



# Årsrapport 2018



## VISJON

På veg for et bedre samfunn

## VERDIER

Statens vegvesen - profesjonell,  
framtidrettet og inkluderende

# INNHold

<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 2018	15
3.2	Ressursbruk 2018	36
3.3	Effektivisering og digitalisering	50
3.4	Bemanning og tjenestekjøp	53
3.5	Forskning og utvikling	56
<b>4</b>	<b>Styring og kontroll i virksomheten</b>	<b>58</b>
4.1	Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	59
4.2	Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen	60
4.3	Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Vegtilsynet	61
4.4	Oppfølging av sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport	61
4.5	HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen	62
4.6	Statens vegvesens arbeid mot ulovlig virksomhet og transportkriminalitet	62
4.7	Statens vegvesens tiltak mot arbeidslivskriminalitet	64
4.8	Arbeid med å fremme likestilling og hindre diskriminering	65
4.9	HMS i entreprisedriften	66
4.10	Samfunnsikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern	67
4.11	Oppfølging av bompengereformen	69
4.12	Ny systemløsning for bompengereinnkreving	70
4.13	Brukerundersøkelser	70
4.14	Internasjonal virksomhet og regelverks-utvikling knyttet til EØS	70
<b>5</b>	<b>Vurdering av framtidutsikter</b>	<b>72</b>
<b>6</b>	<b>Årsregnskap</b>	<b>76</b>
6.1	Ledelseskommentar	77
6.2	Bevilgningsrapportering med noter	80
<b>Vedlegg</b>	<b>1. Nærmere om mål, resultater og ressursbruk m.m.</b>	<b>96</b>
	2. Oppfølging av større prosjekter	110
	3. Oppfølging av styringsmål	114
	4. Status for Belønningsmidler til bymiljø- og byveksttaler	116
	5. Samfunnsikkerhet – klimatilpasning og informasjonssikkerhet	120
	6. Status for oppfølging av lukkede tilrådinger fra Statens Havarikommisjon for transport til Statens vegvesen	126



Vakre vegers pris 2018 Frya – Sjoa. Foto: Knut Opeide

# 1

## Leders beretning

Statens vegvesen har i 2018 levert i henhold til samfunnsoppdraget og hatt en god måloppnåelse i tråd med tildelingsbrevet. Omsetningen inkludert fylkesveg var på totalt 60,3 mrd. kr.

Statens vegvesen hadde i 2018 en tildeling på 29,8 mrd. kr. Regnskapet, inkludert avsetning med 510 mill. kr i statlig bidrag til det nye OPS-prosjektet på rv. 3/rv. 25 i Hedmark, viser et mindreforbruk på om lag 650 mill. kr. Av midlene er om lag 80 pst. brukt til planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veg og om lag 8 pst. til trafikant- og kjøretøyområdet. Rundt 8 pst. er brukt innen transportområdet, bl.a. felles tjenester som vegtrafikksentraler og nasjonal vegdatabank. Om lag 5 pst. gikk til stabs- og støttefunksjoner.

Statens vegvesens utbyggingsaktivitet fortsetter å være høy. 36 store riksvegprosjekter har vært under arbeid i 2018, og 16 riksvegstrekkninger ble åpnet for trafikk med en samlet lengde på 60,3 km. Det er beregnet at kortere reisetid på disse vegene vil redusere CO<sub>2</sub>-utslippet fra trafikken med om lag 370 000 tonn over 40 år.

Statens vegvesen har gjennomført en rekke tiltak for å øke framkommeligheten og trafiksikkerheten på vegnettet. Samfunnssikkerhet er en integrert del av etatens arbeid. Klimahensyn ivaretas i forvaltningen av vegnettet ved prioritering av innsats for drift og vedlikehold. Statens vegvesen har gjennomført over 17 000 bruinspeksjoner i løpet av 2018. Vi har god oversikt over tilstanden til bruene og et godt system for å rette de feil og mangler som blir identifisert.

Transportområdet er under stor utvikling. Statens vegvesens nasjonale vegforvaltningsoppgaver med vegtrafikksentralene, Nasjonal vegdatabank (NVDB), trafiksikkerhet og beredskap, samt regelutvikling, regulering og digitalisering av vegtransport i Norge er vesentlige for å lykkes med å implementere det pågående teknologiskiftet innen transportsektoren. Statens vegvesen er en sentral aktør for å nå målet om nullvekst i persontransport med personbil i byene. I 2018 har Statens vegvesen arbeidet med å forberede byvekstavtaler i de ni største byområdene.

Statens vegvesen fortsetter innsatsen for nullvisjonen og etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Fortsatt blir alt for mange drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Foreløpige tall viser at 108 personer omkom på norske veger i 2018, og dette er to flere enn året før. Tallene for hardt skadde ser imidlertid ut til å gå noe ned. Et foreløpig estimat viser i underkant av 600 hardt skadde, en nedgang på over 10 prosent fra 2017.

Klimagassutslippene fra transportsektoren er fortsatt høye. Salget av nullutslippskjøretøy økte imidlertid i 2018. Elbilene dominerer salget, men det ble også solgt noen få hydrogenbiler. Det selges nå flere rene elbiler enn hybridbiler og 34 pst. av nyregistrerte personbiler i 2018 var elbiler. I 2018 var det gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippet fra nye personbiler 71 g/km.

Statens vegvesen har i 2018 forberedt de store omstillingsprosessene som skal gjennomføres i forbindelse med regionreformen. Gjennom hele året har det vært et utstrakt samarbeid med fylkeskommunene og KS om hvordan dette skal gjennomføres. I 2018 ble også Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet sin områdegjennomgang av Statens vegvesen fullført. Det ble i 2018 etablert et prosjekt som har arbeidet med grunnlaget for en ny hovedstruktur for organisering av Statens vegvesen. Arbeidet fortsetter i 2019.

I 2018 har Statens vegvesen arbeidet systematisk med effektivisering og kostnadsreduksjoner både i utbyggingsprosjektene og interne kostnader. Statens vegvesens kostnader ble redusert med over 400 mill. kr i 2018. En vesentlig del er reduksjon i antall ansatte.

Statens vegvesen har jobbet systematisk med oppfølging av styringsrammer og innføring av styringsmål og kostnadslogg i planfasen av vegprosjekter for å sikre en bedre styring og økonomisk kontroll. Etaten har også gjort strukturelle endringer for å forbedre budsjett- og økonomistyringen i Statens vegvesen.

Nye selvbetjeningsløsninger utvikles fortløpende, og bruken økte videre i 2018. Brukerne kan i økende grad utføre tjenester på nett uten å møte på en trafikkstasjon. Eksempelvis leverer nå 80 pst. salgsmelding digitalt. I 2018 ble det arbeidet med å legge til rette for differensierte gebyrer. Dette ble innført 1. januar 2019, og innebærer at brukerne får lavere gebyr dersom de benytter seg av selvbetjente løsninger i stedet for å få utført tjenesten på trafikkstasjon.

Jeg er stolt av etatens dyktige ansatte og det gode arbeidet som gjøres hver dag i hele virksomheten, samtidig som det arbeides aktivt og godt med krevende omstillinger som vil gjøre oss stadig mer moderne og effektive i tråd med samfunnets forventninger.

Oslo, 30. april 2019



**Terje Moe Gustavsen**

vegdirektør

Statens vegvesen





E6 ved Stav i Malvik, mellom Trondheim og Stjørdal. Foto: Knut Opeide

## 2

# Introduksjon til virksomheten og hovedtall

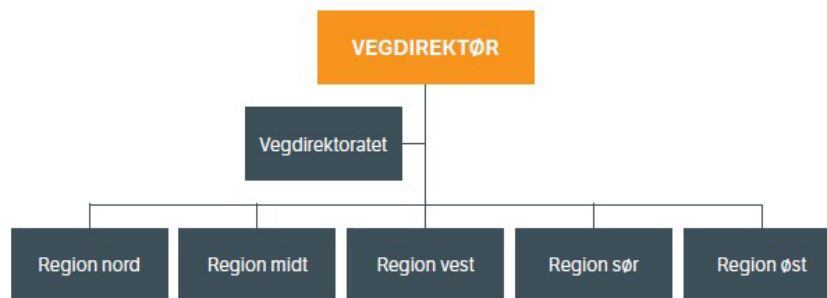


## 2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og fem regioner. Etaten ledes av vegdirektøren.

Samferdselsdepartementet styrer Statens vegvesen i riksvegsaker og oppgaver av nasjonal karakter. Styringslinjen går fra departementet gjennom vegdirektør til regionvegsjefene. I fylkesvegsaker går styringslinjen fra fylkeskommunene til regionvegsjefene.

Vegdirektoratet er øverste forvaltningsorgan og ligger i Oslo, men har enheter flere steder i landet, blant annet Steinkjer, Lillehammer, Trondheim, Tromsø og Vadsø. Regionvegkontorene ligger på Lillehammer (Region øst), i Arendal (Region sør), i Leikanger (Region vest), i Molde (Region midt) og i Bodø (Region nord).



Figur: 2.1 Statens vegvesen organisasjonskart 2018

Ved utgangen av 2018 hadde Statens vegvesen 7 085 ansatte fordelt på 6 806 hele stillinger.

Tabell 2.1 Etatsledelsen i Statens vegvesen i 2018

<b>Vegdirektør</b>	Terje Moe Gustavsen
Leder av Styrings- og strategistaben	Bjørne Grimsrud
<b>Vegdirektoratet:</b>	
Leder av Vegavdelingen	Jane Bordal
Leder av Transportavdelingen	Marit Brandtsegg
Leder av Trafikant- og kjøretøyavdelingen	Bodil Rønning Dreyer
Leder av HR- og administrasjonsavdelingen	Vidar Lødrup
Leder av IKT-avdelingen	Lars Kalfoss
Leder Kommunikasjonsstaben	Sissel Faller
<b>Regionene</b>	
Regionvegsjef Region øst	Per Morten Lund
Regionvegsjef Region sør	Kjell Inge Davik
Regionvegsjef Region vest	Helge Eidsnes
Regionvegsjef Region midt	Berit Brendskag Lied
Regionvegsjef Region nord	Torbjørn Naimak/Turid Stubø Johnsen*

\*) Turid Stubø Johnsen overtok som regionvegsjef 17. desember 2018

Statens vegvesen skal bidra til å nå de overordnede målene for transportpolitikken om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Som veg- og vegtrafikkforvalter er Statens vegvesen vegadministrasjon for staten på riksvegene (10 700 km) og for fylkeskommunene på fylkesveg (om lag 44 600 km). Dette innebærer å ta vare på, planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene. Etaten har også ansvar for riksvegferjene.

I tillegg til å være Samferdselsdepartementets fagorgan er Statens vegvesen gjennom sams vegadministrasjon fagorgan for fylkeskommunene. Dette innebærer at etaten, på oppdrag fra fylkeskommunene, skal bidra med utredninger, fakta og forslag til deres arbeid med budsjett, langsiktige planer og andre dokumenter.

En viktig del av etatens fagansvar er å bidra til løsninger som er gode for natur, miljø og trafiksikkerhet. Videre bidrar Statens vegvesen med fagkompetanse på områder som helhetlig bypolitikk og kollektivtransport.

Statens vegvesen som myndighetsorgan innebærer ansvar for kontroll av kjøretøy, tilsynsoppgaver og gjennomføring av førerprøver. På flere områder har etaten myndighet til å vedta forskrifter. På vegområdet har etaten også myndighet til å vedta normaler for offentlig veg. Etaten håndhever lover, forskrifter og normaler på riksveg og fylkesveg. Etatens håndheving knyttet til fylkesveg vil bli betydelig endret som følge av beslutningen i 2018 om at fylkesvegadministrasjonen skal overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Statens vegvesens virksomhetsstrategi fra 2017 skal gjøre etaten i stand til å levere gode, framtidrettede tjenester i en periode preget av store endringer. Strategien peker ut områdene hvor etaten har et særlig utviklingsbehov og bidrar til å tydeliggjøre Statens vegvesens framtidige rolle.



**Figur 2.2 Strategiske mål i Statens vegvesens virksomhetsstrategi**

I 2018 har Statens vegvesen arbeidet med grunnlaget for en ny hovedstruktur for organisering av Statens vegvesen, i samsvar med oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Behovet for en endret organisering er 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 blant annet gir mulighet for digitalisering av tjenester.



Anlegg på Filefjell. Foto: Ole Kristian Åset

## 2.2 Utvalgte nøkkeltall

Tabell 2.2 viser nøkkeltall knyttet til produksjon og måloppnåelse for de siste tre årene. Statens vegvesen har i 2018 gjennom sams vegadministrasjon utført oppgaver på fylkesvegene for fylkeskommunene. Bemanningen er tilpasset ut fra at etaten også ivaretar oppgaver på fylkesveg. Nøkkeltall for lønnsandel, lønnsutgifter pr. bemanning og andel kjøp av tjenester er derfor relatert til Statens vegvesens totale omsetning, inklusive fylkesveger for å få et riktig bilde av ressursbruken. Innføring av forenklet premiebetaling til Statens pensjonskasse fra 2017 gjør at indikatorer som inneholder lønnskostnader ikke blir direkte sammenlignbare med verdier for tidligere år.

Tabell 2.2 Nøkkeltall 2018

	2016	2017	2018
<b>Bemanning, antall ansatte</b>	<b>7 575</b>	<b>7 296</b>	<b>7 085</b>
<b>Bemanning, hele stillinger</b>	<b>7 281</b>	<b>7 019</b>	<b>6 806</b>
<b>Riksveg kap. 1320</b>			
Samlet tildeling kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene (inkl. overført mindreforbruk og merinntekter) i mill. kr	29 328	30 422	29 769
Regnskap i prosent av midler til disposisjon <sup>1)</sup>	96,2	98,4	97,8
<b>Riksveg eksterne midler</b>			
Tildeling eksterne midler (ubenyttede midler fra foregående år og årets tildeling)	11 983	10 738	8 157
Regnskap i prosent av årets midler	66,8	72,3	91,3
<b>Riksveg kap. 1320 inkl. eksterne midler</b>			
Samlet tildeling riksveg (kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene)	41 311	41 160	37 926
Regnskap i prosent av samlet tildeling	87,7	91,6	96,4
<b>Fylkesveg inkl. eksterne midler</b>			
Tildeling fylkesveg (ubenyttede midler fra foregående år og årets tildeling)	19 754	20 647	24 399
Regnskap i prosent av samlet tildeling	91,2	92,4	88,2
<b>Samlet tildeling riksveg og fylkesveg inkl. eksterne midler</b>	<b>61 065</b>	<b>61 807</b>	<b>62 325</b>
Regnskap i prosent av samlet tildeling	88,8	91,9	93,2
<b>Nøkkeltall basert på samlet omsetning</b>			
Lønnsandel pst.	8,9	9,8 <sup>2)</sup>	9,4 <sup>2)</sup>
Lønnsutgifter pr. bemanning hele stillinger i tusen kr	666,7	789,2 <sup>2)</sup>	806,5 <sup>2)</sup>
Andel kjøp av tjenester pst.	6,9	6,1	6,1
<b>Tilstand/produksjon<sup>3)</sup></b>			
<b>Framkommelighet</b>			
Andel av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard (i pst.)	81,5	81,5/ 92 <sup>4)</sup>	91,5
Antall km riksveg dekkelagt	1 300	1 320	940
Antall km riksveg åpnet for trafikk	83,4	62,3	60,3
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	9	2	11
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	40,8	33,2	24,3
Antall km nye kollektivfelt	2,6	2,7	1,4
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	4,1	14,3	14,4
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	41,4	41,6	24,6
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	2	2	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	41	25	33
<b>Trafikksikkerhet</b>			
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	6,2	14,1	7,7
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	33,7	6,2	8,1
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	202,9	196,8	164,5

	2016	2017	2018
<b>Miljø</b>			
Antall boliger hvor det er gjort tiltak etter forurensningsforskriftens grenseverdi (42 dB)	20	21	13
Gjennomsnittlig CO <sub>2</sub> -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	93	82	71
Antall byer som har overskridelser etter Forurensningslovens grenseverdi for årsmiddel av NO <sub>2</sub> <sup>5)</sup>	2 av 7	1 av 7	0 av 7 <sup>6)</sup>
Antall byer som har overskridelser etter Forurensningslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM <sub>10</sub> <sup>7)</sup>	0 av 8	0 av 8	2 av 8
<b>Trafikant og kjøretøy</b>			
Totalt antall registrerte kjøretøy <sup>8)</sup>	3 238 597	3 299 723	3 333 776
Antall elektriske drevne kjøretøy	102 917	145 559	203 538
Antall hydrogendrevne kjøretøy	23	104	144
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)	1 088 364	1 106 784	1 133 555
Antall produserte førerkort (ca.)	508 000	464 400	435 400

Forklaring til tabell 2.2

- 1) Regnskapet inkluderer 510 mill. kr som ble regnskapsført i Samferdselsdepartementet på post 1320.29 Vederlag OPS prosjekter men der tildelingen ligger hos Statens vegvesen
- 2) Lønnsutgifter i 2017 og 2018 er inklusiv pensjonspremie. Tallene er derfor ikke sammenlignbare med 2016
- 3) Produksjonstallene viser tiltak som ble ferdigstilt det enkelte år
- 4) I 2017 hadde 81,5 pst. av riksvegnettet tilfredsstillende dekketilstand basert på detaljerte måledata og klassifisering av tilstand uavhengig av trafikkmengde, mens 92 pst. tilfredsstiller kravene til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandarden (R610) Merk at i Årsrapport 2017 ble det oppgitt en andel som tilfredsstiller krav til R610 på 90,2 pst., dette var en feilberegning.
- 5) Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Bærum, Drammen, Lillehammer, Oslo, Stavanger og Trondheim.
- 6) Endelige måledata for 2018 er ikke kvalitetssikret pr. i dag, men rådata viser at alle byer har overholdt grenseverdien for NO<sub>2</sub> på målepunkter
- 7) Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Drammen, Fredrikstad, Grenland, Mo i Rana, Oslo, Stavanger og Trondheim
- 8) Tallet inkluderer personbiler, varebiler, kombinerte biler, lastebiler og busser



Statens vegvesen har som mål å levere et godt veggrep slik at alle kommer seg trygt frem på veien. Bildet viser en regional måler som brukes som utgangspunkt for å kalibrere alle andre typer målere i distriktet.

Foto: Tomas Rolland



Bygging av ny sentrumstunnel som del av Harstadpakken i Troms. Foto: Tomas Rolland

# 3

## Årets aktiviteter og resultater

I del 3.1 presenteres Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2018 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 2018.

I vedlegg 1 gis en ytterligere omtale og oversikt over enkelte mål, resultater og ressursbruk.

## 3.1 Resultater og måloppnåelse 2018

Statens vegvesen har i all hovedsak nådd målene satt i Prop. 1S (2017 – 2018) og krav gitt i Tildelingsbrev 2018 fra Samferdselsdepartementet. For målene som har avvik, er årsaken i de fleste tilfeller knyttet til forsinket åpning på prosjekter.

### Hovedmål Framkommelighet

” Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet

#### Transportområdet

Transportområdet omfatter de oppgaver og tjenester som Statens vegvesen utfører for alle vegeiere. Sentrale områder er transportstyring, som inkluderer vegtrafikksentralene, Nasjonal vegdatabank (NVDB), dataanalyser til transportformål, trafikksikkerhet og beredskap, samt regelverksutvikling, regulering og digitalisering av vegtransport.

Statens vegvesen har i 2018 inntatt en tydeligere posisjon i eierskapet av det digitale vegnettet, og utvikler sin rolle innenfor regulering, standardisering, eierskap til data og deling av ansvar mellom offentlig og private aktører. Bedre analyser og beslutningsstøtte vil bidra til mer veg for pengene, bedre transportkapasitet og gode organisatoriske og teknologiske rammer for næringsutvikling. Tilgjengeliggjøring av trafikkdata er økt gjennom lansering av trafikkdataportalen. Bedre systemer for ulykkesanalyser, utvikling av Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralene (VTS) samt systemer for gjennomføring av bompengereformen pågår. Statens vegvesen skal sammen med bransjeaktører legge til rette for en framtid med samvirkende intelligente transportsystemer (ITS) og automatisert kjøring.

#### Drift og vedlikehold av vegnettet

Driften av vegnettet ble i 2018 i hovedsak gjennomført i henhold til den standard som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

En krevende vinter 2017/2018 resulterte i en markant økning i saltforbruket og i antall brøytekilometer. Driftskontraktene som ble inngått i 2018 avløste primært kontrakter med oppstart i 2013. Justert for prisvekst, volumendringer og lokale endringer var prisveksten på om lag 15 pst. sammenlignet med 2013-kontraktene. Kontraktene er i kontinuerlig utvikling for å tilpasses oppdaterte krav, teknologiutvikling mm. Blant annet ble oppgjørsform for salting og strøing endret fra kompensasjon for mengde til tidsbruk fra 1. september 2018. Det er imidlertid krevende å finne isolerte forklaringer på årsaker til prisveksten fra 2013.

Etaten har igangsatt to store forbedringsprosjekter innenfor hhv. vinterdrift og vedlikeholdstyring. Disse skal på sikt bidra til økt effektivitet og økt måloppnåelse innenfor drift og vedlikehold av riksvegene ved blant annet å se på tiltak for å redusere saltbruk uten negative effekter på sikkerhet og tilgjengelighet. Flere FoU-aktiviteter er også rettet inn mot drift og vedlikehold, deriblant et omfattende samarbeid med NTNU som mobiliserer fagkompetanse inn mot konkrete problemstillinger innen drift og vedlikehold av riksveger.

Totalt ble det lagt asfalt på 940 km i 2018. Dette er en nedgang fra 1 320 km året før. Antall kilometer dekke som legges pr. år vil variere med pris, vegbredde, vegens tilstand, hvor omfattende tiltaket er, samt type asfalt som legges.

Målinger viser at 91,5 pst. av riksvegnettet som Statens vegvesen har ansvaret for tilfredsstillende kravene til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandarden (R610). Dette er en svak nedgang fra 92 pst. året før.

Vedlikeholdsstandarden tar høyde for trafikkmengde (årsdøgntrafikk - ÅDT), hvor det stilles strengere krav til vegger med høy trafikkmengde enn for lavtrafikkerte vegger. 81,4 pst. av riksvegnettet har tilfredsstillende dekketilstand basert på detaljerte måledata og klassifisering av tilstand uavhengig av trafikkmengde.

Innsats til vedlikehold og fornying har resultert i at forfallet i 2018 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.



Trafikkomlegging ved Eidsvollstunnelen på E6 i Akershus. Foto: Knut Opeide



Tabell 3.1 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt

Strekning	Fjellovergang	Timer stengt vinteren 2017/18
E6 Trondheim–Kirkenes	E6 Saltfjellet	85
	E6 Kvænangsfjellet	159
	E6 Sennalandet	104
	E6 Hatter	11
E16/rv. 7/rv. 52 Oslo–Bergen	E16 Filefjell	9
	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	101
	Rv. 7 Hardangervidda	386
E10 Å–Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	165
E6/rv. 70 Oslo–Kristiansund	E6 Dovrefjell	64
E16/rv. 7/rv. 52/rv. 5 Oslo–Florø	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	110
E134 Drammen–Haugesund	E134 Haukelifjell	101

## Forvaltning av bru- og tunnelområdet

### Bruinspeksjoner

I 2018 gjennomførte Statens vegvesen 17 034 rutinemessige inspeksjoner på bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner, en økning fra 14 248 i 2017.

Dette er, med unntak av tre brukonstruksjoner, 100 pst. av de planlagte inspeksjonene. De tre unntakene skyldes vanskelig tilkomst. Disse bruene vil bli inspisert i løpet av 2019 eller så snart det gis tilgang. Sikkerheten til alle disse tre konstruksjonene er vurdert som tilfredsstillende.

Resultatet av inspeksjonene viser at vi i 2018 hadde 34 bruer som står registrert med største skadeprioritet for bæreevne, B16. Tilsvarende tall for ferjekai er 18. Til sammenligning var det etter inspeksjonene i 2017 36 bruer med største skadeprioritet. Ved alvorlige skader på bruer iverksettes tiltak som for eksempel midlertidige restriksjoner som reduksjon av tillatt bæreevne, innsnevring til ett kjørefelt eller montering av midlertidig bru fra bruberedskapen. Av mer permanente tiltak som vurderes på sikt er reparasjon eller utskifting av hele brua. 13 av konstruksjonene med alvorligste skadeprioritet i 2018 er korrugerte stålrør som ligger i vegfylling, de fleste i Trøndelag. Det er satt i gang et utskiftingsprogram for disse bruene. I mellomtiden følges disse bruene tett.

Resultatene av inspeksjonene betyr at vi har god oversikt over tilstanden til bruene, og dermed et godt grunnlag for å ivareta trafikantenes sikkerhet. Samtidig har vi gjennom inspeksjonene skaffet et godt grunnlag for å prioritere vedlikeholdet av brumassen.

Statens vegvesen har i 2018 også gjennomført en systematisk gjennomgang av kvaliteten til byggverksdata og mer detaljert teknisk og administrativ informasjon i forvaltningssystemet Brutus.

Statens vegvesen vil jobbe for at alle planlagte, periodiske inspeksjoner skal gjennomføres i 2019.

### Tunnelinspeksjoner

Statens vegvesen har i 2018 gjennomført ca. 85 pst. av planlagte periodiske inspeksjoner. Periodiske inspeksjoner i fem tunneler ble utsatt pga. militærøvelsen Trident Juncture, i fire tunneler pga. opp-

gradering, mens inspeksjon i fire tunneler på fylkesveg ble utsatt til 2019. Totalt var det planlagt inspeksjoner i 125 tunneler på riks- og fylkesveg.

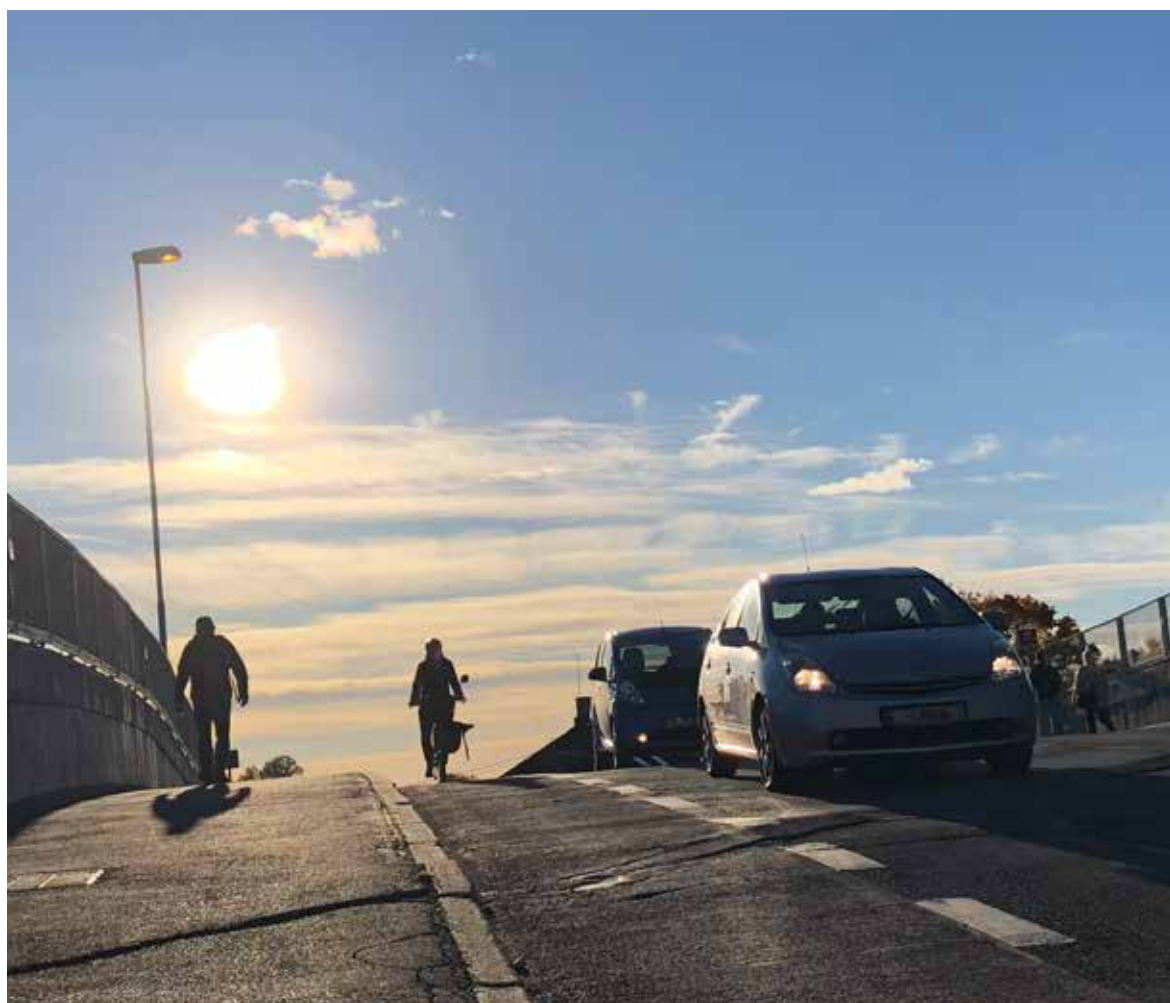
Statens vegvesen vil jobbe for at alle planlagte, periodiske inspeksjoner skal gjennomføres i 2019.

### Veginvesteringer

Statens vegvesen har utarbeidet arbeidsrutiner og innført krav om kostnadsstyring og endringslogg i plan- og utbyggingsfasen i henhold til føringer fra Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen har påbegynt arbeidet med en samlet oversikt over prosjekter over 750 mill. kr som skal ha styringsmål og endringslogg i planfasen. Noen avklaringer omkring ny modell for prosjektstyring gjenstår.

Statens vegvesen åpnet 60,3 km nye riksvegstreknings for trafikk i 2018. Av dette var 6,7 km firefelts veg. Tabellen under gir oversikt over strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr.



**Blandet trafikk.** Foto: Henriette Erken Busterud

Tabell 3.2 Prosjekter med kostnader over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2018

Vegnr./ Strekning	Rute	Fylke	Prosjektbeskrivelse	Prognose for slutt- kostnad (mill. kr)	Antall km
E18 Bommestad– Sky	3	Vestfold	Prosjektet har omfattet bygging av firefelts veg over en lengde på 6,7 km. Utbyggingen har omfattet en bru på 570 meter som delvis går over innsjøen Farris ved Larvik, og to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km, henholdsvis øst og vest for Farris.	4 831	6,7
Rv. 13 Deildo	4c	Hordaland	Prosjektet har omfattet skredsikring og breddeutviding av en om lag 2,6 km lang strekning på rv. 13 i Hordaland.	561	2,7
Rv. 13 Joberget	4c	Hordaland	Prosjektet har omfattet bygging av 4,6 km ny veg, hvorav om lag 2 km er tunnel. Prosjektet sikrer en skredutsatt strekning og eliminerer en flaskehals ved Øvre Vassenden.	572	2,8
Rv. 36 Skyggestein– Skjelbredsstrand	5a	Telemark	Prosjektet har omfattet bygging av 3,6 km trefelts veg med midtrekkverk i ny trasé og nødvendige tilknytninger til dagens vegnett.	662	3,5
Rv. 36 Slåttekås– Årnes	5a	Telemark	Prosjektet har omfattet utbedring av til sammen 7,1 km veg i dagens trasé mellom Slåttekås og Årnes i Telemark, fordelt på delstrekningene Slåttekås – Åros og Åros – Årnes.	305	7,1
E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	6d	Møre og Romsdal	Prosjektet har omfattet skredsikring av to skredutsatte punkt på E136 i Romsdalen i Møre og Romsdal.	217	1,7
E6 Hålogalands- brua	8a	Nordland	Utbyggingen har omfattet bygging av ny bru på om lag 1 500 meter over Rombaken, samt 6,4 km ny veg fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. I tillegg har prosjektet også omfattet skredsikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal – Leirvik, hvorav 1,1 km legges i tunnel.	3 965	5,8
E6 Indre Nordnes– Skardalen	8b	Troms	Prosjektet har omfattet bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet frem til Mandaldalen på østsiden. Prosjektet har også omfattet en bru over Mandalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6.	1 094	7,5
E8 Sørkjosfjellet	8b	Troms	Prosjektet har omfattet bygging av 2,3 km ny veg i dagen og 4,7 km tunnel mellom Langslettkrysset (fv 866 til Skjervøy) og Sørkjosen i Nordreisa kommune. I tillegg inngår utbedring av om lag 2 km veg sørvestover fra Langslettkrysset.	1 032	9,0
E6 Storsandnes– Langnesbukta	8b	Finnmark	Prosjektet har omfattet bygging av 4,8 km ny veg, hvorav 3,4 km legges i tunnel. Tunnelen vil erstatte dagens veg som har dårlig vegstandard og noe randbebyggelse.	580	4,6
<b>Sum</b>				<b>13 819</b>	<b>51,4</b>

En samlet oversikt over alle riksvegstreknings som ble åpnet for trafikk i 2018 finnes i vedlegg 1.

**Tabell 3.3 Endringer i infrastrukturen i 2018**

	Mål 2018	Resultat 2018	Avvik	Mål handlingsprogram 2018–2023	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter ett år (pst.)
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	8	11	3	60	18,3
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	28,8	24,3	-4,5	220	11,0
Antall km nye kollektivfelt	4,0	1,4	-2,5	7	20,0
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	9,9	14,4	4,4	70	20,5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	24,3	24,6	0,3	185	13,3

### Skredsikring

11 skredutsatte punkt ble utbedret i 2018. Målet var åtte skredpunkter. Avviket skyldes bl.a. at prosjektet rv. 13 Joberget i Hordaland åpnet for trafikk 2018, mot opprinnelig forutsatt i 2017. I tillegg er det utbedret et skredpunkt på E39 ved Try i Vest-Agder som et akuttiltak etter skred.

### Gul midtlinje

24,3 km veg ble utbedret slik at vegbredden tilfredsstilte kravet om å etablere gul midtlinje. Målet var 28,8 km og avviket skyldes bl.a. at utbedringen av rv. 9 ved Skomedal i Aust-Agder åpnet for trafikk i 2017, mot opprinnelig forutsatt i 2018.

### Kollektivfelt

Det ble etablert 1,4 km kollektivfelt langs riksvegnettet i 2018. Målet var 4 km, og avviket skyldes at prosjektet rv. 110 Ørebekk – Simo i Østfold er forsinket. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019, mot tidligere forutsatt i 2018.

### Gående og syklende

Målet for 2018 var å tilrettelegge 24,3 km veg for gående og syklende, hvorav 9,9 km i byer og tettsteder. Resultatet ble 24,6 km, hvorav 14,4 km i byer og tettsteder. Avviket for tilrettelegging i byer og tettsteder skyldes i hovedsak at prosjektet E6 Hålogalandsbrua ved Narvik i Nordland åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

### Riksvegferjer

Det var totalt 17 ferjesamband på riksvegferjenettet ved utgangen av 2018.

