



Årsrapport 2021



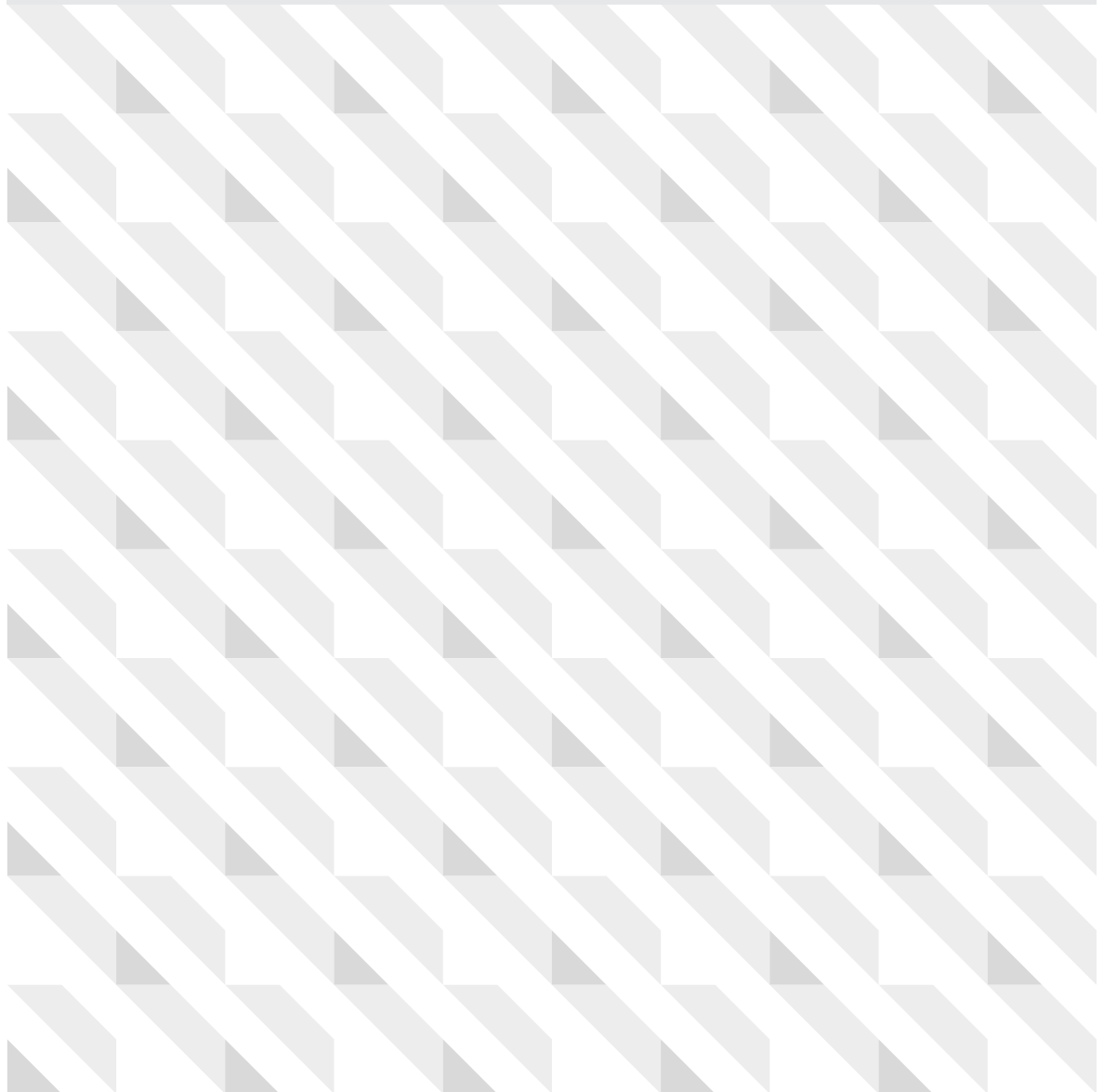
Tana Bru – vinner av Norsk lyspris i 2021 i kategorien Beste utendørsprosjekt. Foto: Henriette Erken Busterud / Statens vegvesen

Visjon

På veg for et bedre samfunn

Verdier

Statens vegvesen - profesjonell,
framtidrettet og inkluderende





INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Leders beretning	5
2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon	9
2.2 Statens vegvesens arbeid med bærekraft	14
3. Årets aktiviteter og resultater	17
3.1 Resultater og måloppnåelse 2021	18
3.1.1 Hovedmål framkommelighet	18
3.1.2 Hovedmål trafiksikkerhet	26
3.1.3 Hovedmål miljø	33
3.1.4 Mer for pengene	42
3.1.5 Effektiv bruk av ny teknologi	49
3.2 Økonomi og ressursbruk	54
3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	56
3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	59
3.2.3 Postvis omtale av kap. 1332 Særskilte transporttiltak	60
3.2.4 Fullmakter	61
3.3 Bemanning og tjenestekjøp	62
3.3.1 Utvikling i bemanning	62
3.3.2 Kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester	63
3.3.3 Læringer	64
3.3.4 Likestilling i virksomheten	65
3.3.5 Inkluderingsdugnaden	65
4. Styring og kontroll i virksomheten	67
4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	68
4.2 Kvalitet og oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger	69
4.2.1 Kvalitetsarbeid i SVV	69
4.2.3 Oppfølging av funn i Vegtilsynsaker	70
4.2.4 Oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon	71
4.2.5 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen	72
4.3 Seriositet og HMS	73
4.3.1 Seriositet	73
4.3.2 HMS	74
4.4 Samfunnssikkerhet	76
4.4.1 Covid-19	76
4.4.2 Klimatilpasning	76
4.4.3 Digital sikkerhet	77
4.4.4 Beredskap og koordinering	77
4.4.5 Totalforsvaret og Forsvaret	78



5. Vurdering av framtidutsikter	79
6. Årsregnskap	82
6.1 Ledelseskomentar.....	83
6.2 Bevilgningsrapportering med noter.....	87
6.3 Artskontorrapporteringen med noter.....	95
Vedlegg 1 Nærmere om mål og resultater	104
Vedlegg 2 Status for Kap. 1332, post 66 Tilskudd til Byområder	113
Vedlegg 3 Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen	118
Vedlegg 4 Risikomatrise	127
Vedlegg 5 Status for Vegtilsynssaker	135
Vedlegg 6 Status for oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon	137
Vedlegg 7 Nærmere om Statens vegvesens arbeid mot arbeidslivskriminalitet	140



1. Leders beretning



Instrumenterte droner skal gi raskere og bedre grunnlag for å vurdere skredfare. Foto: Tore Humstad / Statens vegvesen



God samferdsel er en betingelse for bosetting i et tynt befolket og langstrakt land. Statens vegvesen jobber i hele landet, for hele landet, og legger til rette for verdiskaping slik at folk kan bo og arbeide der de vil og at varer når ut til næringslivet, markeder og forbrukerne. For næringslivet er forutsigbar framkommelighet en forutsetning for vekst og omstilling.

I 2021 opprettholdt Statens vegvesen god framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene, bedret trafiksikkerheten og bidro til å redusere klimagassutslipp. Vi bygget og driftet veiinfrastruktur samtidig som vi hadde god beredskap og tjenesteproduksjon gjennom pandemien. Klimatilpasning og digital sikkerhet har vært prioriterte områder for Statens vegvesens samfunnssikkerhetsarbeid i 2021. Vi utnytter og kobler sammen data for bedre tjenester til våre kunder. Vi økte andelen digitale tjenester og oppnådde dermed betydelig effektivisering.

Åpne og sikre veier er avgjørende for å gi trafikantene god og forutsigbar framkommelighet. I 2021 styrket Statens vegvesen dette arbeidet slik at vi kunne tilby tjenester til kunden basert på informasjon om tilstand og aktivitet fra ulike fagmiljøer og -systemer i sanntid. Statens vegvesen er også en sentral aktør i oppfølgingen av nasjonal transportpolitikk i byområdene. Framover blir det viktig for oss å bidra til bedre beslutningsgrunnlag og tett oppfølging av måloppnåelse. Vi er klare for forhandlinger med flere byområder.

Antallet som omkom i trafikken i 2021 er det laveste i moderne tid. Målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 er ambisiøst. Vi vet at det er mulig gjennom systematisk innsats på tvers. Vi har sammen med andre aktører arbeidet fram en ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei, som viser hvordan vi kan bringe ulykkestallene ytterligere ned.

2021 ble det gjennomført et rekordhøyt antall oppkjøringer til førerprøven. Som en følge av stor pågang, er det likevel mange som venter på oppkjøringstime. Trafikant- og kjøretøyområdet har omdisponert mannskap til områder med lengst ventetider, og har ansatt flere nye sensorer som er under intern opplæring.

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å redusere utslipp. Å ta vare på det vi har er det beste vi kan gjøre for klima og bærekraft. Statens vegvesen samarbeider med industrien om å utvikle lokale og kortreiste løsninger. Slik kan vi bidra til redusert klimaavtrykk samtidig som det kan gi norsk industri et konkurransefortrinn. I 2021 har vegvesenet inngått driftskontrakter der reduserte klimagassutslipp var ett av kriteriene i konkurransen. Markedet responderte positivt på utfordringen.

Bærekraft har også en sosial side. Vi vektlegger anstendig lønn og arbeidsvilkår i egen og tilknyttede virksomheter, inkludering og likestilling. Vår utekontroll jobber målrettet for å luke ut kjøretøy og førere som utgjør en risiko for trafiksikkerheten eller et seriøst arbeidsliv. Feil og mangler i over femti pst. av kontrollene gjenspeiler heldigvis ikke den generelle tilstanden, men at vi lykkes i vår utvelgelse av kontrollobjekter.



2021 var preget av fortsatt omstilling og tilpasning til ny organisering. Statens vegvesen samarbeider godt med fylkeskommunene, men vi ser samtidig behov for avklaringer og videre dialog med Samferdselsdepartementet om dette. Vi ser også fram til videre utvikling og samarbeid om etatsstyringen av Statens vegvesen som startet i 2021.

Vegvesenet løser oppgavene i samarbeid med andre, enten det er entreprenører, ferjeselskap prosjekterende konsulenter eller teknologimiljøer. Vi har hatt stor oppmerksomhet på kostnadsstyring og effektivisering, seriøsitet, forenkling og forbedring. Nasjonal transportplan 2022-2033 ble framlagt og behandlet i Stortinget i juni 2021, og Statens vegvesen har fulgt opp ved å utarbeide en [Gjennomføringsplan](#)¹ som ble lagt fram i februar 2022. Mindreforbruket er redusert i forhold tidligere år.

Framover vil vi styrke utvalgte kompetanseområder for å lykkes med vår strategiske retning, og prioriterer arbeidet med digitalisering, innsikt og analyse slik at vi kan fortsette å utvikle veitransportsystemet på en effektiv, miljøvennlig og trygg og måte.

Oslo, 29. april 2022



Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/gjennomforingsplan-2022-2027/>



2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall



20 år med Nullvisjonen. Foto: Patty Brito / Unsplash



2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon

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



Fagorgan

Gir faglige anbefalinger og råd til Samferdselsdepartementet, koordinerer internasjonalt arbeid og kollektivtransport, ansvar for nasjonal trafikkberedskap og vegdatabank (NVDB)



Byggherre

Planlegger, prosjekterer, bygger ut, drifter og vedlikeholder riksvei



Myndighetsorgan

Utvikler regelverk, foretar kontroll og tekniske godkjenner, fatter vedtak etter lov og forskrift

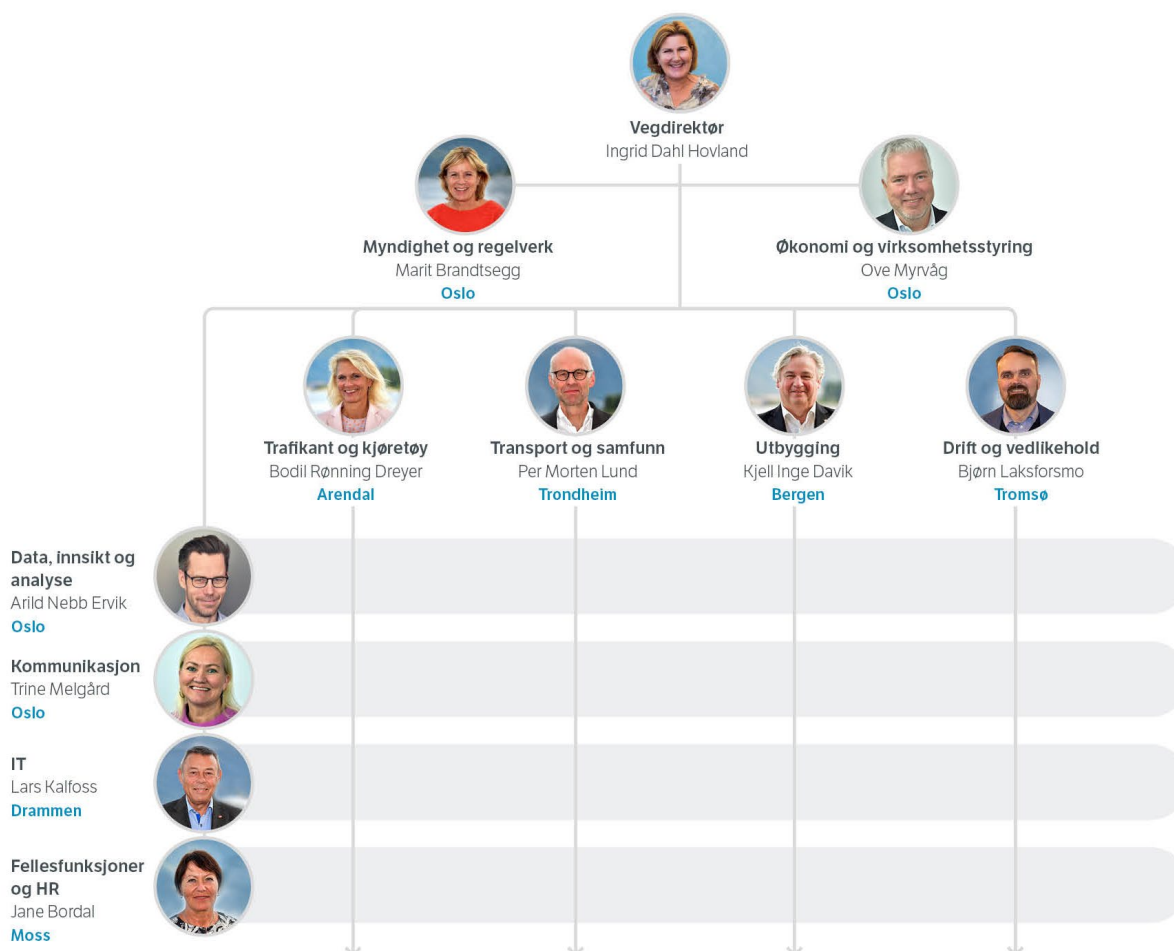
Figur 2.1 Statens vegvesens tre roller

Statens vegvesen ledes av en vegdirektør og består av Vegdirektoratet og seks divisjoner. Ved årsslutt hadde etaten 4 923 ansatte fordelt på 4 540 utførte årsverk, eller 4 771 avtalte årsverk.

Statens vegvesens visjon er «På veg for et bedre samfunn», og vårt arbeid skal bygge på verdiene profesjonell, framtidsrettet og inkluderende. I tråd med Nasjonal transportplan styrer vi mot et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem og herunder fem toppmål:



Figur 2.2 Statens vegvesens toppmål

Figur 2.3 Organisasjon og ledelse per 15.3.2022¹

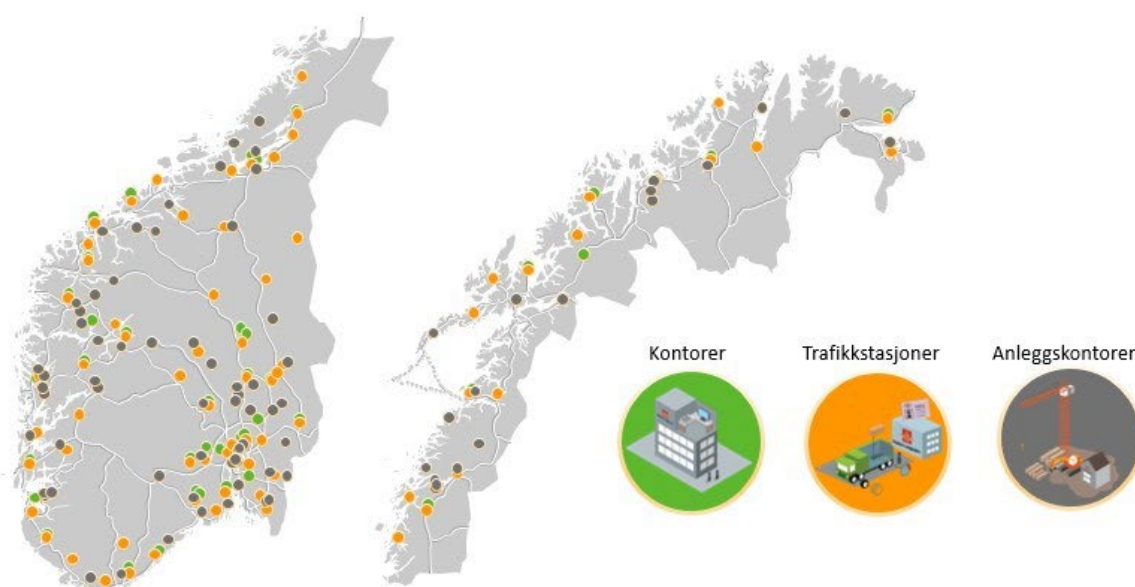
- **Trafikant og kjøretøy** har ansvar for myndighetsutøvelse og forvaltning av regelverket innen fagområdet trafikant og kjøretøy. Dette innebærer bl.a. kontroll av kjøretøy, førerprøver, tilsyn med verksteder, trafikkskoler og parkeringsvirksomheter, samt brukertjenester på trafikant- og kjøretøyområdet.
- **Transport og samfunn** har ansvar for oppgaver Statens vegvesen utfører for hele veitransportsystemet, blant annet landsdekkende trafikkbereidskap gjennom veitrafikkcentralene, nasjonal vegdatabank og forvaltning etter vegloven og vegtrafikkloven. Divisjonen er sentral i utviklingen av det framtidige nasjonale transportsystemet.
- **Utbygging** gjennomfører store utbyggingsprosjekter tildelt Statens vegvesen. Divisjonen har ansvar for å planlegge, prosjektere og bygge veiprojekter over 200 millioner kroner.
- **Drift og vedlikehold** har ansvar for veiens livsløp både med planlegging, bygging, drift, vedlikehold og utbedring, inkludert forvaltning av veggrunn.

¹ Rita Kvivesen fungerte som leder for Økonomi og virksomhetsstyring fram til Ove Myrvåg tiltrådte 18. mai 2021. Kjell Solem har vært fungerende kommunikasjonsdirektør hele 2021. Ny kommunikasjonsdirektør, Trine Melgård, tiltrådte 1. mars 2022. Ny enhet for Data, innsikt og analyse ble opprettet fra og med 1. desember 2021. HR og HMS ble innlemmet i Fellesfunksjoner, nå Fellesfunksjoner og HR fom. 1. mars 2022.

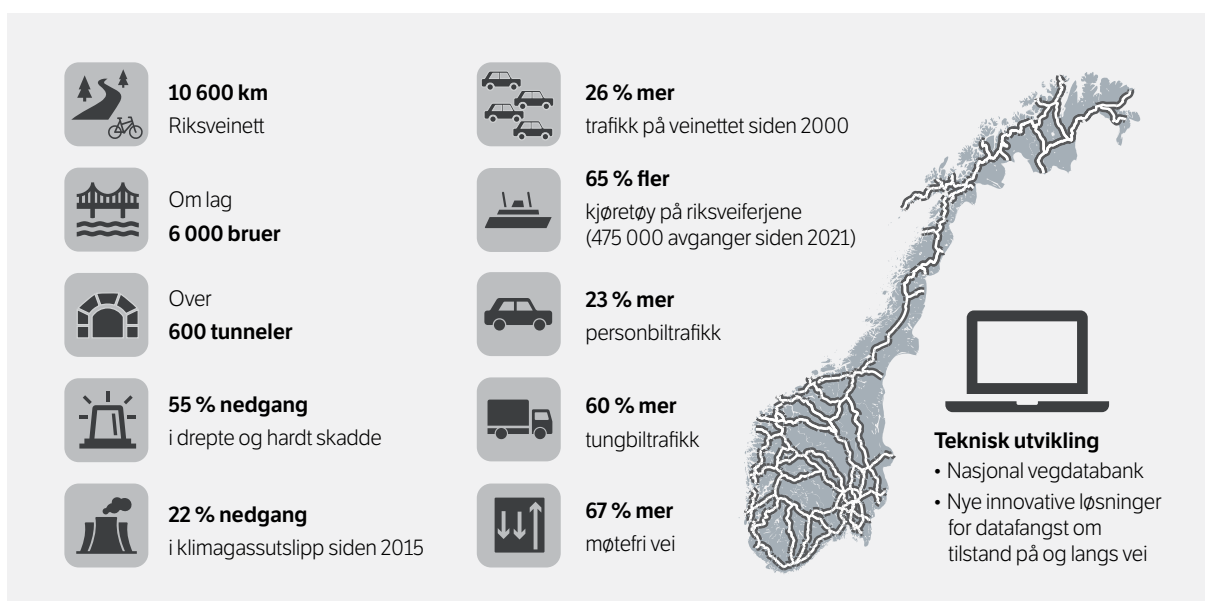


- **IT** er en partner og pådriver for digitalisering i Statens vegvesen, og legger til rette for ny teknologi, innovative tjenester og bedre utnyttelse av data. De sørger for stabil, sikker og effektiv IT-tjenesteproduksjon
- **Fellesfunksjoner og HR** er en støttefunksjon til SVVs tjenesteproduksjon, og skal dekke oppgaver, tjenester og leveranser ut mot alle enheter i Statens vegvesen.
- **Myndighet og regelverk** er Vegdirektoratets fag- og myndighetsorgan. De utvikler regelverk som gjelder for alle veieiere, foretar kontroll og teknisk godkjenning og gir faglige råd til Samferdselsdepartementet og sentrale aktører innen veisektoren. Avdelingen er klageinstans for vedtak fattet i divisjonene i Statens vegvesen.
- **Økonomi og virksomhetsstyring** utøver den overordnede styringen av virksomheten på vegne av vegdirektøren og sørger for at forutsetninger, krav og mål som Samferdselsdepartementet stiller til Statens vegvesen inngår i den formelle styringen
- **Data, innsikt og analyse** skal være en pådriver for en data- og innsiktsdrevet virksomhet. Dette innebærer å utvikle kultur, kompetanse, datateknologi og data governance for å øke verdiskapningen på tvers av virksomheten
- **Kommunikasjon** har det overordnede ansvaret for virksomhetens interne og eksterne kommunikasjon, og er ansvarlig redaktør for virksomhetens kanaler

Internrevisjonen skal fremme og beskytte Statens vegvesens verdier gjennom å gi risikobaserte og objektive bekreftelser samt råd og innsikt for å skape læring og forbedring i etaten. Enheten rapporterer direkte til vegdirektøren.



Figur 2.4 Statens vegvesens lokasjoner



Figur 2.5 Effekter i veitransportsystemet siste 20 år

Tabell 2.1 Utvalgte nøkkeltall 2021

Administrative nøkkeltall DFØ ²	2019	2020	2021
Antall ansatte	6 619	4 796 ³	4 923
Antall utførte årsverk	6 396	4 615	4 540
Samlet tildeling post 01-99 (mill.kr)	35 438	40 021	40 064
Utnyttelsesgrad post 01-29	98,1 %	97,0 %	97,4 %
Driftsutgifter (mill. kr)	32 260	31 100	30 702
Lønnsandel av driftsutgifter	17,0 %	13,5 %	13,4 %
Lønnsutgifter pr. årsverk (1 000- kr)	862	912	905
Total omsetning (mill. kr)	37 958	39 427	40 234
Lønnsandel av total omsetning	14,5 %	10,7 %	10,2 %
Konsulentandel av total omsetning ⁴	6,9 %	6,6 %	7,1 %

2 Administrative nøkkeltall er definert i DFØ Veiledningsnotat – Årsrapport for statlige virksomheter.

3 Nedgangen i antall ansatte må ses i sammenheng med avvikling av sams veiadministrasjon fra 2020.

4 Rapportering av konsulentutgifter er endret fra tidligere årsrapporter ved at innleie av vikarer og kjøp av tjenester ikke er inkludert i konsulentutgifter.

Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2021⁵

	2019	2020	2021
Framkommelighet			
Andel av riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet for veidekke (i pst.)	92	92	92
Antall km riksvei hvor Statens vegvesen har ansvaret som er dekkelagt	860	752	1 149
Antall km riksvei hvor Statens vegvesen har ansvaret som er åpnet for trafikk	153,5	113,1	9
Antall skredutsatte punkt på riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som er utbedret	8	1	1
Antall km på riksvei hvor Statens vegvesen har ansvaret som har fått gul midtlinje	79,7	14,2	10,5
Antall km nye kollektivfelt	3,1	2	2,2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	23,1	12,6	3,5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	59,7	58,3	5,2
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	9	3	0
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	62	40	16
Trafikksikkerhet			
Antall km ny firefelts riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	33,4	36,4	1,2
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveier som Statens vegvesen har ansvaret for	0	22,4	0
Antall km riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for med etablert forsterket midtoppmerking	165,7	104,9	101,9
Miljø			
Endring i antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå over 38 dB ⁶	-	196	194
Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	60	45	36
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO ⁷	0 av 7	0 av 7	0 av 7 ⁸
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM ₁₀ ⁹	0 av 8	2 av 8	0 av 7
Trafikant og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy ¹⁰	3 393 401	3 405 754	3 447 745
Antall elektriske drevne kjøretøy	271 852	354 820	472 444
Antall hydrogendrevne kjøretøy	156	163	193
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)	1 429 274	1 229 375	1 268 599
Antall produserte førerkort (ca.)	452 700	391 500	480 420

5 Produksjonstillene viser tiltak som ble ferdigstilt det enkelte år. For investeringsprosjekter er tiltaket ferdigstilt først når veien åpnes for trafikk. Det kan føre til at vi får store årlige variasjoner i de innrapporterte tallene.

6 Indikatoren ble endret fom. 2020.

7 Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Bærum, Drammen, Lillehammer, Oslo, Stavanger og Trondheim.

8 Måledata for 2021 er ikke kvalitetssikret på publiseringstidspunktet. Rådata viser imidlertid at det er svært usannsynlig at noen kommuner bryter grenseverdien.

9 Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Drammen, Fredrikstad, Grenland, Mo i Rana, Oslo, Stavanger og Trondheim.

10 Tallet inkluderer personbiler, varebiler, kombinerte biler, lastebiler og busser.



2.2 Statens vegvesens arbeid med bærekraft

For Statens vegvesen handler FNs bærekraftsmål om å utføre samfunnsoppdraget best mulig ved å respektere miljømessige grenser, sikre sosial rettferdighet og utnytte samfunnets ressurser på en kostnadseffektiv måte. Statens vegvesen har en helhetlig tilnærming til bærekraft med spesielt målrettet oppfølging av klimagassreduksjoner. Bærekraft inngår i alle våre fem toppmål.




Figur 2.6 Sammenhengen mellom utvalgte bærekraftsmål og kobling mot toppmålene. Hvilke bærekraftsmål som er viktigst kan variere i divisjonene

Statens vegvesen bruker anskaffelser som et strategisk virkemiddel for å fremme bærekraftige og innovative løsninger og for å utvikle norsk leverandørindustri. Vi vektlegger også kompetanse- og nettverksbygging. Det er blant annet gjennomført seks eksternt tilgjengelige webinarer i samarbeid med NMBU, «[Veien til bærekraft. Fra kunnskap til praksis](#)»¹¹.

Eksempler på hvordan Statens vegvesen jobber med bærekraft og toppmålene:

Mer for pengene



Klimavennlige valg OG sparte kostnader på ny E16 på Jevnaker

Et viktig grep for å redusere utslippene fra betong, var å redusere lengden på Svenådalen bru med 75 meter til 375 meter. Dette ble gjort med å bygge opp en større steinfylling med sprengstein fra prosjektet. Skanska har også redusert bruk av diesel i prosjektet. Det har de gjort ved å bruke dumpere i stedet for lastebiler, dele opp veiprojektet i fire parseller, og planlegge mest mulig intern transport.

[Kuttet CO₂-utslippene fra asfalt med 40 prosent](#)¹²

¹¹ <https://www.youtube.com/watch?v=pReF-gUlcU4>

¹² <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2021/12/kuttet-co2-utslippene-fra-asfalt-med-40-prosent/>



Kobler BIM og bærekraft for bedre prosjektstyring på E18

For å sikre at prosjektet klarer å ta hensyn til både ulike bærekraftsmål, framdrift og kostnader, har E18-prosjektet valgt å bruke såkalt VDC -metodikk (Virtual Design and Construction). Kort fortalt er VDC kjente metoder satt i system for å oppnå mål og gå gode, gjennomførbare prosjekter. Her er BIM (byggningsinformasjonsmodellering) et sentralt element. Det samme er effektive og målrettede tverrfaglige møter.

[Kobler BIM og bærekraft for bedre prosjektstyring | Statens vegvesen](#)¹³



Forskning på regnbed med hardføre planter mot flom

Bjørnstjerne Bjørnsonsgate i Drammen gate er første veianlegg i Norge der det benyttes lokal overvannshåndtering som eneste system for å håndtere overvann. Nye klimautfordringer er tatt på alvor i prosjektet. Alt overvann behandles lokalt i rabatter og regnbed mellom gang- og kjørearealene. Dette gjør at risikoen for flom ved store nedbørmengder blir mindre. 10.000 stauder og prydgress fordelt på 30 arter og bedene de står i skal hindre flom ved store nedbørmengder. Det er forsket på å finne hardføre arter som både tåler støv og skitt fra veitrafikken samt salt, frost, ising og flom.

[Drammen: Prestisjepris til sentrumsgate i Drammen | Statens vegvesen](#)¹⁴



Mer trafikksikkerhet for pengene med skiltskannere

Skiltskannerne er kamera utstyrt med en teknologi som kalles Automatic Number Plate Recognition (ANPR). De leser registreringsnumrene på alle kjøretøy som passerer automatisk. Hvis en bil har en begjæring av noe slag, lyser det rødt hos kontrollørene og kjøretøyet blir vinket inn for kontroll. Dette gjør at de som har alt i orden får kjøre videre uten heft, mens vi kan konsentrere oss om de som har feil eller mangler. Det er effektivt for oss og besparende for alle de som følger regelverket.

[Kontrollerer bilen din på et mikrosekund | Statens vegvesen](#)¹⁵



Godkjente verksteder sikrer seriøsitet i bransjen og like konkurransevilkår

Vegvesenet følger opp både godkjente og ikke- godkjente verksteder. Ikke-godkjent verksteddrift kan også være knyttet til flere ulovlige forhold, som skatteunndragelser og dårlige lønns- og arbeidsforhold. Når Vegvesenet aksjonerer mot ulovlige verksteder, gjøres det derfor ofte i samarbeid med andre etater. Statens vegvesen er også med i treparts bransjeprogram for bil som jobber for en mer seriøs bilbransje.

[Velg et godkjent verksted!](#)¹⁶

13 <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e18vestkorridoren/nyhetsarkiv/bim-og-barekraft-for-bedre-prosjektstyring/>

14 <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/nasjonalt/prestisjepris-til-sentrumsgate-i-drammen/>

15 <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/nasjonalt/kontrollerer-bilen-din-pa-et-mikrosekund/>

16 <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/velg-et-godkjent-verksted?publisherId=17847490&releaseId=17916049>



Andre bærekrafttema

Vegvesenet jobber også med bærekrafttema som ikke naturlig faller inn under toppmålene, som mindre ulikhet, inkludering, rettferdighet og likestilling. I juni innledet vi et samarbeid med Arbeids- og velferdsdirektoratet. Siden operativ start av prosjektet har 19 personer blitt ansatt hos oss via NAV. Samtidig ble syv nye medarbeidere fra disse søkergruppene rekruttert ordinært. Av de 19 vi har ansatt via NAV-samarbeidet, har syv innvanderbakgrunn, de fleste med høyere utdanning. Alle er i kategorien hull i CV'en på grunn av langtidsledighet.



3. Årets aktiviteter og resultater



Byggeaktivitet på Kvitsøy som del av prosjektet E39 Rogfast. Foto: Øyvind Ellingsen / Statens vegvesen



- Del 3.1 presenterer Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2021.
- Del 3.2 presenterer informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2021.
- Del 3.3 presenterer bemanning og tjenestekjøp i etaten.
- Vedlegg 1 gir en ytterligere omtale av enkelte mål og resultater for 2021.

3.1 Resultater og måloppnåelse 2021

3.1.1 Hovedmål framkommelighet

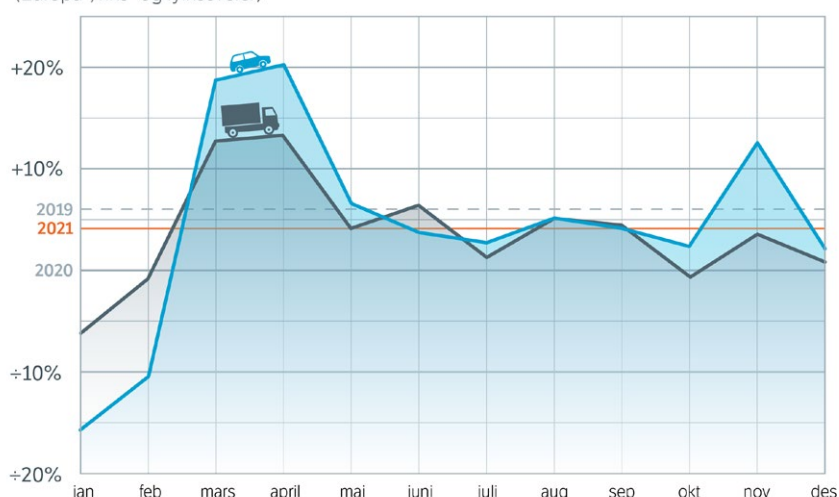
Vi jobber aktivt for å holde riksveiene åpne og trygge året rundt, slik at trafikantene får en enklere reisehverdag og kommer fram i tide. Det krever at vi kjenner tilstand og aktiviteter på riksveinettet i sanntid, og kan sette sammen informasjon på tvers av fagmiljøer og -systemer.

Ved å koble data og kompetanse på tvers av fag, blir både Statens vegvesen og driftsentrepreneurene bedre i stand til å ta gode beslutninger i den løpende driften. Hensikten er blant annet å komme i forkant av hendelser som berører framkommelighet og trafiksikkerhet, og ta bedre vare på veiene våre. Dette gjør oss i stand til å samordne vedlikeholdsarbeidet slik at ulempen for trafikantene blir minst mulig, og bidrar til at vi kan hjelpe entreprenørene til å ha mannskap og maskiner på rett sted til rett tid.

Vel så viktig er det at vi kan gi bedre og rettidig informasjon til trafikanter og næringsliv som så kan gjøre bedre beslutninger i sin planlegging av transport og reiser. Dermed bidrar vi til forutsigbar framkommelighet uten å bygge ut kapasiteten i transportsystemet.

TRAFIKKMENGDE 2021 - tunge og lette kjøretøy

(Europa-, riks- og fylkesveier)



I 2021 var det 3,6 pst. mer trafikk på riks- og fylkesveier enn i 2020. Dermed har trafikken tatt seg noe opp igjen etter at trafikken i 2020 ble preget av smitteverntiltak. 2020 var det første året med nedgang i trafikken siden målingene startet i 1995 for både lette og tunge kjøretøy. I alt har trafikken økt med 49 pst. fra 1995 til 2021, og det er omtrent samme nivå som i 2015. 2019 er foreløpig toppåret med 53 pst. mer trafikk enn 1995.

Figur 3.1 Trafikkmengde 2021

Trafikanter og næringsliv er avhengige av et åpent og framkommelig veinett. Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Vi måler oppetid på riksveinettet¹⁷ ved å benytte data om stenginger koblet mot Nasjonal vegdatabank (NVDB), og måler historisk utvikling i oppetid og

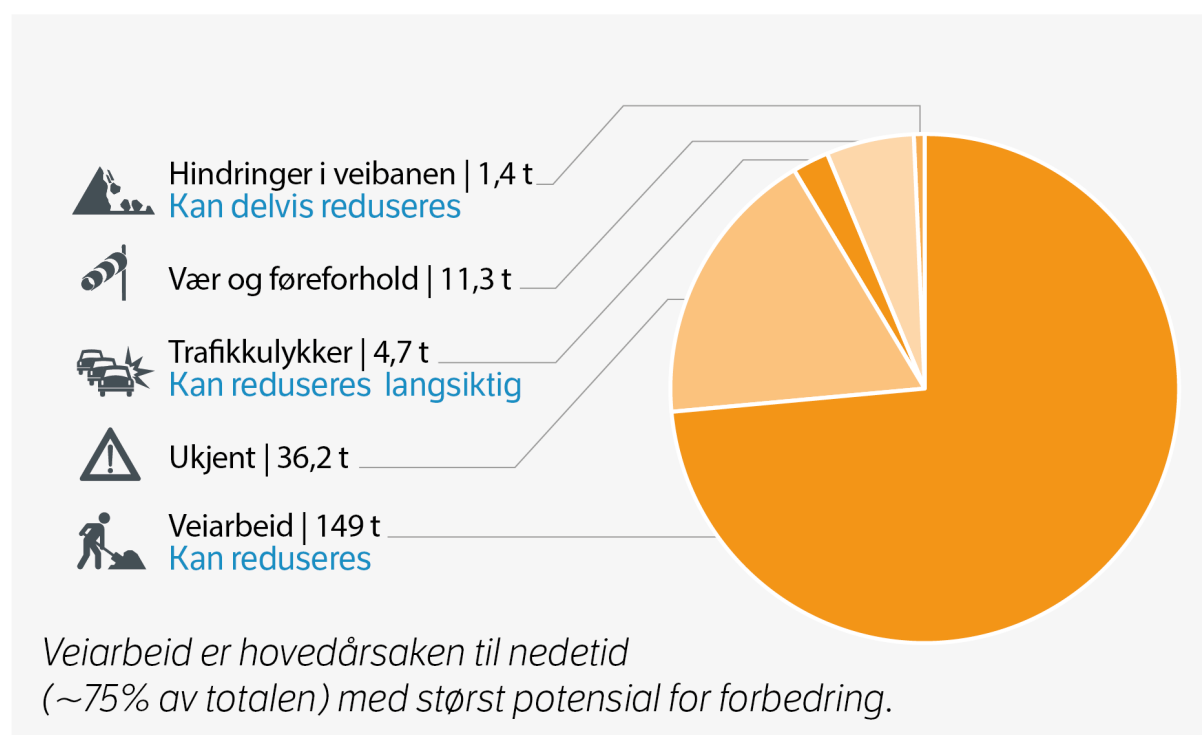
¹⁷ Oppetidsindikatoren utvikles i samarbeid med Nye Veier AS.



årsaker til stengninger. I 2021 var oppetiden på alle riksveier 98,6 pst., mot 98,9 pst. året før. Veiarbeid var dominerende årsak og sto for 73,4 pst. av all nedetid, deretter ukjent årsak med 17,9 pst. Vi understreker at indikatoren er i en tidlig fase og at verdier ikke bør benyttes ukritisk. Statens vegvesens nye system for registrering av hendelser i veinettet og trafikkmeldinger – HendelsesBasert Toppsystem (HBT) – muliggjør en forbedring i detaljgraden på registreringer, som også gjør at oppetidsindikatoren vil ta inn i seg delvise

Riksveinettet, nedetid 2021 – I tusen timer per årsak*

*Tar ikke hensyn til lengden på de stengte strekningene



Figur 3.2 Årsaker til nedetid på riksveinettet

Uforutsette årsaker som vær- og føreforhold og trafikkulykker står for en liten andel av stenginger på riksveinettet, og viser at Statens vegvesen har lykket godt i sitt beredskapsarbeid. Indikatoren viser at veiarbeid står for om lag 75 pst. av nedetiden, og er samtidig den årsaken til stenginger Statens vegvesen har mest kontroll over.

Høsten 2021 lanserte Statens vegvesen en webbasert løsning rettet mot entreprenører for å melde inn søknader om stenging i forbindelse med vegarbeid. Dette sikrer bedre planlegging og koordinering. Statens vegvesen har også utviklet en løsning som gir mer detaljert innsikt i hendelser på fjelloverganger, årsaker til disse og sammenkobling mot trafikkmengder og vær. Disse løsningene er under videreutvikling for at vi kan komme i forkant av hendelser som berører framkommelighet og trafikksikkerhet. Statens vegvesen har utviklet et digitalt verktøy for søknad og godkjenning av arbeidsvarsling (arbeid på og langs vei). Gjennom å bruke tilgjengelige data fra dette systemet, har vi nå fått på plass en første versjon av kartbasert aktivitetskalender som gir samlet oversikt over pågående og planlagte aktiviteter. Dermed har vi bedre mulighet samordne aktiviteter med sikte på å redusere ulempene for trafikantene. Verktøyet vil bli prøvd ut og utviklet videre i 2022.



Forutsigbar fremkommelighet er et strategiske program som skal bidra til en enklere reisehverdag og økt konkurransekraft for næringslivet, økt fremkommeligheten på vei, og gi trafikantene forutsigbarhet slik at de kan ta gode valg.

Programmet skal bidra til rask utvikling av tjenester som bedrer framkommeligheten på veien. Gjennom å bruke nye arbeidsmetoder og sette kompetanse sammen på tvers i organisasjonen, bidrar programmet til å akselerere gode ideer og initiativ i linja. Alt som skjer i programmet bygger på tjenester, systemer og kompetanse som er i arbeid i Statens vegvesen.

Vi holder veinettet åpent året rundt

For å kunne holde veinettet åpent må vi ha gode beredskapsløsninger som gjør det mulig å ta raske avgjørelser om styring av trafikken ved hendelser. Veitrafikksentralene er navet i trafikkberedskapen for riks- og fylkesveiene, og for andre veieieres veinett i henhold til egne avtaler. Veitrafikksentralene driver kontinuerlig overvåking ved hjelp av kamera og andre installasjoner. Det gir støtte for trafikkstyringen gjennom fjernstyring av tekniske anlegg og installasjoner, varsling og formidling av informasjon om status og hendelser på veinettet, i veitrafikken og i veiens nærmeste omgivelser.

Drift og vedlikehold av veinettet

Statens vegvesen skal drifte, vedlikeholde og forvalte det nasjonale veinettet på en så kostnadseffektiv måte som mulig i tråd med gjeldende transportpolitiske mål. Drifts- og vedlikeholdstiltak som bidrar til økt trafiksikkerhet, blir prioritert. Statens vegvesen har tett dialog med sine driftsentreprenører og representanter for trafikantgrupper, noe som bidrar til at punkt eller strekninger med særskilte utfordringer raskt fanges opp. Det gjøres løpende vurderinger av behov for tiltak i form av forsterket drift, mindre utbedringer av vei og sideterreng og andre relevante tiltak for å bedre trafiksikkerheten og/eller framkommelighet for alle trafikantgrupper.

Driften av veinettet ble i 2021 gjennomført i henhold til standard for drift og vedlikehold av riksveier. Etaten har gode rutiner for å sikre at nye driftsentreprenører har god kjennskap til utsatte punkt og strekninger på veinettet de skal drifte. Vi har kontinuerlig dialog med våre driftsentreprenører for å sikre forsterket vinterdrift på punkt og strekninger med vær- og føreutfordringer vinterstid.

Som følge av bl.a. økende priser på driftskontrakter og opphør av sams veiadministrasjon utviklet Statens vegvesen i 2020 en ny kontraktstrategi for drift og vedlikehold, i dialog med blant annet bransjen og andre veieiere. Rene riksveikontrakter etter avviklingen av sams veiadministrasjon har gitt behov for å justere områdeinndelingen ved utlysning av nye driftskontrakter. Dette har resultert i færre, større og lengre kontrakter enn tidligere. Det er et mål at vi gjennom tett samarbeid med bransjen fortsetter arbeidet med å utvikle nye kontraktsformer som er attraktive for entreprenørene. Kontraktstrategien gir fleksibilitet i grad av byggherrestyring og anskaffelsesformer. I 2021 ble kravene til klima og miljø skjerpet i alle kontrakter. Fortsatt er det prisen som avgjør konkurransen om de fleste kontraktene, men heretter har vi også driftskontrakter hvor klimakutt og entreprenørenes oppdragsforståelse teller med i vurderingene.

Veidriftskontrakter inngått i 2021 erstatter kontrakter fra 2016, og i denne perioden har prisene økt med 37 pst.¹⁸. Antall tilbydere er tilnærmet uendret fra 2020¹⁹. Ny kontraktstrategi med gjensidig opsjon om forlengelse gir entreprenørene flere år å fordele sine investeringer på. Bransjen ser ut til å ha funnet sitt nye kostnadsnivå, og prisutviklingen på driftskontrakter antas å ha stagnert.

¹⁸ Justert for prisvekst, volumendringer og lokale endringer.

¹⁹ I snitt var det 3,5 tilbydere pr. driftskontrakt utlyst i 2021. Til sammenligning var det tilsvarende 3,3 tilbydere per kontrakt i 2020, 2,3 tilbydere pr. kontrakt i 2019 og 3,9 tilbydere per kontrakt i 2018.



For å se at entreprenørene leverer i henhold til kontrakt, gjennomfører Statens vegvesen kontroll av entreprenørens utførelse i driftskontrakter. Ved inngangen av året settes det et plantall for hvilke stikkprøver som skal gjennomføres 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. 92 pst. av alle planlagte kontroller er utført.

Statens vegvesen har i 2021 gjennomført tiltak for å bedre framkommeligheten for tungtransporten, som for eksempel forsterket vinterdrift, tettere oppfølging av driftsentreprenører, bedre kommunikasjon i forkant av planlagte veistengninger, dialog med næringen med påfølgende tilrettelegging for hvile-, stopp-, kolonneoppstillingsplasser og kjettingplasser. Nasjonal plan for døgnhvileplasser fra 2017 har som mål å oppfylle Transportkomitéens påpeking i 2013 om at «totalbehovet på 80 plasser med moderne bekvemmeligheter bør være på plass i løpet av 10-års perioden». Det ble etablert tre døgnhvileplasser i 2021, slik at det totalt er 55 døgnhvileplasser. Oversikt over plassene holdes oppdatert på [Døgnhvileplasser | Statens vegvesen](#)²⁰. Informasjon om oppstillingsplasser og toalett på rasteplasser vises på nettsiden [Trafikkinformasjon | Statens vegvesen](#)²¹.

Gjennom utvikling av rasteplasser og døgnhvileplasser, samt gjennom rollen som arealeier og høringspart, vil Statens vegvesen legge til rette for infrastruktur for nullutslippskjøretøy. I løpet av 2021 har Statens vegvesen utarbeidet kunnskapsgrunnlag for nasjonal ladestrategi og har samtidig analysert behovet for ladetilbud i riksveikorridorene og særlig rettet mot næringstransporten hvor tilbudet i liten grad er etablert.

Hoveddelen av riksveinettet var åpnet for modulvogntog ved inngangen til 2021. Økt bruk av modulvogntog effektiviserer veitransporten og øker konkurransevnen. Færre kjøretøy på veinettet reduserer ulykkesrisikoen, støy, utslipp og veislitasje. Deler av omkjøringsveinettet er ikke åpnet for modulvogntog. Dette må gjøres i samråd med andre veieiere. Statens vegvesen legger opp til å gi bedre og mer tilgjengelig informasjon om stengninger og alternative ruter. Dette er spesielt rettet mot godstransport som må ta hensyn til begrensninger for høyde, lengde og vekt. I løpet av 2022 skal veilistene presenteres digitalt og kartbasert, og dette vil gjøre informasjonen mer tilgjengelig for næringslivet og yrkessjåførene.

Oppfølging av bru- og tunnelområdet

Statens vegvesen har definert intervaller for inspeksjoner av bru, ferjekai og tunnel for å sikre at eventuelle skader eller tilstandsutvikling som kan utgjøre en fare for trafikanter avdekkes. Den systematiske innsatsen de senere år for bru og ferjekai på riksvei²² gjør at vi har god oversikt. På tunnelsiden har nedfall i Trodalstunnelen og Fjærlandstunnelen sommeren 2021, ført til en rutinegjennomgang av både geologiske inspeksjoner og oppfølging etter disse.

Statens vegvesen gjennomfører tunnelinspeksjoner på riksvei i tråd med tunnelsikkerhetsforskriften. I 2021 ble det planlagt og gjennomført 45 inspeksjoner av riksveitunneler. Avvik fra regelverk ble fulgt opp systematisk mot tunnelforvalter. Trygg tunnel er vegvesenets system for planlegging av inspeksjoner, oppfølging av avvik og saksbehandling av søknader før bygging og åpning, og ble tatt i bruk i 2021. Trygg tunnel kan også brukes av fylkeskommunene.

20 <https://www.vegvesen.no/kjoretøy/yrkestransport/kjore-og-hviletid/hvileplasser/>

21 <https://www.vegvesen.no/trafikk/#/informasjon-i-kart?lat=63.87994&lng=11.30935&zoom=7&layer=restingArea>

22 Samt fylkesvei der vi krever data iht. egen forskrift.



I 2021 gjennomførte Statens vegvesen alle planlagte hovedinspeksjoner (hvert femte år eller etter ROS-analyse), men det er mindre avvik for enkeltinspeksjoner. Totalt ble det gjennomført 4 458 inspeksjoner på bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner. Etaten har fortsatt arbeidet med bruk av droner til bruinspeksjon og har igangsatt et prosjekt på automatisk tolkning av skadebilder på brukonstruksjoner, noe som vil forenkle arbeidet og gi innsparinger i gjennomføring. Vi fortsetter arbeidet med å utvikle mer effektive metoder for kartlegging av skadeutvikling og mer effektive metoder for gjennomføring av tiltak for å vedlikeholde brumassen på riksvei.

Riksveiferjer

Sammenlignet med 2019 falt trafikken i riksveiferjedriften (målt i personbilenheter) med -7,1 pst. første halvår 2021²³. Den største årsaken til dette er sannsynligvis at trafikknedgangen som fulgte da pandemien traff Norge i mars 2020 fortsatt hadde virkning. Andre halvår 2021 økte imidlertid trafikken med 7,6 pst. Dette kommer delvis som følge av økt trafikk juli og august, men også de øvrige månedene hadde større trafikkvolum enn tilsvarende periode i 2019. Fra 1. juli ble takstene redusert med 25 pst. på 15 av sambandene, noe som kan ha bidratt til trafikkveksten.

Det var stor trafikk på enkelte samband sommeren 2021. Gjennom å midlertidig øke kapasiteten på sambandene Bodø-Røst-Værøy-Moskenes, Bognes-Skarberget og Lavik-Oppedal bidro vi til at andel gjenstående kjøretøy ikke ble enda høyere.

AutoPASS-billettering brukes nå på alle riksveiferjesamband. På bakgrunn av erfaringer med løsningen så langt ble det i desember 2021 lagt fram forslag til endringer i takstregulativ. Statens vegvesen vil arbeide videre med å forbedre løsningen, bl.a. ved å legge fram forslag til endringer i aktuelt lovverk for i større grad utnytte det teknologiske potensialet.

Det var i 2021 driftsoppstart i tre riksveiferjekontrakter. Med økt kapasitet på ferjene og flere avganger gir de nye kontraktene for drift av Molde-Vestnes og Halså-Kanestraum et forbedret tilbud til de reisende. I ny kontrakt for drift av Hjelmeland-Nesvik-Skipavik ble ferjekapasiteten økt.

