pst.
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	1 058	1 018	1 118	1 038
Herunder antall med mangler	412	416	491	530
Herunder andel med mangler av de kontrollerte	38,9 pst.	40,9 pst.	43,9 pst.	51,0 pst.
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	4 071	4 375	3 488	3 594
Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK)	4 069	3 971	3467	4 281
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:				
Gebyrer	15 140	12 802	15 971	15 123
Anmeldelser	2938	2 623	4 352	4 018
Antall bilbeltekontroller	829 991	701 989	562 075	419 820
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	6709	5 272	5 410	5 190
- herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	0,81 pst.	0,75 pst.	0,96 pst.	1,24 pst.
Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger av kjøreskoler	50	48	60	33
Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger	64	49	55	72

<sup>1</sup> I fra 2017 er dette kjøretøy uten forskriftsmessige dekke. Før var dette dekk uegnet for føret.

<sup>2</sup> Gebyr for ett eller flere dekk/kjettinger.

Gjennom våre kontroller har vi ikke indikasjoner som tilsier at tilstanden til kjøretøyparken generelt er blitt dårligere. I kontrollsammenheng har fokuset økt på å plukke ut de riktige kjøretøyene til kontroll. Dette har gitt økt treffprosent blant de kjøretøy som plukkes ut til en teknisk kontroll.

## 3 Utvikling innen trafikantområdet

### 3.1 Publikumskontakt

Tabellen under gir et bilde av omfanget av publikumskontakt på flere sentrale områder.

	2018		2019	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	751	187 753	745	186 301
Praktiske førerprøver	535	133 533	558	139 391
Fører kort	1 740	435 391	1 811	452 683
Kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	4 534	1 133 555	4 581	1 149 840
Besøk på vegvesen.no	119 230	43,4 mill.	304 000	111 mill.
Telefonforespørsler fra publikum (inkl. tlf 175)	6 240	1,56 mill.	5 600	1,4 mill.



Storslett trafikkstasjon. Foto: Tomas Rolland

## 3.2 Ventetider trafikkstasjonene

Tabellen under viser ventetid ved bestilling av myndighetskontroll av kjøretøy og time til førerprøve B.

		Mål om maksimalt antall virkedager	Gj.snitt ventetid (virkedager)	Dager over målet i pst. <sup>1</sup>
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	<b>Totalt</b>	<b>10</b>	<b>6,3</b>	-
	Region øst	10	5,1	-
	Region sør	10	7,7	-
	Region vest	10	7,4	-
	Region midt	10	3,8	-
	Region nord	10	7,6	-
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>10,6</b>	-
	Region øst	15	8,9	-
	Region sør	15	11,8	-
	Region vest	15	12,7	-
	Region midt	15	11,7	-
	Region nord	15	9,5	-
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	<b>Totalt</b>	<b>20</b>	<b>21,6</b>	<b>41,5</b>
	Region øst	20	25	56
	Region sør	20	24	56
	Region vest	20	19	20
	Region midt	20	26	60
	Region nord	20	14	24
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse A <sup>2</sup>	<b>Totalt</b>	-	<b>27,8</b>	-
	Region øst	-	27	-
	Region sør	-	28	-
	Region vest	-	23	-
	Region midt	-	36	-
	Region nord	-	25	-

<sup>1</sup> Det har ikke vært mulig å fremskaffe tall for dager over målet for ventetid ved bestilling av myndighetskontroll i 2019.

<sup>2</sup> Kl. A har ingen ventetidskrav på samme måte som kl. B.

### 3.3 Fordeling av førstegangsutstedelser

Tabellen under viser fordeling av førstegangsutstedelser\*.

	2018	2019	Endring i pst. 2018–2019
Moped (AM146)	9 908	9 320	-5,93
Motorsykkkel (A1, A2, A)	8 550	9 949	16,36
Personbil (B)	67 496	71 127	5,38
Personbil m/tilhenger (BE)	14 505	15 339	5,75
Mellomtunge klasser (3,5–7,5 t)	2 308	2 156	-6,59
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	6 339	6 507	2,65
Traktor (T)	1 692	1 985	17,32
<b>Utrykning (kode 160)</b>	<b>915</b>	<b>922</b>	<b>0,77</b>
<b>Totalt antall førstegangsutstedelser</b>	<b>111 713</b>	<b>117 305</b>	<b>11,32</b>

\* Statistikken viser kun de som fikk sitt første førerkort i klassen som omtales. Personer som for eksempel hadde mopedførerkort før de kjørte opp til bil vil ikke være en del av denne statistikken da det blir en utvidelse og ikke førstegangsutstedelse. Det gjelder for alle klasser.

### 3.4 Fordeling av førerkortfornyelser

Tabellen under viser fordeling av førerkortfornyelser.

	2018	2019	Endring i pst. 2018–2019
Antall fornyelser 75 år eller eldre	89 431	83 943	-6,14
Antall fornyelser kl. C1*	80 419	75 664	-5,91
Antall fornyelser uten tungeklasser	51 544	41 328	-19,82
<b>Totalt antall fornyelser</b>	<b>221 394</b>	<b>200 935</b>	<b>-9,24</b>

\*Fornyelser hvor førerkortet minst hadde kl. C1 og alderen var mindre enn 75 år



Elektrisk buss. Foto: Knut Opeide



## 4 Utvikling i bilparken

Tabellen under gir oversikt over utviklingen i bilparken fra 2018 til 2019.

	2018	2019	Endring i pst. 2018-2019
Førstegangsregistrerte biler inkl. bruktimporterte biler	216 663	207 236	-4,35
Førstegangsregistrerte motorsykler	11 286	11 649	3,22
Førstegangsregistrerte tungbiler (over 7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	5 930	7 697	29,80
Førstegangsregistrerte tungbiler (3501-7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	2 715	2 588	-4,68
Totalt antall registrerte biler	3 330 452	3 355 741	0,76
Antall elektrisk drevne kjøretøy	203 538	271 852	33,56
Antall hydrogendrevne kjøretøy	149	156	4,70
Antall produserte førerkort	435 362	452 604	3,96
Antall fornyelser av førerkort	221 394	200 936	-9,24
Antall førerkort meldt tapt	83 455	77 913	-6,64

Tabellen under viser utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type.

Bilgruppe	2015	2016	2017	2018	2019
Personbil	2 610 352	2 635 746	2 719 395	2 749 429	2 735 960
Buss	16 669	16 299	16 041	15 629	15 799
Kombibil	26 605	22 633	19 624	16 916	14 576
Varebil	450 385	460 863	470 855	476 617	484 180
Lastebil	67 564	65 748	63 918	62 239	67 656
Trekkbil	8 926	9 193	9 292	9 622	9 801
Beltebil	630	617	598	562	550
Moped	178 235	178 382	171 998	163 476	158 662
Motorsykkkel	176 040	184 010	190 059	192 515	198 375
<b>Sum</b>	<b>3 535 406</b>	<b>3 573 491</b>	<b>3 663 797</b>	<b>3 687 005</b>	<b>3 712 778</b>

Tabellen under viser andel av nyregistrerte kjøretøy (nye + bruktimport) i 2019 etter drivstoff.

	Elektrisk	Hydrogen	Gass	Bensin	Diesel	Hybrid
Personbiler	42,472	0,019	0,010	15,503	15,863	26,129
Lette varebiler	10,644		0,125	2,454	86,775	
Tunge varebiler	1,316		0,020	2,346	96,113	0,202
Bybusser	9,529		9,172		81,298	
Langdistansebusser	0,136		4,241	0,547	95,075	
Lastebiler	0,149	0,021	2,695	0,064	96,641	
Trekkbiler	0,064		0,641	0,064	98,909	0,064
Traktor				67,115	32,773	
Motorredskap				0,819	99,180	
Mopedder	18,296			75,447	6,255	
Lette motorsykler	0,696			99,303		
Tunge motorsykler	3,023			96,898	0,057	



**Gå mer, lev bedre.** Foto:Knut Opeide

## 5 Trafikkutvikling 2019

### 5.1 Kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene på riksvegnettet

Tabellen under viser endring i kollektivtrafikkreiser 2018-2019 i de fire største byområdene.

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2018–2019 (pst.)
Osloområdet (Oslo og Akershus)	3
Trondheimsområdet	2,9
Nord-Jæren	13,3
Bergensområdet	6,1

Det er en økning i antall reisende i alle de fire største byområdene. Særlig høy er økningen for Nord-Jæren. Ny bompengering med rushtidsavgift, stor satsning på mobilitetsordningen HjemJobbHjem, en generell forbedring i rutenettet og billettsamarbeid med Jærbanen er flere av årsaksfaktorene for vekst.

### 5.2 Trafikkutvikling

Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling for 2019, samt trafikkutviklingen siden 2012 (pst.)

Landsdel	Prognose	Faktisk
Østlandet	1,5	0,4
Sørlandet	1,7	0,5
Vestlandet	1,4	-0,8
Trøndelag	1,2	0,7
Nord-Norge	0,8	0,3
<b>Landet totalt</b>	<b>1,4</b>	<b>0,3</b>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Landet totalt	1,7	1,2	1,7	2,0	0,6	1,1	0,2	0,3

Trafikkutviklingen i trafikkregistreringspunktene ligger 1,1 prosentpoeng lavere enn prognosene. Prognosen viser vekst i trafikkarbeid, sammenlignet med «faktisk vekst» som er vegtrafikkindeksen, som er utledet fra antall passeringer i vegnettet. I tillegg er det slik at framskrivningens vekst er basert på jevn vekst i perioden 2018 til en situasjon i 2030 hvor mye nye veger er på plass, samt noen bompenger fjernet. Mest sannsynlig har lite av dette skjedd til 2019, som gjør at vi overvurderer veksten i starten av perioden.

De beregnede prognosene er langsiktige prognoser som er basert på en nasjonal økonomisk vekst fra Finansdepartementet og befolkningsframskrivinger fra SSB. Det er beregninger gjennomført med de nasjonale modellene for person- og godstransport og de regionale modellene for persontransport.

## 5.3 Gjennomførte sykkelinspeksjoner i 2010–2019

	Resultat 2019		Resultat 2010–2019	
	km	andel	km	andel
Antall km sykkelruter inspisert av totalt antall km langs riksveg inneværende år	27,1	1,8	1243,8	80,8
Antall km sykkelruter inspisert og utbedret av totalt antall km langs riksveg inneværende år	12,1	0,8	698,2	45,4

Sykkelveginspeksjoner skal ha vært gjennomført for alle sykkelruter langs riksvegnettet innen utløpet av 2019. 80,8 pst. av sykkelanleggene langs riksvegnettet var inspisert ved utgangen av 2019. Fra og med 2010 til utgangen av 2019 ble det inspisert 1 243,8 km sykkelruter og 698,2 km er inspisert og utbedret. 45,4 pst. av det totale sykkelvegnettet langs riksveg var inspisert og utbedret ved utløpet av 2019. Ved utgangen av 2018 var det ifølge Norsk vegdatabank totalt 1 539 km sykkelanlegg på riksvegnettet. Prosentandelen av gjennomførte sykkelveginspeksjoner er regnet ut ifra dette tallet. Det har vært en ambisjon siden Nasjonal transportplan 2010–2019 at alle sykkelruter langs riksvegnettet skal være inspisert innen utløpet av 2019.



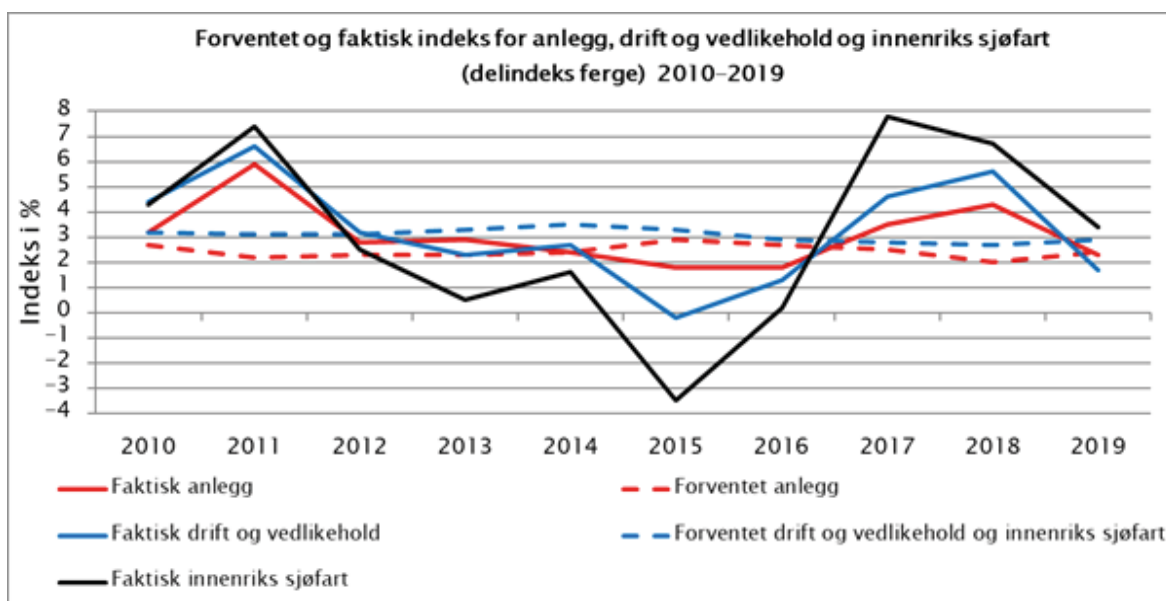
Bromstadvegen i Trondheim. Foto: Knut Opeide

## 6 Prisutvikling

Tabellen gir en oversikt over forventet og faktisk prisutvikling i 2019.

	2019	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veganlegg	2,4	2,3
Drift og vedlikehold	2,9	1,7
Innenriks sjøfart	3,2	3,4
Riksregulativ ferjetakst	2,7	2,7

De forventede indeksene for veganlegg og drift og vedlikehold er utarbeidet av Finansdepartementet, mens faktiske indekser er utarbeidet av Statistisk sentralbyrå. Tilskudd til de fleste riksvegferjesamband blir beregnet på bakgrunn av kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks ferje (nærsjøindeksen), mens enkelte av ferjekontraktene indeksjusteres etter konsumprisindeksen. Riksregulativ for ferjetakster benyttes til å justere ferjetakstene og dermed billettinntektene.



For anlegg er prisindeksøkningen i hovedsak knyttet til betongbru og fjelltunnel. For drift og vedlikehold er endringen i hovedsak knyttet til vinterdrift av veger, mens asfaltering av veger har hatt en prisnedgang.

Økning i Innenriks sjøfart - delindeks ferje, skyldes økte rentekostnader i næringen i tillegg til en generell økning i øvrige kostnader.