Tabell 3.4 Ferjetilbudet ved utgangen av 2018 (vintertilbudet)

Veg	Samband	Ferjer (antall/PBE) <sup>1)</sup> (ev. suppl. ferje i parentes)	ÅDT <sup>2)</sup> (PBE)	Frekvens Avganger pr. døgn (antall)	Åpnings- tid hverdager (timer)	Gjen- stående kjøretøy (pst.)
Rv19	Moss–Horten	5/1000 (1/212)	10 231	54	19	13,0
E39	Mortavika–Arsvågen	3/650	7 776	49	24	1,8
E39	Sandvikvåg–Halhjem	3/600	5 220	35	24	0,9
E39	Oppedal–Lavik	3/360 (1/95)	3 173	52	24	0,8
E39	Anda–Lote	2/240	2 194	53	24	0,1
E39	Festøy–Solavågen	2/244	3 261	42	24	0,1
E39	Volda–Folkestad	1/90	1 124	32	18	0,0
E39	Molde–Vestnes	4/504	4 373	45	24	1,5
E39	Halsa–Kanestraum	3/235	2 432	50	24	1,9
Rv. 13/ rv. 55	Vangsnes–Hella–Dragsvik	2/150 (1/45)	1 226	28	20,5	0,2
Rv. 13	Nesvik–Hjelmeland	2/155	1 146	62	21	0,1
Rv. 13	Lauvik–Oanes	1/110	2 699	41	24	1,6
Rv. 5	Fodnes–Mannheller	2/220	3 513	56	24	1,0
E6	Bognes–Skarberget	1/120 (1/50)	800	15	22	2,0
Rv. 827	Drag–Kjøpsvik	1/120	611	9	18	0,3
Rv. 85	Bognes–Lødingen	2/240 (1/100)	1 112	11	19	1,0
Rv. 80	Bodø–Moskenes–Værøy–Røst	2/240 (2/200)	347	2	17	0,5

<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> For sambandene Drag – Kjøpsvik, Bognes – Lødingen og Bodø – Moskenes – Værøy – Røst er trafikk tall for november og desember 2018 estimert ut i fra 2017-tall.

Det var driftsoppstart i nye kontrakter for drift av ferjesambandene E39 Anda – Lote (første kontrakt med krav om helelektrisk ferje), E6 Bognes – Skarberget, og rv. 827 Drag – Kjøpsvik. Videre inngikk Statens vegvesen nye kontrakter for drift av rv. 5 Mannheller – Fodnes, rv. 13/rv. 55 Vangsnes – Hella – Dragsvik, E39 Volda – Folkestad og E39 Solevåg – Festøy. Det har også vært gjennomført utlysninger i perioden. Dette gjelder blant annet for ferjesambandene E39 Molde – Vestnes, E39 Halsa – Kanestraum og rv. 13 Hjelmeland – Nesvik – Skipavik. Sistnevnte ble gjennomført ved bruk av anskaffelsesprosedyren konkurransepreget dialog, og resulterte i at det ble inngått kontrakt i januar 2019 om drift av verdens første hydrogen-elektriske ferje. Hydrogen-ferjen skal settes i drift i løpet av 2021. Gjennom Hydrogenferje-prosjektet får vi en teknisk mulighet for realisering av nullutslipp i ferjesektoren der diesel er hovedkilden til energi i dag. Statens vegvesens beregninger viser at det er mulig å erstatte to tredjedeler av energibehovet i ferjesektoren med elektrisitet. Bruk av hydrogen som energibærer gir mulighet til nullutslipp på den siste tredjedelen. Om det stilles krav til bruk av hydrogen der det ikke er mulig å ha helelektrisk drift gir dette mulighet til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippet i ferjesektoren med 200 000 tonn i året.

I 2018 var det for ferjedriften, totalt på riks- og fylkesveg, rapportert inn 52 hendelser (inklusive arbeidsulykker/personskader) til Sjøfartsdirektoratet. Dette er en liten nedgang siden 2017. Det var 18 personulykker og 32 skipsulykker.

Servicenivået, dvs. antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang, var mer enn 98 pst. på 14 av de 17 sambandene. Sambandet rv. 19 Moss – Horten hadde i 2018 et servicenivå på 87 pst., en forbedring på 0,7 prosentpoeng fra 2017. Årsak til høy andel gjenstående kjøretøy på rv. 19 Moss – Horten er periodevis høyt antall reisende (spesielt i perioden kl. 15 – 17 på hverdager). I løpet av 2018 har det også vært perioder med redusert frekvens på sambandet grunnet arbeid på kai. Sambandet er imidlertid blant dem med høyest frekvens og ventetiden er derfor kort for dem som må stå over en avgang.

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 2018 er blant annet markedsoversikt for det norske ferjemarkedet oppdatert og det er gjort tiltak for å styrke Statens vegvesens kjøp av ferjetjenester. Statens vegvesen har etter oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet oppdatert ferjedriftsstandarden fra NTP 2010 – 2019. Forslag til ny ferjedriftsstandard er oversendt departementet. Formålet med oppdateringen var departementets arbeid med oppdatering av inntektssystemet for fylkeskommunene.

Ferjedriften har i 2018 vært inne i en hektisk periode med mange utlysninger. For å sikre framdrift i arbeidet med nasjonal ferjestrategi og digitalisering er det etablert et virksomhetsutviklingsprosjekt som skal gjennomføres over en to-årsperiode, med oppstart i 2019.

### Transport i by – Oppfølging av bymiljø-/byvekstavtaler

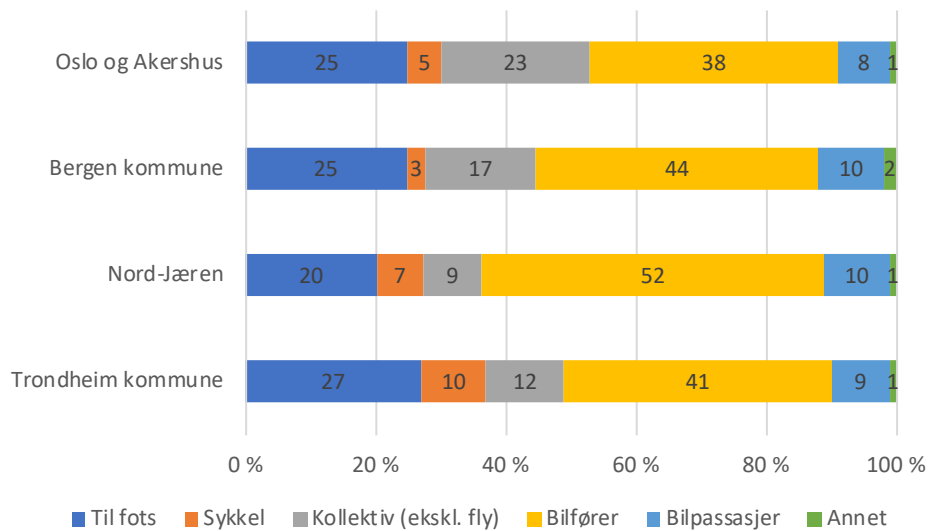
Gjeldende bymiljø-/byvekstavtaler for de fire største byområdene ble inngått i 2016 (Trondheim) og 2017 (de øvrige), og gjelder til 2023. I 2018 startet reforhandlinger av gjeldende bymiljø- og byvekstavtaler til nye byvekstavtaler i de fire største byområdene. De nye avtalene skal bygge på Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og gjelde for hele NTP-perioden.

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 bymiljø-/byvekstavtalene. Statens vegvesen 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. Statens vegvesen har et koordineringsansvar for de statlige etatene som deltar i arbeidet, og er hovedbindeleddet mellom etatene og departementene.

Statens vegvesen har ansvar for å koordinere og følge opp rapportering på et felles indikatorsett for bymiljø- og byvekstavtaler.

Figur 3.1 viser transportmiddelfordelingen i de fire byområdene som hadde bymiljø- og byvekstavtaler i 2018. Dette er foreløpige resultater fra den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen (RVU) 2018. Geografisk inndeling følger avtaleområdet.



**Figur 3.1** Transportmiddelfordelingen i de fire største byområdene (pst.)

Gjennom gjeldende bymiljø-/byvekstavtaler har staten forpliktet seg til å bidra med totalt 26,8 mrd. kr i avtaleperioden, fordelt på følgende poster:

- Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksveg (kap 1320 post 30): 5,8 mrd. kr.
- Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63): 15,7 mrd. kr.
- Belønningsmidler (kap 1330 post 64): 5,3 mrd. kr.

En redegjørelse for bevilgningene over kap. 1320 post 30 og kap. 1330 post 63 og 64 gis under punkt 3.2. Ressursbruk 2018.

Etter inngåelse av bymiljø-/byvekstavtale har Statens vegvesen ansvar for utbetaling og oppfølging av belønningsmidler (kap. 1330 post 64). For 2018 ble det bevilget 170 mill. kr til Trondheim, 100 mill. kr til Nord-Jæren, 200 mill. kr til Bergen og 280 mill. kr til Oslo og Akershus. I vedlegg 4 gis en oversikt over tilgjengelige midler i 2018, forbruk i 2018 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 2018 i de fire byområdene fordelt på investeringstiltak, drift av kollektivtransport og andre tiltak (utredninger, kampanjer, informasjon).

## 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 at ta veksten i persontransporten i storbyområdene med kollektivtransport, sykkel og gåing. En sentral utfordring for å gjøre kollektivtransporten mer konkurransedyktig og attraktiv, er å samordne tilbudsutviklingen 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. God framkommelighet er en forutsetning for å få bussen frem, dette gir både bedre kapasitet og reduserte driftskostnader. Hastighet gir en indikasjon på tilstanden for framkommeligheten. Tallene for 2018 viser en nedgang i hastighet i Oslo, Trondheim og Stavanger, mens man ser en økt hastighet i Bergen, se vedlegg 1. Mulige forklaringer på nedgang kan være opprusting og omlegging av eksisterende traseer og flere reisende, men dette er et sammensatt bilde med flere mulige forklaringsfaktorer.

Regjeringens nye Handlingsplan for kollektivtransport ble lagt frem sommeren 2018. Handlingsplanen bygger på regjeringens mål om framkommelighet og klima. Statens vegvesen har i 2018 fulgt opp handlingsplanen gjennom ferdigstilling av trinn 2 i byutredningene, FoU-prosjekt om prioritering av buss i kryss med eksempler fra Norge og internasjonalt, en videreutvikling av tiltakskatalog.no og FoU-programmet Bedre by. I Bedre by-programmet har man i 2018 sett på internasjonale data om gåing til holdeplass, verdsetting av kvaliteter ved kollektivtransport og opplevelse av trengsel.

## 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. Universell utforming og sammenhengende reisekjeder inngår som del av det tverrfaglige grunnlaget i håndbøker, kvalitets-system og rutiner for planlegging og gjennomføring av prosjekter.

Universell utforming ivaretas i planlegging og bygging av nye vegnett og oppgradering av eksisterende infrastruktur. Ved oppgradering vurderes tiltak på flere ledd i reisekjeden, der blant annet holdeplass, gangatkomst til holdeplass og kryssing av veg sees i sammenheng. Dette gjelder både infrastruktur langs riksveg og i samarbeid med andre aktører om løsninger i byer og tettsteder. For å styrke framkommeligheten for gående og syklende inspiserer Statens vegvesen hvert år deler av gang- og sykkelanleggene langs riksveg, med utbedring av mindre hindringer gjennom tiltak på deler av strekningene.

En vesentlig del av bussholdeplasser og kollektivknutepunkter på riksvegnettet må oppgraderes for å bli universelt utformet. I 2018 ble to kollektivknutepunkter og 33 holdeplasser oppgradert til universell utforming. Tre kollektivknutepunkter i Oslo, Bergen og Lillehammer er utpekt til å tilby assistanse til busspassasjerer med nedsatt funksjonsevne fra 2018, i samsvar med forskrifter. Statens vegvesen har tilsyn med assistanseordningen.

Hensynet til universell utforming stilles som krav ved kjøp av tjenester og ved utforming av nett-baserte selvbetjeningsløsninger. Oppdaterte krav til drift og vedlikehold som gir bedre tilgjengelighet hele året ble innført fra 2013, og fra 2018 gjelder dette for alle kontrakter på riksveger. I 2018 har halvparten av riksvegferjesambandene kravene fra 2015 til universell utforming, og innen 2022 vil samtlige riksvegferjesamband ha slike kontrakter.



Statens vegvesen har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjoner, andre transportetater og offentlige aktører innen fagområdet. Statens vegvesen bidrar til økt kunnskap og kompetanse om universell utforming gjennom ulike FoU- aktiviteter i egen regi og sammen med andre, undervisning ved universitet og høyskoler, temadager i fylkeskommuner og kommuner, interne og eksterne kurs og opplæring. Formidling skjer også gjennom nettverk for universell utforming, formidling av gode eksempler, veiledere og bidrag til veiledere som utarbeides av andre.

**Tabell 3.5 Måltrettede tiltak for universell utforming**

	Mål 2018	Resultat 2018	Avvik	Mål handlingsprogram 2018–2023	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter ett år (pst.)
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	4	2	-2	40	5 pst.
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	27	33	6	370	8,9 pst.

Målet for 2018 var å oppgradere fire knutepunkt og 27 holdeplasser for kollektivtrafikk på riksveg. To knutepunkt ble ferdigstilt i 2018. Avviket skyldes omklassifisering av to gjennomførte oppgraderinger, fra to knutepunkt til fire oppgraderte holdeplasser.

33 holdeplasser er oppgradert til universell utforming i 2018. Noen er framskyndet og andre forsinket, og resultatet er seks flere enn målsettingen på 27.

## Hovedmål Trafikksikkerhet

” Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

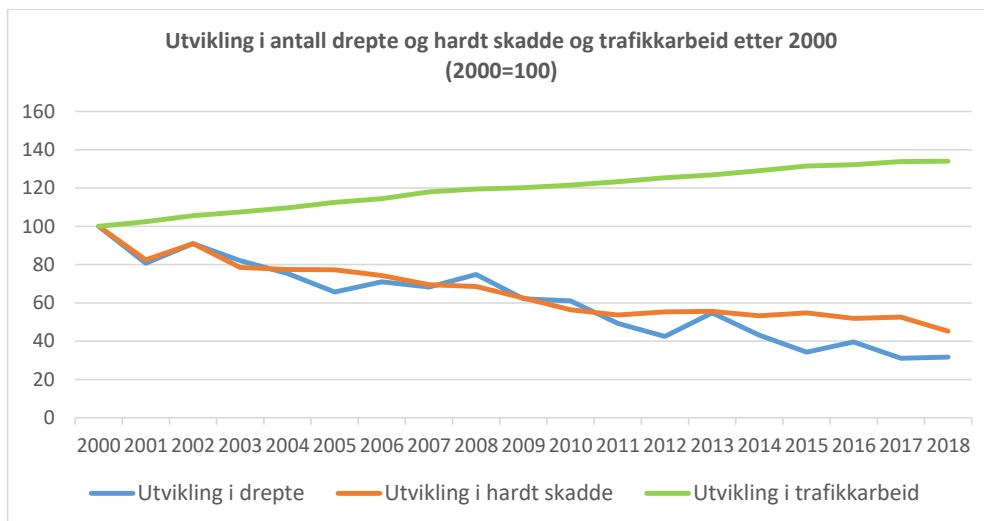


Skoleveg. Foto: Knut Opeide

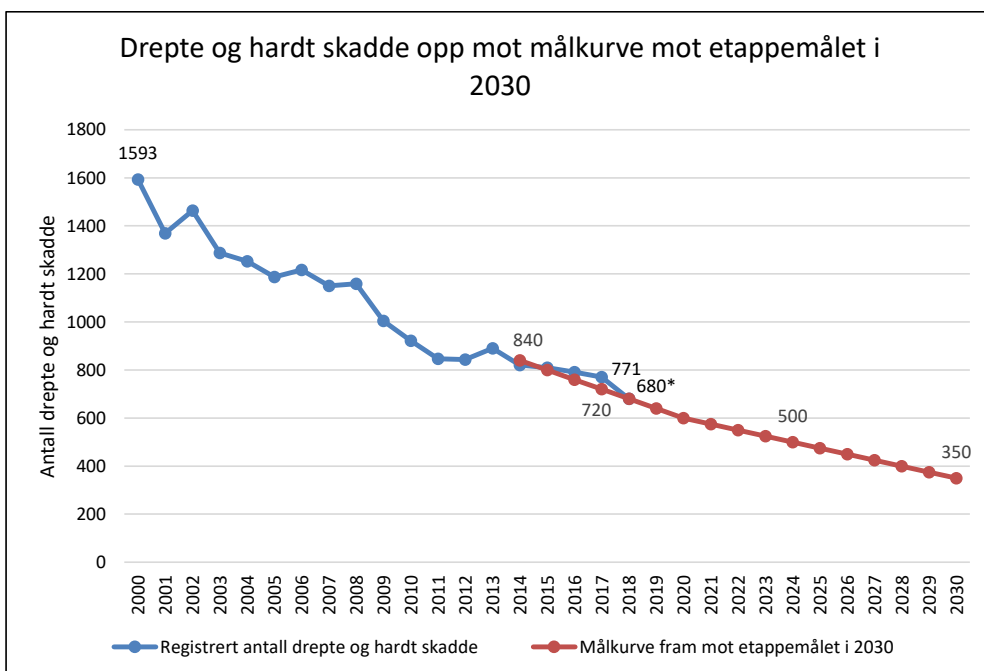
## Ulykkesutviklingen

Foreløpige estimater viser at i underkant av 700 personer ble drept eller hardt skadd i vegtrafikkulykker i 2018. Dette er en reduksjon på i overkant av 10 pst. fra 2017, og en positiv utvikling i retning av etappemålet i Nasjonal transportplan 2018 – 2029 på maksimalt 500 drepte og hardt skadde innen 2024, og maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Det er også i samsvar med målkuven i figur 3.2.

Foreløpige tall viser at 108 personer ble drept i 2018. Dette er to flere enn i 2017.



Figur 3.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og trafikkarbeid etter 2000 (2000=100) (tall for 2018 er foreløpig anslag)



\*Tall for 2018 er foreløpig anslag

Figur 3.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2018 – 2029

### Hovedtrekk i ulykkesbildet i 2018

Omtrent like mange personer mistet livet i trafikken i 2018 som året før. Ser man nærmere på statistikken, er det også kun snakk om små variasjoner for hvordan tallene fordeler seg. Mye av endringene kan skyldes statistiske tilfeldigheter:

- Det er en økning i antall drepte i utforkjøringsulykker, og en svak nedgang i drepte i møteulykker. Tallene er likevel relativt stabile sammenlignet med de siste årene, og utgjør hoveddelen av de drepte.
- Menn dominerer fortsatt statistikken, og nesten 80 pst. av de drepte i 2018 var menn.
- De fleste omkom i personbil. For MC har det vært en svak nedgang i antall drepte.
- Aldersfordelingen er tilnærmet lik årene før. Tallet for drepte i alderen 16 – 24 har gått noe opp fra 2017.
- Det er en positiv reduksjon i antall hardt skadde.

### Statistikk fra ulykkesanalysegruppene (UAG)

I perioden 2005 – 2017 har Statens vegvesen analysert 2 185 dødsulykker med i alt 2 380 drepte. Høy fart medvirket til om lag 40 pst. av disse ulykkene. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i om lag 20 pst. av ulykkene, og 40 pst. av omkomne personer i bil har ikke brukt bilbelte. Forhold ved vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer i 28 pst. av dødsulykkene i perioden, mens feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende til 24 pst. av dødsulykkene.

Ulykkesundersøkerne i Statens vegvesen bistår bl.a. politiet med teknisk kompetanse i forbindelse med dødsulykker. Beredskapsområdene for ulykkesundersøkere ble i 2018 justert og redusert fra 17 til 13. I tillegg ble det gjort en reduksjon av personell knyttet til ordningen. Årsaken var behovet for økt kompetansebygging og -vedlikehold for de som gjennomfører oppgaven, i tillegg til reduksjon i antallet dødsulykker på norske veger. En konsekvens av endringen er at ulykkesundersøkere må påregne lengre utrykningstid ved enkelte ulykker.

### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 ble lagt fram i 2018, og er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, storbykommunene, interesseorganisasjonene og en rekke andre aktører. Hovedformålet med tiltaksplanen er å vise hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden for å sikre at vi er på rett kurs i forhold til etappemålet. Etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 er ambisiøst. Det forutsetter at vi hele tiden er på leting etter nye, effektive tiltak og at vi utnytter mulighetene som den teknologiske utviklingen gir.

Statens vegvesens 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 ansvarlige aktør eller med ansvar sammen med andre aktører.

Tabell 3.6 Målettede tiltak som gir økt trafiksikkerhet

	Mål 2018	Resultat 2018	Avvik	Mål handlingsprogram 2018–2023	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter ett år (pst.)
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (tiltak som gjennomføres)	2,54	3,78	1,24	25	15,1 pst.
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	2,3	7,7	5,4	105	7,3 pst.
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	5,0	8,1	3,1	60	13,5 pst.
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	6,0	164,5	158,5	280	58,8 pst.

### Statens vegvesens bidrag til reduksjon i antall drepte eller hardt skadde

Bidraget til redusert antall drepte og hardt skadde som er oppgitt i tabell 3.6 omfatter kun investeringer. Virkninger av Statens vegvesen sine trafikant- og kjøretøyrettede tiltak kommer i tillegg.

Det positive avviket fra målet for 2018 skyldes i hovedsak at det ble etablert forsterket midtoppmerking på om lag 165 km riksveg, mens målet var 6 km.

### Nye firefelts veger

Målet for 2018 var at 2,3 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk. Resultatet ble 7,7 km. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet E18 Bommestad – Sky i Vestfold åpnet i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

### Midtrekkverk og forsterket midtoppmerking

Målet for 2018 var at det skulle bygges 5 km midtrekkverk på to- og trefelts veger. Resultatet ble 8,1 km. Ved utgangen av 2018 var det i alt om lag 344 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk.

Det ble i 2018 etablert forsterket midtoppmerking på om lag 165 km riksveg, mens målet var om lag 6 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. Studier viser at forsterket midtoppmerking gir svært god trafiksikkerhetsnytte sett i forhold til tiltakets kostnad.

### Trafikant- og kjøretøyvirksomheten

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har Statens vegvesen prioritert i tråd med nasjonale føringer om målrettet innsats for tilsyn og kontroll, slik at enheter med feil og mangler blir kontrollert. I tillegg er det utført et betydelig regelverksarbeid med tilhørende utvikling av dataregistre.

Ved kontroll av tunge kjøretøy har sikring av last, vinterutrustning, kjøre- hviletid og kabotasje vært prioritert. Innenfor tilsynsvirksomheten har fokusområdene vært stikkprøver av periodiske kjøretøykontroller (PKK), ulovlig verksteddrift og gjennomføring av den obligatoriske opplæringen for PKK-kontrollører.



**Utekontroll.** Foto: Knut Opeide

Antall stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll i 2018 var noe lavere sammenlignet med 2017, og resultatet ligger noe under kravet om 0,3 pst. av gjennomførte kontroller. Dette skyldes blant annet at flere av ressursene innen området er benyttet til å føre tilsyn med storskadeverksteder. Det er fattet 55 vedtak om tilbakekalling av godkjenning av verksteder og kontrollorgan. Statens vegvesen begynte å telle antall kjøretøy som ble underlagt en innledende teknisk kontroll i mars 2018. I perioden mars – desember ble det gjennomført om lag 113 000 slike forenklede kontroller.

På trafikantområdet er tilsyn med den obligatoriske føreropplæringen prioritert. Det er fattet 60 vedtak om tilbakekalling av godkjenninger av trafikkskoler og trafikklærere/faglige ledere i 2018, som er høyere enn i 2017. For tilsyn med parkeringsvirksomheter ble målrettet tilsyn prioritert, med særlig vekt på meldinger fra parkeringsklagenemnda. Det ble gjennomført 53 tilsyn med parkering i 2018, og det ble gitt 19 pålegg om retting.

Antall tungtransportkontroller er videreført på et høyt nivå. I tillegg til egen kontrollvirksomhet, utfører Statens vegvesen også kontroller i samarbeid med øvrige kontrolletater, som inkluderer Politiet, Arbeidstilsynet, Tolletaten og Skatteetaten. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet iverksatte Statens vegvesen i 2018 et økt samarbeid mellom kontrolletatene. Arbeidet resulterte i flere samarbeidskontroller i hele landet, med positive tilbakemeldinger fra alle involverte aktører.

Kontroll av vinterutrustning viser at det er færre utenlandske vogntog som ikke tilfredsstillt kravene til å ferdes på norske vinterveger sammenlignet med tidligere år. Antall bruksforbud for vinterdekk har også gått ned, noe som både kan skyldes bedre dekkutrustning, men også at det er naturlig variasjon i tallene ut ifra føreforholdene det enkelte år.

Tabell 3.7 viser antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg og i bedrift. Statens vegvesen er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å gjennomføre et visst antall slike kontroller. Det er for 2018 en økning i antall kontrollerte døgn sammenliknet med 2017, mens andelen mangler og anmeldelser ligger relativt stabilt på omlag 35 pst. og 10 pst. Det er en overoppfyllelse av EØS-avtalens minimumskrav for kontroller på veg. Kontroll av kjøre- og hviletid er et viktig virkemiddel for trafikksikkerheten, samtidig som den bidrar til å avdekke brudd på kabotasjereguleringen.

**Tabell 3.7 Oversikt over antall kjøre- og hviletidskontroller i 2018**

	Mål 2018	Resultat 2018	Avvik
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	120 000	182 444	52 pst.
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	240 000	254 842	6,2 pst.

Bilbeltekontroller ble særlig rettet mot grupper der andelen som bruker bilbelte, er relativt lav. Kontrollene er utført på aktuelle tider og steder. I tillegg gjennomfører Statens vegvesen kampanjen Belte i Buss, se også omtale under overskriften «Trafikksikkerhetskampanjer»

På Trafikant- og kjøretøyområdet videreførte Statens vegvesen i 2018 arbeidet med digitalisering og selvbetjeningsløsninger, noe som har resultert i at flere brukere har mulighet til å gjennomføre flere førerkort- og kjøretøytjenester på nett. Nye løsninger utvikles fortløpende, og selvbetjeningsgraden er økende.

I 2018 trådte regelverk og prøveordning for selvkjørende motorvogn i kraft, og Statens vegvesen har innvilget flere søknader om slik utprøving. Det er videre gjennomført flere forenklinger i godkjenningsregelverket for kjøretøy.

Innenfor trafikantområdet er det i 2018 utredet og gjennomført forenklinger i førerkortkravene, blant annet endringer i krav til kjøring med mobilkran.

Fra og med januar 2018 har Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet overtatt teorieksamen for løyve til taxi, person- og godstransport. Ordningen med å gjennomføre teoriprøver for Luftfartstilsynet ble i 2018 utvidet til også å omfatte småfly- og helikopterprøver.

Helsedirektoratet, Politidirektoratet, Direktoratet for e-helse og Vegdirektoratet etablerte i 2018 et «program for digital førerrettsforvaltning» som en videreføring av prosjektet «Vilkår for førerrett». Programmet skal primært forenkle og forbedre dagens førerkortforvaltning ved å innføre digitale løsninger for kommunikasjon mellom aktørene, automatiserte prosesser og gode digitale støttesystemer for vurdering av om vilkårene for førerrett er oppfylt.

Statens vegvesen startet i 2018 arbeidet med å legge til rette for privatisering av brufølgetjenesten. I forbindelse med utarbeidelse av regler for vakter under sykkelritt, ble Sykkelvaktregisteret for registrering av kompetansebevis for vaktene påbegynt i 2018 etter bestilling fra Samferdselsdepartementet.

NATO-øvelsen Trident Juncture 2018 medførte en økning i ressursbruk for Statens vegvesen bl.a. til å behandle søknader i forbindelse med bruk av forsvarets kjøretøy på vegene.

## Bilbeltebruk

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for 2018 viser at 97,2 pst. av førerne bruker bilbelte i lette kjøretøy innenfor tettbygde strøk, 98,2 pst. utenfor tettbygde strøk og 97,3 pst. på motorveg. For tunge kjøretøy var bruksprosenten i 2018 på 86,9 pst.

Sammenliknet med 2017 er det en positiv utvikling av andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte. For lette kjøretøy holder bilbeltebruken seg stabilt og på samme nivå som i 2017.

## Automatisk trafikkontroll

I 2018 var det 271 punkt-ATK og 28 vegstrekninger med streknings-ATK. Det ble åpnet to nye punkt-ATK på samme lokasjon (en i hver retning) på fv. 561 mellom Ågotnes og Kolltveit i Hordaland. Det ble ikke åpnet nye anlegg med streknings-ATK i 2018.

## Trafikksikkerhetskampanjer

De nasjonale trafikksikkerhetskampanjene «Belte i buss» og «Del veien» ble videreført i 2018. I tillegg ble det lansert en ny kampanje om oppmerksomhet.

Virkemidler som er benyttet er kampanjefilmer, bruk av sosiale medier og påvirkere, innholdsproduksjon på TV og trykk, materiell i buss, stand ved sykkelritt og kampanjeskilt langs veg. Egne beltekontroller i buss har støttet oppunder kommunikasjonstiltakene. Forskning og erfaring tilsier at kombinasjon av flere virkemidler er viktig for å oppnå effekt for en kampanje, og kampanjepulsperiodene ble der hvor det var hensiktsmessig lagt nært i tid med politiets kontrolluker.

Målet med kampanjen «Belte i buss» er å øke passasjerenes kunnskap og bevissthet, slik at flere bruker sikkerhetsbeltet også i buss. Kampanjen er gjennomført i samarbeid med NHO Transport, Norsk transportarbeiderforbund, Yrkestrafikkforbundet, Kollektivtrafikkforeningen og de største ekspressbusselskapene. Unge i alderen 15 – 29 år er de dårligste beltebrukerne, samtidig som de tar mest buss. De er følgelig hovedmålgruppen for kampanjen. Evalueringen i etterkant av kampanjen viser at færre blant de unge opplever det som sosialt akseptert ikke å bruke belte i buss enn tidligere. I kampanjeukene vår og høst ble nærmere 22 000 busspassasjerer kontrollert.

Målgruppen i kampanjen «Del veien» er både syklist og bilister, og hovedtemaet i 2018 var blindsoner. Evalueringen viser at kampanjen virker etter hensikten, og bidrar til signifikante endringer i positiv retning på adferd. På temaene "blikkontakt" og «lik rett til veien» har kampanjen nådd langt, mens det fortsatt kan være mer å hente på temaer som «blindsone» og «ta hensyn».

Oppmerksomhetskampanjen har i 2018 hatt som mål å sette uoppmerksomhet på dagsorden, gjøre uoppmerksomhet anerkjent som en vesentlig fare i trafikken, samt å bidra til kunnskap og forståelse om menneskets evner og begrensninger. I 2019 vil kampanjen gå dypere inn på uoppmerksomhet, kognitiv distraksjon og handlingsalternativer.

Kampanjen «Ungdom og fart» ble avsluttet i 2017. I 2018 har det pågått et evaluerings- og utredningsarbeid for en ny fartskampanje som planlegges lansert i løpet av 2019.

## Hovedmål Miljø

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

### Klimagassutslipp

I følge Statistisk sentralbyrås tall var utslippet av klimagasser fra vegtrafikken 8,8 mill. tonn i 2017. Dette er en reduksjon på 9,6 pst. sammenlignet med 2016. Utslippstall for 2018 vil være tilgjengelig i mai 2019. Hovedårsaken til klimagassreduksjonen i 2017 er økt omsetning av biodrivstoff, økt andel nullutslippskjøretøy og mer drivstoffeffektive biler. Den grønne omleggingen av engangsavgiften i 2013 og elbilpolitikk har vært viktige for at Stortingets mål om at det gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippet fra nye personbiler i 2020 skal være maksimalt 85 gram pr. km ble nådd allerede i 2017 – tre år tidligere enn forventet. I 2018 var det gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippet fra nye personbiler 71 g/km, en reduksjon på 11 g/km fra 2017.

Foreløpige tall viser at omsetningen av biodrivstoff ble redusert fra 659 mill. liter i 2017 til 496 mill. liter i 2018, samtidig som andelen avanserte biodrivstoff økte betraktelig. 196 mill. liter var avansert biodrivstoff, noe som tilsvarer rundt 40 pst. av det solgte biodrivstoffet.

Salget av nullutslippskjøretøy økte i 2018. Elbilene dominerer salget, men det ble også solgt noen få hydrogenbiler. Det selges nå flere rene elbiler enn hybridbiler. Andelen nullutslippsbiler blant nyregistrerte kjøretøy er vesentlig høyere i personbilssegmentet enn blant varebiler. Salget av elbiler økte med 13 prosentpoeng i 2018 sammenlignet med 2017, mens salget av elektriske varebiler økte med 6 prosentpoeng. Se vedlegg 1 for mer informasjon.

Riksvegferjene slapp i 2018 ut 270 000 tonn CO<sub>2</sub>, som er om lag 3 pst. av utslippene fra vegtrafikken. På grunn av oppdateringen av beregningene er ikke tallene for 2018 direkte sammenliknbare med tallene som ble rapportert for 2017.

Det er beregnet at vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2018, vil bidra til at CO<sub>2</sub>-utslippet fra trafikken reduseres med om lag 370 000 tonn over 40 år. Størstedelen av reduksjonen er knyttet til prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland, som er Norges nest lengste hengebru. Strekningen Narvik - Bjerkvik på E6 ble kortet inn med 18 km og Narvik - Bjørnfjell (via E10) ble fire km kortere. Ny E6 erstattet også strekningen Ornes - Rombaksbrua som har lav standard og er utsatt for snøskred og steinsprang. I tillegg ble det lavere utslipp på strekningen E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms på grunn av kortere vegstrekning. Samlet direkte utslipp fra byggefasen (hovedsakelig utslipp fra anleggsmaskiner) for de beregnede store prosjekter som ble åpnet i 2018 ble før oppstart anslått til om lag 3 100 tonn CO<sub>2</sub>. I tillegg medfører prosjektene en økning i utslipp knyttet til drift og vedlikehold på rundt 3 250 tonn CO<sub>2</sub> over 40 år.

For å ha god kunnskap om tiltak og virkemidler som påvirker klimagassutslipp fra transport deltar Statens Vegvesen i flere FoU-prosjekter, deriblant Bio4Fuels, MoZEEs, ELAN, DRIVING og ELECTTRANS. I tillegg jobber vi med oppdaterte LCA-verktøy, «Krav om klimakutt i konkurransegrunnlag» (KraKK), klimapiloter og deltar i Grønn anleggssektor. Vi har regelmessige oppdateringsmøter med Miljødirektoratet, og samarbeider aktivt om oppdrag fra departementene om kunnskapsutvikling rundt klimagassutslipp og drivstoff. Vi startet i 2018 med kontaktmøter med Enova om energibruk, energiberegninger og ladestrategier.