I løpet av året har vi inngått ferjekontrakter på sambandene Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik for perioden 01.12.2022-30.11.2032. For Bognes-Skarberget er det krav om flere avganger og om at minimum 90 pst. av energiforbruket for de tre hovedfartøyene skal komme fra nullutslipps-energibærere. Det ble også signert kontrakt med Torghatten Nord om drift av Bognes-Lødingen for perioden 01.01.2024-31.12.2033. Med inngåelse av denne kontrakten viste ferjemarkedet hvor langt det har kommet med utvikling av nullutslippsløsninger, og sambandet blir foreløpig det lengste som vil driftes av tilnærmet helelektriske ferjer.

Tildeling i anbudskonkurranse for drift av Bodø-Røst-Værøy-Moskenes i 15 år fra høsten 2025 ble gjennomført i 2021, og i januar 2022 ble det inngått kontrakt med Torghatten Nord. Ved oppstart av denne kontrakten vil kapasiteten på sambandet øke. I kontrakten er det krav om at minimum 85 pst. av energiforbruket er hentet fra hydrogen for de to fartøyene som går hele året, og som følge av kravene i kontrakten er det beregnet at CO₂-utslippet fra sambandet reduseres med 26 500 tonn årlig sammenlignet med dagens ferjer, som drives på naturgass (LNG).

Statens vegvesen arbeider med innføring av automatiserte løsninger innen ferjedrift. I 2021 arrangerte vi et seminar for å se på konkrete, aktuelle løsninger rettet mot neste store ferjeanskaffelse

23 Da 2020 var et svært unormalt år, har vi valgt å sammenligne trafikk tallene i 2021 med 2019.



på riksveisambandene; Lavik-Oppedal på E39. Dette er et tverretattlig samarbeid der også Sjøfartsdirektoratet og Kystverket deltar.

Universell utforming

Statens vegvesen bidrar til at hele reisekjeder blir universelt utformet gjennom prioritering av tiltak på eget veinett, samarbeid med andre, nettverksarbeid og formidling. Ved oppgraderinger vurderes tiltak på flere ledd i reisekjeden, der blant annet holdeplass og kryssing av vei sees i sammenheng. Oppdatering av faglig grunnlag for universell utforming i normaler, veiledere og kvalitetssystem er kontinuerlig pågående arbeid, som grunnlag for planlegging og gjennomføring av prosjekter.

Universell utforming innarbeides som krav i kjøp av tjenester. Fra 2018 gjelder krav til drift og vedlikehold som gir bedre tilgjengelighet hele året, for alle kontrakter på riksveier. Innen 2022 vil samtlige riksveiferjesamband ha kontrakter med oppdaterte krav til universell utforming. Det stilles krav til universell utforming for nettbaserte selvbetjeningsløsninger. I løpet av 2021 er Statens vegvesens nettsider over på ny plattform som ivaretar universell utforming bedre enn tidligere.

Statens vegvesen bidrar til økt kunnskap og kompetanse om universell utforming gjennom ulike FoU-aktiviteter i egen regi og sammen med andre, og har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjoner, andre transportetater og offentlige aktører innen fagområdet.

Transport i by

Statens vegvesen er en sentral aktør i oppfølgingen av nasjonal transpolitikk i byområdene. Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Løsningene som velges skal bidra til bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil i tråd med målet om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Avtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre. Byvekstavtalene er et viktig verktøy for bedre samordning i areal- og transportpolitikken. Måloppnåelse forutsetter satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene.

Statens vegvesen har ansvar for å lede løpende forhandlinger og oppfølging av byvekstavtalene. De fire største byområdene har en styringsmodell med en politisk styringsgruppe. Vegvesenet bidrar med faglige vurderinger og innspill i arbeidet med mandatene, til møtene i den politiske styringsgruppen og ellers i forhandlingsprosessen, samt i oppfølgingen av avtalene, inkludert økonomistyring og rapportering. Statens vegvesen har et koordineringsansvar for de statlige etatene som deltar i arbeidet, og er hoved-bindeleddet mellom etatene og departementene. Statens vegvesen har videre ansvar for å koordinere og følge opp rapportering på et felles indikatorsett for byvekstavtalene.

Framover vil Statens vegvesen fortsette å ha tett oppfølging av måloppnåelse for å legge til rette for gode beslutningsgrunnlag i byvekstavtalesamarbeidet. Vi vil også arbeide videre med gode rapporteringsrutiner, oppfølging av bruk av statlige midler i avtalene og sikre at gitte vilkår og føringer følges opp.

Status for byvekstavtaler

Det er inngått byvekstavtaler for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019-2029, på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-



2029. For Osloområdet og Trondheimsområdet er det inngått tilleggsavtaler om blant annet tilskudd til reduserte kollektivtakster, redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud. For de to andre byområdene er disse elementene ivaretatt i selve byvekstavtalen.

Byvekstavtalen for Osloområdet omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Viken fylkeskommune. Byvekstavtalen erstatter bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen 2017-2023. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 1. januar 2020. Det er også inngått en tilleggsavtale for perioden 2021-2029.

Byvekstavtalen for Bergensområdet omfatter kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2017-2023, som var geografisk avgrenset til Bergen kommune.

Byvekstavtalen for Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2017-2023.

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2016-2023, som var geografisk avgrenset til Trondheim kommune. Det er også inngått en tilleggsavtale for perioden 2020-2029.

Det statlige bidraget i de inngåtte avtalene (ekskl. midler til stasjons- og knutepunktutvikling) er vist i tabellen nedenfor.

Tabell 3.1 Statlig bidrag i de inngåtte byvekstavtalene

Mill. 2021-kr	Oslo og Viken	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap 1320 post 30))	5 019	4 618	2 862	3 884	16 382
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	8 665	3 677	5 548	1 835	19 726
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)					
Belønningsmidler til byvekstavtaler	3 726	3 564	2 693	2 898	12 881
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5 220	1 165	1 711	578	8 675
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	464	516	516	516	2 011
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			516		515,5
Totalt	23 094	13 539	13 845	9 711	60 191

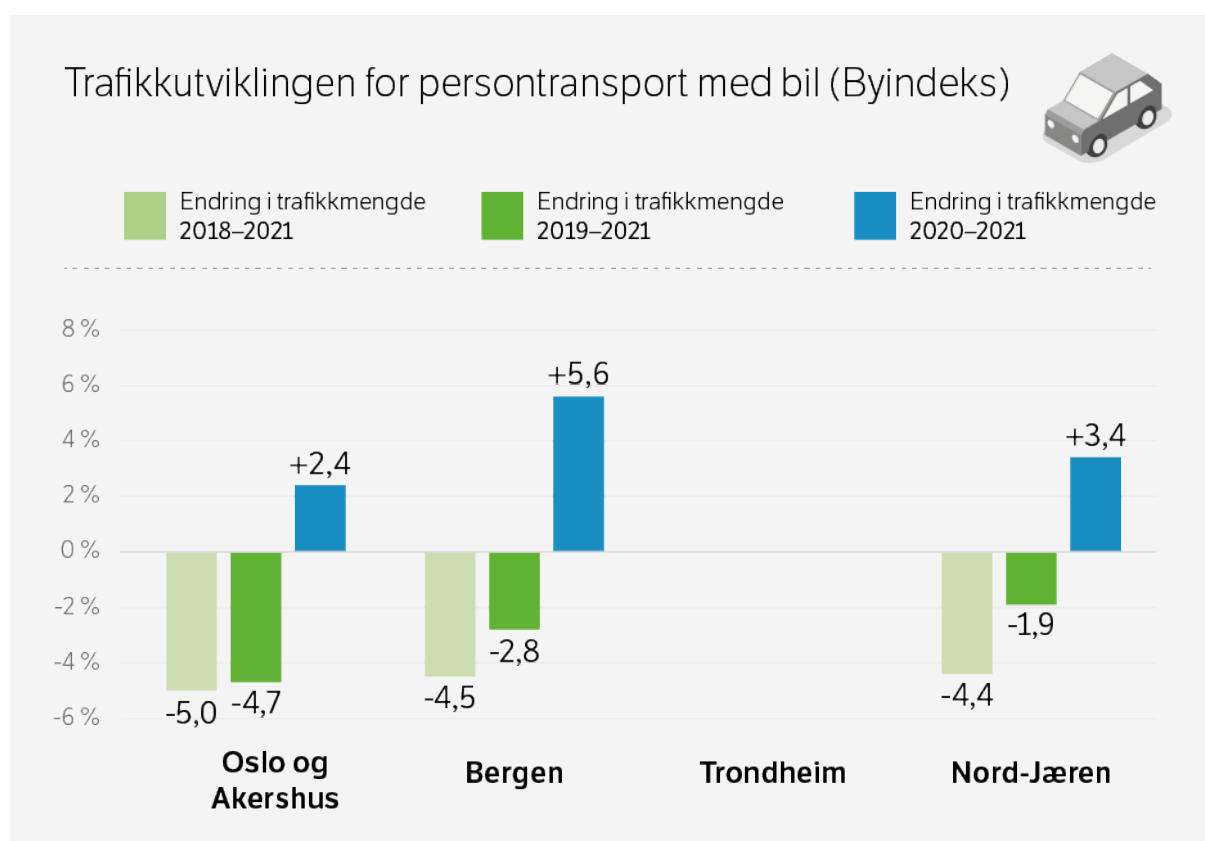


- En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1332 post 63 og post 66 gis under punkt 3.2 Økonomi og ressursbruk 2020. Mer informasjon om byvekstavgiftene er samlet på våre [hjemmesider](#)²⁴.
- Se vedlegg 2 for status for Belønningsmidler til byvekstavgifter.

Transportmiddelfordeling og trafikkutvikling

Transportmiddelfordeling og sykkelandel baserer seg på Nasjonal Reisevaneundersøkelse. Funnene fra undersøkelsen var ikke klare på publiseringstidspunktet, men vil bli lagt ut på våre [hjemmesider](#)²⁵.

Trafikkutviklingen for persontransport med personbil ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i byvekstavgiftene. [Byindeks](#)²⁶ beregner endring i trafikkmengde for lette biler i avtaleområdene. Figuren under viser endring de tre siste årene.



Figur 3.3 Trafikkutviklingen for persontransport med bil (Byindeks²⁷)

Fra mars 2020 har trafikken i stor grad vært påvirket av tiltak mot spredningen av koronaviruset. Trafikken har variert i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Enkelte tiltak har ført til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå å benytte kollektivtrafikk dersom mulig, har gjerne bidratt til å øke personbiltrafikken noe, men totalt sett har tiltakene stort sett ført til mindre biltrafikk.

²⁴ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavgifter/>

²⁵ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/den-nasjonale-reisevaneundersokelsen/>

²⁶ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/indeks/byindeks/>

²⁷ Pga. forsinkelser i det nye systemet for bomstasjonsdata i Trondheim var ikke byindeks for Trondheim klar til publiseringstidspunktet.



Felles for alle byområdene vi har byindeks for (de fire byvekstområdene og de fem byområdene med belønningsordning) er at trafikken gikk ned fra 2019 til 2020, og tok seg noe opp igjen fra 2020 til 2021.

Kollektivtransport

Ansvaret for kollektivtransporten er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune. Staten har et overordnet ansvar for transportpolitikken og fastsetter rammebetingelsene for kollektivtransport. Staten har også ansvaret for riksveier og det nasjonale jernbanenettet, mens fylkeskommunene har ansvaret for den lokale kollektivtransporten innenfor hvert fylke. Statens vegvesens rolle på dette området er å være en faglig pådriver og tilrettelegger for bedre kollektivtransport, og å holde en samlet oversikt over utviklingen i fylkene, inklusiv beredskapsmessige problemstillinger. Statens vegvesen som sektoransvarlig skal ha oversikt over kollektivtransportsektoren og aktivitet i de byområdene som omfattes av byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker. Jernbanedirektoratet har gjennom jernbanereformen fått et overordnet ansvar for samspillet i kollektivtrafikken. Kommunene har ansvaret for kollektivtiltak på det kommunale veinettet og for areal og parkeringspolitikken som igjen har en innvirkning på kollektivtransporten.

For at kollektivtransporten skal framstå mer konkurransedyktig og attraktiv må tilbudsutviklingen samordnes på tvers av forvaltningsnivå, etater, transportmidler og transportselskap. Det gjennomføres mye positivt utviklingsarbeid i bransjen. Dette arbeidet gir mer brukervennlig kollektivtransport med innføring av nullutslippsbusser, bedre transportmateriell, utvendig og innvendig annonsering, billett- og informasjonsløsninger med app osv. Den teknologiske utviklingen med blant annet digitalisering og nye applikasjoner gir muligheter til å utvikle mer effektive og klimavennlige mobilitetssystemer, der man kombinerer ulike former for bærekraftig transport. Her har det offentlige en rolle i å sikre at det samlede tilbudet ivaretar hele befolkningen.

Handlingsplan for kollektivtransport fra 2018 bygger på regjeringens mål innen framkommelighet og klima og lister opp konkrete tiltak for å gjennomføre de strategiske føringene som blir omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Statens vegvesen har i 2021 fulgt opp handlingsplanen bl.a. gjennom en kartlegging av innfartsparkering langs vei i de ni største byområdene.

Utvikling av lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blir fulgt opp både av EU og FN. I 2021 har vi fulgt regelverksutviklingen knyttet til Euro 7/VII. Dette regelverket vil påvirke langdistansebusser, som ikke er omfattet av 2025-målet i NTP. Selv om EU-kommisjonen er noe forsinket med å offentliggjøre første versjon av regelverket, er det fortsatt mulig at nye avgasskrav vil tre i kraft innen 2025. Dersom regelverket som kommer er i tråd med signaler gitt underveis, vil vi få strengere krav til utslipp av NOx og partikler fra motor. Dette vil spesielt være gjeldende om vinteren, når vi har de største utfordringene med byluft.

Kunnskap om kollektivtransport og universell utforming blir jevnlig oppdatert og formidlet.

3.1.2 Hovedmål trafikksikkerhet

For andre år på rad er færre enn 100 drept i trafikken. Statens vegvesens langsiktige og kunnskapsbaserte innsats for trafikksikkerhet med å bygge sikre veier, holde god standard på drift og vedlikehold, gjennomføre målrettet kontrollinnsats - spesielt av tunge kjøretøy, og fortsatt høy



oppmerksomhet på føreropplæring og kampanjearbeid, har bidratt til de gode resultatene. Det har ikke vært like stor nedgang i antall hardt skadde de siste årene, noe som understreker behovet for å intensivere og øke den målrettede innsatsen.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er utfordret av opphøret av sams veiadministrasjon, og Statens vegvesens rolle som sektoransvarlig er enda viktigere enn tidligere. Etaten har etter omorganiseringen tatt et tydelig lederskap for arbeidet med trafikksikkerhet, og vi vil forsterke vår rolle slik at vi sammen kan nå ambisjonene i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maksimalt 50 drepte, innen 2030.



Nullvisjonen

Nullvisjonen ligger til grunn for arbeid med sikkerhet i hele transportsektoren. Den har siden den ble behandlet i Stortinget i 2001 gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for prioritering av virkemidler og tiltak.

20 år med nullvisjonen har gitt et markant bidrag til reduksjonen av alvorlige vegtrafikkulykker. Antall drepte og hardt skadde i 2021 er mer enn halvert siden 2001 og antall drepte er redusert med nesten 75 pst.

For å markere jubileet og feire fremgangene, utarbeidet Statens vegvesen i 2021 en ny logo med et mer moderne uttrykk.

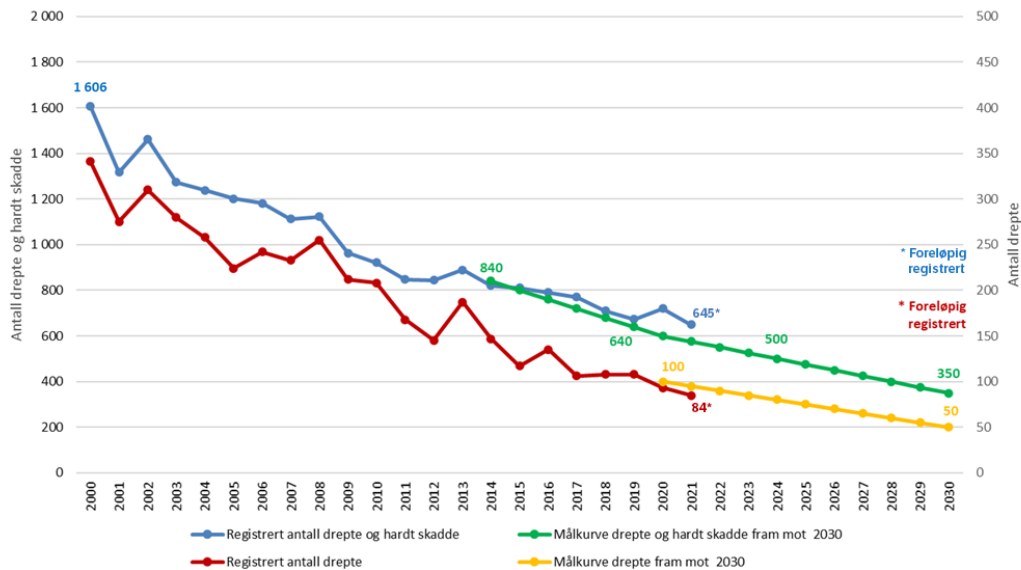
Vi har kommet langt med å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken i Norge. Antallet drepte er lavere enn på 75 år og antall hardt skadde er også vesentlig redusert de siste ti-årene. Ytterligere nedgang blir stadig mer utfordrende, og økning i antall gående og syklende samt potensialet for målkonflikter i transportsektoren, er to forhold vi særlig vil trekke fram som utfordringer for tiden som kommer:

1. Det pågår stor aktivitet på transportområdet i mange byer, med byvekstavtaler og bypakker. Nullvekstmålet, at trafikkveksten skal tas ved gange, sykling og kollektivtrafikk, står sentralt i dette arbeidet. Gående og syklende har høyere ulykkes- og skaderisiko enn personer i bil eller kollektivtransport, derfor må det parallelt jobbes aktivt og målbevisst for å redusere risikoen slik at det ikke blir flere drepte og hardt skadde blant disse trafikantgruppene. Etaten vil gjennom sin rolle både som veieier og sektoransvarlig for trafikksikkerhet, bidra til at det leveres både på nullvekst og nullvisjonen, blant annet ved å dele kunnskap og erfaringer med øvrige veieiere.
2. De nasjonale målene for transportsektoren rommer flere potensielle målkonflikter. For toppmålet «Nullvisjonen», der utgangspunktet er å redusere antall drepte og hardt skadde så mye som mulig, er mulig målkonflikt mest aktuell mot måloppnåelsen på «Mer for pengene», der samfunnsøkonomisk lønnsomhet er målestokken. Konkret betyr dette at mål om å redusere investeringskostnadene og øke tidsgevinstene utfordrer målet om å redusere antall drepte og hardt skadde. Etaten jobber aktivt for å balansere disse målene.



ULYKKESUTVIKLING

Foreløpige tall viser at 84 personer omkom i veitrafikken i 2021. Det er ni færre enn i 2020 og det laveste antall omkomne i moderne tid. Koronapandemien har ført til mindre reiseaktivitet og andre reisemiddelvalg og reisemønstre, og dette er trolig en medvirkende årsak til det lave antall drepte. Vi ligger bedre an enn målkurven tilsier. Dette er illustrert i figuren nedenfor.



Figur 3.4 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og antall drepte og ambisjon for utviklingen mot maksimalt 350 drepte og hardt skadde og maksimalt 50 drepte innen 2030

Foreløpige tall viser 645 drepte og hardt skadde i 2021²⁸. Antall drepte og hardt skadde i 2021 forventes å bli om lag 70 færre enn i 2020, men vi ligger fortsatt på etterskudd i forhold til målkurven. Målkurven viser nødvendig progresjon for at vi skal være på rett kurs mot ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. For å nå ambisjonen i NTP må antall drepte og hardt skadde reduseres med mer enn 30 hvert år fram mot 2030

Antall drepte i veitrafikken i 2021: 84								Tall fra 2021 er foreløpige							
Drepte	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	Enhetstyper	2021	2020	2019	Kjønn	2021	2020	2019
Drepte i veitrafikken	84	93	108	108	106	135	117	7 3 1 15 44 7 1 6	7	14	13	67 17	67	75	78
Fylker	2021	2020	2019	Ulykestyper	2021	2020	2019	3 17 22 24 18	2021	2020	2019	3 17 21 31 21	2021	2020	2019
Viken	24	20	20	Møteulykker	36	39	46	15 7 1 6	15	20	16	3 17 22 24 18	3	2	0
Oslo	2	6	1	Utforkjøring	28	28	32	44 7 1 6	44	41	58	3 17 22 24 18	2	2	0
Innlandet	9	16	12	Kryssulykker	3	5	4	44 7 1 6	7	5	6	3 17 22 24 18	17	18	19
Vestfold og Telemark	5	13	11	Samme kj.retn.	3	2	7	44 7 1 6	1	1	1	3 17 22 24 18	22	21	28
Agder	5	3	8	Følgjengerul.	7	13	13	44 7 1 6	7	5	6	3 17 22 24 18	24	31	30
Rogaland	6	5	5	Andre ulykker	7	6	6	44 7 1 6	6	6	8	3 17 22 24 18	24	31	30
Vestland	10	6	11					44 7 1 6	6	6	8	3 17 22 24 18	24	31	30
Møre og Romsdal	3	3	10	Vegtype	2021	2020	2019	44 7 1 6	6	6	8	3 17 22 24 18	24	31	30
Trøndelag	8	6	11	EV/RV	32	25	51	44 7 1 6	32	25	51	3 17 22 24 18	32	25	51
Nordland	2	9	15	FV	38	49	45	44 7 1 6	38	49	45	3 17 22 24 18	38	49	45
Troms og Finnmark	10	6	4	KV	9	14	7	44 7 1 6	9	14	7	3 17 22 24 18	9	14	7
				Andre veger	5	5	5	44 7 1 6	5	5	5	3 17 22 24 18	5	5	5

Figur 3.5: Hovedtrekk i ulykkesbildet i 2021



Det er ofte betydelige variasjoner fra år til år med hensyn til hvordan de drepte er fordelt på alder, kjønn, trafikantgruppe, uhellstype og geografi. Variasjonene fra ett år til det neste skyldes i overveiende grad statistiske tilfeldigheter. Det er utviklingen over tid og gjennom flere år som gir den beste indikasjonen på endringer i ulykkesbildet.

I 2019 var det ingen barn under 16 år som omkom i trafikken, mens det i 2021 omkom tre barn. Til sammenlikning omkom hele 103 barn i alderen 0 - 14 år i veitrafikken i 1969. På tross av at vi i 2021 ser en økning i hardt skadde barn, viser tallene at vi over tid har lykkes godt i arbeidet med å lage sikre trafikkmiljøer der barn og unge ferdes.

Som tidligere år er utforkjørings- og møteulykker dominerende ulykkeskategorier for drepte. I 2021 sto disse to ulykkestypene for over 75 pst. av de drepte. Tallene viser at 32 personer omkom på europa/riksveinettet i 2021, noe som er en økning fra 2020 med syv drepte, men dette er allikevel 19 færre enn i 2019.

I 2021 omkom 44 personer i personbil. Dette er samme nivå som i 2020, og en stor nedgang siden 2019 da hele 58 personer som omkom i personbil. Antall drepte fotgjengere var rekordlavt i 2021 med kun syv omkomne, en halvering sammenlignet med 2020. Tre personer omkom på sykkel i 2021 mot fem personer i 2020, og trenden med et lavt antall omkomne syklistene fortsetter. 15 personer omkom på MC mot 20 i 2020, og viser en positiv utvikling sammenlignet med tidligere år. Det var hele 32 personer som omkom i ulykker med tungbil og buss involvert i 2021.

I perioden 2019 til 2021 har vi sett en betydelig økning i antall hardt skadde på elektrisk sparkesykkel (små elektriske kjøretøy), og da særlig i byer med et vesentlig omfang av utleieenheter. Statens vegvesen ga i 2021 ut en rapport som dokumenterte omfanget av alvorlige skader på elektrisk sparkesykkel med utgangspunkt i data fra Oslo skadelegevakt. Dette materialet har vært en del av kunnskapsgrunnlaget som lå til grunn for arbeidet med forslag til endringer av regelverket for små elektriske kjøretøy.

Til tross for at de foreløpige tallene viser en betydelig nedgang i antall hardt skadde i 2021, er endringen liten for fotgjengere og syklistene. Blant eldre på 65 år eller mer ser vi en kraftig nedgang i hardt skadde i 2021.

Statistikk fra ulykkesanalyser

Statens vegvesen foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker på vei. Gjennom analysene klarlegges hendelsesforløp og årsaksfaktorer, med formål å forbedre trafikksikkerheten. I perioden 2005-2020 er 2 474 dødsulykker analysert med i alt 2 689 omkomne personer.

I den siste tiårsperioden 2011-2020 var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 34 pst. av ulykkene. Ruskjøring har vært medvirkende i 22 pst. av ulykkene, mens 35 pst. av de omkomne i bil enten ikke brukte bilbelte eller brukte bilbelte feil. Forhold ved veien og veimiljøet har vært en medvirkende faktor i 29 pst. av dødsulykkene, og feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende i 27 prosent av dødsulykkene. Analysene av dødsulykkene som skjedde i 2021 vil være ferdig medio 2022.

TILTAK OG UTVALGTE FOKUSOMRÅDER

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, storbykommunene, øvrige statlige virksomheter, interesseorganisasjoner og en rekke andre aktører. Planen viser et bredt spekter



av omforente og faglig forankrede tiltak, som aktørene vil gjennomføre som bidrag til en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonen i NTP.

Tiltaksplanen for 2018-2021 inneholder totalt 136 tiltak²⁹. Statens vegvesen er oppført som ansvarlig for gjennomføring av 60 av disse, enten alene eller i samarbeid med andre aktører. Eksempler på tiltak som Statens vegvesen har gjennomført i 2021 er utarbeidelse av reviderte kriterier fra etablering av punkt- og streknings-ATK, videreføring av kampanjeaktivitet og utarbeidelse av erfaringsrapport med beskrivelse av ulike tiltak for å forhindre påkjørsel av vilt. I 2021 ble i tillegg Statens vegvesen ulykkesregister gjort tilgjengelig for alle fylkeskommuner, slik at de selv kan analysere ulykker og skader på eget veinett.

I 2021 har Statens vegvesen ledet arbeidet med den kommende tiltaksplanen, gjeldende for perioden 2022-2025. Den nye planen ble overlevert statsråden i mars 2022.

Forsterket midtoppmerking

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Tiltaket gir en betydelig trafikksikkerhetsgevinst, til en langt lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk. Det gir best resultat når tiltaket utføres i forbindelse med reasfaltering. I 2021 ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 100 km riksvei. Totalt var det per 1/1-2022 forsterket midtoppmerking på om lag 2 300 km av riksveinettet.

MC

Dødsulykker med MC har ikke hatt tilsvarende positive utvikling de siste årene som ulykker med andre trafikkenheter. Det er derfor rettet ekstra innsats mot MC i 2021 bl.a. gjennom pågående temaanalyse. Det er etablert et nasjonalt forum for MC-sikkerhet, hvor mange aktører som kan bidra er samlet³⁰.

Tunge kjøretøy

Tunge kjøretøy er involvert i om lag 30 pst. av alle dødsulykker på veinettet. Dette skyldes hovedsakelig møteulykker med tunge kjøretøy som utløser store krefter og høy energi, men i over 80 pst. av disse tilfellene er det motgående kjøretøyet (ofte personbil) som er det utløsende kjøretøyet. Omtrent halvparten av de som blir drept i tungbil bruker ikke bilbelte.

Automatisk trafikkontroll

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et svært effektivt virkemiddel når det benyttes der kriteriene for fart og ulykker er tilfredsstillt. Streknings-ATK (SATK) reduserer antall drepte eller hardt skadde med om lag 50 pst. For punkt-ATK er tilsvarende reduksjonen på mellom 40 og 50 pst. ATK-porteføljen i Norge består ved årsskiftet 2021/2022 av 58 SATK og 287 punkt-ATK. Det er over noe tid opparbeidet et betydelig etterslep på teknisk utstyr, og i 2021 ble det jobbet aktivt for å redusere dette.

TRAFIKANTRETTET ARBEID

Et høyt nivå på føreropplæring og teoretiske og praktiske førerprøver er viktig for trafikksikkerheten. Gjennom å sikre gode ferdigheter og holdninger hos trafikantene bidrar vi til at de er i stand til å ferdes trygt i trafikken. At ungdom får tilegnet seg erfaringer gjennom øvingskjøring før de tar førerkort og at eldre førere får oppdatert kunnskap, er viktige elementer i trafikksikkerhetsarbeidet.

²⁹ Sommeren 2022 vil det foreligge en sluttrapport som viser status med hensyn til gjennomføring, tiltak for tiltak.

³⁰ Dette gjelder blant annet Statens vegvesen, fylkeskommuner, Trygg Trafikk, politi, NMCU, NAF og interesseorganisasjoner for trafikkskoler.



Statens vegvesen har i 2021 gjennomført over 152 000 praktiske førerprøver, noe som er ca. 10 pst. høyere enn siste normalår i 2019, og det høyeste antall noensinne. Økningen skyldes at mange i aldersgruppen 20-30 år, som en følge av pandemien, ønsker førerkort. Virkningene er størst i de tettest befolkede områder, hvor mange tidligere i større grad hadde basert seg på kollektivtransport. Den økte etterspørselen har mange steder gitt uforholdsmessige lange ventetider for praktiske prøver, noe som blant annet har vært løst ved en betydelig overtidsbruk. Prioritet på produksjon av førerprøver har ført til svært lav aktivitet av andre trafiksikkerhetsoppgaver som gjennomføring av informasjonsmøter om føreropplæring for ledsagere og oppfriskningskurs for eldre førere, Bilfører 65+. Dette skyldes også delvis begrensninger i smitteverntiltakene.

Arbeidet med de nasjonale trafiksikkerhetskampanjene er langsiktig. Det tar tid å påvirke holdning og atferd. Nullvisjonen er førende for valg av tema og det ligger grundige faglige utredninger bak hver kampanje. I kampanjearbeidet kombineres ulike virkemiddel. Kampanjetemaene oppmerksomhet, fart, belte i buss og samspill i trafikken ble videreført i 2021 og vi inngikk juni 2021 rammeavtaler med nytt mediebyrå og nytt reklamebyrå.

Oppmerksomhetskampanjen handler om alle aktiviteter som stjeler oppmerksomhet fra kjøringen. Målet for kampanjen er å få sjåførere til å ikke drive med andre ting mens de kjører. I 2021 var fokus på å gå fra holdning til handling og ytterligere bevisstgjøring av om man er en tilstrekkelig oppmerksom sjåfører. Kampanjen har hatt positiv effekt på bevisstgjøring og forståelse av konsekvensen av uoppmerksom atferd.

Fartskampanjen som ble lansert i 2020, kan karakteriseres som en sosial norm kampanje, hvor fokus er å kommunisere allerede positiv fartsadferd. Det at flertallet i Norge holder fartsgrensen er et av hovedbudskapene. Kampanjen skal også gi kunnskap om fart og risiko og synliggjøre små fartsovertredelser som samfunnsproblem.

Belte i buss-kampanjen ble betydelig justert på grunn av koronasituasjonen. Grunnet smittesituasjonen ble det ikke gjennomført kontroller, og materialet om bilbelte fikk en mer generell karakter. Deler av kommunikasjonen var rettet spesielt mot yrkessjåfører.

Bedre samspill i trafikken i byområdene er viktig ettersom trafikkbildet blir stadig mer komplekst og flere trafikantgrupper deler arealet. De ni store byområdene har inngått avtale om nullvekstmål i personbiltrafikken og flere skal reise miljøvennlig. Med økende andel gående og syklende, samt nye mobilitetsvaner som el-sparkesykkel etc., skal Statens vegvesen som et ledd i å forebygge ulykker i byområdene, lansere en ny samspillskampanje våren 2022. I 2021 satte vi temaet på agendaen med små filmer i sosiale medier og i egne kanaler.

STYRKET OG MÅLRETTET KONTROLLINNSATS

Målrettet kontroll av kjøretøy langs vei er et viktig bidrag for å luke ut trafikkfarlige kjøretøy og useriøse aktører. På den måten bidrar vi til økt trafiksikkerhet og bedre konkurransevilkår i transportbransjen. Ca. 470 000 kjøretøy har passert over Statens vegvesens utekontrollstasjoner/-plasser ved gjennomføring av kontroller i 2021. Det ble opprettholdt høy produksjon tross flere smitteverntiltak.

Tabell 3.2 Gjennomførte kontroller 2021

	Antall kontroller 2019 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2020 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2021 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	77 734 (45 %)	78 177 (53 %) ³¹	79 856 (54 %)
Lette kjøretøy	52 679 (49 %)	47 127 (50 %)	38 226 (52 %)

³¹ Fra 2021 inngår kontroll av kjøre- og hviletid langs vei som et kontrollelement for tungbilkontroller. Tall for 2020 er her beregnet på samme måte. Det innebærer at tallet for 2020 avviker fra tidligere rapporteringer.



Statens vegvesen jobber kontinuerlig med videreutvikling av kontrollverktøy og arbeid med risikoklassifisering slik at vi kan målrette kontrollvirksomheten der vi kan oppnå forbedring. Det gir mer effektive kontroller for oss, og sparer tid til unødvendige kontroller for de som har alt i orden.

Fra 2020 til 2021 var det en økning på om lag ett prosentpoeng i andelen kontrollerte tunge kjøretøy med mangler. Vår treffsikkerhet til å plukke ut de rette kjøretøyene øker.

I 2021 ble ca. 46 400 førere av tunge kjøretøy kontrollert, noe som er samme nivå som i 2020. Andelen reaksjoner er på samme nivå som fjoråret.

Kjøre- og hviletid er en viktig del av kontrollarbeidet både for trafiksikkerhet og for å sikre gode arbeidsforhold og like konkurransevilkår. Vi øker oppmerksomheten mot foretak med høy risiko, men smitteverntiltakene har totalt medført færre muligheter for kontroller på dette området, og produksjonen er noe under måltallet. Ca. 10 000 førere er kontrollert langs vei for kjøre- og hviletid. Av disse har 4 685 fått skriftlig rapport, 579 fikk bruksforbud, 472 fikk gebyr og 913 ble anmeldt.

Kontroll av drosje inngår som en fast del av det ordinære kontrollarbeidet og alle seksjoner skal i tillegg gjennomføre minimum en kontroll, spesielt rettet mot drosje, hver måned. I 2021 har kontroll av drosje vært utfordrende med tanke på det smittetrykket som har vært, og aktiviteten har dermed vært betydelig lavere enn opprinnelig planlagt. I 2021 ble det kontrollert 430 drosjer og av disse hadde 273 en eller flere mangler. I 171 av drosjene var løyvenummer eller kjøreseddel ikke er synlig fra passasjerplass, og på 70 av drosjene manglet løyvenummer på sidedører. 13 førere hadde ikke kjøreseddel og 23 hadde ikke kjøreseddel medbrakt. 25 av manglene var knyttet til feil ved løyvet og i syv drosjer var ikke løyvet medbrakt. åtte drosjer manglet leie- eller leasingavtale og én drosje manglet taksameter. Mangler som Statens vegvesen avdekker rapporteres til løyvemyndigheten. En viktig forutsetning for at kontrollene skal virke preventivt er at videre reaksjoner, i form av for eksempel inndragning av løyve, følges opp av dem.

Gjennom året avtales også samarbeidskontroller med andre kontrollmyndigheter slik som justervesen, politi, skatt, arbeidstilsyn og løyvemyndigheten. Det varierer hvem av de deltagende myndigheter som tar initiativ til kontrollen. Samarbeidskontroller gir bedre effekt, ettersom Statens vegvesens kontrollomfang er begrenset. Eksempelvis må taksameter og de skatte- og avgiftsmessige forholdene kontrolleres og følges opp av andre myndigheter. I 2021 ble de fleste av disse samarbeidskontrollene avlyst på grunn av smittesituasjonen, men det ble gjennomført en større aksjon i Oslo og på Romerike. Det utarbeides ikke samlerapporter av de ulike myndigheters sine funn, ettersom oppfølging og saksbehandling er forskjellig, men det avtales og sendes ut pressemeldinger i etterkant av kontrollene.

Statens vegvesen har bistått politiet i kontroll av el-sparkesykler. Det har ikke vært mulig å prioritere nødvendige endringer i kontrollverktøyet VaDIS, derfor er det foreløpig kun politiet som kan utstede gebyr for brudd på regelverket. Endringene skal ferdigstilles i 2022.

Det er kontrollert 38 226 lette kjøretøy i 2021, mot 47 127 i 2020. Koronasituasjonen og den generelle bemanningssituasjonen har gitt et lavere antall kontroller av lette kjøretøy og verneutstyr.

Andelen med mangler blant de kontrollerte er økt fra ca. 50 til 52 pst. Andelen bruksforbud og anmeldelser er på samme nivå som i 2020.



Det ble gjennomført 208 844 kontroller av verneutstyr (bilbelte/hjelm) i 2021, en reduksjon fra 305 520 kontroller i 2020. Om lag 1 pst. av de kontrollerte fikk gebyr.

TILSYNSVIRKSOMHET

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet er et viktig virkemiddel for å sørge for at virksomhetene har lovlydig drift og at de leverer den kvalitet som er forventet på sine tjenester. Det sikrer like rammevilkår i bransjen, og konkurranseevnen for seriøse og gode aktører økes. Vi kvalitetssikrer leveransene fra trafikkskoler, verksteder og kontrollorganer (PKK verksteder). Gjennom systemtilsyn hos disse virksomhetene sikres det at forskriftenes driftsvilkår er til stede, og gjennom produkttilsyn sikres kvaliteten på selve leveransene.

I tillegg til økt konkurranseevne for de som driver seriøst, sikrer tilsynet med verksted og kontrollorganbransjen at arbeidet som utføres gir trafikksikre og miljøvennlige kjøretøy innenfor rammene av det kjøretøyet er konstruert og godkjent for. At kontrollorganene gjennomfører kontroll opp mot avgass og støy med kalibrert utstyr, er et viktig bidrag i miljø- og klimasammenheng.

Det er også i 2021 gjennomført et betydelig antall tilsyn, og det gjøres et godt arbeid for å tildele godkjenninger til de virksomheter som søker om dette og som fyller vilkårene for godkjenning. Godkjenningene er bærebjelken i vår regulering av markedet. Dersom tilsynet avdekker avvik, følges tilsynsrapporter opp med vedtak som tidvis retter seg mot trafikklærere, faglig leder, kontrollør eller teknisk leder, og tidvis mot virksomhetens egen godkjenning.

Den delen av markedet som driver godkjenningspliktarbeid uten å inneha godkjenninger, er ulovlig virksomhet. Arbeidet mot dette segmentet er et viktig virkemiddel for å fremme seriøsitet i bransjen, og samhandling med andre etater er nødvendig for å oppnå gode resultater. Da trafikkskolebransjen ikke er avhengig av lokaler å utøve virksomheten i slik som verkstedsbransjen, er disse vanskeligere å identifisere. I arbeidet mot ulovlig verkstedsdrift er det nå fastsatt hjemler for å vedta stansing og tvangsmulkt som et supplement til anmeldelser.

Samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer

Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer blant annet for gjennomføring av felles aksjoner. Samarbeidet har fortsatt i 2021 men med noe lavere operativ aktivitet grunnet Covid-19.

Det er eksempelvis gjennomført en større samarbeidskontroll rettet mot drosje der også Justervesenet deltok. Statens vegvesen har i tillegg støttet A-krimsentrene i flere kontrollaksjoner rettet mot varebil i etterkant av Black Week.

Statens vegvesen deltar i treparts bransjeprogram for bil. I 2021 har det vært jobbet med å etablere en ny godkjenningsordning for bilpleie i regi av Arbeidstilsynet. Dette vil det bli jobbet videre med i 2022. Statens vegvesen deltar også i treparts bransjeprogram for transport. I 2021 er det blant annet utarbeidet digitale veiledninger for bestilling av transporttjenester.

3.1.3 Hovedmål miljø

Statens vegvesen har over flere år levert godt på klima- og miljøområdet. I 2021 har arbeidet fått et løft med en sterkere forankring og integrering i alle deler av virksomheten. Ledelsens oppmerksomhet på



målet om å halvere klimagassutslippene innen 2030 har hatt særlig stor betydning for omsetting av ambisjoner til handling og resultater. Det er nå en selvfølge at det tas hensyn til klimagassutslippene i alle prosjekter og prosesser, selv om det fremdeles er rom for forbedringer.

Klimagassutslippene fra veitransporten er nedadgående. Den viktigste årsaken til utslippsreduksjonen er at andel elektriske kjøretøy på veiene er økende. Utskiftingen har ikke kommet like langt for varebiler, og det tar enda noen år før elektrifiseringen av lastebiler og bybusser kommer for fullt. Høye strømpriser, men også høye drivstoffpriser kan påvirke dette bildet.

I 2020 ble det besluttet at alle prosjekter med en investeringsramme på over 200 mill. kr skal bærekraft-sertifiseres i byggefasen gjennom CEEQUAL-ordningen. I 2021 har det også blitt satt i gang piloter for prosjekter som skal sertifiseres i alle faser av prosjektet, noe som vil gjøre det vesentlig lettere å oppnå en god standard. Arbeidet med miljøsertifisering (ISO 14001) av Divisjon Utbygging er godt i gang, dette vil sikre kontinuerlig forbedring på klima- og miljøområdet.

Statens vegvesen jobber i tillegg aktivt for å redusere egne driftsutslipp, blant annet gjennom sterkere krav til klima og miljø i alle interne innkjøp. Statens vegvesen skifter ut tjenestebilene, det er nå 205 elektriske og 42 hybride biler av totalt 1 140 biler. Videre utskifting av bilparken vil fortsette i 2022, og det vil være en ytterligere innsats mot intern drift som bygg- og eiendom, kontormøbler, og tjenestereiser.

UTSLIPP FRA VEITRANSPORT

Statistisk sentralbyrå (SSB) er ansvarlig for å rapportere klimagassutslipp, drivstoffomsetning og kjørelengder for all veigående trafikk. Statens vegvesen tar derfor utgangspunkt i den langsiktige utviklingen fra SSB, supplert med salgsdata for drivstoff og utslippsfrie kjøretøy for å beskrive faktorer som påvirker klimagassutslipp fra transportsektoren.

I 2021 kom statistikk som viste at utslippene fra veitrafikken var 8,3 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. Dette er 3,8 pst. lavere enn i 2019. Bruken av mer klimavennlig avansert biodrivstoff til veitransport gikk opp fra 233 mill. liter i 2019 til 330 mill. liter i 2020, dvs. en økning på 30,3 pst. Mengden norsk råstoff til biodrivstoff er i 2020 fortsatt kun rundt 1 pst. av total mengde.

SSBs statistikk for kjørelengder³² viser at i 2021 økte kjørelengden for den samlede bilparken med 1 437 mill. km (3,4 pst.). Nivået er fortsatt lavere enn for 2019. Kjørelengde for utslippsfrie kjøretøy økte med 1 822 mill. km (42,3 pst.), mens ladbare hybrider økte med 544 mill. km (26,7 pst.).

Utslippene av CO₂ fra veitrafikken kommer fra forbrenning av fossilt drivstoff. Utslippet teller som direkteutslipp og er proporsjonalt med mengde drivstoff brukt. Som følge av endringer i transportgruppen i SSBs statistikk³³, er de nye tallene ikke direkte sammenlignbare med tidligere år. Sjøtransport og luftfart har blitt skilt ut i en egen gruppe, og utslippet fra veitransport kommer da bedre fram. Det totale salget av bilbensin og autodiesel ufordelt på kjøpegruppe var på hhv. 930 og 2 633 mill. liter, en økning på 0,2 og 0,14 pst. fra 2020 til 2021.

³² SSBs tabell 12578.

³³ SSB tabell 11174. Salg av petroleumsprodukter gruppert etter Bensin-, automat- og containerstasjoner, Truckstasjoner og Annen veitrafikk. Tallene inkluderer biodrivstoff.

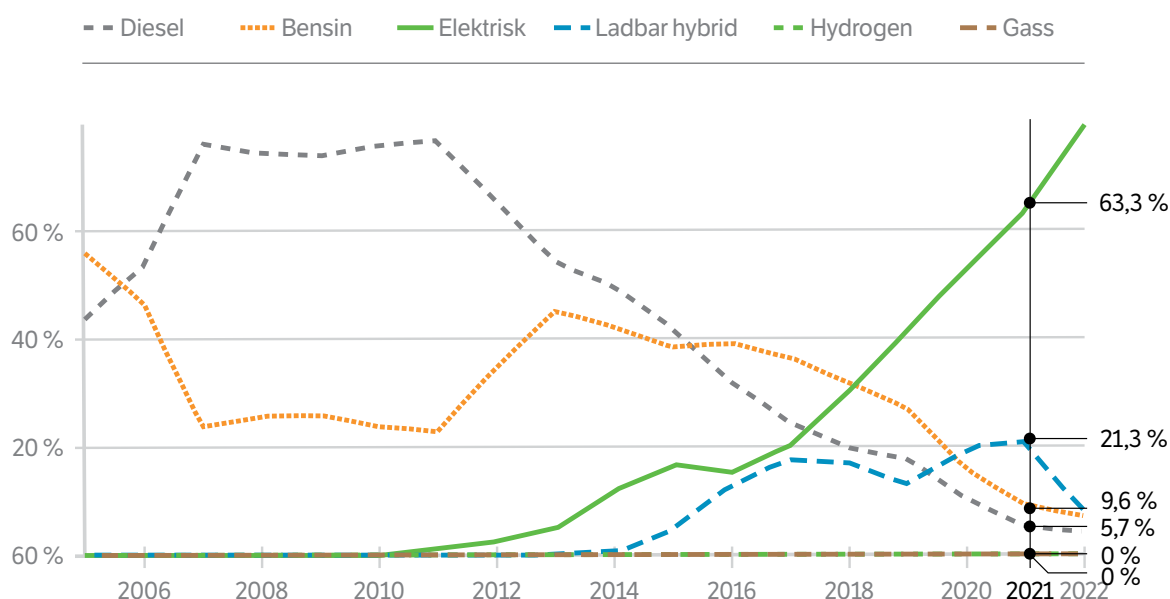


Fra 1. juli 2020 ble også aktører som kun selger flytende biodrivstoff rapporteringspliktige og Miljødirektoratet kom derfor med oppdaterte tall for salget av biodrivstoff til veitransport. Norge hadde i 2020 et omsetningskrav for biodrivstoff på 21 pst. Det totale salget av biodrivstoff i 2020 var 500 mill. liter, en reduksjon fra 615 mill. liter i 2019. På grunn av at avansert biodrivstoff dobbeltelles blir innblandingen lavere og dette er en av grunnene til nedgangen. Andelen av palmeolje i biodrivstoff på norske veier gikk ned med 98 pst. i 2020 sammenlignet med året før.

KLIMATEKNOLOGI I TRANSPORTSEKTOREN

Antall førstegangsregistrerte dieselpersonbiler har stupt de siste årene. Andelen har falt fra over 75 pst. i 2011 til under 6 pst. i 2021. Det er forventet at denne trenden vil fortsette, se figuren nedenfor. I tillegg har andelen av diesel i kjøretøyparken i de største byene vært synkende. Dieselpilene som ble kjøpt i 2005 er nå 17 år gamle og det ventes utskiftninger i denne delen av bilparken. Bilene fra 2005 hadde Euro 4 standard (innført i 2005), som er vesentlig lavere enn Euro 6. Både NO_x- og PM-konsentrasjonen langs veiene vil reduseres når de eldre kjøretøyene vrakes, og luftkvaliteten vil bedres.

Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte personbiler



Figur 3.6 Antall førstegangsregistrerte personbiler 2021

Andelen solgte nullutslippskjøretøy økte i 2021. Av alle nyregistrerte personbiler i 2021 var 63,3 pst. elektriske og 21,3 pst. ladbar hybrid. Andelen nullutslippskjøretøy i varebilsegmentet er vesentlig lavere, med 14 pst. elektrisk i kjøretøygruppen varebil under 3 500 kg. Dette er like stor prosentandel som i 2020. Totalt ble det førstegangsregistrert (nye og bruktimporterte) 124 192 personbiler med nullutslipp i 2021, en økning på 51 pst. fra 2020.

Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle nye personbiler registrert i 2021 var 36 g/km. Dette er 9 g/km lavere enn i 2020.

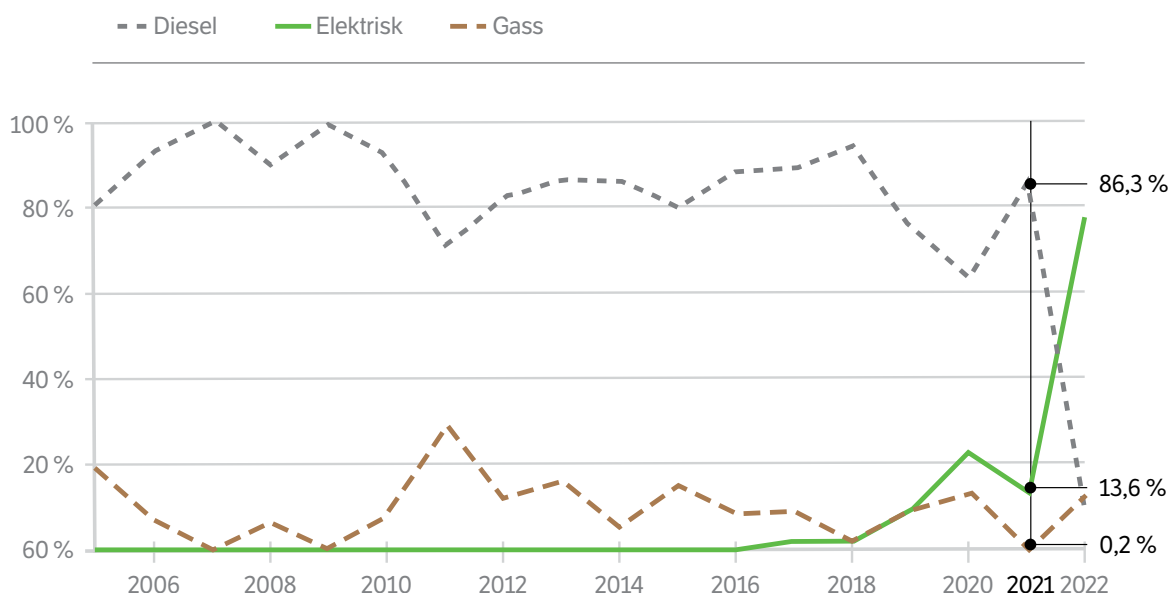
Det er ikke antatt at det vil være større teknologiske skift før innføringen av Euro 7/VII, fra tidligst 2025. Derimot forventes det at elektrifiseringen av bilparken vil ha en større effekt på utslippsreduksjon enn en ny utslippsstandard.



Elektrifiseringen av varebiler har ikke kommet like langt som for personbil. Andelen elektriske varebiler er 18,8 pst. for lett varebil og 22,6 pst. for tung varebil. Også dette er antatt å ha en positiv effekt på luftkvaliteten, spesielt siden mange av varebilene brukes i bynære områder. For lastebiler er også elektrifiseringen i gang, men her er utviklingen kommet noe kortere. Forventningen er at elektrifisering av lastebiler vil komme raskt når omstillingen først starter.

Bybussene har stor påvirkning på byluft, og elektrifisering vil gi en vesentlig bedring. En levetid på ca. åtte år og en forventning om stadig høyere andeler el i nybuss-salget fram mot 2025 vil gi et positivt bidrag. Bruk av biogass vil ha en mer usikker påvirkning på luftkvaliteten.

Utvikling drivstofftype på førstegangsregistrerte bybusser



Figur 3.7 Drivlinjer i nybussalget

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

FoU-programmet med formål om å få oppdatert kunnskap om utslipp av avgasser fra nye kjøretøy, både tunge og lette, er avsluttet. Resultater til sluttrapporten av avgasstesting fra Euro 6 kjøretøy forventes i 2022. Analysene fra prosjektet er utført av eksterne forskere fra Transportøkonomisk institutt i samarbeid med det finske forskningsinstituttet VTT, som har tekniske fasiliteter som ikke er tilgjengelige i Norge. Programmet har gitt nyttig viten om utvikling av nye kjøretøy og utslipp i nordisk klima. Tekniske krav til kjøretøy slik som utslipp, er i stor grad styrt av internasjonalt regelverk. Disse kravene blir løpende skjerpet og tilpasset den teknologiske utviklingen.