# Vedlegg 2

Oppfølging av sikkerhetstil-  
rådninger fra SHT til Statens  
vegvesen lukket på intensjon

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2012	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2018	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2019														
	Rapport	Nr.					Tekst													
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen og politiet fokuserer på riktig bruk av bilbelte og barneseter ved kontroller.	SVV	"Kontroll med bruk av bilbelter har høy prioritet hos SVV, og er nedfelt i handlingsprogrammet 2010-2013. SVV har som mål at bilbeltebruken skal økes til minst 92 % innenfor tettbygd strøk og til minst 95% utefor tettbygd strøk i løpet av 2013. Dette skal oppnås gjennom økt ressursinnsats til bilbeltekontroller og videreføring av bilbeltekampanjen. Alle kontrollører i SVV er forpliktet til å gjennomgå opplæring og kursing ved KKS (Kjøretøy- og kontrollstudiet), og må kunne dokumentere denne kunnskapen. Her gis det opplæring i å gjennomføre kontroll av bruk av verneutstyr. Verneutstyr betyr i denne sammenheng bilbelte, sikring av barn i bil, og bruk av hjelm på motorsykel og moped. I samarbeid med Trygg Trafikk og Politiet har SVV gitt ut en brosjyre som omhandler sikring av barn i bil. Den påpeker også de mest vanlige feilene som blir gjort ved sikring av barnet. Brosjyren er tilgjengelig på <a href="http://www.vegvesen.no">www.vegvesen.no</a> , og på trafikkstasjonene rundt om i landet. På nettsidene til vegvesenet finnes det også utfyllende informasjon om temaet. Fra 1.juli 2011 ble det innført prikkbelastning og forelegg ved manglende sikring av barn i bil. Målet med prikkbelastningen er å bidra til økt sikkerhet og færre skadde og drepte på vegene. SVV følger opp dette ved å anmelde fører ved mangelfull sikring. SVV er kjent med at også politiet har fokus på bruk av bilbelte og sikring av barn i bil. Tilrådingen er lukket (1.10.2012)."	"I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er det satt nye tilstandsmål for bruk av bilbelte og sikring av barn i bil: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Innsatsområde</th> <th>Indikator</th> <th>Dagens tilstand</th> <th>Tilstandsmål</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)</td> <td>Andel førere og forsetpassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy</td> <td>97,2 % (2017)</td> <td>98 % (2022)</td> </tr> <tr> <td>Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil</td> <td>63 % (2017)</td> <td>75 % (2022)</td> </tr> <tr> <td>Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte</td> <td>84,3 % (2017)</td> <td>95 % (2022)</td> </tr> </tbody> </table> Følgende oppfølgingstiltak er rettet mot sikring i bil og buss: <ol style="list-style-type: none"> <li>Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte.</li> <li>HelseDirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide nye retningslinjer for legeerklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.</li> <li>Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene.</li> <li>Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen i samarbeid med NHO-Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet.</li> <li>Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år), med etterfølgende tellinger.</li> <li>Trygg Trafikk vil informere om riktig sikring av barn i bil (4-7 år).</li> <li>Trygg Trafikk vil videreutvikle informasjonstjenesten om sikring av barn i bil.</li> <li>Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år.</li> <li>Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.</li> </ol> I forrige planperiode for Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2018, ble blant annet disse tiltakene gjennomført: <ul style="list-style-type: none"> <li>Statens vegvesen utviklet og gjennomførte en ny bilbeltekampanje. Se kampanjefilmer mm her: <a href="https://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikk+sikkerhet/Kampanjer/Bilbelte">https://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikk+sikkerhet/Kampanjer/Bilbelte</a></li> <li>Statens vegvesen samarbeidet med NHO Transport, Yrkestrafikkforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund i forbindelse med belte-i-buss kampanjen. Målgruppen for kampanjen var foruten busspassasjerene også bussjåførene. Tiltak er gjennomført og gjennomføres kontinuerlig."</li> </ul>	Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål	Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetpassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)	Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)	
Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål																	
Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetpassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)																	
	Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)																	
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)																	
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet forsterker informasjonsarbeidet knyttet til riktig bruk av bilbelte og sikring av barn i bil, samt viktigheten av trepunktsbelter.	SVV	"I kampanjesammenheng vil bilbelte fortsatt være et tema, og det vil trolig utvikles nytt kampanjemateriell i 2013. Noe av informasjonen vris til å fokusere mer på riktig bruk av bilbelte, sikring av barn i bil samt bruk av bilbelte i baksetet. Det er fortsatt et potensial for å øke bruken innenfor tettbygd strøk, og ungdom vil være en sentral målgruppe også i fremtiden (ikke nødvendigvis fordi de er dårligere beltebrukere, men fordi de er mer ulykkesutsatt). Tilrådingen er lukket (1.10.2012)."	Se tilbakemeldingen på tilråding 2012/01T.															
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen forsterker informasjonsarbeidet, eksempelvis gjennom utarbeidelse av egen veiledning, knyttet til sikring av last innvendig i personbiler.	SVV	"Det er utarbeidet en veiledning for sikring av last i personbil, <a href="http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikk+sikkerhet/Sikring+av+last">http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikk+sikkerhet/Sikring+av+last</a> Det er også utarbeidet en folder som også går på samme tema. Tilrådingen er lukket (19.12.2014)."	Tiltaket ble gjennomført før tilrådingen ble lukket.															
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/04T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen arbeider for å påvirke det europeiske direktivet slik at den passive sikkerheten i bil ivaretas bedre for personer med høyere kroppsvekt enn testvekt på 75 kg.	SVV	"75 kg +- er en middelsvekt som blir brukt i forbindelse med tester. Det er ikke avgjort om dette ønskes endret. Hvis så, må det kartlegges/utredes om de sikkerhetsmarginer som er lagt inn ivaretar den type problematikk som SHT tar opp. Det foregår ikke arbeid i UNECE på dette nå. Det er imidlertid en arbeidsgruppe i gang som ser på hvor på nakkestøtten, og i hvilken høyde fra setet testene på nakkestøtten skal foretas. 75 kg er en gjennomsnittsvikt som brukes i mange sammenhenger i samfunnet og det vil være et stort arbeid innen mange sektorer for å få en endring. TK vil imidlertid følge opp saken i relevante europeiske organer. Tilrådingen er lukket (28.6.2013)."	"Så langt er ikke minimum-høyden på nakkestøtten tatt inn i noen regulering. Det vil bli foreslått et effektivt høydekrav på 830 mm, som det forventes enighet om i GRSP* neste møte i mai 2019. Etter enighet vil kravet tas inn i GTR 7 (1998-avtalen). SVV håper da at samme krav og formulering kan brukes i ECE R17 (1958-avtalen). Endringsforslagene vil etter enighet i GRSP gå til avstemming i WP29. Det er i hovedsak målemetode av effektiv høyde og bruk av dummy (BioRID II) som har vært og er en utfordring på stoler med steil/flat seterygg. (Ref dok GRSP-64-38. (* GRSP: Groupe de travail de la Sécurité Passive)"	Forslaget ble behandlet på UN-ECE GRSP møte i desember 2019. På møtet ble det besluttet at forslaget er på prioritetslisten under short-time-delivery. En tidsfrist ble ikke satt, da forslaget må sees opp imot andre prioriteringer. Agenda for WP-29 møtet i juni 2020 er ikke ferdig enda, men Statens vegvesen vil komme med en statusoppdatering etter møtet.														

<p>Rapport nr. 2 om møte-ulykke mellom personbil, buss og minibuss i Lavangsdalen i Troms 7. januar 2011</p>	<p>2012/06T</p>	<p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen samarbeider med buss-/lastebilnæringen og bilbransjen arbeider for å få gjennomført tiltak som reduserer muligheten for at tunge kjøretøy mister styringen etter frontkollisjon.</p>	<p>SVV i samarbeid med Arbeids-tilsynet</p> <p>"SVV har vurdert ulike tekniske løsninger for å kunne redusere muligheten for å unngå at tunge kjøretøy mister styringen etter frontkollisjon. Vi finner to mulige måter å tilnærme oss dette på: 1.«Innkapsling» av styresystemet med for eksempel kufanger eller armering er en mulighet, men det er samtidig problematisk fordi det er vanskelig å beskytte hele systemet. En slik løsning er bundet av kjøretøyteknisk EØS-regelverk og det vil av den grunn være nødvendig å arbeide mot EU for eventuelt å få ønskede tilpasninger. Hensynet til beskyttelse av mange trafikanter har blant annet medført at kufangere og lignende kun er tillatt dersom de er godkjent for bilen. Videre er det også et problem at slikt utstyr for øyeblikket måles med i kjøretøyets og vogntogets lengde. Dette medfører for de lengste vogntogene at den totale lengden overskrider 19,50/18,75 meter. Det kan derfor også være behov for å få endret regelverket om måling av lengde slik at kufangere og lignende ikke skal måles med i kjøretøyets/vogntogets totale lengde. 2. Fronten på tunge kjøretøy forlenges med den hensikt at energi i kollisjonsøyeblikket absorberes bedre. Det vil bidra til å beskytte styringssystemet. Danske myndigheter har oversendt forslag til kommisjonen den 21.12.2011 om at direktivet om vekter og dimensjoner endres, slik at motorvogner med forlengede fronter kan brukes. En slik tilpasning vil også ha andre ønskede effekter både i forhold til trafiksikkerhet og miljø. VD skal møte danske myndigheter i oktober 2012 og vil da diskutere det konkrete forslaget og status på dette. Konklusjon: VD prioriterer alternativ 2. Tilrådommen er lukket (28.6.2013)."</p>	<p>"Saken er tatt opp på GRRF* møtet den 12.-16. februar 2018. Resultatet av drøftelsen er kommunisert til departementet v/ Ellen Sirevåg 9.3.2018. På grunn av lite ulykker på dette området vil det utfra en kost-/nytteanalyse ikke bli arbeidet videre med dette i GRRF. På møtet i GRRF 12.-16. februar opplyste OICA at førerhyttens konstruksjon og innfestning i de senere år hos mange fabrikanter er endret pga. av EURO 5 slik at styresnekken er bedre beskyttet. Tiltaket er gjennomført.</p> <p>(*GRRF: Groupe de travail en matière de Roulement et de Freinage. Denne gruppen har f.o.m. høsten 2018 endret navn til "GRVA" -Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés. Gruppen jobber med autonomi i tillegg til tradisjonell brems/styring. Spørsmål knyttet til dekk er fra samme tidspunkt flyttet fra GRRF til GRBP (Groupe de travail des Bruit et Pneu). Spørsmål knyttet til koblinger er flyttet fra GRRF til GRSG (Groupe de travail des dispositions générales de sécurité)."</p>	
<p>"Rapport nr. 3 - Temarapport om sikkerhetskritiske forhold ved krok-kontainer transport"</p>	<p>2012/07T</p>	<p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen som tilsynsmyndighet iverksetter tiltak som sikrer at krokloftpåbygg og krokcontainere som brukes sammen er bygget etter samme standard, eller på en eller annen måte kan dokumentere at de er tilpasset hverandre eller forsvarlig sikret</p>	<p>SVV</p> <p>"SVV er enig i at det er behov for å iverksette tiltak for å ivareta de funn SHT har dokumentert. Tester og forsøk viser at det er sprik mellom standardene, og dette vil vi se nærmere på. Vi har dessverre ikke hatt ressurser til å etablere en arbeidsgruppe som tidligere forespeilet. Vi har vurdert at regelverket i bruksforskriften § 3-2, jf. Vegtrafikkloven § 23 er tilstrekkelig for sikring av last. Etter møte med SHT er vår oppfatning at kontroll på veg av slike containere vil være et effektivt virkemiddel. For å styrke kontroll av sikring av last har SVV iverksatt følgende tiltak: Hvordan krokcontainere skal kontrolleres gjennomgås på TK-studiet, og følges opp i utekontrollinstruksen. Vi samarbeider også med bransjen om utfordringene rundt forsvarlig sikring av last. Tilrådommen er lukket med henvisning til oppfølging av tilråddinger i rapport nr. 4 2016 Temarapport om krokcontainere (8.2.2017)."</p>	<p>"Tiltakene er fulgt opp som følger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intern opplæring av kontrollørene på TK-studiet er justert og ivaretar opplæring i kontroll av krokcontainere.</li> <li>- Utekontrollinstruksen er justert i henhold til opplæringen gitt i TK-studiet for utekontrollørene.</li> <li>- Samarbeid med bransjen ivaretas i løpende koordineringsmøter i Trepattssamarbeidet transport, og i informasjonsmøter og seminarer. Vegdirektoratet har med dette gjennomført tiltakene." </li></ul>	



<p>Rapport nr. 3 - Temarapport om sikkerhets-kritiske forhold ved krok-kontainer-transport</p>	<p>2012/08T</p>	<p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen i samarbeid med Arbeidstilsynet etablerer systematisk oppfølging av tilstand på krokcontainere, påbygg og innfestningspunkter.</p>	<p>SVV i samarbeid med Arbeidstilsynet</p>	<p>"Det vises til kommentaren for tilrådning nr. 2012/07. Kontroll av containere er en del av Arbeidstilsynets ansvar. SVV har vært i kontakt med Arbeidstilsynet og vil ha et møte for å avklare ansvarsforholdet. Tilrådningen er lukket med henvisning til oppfølging av tilrådninger i rapport nr. 4 2016 Temarapport om krokcontainere (8.2.2017)."</p>	<p>"Det vises til oppfølging av tilrådning 2016/11T: I mai 2017 inngikk SVV og Arbeidstilsynet (AT) en samarbeidsavtale. Det jobbes nå med å etablere en delavtale som skal inneholde tre hovedområder for samarbeid, hvor den ene vil omhandle teknisk sikkerhet. Det er naturlig at denne avtalen berører krokcontainerproblematikken. Det vil underveis avklares om det er behov for egne oppfølgingsmøter vedrørende krokcontainerproblematikken, eller om dette arbeidet kan inngå i møtene for delavtalen – teknisk sikkerhet.</p> <p>AT har følgende kommentar: AT bekrefter at vi vil delta i det videre arbeidet rundt sikkerheten ved bruk av krokcontainere, herunder deltar vi i møtet i september hvis det blir aktuelt. AT vurderer det (pr. nå) slik at det er hensiktsmessig at oppfølgingen av krokcontainere tas videre med inn i arbeidet med delavtalen - teknisk sikkerhet.</p> <p>AT og SVV er enige og foreslår en lukking av tilrådningene når følgende tiltak er igangsatt/ i drift og/eller gjennomført:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avklaring av ansvarsforholdene mellom Statens vegvesen og A+G10arbeidstilsynets lovverk</li> <li>2. Etablere kanaler for samarbeid og samordning av tilsyns- og kontrollvirksomhet</li> <li>3. Vurdere behovet for å informere interessenter om nye krav/ kontrollrutiner</li> </ol> <p>Punkt 1 er gjennomført: AT og VD hadde et arbeidsmøte 26.9.2017 med mål om å avklare problemstillinger, finne mulighetsrom og avklare veien videre. Det er enighet om følgende grensegang mellom AT og SVV:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Krokcontainer er å anse som arbeidsutstyr iht. Arbeidstilsynets regelverk når: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. den er under forflytning (i bevegelse) fra oppstillingsplass (etter anhuking med kroklofterutstyret på bil/henger) på bakkenivå til den er satt i posisjon på bil eller henger og klar for sikring (lastsikring),</li> <li>b. den er under forflytning (i bevegelse) fra bil eller henger til oppstillingsplass på bakkenivå til den er satt i posisjon for avhuking av kroklofterutstyret,</li> <li>c. den er under forflytning (i bevegelse) fra bil til henger eller fra henger til bil til den er satt i posisjon på henger eller bil og klar for sikring (lastsikring).</li> </ol> </li> <li>2. Krokcontainer er å anse som last iht. Statens vegvesen sitt regelverk når: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. den er plassert på bil eller henger og i posisjon klar for transport/ forflytning.</li> <li>b. under transport/forflytning med bil eller henger.</li> </ol> </li> </ol> <p>- Punkt 2 : De statlige kontroll- og tilsynsetatene og politiet har utarbeidet en strategi for økt samarbeid innenfor vegtrafikkområdet. Det foreligger en felles handlingsplan mellom etatene fra 2018. Det er videre organisert tverretattlige samarbeidsgrupper og felles medietiltak. I arbeidet med handlingsplan og felles medietiltak bør problemstillinger som er relevant for samarbeid og samordning av kontroll- og tilsynsaktiviteter og medietiltak knyttet til krokcontainere være berørt. Krokcontainerproblematikken vil derfor være dekket gjennom strategien.</p> <p>- Punkt 3 : Statens vegvesen har i forbindelse med innføringen av Direktiv (2014/47/EU) kontroll av lastsikring, informert om de nye kravene. De nye kravene vil tre i kraft 1. oktober 2018. De nye kravene inngår i informasjonspakken som er sendt ut. SVV har hatt løpende dialog med bransjen om innføringen av direktivet."</p>	
<p>Rapport nr. 4 om møte-ulykke mellom personbil og lastebil på E39 ved Try i Søgne 10. september 2010.</p>	<p>2012/10T</p>	<p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk fokuserer spesielt på ombygde kjøretøyers egenskaper og innvirkning på sikkerheten i forbindelse med kampanjer og aksjoner rettet mot ungdom</p>	<p>SVV, Politiet, Trygg trafikk</p>	<p>"SVV har tidligere opprettet en egen spesialistgruppe for om-, oppbygning og reparasjon av kjøretøy (SFOOR) for å sikre likebehandling av denne type saker. Videre har SVV fokus på ombygde kjøretøy i forbindelse med sin kontrollvirksomhet både ved trafikkstasjonen og ute på vei. SVV deltar også på aktuelle arrangementer med stands, hvor man har fokus på informasjon og veiledning til ungdom. I kampanjesammenheng er det ikke planer mot ungdom om dette temaet. Videre satsning mot ungdom vil ligge på kampanjen ""Si ifra"", hvor teknisk satsning ikke vil være hovedfokus. Vi merker oss imidlertid SHT sin anmodning og vil ta dette med i vurderingen ved fremtidige kampanjer. I første omgang er det vurdert at dette blir et for smalt tema å etablere en kampanje på SVV vil fokusere på dette problemet i sin kontrollvirksomhet og vil sørge for at samarbeidet med hensyn på bistand til årets russ i forbindelse med ombygging av kjøretøy blir fulgt godt opp lokalt. Tilrådningen er lukket (2.7.2014)."</p>	<p>Statens vegvesen fortsetter å jobbe med temaene som er omtalt i svaret. «Si ifra» er ikke en landsdekkende kampanje, men er nå definert som et trafikksikkerhetstiltak som det er opp til hver enkelt av Vegvesenets regioner å gjennomføre. Statens vegvesen har et økt fokus på tilsyn med storskade. Tiltak gjennomføres kontinuerlig.</p>	<p>Det vises til status per 31.12.2018. Tiltak gjennomføres kontinuerlig. Vi foreslår å avslutte rapporteringen på tilrådningen.</p>