## Lokal luftforurensing og støy

Måleverdiene for NO<sub>2</sub> kvalitetssikres våren 2019 og det er foreløpig usikkert om et målepunkt i Oslo overskrider grenseverdiene for NO<sub>2</sub> (årsmiddel) i 2018. Det er ingen overskridelser for NO<sub>2</sub> i resten av landet. Det ble registrert to overskridelser for døgnmiddelverdien for svevestøv (PM<sub>10</sub>) i 2018 (Hamar og Elverum). 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 kan ha bidratt til å holde nivåene nede. I tillegg har bedre renhold av vegnettet og redusert piggdekkandel bidratt til lavere nivåer av svevestøv. Det er piggdekkgebyrer i fire store byer: Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

Tall over piggdekkandelen i sesongen 2018/19 viser at det er mange byer med en høy andel piggfrie kjøretøyer, se figur 3.4. Den største økningen i piggfriandel var i Skien og Porsgrunn (+4 pst.), Ålesund (+3 pst.), Hamar (+3 pst.) og Tromsø (+3 pst.).



**Figur 3.4 Piggfriandelen sesong 2018/19 (Kilde: SVVs tellinger)**

Prosjektet med å vurdere grenseverdiene for svevestøv pågår og forventes å bli ferdigstilt i 2019. Miljødirektoratet har startet et arbeid med oppdatering av grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften, som Statens vegvesen bidrar til. Statens vegvesen deltar også i det nordiske forsknings samarbeidsprosjektet NORDUST som forsker på produksjon og spredning av vegstøv.

Statens vegvesen har de siste fem årene gjennomført målinger av avgasser fra biler, hovedsakelig EURO 6/VI. Målingene gjøres i laboratorier og delvis i virkelig trafikk. Måleprogrammet ble videreført i 2018. Målet er å få ny kunnskap om utslipp fra kjøretøyer under nordiske forhold og ved ulike kjøreforhold.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy blir overskredet 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 2018 gjennomført

tiltak for 13 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 2018 har Statens vegvesen gjennomført tiltak for 42 personer som før tiltaket var utsatt for støy over 38 dB innendørs. Målene for antall gjennomførte tiltak i 2018 var betydelig høyere (86 boliger med >42dB og 218 personer med >38dB), men nye beregninger viste at behovet for tiltak var lavere enn antatt. I tillegg er flere av støyprosjektene forsinket. Disse forventes å bli gjennomført i 2019.

### Naturmangfold, vannforskriften og fremmede arter

Statens vegvesen gjennomførte i 2018 et forprosjekt om naturnøytral veg med forslag til hvordan vegprosjekter kan planlegges, bygges og driftes med ulik grad av naturnøytralitet. Arbeidet med økologisk kompensasjon, ved å følge pilotprosjekter og videreutvikle metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold, ble gjennomført. Statens vegvesen har gjennomgått den nasjonale pollinatorstrategien og vil gi innspill til tiltaksplanen som Miljødirektoratet skal utarbeide i 2019.

Statens vegvesen bidrar også inn i tverrsektorielt samarbeid om fremmede skadelige arter, truede arter og økologisk grunnkart. Det var kartlagt fremmede arter i henhold til krav i standard for drift og vedlikehold for 44 driftskontraktområder i 2018. 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.

Statens vegvesen deltar i arbeidet med å følge opp vannforskriften på nasjonalt nivå gjennom en direktoratgruppe med underliggende arbeidsgrupper, regionalt gjennom vannregionutvalgene og på lokalt nivå gjennom vannområdeutvalgene. For å håndtere avrenning av forurenset vaskevann i tunneler har etaten satt i gang arbeid med renseløsninger i forbindelse med noen tunnelrehabiliteringer.



Registrering av uønskede arter. Foto: Borghild Nergaard Aarset

## Utvikling i salt- og kjemikaliebruken

Statens vegvesen foretar årlige undersøkelser av saltskader i innsjøer. Avrenning og sprut av salt fra vinterdriften kan gi lagdelte innsjøer med salt bunnvann og skader på vegetasjonen langs vegene. Både vegsalt, metaller og kjemikalier kan gi effekter som endrer artssammensetning og kjemisk kvalitet i innsjøer, grunnvann og jordsmonn. I 2018 ble 23 innsjøer nær veg undersøkt for miljøpåvirkning av salt og metall. 14 av de undersøkte innsjøene er tydelig påvirket av vegsalt. Ni sjøer har trolig saltsjiktning på grunn av salttilførsel, dvs. at det blir liggende et tungt, stabilt lag med relativt høy saltkonsentrasjon nær bunnen av innsjøen, noe som reduserer oksygen i bunnvannet. I fem innsjøer er det høye konsentrasjoner av klorid i hele vannmassen og ingen saltgradient i vannsøylen.

Tall for saltbruk i 2017/2018-sesongen indikerer en økning på om lag 41 pst. fra foregående sesong<sup>1</sup>. Isolert sett kan denne økningen i stor grad forklares med værmessige forhold. På Øst- og Sørlandet var det i sesongen 2017/18 mer snø sammenlignet foregående sesong, mens på Vestlandet var det flere dager med vekslinger rundt null grader. Saltforbruket har økt de siste årene, men med årlige variasjoner. Delvis kan den generelle økningen i saltforbruk forklares ut fra at det i de siste fem årene har vært strengere krav i Statens vegvesens kontrakter for vinterdrift, f.eks. til hvor raskt vegen skal være bar etter snøvær og hvilke arealer som skal være bare. I revidert standard for drift og vedlikehold (R610) ble kravene til vinterdriften skjerpet. Standarden ble innfaset i driftskontraktene fra og med 2013. Høyere krav ble innført ut fra samfunnsøkonomiske beregninger som viste at det var lønnsomt med en høyere vinterstandard som gir bedre framkommelighet og trafikksikkerhet.

Andelen av vegnettet som saltes, har også økt. 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 settes det i verk flere tiltak, bl.a. endres oppgjørsform for salting/strøing i eksisterende driftskontrakter, og det innføres innstramminger på hvilken bruk av salt entreprenørene får godtgjort. I tillegg kommer FoU, samarbeid med andre kompetansemiljøer og målrettede forbedringstiltak som 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.

Det arbeides med å avklare hvordan vi kan få en oversikt over entreprenørens bruk av merkepliktige kjemikalier som kan gi helse og miljøskade. Forskrift om plantevernmidler er innarbeidet i alle driftskontrakter og det tas stikkprøver for å sikre at regelverket overholdes. Glyfosatforbruket har fra 2017 til 2018 gått ned fra ca. 4 500 til ca. 2 700 liter. Mye av reduksjonen kommer trolig på grunn av en tørr sommer. Siden forskriften trådte i kraft i 2016 har forbruket blitt gradvis redusert. Avrenning av miljøgifter fra tunnelvask vil reduseres gjennom tunnelrehabiliteringsprogrammet, hvor det vil bli bygget rensaneanlegg ved en del utvalgte tunneler. Dette håndteres i tråd med forurensningsforskriften.

Statens vegvesen arbeider for å redusere utslipp av mikroplast. Det ble i 2018 utarbeidet en plan for videre oppfølging av dette arbeidet som inkluderer FoU og et samarbeid med Miljødirektoratet.

## Dyrket jord og kulturminner

I 2018 ble det lagt beslag på 30 dekar dyrket jord til transportformål. Dette er 10 dekar mer enn tidligere innmeldt. Avviket skyldes 10 dekar dyrket mark i forbindelse med prosjektet rv. 13 Joberget.

<sup>1</sup> Tall for saltforbruket for 2018/19-sesongen vil være tilgjengelig i august 2019.

Beslaget er i tråd med prosjektets reguleringsplan. I det samme prosjektet gikk fire kulturminner tapt som følge av utbyggingen.

Statens vegvesen har fulgt opp Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Til sammen har seks dispensasjonssaker om tiltak på fredete objekter i Nasjonal verneplan vært behandlet hos Riksantikvaren i 2018. I tillegg har vi vært rådgivere for andre aktører på fire tiltak som berører objekter i Nasjonal verneplan.

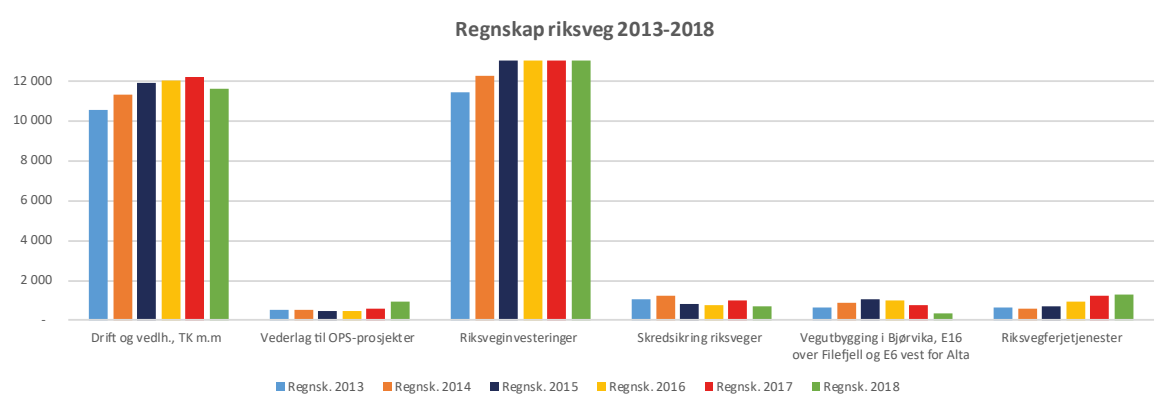
Statens vegvesen har i løpet av 2018 samarbeidet med Riksantikvaren om en fredningsgjennomgang. Formålet er å sikre en bedre forståelse av hva som inngår i og er formålet med fredningen av de enkelte objektene. Dette vil lette og effektivisere framtidig forvaltning.

## 3.2 Ressursbruk 2018

I dette kapitlet presenteres de økonomiske rammene Statens vegvesen hadde til rådighet i 2018 og hvordan midlene er benyttet. Samlet omsetning var på totalt 60,3 mrd. kr. Beløpet omfatter kap. 1320 (ekskl. post 61, 62 og 63), Kap. 1330, eksterne midler til riksveg og midler Statens vegvesen forvaltet knyttet til fylkesveg.

Inkludert avsetning med 510 mill. kr i statlig bidrag til det nye OPS-prosjektet på rv. 3/rv. 25 i Hedmark viser samlet regnskap (ekskl. tilskuddspostene) et forbruk på om lag 29,1 mrd. kr på riksveg. Dette er et mindreforbruk på om lag 650 mill. kr eller 2,2 pst. av disponible midler. Det vises til nærmere forklaring under hver post i dette kapitlet.

Det vises også til Ledelseskomentaren i del 6 Årsregnskapet for nærmere forklaring og vurdering av vesentlige forhold ved etatens årsregnskap.



**Figur 3.5** Oversikt over forbruk riksveg i perioden 2013 – 2018

Tabell 3.8 Oversikt over forbruk på kap. 1320 Statens vegvesen - tiltak på riksvegnettet

Post	Overført fra 2017 (mill. kr)	Tildelt 2018 (mill.kr)	Mer-inntekter (mill. kr)	Til disp. 2018 (mill. kr)	Regnskap 2018 (mill. kr)	Avvik til disp./ regnskap	
						(Mill. kr)	(pst.)
23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	63,544	11 793,544	-2,207	11 854,9	11 598,9	-255,9	-2,2
29 Vederlag til OPS-prosjekter		989,300 <sup>1</sup>		989,3 <sup>1</sup>	959,5 <sup>1</sup>	-29,8 <sup>1</sup>	3,0
30 Riksveginvesteringer	10,443	13 978,000		13 988,4	13 915,9	-72,5	-0,5
31 Skredsikring		638,200		638,2	720,4	82,2	12,9
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	185,223	272,500		457,7	295,0	-162,7	-35,5
35 Vegutbygging i Bjørvika	36,000			36,0	-3,0	-39,0	-108,3
36 E16 over Filefjell	21,711	249,100		270,8	252,6	-18,2	-6,7
37 E6 vest for Alta	44,227	135,000		179,2	87,9	-91,3	-50,9
72 Kjøp av riksvegferjetjenester	127,509	1 227,100		1 354,6	1 296,0	-58,7	-4,3
<b>Sum statlige midler til riksvegformål</b>	<b>488,657</b>	<b>29 282,744</b>	<b>-2,207</b>	<b>29 769,2</b>	<b>29 123,3<sup>1</sup></b>	<b>-645,9<sup>1</sup></b>	<b>-2,2</b>

<sup>1</sup> Inklusiv avsetning med 510 mill. kr i statlig bidrag til det nye OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen-Grundset/ Basthjørnet i Hedmark.

Tabell 3.9 Oversikt over forbruk på kap. 1320 Statens vegvesen - tilskudd

Post	Overført fra 2017 (mill. kr)	Tildelt 2018 (mill.kr)	Til disp. 2018 (mill. kr)	Regnskap 2018 (mill. kr)	Avvik til disp./ regnskap	
					(mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		272,5	272,5	272,5	-	-
62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	376,541	758,7	1 135,2	673,9	-461,4	-40,6
63 Tilskudd til gang- og sykkelveger	170,001	76,4	246,4	99,2	-147,2	-59,7
<b>Sum tilskudd</b>	<b>546,542</b>	<b>1 107,6</b>	<b>1 654,1</b>	<b>1 045,6</b>	<b>-608,5</b>	<b>-36,8</b>

Tabell 3.10 Oversikt over forbruk på kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Post	Overført fra 2017 (mill. kr)	Tildelt 2018 (mill.kr)	Til disp. 2018 (mill. kr)	Regnskap 2018 (mill. kr)	Avvik til disp./ regnskap	
					(mill. kr)	(pst.)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	419,8	785,0	1 204,8	725,4	-479,4	-39,8
64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstmidler		750,0	750,0	750,0	-	-
75 Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene	25,4	516,4	541,8	541,8	-	-
<b>Sum kap. 1330 Særskilte transporttiltak</b>	<b>445,2</b>	<b>2 051,4</b>	<b>2 496,6</b>	<b>2 017,2</b>	<b>-479,4</b>	<b>-19,2</b>

Tabell 3.11 Oversikt over inntekter på kap. 4320 Statens vegvesen (mill. kr)

Post	Tildelt 2018	Regnskap 2018	Merinntekt
01 Salgsinntekter	193,5	217,5	24,0
02 Diverse gebyrer	537,653	522,5	-15,2
03 Refusjoner fra forsikringsselskap	108,6	97,6	-11,0
<b>Totalt kap. 4320</b>	<b>839,753</b>	<b>837,5</b>	<b>-2,2</b>

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

### Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

Post 23	Til disp. 2018	Resultat 2018	Avvik til disp./ resultat	Avvik i pst.
Forvaltning av riks- og fylkesveg	2 789,7	2 931,2	141,5	5,1
Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 470,8	2 316,3	-154,5	-6,3
FoU	110,5	96,5	-14,0	-12,7
Norsk vegmuseum	61,4	60,3	-1,1	-1,8
Drift av riksveger	3 714,9	3 543,9	-171,0	-4,6
Vedlikehold av riksveger	2 707,6	2 650,7	-56,9	-2,1
<b>Sum post 23</b>	<b>11 854,9</b>	<b>11 598,9</b>	<b>-255,9</b>	<b>-2,2</b>

#### Forvaltning av riks- og fylkesveger

Innenfor forvaltning av riks- og fylkesveg er det et merforbruk på om lag 140 mill. kr. Bevilgingen ble i Prop. 17 S (2018 – 2019) redusert med 109 mill. kr vedrørende premiebetaling til Statens pensjonskasse for fylkeskommunene for årene 2017 og 2018. Merforbruket er videre knyttet til utviklingsprosjekter for tilrettelegging for effektivisering, selvbetjeningsløsninger og digitalisering. Videre må merforbruket sees i sammenheng med mindreforbruket innenfor Trafikant- og kjøretøytilsyn.



Sambandet E39 Festøya – Solavågen på Sunnmøre. Foto: Knut Opeide

I post 23.1 Forvaltning av riks- og fylkesveger inngår hele virksomhetsområdet transport som inkluderer viktige tjenester som VTS og NVDB. Det er transportområdet som skal sørge for at veginfrastrukturen tilrettelegges for det digitale samfunnet, jf. regjeringens ambisjon i NTP 2018-2029 om å utnytte teknologi for å skape et bedre transportsystem for fremtiden. Transportområdet er et område i stor utvikling. Nasjonale vegforvaltningsoppgaver som vegtrafikksentralen, NVDB, bompenger, arbeid med Nasjonal transportplan, trafikkisikkerhet og beredskap, samt regelutvikling, regulering og digitalisering av vegtransport i Norge er vesentlig for å lykkes med å implementere det pågående teknologiskiftet innen transportsektoren. Statens vegvesens målsetning er at Norge skal ligge i front slik at dette gir et fortrinn for norsk teknologiindustri og tilknyttet næringsliv.

### **Trafikant- og kjøretøytilsyn**

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn ble det brukt 2 316 mill. kr som er om lag 150 mill. kr mindre enn disponible midler. Mindreforbruket skyldes blant annet bemanningsreduksjon som følge av selvbetjeningsløsninger. Autosysprosjektet fikk et forbruk på 193 mill. kr, noe som er 11 mill. kr mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2017 – 2018).

Videre bidrar tjenestene med selvbetjeningsløsninger til mindreforbruket. Innføringen av selvbetjeningsløsninger på TK-området medfører kostnadsbesparelser for de gebyrbelagte tjenestene sammenlignet med oppmøte på tjenestested.

I tillegg må mindreforbruket innenfor Trafikant- og kjøretøytilsyn sees i sammenheng med merforbruk innen forvaltning av riks- og fylkesveger knyttet til utviklingsprosjekter for tilrettelegging for effektivisering, selvbetjeningsløsninger og digitalisering.

### **Autosysprosjektet**

Statens vegvesens arbeid med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret startet opp igjen høsten 2016. Prosjektets aktiviteter i 2018 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. Det er stor grad av etterspørsel etter IKT-ressurser i markedet, men så langt har prosjektet lyktes å rekruttere nye ressurser.

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.

### **Drift og vedlikehold av riksveger**

Innenfor drift og vedlikehold ble det brukt til sammen om lag 6 200 mill. kr, noe som er om lag 230 mill. kr mindre enn disponible midler.

Mindreforbruket skyldes i stor grad at en mindre andel av kostnadene som kan henføres til inntektene kap. 4320, post 01Salgsinntekter m.m. er belastet drift og vedlikehold enn det som er budsjettert for dette innenfor drift og vedlikehold. Dette gjelder eksempelvis kostnader knyttet til eksterne samarbeidprosjekter hvor belastningen i hovedsak er på post 30, mens budsjettet for denne belastningen i hovedsak er på drift og vedlikehold.

Tunneloppgradering og øvrig tunnelvedlikehold har et mindreforbruk grunnet omfattende prosjektering og forsinket oppstart for flere tunneler på Vestlandet. Videre ble tilbudskonkurransen for rv. 15 Strynefjellet utsatt på grunn av kostnadmessige årsaker. Tunnelene i tunneloppgraderingsprogrammet finansieres både over post 30 og post 23. Tunnelene med forsinket oppstart på Vestlandet har primært finansiering over post 23, mens tunneloppgraderingsprogrammet for øvrige tunneler med finansiering over post 30 har et merforbruk knyttet til forsert fremdrift og kostnadsøkninger.

Bruer og kaier har et mindreforbruk som blant annet skyldes rv. 94 Kvalsundbrua med forsinket oppstart og utsatt utbetaling av sluttoppgjør for Fredrikstadbrua. I tillegg skyldes mindreforbruket begrenset kapasitet for gjennomføring av tiltak.

Dekkelegging, grøfter/kummer/rør og vegutstyr har et samlet merforbruk som følge av blant annet betydelig slitasje på vegdekkene etter vintersesongen 2017/2018, samt slitasjeskader og tekniske feil på vegutstyr som ikke kunne utsettes av hensyn til trafikksikkerhet.

### **Norsk vegmuseum**

Norsk vegmuseum ble etablert i 1992 ved Hunderfossen nord for Lillehammer. Museet har en omfattende virksomhet med utstillinger, museumspark og et tunnelanlegg med utstillinger om bergverksteknikk. Regjeringen vedtok i 2016 å slå sammen Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum. I den forbindelse ble det i 2018 oppført et nytt bygg for kjøretøyutstillinger på tomten til Norsk vegmuseum. Bygget bidrar til å gjøre norsk veg- og kjøretøyhistorie tilgjengelig og samlet på ett sted.

## **Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter**

### **Statlige midler**

Posten har et mindreforbruk på om lag 30 mill. kr eller 2,9 pst. Regnskapet inkluderer 510 mill. kr som er regnskapsført i Samferdselsdepartementet, men der tildelingen ligger hos Statens vegvesen. Dette er knyttet til det nye OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark.

Avviket på 30 mill. kr skyldes i hovedsak at forbruket knyttet til enkelte tilleggsarbeider i kontraktene har vært lavere enn opprinnelig lagt til grunn.

### **Eksterne midler**

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 257 mill. kr. Dette er om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2017 – 2018).



## Post 30 Riksveginvesteringer

Tabell 3.11 Oversikt over forbruk på post 30 fordelt på under- og underunderposter (mill. kr)

Post 30	Til disp. 2018	Resultat 2018	Avvik til disp./ resultat
Store prosjekter	7 347,3	8 101,1	753,8
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	687,1	345,6	-341,5
- Programområdetiltak:	2 350,9	1 660,6	-690,3
- utbedringstiltak	690,0	596,6	-93,4
- tiltak for gående og syklende	670,2	367,5	-302,7
- trafikksikkerhetstiltak	678,8	544,6	-134,2
- miljø- og servicetiltak	247,4	91,2	-156,2
- kollektivtrafikk og universell utforming	64,5	60,7	-3,8
Fornyng av riksveg	1 694,3	2 329,8	635,5
Planlegging og grunnerverv m.m.	1 324,7	971,5	-353,2
Nasjonale turistveger	196,8	152,8	-44,0
Ikke rutefordelte midler	387,3	354,5	-32,8
<b>Sum post 30</b>	<b>13 988,4</b>	<b>13 915,9</b>	<b>-72,5</b>

### Statlige midler

Regnskapet for post 30 viser et mindreforbruk på 73 mill. kr. Det er store variasjoner mellom underpostene, med et relativt stort mindreforbruk innenfor flere av programområdene, samt innenfor underposten bymiljø-/byvekstavtaler.

Mindreforbruket innenfor underposten *bymiljø-/byvekstavtaler* skyldes flere forhold, men der forsinkelser i oppstartfasen for enkelte prosjekter samt lavere behov på grunn av kostnadsreduksjoner for enkelte prosjekter utgjør hovedforklaringene.

Prosjektet med det største bidraget til mindreforbruket er E39 Stavanger – Sandnes, sykkelstamveg Sørmarka – Smeaheia. Prosjektet har et mindreforbruk på om lag 200 mill. kr, som i hovedsak skyldes en mer tidkrevende grunnervervsprosess før anleggsstart enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2017 – 2018).

Innenfor programområdene er mindreforbruket særlig høyt innenfor underpostene *gang- og sykkelveger*, *trafikksikkerhetstiltak* og *miljøtiltak*

Mindreforbruket innenfor *gang- og sykkelveger* 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 plan-avklaringer. Prosjektet har grensesnitt mot byggingen av Bybanen og jernbaneterminalen, og plangrunnlaget knyttet til disse tilgrensende tiltakene har vist seg å ikke være tilstrekkelig. Det pågår reguleringsplanlegging knyttet til de delene av prosjektet som berører disse tiltakene, og anleggsarbeidene på disse delene er derfor utsatt til 2019.
- 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 forsinkelser i arbeidet med konkurransegrunnlaget.
- Gang- og sykkelveg Heimdalsvegen (Miljøpakke Trondheim): Avviket skyldes kostnadsreduksjon.

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.
- E39 Tuft – Flatøy: Avviket skyldes forsinkelser i sluttoppgjøret for prosjektet. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2016.
- E6 Vassmarka – Ronglan. Avviket skyldes at sluttoppgjør og sluttarbeider er utsatt til 2019. I tillegg forventes kostnadsreduksjoner i prosjektet. Prosjektet åpnet for trafikk i 2018.

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 2018 er forutsatt for enkelte prosjekter, bl.a. E39 Svegatjørn – Rådal og rv. 555 Sotrasambandet – forberedende arbeider i Hordaland, E6 Jaktøya – Sentervegen og E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Trøndelag. Prosjektet rv. 36 Skyggestein – Skjelbredstrand i Telemark har merforbruk som følge av kostnadsøkning.

I tillegg er det merforbruk knyttet til forberedende arbeider, herunder grunnerverv, til enkelte kommende prosjekter. For E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus og rv. 4 Roa – Gran grense i Oppland gikk aktiviteten gjennom året ut over vedtatte rammer. Videre arbeid på de to prosjektene ble derfor stanset i påvente av nye bevilgninger.

*Fornyng* har også et merforbruk. Dette skyldes raskere framdrift for enkelte større tunneltiltak enn forutsatt samt kostnadsøkninger for enkelte større tunneltiltak.

*Planlegging* har et mindreforbruk. Dette skyldes både effektivisering og forsinkelser i planleggingen av flere store prosjekter, bl.a. E18 Lysaker – Slependen. I tillegg er det mindreforbruk på grunnerverv. Fordelingen på de enkelte underposter framgår av tabellen over.

### Nasjonale turistveger

I 2018 fikk fem turistvegtiltak sin offisielle åpning med første etappe på Vøringsfossen som det største. Med unntak av ett tiltak ble tiltakene åpnet til sommeren 2018, som forutsatt i St.prp.nr. 1 (2017 – 2018). Tiltakene har fått stor oppmerksomhet internasjonalt og nasjonalt som bidrag til å styrke Norge sitt omdømme og landet som reisemål. Næringsdriften på turistvegpunktene var på plass til turistsesongen 2018, og det er meldt om godt besøk og økt inntjening for næringsdrivende.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 7,2

mrd. kr. Dette er om lag 2,4 mrd. kr høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2017 – 2018). Avviket skyldes i hovedsak forbruk av bompenger som opprinnelig var forutsatt benyttet før 2018. I tillegg kommer rekvirering av bompenger knyttet til prosjekter som er lagt fram for Stortinget etter at Prop. 1 S (2017-2018) ble fremmet.

### **Post 31 Skredsikring**

Posten har et merforbruk på om lag 80 mill. kr. Merforbruket skyldes i hovedsak utbetaling av sluttoppgjør for prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal etter forlik i en tvistesak, forsert framdrift for prosjektet rv. 13 Vik – Vangsnes i Sogn og Fjordane samt økt behov for midler som følge av kostnadsøkning for prosjektet rv. 13 Deildo i Hordaland.

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

Posten har et mindreforbruk på om lag 160 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinkelser i anleggsarbeidene på prosjektet rv. 77 Tjernfjellet i Nordland. I tillegg er det kostnadsreduksjoner på enkelte andre prosjekter.

### **Post 35 Vegutbygging i Bjørvika**

Posten har et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at det i henhold til gjeldende finansieringsplan for E18 Bjørvikaprojektet er bevilget om lag 40 mill. kr for mye.

### **Post 36 E16 over Filefjell**

Posten har et mindreforbruk på om lag 18 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak kostnadsreduksjon for prosjektet E16 Varpe bru – Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane.

### **Post 37 E6 vest for Alta**

Posten har et mindreforbruk på om lag 90 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinkelser i anleggsarbeidene på prosjektet E6 Storsandnes – Langnesbukta i Finnmark. I tillegg ligger det an til kostnadsreduksjoner i prosjektet.

### **Endringer i kostnadsoverslag og framdrift 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. Statens vegvesen forventer spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen vil gi betydelige effekter, og 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 2 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 8 190 mill. kr (7,3 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2018 er kostnadsøkningen på 4 399 mill. kr (12,3 pst.) i forhold til styringsrammen. For prosjekter fortsatt i anleggsfasen er den forventede kostnadsøkningen på 3 791 mill. kr (5,0 pst.).

I forhold til Prop. 1 S (2017–2018) er kostnadsøkningen 1 663 mill. kr (1,4 pst.) etter at prognose for sluttkostnad i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2016 til 2017. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2018 er det en kostnadsreduksjon på 96 mill.

kr (0,2 pst.) i forhold til prognosen for sluttkostnad oppgitt i Prop. 1 S (2017 – 2018). For prosjekter fortsatt i anleggsfasen er den forventede kostnadsøkningen på 1 760 mill. kr (2,2 pst.) i forhold til prognosen for sluttkostnad oppgitt i Prop. 1 S (2017 – 2018).

For flere prosjekter ligger prognosen nær gjeldende kostnadsramme:

- Rv. 110 Simo – Ørebekk i Østfold
- Rv. 36 Skyggestein – Skjelbredstrand i Telemark
- E6 Helgeland nord i Nordland
- E6 Helgeland sør i Nordland

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

### Prosjekter i planfasen

Vedlegg 2 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
- Rv 282 Holmenbrua i Buskerud
- E8 Sørbotn – Laukslett i Troms

Prosjektet rv. 5 Kjøsneshvarden er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsramme for prosjektet. Prosjektet E6 Kvæangsfjellet er tatt ut av oversikten som følge av at prosjektet er overført til Nye Veier AS.

## Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Regnskapet viser et forbruk lik disponible midler for 2018.

### Post 62 Skredsikring på fylkesveg

Regnskapet viser et mindreforbruk på om lag 460 mill. kr. Mindreforbruket skyldes forsinkelser for flere prosjekter i en rekke fylker. Prosjektet fv. 17 Liafjell – Olvikvatn i Nordland har et mindreforbruk på om lag 130 mill. kr, som i hovedsak skyldes at prosjektet har kommet senere i gang enn lagt til grunn i tilskuddsplanen. Prosjektet fv. 33 Byrudberga i Akershus har et mindreforbruk på om lag 50 mill. kr. Dette skyldes funn av alunskifer, noe som krever nærmere avklaringer. I tillegg er det mindreforbruk på en rekke mindre skredsikringstiltak som følge av at anleggsarbeidene er forsinket i forhold til det som er lagt til grunn i tilskuddsplanen.

### Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Regnskapet viser et mindreforbruk på om lag 150 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for flere prosjekter. Avviket skyldes i hovedsak at oppstart av tiltakene skjer senere enn lagt til grunn for innmelding av behov for tilskudd. Som følge av at tildelingen av tilskudd skjer tidlig på våren, vil anskaffelsesprosessen medføre at fysisk anleggsstart først kan skje sent på våren.

Flere tiltak har vist seg vanskelig å fullføre i tilskuddsåret, og krever etterarbeid i etterfølgende år. Dette gir mindreforbruk på flere prosjekter.

Statens vegvesen har gjort flere tiltak for å redusere mindreforbruket på posten, bl. a. knyttet til krav til søknader. Imidlertid vil det viktigste tiltaket for å redusere mindreforbruket være en tilsagnsfullmakt til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret. Slik fullmakt er gitt for 2019, jf. Prop. 1 S (2018 – 2019), men ikke for 2018.

### Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet viser et mindreforbruk på 58,7 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i all hovedsak at forhandlingene med rederiene om rabattkompensasjon fortsatt pågår slik at kompensasjonsstørrelsen ikke er avklart.

## Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

### Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet var 193,5 mill. kr i 2018. Resultatet viser en merinntekt på 24 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 17,7 mill. kr i 2018, og overskuddet er beregnet til å bli 15,7 mill. kr. Etterspørselen ligger på ca. 400 søknader i måneden. Det er fortsatt en trend at under halvparten av de innvilgede søknadene betales, og Statens vegvesen vil vurdere tiltak for å imøtegå dette. I 2018 benyttet Statens vegvesen overskuddet fra personlige kjennemerker til de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene Del veien, Belte i buss, samt Oppmerksomhet.

Tabell 3.12 Oversikt over inntektene på post 01 (mill. kr)

Inntektstyper post 01	2018
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	94
Salg av kjennemerker (skilt)	12
Personlige bilskilt	16
Salg fra Motorvognregisteret/vegdatatabank	22
Følgetransport	12
Kommunikasjon i tunnel (mobil)	9
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, øvrige salgsinntekter, leieinntekter, strøm m.v.)	52
<b>Sum post 01</b>	<b>217</b>

### Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 537,7 mill. kr i 2018. Resultatet viser en mindreinntekt på 15,2 mill. kr.

Inntektene i 2018 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 436 mill. kr, dagprøvekjennemerker med 29 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 34 mill. kr og påskiltingsgebyr med 12 mill. kr.

Volumet for alle tjenestene er på omtrent samme nivå som for 2017, med unntak av foto på førerkort med en volumnedgang på om lag 20 pst. Nedgangen skyldes større gjenbruk av førerkortbilde som følge av hyppige fornyelser samt bestilling av duplikat på nett.

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskap

Inntektskravet var 108,6 mill. kr i 2018. Resultatet viser en mindreinntekt på 11 mill. kr. Det er en inntektsreduksjon med 21,6 mill. kr sammenlignet med 2017.

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.

### Fullmakter og forskuttering

Etaten har i 2018 gjennomført en gjennomgang av prosessen for oppfølging av de økonomiske fullmaktene for å redusere risikoen for at fullmaktene blir overskredet. Det ble opprettet systemstøtte som gir en bedre oversikt over inngåtte kontrakter, prognoser og forpliktelser for kontrakter som går utover budsjettåret. Tettere oppfølging har medført stadig bedre rutiner for innmelding av kontrakter i fullmaktsoversikten. Det er fremdeles behov for tett oppfølging av fullmaktene og arbeidet med å forbedre rutiner vil fortsette også i 2019.

#### Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	2 000
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	0
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	800
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</b>	<b>1 200</b>

I 2018 ble det ikke inngått noen nye avtaler om forskuttering, mens om lag 800 mill. kr ble refundert. Dette innebærer at Statens vegvesen holder seg innenfor fullmakten for 2018 på 3 500 mill. kr.

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

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	2 700
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	2 500
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	2 200
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</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 holder seg innenfor sin fullmakt.

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

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	7 230*
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	2 570
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	2 550
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</b>	<b>7 250</b>

\*avviker noe fra 2017 pga. avdekkede kontrakter som ikke tidligere var registrert

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2018 var 7 200 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 800 mill. kr. Statens vegvesen er innenfor fullmakten for årlig forfall, men går ut over rammen på fullmakt for gamle og nye forpliktelser med 50 mill. kr.

Gjennom hele 2018 har Statens vegvesen jobbet med å få en komplett liste over alle drift- og vedlikeholdskontrakter som går ut over budsjettåret. Det ble opprettet et nytt system for innmelding og oppfølging av forpliktelsene. I denne prosessen ble det avdekket noen kontrakter mot slutten av året, som ikke tidligere var registrert og som gjorde at Statens vegvesens forpliktelser var 0,69 pst. høyere enn fullmakten tilsa. Dette er ikke tilfredsstillende, og den forbedrede prosessen forventes å forhindre tilsvarende i 2019.