Status for lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff

I 2021 ble det bygget om lag 320 nye ladestasjoner og 845 hurtigladepunkt for elektriske kjøretøy. Det er en økning på 25 pst. fra året før. Det ble også bygget ut 790 lynladere (hurtigladerer som kan lade med 150 kW og oppover. Ser man på antall registrerte elektriske person- og varebiler var det ved utgangen av 2021 om lag 110 elbiler per hurtiglader mot 106 året før.



Tabell 3.3 Ladestasjoner i Norge ved utgangen av 2021³⁴

Ladestasjoner totalt	3 286
Ladestasjoner semi/hurtig	1 409
Ladepunkt offentlig tilgjengelig	19 268
Ladepunkt hurtiglader (over 50kW)	6 407 (4 130 ³⁵)
Ladepunkt lynlader (over 150 kW)	2 420

Ved utgangen av 2021 var det tre kommersielt åpne hydrogenstasjoner. Stasjonene er lokalisert i Trondheim, på Høvik i Bærum kommune og Hvam i Romerike. Det er planlagt åpning av tre nye stasjoner i 2022.

For fylling av biogass er det 22 stasjoner for CBG (Compressed BioGas) og fire for LBG (Liquid BioGas) som er kommersielt åpne ved utgangen av 2021.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA ANLEGG, DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Statens vegvesen har mål om å halvere klimagassutslippene innen 2030. Målet omfatter både direkte og indirekte utslipp fra små- og store utbyggingsprosjekter, veidrift, vedlikehold, ferjedrift, interndrift og andre tjenester. I dag stiller Statens vegvesen flere krav i kontraktene, blant annet om miljødeklarasjoner (EPD) for de store driverne av klimagassutslipp (betong, stål og asfalt). På sikt er krav om utslippsfritt anleggsutstyr også aktuelt, men det er foreløpig få brukbare maskiner tilgjengelig.

Statens vegvesen har beregnet de direkte utslippene fra anleggsvirksomheten (både store utbyggingsprosjekter over 200 millioner og mindre investering/vedlikeholdsprosjekter) til anslagsvis 115 000 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e) i 2021. Dette er betydelig lavere enn det som ble rapportert i 2020.

Det er tre ting som trekker utslippene nedover. Basert på et større antall klimagassbudsjett beregnet i VegLCA, bruker vi nå en lavere konverteringsfaktor. Vi har også justert estimat for andel direkte utslipp fra totalutslippene fra 30 til ca. 20 pst³⁶. I tillegg har etaten hatt et noe lavere investeringsbudsjett og dermed lavere aktivitet som har gitt utslipp. Totalt er det innført krav om klimagassrapportering i 25 pst. av dekkeleggingskontraktene. Utslippet i 2021 var 13 pst. lavere enn året før.

Utbyggingsprosjektene rapporterer sitt energiforbruk per måned i form av liter drivstoff og kilowattimer elektrisitet. Anleggsmaskiner og massetransport bidrar til de største utslippene og gir en klar pekepinn på hvilke tiltak som bør iverksettes for å kutte direkte utslipp fra anleggsvirksomheten.

Som en del av oppfølgingen av regjeringens handlingsplan for fossilfri anleggsplass er det spilt inn fem pilotprosjekter som skal ha som mål å teste ut nullutslippsteknologi: E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, E39 Betna-Hestnes, E10 Hålogalandsveien, E8 Sørbotn-Laukslett og E39 Rogfast.

Handlingsplanen kommer som et tillegg til, og er en presisering av, krav som Statens vegvesen har jobbet lenge med som en del av klima- og miljøhensyn i anskaffelsesregelverket. Det har vært jobbet bredt i dialog med bransjen for å kartlegge hvilke nullutslipps arbeidsmaskiner og kjøretøy som er

³⁴ Kilde: <https://info.nobil.no/>

³⁵ Antall ladepunkt inkl. stasjoner med to kontakter hvor bare én bil kan lade om gangen.

³⁶ Ved å bruke samme metode kan vi anta at utslippene i 2020 lå på mellom 125 og 130 000 tonn. Innrapportert tall fra 2020 var anslagsvis 350 000 tonn CO₂e.



tilgjengelig på markedet. I dialogen signaliseres tydelig at Statens vegvesen vil etterspørre denne typen maskiner framover.

Begrensinger i krafttilgang kan fordyre prosjekter basert på kabel- og batterielektriske maskiner betydelig. Det er derfor startet et arbeid med å få oversikt over krafttilgang på NTP-prosjekter litt fram i tid. Statens vegvesen har også deltatt aktivt i arbeidet med standarder for utslippsfrie bygge- og anleggsplasser der krafttilgang spiller en sentral rolle.

Som et ledd i vårt HMS-arbeid, vurderes sikkerhetsaspektene ved bruk av store batteripakker i tunnel.

REDUSERE DET SAMLEDE AREALBESLAGET I VEIPROSJEKTER

Arealbruken i forbindelse med bygging av infrastruktur bør begrenses både av hensyn til sårbare naturtyper og for å unngå beslag av dyrkbar og dyrka jord. Ubebygde arealer kan også inneholde store lagre av karbon. Utbygging kan derfor medføre betydelige klimagassutslipp og redusere potensielt framtidig opptak av karbon på arealet. Nylig fokus på våtmark både som klimautslippsfaktor, betydning for regulering av klimaeffekter og viktige/sårbare naturtyper, gjør at arealtypen vil få større oppmerksomhet framover.

Utvikling av metodikk for å bidra til å redusere samlet arealbeslag i veiprosjekter, er en omfattende og komplisert oppgave. Årsaken er at det innebærer tiltak og grep i flere planfaser, i hele byggefasen og innenfor mange fagdisipliner som er involvert i veiplanlegging og bygging.

Håndtering av masser er arealkrevende. Flere prosjekter jobber aktivt, internt og på tvers, med massehåndteringsplaner og gjenbruk av prosjektinterne masser der de kan egne seg ut fra kvalitet. For å optimalisere dette, kan det kreve større rigg- og anleggsarealer i prosjektene for å redusere transport av masser. Dette er et hovedtema i det tverrsektorielle prosjektet i regi av Miljødirektoratet der flere store statlige byggherrer og etater deltar, inkl. Statens vegvesen. Prosjektet leverte sin første rapport i 2021.

Jordbruksareal som blir omdisponert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, blir rapportert på to ulike måter. Kommunene rapporterer dette i Kostra (SSB) når reguleringsplaner blir vedtatt. I dette dokumentet så rapporterer Statens vegvesen omfanget av jordbruksareal som er omdisponert i de prosjektene som er ferdigstilt og åpnet i rapporteringsåret.

Kommunene rapporterer jordbruksareal som blir omdisponert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i Kostra (SSB) når reguleringsplanen er vedtatt. Statens vegvesen rapporterer gjennom denne årsrapporten for de prosjektene som er ferdigstilt og åpnet i rapporteringsåret. I 2021 er det ikke ferdigstilt og åpnet prosjekter som har gitt beslag av jordbruksareal.

Pilot Økologisk kompensasjon

Prosjektet E39 Stord-Os utredet i 2021 bruk av økologisk kompensasjon. Prosjektet er valgt ut som pilotprosjekt for bruk av prinsippene for økologisk kompensasjon i sin helhet, og særskilt for prinsippene som gjelder for utbyggingstiltak på arealer med natur uten særskilt beskyttelse etter Naturmangfoldloven. Det er spesielt bruken av økologisk kompensasjon for disse arealene/naturverdiene som er uavklart.



KULTURMINNER

Statens vegvesen har fulgt opp overordnede og operative oppgaver tilknyttet Nasjonal verneplan for veier, bruene og veirelaterte kulturminner. Statens vegvesen har et spesielt fokus på ivaretagelse av de første offentlige anlagte hovedveiene: kongeveier og postveier mellom de største byene fra perioden ca. 1650-1800-tallet.

I 2021 har Statens vegvesen, i samarbeid med Riksantikvaren, ferdigstilt fredningspresiseringer for alle de tidligere fredningene i verneplanen fra 2007-2009 og sørget for at de inngår i forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer av 9. november 2011 nr. 1088³⁷. Arbeidet ble sendt på høring rett før jul.

REDUSERE PÅVIRKNING PÅ NATUR- OG VANNFOREKOMSTER

Begrense tap av biologisk mangfold

Statens vegvesen har bidratt i det tverrsektorielle arbeidet om fremmede skadelige arter, som en del av oppfølgingen av tiltaksplan for bekjempelse av fremmede skadelige organismer. Arbeidet er avsluttet og rapport er publisert. Statens vegvesen har deltatt i Miljødirektoratet sin gruppe for truet natur, som videreføres i 2022.

Statens vegvesen har i 2021 bidratt i den tverrsektorielle arbeidsgruppen for utvikling av økologisk grunnkart. Som oppfølging av oppdrag gitt i NTP, om utvikling av indikator for naturmangfold, har det blitt besluttet å utvikle og teste ut indikator for naturmangfold: Antall daa inngrep i naturområder med nasjonal og vesentlig regional verdi. Statens vegvesen har videreført arbeidet med å beskrive og utrede naturnøytral vei. Arbeidet skal konkretiseres ytterligere i 2022.

Pollinatorstrategien og handlingsplanen for fremmede skadelige arter

Gjennom møter med flere av våre driftsentreprenører har Statens vegvesen formidlet kunnskap om skjøtsel av areal for pollinerende insekter. Nye forekomster av artsrike veikanter i område vest har blitt kartlagt. I tillegg er det gjort re-kartlegging av strekninger med fremmede arter i område vest og område nord samt kartlegging av nye forekomster med fremmede arter. Registreringene er lagt inn i Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vil bli lagt inn i Artsobservasjoner etter hvert.

Det er i 2021 gjort tiltak flere steder i landet for å bekjempe mange forekomster av fremmede skadelige arter, utover ordinært kantklipp. Dette er forekomster av artene kjempespringfrø, kjempebjørnekjeks, slireknearter, og enkelte andre arter. Bekjempelsesmetode er hovedsakelig mekanisk. Kjemisk bekjempelse gjøres unntaksvis når ingen andre tiltak har ønsket virkning. Plantevernmiddebruken på kontrakter er redusert fra 2020 til 2021. For riksveier er nedgangen ca. 120 liter (39,8 pst.), og for fylkesveier er nedgangen på 52,2 liter (5,4 pst.).

Vannforvaltning og -kvalitet

Statens vegvesen har deltatt i arbeidet med rullering av regionale planer for vannforvaltning etter Plan- og bygningsloven. Landet er inndelt i ni vannregioner og tre grensekryssende regioner. Disse planene ble godkjent av de respektive fylkesting mot slutten av 2021. De skal sjekkes ut i departementsgruppen for vannforskriften og gå til endelig godkjenning i Klima- og miljødepartementet (KLD) og Olje- og energidepartementet (OED) i første halvår av 2022. Gjennomføring av tiltak i disse planene knyttet til riksvei, blir koblet med Statens vegvesen sine interne rutiner for prioritering og finansiering. Riksveinettet er ikke fullstendig inkludert og involvert i arbeidet med kartlegging av påvirkninger fra vei mot vann og påfølgende tiltak, ettersom Nye veier AS ikke har fått oppdrag om å delta i de regionale prosessene.

37 SKE forskriften (<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-11-09-1088>)



Statens vegvesen også deltatt i arbeidet med Strategi for restaurering av vassdrag.

Det ble levert rapport til KLD i 2021, og det forventes bestilling fra departementsgruppen for videre oppfølging av det arbeidet. Det er et ledd i arbeidet med tiåret for naturrestaurering og er nært koblet til gjennomføring av tiltak etter vannforskriften.

Kjemikalier og sprøytemidler (inkl. tunnelvask)

Det er entreprenørenes ansvar å følge opp substitusjonsplikt, sikre godkjenning og følge gjeldende regelverk for bruk av alle typer kjemikalier. Bruk av kjemikalier og plantevernmidler i utbygging og drift blir rapportert i EI-rapp-systemet til Statens vegvesen. Det er fortsatt svakheter i dette systemet, slik at det ikke er en fullstendig rapportering fra alle virksomhetsområder og entreprenører.

Det skjedde en betydelig reduksjon i bruk av plantevernmidler etter 2018 etter endringer i regelverket og påfølgende oppdaterte driftskontrakter. Entreprenørene ble pålagt utvidet varslingsplikt og miljørisikovurderinger. I tillegg ble det skjerpede krav til bruksområder. Dermed har mange entreprenører valgt andre bekjempelsesmetoder. Midlene har også endret seg med formuleringer og konsentrasjoner. Det kan være med på å forklare noe av nedgangen. Forbruket i 2021 er registrert til 180 liter aktivt stoff (her er det noe underrapportering). Rapportene fra 2015-2018 lå fra 1 400-2 600 liter per år.

Kunnskapen om kjemikalier med omfang av stoffer og deres virkning på ytre miljø, utvikles stadig. Det blir avdekket nye miljøgifter som også kan spores tilbake som tilførsler fra avrenning fra vei. Dette er noe som Statens vegvesen vil følge med på gjennom spesielle prøvetakingsprogrammer.

Plastforurensning fra vei

Spesiell håndtering av plast (makroplast) er knyttet til innsamling og gjenbruk av brøytestikker. Det blir gjennomført i de fleste driftskontrakter. I drift er det ellers lite kildesortering med plast som egen fraksjon. De fleste utbyggingsprosjekter gjennomfører kildesortering av avfallet.

Det er stort og økende oppmerksomhet på tilførsler av mikroplast fra vei. Kildene er særlig bildekk, veidekke, veioppmerking og noe veiutstyr. De etablerte rensemetodene for veivann er ikke spesifikt utformet for å skille ut mikroplast, men mye skilles likevel ut med sedimentasjon.

Det har ikke vært noen entydig anerkjent metode for analyse av mikroplast. Derfor har det heller ikke vært mulig å omtale mengder og nivå på tilførsler. NIVA har gjennom et PhD-arbeid med støtte fra Statens vegvesen utviklet en slik metode med særlig vekt på ulike mikroplastkilder fra vei.

Det ble i 2021 startet utprøving med nedfresing av veioppmerking. Både kantlinje og midtlinje legges så dypt at de ikke skal bli slitt ned ved snøbrøyting. Målet er å redusere tilførsler av malingrester med mikroplast og ulike miljøgifter til naturen.

Redusert saltforbruk

Saltforbruket på riksveiene fortsatte å gå ned i vintersesongen 2020/2021. Sist vinter ble det brukt 82 200 tonn salt, det laveste på ti år og en nedgang på 14 pst. fra året før. Nedgangen er størst i Nord-, Midt- og Vest-Norge, mens det i Øst- og Sør-Norge er liten endring.

Saltbehovet henger sammen med været og værmessige forhold, og gir også store årlige variasjoner.



Endringer til et mildere klima fører ellers til flere perioder med væromslag rundt null grader i løpet av vinteren, og da benyttes salt oftere på veistreknings med høy trafikk. Det saltes også på flere veistreknings enn tidligere. Statens vegvesen har satt i verk flere tiltak de siste årene for å få til smartere salting av veiene. Dette gir gode resultater. Viktige grep omfatter krav i kontrakter, utvikling av digitale verktøy i kontraktsoppfølgingen, og redusert saltbruk på utvalgte strekninger ved nærføring til drikkevannskilder, sårbar natur, eller hindre samling av dyr (reindrift) i veien.

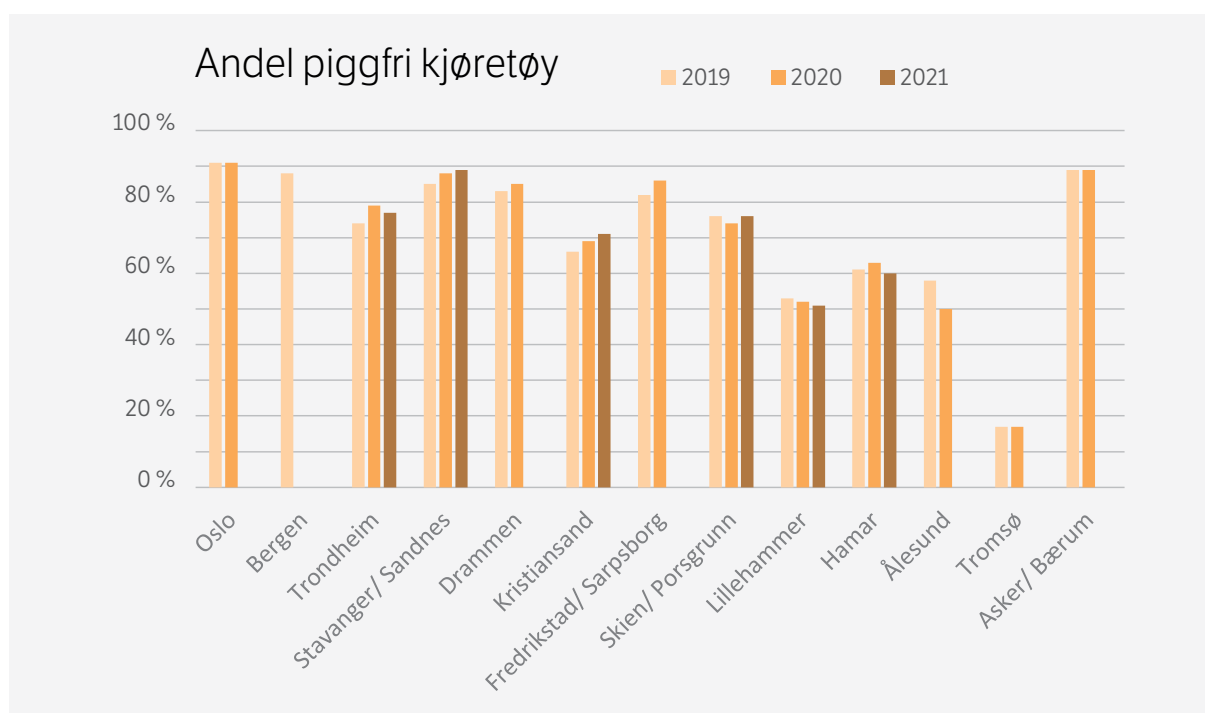
Statens vegvesen erfarer at opplæring, kompetanse og erfaring hos driftsentreprenørene har mye å si for salting av veiene. Krav til dokumentasjon og rapportering av saltbruk bidrar til økt oppmerksomhet om salt som en miljøutfordring.

LOKAL LUFTFORURENSNING

Foreløpige tall for 2021 viser at ingen byer hadde overskridelser av grenseverdiene for luftkvalitet i forurensningsforskriften som gjaldt for 2021 (PM₁₀ og PM_{2,5}).

Statens vegvesen deltok i arbeidet med å revidere grenseverdier for svevestøv. Grenseverdiene for luftkvalitet ble strammet inn med virkning fra 1.1.2022. Foreløpige tall viser at nasjonalt mål for NO₂ ble nådd i 2021 (40 µg/m³ årsmiddel).

De viktigste kildene til svevestøv er veislitasje, vedfyring, eksosutslipp og langtransportert forurensning. Den voksende andelen elektriske kjøretøyer og lavere utslipp fra nye kjøretøyer bidrar til å holde nivåene nede, mens naturlige meteorologiske svingninger kan gi store årlige variasjoner. Renhold av veiene og redusert piggdekkandel er viktige bidrag til lavere nivåer av svevestøv. Det er piggdekkgebyrer i fire store byer: Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim, og i Kristiansand ble det innført gebyr fra 1.11.21. Figuren under viser at det er mange byer med en høy andel piggfrie kjøretøyer.



Figur 3.8 Piggfriandel³⁸

38 Kilde: Piggdekkteellinger (<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo-og-omgivelser/forurensning/luft/piggdekkteellinger/>).



Arbeidet med revisjon av «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520) hadde opprinnelig frist 1. desember 2021, men Miljødirektoratet, som leder arbeidet, er nå i dialog med Klima- og miljødepartementet for å bli enige om ny frist.

Statens vegvesen har i 2021 fortsatt samarbeidet med kommuner som plikter å måle luftkvalitet.

Statens vegvesen bidrar også i Luftsamarbeidet med Miljødirektoratet, Helsedirektoratet og Meteorologisk Institutt med et årlig tilskudd på 3,5 mill. kr til Meteorologisk Institutt's faglige bidrag til varslingstjenesten av lokal luftkvalitet. Statens vegvesen har ansvar for Bedre Byluft-forum i samarbeid med Miljødirektoratet, og arrangerte blant annet to digitale samarbeidsmøter/seminar i 2021.

I drift- og vedlikeholdskontrakter har man med spesielle kontraktsbestemmelser og krav som skal bidra til å overholde nasjonale krav til forurensning i byer der støvforurensning er et problem. Malene for vedlikeholdskontraktene legger opp til at lastebiler og maskiner skal tilfredsstillende krav til Euro6 og Steg4. Samme krav vil bli innlemmet i malene for driftskontraktene ved neste revisjon.

Prøveprosjekt med dynamiske fartsgrenser i Oslo

Forsøksordning med dynamisk styring av miljøfartsgrense ble gjennomført på strekninger med fullt utbygget system med variable fartsgrenseskilt (E18 Hjortnes-Lysaker og Ring 3 Granfosstunnelen-Ullevål). Valg av fartsgrense ble gjort på bakgrunn av prognoser for svevestøv. Strekningene hadde i perioder en fartsgrense på 60 km/t og i andre perioder ordinær fartsgrense. Grensen kunne bare endres mellom kl. 05–06 på morgenen av hensyn til forutsigbarhet. Forsøksordningen startet 15. februar og ble avsluttet 11. april 2021.

Foreløpig evaluering viser at både Statens vegvesen, Politiet og Ruter ser utfordringer knyttet til den praktiske håndtering av en dynamisk fartsgrense. Fartsgrensen blir i liten grad respektert, og måledata fra perioden gir ikke grunnlag for å si noe om miljøeffekten av tiltaket.

INNSATS MOT STØY

Det rapporteres på antall personer som har fått støytiltak slik at innendørs støynivå reduseres til under 38 dB. Dette er tiltak som enten er gjennomført som følge av krav i forurensningsforskriften, eller som følge av krav til støytiltak i reguleringsplaner i henhold til «retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442). Det er rapportert om 224 personer som har fått redusert innendørs-støy til under 38 dB.

Et prosjekt om støysmart varelevering er nylig avsluttet, og vi venter på effektene av dette. Det pågår også et arbeid om skjerpede krav til dekk og kjøretøy. Det vil ta tid før disse nye kravene blir implementert i lovverket.

3.1.4 Mer for pengene

Statens vegvesen arbeider på alle områder for å få mer for pengene. Vi vurderer fortløpende potensialet for optimalisering av prosjektene, der verdianalyser er et viktig grunnlag. Statens vegvesen vil arbeide for å øke nytten for veiprojektene som en del av innføring av porteføljestyling av prosjektene, samtidig som vi arbeider for å redusere kostnader til drift, vedlikehold, investering og ferjedrift. Vi fremmer innovasjon gjennom våre anskaffelser, og stiller enda større forventninger og krav til leverandørindustrien om å levere bærekraftige løsninger. Vi fortsetter å ha stort trykk på vårt forbedringsarbeid, samtidig som vi reduserer interne kostnader. Tiltak som bidrar til effektivisering av arbeidsprosesser, forenkling, standardisering, automatisering og robotisering vil fortsatt være sentrale framover.



PORTEFØLJE- OG PROSJEKTSTYRING

Lønnsomheten av transportinvesteringene skal økes. Vi skal få mer for pengene ved å redusere kostnader og øke nytten av prosjektene. Porteføljen vil bli mer lønnsom gjennom aktiv bruk av porteføljestyring. Statens vegvesen samarbeider med Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet om opplegg for porteføljestyring av store prosjekter, og rutiner for samhandling internt og med Samferdselsdepartementet er under arbeid.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med tiltak for å bedre prosjekt- og kostnadsstyringen. Av viktige tiltak kan nevnes økende bruk av totalentreprise med forhandling for de største prosjektene, noe som gir en forbedret risikofordeling.

Statens vegvesen har tett dialog med entreprenørbedrifter og bransjeorganisasjoner om framtidige konkurranser. Hovedmodellen for kontrahering er kontrakt med forhandling, og det har blitt godt mottatt av bransjen.

Statens vegvesen ser at kontrahering med forhandling gjerne tar lengre tid enn forutsatt og at prosjektene får forsinket oppstart. Anleggsarbeidene kommer noe senere i gang sammenliknet med ordinære entreprisekontrakter, og det gir konsekvenser for behovet for budsjettmidler første budsjettår. Statens vegvesen vil ivareta disse konsekvensene i arbeidet med de årlige statsbudsjettene, slik at prognosene som ligger til grunn for innmeldingen av budsjettbehov blir så realistisk som mulig. De positive konsekvensene av den valgte hovedmodellen vil være at disse prosjektene vil ha langt mindre usikkerhet i gjennomføring og risiko for ytterligere forsinkelser og kostnadsøkninger vil være redusert.

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 i Statens vegvesens eierstyring. Det er et mål for Statens vegvesen at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor de til enhver tid gjeldende økonomiske rammene til prosjektene, og Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjektene skjer derfor med utgangspunkt i dette.

Statens vegvesen innførte i 2018 også et system for tettere oppfølging av prosjekter i planfasen i tråd med prinsippene i statens prosjektmodell, etter modell for prosjekter i gjennomføringsfasen. Dette er implementert gjennom etatens eierstyringsmodell der ansvar og fullmakter internt er tydeliggjort, fra plan- og byggefasen fram til veiåpning og overtakelse i drift- og vedlikeholdsfasen. I hver fase vil det vurderes potensial for optimalisering av prosjektene, bl.a. gjennom verdianalyser eller liknende.

Se vedlegg 3 for mer informasjon om prosjektstyring.

STATUS FOR TUNNELUTBEDRINGSPROGRAMMET

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



På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføring av tiltak i tunneler på det transeuropeiske transportnettverk (TEN-T-veinettet) prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på øvrig riksveinett i all hovedsak ikke blir gjennomført innen 2022/2023 som tidligere forutsatt, men utsatt til etter 2023. Prioriteringen av tiltak på denne delen av riksveinettet vil vurderes i de årlige revisjonene av Statens vegvesens gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2022-2033.

For flere av TEN-T-tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsdirektivet, er det lagt til grunn at disse på sikt vil bli erstattet av nye veiløsninger. Disse tunnelene er foreløpig ikke omfattet av tunneloppgraderingsprogrammet. Prioritering i de årlige statsbudsjettene avgjør når evt. nye veiløsninger er på plass. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn statlige midler til anleggsstart i første seksårsperiode for prosjektene E16 Stanghelle-Arna, E16 Hylland-Sleen og E6 Megården-Mørsvikbotn. Prosjektene vil avløse 20 tunneler på TEN-T-veinettet som i dag ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsdirektivet. I Prop. 1 S (2021-2022) er det prioritert midler til forberedende arbeider for disse tre prosjektene, med sikte på anleggsstart så raskt som mulig etter 2022.

Med prioriteringene i Prop. 1 S (2021-2022) er det satt i gang utbedring eller forberedelser til utbedring i nær samtlige tunneler på TEN-T veinettet. Det gjenstår imidlertid å avklare videre framdrift for arbeid med utbedring av E39 Fløyfjellstunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot andre tiltak i Bergen, i hovedsak utbyggingen av Bybanen mot Åsane. Behovet for utbedring av eksisterende Fløyfjellstunnel og Eidsvågtunnel vil bli avklart nærmere i forbindelse med dette arbeidet.

ANSKAFFELSER, KONTRAKT OG MARKED

Statens vegvesen er en av de største offentlig innkjøperne i Norge, og hvert år anskaffer etaten for over 30 milliarder kroner. Kontrakter med eksterne samarbeidspartnere utgjør om lag 80 pst. av budsjettet. Som en stor statlig aktør skal vi være digitale, innovative og ta vårt samfunnsansvar på alvor. Statens vegvesen skal gå foran som en seriøs aktør som bruker forhandlingsmakt til å få mer for pengene og løsninger som er bærekraftige. Statens vegvesen har en tydelig stemme i arbeidet mot sosial dumping, brudd på HMS-bestemmelser, korrupsjon, økonomisk kriminalitet og svart arbeid. God sammenheng mellom etatens mål og insentiver for samarbeidspartnerne gir større mulighet for å lykkes i fellesskap.

Statens vegvesen vektlegger tett dialog med bransjen. Ved å gjøre informasjon om kommende konkurranser tilgjengelig for markedet i en tidlig fase, blir det lettere for markedet å planlegge. Det bidrar til at markedet har rett struktur, kapasitet og kompetanse innen de områder vi har behov for framover; både lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Statens vegvesen tenker helhetlig – drift, vedlikehold, mindre investering og utbedring – og optimaliserer kontrakter på tvers der dette er hensiktsmessig. Ved å sikre optimal sammenheng mellom kontrakter fra de ulike innsatsområdene, oppnås mer helhetlig standard på strekninger.

«Valdresmodellen» er et nytt utbedringskonsept som dreier seg om å få mest mulig trafiksikker vei over lengre strekninger, ved å bygge nytt der du må og utbedre der du kan.

Vi har mål om maksimal utnyttelse av eksisterende veikapital og prioriterer tiltak som gir økt trafiksikkerhet og bedre framkommelighet. Vi bygger «tilfredsstillende standard» innenfor den fastsatte økonomiske rammen.

Gjennom totalentreprise med samspill sikrer vi tidlig involvering av entreprenør. Kontraktsformen gir mer gjennomtenkte løsninger. Vi erfarer at dette gir bedre kontroll og fordeling av risiko, i tillegg til lavere konfliktnivå



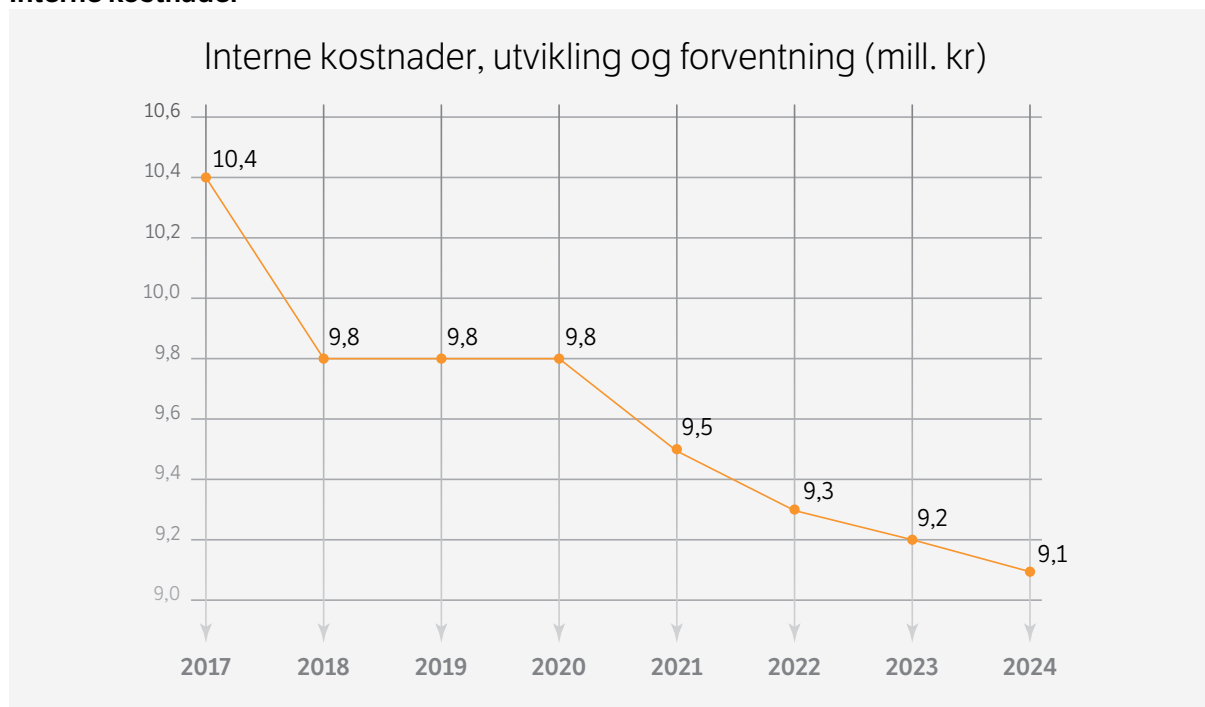
I 2020 gjennomførte Statens vegvesen en heldigitalisering av anskaffelsesprosessen, det vil si bruk av elektroniske verktøy i planlegging, gjennomføring og oppfølging av kjøp. I 2021 er alle kontrakter som kan signeres digitalt, signert elektronisk med Bank-ID (e-signatur)³⁹. Elektronisk signerte kontraktene er søkbare for alle ansatte i Statens vegvesen i etatens digitale kontraktdatabase. Det gir enklere og bedre oversikt over etatens gyldige kontrakter.

Vi har jobbet videre med å analysere etatens anskaffelser, herunder forbruk på ulike kontrakter. Det har gitt god innsikt i hvordan vi bruker etatens avtaler. Avtalelojaliteten har økt i tråd med oversikt over behov for inngåelse eller fornying av avtaler.

EFFEKTIVISERING

Effektivisering handler om å gjøre ting bedre, ikke bare billigere. Statens vegvesen har i 2021 jobbet videre med FRAM, en felles tilnærming til forbedring gjennom utvikling av organisasjon, ledelse og kultur. Første halvår var konsentrert mot kompetansebygging i forbedringsarbeid, samt gjennomføring av verdistrømsanalyser av utvalgte og prioriterte områder i virksomheten. I andre halvår har vi i tillegg jobbet mer dedikert med utvikling av tjenestemodeller i driftsenhetene. Dette er sentralt for presisjon i forbedringsarbeidet i virksomheten. Det er fortsatt et potensial for ytterligere forbedringer og gevinster i organisasjonen, og dette vil fortsette i 2022.

Interne kostnader



Figur 3.9 Interne kostnader (mrd. 2021-kr)

Statens vegvesen har effektivisert virksomheten ytterligere siden 2017, og de interne kostnadene er redusert med om lag 300 mill. kr fra 2020 til 2021. Videre har det i 2021 vært bortfall av noen omstillingsutgifter som påløp i 2020 knyttet til bl.a. feriepenger og sluttoppgjør for ansatte som ble

39 Unntakene er kun der den som skal signere ikke har Bank-ID, eller det er tale om utenlandske selskaper.



overført til fylkeskommunene. Omstillingsutgifter som har påløpt i 2021 er hovedsakelig knyttet til ledige lokaler og utgifter i forbindelse med flytting av stillinger (mobilitetsavtaler). Staten vegvesen styrer mot at målkravet vil bli nådd i løpet av 2024.

Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen (ABE) er videreført i statsbudsjettet for 2021. For Statens vegvesen er produktivetsgevinsten i 2021 satt til 74,2 mill. kr på kap. 1320, postene 01 Driftsutgifter, 22 Drift og vedlikehold av riksveier og 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn samt 3,1 mill. kr på kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer.

Statens vegvesen finner inndekning for ABE-kuttet ved å redusere interne kostnader, det vil si utgifter til lønn, konsulenttjenester og fremmedtjenester, reiser, eiendom og andre interne utgifter.

Samferdselsdepartementet har utarbeidet indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. De store endringene i Statens vegvesen både gjennom avvikling av sams veiadministrasjon, ny organisering med divisjoner og omstillingskostnader medfører at det er krevende å sammenligne indikatorene for de tre siste årene. Utviklingen i årsverk må ses i sammenheng med overføring av ansatte til fylkeskommunene.

Tabell 3.4 Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet

	2019	2020	2021
Antall årsverk	6 396	4 615	4 540
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	5 516	4 209	4 110
Sum totale utgifter (mill. kr)	31 498	31 198	29 530
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 533	2 307	2 390

	2019	2020	2021
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	862	912 ⁴⁰	905
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 925	6 738	6 504
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	17,0 %	13,5%	13,4%
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	8,0%	7,4%	8,1%
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	396	498	526

Totalutgift per årsverk er redusert fra 2020. Nøkkeltallet vil variere betydelig ved endringer i investeringsaktivitet. I perioder med vesentlig redusert investeringsnivå vil totalutgift per årsverk reduseres.

Administrative utgifter økte med i overkant av 80 mill. kr i 2021. I tillegg til prisstigning ser vi en økning hovedsakelig innen kjøp av konsulenttjenester, spesielt for utvikling av programvare. Økningen var planlagt for å få et ytterligere digitaliseringsløft og utvikling av ny teknologi innenfor transportområdet.

⁴⁰ 2020 var ekstraordinære lønnsutgifter som følge av utbetaling av feriepenger og arbeidsgiveravgift til ansatte som ble overført til fylkeskommunene og sluttoppgjør.



Videre har vi utviklet nye digitale løsninger og fullført planlagte selvbetjeningsløsninger for trafikant- og kjøretøyområdet. Statens vegvesen skal i 2022 arbeide for å redusere konsulentbruken i tråd med fellesføringer i tildelingsbrevene.

Administrative utgifter økte i 2021 selv om antall utførte årsverk og totale utgifter viste en nedgang. Statens vegvesen arbeider for å redusere administrative utgifter, men flere av de administrative utgiftene tar tid å redusere. Dette gjelder for eksempel for eiendomsutgifter. Reduksjon i interne kostnader vil gi seg utslag i reduserte administrative utgifter. Andel administrative utgifter vil også være påvirket av investeringsnivået, og vil normalt øke i år med lavt/reduisert investeringsnivå.

NYTTESTYRING

Statens vegvesen er opptatt av at de prosjekter som gjennomføres har en faktisk nyttevirkning sett opp mot toppmålene – og at vi klarer å både ta ut, og å måle denne effekten. Forventede nyttevirkinger brukes som grunnlag for prioritering av prosjekter og følges tett opp underveis i prosjektene og etter at prosjektet er overlevert linjen.

I 2021 har vi omstrukturert og samlet etatens ulike sentrale utviklingsprosjekter i en større og mer strategisk rettet utviklingsportefølje bestående av både FoUI-prosjekter, de tidligere virksomhetsutviklingsprosjektene, andre strategiske utviklingsprosjekter og den nye teknologisatsingen innen transportområdet. Dette arbeidet følges opp av et nyopprettet porteføljekontor som skal sikre at vi igangsetter de riktige prosjektene og unngår parallelle eller overlappende prosjekter.

Autosys kjøretøyprosjektet ble avsluttet den 25.06.21 i henhold til plan, og gikk over i forvaltning. Resultatet viser at prosjektet har levert innenfor resultatmålene på kostnad, omfang og tid i henhold til gjeldende sentralt styringsdokument. Autosys kjøretøyprosjektet har kostet totalt 950 mill. kr. Netto nåverdi av samfunnsøkonomiske beregninger viser at nytteverdien utgjør 6,4 mrd. 2021-kr (oppdatert beregning i 2021) på mer effektive løsninger.

Den nye løsningen, Autosys kjøretøy, inngår som en del av en stor portefølje av løsninger som er integrert og distribuert.

Det er beregnet at brukerne av tjenestene slipper 437.000 reiser til trafikkstasjoner, noe som tilsvarer 18 mill. kjørte km. I tillegg har samfunnet spart om lag 100 mill. kr ved redusert reisetid og reduserte kostnader knyttet til trafikkulykker og miljøgevinst. Dette er årlige gevinster.

Digitalisering av prosessene har bidratt til økt likebehandling og kvalitet og til en betydelig reduksjon av etatens egen ressursbruk. Det er i tillegg vesentlig færre én-til-én-henvendelser over skranke, telefon og e-post. Fram til nå har dette resultert i at ressursbruken i etaten er redusert med over 200 årsverk i perioden 2017-2021. Gevinstene er realisert ved naturlige avganger og til oppfølging av nye tildelte oppgaver.

I 2021 har etaten fortsatt å videreutvikle og jobbe strukturert med nyttestyringen av gjennomførte tiltak. Det er etablert nye modeller og prosesser for eierstyring, prosjektgjennomføring og nyttestyring. Det har også vært jobbet målrettet med oppfølging av gevinstrealiseringsplaner gjennom indikatorer og rapportering i etatens styringssystem for å sikre realisering og oppfølging av planlagte nyttevirkinger i linjeorganisasjonen. Statens vegvesen vil i 2022 jobbe videre for å forbedre nyttestyringsarbeidet, gjennom videreutvikling av metodikk og rammeverk for nyttestyring. Opprettelsen av et porteføljekontor vil styrke arbeidet.



I tråd med etatens virksomhetsstrategi er det definert tre strategiske satsingsområder i vår utviklingsportefølje:

- Framtidens digitale vei
- Heldigitalisert verdikjede for vei
- Digitale nyttetjenester til kundene.

Disse strategiske satsingsområdene omtales nærmere i kapittel 3.1.5.

STRATEGISK UTVIKLING, INTERNASJONALT SAMARBEID OG FOUI

Statens vegvesen har i 2021 brukt 88 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling (FoU). Av dette er 24 mill. kr kostnader til etatens egne forskningsprogram. Etaten har også bidratt med om lag 35,3 mill. kr over lønnsbudsjettet som egeninnsats innen FoU.

Statens vegvesen støtter flere forsknings og innovasjonsprosjekter som er delfinansiert gjennom Forskningsrådets utlysninger, et eksempel er *Klimatilpasning og veitransport*.

Rundt ni prosent av FoU-budsjettet i 2021 har gått til internasjonalt forskningssamarbeid. Ett av prosjektene ser på autonome kjøretøy og veimerking, hvor målet er å innhente data om Lane Departure Warning-systemenes evne til å detektere veimerkingen under ulike vei- og værforhold i nordiske land.

KlimaGrunn er et innovasjonspartnerskap mellom Statens vegvesen, BaneNOR og Statsbygg. Sammen skal vi videreutvikle teknologi og metoder for måling av styrke i grunnstabilisering i bygge- og anleggsbransjen. Hensikten er å redusere CO₂-utslipp ved å unngå overforbruk av grunnstabiliserende materialer. Prosjektet finansieres i hovedsak av Innovasjon Norge, og utføres i samarbeid med Multiconsult, Cautus Geo og Norcem.

Forskningsaktiviteten til Statens vegvesen fortsetter å tilføre viktig kunnskap når det gjelder framtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren, eksempelvis knyttet til klima og digitalisering. Resultatene tas løpende i bruk internt og i øvrige deler av transportsektoren.

Deltakelse i kunnskapsnettverk og samarbeidsprosjekter på nordisk, europeisk og globalt nivå gir et betydelig bidrag til å heve kunnskapsgrunnlaget i etaten innenfor våre kjerneområder. Den bidrar også til å utvikle kunnskaps-, lærings- og innovasjonskulturen i etaten. I 2021 har rundt 160 utvalgte medarbeidere vært aktivt med i internasjonalt samarbeid innenfor trafikksikkerhet, klima og miljø, digitalisering og automatisering, trafikkstyring og -forvaltning, transportplanlegging, godstransport, vei- og materialteknologi m.fl. I internasjonal/europeisk sammenheng er det stort engasjement innenfor digitalisert og automatisert mobilitet, og det er viktig for Statens vegvesen å være med på denne evolusjonen og følge internasjonale/europeiske standarder som fastsettes.

OPPFØLGING AV BOMPENGEREFORMEN

Bompenger reformen, slik den er beskrevet i Meld. St. 25 (2014-2015) ble slutført i løpet av 2021. Fem regionale bompengeselskap ble etablert og overtok driften av samtlige bompengeprosjekter. Alle fem selskaper fikk avhendet sine utstederporteføljer til rendyrkede AutoPASS utstedere innen utgangen av året.

Den nye organiseringen har bidratt til å profesjonalisere bompengesektoren og understøtter målet om mer for pengene. Nye bompengeprosjekter tas nå hånd om av de fem etablerte bompengeselskapene.



Selskapene har fått større ansvar i forberedelse, etablering og gjennomføring av innkrevingen. For ytterligere utnyttelse av stordriftsfordelene i sektoren, har bompengeselskapene etablert samarbeid på tvers.

Fem utstederselskap er så langt godkjent av Statens vegvesen og er del av AutoPASS samvirke sammen med bompengeselskapene. Tre av disse er nasjonale AutoPASS-utstedere som tilbyr utstedertjenester i Norge, mens to utenlandske aktører i hovedsak tilbyr utstedertjenester til utenlandske bilister og foretak. Det er forventet at flere selskap vil bli godkjent som AutoPASS-utstedere i framtiden.

Statens vegvesens rolle vil være å føre tilsyn med de forskjellige aktørene, i tillegg til å ivareta systemeierskap og forvaltning. Nytt sentralsystem for bompengeneinnkreving ble produksjonssatt 2021, overgangen til ny systemløsning ansees som vellykket.

Oppdrag om å utrede mulige løsninger for veibruksavgift og bompenger

Sommeren 2021 fikk Skattedirektoratet og Statens vegvesen i oppdrag av Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet å gjennomføre et forprosjekt som skal avklare tekniske, organisatoriske, rettslige og økonomiske forutsetninger og skissere mulige løsninger for et system som kan brukes til å fastsette og kreve inn veibruksavgift og bompenger. Oppdraget ble senere endret til konseptvalgutredning med forstudie av teknologisk og juridisk mulighetsrom. I dialog med oppdragsgiverne ble det avklart at utredningen følger metodikk og krav til konseptvalgutredninger.

En felles prosjektorganisasjon mellom de to etatene ble etablert, Prosjektgruppen leverte den første iterasjonsrapport til oppdragsgiver desember 2021, flere delleveranser leveres kvartalsvis før endelig rapport leveres 1. november 2022. Den første iterasjonsrapporten inkluderte en oversikt over regulatoriske rammebetingelser, analyse av tilsvarende ordninger i andre land samt utkast til situasjonsbeskrivelse for hhv bompenger og veibruksavgift. Statens vegvesen er videre tungt involvert i en egen teknologisk forstudie som innebærer en forsert gjennomføring av etablerte FoU teknologiprojekter.

3.1.5 Effektiv bruk av ny teknologi

Statens vegvesen har definert tre satsingsområder for å lykkes med innfasing og bruk av ny teknologi. Vi skal utvikle framtidens digitale vei, vi skal digitalisere hele verdikjeden for vei og vi skal utvikle digitale nyttetjenester til kundene. Dette følger av Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, hvor ressurser og ambisjoner for teknologisatsingen innenfor veisektoren framgår.

Statens vegvesens teknologisatsing er avgjørende for å lykkes med å utvikle og etablere framtidens tjenester. Et datadrevet Statens vegvesen krever nye løsninger for innsamling, forvaltning og deling av data og utvikling av digitale og datadrevne tjenester og beslutningsinformasjon. Ny teknologi vil muliggjøre mer effektiv og sikker transportstyring gjennom informasjon, overvåking av veinettet, styring og kontroll. Sammen med EU og naboland vil vi legge til rette for tjenester med bruk av samhandlende intelligente transportsystemer (C-ITS), samt mer automatisert kjøring. Vi er i starten av arbeidet med å utvikle og anvende kunstig intelligens for analyser, automatisert beslutningsstøtte og tjenester. I takt med muliggjørende teknologi, utvikler vi systemer for overvåking (innenfor rammene av GDPR og lovhjemler), oppfølging og utvikling av infrastruktur gjennom kommunikasjon langs veien, herunder digitalt veinett, sensorer og fibertilknytning til sentrale installasjoner. Økt bruk av data i sektoren kan innebære økt digital sårbarhet. Her vil det være viktig med samarbeid mellom ulike veieiere, fagmiljøer, bransjer og brukere. Dette arbeidet vil bli intensivert i 2022.



Det digitalt navigerbare veinettet må være nasjonalt og sikre at kunden digitalt og fysisk kan navigere seg fra der hen er til dit hen skal, uavhengig av ulike veieierskap og konkurrerende løsninger. Dette endrer og øker Statens vegvesens ansvar og utfordrer regelverksutviklingen. Norge har ligget i forkant med tilrettelegging for utprøving av nye teknologiske trafikkrettede løsninger og er kåret som nummer tre i verden på KPMGs «autonomous readiness index» både i 2019 og 2020. Pilotering og «sandboksing» (samarbeid med involverte aktører og lavterskel testing) er viktige verktøy.

FRAMTIDENS DIGITALE VEI

Etablering av framtidens digitale vei er nødvendig for å muliggjøre framtidens mobilitetsløsninger. Gjennom innfasing og bruk av teknologi, avansert dataanalyse og C-ITS forventes økt trafiksikkerhet og infrastrukturkapasitet og redusert reisetid på norske veier. Dette inkluderer blant annet å utarbeide regelverk, å etablere digitalt lesbar trafikkregulering og infrastruktur for oppkoblede, automatiserte og etter hvert, autonome kjøretøy og å etablere mer avansert, direkte og sikrere trafikkstyring.

Denne utviklingen vil påvirke ansvars- og rollefordelingen i transportsektoren. Uavhengig av infrastruktureier, mobilitetstilbyder og kjøretøyeier, skal både reisende og kjøretøy kunne navigere fra der de er til dit de skal. Statens vegvesen må ivareta, effektivisere og modernisere datastrømmene mellom veikant, sentralsystem og kundene, et arbeid som er påbegynt under arbeidstittelen «Den digitale veien». Kombinasjonen av et fysisk og digitalt navigerbart veinett stiller større og nye krav til myndighetsrollen enn det et fysisk veinett alene gjør. Derfor vil det også stilles nye krav til Statens vegvesens nasjonale vegdatabank (NVDB)⁴¹ som inneholder data om alt fra statisk informasjon om infrastrukturens fysiske størrelser til dynamisk informasjon nødvendig for navigasjon eller ruteplanlegging.

Datatilgjengelighet, mobildekning og tilgang på strøm har vært viktige elementer for å legge til rette for den digitale veien. I tillegg er digital sikkerhet et viktig element. Statens vegvesen har i 2021 startet arbeidet med å se nærmere på hvordan digital sikkerhet ivaretas på best mulig måte og hvordan rollefordelingen mellom oss og andre myndigheter bør være framover.

Utstrakt bruk av data vil sette strenge krav til at de er korrekte og kontinuerlig oppdaterte. Det vil bli en viktig oppgave å utarbeide lover, forskrifter og reguleringer som setter krav til innhold, kvalitet, integritet, konfidensialitet og tilgjengelighet for data.

Pilotering av Intelligente transportsystemer og -tjenester (ITS) under nordiske forhold er viktig. Testfelt Borealis - om ITS og cybersikkerhet - i Skibotn samlet i september 2021 myndigheter, industri og kompetansemiljø til testing og diskusjoner om sårbarhet i framtidens mobilitetsløsninger. Statens vegvesen samarbeider også med finske, svenske og danske vegmyndigheter i EU porteføljen **NordicWay**. Her prøves ut nye tjenester for utveksling av informasjon mellom aktører og land i Norden, med mål om tjenester som virker over alt i Europa. Prosjektet C-Roads arbeider for standardiserte løsninger av samvirkende ITS i Europa.

Prosjektet «Forskriftsarbeid vegdata og trafikkinformasjon» er etablert etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Oppdraget er å lage høringsnotat og forslag til forskrift i medhold av veglova § 10 som nærmere regulerer det nasjonale ansvaret for veidata og veitrafikkinformasjon, samt

⁴¹ Nasjonal vegdatabank ivaretar faginformasjon om veinettet og som også fylkene og kommunene benytter. Vi gjennomfører forvaltning etter vegloven og vegtrafikkloven. Virksomheten er sentral i utviklingen av det framtidige nasjonale transportsystemet. Vi utvikler metodikk innenfor transportanalyser og samfunnsøkonomiske metoder.



de ulike veimyndighetenes og Nye Veier AS sine leveranser til Nasjonal vegdatabank (NVDB) og veitrafikksentralene. Arbeidet har i 2021 vært preget av interessentinvolvering og tett dialog med de andre veimyndighetene. Behandling av personopplysninger og ivaretagelse av informasjonssikkerhet har vært viktige føringer for prosjektet.