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2013	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2018	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2019
	Rapport	Nr.				
Rapport nr. 1 om møte ulykke mellom vogn og varebil i Hyvings-tunnelen på E16 ved Voss 26. september 2011	2013/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrå Statens vegvesen å etablere rutiner som sikrer bedre oppfølging av veidekke med lav friksjon basert på målinger eller mistanke	SVV	SVV har utarbeidet retningslinjer for rutiner for overvåking og oppfølging av sommerfriksjon. Retningslinjene inneholder kriterier for når friksjonsmålinger skal gjennomføres, samt angir hvilke tiltak som skal iverksettes når friksjonen blir for lav. Videre er det angitt når og hvordan trafikantene skal varsles. Retningslinjene inneholder også en presisering av hvilke organisatoriske enheter som har ansvar for gjennomføring. Retningslinjene er gitt i NA-rundskriv 2014/16. Tilrådingen er lukket (19.12.2014)	Tiltaket ble gjennomført før tilrådingen ble lukket.	
Rapport nr. 1 om møte-ulykke mellom vogn og varebil i Hyvings-tunnelen på E16 ved Voss 26. september 2011	2013/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrå Statens vegvesen å benytte risikovurderinger ved beslutning om iverksettelse av kompensierende trafikksikkerhets-tiltak	SVV	SVV mener risikovurderinger kan være et supplement til de rutinene som gjelder når inspeksjoner viser avvik fra normalkrav ved drift og vedlikehold av vegnettet. Vi vil da se nærmere på når og hvordan risikovurderinger er hensiktsmessige i tillegg til øvrige verktøy og metoder. Krav til slike risikovurderinger er lagt inn i Vegsikkerhetsforskriften som er sendt ut for ca. et år siden og skal nå være under gjennomføring. Tilrådingen er lukket (2.7.2014)	V721 Risikovurderinger i vegtrafikken har vært på høring og revidert utgave er nå godkjent. Den vil bli lagt ut på nettet i januar/februar 2019. I vegsikkerhetsforskriften med tilhørende retningslinjer, stilles blant annet krav til sikkerhetsinspeksjoner på TEN-T vegnettet. Kravene i forskriften følges opp av Statens vegvesens regioner. Reviderte retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften som erstatter nåværende retningslinjer fra 2012 er planlagt ferdigstilt innen 15. februar 2019.	Revidert utgave av V721 Risikovurderinger i vegtrafikken ble godkjent på slutten av 2019. Den publiseres på vegvesen.no i starten av 2020.  Reviderte retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften ble sendt ut 11.3.2019 og var gjeldende fra 1.4.2019. Se NA-rundskriv 5/2019 Retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften: <a href="https://www.vegvesen.no/_attachment/2666973/binary/1323509?fast_title=NA-rundskriv+2019%2F5+Retningslinjer+til+vegsikkerhetsforskriften.pdf">https://www.vegvesen.no/_attachment/2666973/binary/1323509?fast_title=NA-rundskriv+2019%2F5+Retningslinjer+til+vegsikkerhetsforskriften.pdf</a>
Rapport nr. 2 om møte-ulykke mellom tankvogn og varebil på Rv 3 ved Rustad i Elverum kommune 18. juni 2012	2013/03T	Statens havarikommisjon for transport tilrå at Statens vegvesen å følge opp eksisterende veistrekninger hvor nærheten til langsgående jernbane kan utgjøre et risiko- og sårbarhetsproblem	SVV	SVV gjennomfører sikkerhetsrangering av TEN-T-vegnettet etter vegsikkerhetsforskriften. Det gjennomføres også trafikksikkerhetsinspeksjoner etter metode beskrevet i SVV's Håndbok 222 på riksvegnettet. Nærheten til langsgående jernbane er ett av temaene som vurderes i disse inspeksjonene. Kostnad og effekt av tiltak som foreslås i disse inspeksjonene vurderes opp mot effekten av andre tiltak ved prioriteringer i budsjettene. I sin omtale av kravene i Håndbok 231 (2011) siterer rapporten fra forordet for å beskrive kravene om rekkverk. Gyldighetsområdet for håndbokens krav er imidlertid mer detaljert beskrevet i pkt. 1.4 Gyldighetsområde: "Den (håndboken) skal benyttes i alle typer veg- og gateprosjekter, både nyanlegg og ombygginger. Den bør følges ved større utbedringer av eksisterende veg, mens den kun er veiledende ved mindre utbedringer av eksisterende veg." Alle vegnormaler som gis etter veglovens §13 gjelder anlegg av (ny) veg. Det foreligger m.a.o. ingen generelle normalkrav om å sette opp rekkverk på eksisterende veg. Rapportutkastet gir inntrykk av det. Rekkverk har ulike styrkeklasser og er dimensjonert for å stoppe kjøretøy som veier fra 1.3 til 38 tonn (side 81). Når det gjelder steder hvor følgeskadene vil bli store, f.eks. ved utforkjøring på jernbane, er håndbokskravet at rekkverket skal ha en styrkeklasse på H2 eller L2, dvs. stoppe et kjøretøy på 13 tonn. Det foreligger derfor heller ikke noen spesielle regler i våre håndbøker om at det skal settes opp rekkverk mellom veg og jernbane som vil kunne stoppe en fullastet tankvogn. Det vil heller ikke et vanlig midtrekkverk gjøre. Vegsikkerhetsforskriften krever periodiske sikkerhetsinspeksjoner på TEN-T-vegnettet, rv.3 er ikke en del av dette vegnettet. SVV gjennomfører imidlertid trafikksikkerhetsinspeksjoner etter egen metode i Håndbok 222, og behovet for rekkverk inngår i det som vurderes i slike inspeksjoner. Det er sjelden formålstjenlig med en automatikk i at tiltak som kan øke sikkerheten gjennomføres, med mindre det også skjer en prioriteringsprosess. I dette konkrete tilfellet vil vi påpeke at det relativt sjelden går tog på strekningen langs Rv3 og at det dermed er svært liten sannsynlighet for at en personbil eller buss, i forbindelse med et uhell, skal komme inn på jernbaneområdet samtidig som et tog skal passere. Det kan likevel være på sin plass å sette opp et rekkverk som kan forhindre dette. Kostnad og effekt av tiltaket bør imidlertid vurderes opp mot effekten av andre tiltak. Tilrådingen er lukket (2.7.2014).	Ingen ytterligere kommentarer.	
Rapport nr. 2 om møte-ulykke mellom tankvogn og varebil på Rv 3 ved Rustad i Elverum kommune 18. juni 2012	2013/04T	Statens havarikommisjon for transport tilrå at DSB arbeider for å etablere krav som bidrar til forbedret beskyttelse av styreinnretninger på tunge kjøretøy som frakter farlig gods	DSB	Tilrådingen var i første omgang adressert til DSB da den gjelder ADR-kjøretøy. Etter samtale med DSB ble det enighet om at saken tilhørte kjøretøyteknisk område. VD la saken frem i GRRF på møte i United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) arbeidsgruppen for The Working Party on Braking and Running Gear (GRRF) som ble avholdt 12.-16. februar 2018. På grunn av lite ulykker på dette området ble konklusjonen i møtet at det utfra en kost-/nytteanalyse ikke bli arbeidet videre med denne problemstillingen i GRRF.  VD har også tidligere tatt opp denne problemstillingen. Bakgrunnen var revisjon av direktiv 96/53/EF, og spesielt forslag om en aerodynamisk utforming av kjøretøyet hvor hovedhensikten med forslaget var miljømessige grunner (dvs. å kunne spare drivstoff.) I et møte i kommisjonen februar 2014 foreslo VD at det burde vurderes å bygge inn energiabsorberende sone foran på kjøretøyet. Dette ville kunne redusere skadeomfanget ved en kollisjon, spesielt mellom tunge og lette kjøretøy. En slik konstruksjon vil også kunne beskytte styresystemet på enkelte kjøretøyer og kunne gi økt beskyttelse for bussførere v/ kollisjoner. Vi mente at dette måtte ses i sammenheng med bestemmelser om førerhytten på lastebil ECE-reg.29 og ECE-reg. 107 for busser. VD oppfordret kommisjonen om å ta dette med i den videre vurderingen av aerodynamiske konstruksjoner på kjøretøyet. Tilrådingen er lukket (1.8.2018).	Tilrådingen ble lukket 1.8.2018 siden GRRF konkluderte med at det ikke vil bli arbeidet videre med problemstillingen.	

<p>Rapport nr. 4 om møteulykke mellom vogntog og personbil på E39 i Hemne 12. desember 2011</p>	<p>2013/07T</p>	<p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen vurderer kontrollhyppigheten ved periodisk kontroll av bremsesystem på tunge tilhengere.</p>	<p>SVV</p>	<p>SVV er enig i intensjonen i tilrådingen, men finner det ikke hensiktsmessig å endre kontrollhyppigheten ved periodisk kontroll av bremsesystem på tunge tilhengere. Den sikkerhetsmessige effekten vurderes til ikke å være tilstrekkelig stor til å pålegge eiere av alle norske tilhengere over 3500 kg en ekstra bremsesystem til PKK. Et slikt pålegg vil bl.a. ikke omfatte det store antallet utenlandske tilhengere som ferdes på norske veier. Tilstandsundersøkelsen utført av SVV for 2014 viser at 32 % av transportenhetene var utenlandske, en økning fra 29 % i 2013. Det vil dessuten gi alle norske transportører en vesentlig kostnad og kan virke konkurransevridende i forhold til utenlandske transportører, og være et incitament til en ytterligere økning av utenlandske transportører på norske veier. Det er fører og eier av kjøretøyet som til enhver tid er ansvarlig for kjøretøyet tekniske stand, og for at kjøretøyet ikke brukes om det ikke er i forsvarlig stand.</p> <p>De siste årene har det vært økt fokus på utekontroll inkl. bremsesystem. Vi mener at dette vil fange opp feil på både norske og utenlandske hengere.</p> <p>Tilrådingen er lukket (8.2.2017)</p>	<p>Tilrådingen vil bli fulgt opp på følgende måte innen sommer 2019: Sammenligne andel kontroller med anmerkning på grunn av bremses før og etter.</p>	<p>Statistikken til Statens vegvesen viser en liten økning i andel bremsesystemkontroller på kontrollerte kjøretøy fra 2016 til 2018.</p> <p>*I 2016 ble 8,8 % av de kontrollerte tunge kjøretøyene kontrollert for bremses, mot 10,3 % i 2018.</p> <p>*Andel mangler påvist i bremsesystemkontrollene har også en marginal økning fra 28% til 31% av de kontrollerte kjøretøyene.</p> <p>*Andel av bruksforbud på kjøretøy med mangler har økt fra 4,5 % i 2016 til 5,2 % i 2018.</p> <p>Statens vegvesen mener at økningen i mangler har sammenheng med økt fokus på målrettet kontroll. Vi foreslår å avslutte rapporteringen på tilrådingen.</p>
<p>Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjordtunnelen 23. juni 2011</p>	<p>2013/08T</p>	<p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, sammen med DSB og brannvesenet, gjennomgår og oppdaterer beredskapsplanene for lange ettløpstunnel, inkludert Vegtrafikkentralens rutiner ved brann, slik at forutsetningene for selvretningsprinsippet ivaretas.</p>	<p>SVV, DSB og brannvesenet</p>	<p>SVV og DSB har i samarbeid utarbeidet rapport som beskriver tiltak for å bedre brannsikkerhet i utsatte vegtunneler. Denne har dannet grunnlag for hvilke tunneler som er aktuelle å gjennomgå. Beredskapsplan beskriver bedre enn før hvem som gjør hva og hvordan konstruksjon og installasjoner forutsettes å virke i et scenario. Beredskapsplanen legges til grunn i SVV sitt riksvegnett, med særlig fokus på selvretning.</p> <p>Tilrådingen er lukket (8.2.2017)</p>	<p>Følges opp innen sommer 2019 på følgende måte: Gjennomføre en revisjon av oppdatering av beredskapsplaner.</p>	<p>Felles mal for beredskapsplan ble utarbeidet og implementert i SVV i perioden 2017/2018 (Beste Praksis). Før den tid hadde regionene benyttet ulike maler for beredskapsplan. VTS har etter implementeringen av felles mal for beredskapsplan gitt uttrykk for at arbeidet på VTS er enklere fordi det er lett å slå opp i beredskapsplanene da nevnte fremstår som lik/like. Utarbeidelse av beredskapsplan støtter seg på beredskaps- og risikoanalyse. Mal for beredskapsanalyse ble utarbeidet og implementert høsten 2019. Denne ble utarbeidet i etterkant av nye SVV Håndbok R511 Sikkerhetsforvaltning av tunneler. Videre ble det høsten 2019 utarbeidet og implementert felles mal for beredskapsplan vedlegg 1, beredskaps-tegning. Med felles maler fremstår sluttproduktene som mer ensartet, og således enklere for brukere (VTS og Nødetat).</p> <p>Fra 1/1-2020 vil oppdatert beredskapsplan være et kontrollpunkt tilknyttet periodisk inspeksjon etter tunnelsikkerhetsforskriften. Beredskapsplanen skal oppdateres gitt endringer i tunnelen (eksempelvis etter utført tunneloppgradering), eller andre endringer som påvirker den beredskap som er knyttet opp mot tunnelen. Forutsetningene for å kunne gjøre et revisjonsarbeid tilknyttet beredskapsplan vil bli enklere og mer effektivt når de ulike felles maler er ferdig utarbeidet og implementert.</p> <p>Tiltak er gjennomført.</p>

Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjordtunnelen 23. juni 2011	2013/09T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen og DSB etablerer systemer for registreringer av brann og Branntilløp i vegtunneler, for bruk i det systematiske sikkerhetsarbeidet.	SVV og DSB	<p>DSB har et registreringssystem basert på at brannvesenet rapporterer inn alle branner der det har vært utrykning. SVV har etablert et tilsvarende rapporteringssystem som nå introduseres. Det er her avtalt et møte med DSB for å koordinere prosedyrer for innlegging i vårt og deres register.</p> <p>Tilrådingen er lukket (2.7.2014).</p>	Statens vegvesen og DSB har ikke felles koordinerte prosedyrer for registrering av brannhendelser i tunnel, men det foregår gjensidig informasjonsutveksling i jevnlige møter mellom Statens vegvesen og DSB. Brannvesenet benytter BRIS som system, mens Statens vegvesen registrerer tilsvarende hendelser i etatens arkivsystem (Regional oversikt, sak 16/20142, samtlige rapporter). Saken er fulgt opp.	
Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjordtunnelen 23. juni 2011	2013/10T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen videreutvikler sitt sikkerhetsstyrings-system med hensyn på risikobaserte og proaktive prinsipper for å sikre et tilfredsstillende sikkerhetsnivå for Oslofjordtunnelen og tilsvarende veitunneler.	SVV	<p>SVV gjennomfører flere parallelle arbeider for å sikre at vi gjør det nødvendige i forhold til nye erfaringer med tunneler. Eksempler på dette er:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utvikling av vår kompetanse og våre interne og eksterne retningslinjer er fulgt opp ved TØIs kartlegging av vegtunnebranner/branntilløp samt årsaksforhold. I tillegg skal retningslinjene omfatte interne og eksterne krav, bl.a. basert på «Best Practice» og erfaringer som er relevant for faget/ prosessen.</li> <li>2. Utvikling av kvalitetssystem og delprosesser som sikrer gjennomgang av alvorlige hendelser og involvering av viktige aktører i arbeidet.</li> <li>3. Utvikle og holde ajour en oversikt/database over parametere som kan påvirke risiko og sårbarhet ved den enkelte tunnel. Denne vil bl.a. danne grunnlag for vurdering av risiko, beredskap og eventuelle avbøtende tiltak for å oppnå ønsket sikkerhetsnivå.</li> </ol> <p>Viser også til arbeidet rundt sikkerhet i tunnel i etterkant av andre tunnelbranner, se rapport nr. 2/2015 og rapport nr. 3/2016 om brann i Gudvangatunnelen. Tilrådingen er lukket (8.2.2017)</p>	<p>Det er igangsatt et FoU-program på sikkerhetsstyring i vegtunneler som skal underbygge strategien med ny kunnskap som øker mulighetene for vellykket redning gitt en stor brannhendelse spesielt i de utsatte ett-løps tunnelene. De siste av de planlagte simuleringforsøkene finner sted i februar 2019. På bakgrunn av erfaringene fra virkelig tunnelbrann samt øvrige nasjonale og internasjonale erfaringer og utredninger er det nå et svært godt grunnlag for å konkludere med en klar anbefaling hva gjelder eventuell bruk av selve sikre rom uten utgang til det fri i lange ett-løps tunneler.</p> <p>I tillegg har Innovasjon Norge innvilget 8 mill. kr i risikoavlastningsmidler til et innovasjonspartnerskap med Statens vegvesen innen tunnelsikkerhet, der løsninger for å bedre selv-redning er hovedtema. Dette arbeidet er startet i 2018. Partnerskapskontrakten skal inngås i starten av 2019, og med en tidsramme på inntil 18 måneder fra inngåelsen er tidspunkt for ferdigstilling høsten 2020. Sikkerhetsstyringsprosjektet ble vurdert som aktuelt i Innovasjonspartnerskapsprosjektet som SVV fikk fra Innovasjon Norge. Flere aktuelle teknologier er aktuelle i dette prosjektet og beskrivelser foreligger.</p>	<p>Statens vegvesen har utarbeidet mal for beredskapsplaner og beredskapsplan vedlegg I (beredskapstegning) som skal brukes. Ved periodiske inspeksjoner blir beredskapsplanen sjekket ut og der det avdekkes mangler i planen så blir dette registrert som avvik. Tunnelforvalter er ansvarlig for lukking av avvik. Maler for henholdsvis risikoanalyse + beredskapsanalyse er også klar.</p> <p>Det ble igangsatt et FoU-prosjektet «Sikkerhetsstyring i vegtunneler» der hovedfokus var utredning av evt. bruk av sikre rom uten utgang til det fri. Bruk av slike evakueringsrom er ikke tillatt etter Tunnelsikkerhetsforskriften og SVV fikk etter søknad til SD tillatelse til å utrede spørsmålet. Utredningen er ferdig og det arbeides med sluttrapporten og den faglige tilrådingen som ventes ferdig i løpet av første kvartal 2020.</p> <p>Selvredning er også tema i Innovasjonspartnerskapsprosjektet der bruk av ny og innovativ teknologi vil kunne hjelpe trafikantene til å redde seg selv ved å finne vegen ut av lange og røykfylte ett-løps tunneler, alternativt vegen til et evakueringsrom i tunnelen. Dette skal være ferdig i september 2020.</p> <p>Begge disse tiltakene vil bli sett i sammenheng.</p>
Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjordtunnelen 23. juni 2011	2013/11T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, sammen med DSB og brannvesenet, følger opp og dimensjonerer reknings- og brannslukningsinnsatsen etter reelle branneffekter og den særskilte tunnelens utforming.	SVV, DSB og brannvesenet	<p>SVV har i samarbeid med DSB utarbeidet regelverk for bistand til lokale brannvesen. Dette er gjennomgått på fem regionale seminarer der utrykningsetatene har deltatt. Videre er det gjennomført kurs for ansatte på VTSene i landet. Tilrådingen er lukket (2.7.2014)</p>	Tiltaket ble gjennomført før tilrådingen ble lukket.	
Rapport nr. 6 om møteulykke mellom vogntog og personbil på Fv 115 ved Hjellevøll 19. oktober 2012	2013/12T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen følger opp problemstillingen med manglende varsling og bortfall av ABS- og ALB-funksjon ved strømbrydd/kontaktfeil på tilhengere.	SVV	<p>SVV mener vi har godt fokus og gode rutiner gjennom Instruks for trafikkontroll hva angår kontroll av brems og kontroll av ABS/EBS. Kontroll av brems har også stort fokus ved vår utdanning av kontrollører gjennom «Trafikant og Kjøretøystudiet» hvor alle kontrollører blir skolert. SVV gjennomfører jevnlig revisjon av instruks for å forbedre den, og lukke avvik vi blir kjent med. SVV vil ved neste revisjon gjennomgå kontroll av brems og da også mht. problematikken rundt manglende varsling og bortfall av ABS- og ALB-funksjon ved strømbrydd/kontaktfeil på tilhengere. Hva gjelder periodisk kjøretøykontroll vil VD, etter tilbakemeldinger bl.a. fra SHT, revidere kontrollinstruksen for periodisk kontroll som trer i kraft 1. januar 2015, slik at ovennevnte kontrollmetode for ABS videreføres i kontrollinstruksens punkt 1.6. Tilrådingen er lukket (2.7.2014).</p>	Revidert kontrollinstruks trådte i kraft 1. januar 2015 og nevnte kontrollmetode for AMS er videreført. Tiltaket er gjennomført.	

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2014	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2018	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2019
Rapport	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 3 om møteulykke med buss på rv. 55 i Fardal i Sogn og Fjordane 12. august 2013	2014/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen setter krav til vurdering av sikkerheten i forbindelse med utarbeiding og revisjon av beredskapsplaner for omkjøringsveier.	SVV	<p>Håndbok R611 Trafikkberedskap kommer i løpet av våren 2015 ut i revidert utgave. I forhold til planlegging og etablering av omkjøringsruter er kravene spisset en del sammenlignet med tidligere retningslinjer. Det stilles krav om at lokale og regionale trafikkberedskapsplaner skal utarbeides og at planer for omkjøringsveier er en del av disse. Som grunnlag for trafikkberedskapsplaner og omkjøringsruter kreves det at en gjennomfører jevnlig risiko- og sårbarhetsanalyser hvor sårbarhetspunkter i vegnettet lokaliseres. Resultater fra sårbarhetsanalysen i SAMROS Veg er et viktig grunnlag for arbeidet med trafikkberedskapsplaner. Alle omkjøringsvegene skal gjennomgås for å kartlegge punkter i vegnettet som begrenser omkjøringsmulighetene som f.eks. sårbarhetspunkter med betydning for trafikkberedskap, vegstandard (inkl. horisontal og vertikal kurvatur), strekninger eller bruer med lavere tillatt vektor og dimensjoner enn hovedruten, høyde- og breddebegrensninger, strekninger med lokale miljøproblemer, ulykkespunkter og -strekninger etc. Fullstendig oversikt over forhold som skal tas i betraktning finnes i kap 7.2 i revidert håndbok R611. Som før skal alle foreslåtte omkjøringsruter befares med representanter fra SVV. Politiet og aktuell vegveier skal inviteres til å delta på befaringen og i tilfeller der det er nødvendig å bruke fylkeskommunal, kommunale eller privat veg som omkjøringsveg skal aktuell vegveier involveres i arbeidet med omkjøringsruter og trafikkberedskapsplaner. Omkjøringsveier bør ikke gå forbi skoler, barnehager, sykehus etc., men hvis dette ikke er til å unngå skal det i samråd med vegveier vurderes aktuelle sikringstiltak. Omkjøringsrutene bør fortrinnsvis tillate alle typer kjøretøy. I samarbeid med veglisteansvarlig i regionen skal det i lages en oversikt over punkter og strekninger med lavere tillatt vektor og dimensjoner enn hovedruten. Det skal avklares med vegveier om det kan tillates midlertidig høyere vektor og dimensjoner. Videre skal dette sendes veglisteansvarlig i Vegdirektoratet for forskriftsfesting.</p> <p>Trafikkberedskapsplanene inkludert planer for omkjøringsveier skal revideres når endrede forhold tilsier det, ved endringer i vegnettet eller ved oppstart av ny driftskontraktperiode. Planene skal som minimum gjennomgås hvert femte år. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	Tiltak er gjennomført.	
Rapport nr. 3 om møteulykke med buss på rv. 55 i Fardal i Sogn og Fjordane 12. august 2013	2014/03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, i samarbeid med andre lands myndigheter og med råd fra bussprodusenter, arbeider for å påvirke til at det settes krav som bedre ivaretar kollisjons-egenskapene for busser i denne type kollisjoner	SVV	<p>SVV har hatt dialog med svenske myndigheter, hvor det ble diskutert om det kunne være hensiktsmessig å gjennomføre et prosjekt for å se på denne type ulykker, statistikk, forslag til forbedringer av eks. spillefestet på bussen, ekstra beskyttelse av fører osv. Samtalene er gjennomført i forbindelse med møte i UN-ECE GRSP, arbeidsgruppa for generell sikkerhet i kjøretøy. Hvorvidt det skal jobbes videre med dette er fortsatt under vurdering, da en må vurdere om det er andre tekniske løsninger når det gjelder kollisjonssikkerhet, og om det er gjennomførbart både teknisk og mht. til kost/nyttefaktor. Et endringsforslag bringes i så fall inn i arbeidsgruppen som jobber med generell sikkerhet i UN-ECE. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	<p>Saken har vært under vurdering mht. konstruksjonsmessige forhold samt kost-/nyttefaktor. I etterkant er det kommet spørsmål i forhold til oppfølgingen i UN-ECE GRSP*. Saken har vært drøftet med svenske myndigheter med tanke på å komme med et eventuelt felles forslag, senest på siste GRSG** i oktober 2018. Konklusjonen fra samtalene er at det er for få ulykker av denne typen. Forslaget vurderes derfor ikke fremmet for GRSG på nåværende tidspunkt. Saken foreslås avsluttet.</p> <p>(*UN-ECE GRSP: United Nations Economic Commission for Europe, Groupe de travail de la Sécurité Passive.)</p>	
Rapport nr. 5 om utforkjøringsulykke på Rv 4 ved Rommen i Oslo 15. desember 2013	2014/06T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen tar initiativ til en felles innsats med øvrige sentrale aktører innen trafikksikkerhetsarbeidet og iverksetter tiltak som kan bidra til økt bilbeltebruk hos passasjerer i buss	SVV	<p>SVV har i samarbeid med sentrale aktører gjennomført flere informasjons/kampanjetiltak med formål å få flere til å bruke belte i buss. Senest ble det gjennomført en landsomfattende aksjon i begynnelsen av mars 2015, hvor man kombinerte tiltakene kontroll og veiledning til passasjerer. SVV er i ferd med å slutføre en vurdering av om belte i buss er egnet som kampanjetema. Kontroll av belte i buss er del av utekontrollens virksomhet. SVV har også gjennomgått regelverket med tanke på eventuelle endringsforslag. Forslagene ble oversendt SD i 2013. Tilrådingen er lukket (8.2.2017)</p>	Tiltak er gjennomført. Se også tilbakemelding på tilråding 2012/01T. Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen	