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

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	9 100
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	1 575
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	1 296
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</b>	<b>9 379</b>

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2018 var 10,7 mrd. Kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1,6 mrd. kr. Statens vegvesen holdt seg innenfor denne fullmakten i 2018.

## Salg og bortfeste av fast eiendom - romertallsvedtak X

Statens vegvesen har ikke gjennomført salg eller bortfeste av enkelteiendom til en verdi over 50 mill. kr.

## Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret

Statens vegvesen har på flere områder behov for å inngå avtaler som pådrar staten forpliktelser for framtidige budsjettår. Tabellen viser verdien av inngåtte leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret i tilknytning til fullmakten.

Mill. 2018-kr

	Verdi 2018	Restverdi utover 2018
Avtaler om kjøp av tjenester	593	789
Leieavtaler	599	3 908

### Kap. 4322, post 90, og kap. 5624, post 80 – Svinesundsforbindelsen

Mill. 2018-kr

Kap./Post	Til disp. 2018	Resultat 2018	Avvik til disp./ resultat
Kap. 4322, post 90 avdrag på lån	90 000 000	85 000 000	5 000 000
Kap. 5624, post 80 renter	3 000 000	2 978 565	21 435

På kap. 4322, post 90 avdrag på lån er det innbetalt 5 mill. kr mindre enn budsjettert etter vurdering fra Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet må ha tilstrekkelig med midler tilgjengelig for å drifte selskapet og å overføre til Sverige Sveriges andel av overskuddet av bompengeneinntektene. Det medførte i 2018 at de nedbetalte lånet med 5 mill. kr mindre enn budsjettert.

På kap. 5624, post 80 renter har ingen større avvik.

## Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

### Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Gjennom bymiljøavtalene med Trondheim/Sør-Trøndelag og Oslo/Akershus samt byvekstavtalene med Bergen/Hordaland og Nord-Jæren/Rogaland har staten forpliktet seg til å bidra med 50 pst. av kostnadene for følgende viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter:

- Fornebubanen i Oslo og Akershus
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- Metrobuss i Trondheim
- Bussveien på Nord-Jæren

I 2018 ble det bevilget totalt 785 mill. kr til post 63. Før 2018 var det totalt bevilget 420, slik mill. kr, slik at samlet disponibel ramme til Fornebubanen, Metrobussen, Bussveien og Bybanen var 1 205 mill. kr i 2018.

Regnskapet viser et mindreforbruk på om lag 480 mill. kr. Mindreforbruket skyldes forsinkelser for flere av kollektivprosjektene.

Fornebubanen i Oslo og Akershus er forsinket i påvente av prosessen med ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2). Prosjektet har et mindreforbruk på 58 mill. kr. Det legges foreløpig opp til anleggsstart i 2020.

Metrobuss i Trondheim er forsinket bl.a. som følge av konkurs hos utførende entreprenør samt forsinkelser i prosessen med utlysning av flere delprosjekter. Prosjektet har et mindreforbruk på 177 mill. kr.



Bussveien på Nord-Jæren er forsinket som følge av en samlet gjennomgang av kostnader. Prosjektet har et mindreforbruk på 245 mill. Tidspunkt for anleggsstart for aktuelle delprosjekter er foreløpig utsatt med 1 – 2 år.

Mill. kr

Kap. 1330, post 63	Overført fra 2017	Bevilgning 2018	Totalt til disp. 2018	Regnskap 2018	Avvik
Fornebubanen	152,8	0	152,8	95,2	-57,6
MetroBussen Trondheim	132	185	317	140,2	-176,8
Bybanen til Fyllingsdalen	50	300	350	350	0
Bussveien på Nord-Jæren	85	300	385	140	-245
<b>Sum</b>	<b>419,8</b>	<b>785</b>	<b>1 204,8</b>	<b>725,4</b>	<b>-479,4</b>

### Post 64 Belønningmidler til bymiljøavtaler og byvekstmidler

	Til disp. 2018	Regnskap 2018	Avvik
Kap. 1330, post 64	750	750	0

Regnskapet viser at midlene ble benyttet som forutsatt. For nærmere omtale av hvordan de enkelte byområdenes årlige tilskudd fra staten over post 64 er benyttet i 2018, vises det til vedlegg 4.

### Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

	Til disp. 2018	Regnskap 2018	Avvik
Kap. 1330, post 75	541,8	541,8	0

Regnskapet viser et forbruk lik disponible midler for 2018. Det ble bevilget 516,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen i 2018. I tråd med Prop. 13 S (2017 – 2018) ble tilskuddsmidlene til prosjektene rv. 13 Hardangerbrua og Vossapakken i Hordaland overført til 2018, til sammen 25,4 mill. kr. De lokalpolitiske prosessene knyttet til disse to prosjektene er nå avsluttet, og tilskuddsmidlene er utbetalt. Videre er innkrevingen knyttet til prosjektet rv. 36 Slåttekås – Årnes startet, og den første utbetalingen til prosjektet var derfor i 2018. I tidligere prognoser var det lagt til grunn utbetaling først i 2019. Samlet tilskuddsbehov i 2018 er etter dette på 408,5 mill. kr. Overskytende midler på 133,3 mill. kr ble etter avtale med Samferdselsdepartementet utbetalt som ekstraordinært tilskudd til de prosjektene som fikk tilskudd i 2018.

### 3.3 Effektivisering og digitalisering

Statens vegvesen har i 2018 jobbet godt og målrettet med å effektivisere organisasjon og prosesser, både gjennom rene organisasjonsendringer, ved digitalisering og forenkling av prosesser og ved sterkere styring og oppfølging av produksjonen, ressursbruk og realiseringen av gevinster.

Totalt er interne kostnader i Statens vegvesen redusert med 460 mill. kr, fra 12,26 mrd. kr i 2017 til 11,80 mrd. kr i 2018<sup>2</sup>. Nivået på interne kostnader vil i tillegg til omfanget av effektiviseringstiltak også være påvirket av etatens aktivitetsnivå.

#### Effektivisering

I tråd med Meld. St. 33 (2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029 ble arbeidet med effektiviseringsprogrammet videreført i 2018 med sikte på å redusere kostnader og frigjøre ressurser til å utvikle vegnettet. I 2018 var det lagt opp til en ytterligere innsparing på om lag 140 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2017 – 2018).

Reformen for avbyråkratisering og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2018. Denne innhenting ble i 2018 satt til 0,7 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. For Statens vegvesen var denne produktivetsgevinsten i 2018 satt til 80,4 mill. kr på kap. 1320, post 23 og 3,0 mill. kr på kap. 4320, post 02.

#### Entreprenørkostnader

Innen vegområdet er det gjort flere grep som skal bidra til bedre kostnadskontroll og ressursbruk:

- For å styrke styringen av etatens planarbeid er det utviklet rutiner og verktøy for utarbeidelse av planleggingsprogrammer. Innenfor planlegging er det et mål å redusere gjennomsnittlig tidsbruk og kostnader pr. reguleringsplan. I tillegg skal vurdering av omfang, innhold og ressursbruk på reguleringsplaner bidra til effektivisering. Dette har medført reduksjoner både på interne kostnader og entreprenørkostnader.
- For å sikre effektiv gjennomføring av prosjekter i alle faser har etaten revidert kravene for styring av vegprosjekter. Dette vil gi kostnadsreduksjoner og tidsbesparelser for mange prosjekter, som følge av bedre styring og bedre overgang mellom planfasene og mellom planleggings- og gjennomføringsfasen. Prosjekter med kostnadsøkninger følges tett opp, både for å unngå ytterligere kostnadsøkninger og for å avdekke potensial for kostnadsreduksjoner.
- Utprøving av totalentreprenør på utvalgte prosjekter og bevisst bruk av ulike kontraktstyper på utbyggingsprosjekter, er viktige 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.

#### Interne kostnader

Størstedelen av reduksjonen i interne kostnader kommer som følger av styring av bemanningen. I 2018 ble bemanningen redusert med 211 ansatte.

<sup>2</sup> Angitt i 2019-kroner

Av andre tiltak som har bidratt til at Statens vegvesen klarte målene for effektivisering i 2018 vil vi trekke frem noen eksempler:

- I 2018 ble 54,1 pst. av tjenestehandlingene innen utvalgte trafikant- og kjøretøytjenester utført ved bruk av selvbetjeningsløsninger. Dette medfører en besparelse på om lag 29 000 timer, tilsvarende rundt 15 mill. kroner.
- Reforhandling av eksisterende avtaler og inngåelse av nye rammeavtaler innen støttefunksjoner, blant annet innen IKT og posttjenester har gitt besparelser på om lag 24 mill. kroner.
- Ny HR-organisering er implementert i etaten, og dette er en viktig forutsetning for å ta ut effektivisering på HR-siden. Gevinsten i 2018 er beregnet til 15 årsverk, tilsvarende 12 mill. kr.
- Omlegging av kjøretøyadministrasjonen legger til rette for store gevinster. Årets gevinst i etaten i forhold til kostnadene i 2016 er beregnet til 52 mill. kr. Gevinsten kommer først og fremst fra redusert antall kjøretøy i etaten, men også fra enklere standard på kjøretøy og dermed redusert innkjøpskostnad. Kostnadsreduksjonen er på om lag 110 000 kr pr. bil og 100 000 kr pr. motorsykkel.
- Bruk av droner, blant annet ved geologiske befaringer og inspeksjoner av bruer hvor man tidligere benyttet helikopter eller lifter, har gitt store besparelser både med tanke på tid og kostnader.
- Reisekostnadene har blitt redusert bl.a. gjennom bedre avtaler og utvidet bruk av Skype-møter.

## Digitalisering

Digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester (digitalt førstevalg) er et sentralt virkemiddel i arbeidet med bedre effektivitet og produktivitet i Statens vegvesen, samtidig som det sikrer bedre kvalitet og større grad av likebehandling for brukerne.

Tjenestetilbudet skal utvikles med brukeren i sentrum for å sikre nyttige og ressursbesparende løsninger som faktisk blir benyttet av de tiltenkte brukergruppene, både internt og eksternt.

Statens vegvesen skal både bruke og bidra til offentlige fellesløsninger, hvor automatisert innsamling og tilgjengeliggjøring av data blir viktig for å redusere belastningen for brukeren.

Pr. januar 2019 tilbyr Statens vegvesen følgende digitale tjenester:

- **Trafikk:** Trafikkmeldinger i kart, Trafikkmeldinger i liste (lag egen rapport), Reisetider (reisetider.no), Webkamera i kart, Parkeringsregisteret
- **Førerkort og føreropplæring:** Bestill nytt førerkort, Bestill time til oppkjøring, Bevis for rett til øvelseskjøring, Finn godkjent trafikkskole, Meld tap av førerkort, Påmelding informasjonsmøte om øvelseskjøring, Påmelding kurs 65 pluss, Sjekk førerkort, Søknad om førerkort og se status søknad (innlogging Din side)
- **Kjøretøy:** Kjøretøyopplysninger, Sjekk frist for EU-kontroll, Tilhengerkalkulator, Oversikt over egne kjøretøy (innlogging Din side), Salgsmelding og omregistrering, Meld tap av vognkort, Last ned midlertidig vognkort, Finn godkjent verksted, Nybilvelger, Oppslag i transportørregister, 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 byggegrensener, Søknad om dispensasjon for spesialtransport (via VegSak), Vegkart
- **Annet:** Innsyn i personopplysninger

Bruken av våre digitale selvbetjeningsløsninger økte videre i 2018. 80 pst. leverer nå salgsmelding digitalt, 63 pst. fullfører omregistreringen på nett, mens 50 pst. melder tap av vognkort på nett. Kjøretøyopplysninger har 37,8 mill. sidevisninger og Sjekke frist for EU-kontroll har 3,1 mill. sidevisninger, mens Trafikkmeldinger i liste har 6,4 mill. sidevisninger og Trafikkmeldinger i kart har 3 mill. visninger.

Statens vegvesen er kommet langt i omlegging til selvbetjening for brukerne av trafikant- og kjøretøytjenester, og har i dag selvbetjente løsninger for de fleste transaksjonstunge prosesser. Det planlegges fortsatt med etablering av ytterligere løsninger, og på sikt skal alle tjenester som ikke krever fysisk oppmøte digitaliseres.

I 2018 er det arbeidet med å legge til rette for differensierte gebyrer. Dette ble innført fra 1. januar 2019, og innebærer at brukerne får lavere gebyr dersom de benytter seg av selvbetjente løsninger i stedet for å utføre tjenesten på trafikkstasjon.

Det er utviklet indikatorer som gir uttrykk for utvikling i selvbetjeningsgrad og produktivitet på utvalgte tjenesteområder. Indikatoren for selvbetjeningsgrad gir uttrykk for antall tjenestehandlinger utført på selvbetjening totalt sett opp mot antall tjenestehandlinger totalt<sup>3</sup>.

**Tabell 3.13 Indikator for selvbetjeningsgrad**

	2016	2017	2018
Selvbetjeningsgrad (pst.)	33	47,2	54,1

**Tabell 3.14 Produktivetsindikator**

	2016	2017	2018
Antall timer til tjenestehandling på teoriprøver, praktiske førerprøver, vognkort, førerkort og hallkontroll	1 027 378	981 980	936 460
Antall handlinger	2 635 011	2 280 672	2 000 276
Timer pr. handling	0,39	0,43	0,47

Innføring av selvbetjeningsløsninger gjør at manuell produksjon går merkbart ned på enkle oppgaver med kort behandlingstid. De gjenstående oppgavene er mer komplekse og som vi ser av indikatoren medfører dette at timebruken pr. handling øker.

## Gevinstrealisering

I løpet av 2018 har etatens arbeid med å sikre realisering av gevinster fra gjennomførte tiltak blitt betydelig bedret som følge av strukturert arbeid med støtte og kvalitetssikring i utarbeidelsen av styringsdokumenter og gevinstrealiseringsplaner, samt sterkere oppfølging av at gevinster faktisk realiseres.

Samlet har etaten redusert sine interne kostnader med 460 mill. kroner fra 2017 til 2018.

Gevinster tas ut både i form av redusert ressursbruk på eksisterende oppgaver og ved at nye oppdrag løses uten økt ressursbruk. Ressurser prioriteres til utvikling av vegområdet.

Styring av bemanning og tjenestekjøp er metoden Statens vegvesen benytter for å sikre at gevinster faktisk blir realisert.

<sup>3</sup> Følgende tjenester er inkludert i beregningen: Ditt førerkort (med blant annet søknad om førerkort/kompetansebevis), timebestilling praktisk førerprøve, Autoreg, tap av vognkort og eierskifte på nett.

## 3.4 Bemanning og tjenestekjøp

Statens vegvesen har fortsatt styringen av bemanning i 2018 for å redusere interne kostnader og tilpasse etaten til endret oppgaveportefølje. Ved utgangen av året hadde Statens vegvesen 7 085 ansatte i 6 806 hele stillinger. Av disse var 39 pst. kvinner. Bemanningen ble i 2018 redusert med 213 hele stillinger, tilsvarende 3 pst.

Tabell 3.15 Utvikling i bemanning i årene 2016 – 2018

	2016	2017	2018	Endring 2017–2018 (antall)	Endring 2017-2018 (pst.)
Antall ansatte	7 575	7 296	7 085	-211	-2,9 pst.
Bemanning, hele stillinger	7 281	7 019	6 806	-213	-3 pst.

Etaten arbeider for å prioritere ressurser til kjerneprosesser og til vegområdet. I 2018 hadde veg- og vegtrafikkforvalterområdet en lavere nedgang i bemanning enn etaten for øvrig. Bemanning knyttet til vedlikehold og eierskap til infrastruktur og grunn ble styrket, mens bemanning til planlegging, utbygging og drift gikk ned.

Statens vegvesen har benyttet ansatte som ressurser i Autosysprosjektet og Brukerfinansiering i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet. Ved utløpet av 2018 utgjorde disse 34,9 hele stillinger.

Gjennomsnittsalder på alle ansatte i Statens vegvesen er 47,9 år. Gjennomsnittsalder på de 359 som ble ansatt i fast stilling i 2018, er 36,8 år.

Avganger til pensjon utgjorde 32 pst. av avgangsårsakene mot 37 pst. foregående år. Gjennomsnittsalder på ansatte som gikk av med alderspensjon, er 68,1 år.

I 2018 kjøpte Statens vegvesen tjenester for 3 566 mill. kr. Tallet inkluderer anskaffelser til riksveger og Statens vegvesens bruk av konsulent tjenester ved forvaltningen av fylkesveger. I underkant av 80 pst. av tjenestekjøpene gikk til vegformål.



Ansatte i Statens vegvesen. Foto: Knut Opeide

Som et ledd i omstillingen Statens vegvesen står overfor, ble det i 2018 besluttet i større grad å kjøpe tjenester i stedet for å ansette nye medarbeidere. I tillegg ble det kjøpt tjenester i forbindelse med utvikling av digitale løsninger og ITS. Dette førte til at det var en marginal nedgang i kjøp av tjenester knyttet til riksveg i 2018. Økningen i kjøp av tjenester knyttet til fylkeskommunene må ses i sammenheng med økt omsetning på fylkesveg i 2018.

**Tabell 3.16 Kjøp av tjenester**

	2016	2017	2018
Kjøp av tjenester som dekkes av fylkeskommunene *	637	624	671
Kjøp av tjenester knyttet til riksveg	3 183	2 911	2 895
Sum kjøp av tjenester**	3 820	3 535	3 566

Mill. 2018-kr

\* 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

\*\* Indeks for byggteknisk konsulentvirksomhet fra SSB er benyttet

## Lærlinger i Statens vegvesen

Ved utgangen av 2018 hadde Statens vegvesen ni lærlingekontrakter. Dette er en økning fra 2017 hvor etaten ved utgangen av året hadde tre lærlingekontrakter. Av disse er seks innen kontor- og administrasjonsfaget, én i byggdrifter-faget og én i IKT-servicefag. Én lærling startet i 2017 i IKT-Servicefag.

I alle kontrakter til en verdi over 1,1 mill. kr og varighet på minimum tre måneder, stiller Statens vegvesen krav om at entreprenør må være tilknyttet en lærlingordning, og at lærlinger skal delta i utførelsen av kontraktarbeidet. For å stimulere til inntak og bruk av lærlinger, gir Statens vegvesen i tillegg en kompensasjon på 50 kroner pr. time for lærlinger i kontrakten (på inntil 7 pst. av totalt antall timeverk på kontrakten). I perioden 2018 ble det registrert arbeidstimer utført av lærlinger på etatens kontrakter tilsvarende 265 årsverk.

## Utvikling i geografisk fordeling av statlige arbeidsplasser

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Ved utgangen av 2018 var 83 pst. av arbeidsplassene lokalisert utenfor Oslo. I 2018 ble 82 pst. av nyansettelsene lokalisert utenfor Oslo.

**Tabell 3.17 Andel ansatte i Statens vegvesen utenfor Oslo (pst.)**

Driftsenhet	2016	2017	2018
Region øst	66	66	66
Region sør	100	100	100
Region vest	100	100	100
Region midt	100	100	100
Region nord	100	100	100
Vegdirektoratet	46	47	47
Ansatte utenfor Oslo	83	83	83

Landsdekkende fellesfunksjoner som dokumentasjonssentrene, lønn og regnskap er organisatorisk lagt under Vegdirektoratet, og i hovedsak plassert utenfor Oslo. Også IKT er lagt under Vegdirektoratet, og over halvparten av deres ansatte har arbeidssted utenfor Oslo.

## Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Samferdselsdepartementet har utviklet indikatorer for å måle 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 tallgrunnlaget for indikatorene.

Innføring av forenklet premiebetaling til Statens pensjonskasse fra 2017 påvirker flere av indikatorene, og gjør at indikatorverdiene fra 2017 ikke blir direkte sammenlignbare med verdier for tidligere år.

I henhold til retningslinjer benyttes nominelle tall i alle KPI-beregningene.

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

	2015	2016	2017	2018
Antall årsverk	7 313	7 281	7 019	6 806
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	4 719	4 854	5 539	5 489
Sum totale utgifter (mill. kr)	48 506	50 590	52 195	52 909
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 106	2 059	2 120	2 088

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

	2015	2016	2017	2018
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/ Antall årsverk) (1000-kr)	645	667	789	806
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/ Antall årsverk) (1000-kr)	6 633	6 948	7 436	7 774
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/ Sum totale utgifter)*	9,8 pst.	9,6 pst.	10,6 pst.	10,4 pst.
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	4,3 pst.	4,1 pst.	4,1 pst.	3,9 pst.
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000-kr)	288	283	302	307

\* Verdi på KPI3 «Lønnsutgiftandel» avviker noe fra verdi på «Lønnsandel» i tabell 2.2. Nøkkeltall. Dette skyldes at indikatorenes nevner er ulik. Nevner i KPI3 «Lønnsutgiftandel» er «Sum totale utgifter» som er definert som brutto utgifter i kontoklasse 4 til 7 i statsregnskapet (dvs. varekostnad, lønn og andre driftskostnader). Nevner i «Lønnsandel» «omsetning» som inkluderer utgifter i alle kontoklasser (1 – 8)

Årsverksutgift (KPI1) økte med 2,2 pst. fra 2017 til 2018. Økningen skyldes blant annet helårsvirkning av lønnsoppgjøret i 2017. I tillegg ble deler av etterbetaling knyttet til lokalt lønnsoppgjør i 2017 først utbetalt i 2018. Bemanningen ble redusert med over 200 hele stillinger i 2018, og dette førte til at de samlede lønnsutgiftene i Statens vegvesen viste en nedgang fra 2017 til 2018.

Totalutgift pr. årsverk (KPI2) viser en positiv utvikling fra 2017 til 2018. Dette skyldes at bemanningen ble redusert, mens totalutgiftene (omsetningen) økte.

Lønnsutgiftandelen (KPI3) og Andel administrative utgifter (KPI4) viste en nedgang fra 2017.

Statens vegvesen har som mål å redusere administrative utgifter pr. årsverk. De største utgiftsområdene i administrative kostnader er eiendomskostnader og IKT-relaterte kostnader. De samlede administrative kostnadene ble redusert i 2018, men det ble ikke en nedgang i administrative utgifter pr. årsverk. Årsaken var at reduksjonen i antall årsverk skjedde raskere enn det etaten klarte å redusere administrative utgifter. Dette gjelder særlig eiendom som utgjør den største kostnaden. Statens vegvesen vil i den kommende omstillingsperioden følge opp utviklingen i administrative kostnader.

### 3.5 Forskning og utvikling

Det er brukt 131 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling i 2018, inkludert finansiering av PhD-studenter. Staten har i tillegg bidratt med en egeninnsats innen FoU på i underkant av 50 mill. kr over lønnsbudsjettet. Om lag 35 mill. kr av budsjettet er knyttet til de store forskningsprogrammene (FoU-program, se tabell under).

Nærmere 7,5 pst. av FoU-budsjettet i 2018 ble brukt til internasjonalt forskningssamarbeid innen tema som for eksempel automatisering, nye materialer, luftutslipp og biodiversitet. Staten leder EU-prosjektet Nordic Way 2 og deltar også i flere andre EU prosjekter.

Ferjefri E39 bidratt med 30 mill. kr til 50 PhD-studier, dels samfinansiert med offentlige og private virksomheter. Denne forskningen har relevans for hele vegsektoren.

Forskning- og innovasjonsaktiviteten til Statens vegvesen fyller et betydelig kunnskapsbehov når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen, kostnadsbesparelser i forbindelse med planlegging, bygging, drift og vedlikehold og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering.

Statens vegvesen støtter en lang rekke FoU-prosjekter og forskningssentre som er finansiert gjennom Forskningsrådets utlysninger, blant annet to sentre for miljøvennlig energi. Transport 2025-prosjekter som for eksempel GeoSum som ser på bruk av geofencing i lavutslippssoner og kontroll av hastighet rundt skoler, skal i størst mulig grad knyttes opp mot de pågående ITS-pilotene for å få best mulig utbytte av testing/demonstrasjoner på eksisterende infrastruktur.

Staten jobber aktivt med å få i gang mer offentlig-privat innovasjon og vant gjennom utlysning hos Innovasjon Norge sitt andre innovasjonspartnerskap som også var en del av Pilot-T ordningen. Statens vegvesen er den eneste offentlige virksomheten med to innovasjonspartnerskap, det ene i tett samarbeid med Statsbygg og BaneNor.

Tabellen under viser oversikt over FoU-programmene i Statens vegvesen.



Tabell 3.20 FoU-programmer i Statens vegvesen

Betegnelsen	FoU program	Varighet
Bedre by	Bedre kunnskapsgrunnlag for endret transportmiddelfordeling i byer	2014 – 2019
Vegutforming	Fremtidens veger og kryss	2016 – 2019
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
Kostnadseffektive støytiltak	Status og mulig videreutvikling av støysvake dekker	2018 – 2019



Asfaltprøver testes ved Statens vegvesens laboratorium. Foto: Knut Opeide



**Etatsledelsen.** Foto: Knut Opeide

# 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 effektive 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.

Ved utgangen av året vurderes det samlede risikobildet for etaten som moderat med forbedringsområder. Den høyeste risikoen er knyttet til økonomistyring, prosjektstyring og omstilling, og det er iverksatt tiltak for å redusere disse. Risikoen knyttet til etterlevelse av gjeldende lover og regler er moderat, og forventes redusert som følge av igangsatte tiltak. Risikoen knyttet til oppgaveløsning og effektivisering anses tilfredsstillende. På tross av et krevende år med økt turnover og der mange ressurser har blitt brukt på å legge til rette for et endret Statens vegvesen fra 2020 har etaten gjennomført oppgavene i tildelingsbrevet og klart å nå effektiviseringsmålene for året.

Selv om Statens vegvesen på overordnet nivå har truffet godt på budsjett- og økonomistyringen gjennom året har erfaringen vist at avvikene på underpostnivå er for store. For å korrigere dette ble det identifisert behov for å gjøre flere strukturelle endringer for å forbedre budsjett- og økonomistyringen i etaten i 2019 og fremover. Disse omfatter blant annet opprettelsen av ny avdeling hvor økonomi og budsjett, virksomhetsstyring, langtidsplanlegging, kvalitet, sikkerhet og krim samles. Med dette styrkes kapasitet og kompetanse innenfor disse områdene, blant annet som følge av at ressursene arbeider mindre fragmentert og under felles lederskap og mål. Andre tiltak er forbedring av systemer for regnskapsføring og timeføring og økt fokus på risiko for mer- og mindreforbruk i prognosesettingen. Statens vegvesen vil ved behov også benytte den budsjettmessige fleksibilitet til å omdisponere mellom poster dersom dette gir en bedre utnyttelse av ressursene innenfor de totale budsjetttrammer.

Vi vil i 2019 arbeide videre med å styrke styringssystemene og sørge for rett kapasitet og kompetanse. Det vil være risiko knyttet til oppfølging i alle ledd i organisasjonen. Dette forsterkes av utfordringene knyttet til planlegging og gjennomføring av overføring av ansatte til fylkeskommunene og en ny organisering av Statens vegvesen fra 2020.

Det vil fremdeles være risiko i 2019 knyttet til kostnadsutviklingen i tunnelrehabiliteringsprogrammet. Etterhvert som en går inn i tunnelene og avdekker de faktiske behovene også på gjenstående prosjekter vil vi få bedre oversikt.

Risikobildet for prosjektstyring er fortsatt høyt, men har blitt noe redusert siden inngangen til 2018. En rekke tiltak er påbegynt eller iverksatt gjennom året, og noen av disse vil det vi først se effekten av på lengre sikt. Etaten har i 2018 innført styringsmål i planfasen, og metodikken utvikles kontinuerlig. Det pågår prosesser med å få fastsatt styringsmål for nye prosjekter, bl. a. i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 – 2033. Endringer i kostnader i prosjektenes gjennomførings- og planfase følges tett opp i styringsdialogen. Avvik i styringsrammer og styringsmål følges opp for å unngå kostnadsoverskridelser.

For å redusere mindreforbruk for prioriterte prosjekter 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.

Statens vegvesen står overfor store omstillinger i tiden fremover. Dette er krevende og stiller krav til omstillingsevne og fleksibilitet i oppgaveløsning. I 2018 har det vært en viss usikkerhet knyttet til hvordan den kommende regionreformen vil påvirke tilgangen til nødvendig kapasitet og kompetanse for å gjennomføre planlagte prosjekter og oppgaver. Det har i lys av dette blitt påbegynt tiltak for å skape trygghet hos de ansatte og ledere med fokus på informasjon, involvering og opplæring.

Etatens internkontroll, i tillegg til interne og eksterne revisjoner, har vist at etaten ikke alltid har en tilstrekkelig etterlevelse av interne krav og føringer. For å motvirke dette ble internkontrollen styrket i 2018 gjennom innføring av ledelsens gjennomgåelse og evaluering av etatens kvalitetsstyring. Ledelsens gjennomgåelse setter fokus på om etatens kvalitetssystem er oppdatert og om det etterlevs. Det ble avdekket svakheter, og deretter satt inn tiltak som vil følges opp fra 2019 og fremover. For å øke etterlevelsen av vesentlige prosesser har Statens vegvesen i 2018 arbeidet aktivt med utviklingen av nøkkelkontroller som kan forhindre at oppgaver utføres på feil måte.

## 4.2 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonens dokument 1 (2018 – 2019) påpeker at Statens vegvesen ikke tidligere hadde etablert et helhetlig styringssystem for informasjonssikkerhet. Styringssystemet som en del av etatens kvalitetssystem ble etablert i 2018.

Det bemerkes også at Riksrevisjonens etterlevelserevisjon fra 2017, som reviderte om Statens vegvesen sitt styringssystem sikrer at tiltak for å utbedre tidligere avdekkede mangler og svakheter ved drifts-, vedlikeholds- og investeringsvirksomheten, blir gjennomført og fulgt opp. Styringssystemet er evaluert, tiltak er iverksatt og de tidligere avdekkede svakheter og mangler er møtt med tiltak.

Revisjonsberetningen for 2017 fra Riksrevisjonen ble avgitt med forbehold. Dette skyldtes enkelte avvik knyttet til regnskapsmessige forhold. Det er i 2018 gjort tiltak for å forhindre at tilsvarende avvik skal oppstå igjen.

Riksrevisjonens undersøkelse av internkontroll på anskaffelsesområdet i Statens vegvesen blir omtalt i dokument 3:1 (2018 – 2019) hvor en videre oppfølging fra Riksrevisjonen vil komme. Dette gjelder spesielt å undersøke om et velfungerende system for internkontroll av etterlevelse og misligheter på anskaffelsesområdet i Statens vegvesen er på plass. Det er startet et arbeid på hvordan etaten skal organisere anskaffelsesområdet framover.

### 4.3 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Vegtilsynet

Statens vegvesen har i løpet av 2018 mottatt 16 tilsynsrapporter fra Vegtilsynet som inneholder 52 avvik og 19 observasjoner. Funnene sikres gjennom etablering av plan for tiltak og dokumentert lukking av gjennomførte tiltak i en egen styringsindikator.

Vegtilsynet har anmerking ved flere funn i tilsynsrapportene som direkte peker mot oppfyllelse av etatens hovedmål. Eksempler på anmerkning er at funn kan medføre fare for trafikantene og at manglende sikkerhetsutstyr og beredskap kan få konsekvenser ved hendelser. Slike anmerkninger vurderes som alvorlige og svares ut gjennom varslede tiltak.

Merknader fra Vegtilsynet som ikke er tilfredstillende svart ut gjennom ordinære tiltak pr. tilsyn vil etter vurdering av risiko og vesentlighet følges opp særskilt.

### 4.4 Oppfølging av sikkerhetstiltak fra Statens havarikommisjon for transport

I 2018 har Statens havarikommisjon for transport (SHT) avgitt i alt fem rapporter på vegområdet. Rapportene omhandler trafikkulykke mellom fotgjenger og mobilkran, veltulykke med vogntog semitilhenger, ulykke i tunnel hvor syklist ble påkjørt av personbil, brann i vogntog i tunnel og møteulykke mellom buss og vogntog. Det ble fremmet i alt 10 tilrådinger i rapportene for å redusere sannsynligheten for lignende ulykker, hvorav syv til Statens vegvesen.

Statens vegvesen har ansvaret for å sørge for at nødvendige tiltak foreslås innen eget ansvarsområde slik at tilrådingene kan lukkes. Når tiltak er gjennomført foreslås tilrådingen lukket overfor Samferdselsdepartementet som er den som lukker tilrådingen. På vegne av Samferdselsdepartementet følger Statens vegvesen opp tilrådingen gitt til andre aktører, men etaten foreslår ikke selv lukking av disse.

Ved inngangen til 2018 var 26 tilrådinger fortsatt til observasjon. 11 av disse lukket i løpet av 2018. Ved inngangen til 2019 er 25 tilrådinger til observasjon.

Tabell 4.1 nedenfor gir en oversikt over antall tilrådinger fremmet hvert av årene 2012 – 2018, hvor mange av disse som berører Statens vegvesen, samt hvor mange som fortsatt er åpne.

Tabell 4.1 Statusoversikt over antall tilrådinger fremmet og antall som fortsatt står til observasjon

År	Tilrådinger fremmet totalt pr. år	Tilrådinger fremmet som helt eller delvis berører SVV	Tilrådinger fortsatt til observasjon (åpne)	Åpne tilrådinger som helt eller delvis berører SVV
2012	12	8	1	0
2013	12	9	0	0
2014	6	3	0	0
2015	9	9	2	2
2016	18	12	4	3
2017	16	10	8	7
2018	10	7	10	7
<b>Sum</b>	<b>83</b>	<b>58</b>	<b>25</b>	<b>19</b>

I vedlegg 6 følger en nærmere omtale av oppfølging av lukkede tilrådinger gitt til Statens vegvesen. Dette omfatter tilrådinger som tidligere ble lukket før tiltakene var gjennomført.

## 4.5 HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Sykefraværet i Statens vegvesen var på 4,8 pst. i 2018. Dette er en nedgang fra nivået i 2017 hvor sykefraværet var på 5,1 pst. Staten arbeider med tiltak for å redusere sykefraværet. I 2018 ble det opprettet et nærværs- og sykefraværsteam. Målsetningen er å sørge for godt koordinerte tiltak og helhetlig arbeid innenfor nærværs- og sykefraværarbeidet.

Statens vegvesen står overfor en periode med omstilling, og det vil denne perioden bli lagt ekstra vekt på å ivareta de ansatte på en god måte for å unngå en økning i sykefraværet. Samtidig skal Statens vegvesen arbeide for å nå målene for reduksjon i sykefraværet og frafall fra arbeidslivet som gjelder i den nye IA-avtalen.

Det er i 2018 registrert 56 personskader på egne ansatte i forbindelse med utførelse av arbeid. Dette er en liten økning i forhold til 2017. 21 av personskadene førte til fravær ut over skadedagen. Totalt førte disse skadene til ca. 260 fraværsdager. Det er fortsatt fallskader som er en gjenganger; 12 av fraværsskadene skyldes fallhendelser.