En vesentlig del av Statens vegvesen regulatorrolle består i å utforme veinormaler, et styringsverktøy for utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikkanlegg. I videreutvikling av veinormalene har vi prioritert forenkling, digitalisering, funksjonskrav, bransjeinvolvering og bærekraft. Antallet skal/børkrav er redusert med nær 1 500 siden omorganiseringen i 2020. Nettløsning for digitale veinormaler ble lansert 22. juni og alle 11 veinormaler⁴² ligger nå i denne løsningen. Den digitale plattformen gir bedre kvalitet og mer effektive løsninger både for eksterne brukere av veinormalene og for redaktører internt i etaten.

Bærekraft blir et viktig premiss for veinormalene, og i 2021 har Statens vegvesen startet arbeidet for mer bærekraftige veinormaler gjennom interne diskusjoner, workshops og samarbeid med NTNUs «Senter for grønt skifte i bygget miljø».

DIGITALISERT VERDIKJEDE FOR VEI

Statens vegvesen skal digitalisere alt arbeid knyttet til veiens livsløp til en heldigital, samhandlende og effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning. Heldigitalisert verdikjede for vei omfatter alle involverte aktører og aktiviteter og skal sikre effektiv informasjonsflyt og dokumentasjon gjennom hele verdikjeden for vei.

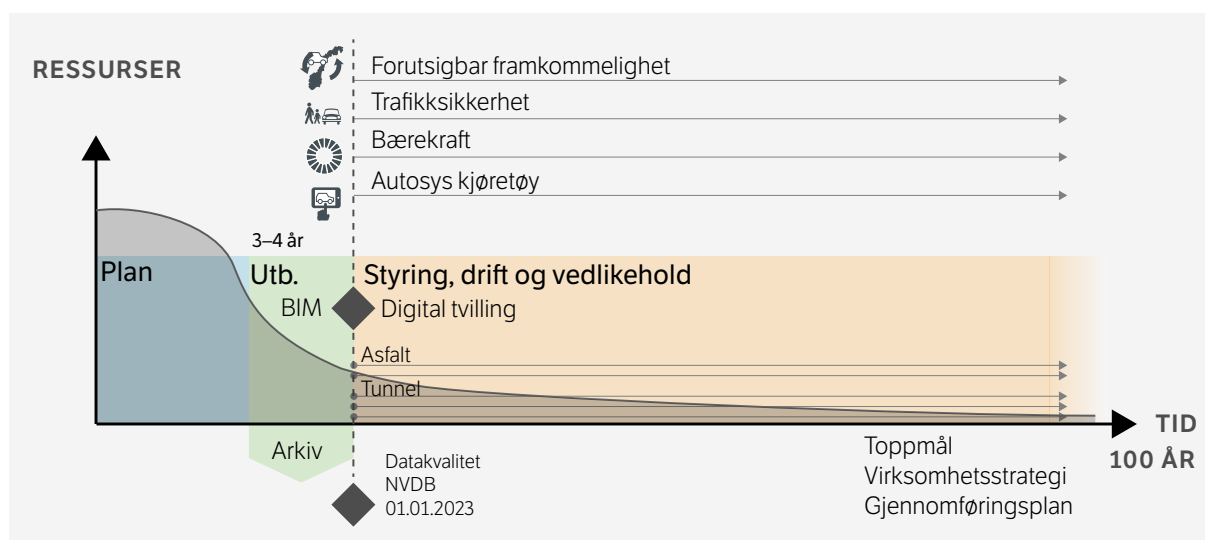
Innenfor aktiviteter som prioriteres inngår implementering av BIM, utvikling og anvendelse av digitale modeller og tvillinger, stordata-analyse og utvikling av AR/VR, selvlærende algoritmer og prediksjoner og overgang til risikobasert og preventivt vedlikehold. For at det kan skje trenger vi i) å digitalisere alle ledd, fra veinormaler til planlegging, utbygging og drift, vedlikehold og forvaltning, ii) sikre sammenhengende arbeidsflyt i alle ledd for å unngå manuelle overføringer av data/informasjon og iii) ha kontroll på og kunne analysere på relevante data.

Statens vegvesen satser på å utvikle en digital veimodell (digital tvilling) for riksveinettet og nye muligheter for bedre og mer sanntids kunnskap om reisemønstre som kan brukes til overordnede og mer treffsikre analyser. Dette vil bidra til en mer helhetlig utvikling av veinettet. Det er startet et prosjekt for å forbedre og tilgjengeliggjøre laserdata for riksveinettet i form av en digital modell. Det er også testet en digital trafikkmodell i Bergen og mobilitetsdata testes både fra mobil, navigasjon og app.

I dag gjennomføres utbyggingsprosjekter i all hovedsak ved hjelp av digitale verktøy og metoder. I 2021 har innsatsen spesielt vært rettet mot følgende arbeid:

- Utarbeidelse av ny retningslinje for modellbasert prosjektgjennomføring. Dagens veileder gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å stille krav i kontrakter. Den nye retningslinjen vil bli et godt bidrag i arbeidet med å digitalisere verdikjeden.
- Utvikling av et digitalt målbilde (se figur under) som skal sørge for en målrettet og systematisk tilnærming til etatens utviklingsbehov.

⁴² Med unntak av noen deler av N300, Trafikkskilt.



Figur 3.10 Digitalt målbilde

Statens vegvesen har blant annet deltatt i følgende utviklingsprosjekter sammen med andre aktører innen samferdsel:

- **KlimaDigital**, som er et innovasjonsprosjekt i samarbeid med BaneNOR og Nye Veier. Det har som mål å koble beregningsverktøy for klimagassutslipp og modellbasert planlegging for å oppnå reduksjon i både prosjektkostnader og klimagassutslipp.
- **RiskBIM**, som er et forskningsprosjekt i samarbeid med BaneNOR, forskningsinstitusjoner og konsulentselskaper. Målet er utvikle ny metode for risikohåndtering i BIM-modellene.

Digitalisering av verdikjeden for vei må baseres på internasjonale standarder og systemer, og Staten vegvesen deltar derfor i flere internasjonale fora for kunnskapsutvikling og standardisering.

DIGITALE NYTTETJENESTER TIL KUNDENE

Satsingsområdet inkluderer forbedring av digitale produkter og tjenester gjennom kundesentrert utvikling, økt deling og bruk av interne og eksterne data til ny innsikt og produkter/tjenester. Vi jobber med å rigge Statens vegvesen for å levere riktig funksjonalitet til kundene raskt og samtidig effektivisere og forbedre oss internt. Vi skal utnytte sanntids- og prediktiv trafikkdata med høy/kjent datakvalitet og -sikkerhet til å gi bedre informasjon til kundene når de trenger det.

I 2021 hadde vegvesen.no 150 000 daglige brukere. Dette tilsvarer om lag 55 mill. brukere per år og 200 mill. sidevisninger. Bruken av selvbetjeningsløsninger fortsatte å stige også i 2021. Dette skyldes både at antall tjenester har økt og blitt bedre kjent, men også at det har blitt gjort gode vurderinger på hvilke selvbetjeningsløsninger etaten skal prioritere å levere, basert på hvilke tjenester brukerne faktisk ønsker seg.

Hele prosessen for eierskifte og omregistrering i forbindelse med kjøp og salg av kjøretøy er nå digitalisert, og 96 pst. av prosessen startes uten oppmøte på trafikkstasjonene. I tråd med ønske om å tilrettelegge for nye tjenester for bransje og private aktører ble det i 2021 utviklet mulighet for dataflyt, såkalte API, for eierskifte og omregistrering i samarbeid med blant annet Finn og NAF samt et API for finansieringsselskapene for å kunne endre/fjerne leasingtagere. Ordningen for personlige bilskilt ble utvidet med andre kjennemerkestørrelser, til også å gjelde andre kjøretøy enn personbiler.



I juni 2021 ble tjenesten for Bestill førerkort på vegvesen.no utvidet til også å gjelde bestilling av førerkort for førstegangssøkere. I dag er andelen digitale søknader og førerkortbestillinger for kundegruppen stabilt på ca. 95 pst. for førerkortsøknader og 85 pst. for førerkortbestillinger i denne sakstypen.

I siste del av 2021 fortsatte arbeidet med å digitalisere førerkortbestillinger for målgruppen som har førerkort fra før og ønsker å erverve seg nye førerkortklasser - Utvidelse av førerkort. Denne tjenesten inngår også i selvbetjeningsløsningen Bestill førerkort på vegvesen.no. Utvidelse av førerkort i selvbetjening er planlagt lansert første kvartal 2022. Når denne tjenesten er lansert vil det være mulig å bestille og fornye førerkort for majoriteten av Statens vegvesen sine kunder ved bruk av selvbetjeningsløsningen.

Førerkortdata og data knyttet til praktiske og teoretiske prøver er etterspurt og blir i dag utlevert ved forespørsel. I 2021 startet vi å se på muligheten for at slike data kan hentes ut via en selvbetjeningsløsning og planen er å få på plass en slik løsning i løpet av 2022.

Kjøretøydata er svært etterspurt og vi jobber med å tilgjengeliggjøre dataene på enkle og framtidsrettede måter, både for å dekke den store etterspørselen, men også å redusere saksbehandlingen knyttet til dette. En viktig del av arbeidet er å behandle personopplysninger på en riktig måte. De fleste dataene kan nå hentes ut via APIer og selvbetjeningsløsninger med de begrensninger regelverket setter.

Kundetilfredshetsmålinger viser at 92,6 pst. er fornøyd med tjeneste for kjøretøyopplysninger, 91,9 pst. er fornøyd med Hvem eier bilen? og 85 pst. er fornøyd med webkamera. Totalt har nettsiden vegvesen.no en KPI på 78.

TILGJENGELIGGJØRING AV OFFENTLIGE DATA

Statens vegvesen skal gjøre etatens data tilgjengelig for viderebruk. Ny teknologi, nasjonale og internasjonale krav og føringer skaper forventninger til åpne data fra det offentlige, samtidig som personvern ivaretas. Gjennom å gjøre data tilgjengelige bidrar vi til å stimulere til innovasjon og nye tjenester som kommer samfunnet til gode. Gjenbruk og viderebruk bidrar også til en mer effektiv og åpen forvaltning, noe som både reduserer kostnader og styrker tilliten til det offentlige.

I 2021 har Statens vegvesen publisert veibilder, med sladding av folk og kjøretøy for å ivareta personvern. Dette har vært etterspurt lenge. Etaten har også publisert oseanografiske og meteorologiske data knyttet til vegprosjekter.

Samarbeidet med Digitaliseringsdirektoratet (Digdir) om data.norge.no fortsetter, og Statens vegvesen har bidratt til etablering av Datalandsbyen, et netttforum der databrukere og -tilbydere kan møtes for å utveksle erfaringer og meninger. I skrivende stund har etaten publisert informasjon om 85 datasett, seks APIer og fire informasjonsmodeller på data.norge.no.

Samarbeidet om transportportal.no, med Entur, Jernbanedirektoratet og Digdir er også pågående og aktivt. Som et ledd i dette er Statens vegvesen aktiv i et større standardiseringsarbeid i EU for datakataloger om transportdata, NAPCORE.



Etablerte løsninger for åpne data brukes mye. De viktigste tjenestene er nasjonal vegdatabank (med både veinett og utstyr langs veien), kjøretøydata, trafikkdata, reisetider og trafikkmeldinger.

Digitalisering av arkivene

Det er etablert en skannerenhet i Oslo for skanning av bruarkivene, med gjennomføring i 2022. Det er etablert en skannerenhet i Vadsø i februar 2022 med fem medarbeidere. Det er så langt identifisert 19 600 hyllemeter med arkiv for skanning. Skanningen ivaretar ikke tilgjengeliggjøring av data, men lagring lokalt på server. Tilgjengeliggjøring av data for egne og eksterne brukere må etableres gjennom fremtidig prioritering av systemutvikling rettet for dette.

3.2 Økonomi og ressursbruk

2021 var et år preget av pandemi og fortsatt omstilling og tilpasning til ny organisering i Statens vegvesen. Statens vegvesen har ikke hatt et ordinært driftsår etter omorganiseringen og avviklingen av sams veiadministrasjon. Endringene i organiseringen har medført et behov for å tilpasse og videreutvikle styringsystemene og etablere nye styringsmodeller for divisjonene. Statens vegvesen skal videreutvikle og forbedre budsjett- og økonomistyringen for å få bedre styringsinformasjon og rapportering. Økonomistyringen skal standardiseres, forenkles og automatiseres så langt det er mulig. Dette stiller krav til gode systemløsninger. Som et ledd i dette, ble nytt system for prosjektøkonomi innført i 2020. Statens vegvesen tok ved inngangen til 2022 i bruk regnskapstjenester som DFØ tilbyr gjennom de statlige fellesløsningene. Videre implementeres verktøy for økonomisk styringsinformasjon og rapportering for å forbedre og standardisere økonomistyringen.

Fundamentet for god økonomistyring legges ved at divisjonene i Statens vegvesen utarbeider gode prognoser og budsjetter som grunnlag for rapportering og oppfølging. Det gjennomføres derfor systematisk oppfølging og dialog med divisjonene om deres budsjettering og prognoser sett opp mot status. For å sikre god økonomistyring har økonomi og ressursbruk blitt gjennomgått i ledermøter i alle deler av organisasjonen og vært tema i de månedlige styringsmøtene med divisjonene. Sentralt i dialogen er målet om mer for pengene og reduksjon i interne kostnader.

Statens vegvesen har som mål å gjennomføre budsjettet uten vesentlige mer- og mindreforbruk. Det var overskridelse på én budsjettpost som Statens vegvesen forvaltet i 2021. For øvrige budsjettposter var det mindreforbruk. Mindreforbruket er redusert i forhold til tidligere år. Samlet mindreforbruk for kap. 1320 Statens vegvesen utgjorde 1 095,3 mill. kr i 2021 mens det var på 2 790,2 mill. kr i 2020. Det er spesielt på investeringspostene at det i de senere år har vært mindreforbruk. I 2021 ble det et mindreforbruk på investeringspostene hovedsakelig som følge av forsinkelser i anleggsgjennomføringen eller utsatt anleggsstart. Statens vegvesen vil fortsette med å utvikle og forbedre styringen av investeringsporteføljen gjennom eierstyring og porteføljestyling.

Noen poster fikk i 2021 et mindreforbruk grunnet lavere utgifter som følge av koronasituasjonen og forskyvinger av aktiviteter og utviklingstiltak. Effektivisering, utgiftsstyring og reduserte omstillingsutgifter bidrar også til mindreforbruket. På tilskuddspostene kan mindreforbruket knyttes til forsinkelser i prosjekter i fylkeskommunene og kommunene.

I det følgende gis en detaljert økonomisk status for de enkelte budsjettpostene som hører til Statens vegvesen.



Kap. 1320 Statens vegvesen (mill. kr)

Post	Overført fra 2020	Tildelt 2021	Merinntekter	Til disp. 2021	Regnskap 2021	Avvik til disp./regnskap	
						(Mill. kr)	(pst.)
01 Driftsutgifter	132,012	3 869,580	3,5	4 005,1	3 792,8	-212,3	-5,3
22 Drift og vedlikehold av riksveier	46,704	8 134,668	9,1	8 190,5	8 136,8	-53,7	-0,7
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	143,115	2 045,285	15,2	2 203,6	2 146,0	-57,6	-2,6
29 OPS-prosjekter	136,503	708,000		844,5	762,2	-82,3	-9,7
30 Riksveiiinvesteringer	1 015,019	11 943,000	5,0	12 963,0	12 481,5	-481,5	-3,7
31 Skredsikring riksveier	110,685	974,100		1 084,8	995,4	-89,4	-8,2
36 E16 over Filefjell	0,081	41,900		42,0	137,1	95,1	226,5
72 Kjøp av riksveiferjetjenester	132,112	1 575,800		1 707,9	1 598,1	-109,8	-6,4
SUM statlige midler til riksveiformål	1 716,231	29 292,333	32,8	31 041,3	30 049,9	-991,5	-3,2

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier (mill. kr)

Post	Overført fra 2020	Tildelt 2021	Til disp. 2021	Regnskap 2021	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		96,0	96,0	96,0	0	0
62 Skredsikring fylkesveier	109,339		109,3	107,8	-1,6	-1,4
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	60,978		61,0	33,1	-27,8	-45,6
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	29,449	20,0	49,4	11,3	-38,1	-77,1
65 Tilskudd til fylkesveier	478,240	12,0	490,2	454,0	-36,3	-7,4
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	277,000	2 855,0	3 132,0	3 132,0	0	0
SUM tilskudd	955,006	2 983,0	3 938,0	3 834,2	-103,8	-2,6



Kap. 4320 Statens vegvesen (mill. kr)

Post	Tildelt 2021	Regnskap 2021	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	268,1	306,6	38,5
02 Diverse gebyrer	546,687	546,8	0,2
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	119,0	113,1	-5,9
SUM	933,787	966,5	32,8

Kap. 1332 Særskilte transporttiltak (mill. kr)

Post	Overført fra 2020	Tildelt 2021	Til disp. 2021	Regnskap 2021	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	862,857	1 230,0	2 092,9	1 644,4	-448,5	-21,4
Post 66 Tilskudd til byområder ⁴³	0,190	3 023,9	3 024,1	2 869,7	-154,4	-5,1
SUM	863,047	4 253,9	5 116,9	4 514,1	-602,9	-11,8

3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

POST 01 DRIFTSUTGIFTER

Posten har et mindreforbruk på 212,3 mill. kr som utgjør et avvik på 5,3 pst. Mindreforbruket skyldes forskyvning av utviklingstiltak og utstyrsanskaffelser til 2022. Effektivisering, reduserte omstillingskostnader og driftsutgifter bidrar også til mindreforbruket. Driftsutgiftene er blitt lavere som følge av pandemien, blant annet reiseutgifter samt kurs og opplæringsutgifter. Det forventes at dette er utgifter som vil normalisere seg i 2022.

POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER

Mill. kr

Post 22	Til disp. 2021	Regnskap 2021	Avvik til disp./regnskap	Avvik (pst.)
Drift	4 459,1	4 458,4	-0,6	0
Vedlikehold	3 731,4	3 678,4	-53,0	-1,4
SUM	8 190,5	8 136,8	-53,7	-0,7

Posten er tilnærmet i balanse og har et mindreforbruk på 0,7 pst. av bevilgningen.

POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN

Posten har et mindreforbruk på 57,6 mill. kr som utgjør et avvik på 2,6 pst. Mindreforbruket skyldes kostnadsstyring og lavere bemanning enn forutsatt. Redusert og forsinket aktivitet og utgifter som følge av virusutbruddet bidrar også til mindreforbruket. Likeledes bidrar merinntekter blant annet fra oppslag i

⁴³ Av bevilgningen på kap. 1332 post 66 er 466,56 mill. kr disponert av Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen har regnskapsført 2 403,15 mill. kr slik at samlet regnskap for post 66 utgjør 2 869,7 mill. kr.



Autosys og personlige kjennemerker til mindreforbruk på posten. Autosys-prosjektet, som ble avsluttet i 2021, fikk et forbruk på 91,8 mill. kr, noe som er 18,2 mill. kr mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2020-2021).

POST 29 OPS-PROSJEKTER

Posten har et mindreforbruk på 82,3 mill. kr. som utgjør et avvik på 9,7 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket avklaring av enkelte tilleggsarbeider i flere av OPS-kontraktene.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 124 mill. kr. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2020-2021).

INVESTERINGSPOSTENE 30, 31 OG 36

Post 30 Riksveiinvesteringer

Mill. kr

Post 30	Til disp. 2021	Regnskap 2021	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Store prosjekter	4 889,9	6 259,6	1 369,7	28,0
Byvekstavtaler	1 374,4	958,3	-416,1	-30,3
Programområder:				
-utbedringstiltak	1 885,9	1 849,9	-36,1	-1,9
-tiltak for gående og syklende	199,3	189,2	-10,1	-5,1
-trafiksikkerhetstiltak	699,0	772,2	73,2	10,5
-miljø- og servicetiltak	129,0	82,9	-46,1	-35,7
-kollektivtrafikktiltak og universell utforming	23,8	31,9	8,1	34,2
Sum programområder	2 937,0	2 926,1	-10,9	-0,4
Fornyng av riksvei	2 358,0	1 385,3	-972,7	-41,3
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 209,5	792,0	-417,5	-34,5
Nasjonale turistveier	194,3	160,3	-34,0	-17,5
Sum post 30	12 963,0	12 481,5	-481,5	-3,7

Posten har et mindreforbruk på 481 mill. kr. som utgjør et avvik på 3,7 pst. Det er store variasjoner mellom underpostene, med et vesentlig merforbruk innenfor underposten store prosjekter, og mindreforbruk innenfor underpostene bymiljø-/ byvekstavtaler, fornyng samt planlegging og grunnerverv.

Årsakene til mindreforbruket er sammensatt, men de viktigste årsakene er forsinkelser i anleggsgjennomføringen eller utsatt anleggsstart.

Statens vegvesen har over tid arbeidet for å sikre tilstrekkelig modenhet for nye tiltak. Dette arbeidet videreføres, og innebærer bl.a. strengere interne krav til dokumentasjon før oppstart av nye prosjekter. Statens vegvesen har forventninger til at mindreforbruket på sikt vil reduseres. Statens vegvesen vil aktivt benytte handlingsrommet innenfor Statens vegvesens fullmakter i de årlige statsbudsjettene til å iverksette tiltak for å sikre at tildelte midler blir benyttet som forutsatt. Slike tiltak vil i hovedsak innebære omprioriteringer innenfor Statens vegvesens portefølje for å starte opp ytterligere nye tiltak. Dette vil bidra til å kompensere for manglende omsetning på allerede prioriterte prosjekter.



Mindreforbruket innenfor byvekstavtaler skyldes flere forhold, bl.a. forsinkelser for prosjektet E39 Kristianborg-Bergen sentrum. Prosjektet gjennomføres av Bybanen AS, i forbindelse med fase 4 av byggingen av Bybanen til Fyllingsdalen. I tillegg er det forsinkelser i framdriften for delstrekningen Nesttun-Skjold. Videre er det forsinket framdrift for prosjektet E39 Sørmarka-Smeheia (Sykkelstamvei) på Nord-Jæren som følge av konflikt med en grunneier om ekspropriasjonsgrunnlaget.

Mindreforbruket innenfor fornying skyldes at oppstart av en rekke større tunneloppgraderinger har blitt utsatt. Statens vegvesen har vektlagt å få kontroll på kostnadene på disse oppgraderingene, noe som har gått ut over framdriften. Utsettelsene sikrer likevel bedre økonomisk kontroll og ressursbruk totalt sett.

Mindreforbruket innenfor planlegging skyldes bl.a. at flere prosjekter har fått endret behov eller blitt stoppet. Blant annet gjelder dette E6 Oslo Øst (Manglerudprosjektet) og E6 Åsen-Steinkjer. Den siste strekningen er nå overført til Nye Veier AS.

Merforbruket innenfor store prosjekter skyldes bl.a. endret faktureringsplan fra entreprenør på prosjektet E16 Bjørum-Skaret, samt økte forventede utgifter på enkelte prosjekter som følge av forlik.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde om lag 1,6 mrd. kr. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2020-2021).

POST 31 SKREDSIKRING RIKSVEIER

Posten har et mindreforbruk på 89,4 mill. kr. som utgjør et avvik på 8,2 pst. Avviket skyldes bl.a. kostnadsreduksjoner for prosjektet rv. 13 Vik-Vangsnes. I tillegg har framdriften for prosjektet rv. 5 Kjøsnestfjorden vært dårligere enn forutsatt, og det forventes kostnadsreduksjoner i prosjektet. For prosjektet E69 Skarberggtunnelen har det vist seg at grunnforholdene er langt mer krevende enn forutsatt, og dette har ført til redusert framdrift i arbeidet med tunnelen.

POST 36 E16 OVER FILEFJELL

Posten har et merforbruk på 95,1 mill. kr. Merforbruket skyldes i sin helhet at Statens vegvesen har inngått forlik med hovedentreprenøren i en pågående tvistesak knyttet til prosjektet E16 Øye-Eidsbru. Det foreligger gjenstående tvistesaker som er berammet for behandling i rettsystemet i 2022. Det er derfor fortsatt økonomisk usikkerhet i prosjektet.

POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Posten har ingen større avvik.

POST 62 TILSKUDD TIL SKREDSIKRING PÅ FYLKESVEGNETTET

Posten har et mindreforbruk på 1,6 mill. kr. Mindreforbruket er midler som ikke er tildelt prosjekter. Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler. Tilskuddsposten er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene og Statens vegvesen forvalter ordningen.

POST 63 TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEIER

Posten har et mindreforbruk på 27,8 mill. kr. Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler.



Samferdselsdepartementet ga i 2018 tilsagn om 21,9 mill. kr til Rogaland fylkeskommune for bygging av ny gang- og sykkelvei langs fv. 523 mellom Solbakk og Grønnevold. Tilsagnet ble gitt for å unngå et rekkefølgekrav fra Strand kommune som ville ha forsinket åpningen av Ryfast. Tilskuddet ble ikke utbetalt i 2021. Ved behandlingen av Prop. 29 S, Innst. 84 S (2021-2022) fattet Stortinget fullmakt om overføring av inntil 21,9 mill. kr fra 2021 til 2022.

POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT

Posten har et mindreforbruk på 38,1 mill. kr. Årsaken til mindreforbruket er forsinkelse i noen prosjekter, samt at noen prosjekter ble utført rimeligere enn anslått.

POST 65 TILSKUDD TIL FYLKESVEIER

Posten har et mindreforbruk på 36,3 mill. kr. Mindreforbruket kan knyttes til forsinket framdrift i prosjekter under tilskuddsordningen rettet mot transportårer på fylkesvei for fiske- og havbruksnæringen. Midlene forventes utbetalt i 2022.

POST 72 KJØP AV RIKSVEIFERJETJENESTER

Posten har et mindreforbruk på 109,8 mill. kr. som utgjør et avvik på 6,4 pst. Mindreforbruket skyldes høyere trafikkøkning enn antatt siste halvår 2021, og dermed høyere inntekter. Trafikkøkningen førte også til at størrelsen på kompensasjonskravene for myndighetspålegg grunnet Covid-19, som var forventet mottatt mot slutten av året, var betydelig lavere enn forutsatt.

POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE

Posten har ingen avvik. Samtlige tiltak er gjennomført.

3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

POST 01 SALGSINNTEKTER M.M.

Inntektskravet var 268,1 mill. kr i 2021. Resultatet viser en merinntekt på 38,5 mill. kr. Inntekten på denne posten gjelder bl.a. salg fra Autosys, salg av kjennemerker (skilt) og personlige kjennemerker, salg av inventar og biler, følgetransport, salg av tjenester til fylkeskommunene salg av eiendom og reservebru. Merinntekten på 38,5 mill. kr knytter seg hovedsakelig til salg av tjenester til fylkeskommunene, salg fra Autosys, personlige kjennemerker og salg av biler/inventar.

Inntektstyper post 01	2021
Salg av kjennemerker (skilt)	8
Personlige bilskilt	13
Innbetaling fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	13
Salg av stillinger/ tjenester til fylkeskommuner	140
Salg av inventar	9
Salg av biler	17
Salg av fast eiendom	32
Salg fra Autosys/Motorvognregister	18
Følgetransport	20
Reservebrumateriell	16



Fortsattelse tabell fra forrige side.

Inntektstyper post 01	2021
Kommunikasjon i tunneler	10
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, øvrige salgsinntekter m.v.)	10,6
Sum post 01	306,6

POST 02 DIVERSE GEBYRER

Inntektskravet var 546,7 mill. kr i 2021. Resultatet viser en merinntekt på 0,15 mill. kr. og de samlede gebyrinntekter økte med 67 mill. kr fra 2020 til 2021. Inntektene i 2021 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 464 mill. kr, dagprøvekjennermerker med 20 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 34 mill. kr og påskiltingsgebyr med 8 mill. kr. Alle tjenester har en volumøkning i 2021 sammenlignet med 2020.

Inntektene for teori- og praktiske førerprøver er økt med 55 mill. kr i 2021 sammenlignet med 2020. For dagprøvekjennermerker, påskiltingsgebyr, transportlisenser og myndighetskontroller er det en samlet økning i inntektene med 6 mill. kr i 2021 sammenlignet med 2020.

POST 03 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSLESKAPER

Inntektskravet var 119,0 mill. kr i 2021. Resultatet viser en mindreinntekt på 5,9 mill. kr.

Mindreinntekten i 2021 skyldes lavere innbetalinger enn forutsatt fra forsikringselskapene. Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøy påfører blant annet veiutstyr og som belastes forsikringselskapene. Omfanget av forsikringskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

Kap. 4322, post 90 og kap. 5624, post 80 - Svinesundsforbindelsen AS (mill. kr)

Kap./post	Til disp. 2021	Regnskap 2021	Avvik til disp./ regnskap
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	54,0	53,965	-0,035
Kap. 5624, post 80 Renter	0,129	0,128	-0,001

Postene har ingen større avvik.

3.2.3 Postvis omtale av kap. 1332 Særskilte transporttiltak

POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER

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

- Fornebubanen i Oslo og Viken
- Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo inngår i den framforhandlede byvekstavtalen fra juni 2019. Det ble ikke bevilget midler til dette prosjektet i 2021.
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- Metrobuss i Trondheim
- Bussveien på Nord-Jæren

Utbetaling av tilskudd til prosjektene skjer etter behov innmeldt fra fylkeskommunene knyttet til prosjektenes framdrift. Posten har et mindreforbruk på 448,5 mill. kr. Mindreforbruket skyldes bl.a.



forsinkelser i framdriften for Bussveien på Nord-Jæren. Høsten 2021 ble det inngått en tilleggsavtale til gjeldende byvekstavtale for Oslo og Viken, der staten bl.a. bidrar med om lag 600 mill. kr årlig i tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud over post 66, jf. også omtale under. Det er besluttet lokalt at disse midlene de første årene i avtaleperioden i sin helhet skal gå til finansiering av Fornebubanen. Midlene kommer i tillegg til statlig tilskudd over post 63. Disse tilskuddene innebærer at det samlet sett ble stilt til rådighet mer midler enn behovet i 2021, og det ble besluttet lokalt at tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud skulle benyttes først. Dette har medført et mindreforbruk på forutsatte tilskuddsmidler over post 63.

POST 66 BELØNNINGSMIDLER TIL TILSKUDDSORDNINGER I BYOMRÅDER

Posten bestod i 2021 av følgende tilskuddsordninger:

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene
- Belønningsmidler til byvekstavtaler
- Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
- Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud
- Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren
- Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

For samtlige ordninger, unntatt tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler, er det lagt opp til at tilskudd blir betalt ut fra staten til fylkeskommunene tidlig i budsjettåret. Omtalen under er knyttet til status for utbetaling av tilskudd fra staten til fylkeskommunene. Fylkeskommunene rapporterer årlig på bruken av utbetalte tilskuddsmidler, jf. nærmere omtale i vedlegg 2.

Posten har et mindreforbruk på 154,4 mill. kr. Mindreforbruket er knyttet til utbetalingen av tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler. For denne ordningen er det lagt til grunn at tilskudd utbetales etter framdrift i de enkelte prosjektene, basert til innmelding fra fylkeskommunene. Mindreforbruket skyldes forsinket framdrift for flere av de mindre tiltakene, i hovedsak som følge av at det har tatt lengre tid å starte opp prosjektene enn forutsatt. Midlene forventes benyttet i 2022.

3.2.4 Fullmakter

FULLMAKT TIL Å PÅDRA STATEN FORPLIKTELSER KNYTTET TIL INVESTERINGSPROSJEKTER

	Mill. 2021-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020	6 550
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021	2 650
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	2 950
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	6 250

Etaten har en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser til investeringsprosjekter med prognose for sluttkostnad under 500 mill. kr på 6 250 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 750 mill. kr.

Statens vegvesen har i 2021 utnyttet handlingsrommet som opprinnelig lå i fullmakten til å iverksette tiltak for å redusere mindreforbruket innenfor investeringspostene. Dette har medført økte forpliktelser. I tillegg erfarer Statens vegvesen kostnadsøkninger på en rekke tunneloppgraderingsprosjekter som faller inn under denne fullmakten, som bidrar til at forpliktelsene øker. Statens vegvesen har holdt seg innenfor disse fullmaktene i 2021.



FULLMAKT TIL Å PÅDRA STATEN FORPLIKTELSER UTOVER BUDSJETTÅRET FOR DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSARBEIDER

	Mill. 2021-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020	8 800
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021	5 180
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	3 040
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	10 940

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser var på 13 500 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 100 mill. kr. Statens vegvesen har holdt seg innenfor disse fullmaktene i 2021.

FULLMAKT TIL Å PÅDRA STATEN FORPLIKTELSER UTOVER BUDSJETTÅRET FOR RIKSVEIFERJEDRIFTEN

	Mill. 2021-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020	7 630
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021	1 570
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	1 600
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	7 600

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser var 14 750 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 1 800 mill. kr. Statens vegvesen har holdt seg innenfor disse fullmaktene i 2021.

TILSAGNSFULLMAKTER

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det er gitt en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kr for posten. Det er i 2021 gitt tilsagn til nye prosjekter for 66,5 mill. kr, hvorav 19,6 mill. kr utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten for 2021.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det er gitt en tilsagnsfullmakt på 175 mill. kr for posten. Det er i 2021 gitt tilsagn til nye prosjekter for 173,5 mill. kr, hvorav 94,2 mill. kr utover budsjettåret. Statens vegvesen har med dette holdt seg innenfor fullmakten for 2021.

3.3 Bemanning og tjenestekjøp

3.3.1 Utvikling i bemanning

Ved utgangen av 2021 hadde Statens vegvesen 4 923 ansatte, og det ble gjennom året utført 4 540 årsverk i etaten. Det utgjør en nedgang på 1,6 pst. utførte årsverk fra foregående år.

Tabell 3.5 Utvikling i bemanning i årene 2019-2021 (utgangen av året)

	2019	2020	2021	Endring 2020 til 2021 (antall)	Endring 2020 til 2021 (pst)
Antall ansatte ved årsslutt	6 619	4 796	4 923	127	2,6 pst
Utførte årsverk	6 396	4 615	4 540	-75	-1,6 pst



Fra 2020 har årsverk blitt rapportert i henhold til DFØs årsverksdefinisjon. Ved bruk av årsverksdefinisjon før 2020 ville antall årsverk i 2020 ha vært 4 630.

Nedgangen i antall ansatte må ses i sammenheng med avvikling av sams veiadministrasjon fra 2020.

Gjennom 2021 har etaten rekruttert nødvendig kompetanse og kapasitet og antall ansatte i etaten har økt med 127 (2,6 pst) til 4 923 ved årets slutt. Tiltredelser sent i året påvirker antall ansatte ved årsslutt, men i mindre grad utførte årsverk gjennom året. Antall utførte årsverk er redusert i 2021 med 75 (1,6 pst.) i samsvar med de kravene som er satt til Statens vegvesen om å redusere bemanning og interne kostnader.

Statens vegvesen arbeider med flere initiativer for å øke leveransekapasitet og tilpasse seg det framtidige oppgavebildet. Det vil framover arbeides videre med å sikre at Statens vegvesen utvikler rett kompetanse og kapasitet for det framtidige oppgavebildet, innenfor besluttede rammer.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen opprettet i 2020 Konnekt. Konnekt arbeider for et effektivt samarbeid mellom utdanningsinstitusjoner, næringsliv og myndigheter for å utdanne og utvikle den kompetansen samferdselssektoren trenger i framtida. Konnekt arbeidet i 2021 med tema som kapasitetsutfordringer innenfor geoteknikk, kompetansebehov som følge av grønn omstilling og drift og vedlikeholdskompetanse. Blant annet har Konnekt bidratt til at sektoraktørene har deltatt i utviklingssamarbeid med utdanningsinstitusjoner i forbindelse med opprettelsen av relevante studie og etter- og videreutdanningstilbud, og styrking av arbeidslivsrelevans i utdanninger.

Statens vegvesen skal redusere interne kostnader. Lønnsutgiftene utgjør en vesentlig del av de interne kostnadene og det er derfor et langsiktig mål om å redusere bemanningen. Samtidig arbeides det aktivt med å redusere konsulentbruken i tråd med regjeringens mål om redusert konsulentbruk. Statens vegvesen ser bemanning og konsulentbruk i sammenheng slik at etaten til enhver tid har tilstrekkelig kompetanse til å utføre pålagte oppgaver med lavere ressursbruk og reduserte interne kostnader. Dette vil kunne føre til en viss økning i bemanning under forutsetning at vi på prioriterte områder kan erstatte konsulenter med egen bemanning.

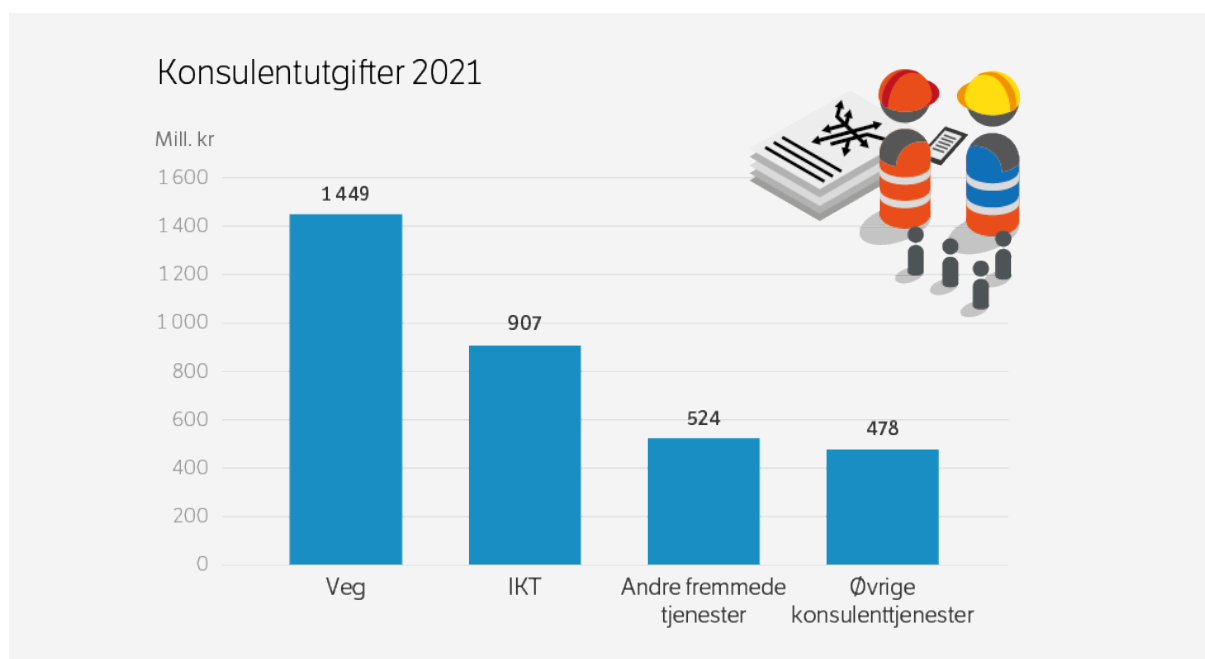
3.3.2 Kjøp av konsulent tjenester og andre fremmede tjenester

Kjøp av konsulent tjenester og tjenestekjøp utgjorde 3,36 mrd. kr i 2021. Konsulentbruken økte med om lag 200 mill. kr i 2021, eksklusiv prisstigning. Økningen skyldes hovedsakelig økt konsulentbruk innenfor IKT. Det er også en liten økning i kjøp av konsulent tjenester til veiformål. Statens vegvesens kjøp av konsulent tjenester og andre fremmede tjenester viser følgende utvikling:

Mill. kr (nominelle)

	2019	2020	2021
Kjøp av konsulent tjenester og andre fremmede tjenester	3 103	3 157	3 362

Statens vegvesen er avhengig av å bruke konsulenter for å få gjennomført utbyggingsprosjekter og håndtere de oppgavene som skal gjennomføres. Over 50 pst. av konsulent tjenestene er knyttet til veiformål og omfatter alt fra planlegging, prosjektering og oppfølging av prosjekter. En stor andel av konsulentbruken er innenfor IKT og er nødvendig for å utvikle og yte effektive IKT-tjenester til brukerne. Figuren under viser hvordan konsulentutgiftene fordeler seg mellom vei, IKT og andre typer konsulentkjøp og tjenester.



Figur 3.11 Konsulentutgifter per type, alle poster

3.3.3 Lærlinger

Vi tilknytter oss lærlinger i alle deler av virksomheten, både som en del av vårt samfunnsansvar og for å vise fram Statens vegvesens som en attraktiv arbeidsplass.

 <p>I entreprisen 153 årsverk i 2021</p> <p>Vi krever at leverandøren er tilknyttet en lærlingordning. Lærlinger skal delta i utførelsen av kontraktarbeidet med minimum 5 pst. av totalt antall timeverk på kontrakten. Timeverk for underleverandører inkluderes i regnskapet.</p>	 <p>I driften 240 årsverk i 2021</p> <p>Vi har krav til lærlinger i alle våre kontrakter. Bruk av lærlinger kompenseres økonomisk.</p>	 <p>Internt Statens vegvesen 8 lærlinger i 2021</p> <p>Vi jobber effektivt og profesjonalisert med lærlinger. To andreårs lærlinger tar fagprøve våren 2022. Seks førsteårs lærlinger tar fagprøve våren 2023. Vi søker syv lærlinger fra høsten 2022.</p>
---	---	--

Figur 3.12 Lærlinger tilknyttet Statens vegvesen i 2021⁴⁴

⁴⁴ Alle lærlinger er administrativt tilknyttet Fellesfunksjoner og HR som ivaretar oppfølging av lærlingene og de ulike mentorene rundt i organisasjonen, mens fagansvaret er i de ulike fagenhetene. Etaten er medlemmer i OK stat (DFØ), og vi benytter oss av deres kompetanse og verktøy som sikrer god kvalitet og effektivitet for oss.



3.3.4 Likestilling i virksomheten

I 2021 utgjorde kvinner 38,1 pst. av de ansatte i Statens vegvesen. Statens vegvesen har som mål å øke andelen kvinner i lederstillinger. Andelen kvinner i lederstillinger var ved utgangen av 2021 på 38,6, en nedgang på 1,1 prosentpoeng fra 2020⁴⁵, men en oppgang fra 37,2 pst. i 2019. Statens vegvesen arbeider for å fremme likestilling og hindre diskriminering innenfor alle dimensjoner av Likestillings- og diskrimineringsloven. Det holdes oversikt over kvinneandelen i stillingsgrupper og lønns- og arbeidsvilkår.

Tabell 3.6 Kvinneandel blant ledere og saksbehandlere med høyere utdanning

	2020		2021	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Lederstillinger med personalansvar, andel kvinner	39,7 %	118	38,6 %	132
Saksbehandlere med høyere utdanning, andel kvinner	43,6 %	615	44,0 %	570

3.3.5 Inkluderingsdugnaden

Målet om at minst fem pst. av de nyansatte i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en har hatt særskilt fokus hos oss i 2021, og vil fortsatt ha det i 2022.

Vi rekrutterte 470 nye medarbeidere i 2021. Av disse hadde 2,6 pst. (12 medarbeidere) nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en. Økningen fra 2019 og 2020, begge år med 0,5 pst. (én ny medarbeider) skyldes i all hovedsak enkelte grep og tiltak som beskrives nærmere under tabellen.

Tabell 3.7 Inkluderingsdugnaden

	Søkt stilling	Til intervju	Ansatt
Nedsatt funksjonsevne	139	26	3
Hull i CV'en	358	41	9

Hovedårsaken til manglende måloppnåelse er at samsvaret er for svakt mellom kompetansen i søkergruppene og etatens kompetansebehov. Målet om fem pst. kan derfor ikke nås gjennom ordinær rekruttering. Vi tror også at stillingsprosenten som stillinger lyses ut i kan bidra til å forklare noe.

Så godt som alle stillinger hos oss lyses ut som fulle stillinger. Det kan finnes kandidater med riktige kvalifikasjoner som lar være å søke fordi de av helsemessige årsaker ikke kan fylle en 100 pst. stilling.

Vår erfaring er at arbeidet med økt inkludering i større grad må baseres på realistiske forestillinger om hvem arbeidssøkerne i målgruppene er. Realiteten er at de fleste er motiverte, har kompetanse og ressurser, men taper i konkurransen. Konkurransafortrinnet som endringene i statsansatteloven gir er langt fra tilstrekkelig, og holdningsskapende arbeid har begrenset verdi. Strenge krav til effektivisering og besparelser kombinert med de plikter arbeidsgiver allerede har overfor sine medarbeidere, gjør at ledere ofte er tilbakeholdne med å påta seg ytterligere ansvar hvis de opplever at ansettelsen innebærer risiko.

⁴⁵ Beregningene for kvinneandel i ledelse fra 2020 inkluderte ikke gruppen prosjektledere med personalansvar. Denne kategorien er tatt inn igjen for 2021.



Det viktigste grepet etter vår erfaring, er derfor å redusere opplevd risiko gjennom økonomiske incentiver som lønnstilskudd, redusere forpliktelsene i tid ved å ansette midlertidig, samt tilby leder bistand ved tilrettelegging og oppfølging av ny medarbeider. Midlertidig tilsetting med lønnstilskudd gjør terskelen lavere for å tilby en jobbmulighet og gir samtidig arbeidssøker ordinær lønn og arbeidsavtale, med den positive effekten dette har for selvfølelse, økonomisk selvhjulpenhet og konkurransedyktighet på sikt.

Med dette som bakgrunn innledet vi i juni 2021 et samarbeid med Arbeids- og velferdsdirektoratet. Siden operativ start av prosjektet i august til medio februar i år har 19 personer blitt ansatt hos oss via NAV. Samtidig ble syv nye medarbeidere fra disse søkergruppene rekruttert ordinært i 2021. Vår erfaring så langt er at økt inkludering er avhengig av:

- At innsatsen er forankret i toppledelsen og godt kommunisert i organisasjonen
- Tett samarbeid med NAV med tilgang til lønnstilskudd mv
- Dedikerte ressurser i HR-funksjonen med relevant kompetanse

Selv om Inkluderingsdugnaden ikke lenger omfatter arbeidssøkere med innvandrerbakgrunn, er det på sin plass å dele følgende erfaring: I 2021 var 3,2 pst. av alle nyansatte i søkere med innvandrerbakgrunn. Ved rekruttering opplever vi at mangel på arbeidserfaring fra Norge, og språk er hindringer selv om kompetansen gjennom utdanning er god nok. Av de 19 nye medarbeiderne vi har ansatt via NAV-samarbeidet har syv innvandrerbakgrunn, hvorav de fleste har høyere utdanning (bachelor eller master). Alle er i kategorien hull CV'en på grunn av langtidsledighet. De kan oppleve å bli innkalt til intervju, men kommer ikke til ansettelse på grunn av språket. Denne gruppen har kompetanse vi trenger, og som kan tas i bruk ved relativt enkle midler (lønnstilskudd og ekstra språkopplæring).



4. Styring og kontroll i virksomheten



Dokumentkontroll for økt trafiksikkerhet og seriøsitet. Foto: Sten-Kristian Berg / Statens vegvesen



4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

Etatens samlede risiko ved utgangen av 2021 vurderes som moderat.

Parallelt med daglig drift har etaten hatt oppmerksomhet på utvikling og videre forbedringsarbeid. Vi har slutført arbeidet med gjennomføringsplan for 2022-2027. Planen skal sikre gjennomføringskraft og leveranser til hovedmålet i NTP 2022-2033 om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Vi er i slutfasen av Statens vegvesens virksomhetsstrategi, som vil sørge for en rød tråd i styring og strategisk oppfølging gjennom å tydeliggjøre de enkeltes divisjonenes bidrag både enkeltvis og samlet til etatens toppmål. Arbeidet har vært omfattende og det var en risiko for at disse oppgavene kunne gå på bekostning av daglig drift. Etaten mener imidlertid at arbeidet var og er nødvendig. Disse leveransene vil gi etaten en økt kontroll over flere av de mest kritiske risikoelementene og sikre at vi kan levere i henhold til samfunnsoppdraget når vi går inn i ny planperiode i 2022.

Risikoen samlet sett for området *Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring* vurderes som moderat ved utgangen av 2021. Dialogen med Samferdselsdepartementet om forståelse og praksis knyttet til rollen som fagorgan og myndighet vil fortsette i 2022. Det er identifisert kompetanse- og ressursutfordringer innenfor begge disse rollene og dialogen blir sett på som et viktig risikoreducerende tiltak. Det pågår også et kartleggingsarbeid i etaten for å avdekke kompetansegap og sette inn tiltak. Etaten har særlig oppmerksomhet på juridisk kapasitet og kompetanse. Reduksjon i interne kostnader og lavere omstillingsutgifter førte til reduserte utgifter i 2021. I tillegg medførte pandemien større mindreforbruk enn planlagt, spesielt på post 01 Driftsutgifter og Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn.

Mindreforbruket på post 30 riksveiinvesteringer ble ved årsslutt lavere enn estimert i T2 rapporteringen. med et vesentlig merforbruk innenfor underposten store prosjekter, og mindreforbruk innenfor underpostene bymiljø-/ byvekstavtaler, fornying samt planlegging og grunnerv. På post 22 Drift og vedlikehold er forbruket godt i samsvar med disponibel ramme.

Etaten har arbeidet aktivt med risikoreducerende tiltak for økt kostnadskontroll i store investeringsprosjekter. Det er tett oppfølging av prosjektporteføljen i månedlige styringsmøter. Det gjennomføres opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen. Etaten har lagt ned et betydelig planleggingsarbeid for å innføre nytt økonomisystem fra 2022. Nytt økonomisystem og prosjektøkonomistyringssystem skal bidra til bedre styring og forenkling og standardisering.

Et eget oppfølgingsystem som skal sørge for at etaten ikke binder opp midler som vi ikke har fullmakter til å omsette for de kommende årene er på plass.

Risikoen samlet sett for området *Omstilling, digitalisering og effektivisering* vurderes som lav til moderat ved årsavslutning. De interne kostnadene ble betydelig redusert i 2021, men reduksjonen var noe lavere enn plan. Dette skyldes at utgifter til konsulent ble høyere enn forventet. Det er krevende å holde ønsket framdrift på forbedringsarbeidet og situasjonen med underbemanning på enkelte områder påvirker etatens evne til å ta ut gevinster av effektiviseringsarbeid, som for eksempel mer effektive arbeidsformer og automatisering/digitalisering der det er mulig. Det er avgjørende at Statens vegvesen blir mer datadrevet og får bedre analyse- og beslutningsgrunnlag for retningsvalg som er nødvendige for å nå



toppmålene våre. Det krever både omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer. Dette vil etaten fortsette å arbeide med i 2022. Statens vegvesen følger en plan for nyttestyring og reduksjon i interne kostnader. Det er ikke noen endringer i risikobildet knyttet til å nå det langsiktige målet for reduksjon fram til 2024. For at Statens vegvesen skal kunne møte alle forventningene er det viktig med gode rammebetingelser som setter oss i stand til å løse oppgavene på mest effektiv måte.

Statens vegvesen vurderer den samlede risikoen for området *Internkontroll, kvalitet og etterlevelse* som lav til moderat ved utgangen av året. Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring som pågår er viktig for kvalitetsstyringen i Statens vegvesen. Det er imidlertid fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav. I tillegg er det en viss risiko for at alle prosesser ikke er tilstrekkelig beskrevet i dagens system. Risikoen overvåkes og følges opp ved at kvalitetsrevisjoner er rettet mot områder der det er høy/middels risiko. Gjennom ledelsens gjennomgåelser løftes områder der driftsenhetene ser en risiko, og det besluttes tiltak for å ta ned risikoen.