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2015 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2018	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2019
	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 1 om møteulykke på rv. 7 ved Veme i Ringerike kommune 10. februar 2014	2015/01T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen i samarbeid med entreprenører som utøver vinterdrift på vei, intensiverer sitt arbeid for overvåking og oppfølging av veistreknings-/punkter som krever forsterket vintervedlikehold ved spesielle værforhold.	SVV	<p>Vi mener våre kontrakter ivaretar dette på en tilfredsstillende måte og ser derfor ikke behov for å endre på selve kontrakten. Vi har imidlertid sett behov for et økt fokus på dette i utarbeidelsen av vinterplaner og i selve kontraktsoppfølgingen. Regionene gjennomfører kurs før samhandlingsfasen med entreprenørene starter. Her arrangeres gruppearbeid for å detaljere ut de oppfølgingspunktene man skal samhandle om, bl.a. vinterplanen som er den tyngste jobben før samhandlingsfasen starter. Vinterplanen følges opp i oppfølgingen av kontrakten overfor entreprenør. I tillegg har alle byggeledere fått tilbud om kurs i kontraktstyring.</p> <p>SVV jobber med flere piloter innen ITS som bl.a. skal bidra til å bedre vinterdriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SVV har i samarbeid med Volvo en pilot hvor tungbiler utstyres med sensorer som registrerer tilstanden på vegbanene og melder dette tilbake. Piloten er prosjekt som samler info fra bilen/bilens sensor, informasjon som; glatt vei, friksjon, ulike hindringer i veien, veiarbeid, redusert sikt, spesielle værforhold. Informasjonen samles og deles via kooperativ ITS med andre kjøretøy.</li> <li>SVV skal i samarbeid med Finland se på ITS-løsninger på E8 hvor bl.a. vintervedlikehold vil være et tema. SVV har prosjekter innen smarte løsninger for vintervedlikehold, samt fører støtte og GNSS assistert strøing og brøyting. Friksjonsmålinger i front avgjør strøing og brøyting i bakkant av kjøretøy, dette for tilpasset strøing/brøyting etter kjøreforholdene og mengdetilpasning av strømaterial.</li> </ul> <p>Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	<p>Statens vegvesens arbeider med et utviklingsprosjekt innen vinterdrift (2018-2021) som tar fatt i denne problemstillingen og vil bidra positivt. Utviklingsprosjektet er en langsiktig og helhetlig satsning for å utvikle vinterdriften. Det dekker de områder i virksomheten som har vesentlig betydning for vinterdriften slik som standard, kontrakter, styringsverktøy, beslutningsstøtteverktøy (prognoser for vær og føreforhold) og kompetanse. Det ligger et stort potensial innen digitalisering i vinterdriften f.eks. kan dette bidra til bedre oppfølging, kontroll og dokumentasjon av driftskontrakter. I 2018 har det foregått planlegging av tiltak på lengre sikt, samtidig som det har vært utført en del tiltak på kort sikt. Det utarbeides beslutningsgrunnlag for utvikling av nytt system for styringsverktøy for driftskontrakter, samtidig er det gjennomført utbedringer på eksisterende styringsverktøy (Elrapp). Innen beslutningsstøtte gjennomføres det en «State of the art»/Markedsundersøkelse. Med basis i beslutningsgrunnlaget vil det i 2019 settes i gang utviklingsarbeid både innen styringsverktøy og beslutningsstøtteverktøy.</p>	<p>I utviklingsprosjektet vinterdrift (2018-2022) gjennomføres det flere aktiviteter for å forbedre vinterdriften. Å sikre at leveranser og kapasitet hos driftsentreprenøren er i hht. krav er essensielt for at vinterdriften i størst mulig grad skal takle vær- og føreforhold som omtalt i rapporten fra SHT.</p> <p>Det er utarbeidet et beslutningsgrunnlag for utvikling av et framtidig oppfølgingsystem for driftskontrakter. Et godt og tilpasset IKT-verktøy for kontraktsoppfølging vil være vesentlig for blant annet å sikre leveranser og kvalitet i driftskontraktene herunder vinterdriften. Valg av konsept for utvikling vil skje første halvår 2020 med utvikling fra 2021. Samtidig blir det gjennom SAGA (ny stordata-plattform) arbeidet med analyse og presentasjon av driftsdata fra strø- og brøytebiler som et verktøy for oppfølging av vinterdriften. Arbeid med et helhetlig kompetanseprogram for byggherrepersonell er startet. Dette vil være et modulbasert program tilpasset ulike roller i byggherreorganisasjonen. Kompetansekrav er definert og utarbeidelse av opplæringsmoduler starter andre halvår 2020. Opplæringsprogrammet vil implementeres fortløpende når ulike moduler ferdigstilles. Beslutningsgrunnlag for videreutvikling av beslutningsstøtteverktøy i vinterdriften ferdigstilles i første halvår 2020. Et sentralt behov ved en videreutvikling er bedre å kunne melde og detektere værforhold som gir hurtig og svært lokale endringer i kjøreforhold.</p>
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/02T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen forbedrer sikkerhetsutrustningen i Gudvangatunnelen for å ivareta robusthet og forutsetninger for selvredning.	SVV	<p>Etter brannen er det utført betydelige utbedringsarbeider i tunnelen. Så langt er følgende tiltak utført: Strømkabler er skiftet, ny fiberkabel er lagt, dødsone i nødkommunikasjonen er utbedret, tunnelvegger er malt hvite, ekstra lys i inngangssonen fra Langhuso er satt opp, styringsfeil i ventilasjonsanlegget er utbedret, nye bomber og kameraer ved bommene er montert. Tunnelen har fått profilerte linjer, batteripakker for reservestrøm (UPS) er skiftet ut og fartsgrensen er midlertidig satt ned til 70 km/t. Digitalt nødnett er installert. I forbindelse med oppgraderingsarbeider knyttet til bl.a. tunnelsikkerhetsforskriften, vil ytterligere tiltak bli gjennomført i 2016-18. Om selvredning, se tilråding 05/2015.</p> <p>Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	<p>Følgende tiltak vil bli gjennomført i E16 Gudvangatunnelen i forbindelse med oppgraderingen. Ferdigstillelse er satt til mars 2020.</p> <p>=&gt; Fra august 2016 til juni 2018 er det sprengt ut nye fjellrom for montering av nye tekniske bygg. I den forbindelse er det laget nye havarilommer i tråd med N500 Vegtunneler foran nye tekniske bygg. Radier, inn og ut av snuisjer er justert. Nytt overvannslegg med kummer for hver 80 m er montert gjennom hele tunnelengden. I t+G8llegg er det etablert 2 slambasseng. Diverse strossing i tunneltaket for å gi plass til 54 par nye ventilatorer. Diverse renskarbeid i tunneltaket. Ekstra sikringsbolter og sprutbetong.</p> <p>=&gt; Elektroarbeid fra juni 2018 til mars 2020: Nye tekniske bygg. Montering av kabelbru, etablering av 90 cm høy føringskant i betong gjennom hele tunnelen. OPI-kanal på motsatt side av føringskant for kabelfremføring. Nye nødstasjoner for hver 125 m, sammenhengende ledelys (evakueringslys), nye armaturer, høyttaleranlegg, kamera og radar (AID). Ny asfalt gjennom hele tunnelen.</p>	<p>Tiltak blir gjennomført i forbindelse med tunneloppgraderingen. Beredskapsplaner blir oppdatert etter tunneloppgraderingen.</p>
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/03T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen og aktuelle brannvesen forbedrer trafikantinformasjon ved brann i Gudvangatunnelen. Herunder bør både skilting, radioinnsnakk og SMS-varsling vurderes.	SVV	<p>VTS har innarbeidet bedre rutiner og opplæringsplaner for proaktivt arbeid mot nødetatene og mot trafikantene. Videre er det i opplæringen lagt mer vekt på kunnskap om tunnelene sin utrustning og prosedyrer for håndtering av viftstyring. Rutiner for varsling av tekniske alarmer og feil er innskjerpet og den generelle kontakten mot 110-sentralene er forsterket. En oppsummering av erfaringer etter brannen i 11.08.2015 viser at informasjon, inkludert skilting og radioinnsnakk, og samhandling fungerte bra.</p> <p>SMS-varsling vurderes i prosjekt Sikkerhetsstyring i tunneler. Prosjektet er planlagt sluttført i løstet 2018. Tilrådingen er lukket (11.10.2017).</p>	<p>SMS-varsling ble vurdert som aktuelt tiltak i prosjektet sikkerhetsstyring i tunneler. Man har sett på erfaringer fra tilsvarende løsning bl.a. i Danmark hvor SMS-varsling brukes ved landsdekkende krisesituasjoner. Den praktiske utførelsen av tiltaket ble vurdert som mer aktuelt i Innovasjonspartnerskapsprosjektet som SVV fikk fra Innovasjon Norge og der etaten skulle ta utgangspunkt i selvretningsprinsippet i tunnel. Flere aktuelle teknologier er aktuelle i dette prosjektet og beskrivelser foreligger. Dette arbeidet er startet i 2018 og går inn i 2019.</p>	<p>SMS-varsling til trafikanter ved hendelser i tunnel ble i sin tid vurdert i Sikkerhetsstyringsprosjektet og bakgrunnen var erfaringer med tilsvarende varsling i Danmark. Der var imidlertid forutsetningen for bruken «nasjonal beredskapsvarsling». På dette tidspunktet fikk SVV også Innovasjonspartnerskapet fra Innovasjon Norge med tema: «Selvredning i tunnel» og utredning/vurdering omkring SMS-varsling ble sett i den sammenhengen. Flere alternative forslag til bruk av varsling med mobiltelefon ble både vurdert og utredet i forbindelse med Innovasjonspartnerskapet. Det er ikke gått videre sms-varsling. Ut i fra en totalvurdering av teknologi og praktiske muligheter er det istedenfor valgt et lyd og lys-basert evakueringsystem.</p> <p>Vi foreslår å avslutte rapportering på tilrådingen.</p>

Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/05T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at DSB og brannvesenet, i samråd med SVV, reviderer strategien for brannslukking, redning og røykstyring i lange ett-løpstunneler slik at brannventilasjonen i minst mulig grad kommer i konflikt med trafikantenes muligheter for selvredning.	DSB og brannvesenet i samarbeid med SVV	SVV har utarbeidet en strategi som beskriver tiltak som tilrettelegger for bedre selvredning i lengre ett-løpstunneler på riksveg. Strategien er utarbeidet i et samarbeid med DSB. I strategien legger SVV opp til å være godt forberedt på de ulike hendelsscenarioer som kan oppstå, samt utnytte tiden godt ved å oppdage brann tidlig, stenge tunnelen, få tidlig røykkontroll, varsle nødetater, og iverksette varsling og evakuering av trafikanter. Videre legger vi opp til at sikkerhetsutrustning skal gjøre det lettere å evakuere i røykfullt tunnel, om en skulle bli fanget i røyken. Strategien påpeker at ekstern redningsinnsats skal være forberedt gjennom oppdaterte beredkapsplaner, systematisk opplæring og jevnlig øvelser. Beredkapsplaner, opplæring og øvelser omfatter også hvordan redningsmannskaper og Vegtrafikkens sentralenes operatører kan bistå ved selvredning. Strategien peker på forbedringer i SVV og i redningstjenestenes beredkapsplanlegging. Det viktigste er å forebygge at branner oppstår. Derfor beskriver strategien tiltak som skal redusere sannsynligheten for at brann oppstår. Mange av de forslåtte tiltakene er rettet inn der tiltak vil gi størst effekt. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).	Det er igangsatt et FoU-program på sikkerhetsstyring i vegtunneler som skal underbygge strategien med ny kunnskap som øker mulighetene for vellykket redning gitt en stor brannhendelse spesielt i de utsatte ett-løpstunnelene. Dette arbeidet sluttføres i løpet av 2018. I tillegg har Innovasjon Norge innvilget 8 mill. kr i risikoavlastningsmidler til et innovasjonspartnerskap med Statens vegvesen innen tunnelsikkerhet, der løsninger for å bedre selvredning er hovedtema. Dette arbeidet er startet i 2018 og går inn i 2019.  I «Sikkerhetsstyring» er hovedgrepet å utrede bruken av sikre rom uten utgang til det fri, noe som pr. definisjon ikke er tillatt iht. Tunnelsikkerhetsdirektivet. SVV har simulert i VR i full skala hvor lett/røykfyllt tunnelmiljø (sikt maks. 0,5 m), hvilke tiltak som er mest effektive som hjelp til å finne rommet og konsekvenser av forskjellig avstand mellom rommene. Rapport foreligger. Det gjennomføres ved årsskiftet 2018/2019 simulering i samme miljø i VR hvorledes rommene oppleves tryggest mulig når det gjelder utforming og innredning. Dette sammenstilles med foreliggende rapport i en endelig vurdering/ anbefaling om eventuelt fremtidig bruk av slike rom hvor sikkerheten blir ivaretatt på en betryggende måte. Erfaringer fra faktiske hendelser i Oslofjordtunnelen blir også tillagt vekt i den endelige vurderingen som forventes ferdig første kvartal i 2019.  Innovasjonspartnerskapsprosjektet skal utrede selvredningsprinsippet i spesielle lange ett-løpstunneler. Kontrakt med leverandør forventes inngått medio februar 2019 og kontraktstid er inntil 18 mnd.	Tilrådingen var bakgrunnen for FoU prosjektet «Sikkerhetsstyring i vegtunneler» der hovedfokus var utredning av evt. bruk av sikre rom uten utgang til det fri. Bruk av slike evakueringsrom er ikke tillatt etter Tunnelsikkerhetsforskriften og SVV fikk etter søknad til Samferdselsdepartementet tillatelse til å utrede spørsmålet. Utredningen er ferdig og det arbeides med sluttrapporten og den faglige tilrådingen som ventes ferdig i løpet av første kvartal 2020.  Selvredning er også tema i Innovasjonspartnerskapsprosjektet der bruk av ny og innovativ teknologi vil kunne hjelpe trafikantene til å redde seg selv ved å finne vegen ut av lange og røykfylte ett-løpstunneler, alternativt vegen til et evakueringsrom i tunnelen. Dette skal være ferdig i september 2020.  Begge disse tiltakene vil bli sett i sammenheng.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/06T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at involverte nødetater (brann, helse, politi) ved brann i Gudvangatunnelen koordinerer planverk for å sikre varsling, skadestedsledelse, informasjonsdeling og tilstrekkelige ressurser.	SVV Region vest	Aurland Brannvesen og SVV hadde samarbeidsmøte 17.02.2015 der ein vart samde om at gjeldande løysing etter 2013-brannen blir brukt fram til planlagt oppgradering av Gudvangatunnelen i 2016-18 vert gjennomført. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).	Oppgradering av tunnelen startet opp sommeren 2016, og ferdigstillelse er satt til mars 2020. Se også 2015/02T.	Tiltak blir gjennomført i forbindelse med tunneloppgraderingen. Beredkapsplaner blir oppdatert etter tunneloppgraderingen. Se for øvrig 2015/02T.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/07T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen Region vest og Aurland brannvern i samarbeid oppdaterer og koordinerer Gudvangatunnelens beredkapsplaner og innsatsplaner for å styrke forutsetningene for selvredning, samt gjennomføre tilsyn og scenariobaserte øvelser i Gudvangatunnelen.	SVV Region vest og Aurland brannvern	Beredkapsplanen for Gudvangatunnelen er oppdatert etter brannen i samråd med Aurland brannvern. Det er enighet om at denne versjonen skal brukes frem til tunnelen er oppgradert. Aurland brannvern har laget innsatsplaner for alle tunneler i Aurland kommune. Når det gjelder tilsyn og scenariobasert øving vil brannsjefen gjennomføre dette i samarbeid med brannbefalslaget i Sogn og Fjordane. Det er avholdt sambandsøving og innsnakksøving i Gudvangatunnelen. Det planlegges også en scenariobasert øving i Lærdalstunnelen. Videre har det vært avholdt en røyk og røykdykkerøving i Bakketunnelen. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).	Tiltakene ble gjennomført før tilrådingen ble lukket.	
Rapport nr. 6 om velteulykke i påkjøringsrampen til E6 ved Svinesund 5. mai 2014	2015/09T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen gjennomgår krav til utforming og utførelse av påkjøringsramper sett i lys av veistrekningens funksjon for tunge og store kjøretøy.	SVV	Håndbok N 100 Veg- og gateutforming har i dag flere krav til geometrisk utforming av av- og påkjøringsramper til offentlig veg. SVV reviderer for tiden håndbok N100 Veg- og gateutforming, i den forbindelse vil forhold av betydning for sikkerhet i veginfrastrukturen bli vurdert, herunder tilrådingen fra SHT. Håndboken har vært på høring med frist 15.03.2017 og forventes utgitt høsten 2017. Tilrådingen er lukket (11.10.2017).	Samferdselsdepartementet har delgodkjent N100 Veg- og gateutforming og planskilte kryss (som dette handler om) inngår i det som er godkjent.	Ny versjon av håndbok N100 Veg og gateutforming er publisert og gjelder fra mars 2019. Tiltaket er gjennomført.

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2016 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2018	Oppfølging etter lukking pr. 31.12.2019
	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 1 om veitrafikkulykke med modulvogntog og varebil på E6 i Bugøyfjord i Sør-Varanger 23. mars 2015	2016/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å gjennomføre risikoanalyse av E6 på strekningen mellom Kirkenes og Tana for å identifisere sikkerhetskritiske forhold i forbindelse med bruk av modulvogntog.	SVV	<p>SVV har gjennomført en risikoanalyse for strekningen E6 Tana bru – Kirkenes, og det er gjort en nærmere vurdering av denne. Det er vanskelig å dokumentere risikoforhold eller økt risikoforhold som er spesifikke for modulvogntog.</p> <p>Da SD i september 2014, etter en evaluering utført av TØI, bestemte at prøveordningen for modulvogntog skulle bli permanent, ble følgende lagt til grunn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nye strekninger for modulvogntog skulle vurderes ut fra ett sett mest mulig objektive kriterier.</li> <li>Strekninger som allerede var åpnet for modulvogntog, ble av hensyn til de involverte, automatisk permanent åpnet og skulle ikke vurderes på nytt etter de nye kriteriene.</li> </ul> <p>Kriterier er utarbeidet og er blitt tatt i bruk for vurdering av nye strekninger etter at de ble godkjent av SD. Det pågår for tiden en omfattende gjennomgang av riksvegnettet, samt tilstøtende strekninger (fylkesveger og kommunale veier) basert på enkeltsoknader.</p> <p>Skal det foretas risikovurderinger for å avgjøre vegers egnethet for modulvogntog, vil det utløse en formidabel ressursbruk i SVV. Det vil bli svært vanskelig å få til en konsistent vurdering av vegnettet når dette skal gjøres av et stort antall analysegrupper med ulik sammensetning. Det er også vanskelig å skille mellom risiko relatert til modulvogntog og ordinære vogntog. VD mener derfor at man må holde fast ved bruken av de objektive kriteriene som er utarbeidet, eventuelt justert noe etter at en planlagt evaluering av kriteriene er gjennomført.</p> <p>SVV foreslår etter dette at risikoanalyser ikke tas i bruk i tillegg til de objektive kriteriene som grunnlag for å vurdere egnethet av eksisterende eller nye strekninger for modulvogntog. Det foreslås videre at E6 Tana bru – Kirkenes beholdes i veglisten for modulvogntog uten endring. SVV foreslår også at det vurderes om det er noen tiltak som bør gjennomføres på strekningen. Dette må avveies opp mot andre behov på riksvegnettet i Region nord i forbindelse med Handlingsprogram 2018-2023 (2029). Tilrådingen er lukket (11.10.2017).</p>	<p>På bakgrunn av tilrådingene i rapporten og funn etter trafikk sikkerhetsinspeksjon, gjennomførte Statens vegvesen Region nord høsten 2017 en vurdering av fartsgrensene gjennom Bugøyfjord og den berørte strekningen på E6. Vurderingen tok for seg både en forlengelse av fartsgrense 60 km/t og flytting av fartsgrense 90 km/t. Bakgrunn for vurderingene var fartsgrensekriteriene i NA-rundskriv 2011/7. På bakgrunn av kriteriene for bruk av fartsgrense 60 km/t, og beregninger som er gjort, vurderer regionen at det ikke er grunnlag for å forlenge dagens 60-sone lenger vestover. Med bakgrunn i NA-rundskriv 2011/7 punkt 5.3 med vedlegg vurderer regionen videre at det er riktig å beholde strekningen med fartsgrense 90 km/t som i dag til tross for at det er at det er ett kryss uten kanalisering på strekningen. Vedlagt følger en utdypning av vurderingene som er gjennomført. Konklusjonen etter vurderingen er at fartsgrensene gjennom Bugøyfjord er i henhold til gjeldene fartsgrensekriterier og at disse ikke endres. Vurderingen er omtalt i eget brev til departementet av 23. mai 2018.</p> <p>I handlingsprogrammet 2018-2023 (2029) er det ikke satt av midler til tiltak for modulvogntog på denne strekningen, da disse midlene ble forbeholdt tiltak for å åpne nye strekninger. Det er midler til trafikk sikkerhetstiltak i Kirkenes sentrum, som bl.a vil gi bedre forhold for myke trafikanter og minske konflikten mellom modulvogntog og fotgjengere/syklister. Det er gjennomført TS-revisjon og forslått tiltak på tre kortere strekninger, Bugøyynes, Neiden bru og kryss med ny Rv 92, samt Langfjordstrømmen bru. Dette vil være mindre tiltak over drift- og vedlikeholdsposten knyttet til skilting, rekkverk, siktrydding og avkjørselsregulering. Tiltak er i gang. Videre gjennomføres det forkjørregulering av E6 i Kirkenes sentrum i 2018, bl.a for å redusere ulemper i forhold til stigning. Det vil bli gjort en vurdering av om det skal settes inn forsterket driftsinnsats på strekninger med stigning &gt; 6 % for å bedre fremkommelighet for modulvogntogene.</p> <p>Status per 31.12.2018: Tiltak i form av fjerning av lomme er gjennomført i Bugøyfjord. SVV starter nå saksbehandling for å prøve å få sanert direkteavkjørsler med dårlig sikt i kurven ved brua. Dette vil gi en tryggere plassering av avkjørsel og mulighet for å utbedre uheldige rekkverksløsninger ved brua. SVV har ikke registrert særlige fremkommelighetsproblemer for modulvogntog i bratte stigninger. Inntil videre blir det ikke gjennomført særlige driftstiltak ut over det som er nødvendig for tunge kjøretøyer generelt. Forkjørregulering som var planlagt på E6 i Kirkenes i 2018 er utsatt, og vil bli gjennomført først når det kan gjøres sammen med de andre TS-tiltakene i Kirkenes sentrum. Tiltakene ved Neiden bru og Langfjordstrømmen bru må vente på tildeling av TS-midler. Tiltakene er relativt dyre, og med liten/usikker effekt.</p>	Det er ikke gjennomført tiltak og det er ingen endring i status ift. det som ble rapportert i 2018.
Rapport nr. 3 om bussbrann i Gudvangatunnelen på E16 i Aurland 11. august 2015	2016/03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, basert på en vurdering av gjennomførbar og virkningsfull løsning, etablerer mulighet for og anbefaling om sikkerhetsjekk ved innkjøringen til utsatte tunneler.	SVV	<p>SVV vil legge opp til å tilrettelegge stopplommer før visse vegtunneler ved nybygging. Videre vil SVV se på mulighet for tilrettelegging av stopplommer ved særlig utsatte tunneler som alt er åpne for trafikk. Tilrettelegging på eksisterende veg vil kreve midler utover det som er avsatt i handlingsprogram for gjennomføring av utbedringer i eksisterende tunneler.</p> <p>SVV har i informasjonshæftet «Truckers guide» en informasjonskanal mot norske og utenlandske sjåfører. I forbindelse revisjonen av Truckers guide høsten 2017 er det, som et punkt under «Tunnelvettregler for yrkessjåfører», tatt inn en anbefaling om sikkerhetsjekk før innkjøring i tunneler.</p> <p>Den reviderte versjonen av Truckers guide er nå tilgjengelig på <a href="http://www.vegvesen.no/truckersguide">www.vegvesen.no/truckersguide</a>, samt i trykt versjon. Tilrådingen er lukket (23.5.2018).</p>	Tiltaket er gjennomført.	



Rapport nr. 3 om bussbrann i Gudvangatunnelen på E16 i Aurland 11. august 2015	2016/04T	Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, basert på en risikoanalyse for utsatte tunneler, endrer automatikken og sørger for at ventilasjonsstyringen ivaretar trafikantenes muligheter for selvredning.	SVV	<p>I arbeidet med strategidokumentet rapport nr. 427 Tiltak for å bedre brannsikkerhet i utsatte vegtunneler og revisjon av vegnormal N500 Vegtunneler har SVV gjort følgende regelverksendring som vil inngå i revidert utgave av N500 som publiseres i løpet av 2016:</p> <p>I ettløps tunneler med toveis trafikk kan en velge fast ventilasjonsretning i driftsfasen, eller den kan variere tilpasset dominerende trafikkstrøm og/eller naturlig trekk forårsaket av klimatiske forhold. Ventilasjonsstyring som tillater varierende ventilasjonsretning i driftsfasen, skal avklares med lokal brannmyndighet, med utgangspunkt i hva som er mest hensiktsmessig i forhold til evakuering, redning og slukking.</p> <p>I tunneler med toveis trafikk skal brannventilasjon, ved melding om brann, iverksettes på følgende måte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ventilasjonsretning skal fortsette i samme retning som ventilasjonen hadde da brannen oppstod. Dette innebærer at ventilasjonsretning og lufthastighet skal instrumenteres slik at opplysninger om ventilasjonsretning og lufthastighet er tilgjengelig for de som er ansvarlig for å regulere ventilasjonsanlegget.</li> <li>2. Skadestedsledelsen avgjør om og når brannventilasjonen skal endres både når det gjelder retning og styrke. Slik regulering kan gjøres fra nødstyrepanel ved tunnelen eller fra Vegtrafikksentralen.</li> <li>3. En lufthastighet på om lag 2 m/s legger forholdene godt til rette for evakuering i en tidlig fase.</li> </ol> <p>Prinsippene legges også til grunn for eksisterende tunneler, og det er satt i gang prosesser for å implementere ny strategi for brannventilasjon i aktuelle tunneler. Risikoanalyse og beredskapsanalyse vil da bli lagt til grunn for endelig valgt strategi ved den enkelte tunnel. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	Tiltaket er gjennomført.	
Rapport nr. 3 om bussbrann i Gudvangatunnelen på E16 i Aurland 11. august 2015	2016/05T	Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forbedrer utstyr og rutiner ved brann i tunnel. Herunder utvikling av teknologi for sanntidsinformasjon og instruksjoner for VTS som tilsier umiddelbar varsling av trafikanter ved brann.	SVV	<p>Tiltakene som er foreslått i rapport nr. 427 Tiltak for å bedre brannsikkerhet i utsatte vegtunneler støtter opp om SHT's konklusjoner og tilrådingene. Hendelser oppdages best gjennom system for automatisk detektering, med tilhørende kameraovervåkning. Et slikt system gir en rask oppdagelse av unormale hendelser i en tunnel som grunnlag for å kunne iverksette tiltak. Slike system er i dag installert på høytrafikkerte tunneler. SVV har foreslått for departementet å installere denne typen teknologi i eksisterende vegtunneler med forhøyet risiko for brann pga. stigning og/eller lengde. Tilsvarende krav stilles også til nye ettløps vegtunneler i revidert vegnormal for vegtunneler (Håndbok N500). I tillegg har praktiseringen av tunnelsikkerhetsforskriftens «unntaksbestemmelse» om å kunne bygge tunneler med stigning over 5 % der «ingen annen løsning er geografisk mulig» blitt betydelig innskjerpet, jf. NA-rundskriv 2014/6. Dette er også reflektert i revidert utgave av Håndbok N500. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	Samferdselsdepartementet har sluttet seg til strategien for ekstra tiltak i utsatte tunneler, dvs. tunneler med forhøyet risiko for brann pga. lengde/stigning. I arbeidet med å utbedre eksisterende tunneler åpnet for trafikk før desember 2006, legges det inn videoovervåking og system for automatisk detektering av hendelser (AID) i tunneler som er brattere enn 5 % og lengre enn 1 km. For tilsvarende tunneler som er åpnet etter desember 2006 (sikkerhetsgodkjent i hht. TSF) vil dette bli prioritert når utbedring av eksisterende tunneler er fullført, samt i de eksisterende tunnelene som allerede var ferdig utbedret før den nye strategien ble vedtatt. Tiltak er gjennomført og gjennomføres kontinuerlig som beskrevet.	
Rapport nr. 3 om bussbrann i Gudvangatunnelen på E16 i Aurland 11. august 2015	2016/06T	Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen i samarbeid med Direktoratet for nødkommunikasjon sørger for at Vegtrafikksentralene blir tilknyttet Nødnett i tunneler.	SVV i samarbeid med DNK	<p>Vegdirektøren har besluttet at Nødnett innføres til bruk i beredskapssammenheng for hele SVV. Innføringen vil skje i tråd med de kravene DNK har satt som en forutsetning for å kunne benytte Nødnett. Dette er krav som går på kursing, utarbeidelse av sambandsreglement og sambandsgrupper internt i SVV og mot eksterne samarbeidspartnere. Erfaringene dokumenteres og danner grunnlag for videre innføring av Nødnett i SVV. Det er opprettet en bredt sammensatt arbeidsgruppe i SVV, og SVV får i tillegg bistand fra en eksternt kompetanseresurs. SVV arbeider med å utarbeide egne sambandsreglement og samtalegrupper. I dette ligger også det å søke tilgang til eksisterende samtalegrupper som er opprettet av nødetatene. Endelig godkjenning av tilgang gis av DNK og de som eier samtalegruppene. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	<p>Beslutningen om bruk av Nødnett i beredskapssammenheng ble omgjort av SVV i 2017. Nødnett er innført og er i operativt bruk i henhold til opprinnelig beslutning: Å få etablert nødnett som sambandsløsning på definerte kritiske fjelloverganger. Dette omfatter Vegtrafikksentralene i regionene sør, vest og nord. I tillegg vil alle vegtrafikksentraler få kablet nødnett-tilknytning i regi av Vegvesenets prosjekt VTS-telefoni. Dette gjøres i tett samarbeid med DSB og skal være på plass i løpet av 2018.</p> <p>Status kablet nett per 31.12.2018: Teknisk sett er grensesnittet for kablet Nødnett i VTS-telefoniløsningen etablert og verifisert som fungerende. Det som gjenstår er å gjennomføre en endelig ende-til-ende løsning for hele telefoniløsningen der Nødnett-funksjonaliteten inngår. Denne testen gjennomføres i perioden 26.2.2019 - 16.3.2019, og dato for produksjonssetting er satt til 27.3.2019.</p>	Ende-til-ende test ble gjennomført i henhold til plan i 1. kvartal 2019 med positivt resultat. Løsningen er satt i drift og fungerer i dag i det daglige operative arbeidet. Tiltak er gjennomført.
Rapport nr. 4 - Temarapport II om sikkerhetskritiske forhold ved krokcontainertransport.	2016/08T	Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen avklarer om lastsikringskravene i forskrift om bruk av kjøretøy er oppfylt for nye og brukte krokcontainere når disse kun er festet med det fastmonterte låssystemet.	SVV	<p>SVV mener at lastsikringskravene i forskrift om bruk av kjøretøy ikke er oppfylt for nye og brukte krokcontainere når disse kun er festet med det fastmonterte låssystemet. SVV baserer dette på egne erfaringer og dokumentasjon fra SHT. SVV har derfor valgt å sette fokus på sikring av krokcontainer ved kontroller langs vei. SVV deltar i arbeidsgruppe satt ned av Norsk Industri i forbindelse med sikkerhetstilråding VEI nr. 2016/09T og mener at dette arbeidet vil bedre sikkerheten ved disse transportene. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).</p>	Dette følges opp i utekontrollen. Arbeidsgruppen har avlevert sin rapport og det er etablert en bransjestandard. Tiltak er gjennomført.	

<p>Rapport nr. 4 - Temarapport II om sikkerhets-kritiske forhold ved krok-container-transport.</p>	<p>2016/11T</p>	<p>Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen og Arbeidstilsynet samordner sin godkjennings- og kontrollvirksomhet av krokcontainer-transport slik at den totale sikkerheten i alle faser ivaretas.</p>	<p>SVV og Arbeidstilsynet</p>	<p>Arbeidstilsynet (AT) og SVV er enige om at en formåls-tjenlig oppfølging av tilrådingen vil bestå av følgende tiltak:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avklaring av ansvarsforholdene mellom SVV og AT's lovverk</li> <li>2. Etablere kanaler for samarbeid og samordning av tilsyns- og kontrollvirksomhet</li> <li>3. Vurdere behovet for å informere interessenter om nye krav/ kontrollrutiner</li> </ol> <p>Ad punkt 1: AT og VD hadde et arbeidsmøte 26.9.2017 med formål å avklare problemstillinger, finne mulig-hetsrom og avklare veien videre. Det er enighet om følgende grensegang mellom AT og SVV:</p> <p>I - Krokcontainer er å anse som arbeidsutstyr iht. AT's regelverk når den er under forflytning (i bevegelse):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. fra oppstillingsplass (etter anhusing med kroklofterutstyret på bil/ henger) på bakkenivå til den er satt i posisjon på bil eller henger og klar for sikring(lastsikring),</li> <li>b. fra bil eller henger til oppstillingsplass på bakkennivå til den er satt i posisjon for avhusing av kroklofterutstyret,</li> <li>c. fra bil til henger eller fra henger til bil til den er satt i posisjon på henger eller bil og klar for sikring.</li> </ol> <p>II Krokcontainer er å anse som last iht. SVV's regelverk:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. når den er plassert på bil eller henger og i posisjon klar for transport/forflytning.</li> <li>b. under transport/forflytning med bil eller henger.</li> </ol> <p>Ad punkt 2: De statlige kontroll- og tilsynsetatene og politiet har utarbeidet en strategi for økt samarbeid innenfor vegtrafikkområdet. Det foreligger en felles handlingsplan mellom etatene fra 2018. Det er videre organisert tverretattlige samarbeidsgrupper og felles medietiltak. I arbeidet med handlingsplan og felles me-dietiltak skal problemstillinger som er relevant for samarbeid og samordning av kontroll- og tilsynsaktiviteter og medietiltak knyttet til krokcontainere være berørt. Krokcontainerproblematikken vil derfor være dekket gjennom strategien.</p> <p>Ad punkt 3: SVV har i forbindelse med innføringen av Direktiv (2014/47/EU) kontroll av lastsikring, informert om de nye kravene, som vil tre i kraft 1. oktober 2018. De nye kravene inngår i informasjonspakken som er sendt ut. SVV har hatt løpende dialog med bransjen om innføringen av direktivet. Tilrådingen er lukket (1.8.2018).</p>	<p>Tiltaket er gjennomført.</p>	
<p>Rapport nr. 5 om brann i tanktilhenger i Skate-straum-tunnelen i Sogn og Fjordane 15. juli 2015</p>	<p>2016/13T</p>	<p>Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen reviderer kravene til dreneringssystem i tunneler, slik at de dimensjoneres for å håndtere utslipp av større mengder farlige væsker som renner fra kjøretøy.</p>	<p>SVV</p>	<p>Krav til funksjonalitet og kapasitet har blitt gjennomgått og er ivaretatt i ny revidert utgave av N500 Vegtunneler, kapittel 8.3.1 Ledninger og sandfang. Denne ble gitt ut høsten 2016 og ligger tilgjengelig på vegvesen.no. Tilrådingen er lukket (11.10.2017).</p>	<p>Tiltaket er gjennomført.</p>	
<p>Rapport nr. 6 om brann i busser på Furubakken på Bekkestua i Bærum 25. januar 2016</p>	<p>2016/18T</p>	<p>Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap forbedrer og samordner godkjenning og kontroll av utstyr for ekstern strømforsyning i kjøretøy.</p>	<p>SVV og DSB</p>	<p>DSB og SVV hadde et møte i saken 29. mai 2017, hvor det ble konkludert med følgende:</p> <p>Regimet med godkjenning ble forlatt rundt 2002 grunnet juridiske utfordringer og ikke minst kapasitet. DSB hadde tidligere godkjenningsordninger for el-anlegg i campingvogner. I tilfellet her kan noe av brannårsaken være at ledningsopplegget skulle ha vært utført bedre. Slike ting kontrolleres ikke med tanke på godkjenning, men skulle vært fanget opp med busselskapets internkontroll og vedlikehold. Smøring av pinnene på 230 V- kontakt skal ikke forekomme. Det er ikke grunnlag for myndighetene å endre dagens godkjenningsordninger.</p> <p>Tilrådingen er lukket (11.10.2017).</p>	<p>Videre oppfølging ikke nødvendig.</p>	



L for læring. Foto: Knut Opeide

# Vedlegg 3

Belønningsmidler til  
bymiljø- og byvekstavtaler

## Post 64 Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstvtaler

Total tildeling i 2019 var 866 mill. kr. Det er totalt i de fire byområdene brukt om lag 1047 mill. kr. i belønningsmidler i 2019, noe som gir et totalt merforbruk på 181 mill. kr. som er forutsatt dekket av mindreforbruket på post 61. Merforbruket skyldes ekstra midler som følge av reforhandlede avtaler, og ble betalt ut til byområdene i desember 2019.

Tabellen under viser en oversikt over tilgjengelige midler i 2019, forbruk i 2019 og avvik mellom tilgjengelige midler og forbruk.

	Til disp. 2019	Regnskap 2019	Avvik
Oslo og Akershus	280	280	0
Bergen	200	304	104
Trondheim	170	248	78
Nord-Jæren	100	215	115
Ufordelt i Prop. 1S	21		-21
Nysaldering (ufordelt)	95	0	-95
<b>SUM</b>	<b>866</b>	<b>1047</b>	<b>181</b>

mill. kr.

Under følger en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i hvert av de fire byområdene fordelt på investeringstiltak, drift av kollektivtransport og annet (utredninger, kampanjer, informasjon).

**Oslo og Akershus** har i 2019 et forbruk på 321 mill. kr. Dette inkluderer også bruk av ubenyttede belønningsmidler som ble overført til partene i 2018. Av disse har 100 mill. kr gått til investeringstiltak, 131 mill. kr til drift av kollektivtransport (41 pst.) og 90 mill. kr til andre tiltak (planlegging, markedsføring og informasjon).

**Trondheim** har i 2019 et forbruk på 290 mill. kr. Dette inkluderer også bruk av ubenyttede belønningsmidler som er overført til partene før 2019. Av disse har 86 mill. kr gått til investeringstiltak, 197 mill. kr til drift av kollektivtransport (68 pst.) og 7 mill. kr til andre tiltak (planlegging, markedsføring og informasjon).

**Bergen** har i 2019 et forbruk på 206,3 mill. kr. Dette inkluderer også bruk av ubenyttede belønningsmidler som er overført til partene før 2019. Av disse har 6,3 mill. kr gått til investeringstiltak og 200 mill. kr til drift av kollektivtransport (97 pst.).

**Nord-Jæren** har i 2019 et forbruk på 199 mill. kr. Dette inkluderer også bruk av ubenyttede belønningsmidler som er overført til partene før 2019. Av disse har 46 mill. kr gått til investeringstiltak, 100 mill. kr til drift av kollektivtransport (50 pst.) og 53 mill. kr til andre tiltak (planlegging, markedsføring og informasjon).

# Vedlegg 4

Større prosjekter som  
følges opp spesielt









Veg mot mål. Foto: Knut Opeide

# Vedlegg 5

Oppfølging av styringsmål  
for prosjekter i planfasen

Region/rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt					Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (oppdatert)	AR 2019		
	år	faktor	Styringsmål (SM)		Prognose AR 2019			ift SM	%	
			mill kr (løp kr)	mill kr (19-kr)						mill kr (19-kr)
<b>Region Øst</b>										
1a E18 Retvet-Vinterbro	2017	1,068	7 200	7 690	7 690	KP	RP	7 690	0	0,0
3a E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta-Slependen	2017	1,068	21 600	23 069	25 058	KP	RP	25 058	1 989	8,6
E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta	2017	1,068	13 400	14 312	16 300	KP	RP	16 300	1 988	13,9
E18 Ramstadsletta-Slependen	2017	1,068	8 200	8 758	8 758	KP	RP	8 758	0	0,0
6a Rv. 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	2017	1,068	1 750	1 869	1 940	RP	RP	1 940	71	3,8
				<b>32 628</b>	<b>34 688</b>			<b>34 688</b>	<b>2 060</b>	<b>6,3</b>
<b>Region Sør</b>										
3a Rv. 282 Holmenbrua	2017	1,068	760	812	840	-	RP	840	28	3,5
3a E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	2017	1,068	3 000	3 204	3 204	RP	RP	3 204	-0	0,0
				<b>4 016</b>	<b>4 044</b>			<b>4 044</b>	<b>28</b>	<b>0,7</b>
<b>Region Vest</b>										
3a E39 Algård-Hove	2017	1,068	3 550	3 792	3 792	KP	RP	3 792	0	0,0
3a E39 Smiene-Harestad	2017	1,068	3 300	3 525	3 525	KP	RP	3 525	0	0,0
3a Rv. 509 Transportkorridor vest (inkl. fellesrekning med Bussveien)	2017	1,068	3 200	3 418	3 418	RP	RP	3 418	0	0,0
5a Rv. 13 Lovræidet-Rødsilane	2017	1,068	800	854	854	RP	RP	854	-0	0,0
5a E134 Røldal-Seljestad	2017	1,068	2 900	3 097	3 097	KP	RP	3 097	-0	0,0
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Sveen)	2017	1,068	1 700	1 816	1 816	RP	RP	1 816	0	0,0
				<b>16 501</b>	<b>16 502</b>			<b>16 502</b>	<b>1</b>	<b>0,0</b>
<b>Region Midt</b>										
4a E39 Volda-Furene	2017	1,068	900	961	961	KP	RP	961	-0	0,0
4b E39 Lønset-Hjelset	2017	1,068	1 350	1 442	1 442	-	RP	1 442	0	0,0
6d E136 Flatmark-Monge-Marstein	2017	1,068	950	1 015	1 015	KP	RP	1 015	0	0,0
6d E136 Brevika-Lerstad	2017	1,068	1 800	1 922	1 922	RP	RP	1 922	-0	0,0
				<b>5 340</b>	<b>5 340</b>			<b>5 340</b>	<b>-0</b>	<b>0,0</b>
<b>Region Nord</b>										
7a E6 Megården-Mørsvikboth	2017	1,068	8 500	9 078	9 275	RP	RP	9 275	197	2,2
8a E8 Sørbotn-Laukslett <sup>1</sup>	2019	1,000	1 890	1 890	1 890	KP	RP	1 890	-	0,0
8a Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	2017	1,068	1 600	1 709	1 850	KP	RP	1 850	141	8,3
8b Rv. 94 Hammerfest sentrum	2017	1,068	1 050	1 121	1 121	RP	RP	1 121	-0	0,0
				<b>13 799</b>	<b>14 136</b>			<b>14 136</b>	<b>337</b>	<b>2,4</b>
<b>Sum alle prosjekt</b>				<b>72 284</b>	<b>74 710</b>			<b>74 710</b>	<b>2 426</b>	<b>3,4</b>

1) Revidert styringsmål, jf. Samferdselsdepartementets brev 3. desember 2019 til Statens vegvesen

# Vedlegg 6

## Risikoanalyse

Statens vegvesens risikovurdering har et overordnet og langsiktig perspektiv og brukes aktivt i styringen av etaten. For det enkelte år arbeides det med tiltak for å håndtere identifisert risiko. Det gir ledelsen økt styring og kontroll for å sikre at etaten når oppsatte mål både for året og på lang sikt. Etaten har identifisert fem risikoområder:

- R1: Gjennomføring av Prop. 1 S og tildelingsbrev
- R2: Prosjektstyring
- R3: Effektivisering
- R4: Omstilling
- R5: Etterlevelse

### Sammendrag 2019

Statens vegvesens risikovurdering har et overordnet og langsiktig perspektiv og brukes aktivt i styringen av etaten. For det enkelte år arbeides det med tiltak for å håndtere identifisert risiko. Det gir ledelsen økt styring og kontroll for å sikre at etaten når oppsatte mål både for året og på lang sikt.

Statens vegvesen sine ansvarsområder og antall ansatte ble vesentlig endret ved overgangen mellom 2019 og 2020. Gjennom 2019 har det vært en høyere andel enn tidligere år som har valgt å gå over til andre arbeidsgivere enn fylkeskommunene eller Statens vegvesen. Dette har bidratt til en høy risiko for at etaten ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte ved inngangen av 2020. Det har gjennom hele året vært arbeidet aktivt med tiltak for å minske usikkerheten koblet til endringene i organisasjonen, men på tross av tiltak finnes det eksempler på at store deler av fagmiljøer har blitt rekruttert til virksomhet utenfor etaten og fylkeskommuner. Ved inngangen til 2020 er det kjent at organisasjonen har underkapasitet på noen fagområder og overtallighet på andre områder. Det er planlagt og pågår tiltak for å korrigere denne ubalansen i organisasjonen.

Organisasjonen er dimensjonert ut fra dagens produksjon og må tilpasses ved endring, som f.eks. færre prosjekter. Dette gjelder også antallet lokasjoner der Statens vegvesen er tilstede. Etaten arbeider for arealeffektivisering for å nå kravene til kostnadseffektiv drift og lave interne kostnader. Det vurderes at det er risiko koblet til hastigheten i nedlegging av kontorer.

Samlet sett vurderes risikoen for etaten ved utgangen av året som høy.

**Risikoområde 1: Gjennomføring av Prop.1S og tildelingsbrev**

Etaten bryter ned og følger opp kravene i Prop.1S og tildelingsbrevet i interne resultatavtaler og årsplaner. Manglende oppfylgning av disse oppgavene kan gi konsekvenser for resultater og budsjettet.

Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1	T2	År			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	Sum	S	K	Sum		
Risiko for å ikke klare å holde seg innenfor budsjett	- Uforutsette merbeholdninger som følge av entreprenørenes gjennomføringsstrategi kan avvike fra det som er lagt til grunn i budsjettprosessen. Med større og færre prosjekter er dette blitt en større utfordring enn tidligere.	6	6	2	3	6	Styrking av budsjett- og økonomifunksjonen i Statens vegvesen	Gjmf
	- Vegtilsynet kan gi Statens vegvesen pålegg om å utbedre svakheter utover det som står i tildelingsbrevet. Dette kan føre til en viss budsjettmessig usikkerhet.						Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring. Sentrale og viktige temaer blir tatt opp i styremøtene med underliggende enheter og i etatslederemøtene	Pågår
	- Avklaringer med eksterne kan ta mer tid enn forventet. Dette kan medføre forskyvning i tid og lede til et mindreforbruk.						Utarbeide bedre standardisering av økonomirapporter	Pågår
	- Usikkerhet knyttet til nivået på omstillingskostnader og at 2020 er første året i ny organisasjon medfører risiko med hensyn til å overholde budsjettammer						Tett oppfølging av prognoser mot divisjoner/avdelinger og bemanningsstyring	Pågår
	- Risiko knyttet til overholdelse av styringsmål og styringsrammer					Utvikle og ta i bruk nytt prosjektstyringsverktøy (PØS) for bedre prosjektoppfølgning	Pågår	
Risiko for å gå ut over fullmakter		12	9	2	3	6	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
							Regionvegsejens fullmakter er revidert og muligheten til å videre delegerer fullmakter er innskrenket	Gjmf
							Tydliggjøring av at forberedende arbeider ikke tillates igangsatt og videreført utover gjeldende fullmakter	Pågår
							Etaten har bedt SD om en fullmakt knyttet til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider før et prosjekt tas opp til bevilgning	Pågår
	Dialog med bransjen om kontraktsformer og - innhold					Dialog med bransjen om kontraktsformer og - innhold	Pågår	
Risiko for at SVV ikke leverer fullstendig budsjettinnspill av høy kvalitet til rett tid	- Som følge av manglende kapasitet innenfor enkelte områder kan noen oppgaver bli forsinket eller utgå.	8	8	2	4	8	Styrking av budsjett- og økonomifunksjonen i Statens vegvesen	Gjmf
	- Samtidig overtallighet og ubesatte stillinger gir en krevende dialog til de ansatte						Prioritering av oppgaver og ressurser	Pågår
	- Endringer over lang tid gjør medarbeidere "endringstrette"						Styrke bemanning på budsjett- og økonomifunksjonen	Pågår
							Forberede gode interne prosesser som sikrer tydelig ansvar	Pågår
Risiko for ikke å ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse som følge av regionreform og omorganisering	- Som følge av manglende kapasitet innenfor enkelte områder kan noen oppgaver bli forsinket eller utgå.	12	16	4	4	16	Prioritering av oppgaver og ressurser	Pågår
	- Samtidig overtallighet og ubesatte stillinger gir en krevende dialog til de ansatte						Framskynde beslutning om bemanningsplan for ledere på nivå 3 og ansatte	Gjmf
	- Endringer over lang tid gjør medarbeidere "endringstrette"						Bruk av ressurser på tvers i organisasjonen. Innleie av eksterne bistand fra konsultantselskaper o.l.dersom kritisk sårbarhet oppstår	Pågår
							Bemanningsplaner revideres for å dekke fremtidig behov	Pågår
	Gjennomføring av kompetansegap-analyse					Gjennomføring av kompetansegap-analyse	Pågår	
Risiko for utilstrekkelig styring	- Avbøtende tiltak kan bli gjennomført for sent dersom avvik ikke avdekkes i tide, og vil dermed kunne ha mindre effekt.	9	9	3	3	9	Ny post- og produktkodestruktur gir bedre grunnlag for styring	Gjmf
	- Ny organisasjon skal tydeliggjøre ansvarsdeling i etatens leveranser						Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
							Oppdatering av etatens styrende dokumenter.	Gjmf
Risiko for overskridelse av fullmakt for drifts- og vedlikeholdsarbeider utover budsjettåret (2020)	- Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadsnivået for driftskontrakter 2020. Høye priser på 2019 kontraktene og muligens 2020 kontraktene vil dermed kunne medføre kutt i vedlikeholdstiltak.	Ny T2	16	2	4	8	Fordelt ut fullmaktene i etaten og tett oppfølging av fullmaktene gjennom året	Gjmf
	- For å få nok tilbydere til nye kontrakter må kontraktene være av en viss varighet og omfang. Samtidig må etaten tilpasse varighet i kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende område med tanke på fremtidig sammenheng av riksvegområder.						Justere konkurransegrunnlag for kontraktene før utlysning hvis prognosen er høyere enn fullmakt.	Gjmf
	- Det er stor usikkerhet knyttet til et nytt marked bestående av mange nye byggherrer. Prognosen for 2020 -kontraktene skal ligge på P50 nivå, men med liten erfaring i et "nytt marked" er det utfordrende å lage gode prognoser.						Satt av reserve i Vegdirektoratet	Gjmf
							Tydliggjøring av ansvar som konsekvens av egen divisjon for drift og vedlikehold	Pågår
Risiko for kostnadsøkninger i driftskontraktene	- Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadsnivået for driftskontrakter 2020.	16	16	4	4	16	Innenfor det handlingsrom som finnes, må det lages gode konkurransegrunnlag som kan skape ineteresse i markedet slik at konkurransen blir best mulig.	Gjmf
	- For å få nok tilbydere til nye kontrakter må de være av en viss varighet og omfang. Samtidig forsøker etaten å tilpasse varighet i kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende område med tanke på fremtidig sammenheng av riksvegområder.						Dersom tilbudene viser uakseptabelt høye nivåer må reutlysning vurderes	Pågår
	- De fleste kontraktene er nå lyst ut. Etter tilbud har kommet inn er det lite handlingsrom til å redusere kostnader til drift.							

**Beskrivelse av risiko under risikoområde 1:**

Sannsynligheten for at Statens vegvesen ikke skulle klare å gjennomføre oppgaver i Prop.1 S og tildelingsbrev ble vurdert som liten til moderat i 2019, mens eventuelle konsekvenser ble vurdert som moderat til alvorlig. Selv om bemanningen ble betydelig redusert i 2019 og mange ressurser ble avsatt til omstillingsarbeid, ble leveranser i henhold til Prop. 1 S og tildelingsbrevet høyt prioritert. Ny sentral økonomi- og virksomhetsstyringsavdeling ble opprettet og bidro til sterkere styring og samling av kompetanse. Strukturelle endringer i virksomhetsstyringen og tett oppfølging var viktig for å sikre at etaten holdt seg innenfor økonomiske rammer og fullmakter i 2019.

Regionsreformen og omorganiseringen av Statens vegvesen påvirker risikoen for etatens gjennomføring av oppgaver i Prop. 1S og tildelingsbrev for 2020. Mangel på kompetanse og overtallighet, samt usikkerhet knyttet til fordeling av midler i ny organisasjon kan påvirke etatens gjennomførings- evne i 2020. Etaten planlegger flere tiltak for å få ned risikoen, blant annet jobbes det med bemanningsplaner og kompetansegapanalyser.

Risikoen for økte kostnader for driftskontrakter er fortsatt å anse som høy. Forberedelser til opphør av sams vegadministrasjon har medført at etaten har inngått en rekke driftskontrakter med kortere varighet i 2019, noe som har ført til økte årlige kostnader for disse kontraktene. Usikkerhet knyttet til opphør av sams vegadministrasjon og fremtidig kontraktstrategi vistes i 2019 i høyere priser og lavere interesse fra entreprenørene og følgelig dårligere konkurranse. Statens vegvesen har for 2020 kontraktene også tilpasset varighet på kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende områder med tanke på fremtidig sammenslåing av riksvegområder. Dette vil medføre kortere varighet også for en del av 2020-kontraktene. Markedssituasjonen i 2020 er endret ved at flere nye byggherrer har kommet til i markedet. Hvordan dette vil slå ut er usikkert. Totalt gir dette stor usikkerhet knyttet til prisnivået for 2020 kontraktene.

**Risikoområde 2: Prosjektstyring**

Risikoen omfatter både risiko for overskridelser, forsinkelser m.m. på enkeltprosjekter samt på prosjektporteføljenivå.

Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1	T2	År			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	Sum	S	K	Sum		
Risiko for kostnads- og omfangsøkninger på investeringsprosjekt-porteføljen på et overordnet nivå	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Endrede forutsetninger i prosjektgjennomføringen kan medføre kostnads- og omfangsøkninger.</li> <li>- Svakheter i etterlevelse av nye prosesser og rutiner for prosjektstyring og -oppfølging kan medføre at endrede forutsetninger ikke fanges opp tidlig nok for å unngå kostnadsøkninger.</li> </ul>	12	12	3	4	12	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
							Innstramming av fullmaktene internt i SVV	Gjmf
							Innført strenge rutiner for godkjenning av kostnadsøkninger utover styringsmål og styringsramme for alle prosjekter over 200 mill. kr.	Gjmf
							I arbeidet med grunnlag for Nasjonal transportplan 2022–2033 gjennomgås alle prosjekter som er aktuelle for prioritering med tanke på kostnadsreduksjon og økt nytte	Gjmf
							Internkurs for prosjektledere i R760 Styring av vegprosjekter	Pågår
Risiko for manglende økonomisk måloppnåelse for programområdene og bypakkene	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Endrede forutsetninger i prosjektgjennomføringen medfører senere framdrift eller senere oppstart enn det som var forutsatt. Endringene omfatter bl.a.:</li> <li>- Uavklarte forhold i reguleringsplaner som fører til behov for omprosjektering, og forsinkelser som følge av dette</li> <li>- Prosjektgjennomføringen er avhengig av framdrift i gjennomføring av tilgrensende arbeider som andre etater/aktører er ansvarlig for, og forsinkelser her medfører senere framdrift enn forventet</li> <li>- Manglende planreserver kan medføre at det ikke er tilstrekkelig med modne prosjekter som kan startes opp hvis andre prosjekter blir forsinket</li> </ul>	12	15	5	3	15	Forbedret intern styringsdialog	Pågår
							Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter	Gjmf
							Vurdere behovet for endrede fullmakter for Statens vegvesen som vil legge til rette for mer effektiv utnyttelse av etatens ressurser	Pågår
							Lage bedre grunnlag for innmelding av budsjettbehov/mer realistisk budsjettering	Pågår

**Beskrivelse av risiko under risikoområde 2:**

Samlet risiko for prosjektstyring er fortsatt høy, men har blitt redusert gjennom en tettere kostnadsstyring både i prosjektenes plan- og gjennomføringsfase.

Samferdselsdepartementet har satt krav til endrede rutiner som endringslogg, bruk av ekspertgrupper ved kostnadsopptimalisering og endrede rutiner for rapportering og avklaring av kostnadsøkninger overfor departementet. Kravene er implementert, og det pågår et kontinuerlig arbeid med tydeliggjøring av interne rutiner, og oppfølgingen av disse. I tillegg har Statens vegvesen bl.a. innført strenge rutiner for intern godkjenning av kostnadsøkninger ut over styringsmål (fastsatt av Statens vegvesen for planfasen) og styringsrammen for alle prosjekter over 200 mill. kr. Dette har medført en større bevissthet rundt kostnadsøkninger i Statens vegvesen, og har ført til et sterkere fokus på å se etter muligheter for kutt i de enkelte prosjektene. Det er økt bevissthet rundt kostnadsstyring i organisasjonen, og Statens vegvesen forventer at dette vil gi gode effekter. Selv om effektene av disse tiltakene ikke nødvendigvis kommer til uttrykk i Statens vegvesens portefølje i 2019, har vi stor tro på at dette vil gi gode effekter på litt lengre sikt.

For å redusere mindreforbruk arbeider etaten med å sikre at prosjekter som er aktuelle for prioritering i budsjettsammenheng er tilstrekkelig modne. I dette ligger det at plangrunnlaget har god nok kvalitet, og at prosjekteringen har kommet langt nok til at anleggsarbeidene kan startes opp så raskt som mulig i budsjettåret. En forutsetning for å kunne håndtere uforutsette forhold i prosjektene, er at Statens vegvesen har tilstrekkelige fullmakter til å kunne håndtere det som oppstår. Det er i løpet av året iverksatt tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter for å redusere mindreforbruket. Avviket ville derfor vært noe høyere enn i en situasjon uten tiltak.



**Risikoområde 3: Effektivisering**

Etaten arbeider for å gi samfunnet «Mer vei for pengene». Det er gjennomført, pågår og planlagt mange tiltak for effektivisering. Det er vanskelig å kvantifisere gevinstene i forkant og etterkant av gjennomføring.

Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1	T2	År			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	Sum	S	K	Sum		
Risiko for manglende gevinstrealisering	- Etaten har beregnet effekt av effektiviseringstiltak og det er koblet usikkerhet til hva den faktiske gevinsten/effekten blir av gjennomførte tiltakene. For mange av tiltakene vil dette vise seg over tid.	6	6	1	3	3	Styring av bemanning og tjenestekjøp	Gjmf
							Internkurs gevinstrealisering	Gjmf

**Beskrivelse av risiko under risikoområde 3:**

Risikoen for manglende effektivisering vurderes som moderat til lav. Statens vegvesen effektiviserer virksomheten blant annet gjennom å redusere sine interne kostnader. Det gjennomføres flere sentrale effektiviseringstiltak i etaten og ressursbruken følges opp gjennom styring av bemanning og tjenestekjøp. Som følge av regionreformen med overføringen av stillinger til fylkeskommunene, samt omstrukturering fra regioner til divisjoner, reduseres bemanningen kraftig. Dette bidrar til å sikre at gevinstrealisering av tiltak i stor grad blir utført og medfører dermed begrenset risiko innen dette risikoområdet.



Norge er først i verden med utrulling av digitalt førerkort i full skala. Foto: Statens vegvesen

**Risikoområde 4: Omstilling**

Etaten er inne i en stor omstillingsprosess som påvirker hele organisasjonen. Det er koblet stor usikkerhet kring hvorvidt etaten kommer til å miste kritisk kompetanse som i sin tur påvirker gjennomføring av oppgaver.

Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1	T2	År			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	Sum	S	K	Sum		
Risiko for å miste kjernekompetanse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansatte og ledere kan slutte fordi de ikke ønsker geografisk flytte av arbeidsplass.</li> <li>- Ansatte og ledere kan slutte fordi de ikke lenger er sikre på at de får relevante faglige utfordringer i etaten.</li> <li>- Ansatte og ledere kan slutte fordi de ikke lenger ønsker å stå i omstilling, eller mangler tillit til at omstillingen lykkes.</li> <li>- Ansatte og ledere kan slutte fordi de oppfatter stilling hos andre arbeidsgivere som mer attraktiv.</li> <li>- Seniorer kan gå ut i pensjon tidligere enn normalt for å unngå å måtte starte på nytt i ny organisasjon.</li> <li>- Etaten kan velge å avvente rekruttering for å erstatte tap fra normal turnover og pensjonsavgang, grunnet behov for fortsatt kostnadsreduering og nedbemanning.</li> </ul>	20	20	4	5	20	Gi god kommunikasjon og informasjon om omstillingen og prosessen	Pågår
							Detaljering av fremtidig organisasjon	Gjmf
							Innplassere direktører så snart nødvendige overordede beslutninger er tatt	Gjmf
							Avklaringer og informasjon mht overgangsordninger ved geografisk flytting av arbeidsplassen	Pågår
						Alle rekrutteringsbehov blir vurdert på etatsnivå	Pågår	
Risiko for manglende systemstøtte fra 1.1.2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemer innenfor enkelte fagområder risikerer å ikke være klare til implementering av ny organisasjon</li> <li>- Variabel og tidvis mangelfull systemstøtte i fylkeskommunene kan medføre økt behov for støtte fra Statens vegvesen.</li> </ul>	12	12	3	3	9	To prosjekter pågår med fokus på nye vegreferanser og ny organisasjonsstruktur	Pågår
							Samarbeidsprosjekt med fylkeskommunene for å forberede overgangen	Gjmf
							Etaten gjennomfører et prosjekt for å ta i bruk DFØs fellesstatlige HR-systemer. Prosjektet har også ansvar for å gjennomføre implementering av ny organisasjon i HR-systemene	Gjmf
Risiko for ubalanse i kompetanse og kapasitet i ny organisasjon	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er utfordrende for etaten å styre hvor og hvem som slutter i forbindelse med regionreform og ny organisering.</li> <li>- Ujevn fordeling av avgang skaper ubalanse.</li> <li>- Ujevn fordeling av hvem som slutter sammenlignet med framtidig behov for kompetanse.</li> </ul>	Ny T2	25	5	5	25	Måltrettet rekruttering for å sikre kompetanse og kapasitet i ny organisasjon	Pågår
							Vurdere virkemidler for å stimulere til frivillig avgang	Planlagt
							Ledige stillinger vurderes nøye for å optimalisere muligheten for interne forflytninger eller interne kandidater	Planlagt
							Kunngjøring av stillinger eksternt kan kun gjøres hvis jobben er kritisk viktig og det ikke finnes interne disponible ressurser – beslutning tas sentralt	Planlagt
							Videreutvikler it-system for å kunne bruke dette i «kandidat søk». Ledere på alle nivå får en særdeles viktig rolle og blir en kritisk suksessfaktor inn i arbeidet med å mobilisere ansatte for geografiske, organisatoriske og faglige endringer	Planlagt

**Beskrivelse av risiko under risikoområde 4:**

Risikoen knyttet til omstilling vurderes som høy. Omstillingen preger etaten, og sammen med stor avgang øker risikoen for manglende kompetanse og kapasitet innenfor spesifikke områder. Det har vært arbeidet godt med gjennomføring av omstillingen og med informasjon til de involverte. Det har vært fokus på at ledere skal sikre god motivasjon og veiledning for ansatte. Etaten har i 2019 ført en tydelig og stram prioritering slik at kapasiteten ble benyttet til omstilling og kjerneoppgaver. Øvrige interne oppgaver har fått lavere prioritet. Noe økt tjenestekjøp har blitt benyttet for å sikre kompetanse og kapasitet til å gjennomføre både omstillingen og kjerneoppgavene.

Den høye turnoveren i etaten har økt risikoen for at vi ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte i 2020. På noen områder går etaten inn i 2020 med en underkapasitet, mens man på andre områder har overkapasitet. Statens vegvesen jobber aktivt innenfor det interne arbeidsmarkedet og gjennomfører kun kritisk måltrettet rekruttering for å sikre kompetanse og kapasitet i ny organisasjon, samtidig som det vurderes å bruke virkemidler for å stimulere til frivillig avgang. Det kan bli nødvendig med noe økt tjenestekjøp for å dekke kompetanse- og kapasitetsgapet som oppstår.

Organisasjonen er dimensjonert ut fra dagens produksjon og må tilpasses ved endring, som f.eks. færre prosjekter. Dette gjelder også antallet lokasjoner der Statens vegvesen er tilstede. Etaten arbeider for arealeffektivisering for å nå opp til kravene til kostnadseffektiv drift og lave interne kostnader. Vi bedømmer at det er risiko koblet til hastigheten i nedlegging av kontorer.

**Risikoområde 5: Etterlevelse**

En rekke interne og eksterne revisjoner har vist at etaten ikke alltid følger eksterne lover, regler og krav eller egenutviklede prosesser. Risikoområdet omfatter både evnen til å følge disse, men også evnen til å korrigere utøvelsen når avvik er avdekket.

Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1	T2	År			Risikoreduserende tiltak	Status
		Sum	Sum	S	K	Sum		
Manglende etterlevelse av interne prosesser	- Manglende etterlevelse kan påvirke leveranser til bruker og samfunn. - Manglende etterlevelse kan påvirke Statens vegvesens gjennomføring av oppdrag og leveranser.	12	12	3	3	9	Funn fra eksterne og interne revisjoner og tilsyn legges systematisk som oppdrag til prosesseiere	Gjmf
							Etatsledelsen har innført årlig ledelsens gjennomgåelse hvor årsaksanalyse til manglende etterlevelse vurderes og møtes med tiltak som er risikoreduserende	Gjmf
Ikke tilstrekkelig læring og forbedring	- Om Statens vegvesen ikke har tilstrekkelig læring og forbedring vil det si at vi ikke korrigerer tilstrekkelig når avvik oppstår og at vi ikke har kontroll på om iverksatte tiltak har ønsket resultat eller effekt. Ikke tilstrekkelig læring betyr også at det kan foreligge risiko for at vi ikke er tilstrekkelig målrettet og effektive.	6	6	3	2	6	Tiltak fra ledelsens gjennomgåelse inngår i arbeidet med læring og forbedring slik at risiko ved manglende etterlevelse reduseres tilstrekkelig. Utgangen på ledelsens gjennomgåelse inkluderer kritiske avvik og oppdrag til linjen for å møte avvikene med tilstrekkelige tiltak. Videre oppfølging gjøres i linjen. I 2020 vil lukking og læring av avvik være på agendaeni vegdirektørens ledermøte	Gjmf

**Beskrivelse av risiko under risikoområde 5:**

Arbeidet med å etablere ny organisasjon legger stort press på ressurser til etterlevelse av interne krav i oppgavegjennomføringen, derfor opprettholdes en moderat risikonivå for manglende etterlevelse av interne prosesser ved utgangen av 2019.

Arbeidet med internkontroll ble videreført i 2019 og har tydeliggjort viktigheten av kompetanse og kontinuerlig læring rundt bruk av kvalitetssystemet. Ledelsens gjennomgåelse har i år hatt et enda sterkere fokus på å få fram bakenforliggende årsaker til manglende etterlevelse for å kunne indentifisere mer målrettede tiltak. Det er viktig at etaten i 2020 fortsetter å holde fokus på læring og forbedring. Ikke tilstrekkelig læring kan bety at etaten ikke korrigerer tilstrekkelig når avvik oppstår og derfor ikke har kontroll på om iverksatte tiltak har ønsket resultat eller effekt. Ikke tilstrekkelig læring kan også medføre at de risikoreduserende tiltakene ikke blir tilstrekkelig målrettet og effektive. Internkontrollen i Statens vegvesen består av tre kontrollnivåer og evalueres årlig i ledelsens gjennomgåelse. Vegdirektøren legger til grunn interne og eksterne revisjoner, tilsyn og aktuelle evalueringer når driftsenhetene svarer ut om internkontrollen er tilstrekkelig, om prosesser og dokumenter er oppdaterte og om disse etterleves. Beslutninger fra ledelsens gjennomgåelse følges opp i styringslinjen. Gjennom 2019 er ekstra oppmerksomhet viet etterlevelse av interne krav, og arbeidet videreføres i 2020.

For Statens vegvesen er det viktig å få en god balanse mellom myndighetsoppgavene og den enkeltes vegeiers selvstendige ansvar for samfunnssikkerhet. I det videre arbeidet er det viktig å ikke overta ansvaret for oppgaver som tilligger den enkelte vegeier. Samtidig er det nødvendig å etablere felles rammeverk og forståelse for utfordringer og trusler innenfor samfunnssikkerhetsområdet, for å sikre enhetlig oppfølging av for eksempel tiltak innen klimatilpasning og sikring av kritiske objekter og funksjoner, uavhengig av hvem som er veieier. Hvis Statens vegvesen sammen med øvrige vegeiere ikke lykkes med dette, øker risikoen for at Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for samfunnssikkerhet i veisektoren vil kunne svekkes.



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**