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å forbedre etatens forebyggende HMS-arbeid. Ett tiltak som forventes å gi en positiv effekt, er lansering av en app for enkelt å registrere uønskede hendelser/nestenukker.

## 4.6 Statens vegvesens arbeid mot ulovlig virksomhet og transportkriminalitet

I 2018 har Statens vegvesen styrket innsatsen mot useriøse og kriminelle aktører innenfor veganlegg, drift og vedlikehold. Overordnet ser vi at grensen mellom legal og useriøs/kriminell virksomhet blir stadig mer uklar og at kriminaliteten profesjonaliseres. Aktørene utvikler stadig sine metoder for å



**Utekontroll.** Foto: Henriette Erken Busterud

unndra seg oppmerksomhet. Det gjør det mer krevende å avdekke lovbrudd og stiller særskilte krav til kompetanse, kapasitet og metode.

Statens vegvesen har avdekket forhold knyttet til entreprenører som blant annet har ledet til at kontrakter er hevet og aktører er utestengt.

Aktører virker på tvers av organisatoriske og geografiske grenser. Useriøse og kriminelle aktører antas å få et økt handlingsrom etter 1.1.2020 ved å kunne virke innenfor ulike vegadministrasjoner, hvilket reduserer oppdagelsesrisikoen.

Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid med andre offentlige etater i sak, herunder også a-krimsentrene<sup>4</sup>. Det er blant annet gjennomført en rekke aksjoner både innenfor transport- og verkstedbransjen.

I løpet av året er det falt dommer som blant annet har etablert rettspraksis vedrørende juks til teoriprøven. Det er for første gang avsagt dom mot bakmenn som har organisert juks. Videre er det avsagt dommer knyttet til ulovlig verksteddrift, hvor verktøy og annet utstyr for første gang er inndratt idet det er brukt til straffbar handling.

Statens vegvesen arbeider målrettet med forebyggende tiltak med bakgrunn i det som avdekkes. Det handler blant annet om endringer i rutiner og kvalitetssystem, regelverk og ikke minst hvordan tilsyns- og kontrollinnsatsen bør tilpasses for bedre å møte situasjonen.

<sup>4</sup> Regjeringen har opprettet til sammen 7 a-krimsentre. Disse er lokalisert i hele landet. Ved sentrene er offentlige etater (politi, skatt, NAV, Arbeidstilsynet) samlokalisert med formål om å styrke satsningen mot arbeidslivskriminalitet.

## 4.7 Statens vegvesens tiltak mot arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen har nulltoleranse for arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. For å sikre at Statens vegvesen bidrar til et seriøst arbeidsliv ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter, er det tatt flere grep i 2018 som reduserer handlingsrommet til kriminelle aktører, hindrer dem å komme inn på våre kontrakter og sørger for å fjerne og utelukke aktører som ikke følger våre kontrakter. I 2018 ble en entreprenør med nærliggende virksomheter utestengt fra alle nye kontrakter i Statens vegvesen og en driftskontrakt hevet. Andre nye tiltak i forbindelse med anskaffelser og oppfølging av kontrakter i 2018, er blant annet:

- Krav om fullmakt til og oppfølging av utvidede skatteattester ved tildeling av kontrakt og ved ny underleverandør. Gjennomføres i samarbeid med Skatteetaten.
- Innføring av system for leverandørevaluering (karakterbok) som skal anvendes ved tildeling av kontrakter
- Styrket omfang og kvalitet på oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår og arbeidslivskriminalitet i kontrakter
- Sanksjonsregimet i kontraktene er utvidet
- Utvidet krav til arbeidstid for enmannsbedrifter og arbeidstakere i ledende stillinger/ særlig uavhengig stilling i kontrakter
- Krav i kontrakter til å bruke sjåførkort for registrering av arbeidstid på kjøretøy med elektronisk fartsskriver i vinterdriften
- Felles kontroller med Arbeidstilsynet innen av lønns- og arbeidsvilkår på kontrakter med trafikkdirigering
- System for varsling av tips fra eksterne og interne er tatt i bruk

### Kontroller av lønns- og arbeidsvilkår i kontrakter

141 større kontroller av lønns- og arbeidsvilkår er gjennomført. Hovedfokus i 2018 har vært driftskontrakter og trafikkdirigering, et område Statens vegvesen har erfart store utfordringer med. Utvalget av kontroller er målrettet, basert på risikovurderinger. Både kontraktsparter og underleverandører er kontrollert. Resultatet viser avvik i 98 pst. av kontrollene. Det er stor variasjon i alvorlighetsgrad i avvikene. Flest avvik er knyttet til arbeidstidsbestemmelsene og utbetaling av lønn, spesielt overtidstillegg og dekning av utgifter til reise, kost og losji. Statens vegvesen ser alvorlig på den høye andelen avvik, og vil fortsette å følge nøye med på at avvik rettes og ved behov iverksette økonomiske sanksjoner. I saker med omfattende brudd vil leverandører utestenges fra nye kontrakter og kontrakter heves.

### Kontroll over leverandørkjeden i kontrakter

Statens vegvesen har siden 2013 stilt krav om maks to ledd underleverandører i alle entreprisekontrakter, uavhengig av anskaffelsesverdi. Virksomhet som leier ut personell inngår som et eget ledd. Underentreprenørene deltar i samhandlingsprosesser der forventninger og krav til lønns- og arbeidsvilkår formidles. Færre aktører i leverandørkjeden gir bedre styring og kontroll med leverandørene, men effekten kan reduseres noe ved en evt. større økning antall entreprenører og innleide i hvert ledd.



## 4.8 Arbeid med å fremme likestilling og hindre diskriminering

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 diskrimineringsloverket. Dette er viktig for å sikre mangfold og inkludering, og hindre diskriminering i forbindelse med ansettelser.

### Kjønn

Ved utgangen av 2018 var det 7 085 ansatte i Statens vegvesen. Av disse var 39 pst. kvinner. Dette er samme nivå som i 2017. Statens vegvesen har et mål om å øke andelen kvinner i lederstillinger. Andelen kvinner i lederstillinger i 2018 var 38 pst. Dette er en økning fra 2017 hvor andelen var fra 37 pst. Når det gjelder likestilling mellom kvinner og menn, holdes det oversikt over kvinneandelen i stillingsgrupper og lønns- og arbeidsvilkår. Tabellen viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

**Tabell 4.2 Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere**

	2017		2018	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Andel kvinner i lederstilling med personalansvar	37	191	38	198
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning	46,8	938	46,5	899

Statens vegvesen arbeider for likelønn mellom menn og kvinner. Dette følges blant annet opp ved rekruttering av nye medarbeidere, og ved at det utarbeides lønnsstatistikker for hele etaten minimum 2 – 3 ganger pr. år.

### Regjeringens inkluderingsmål og 5-pst. målet

Regjeringen har satt et mål om at minst 5 pst. av de nyansatte i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Statens vegvesen har tilpasset rapportering og oppfølging i tråd med de retningslinjer som ble gitt i supplerende tildelingsbrev om saken i 2018. Tall for Statens vegvesen viser at 2,8 pst. av de nyansatte i etaten i andre halvår 2018 var personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Dette utgjør fem av 176 nyansettelser i faste stillinger i perioden.

NAV er en sentral aktør for Statens vegvesen i oppfølgingen av inkluderingsdugnaden. I et møte med Arbeids- og velferdsdirektoratet i 2018 ble muligheten for at Statens vegvesen inngår en intensjonsavtale med NAV undersøkt. Det ble enighet om å avvente erfaringene fra avtalene NAV allerede har inngått med store virksomheter utenfor statlig sektor. Statens vegvesen samarbeider også med arbeidslivssentrene i NAV om praksisplasser og arbeidstrening. Statens vegvesen vil fortsette arbeidet med å øke andelen nyansatte med nedsatt funksjonsevne og hull i CV-en i tråd med regjeringens mål for inkludering.

### Innvandrerbakgrunn

Registerbaserte oversikter over andelen innvandrere i etaten, hentes ut fra Statistisk sentralbyrå (SSB).

**Tabell 4.3 Ansatte med innvandrerbakgrunn**

	2013	2014	2015	2016	2017
Andel ansatte med innvandrerbakgrunn*	6	6,4	6,8	7,1	7,1

\* Kilde: Arbeidsstatistikk SSB. Dataene produseres året etter innsamlingen. Tall for 2018 foreligger ikke.

Tabellen viser en økning i ansatte med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen i perioden fra 2013 til 2017. I 2017 hadde 7,1 pst. av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, det samme som i 2016. Det innebærer at 520 av etatens ansatte hadde innvandrerbakgrunn på dette tidspunktet, der litt over halvparten kom fra land utenom Vest-Europa, Nord-Amerika, Australia og New Zealand.

## Seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

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. Fra og med 2016 er krav om å øke kompetansen på LHBT-området tatt inn som et resultatkrav til lederne. I 2018 ble det i Vegdirektoratet gjennomført et Rosa kompetansekurs, som omhandlet både kjønns- og seksualitetsmangfold.

## Likeverdig rekrutteringsprosess

Rekrutteringsprosessen er en prosess med bred kontaktflate ut mot mangfoldige jobbsøkere. Tiltak knyttet til rekrutteringsprosessen fortsetter i samarbeid med andre virksomheter i det statlige mangfoldnettverket, noe som er viktig for å øke mangfoldet i etaten.

## 4.9 HMS i entreprisedriften

Det er ikke registrert dødsulykker i entreprisedriften i 2018. Seks av hendelsene har imidlertid vært av så høy alvorlighetsgrad at de kan medføre varig mén. De alvorligste personskadene har inntruffet som følge av klemte fingre/hender, sprut fra salve/injeksjonsslange, samt påkjørsel av trafikant/tilhenger som begynte å trille.

Nye HMS-tiltak i 2018:

- Krav til splintsikkert glass i maskiner som brukes ved rensk, pigging, sikring av skjæringer der det er mulighet for å treffe på forsagere i nye kontakter
- Krav til sjåførkort i kjøretøy med elektroniske fartsskrivere
- Oppfordre til personlig sikkerhetsinvolvering i samhandlings- og oppstartsmøter i alle prosjekter

Tabell 4.4 Oversikt over hendelser i entreprisedriften i ulike skadeklasser \*

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

## 4.10 Samfunnssikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern

### Samfunnssikkerhet

Strategi for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen (2017) ligger til grunn for arbeidet med samfunnssikkerhet, klimautfordringer og beredskap. For å kunne tilrettelegge for framtidens transportsystem og være en profesjonell vegholder, har vi også i 2018 jobbet for at samfunnssikkerhet skal være en integrert del av etatens arbeid. Veginfrastrukturen er sårbar for klimaendringer mange steder i landet. I tillegg får vi nye sikkerhetsutfordringer knyttet til økt bruk av samvirkende ITS og nye teknologiske løsninger i fremtidens vegtransportsystem. Vi har begynt å adressere dette, og vi vil følge opp i det videre arbeidet med samvirkende ITS i årene som kommer.



Statens vegvesen øver med nødetatene i fv. 57 Nishammartunnelen. Foto: Silje Drevdal

Øvelse Trident Juncture 2018 var ressurskrevende for Statens vegvesen. Forsvaret hadde et stort behov for støtte og informasjon i sin planlegging og gjennomføring av øvelsen. Øvelsen viste med all tydelighet avhengighetsforholdet mellom militære og sivile myndigheter for å finne optimale løsninger ved store materiell- og troppeforflytninger. Øvelsen viste at Statens vegvesen besto oppgaven som vegmyndighet og -forvalter og at vegnettet som sådan er dimensjonert for å ta imot store mengder militære transportert.

Statens vegvesen har i 2018 fortsatt arbeidet med å ha oversikt over transportinfrastruktur som er kritisk for samfunnets funksjonsevne. VegROS-analysene og SAMROS II-objektene er gjennomgått og oppdatert. Gjennom arbeidet med VegROS har Statens vegvesen fått et godt verktøy for prioritering av tiltak i forbindelse med utbygging og fornying, samt drift og vedlikehold.

Det er i 2018 jobbet systematisk med utvikling av beredskapsplaner. I tillegg er det gjennomført beredskapsopplæring samt øvelser - i hovedsak diskusjonsøvelser basert på kunnskap fra blant annet VegROS.

## Klimatilpasning

Statens vegvesens har i 2018 arbeidet videre med å ta hensyn til klimaendringer ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur. Klimatilpasning innføres fortløpende i krav og anbefalinger i håndbøker og vegnormaler. Vann- og overvannshåndtering blir i økende grad hensyntatt i vegprosjekter, for eksempel som vedlegg til reguleringsplan.

Klimahensyn ivaretas også i forvaltningen av vegnettet ved prioritering av innsats for drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet og vegobjekter som følge av utviklingen i vær og klima, og de mange hendelser de siste årene. Hensynet til fremtidig klima er med i grunnlaget for årlige risikoanalyser på riksveger (VegROS). Det gjøres stedsvis målrettede tiltak, spesielt med drenering og stikkrenner. Videre ivaretas klimahensyn ved innarbeiding av naturfareplaner i grunnlaget for driftskontraktene. I tillegg arbeides det med oppdatering av skredsikringsbehov og tilstandsregistrering av eksisterende skredsikringstiltak

Statens vegvesens har også i 2018 bidratt med råd og veiledning i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner om felles kartlegging av sårbarheter og lokale og regionale problemstillinger knyttet til naturfare.

## Informasjonssikkerhet og ITS

Statens vegvesen har også i 2018 hatt fokus på informasjonssikkerhet og fysisk sikkerhet, herunder tilgangskontroll, opplæring og sikkerhetskultur.

Styringssystem for informasjonssikkerhet er ferdigstilt, hvor blant annet tilgangskontroll har stått sentralt. Spesielt har vi hatt fokus på tilgangsstyring i Nasjonal vegdatabank (NVDB), som leverer data til interne systemer i Statens vegvesen, samt fylkeskommuner, kommuner og andre samfunnsaktører.

Statens vegvesen har ansvar for og gjennomfører flere ITS-piloter. Personvern og hjemmel for håndtering av data samt fysisk sikkerhet i vegkant og datasikkerhet i kommunikasjon med sentrale systemer, er definerte aktiviteter i prosjektene.

Videre er det etablert gode rutiner for sikkerhetsopplæring om informasjonssikkerhet for alle ansatte i Statens vegvesen.

## Personvern

Statens vegvesen arbeider systematisk for å etterkomme kravene som stilles i personvernforordningen for behandling av personopplysninger (GDPR). I 2018 ble det utarbeidet rutiner, retningslinjer og opplæringsprogram for og om personvern. I løpet av året ble databehandleravtaler revidert og nye ble inngått. Det er laget en database hvor all behandling av personopplysninger skal registreres i henhold til kravet til protokoll i personvernforordningen. Arbeidet med nødvendige endringer i lov og forskrifter for å sikre et tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for behandling av personopplysninger i etatens arbeid er igangsatt.

## 4.11 Oppfølging av bompenger reformen

Gjennomføring av bompenger reformen har vært et viktig satsingsområde i 2018. I løpet av året har alle de fem regionale bompengeselskapene inngått bompengeavtale med Samferdselsdepartementet. Ett av selskapene har overført alle eksisterende bompengeprosjekter til det regionale selskapet gjennom å ha konvertert alle tidligere bompengeavtaler til ny avtalemal. De øvrige er godt i gang med dette arbeidet. Ved utgangen av 2018 var det to av de eksisterende bompengeselskapene som ikke hadde gjort vedtak om å slutte seg til ett av de regionale selskapene.

I 2018 har det vært arbeidet med nye prosedyrer og rutiner for oppfølging og tilsyn av bompengeavtalen og de regionale bompengeselskapene.

Samordningsorganet AutoPASS Forum ble etablert i desember 2018. Forumet skal sikre at AutoPASS-systemet fungerer som en helhet, på tvers av alle deltagende aktører og vis à vis eksterne nasjonale og internasjonale aktører.

Utstederforskriften ble vedtatt 14. desember 2018 med ikrafttredelse 1. januar 2019. Alle bompengeselskaper som i dag har utstedervirksomhet har søkt om å få fortsette denne virksomheten i overgangsperioden som i utstederforskriften er begrenset til 18 måneder med mulighet for forlengelse i ytterligere seks måneder hvis det blir nødvendig. Videre oppfølging av arbeidet med å legge til rette for et utstedermarked er veiledning av potensielle utstedere, godkjenne søkere i tråd med etablerte prosesser, og gjennomføre nødvendige testprosedyrer slik at godkjente søkere kan etablere seg i markedet på en god måte.

Arbeidet med å overføre eierskapet for bomstasjonene (veggkantutstyret) har pågått i 2018, og vil ferdigstilles med juridiske overføringsprotokoller innen utgangen av første kvartal 2019. Publikums-henvendelser om bompenger på telefon og e-post som Statens vegvesen har mottatt vil overføres til de regionale bompengeselskapene i begynnelsen av 2019.

Utkast til ny veileder og takstretningslinjer ble sendt på høring til regionene og de regionale bompengeselskapene før årsskiftet 2018.

Det ble bevilget 516,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen i 2018. I tråd med Prop. 13 S

(2017 – 2018) er tilskuddsmidlene til prosjektene rv. 13 Hardangerbrua og Vossapakken overført til 2018, til sammen 25,4 mill. kr. De lokalpolitiske prosessene knyttet til disse prosjektene er nå avsluttet, og tilskuddsmidlene er utbetalt. Videre er innkrevningen knyttet til prosjektet rv. 36 Slåttekås – Årnes startet, og den første utbetalingen til prosjektet var derfor i 2018. I tidligere prognoser var det lagt til grunn utbetaling først i 2019. Samlet tilskuddsbehov i 2018 ble satt til 408,5 mill. kr. Overskytende midler på 133,3 mill. kr ble etter avtale med Samferdselsdepartementet utbetalt som ekstraordinært tilskudd til de prosjektene som fikk tilskudd i 2018.

## 4.12 Ny systemløsning for bompengeneinnkrevning

Prosjekt Nasjonal kjerneløsning er i rute. En av modulene (AutoPASS IP) har en liten forsinkelse og prosjektinterne milepæler er flyttet fra starten av mai til midten av juli 2019. Som en del av systemløsningen anskaffer de regionale bompengeselskapene sine egne operatørløsninger. Fjellinjen og Vegfinans har signert avtaler med hver sin valgte leverandør for operatørløsning. Ferde/Vegamot/Nord har valgt å videreutvikle sin eksisterende løsning.

## 4.13 Brukerundersøkelser

Statens vegvesen gjennomførte ingen brukerundersøkelser i 2018.

## 4.14 Internasjonal virksomhet og regelverks-utvikling knyttet til EØS

Den internasjonale virksomheten i Statens vegvesen har tre mål/fokusområder: i) tilføre ny kunnskap og styrke den faglige utviklingen, ii) samordne grensekryssende planer, prosjekter og transporter i Norden og nordområdene, og iii) bidra til regelverksutvikling innen veg- og vegtrafikkområdet i Norge gjennom å påvirke og å oppfylle forpliktelse om å implementere EU-regelverk innenfor rammen av EØS-avtalen. Virksomheten i 2018 kan oppsummeres som følger.

- **Internasjonale kunnskapsutvekslinger og samarbeidsfora:** Statens vegvesen har tradisjonelt hatt omfattende deltakelse i nordiske, europeiske og globale fora, og i 2018 satte etaten seg som mål å effektivisere denne type aktiviteter i løpet av handlingsprogramperioden 2018 – 2023.
- **Norden og nordområdene:** Veg- og trafikkmyndighetene i Norden har siden 2016 hatt et samarbeidsforum for å bidra til en samordnet nasjonal transportplanlegging. Saker som forumet befattet seg med i 2018 var blant andre bedre samordning av transportstatistikk og –prognoser og muligheter for bruk av EUs finansieringsordning Connecting Europe Facility (CEF) på det europeiske transportnettet (TEN-T).
- **EU/EØS-saker:** Statens vegvesen innretter seg etter Samferdselsdepartementets EØS-strategi og de halvårlige arbeidsprogrammene. I 2018 har det vært lagt ned mye arbeid med de ulike rettsaktene innenfor mobilitetspakken del I, II og III, og i tillegg ny forordning under ITS-direktivet som følge av utvikling innenfor samvirkende ITS (C-ITS). Etaten deltar i de arbeid-/ekspertgrupper og komiteer som har størst betydning for Norge.



Inspeksjon av Randøy bru. Foto: Bjørn Egil Gilje



Rv. 5 Loftnesbrui. Foto: Silje Drevdal

# 5

## Vurdering av framtidutsikter



Det overordnede målet for transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet, i tråd med Meld. St. 33 (2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Klimaendringer, økt levealder, befolkningsvekst og sentralisering gjør at Statens vegvesen i stadig større grad må utvikle nye teknologiske og brukervennlige løsninger innen hele sin virksomhet.

Gjennom å utvikle en myndighets- og regulatorrolle vil Statens vegvesen legge til rette for et helhetlig og intelligent transportsystem som bidrar til økt trafiksikkerhet og lavutslippssamfunnet. Etablering av et digitalt vegnett vil stå sentralt i datautveksling og vil sikre bedre modellering, analyser og beslutningsstøttesystem for infrastrukturen. Videreutvikling av Nasjonal vegdatabank, vegtrafikksentralene og dataanalyser til transportformål er viktige satsingsområder for å oppnå dette.

En del av oppgavene for Statens vegvesen vil være regelutvikling og standardisering nasjonalt og internasjonalt. Dette arbeidet vil også legge til rette for privat næringsutvikling i Norge.

Statens vegvesen skal jobbe for en stadig mer effektiv planlegging, bygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Etaten vil effektivisere for å nå et overordnet mål om mer veg for pengene.

Statens vegvesen har i 2018 innført styringsmål i planfasen for utbyggingsprosjekter og videreutviklet prosjektstyringen i alle faser. Dette arbeidet videreføres og videreutvikles, og bidrar til bedre kostnadsstyring i alle prosjektenes faser. Det pågår et strategisk arbeid med å modernisere vegplanlegging i henhold til statens prosjektmodell, og arbeidet med å innføre bruk av digitale informasjonsmodeller innenfor bygging, drift og vedlikehold av veganlegg prioriteres. I forbindelse med neste Nasjonal transportplan vil etaten arbeide 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. Fremover vil det være viktig å analysere hvordan ny teknologi kan gi reduserte kostnader og mer effektiv drift og vedlikehold.

Statens vegvesens mål er at trafikanter har gode ferdigheter og at kjøretøy er i god teknisk stand for å kunne ferdes trygt i trafikken. Den teknologiske utviklingen forventes å ha en betydelig innvirkning på trafiksikkerheten i årene som kommer. Samtidig ligger mange av løsningene langt fram i tid. Statens vegvesen må derfor fortsatt prioritere tradisjonelle virkemidler som man vet fungerer samtidig som nye og effektive tiltak vurderes for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Målrettede kontroller gjennom strategisk bruk av teknologi og analyse vil fortsatt være av stor betydning.

Når stadig flere tjenester tilbys via selvbetjeningsløsninger uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må dagens tjenestemodell og -struktur endres for å sikre mest mulig rasjonell og effektiv drift. Dette innebærer færre tjenestesteder og ansatte.

Statens vegvesens mål er at vegtransportens og vegbyggingens samlede klimagassutslipp reduseres og at bærekraften sikres. Bærekraft- og klimavirkninger skal inngå i beslutningsgrunnlag og kriterier, og etaten skal være en pådriver for arealeffektive, miljø- og klimagunstige transportløsninger, særlig i byområder i tråd med mål om nullvekst i persontransporten i bil i byene.

Det forventes at utviklingen av teknologi vil være en av de viktigste bidragene til reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren. Statens vegvesen vil styrke klimakravene i sine kontrakter og innkjøp.

Staten bruker kjøp av ferjetjenester på riksvegnettet som virkemiddel for å fremme utviklingen av miljøvennlige og digitale løsninger i den maritime sektoren. Framtidige kontrakter er ventet å redusere utslippene fra riksvegferjedriften med om lag 120 000 tonn CO<sub>2</sub> i året fra 2022. I løpet av 2022 vil det være batteri installert på om lag 80 ferjer på både riks- og fylkesveg, og de fleste av disse vil operere helelektrisk. Flere samband får nå innført system for at ferjene skal krysse fjordene automatisk (Auto-crossing) og får også etter hvert systemer for at ferjene kan legges til og fra kai automatisk (Auto-docking).

Samferdselssektoren gjennomgår store strukturelle endringer. 2019 er et omstillingsår der Statens vegvesen både skal løse dagens oppgaver, og samtidig klargjøre organisasjonen for de store endringer som følger av regionreform, opphør av sams vegadministrasjon, og en modernisering av trafikant- og kjøretøyområdet. Etaten skal gjennomføre en omorganisering som skal være etablert 1.1.2020. Organisasjonen har til nå har vært inndelt i regioner, og vil etter omorganiseringen ha funksjonsbasert inndeling. Statens vegvesen vil fortsatt ha en tilstedeværelse rundt i landet.

Det forventes at det i omstillingsperioden 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 vil også i årene fremover levere gode og moderne løsninger, og et trygt og tilgjengelig vegnett. Etaten vil være en viktig pådriver for et bærekraftig transportsystem for alle brukergrupper. Vi vil satse videre med bekjempelse av kriminalitet innen transportnæringen og bygg- og anleggsnæringen.



Statens vegvesen har bidratt til gatekunstprosjekt i Kristiansand. Foto: Samir Kolucija



Bussholdeplass langs Strømsveien på Fjellhus i Oslo. Foto: Knut Opeide

# 6

## Årsregnskap

## 6.1 Ledelseskommentar

### Formål

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten er veg-administrasjon for staten på riksvegene og for fylkeskommunene på fylkesveg. Statens vegvesen fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet.

### Bekreftelse

Årsregnskap for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt i henhold til «Bestemmelser om økonomi-styring i staten», samt nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av 24.11.2016 og krav fra Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir et dekkende bilde av Statens vegvesens bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

### Vurdering av vesentlige forhold

I 2018 har Statens vegvesen disponert en tildeling på 29 769,2 mill. kr. knyttet til kap. 1320 Statens vegvesen, inklusive overføring fra 2017 og mindreinntekt knyttet til post 1320.23 «Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant og kjøretøytilsyn m.m.». Disse beløp omfatter ikke postene 61 «Rentekom-pensasjon for transporttiltak i fylkene», 62 «Tilskudd til skredsikring på fylkesveger» og 63 «Tilskudd til gang og sykkelveger». Regnskapet for kap. 1320 Statens vegvesen viser et forbruk på 29 123,2 mill. kr i 2018. Beløpet inkluderer 510 mill. kr. som er regnskapsført på post 1320.29 «Vederlag til OPS-prosjekter i Samferdselsdepartementet i henhold til Prop. 1 S (2017 – 2018) der tildelingen var lagt til Statens vegvesen. Dette medfører et mindreforbruk på kr. 646 mill. kr. når en ser bort fra tilskuddspostene 61, 62 og 63. I det etterfølgende forklares kort årsaken til avviket på de viktigste postene.

#### Post 1320.23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

Posten har et mindreforbruk på 255,9 mill. kr. Dette skyldes et lavere forbruk innen trafikant – og kjøretøytilsyn som følge av overgang til selvbetjeningsløsninger. I tillegg har det vært et mindreforbruk knyttet til drift og vedlikehold, selv om det ble et høyere forbruk enn planlagt knyttet til dekkelegging.

#### Post 1320.31 Skredsikring på riksveger

Posten har et merforbruk på 82,1 mill. kr som følge av forsert fremdrift på enkelte prosjekter og utbetaling av et sluttoppgjør etter forlik.

#### Post 1320.34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Mindreforbruket på 162,6 mill. kr skyldes i hovedsak forsinkelser på prosjekt rv. 77 Tjernfjellet.

#### Post 1320.37 E6 Vest for Alta

Posten har et mindreforbruk på 91,2 mill. kr i 2018 som følge av forsinkelser knyttet til flere av prosjektene.

### Post 1320.62 Skredsikring på fylkesveg

Posten har et mindreforbruk på 461,3 mill. kr i 2018. Mindreforbruket skyldes forsinkelser for flere prosjekter i en rekke fylker.

### Post 1320.63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Posten har et mindreforbruk på 147,1 mill. kr i 2018 som følge av forsinket oppstart for flere prosjekter.


### Post 1330.63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter

Posten har et mindreforbruk på 479,4 mill. kr i 2018 som følge av forsinket oppstart for flere kollektivprosjekter. Dette er spesielt knyttet til prosjektene Fornebubanen, Bussveien til Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim.

## Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet pr. 01.03.2019 og eventuelle merknader vil framkomme i Revisjonsberetningen fra Riksrevisjonen.

Oslo, 30. april 2019



**Terje Moe Gustavsen**

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 artskontorrapporteringen 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 (2017 – 2018), der unntakene primært er knyttet til salg i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter. 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 i henhold til kravene. Det innebærer at virksomheten ikke tilføres likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på konsernkontoen.

Statens vegvesens fullmakter til å nettoføre i enkelte tilfeller medfører at de inntekter som fremkommer under «Artskontorrapportering med noter» avviker fra de inntekter som fremkommer på inntektskapittel 4320 «Statens vegvesen».

Statens vegvesen har også fullmakter til å opprette bankkonti utenom konsernkontoordningen og knyttet til de arbeider Statens vegvesen utfører på fylkesveg oppstår det et mellomværende mellom Statens vegvesen og de ulike fylkeskommunene som påvirker mellomværende med statskassen.

## Bevilgningsrapportering

Bevilgningsregnskapet viser Statens vegvesens rapportering av statsregnskapet for 2018 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.

## Artskontorapportering

Oppstillingen av artskontorapporteringen 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 2018	Regnskap 2018	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	A,B	11 857 088 000	11 598 938 350	258 149 650
1320	Statens vegvesen	29	Vederlag til OPS-prosjekter	A,B	989 300 000	449 542 220	539 757 780
1320	Statens vegvesen	30	Riksveginvesteringer	A,B	13 988 443 000	13 915 915 493	72 527 507
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveger	A,B	638 200 000	720 365 185	-82 165 185
1320	Statens vegvesen	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	A,B	457 723 000	295 048 644	162 674 356
1320	Statens vegvesen	35	Vegutbygging i Bjørvika	A,B	36 000 000	-2 990 446	38 990 446
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	270 811 000	252 590 767	18 220 233
1320	Statens vegvesen	37	E6 vest 132037 for Alta	A,B	179 227 000	87 930 135	91 296 865
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A,B	272 500 000	272 500 000	0
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveger	A,B	1 135 241 000	673 857 868	461 383 132
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveger	A,B	246 401 000	99 245 139	147 155 861
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A,B, E	1 354 609 000	1 295 951 488	58 657 512
<b>Sum 1320 Statens vegvesen</b>					<b>31 425 543 000</b>	<b>29 658 894 844</b>	<b>1 766 648 156</b>
0471	Statens erstatningsansvar	71	Statens erstatningsansvar		0	16 592 596	
1330	Særskilte transporttiltak	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, kan overføres	A,B	1 204 800 000	725 363 047	479 436 953
1330	Særskilte transporttiltak	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, kan overføres	A,B	750 000 000	750 000 000	0
1330	Særskilte transporttiltak	75	Tilskudd for reduserte bompengerakster utenfor byområdene, kan overføres	A,B	541 800 000	541 800 000	0
<b>Sum fremmede utgiftskap.</b>					<b>2 496 600 000</b>	<b>2 033 755 643</b>	<b>479 436 953</b>
<b>Sum utgiftsført</b>					<b>33 922 143 000</b>	<b>31 692 650 487</b>	<b>2 246 085 109</b>



Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2018	Regnskap 2018	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	A,B	193 500 000	217 462 863	23 962 863
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	A,B	537 653 000	522 498 137	-15 154 863
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	A,B	108 600 000	97 585 298	-11 014 702
<b>Sum 4320</b>	<b>Statens vegvesen</b>				<b>839 753 000</b>	<b>837 546 297</b>	<b>-2 206 703</b>
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse	A,B		137 559	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			11 271	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			622 257 357	
8400	Deposita og avsetn.	13	Deposita og avsetninger			-715 948 411	
	<b>Sum øvrige inntektskap.</b>					<b>-93 542 224</b>	
	<b>Sum inntektsført</b>				<b>839 753 000</b>	<b>744 004 073</b>	
	<b>Netto rapportert til statsregnskapet</b>					<b>30 948 646 414</b>	

## Kapitalkontoer

Konto	Tekst	Note	2017	2018	Endring
60085701	Norges Bank KK/ innbetaling			30 942 635 784	
0085702	Norges Bank KK / utbetaling			-61 296 775 536	
713160	Endring mellomværende med statskassen			-594 506 662	
	<b>Sum kapitalkontoer</b>			<b>-30 948 646 414</b>	
	<b>Sum rapportert</b>			<b>0</b>	

## Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)

Konto	Tekst	Note	2017	2018	Endring
6260	Aksjer	C	100 000	100 000	0
6280	Leieboerinnskudd		3 951 400	3 944 000	-7 400
6500	Forskudd	D	264 600 440	173 233 700	-91 366 740
8400	Forskudd veganlegg	13	-2 046 295 481	-1 330 347 070	715 948 411
713160	Mellomværende med statskassen		1 952 819 354	1 358 312 693	-594 506 662
	<b>Sum beholdninger til kapitalregnskapet</b>		<b>175 175 713</b>	<b>205 243 323</b>	<b>30 067 609</b>

## Note A Forklaring av samlet tildeling utgiftsposter

Beløp i 1000 kr

Kapittel og post	Postnavn	Overført fra 2017	Tildeling 2018	Samlet tildeling
1320.23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	63 544	11 793 544	11 857 088
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	0	989 300	989 300
1320.30	Riksveginvesteringer	10 443	13 978 000	13 988 443
1320.31	Skredsikring riksveger	0	638 200	638 200
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	185 223	272 500	457 723
1320.35	Vegutbygging i Bjørvika	36 000	0	36 000
1320.36	E16 over Filefjell	21 711	249 100	270 811
1320.37	E6 vest for Alta	44 227	135 000	179 227
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	272 500	272 500
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	376 541	758 700	1 135 241
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	170 001	76 400	246 401
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	127 509	1 227 100	1 354 609
<b>Sum kap 1320</b>		<b>1 035 199</b>	<b>30 390 344</b>	<b>31 425 543</b>
1330.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	419 800	785 000	1 204 800
1330.64	Særskilte transporttiltak belønningsmidler til bymiljøavtaler	0	750 000	750 000
1330.75	Særskilte transporttiltak tilskudd for reduserte bopengetakster	25 400	516 400	541 800
<b>Sum kap. 1330</b>		<b>445 200</b>	<b>2 051 400</b>	<b>2 496 600</b>

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

Beløp i 1000 kr.

Kapittel og post	Postnavn	Stikkord	Merutgift (-)/mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter	Merutgift (-)/mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter/mindreinntekter (-)	Om-disponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger	Sum grunnlag for overføring	Maks overført beløp *	Mulig overføring
1320.23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72	258 150	0	258 150	-2 207	0	Ikke aktuell	255 943	23 393 838	255 943
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	539 758	510 000	29 758	0	0	Ikke aktuell	29 758	1 508 300	29 758
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	72 528	0	72 528	0	0	Ikke aktuell	72 528	28 292 400	72 528
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 30	-82 165	0	-82 165	0	0	Ikke aktuell	-82 165	1 247 200	0
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres	162 674	0	162 674	0	0	Ikke aktuell	162 674	550 400	162 674
1320.35	Vegutbygging i Bjørnvika	kan overføres	38 990	0	38 990	0	0	Ikke aktuell	38 990	10 300	10 300
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	18 220	0	18 220	0	0	Ikke aktuell	18 220	677 200	18 220
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	91 297	0	91 297	0	0	Ikke aktuell	91 297	463 700	91 297
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		0		0	0	0	Ikke aktuell	0	0	0
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	461 383	0	461 383	0	0	Ikke aktuell	461 383	1 502 500	461 383
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	kan overføres	147 156	0	147 156	0	0	Ikke aktuell	147 156	198 900	147 156
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	58 658	0	58 658	0	0	Ikke aktuell	58 658	2 371 000	58 658
<b>Sum</b>			<b>1 766 649</b>	<b>510 000</b>	<b>1 256 649</b>	<b>-2 207</b>	<b>0</b>		<b>1 254 442</b>	<b>60 215 738</b>	<b>1 307 917</b>
1330.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	kan overføres	479 437	0	479 437	0	0	Ikke aktuell	479 437	1 014 800	479 437
1330.64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	kan overføres	0	0	0	0	0	Ikke aktuell	0	961 000	0
1330.75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	kan overføres	0	0	0	0	0	Ikke aktuell	0	1 019 200	0
			<b>479 437</b>	<b>0</b>	<b>479 437</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>479 437</b>	<b>2 995 000</b>	<b>479 437</b>
<b>Sum</b>			<b>2 246 086</b>	<b>510 000</b>	<b>1 736 086</b>	<b>-2 207</b>	<b>0</b>		<b>1 733 879</b>	<b>63 210 738</b>	<b>1 787 354</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

**Fullmakter:**

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 2018 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
- Kap. 1330 post 75 «Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene»

Kap. 4320 «Statens vegvesen»: I henhold til Prop. 1 S (2017 – 2018) romertallsvedtak II har Statens vegvesen fullmakt til å disponere eventuelle merinntekter.

**Note C Konto 6260 Aksjer**

Statens vegvesen besitter aksjer i følgende selskaper:

Selskap	31.12.2017	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.

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.
- Vegdirektoratet har en koordinerende rolle i forhold til EU-prosjekter og har i den forbindelse fått fullmakt til å opprette en valutakonto.

	31.12.2017	Endring	31.12.2018
Mellomværende med fylkeskommunene	233 045 288	-86 851 694	146 193 593
Depotkonto strøm	11 710 695	9 696 443	21 407 137
Valutakonto EU-prosjekter	19 844 458	-14 211 489	5 632 969
<b>Sum</b>	<b>264 600 441</b>	<b>-91 366 740</b>	<b>173 233 700</b>

**Note E Post 1320.72 Kjøp av riksveiferjetjenester**

I årsrapporten fremkommer flere steder begrepet «total omsetning». I denne omsetning inngår post 72 «Kjøp av riksveiferjetjenester», 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 to ganger dersom de inngår i omsetningsbegrepet.

## Artskontorapporteringen med noter

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	2017	2 018
Innbetalinger fra gebyrer	1	-520 724 639	-522 498 137
Innbetaling tilskudd		-420 154	-460 000
Innbetaling tilskudd til riksveger	2	-138 952 481	-80 135 059
Innbetaling tilskudd bompenger riksveg	3	-7 741 445 229	-7 462 057 938
Salgs- og leieinntekter	4	-540 345 224	-529 007 954
Erstatninger fra eksterne		-119 207 145	-97 585 298
Salgsinntekter salg eiendeler		-31 718 832	-33 926 390
Fylkeskommunenes dekning av Statens vegvesens ressursbruk knyttet til investeringsprosjekter på fylkesveg	5	-850 537 526	-915 543 687
Andre inntekter		-94 143 952	-64 029 803
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>		<b>-10 037 495 182</b>	<b>-9 705 244 266</b>
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til lønn	6	4 529 571 326	4 506 106 037
Arbeidsgiveravgift	6	623 737 212	622 255 875
Pensjonsutgifter	6	466 277 710	466 522 066
Offentlige refusjoner vedr. lønn	6	-150 850 040	-157 352 603
Sosiale kostnader	6	70 110 616	51 269 766
Forskudd til vegarbeider	7	456 700 000	715 948 411
Forskudd til vegarbeider (bevegelse grunnet krav fra Finansdepartementet)	7	456 700 000	715 948 411
Grunnerverv		851 493 642	926 508 572
Fremmedytelser entrepriser	8	24 601 550 028	22 852 311 204
Strøm til vegformål		268 211 978	282 229 612
Kjøp av fremmede tjenester (konsulenter)	9	2 888 049 713	2 886 073 240
Entrepriser innestående beløp	10	-86 673 482	-8 411 484
Entrepriser forskudd	11	-130 023 510	-322 497 485
Kostn. og godtgjørelser reiser		336 991 913	327 938 372
Utgifter lokaler		906 909 558	896 220 179
IKT utgifter Og kjøp		306 119 551	315 977 483
IKT utgifter leie lisenser		189 517 994	185 074 694
Øvrige driftsutgifter		910 986 051	645 701 676
<b>Sum utbetalinger fra drift</b>		<b>37 495 380 260</b>	<b>35 907 824 022</b>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>27 457 885 078</b>	<b>26 202 579 760</b>

<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter		-308 715	-158 010
<b>Sum investerings- og finansinntekter</b>		<b>-308 715</b>	<b>-158 010</b>
<b>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Bygninger og tomter		23 368 657	40 204 639
Maskiner og anlegg		284 431 962	301 766 254
Utbetaling av finansutgifter		49 319 848	9 336 669
<b>Sum investering og finansutgifter</b>		<b>357 120 467</b>	<b>351 307 562</b>
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		356 811 752	351 149 552
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Kjøp av ferjetjenester	12	1 157 544 243	1 295 951 488
Tilskudd til fylkeskommuner	12	866 273 180	2 209 562 734
Tilskudd til kommuner	12	329 605 112	508 137 396
Tilskudd til andre	12	648 608 776	987 079 075
<b>Sum utbetaling av tilskudd og kjøp av ferjetjenester</b>		<b>3 002 031 311</b>	<b>5 000 730 693</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
5700 Arbeidsgiveravgift		-623 427 664	-622 257 357
5309 Tilfeldige inntekter		-1 204	-137 559
0471.71 Erstatningsansvar m.m.		0	16 592 596
5605.83 Renter av alminnelige fordringer		-18 018	-11 271
<b>Netto rapportert på felleskapitler</b>		<b>-623 446 886</b>	<b>-605 813 591</b>
<b>Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>30 193 281 255</b>	<b>30 948 646 414</b>
<b>Oversikt mellomværende med statskassen</b>	<b>Note</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Eiendeler og gjeld			
Fordringer på ansatte		920 307	740 017
Midlertidig postering beholdningsdifferanse		37 112	4 398
Kasse (trafikkstasjoner)		1 948 479	1 884 699
Bankkonti utenom konsernkontosystemet – Strømkonto		11 710 695	21 407 137
Bankkonto utenom konsernkontosystemet – Eu-prosjekter		19 844 458	5 632 969
Bank		-12 497 881	-8 950 488
Skyldig offentlige avgifter		-204 024 939	-225 177 421
Udisponerte bompenger		-58 140 519	-57 100 034
Mellomværende fylkeskommunen	D	233 045 288	146 193 593
Motpost periodisering bompenger fylke	13	122 986 352	259 683 777
Udisponerte bompenger fylkesveg		-83 992 372	-33 592 372
Grunnerstatning deponering		-79 301 298	-25 573 855
Leieboerinnskudd		71 932	64 532
Forskudd vegarbeid		2 046 295 481	1 330 347 070
Annen gjeld		-46 083 740	-57 251 329
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>		<b>1 952 819 355</b>	<b>1 358 312 693</b>

## Note 1: Innbetaling fra gebyrer

Statens vegvesen innkrever gebyrer som føres mot kap. 4320 «Statens vegvesen» post 02 «Diverse gebyrer». Disse inntekter er knyttet til følgende oppgaver:

Årets gebyrinntekter	2017	2018
Fører kort	431 827 902	435 913 454
Dagprøvekjennermerke	27 368 683	28 679 777
Myndighetskontroller	33 358 442	33 640 653
Påskiltingsgebyr	15 549 490	11 563 526
Transportlisenser	9 560 267	8 779 445
Droneprøver	581 650	417 340
Øvrige gebyrer	2 966 948	3 503 942
<b>Sum gebyrinntekter</b>	<b>520 724 639</b>	<b>522 498 137</b>

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

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. Dette finansierte oppgaver for følgende beløp i 2017 og 2018:

Årets tilskudd	2017	2018
Tilskudd til driftsoppgaver	29 784 429	1 742 835
Tilskudd til investeringsoppgaver	109 168 053	78 392 224
<b>Sum</b>	<b>138 952 482</b>	<b>80 135 059</b>

## Note 3: Innbetaling tilskudd bompenger

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 2017 og 2018 utgjorde dette følgende:

Årets innbetaling av bompenger	2017	2018
Bompenger til driftsoppgaver (Post 29 Vederlag til OPS prosjekter)	164 907 000	257 156 221
Bompenger til investeringsoppgaver	7 576 538 229	7 204 901 717
<b>Sum</b>	<b>7 741 445 229</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	2017	2018
Salg av kjennemerker	12 000 000	12 444 780
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	250 539 000	267 841 040
Personlige bilskilt	36 259 000	15 706 943
Leieinntekter	19 161 000	26 014 274
Øvrige inntekter	222 386 224	207 000 917
<b>Sum</b>	<b>540 345 224</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 salgs- og leieinntekter som framkommer er 267 mill. kr. knyttet til gjennomføring av investeringsprosjekter der inntektene i henhold til fullmaktene i Prop. 1 S Vedlegg 1 i «Fullmakter».

### **Note 5: Fylkeskommunenes dekning av Statens vegvesens ressursbruk har 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. Den økning som fremkommer fra 2017 til 2018 skyldes et høyere aktivitetsnivå i forbindelse med investeringer på fylkesveg.

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

	2017	2018
Kalkulatorisk lønn belastet fylkesvegregnskapene	-850 537 526	-915 543 687



## Note 6: Lønn og sosiale kostnader

I 2018 var de samlede lønn og sosiale kostnader på 5 489 mill. kr. som innebærer en nedgang på 50 mill. kr. fra 2017.

Av dette er 1 031 mill. kr. lønn- og sosiale kostnader i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter på riksveg som etterfølgende tabell viser.

	2017	2018
Lønn og sosiale kostnader driftsoppgaver	3 650 834 489	3 658 958 102
Arbeidsgiveravgift	502 732 192	505 271 771
Sykepenges og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	-121 585 132	-127 770 314
Pensjonspremie	375 819 834	378 815 918
Øvrige sosiale kostnader	56 509 156	41 631 050
<b>Lønn og sosiale kostnader ekskl. investeringsoppgaver på riksveg</b>	<b>4 464 310 539</b>	<b>4 456 906 526</b>
Lønn og sosiale kostnader investeringsoppgaver	878 736 837	847 147 935
Arbeidsgiveravgift	121 005 019	116 984 105
Sykepenges og andre refusjoner investeringsoppgaver	-29 264 908	-29 582 289
Pensjonspremie	90 457 876	87 706 148
Øvrige sosiale kostnader	13 601 460	9 638 716
<b>Lønn og sosiale kostnader investeringsoppgaver på riksveg</b>	<b>1 074 536 284</b>	<b>1 031 894 615</b>
Totale lønnsutgifter inkl. arbeidstakers andel av pensjonspremie	4 529 571 326	4 506 106 037
Arbeidsgiveravgift	623 737 212	622 255 875
Totale sykepenges og refusjoner	-150 850 040	-157 352 603
Pensjonskostnader	466 277 710	466 522 066
Øvrige sosiale kostnader	70 110 616	51 269 766
<b>Totale lønn og sosiale kostnader</b>	<b>5 538 846 823</b>	<b>5 488 801 141</b>
<b>Bemanning hele stillinger pr. 31.12</b>	<b>7 019</b>	<b>6 806</b>

Nedgangen i arbeidsgivers andel av pensjonskostnadene i forhold til oppstillingen i årsrapporten for 2017, skyldes at arbeidsgiveravgiften av pensjonskostnadene i 2018 er tatt med som arbeidsgiveravgift, mens det tidligere var knyttet til pensjonskostnader

## 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 2018 ble det tilbakebetalt 715 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	2017	2018
Forskudd til vegarbeider	456 700 000	715 948 411

Ved utgangen av 2017 og 2018 hadde Statens vegvesen følgende gjeld knyttet til mottatte forskudd:

Utgående balanse	2017	Endring	2018
Mottatte forskudd vegarbeider	-2 046 295 480	715 948 411	-1 330 347 070

## Note 8: Fremmedytelser og entrepriser

Av det beløp Statens vegvesen utbetaler til leverandører er det vesentlige knyttet til utbetalinger i forbindelse med entrepriser. For 2017 og 2018 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:

	2017	2018
Drift av riksveger	2 444 945 894	2 566 929 315
Vedlikehold av riksveger	2 761 323 027	2 402 059 089
Øvrig drift	770 071 410	788 651 699
<b>Sum drift</b>	<b>5 976 340 331</b>	<b>5 757 640 103</b>
Investeringer på riksveg	18 625 209 697	17 094 671 101
<b>Sum</b>	<b>24 601 550 028</b>	<b>22 852 311 204</b>

## Note 9: Fremmedtjenester (konsulenttjenester)

For å kunne gjennomføre de oppgaver Stortinget har vedtatt er Statens vegvesen avhengig av å kjøpe konsulenttjenester. I tillegg til kjøp av konsulenttjenester fra eksterne bedrifter knyttes også enkelte interne transaksjoner til dette området. For å synliggjøre de reelle kjøp fra eksterne er det derfor skilt mellom eksterne og interne transaksjoner i tabellen under.

Det totale kjøp av eksterne tjenester gikk ned med 5 mill. kr. fra 2017 til 2018. Av det totale kjøp i 2017 var 80 pst. knyttet til Statens vegvesens kjerneoppgaver. For øvrig fordelte kjøp av tjenester seg som følger:

Fagområde	2017	2017 pst.-vis andel	2 018	2018 pst. vis andel
Veg og trafikkforvalter	2 075 291 771	71,6 pst.	2 017 184 306	69,7 pst.
Myndighetsorgan	74 810 076	2,6 pst.	99 937 250	3,5 pst.
Fagorgan (sektoransvar)	176 936 435	6,1 pst.	180 087 676	6,2 pst.
Utøve ledelse og styring	11 033 490	0,4 pst.	14 071 039	0,5 pst.
IKT	463 381 593	16,0 pst.	494 538 360	17,1 pst.
Øvrig	98 127 496	3,4 pst.	89 118 025	3,1 pst.
<b>Sum kjøp fra eksterne</b>	<b>2 899 580 861</b>	<b>100,0 pst.</b>	<b>2 894 936 657</b>	<b>100,0 pst.</b>
Internfakturering av tjenester	-11 531 148		-8 863 417	
<b>Sum kjøp fra eksterne</b>	<b>2 888 049 713</b>		<b>2 886 073 240</b>	

## Note 10: Entrepriser innestående 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 2017 og 2018 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	2017	2018
Drift	-13 710 981	-7 276 287
Investering	-72 962 501	-1 135 197
<b>Sum</b>	<b>-86 673 482</b>	<b>-8 411 484</b>

Etterfølgende tabell viser utgående saldo for 2017 og 2018

Utgående balanse	31.12.2017	Bevegelse	31.12.2018
Drift	-30 363 232	-7 276 287	-37 639 519
Investering	-1 918 467 167	-1 135 197	-1 919 602 364
<b>Sum</b>	<b>-1 948 830 402</b>	<b>-8 411 484</b>	<b>-1 957 241 883</b>

## Note 11: Forskudd til leverandører

Entreprenørfirmaer har betydelige kostnader knyttet til etablering av rigg og andre oppstarts-kostnader 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 2017 og 2018.

Årets netto bevegelse	2017	2018
Driftsutgifter	41 388 037	1 864 621
Investeringsutgifter	-171 411 547	-324 362 105
<b>Sum</b>	<b>-130 023 510</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	13.12.2017	Endring	31.12.2018
Forskudd til leverandører knyttet til driftsoppgaver	63 621 439	1 864 621	65 486 060
Forskudd til leverandører knyttet til investeringsoppgaver	487 063 760	-324 362 105	162 701 655
<b>Sum</b>	<b>550 685 199</b>	<b>-322 497 484</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 72 «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 i 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 post 61 – 63.

For årene 2017 og 2018 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2017	2018
1320.61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	170 700 000	272 500 000
1320.62 Tilskudd til rassikring på fylkesveg	377 077 000	673 857 868
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til kommuner	63 144 178	51 271 403
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til fylkeskommuner	33 771 792	47 973 736
1320.72 Kjøp av riksveiferjetjenester	1 157 544 243	195 951 488
1330.63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter til fylkeskommuner	0	682 035 239
1330.63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter til kommuner		43 327 808
1330.64 Belønningsmidler bymiljøavtaler til fylkeskommuner	211 000 000	470 000 000
1330.64 Belønningsmidler bymiljøavtaler til andre	0	280 000 000
1330.75 Tilskudd for reduserte bompenger i distriktene	477 400 000	541 800 000
Kommuner øvrige tilskudd	266 460 934	413 538 185
Fylkeskommuner øvrige tilskudd	73 724 388	63 195 891
Øvrige tilskudd	171 208 776	165 279 075
<b>Sum utbetaling av tilskudd</b>	<b>3 002 031 311</b>	<b>5 000 730 693</b>

## Note 13: Motpost periodisering bompenger fylkesveg

Fylkeskommunene skal i henhold til regnskapskravene føre 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. Det beløp som periodiseres medfører en reduksjon eller økning av fylkesvegeregnskapet. Dette medfører følgelig at det også påvirker mellomværende mellom Statens vegvesen og den enkelte fylkeskommune. For at dette ikke skal medføre avvik ved rapportering av statsregnskapet vil periodiseringsbeløp være med i rapporteringen som en motpost.

Periodiseringsbeløpet utgjorde følgende:

	31.12.2017	31.12.2018
Motpost periodisering bompenger fylkesveg	122 986 352	259 683 777

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

Finansielle anleggsmidler		Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
	Investeringer i aksjer og andeler*		100 000	0	100 000
	<b>Sum</b>		<b>100 000</b>	<b>0</b>	<b>100 000</b>
Omløpsmidler					
	Fordring på fylkeskommunene		146 193 593	146 193 593	0
	Fordring bompenger på fylkesveg		259 683 777	259 683 777	0
	Fordring på ansatte		740 016	740 016	0
	Midl. Postering beh. diff.		4 398	4 398	0
	Kontanter på trafikkstasjonene		1 884 699	1 884 699	0
	Forskudd leverandører		228 187 715	0	228 187 715
	Leieboerinnskudd		3 944 000	64 532	3 879 468
	Bank konsernkonto		-8 950 488	-8 950 488	0
	Bankkonti utenom konsernkonto		27 040 107	27 040 107	0
	<b>Sum</b>		<b>658 727 817</b>	<b>426 660 634</b>	<b>232 067 183</b>
Langsiktige gjeld					
	Forskudd vegarbeider		-1 330 347 070	1 330 347 070	-2 660 694 140
	Ubenyttede bompenger fylkeveg		-33 592 372	-33 592 372	0
	Ubenyttede bompenger riksveg		-57 100 034	-57 100 034	0
	<b>Sum</b>		<b>-1 421 039 476</b>	<b>1 239 654 664</b>	<b>-2 660 694 140</b>
Kortsiktig gjeld					
	Skyldig offentlige avgifter		-225 177 421	-225 177 421	0
	Deponering grunnerstatning		-25 573 856	-25 573 856	0
	Innstående beløp entrepriser		-1 957 241 883	0	-1 957 241 883
	Annen kortsiktig gjeld		-14 900 047	-57 251 329	42 351 282
	<b>Sum</b>		<b>-2 222 893 207</b>	<b>-308 002 606</b>	<b>-1 914 890 601</b>
	Sum gjeld		-3 643 932 683	931 652 058	-4 575 584 741
	<b>Sum</b>		<b>-2 985 204 866</b>	<b>1 358 312 692</b>	<b>-4 343 517 558</b>

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

Aksjer	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap
Svinesundforbindelsen AS	11.12.2002	100	100,0 pst.	100,0 pst.	165 151 000	100 000	359 105 000

\* Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet. Resultat før skatt og balanseført verdi 2017. Tall for 2018 er ikke offentliggjort.



# Vedlegg

1. Nærmere om mål, resultater og ressursbruk m.m.
2. Oppfølging av større prosjekter
3. Oppfølging av styringsmål
4. Status for Belønningsmidler til bymiljø- og byveksttaler
5. Samfunnsikkerhet – klimatilpasning og informasjonssikkerhet
6. Status for oppfølging av lukkede tilrådinger fra Statens Havarikommisjon for transport til Statens vegvesen

# Vedlegg 1

Nærmere om mål,  
resultater og ressursbruk



# 1 Mål og resultater

## 1.1 Hovedmål Framkommelighet

” Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet

### 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.

Totalt ble det gjennomført 16 998 kontroller hvorav 14 579 av de som var planlagte i 2018. Dette innebærer at 76 pst. av alle planlagte kontroller ble utført. Dette er en forbedring fra 2017 der 38 pst. av planlagte kontroller ble gjennomført.

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

Tabellen under viser omfang av stikkprøvekontroll av driftskontrakt i 2018.

	Riksveg og gang- og sykkelveg langs riksveg
Andelen kontrakter der alle stikkprøver er gjennomført i henhold til plan	76 pst.
Andelen kontroller uten mangler	99 pst.

	Riksveg	Riksveg og gang- og sykkelveg langs riksveg	Sum
Antall planlagte stikkprøvekontroller for året	10 230	4 349	14 579
Antall gjennomføre stikkprøvekontroller	11 428	5 570	16 998
Antall planlagte stikkprøvekontroller uten mangler	8 202	4 352	12 554

## Riksveger åpnet for trafikk

Tabellen under viser riksveger som ble åpnet for trafikk i 2018.

Vegnr/Strekning	Rute	Fylke	Antall km
E18 Bommestad – Sky	3	Vestfold	6,7
Rv. 509 Sømmevågen – Sola skole	3	Rogaland	1,0
Rv. 13 Deildo	4c	Hordaland	2,7
Rv. 13 Joberget	4c	Hordaland	2,8
Rv. 36 Skyggestein – Skjelbredsstrand	5a	Telemark	3,5
Rv. 36 Slåttekås - Årnes	5a	Telemark	7,1
Rv. 5 Bergum, kryss	5c	Sogn og Fjordane	0,2
E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	6d	Møre og Romsdal	1,7
E6 Vintermyr	7a	Trøndelag	0,5
E6 Vassmarka – Ronglan	7a	Trøndelag	5,0
E6 Finneidstraumen bru	7a	Nordland	0,9
E6 Hålogalandsbrua	8a	Nordland	5,8
E6 Indre Nordnes – Skardalen	8b	Troms	7,5
E8 Sørkjiosfjellet	8b	Troms	9,0
E6 Storsandnes – Langnesbukta	8b	Finnmark	4,6
E45 Salkobekken – Øvre Alta	8b	Finnmark	1,3
<b>Sum</b>			<b>60,3</b>

## Reisetider i og mellom landsdeler

Tabellen under viser reisetidsgevinster i minutt på utvalgte strekninger på riksvegnettet.

Rute	Forutsatt redusert reisetid i 2018 (minutt)	Faktisk redusert reisetid i 2018 (minutt)	Forutsatt redusert reisetid Handlings-programmet 2018 – 2023 (minutt)
E18 Oslo – Kristiansand		1:24	00:00
E39 Kristiansand – Stavanger			02:00
E39 Stavanger – Bergen			07:48
E39 Bergen – Ålesund			01:54
E39 Ålesund – Trondheim			02:42
E6/rv. 80 Trondheim – Bodø			12:48
E6/E8 Bodø – Tromsø	19:48	19:48	20:30
E6/E8 Tromsø – Alta	17:00	17:00	17:18
E6 Oslo – Trondheim			05:12
E6 /rv. 3 Oslo – Trondheim			05:36
E6/E136 Oslo – Ålesund			00:18
E18/E16 Oslo – Bergen			02:36
E16 Riksgrensa (Riksåsen) – Hønefoss			05:06
E18/E134 Oslo – Haugesund			16:36
E18 Oslo – Ørje (Sverige)	00:54		00:54

Tre av 15 strekninger har fått reduksjon i reisetid som følge av prosjekter som åpnet for trafikk i 2018. Reduksjonen var om lag som forutsatt.

## Sykkel

Tabellen under viser byer og tettsteder med planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk og avtaler om konsentrert innsats for økt sykkelbruk.

	Resultat 2018
Antall byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere som har utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk inneværende år	5
Antall byer som i 2018 har inngått forpliktende avtaler om konsentrert innsats for økt sykkeltrafikk (totalantall byer med forpliktende avtaler i 2018)	6 (25)

Tabellen under viser antall gjennomførte sykkelveginspeksjoner i 2018.

	Resultat 2018	
	km	Pst.
Antall km sykkelruter inspisert av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	157,9	10,3
Antall km sykkelruter inspisert og utbedret av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	26,5	1,7

## Kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene på riksvegnettet

Tabellen under viser endring i kollektivtrafikkreiser 2017-2018 i de fire største byområdene.

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2017 – 2018
<b>Osloområdet (Oslo og Akershus)</b>	4,2
<b>Trondheimsområdet</b>	3
<b>Nord-Jæren</b>	7,3
<b>Bergensområdet</b>	4,8

Tabellen under viser endring i hastighet for kollektivtransporten på veg i rushtiden i de fire største byområdene.

	Resultat 2018 (km/t)	Endring fra 2017 (pst.)
<b>Trondheim</b>	27,1	-3,2
<b>Bergen</b>	25,2	+6,8
<b>Stavanger</b>	23,7	-7,1
<b>Oslo</b>	23,1	-2,1

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.

## 1.2 Hovedmål Trafikksikkerhet

☞ Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

### Kontroll- og tilsynsvirksomheten

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i perioden 2015 – 2018.

Tilsyn og øvrig utekontroll	2015	2016	2017	2018
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	38 648	52 049	53 920	62 753
Herunder antall med mangler:				
- Antall med ikke egnede dekk <sup>1</sup>	821	1 201	1 676	1 580
- Andel med ikke egnede dekk	2,1 pst.	2,3 pst.	3,10 pst.	2,5 pst.
- Antall gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk <sup>2</sup>	3163	3 979	2 379	2 251
- Andel gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	8,2 pst.	7,6 pst.	4,4 pst.	3,6 pst.
- Antall som fikk kjøreforbud	358	524	286	418
- Andel som fikk kjøreforbud	0,9 pst.	1,0 pst.	0,50 pst.	0,7 pst.
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	6 852	7864	8 279	8 517
- herunder antall med mangler	1 482	1720	2548	2 598
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	21,6 pst.	21,9 pst.	31 pst.	30,5 pst.
Antall tungtransportkontroller	75 458	91 900	88 313	82 611
- herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	25 136	28 795	34 265	33 178
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	33,3 pst.	31,3 pst.	38,8 pst.	40,2 pst.
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	847	1 058	1 018	1 118
- herunder antall med mangler	269	412	416	491
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	31,8 pst.	38,9 pst.	40,9 pst.	43,9 pst.
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	3 610	4 071	4 375	3 488
Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK)	4 144	4 069	3 971	3467
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:				
- Gebyrer	14 328	15 140	12 802	15 971
- Anmeldelser	3 586	2938	2 623	4 352
Antall bilbeltekontroller	636 049	829 991	701 989	562 075
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	6 652	6709	5 272	5 410
- herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	1,0 pst.	0,81 pst.	0,75 pst.	0,96 pst.
Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger av kjøreskoler	50	50	48	60
Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger	39	64	49	55

<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.

## 1.3 Hovedmål miljø

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

### Nyregistrerte kjøretøy i 2018

Tabellen under viser andel av nyregistrerte kjøretøy (nye + bruktimport) i 2018 etter drivstoff (pst.).

	Elektrisk	Hydrogen	Gass	Bensin	Diesel	Hybrid
Personbiler	34	0,03		20	19	27
Lette varebiler	11			4	86	
Tunge varebiler				2	97	
Bybusser	2		2		77	19
Langdistansebusser	1		2		96	
Lastebiler			1		99	
Trekkbiler					100	
Traktor				62	38	
Motorredskap					100	
Mopeder	8			90	2	
Lette motorsykler				100		
Tunge motorsykler	2			98		



Buss på Elgeseter bru over Nidelva i Trondheim. Foto: Knut Opeide

## 1.4 Kontakt med publikum

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

	2017		2018	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	776	194 908	751	187 753
Praktiske førerprøver	539	135 437	535	133 533
Førerkort	1 850	464 366	1 740	435 391
Kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	4 374	1 106 784	4 534	1 133 555
Besøk på vegvesen.no	109 340	39,8 mill.	119 230	43,4 mill.
Telefonforespørsler fra publikum (inkl. tlf 175)	7800	1,95 mill.	6240	1,56 mill.

### 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 %
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	<b>Totalt</b>	<b>10</b>	<b>12,4</b>	<b>21 pst.</b>
	Region øst	10	11,6	17 pst.
	Region sør	10	15,6	30 pst.
	Region vest	10	11,8	18 pst.
	Region midt	10	7,9	14 pst.
	Region nord	10	15,2	25 pst.
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>10,8</b>	<b>10 pst.</b>
	Region øst	15	9,3	9 pst.
	Region sør	15	14,3	17 pst.
	Region vest	15	11,8	9 pst.
	Region midt	15	6,5	4 pst.
	Region nord	15	11,9	10 pst.
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	<b>Totalt</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>11 pst.</b>
	Region øst	20	20	15 pst.
	Region sør	20	23	15 pst.
	Region vest	20	9	5 pst.
	Region midt	20	25	15 pst.
	Region nord	20	13	5 pst.
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse A <sup>1</sup>	<b>Totalt</b>	-		
	Region øst	-	23	
	Region sør	-	24	
	Region vest	-	18	
	Region midt	-	20	
	Region nord	-	32	

<sup>1</sup> Kl. A har ingen ventetidskrav på samme måte som kl. B.

## 2 Nærmere om ressursbruk

### 2.1 Oppfølging av prosjekter

#### Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2017

Tabellen under viser endringer i kostnadsoverslag for prosjekter åpnet for trafikk i 2017<sup>1</sup>.

	Styringsramme (mill. 2018-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2018-kr)	Avvik (pst.)
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2017	13 756	14 632	6,4

<sup>1</sup> Prosjektene som ble åpnet for trafikk i 2017 omtales i årsrapporten for 2018 fordi sluttrapporter først foreligger året etter åpningsåret.

For alle prosjekter med prognose for sluttkostnad over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2017, er det en samlet kostnadsøkning på 6,4 pst. i forhold til samlet styringsramme for disse prosjektene. Målet om null avvik blir ikke nådd, men det er en forbedring fra 2016, hvor kostnadsøkningen var på 13,7 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, 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.

Tabellen under viser endring i kostnadsoverslag for større prosjekter<sup>2</sup> åpnet for trafikk i 2017.

Prosjekt	Styringsramme	Fastsatt kostnadsramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra gjeldende kostnadsramme	
	(mill. 2018-kr)	(mill. 2018-kr)	(mill. 2018-kr)	(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
E18 Riksgrensen – Ørje	808	933	932	124	15,3 %	-1	-0,1 %
Rv. 4 Lunne grense-Jaren og Lygna sør	2 491	2 912	2 722	231	9,3 %	-190	-6,5 %
E39 Hove – Sandved	799	842	807	8	1,0 %	-35	-4,2 %
Rv. 509 Sømmevågen	779	857	779	-	0,0 %	-78	-9,1 %
E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen	1 680	1 916	1 565	-115	-6,8 %	-351	-18,3 %
E105 Elvenes – Hesseng	519	758	738	219	42,2 %	-20	-2,6 %
<b>SUM</b>	<b>7 076</b>	<b>8 218</b>	<b>7 543</b>	<b>467</b>	<b>6,6 %</b>	<b>-675</b>	<b>-8,2 %</b>

<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.

Av prosjekter over 500 mill. kr som ble fulgt opp spesielt, ble seks prosjekter åpnet for trafikk i 2017. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 467 mill. kr (6,6 pst.) i forhold til styringsrammen. Samlet prognose for sluttkostnad for disse prosjektene ligger 675 mill. kr (8,2 pst.) under samlet kostnadsramme<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Kostnadsrammen er den rammen Stortinget har forutsatt at prosjektet skal gjennomføres innenfor. Kostnadsrammen inkluderer en usikkerhetsmargin. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter over 750 mill. kr, blir opprinnelig kostnadsrammen fastsatt i forbindelse med KS2-arbeidet. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/- 10 pst.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2016, var syv prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 1 951 mill. kr (20,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Samlet prognose for sluttkostnad for disse prosjektene ligger 158 mill. kr (1,4 pst.) under samlet kostnadsramme.



**Ansatte i Statens vegvesen ved åpning av E6 Hålogalandsbrua.** Foto: Tomas Rolland



## 3 Andre data

### 3.1 Veglengder

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

Kilometer

Fylke/region	Riksveger (inkl. europaveg)	Fylkesveger
Østfold	285	1 696
Akershus	431	1 827
Oslo	192	-
Hedmark	722	3 865
Oppland	752	3 055
<b>Sum Region øst</b>	<b>2 382</b>	<b>10 443</b>
Buskerud	578	1 830
Vestfold	167	1 222
Telemark	464	1 878
Aust-Agder	417	1 559
Vest-Agder	237	2 071
<b>Sum Region sør</b>	<b>1 863</b>	<b>8 560</b>
Rogaland	535	2 495
Hordaland	779	2 961
Sogn og Fjordane	714	2 599
<b>Sum Region vest</b>	<b>2 028</b>	<b>8 055</b>
Møre og Romsdal	537	3 018
Trøndelag	745	6 048
<b>Sum Region midt</b>	<b>1 282</b>	<b>9 066</b>
Nordland	1 239	4 108
Troms	610	2 914
Finnmark	1 307	1 493
<b>Sum Region nord</b>	<b>3 156</b>	<b>8 515</b>
<b>Sum hele landet</b>	<b>10 713</b>	<b>44 639</b>

## 3.2 Utvikling i bilpark og førerkort

Tabellen under gir oversikt over utviklingen i bilparken og førerkort fra 2017 til 2018.

	2017	2018	Endring i pst. 2017–2018
Førstegangsregistrerte biler inkl. bruktimporterte biler	225 005	216 663	-3,7
Førstegangsregistrerte motorsykler	10 187	11 286	10,8
Førstegangsregistrerte tungbiler (over 7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	5 527	5 930	7,3
Førstegangsregistrerte tungbiler (3501-7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	2 476	2 715	9,7
Totalt antall registrerte biler	3 308 021	3 330 452	0,7
Antall elektrisk drevne kjøretøy	142 518	203 538	42,8
Antall hydrogendrevne kjøretøy	104	149	43,3
Antall produserte førerkort	464 366	435 362	-5,35
Antall fornyelser av førerkort	246 256	221 394	-10,09
Antall førerkort meldt tapt	68 409	83 455	+21,99

Tabellen under viser utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type.

Bilgruppe	2014	2015	2016	2017	2018
Personbil	2 555 443	2 610 352	2 635 746	2 719 395	2 749 429
Buss	17 111	16 669	16 299	16 041	15 629
Kombibil	28 365	26 605	22 633	19 624	16 916
Varebil	441 967	450 385	460 863	470 855	476 617
Lastebil	66 986	67 564	65 748	63 918	62 239
Trekkbil	8 787	8 926	9 193	9 292	9 622
Beltebil	650	630	617	598	562
Moped	177 506	178 235	178 382	171 998	163 476
Motorsykkkel	167 649	176 040	184 010	190 059	192 515
<b>Sum</b>	<b>3 464 464</b>	<b>3 535 406</b>	<b>3 573 491</b>	<b>3 663 797</b>	<b>3 687 005</b>

Tabellen under viser fordeling av førstegangsutstedelser\*.

	2016	2017	Endring i pst. 2015–2016
Moped (AM146)	11 975	9 908	-17,26
Motorsykkkel (A1, A2, A)	8 342	8 550	+2,49
Personbil (B)	68 326	67 496	-1,21
Personbil m/tilhenger (BE)	14 852	14 505	-2,33
Mellomtunge klasser (3,5–7,5 t)	2 783	2 308	-17,06
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	6 709	6 339	-5,51
Traktor (T)	1 581	1 692	+7,02
Utrykning (kode 160)	853	915	+7,26
<b>Totalt antall førstegangsutstedelser</b>	<b>115 421</b>	<b>117 713</b>	<b>+1,98</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.

Tabellen under viser fordeling av førerkortfornyelser.

	2017	2018	Endring i pst. 2017–2018
Antall fornyelser 75 år eller eldre	76 859	89 431	+16,36 pst.
Antall fornyelser kl. C1*	117 949	80 419	-31,82 pst.
Antall fornyelser uten tungeklasser	51 448	51 544	+0,19 pst.
<b>Totalt antall fornyelser</b>	<b>246 256</b>	<b>221 394</b>	<b>-10,10 pst.</b>

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

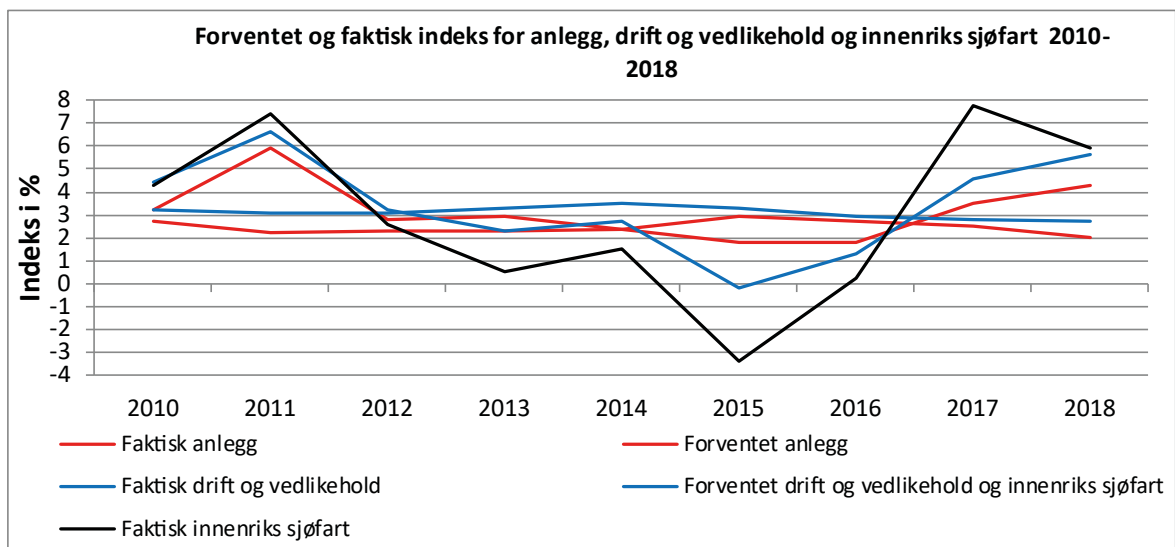
### 3.3 Prisutvikling

Tabellen gir en oversikt over forventet og faktisk prisutvikling i 2018.

	2018	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veganlegg	2	4,3
Drift og vedlikehold	2,7	5,6
Innenriks sjøfart	2,7	5,9*
Riksregulativ ferjetakst	2,4	2,4

\*Oppgitt indeks er pr. 3. kvartal 2018. Endelig nærsjøindeks foreligger i mars 2019.

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.



Drift- og vedlikeholdsindeksen økte fra 2017 til 2018. Materialer innenfor vinterdrift og maskiner står for en del av økningen. For anleggsindeksen bidrar arbeidskraft til en økning i indeksen. Høy indeks på innenriks sjøfart, delindeks ferje, skyldes økte drivstoff- og rentekostnader i næringen.

### 3.4 Trafikkutvikling 2018

Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling for 2018, samt trafikkutviklingen siden 2012.

Pst.

Landsdel	Prognose	Faktisk
Østlandet	1,4	0,2
Sørlandet	1,6	-0,3
Vestlandet	1,9	0,1
Trøndelag	1,3	1,0
Nord-Norge	1,2	0,2
Landet totalt	1,5	0,2

Pst.

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

Trafikkutviklingen i trafikkregistreringspunktene ligger 1,3 prosentpoeng lavere enn prognosene. De beregnede prognosene er langsiktige prognoser som er basert på en nasjonal økonomisk vekst fra Finansdepartementet og befolkningsframskrivninger fra SSB. Det er beregninger gjennomført med de nasjonale modellene for person- og godstransport og de regionale modellene for persontransport.

Fylkene Oslo, Akershus, Rogaland og Hordaland har en reduksjon i trafikknivået i 2018 i forhold til prognosene. Dette er fylker som er befolkningstunge og betyr en god del for den totale trafikkutviklingen i landet. For Rogaland og Hordaland har det vært en reduksjon innenfor sektorene olje og gass, noe som har medført en lavere aktivitet, og reduksjon i antall ansatte i flere av bedriftene som er innenfor denne næringen. For Oslo og Akershus ble det innført takstøkning i bompengerिंगene, noe som trolig er en av årsakene til reduksjon i trafikknivået.



# Vedlegg 2

Oppfølging av større prosjekter

## Statsbudsjettet 2018

### Større prosjekter som følges opp spesielt

Region/rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig		Ny kostnadsramme	Siste prop.- Sluttprognose		AR 2018	Avvik		Trafikkåpning					
	Styringsramme			Avvik ift. SR			ift SR		ift siste prop.		Oppr	Rev AR		
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%				
<b>Region Øst</b>														
1 Rv. 110 Ørebekk - Simo <sup>6)</sup>	738	815	900	764	26	900	162	21,9	0	0,0	136	17,7	1806	1911
1 E18 Nordbylunnellen	414	456	581	414	0	583	149	36,0	-18	-3,1	149	36,0	1903	1903
2b E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	2 696	3 009	3 009	2 696	0	2 696	-0	0,0	-31,3	-10,4	-0	0,0	21xx	2207
5c E16 Sandvika - Wøyen	4 079	4 462	4 462	4 079	0	4 079	-0	0,0	-38,3	-8,6	-0	0,0	1910	1911
5c E16 Bagn - Bjørgo	1 532	1 701	1 701	1 532	0	1 532	0	0,0	-16,9	-9,9	0	0,0	2005	1910
5c E16 Bjørnum - Skaret	4 365	4 748	4 748	4 365	0	4 365	-0	0,0	-38,3	-8,1	-0	0,0	22xx	23xx
6a E6 Ekeberg- og Svandals tunnelene	796	877	800	796	4	814	18	2,3	-6,3	-7,2	14	1,8	19xx	1906
	<b>14 620</b>	<b>16 068</b>	<b>16 278</b>	<b>14 651</b>	<b>30</b>	<b>14 949</b>	<b>329</b>	<b>2,2</b>	<b>-1 329</b>	<b>-8,2</b>	<b>298</b>	<b>2,0</b>		
<b>Region Sør</b>														
3 E18 Varoddbrua	946	1 075	1 075	946	0	991	45	4,8	-8,4	-7,8	45	4,7	1906	2004
5a E134 Damåsen - Saggrenda	4 529	5 142	5 142	4 530	0	4 620	91	2,0	-5,2	-10,2	90	2,0	1910	1910
5a E134 Gvammen - Århus	2 283	2 467	2 467	2 283	0	2 283	0	0,0	-18,4	-7,5	0	0,0	17xx	1912
5a E134 Seljord - Amot	353	388	388	353	0	353	0	0,0	-3,5	-9,1	0	0,1	1811	1909
	<b>8 111</b>	<b>9 072</b>	<b>9 072</b>	<b>8 111</b>	<b>0</b>	<b>8 247</b>	<b>136</b>	<b>1,7</b>	<b>-8,25</b>	<b>-9,1</b>	<b>136</b>	<b>1,7</b>		
<b>Region Vest</b>														
3 E39 Eiganestunnelen <sup>6)</sup>	2 828	2 944	3 473	3 399	571	3 439	611	21,6	-3,4	-1,0	40	1,2	17xx	1912
4a E39 Rogfast	17 313	19 425	19 425	17 313	0	17 369	56	0,3	-2 056	-10,6	56	0,3	25xx	2707
4a E39 Svevattørn - Rådal	7 113	7 712	7 712	7 113	0	7 680	567	8,0	-3,2	-0,4	567	8,0	22xx	2206
4a E39 Bjørset - Skei	808	871	871	808	0	808	0	0,0	-6,3	-7,2	0	0,0	1811	1906
4c Rv. 13 Vik - Vangnes	620	668	668	648	28	571	-49	-8,0	-9,7	-14,5	-77	-11,9	21xx	2010
5a Rv. 13 Ryfast	7 014	7 989	7 989	7 555	541	7 754	740	10,6	-2,35	-2,9	199	2,6	18xx	1911
5c E16 Gudvang- og Flenjåttunnelene	417	459	750	406	-11	710	293	70,3	-40	-5,3	304	74,9	1906	1906
5c E16 Øye - Eidsbru	726	799	799	663	-63	663	-63	-8,7	-13,6	-17,0	-0	-0,1	1812	1903
	<b>36 639</b>	<b>40 866</b>	<b>41 687</b>	<b>37 905</b>	<b>1 066</b>	<b>38 994</b>	<b>2 155</b>	<b>5,9</b>	<b>-2 693</b>	<b>-6,5</b>	<b>1 089</b>	<b>2,9</b>		
<b>Region Midt</b>														
6a E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	2 757	2 987	2 987	2 757	0	2 687	-70	-2,5	-300	-10,0	-70	-2,5	1811	1902
6a E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1 730	1 881	1 881	1 730	0	1 730	-0	0,0	-151	-8,0	-0	0,0	xxxx	2012
6e Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	500	550	550	500	0	450	-50	-10,0	-100	-18,2	-50	-10,0	1809	1905
	<b>4 987</b>	<b>5 417</b>	<b>5 417</b>	<b>4 987</b>	<b>0</b>	<b>4 867</b>	<b>-120</b>	<b>-2,4</b>	<b>-550</b>	<b>-10,2</b>	<b>-120</b>	<b>-2,4</b>		
<b>Region Nord</b>														
7 E6 Helgeland nord	1 844	2 025	2 025	2 025	181	2 025	181	9,8	0	0,0	-	-	18xx	1910
7 E6 Helgeland nord, Krokstrand-Bolha	273	301	301	273	0	280	7	2,4	-21	-6,9	7	2,6	19xx	1910
7 E6 Helgeland sør	4 223	4 693	4 693	4 599	376	4 693	470	11,1	-0	0,0	94	2,0	xxxx	2210
7 Rv. 80 Hunstadmoen - Thalekryssset	2 274	2 622	2 622	2 561	287	2 561	287	12,6	-61	-2,3	0	0,0	1906	1906
7 Rv. 77 Tjernfjellet <sup>6)</sup>	528	580	627	605	77	605	77	14,7	-22	-3,6	0	0,0	1810	1910
E10/rv. 85 Myrland-, Sløverfjord-, Rørvikskaret-, Nappstraumen-, Seljeit- og Sigerfjordtunnelene	680	748	748	694	14	680	-	-	-68	-9,1	-14	-2,0	21xx	21xx
8a E6 Tømmernes-, Foriså-, Fågernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene	449	685	685	449	0	657	208	46,4	-28	-4,1	208	46,3	1912	1912
8b E8 Tana bru	605	666	666	605	0	605	-0	0,0	-61	-9,1	0	0,0	18xx	1908
8b E69 Skarvberg-tunnelen <sup>6)</sup>	816	898	918	816	816	877	61	7,5	-41	-4,5	61	7,5	21xx	2111
	<b>11 693</b>	<b>13 217</b>	<b>13 285</b>	<b>12 627</b>	<b>934</b>	<b>12 983</b>	<b>1 290</b>	<b>11,0</b>	<b>-302</b>	<b>-2,3</b>	<b>356</b>	<b>2,8</b>		
<b>Sum</b>	<b>76 250</b>	<b>84 641</b>	<b>85 739</b>	<b>78 281</b>	<b>2 031</b>	<b>80 040</b>	<b>3 790</b>	<b>5,0</b>	<b>-5 699</b>	<b>-6,6</b>	<b>1 759</b>	<b>2,2</b>		

Mill 2018-kr

Region/rute/prosjekt - åpnet for trafikk	Opprinnelig		Ny		Siste prop.		AR 2018						Trafikkåpning				
	Styrings-		Kostnads-		Slutt-		Avvik ift.		ift SR		ift KR/ny KR		ift siste prop.		Oppr	Avtale 2018	Rev AR
	ramme		ramme		prognose		SR		Mill. kr		Mill. kr		%				
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	%	
<b>Region Øst</b>																	
2a E18 Riksgrensen - Ørje <sup>6)</sup>	808	889	933	125	933	125	15,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1606	1707		
2a Rv. 36 Skjeggstein - Skjelbredstrand	1 522	1 660	1 639	1 17	1 639	1 17	7,7	-21	-1,3	0	0,0	0	0,0	1609	1611		
3 E18 Bjørvikaprojektet <sup>3)/4)/6)</sup>	6 688	7 695	7 840	1 152	7 933	1 245	18,6	-162	-2,0	93	1,2	1210	1009/	1506	1612		
6a E6 Frya - Sjøa <sup>6)</sup>	5 396	5 709	6 993	1 596	6 993	1 596	28,0	-148	-2,1	-83	-1,2	1610	1612				
6a Rv. 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør <sup>6)</sup>	2 491	2 668	2 712	231	2 722	231	9,3	-190	-6,5	0	0,0	1610	1707				
	<b>16 906</b>	<b>18 621</b>	<b>20 659</b>	<b>20 126</b>	<b>20 137</b>	<b>3 231</b>	<b>19,1</b>	<b>-522</b>	<b>-2,5</b>	<b>11</b>	<b>0,1</b>						
<b>Region Sør</b>																	
3 E18 Bommestad - Sky	4 726	5 533	4 727	0	4 831	105	2,2	-702	-12,7	104	2,2	1712	1712	1805			
5a Rv. 36 Skjeggstein - Skjelbredstrand	602	662	602	0	662	60	10,0	0	0,0	60	10,0	1811	1811				
5a Rv. 36 Slatrekås - Arnes	4 12	452	411	-1	305	-107	-25,9	-147	-32,6	-106	-25,8	1811	1811	1809			
	<b>5 740</b>	<b>6 648</b>	<b>5 739</b>	<b>0</b>	<b>5 798</b>	<b>58</b>	<b>1,0</b>	<b>-850</b>	<b>-12,8</b>	<b>59</b>	<b>1,0</b>						
<b>Region Vest</b>																	
3 E39 Hove - Sandved <sup>2)</sup>	799	842	807	8	807	8	1,0	-35	-4,2	0	0,0	16xx	1706				
3 Rv. 509 Sommevågen	779	857	803	24	779	0	0,0	-78	-9,1	-24	-3,0	1609	1706				
3 Rv. 509 Sommevågen - Sola skole	264	290	290	264	164	-100	-37,9	-126	-43,5	-100	-37,8	1707	1811				
4a E39 Dregelø - Grytås og Birkeland - Sande N <sup>6)</sup>	647	617	825	148	800	153	23,7	-25	-3,0	5	0,7	1503	1606				
4c Rv. 13 Joberget <sup>6)</sup>	391	430	588	197	572	181	46,3	-40	-6,5	-16	-2,7	16xx	1712				
4c Rv. 13 Deildo <sup>9)</sup>	324	357	590	242	561	237	73,2	-29	-4,9	119	26,8	1712	1806	1809			
5c Rv. 5 Lofnesbrui	290	319	430	104	405	115	39,6	-25	-5,8	-18	-4,3	13xx	1711				
5c E16 Varpe bru - Øtrøsen - Smedalsosen	1 680	1 916	1 679	0	1 565	-115	-6,8	-351	-18,3	-114	-6,8	15xx	1709				
	<b>5 172</b>	<b>5 629</b>	<b>6 363</b>	<b>589</b>	<b>5 653</b>	<b>481</b>	<b>9,3</b>	<b>-710</b>	<b>-11,2</b>	<b>-147</b>	<b>-2,5</b>						
<b>Region Midt</b>																	
6d E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	211	232	232	221	217	6	2,8	-15	-6,6	-4	-1,9	1805	1805	1809			
	<b>211</b>	<b>232</b>	<b>232</b>	<b>221</b>	<b>217</b>	<b>6</b>	<b>2,8</b>	<b>-15</b>	<b>-6,6</b>	<b>-4</b>	<b>-1,9</b>						
<b>Region Nord</b>																	
8a E6 Halogalandsbrua inkl. rassikring <sup>6)</sup>	3 371	3 858	4 080	594	3 965	594	17,6	-115	-2,8	0	0,0	1610/	1807/	1812/			
8b E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 228	1 326	1 094	-134	1 094	-134	-10,9	-232	-17,5	0	0,0	1712	1812	1811			
8b E6 Sørkjostjelleit	991	1 061	992	0	1 032	41	4,1	-29	-2,7	40	4,1	1608	1801	1802			
8b E6 Storsandnes - Langnesbukta	635	698	634	0	580	-55	-8,6	-118	-16,9	-54	-8,5	1712	1807	1811			
8b E6 Halselv - Mellnes	1 014	1 118	973	-41	973	-41	-4,1	-145	-13,0	-0	0,0	1610	1612				
8b E105 Elvenes - Hesseng <sup>6)</sup>	519	571	738	219	738	219	42,3	-20	-2,6	-0	0,0	1610	1709				
	<b>7 558</b>	<b>8 632</b>	<b>9 041</b>	<b>8 396</b>	<b>8 382</b>	<b>638</b>	<b>8,0</b>	<b>-659</b>	<b>-7,3</b>	<b>-14</b>	<b>-0,2</b>						
<b>Sum</b>	<b>35 787</b>	<b>39 762</b>	<b>42 942</b>	<b>40 283</b>	<b>40 187</b>	<b>4 400</b>	<b>12,3</b>	<b>-2 755</b>	<b>-6,4</b>	<b>-96</b>	<b>-0,2</b>						
<b>Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)</b>	<b>112 036</b>	<b>124 403</b>	<b>128 681</b>	<b>118 564</b>	<b>120 227</b>	<b>8 190</b>	<b>7,3</b>	<b>-8 454</b>	<b>-6,6</b>	<b>1 663</b>	<b>1,4</b>						

**MERKNAD:**

1) Fastsett styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2017-prisnivå med SSBs anleggssindeks og med Finansdepartementets budsjettsindeks fra 2017 til 2018.

Merverdiaffittstillegget i kostnadsrammen er korrigert ved at det er lagt til grunn samme prosenttillegg som for styringsrammen, jf. omtale i forbindelse med arbeidet med Prop. 97 (2013-2014).

2) Revidert styrings- og kostnadsramme

3) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme omregnet til "gjennomsnittlig" 2004-prisnivå.

4) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme omregnet med "betongindeksen" fra 2004- til 2017-kr og med Vegdirektoratets planindeks fra 2017- til 2018-kr.

5) Prognose for sluttkostnad regnet om med Finansdepartementets budsjettsindeks fra 2016 til 2017 (gml) og med SSBs anleggssindeks fra 2016 til 2017 (rev) (SSBs anleggssindeks 2016-2017 foreligger først i februar 2018).

6) "Grunnlag - SR, Prop/avtale" = Prognose for sluttkostnad/styringsramme i Prop 1 S (2017-2018), eller i proposisjoner som er lagt fram etter den tid.

7) Revidert kostnadsramme





# Vedlegg 3

## Oppfølging av styringsmål

## Statsbudsjettet 2018

### Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Region/rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt					Plan- grunnlag (SM)	Plan- grunnlag (opdatert)	AR 2018		Avvik ift SM %
	Styringsmål (SM)				AR 2018 mill kr (18-kr)			AR 2018 mill kr (18-kr)	mill kr (18-kr)	
	år	faktor	mill kr (løp kr)	mill kr (18-kr)						
<b>Region Øst</b>										
1a E18 Retvet-Vinterbro	2017	1,020	7 200	7 344	KP	RP	7 344	-		
3a E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta-Slependen	2017	1,020	21 600	22 032	KP		22 514	482	2,2	
E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta <sup>1)</sup>	2017	1,020	13 400	13 668	KP	RP	14 150	482	3,5	
E18 Ramstadsletta-Slependen <sup>1)</sup>	2017	1,020	8 200	8 364	KP		8 364	-		
6a E6 Sjøa-Otta	2017	1,020	1 400	1 428	RP		1 428	-		
6a Rv 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	2017	1,020	1 750	1 785	RP		1 785	-		
				<b>32 589</b>			<b>33 071</b>	<b>482</b>		<b>1,5</b>
<b>Region Sør</b>										
3a Rv 282 Holmenbrua	2017	1,020	760	775	-	RP	820	45	5,8	
3a E39 Gartneiløkk-Kolsdalen	2017	1,020	3 000	3 060	RP		3 060	-		
				<b>3 835</b>			<b>3 880</b>	<b>45</b>		<b>1,2</b>
<b>Region Vest</b>										
3a E39 Ålgård-Hove	2017	1,020	3 550	3 621	KP		3 621	-		
3a E39 Smiene-Harestad	2017	1,020	3 300	3 366	KP		3 375	-		
3a Rv 509 Transportkorridor vest (eksl. fellesstrekning med Bussveien)	2017	1,020	3 200	3 264	RP		3 264	-		
5a Rv 13 Lovraeidet-Rødsilane	2017	1,020	800	816	RP		816	-		
5a E134 Røldal-Seiljestad	2017	1,020	2 900	2 958	KP		2 958	-		
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Sveen)	2017	1,020	1 700	1 734	RP		1 734	-		
				<b>15 759</b>			<b>15 768</b>	-		
<b>Region Midt</b>										
4a E39 Volda-Furene	2017	1,020	900	918	KP	RP	918	-		
4b E39 Betha-Vinjøra-Stormyra	2017	1,020	2 100	2 142	RP		2 142	-		
4b E39 Lønset-Hjelset	2017	1,020	1 350	1 377	-	RP	1 377	-		
6a Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger <sup>2)</sup>	2017	1,020	1 100	1 122	KP	RP	1 122	-		
6d E136 Flatmark-Monge-Marstein	2017	1,020	950	969	KP		969	-		
6d E136 Breivika-Lerstad	2017	1,020	1 800	1 836	RP		1 836	-		
				<b>8 364</b>			<b>8 364</b>	-		
<b>Region Nord</b>										
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	2017	1,020	8 500	8 670	RP		8 670	-		
8a E8 Sørbotn-Laukslett	2017	1,020	2 200	2 244	KP		2 450	206	9,2	
8a Rv 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	2017	1,020	1 600	1 632	KP		1 632	-		
8b Rv 94 Hammerfest sentrum	2017	1,020	1 050	1 071	RP		1 071	-		
				<b>13 617</b>			<b>13 823</b>	<b>206</b>		<b>1,5</b>
<b>Sum alle prosjekt</b>				<b>74 164</b>			<b>74 906</b>	<b>742</b>		<b>1,0</b>

**MERKNAD:**

1) Styringsmålet må vurderes nærmere pga. endret prosjektavgrøning på Ramstadsletta

2) Tidligere rv 706 Sluppen - Stavne med tilknytninger

# Vedlegg 4

Status for Belønningsmidler til  
bymiljø- og byvekstavtaler

## Post 64 Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstvtaler

Tabellen under viser de enkelte byområdenes bruk av de årlige tilskuddene fra staten over post 64 Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstvtaler. Tilgjengelige midler inkluderer ubenyttet tilskudd fra før 2018 samt tilskuddet for 2018. Det er til sammen i de fire byområdene brukt om lag 950 mill. kr i belønningsmidler i 2018.

mill. kr.

	Til disp. 2018	Regnskap 2018	Avvik
Oslo og Akershus	554	346	207
Bergen	287	280	7
Trondheim	341	197	144
Nord-Jæren	242	128	114
<b>Sum</b>	<b>1424</b>	<b>951</b>	<b>472</b>

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

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Oslo og Akershus i løpet av 2018. I Oslo/Akershus har 42 prosent av det totale forbruket i 2018 vært brukt til drift av kollektivtransport.

mill. kr.

Tiltak/tiltaksområder	Ubenyttet tilskudd før 2018	Mottatt tilskudd i 2018	Til disp. i 2018	Forbruk 2018	Avvik mellom disponible midler og forbruk
Investeringstiltak				157	
Drift av kollektivtrafikk				146	
Annet (planlegging, markedsføring, informasjon)				44	
<b>Sum</b>	<b>274</b>	<b>280</b>	<b>554</b>	<b>347</b>	<b>207</b>

## Bergen

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Bergen i løpet av 2018. I Bergen har 81 prosent av det totale forbruket i 2018 vært brukt til drift av kollektivtransport.

mill. kr.

Ubenyttet tilskudd før 2018	Mottatt tilskudd i 2018	Til disp. i 2018	Forbruk 2018	Avvik mellom disponible midler og forbruk	Ubenyttet tilskudd før 2018
Investeringstiltak				45,8	
Drift av kollektivtrafikk				227	
Annet (planlegging, markedsføring, informasjon)				7,2	
<b>Sum</b>	<b>84,4</b>	<b>200</b>	<b>284,4</b>	<b>280</b>	<b>4,4</b>

## Trondheim

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Trondheim løpet av 2018. I Trondheim har 73 prosent av det totale forbruket i 2018 har vært brukt til drift av kollektivtransport.

mill. kr.

Tiltak/tiltaksområder	Ubenyttet tilskudd før 2018	Mottatt tilskudd i 2018	Til disp. i 2018	Forbruk 2018	Avvik mellom disponible midler og forbruk
Investeringstiltak				47,2	
Drift av kollektivtrafikk				143,5	
Annet (planlegging, markedsføring, informasjon)				6,1	
<b>Sum</b>	<b>171</b>	<b>170</b>	<b>341</b>	<b>196,8</b>	<b>144,2</b>

## Nord-Jæren

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Nord-Jæren i løpet av 2018. I tråd med retningslinjene for byvekstavtalen er det på Nord-Jæren fra og med 2017 lagt opp til å bruke belønningsmidler på drift av kollektivtransport og mobilitetspåvirkning. I 2018 har det 63 prosent av det totale forbruket vært brukt til drift av kollektivtransport.

mill. kr.

Tiltak/tiltaksområder	Ubenyttet tilskudd før 2018	Mottatt tilskudd i 2018	Til disp. i 2018	Forbruk 2018	Avvik mellom disponible midler og forbruk
Investerings tiltak				8	
Drift av kollektivtrafikk				81	
Annet (planlegging, markedsføring, informasjon)				40	
<b>Sum</b>	<b>142</b>	<b>100</b>	<b>242</b>	<b>128</b>	<b>114</b>



Bytrafikk Trondheim. Foto: Knut Opeide

# Vedlegg 5

Samfunnssikkerhet –  
klimatilpasning og  
informasjonssikkerhet



## 1 Innledning

Redegjørelsen nedenfor tar utgangspunkt i målene nedfelt i Statens vegvesens Strategi for samfunnssikkerhet. Strategien er delt inn i tre hovedtema: Samfunnssikkerhet, klimatilpasning og informasjonssikkerhet.

Statens vegvesen har også i 2018 arbeidet med å oppfylle målene i strategien. Dette er et langsiktig arbeid, hvor endringer i risikoforhold og rammebetingelser for virksomheten vil ha betydning for gjennomføringen.

## 2 Samfunnssikkerhet

### Integrert del av fremtidens transportsystem.

Statens vegvesen har som mål at samfunnssikkerhet skal være en integrert del av vår planlegging av fremtidens transportsystem.

Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Ledet NTP utredningsgruppe for samfunnssikkerhet, med deltakelse fra øvrige transportetater og Avinor. Utredningsgruppen har bl.a. utarbeidet en metode for vurdering av samfunnssikkerhetsmessige virkninger av samferdselsprosjekt. Videre ble Forsvarets behov for samferdselsinfrastruktur drøftet samt sikkerhet og beredskap som følge av fremtidens transportsystem. Utredningsrapporten vil bli fulgt opp i 2019.
- Hatt fokus på samfunnssikkerhet som en del av planleggingen av fremtidens vegsystemer gjennom deltakelse i relevante fora, ved å følge krav i kvalitetssystemet, herunder veiledere, maler, sjekklister mv. samt håndbøker som berører fagområdet i alle deler av vegprosessen.
- VegROS blitt benyttet som grunnlag for vurdering av innspill til rutevise utredninger for 2022 – 2033.

### Oversikt over kritisk transportinfrastruktur

Statens vegvesen har som mål å ha oversikt over transportinfrastruktur som er kritisk for samfunnets funksjonsevne.

Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Revidert oversikten over transportinfrastruktur som er kritisk for opprettholdelse av samfunnets funksjonsevne – SAMROS II.
- Gjennomført en vurdering av innhold i NVDB med fokus på samfunnssikkerhet. Enkelte objekttyper er blitt skjermet for innsyn.

## Kartlegge risikoer og sårbarheter

Statens vegvesen har som mål å systematisk kartlegge risikoer og sårbarheter langs vegnettet som grunnlag for prioriteringer.

Statens vegvesen har i 2018 videreutviklet:

- Metodikk for VegROS og hvordan VegROS kan forbedres for at utfallet er mer informativt.
- Beredskapsplaner for naturfare, og koordinering med VegROS
- Kost-nytte vurderinger i klimatilpasningssammenheng, viktig for prioritering (prosjekt settes i gang 2019).

Det er tydelige lokale/regionale forskjeller i de kvalitative vurderingene i VegROS. Dataene skal kvalitetssikres slik at nivåene på risiko og sårbarhet framstår likt på tvers av regionene. Retningslinjene for VegROS vil i 2019 revideres for å sikre en mer ensartet praksis.

## Kunnskap om risikoforhold og trusler

Statens vegvesen har som mål å ha kunnskap i linjeorganisasjonen om risikoforhold og trusler.

Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Drøftet håndtering av risikoforhold og trusler i møter på ulike nivå i etaten.
- Arbeidet systematisk med planverket for å tilpasse dette til ulike scenarier.
- Gjennomført beredskapsopplæring og øvelser - i hovedsak diskusjonsøvelser basert på kunnskap fra øvingsobjektene egen VegROS, andre ROS-analyser og/eller forhold som ønskes belyst.

Trident Juncture 2018 ga Statens vegvesen en bedre forståelse for hvilke oppgaver og utfordringer etaten kan stå overfor i en situasjon med kamphandlinger på norsk jord. Videre fikk vi øvd på vår rolle i Forsvarets vertsnasjonsstøtte gjennom koordineringen av Trident Juncture 18.

## Gjennomføre øvelser

Statens vegvesen har som mål å gjennomføre regelmessige øvelser på alle nivå i etaten.

Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Deltatt i øvelse Trident Juncture 2018. Øvelsen var ressurskrevende, men ga nyttig læring i samhandling med Forsvarets operative hovedkvarter og departementet. Øvelsen vil evalueres i 2019 og læringspunkter fulgt opp overfor Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) og Samferdselsdepartementet.
- Gjennomført flere IKT-øvelser for å være mest mulig forberedt på en cyber-hendelse. Det blir utarbeidet evalueringsrapport etter øvelsene med formål om forbedring og oppfølging.
- Gjennomført regionale øvelser, spesielt på vegavdelingsnivå.

## Bidra inn i ulike samvirkefora

Statens vegvesen har som mål å bidra inn i ulike samvirkefora.

Statens vegvesen har i 2018 deltatt i en rekke samvirkefora, herunder deltatt aktivt i sekretariatet for Naturfareforum, samt i flere av arbeidsgruppene tilknyttet forumet.

Statens vegvesen har også inngått samvirkeavtaler med andre etater og virksomheter, herunder:

- Samarbeidsavtale med Nye Veier AS om bruforvaltning, herunder bruk av våre håndbøker (retningslinjer og veiledninger), samt Brutus og ansvarsgrenser mot det operative leddet i ytre etat.
- Samarbeidsavtale med Forsvaret om bruk av Brutus til klassifisering av militære lastklasser.
- Samarbeidsavtale med Forsvaret om landsdekkende bruberedskap med vekt på videreutvikling av kompetanse, erfaringsoverføring samt felles utnyttelse av ressurser, herunder lagring, logistikk og bruk av materiell.
- Samarbeidsavtale med Bane NOR innen landsdekkende bruberedskap med vekt på varsling, materiell og gjensidig bistand ved uforutsette hendelser.
- Intensjonsavtale om bruberedskap er inngått med Trafikkverket i Sverige.
- Avtale med DSB om kontroll av transport av farlig gods (ADR).

I tillegg er det gjennomført flere møter med DSB innen tunnelsikkerhet og elektro.

## 3 Klimatilpasning

### Begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger

Statens vegvesen har som mål å bygge robust nok og begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger.

Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Utgitt rapport SVV 530 «Naturfarer i ROS-analyser» som omhandler hvordan naturfare kan inkluderes i ROS-analyser. Metodikken i rapporten er testet ut på E39 Stord – Os, og skal i 2019 videreutvikles til en prosedyre for ROS-analyser mot alle typer risiko, ikke bare naturfarerelatert.
- Utarbeidet en ny utgave av N200, som inneholder mange nye krav om vannhåndtering, blant annet ny definisjon av sikkerhetsfaktorer (en klimafaktor og en sikkerhetsfaktor som tar høyde for usikkerhet ved hydrologiske beregninger), krav ved valg av beregningsmetoder, og krav til dokumentasjon som kreves i ulike planfaser. Det arbeides med en veiledning til N200 om vannhåndtering.
- Gjennomført en NTP-utredning knyttet til drenering. Dette er også tema ved interne og eksterne kurs og kompetansehevende tiltak og fagnettverk som direktoratet har ansvar for.

Statens vegvesen har gjennom krav i håndbok N400 Bruprosjektering (2015) sikret at det tas hensyn til fremtidige klimapåkjenninger, spesielt med hensyn til lokalisering, flomsituasjoner, skred, overvannssystem og vannstandsheving for flyte- og rørbruer.

I håndbok N401 Bruforvaltning fylkesveg (2017) og revidert R411 Bruforvaltning riksveg (februar 2018) er det gitt mulighet for at ROS-analyser kan påvirke inspeksjonsintervallet for bruer. Videre har Statens vegvesen opprettet en formell rolle som bruforvalter som skal påse at sikkerhet og funksjonalitet blir ivaretatt i henhold til regelverket, herunder risikostyring.

## Sikre at klimahensyn er en del av beslutningsgrunnlaget ved forvaltning av vegnettet

Statens vegvesen har som mål å sikre klimahensyn i forvaltningen av vegnettet ved prioritering av innsats for drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet og vegobjekter.

Utviklingen i vær og klima, og mange hendelser de siste årene, har gjort Statens vegvesen bevisste på å ta nødvendige klimahensyn. Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Gjort stedsvisse målrettede tiltak, spesielt med drenering og stikkrenner. Det er blant annet i Telemark satt særskilte krav til maskinparken ved nylig inngått driftskontrakt for å kunne håndtere ekstremvær.
- Ivarettat klimahensyn ved innarbeiding av naturfareplaner i grunnlaget for driftskontraktene.
- Startet opp arbeidet med oppdatering av skredsikringsbehov og gjennomført tilstandsregistrering av eksisterende skredsikringstiltak

## Videreføre samarbeidet med andre regionale og nasjonale aktører

Statens vegvesen har som mål å videreføre samarbeidet med andre nasjonale aktører om en mer robust infrastruktur og bedre samhandling om håndtering av naturfare.

Statens vegvesen har i 2018 deltatt aktivt på blant annet følgende samvirkearenaer om klimatilpasning:

- Naturfareforum
- Nettverket i Klima2050
- PIARC og CEDR
- Statens kartverk for å ivareta datasikkerhet i forhold til geodata og geodesi
- VTS2020-prosjektet

Et viktig samarbeid som støtter under klimatilpasning er den nasjonale skredvarslingen, der Statens vegvesen deltar med egeninnsats, kompetanse- og datadeling.

Staten vegvesen har deltatt i regionale arbeidsgrupper for klimatilpasning for å styrke og samordne innsatsen rettet mot håndtering av naturfare. Statens vegvesen har vært medarrangør av klimakonferanser og deltatt i nettverk med regionale statlige og kommunale aktører, samt andre kompetansemiljøer og næringslivet.

## Bidra aktivt med råd og veiledning

Statens vegvesen har som mål å bidra aktivt med råd og veiledning i samarbeide med kommuner og fylkeskommuner om felles kartlegging av sårbarheter og lokale og regionale problemstillinger knyttet til naturfare.

Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Gitt faglig råd og veiledning gjennom deltakelse i vegprosjekter samt gjennom undervisning, kursbidrag, fagdager etc. internt og eksternt. For økt måloppnåelse om klimatilpasning og naturfare, vil Statens vegvesen i 2019 se nærmere på hvordan vi best kan bidra inn mot de lovpålagte ROS-krav for kommuner og fylkeskommuner.
- Deltatt på møter fylkesberedskapsrådene, arbeidet med kommunale ROS-analyser, og bidratt inn i kommunale beredskapsplaner, blant annet deles klimarelatert informasjon fra VegROS.

## 4 Informasjonssikkerhet

### Utvikling av intelligente transportsystemer

Statens vegvesen har som mål å arbeide systematisk med informasjonssikkerhet ved utvikling av intelligente transportsystemer.

Informasjonssikkerhet har vært et viktig element å ivareta i ITS-prosjektene. Personvern og hjemmel for håndtering av data har fått mest fokus, men også fysisk sikkerhet i vegkant og datasikkerhet i kommunikasjon med sentrale systemer er definerte aktiviteter i prosjektene. Statens vegvesen arbeider også med utprøving av teknologi som kan redusere behovet for bruk av personopplysninger som mellomledd for å få tilgang til blant annet kjøretøysopplysninger.

Informasjonssikkerhet er en integrert del i arbeidet med bompengesystemet, både på kort sikt med fokus på rutiner i eksisterende systemer og på lang sikt med nye systemløsninger for bompengesystemer. Videre er det gjennomført risikoanalyser for bompengesystemene i henhold til etatens retningslinjer for risikoanalyser.

### Personellsikkerhet og fysisk sikkerhet

Statens vegvesen har som mål å ha fokus på personellsikkerhet og fysisk sikkerhet som en viktig del av det å ivareta informasjonssikkerhet, herunder tilgangskontroll, rutiner ved ansettelse, opplæring og sikkerhetskultur generelt.

Statens vegvesen har i 2018 blant annet:

- Revidert grunnlagsdokument for fysisk sikkerhet i etaten, med tiltak for forsterket beredskap ved større hendelser.
- Utarbeidet første versjon av Styringssystem for informasjonssikkerhet hvor blant annet tilgangskontroll står sentralt.
- Etablert rutiner for sikkerhetsopplæring om informasjonssikkerhet for alle ansatte i Statens vegvesen gjennom blant annet Nano-læring.

For å ha fokus på IT-sikkerhet og styrke bevissthet rundt temaet informasjonssikkerhet, ble det også i 2018 arrangert egen sikkerhetsmåned med mange aktiviteter.

### Ha en digital beredskap

Statens vegvesen har som mål å ha en god digital beredskap.

Statens vegvesen har også i 2018 hatt et tydelig fokus på å ha en god digital beredskap for raskt å oppdage og reagere ved uønskede hendelser for å kunne ivareta informasjonssikkerheten og vår evne til å utføre prioriterte oppgaver. IKT-beredskapsplaner og IRT-team er videreutviklet og har øvd regelmessig.

# Vedlegg 6

Status for oppfølging av  
lukkede tilrådinger fra Statens  
Havarikommisjon for transport  
til Statens vegvesen

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

mill. kr.

2012 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking av tilråding Status per 31.12.2018																		
	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 sammenhengen bilbelte, sikring av barn i bil, og bruk av hjelm på motorsykkel 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="4">Bilbelte/sikring av barn i bil (rapport 4.4)</td> <td>Andel førere og forsetepassasjerer 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>65 % (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> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></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 bilbeltefri bruk 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+G8ikkerhet/Kampanjer/Bilbelte">https://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikk+G8ikkerhet/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 (rapport 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)	Andel barn i alderen 1 - 3 år som er sikret bakovervendt i bil	65 % (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 (rapport 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)																				
	Andel barn i alderen 1 - 3 år som er sikret bakovervendt i bil	65 % (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/Trafikkisikkerhet/Sikring+av+last">http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikkisikkerhet/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)"																		

<p>Rapport nr. 2 om møteulykke 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 myke 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 vekt 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. Tilrådningsen 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>"Rapport nr. 3 - Temarapport om sikkerhets-kritiske forhold ved krok-container transport"</p>	<p>2012/07T</p>	<p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens tilsynsmyndighet iverksetter tiltak som sikrer at krokkløftpåbygg 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. Tilrådningsen er lukket med henvisning til oppfølging av tilrådningsen i rapport nr. 4 2016 Temarapport om krokcontainere (8.2.2017)."</p>	<p>"Tiltakene er fulgt opp som følger:  - Intern opplæring av kontrollørene på TK-studiet er justert og ivaretar opplæring i kontroll av krokcontainere.  - Utekontrollinstruksen er justert i henhold til opplæringen gitt i TK-studiet for utekontrollørene.  - Samarbeid med bransjen ivaretas i løpende koordineringsmøter i Trepattssamarbeidet transport, og i informasjonsmøter og seminarer. Vegdirektoratet har med dette gjennomført tiltakene."</p>



<p>Rapport nr. 3 - Temarapport om sikkerhets-kritiske forhold ved krok-containertransport</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 Arbeids tilsynet</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. Tilrådingen er lukket med henvisning til oppfølging av tilrådingen 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 tilrådingene 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 krokkløfterutstyret 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 krokkløfterutstyret,</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 tverretatlige 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 møteulykke 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. Tilrådingen 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 trafiksikkerhetstiltak 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>

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

mill. kr.

2013 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking av tilråding Status per 31.12.2018
	Nr.	Tekst			
Rapport nr. 1 om møteulykke mellom vogntog og varebil i Hyvings-tunnelen på E16 ved Voss 26. september 2011	2013/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår 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 møteulykke mellom vogntog og varebil i Hyvings-tunnelen på E16 ved Voss 26. september 2011	2013/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å benytte risikovurderinger ved beslutning om iverksettelse av kompenserende 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.
Rapport nr. 2 om møteulykke mellom tankvogntog og varebil på Rv 3 ved Rustad i Elverum kommune 18. juni 2012	2013/03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen å følge opp eksisterende veistreknings 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 en 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 møteulykke mellom tankvogntog og varebil på Rv 3 ved Rustad i Elverum kommune 18. juni 2012	2013/04T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at DSB arbeider for å etablere krav som bidrar til forbedret beskyttelse av styreinretninger 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 (UN-ECE) 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.

Rapport nr. 4 om møteulykke mellom vogntog og personbil på E39 i Hemne 12. desember 2011	2013/07T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen vurderer kontrollhyppigheten ved periodisk kontroll av bremsesystem på tunge tilhengere.	SVV	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 bremsek kontroll i året som en mellomkontroll 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 kjøretøyets tekniske stand, og for at kjøretøyet ikke brukes om det ikke er i forsvarlig stand.  De siste årene har det vært økt fokus på utekontroll inkl. bremsek kontroll. Vi mener at dette vil fange opp feil på både norske og utenlandske hengere. Tilrådingen er lukket (8.2.2017)	Tilrådingen vil bli fulgt opp på følgende måte innen sommer 2019 : Sammenligne andel kontroller med anmerkning på grunn av bremses før og etter.
Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjord-tunnelen 23. juni 2011	2013/08T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, sammen med DSB og brannvesenet, gjennomgår og oppdaterer beredskapsplanene for lange ettløpstunnel, inkludert Vegtrafikksentralens rutiner ved brann, slik at forutsetningene for selvredningsprinsippet ivaretas.	SVV, DSB og brannvesenet	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 riksvegtunneler, med særlig fokus på selvredning.  Tilrådingen er lukket (8.2.2017)	Følges opp innen sommer 2019 på følgende måte: Gjennomføre en revisjon av oppdatering av beredskapsplaner.
Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjord-tunnelen 23. juni 2011	2013/09T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen og DSB etablerer systemer for registreringer av brann og Brannstilløp i veg-tunneler, for bruk i det systematiske sikkerhetsarbeidet.	SVV og DSB	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.  Tilrådingen er lukket (2.7.2014).	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, Oslofjord-tunnelen 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	SVV gjennomfører flere parallelle arbeider for å sikre at vi gjør det nødvendige i forhold til nye erfaringer med tunneler. Eksempler på dette er:  1. Utvikling av vår kompetanse og våre interne og eksterne retningslinjer er fulgt opp ved TØIs kartlegging av vegtunnebranner/brannstilløp 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. 2. Utvikling av kvalitetssystem og delprosesser som sikrer gjennomgang av alvorlige hendelser og involvering av viktige aktører i arbeidet. 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.  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)	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.  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. 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 Innovasjonspartnerskaps-prosjektet som SVV fikk fra Innovasjon Norge. Flere aktuelle teknologier er aktuelle i dette prosjektet og beskrivelser foreligger.

Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjord-tunnelen 23. juni 2011	2013/11T	Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, sammen med DSB og brannvesenet, følger opp og dimensjonerer rednings- og brannsluknings-innsatsen etter reelle branneffekter og den særskilte tunnelens utforming.	SVV, DSB og brannvesenet	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)	Tiltaket ble gjennomført før tilrådingen ble lukket.
Rapport nr. 6 om møteulykke mellom vogntog og personbil på Fv 115 ved Hjellevøl 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 strøbrudd/kontaktfeil på tilhengere.	SVV	SVV mener vi har godt fokus og gode rutiner gjennom Instruks for trafikkontroll hva angår kontroll av bremses og kontroll av ABS/EBS. Kontroll av bremses har også stort fokus ved vår utdanning av kontrollører gjennom «Trafikant og Kjøretøystudiet» hvor alle kontrollører blir skolert. SVV gjennomfører jevnlig revisjon av instruksen for å forbedre den, og lukke avvik vi blir kjent med. SVV vil ved neste revisjon gjennomgå kontroll av bremses og da også mht. problematikken rundt manglende varsling og bortfall av ABS- og ALB-funksjon ved strøbrudd/ 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).	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

mill. kr.

2014	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking av tilråding Status per 31.12.2018
	Rapport	Nr.			
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 tilråd 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.</p> <p>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 tilråd 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. speilfestet 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.</p> <p>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 samtalen 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 tilråd at Statens vegvesen tar initiativ til en felles innsats med øvrige sentrale aktører innen trafiksikkerhetsarbeidet 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.</p> <p>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

mill. kr.

2015 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking av tilråding Status per 31.12.2018
	Nr.	Tekst			
Rapport nr. 1 om møteulykke på rv. 7 ved Verne i Ringerike kommune 10. februar 2014	2015/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrådning at Statens vegvesen i samarbeid med entreprenører som utøver vinterdrift på vei, intensiverer sitt arbeid for overvåkning 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 for 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 tungebiler 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 førerstøtte 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>	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 førerforhold) 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.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrådning 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 oppgraderingsarbeid 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. Ferdigstilling er satt til mars 2020.</p> <p>=&gt; Fra august 2016 til juni 2018 er det sprenget 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 overvannsanlegg med kummer for hver 80 m er montert gjennom hele tunnel lengden. I t-G8illlegg er det etablert 2 slambasseng. Diverse strossing i tunneltaket for å gi plass til 54 par nye ventilatorer. Diverse renskearbeid 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, høytaleranlegg, kamera og radar (AID). Ny asfalt gjennom hele tunnelen.</p>
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/03T	Statens havarikommisjon for transport tilrådning 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 ila. høsten 2018.</p> <p>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 selvredningsprinsippet 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>

Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/05T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at DSB og brannvesenet, i samråd med SVV, reviderer strategien for brannslukking, redning og røykstyring i lange ettløpstunneler 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-løps tunneler på riksveg. Strategien er utarbeidet i et samarbeid med DSB. I strategien legger SVV opp til å være godt forberedt på de ulike hendelsesscenarier 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 beredskapsplaner, systematisk opplæring og jevnlig øvelser. Beredskapsplaner, opplæring og øvelser omfatter også hvordan redningsmannskaper og Vegtrafikkens operatører kan bistå ved selvredning. Strategien peker på forbedringer i SVV og i redningstjenestenes beredskapsplanlegging. 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-løps tunnelene. Dette arbeidet slutføres 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/vanskelig det er å finne et slikt rom i 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-løps tunneler. Kontrakt med leverandør forventes inngått medio februar 2019 og kontraktstid er inntil 18 mnd.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/06T	Statens havarikommisjon for transport tilrår 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.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/07T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen Region vest og Aurland brannvern i samarbeid oppdaterer og koordinerer Gudvangatunnelens beredskapsplaner og innsatsplaner for å styrke forutsetningene for selvredning, samt gjennomføre tilsyn og scenariobaserte øvelser i Gudvangatunnelen.	SVV Region vest og Aurland brannvern	Beredskapsplanen 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 tilrår 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.

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

mill. kr.

2016 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking av tilråding Status per 31.12.2018
	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 tilråd 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 veger) basert på enkeltsøknader.</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 trafiksikkerhetsinspeksjon, 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 gjeldende 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 trafiksikkerhetstiltak 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, Bugøynes, 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 forkjørsregulering 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. Forkjørsregulering 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>
Rapport nr. 3 om bussbrann i Gudvanga-tunnelen på E16 i Aurland 11. august 2015	2016/03T	Statens havarikommisjon for transport tilråd Statens vegvesen, basert på en vurdering av gjennomførbare og virkningsfull løsning, etablerer mulighet for og anbefaling om sikkerhetssjekk 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 informasjonsheftet «Truckers guide» en informasjonskanal mot norske og utenlandske sjåfører. I forbindelse revisjonen av Truckers guide høsten 2017 er det, som et punkt under «Tunnelvetregler for yrkessjåfører», tatt inn en anbefaling om sikkerhetssjekk 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 havarikommisjon for transport tilråd 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 brann sikkerhet 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 nødstyrepånel 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.</p> <p>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 havarikommisjon for transport tilråd 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 brann sikkerhet 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.</p> <p>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 havarikommisjon for transport tilråd 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 kompetanseressurs. 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.</p> <p>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 operativ 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 samarbeide 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 Nødnettfunksjonaliteten inngår. Denne testen gjennomføres i perioden 26.2.2019 - 16.3.2019, og dato for produksjonssetting er satt til 27.3.2019.</p>
Rapport nr. 4 - Temarapport II om sikkerhets-kritiske forhold ved krok-container-transport.	2016/08T	Statens havarikommisjon for transport tilråd 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 samt 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 VEL nr. 2016/09T og mener at dette arbeidet vil bedre sikkerheten ved disse transportene.</p> <p>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.

Rapport nr. 4 - Tamarapport II om sikkerhets-kritiske forhold ved krok-container-transport.	2016/11T	Statens havari-kommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen og Arbeidstilsynet samordner sin godkjenning- og kontrollvirksomhet av krokcontainer-transport slik at den totale sikkerheten i alle faser ivaretas.	SVV og Arbeidstilsynet	<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 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. fra bil eller henger til oppstillingsplass på bakkenvå til den er satt i posisjon for avhuking 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 tverretatlige samarbeidsgrupper og felles medietiltak. I arbeidet med handlingsplan og felles medietiltak 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>	Tiltaket er gjennomført.
Rapport nr. 5 om brann i tanktilhenger i Skatestraum-tunnelen i Sogn og Fjordane 15. juli 2015	2016/13T	Statens havarikommisjon 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.	SVV	<p>Krav til funksjonalitet og kapasitet har blitt gjennomgått og er ivarettatt 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.</p> <p>Tilrådingen er lukket (11.10.2017).</p>	Tiltaket er gjennomført.
Rapport nr. 6 om brann i busser på Furubakken på Bekkestua i Bærum 25. januar 2016	2016/18T	Statens havarikommisjon 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.	SVV og DSB	<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>	Videre oppfølging ikke nødvendig.

## Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

mill. kr.

2017 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging og tilråding	Oppfølging frem til lukking av tilråding	Oppfølging etter lukking av tilråding Status per 31.12.2018
	Nr.	Tekst			
Rapport nr. 1 om møteulykke på Fv. 763 i Snåsa 7. mars 2016	2017/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forbedrer sin praksis for behandling av søknader, vilkår for dispensasjoner, fritak, varsling og skilting ved militærøvelser.	SVV	<p>SVV har gjennomgått vilkårene for dispensasjon, fritak, varsling og skilting ved etablering av såkalte kampsoner med fritak for ledsagerbil. Det ble i forbindelse med øvelse Joint Viking i mars 2017 gjennomført en prøveordning med strengere vilkår for etablering av kampsoner. Erfaringene derfra er gode. Det var underveis i øvelsen et tett samarbeid mellom SVV region nord og forsvarrets avdelinger for å sikre etterlevelse av vilkårene gitt for kampsonen.</p> <p>De nye vilkårene fremgår i brev av 22. februar 2017 fra VD til Forsvaret om dispensasjoner for kampsoner. Rutinene som beskrives for øvelsen Joint Viking 17 skal også gjelde for fremtidige øvelser med enkelte tilføyelser som er beskrevet i internt notat av 18. mai 2015 om dispensasjoner for kampsoner. SVV lokalt fører tilsyn med hvorvidt vilkårene for dispensasjonen er oppfylt under øvelsen, og deltar på statusmøter med Forsvaret. I tillegg involveres entreprenørene både før øvelsen og undervegs for å sørge for at eventuelt forsterket vinterdrift og lignende planlegges for og følges opp.</p> <p>Det er startet opp et samarbeid mellom SVV og Forsvaret for å få på plass et bedre skiltregime for kampsoner. Dette skal være ferdig til øvelse Trident Juncture høsten 2018. Tilrådingen er lukket (11.10.2017).</p>	Tiltakene er gjennomført.
Rapport nr. 1 om møteulykke på Fv. 763 i Snåsa 7. mars 2016	2017/03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen i samråd med Forsvarets operative hovedkvarter forbedrer skilting og varsling i kampsoner slik at ordinære trafikanter blir tilstrekkelig informert om farens utstrekning og innhold.	SVV og FOH	<p>Vegdirektøren og sjef FOH underskrev 15. desember 2017 en avtale om øvelsesplanlegging. Vedlagt avtalen var oppdaterte retningslinjer for etablering av stridssoner hvor sikkerhetstilrådingene er hensyntatt.</p> <p>En tidligere versjon av retningslinjene ble prøvd ut våren 2017 under øvelse Joint Viking. Evalueringen viste at retningslinjene fungerte bra. I retningslinjene er det presisert følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statens vegvesen regionen godkjenner skiltplanen for øvelsen og treffer nødvendig vedtak i samsvar med denne. Forsvaret har ansvar for at skilt og varslinger blir utført i samsvar med den godkjente planen.</li> <li>• Etter hvert som kjerneområdet forandres underveis i øvelsen skal skiltene dynamisk flyttes for å gi en best mulig varsling til sivil trafikk. Forsvaret skiltmaterieill benyttes.</li> <li>• Stridssonen skal merkes med godkjente skilt i begge ender og forflyttes dynamisk etter som styrkene forflytter seg. Vegkryss inn i sonen skal skiltes.</li> </ul> <p>I fbm Trident Juncture 2018 gjennomgås skiltmaterieillet til Forsvaret. Forsvaret skal lage en skiltplan for øvingsområdet som SVV gjør et skiltvedtak ut i fra. SVV vil under øvelser så langt det er praktisk mulig kontrollere at dette følges. Tilrådingen er lukket (23.5.2018).</p>	Tiltaket er gjennomført.
Rapport nr. 3 om ulykker ved transport av stående betong-elementer på Fv770 ved Nakling i Nærøy kommune i Nord-Trøndelag 30. november 2014 og på E18 i Tvedestrand kommune i Aust-Agder 14. desember 2014	2017/07T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at det i nye forskrifter for bruk av kjøretøy kreves at lastsikringsutstyr som ikke oppfyller angitte standardene, eller annet lastsikringsutstyr som ikke er beskrevet i disse, kan godtas hvis det kan dokumenteres at det tåler de krefter som beskrives i forslag til nye forskriftenes § 3-3, pkt. 2 og 3.	SVV	<p>Forskrift om bruk av kjøretøy ny §§ 3-2 og 3-3 trådte i kraft 1. januar 2018. Dette vil ivareta tilrådingen. Tilrådingen er lukket (23.5.2018).</p>	Tiltaket er gjennomført.



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep,  
0033 OSLO

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

**Trygt fram sammen**

STATENS VEGVESEN VEGDIREKTORATET  
Org. nr.: 974721104

## Riksrevisjonens beretning

Til Statens Vegvesen

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Statens Vegvesens årsregnskap for 2018. Årsregnskapet består av ledelseskommentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2018.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 30 948 646 414 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Statens Vegvesens årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter i 2018 og av aksjer og mellomværende med statskassen per 31. desember 2018, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

#### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig revisjon (ISSAI 1000–2999). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og de etiske kravene i ISSAI 30 fra International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt de øvrige etiske forpliktelsene våre i samsvar med disse kravene og INTOSAI's etikkregler. Etter vår oppfatning er revisjonsbevisene vi har innhentet tilstrekkelige og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon.

#### Presisering

Vi viser til note 12 i artskontorrapporteringen hvor det fremkommer at det er usikkerhet rundt klassifisering av «Kjøp av riksvegferjetjenester» ettersom avtalene med ferjeselskapene inneholder bidrag/tilskudd av ulik størrelse og at Økonomiregelverket i staten gir liten støtte på dette området.

Forholdet har ingen betydning for vår konklusjon om årsregnskapet.

#### Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for årsrapporten, som består av årsregnskapet (del VI) og øvrig informasjon (del I–V). Riksrevisjonens uttalelse omfatter revisjon av årsregnskapet og virksomhetens etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring, ikke øvrig informasjon i årsrapporten (del I–V). Vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen i årsrapporten. Formålet er å vurdere om det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapet og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen. Vi vurderer også om den øvrige informasjonen ser ut til å inneholde vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den

Øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere dette i revisjonsberetningen.

Det er ingenting å rapportere i så måte.

### **Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet**

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for å etablere den interne kontrollen som den mener er nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig internkontroll.

### **Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet**

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er et høyt sikkerhetsnivå, men det er ingen garanti for at en revisjon som er utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig revisjon (ISSAI 1000–2999), alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir ansett som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukere treffer på grunnlag av årsregnskapet.

Vi utøver profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen, i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og ISSAI 1000–2999.

Vi identifiserer og anslår risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten den skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Videre utformer og gjennomfører vi revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer og innhenter tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon ikke blir avdekket, er høyere for feilinformasjon som skyldes misligheter, enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil. Grunnen til det er at misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, feilpresentasjoner eller overstyring av intern kontroll.

Vi gjør også følgende:

- opparbeider oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige ut fra omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om hvor effektiv virksomhetens interne kontroll er
- evaluerer om regnskapsprinsippene som er brukt, er hensiktsmessige, og om tilhørende opplysninger som er utarbeidet av ledelsen, er rimelige
- evaluerer den totale presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene
- evaluerer om årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten

Vi kommuniserer med ledelsen og informerer det overordnede departementet, blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og når revisjonsarbeidet skal utføres. Vi vil også ta opp forhold av betydning som er avdekket i løpet av revisjonen, for eksempel svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Når det gjelder forholdene som vi tar opp med ledelsen, og informerer det overordnede departementet om, tar vi standpunkt til hvilke som er av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet, og avgjør om disse skal regnes som sentrale forhold ved revisjonen. De beskrives i så fall i et eget avsnitt i revisjonsberetningen, med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring. Forholdene omtales ikke i beretningen hvis Riksrevisjonen beslutter at det er rimelig å forvente at de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring vil være større enn offentlighetens interesse av at saken blir omtalt. Dette vil bare være aktuelt i ytterst sjeldne tilfeller.

Dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapet får indikasjoner på vesentlige brudd på administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på slike regelverk.

## Uttalelse om øvrige forhold

### Konklusjon knyttet til administrative regelverk for økonomistyring

Vi uttaler oss om hvorvidt vi er kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene på en måte som i vesentlig grad strider mot administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten. Uttalelsen gis med moderat sikkerhet. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapet og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige, har vi avdekket brudd på Bestemmelser om økonomistyring i staten punkt 5.3.7 om registrering av eiendeler. Med unntak av dette regelverksområdet er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene på en måte som strider mot administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten.

Oslo; 02.05.2019

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby  
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen  
avdelingsdirektør

*Brevet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur*

## Krav til årsrapport og årsregnskap for 2018 – vedlegg til tildelingsbrevet for 2018

Årsrapporten skal inneholde seks deler, med følgende benevnelse og rekkefølge:

- I. Leders beretning
- II. Introduksjon til virksomheten og hovedtall
- III. Årets aktiviteter og hovedtall
- IV. Styring og kontroll i virksomheten
- V. Vurdering av framtidsutsikter
- VI. Årsregnskap

Årsregnskapet består av:

- Ledelseskomentarer
- Oppstilling av bevilgningsrapportering
- Oppstilling av artskontorrapportering

Årsrapport med årsregnskap for 2018 sendes Samferdselsdepartementet senest 15. mars 2019.

### *Årsrapporten*

- *Leders beretning*  
Beretningen skal på et overordnet nivå være en introduksjon til årsrapportens mer detaljerte redegjørelse, men ikke et rent sammendrag. Den bør inneholde:
  - en vurdering av etatens samlede resultater for året (gode og dårlige).
  - en vurdering av de samlede resultatene opp mot ressursbruken (ses opp mot årsregnskapet og ledelseskomentarene der)
  - overordnet framstilling av de viktigste prioriteringene og sentrale forhold som har hatt betydelig innvirkning på oppnådde resultater.Leders beretning skal signeres av direktøren. Den bør ikke overstige en til to sider.
- *Introduksjon til virksomheten og hovedtall*  
Denne bør inneholde:
  - kort omtale av myndighet, ansvarsområde og overordnede mål for Statens vegvesen
  - en presentasjon av etaten hvor tilknytningsform og organisasjonsstruktur omtales.

### Nøkkeltall

- antall ansatte pr. 31.12.18

Utvikling over de tre siste årene

- årsverk
- samlet tildeling
- utnyttelsesgrad av bevilgningen
- driftsutgifter
- lønnsandel av driftsutgifter
- lønnsandel av total omsetning
- konsulentandel av driftsutgifter
- konsulentandel av total omsetning
- volumtall som viser hva slags tjenester Statens vegvesen produserer og omfanget av disse.



Presentasjonen bør ikke overskride to-tre sider.

- *Årets aktiviteter og resultater*

Redegjørelsen i denne delen er et viktig grunnlag for departementets rapportering til Stortinget og bør inneholde:

- analyse og vurdering av resultater og/eller oppnådde effekter basert på informasjon i forrige punkt. Dette kan gjøres ved å sammenlikne mellom år og ved å bruke utdrag av relevante regnskapsdata eller beregnede nøkkeltall
- redegjørelse for oppnådde resultater ut fra mål og resultatkrav satt i tildelingsbrevet, - vesentlige forhold som etaten vil framheve
- redegjøre for gjennomføring av oppdrag som Samferdselsdepartementet har gitt og som etaten mener belyser resultater og måloppnåelse
- hovedfunn i gjennomførte evalueringer
- gjennomførte brukerundersøkelser
- redegjørelse for ressursbruk og vurdering av denne. I denne forbindelse skal det bl.a. redegjøres for indikatorene for drifts og administrasjonseffektivitet for 2016-2018. Disse er:
  - KPI1: Årsverksutgift  
Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk
  - KPI2: Totalutgift pr. årsverk  
Sum total utgifter/antall årsverk
  - KPI3: Lønnsutgiftsandel  
Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter
  - KPI4 Andel administrative utgifter  
Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter
  - KPI5 Administrative utgifter pr. årsverk  
Administrasjonsutgifter/Antall årsverk
- tiltak og effektiviseringsgevinster i 2018 i effektiviseringsprogrammet
- forklaringer og kommentarer til vesentlige mer- og mindretgifter/inntekter i bevilgningsoppstillingen i årsregnskapet
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2017-2018) samt av Samferdselsdepartementet. Dette må ses i sammenheng med note B til regnskapet.

- *Styring og kontroll i virksomheten*

Informasjonen under dette punktet skal gi Samferdselsdepartementet grunnlag for å vurdere om Statens vegvesen har god styring og tilfredsstillende kontroll, samt belyse om systemene som etaten har, bidrar til å oppnå mål og resultater og om måloppnåelsen er effektiv. Det er ikke behov for en fullstendig redegjørelse hvert år om støtte- og styringssystemer. Vi ber om en kort vurdering av følgende vesentlige forhold som kan ha betydning for departementets styring og kontroll:

- etatens risikovurdering og ev. tiltak for å redusere risiko
- om det er avdekt vesentlige svakheter, feil, mangler i opplegget for intern kontroll, samt ev. utbedringstiltak som er satt i verk
- om internkontrollen har avdekt vesentlige svakheter, feil og mangler i kritiske prosesser og aktiviteter, samt om det er iverksatt tiltak for å bøte på disse
- rapportering av vesentlige forhold knyttet til personalmessige forhold, HMS/arbeidsmiljø, likestilling, diskriminering og ytre miljø

Dersom det er aktuelt, bes etaten rapportere om følgende:

- prosjekter og igangsatte tiltak knyttet til systemer for styring
- forvaltningen av egne eiendeler (materielle verdier)
- bemannings-, kapasitets- og kompetansesituasjonen i virksomheten
- systemer for å samle inn, måle, rapportere og evaluere resultater
- utførte endringer som følge av tilsynssaker eller andre oppfølgingssaker som er av betydning for departementets styring.

Statens vegvesen må vurdere om det er andre forhold av betydning for departementets styring som etaten bør rapportere om.

- *Vurdering av framtidsutsikter*

Statens vegvesen bør relatere framtidsutsikter til oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2018-2029.

Statens vegvesen bes redegjøre for:

- utviklingstrekk i samfunnet eller ev. andre vesentlige endringer som etaten har vurdert, og som den mener vil kunne påvirke evnen til å nå resultater og mål på lengre sikt
- forhold som har blitt aktuelle i løpet av året og som vil ha betydning for årene som kommer (konkrete forhold i og utenfor etaten som vil virke inn på framtidig evne til å løse samfunnsoppdraget, gitt oppnådde resultater, planlagte tiltak og prioriteringer).

Denne delen bør ikke være på mer enn en til to sider.

- *Vedlegg*

Det kan benyttes egne vedlegg for å rapportere om særskilte forhold.

### *Årsregnskapet*

- *Ledelsekommentarer*

Denne skal inneholde direktørens vurderinger av vesentlige forhold ved årsregnskapet. Kommentarene skal være knyttet til innholdet i alle oppstillinger som inngår i årsregnskapet. Det må opplyses om revisjonsordningen for etaten.

Direktøren skal bekrefte at årsregnskapet gir et dekkende bilde av Statens vegvesens disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld og avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten og rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i instruksen og økonomistyring og i tildelingsbrev.

Årsregnskapet avlegges ved direktørens signatur på ledelsekommentarene.

- *Bevilgningsrapporteringen med noter*

Det vises til krav som er fastsatt i Finansdepartementets rundskriv R-115. Rapporteringen, inkludert notene, skal være fullstendige og korrekte og i samsvar med kravene i R-115. Ved behov kan f.eks. ytterligere noter utarbeides.

- *Artskontorrapporteringen med noter*  
Det vises til Finansdepartementets rundskriv R-115. Rapportering skal være i tråd med DFØs mal.