Risikoen samlet sett for området *Helse, miljø, sikkerhet og beredskap* vurderes som moderat. Covid-19 situasjonen og oppfølgingen av denne har satt organisasjonen bedre i stand til å håndtere hendelser. Samtidig er det fortsatt en viss risiko for manglende sammenheng mellom styrende dokumenter og praksisen som følges ute i organisasjonen. Dette blir det tatt tak i 2022 gjennom et eget arbeid for å tydeliggjøre ansvar og knytte styrende dokumenter tettere til relevante arbeidsprosesser. Modenhetsanalysen gjennomført av PwC og sikkerhetskulturundersøkelsen (en spørreundersøkelse gjennomført av NorCIS) som begge ble gjennomført i 2021 gir grunnlag for forbedringer i 2022 mht. informasjonssikkerhet og sikkerhetskultur. På personvernområde har det gjennom hele året pågått prosesser for å senke risikoverdien. Utfordringer er nye krav som tilflyter oss som en konsekvens av Schrems II dommen, herunder GDPR utfordringer som følger av deling av informasjon med tredjeland. Videre håndtering av disse utfordringene er et prioritert arbeid som videreføres i 2022.

Risikoen samlet for området *Omdømme og brukerperspektiv* vurderes som lav ved utgangen av året. Pandemien har krevd mye ressurser for de divisjonene med ansatte i fremste linje. Tross dette er det gjennomført et høyt antall praktiske førerprøver og teoriprøver sammenlignet med 2019 som var siste normalår før pandemien. Etterspørselen etter prøver er økende. Det fører til at etterslepet etter nedstengningen av trafikkstasjonene i 2020 med antall avlyste prøver ikke har latt seg hente inn, selv med høy bruk av overtid. Nyansatte sensorer i 2021 vil få effekt på ventetiden i 2022 da utdanningen som kreves tar ca. 6 mnd. fra de kommer til Statens vegvesen.

Statens vegvesens risikomatrix følger i vedlegg 4.

4.2 Kvalitet og oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger

4.2.1 Kvalitetsarbeid i SVV

Statens vegvesen sitt prosessorienterte kvalitetssystem beskriver de viktigste arbeidsprosessene som skal til for at vi skal nå våre mål. Kvalitetssystemet er etatens internkontrollsystem. Statens vegvesen fortsatte i 2021 med arbeidet for økt digitalisering og forenkling av arbeidsprosesser med tanke på forbedring og effektivisering. Resultater fra eksterne tilsyn og interne kvalitetsrevisjoner benyttes aktivt



for å vurdere etterlevelsen av etablerte prosesser, forbedre prosessene, justere arbeidspraksis og sikre læring i hele organisasjonen.

Statens vegvesen gjennomfører årlig ledelsens gjennomgåelse hvor ledelsen evaluerer internkontroll og kvalitetsstyring per divisjon og for virksomheten som helhet. Beslutninger herfra bidrar til læring og bedret kvalitetsstyring. Ledelsens gjennomgåelse inkluderer nå økt oppmerksomhet på virkningene av etablerte arbeidsprosesser og behov for å få arbeidsprosesser som gir bedre trafiksikkerhet, økt digitalisert og mer effektive og sikre prosesser.

4.2.2 Internkontroll

KVALITETSREVISJONER

Kvalitetsrevisjoner er et viktig risikoreduserende tiltak for å avdekke områder i Statens vegvesen som ikke drives i samsvar med gjeldende rutiner, lover og regler. Manglende etterlevelse kan påvirke leveranser til bruker og samfunn. Det ble totalt gjennomført syv kvalitetsrevisjoner i 2021 på følgende fagområder: Arbeidsvarsling, førerprøve, forvalte trafikkskilt, overlevere prosjekt, HMS for byggherre i Telemark og Vestfold, dispensasjon fra byggegrense og sykefravær. Bestiller av revisjonen håndterer funn og avvik med avvikshåndtering inkludert årsaksanalyse, valg av tiltak og videre oppfølging av tiltak. Avvik funnet i kvalitetsrevisjonene har en liten eller moderat alvorlighet. Det er ikke funnet kritiske avvik.

INTERNREVISJONER

Statens vegvesen benytter interne revisjoner som verktøy for å få en objektiv status på de områdene som er vurdert som risikoområder for etaten. Resultatene blir benyttet både til læring og forbedring. Det jobbes aktivt med å bruke læringspunktene fra revisjonsresultatene slik at disse kan overføres til områder som ikke direkte er revidert.

I løpet av 2021 er det gjennomført revisjoner innen anskaffelser, patenter, overholdelse av taushetsplikt og personvern. I tillegg er vi i ferd med å avslutte en kartlegging og systematisering av alle funn fra tidligere gjennomførte undersøkelser for å finne eventuelle risikoområder som bør prioriteres i det videre forbedringsarbeidet. Alle revisjoner som avdekker svakheter ble presentert i ledermøtet, og ledelsen ble selv involvert i hvilke tiltak som skulle iverksettes. De besluttede tiltakene ble så fulgt opp med oppfølgingsrevisjoner etter en fastsatt tid. Det er også innført oppfølging av enhetenes framdrift på tiltakene gjennom styringsdialogen de har med vegdirektøren på månedlig basis. I 2021 ble det avdekket avvik av ulik grad. For flere av revisjonene ble det ikke avdekket avvik, det ble likevel besluttet å innføre noen forbedringstiltak som sikrer at man har kontinuerlig oversikt innenfor det aktuelle området. Internrevisjonen følger opp at tiltakene får ønsket effekt. I revisjonen som omhandlet taushetsplikt ble det avdekket avvik som anses å være alvorlig. Her ble det iverksatt umiddelbare tiltak som hindret gjentak av avviket. Tiltakene er her vurdert å være hensiktsmessige og tilstrekkelige. Ingen avvik funnet ved revisjonene er vurdert å true driften ved Statens vegvesen.

4.2.3 Oppfølging av funn i Vegtilsynsaker

Vegtilsynets rapporter gir viktige bidrag til Statens vegvesen kontinuerlige forbedringsarbeid innenfor kvalitetsstyring og arbeidet med å øke trafiksikkerheten på våre veier. Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid med Vegtilsynet i forberedelsene, underveis, og i oppfølging av funnene i etterkant av en tilsynssak.

Vegtilsynet varslet to nye tema for året 2021; «Sikker veg i utbyggingsfasen» og «Læring etter



dødsulykker». Staten vegvesen mottok en tilsynsrapport under tema «Sikker veg i utbyggingsfasen» i 2021. Vegtilsynet har også fulgt opp med nye tilsynssaker under temaene; «Behandle avvik og/eller unngå hendelser», «Tunnelsikkerhet» samt «Etterlevelse av forordninger».

Totalt har Statens vegvesen mottatt syv nye varsler om tilsyn i løpet av 2021, der vi har mottatt tre rapporter med funn. To tilsynssaker er avsluttet uten funn.

Etaten har gjennom året jobbet med tiltak for å lukke åpne avvik, både avbøtende tiltak på kort sikt og mer langsiktige tiltak for å unngå at samme type avvik oppstår andre steder. Det er gjennom året lukket 12 avvik, samtidig som det er planlagt/igangsatt tiltak for funn som ble kjent i 2021. Gjennomførte tiltak dokumenteres til Vegtilsynet for lukking av avvik og tilsynssaken.

En analyse av alle avvikene i tilsynssaker fra Vegtilsynet viser at de hovedsakelig er innenfor tre kategorier; Organisasjon og ledelse, system og struktur samt brudd på prosedyre. Arbeidet med å utvikle, rette opp, tydeliggjøre og forenkle arbeidsprosesser, har stor oppmerksomhet i organisasjonen, spesielt innenfor området drift og vedlikehold. Arbeidet følges opp i styringsdialogen, og overordnet status for kvalitetsstyring deles årlig i ledelsens gjennomgåelse.

Mer informasjon i vedlegg 5.

4.2.4 Oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon

På veiområdet er Statens vegvesen én av flere aktører som Statens havarikommisjon (SHK) retter sikkerhetstilrådninger til. Statens vegvesen har som veieier, myndighets- og fagorgan på vei og veitrafikkområdet en stor spennvidde i sitt ansvarsområde og får dermed flere tilrådninger rettet til seg enn andre aktører med et smalere ansvarsområde.

Statens vegvesen jobber aktivt med å følge opp tilrådingene og gjennomføre tiltak for å imøtekomme disse. Fra og med 1. september 2021 overtok Vegtilsynet oppfølgingen av tilrådninger på vegne av Samferdselsdepartementet. Det er fortsatt departementet som er ansvarlig for lukking av tilrådninger.

For å redusere sannsynligheten for lignende ulykker, ble ti tilrådninger fremmet til Statens vegvesen i 2021. I tillegg kommer én tilrådning gitt til eksterne aktører, men hvor oppfølging skal skje i samarbeid med Statens vegvesen. Tilrådingene berører temaene vinterdrift, føreropplæring og kjøregårder, veinormaler og trafikantinformasjon.

Ved inngangen til 2021 var 34 tilrådninger rettet til Statens vegvesen til observasjon (dvs. fortsatt åpne), hvorav ti allerede var foreslått lukket. I løpet av 2021 ble 14 tilrådninger lukket. Ytterligere tre tilrådninger er foreslått lukket.

Ved inngangen til 2022 er 28 tilrådninger fremdeles til observasjon, i tillegg til de tre som er foreslått lukket.

Sikkerhetstilrådingene har ulik karakter, og gjelder alt fra endring i internasjonale krav, lover, retningslinjer eller interne rutiner og praksis. De berører i all hovedsak ikke brudd på prosedyrer. Ut fra tilrådingenes karakter vil det derfor variere hvor lang tid det vil ta å gjennomføre tiltak slik at en tilrådning kan lukkes, fra kort tid til flere år.



Tabellen nedenfor viser hvor mange sikkerhetstilrådninger SHK har avgitt til Statens vegvesen hvert år fra 2012 og hvor mange som fortsatt er åpne. De aller fleste er fra 2019 og senere.

Tabell 4.1 Status for oppfølging av sikkerhetstilrådninger på veiområdet gitt til Statens vegvesen alene eller sammen med andre aktører

År	Antall tilrådninger avgitt	Lukkede tilrådninger	Åpne tilrådninger		Åpne tilrådninger ikke foreslått lukket
			Totalt	Herav foreslått lukket per desember 2021	
2012	8	8			
2013	9	9			
2014	3	3			
2015	9	9			
2016	12	10	2	1	1
2017	10	7	3	0	3
2018	6	4	2	0	2
2019	15	6	9	0	9
2020	5	0	5	0	5
2021	10	0	10	2	8
Sum	87	56	31	3	28

I vedlegg 6 følger en nærmere omtale av oppfølging av tilrådninger gitt til Statens vegvesen som ble lukket før tiltak var ferdig gjennomført. Vedlegget inneholder kun tilrådninger hvor alle tiltak ikke var gjennomført før 2021.

4.2.5 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Følgende tre revisjoner fra Riksrevisjonen er fulgt opp gjennom året, og status er rapportert gjennom etatsstyringsdialogen jf. oppdrag i tildelingsbrev 2021:

Årsaker til konflikter mellom byggherre og entreprenører i statlige veiutbyggingsprosjekter

Riksrevisjonen påpeker at årsaker til konflikter mellom byggherre og entreprenør i veiprosjekter skyldes en ikke tilstrekkelig dialog og samhandling mellom byggherre og entreprenør i prosjektene, svakheter i kontraktstrategi og kontraktsoppfølging.

Statens vegvesen har gjennom 2021 gjennomført alle planlagte tiltak og vil evaluere effekten av tiltakene i løpet av 2022.

Revisjon av gebyr- og sektoravgiftsordningen etter R-112:

Riksrevisjonen påpeker at Statens vegvesen ikke har kostnadsriktige gebyrer for teoriprøve og førerkort. Statens vegvesen har gjennomført planlagte tiltak, og arbeidet følges opp videre som en del av den ordinære budsjettprosessen.



Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet

Riksrevisjonen påpeker at Statens vegvesen ikke har tilstrekkelig oversikt over veiobjektene og har mangelfull gjennomføring av enkel- og hovedinspeksjon samt retningslinjer for disse.

Statens vegvesen vil innen utgangen av 2023 ha etablert et nytt system for inspeksjon og oppfølging av veiobjekter som skal understøtte arbeidet med planlegging og oppfølging.

Statens vegvesen vil rapportere status for arbeidet med tiltak i etatsstyringsdialogen med Samferdselsdepartementet jf. tildelingsbrevet for 2022.

4.3 Seriøsitet og HMS

4.3.1 Seriøsitet

Seriøsitet viser til alt som kan påvirke Statens vegvesens troverdighet. Et eksempel på dette er etterlevelse av samfunnets normer og regler, bransjestandarder, omdømme og tillit i befolkningen. Vi forebygger sosial dumping og arbeidslivskriminalitet, reduserer antall arbeidsulykker, og sørger for at alle som jobber for oss har et anstendig arbeid. Det er viktig for oss at vi framstår som en god samarbeidspartner og godt forbilde for alle vi jobber sammen med.

Vår kontroll- og tilsynsvirksomhet bidrar, i tillegg til økt trafiksikkerhet, til å luke ut useriøse aktører og gi bedre konkurransevilkår. Med betydelig innkjøpsmakt er kravene vi stiller i våre kontrakter særdeles viktige. Alle våre kontrakter setter krav i samsvar med Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter sikrer et seriøst arbeidsliv. Dette gjelder både for vår anleggsvirksomhet, drift- og vedlikehold og riksveiferjedriften. Hovedentreprenør er ansvarlig for å dokumentere at alle som utfører arbeid i den enkelte kontrakt har lønns- og arbeidsvilkår i henhold til kontraktkravene. Statens vegvesen følger opp lønns- og arbeidsvilkår ved å vurdere oversendt dokumentasjon fra hovedkontraktør og vurderer stikkprøvekontroller basert på de funn som avdekket eller ved mistanke om uregelmessigheter pga. manglende eller mangelfull dokumentasjon.

KRIMINALITETSBEKJEMPELSE

Statens vegvesen arbeider målrettet mot useriøsitet og kriminalitet innenfor samfunnsoppdraget. Det er klare fellestrekk ved hvordan useriøse og kriminelle virker, uavhengig av hvilken bransje det opereres innenfor. For eksempel skjules lovbrudd ved å tilpasse dokumentasjonen til det som etterspørres og følges opp i ordinære kontroller.

Statens vegvesen har opparbeidet seg god kunnskap i å avdekke og forfølge aktører som har organisert sin virksomhet med formål om å unngå ordinære kontroller. Arbeidet er viktig fordi det blant annet bidrar til å etablere en oppdagelsesrisiko i bransjene for selskaper og bakmenn. Videre gir det vegvesenet og andre interessenter nødvendig kunnskap som grunnlag for å kunne iverksette målrettede forebyggende tiltak.

Statens vegvesen har søkt å videreutvikle samarbeidet med andre etater slik at det kan arbeides tverretattlig på konkret sak. Arbeidsformen har vist seg effektiv og nødvendig for utveksling av informasjon samt avdekke/forfølge brudd der ansvaret for regelverket ligger til ulike kontrolletater.

Se vedlegg 7 for mer informasjon om Statens vegvesens arbeid mot arbeidslivskriminalitet.



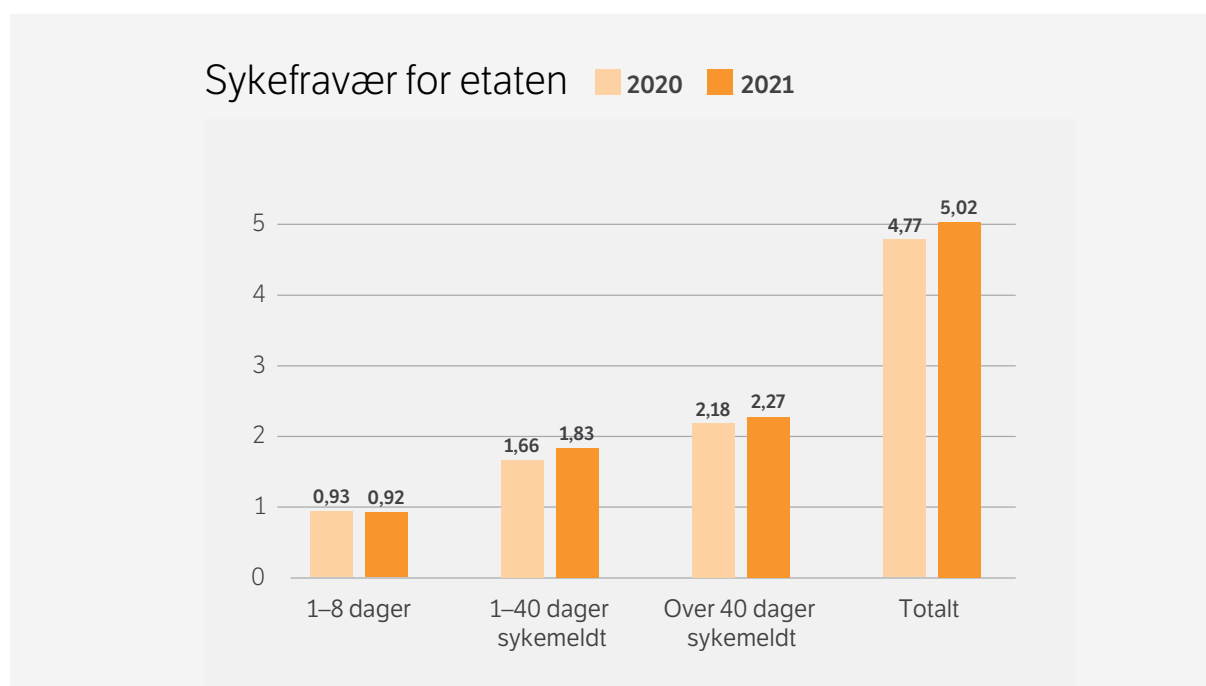
4.3.2 HMS

HMS OG ARBEIDSMILJØ I STATENS VEGVESEN

2021 har vært nok et år med pandemi, og mange medarbeidere har vært pålagt hjemmekontor. Det har på etatsnivå og i alle divisjonene vært jobbet systematisk for å sikre gode smitteverntiltak slik at produksjonen har vært tilnærmet normal, både for medarbeidere som har jobbet fra arbeidsstedet og for medarbeidere på hjemmekontor.

Statens vegvesen hadde i 2021 et sykefravær på 5 pst. Dette er en økning fra 4,7 pst. i 2020. Korttidsfraværet ligger på samme nivå som i 2020. Det har vært en nedgang i korttidsfravær under koronasituasjonen som antageligvis skyldes økt oppmerksomhet på smittevern og mindre kontakt med andre, men vi ser dessverre en økende trend i langtidsfraværet både under og over 40 dager. Dette kan skyldes lange perioder med arbeid hjemmefra uten optimale arbeidsforhold, men også en langvarig omorganisering og omstilling.

I 2021 ble det registrert 21 personskader på egne ansatte i forbindelse med utførelse av arbeid, dette er en nedgang fra 27 registrerte personskader i 2020. 13 av personskadene førte til fravær utover skadedagen, mot 16 i 2020.



Figur 4.1 Sykefravær for etaten

HMS I ENTREPRISEDRIFTEN

I 2021 har to arbeidstakere omkommet i forbindelse med drift og vedlikehold av vei. En person ble tatt av sørpeskred ved stans i skredområdet, og en person ble påkjørt ved arbeid som trafikkdirigent.

På våre veianlegg har det i 2021 skjedd fire alvorlige arbeidsulykker med mulig varig mén. Personskadene både med og uten fravær, er på ca. samme nivå sammenlignet med tilsvarende tall for 2020. Alvorlighetsgraden av arbeidsulykkene har derimot økt betydelig sett i forhold til de fraværsdager disse har medført. Rapportering av nestenulykker har imidlertid vist en positiv utvikling fra 2020 til 2021.



I riksveiferjedriften var det registrert 16 hendelser i 2021, to flere enn året før. Fem av hendelsene i 2021 var registrert som arbeids- eller personulykker.

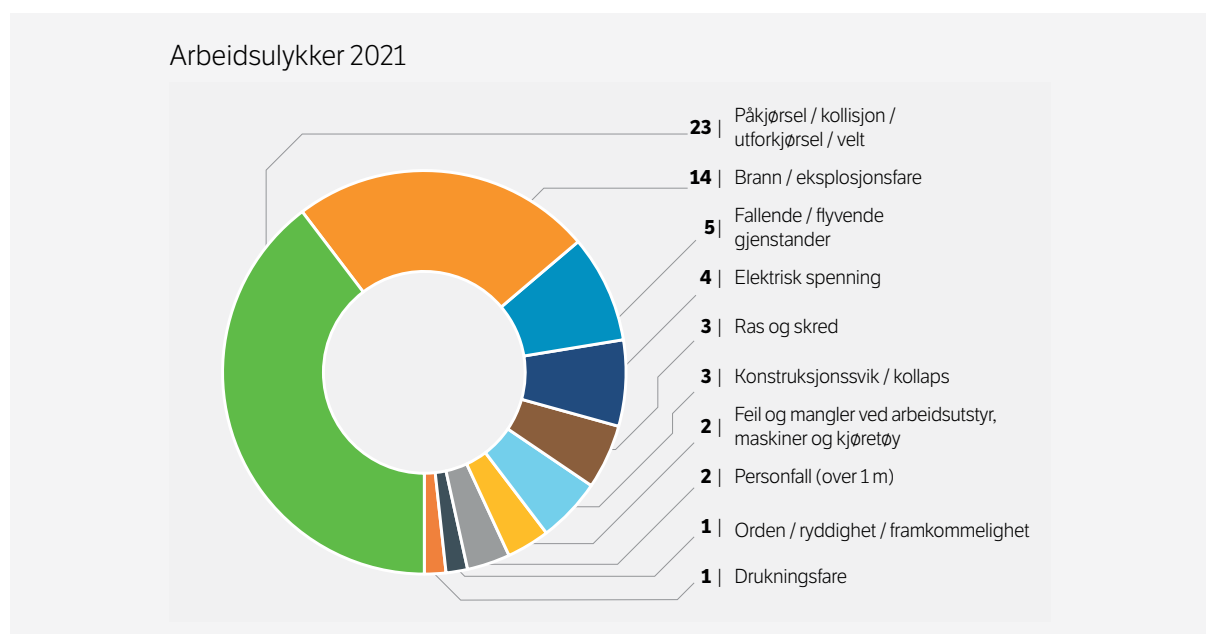
Tabell 4.2 HMS i entreprisedriften

Beskrivelse	Konsekvens	2017	2018	2019	2020	2021
Dødsulykke	K5	1	0	0	0	2
Personskade med mulig varig mén*	K4	4	6	3	7(1)	4
Personskade med > 10 fraværsdager*	K3	30(1)	39	22	24	17
Personskade med <10 fraværsdager	K2	52	34	28	27	34
Antall skader uten fravær*	K1	244(6)	260(10)	165(10)	99(2)	95(3)
Antall skader med og uten fravær*	Totalt	331(7)	333(10)	218(10)	157(3)	152(3)

*Tall i parentes angir skade påført 3. part (publikum, trafikanter, leverandører osv.) Tall utenfor parentes angir summen av skade påført entreprenør og 3. part.

Det er gjort et omfattende arbeid for å klarlegge årsaks- og hendelsesforløp, samt sikre organisatorisk læring av hendelsene internt og eksternt. Som del av arbeidet med organisatorisk læring utarbeides det læringsark etter spesielle hendelser, ofte i samarbeid med entreprenør.

Rapporterte arbeidsulykker med og uten fravær generelt følges opp gjennom byggemøter. De mest alvorlige arbeidsulykkene og nestenulykker med stort ulykkespotensial følges opp gjennom intern rapportering og egne oppfølgingsmøter med involverte entreprenører på prosjektet.



Figur 4.2 Rapporterte ulykker med varig mén eller potensiale for dødsulykke i 2021



4.4 Samfunnssikkerhet

Statens vegvesens overordnede mål for arbeidet med samfunnssikkerhet følger av Samferdselsdepartementets Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren. Instruks for Statens vegvesen og det årlige tildelingsbrevet gir føringer for etatens nasjonale koordineringsansvar og faglige ansvar innenfor samfunnssikkerhet og beredskap.

Statens vegvesen skal blant annet ivareta et høyt transportsikkerhetsnivå og opprettholde framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene i både normalsituasjonen og under ulike type påkjenninger. Klimatilpasning, digital sikkerhet og støtte til Forsvaret har vært prioriterte områder for Statens vegvesens samfunnssikkerhetsarbeid i 2021.

4.4.1 Covid-19

Statens vegvesen har også i 2021 brukt mye tid og ressurser på å håndtere Covid-19 pandemien. Mye av suksessen så langt, har vært bygd på den gode grunnberedskapen som er etablert i Statens vegvesen og det gode samarbeidet som er etablerte med fylkeskommunene og Nye veier AS. Veimyndighetene har gjennom hele 2021 satt søkelys på tiltak som kan redusere eventuelle konsekvenser for tjenesteproduksjonen som følge av pandemien.

Statens vegvesens har i 2021 vedlikeholdt etatens kontinuitetsplaner for å sikre opprettholdelse av kritiske funksjoner innen trafikkovervåkning, bruberedskap og drift og vedlikehold ved høyt personellfravær. Videre er smitteverntiltakene ved tjenestestedene, herunder veitrafikksentralene og trafikkstasjonene videreført gjennom store deler av 2021.

Statens vegvesen har opparbeidet seg god kompetanse på å endre prioriteringer når det er nødvendig for å sikre våre tjenesteleveranser. Dette gjelder ikke minst ved trafikkstasjonene, hvor det utføres viktige forvaltningsoppgaver, og for utekontrollen hvor kontroller av spesielt tyngre kjøretøy har vært et viktig trafikkikkerhetstiltak å ivareta under hele pandemien.

Statens vegvesen har siden august 2021 deltatt i Politidirektoratets samvirkeforum «Samvirke på grensen». Forumet ble etablert for økt koordinering og samvirke mellom beredskapsaktørene knyttet til innreisetiltak og grenseoverganger inn til Norge. Politidirektoratet besluttet i januar å videreføre forumet ut februar 2022, med den hensikt å etablere et felles beredskaps-planverk for aktørene i forumet dersom innreisetiltakene skulle gjenopprettes som følge av en økt smitte i samfunnet.

4.4.2 Klimatilpasning

Statens vegvesen ivaretar framtidige klimapåkjenninger i drift og vedlikehold av eget riksveinett og ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur. ROS-analyser som gjennomføres i planfasen omfatter alle typer risiko, inklusivt naturfare (herunder skred, flom, havnivåstigning, vind m.m). Analysene skal hensynta «virkning av klimaendringer i prosjektets levetid». Statens vegvesens prosjekteringskrav tar hensyn til effekten av endret klima, spesielt økt nedbørshyppighet og -intensitet.

Statens vegvesen gjennomfører, sammen med Nye veier AS m.fl.⁴⁶, det treårige FoU-prosjektet «Klimaendringer og vegtransport», med støtte fra Forskningsrådet. Fokuset er på samfunnsøkonomiske analyser og hvordan de kan gjennomføres for å ta hensyn til flest mulig faktorer som beskriver effekten av klimaendringer.

⁴⁶ Vestlandsforskning, Menon Economics og NGI, samt Møre og Romsdal og Vestland fylkeskommuner.



Statens vegvesen har i 2021 videreført samarbeidet med Nye veier AS og fylkeskommunene om utveksling av informasjon innenfor klima og naturfare. Det er gjennomført samhandlingsmøter for en bedre koordinering av klimatilpasningstiltak og aktiviteter.

Statens vegvesen deltar i Naturfareforum sammen med NVE, Bane NOR, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap med flere, samt i varsom.no med NVE og Meteorologisk institutt. Statens vegvesen er aktiv partner i Klima2050 og gjennomfører piloter knyttet til forskings- og samarbeidsprogrammet, herunder pilotprosjekt for overvannshåndtering, renseeffekt av overvann fra ny bru og tilførselsvei, samt etablering av varslingsystem ved flom. Statens vegvesen deltar også i internasjonale samarbeidsnettverk som CEDR og PIARC.

4.4.3 Digital sikkerhet

Statens vegvesen har i 2021 videreført et systematisk arbeid med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet. Risiko, trusler og sårbarheter i våre IT-løsninger og persondatabehandlinger kartlegges kontinuerlig, gjennom revisjon av verdivurderinger, risikovurderinger og ved utarbeidelse av behandlingsoversikter.

Statens vegvesen har i 2021 jobbet spesielt med å ferdigstille og sikre kvaliteten på etatens behandlingsoversikter, samt oppdatere databehandleravtaler som følge av arbeid med behandlingsoversiktene. Dette arbeidet vil videreføres i 2022.

Statens vegvesen har også i 2021 hatt fokus på å kunne håndtere og overvåke trusler og sikkerhetshendelser i IT-systemer og nettverk for å beskytte informasjonen som behandles, blant annet mot målrettet angrep. Ulike sikkerhetssystemer er etablert blant annet for å sperre for uønskede nettsider og for å utløse alarmer når sikkerhetshendelser inntreffer. Statens vegvesen kan dermed respondere raskt på uønskede hendelser og minske risikoen for at en hendelse eskalerer til en kritisk situasjon.

For Statens vegvesen er det å ha en god sikkerhetskultur grunnleggende viktig. Når etaten i årene framover skal bli mer datadrevet betyr det at hver enkelt medarbeider må ha kompetanse og bevissthet om hvordan informasjonen som behandles i etatens ulike prosesser kan sikres på best mulig måte. Formålet er å sikre dataenes integritet, tilgjengelighet og konfidensialitet.

Norsk senter for informasjonssikring (NorSIS) gjennomførte i 2021 sammen med Statens vegvesen en intern spørreundersøkelse om sikkerhetskultur. Resultatene vil ligge til grunn for tiltak og aktiviteter i 2022. For å måle utviklingen over tid vil tilsvarende undersøkelse gjennomføres i 2022.

4.4.4 Beredskap og koordinering

Trafikksikkerhet, framkommelighet og skadebegrensning på infrastruktur, står sentralt i Statens vegvesens beredskapsarbeid på eget riksveinett og ved nasjonal koordinering overfor fylkeskommunene og Nye veier AS. Statens vegvesen har i 2021 videreutviklet egen beredskapsorganisasjon for å kunne håndtere hendelser langs hele veinettet.

Veitrafikksentralene ivaretar trafikkinformasjon og overvåkning ved både små og større hendelser på vegnettet. Vegtrafikksentralene håndterer rundt 145 000 hendelser hvert år. Nytt hendelsesbasert toppsystem (HBT) for loggføring og håndtering av hendelser ble innført i 2021. Systemet bidrar til en mer effektiv og enhetlig virksomhet som gir grunnlag for utvikling av en mer framtidrettet, nasjonal trafikkstyring.



Byggherreorganisasjonen har sammen med driftsentreprenørene ressurser og kompetanse til å håndtere og begrense konsekvensene av flom, skred og lignende. Byggherreberedskapen reduserer sårbarheten og sikrer best mulig framkommelighet for trafikantene. Det er ved utgangen av 2021 utarbeidet naturfareplaner for 90 pst. av riksvegnettet og det jobbes med en digital kartløsning som antas å være klar innen 2022.

4.4.5 Totalforsvaret og Forsvaret

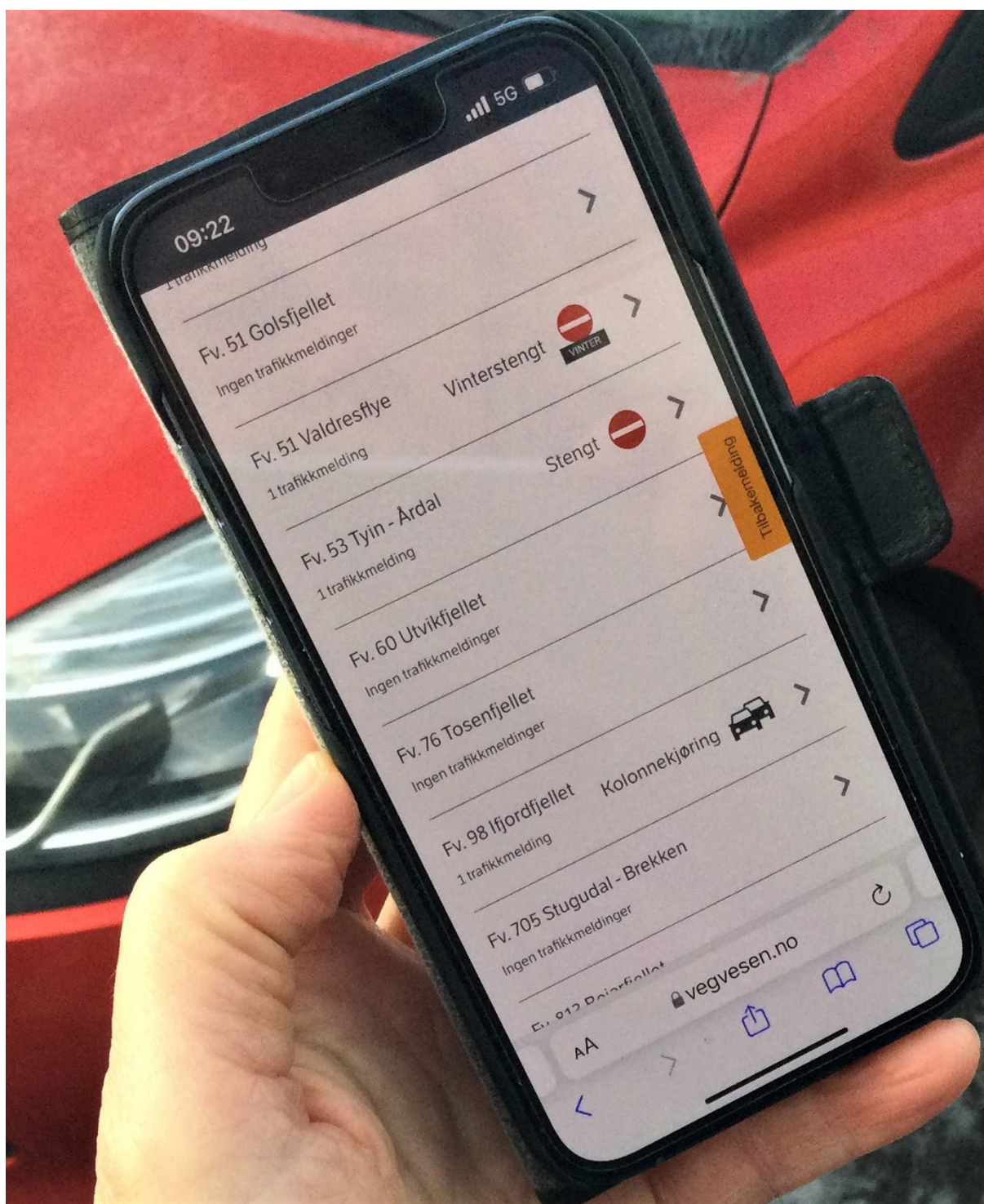
Statens vegvesen har i 2021 bidratt i videreutviklingen av totalforsvaret, blant annet i arbeidet med å konkretisere fylkeskommunenes ansvar overfor Forsvaret og Statens vegvesens rolle som koordinerende myndighet innenfor totalforsvaret på veisiden.

Statens vegvesen har deltatt i øvelse Polaris Gram 2021. Under øvelsen ble det i samarbeid med Sjøfarsdirektoratet, Kystverket og et av fergereidene gjennomført en egen øvelse om hybride trusler, påvirkningsoperasjoner og cyberangrep. Øvelsen ga mange nyttige erfaringer og læringspunkter, som vil følges opp i 2022.

Statens vegvesen har brukt mye ressurser i 2021 på planlegging av mottak av allierte styrker og materiell i forbindelse med Forsvarets øvelse Cold Response 2022. Det er gjennomført koordineringsmøter mellom berørte fylkeskommuner, Forsvaret og Statens vegvesen. Statens vegvesen vil følge opp øvelsen i 2022 for å ivareta trafikksikkerheten best mulig og sikre god framkommelighet for sivile trafikanter og militære transportert.



5. Vurdering av framtidutsikter





Etter to år med pandemi ser vi fram mot en hverdag uten pålagte begrensninger for mobiliteten i samfunnet. Etterspørselen etter transport og reisevaner kan være permanent endret. Allerede for ti år siden startet nedgangen i daglige reiser som følge av mer hjemmekontor og bruk av digitale flater. I takt med teknologisk utvikling, stiller trafikanter og næringsliv stadig høyere krav til forutsigbar framkommelighet.

Transportsystemet for personer og varer utgjør en helhet, hvor alle deler av systemet må virke. Generelt er det ikke mulig å erstatte veinettet, personbilen eller godsbilen med andre løsninger, uten samtidig å hindre bevegelsesfriheten eller verdiskapningen betydelig. I rushtiden i storbyene er det derimot både mulig og fornuftig å bygge opp gode kollektive løsninger. Utviklingen i veitrafikk er tett koblet til veksten i innbyggere og i fastlands-BNP. Siden år 2000 har både verdiskapningen, trafikken og bilholdet økt betydelig. Brukerbetalingen er høy og har vært økende. Samtidig er sikkerheten betydelig økt. For personbilene er utslippene redusert.

Veitrafikken treffes for tiden av flere kraftfulle trender som elbiler, delingsmobilitet og endret trafikkmønster som følge av netthandel. Før og gjennom pandemien har disse økt raskt. Noen deler av veitransportsystemet må allerede eller snart håndtere konsekvensene av disse trendene. For eksempel kan elbiler komme til å utgjøre 70 pst. av personbilens trafikkarbeid i 2030 (mot 12 pst. i 2020), noe som vil gjøre dagens brukerbetalingsystem uhensiktsmessig innrettet.

Teknologi øker handlingsrommet til bedre å utnytte og utvikle dagens transportsystem. Det er for eksempel ledig kapasitet på de fleste veier i store deler av døgnet. Pandemien har vist at det er mulig med et noe mer fleksibelt arbeidsliv og selv små endringer i rushtidstrafikken, gir store utslag på framkommeligheten. I tillegg gir teknologien og tilgang på data oss mulighet til å gi kundene våre informasjon til å gjøre bedre valg og derigjennom øke forutsigbarheten. Samtidig som vi setter kunden i sentrum, må vi også balansere ulike kunders forventinger. Vi søker helhetlige løsninger i tråd med samfunnsoppdraget, dette kommer imidlertid ikke alltid fram i det offentlige ordskiftet.

Statens vegvesen har utpekt tre satsingsområder for å lykkes med innfasing og bruk av ny teknologi. Vi skal utvikle framtidens digitale vei, vi skal digitalisere hele verdikjeden for vei og vi skal utvikle digitale nyttetjenester til kundene. Vi tester fortløpende ut ny teknologi. Statens vegvesens digitale transformasjon forsterker muligheten for innsikt og datadrevet beslutningsstøtte. Vi har dyktige og motiverte folk i Statens vegvesen, og styrker utvalgte kompetanseområder ytterligere for å lykkes med vår strategiske retning.

FNs klimapanelers siste rapporter slår fast at de menneskeskapte klimaendringene er her allerede nå, og vil tilta. Vi erkjenner at transportsektoren er en del av problemet, den har store utslipp av klimagasser og utbygging av veier fører til nedbygging av natur. Samtidig er vi også en viktig del av løsningen. Vi må ta bruk i kunnskapen vi har om klimaendringene for å treffe gode avgjørelser som vil gi et robust veinett og pålitelig transporttilbud.

Norge er best i verden på trafikksikkerhet med færrest drepte per innbygger. To tiår etter innføringen av Nullvisjonen er trafikksikkerhet en del av Statens vegvesens DNA, og integrert i all vår aktivitet. Vi er i ferd med å oppnå samme bevissthet på bærekraftsområdet. Vi både vil, kan og er godt i gang med å ta tak i klima- og miljøutfordringene.



Vi vet at handlingsrommet i de offentlige budsjettene vil bli trangere framover, og at urolighetene i verden påvirker markeder og råvarepriser. Statens vegvesen arbeider derfor på alle områder for å få mer for pengene. På de store utbyggingsprosjektene har vi gjort tiltak som reduserer kostnadene med over 50 milliarder kroner. Vi skal bli enda flinkere til å utbedre veienes svakeste punkter og flaskehalser. Vi forbedrer og utvikler analyseverktøy som skal gjøre oss bedre til å planlegge rett kvalitet – også når trafikkmengder og klimaet endrer seg. Beregninger viser at dette kan redusere vedlikeholdskostnadene framover. Hver gang en stikkrenne renskes, en brøytebil kjører, et rekkverk repareres, ny asfalt legges eller et rasfarlig område inspiseres, er det en innsats i dag som holder veien framkommelig og trafikksikker også i morgen. Det er også et bidrag til å ta vare på samfunnsverdiene. Slik får vi mer for pengene og slik sparer vi miljøet.



6. Årsregnskap



Nasjonal turistveg Ryfylke, Ropeid rasteplass i Suldal. Foto: Frid-Jorunn Stabell / Statens vegvesen



6.1 Ledelseskommentar

FORMÅL

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal utvikle gode veisystemer, der transporten ikke fører til alvorlig skade på mennesker og miljø. Statens vegvesen har et sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransport-systemet og utfører sitt samfunnsoppdrag gjennom tre roller:

- som byggherre
- som myndighetsorgan
- som fagorgan

BEKREFTELSE

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

Fra 2022 har Statens vegvesen gått over til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring som leverandør av økonomi- og regnskapssystem. For å sikre at ikke et betydelig antall fakturaer ville ha blitt betalt etter forfall, var det nødvendig at alle godkjente fakturaer med forfall til og med 7. januar 2022 ble betalt og belastet regnskapet i 2021 forutsatt at arbeidet var utført i 2021. Som følge av dette er belastningen i regnskapet noe høyere enn hva det ville ha blitt dersom disse hadde blitt belastet regnskapet i 2022.

For øvrig følger regnskapet kalenderåret.

VURDERING AV VESENTLIGE FORHOLD

Samlet tildeling til Statens vegvesen var på 40 064 mill. kr. i 2021.

Av dette var 34 947 mill. kr. knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen». Regnskapet for kap. 1320 «Statens vegvesen» viser et forbruk på 33 884 mill. kr. som medførte et mindreforbruk på 1 063 mill. kr. I forhold til tildelingen. I tillegg disponerte Statens vegvesen en merinntekt på 33 mill. kr. som medfører et samlet mindreforbruk på 1 095 mill. kr. i forhold til disponible midler.

Videre disponerte Statens vegvesen en tildeling på 5 117 mill. kr. knyttet til kap. 1332 «Transport i byområder mv.». Det er regnskapsført til sammen 4 514 mill. kr. på dette kapittelet inkludert 467 mill. kr. som er utgiftsført i regnskapet til Samferdselsdepartementet. Dette medfører et samlet mindreforbruk på 603 mill. kr. på kapittel 1332 «Transport i byområder mv.»

Statens vegvesen har holdt seg innenfor de samlede budsjetterammer for kap. 1320 Statens vegvesen. Mindreforbruket på 1 095 mill. kr. inklusive merinntekter er i hovedsak knyttet til følgende forhold:

- Post 1320.01 «Driftsutgifter»: Posten fikk et mindreforbruk på 212,3 mill. kr. når en merinntekt på 3,5 mill. kr. er hensyntatt. Dette skyldes forskyvning av utviklingstiltak og utstyrsanskaffelser til 2022. Effektivisering, reduserte omstillingsutgifter og driftsutgifter bidrar også til mindreforbruket. I tillegg har utgifter til reiser, kurs, opplæring og andre driftsutgifter blitt lavere som følge av koronapandemien.



- Investeringspostene 29 «OPS-prosjekter», 30 «Riksveiinvesteringer» og 31 «Skredsikring riksveier» har et samlet mindreforbruk på 653,2 mill. kr. Mindreforbruket skyldes b.la. forsinket avklaring av tilleggsarbeider på post 29, kostnadsreduksjoner og dårligere fremdrift enn forutsatt for prosjekter på post 31. For post 30 er det store variasjoner mellom underpostene, med et vesentlig merforbruk innenfor underposten store prosjekter, og mindreforbruk innenfor underpostene bymiljø-/ byvekstavtaler, fornying samt planlegging og grunnnerv.
- Post 1320.36 «E16 over Filefjell»: Det ble et merforbruk på 95,1 mill. kr. knyttet til denne posten. Merforbruket skyldes i sin helhet at Statens vegvesen har inngått forlik med hovedentreprenøren i en pågående tvistesak knyttet til prosjektet E16 Øye-Eidsbru. Posten blir ikke videreført i 2022 og i brev av 22. desember 2021, uttalte Samferdselsdepartementet at også merutgiftene til E16 over Filefjell burde utgiftsføres på post 36, og at merforbruket dekkes opp av mindreforbruket på post 1320.30 «Riksveiinvesteringer ved overføring av tildeling til 2022.

For kap. 1332 «Særskilte transporttiltak» ble det et mindreforbruk på 602,8 mill. kr. når en belastning på 466,5 mill. kr., som er foretatt av Samferdselsdepartementet, er inkludert. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket fremdrift knyttet til de tiltak tilskuddsmidlene var tiltenkt. Artskontorapporteringen viser at netto rapporterte driftsutgifter utgjorde 27 222 mill. kr. som medfører en økning på 287 mill. kr. fra 2020.

De samlede utgifter til lønn og sosiale utgifter var på kr. 4 110 mill. kr. i 2021. Dette medfører en nedgang på 99 mill. kr. fra 2020. Nedgangen i lønnsutgifter skyldes at den fulle effekten knyttet til avvikling av sams veiadministrasjon først ble oppnådd i 2021

Innenfor tilskuddsforvaltning har det vært en økning av utbetalingen fra 7 290 mill. kr. i 2020 til 9 480 mill. kr. i 2021. Dette er en økning på 2 190 mill. kr. Økningen er primært knyttet til tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene og tilskudd til fylkeskommuner.

Reduksjonen i driftsinntekter fra 2020 til 2021 med 684 mill. kr. skyldes at innbetalinger av bompenger knyttet til riksveiinvesteringer har blitt redusert med 979 mill. kr. fra 2020 til 2021, mens gebyrinntekter og salgs-/leieinntekter har en samlet økning på 339 mill. kr. fra 2020 til 2021.

TILLEGGSOPPLYSNINGER

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter regnskapet til Statens vegvesen. Regnskapet er ikke bekreftet per 29. april. 2022.

Oslo, 29. april 2022

Ingrid Dahl Hovland

vegdirektør

Statens vegvesen



PRINSIPNOTE TIL ÅRSREGNSKAPET

Årsregnskapet for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt i henhold til gjeldende krav fastsatt i «Bestemmelser om økonomistyring i staten» punkt 3.4. og nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2019 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet. Det innebærer at:

- Regnskapet følger kalenderåret. Unntatt fra dette er inngående fakturaer der fakturaer med forfall til og med 7. januar 2022, ble betalt i 2021 forutsatt at arbeidet var utført i 2021. Bakgrunnen for dette var at Statens vegvesen fra og med 1. januar 2022 gikk over til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) som leverandør av økonomi- og regnskapssystem. I den forbindelse var det nødvendig å foreta utbetalinger av fakturaer med forfall i 2022 for å unngå at svært mange fakturaer skulle bli betalt for sent som følge av overgangen. Dette tiltaket har medført at utgiftene på de ulike poster har blitt noe høyere.
- Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp, med unntak av de tilfeller der Statens vegvesen har fullmakt til å nettoføre i henhold til Prop. 1 S (2020-2021) vedlegg 1. 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.

I henhold til Rundskriv-101 fra Finansdepartementet av 04.12.2020 har Statens vegvesen ikke anledning til å føre deponering av grunnerstatninger mot mellomværende. Den praksis Statens vegvesen har benyttet har medført at kap. 1320 «Statens vegvesen» har blitt belastet når midlene har blitt avsatt i balansen og ikke ved utbetaling. Statens vegvesen vil fra 2022 endre praksis slik at deponering av grunnerstatninger blir ført i henhold til kravene.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen «Netto rapportert til bevilgningsregnskapet» er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til kravene. Det innebærer at Statens vegvesen ikke tilføres likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på konsernkontoen. Ved overgang til nytt år nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto.

BEVILGNINGSRAPPORTERING

Oppstillingen av bevilgningsregnskapet omfatter en øvre del med bevilgningsrapportering og en nedre del som viser beholdninger som inngår i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Regnskapet er stilt opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.



Statens vegvesen har i 2021 ikke mottatt fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakt).

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

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. Artskontorapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser note 8 «Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen» forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskontro) og beløp virksomheten har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

Statens vegvesen har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig regnskapsrapportering, jf. Bestemmelser om økonomistyring i staten punkt 3.3.2 og 4.4.3.

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

MELLOMREGNSKAP

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg framkommer i artskontorapporteringen hvilke beløp som inngår i mellomværende med statskassen. Mellomværende er satt opp i henhold til de krav som følger av Bevilgningsreglementet samt Bestemmelser om økonomistyring i staten.



6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2021

Utgifter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2021	Regnskap 2021	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	01	Driftsutgifter	A,B	4 001 592 000	3 792 818 040	208 773 960
1320	Statens vegvesen	22	Drift og vedlikehold av riksveier	A,B	8 181 372 000	8 136 783 027	44 588 973
1320	Statens vegvesen	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	A,B	2 188 400 000	2 145 954 353	42 445 647
1320	Statens vegvesen	29	OPS-prosjekter	A,B	1 376 421 000	762 198 958	82 304 042
1320	Statens vegvesen	30	Riksveiinvesteringer	A,B	12 958 019 000	12 481 539 407	476 479 593
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveier	A,B	1 084 785 000	995 398 996	89 386 004
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	41 981 000	137 054 452	-95 073 452
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A	96 000 000	95 971 000	29 000
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveier	A,B	109 339 000	107 782 000	1 557 000
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveier	A,B	60 978 000	33 141 672	27 836 328
1320	Statens vegvesen	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	A,B	49 449 000	11 333 294	38 115 706
1320	Statens vegvesen	65	Tilskudd til fylkesveier	A,B	490 240 000	453 965 000	36 275 000
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksveiferjetjenester	A,B	1 707 912 000	1 598 120 836	109 791 164
1320	Statens vegvesen	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	A	3 132 000 000	3 132 000 000	0
Sum kap. 1320	Statens vegvesen				34 946 570 000	33 884 061 034	1 062 508 966
0471	Statens erstatningsansvar	71	Statens erstatningsansvar	B	0	159 388	-159 388
1332	Særskilte transporttiltak	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	A,B	2 092 857 000	1 644 380 870	448 476 130
1332	Særskilte transporttiltak	66	Tilskudd til byområder	A,B	3 024 090 000	2 403 147 951	620 942 049
Sum kap. 1332	Særskilte transporttiltak				5 116 947 000	4 047 528 821	1 069 418 179
Sum utgiftsført					40 063 517 000	37 931 749 243	2 131 767 757



Inntekter

Inntekts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2021	Regnskap 2021	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	1	Salgsinntekter m.m.	B	268 100 000	306 624 725	38 524 725
4320	Statens vegvesen	2	Diverse gebyrer	B	546 687 000	546 840 369	153 369
4320	Statens vegvesen	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	B	119 000 000	113 080 601	-5 919 399
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			8 614 119	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			0	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			464 857 541	
Sum inntektsført					933 787 000	1 440 017 355	32 758 694
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						36 491 731 888	
Deposita og avsetninger							
840013	Avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet					295 000 000	
Sum netto rapportert i kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet						295 000 000	
Netto rapportert til bevilgnings- og kapitalregnskapet						36 786 731 888	

Kapitalkontoer

				Regnskap 2021	
Kapitalkontoer					
60085701	Norges Bank KK / innbetaling			6 693 345 097	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling			-43 124 459 874	
713160	Endring mellomværende med statskassen			-355 617 111,70	
Sum kapitalkontoer				-36 786 731 888	
Sum rapport				0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12.2021)

Konto	Tekst	Note	2021	2020	Endring
6260	Aksjer	8	100 000	100 000	0
6280	Leieboerinnskudd		3 926 000	3 916 000	10 000
6500	Forskudd	C	12 500 631	123 653 066	-111 152 435
8400	Forskudd veianlegg	3, pkt 3	-180 294 071	-475 294 071	295 000 000
713160	Mellomværende med statskassen	8	-128 444 862	227 172 249	-355 617 112
Sum beholdninger til kapitalregnskapet			-292 212 302	-120 452 755	-171 759 547



Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Beløp i 1000 kr.

Kapittel og post	Postnavn	Overført fra 2020	Tildeling 2021	Samlet tildeling
1320.01	Driftsutgifter	132 012	3 869 580	4 001 592
1320.22	Drift og vedlikehold av riksveier	46 704	8 134 668	8 181 372
1320.28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	143 115	2 045 285	2 188 400
1320.29	OPS-prosjekter	136 503	708 000	844 503
1320.30	Riksveiinvesteringer	1 015 019	11 943 000	12 958 019
1320.31	Skredsikring riksveier	110 685	974 100	1 084 785
1320.36	E16 over Filefjell	81	41 900	41 981
1320.61	Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene	0	96 000	96 000
1320.62	Skredsikring fylkesveier	109 339	0	109 339
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveier	60 978	0	60 978
1320.64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	29 449	20 000	49 449
1320.65	Tilskudd til fylkesveier	478 240	12 000	490 240
1320.72	Kjøp av riksveiferjetjenester	132 112	1 575 800	1 707 912
1320.73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	277 000	2 855 000	3 132 000
1332.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	862 857	1 230 000	2 092 857
1332.66	Tilskudd til byområder	190	3 023 900	3 024 090
Sum		3 534 284	36 529 233	40 063 517



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

Beløp i 1000 kr.

Kapittel og post	Stikkord	Mer-utgift (-) / mindre-utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakt	Mer-utgift (-) / mindre-utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Mer-inntekter / mindre-inntekter (-)	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Inn-sparinger	Sum grunnlag for overføring	Maks overført beløp*	Mulig overført beløp beregnet av virksomheten
1320.01		208 774	0	208 774	3 525	0	Ikke aktuell	212 299	193 479	193 479
1320.22	kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30	44 589		44 589	9 081		Ikke aktuell	53 670	15 496 168	53 670
1320.28	kan overføres	42 446		42 446	15 153		Ikke aktuell	57 599	4 249 885	57 599
1320.29	kan overføres, kan nyttes under post 30	82 304	0	82 304	0	0	Ikke aktuell	82 304	2 030 000	82 304
1320.30	kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1332 post 66	476 480	0	476 480	5 000	0	Ikke aktuell	481 480	25 415 145	481 480
1320.31	kan overføres, kan nyttes under post 30	89 386	0	89 386	0	0	Ikke aktuell	89 386	2 054 100	89 386
1320.36	kan overføres	-95 073	0	-95 073	0	0	Ikke aktuell	-95 073	91 900	0
1320.62	kan overføres	1 557	0	1 557	0	0	Ikke aktuell	1 557	0	0
1320.63	kan overføres	27 836	0	27 836	0	0	Ikke aktuell	27 836	21 900	21 900
1320.64	kan overføres	38 116	0	38 116	0	0	Ikke aktuell	38 116	54 300	38 116
1320.65	kan overføres	36 275	0	36 275				36 275	503 500	36 275
1320.72	kan overføres	109 791	0	109 791	0	0	Ikke aktuell	109 791	3 348 700	109 791
1332.63	kan overføres	448 476	0	448 476	0	0	Ikke aktuell	448 476	3 100 000	448 476
1332.66	kan overføres	620 942	466 560	154 382	0	0	Ikke aktuell	154 382	5 138 400	154 382
Sum		2 131 899	466 560	1 665 339	32 759	0	0	1 698 098	61 697 477	1 766 858

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5 pst. av årets bevilgning for post 1320.01 «Driftsutgifter», eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført av andre):

Samferdselsdepartementet har regnskapsført 466,6 mill. kr. på kapittel 1332 post 66 «Tilskudd til byområder» i henhold til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet 23. desember 2020. Dette beløp kommer til uttrykk i kolonnen «Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter».

Fullmakt knyttet til overføring på kap. 1320 post 63 «Tilskudd til gang og sykkelveier»

Ved behandlingen av Prop. 29 S (2021-2022) og Innst. 81 S (2021-2022) ble det vedtatt en fullmakt til å overføre inntil 21,9 mill. kr. på kap. 1320 post 63 «Tilskudd til gang og sykkelveier»

Stikkord kan nyttes under

Statens vegvesen har i 2021 ikke benyttet fullmakter knyttet til poster med stikkord «Kan nyttes under».



Stikkord kan overføres

For poster med stikkord «kan overføres» er mulig overførbart beløp summen av årets tildeling knyttet til statsbudsjettet for 2020 og 2021.

Overskridelse på post 1320.36 «E16 over Filefjell»

I brev av 22. desember 2021 uttalte Samferdselsdepartementet at merutgiftene til E16 over Filefjell burde utgiftsføres på post 36, og at merforbruket dekkes opp av mindreforbruket på post 1320.30 «Riksveiinvesteringer» ved overføring av midler til 2022.

Andre fullmakter tildelt Statens vegvesen:

Statens vegvesen har disponert følgende fullmakter i henhold til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet av 23. desember 2020 og fullmakter i henhold til Prop 1 S (2020-2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020-2021), Prop 54 S (2020-2021), Prop. 193 S (2020-2021) jf. Innst. 648 S (2020-2021), Prop. 195 S (2021-2021) jf. Innst. 600 S (2020-2021), Prop. 29 S (2021-2022) jf. Innst. 81 S (2021-2022) og Prop. 2 S (2021-2022) jf. Innst 79 S (2021-2022).

Belastningsfullmakter:

- Post 0471.71 Statens erstatningsansvar: Statens vegvesen fikk fullmakt til å behandle samt belaste posten. Fullmakten er benyttet i 2021.

Merinntektsfullmakt:

Virksomheten har i 2021 hatt fullmakt til å disponere merinntekter som følger:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03

Fullmakten er benyttet i 2021 og note B viser hvordan merinntektene / mindreinntektene er fordelt.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger tilsagnsfullmakter

Statens vegvesen har i 2021 hatt fullmakt til å gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede løpende refusjonsforpliktelser
1320	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 mill. kr.
	65	Tilskudd til fylkesveier	175 mill. kr.

Statens vegvesen har holdt seg innenfor de grenser fullmakten gir.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter:

Gjennom tildelingsbrevet og supplerende tildelingsbrev fikk Statens vegvesen fullmakt til å starte opp følgende investeringsprosjekter i 2021 innenfor de gitte kostnadsrammer:

Prosjekt	Innenfor en kostnadsramme på:
E39 Myrmel–Lunde	606 mill. kroner
E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik	706 mill. kroner
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen	862 mill. kroner



Alle prosjekter har startet opp og prognosene medfører at alle prosjekter holder seg innenfor fullmakten. Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gir fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

Stortinget samtykker i at følgende godkjente investeringsprosjekter kan startes opp innenfor de oppgitte kostnadsrammer:

Prosjekt	Innenfor endret kostnadsramme på:
E39 Svevatjørn–Rådal	9 458 mill. kroner
E6 Helgeland sør	5 798 mill. kroner
E69 Skarvberg tunnelen	1 470 mill. kroner

I henhold til Prop. 29 S (2021-2022) og Innst. 81 S (2021-2022) fikk Statens vegvesen fullmakt til å starte opp følgende prosjekter:

Prosjekt	Innenfor kostnadsramme på:
Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene	781 mill. kroner
E16 Dalevåg-, Dalseid, Trollkone-, Hernes- og Hyvingtunnelene	953 mill. kroner

I henhold til Prop. 29 S (2021-2022) og Innst. 81 S (2021-2022) fikk Statens vegvesen fullmakt til å holde fram med følgende prosjekter:

Prosjekt	Innenfor kostnadsramme på:
E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene	867 mill. kr.

I henhold til Prop. 29 S (2021-2022) og Innst. 81 S (2021-2022) fikk Statens vegvesen fullmakt til å gjennomføre tidligere godkjente prosjekter:

Prosjekt	Innenfor kostnadsramme på:
Rv. 13 Ryfast	8 776 mill. kr.
E39 Eiganestunnelen	3 888 mill. kroner
E16 Gudvangen- og Flenjatunnelene	987 mill. kr.

I henhold til Prop. 193 S (2020-2021) fikk Statens vegvesen fullmakt til å pådra staten forpliktelser for følgende investeringsprosjekter:

Prosjekt	Innenfor endret kostnadsramme på:
E16 Lærdalstunnelen	2 304 mill. kr.
E6 Tømmernes, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjellstunnelene	890 mill. kroner

I henhold til Prop. 54 S (2020-2021) fikk Statens vegvesen fullmakt til å gjennomføre følgende prosjekter basert på revidert kostnadsramme:

Prosjekt	Innenfor endret kostnadsramme på:
E39 Rogfast	24 800 mill. kr.

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gir fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

Basert på de sluttprognoser som foreligger har Statens vegvesen holdt seg innenfor de rammer som ligger i fullmakten.



Fullmakt til å pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gir fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

Fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 postene 30 og 31	6 250 mill. kr.	4 750 mill. kr.

Statens vegvesen har i 2021 utnyttet handlingsrommet som lå i fullmakten til å iverksette tiltak for å redusere mindreforbruket innenfor investeringspostene. Dette har medført økte forpliktelser. Samlet sett er Statens vegvesens forpliktelser på nivå med fullmakten

Fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt fram for Stortinget inntil følgende beløp:

Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
Kap. 1320 postene 30 og 31	Planlegging, forberedende arbeider og grunnverv, riksvei	500 mill. kr.

Statens vegvesen har i 2021 holdt seg innenfor fullmakten.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider:

Forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning med inntil følgende beløp:

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 22	13 500 mill. kr.	4 100 mill. kr.

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten i 2021.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften:

I henhold til delingsbrevet, supplerende tildelingsbrev, Prop. 195 S og Innst 600. S (2020-2021) fikk Statens vegvesen fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning med inntil følgende beløp:

Post	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelse	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
Kap. 1320 post 72	14 750 mill. kr.	1 800 mill. kr.

Statens vegvesen har holdt seg innenfor fullmakten i 2021.

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

Statens vegvesen har fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til ordinær drift. Statens vegvesen må kunne dekke inn utgiftene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01, 22 og 28 i hele avtaleperioden.

Statens vegvesen har i 2021 holdt seg innenfor de begrensninger som ligger i fullmakten.



Salg og bortfeste av fast eiendom:

Fullmakt til salg og bortfeste av fast eiendom med en verdi inntil 50 mill. kr. i hvert enkelt tilfelle. Statens har i 2021 ikke foretatt salg som overskrider fullmakten.

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

I brev av 22. desember 2021 fikk virksomheten tillatelse fra Samferdselsdepartementet til å kunne overskride bevilgningen under kap. 1320 Statens vegvesen, post 36 «E16 Filefjell»

Øvrige fullmakter i henhold til Prop. 1 S (2020-2021) vedlegg 1.

Nettoføring:

Salgs- og leieinntekter knyttet til eiendommer forutsatt at inntektene oppstår før prosjektene er ferdig gjort opp og forutsatt at ordningen ikke medfører eiendomskjøp utover det som er nødvendig for en kostnadseffektiv anleggsdrift.

Nettoføring ved salg av eiendom med en verdi av inntil 50 mill. kr.

Nettoføring av innbetalt dagmukt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misligholdte entrepriser i sammenheng med riksveianlegg.

Note C Konto 6500 Forskudd

	2021	2020	Endring
Mellomværende med fylkeskommunene	0	15 986 483	-15 986 483
Mellomværende bomselskaper tiltak på kommunal vei	0	100 813 043	-100 813 043
Depotkonto strøm	0	2 650 589	-2 650 589
Valutakonto EU-prosjekter	12 500 631	4 202 951	8 297 680
Sum	12 500 631	123 653 066	-111 152 435

De ulike forskudd er knyttet til følgende forhold:

- Mellomværende med fylkeskommunene: I forbindelse med regionsreformen og avviklingen av sams veiadministrasjon ble det avdekket et mellomværende mot Oslo fylkeskommune. Det ble i etterkant avdekket at kravet ikke var reelt og forholdet ble belastet kap 1320 «Statens vegvesen» post 30 «Riksveiinvestering» i 2021.
- Mellomværende bomselskaper tiltak på kommunal vei: I forbindelse med samarbeidsprosjekter med kommuner der hele eller deler av utgiftene skal dekkes med bompenger, har Statens vegvesen refundert til kommunene de utgifter de har hatt som skal dekkes gjennom bompenger. I henhold til Rundskriv 101 av 04.12.2020 er det ikke anledning til å føre slike utgifter mot mellomværende og det er derfor ingen saldo knyttet til slike forhold per 31.12.2021.
- Fram til høsten 2020 dekket Statens vegvesen behovet for kraft gjennom handel på kraftbørsen Nord Pool. Dette ble avviklet og Statens vegvesen anskaffer nå kraft gjennom en ordinær kraftleverandør. På bakgrunn av dette har de konti som har vært nødvendig for å handle på kraftbørsen blitt avviklet.
- Statens vegvesen har en koordinerende rolle i EU-prosjekter og har i den forbindelse hatt fullmakt i henhold til økonomiregelverket til å opprette en valutakonto utenom konsernkontosystemet.



6.3 Artskontorrapporteringen med noter

Oppstilling av artskontorrapportering 31.12.2021

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	2021	2020
Innbetalinger fra gebyrer	1	-545 939 937	-479 758 492
Innbetaling tilskudd til riksveier	1	-1 835 366 135	-2 887 029 550
Innbetaling øvrige tilskudd	1	-9 227 203	-7 980 819
Salgs- og leieinntekter	1	-953 453 561	-680 384 372
Andre inntekter	1	-136 145 557	-109 416 757
Sum innbetalinger fra drift		-3 480 132 393	-4 164 569 990
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Lønn og personalutgifter	2	4 109 865 945	4 208 706 239
Andre utbetalinger til drift	3	26 592 537 889	26 890 983 406
Sum utbetalinger fra drift		30 702 403 834	31 099 689 645
Netto rapporterte driftsutgifter		27 222 271 441	26 935 119 654
Finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	-1 631 787	-48 100
Sum investerings- og finansinntekter		-1 631 787	-48 100
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Investering i bygninger, tomter og maskiner	5	160 904 322	175 423 234
Utbetaling av finansutgifter	4	103 816 949	151 046 146
Sum investerings og finansutgifter		264 721 271	326 469 380
Netto rapporterte finans- og investeringsutgifter		263 089 484	326 421 281
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter og avgifter m.m.	6	-2 650 589	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		-2 650 589	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Tilskudd	7	9 479 842 624	7 289 814 577
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		9 479 842 624	7 289 814 577



Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler	Note	2021	2020
Arbeidsgiveravgift (konto 5700)		-464 857 541	-474 794 836
Tilfeldige inntekter (konto 5309)		-5 963 530	-24 962 620
Erstatningsansvar m.m. (konto 0471.71)			0
Renter av alminnelige fordringer (konto 5605.83)		0	-3 894
Netto rapportert på felleskapitler		-470 821 072	-499 761 351

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet før deposita og avsetninger		36 491 731 888	34 051 594 162
---	--	-----------------------	-----------------------

Deposita og avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet			
Forskudd til veiarbeid (konto 840013)	3	295 000 000	304 903 000
Sum netto rapportert til kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet		295 000 000	304 903 000

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		36 786 731 888	34 356 497 162
---	--	-----------------------	-----------------------

Oversikt mellomværende med statskassen	Note	2021	2020
Eiendeler og gjeld			
Fordringer på ansatte		437 190	387 438
Gjennomgangskonti sykepenger		-9 445 778	-9 447 048
Kontanter (Trafikkstasjoner)		1 608 190	1 730 782
Bankkonto med statlige midler utenfor Norges Bank - strømkonto		0	2 650 589
Bankkonto med statlige midler utenfor Norges Bank - EU prosjekter	8	12 500 631	4 202 951
Bank		695 387	-3 365 022
Skyldig offentlige avgifter		-184 870 255	-171 937 087
Udisponerte bompenger		-68 627 788	-25 003 497
Mellomværende fylkeskommuner		0	15 986 483
Udisponerte bompenger fylkesvei		-694 414	-694 414
Krav på bompengeselskaper utgifter på fylkesvei		0	100 813 043
Forskudd veiarbeider		180 294 071	475 294 071
Deponering grunnerstatninger		-29 108 285	-117 305 516
Annen gjeld		-31 233 812	-46 140 524
Sum mellomværende med statskassen		-128 444 862	227 172 249

**NOTE 1: INNBETALING FRA DRIFT**

	2021	2 020
Gebyrinntekter		
Fører kort	463 494 519	409 355 011
Dagprøvekjennermerke	19 527 241	17 893 274
Myndighetskontroller	33 950 729	31 472 965
Påskiltingsgebyr	7 939 901	6 975 411
Transportlisenser	7 589 300	6 986 971
Droneprøver	1 291 530	614 620
Øvrige gebyrer	12 146 717	6 460 240
Sum gebyrinntekter	545 939 937	479 758 492
Innbetaling fra tilskudd og overføringer		
Tilskudd til driftsoppgaver	9 227 203	7 980 819
Tilskudd til investeringsoppgaver	68 744 254	141 685 091
Tilskudd til investeringsoppgaver fra bompengeselskaper	1 766 621 882	2 745 344 459
Sum	1 844 593 338	2 895 010 369
Salgs- og leieinntekter		
Salg av kjennemerker	7 479 665	8 286 966
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	175 601 820	70 090 586
Personlige bilskilt	12 609 360	10 525 368
Følgetransport	20 245 855	14 785 782
Innbetaling fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	13 000 000	161 000 000
Salg av tjenester til fylkeskommuner	140 430 337	143 735 558
Leieinntekter	51 887 371	69 396 990
Øvrige inntekter	532 199 153	202 563 122
Sum	953 453 561	680 384 372
Andre innbetalinger		
Refusjoner fra forsikringsselskaper	113 080 601	91 373 683
Andre innbetalinger	23 064 956	18 043 070
Sum andre innbetalinger	136 145 557	109 416 753
Sum innbetaling fra drift	3 480 132 393	4 164 569 986

De inntekter som framkommer omfatter primært følgende:

- Gebyrinntekter omfatter innbetalinger som føres mot kap. 4320 «Statens vegvesen» post 02 «Diverse gebyrinntekter» og i kontogruppe 37 «Gebyrer». Et beløp på kr. 900 432 er ført som inntekt mot kontogruppe 31 og inngår i salgs- og leieinntekter.
- Innbetalinger fra tilskudd og overføringer omfatter i all hovedsak tilskudd til gjennomføring av investeringsoppgaver på riksvei.
- Salgs- og leieinntekter omfatter både innbetalinger ført mot kap. 4320 «Statens vegvesen» post 01 «Salgsinntekter m.m.» og innbetalinger som kan nettoføres i henhold til de fullmakter Statens vegvesen disponerer.



NOTE 2: UTBETALINGER TIL LØNN

Utgifter til lønn og sosiale utgifter viste en nedgang på 99 mill. kr. fra 2020 til 2021. Nedgangen i lønnsutgifter skyldes at den fulle effekten knyttet til avviklingen av sams-veiadministrasjon først ble oppnådd i 2021 grunnet ulike etterbetalinger i 2020.

	2021	2020
Lønn	3 361 866 572	3 473 515 424
Arbeidsgiveravgift	464 857 546	474 794 836
Pensjonspremie *	351 397 767	347 797 569
Sykepenges og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	-111 517 978	-128 828 108
Andre ytelser	43 262 038	41 426 518
Sum utbetalinger til lønn	4 109 865 945	4 208 706 239
Antall utførte årsverk per 31.12	4 540	4 615

*Pensjonspremie utgiftsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesatsen knyttet til arbeidsgiverandelen var 12 pst. i 2021. Premiesatsen for 2020 var også 12 pst.

NOTE 3: ANDRE UTBETALINGER TIL DRIFT

Etterfølgende tabell viser hvilke utgifter andre driftsutgifter omfatter:

Andre utbetalinger til drift	Nærmere beskrevet	2021	2020
Grunnerstatning	1	860 985 070	336 941 764
Fremmedytelser og entrepriser	2	18 339 253 025	20 729 098 392
Endring gjeld og fordringer knyttet til driftsutgifter	3	1 332 545 989	266 653 573
Trafikkteknisk utstyr		231 608 731	145 582 438
Strøm til veiformål		339 725 884	174 073 994
Husleie		632 991 455	618 352 363
Vedlikehold egne bygg og anlegg		67 550 730	34 596 614
Vedlikehold leide bygg og anlegg		36 036 693	45 521 229
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler		211 783 873	231 271 651
Reparasjon og vedlikehold av IKT utstyr		10 002 396	11 765 145
IKT vedlikehold lisenser / programvare		276 361 436	302 809 906
Reparasjon og vedlikehold av annet utstyr		48 197 856	41 085 459
Kjøp av IKT utstyr		42 718 853	46 116 727
Kjøp IKT programvare		33 492 797	20 210 555
Kjøp laboratorieutstyr og verktøy		16 337 120	10 089 854
Kjøp annet utstyr		56 700 774	61 835 604
Leie IKT lisenser		61 904 776	108 542 793
Leie IKT utstyr		7 525 121	1 422 925
Leie annet utstyr		30 056 096	32 070 261
Kjøp av konsulenttenester	4	2 837 947 786	2 618 813 163
Kjøp av andre fremmede tenester		524 375 891	538 695 529
Reiser og diett		144 922 153	146 304 251
Transportmidler vedlikehold og drivstoff		56 542 198	60 832 145
Øvrige driftsutgifter		392 971 186	308 297 071
Sum		26 592 537 889	26 890 983 406



PKT. 1 GRUNNERVERV

Utgiftene til grunnerverv økte med 524 mill. kr. Økningen skyldes blant annet innløsning av eiendommer i forbindelse med utbyggingen av E18 fra Lysaker til Ramstadsletta.

	2021	2020
Grunnerstatninger	860 985 070	336 941 764

PKT. 2: FREMMEDYTELSER OG ENTREPRISER

Som følge av de oppgaver Statens vegvesen er tillagt knyttet til drift-, vedlikehold- og investeringsoppgaver på riksvei er en vesentlig andel av det som utbetales til leverandører knyttet til utbetalinger i forbindelse med entrepriser. For 2021 ble det utbetalt 18 323 mill. kr. som medførte en reduksjon på 2 405 mill. kr. fra 2020. Etterfølgende tabell viser hvordan dette fordeler seg mellom drift- og vedlikeholdsoppgaver og investeringsoppgaver. Beløpene omfatter også prosjekter på riksvei som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd og forskudd:

	2021	2020
Drift av riksveier	3 713 351 942	3 369 149 958
Vedlikehold av riksveier	3 488 548 091	3 310 766 624
Øvrig drift	53 568 975	40 664 468
Sum drift	7 255 469 008	6 720 581 050
Investeringer på riksvei	11 083 784 018	14 008 517 342
Sum	18 339 253 026	20 729 098 392

PKT. 3 NETTO INNESTÅENDE OG FORSKUDD KNYTTET TIL ENTREPRISER SAMT FORSKUDD KNYTTET TIL VEIARBEIDER

De utgifter som framkommer omfatter følgende:

- Forskudd til leverandører: Entreprenørene har betydelige kostnader knyttet til etablering av rigg og andre oppstartskostnader før de utfører arbeid som i henhold til kontrakten kan faktureres Statens vegvesen. For at dette ikke skal medføre en for stor likviditetsmessig belastning blir det for en del kontrakter avtalt at det skal utbetales et forskudd som kan utgjøre inntil 10 pst. av kontraktsbeløpet ekskl. mva.
- Entrepriser innestående beløp: I henhold til de standardkontrakter Statens vegvesen benytter blir det holdt tilbake 10 pst. av det fakturerte beløp inntil 5 pst. av kontraktsbeløpet er tilbakeholdt som sikkerhet og 7,5 pst. gjennom hele prosjektperioden for totalentrepriser. Innestående beløp blir gjort opp i forbindelse med sluttoppgjøret.
- Forskudd til veiarbeider: Statens vegvesen har ikke lenger fullmakt til å innhente forskudd til veiarbeid i påvente av bevilgning. Det følger av vedtaket at forpliktelser knyttet til tidligere forskudd skal føres mot kapitalregnskapets konto 840013 med motpostering mellomværende med statskassen inntil de er endelig gjort opp.

De etterfølgende tabeller viser hvordan disse forhold har påvirket resultatet for 2021 og hva som framkommer i balansen per 31.12.2021.

Årets bevegelse	2021	2020
Forskudd til leverandører	236 481 553	335 240 480
Entrepriser innestående beløp	801 064 008	-373 489 907
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	295 000 000	304 903 000
Netto bevegelse	1 332 545 561	266 653 573



Etterfølgende tabell viser utgående balanse per 31.12.2021

	31.12.2021	Bevegelse	31.12.2020
Forskudd til leverandører	795 366 563	236 481 553	558 885 010
Entrepriser innestående beløp	-1 150 354 128	801 064 008	-1 951 418 136
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	-180 294 071	295 000 000	-475 294 071
Sum	-535 281 636	1 332 545 561	-1 867 827 197

PKT. 4: KJØP AV KONSULENTTJENESTER

For å kunne gjennomføre de oppgaver Stortinget har vedtatt er Statens vegvesen avhengig av å kjøpe konsulenttjenester.

Det totale kjøp av konsulenttjenester økte med 219 mill. kr. i 2021. Den største økningen er knyttet til konsulenttjenester til veiformål og må sees i sammenheng med avviklingen av sams veiadministrasjon der ca. 1 500 ansatte gikk fra Statens vegvesen til de ulike fylkeskommuner.

	2021	2020
Konsulenttjenester til veiformål	1 452 245 713	1 379 248 561
Konsulenttjenester utvikling av programvare og IKT løsninger	907 240 094	790 004 163
Øvrige konsulenttjenester	478 461 979	449 560 439
Sum konsulenttjenester	2 837 947 786	2 618 813 163

NOTE 4: FINANSINNTEKTER OG FINANSUTGIFTER

	2021	2020
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	-1 652 256	-26 054
Annen finansinntekt	20 469	-22 046
Sum innbetaling av finansinntekter	-1 631 787	-48 100
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	86 020 998	150 265 628
Valutatap	0	-280 687
Annen finansutgift	17 795 951	1 061 205
Sum utbetaling av finansutgifter	103 816 949	151 046 146

De økte renteinntektene skyldes i hovedsak forsinket innbetaling fra forsikringsselskaper.

NOTE 5: UTBETALING TIL INVESTERINGER OG KJØP AV AKSJER

Etterfølgende tabell viser utbetalinger til investeringer i 2021. Som oversikten viser er investeringene på nivå med hva de var i 2020.

	2021	2020
Bygninger og tomter	671 259	2 753 799
Kulturminner	1 225 599	2 219 295
Biler og andre transportmidler	3 390 515	1 719 361
Inventar og utstyr	4 073 980	20 089 404
IKT-utstyr	60 623 438	59 446 298
Øvrige investeringer	90 919 531	89 195 077
Sum	160 904 322	175 423 234

**NOTE 6: INNKREVINGSVIRKSOMHET OG ANDRE OVERFØRING TIL STATEN**

	2021	2020
Tilfeldig inntekt knyttet til oppgjør av strømkonto	-2 650 589	0

Beløpet er knyttet til oppgjør av strømkonto der beløpet er ført mot kap. 5309 post 29 «Tilfeldige inntekter».

NOTE 7: TILSKUDDSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGER FRA STATEN

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. En vesentlig andel av dette omfatter tilskudd til fylkeskommuner. I 2021 ble det i imidlertid også utbetalt 3 132 mill. kr. knyttet til reduserte bompengetakster utenfor byområdene. 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.

For årene 2020 og 2021 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2021	2020
Tilskudd til kommuner	39 473 623	237 570 430
Tilskudd til fylkeskommuner	4 710 248 164	2 832 898 288
Tilskudd til kjøp av riksveiferjetjenester	1 598 120 836	1 700 989 808
Tilskudd til andre	3 132 000 000	2 518 356 051
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	9 479 842 624	7 289 814 577

Tilskudd til andre omfatter i stor grad tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområder.

I tillegg har Samferdselsdepartementet utbetalt kr. 466 560 000,- i tilskudd knyttet til kap. 1332 post 66 «Tilskudd til byområder».


NOTE 8: SAMMENHENG MELLOM AVREGNING MED STATSKASSEN OG MELLOMVÆRENDE MED STATSKASSEN

	Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler				
Investeringer i aksjer og andeler*		100 000	0	100 000
Sum		100 000	0	100 000
omløpsmidler				0
Fordring på bompengeselskaper		0	0	0
Fordring på ansatte		437 190	437 190	0
Kontanter på trafikkstasjonene		1 608 190	1 608 190	0
Forskudd leverandører		795 366 403	0	795 366 403
Bank konsernkonto		695 387	695 387	0
Bankkonti utenom konsernkonto		12 500 631	12 500 631	0
Sum		810 607 801	15 241 398	795 366 403
Langsiktige gjeld				0
Forskudd veiarbeider		-180 294 071	180 294 071	-360 588 142
Ubenyttede bompenger fylkevei		-694 414	-694 414	0
Ubenyttede bompenger riksvei		-68 627 788	-68 627 788	0
Sum		-249 616 273	110 971 869	-360 588 142
Kortsiktig gjeld				0
Skyldig offentlige avgifter		-184 870 255	-184 870 255	0
Deponering grunnerstatning*		-29 108 285	-29 108 285	0
Gjennomgangskonti NAV		-9 445 778	-9 445 778	0
Innestående beløp entrepriser		-1 150 337 501	0	-1 150 337 501
Annen kortsiktig gjeld		-31 233 436	-31 233 812	376
Sum		-1 404 995 255	-254 658 130	-1 150 337 125
Sum gjeld		-1 654 611 528	-143 686 261	-1 510 925 267
Sum		-843 903 725	-128 444 862	-715 458 864

* I henhold til Rundskriv-101 fra Finansdepartementet av 04.12.2020 har Statens vegvesen ikke anledning til å føre deponering av grunnerstatninger mot mellomværende. Den praksis Statens vegvesen har benyttet har medført at kap. 1320 «Statens vegvesen» har blitt belastet når midlene har blitt avsatt i balansen og ikke ved utbetaling. Statens vegvesen vil fra 2022 endre praksis slik at deponering av grunnerstatninger blir ført og håndtert i henhold til kravene.

I tillegg hadde Statens vegvesen per 31.12.2021 kundefordringer på 170 mill. kr, og leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på kr. 550 mill. kr.

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

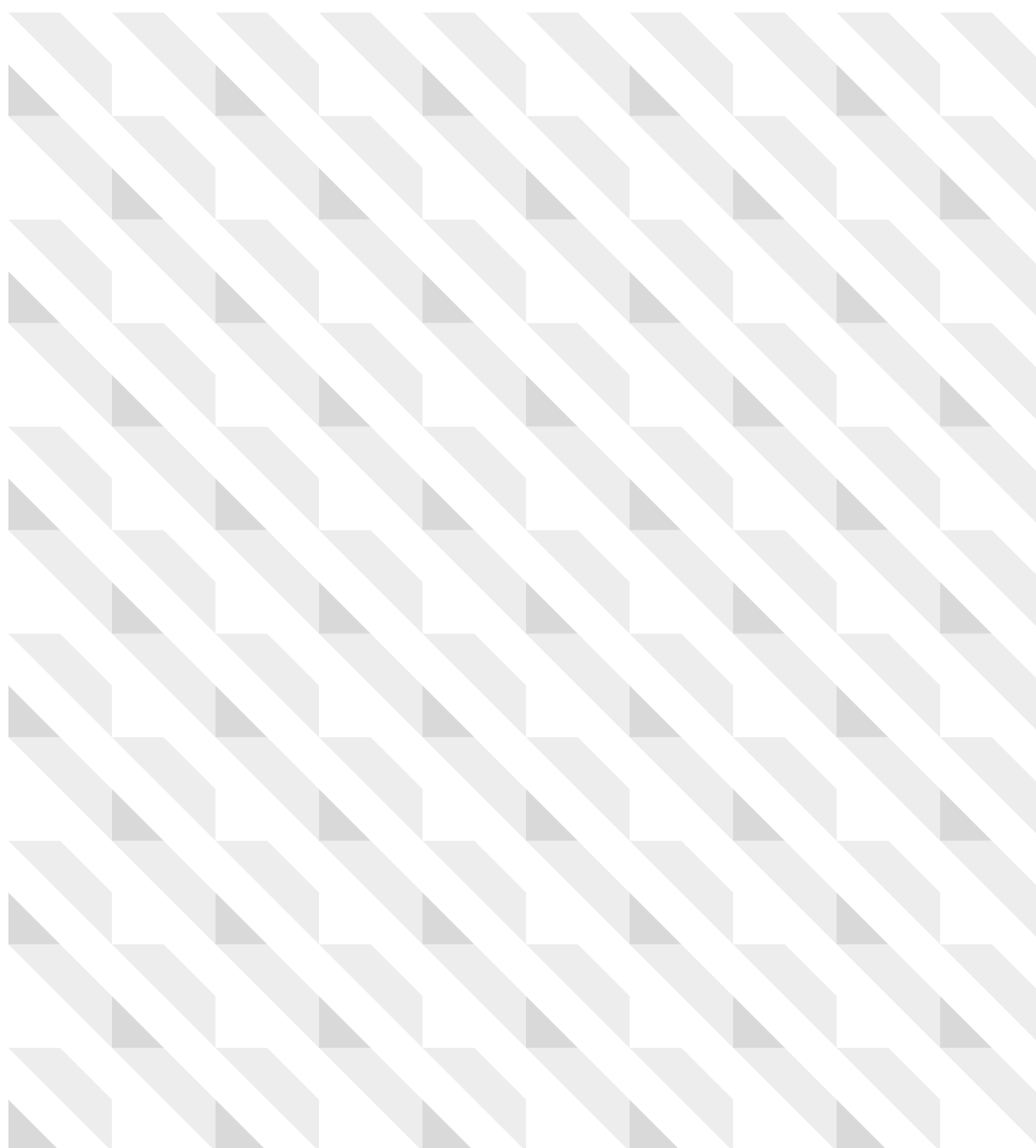
	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Ordinært resultat før skatt	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap
Aksjer Svinesundforbindelsen AS	11.12.2002	100	100,0 %	100,0 %	90 708 000	100 000	100 968 000

*Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet. Resultat før skatt og balanseført verdi 2020. Tall for 2021 er ikke offentliggjort.



Vedlegg 1

Nærmere om mål og resultater





1 Utvikling av veinettet

1.1 Antall timer utvalgte veistrekninger var stengt vinteren 20/21

Strekning	Fjellovergang	Timer stengt Vinteren 20/21
E6 Trondheim-Kirkenes	E6 Saltfjellet	127
	E6 Kvæningsfjellet	104
	E6 Sennalandet	99
	E6 Hatter	32
E16/rv. 7/rv. 52 Oslo-Bergen	E16 Filefjell	2
	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	54
	Rv. 7 Hardangervidda	236
E10 Å-Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	159
E6/rv. 70 Oslo-Kristiansund	E6 Dovrefjell	32
E16/rv. 7/rv. 52/rv. 5 Oslo-Florø	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	54
E134 Drammen-Haugesund	E134 Haukelifjell	614

Antallet framtidige stengninger på disse utsatte strekningene ventes å bli redusert som følge av tiltak på veinettet som er under utbygging. Mange av stengningene av fjellovergangene i 2021 skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell.

1.2 Riksveier åpnet for trafikk

Veinr. /Strekning	Rute	Fylke	Antall km
Rv 36 Bø-Seljord	5A	38 - Vestfold og Telemark	2,2
E134 Seljord- Åmot	5A	38 - Vestfold og Telemark	5,6
E18 Varoddbrua	3A	42 - Agder	1,2
SUM			9

I 2021 er det ikke åpnet prosjekter som gir reisetidsreduksjon i noen av transportkorridorene.

Det er beregnet at Statens vegvesen sine investeringer i 2021 gir en kommende årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 1,0 drepte og hardt skadde. Resultatet viser at målet i budsjettet på 0,6 drepte og hardt skadde er innfridd. De beregnede virkningene gjelder kun våre investeringer. Bidrag fra Statens vegvesens øvrige tiltak, som f.eks. kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen, kommer i tillegg. Ytterligere virkninger får vi fra tiltak gjennomført av andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier AS.



1.3 Ferjetilbudet på riksvei

Tabellen under viser ferjetilbudet på riksvei ved utgangen av 2021 (vintertilbudet). Årsdøgnetrafikk (ÅDT) og gjenstående er for hele året.

Vei	Samband	Ferjer (antall/PBE) (ev. suppl. ferje i parentes)	ÅDT (PBE)	Frekvens Avganger per døgn (antall pr. retning)	Åpningstid hverdager (timer)	Gjenstående kjøretøy (pst.)
Rv. 19	Moss-Horten	5/1000 (1/200)	10 826	54	19	6
E39	Mortavika-Arsvågen	4/930 (1/200)	7 991	70	24	0,8
E39	Halhjem-Sandvikvåg	5/900 (1/212)	5 324	54	24	0,2
E39	Lavik-Oppedal	3/360 (1/95)	3 172	52	24	3,4
E39	Anda-Lote	2/240	2 167	53	24	0
E39	Festøya-Solavågen	3/360	3 132	51	24	0
E39	Volda-Folkestad	1/100	815	26	19	0
E39	Molde-Vestnes	4/520	4 162	51	24	1,6
E39	Halsa-Kanestraum	3/390	2 520	50	24	0,2
Rv.13/Rv.55	Vangsnes-Hella-Dragsvik*	2/160 (1/40)	1 190	28	20	0,3
Rv. 13	Hjelmeland-Nesvik- Skipavik*	2/160	1 202	47	24	2,1
Rv. 5	Mannheller-Fodnes	2/240	3 550	58	24	0,2
E6	Bognes-Skarberget	1/120 (1/60)	1 075	15	20	8,1
Rv. 827	Drag-Kjøpsvik	1/120	534	9	16	1,1
Rv. 85	Bognes-Lødingen	2/240 (1/91)	1 186	11	17	6
Rv. 80	Bodø-Røst- Værøy- Moskenes*	2/240 (2/187)	389	2	17	0,7

*Frekvens og åpningstid på de enkelte strekningene varierer.

1.4 Tilgjengeligjøring av veinettet for tungtransport

Største alminnelig tillatte vogntoglengde og tillatt totalvekt i Norge er 19,50 meter og totalvekt 50 tonn. Deler av veinettet har lavere klassifisering både med hensyn til lengde, aksellast og totalvekt.

Transport av tømmer kan tillates med lengde inntil 24,00 meter og totalvekt 60 tonn. Per 13.02.2022 er 38 403 km av det offentlige veinettet åpnet for slik transport. Dette er en økning på 3 193 km i 2021. En ytterligere andel av veinettet er åpnet for 24,00 meter med lavere tillatt totalvekt.

Fra desember 2020 ble det mulig å tillate kjøring med modulvogntog type 1 og 2 på veier som er tillatt for 24 m tømmervogntog. Delene av riksveinettet som er tillatt for 24 m tømmervogntog ble da åpnet for modulvogntog, samt noe fylkes- og kommunal vei. Fylkeskommunene og kommunene arbeider kontinuerlig med å vurdere hvilke av sine veier tillatt for 24 m tømmervogntog, som også kan åpnes for



modulvogntog type 1 og 2. Per 1.1.2022 er 22 158 km av det offentlige veinettet åpnet for modulvogntog på tømmerveinettet. Dette er en økning på 7 934 km fra åpningen i desember 2020. Prøveordningen med modulvogntog ble gjort permanent i 2014. I tidsrommet 2016 til 2020 ble ytterligere strekninger åpnet for modulvogntog etter vurdering etter NA-rundskriv 2016/1. Etter åpningen for modulvogntog på tømmerveinettet, er det kun unntaksvis aktuelt å vurdere om nye strekninger skal innlemmes i modulvogntogveinettet. Per 13.02.2022 inngår 6 039 km offentlig vei i modulvogntogveinettet. Dette er en økning på 188 km fra 2020.

Fordelingen for riks-, fylkes- og kommunal vei fremgår av tabellen nedenfor.

Veikategori	Modulvogntog		Modulvogntog på tømmerveinett		Tømmer 24 m og 60 tonn	
	Totalt per 2022	Differanse 2021	Totalt per 2022	Differanse 2021	Totalt per 2022	Differanse 2021
Riksvei (Ev + Rv)	5048	156	10024	797	9836	456
Fylkesvei (Fv)	848	29	9159	6831	25452	2503
Kommunalvei (Kv)	143	3	2975	306	3115	234
Totalt	6039	188	22158	7934	38403	3193

2 Utvikling av tilsyns- og kontrollvirksomheten

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i perioden 2018-2021.

Tilsyn og øvrig utekontroll	2018	2019	2020	2021 **
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	62 753	57 282	69 692	56 339
- Antall med ikke egnede dekk*	1 580	1 659	2 200	2 060
- Andel med ikke egnede dekk	2,5 pst.	2,9 pst.	3,2 pst.	3,7 pst.
- Antall som fikk kjøreforbud	418	1 150	288	290
- Andel som fikk kjøreforbud	0,7 pst.	2,0 pst.	0,4 pst.	0,5 pst.
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	8 517	7 881	4 434	2 493
- Herunder antall med mangler	2 598	2 596	1 563	1 058
- Herunder andel med mangler av de kontrollerte	30,5 pst.	32,9 pst.	35,3 pst.	42,4 pst.
Antall tungtransportkontroller	82 611	77 734	79 042	79 856
- Herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	33 178	34 605	36 778	43 168
- Herunder andel med mangler av de kontrollerte	40,2 pst.	44,5 pst.	46,5 pst.	54,1 pst.
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	1 118	1 038	1 020	996
- Herunder antall med mangler	491	530	558	548
- Herunder andel med mangler av de kontrollerte	43,9 pst.	51,0 pst.	54,7 pst.	55,0 pst.
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	3 488	3 594	3 883	3 677
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr				
- Gebyrer	15 971	15 123	10 958	10 428
- Anmeldelser	4 352	4 018	3 816	2 799
Antall bilbeltekontroller	562 075	419 820	308 420	208 844
- Herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	5 410	5 190	3 012	1 895
- Herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	0,96 pst.	1,24 pst.	0,98 pst.	0,91 pst.

* Gebyr for ett eller flere dekk/kjettinger.

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



Antall tungtransportkontroller er på samme nivå som i 2020, og det har vært inngripende smitteverntiltak i utekontrollvirksomheten i begge årene.

Selv om det er feil og mangler på 54 pst. av alle vi kontrollerer, utgjør de likevel en mindre andel av de 470 000 kjøretøyene vi har hatt innom en av våre kontrollplasser. Vi har blitt flinkere til å plukke ut de riktige kjøretøyene for kontroll. Kontrollørens kompetanse, teknologiske hjelpemidler og innføring av risikoklassifiseringssystemet er viktig for å øke treffprosenten. De fleste vogntog består av to kjøretøy (trekkvogn og henger). Finner vi feil på ett av disse – tilsvarer det en treffprosent på 50.

Av de kontrollerte kjøretøyene står norske vogntog for hoveddelen av manglene/bruddene når det gjelder vekt, dimensjoner og spesialtransport. Utenlandske vogntog har hoveddelen av manglene på brems og sikt.

Når det gjelder kjøre- og hviletid, fikk 7,9 pst. av de norske sjåfører bruksforbud og 11,4 pst. ble anmeldt for brudd på regelverket. Av de utenlandske sjåførene fikk 3,4 pst. bruksforbud, mens 6,3 pst. ble anmeldt.

3 Utvikling innen trafikant- og kjøretøyområdet

3.1 Publikumskontakt

Tabellen under gir et bilde av omfanget av publikumskontakt trafikant- og kjøretøyområdet.

	2020		2021	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	916	201 505	916	201 527
Praktiske førerprøver	580	127 666	691	152 111
Førerkort	1 806	397 394	2184	480 423

3.2 Ventetider trafikkstasjonene

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

	Mål om maksimalt antall virkedager	Gj.snitt ventetid (virkedager)
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	10	6,9
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	15	9,2
Ventetid ved bestilling av time for førerprøve klasse B*	20	34
Ventetid ved bestilling av time for førerprøve klasse A**	-	28

* Viser gjennomsnittlig antall virkedager til første dag med tre ledige timer i aktuell prøveklasse. I perioder hvor timeplan er fullbooket regnes ingen ventetid. Fra 4. Oktober 2021 ble planleggingshorisonten økt fra 10 til 16 uker, antall virkedager er derfor beregnet fra og med oktober. Årets tall er en effekt av bemanningssituasjon, økt planleggingshorisont og en markant økning i etterspørsel etter førerprøver i 2021.

** Kl. A har ingen ventetidskrav på samme måte som kl. B.



3.3 Fordeling av førstegangsutstedelser førerkort

Tabellen under viser fordeling av førstegangsutstedelser*.

	2020	2021	Endring i pst. 2020-2021
Moped (AM146)	8 766	9 120	+4,04 %
Motorsykkkel (A1, A2, A)	9 758	10 910	+11,81 %
Personbil (B)	65 680	79 937	+ 21,71 %
Personbil m/tilhenger (BE)	14 585	17 389	+ 19,23 %
Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)	1 972	2 533	+ 28,45 %
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	6 196	7 619	+ 22,97 %
Traktor (T)	1 875	2 442	+ 30,24 %
Utrykning (kode 160)	792	885	+ 11,74 %
Drosje**	9	428	-
Totalt antall beståtte prøver	109 633	131 263	+ 19,73 %

* Statistikken viser kun de som bestod praktisk prøve i aktuell klasse uavhengig av om det er førstegang, utvidelse eller tilbakelevering. Antall førstegangsutstedelser har økt fra 58 930 i 2020 til 72 033 i 2021, en økning på 22,23 %. Totalt ble det gjennomført 152 111 praktiske prøver i 2021.

** Oppstart 1.11.2020.

3.4 Fordeling av førerkortfornyelser

Tabellen under viser fordeling av førerkortfornyelser med helseattest.

	2020	2021	Endring i pst. 2020-2021
Antall fornyelser 80 år eller eldre*	54 878	39 769	-27,53 %
Antall fornyelser kl. C1**	98 384	167 326	+ 70,07 %
Antall fornyelser uten tungeklasser	36 262	38 145	+ 5,19 %
Totalt antall fornyelser	189 524	245 240	+ 29,40 %

* Reduksjonen fra 2020 til 2021 skyldes at aldersgrense for krav til fornyelse med helseattest ble endret fra 75 til 80 år 19. juni 2019.

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

3.5 Tilsynsresultater for 2021

Tilsyn Kjøretøyområdet/verksteder	Antall 2020	Antall 2021
Systemtilsyn	668	709
Produkttilsyn (PKK stikkprøver)	4 601	4 721
Tilsyn storskadereparasjon*	186	141
Tilsyn med ulovlig verkstedsdrift	121	184
Godkjenninger	1 367	2 309
Innsynsbegjæringer	238	542

*I tallet inngår også i antall systemtilsyn.

Innenfor tilsyn med verksted og kontrollorgan/PKK-verksteder, er det i 2021 gitt 272 pålegg om retting, 195 advarsler, og totalt 81 tilbakekallinger. I tillegg er det fattet 108 pålegg om stans og 2 tvangsmulkt.



Tilsyn Trafikantområdet/trafikkskoler	Antall 2020	Antall 2021
Systemtilsyn	181	411
Produkttilsyn	452	495
Godkjenninger	407	485
Innsynsbegjæringer	552	770

Innenfor tilsyn med trafikkskolene er det i 2021 gitt 61 pålegg om retting, 58 advarsler og totalt 32 tilbakekallinger.

Tilsyn Parkering	Antall 2020	Antall 2021
Realtilsyn	30	35

4 Utvikling i bilparken

Tabellen under gir oversikt over utviklingen i bilparken fra 2020 til 2021.

	2020	2021	Endring i pst. 2020-2021
Førstegangsregistrerte biler inkl. brukimporterte biler	241 404	228 488	-5,35
Førstegangsregistrerte motorsykler	16 530	12 299	-25,60
Førstegangsregistrerte tungbiler (over 7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	7 024	5 416	-22,89
Førstegangsregistrerte tungbiler (3501-7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	2 967	2 800	-5,63
Totalt antall registrerte biler	3 405 754	3 447 745	1,23
Antall elektrisk drevne kjøretøy	354 820	472 444	33,15
Antall hydrogendrevne kjøretøy	163	193	18,40

Tabellen under viser utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type.

Bilgruppe	2017	2018	2019	2020	2021
Personbil	2 719 395	2 749 429	2 735 960	2 773 659	2 859 192
Buss	16 041	15 629	15 799	15 431	14 702
Kombibil	19 624	16 916	14 576	13 071	11 597
Varebil	470 855	476 617	484 180	531 786	503 486
Lastebil	63 918	62 239	67 656	63 708	58 768
Trekkebil	9 292	9 622	9 801	9 766	9 694
Beltebil	598	562	550	515	512
Moped	171 998	163 476	158 662	156 364	153 369
Motorsykkel	190 059	192 515	198 375	207 693	214 905
Sum	3 663 797	3 687 005	3 712 778	3 772 025	3 826 225



Tabellen under viser andel av nyregistrerte kjøretøy (nye + bruktimport) i 2021 etter drivstoff.

	Elektrisk	Hydrogen	Gass	Bensin	Diesel	Hybrid
Personbiler	122 450	38	0	21 296	11 681	40 088
Lette varebiler	5 518	0	5	470	26 886	287
Tunge varebiler						
Bybusser	104		8		1 000	8
Langdistansebusser						
Lastebiler	64		109	2	3 333	
Trekkbiler			13	1	1 298	
Traktor		20			7 465	2 843
Motorredskap					91	
Moped	1 052			1 360	606	
Lette motorsykler	42			2 589		
Tunge motorsykler	421			9 243	3	

5 Trafikkutvikling 2021

Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling for 2021, samt trafikkutviklingen siden 2012 (pst.)

Landsdel	Prognose	Faktisk
Agder og Sør-Østlandet	1,53	3,1
Oslo og Viken	1,55	2,3
Innlandet	1,17	5,0
Vestlandet	1,33	4,5
Trøndelag	1,32	4,7
Nord-Norge	0,66	4,0
Landet totalt	1,38	3,6

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Landet totalt	1,7	1,2	1,7	2,0	0,6	1,1	0,2	0,3	-6,1	3,6

Trafikkutviklingen i trafikkregistreringspunktene ligger om lag 2,2 prosentpoeng høyere enn prognosene. «Prognose» viser vekst i trafikkarbeid beregnet med de nasjonale transportmodellene for person- og godstransport, og de regionale transportmodellene for persontransport. Kolonnen «Faktisk» viser veitrafikkindeksen, som er utledet fra antall passeringer i veinettet. Prognosen er basert på jevn vekst i perioden 2018 til en situasjon i 2030, hvor økonomisk vekst, befolkningsvekst og vekst i elbilmarkedet (gitt dagens politikk) er de viktigste driverne for vekst av trafikk på veinettet. Prognosene ivaretar ikke effekten av koronapandemien, og det er hovedforklaringen på avviket mellom beregningene og den faktiske utviklingen.

For 2021 har vi en høyere vekst enn prognosene, og vi ser nok for 2021 en effekt av korona, ved at samfunnet i enkelte perioder åpnet opp igjen. Selv om vi hadde en vekst i 2021, så har vi ikke «tatt igjen» nedgangen fra 2019. Videre har det for enkelte veistrekninger blir tatt bort bompenger, som også kan ha medført en noe høyere trafikkvekst.



De beregnede prognosene er langsiktige prognoser som er basert på en nasjonal økonomisk vekst fra Finansdepartementet og befolkningsframskrivninger fra SSB. Her er for eksempel koronapandemien ikke ivare tatt.

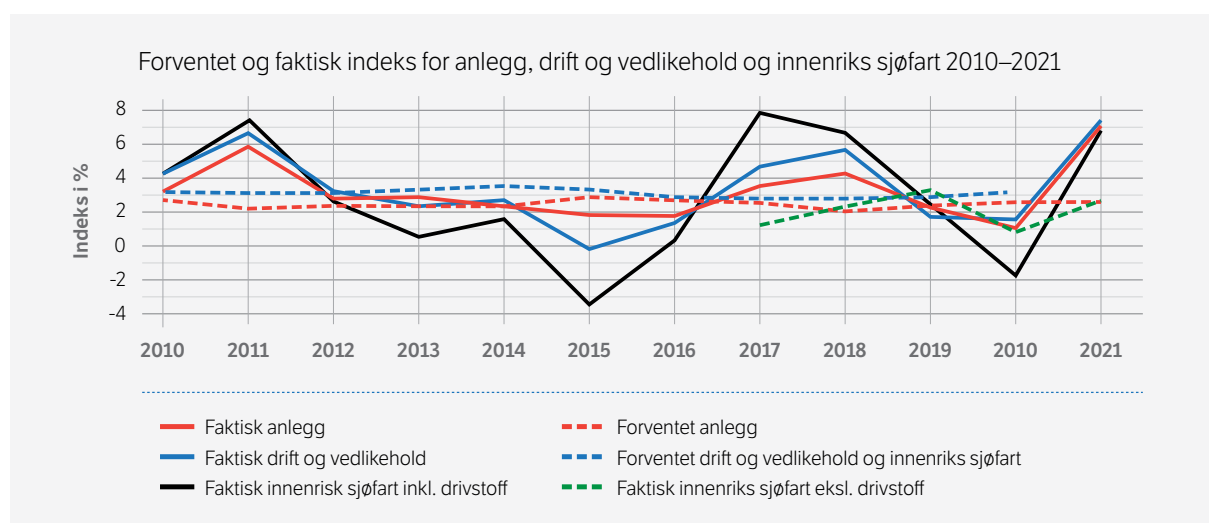
6 EØS-arbeidet

Statens vegvesen innretter seg etter Samferdselsdepartementets EØS-strategi og de halvårslige arbeidsprogrammene. Fagpersoner deltar aktivt i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. Statens vegvesen følger opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i tråd med Utredningsinstruksen og departementets EØS-strategi. Dette innebærer blant annet å bidra til oppdatering i EØS-databasen av saker som berører Statens vegvesens ansvars-områder. I mars deltok etaten på departementets årlige EØS-møte med etater og tilsyn. Hovedtemaet var oppfølging av EUs Mobilitetsstrategi, som ble presentert i desember 2020. Ansvar for milepæler som berører våre ansvarsområder er fordelt. Aktuelle saker for oppfølging har vært «Fit for 55»-pakken (Revisjon av Alternative Fuels Infrastructure-direktivet, EURO 7-standard og CO₂-standarder for kjøretøy), revisjon av TEN-T retningslinjene og ITS-direktivet med delegerede rettsakter. Statens vegvesen har fulgt utviklingen og kommet med innspill der det har vært aktuelt både for teknisk regelverk, regelverk for brukerbetaling og regelverk som regulerer arbeidsforhold og markeder.

7 Prisutvikling

	2021	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veianlegg	2,5	6,9
Drift og vedlikehold	3,2	7,3
Innenriks sjøfart, delindeks ferger, inkl. drivstoff	3,2	6,6
Innenriks sjøfart, delindeks ferger, ekskl. drivstoff	3,2	2,6
Riksregulativ ferjetakst	3,2	-9,7*

* I første halvår var taksten økt med 3,2 pst. sammenlignet med 31.12.2020. Fra 1.7.2021 ble den redusert med 22,6 pst. sammenlignet med 31.12.2020. Dette som følge av at Stortinget i revidert nasjonalbudsjett vedtok å redusere ferjetakstene fra 1.7.21. I gjennomsnitt gikk taksten ned 9,7 pst.



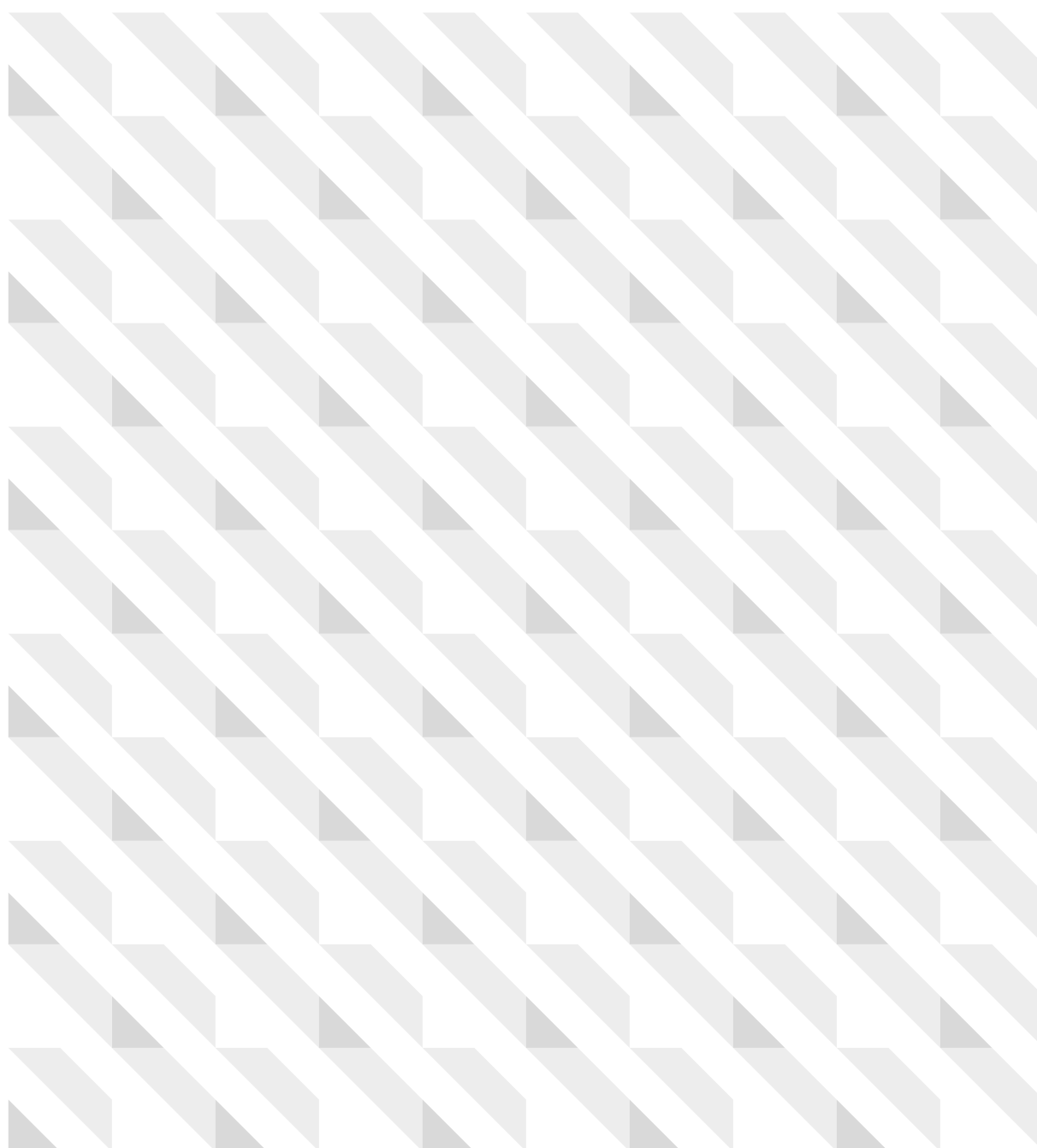
For anlegg og drift og vedlikehold er de største endringene knyttet til materialer.



Vedlegg 2

Status for Kap. 1332, post 66

Tilskudd til Byområder





Tilskudd til byområder

Tiltak finansiert med midler over kap. 1332, post 66 er delt opp i fem tilskuddsområder:

- Belønningsmidler til byvekstavtaler
- Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
- Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud
- Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren
- Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Som omtalt i kap. 3.2.3, gir omtalen under en forklaring på hvordan de enkelte byområdene har benyttet allerede utbetalte tilskudd fra staten i 2021. Unntaket er for tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei, der omtalen under gir en mer detaljert forklaring på avvik enn det som er omtalt i kap. 3.2.3. Denne delen av tilskuddet utbetales etter framdrift for de tiltakene der det er gitt tilsagn om tilskudd.

For enkelte av tilskuddsområdene, er utbetalte tilskudd ment å kompensere for inntektsfracfall i de enkelte byområdene som følge av konkrete tiltak, og disse omtales ikke nærmere. Disse er:

- Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
- Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud (den delen som er forutsatt til reduserte bompenger)
- Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Osloområdet

Oversikt over kap. 1332, post 66. Tall i mill. kr

	Bevilgning 2021	Disponibelt (inkl. tildelte midler fra tidligere år)	Forbruk 2021	Avvik 2021
Belønningsmidler	339,2	614,8	217,2	-397,6
Bedre kollektivtilbud	289,95	289,95	289,95	0

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Beløpet er utbetalt til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Mesteparten av forbruket i 2021 er gått til drift av kollektivtransport. Forbruket i 2021 var lavere enn utbetalt beløp, og med mindreforbruket fra tidligere år er avviket nå på 397,6 mill. kr. Økningen i overførte midler skyldes bl.a. at partene i byvekstavtalen ble enige om å sette av midler for å kunne håndtere inntektssvikt som følge av koronapandemien. Det ble i løpet av 2021 gitt støtte fra staten for dette inntektsbortfallet, noe som medførte at midler overført fra staten over post 66 ble stående ubenyttet. I tillegg var det forsinkelser i forberedelser av en rekke sykkeltiltak i Oslo kommune, i hovedsak som følge av forsinket planavklaring.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Beløpet er utbetalt til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Partene i byvekstsamarbeidet har besluttet at midlene i 2021 skal erstatte den halvdel av midlene fra Ruter som ikke er implementert gjennom økte billettpriser jf. revidert avtale om Oslopakke fra 5. juni 2016. Tilskuddet går til å kompensere for tapte billettinntekter som følge av lavere takster enn opprinnelig planlagt. Midlene er benyttet i tråd med dette.



Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Halvparten av tilskuddet går til å kompensere for tapte inntekter som følge av taksreduksjon iverksatt 1. oktober 2021.

Partene i byvekstsamarbeidet har besluttet at midlene tilknyttet «Bedre kollektivtilbud» i 2021 i sin helhet skulle gå til Fornebubanen. Midlene for 2021 er benyttet i tråd med dette.

Bergensområdet

Oversikt over kap. 1332, post 66. Tall i mill. kr

	Bevilgning 2021	Disponibelt (inkl. tildelte midler fra tidligere år)	Forbruk 2021	Avvik 2021
Belønningsmidler	323,7	541,7	233,9	-307,8
Bedre kollektivtilbud	58,25	114,75	0	-114,75
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler *	57	57	36	-21

* I motsetning til øvrige tilskudd på posten blir dette tilskuddet utbetalt etter fremdrift.

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Midlene er utbetalt til Vestland fylkeskommune. I 2021 er 233,9 mill. kr brukt, hovedsakelig til drift av kollektivtransport. Det gjenstår et mindreforbruk på over 300 mill. kr. Om lag 200 mill. kr er planlagt brukt til drift av kollektivtransport. Det er lagt en plan for en økning i tilbudet utover i avtaleperioden. Om lag 100 mill. kr er planlagt brukt til mindre tiltak i kommunene. Årsaken til mindreforbruket skyldes delvis at prosjektmidlene skal brukes i omegnskommunene som er relativt nye i byvekstsamarbeidet, og ikke har planavklarte prosjektet. Det er spilt inn prosjekter tilsvarende midlene som er lagt til grunn i avtaleperioden.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Midlene er utbetalt til Vestland fylkeskommune, brukes til å kompensere for inntektsreduksjon som følge av reduserte billettpriser iverksatt 15. januar 2021. Midlene er benyttet i tråd med dette.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Tilskuddet for reduserte bompenger er utbetalt til Vestland fylkeskommune. Halvparten av tilskuddet går til å kompensere for tapte inntektsreduksjon som følge av taksreduksjon for elbil iverksatt 1. januar 2021. Partene i Miljøløftet er enige om at tilskuddet til bedre kollektivtilbud skal brukes til Bybanen, men det er ikke tatt endelig stilling til videre innretning. Det legges opp til å bestemme dette i løpet av 2022.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Tilskuddet utbetales etter forbruk. Det er utbetalt 36 mill. kr til fv. 5200 Infrastruktur Paradis, basert på rapportert forbruk. For de tre øvrige prosjektene det er bevilget tilskudd til er framdriften forsinket. Midlene er derfor foreløpig ikke utbetalt, men forventes å bli utbetalt i 2022.



Nord-Jæren

Oversikt over kap. 1332, post 66. Tall i mill. kr

	Bevilgning 2021	Disponibelt 2021 (inkl. tildelte midler fra tidligere år)	Forbruk 2021	Avvik 2021
Belønningsmidler	235,4	454,7	209,0	-245,7
Bedre kollektivtilbud	85,55	151,15	62,7	-88,45

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Tilskuddet er utbetalt til Rogaland fylkeskommune. Det har i 2021 vært et forbruk på 209 mill. kr. Midlene er brukt til drift av kollektivtransport (bl.a. økt ruteproduksjon og mobilitetspåvirkende tiltak). Det er i 2021 et avvik på 246 mill. kr, som inkluderer mindreforbruk fra tidligere år. Midlene er planlagt brukt til å dekke høyere utgifter på Bussveien senere i avtaleperioden.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet er utbetalt til Rogaland fylkeskommune, og brukes for å kompensere for tapte inntekster som følge av reduserte takster på utvalgte billettsalg (periodekort og dagskort), samt utvidelse av takstsamarbeid. Reduksjonene i billettpriser ble iverksatt 1. november 2020. Midlene er benyttet i tråd med dette.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Halvparten av tilskuddet går til å kompensere for tapte inntekster som følge av fjerning av rushtidsavgiften. Midlene er benyttet i tråd med dette.

Tilskuddet til «Bedre kollektivtilbud» er utbetalt til Rogaland fylkeskommune. 62,7 mill. kr ble brukt til økt ruteproduksjon i 2021. 88,5 mill. kr er avsatt på fond i påvente av elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren.

Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Tilskuddet brukes til å kompensere for reduserte bompenginntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet i 2020. Midlene er benyttet i tråd med dette.

Trondheimsområdet

Oversikt over kap. 1332, post 66. Tall i mill. kr

	Bevilgning 2021	Disponibelt 2021 (inkl. tildelte midler fra tidligere år)	Forbruk 2021	Avvik 2021
Belønningsmidler	263,9	383,1	334,4	-37,2
Bedre kollektivtilbud	28,9	57,0	4,0	-53,0
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler *	145,0	145,0	21,5	123,5

* I motsetning til øvrige tilskudd på posten blir dette tilskuddet utbetalt etter fremdrift.



Belønningsmidler til byvekstavtaler

Midlene er utbetalt til Trøndelag fylkeskommune. I 2021 har det vært et forbruk på 334,4 mill. kr. 215,5 mill. kr av dette er tilskudd til drift av kollektivtrafikken, og det er benyttet i overkant av 40 mill. kr til investering kollektivtiltak. Det er også benyttet i overkant av 60 mill. kr innen sykkel og gange. Det er i 2021 et avvik på 37,2 mill. kr, som inkluderer mindreforbruk fra tidligere år. Det er lagt en plan for bruk av disse midlene i 2022.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Midlene er utbetalt til Trøndelag fylkeskommune, og brukes til å kompensere for tapte inntekter som følge av reduserte billettpriser. Takstendringene ble innført 4. nov. 2021, og består av utvidet barnebillett, utvidet sone A og utvidet takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet. Midlene er benyttet i tråd med dette.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Midlene er utbetalt til Trøndelag fylkeskommune. Halvparten av tilskuddet går til å kompensere for tapte inntekter som følge av lavere takstøkning enn opprinnelig planlagt. Det ble gjort en økning i takstene i mars 2022. Disse midlene er benyttet i tråd med dette.

Partene har besluttet at tilskuddet til «bedre kollektivtilbud» skal gå til delfinansiering av Metrobuss. Avviket skyldes i sin helhet forsinkelser i gjennomføringen av Metrobussprosjektet.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Tilskuddet utbetales etter forbruk. Det er tildelt midler til tre prosjekt:

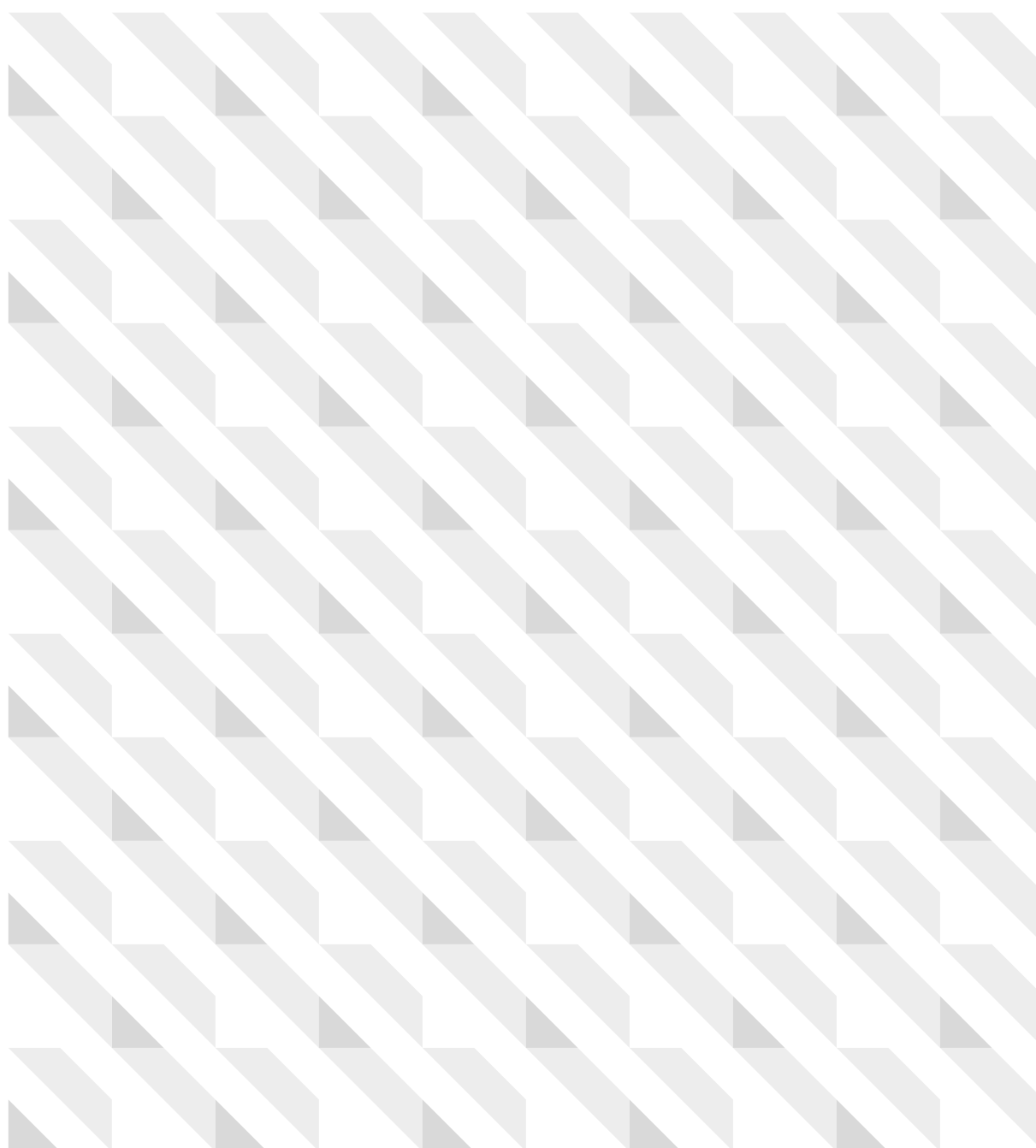
- GS-bru over E6 Melhus (25 mill. kroner)
- Saupstadbrua/GS-bru over Bjørndalen (50 mill. kroner)
- Lokalt sykkelvegssystem Sluppen (80 mill. kroner)

For 2021 er det utbetalt 21,5 mill. kr til GS-bru over E6 Melhus. Brua er ferdigstilt, til en lavere kostnad enn forutsatt. De to andre prosjektene kom ikke i gang i 2021. For Saupstadbrua er omfanget av prosjektet blitt endret.



Vedlegg 3

Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen





God prosjektstyring er viktig for å sikre at samfunnets ressurser blir benyttet på en riktig måte, og er en forutsetning for at Statens vegvesens prosjekter oppnår de mål som er satt for prosjektene. God prosjektstyring er like viktig i alle fasene av et prosjekt. I det etterfølgende gis en nærmere orientering om status for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt, både i plan- og gjennomføringsfasen.

Styringsrammen gir uttrykk for prosjektets økonomiske styringsrom i gjennomføringsfasen, og representerer det nivået som det er like sannsynlig at kostnadene vil ende over eller under. I planfasen er dette nivået definert som KVVU-estimat (kommunedelplan) eller styringsmål (reguleringsplan). Styringsmål blir altså avløst av styringsramme på tidspunktet for investeringsbeslutning. Kostnadsrammen uttrykker Statens vegvesens tildelte økonomiske styringsrom for prosjektet i gjennomføringsfasen. Kostnadsrammen gir altså uttrykk for den økonomiske usikkerheten i prosjektet. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), dvs. prosjekter over 1 mrd. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter fastsettes styrings- og kostnadsramme av Statens vegvesen.

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

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

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2020

Av prosjekter over 500 mill. kr som ble fulgt opp spesielt, ble fem prosjekter åpnet for trafikk i 2020. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 598 mill. kr (5,3 pst.) i forhold til styringsrammen.

Prosjekt	Opprinnelig overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra kostnadsramme	
	(mill. 2021-kr)	(mill. 2021-kr)	(mill. 2021-kr)	(mill. kr)	(%)	(mill. kr)	(%)
E39 Eiganestunnelen i Rogaland	3 071	3 888	3 868	797	26,0 %	-20	-0,5 %
Rv. 13 Vik – Vangsnes i Vestland	674	741	595	-79	-11,7 %	-146	-19,7 %
E134 Damåsen – Saggrenda i Viken	4 919	5 585	4 997	78	1,6 %	-588	-10,5 %
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Trøndelag	1 879	2 043	1 681	-198	-10,5 %	-362	-17,7 %
E8 Tana bru i Troms og Finnmark	657	723	657	0	0 %	-66	-9,1 %
SUM	11 200	12 980	11 798	598	5,3 %	-1 182	-9,1 %



Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2019, var 10 prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 1 552 mill. kr (6,1 pst.) i forhold til styringsrammen.

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

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

I tillegg til tettere oppfølging av kostnadsutviklingene for prosjekter i gjennomføringsfasen, forventer Statens vegvesen spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen vil gi betydelige effekter. Tett oppfølging av fastsatte KVU-estimat og styringsmål vil være en bidragsyter til dette.

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Tabell 1 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 8 813 mill. kr (6,0 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2021, er kostnadsøkningen på 3 989 mill. kr (6,6 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 4 825 mill. kr (5,6 pst.).

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

Prosjekter i anleggsfasen

- **E39 Sveгатjørn-Rådal i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 9 253 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 528 mill. kr (19,8 pst.) i forhold til styringsrammen og 877 mill. kr (10,5 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsramme. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 9 200 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser. Elektroinstallasjoner er fullført, og entreprenør har gjennomført test. Usikkerheten er størst i arbeidet med dagsonen i Rådal.
- **E134 Vågslitunnelen, Haukelitunnelen og Svandalsflonattunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 777 mill. 2021-kr. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 856 mill. 2021-kr. Dette innebærer at prosjektet har en prognose for sluttkostnad som er 100 mill. kr (11,4 pst.) lavere i forhold til revidert kostnadsramme. Fremdriften er blitt forsinket, dette skyldes blant annet mengden av strossing og nytt PE-skum i Vågslitunnelen og Haukelitunnelen.
- **E16 Gudvangatunnelen og Flenjatunnelene i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 959 mill. 2021-kr. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 29 S (2021-2022) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 987 mill. 2021-kr. Dette innebærer at prosjektet har en prognose for sluttkostnad som er 28 mill. kr (2,8 pst.) lavere i forhold til revidert kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden.



- **Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag:** Prognosen for sluttkostnad er 1 425 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 163 mill. kr (12,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt.
- **E6 Helgeland sør i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 5 633 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 047 mill. kr (22,8 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 5 640 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv-Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en endring av reguleringsplanen, der veglinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold.
- **E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms:** Prognosen for sluttkostnad er 880 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 106 mill. kr (13,7 pst.) i forhold til gjeldende styringsramme og en reduksjon på 10 mill. kr (1,1 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramme, jf. Prop. 193 S (2020-2021). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for sikringstiltak i tunnelene, samt at en rekke elementer var underestimert i prosjekteringen.
- **E69 Skarvbergtunnelen i Finnmark:** Prognosen for sluttkostnad er 1 423 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 470 mill. kr (49,4 pst.) i forhold til styringsrammen og en reduksjon 48 mill. kr (3,3 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramme, jf. Prop. 1 S (2020-2021). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av en mer arbeidskrevende kvalitet enn det som kom fram i den geologiske rapporten, og som konkurransegrunnlaget og kontrakten bygger på. Kvaliteten på fjellet har ført til at sprengningsarbeidet har blitt utført med reduserte salvelengder for å unngå å skade fjellet. De dårlige fjellforholdene øker kostnadene ved injisering, driving og sikring av tunnel samt økte følgekostnader på grunn av dette som økt byggetid, byggherrekostnader og riggekostnader.

Prosjekter som var åpnet for trafikk pr. 31. desember 2021

- **Rv. 110 Simo-Ørebekk i Viken:** Prognosen for sluttkostnad er 1 071 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 115 mill. kr (12,1 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 47 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 042 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.
- **E18 Riksgrensen-Ørje i Viken:** Prognosen for sluttkostnad er 1 099 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 221 mill. kr (25,2 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019-2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 090 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om flere forhold i kontrakten. Kostnader knyttet til byggingen av Norgesporten bru, samt økte utgifter knyttet til massehåndtering og etablering av omkjøringsveier.
- **E18 Knapstad-Retvet i Viken:** Prognosen for sluttkostnad er 1 842 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 189 mill. kr (11,5 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019-2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 820 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om tolkningen av flere forhold i kontrakten.



- **E39 Eiganestunnelen i Rogaland:** Prognosen for sluttkostnad er 3 868 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 797 mill. kr (25,9 pst.) i forhold til styringsrammen og 20 mill. kr (0,5 pst.) lavere i forhold til gjeldende kostnadsramme, jf. Prop. 29 S (2021-2022). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak standardheving på grunn av nye normaler og forskrifter, økt behov for masseutskifting og søppelfjerning i daganlegg, behov for massedeponi, oppstått behov for mellomagring av masse og økt omfang av murer og konstruksjoner.
- **Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark:** Prognosen for sluttkostnad er 771 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 118 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget.
- **Rv. 13 Ryfast i Rogaland:** Prognosen for sluttkostnad er 8 937 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 319 mill. kr (17,3 pst.) i forhold til styringsrammen og 261 mill. kr (3,0 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramme, jf. Prop. 29 S (2021-2022). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.
- **E16 Øye-Eidsbru i Innlandet:** Prognosen for sluttkostnad er 900 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 111 mill. kr (14,1 pst.) i forhold til styringsrammen og 32 mill. kr (3,7 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak utfordringer med fremdriften i prosjektet. Dette gjelder begge entreprisene anlegg og elektro.
- **Rv. 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør i Viken:** Prognosen for sluttkostnad er 3 404 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 698 mill. kr (25,8 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019–2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 3 420 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om bl.a. grunnforhold og utgifter til håndtering av masser.
- **E6 Helgeland nord i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 2 466 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 463 mill. kr (23,1 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er om lag 63 mill. kr (2,5 pst.) under revidert kostnadsramme, jf. Prop. 1 S (2020-2021). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede krav og endringer som følger av nye reguleringsplaner.
- **Rv. 80 Hunstadmoen-Thallekrysset i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 2 822 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 352 mill. kr (14,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mengdeøkninger og høyere anbudspriser.
- **E6 Hålogalandsbrua i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 4 431 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 166 mill. kr (3,9 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er lik gjeldende kostnadsramme.

Prosjekter i planfasen

Tabell 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling for prosjektene som det er fastsatt KVVU-estimat og 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 rammene



likevel ikke overskrides. Vi vil komme tilbake til ev. behov for nye rammer når det foreligger nærmere avklaringer.

Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at fremtidige forslag til KVVU-estimat, styringsmål og -rammer vil inkludere slike kostnader. For enkelte av prosjektene som fikk fastsatt styringsmål før denne endringen vil avvik i prognosen for sluttkostnad i mange tilfeller ha dette som forklaring.

Fra og med 2021 inneholder også oversikten nye prosjekter som Statens vegvesen har fremmet forslag om KVVU-estimat og styringsmål for, og statusen for disse.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 850 mill. kr (0,5 pst.) i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål.

For følgende prosjekter rapporteres det om kostnadsøkninger ut over fastsatte KVVU-estimat/styringsmål:

- For prosjektene E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru i Viken, rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane i Vestland og E6 Megården-Mørsvikbotn i Nordland skyldes økningen at utgifter til reguleringsplan nå er inkludert i prognosene, noe som styringsmålet ikke har tatt høyde for.
- For prosjektet E39 Ålgård-Hove i Rogaland er det gjennomført vurderinger av potensialet for kostnadsreduksjoner for å overholde gjeldende styringsmål. De tiltakene som er aktuelle forutsetter at reguleringsplanen endres. Staten vegvesen vil komme tilbake til saken.
- For prosjektet E39 Smiene-Harestad i Rogaland forutsetter gjeldende prognose for sluttkostnad at det gjøres endringer i prosjektet som innebærer at reguleringsplanen må endres for å overholde gjeldende styringsmål. Staten vegvesen vil komme tilbake til saken.
- For prosjektet E39 Volda-Furene i Møre og Romsdal innebærer vedtatt reguleringsplan at prognosen for sluttkostnad overstiger styringsmålet. Det pågår vurderinger av potensialet for kostnadsreduksjoner i prosjektet som innebærer at reguleringsplanen må revideres. Statens vegvesen vil komme tilbake til saken. E8 Flyplasstunnelen har foreløpig prognose over styringsmålet og det jobbes med oppfølging av verdianalyse. Vi vil komme tilbake til ev. behov for endret ramme.
- Prosjektene E18 Lysaker-Ramstadsletta, rv. 5 Kjøsnesfjorden, E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra, rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, E39 Lønset-Hjelset, rv. 4 Roa-Gran grense og E8 Sørbotn-Laukslett er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjøa-Otta, E6 Kvænangsfjellet, E136 Flatmark-Monge-Marstein og E6 Åsen-Steinkjer er tatt ut av oversikten, som følge av at disse prosjektene er overført/foreslått overført til Nye Veier AS.



Statsbudsjettet 2021

Tabell 1: Store prosjekter som følges opp spesielt

Rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig ¹		Ny		ÅR 2021 Mill. kr	Avvik				Trafikkåpning				
	Styringsramme	Kostnadsramme	Styringsramme	Kostnadsramme		ift. gjeldende SR		ift. gjeldende KR		Oppr.	Avtale 2021	Rev. T1	Rev. T2	Rev. AR
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr		Mill. kr	%	Mill. kr	%					
2b E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	2 928	3 268	2 928	3 268	2 928	0	0,0	-340	-10,4	21xx	2208			
3 E18 Lysaker-Ramstadsletta ⁴	16 924	18 066	16 093	18 066	16 093	0	0,0	-1 973	-10,9				2811	
3 E18 Varoddbrua	1 027	1 167	1 027	1 167	1 074	47	4,6	-93	-8,0	1906	2104	2106		
3 E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	3 310	3 526	3 310	3 526	3 310	0	0,0	-216	-6,1			26xx		2612
3 E39 Sykkeltamvegen, Sørmarka-Smeaheia	1 020	1 204	1 020	1 204	1 020	0	0,0	-184	-15,3	21xx	2312		2406	
3 Rv. 509 Sør-Tjora - Kontinentalveien	787	862	787	862	787	0	-0,1	-75	-8,8	21xx	2306		2404	
4a E39 Rogfast ²	18 804	21 098	21 177	25 494	21 177	0	0,0	-4 317	-16,9	25xx	3106			
4a E39 Svegatjørn - Rådal ³	7 725	8 376	7 725	9 458	9 253	1 528	19,8	-205	-2,2	22xx	2209			
4a E39 Kristianborg-Bergen sentrum	934	1 058	934	1 058	934	0	0,0	-124	-11,7	22xx	22xx		2301	
4a E39 Myrnel-Lunde	534	597	534	597	534	0	0,1	-63	-10,6	22xx	22xx	2308	2312	
4a Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene	412	453	412	781	709	297	72,2	-72	-9,3	23xx	2409	2412		
4b E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2 231	2 549	2 231	2 549	2 231	0	0,0	-318	-12,5		2407	2506		
4b E39 Lønset-Hjelset	1 310	1 466	1 310	1 466	1 310	0	0,0	-156	-10,6		2407	2407		
5a E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsfionatunnelene	552	611	552	856	777	225	40,7	-79	-9,2	22xx	22xx	2211		
5c E16 Lærdalstunnelen	2 080	2 304	2 080	2 304	2 080			-224	-9,7					
5c E16 Bjørn - Skaret	4 741	5 157	4 741	5 157	4 741	0	0,0	-416	-8,1	22xx	2506			
5c E16 Kvamskleiva	675	742	675	742	740	65	9,6	-2	-0,3	22xx	22xx	2302		2212
5c E16 Arnanipa, Sætre, - Bjørkhaugtunnelen	399	438	399	867	765	366	91,7	-102	-11,7			2206	2209	
5c E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene ³	453	498	754	987	959	205	27,2	-28	-2,8		2106		2201	
5c Rv. 5 Kjøsnestfjorden	1 232	1 381	1 232	1 381	1 132	-100	-8,1	-249	-18,0		2209			
5c E16 Dalevåg, Dalseid, Trollkone, Hernes, Hyving			816	953	816	0	0,0	-137	-14,4					
6a Rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningdelet – Lygnebakken	2 007	2 209	2 007	2 209	2 007	0	0,0	-202	-9,2		2212	2410		
6a Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 262	1 425	1 262	1 425	1 425	163	12,9	0	0,0		2212	2312		2406
6d E136 Breivika - Lerstad	2 085	2 385	2 085	2 385	2 085	0	0,0	-300	-12,6					2607
7 E6 Helgeland sør ³	4 587	5 098	4 587	5 798	5 633	1 046	22,8	-165	-2,8		2010/2410	2010/2410	2010/2507	
8a E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt (utenfor OPS-kontrakten)	563	619	563	860	860	297	52,8							
8a E6/rv. 827 Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik	584	696	584	696	694	110	18,9	-2	-0,2			2211		
8a E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjellstunnelene ³	487	728	774	890	880	106	13,8	-10	-1,1	1912	1912			
8b E8 Sørbotn-Laukslett	1 992	2 334	1 992	2 334	1 992	0	0,0	-342	-14,6					25xx
8b E69 Skarbergstunnelen ³	886	975	953	1 471	1 423	470	49,4	-48	-3,3	21xx	2108	2210		
	82 533	91 290	85 545	100 812	90 369	4 825	5,6	-10 442	-10,4					

MERKNAD:

- 1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2019-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2019 til 2021. Merverdiavgiftstillegget 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) Revidert kostnadsramme
- 4) Styringsrammen er redusert i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019-2020), jf. Innst. 393 S (2019-2020)



Region/rute/prosjekt åpnet for trafikk	Opprinnelig ¹		Ny		ÅR 2021 Mill. kr	Trafikkåpning				Trafikkåpning					
	Styringsramme	Kostnadsramme	Styringsramme	Kostnadsramme		ift gjeldende SR		ift gjeldende KR		Oppr.	Avtale 2021	Rev. T1	Rev. T2	Rev. ÅR	
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr		Mill. kr	%	Mill. kr	%						
1	Rv. 110 Ørebekk - Simo ³	802	885	956	1071	1071	115	12,0	0	0,0	17xx	1911	1911		
2a	E18 Riksgrensen-Ørje ³	878	1 014	878	1 121	1 099	221	25,2	-22	-1,9					
2a	E18 Knapstad-Retvet ³	1 653	1 803	1 653	1 871	1 842	189	11,5	-29	-1,5					
3	E18 Bommestad - Sky	5 133	6 010	5 133	6 010	5 340	207	4,0	-669	-11,1	1712	1805			
3	E39 Eiganestunnelen ³	3 071	3 197	3 071	3 888	3 868	797	25,9	-20	-0,5	17xx	2003		2002	
4a	E39 Bjørset - Skei	877	946	877	946	816	-61	-7,0	-130	-13,7	1811	1906	1908		
4c	Rv. 13 Vik - Vangnes	674	741	674	741	595	-79	-11,7	-146	-19,8	21xx	2006			2012
5a	E134 Damåsen - Saggrenda	4 919	5 585	4 919	5 585	4 997	78	1,6	-588	-10,5	1910	2007			
5a	E134 Gvammen - Århus	2 479	2 679	2 479	2 679	2 348	-131	-5,3	-331	-12,4	17xx	1912			
5a	Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	654	675	654	903	771	118	18,0	-132	-14,6	1811	1811			
5a	Rv. 36 Slåttekås - Årnes	447	491	447	491	339	-108	-24,2	-152	-31,0	1811	1809			
5a	Rv. 13 Ryfast	7 618	8 676	7 618	8 676	8 937	1 319	17,3	261	3,0	18xx	1912		2002	
5c	E16 Sandvika - Wøyen	4 430	4 846	4 430	4 846	4 430	0	0,0	-416	-8,6	1910	1910			
5c	E16 Bagn - Bjørgo	1 664	1 848	1 664	1 848	1 558	-106	-6,3	-290	-15,7	2005	1910			
5c	E16 Øye - Eidsbru	789	868	789	868	900	111	14,1	32	3,7	1812	2004	1909	1912	
6a	E6 Ekeberg- og Svartdalsstunnelene	864	953	864	953	845	-19	-2,2	-108	-11,3	19xx	1906			
6a	E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	2 994	3 244	2 994	3 244	2 894	-100	-3,4	-350	-10,8	1811	1902			
6a	Rv.4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør	2 706	3 163	2 706	3 516	3 404	698	25,8	-112	-3,2					
6a	E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1 879	2 043	1 879	2 043	1 681	-198	-10,5	-361	-17,7	xxxx	2009			
6b	Rv. 3/rv. 25 Omvangsvollen-Grundset/ Basthjørnet (utenfor OPS-kontrakten)	1 050	1 156	1 050	1 156	841	-209	-19,9	-315	-27,2	21xx	2211		2211	
6e	Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	543	597	543	597	469	-74	-13,6	-128	-21,5	1809	1908	1908		
7	E6 Helgeland nord	2 003	2 166	2 003	2 529	2 466	463	23,1	-63	-2,5	18xx	1911			
7	E6 Helgeland nord, Krokstrand-Bolna	297	327	297	327	321	24	8,1	-6	-1,8	19xx	1911		1910	
7	Rv. 77 Kjernfjellet ³	573	630	651	681	671	20	3,1	-10	-1,5	1810	1910			
7	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2 470	2 847	2 470	2 847	2 822	352	14,2	-25	-0,9	1906	1904			
8a	E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring ³	3 661	4 191	4 265	4 431	4 431	166	3,9	0	0,0	1610/ 1410	1812/ 1509			
8b	E6 Tana bru	657	723	657	723	657	0	0,0	-66	-9,1	18xx	2008			
8b	E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 334	1 441	1 334	1 441	1 334	0	0,0	-107	-7,4	1712	1811			
8b	E6 Storsandnes - Langnesbukta	689	758	689	758	588	-101	-14,7	-170	-22,4	1712	1811			
8b	E8 Sørkjosfjellet	1 077	1 152	1 077	1 152	1 114	37	3,5	-38	-3,3	1608	1801			
8b	E105 Elvenes-Hesseng ³	563	620	563	823	823	260	46,1	0	0,0	1608	1801			
		59 449	66 275	60 284	68 765	64 273	3 989	6,6	-4 492	-6,5					
Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)		141 982	157 565	145 829	169 577	154 642	8 813	6,0	-14 935	-8,8					

MERKNAD:

1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2019-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2019 til 2021. Merverdiavgiftstillegget 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) Revidert kostnadsramme

4) Styringsrammen er redusert i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019-2020), jf. Innst. 393 S (2019-2020)



Statsbudsjettet 2021

Tabell 2: Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

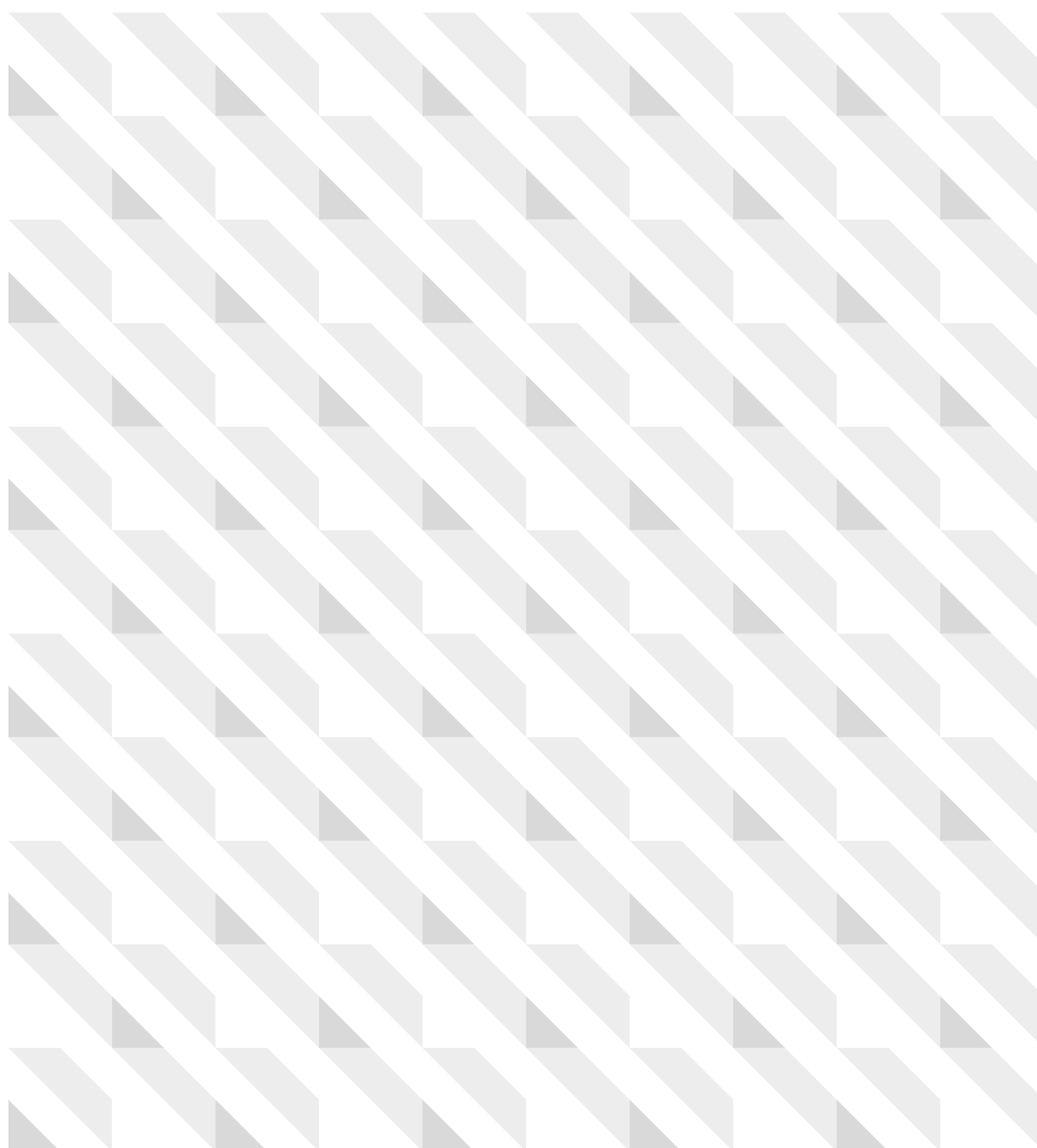
Rute/prosjekt		Opprinnelig forutsatt			Plan-grunn-lag (SM)	Plan-grunn-lag (opp-datert)	Tertial 1 2021	Tertial 2 2021	Årsrapport 2021		
		KVU-estimat	Styringsmål (SM)	P65			Prognose T1	Prognose T2	Prognose ÅR	Avvik	
							2021	2021	2021	ift. SM/KVU-estimat	
		mill. kr (21-kr)	mill. kr (21-kr)	mill. kr (21-kr)			mill. kr (21-kr)	mill. kr (21-kr)	mill. kr (21-kr)	mill. kr (21-kr)	%
1a	E18 Retvet-Vinterbro	-	7 976	8 320	KP	RP	7 858	7 858	7 858	-118	-1,5
1a	Rv. 22 Glommakryssing	-	3 038	3 134	KP		2 952	2 952	3 038	-0	0,0
1a	Rv. 22 Hafslund - Dondern		652	687		RP			652	-	0,0
3a	Rv. 19 Moss	4 000			KP		4 000	4 000	4 000	-	0,0
3a	E18 Ramstadsletta - (Slependen) - Nesbru ¹	-	11 535	8 680	KP		11 735	11 735	11 735	200	1,7
3a	Rv. 291 Holmenbrua	-	842	945	-	RP	842	842	842	0	0,0
3a	E39 Ålgård-Hove	-	3 933	4 228	KP	RP	4 013	4 424	4 424	491	12,5
3a	E39 Smiene-Harestad	-	3 656	3 930	KP		3 706	3 706	3 706	50	1,4
4a	E39 Ådland-Svegatjørn	-	38 472	41 013	KP		38 472	38 472	38 472	-	0,0
4a	E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset	12 382	-	13 001	KP		12 282	12 382	12 382	-	0,0
4a	E39 Volda-Furene	-	997	1 137	RP	RP	1 012	1 012	1 012	15	1,5
4b	E39 Ålesund - Molde (Ørskogfjellet-Molde)		18 710	20 113			18 710	18 710	18 710	0	0,0
	E39 Ørskogfjellet-Vik	-	1 850	1 989	KP		1 897	1 897	1 897		
	E39 Vik-Julbøen	-	13 878	14 919	KP		14 225	14 225	14 225		
	E39 Julbøen-Molde	2 981		3 205	KP		3 056	3 056	3 056		
	E39 Ålesund-Ørskogfjellet		-	-						-	
5a	Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane	-	886	953	RP		886	908	908	22	2,5
5a	E134 Røldal-Seljestad	-	3 213	3 454	KP		3 118	3 118	3 118	-95	-2,9
5a	E134 Dagslett-E18	3 906	-	4 143	KP		3 906	3 906	3 906	-0	0,0
5a	E134 Saggrenda-Elgsjø	-	2 201	2 311	KP		2 201	2 201	2 201	-0	0,0
5a	Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	5 263	-	5 979	KP		5 263	5 263	5 263	-0	0,0
5c	E16 Nærøydalen (Hylland-Slæen)	-	1 883	2 025	RP		1 883	1 883	1 895	11	0,6
5c	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	-	25 957	27 904	RP/ KP			25 957	25 957	-	0,0
7a	E6 Megården-Mørsvikbotn	-	9 417	10 062	RP		9 472	9 474	9 474	57	0,6
7a	E6 Ulsvågskaret	-	1 491	1 626	RP			1 491	1 491	0	0,0
8a	E8 Flyplassstunnelen (Rv. 862 Tverrforbindingen (Tromsø))	-	1 773	1 894	KP		1 970	1 970	1 970	197	11,1
8b	Rv. 94 Hammerfest sentrum	-	1 163	1 248	RP		1 182	1 182	1 182	19	1,6
Sum alle prosjekter		28 533	134 813	166 786			135 463	163 446	164 195	850	0,5

1) Revidert styringsmål



Vedlegg 4

Risikomatrise





Risikoanalyse - Statens vegvesen

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

1. Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring
2. Omstilling, digitalisering og effektivisering
3. Internkontroll, kvalitet og etterlevelse
4. Helse, miljø, sikkerhet og beredskap
5. Omdømme og brukerperspektiv

Innenfor hvert område identifiseres risiko og det blir utarbeidet risikoreducerende tiltak for å håndtere og hvis mulig få ned risikoverdien.

Sammendrag ÅR 2021

Etatens samlede risiko ved utgangen av 2021 vurderes som moderat.

Parallelt med daglig drift har etaten hatt oppmerksomhet på utvikling og videre forbedringsarbeid. Vi har slutført arbeidet med gjennomføringsplan for 2022-2027. Planen skal sikre gjennomføringskraft og leveranser til hovedmålet i NTP 2022-2033 om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Vi er i slutfasen av Statens vegvesens virksomhetsstrategi, som vil sørge for en rød tråd i styring og strategisk oppfølging gjennom å tydeliggjøre de enkeltes divisjonenes bidrag både enkeltvis og samlet til etatens toppmål. Arbeidet har vært omfattende og det var en risiko for at disse oppgavene kunne gå på bekostning av daglig drift. Etaten mener imidlertid at arbeidet var og er nødvendig. Disse leveransene vil gi etaten en økt kontroll over flere av de mest kritiske risikoelementene og sikre at vi kan levere i henhold til samfunnsoppdraget når vi går inn i ny planperiode i 2022.

Risikoområde 1: Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring									
Området dekker risiko knyttet til enhetens oppfølging av tildelingsbrevet og resultatavtaler med budsjettammer, samt risiko for manglende økonomi- og prosjektstyring, inklusive etterlevelse av økonomiske fullmakter.									
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2021	T2 2021	ÅR 2021			Risikoreducerende tiltak	Status	
				S	K	Sum			
Ikke levere i henhold til mål og prioriteringer i tildelingsbrevet	- Mangel på kapasitet og kompetanse pga. omstilling til ny organisasjon kontra mengden oppgaver som skal løses kan påvirke leveranseevnen. - Høyere forventning til SVV fra SD vedrørende fylkesveier enn lagt til grunn ved ny organisering - På enkelte leveranser kan kvaliteten bli lavere enn forventet	8	8	2	4	8	Følge med på og prioritere ressursbruken slik at vi klarer å levere på oppdrag i tildelingsbrevet	Gjmf.	
								Oppdrag i tildelingsbrevet fordeles ut i direktørens styringsavtaler med Vegdirektøren og følges opp i styringsdialogen	Gjmf.
								Forventningsavklaring med departementet	Gjmf.
								Bruk av overtid for å øke kapasiteten på enkelte områder	Gjmf.
								Avklare og dokumentere roller og forventninger om SVV som fagetat med SD	Pågår



Vesentlige mer- eller mindreforbruk ved gjennomføring av budsjett	<p>- Mindreforbruk på post 01 siden bemanning og aktivitet kan tilpasses rammene med lavere behov for omstillingskostnader enn forutsatt.</p> <p>- Mindreforbruk på post 30 Riksveiinvesteringer bl.a. som følge av kostnadsreduksjoner, forsinkelser i forberedelser til oppstart og dårligere framdrift i anleggsfasen og manglende fullmakter</p> <p>- Mindreforbruk på tilskuddspostene som følge av manglende prosjekter/søknader fra fylkeskommunene.</p> <p>- Forventer et stort mindreforbruk på kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter som følge av lavere fremdrift enn tidligere forutsatt på tre av byvekstavtalene</p>	15	15	4	3	12	Tett oppfølging av økonomi og status i alle ledermøtene	Gjmf.	
								Foreslå omdisponeringer i RNB og ny saldering	Gjmf.
								Fortløpende gjennomføre korrektive tiltak for å unngå mer- og mindreforbruk innenfor gjeldende fullmakter	Pågår
								Månedlig oppfølging om investeringsprosjekter, gjennomføre månedlige styringsmøter med Divisjon Utbygging, Divisjon Drift og vedlikehold og de andre divisjonene. Tett dialog om risiko.	Pågår
								Nytt prosjektøkonomisystem som sammen med standardisering av rapportering vil gi bedre styring fra 2022	Pågår
								Gjennomgang av tunneloppgraderingsprosjektene i tett dialog med divisjon Utbygging	Pågår
Mindreforbruk på programområdene	<p>'Endrede forutsetninger i prosjektgjennomføringen fører til senere fremdrift eller oppstart enn forutsatt. Endringene omfatter blant annet:</p> <p>- Uavklarte forhold i reguleringsplaner som medfører behov for omprosjektering og forsinkelser som følge av dette</p> <p>- Prosjektgjennomføringen er avhengig av fremdrift i gjennomføring av tilgrensede arbeider som andre etater eller aktører er ansvarlig for - forsinkelser her medfører senere fremdrift enn forventet</p> <p>- Manglende planreserver kan medføre at det ikke er tilstrekkelig modne prosjekter som kan startes opp hvis andre prosjekter blir forsinket</p>	15	15	4	3	12	Forbedre intern styringsdialog	Pågår	
								Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter	Gjmf.
								Forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov, blant annet mer realistisk budsjettering	Gjmf.
								Bedre kvalitet i prognosesetting i forbindelse med budsjettarbeidet	Pågår
								Månedlige styringsmøter	Gjmf.
Risiko for å gå ut over delegerte fullmakter	<p>- Etaten binder opp midler for de kommende årene som vi ikke har fullmakt til å omsette.</p>	3	3	2	4	8	Eget oppfølgingssystem	Gjmf.	
								Tett oppfølging mot divisjonene og tydeliggjøring av fullmaktene	Gjmf.
Økt kostnadsnivå og manglende kostnadskontroll i store investeringsprosjekter	<p>- Kostnadsoverskridelse på prosjekter, prosjekter må stoppes eller utsettes mv.</p>	8	16	2	4	8	Innføring av nytt prosjektøkonomistyringsssystem	Pågår	
								Månedlige styringsmøter med Divisjon Utbygging og Drift og vedlikehold hvor porteføljen av prosjekter i plan- og gjennomføringsfase gjennomgås. Se på mulighetene for å starte opp prosjekter og tiltak innenfor gjeldende fullmakter	Pågår
								Tett og løpende oppfølging av prosjektporteføljen	Pågår
								Opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen	Pågår
Økt kostnadsnivå i driftskontrakter	<p>- Økte kostnader i driftskontraktene som følge av bl.a. opphør av sams veiadministrasjon, konkurransesituasjonen i entreprenørmarkedet m.m.</p>	12	12	4	3	12	Jobbe kontinuerlig med kontraktsstrategi for å gjøre kontraktene mest mulig attraktive	Pågår	
								Merforbruk på drift må balanseres ut med redusert vedlikehold	Pågår



Beskrivelse av risiko under risikoområde 1

Risikoen samlet sett for området *Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring* vurderes som moderat ved utgangen av 2021. Dialogen med Samferdselsdepartementet om forståelse og praksis knyttet til rollen som fagorgan og myndighet vil fortsette i 2022. Det er identifisert kompetanse- og ressursutfordringer innenfor begge disse rollene og dialogen blir sett på som et viktig risikoreduserende tiltak. Det pågår også et kartleggingsarbeid i etaten for å avdekke kompetansegap og sette inn tiltak. Etaten har særlig oppmerksomhet på juridisk kapasitet og kompetanse. Reduksjon i interne kostnader og lavere omstillingsutgifter førte til reduserte utgifter i 2021. I tillegg medførte pandemien større mindreforbruk enn planlagt, spesielt på post 01 Driftsutgifter og Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn.

Mindreforbruket på post 30 riksveivesteringer ble ved årsslutt lavere enn estimert i T2 rapporteringen. med et vesentlig merforbruk innenfor underposten store prosjekter, og mindreforbruk innenfor underpostene bymiljø-/ byvekstavtaler, fornying samt planlegging og grunnverv. På post 22 Drift og vedlikehold er forbruket godt i samsvar med disponibel ramme.

Etaten har arbeidet aktivt med risikoreduserende tiltak for økt kostnadskontroll i store investeringsprosjekter. Det er tett oppfølging av prosjektporteføljen i månedlige styringsmøter. Det gjennomføres opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen. Etaten har lagt ned et betydelig planleggingsarbeid for å innføre nytt økonomisystem fra 2022. Nytt økonomisystem og prosjektøkonomistyringssystem skal bidra til bedre styring og forenkling og standardisering.

Et eget oppfølgingsystem som skal sørge for at etaten ikke binder opp midler som vi ikke har fullmakter til å omsette for de kommende årene er på plass.

Risikoområde 2: Omstilling, digitalisering og effektivisering								
Området dekker risiko knyttet til enhetens manglende evne til å omstille, digitalisere og hente ut effektiviseringsgevinster. I overgangen til ny organisasjon dekker den også manglende implementering av ny organisasjonsstruktur og omstilling etter avviklingen av sams vegadministrasjon.								
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2021	T2 2021	ÅR 2021			Risikoreduserende tiltak	Status
				S	K	Sum		
Ikke klare å følge opp kravene til effektiv ressursbruk	- Budsjettene overskrides. - Manglende evne til å bruke digitalisering til å effektivisere arbeidsformer. - Ikke klare å redusere målkrav til reduksjon i interne kostnader - Ikke nå bemanningsmålet 2024	4	4	2	3	6	Oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene.	Pågår
							Etablere ny mindre ressursintensiv arbeidsform (intern sky) knyttet til utvikling.	Pågår
							Gjennomføre gjennomgang av oppgaver og grensedragning med målsetning om å utføre oppgaver mer effektivt, slutte å gjøre ting vi ikke skal.	Pågår
Manglende evne til å omstille på grunn av oppgavemengden	- Opprettholde daglig drift går på bekostning av utviklingsoppgavene - Utviklingsoppgaver går på bekostning av daglig drift	12	12	3	3	9	Spisse sammensetningen av utviklingstiltak mot framtidige strategiske mål	Pågår
							Standardisering/digitalisering for å frigjøre resurser	Pågår



Videreføring av gammel arbeidsmetode inn i ny organisasjon	<ul style="list-style-type: none"> - Ulik behandling av samme type sak - Ikke tar i bruk de løsninger vi har - Ikke tar i bruk potensialene/gevinstene på arbeidsintensive områder som kan standardiseres 	9	9	2	3	6	Standardisering gjennom prosesser i kvalitetssystemet.	Pågår
		Bygge inn regelstøtte i systemene for å eliminere feil i saksbehandlingen. Utvide bruk av LovdataPro i prosessene.	Pågår					
		Økt digitalisering og fokus på forbedringsarbeid gjennom FRAM prosjektet	Pågår					
		Økt bruk av digitale verktøy for analyse og oppfølging	Pågår					
		Digitalisere arbeidsintensive områder som kan standardiseres	Pågår					
Etaten klarer ikke å gjøre gode gevinstestimer eller ta ut nytteeffektene fra gjennomførte utviklings-/effektiviserings-tiltak	<ul style="list-style-type: none"> - klarer ikke følge opp gevinstrealiseringsplaner godt nok etter at prosjekter er overført til linjeorganisasjonen - klarer ikke sammenlikne og prioritere utviklingsprosjekter opp mot hverandre - klarer ikke dokumentere kobling mellom kostnadskutt og gjennomførte tiltak - får ikke gjennomført viktig omstilling - klarer ikke etterleve krav til kutt i interne kostnader innen 2024 	9	9	2	3	6	Etablering av porteføljekontor som følger opp både metodikk og leveranser i prosjektene.	Pågår
		Nyttstyringsprosjekt blir rigget om og restartet med en mer smidig prosjektmetodikk	Pågår					
		Deltar som pilotprosjekt i innføring av DFØs nye rammeverk for nyttstyring. DFØ må gjøre interne avklaringer før pilot fortsetter.	Avventes					
		Opprettet egen indikator i Resultatbanken for oppfølging av gevinster. Automatisk overføring av utviklingstiltakenes gevinstplaner fra CPPM til Resultatbanken.	Gjmf.					
		Presisering av krav til Gevinstrealiseringsplaner for å få tildelt utviklingsmidler	Pågår					
Etaten oppnår ikke målsetningen om å bli mer datadrevet	<ul style="list-style-type: none"> - manglende analyse- og beslutningsgrunnlag - manglende omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer. 	12	12	2	4	8	Oppretter ny avdeling for Datainnsikt. Ansatt CDO (Chief Data Officer) som skal bygge opp utvikle Vegvesenets forvaltning og eierstyring av data, bruk og analyse.	Gjmf.
		Styrke dataanalysekapasiteten i etaten. Det er utlyst flere stillinger som dataanalytikere for å øke dataanalyse kapasiteten .	Gjmf.					
		Etablerer standarder, modeller og verktøy som sikrer kvalitet, koordinering og skalerbarhet	Planlagt					

Beskrivelse av risiko under risikoområde 2:

Risikoen samlet sett for området *Omstilling, digitalisering og effektivisering* vurderes som lav til moderat ved årsavslutning. De interne kostnadene ble betydelig redusert i 2021, men reduksjonen var noe lavere enn plan. Dette skyldes at utgifter til konsulent ble høyere enn forventet. Det er krevende å holde ønsket framdrift på forbedringsarbeidet og situasjonen med underbemanning på enkelte områder påvirker etatens evne til å ta ut gevinster av effektiviseringsarbeid, som for eksempel mer effektive arbeidsformer og automatisering/digitalisering der det er mulig. Det er avgjørende at Statens vegvesen blir mer datadrevet og får bedre analyse- og beslutningsgrunnlag for retningsvalg som er nødvendige for å nå toppmålene våre. Det krever både omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer. Dette vil etaten fortsette å arbeide med i 2022. Statens vegvesen følger en plan for nyttstyring og reduksjon i interne kostnader. Det er ikke noen endringer i risikobildet knyttet til å nå det langsiktige målet for reduksjon fram til 2024. For at Statens Vegvesen skal kunne møte alle forventningene er det viktig med gode rammebetingelser som setter oss i stand til å løse oppgavene på mest effektiv måte.



Risikoområde 3: Internkontroll, kvalitet og etterlevelse								
Området dekker enhetenes risiko for ikke å ha gode internkontrollsystemer, avvik til lover, forskrift, policy og prosesser, samt manglende evne til å korrigere feil og lukke avvik.								
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2021	T2 2021	S	ÅR 2021 K	Sum	Risikoreduserende tiltak	Status
Områder i etaten drives ikke i samsvar med gjeldende lover og regler	- Manglende etterlevelse kan påvirke leveranser til bruker og samfunn - Manglende etterlevelse av krav	6	6	2	3	6	Forenkling og opprydding av prosesser og styrende dokumenter (krav- og hjelpedokumenter)	Pågår
							Styrke kvalitet i og etterlevelsen av prosesser gjennom etablering av nøkkelkontroller.	Pågår
							Sette krav til å prioritere risiko og vesentlighet ved etablering og oppdatering av prosesser	Planlagt
							Planlegge og gjennomføre program for kvalitetsrevisjoner i alle divisjoner.	Pågår
Ikke tilstrekkelig læring og forbedring	- Manglende læring og forbedring kan bety at vi ikke korrigerer tilstrekkelig ved avvik og at vi ikke har tilstrekkelig kontroll på om besluttede tiltak gir ønsket resultat eller effekt.	8	8	3	3	9	Gjennomføre ledelsens gjennomgåelse	Gjmf.
							Analysere hvilke feil som gjentar seg og forbedre prosessene	Pågår
							Etablere styringsindikator T805 Status lukketid for avvik etter eksterne tilsyn	Gjmf.
							Etablere styringsindikator T847 Etablere og utføre måling og rapportering på kontinuerlig forbedring av prosesser i kvalitetssystemet	Gjmf.
							Etablere en generisk avvikspesess som vektlegger risiko, årsaksanalyse og valg og oppfølging av tiltak	Planlagt
							Systematisk oppfølging av funn med trafiksikkerhetseffekt	Pågår
					Læring og erfaringsdeling på tvers av divisjonene gjennom organisert nettverksjobbing.	Pågår		

Beskrivelse av risiko under risikoområde 3:

Statens vegvesen vurderer den samlede risikoen for området *Internkontroll, kvalitet og etterlevelse* som lav til moderat ved utgangen av året. Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring som pågår er viktig for kvalitetsstyringen i Statens vegvesen. Det er imidlertid fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav. I tillegg er det en viss risiko for at alle prosesser ikke er tilstrekkelig beskrevet i dagens system. Risikoen overvåkes og følges opp ved at kvalitetsrevisjoner er rettet mot områder der det er høy/middels risiko. Gjennom ledelsens gjennomgåelser løftes områder der driftsenhetene ser en risiko, og det besluttes tiltak for å ta ned risikoen.



Risikoområde 4: Helse, miljø, sikkerhet og beredskap								
Området dekker enhetenes risiko for skade på helse, miljø og sikkerhet, samt den risiko man har for at systemer for samfunnssikkerhet og beredskap, inklusive informasjonssikkerhet og personvern, ikke fungerer.								
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2021	T2 2021	S	ÅR 2021 K	Sum	Risikoreduserende tiltak	Status
Redusert kapasitet som følge av høy belastning på enkeltområder	- Medarbeidere er under et høyt arbeidspress over for lang tid, noe som kan påvirke leveranseevnen (tid og kvalitet), øke faren for ulykker og gi helseproblemer med medfølgende økt arbeidspress på kolleger.	12	12	3	4	12	Bygger opp kompetanse og kapasitet på utvalgte områder for framtidig oppgaveløsning	Pågår
							Tiltak for å utvikle medarbeidere og ledere	Pågår
							Tettere oppfølging av timebruken til ansatte	Pågår
							Tett oppfølging av nestenulykker i organisasjon	Pågår
Økt skadefrekvens	- Manglende avklaring i grensesnitt kan lede til økt skadeomfang.	8	8	2	4	8	Økt ledelsesfokus på HMS i virksomheten og entreprisedriften	Pågår
Styrende dokumenter innen sikkerhet og beredskap etterleves ikke i praksis	- Manglende sammenheng mellom styrende dokument og praksis ute i organisasjonen, som vil ha innvirkning på hvor effektivt etaten håndterer hendelser i hele krisespekteret. - Manglende forståelse av roller og oppgaver i organisasjonen og uklar grensesnitt - Manglende etterlevelse av prosedyren for å ivareta informasjonssikkerhet og sikring med policy og retningslinjer, som vil innvirke på vår evne til å følge lover og forskrifter samt egne krav.	12	9	3	2	6	Policy for beredskap og hendelsehåndtering revideres høsten 2021.	Planlagt
							Standardisering av etatens beredskapsplaner videreføres i fbm revisjonen høsten 2021 for å sikre en gjennomgående tydelig beredskapsstruktur med definert ansvar og oppgaver.	Videreføres 2022
							Beredskapsøvelser planlegges og gjennomføres i den enkelte enhet, divisjon og ledergruppe etter vesentlighet og risiko.	Pågår
							Nasjonal strategi for digital sikkerhet følges opp for å sikre økt bevissthet og bedre systemer for oppfølging av digital sårbarhet i organisasjonen.	Pågår
							Modenhetsanalyse for informasjonssikkerhet gjennomføres med eksternt bistand som grunnlag for revisjon av policy og system for ivaretagelse av informasjonssikkerhet.	Gjmf.
							Policy for informasjonssikkerhet og sikring revideres og prosessen for å ivareta informasjonssikkerhet og sikring revideres som del av det årlige revisjonsarbeidet.	Videreføres 2022
Sikkerhetsbrudd i etatens systemer	- Personell får tilgang til sensitive data for urettmessig bruk (innsidetrussel) eller gis administrasjonsrettigheter med mulighet for å manipulere data eller endre automatiserte prosedyrer, eller stenge viktige brukere ute (integritet, konfidensialitet og tilgjengelighet).	8	8	2	4	8	Høyt fokus på innsidetrusselen i sikkerhetsorganisasjonen og i sikkerhetsarbeidet generelt.	Pågår
							Høyt fokus på tilgangsstyring og -kontroll gjennom å etablere gode prosesser i systemene, gode opplæringstiltak og gjennomføre etterlevelseskontroller.	Pågår
							Videreutvikle konseptet «Sikkerhet i ansettelse» for særskilt stillinger i SVV	Pågår
Personvern avvik i forhold til GDPR	- Persondata som skal beskyttes etter GDPR kommer på avveie grunnet (1) manglende interne prosedyrer, (2) manglende kompetanse blant de som behandler informasjonen, eller (3) huller i IT-arkitekturen.	12	12	4	3	12	Videreføre arbeidet med behandlingsoversikter og verdifulderinger for å bevisstgjøre og ansvarliggjøre prosesseiere og etterleve Schrems II dommen.	Pågår
							Følge opp avvik i VegCIM og sikre læring i enhetene/divisjonene og gjennomgang av avvik i sikkerhetsorganisasjonens faste møter.	Pågår
							Fortsette å styrke IT-infrastrukturen.	Pågår



Beskrivelse av risiko under risikoområde 4:

Risikoen samlet sett for området *Helse, miljø, sikkerhet og beredskap* vurderes som moderat. Covid-19 situasjonen og oppfølgingen av denne har satt organisasjonen bedre i stand til å håndtere hendelser. Samtidig er det fortsatt en viss risiko for manglende sammenheng mellom styrende dokumenter og praksisen som følges ute i organisasjonen. Dette blir det tatt tak i 2022 gjennom et eget arbeid for å tydeliggjøre ansvar og knytte styrende dokumenter tettere til relevante arbeidsprosesser. Modenhetsanalysen gjennomført av PwC og sikkerhetskulturundersøkelsen (en spørreundersøkelse gjennomført av NorCIS) som begge ble gjennomført i 2021 gir grunnlag for forbedringer i 2022 mht. informasjonssikkerhet og sikkerhetskultur. På personvernområde har det gjennom hele året pågått prosesser for å senke risikoverdien. Utfordringer er nye krav som tilflyter oss som en konsekvens av Schrems II dommen, herunder GDPR utfordringer som følger av deling av informasjon med tredjeland. Videre håndtering av disse utfordringene er et prioritert arbeid som videreføres i 2022.

Risikoområde 5: Omdømme og brukerperspektiv								
Området dekker enhetenes risiko for at hendelser skader etatens omdømme eller går ut over brukere av etatens tjenester.								
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2021	T2 2021	ÅR 2021			Risikoreduserende tiltak	Status
				S	K	Sum		
Publikum får ikke den tjenesten de har behov for til rett tid og sted	- Lang ventetid på avlegging av teoriprøve og praktisk førerprøve - Lang svartid på henvendelser pga manglende bruk av selvbetjeningsløsninger. - Etaten klarer ikke overholde tidsfrister for klagesaker.	8	8	1	4	4	Tiltak for å dekke opp underbemanning på området	Gjmf.
							Øke aktivitet på digitale tjenester og selvbetjeningsløsninger	Planlagt
							Bruk av målrettet overtid	Gjmf.
Etaten overholder ikke offentlighetsloven	- Forsinkelser i innleggelse i offentlig journal. - Manglende mulighet for innsyn i etatens saksbehandling	4	4	1	2	2	Automatisere arbeidsprosessene gjennom økt digitalisering og etablering av kontaktskjema.	Pågår

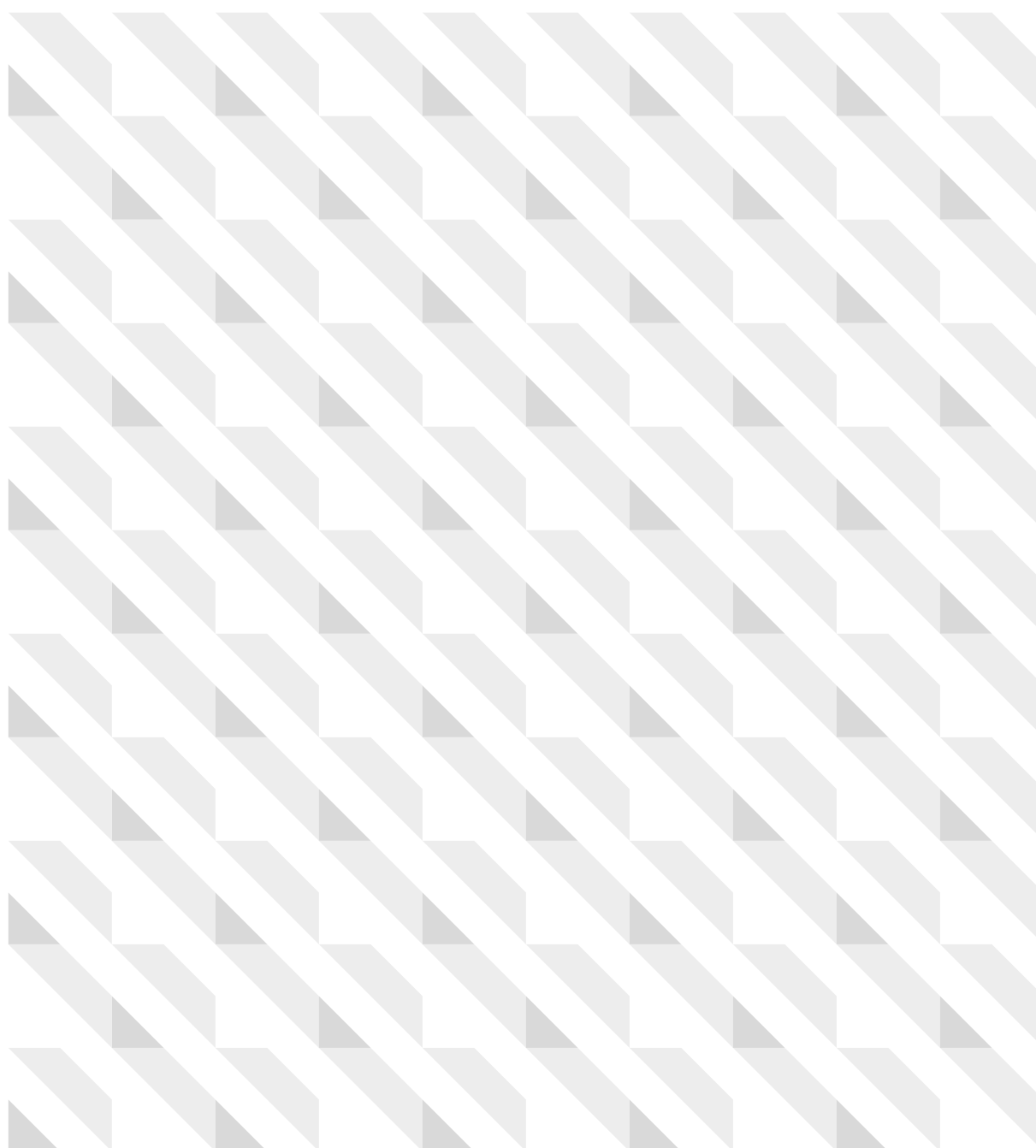
Beskrivelse av risiko under risikoområde 5:

Risikoen samlet for området *Omdømme og brukerperspektiv* vurderes som lav ved utgangen av året. Pandemien har krevd mye ressurser for de divisjonene med ansatte i fremste linje. Tross dette er det gjennomført et høyt antall praktiske førerprøver og teoriprøver sammenlignet med 2019 som var siste normalår før pandemien. Etterspørselen etter prøver er økende. Det fører til at etterslepet etter nedstengningen av trafikkstasjonene i 2020 med antall avlyste prøver ikke har latt seg hente inn, selv med høy bruk av overtid. Nyansatte sensorer i 2021 vil få effekt på ventetiden i 2022 da utdanningen som kreves tar ca. 6 mnd. fra de kommer til Statens vegvesen.



Vedlegg 5

Status for Vegtilsynssaker





Tabell 1 Statusoversikt vegtilsynet - tema og åpne/lukket avvik

Tema	Antall tilsynssaker	Totalt antall avvik	Lukket avvik 2019/2021	Lukket avvik 2021	Åpne avvik 2021
Tunnelsikkerhet	4	14	4	1	9
Trafikksikkerhet for helårssyklist	2	8	0	7	1
Rekkverk og sideterreng	2	9	7	0	2
Sikker veg i utbyggingsfasen	2	1		0	1
Sikring av arbeidsområde	1	6	3	3	0
Ivareta beredskap	2	2		1	1
Behandle avvik og/eller unngå hendelser	3	4	0	0	4
Etterlevelse av forordninger	1	0			
Læring etter alvorlig ulykker	1	-			
Totalt	18	44	14	12	18

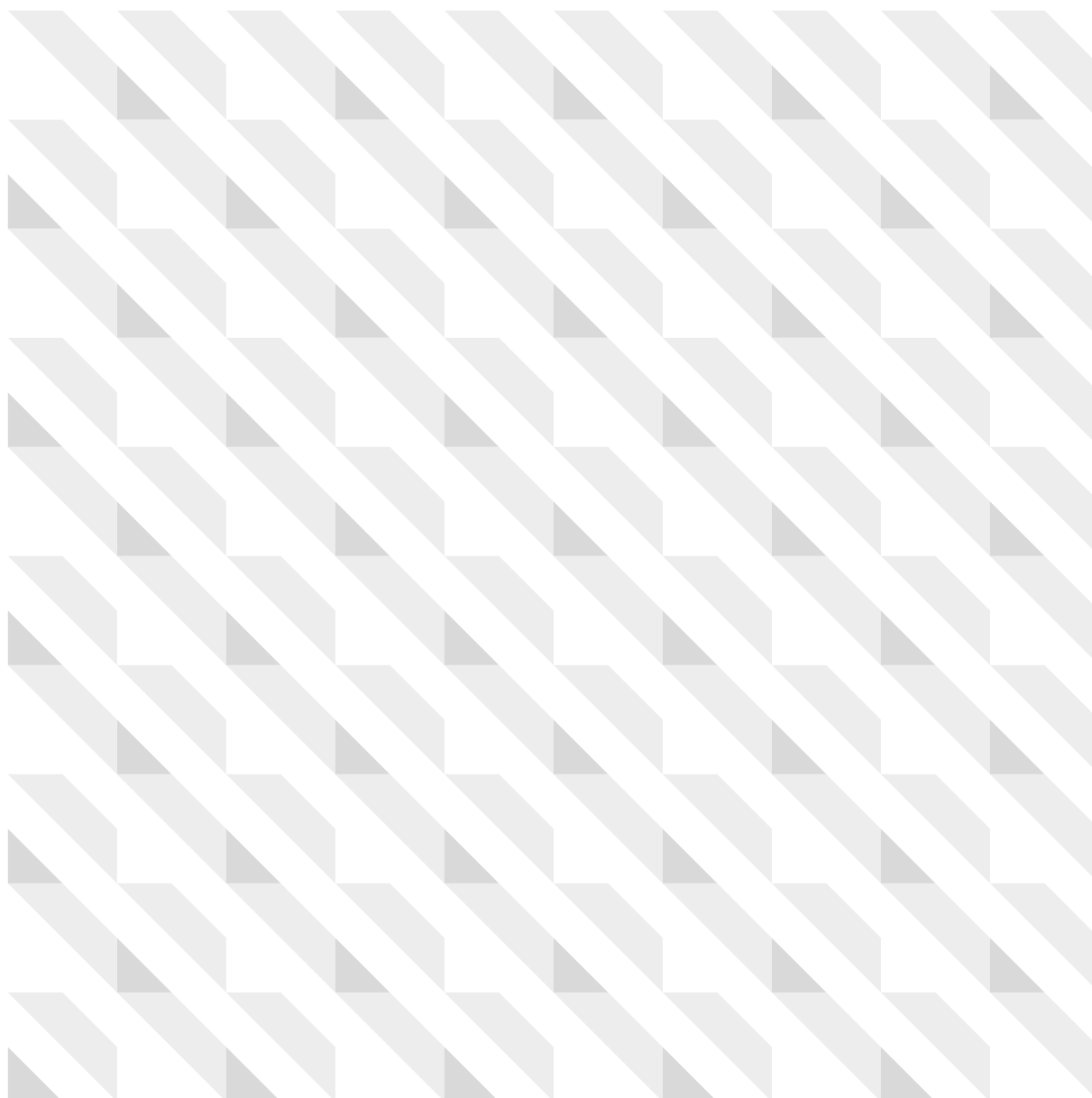
Tabell 2 Totalt Vegtilsynssaker fordelt på år, status åpne/lukket avvik per 31.12.2021

År	Navn tilsynsrapport	Rapport dato	Totalt avvik	Lukket 2019	Lukket 2020	Lukket 2021	Åpne avvik	Status sak
2018	2018-08 Sikkerhet i tunneler som ikkje er oppdatert - periodiske inspeksjonar	01.08.2018	5	3	1	1	0	Lukket
	2018-19 System for oppfølging av avvik på rekkverk	01.03.2019	8	3	4		1	Åpen
2019	2019-19 Sikring av arbeidsområder	01.09.2019	6		3	3	0	Lukket
	2019-23 System for å sikre rekkverkskompetanse	01.09.2019	1				1	Åpen
	2019-31 Inspeksjon av sykkelruter	01.06.2020	6			6	0	Lukket
2020	2020-01 Statens vegvesens drift og vedlikehald av ventilasjonsanlegg i tunneler	01.06.2020	2				2	Åpen
	2020-03 Sikkerhetskontrollørens oppgaver	01.07.2020	2				2	Åpen
	2020-05 Tiltakstid ved drift av eksisterende veg	17.12.2020	3				3	Åpen
	2020-06 Sykkelforbod i tunnel	22.12.2020	2			1	1	Åpen
	2020-10 VTS behandling av meldinger fra trafikanter om farlige forhold på veg	01.12.2020	1				1	Åpen
	2020-11 Trafikkberedskap og øvingar	22.12.2020	1			1	0	Lukket
2021	2021-1 Statens vegvesens styrings-system for drift og vedlikehald av elektriske anlegg	23.04.2021	1				1	Åpen
	2021-03 Læring etter alvorlig ulykker	Ikke mottatt					X	Åpen
	2021-04 Trafikksikkerhetsrevisjon i vegprosjekter	05.03.2021	1				1	Åpen
	2021-05 Teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt	Avsluttet	0				0	Lukket
	2021-07 SVVs etterlevelse av forordning (EU) nr. 886/2013	29.06.2021	0				0	Lukket
	2021-08 Inspeksjonar av berg og bergsikring i tunneler	17.12.2021	5				5	Åpen
	2021-09 Vegoppmerking	Ikke mottatt					X	Åpen



Vedlegg 6

Status for oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon





2012-2016	Tilråding	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2020	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2021														
Rapport	Nr.																
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/04T	<p>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> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Innsatsområde</th> <th>Indikator</th> <th>Dagens tilstand</th> <th>Tilstandsmål</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)</td> <td>Andel førere og forsettepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy</td> <td>97,2 % (2017)</td> <td>98 % (2022)</td> </tr> <tr> <td>Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil</td> <td>63 % (2017)</td> <td>75 % (2022)</td> </tr> <tr> <td>Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte</td> <td>84,3 % (2017)</td> <td>95 % (2022)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Status per 31.12.2019: Forslaget ble behandlet på UN-ECE GRSP møte i desember 2019. På møtet ble det besluttet at forslaget er på prioritetslisten under short-time-delivery.</p> <p>En tidsfrist ble ikke satt, da forslaget må sees opp imot andre prioriteringer. Agenda for WP-29 møtet i juni 2020 er ikke ferdig enda, men Statens vegvesen vil komme med en statusoppdatering etter møtet.</p> <p>Status per 31.12.2020: Forslaget er ikke vedtatt av WP-29. Det er under behandling i GRSP. Det er usikkert for SVV når det er ferdig behandlet i WP-29.</p>	Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål	Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsettepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)	Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)	Denne saken har ikke fått prioritet. Trenden i UN-GRSP er mer det motsatte, dvs at systemene ikke er tilpasset mindre kvinner og lettere mennesker. Det er nylig etablert en ekspertgruppe (IWG) under GRSP ledet av Sverige som skal se på kollisjonsbeskyttelse av personer med ulike størrelser. De vil i første omgang samle inn data. Det er da en mulighet å spille dette inn i denne gruppen.
Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål														
Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsettepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)														
	Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)														
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)														
Rapport nr. 1 om møteulykke mellom vogntog og varebil i Hyvings-tunnelen på E16 ved Voss 26. september 2011	2013/02T	<p>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.</p> <p>Status per 31.12.2019: Revidert utgave av V721 Risikovurderinger i vegtrafikken ble godkjent på slutten av 2019. Den publiseres på vegvesen.no i starten av 2020.</p> <p>Reviderte retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften ble sendt ut 11.3.2019 og var gjeldende fra 1.4.2019. Se NA-rundskriv 5/2019 Retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften: https://www.vegvesen.no/_attachment/2666973/binary/1323509?fast_title=NA-rundskriv+2019%2F5+Retningslinjer+til+vegsikkerhetsforskriften.pdf</p> <p>Status per 31.12.2020: Det er blitt avdekket manglende kvalitetssikring av revidert V721 Risikovurderinger i vegtrafikken. Det var derfor nødvendig å utarbeide en ny utgave av veilederen. Etter en intern høring og grafisk produksjon vil dokumentet bli lagt ut på nettet før sommeren 2021.</p>	V721 «Risikovurderinger i vegtrafikken» er revidert og ny utgave ble publisert i august 2021. Veileder beskriver prosess for både kvantitative og kvalitative risikovurderinger. Tiltaket er ferdig gjennomført.														
Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjord-tunnelen 23. juni 2011	2013/10T	<p>Det er igangsatt et FoU-program på sikkerhetsstyring i vegtunneler som skal underbygge strategien med ny kunnskap som øker mulighetene for vellykket redning gitt en stor brannhendelse spesielt i de utsatte ettløps tunnelene. De siste av de planlagte simuleringsforsøkene 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 ettløps tunneler.</p> <p>I tillegg har Innovasjon Norge innvilget 8 mill. kr i risikoavlastningsmidler til et innovasjonspartnerskap med Statens vegvesen innen tunnelsikkerhet, der løsninger for å bedre 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 ferdigstillelse 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.</p> <p>Status per 31.12.2019: Statens vegvesen har utarbeidet mal for beredskapsplaner og beredskapsplan vedlegg I (beredskapstegning) som skal brukes. Ved periodiske inspeksjoner blir beredskapsplanen sjekket ut og der det avdekkes mangler i planen så blir dette registrert som avvik. Tunnelforvalter er ansvarlig for lukking av avvik. Maler for henholdsvis risikoanalyse + beredskapsanalyse er også klar.</p> <p>Det ble igangsatt et FoU-prosjektet «Sikkerhetsstyring i vegtunneler» der hovedfokuset var utredning av evt. bruk av sikre rom uten utgang til det fri. Bruk av slike evakueringsrom er ikke tillatt etter Tunnelsikkerhetsforskriften og SVV fikk etter søknad til SD tillatelse til å utrede spørsmålet. Utredningen er ferdig og det arbeides med sluttrapporten og den faglige tilrådingen som ventes ferdig i løpet av første kvartal 2020.</p> <p>Selvredning er også tema i Innovasjonspartnerskapsprosjektet der bruk av ny og innovativ teknologi vil kunne hjelpe trafikantene til å redde seg selv ved å finne vegen ut av lange og røykfylte ett-løps tunneler, alternativt vegen til et evakueringsrom i tunnelen. Dette skal være ferdig i september 2020.</p> <p>Begge disse tiltakene vil bli sett i sammenheng.</p> <p>Status per 31.12.2020: Statens vegvesen avsluttet innovasjonspartnerskapet i 2020, og dette er gjort i henhold til avtalt plan. På bakgrunn av FoU-prosjektet «Sikkerhetsstyring i vegtunneler» sendte Statens vegvesen brev til SD 30. oktober 2020 med et forslag til søknad til EU om etablering av evakueringsrom.</p>	Det er god dialog med Samferdselsdepartementet om saken. Den vil neppe bli konkludert med tiltak i 2022.														

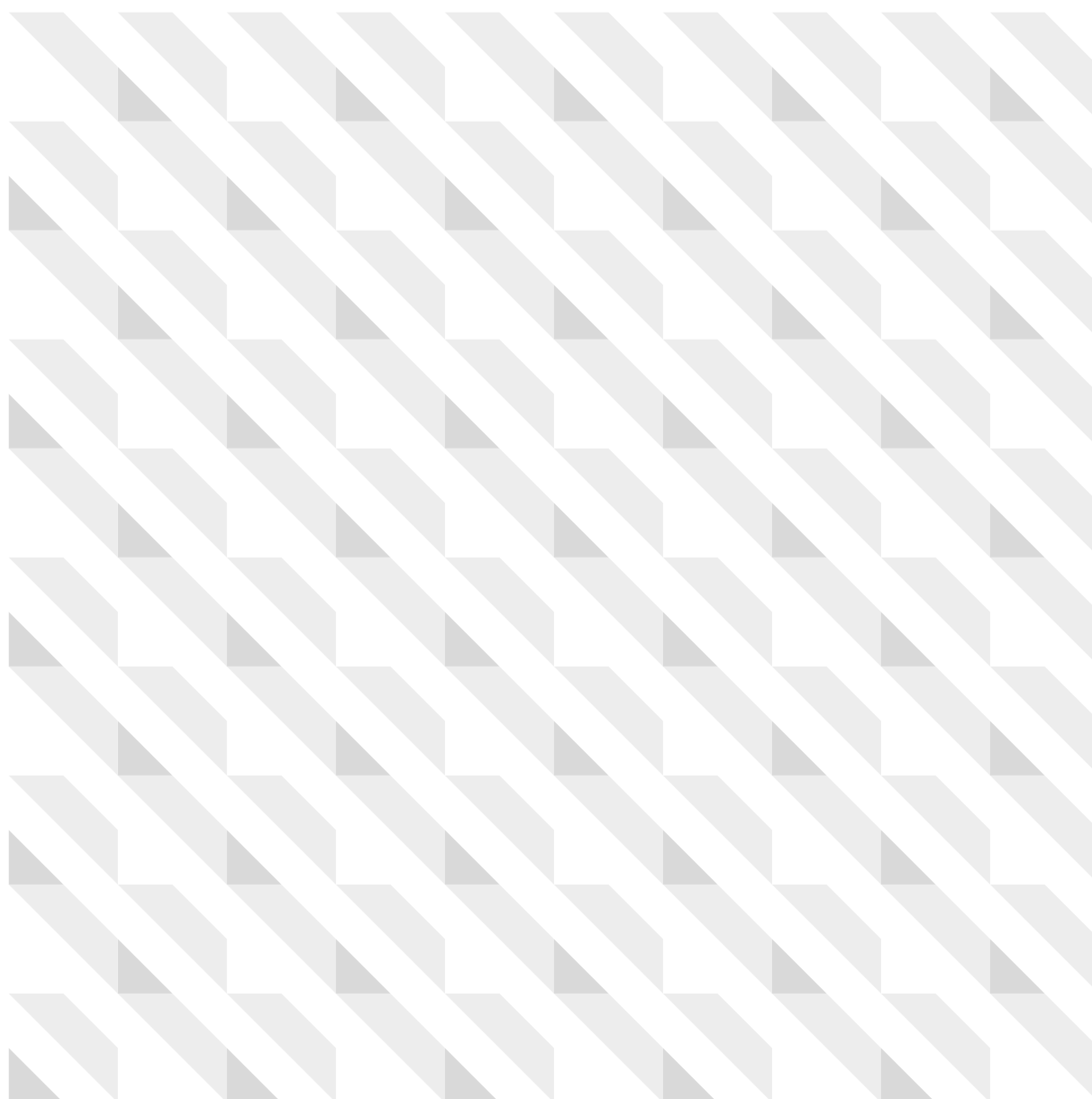


2012-2016 Rapport	Tilråding Nr.	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2020	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2021
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/05T	<p>Det er igangsatt et FoU-program på sikkerhetsstyring i vegtunneler som skal underbygge strategien med ny kunnskap som øker mulighetene for vellykket redning gitt en stor brannhendelse spesielt i de utsatte ett-løps tunnelene. Dette arbeidet sluttføres i løpet av 2018. I tillegg har Innovasjon Norge innvilget 8 mill. kr i risikoavlastningsmidler til et innovasjonspartnerskap med Statens vegvesen innen tunnelsikkerhet, der løsninger for å bedre selvredning er hovedtema. Dette arbeidet er startet i 2018 og går inn i 2019.</p> <p>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 røykfylt 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 ivarettet 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.</p> <p>Innovasjonspartnerskapsprosjektet skal utrede selvredningsprinsippet i spesielle lange ett-løps tunneler. Kontrakt med leverandør forventes inngått medio februar 2019 og kontraktstid er inntil 18 mnd.</p> <p>Status per 31.12.2019: Tilrådingen var bakgrunnen for FoU prosjektet «Sikkerhetsstyring i vegtunneler» der hovedfokuset var utredning av evt. bruk av sikre rom uten utgang til det fri. Bruk av slike evakueringsrom er ikke tillatt etter Tunnelsikkerhetsforskriften og SVV fikk etter søknad til Samferdselsdepartementet tillatelse til å utrede spørsmålet. Utredningen er ferdig og det arbeides med sluttrapporten og den faglige tilrådingen som ventes ferdig i løpet av første kvartal 2020.</p> <p>Selvredning er også tema i Innovasjonspartnerskapsprosjektet der bruk av ny og innovativ teknologi vil kunne hjelpe trafikantene til å redde seg selv ved å finne vegen ut av lange og røykfylte ett-løps tunneler, alternativt vegen til et evakueringsrom i tunnelen. Dette skal være ferdig i september 2020.</p> <p>Begge disse tiltakene vil bli sett i sammenheng.</p> <p>Status per 31.12.2020: Statens vegvesen avsluttet innovasjonspartnerskapet i 2020, og dette er gjort i henhold til avtalt plan. På bakgrunn av FoU-prosjektet «Sikkerhetsstyring i vegtunneler» sendte SVV brev til SD 30. oktober 2020 med et forslag til søknad til EU om etablering av evakueringsrom.</p>	Det er god dialog med Samferdselsdepartementet om saken. Den vil neppe bli konkludert med tiltak i 2022.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/06T	<p>Oppgradering av tunnelen startet opp sommeren 2016, og ferdigstillelse er satt til mars 2020. Se også 2015/02T.</p> <p>Status per 31.12.2019 Tiltak blir gjennomført i forbindelse med tunneloppgraderingen. Beredskapsplaner blir oppdatert etter tunneloppgraderingen. Se for øvrig 2015/02T.</p> <p>Status per 31.12.2020 Prosjektet er i avslutningsfasen og testing av anlegget pågår. Ferdigstillelse av anlegget forventes i juni 2021, jf. også tilråding 2015/02T.</p> <p>Beredskapsplan for E16 Gudvangatunnelen blir oppdatert hver gang det skjer en endring i tunnelen som påvirker grunnlaget. Beredskapsplanen for tunnelen vil oppdateres med virkning fra fullført oppgradering.</p>	Oppgradering av Gudvangatunnelen fullføres fram mot planlagt sikkerhetsgodkjenning i mai 2022. Deretter vil midlertidig beredskapsplan i løpet av kort tid avløses av ordinær beredskapsplan.
Rapport nr. 1 om veitrafikkulykke med modulvogntog og varebil på E6 i Bugøyfjord i Sør-Varanger 23. mars 2015	2016/01T	<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 et 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, Bugøyenes, 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 avkjørselregulering. Tiltak er i gang. Videre gjennomføres det forkjørselregulering av E6 i Kirkenes sentrum i 2018, bl.a for å redusere uløp i forhold til stigning. Det vil bli gjort en vurdering av om det skal settes inn forsterket driftsinnsats på strekninger med stigning > 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 rekkverkløsninger 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. Forkjørselregulering 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> <p>Status per 31.12.2019: Det er ikke gjennomført tiltak og det er ingen endring i status ift. det som ble rapportert i 2018.</p> <p>Status per 31.12.2020: Det er ikke gjort ytterligere tiltak i 2020. TS-tiltakene i Kirkenes sentrum har fått en oppstartbevilgning i 2021 og vil bli gjennomført i 2021-2022. Arbeidet med avkjørselssanering og rekkverkstiltak ved brua i Bugøyenes vil tas opp igjen.</p>	Det er ikke gjort ytterligere tiltak i 2021. På grunn av liten fremdrift i reguleringsplanlegging vil tiltakene på E6 i Kirkenes ikke kunne starte før i 2023.



Vedlegg 7

Nærmere om Statens vegvesens arbeid mot arbeidslivskriminalitet





Veiområdet

Gjennom konkrete samhandlingssaker i 2020 synes det klart at det er ulik kapasitet, kompetanse og rutiner mellom offentlige byggherrer i å følge opp useriøsitet og kriminalitet. Det gir useriøse og kriminelle et økt handlingsrom og redusert oppdagelsesrisiko ved at de kan virke på tvers av geografiske og organisatoriske områder.

Misligheter på veiområdet spenner fra forhold som påvirker den enkelte arbeiders HMS og lønns- og arbeidsvilkår, til forsøpling, konkurransevridende forhold, økonomisk bedrageri og veisikkerhet m.m. Det finnes tilfeller av økonomiske misligheter, som beveger seg inn i det strafferettslige. Statens vegvesen har i arbeidet blant annet dokumentert og anmeldt et tilfelle av grovt bedrageri, som Politiet dessverre ikke fant ressurser til å følge opp. Det kan fremstå som det blant noen entreprenører eksisterer en holdning om at det «er lov å prøve seg» med urettmessige krav.

Våren 2021 ble det etablert et samarbeid mellom byggherrer innenfor anlegg for å møte utfordringene. Tiltaket er forankret i regjeringens a-krim strategi, og vi samarbeider tett med tilsvarende tiltak innen bygg. Statens vegvesen ser også særlige utfordringer knyttet til kontroll av lønns- og arbeidsvilkår hos utenlandske entreprenører. Manglende internasjonalt samarbeid gjør dette arbeidet svært vanskelig, og Statens vegvesen ser på utvidet samarbeid med blant annet Skatteetaten for å møte utfordringen som antas å øke fremover.

Statens vegvesen arbeider målrettet med kontroller av lønns- og arbeidsvilkår i entreprisedriften. Det er gjennomført 54 kontroller i 2021, flere av disse er fremdeles under behandling. Som følge av kontroller med seriøsitet er flere underentreprenører nektet godkjenning i løpet av 2021. Vi mener det fremdeles er for store mangler i kontrollene entreprenørene gjør under oppfølging og kvalitetssikring av underleverandører. Statens vegvesen har derfor revidert skjema for inntakskontroll som hovedentreprenør skal sende over til byggherre fem dager før underentreprenør eller underentreprenør skal starte på din del av kontraktsarbeidet. Brudd på arbeidstidsbestemmelser og uriktig overtidsbetaling samt ulik tilleggsbetaling er et vedvarende problemområde. Øvrige gjengangere i avvikene som er registrert er at oversiktslister ikke samsvarer med timelister og at HMS-kort ikke er gyldige eller ikke oppdatert i oversiktslistene.

Statens vegvesen videreutvikler samarbeidet med bransjen og andre myndigheter innenfor veiområdet. For eksempel har Statens vegvesen i 2021:

1. Utført syv samarbeidsprosjekter sammen med Skatteetaten i tillegg seks prosjekter som følges opp av Skanska mot Skatteetaten gjennom egen avtale med SVV.
2. Hatt tett dialog med partene i arbeidslivet om forståelsen av tariffavtaler og kontinuerlig utvikling av gode seriøsitetskrav i kontrakter. Gir innspill og følger opp mot Norges modellen.
3. Har innført vesentlig strengere vilkår i kontrakter rettet spesielt mot arbeidslivskriminalitet i transportnæringen.
4. Samarbeidet med andre offentlige byggherrer for å styrke arbeidet mot sosial dumping, bl.a. jobbes det med ytterligere harmonisering av kontrakts bestemmelser.



Trafikant- og kjøretøyområdet

De siste to årene har vi rettet fokus mot tuning/manipulering av kjøretøy. Slik manipulering gjøres oftest med formål om å spare reparasjonskostnader ved å koble ut rensesystemer som skal ivareta miljøhensyn, for å endre kjøretøyets effekt eller redusere drivstofforbruk. De nevnte forholdene vil kunne gi økte utslipp av miljøfarlige avgasser. De fleste som tilbyr manipulering av disse systemene utføres av aktører som ikke er godkjent av Statens vegvesen. Det er kartlagt over 250 aktører nasjonalt. Arbeidet stiller nye krav til arbeidsformer og tverretattlig samarbeid, og gjennomføringen er tidkrevende gitt kompliserte systemmanipulasjoner som skal dokumenteres.

Statens vegvesen har fortsatt et fokus rettet mot øvrige ulovlige verksteder, og kontroller gjennomføres både i egen regi og mer aksjonsbasert sammen med a-krim sentrene.

Gjennom tilsyn rettet mot kontrollorganene og deres kontrollører er det avdekket et betydelig antall fiktive kontroller. I flere av tilfellene er dette uten bedriftens viten da det er snakk om utro tjenere, og samarbeidet med bedriften blir da et virkemiddel for å få frem det totale bildet. Dette viser viktigheten av at kontrollorganene har et fungerende kvalitetssystem og prosedyrer som fanger opp slike avvik på et tidlig tidspunkt, og at Statens vegvesen fører tilsyn med dette.

Statens vegvesen har opparbeidet bred erfaring omkring kriminalitet og useriøsitet gjennom kontrollarbeid og gjennom dialog med partene i tre parts bransjeprogram transport. Samarbeid innen tverretattlig transportkontroll gir også nyttige erfaringer. En del erfaringer er samlet i egen rapport som gir en situasjonsbeskrivelse på bakgrunn av større saker og aksjoner, hvor et tverretattlig samarbeid ofte har vært avgjørende for resultatene.



STATENS VEGVESEN
Org. nr.: 971032081

Riksrevisjonens beretning

Konklusjon med forbehold

Riksrevisjonen har revidert Statens vegvesens årsregnskapsoppstillinger for regnskapsåret 1. januar - 31. desember 2021. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering og noter, herunder sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 36 491 731 888 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening:

- oppfyller årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav, og
- årsregnskapsoppstillingene gir et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2021 og kapitalposter per 31. desember 2021, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten med unntak av de forhold som er nevnt i «grunnlag for konklusjon med forbehold».

Grunnlag for konklusjon med forbehold

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI 2000–2899). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og ISSAI 130 Code of Ethics utstedt av International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Det er i note 8 rapportert «*leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på 550 mill kroner*». Det opplyste beløpet representerer imidlertid ikke gjeld, men bokført netto tilgodehavende mot leverandører. Statens vegvesen har i tillegg mottaksregistrert fakturaer fra leverandører for ca. 5,1 mrd kroner med

fakturadato 31.12.2021 eller tidligere som ikke er bokført, og således ikke reflektert i leverandørgjelden. En betydelig del av dette beløpet representerer ifølge Statens vegvesen omtvistede fakturaer. Det er imidlertid ikke utarbeidet et pålitelig anslag for hva som er den reelle leverandørgjelden knyttet til det som er omtvistet, og vi kan derfor ikke uttale oss om størrelsen på leverandørgjelden per 31.12.2021.

Dette forholdet har ikke innvirkning på oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapporteringen, som avlegges etter kontantprinsippet.

Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for informasjonen i øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av ledelseskomentarene (i del VI) og annen øvrig informasjon (del I–V) i årsrapporten. Riksrevisjonens konklusjon ovenfor om årsregnskapsoppstillingene dekker ikke informasjonen i øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapsoppstillingene er det vår oppgave å lese øvrig informasjon i årsrapporten. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapsoppstillingene og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapsoppstillingene, eller hvorvidt den øvrige informasjonen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom den øvrige informasjonen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at den øvrige informasjonen i årsrapporten:

- er konsistent med årsregnskapsoppstillingene og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende regelverk

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapsoppstillingene

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapsoppstillingene som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide årsregnskapsoppstillingene 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 intern kontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapsoppstillingene 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 en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukerne foretar basert på årsregnskapsoppstillingene.

Som en del av revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapsoppstillingene, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av virksomhetens interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige, og om tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapsoppstillingene 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.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapsoppstillingene, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapsoppstillingene gir uttrykk for 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 blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og når revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen, og informerer det overordnede departementet om dette.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om etterlevelse av 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 og bygger på ISSAI 4000 for etterlevelsesrevisjon. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapsoppstillingene som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapsoppstillingene og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til ISSAI 4000, er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten.

Oslo 29.05.2022

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby

ekspedisjonssjef

Ola Hollum
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt