



Årsrapport 2020

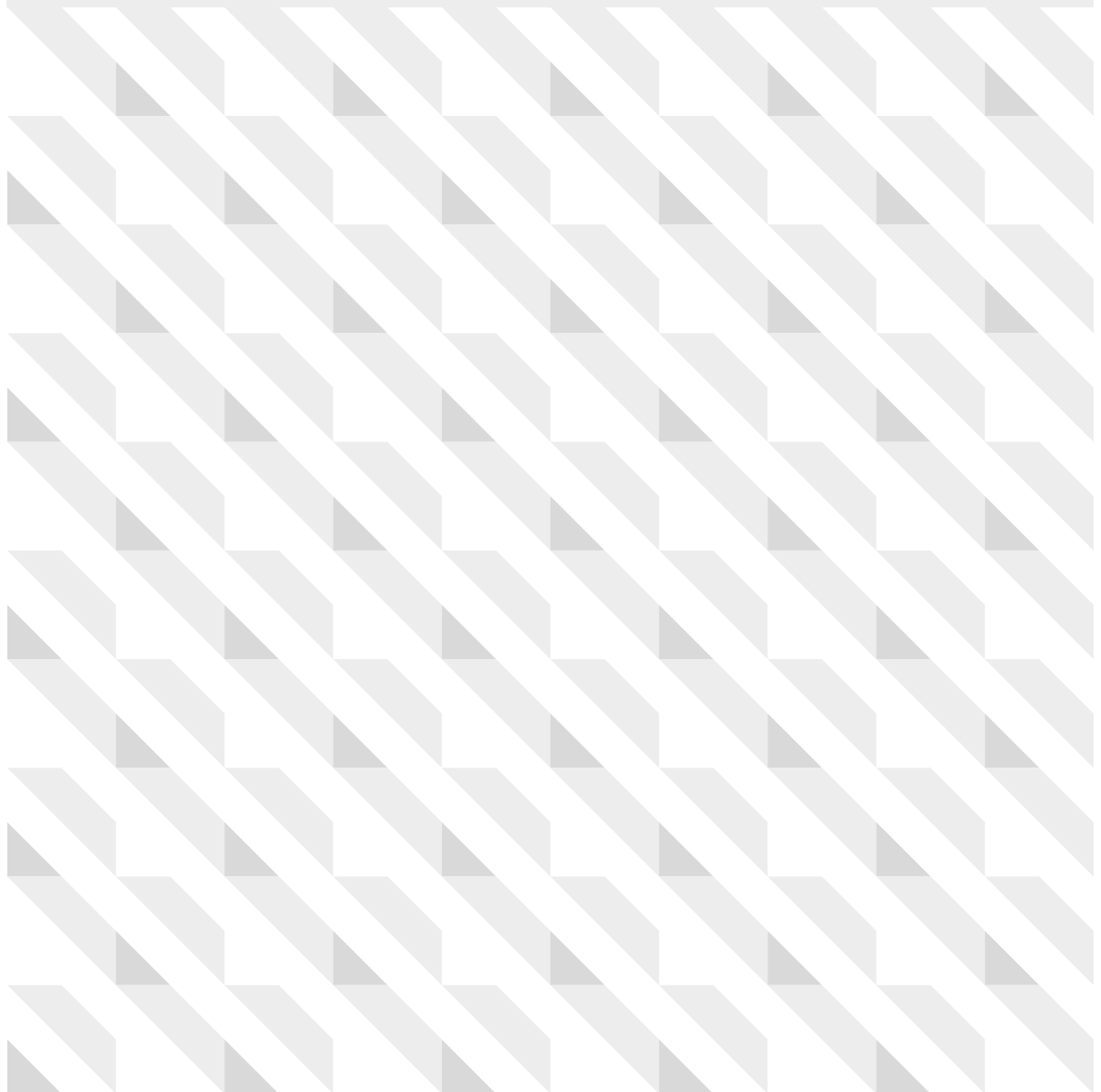


Visjon

På veg for et bedre samfunn

Verdier

Statens vegvesen - profesjonell,
framtidssrettet og inkluderende





INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Leders beretning	5
2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon	9
2.2 Utvalgte nøkkeltall	12
3. Årets aktiviteter og resultater	15
3.1 Resultater og måloppnåelse 2020	16
3.1.1 Hovedmål framkommelighet	16
3.1.2 Hovedmål transportsikkerhet	31
3.1.3 Hovedmål miljø	39
3.1.4 Andre aktiviteter i Statens vegvesen	47
3.2 Økonomi og ressursbruk	53
3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	55
3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	59
3.2.3 Kap. 4322, post 90 og kap. 5624, post 80 - Svinesundsforbindelsen AS	60
3.2.4 Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak	60
3.2.5 Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem	62
3.3 Bemanning og tjenestekjøp	63
3.3.1 Utvikling i bemanning	63
3.3.2 Inkluderingsdugnaden	64
3.3.3 Likestilling i virksomheten	65
3.3.4 Lærlinger i virksomheten	65
3.3.5 Kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester	65
3.3.6 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet	66
3.4 Effektivisering og digitalisering	67
3.4.1 Reform for avbyråkratisering og effektivisering (ABE)	67
3.4.2 Effektivisering	68
3.4.3 Interne kostnader	68
3.4.4 Entreprenørkostnader	69
3.4.5 Gevinstrealisering	69
3.4.6 Digitalisering	70
3.4.7 Anskaffelser	73
3.5 Prosjektstyring	74
4. Styring og kontroll i virksomheten	80
4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	81
4.2 Oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger	83
4.2.1 Kvalitetsarbeid i Statens vegvesen	83
4.2.2 Oppfølging av funn i Vegtilsynssaker	84
4.2.3 Oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon	85
4.2.4 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen	86
4.3 Kriminalitetsbekjempelse	87
4.4 Samfunnssikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern	89
4.4.1 Samfunnssikkerhet	89



4.4.2 Klimatilpasning	90
4.4.3 Personvern, informasjonssikkerhet og IT-sikkerhet	91
5. Vurdering av framtidsutsikter	93
6. Årsregnskap	96
6.1 Ledelseskommentar	97
6.2 Bevilgningsrapportering med noter	100
6.3 Artskontorapporteringen med noter	107
Vedlegg 1 Nærmere om mål og resultater	116
Vedlegg 2 Status for Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstavtaler	126
Vedlegg 3 Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen	130
Vedlegg 4 Status for prosjekter med fastsatt styringsmål	133
Vedlegg 5 Risikomatrise	135
Vedlegg 6 Status for Vegtilsynssaker	142
Vedlegg 7 Status for oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon	144



1. Leders beretning



Kontrollrommet ved Vegtrafikksentralen. Foto: Knut Opeide / Statens vegvesen



Da jeg tiltrådte som vegdirektør i november 2019 etablerte vi fem toppmål for etaten. De fem målene samsvarer med de kommende NTP-målene og vi har brukt mye tid til å få en felles forståelse av hva det innebærer å jobbe mot disse.

2020 var første år i ny organisasjon. Vi har etablert fem landsdekkende funksjonelle divisjoner som har gjort mandatet tydeligere og oppgaveløsningen spissere. Med ny organisering skal vi utvikle teknologi og datadrevet kunnskap i arbeidet for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. For å komme dit har vi dreid utviklingsarbeidet mot strategiske satsingsområder, framkommelighet, trafiksikkerhet, bærekraft og økt kunde verdi.

Vi åpnet 113 km ny riksvei, og opprettholdt en god framkommelighet og beredskap på veinettet med en oppetid på 98,91 pst. Fjoråret var første år med under 100 drepte i veitrafikken siden 1947. Statens vegvesen tar klimaansvar. Vi bidrar til å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren, og jobber mot et mål om å halvere de direkte og indirekte utslippene av CO₂-tonn fra egen virksomhet i 2030 sammenlignet med 2020. Vi har innført krav om klimagassbudsjett og klimagassregnskap i alle større veikontrakter fra våren 2020, og i alle driftskontrakter fra september 2020. Alle større prosjekter skal sertifiseres etter CEEQUAL bærekraftmetodikk.

Vegvesenet har store datamengder skal utnyttes som beslutningsstøtte. En grunnpilar i omstillingen handler om å utvikle vår organisasjon for å møte kunden og samfunnet sine behov. Styring, ledelse og kultur rettes inn mot å levere effektive tjenester til samfunnet.

Vegvesenet er til for brukerne. Etaten har berøringspunkt med nesten alle i landet. Brukerne er på veien, og møter oss som myndighet på utbyggingssiden, gjennom systemer for trafikkstyring og på trafikant og kjøretøyområdet. Vi legger til rette for smidige møter. Ni av ti kjøretøy omsettes nå via nettet. Førerkort kan lastes ned til mobil. Bilbransjen sparer betydelig tid på administrative oppgaver. Det store flertallet av brukerne velger digitale løsninger og er svært godt fornøyd med dem. I 2021 avsluttes utviklingen av nytt førerkort- og kjøretøyregister som gir en samfunnsøkonomisk nytte på 6,3 mrd. kr, og en reduksjon på 45 000 tonn CO₂ over 15 år.

Den pågående digitaliseringen av tjenestene på TK-området har gjort at oppmøtet på trafikkstasjonene er redusert med om lag 400 000 henvendelser fra 2017 til 2020. Det har medført redusert behov for bemanning og åpningstid i skranken på trafikkstasjonene. Digitaliseringen i hele virksomheten fortsetter.

Byvekstavtalene er statens viktigste virkemiddel for en samordnet areal- og transportpolitikk i de største byområdene. I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Byvekstavtalene skal bidra til mer attraktive by- og tettstedsentre og være en arena som fremmer ny teknologi og innovasjon.



Bompengereformen har vært i slutfase og vil i løpet av 2021 være i ordinær drift med en ny teknisk løsning. De første utskilte utstederne er i prøvedrift og tilsynsfunksjonene på bompengeområdet er etablert.

Vegvesenet har omsatt betydelige ekstra vedlikeholdsmidler for å bidra til å holde hjulene i gang i anleggsbransjen i en ekstraordinær situasjon.

Vi videreutvikler budsjett- og økonomistyringen. Vi har innført nytt system for prosjektøkonomi og vi forbereder en overgang til statlige fellesløsninger for økonomi fra 2022. Vi vil fortsette arbeidet med å forenkle og standardisere økonomifunksjonen og hente ut gevinster av ny organisering.

Vi har hatt god økonomisk styring i alle deler av virksomheten. Økt handlingsrom i investeringsporteføljen gir mulighet for fortløpende omprioriteringer mellom prosjekter ved forsinkelser og uforutsette forhold. I 2020 har vi ikke hatt dette handlingsrommet. Det er en viktig forklaring til mindreforbruket innenfor programområdene. Porteføljestyling vil gjøre at vi kan prioritere modne prosjekter. Det vil gi enda bedre bruk av midlene og øke gjennomføringsevnen.

Vi har mål om å utvikle veinettet over lengre strekninger, basert på overordnede mål og ambisjoner. Vi skal gjøre gode valg basert på kostnad og nytte, vi bygger nytt der vi må, utbedrer der vi kan. Dette vil gi mer vei for pengene og øke nytten for samfunnet.

Oslo, 30. april 2021



Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall



Foto: Brit Elve Strand, Statens vegvesen



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:

- som byggherre
- som myndighetsorgan
- som fagorgan

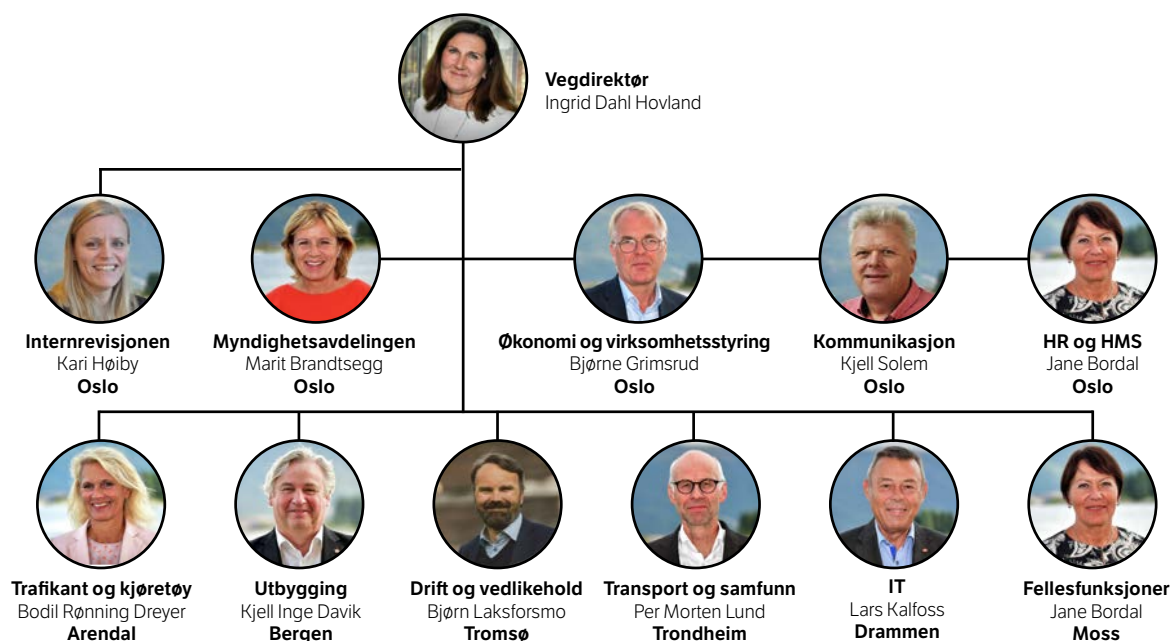
Statens vegvesen ledes av en vegdirektør og består av Vegdirektoratet og seks divisjoner. Ved årsslutt hadde etaten 4 796 ansatte fordelt på 4615 utførte årsverk. Bemanningen ble redusert med i underkant av 1 800 årsverk i løpet av 2020, tilsvarende en reduksjon på om lag 28 pst. Den store reduksjonen har særlig sin bakgrunn i overføringen av fylkesveiadministrasjonen til fylkeskommunene fra 1.1.2020.

Mål for virksomheten

”På vei for et bedre samfunn” er Vegvesenets visjon, og vårt arbeid skal bygge på verdiene profesjonell, framtidsrettet og inkluderende. Vi styrer våre aktiviteter opp mot fem toppmål:



Figur 2.1 Statens vegvesens toppmål

Figur 2.2 Organisasjon og ledelse pr. 31.12.2020¹

- **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 trafikkberedskap gjennom veitrafikkcentralene, nasjonal veidatabank 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** skal forvalte, drifte og vedlikeholde det riksveinettet og riksveiferjestrekninger som Statens vegvesen har ansvar for, slik at framkommelighet og trafiksikkerhet ivaretas. I tillegg skal divisjonen gjennomføre utbyggingsprosjekter til under 200 millioner kroner.
- **IT** understøtter tjenesteproduksjonen gjennom sikre, effektive og tilgjengelige IT-tjenester og leveranser til hele etaten. De har også et helhetlig ansvar for at all utvikling og digitalisering i Vegvesenet gjøres framtidsrettet, smidig og sikkert på tvers av etatens fagområder.
- **Fellesfunksjoner** skal dekke oppgaver, tjenester og leveranser ut mot alle enheter i Statens vegvesen.
- **Myndighet og regelverk** er 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** er vegdirektørens enhet for styring av Statens vegvesen, og har det overordnede ansvaret for etatens økonomi- og virksomhetsstyring.

¹ Fellesfunksjoner ble ledet av Vidar Lødrup frem til 15. september 2020. Kommunikasjon ble ledet av Sissel Faller frem til 1. november. Bjørne Grimsrud sluttet i Statens vegvesen 31. desember, og Rita Kvivesen fungerer som leder for Økonomi og virksomhetsstyring fram til Ove Myrvåg tiltrer i mai 2021.



- **Kommunikasjon** har det strategiske ansvaret for kommunikasjonsfaget i Statens vegvesen.
- **HR og HMS** har strategi- og policyansvaret for HR, HMS og bærekraft i etaten.
- **Internevisjonen** 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.

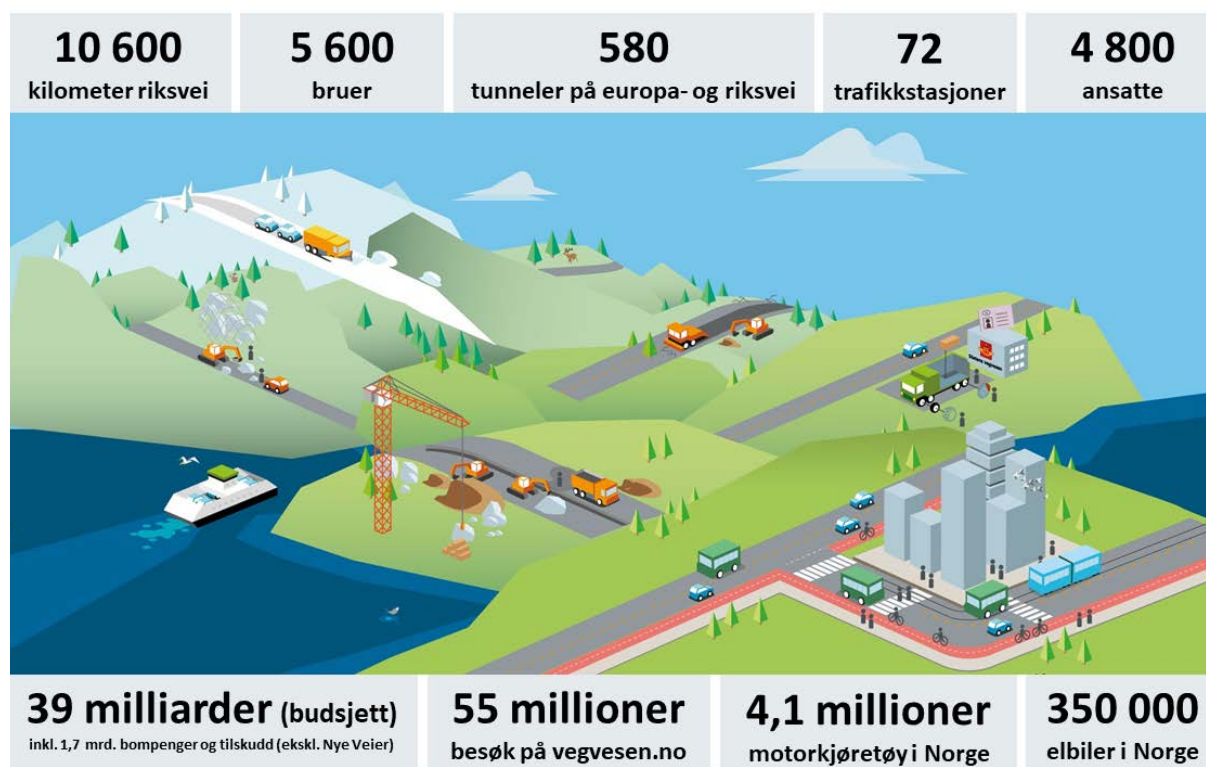


Figur 2.3 Statens vegvesens lokasjoner

Divisjonene har sete i hver sin by, og divisjonene Transport og samfunn samt Drift og vedlikehold har i tillegg geografiske enheter i ytterligere fem byer. Med 72 trafikkstasjoner og 68 anleggskontor, har Statens vegvesen bred representasjon rundt om i landet.



2.2 Utvalgte nøkkeltall



Figur 2.4 Statens vegvesen i tall pr. 31.12.2020

Tabell 2.1 Utvalgte nøkkeltall 2020

Administrative nøkkeltall DFØ ²	2018	2019	2020
Antall ansatte ³	7 085	6 619	4 796
Antall utførte årsverk	6 806	6 396	4 615 ⁴
Samlet tildeling post 01-99 (mill.kr)	33 922	35 438	40 021
Utnyttelsesgrad post 01-29	97,8 %	98,1 %	97,0 %
Driftsutgifter (mill. kr)	35 191	32 260	31 100
Lønnsandel av driftsutgifter	15,6 %	17,0 %	13,5 %
Lønnsutgifter pr. årsverk (1 000- kr)	806	862	912
Total omsetning (mill. kr) ⁵	39 900	37 958	39 427
Lønnsandel av total omsetning	13,8 %	14,5 %	10,7 %
Konsulentandel av total omsetning	7,2 %	8,2 %	8,0 %

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 Fra 2020 rapporterer vi på antall utførte årsverk i henhold til DFØs årsverksdefinisjon. Ved bruk av årsverksdefinisjon som ble brukt før 2020 ville antall årsverk i 2020 vært 4 630.

⁵ Total omsetning er definert som regnskap på kap. 1320, 1330, post 63 og 66 samt eksterne midler.

Tabell 2.2 Tilstand/produksjon 2020⁶

	2018	2019	2020
Framkommelighet			
Andel av riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet for veidekke (i pst.)	91,5	92	92
Antall km riksvei hvor Statens vegvesen har ansvaret som er dekkelagt	940	860	752
Antall km riksvei hvor Statens vegvesen har ansvaret som er åpnet for trafikk	60,3	153,5	113,1
Antall skredutsatte punkt på riksveinettet hvor Statens vegvesen har ansvaret som er utbedret	11	8	1
Antall km på riksvei hvor Statens vegvesen har ansvaret som har fått gul midtlinje	24,3	79,7	14,2
Antall km nye kollektivfelt	1,4	3,1	2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	14,4	23,1	12,6
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	24,6	59,7	58,3
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	2	9	3
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	33	62	40
Trafikksikkerhet			
Antall km ny firefelts riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	7,7	33,4	36,4
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveier som Statens vegvesen har ansvaret for	8,1	0	22,4
Antall km riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for med etablert forsterket midtoppmerking	164,5	165,7	104,9
Miljø			
Antall boliger hvor det er gjort tiltak etter forurensingsforskriftens grenseverdi (42 dB)	13	11	196
Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	71	60	45
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO _x 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	2 av 8	0 av 8	2 av 8
Trafikant og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy ¹⁰	3 333 776	3 393 401	3 405 754
Antall elektriske drevne kjøretøy	203 538	271 852	354 820
Antall hydrogendrevne kjøretøy	144	156	163
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg. samme eier, omreg. ny eier)	1 133 555	1 429 274	1 230 021
Antall produserte førerkort (ca.)	435 400	452 700	391 500 ¹¹

6 Produksjonstallene viser tiltak som ble ferdigstilt det enkelte år.

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

8 Måledata for 2020 er ikke kvalitetssikret på publiseringstidspunktet. Rådata viser imidlertid at det er svært usannsynlig at noen kommuner bryter grenseverdien for NO_x.

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

11 Nedgangen i antall produserte førerkort fra 2019 til 2020 skyldes nedstenging ifm. koronapandemien, samtidig som det ble åpnet opp for at personer med utløpt førerett for tunge klasser fikk en utsettelse på 6 måneder noe som også medførte at flere lot være å fornye førerkortet sitt i 2020



KUNDEFRONT

Alle i Statens vegvesen har ansvar for at kundene får gode opplevelser i møte med oss, og prosjektet Kundefront skal bidra til at etaten blir enda bedre. Målet med det tverrdivisjonale prosjektet er å etablere tjenester som gjør at publikum og andre eksterne grupper får svar på henvendelser på en profesjonell og enhetlig måte, samt at det er tydelig internt i Statens vegvesen hvem som skal svare på hva og i hvilke kanaler.

Statens vegvesen har fire mål for en kundeorientert og effektiv kundefront



*definert som "Bruker- og samfunnsorientert" i Statens vegvesen sine retningsvalg



Figur 2.5 Nøkkeltall innhentet fra respektive kunde fronter i Statens vegvesen

*Forbehold: Antall henvendelser er status .t. og med unntak sosiale medier; Basert på innrapporterte tall og ikke rådata; Eksterne henvendelser reflekterer antall behandlinger og ikke unike henvendelser; Ulik kvalitet i og tilgang til datakilder



3. Årets aktiviteter og resultater



Bruk av Bygningsinformasjonsmodell (BIM) på E39 Betna-Stormyra. Foto: Line Søreng / Statens vegvesen



Del 3.1 presenterer Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2020 innenfor hvert av hovedmålene for transportpolitikken i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.

Del 3.2 presenterer informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2020.

Vedlegg 1 gir en ytterligere omtale av enkelte mål og resultater for 2020.

3.1 Resultater og måloppnåelse 2020

3.1.1 Hovedmål framkommelighet

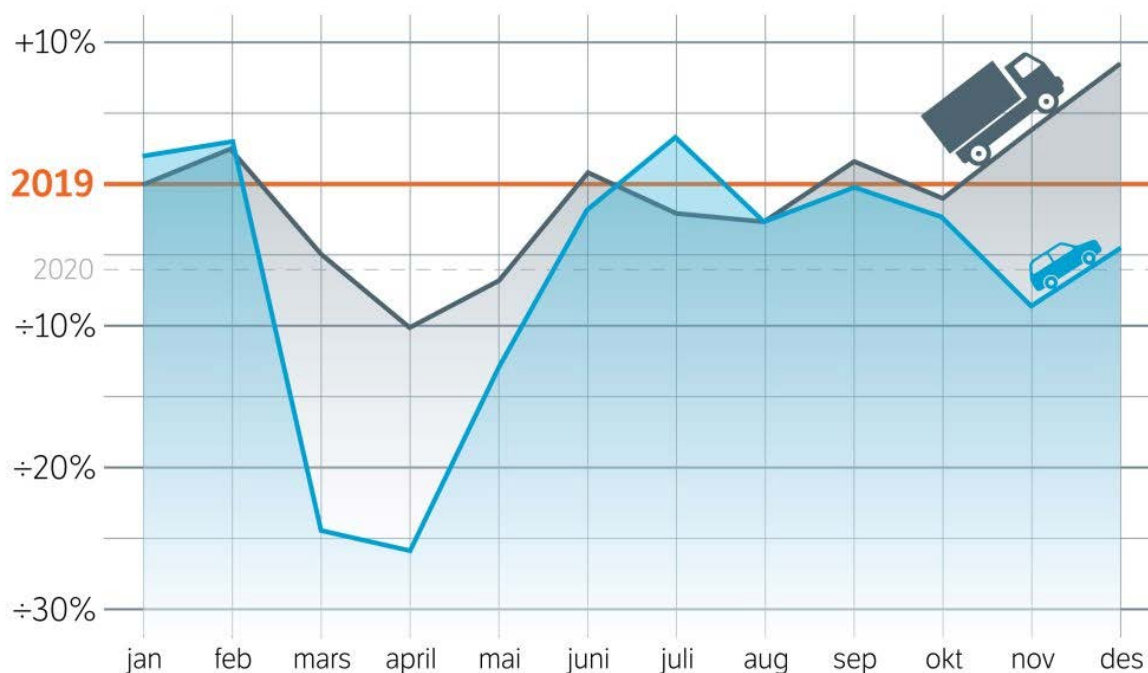
” *Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.*

Våre aktiviteter i 2020 har bidratt til å øke framkommeligheten på riksveinettet. Vi har åpnet 113,1 km vei, og har redusert reisetiden i fem av åtte korridorer som en følge av prosjekter som er åpnet for trafikk i 2020.

Mens trafikken i 2020 var forventet å øke med 1,4 pst. fra 2019, viser den faktiske trafikkutviklingen en nedgang på 6,1 pst. Det var en nedgang i alle deler av landet. Trafikknedgangen har gitt økt framkommelighet, bl.a. for kollektivtrafikken, som i tre av de største byene kan vise til en økt hastighet. Trafikknedgangen skyldes korona-epidemien.

TRAFIKKMENGDE 2020 - tunge og lette kjøretøy

(Europa-, riks- og fylkesveger)



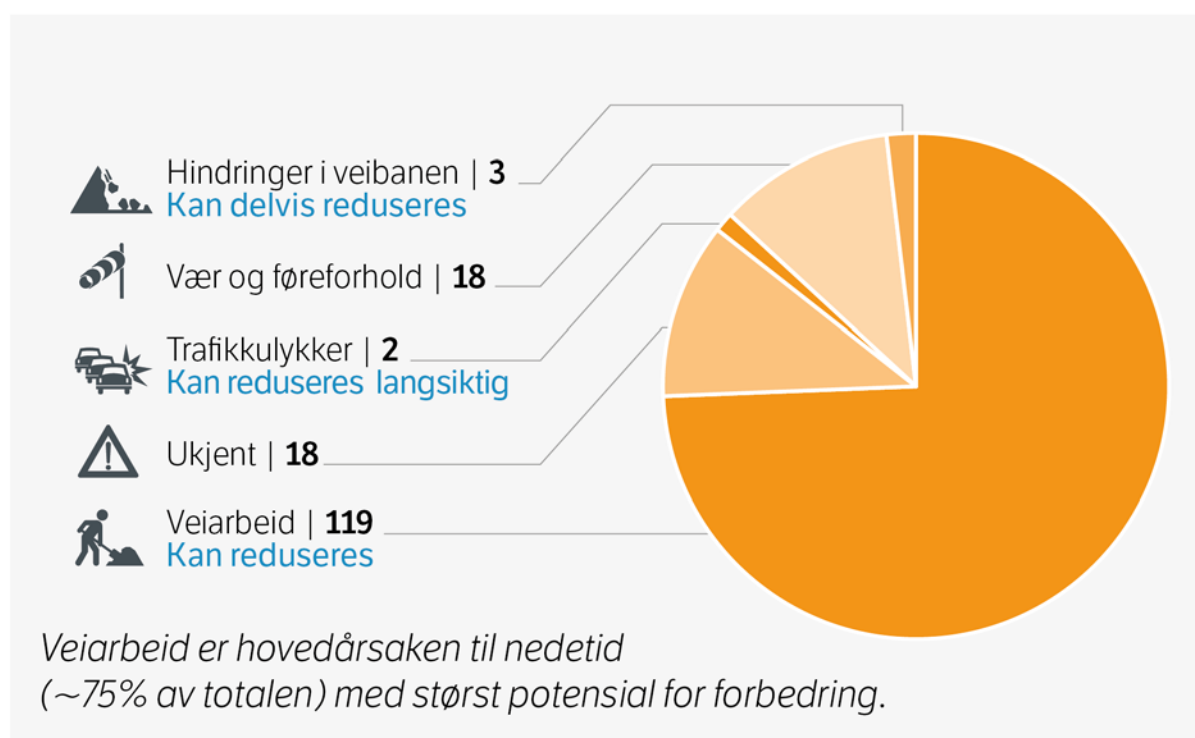
Figur 3.1 Veitrafikkindeksen for 2020 viser at koronatiltakene har påvirket reisevanene våre.



Trafikanter og næringsliv er avhengige av et åpent og framkommelig veinett. For å kunne følge utviklingen over tid, har Statens vegvesen i 2020 arbeidet med å utvikle en indikator for oppetid¹². Dette har bidratt til å gi et øyeblikksbilde av hvor mye av riksveinettet som til enhver tid er åpent. Vi måler oppetid på riksveinettet ved å benytte data om stenginger koblet mot nasjonal veidatabank (NVDB), og måler historisk utvikling i oppetid og årsaker til stengninger. I 2020 var oppetiden på alle riksveier 98,91 pst¹³. Veiarbeid var dominerende årsak og sto for 73,9 pst. av all nedetid, deretter fulgte vær- og føreforhold med 11,1 pst. I 2019 var oppetiden 99,10 pst. Differansen skyldes primært mer nedetid på grunn av vær- og føreforhold og veiarbeid i 2020. Vi understreker at indikatoren er i en tidlig fase og at verdier ikke bør benyttes ukritisk.

Riksvegveitet, nedetid 2020 – 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 lyktes 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. Statens vegvesen vil derfor innrette tiltak for forbedring av framkommeligheten gjennom å koordinere stenginger for anleggsarbeid bedre og på den

12 Oppetidsindikatoren er en del av en framkommelighetsindikator som er under utvikling. Det nye hendelsesbaserte toppsystemet (HBT) ved veitrafikksentralene (VTS) vil også være en viktig datakilde for en framkommelighetsindikator. HBT har blitt videreutviklet gjennom 2020 og vil bli satt i drift ved alle VTS-er i løpet av 2021.

13 Driftsområde midt hadde best oppetid både uten (99,34 pst.) og med vær og ulykker (99,29 pst.). Driftsområde sør hadde lavest oppetid i 2020 med 96,87 pst. (96,76 pst. med vær og ulykker), hvor veigarbeid var den dominerende årsaken. Driftsområde nord var mest berørt av vær og ulykker, med en oppetid på 99,43 pst. eksklusive vær og ulykker og 98,25 pst. med vær og ulykker.

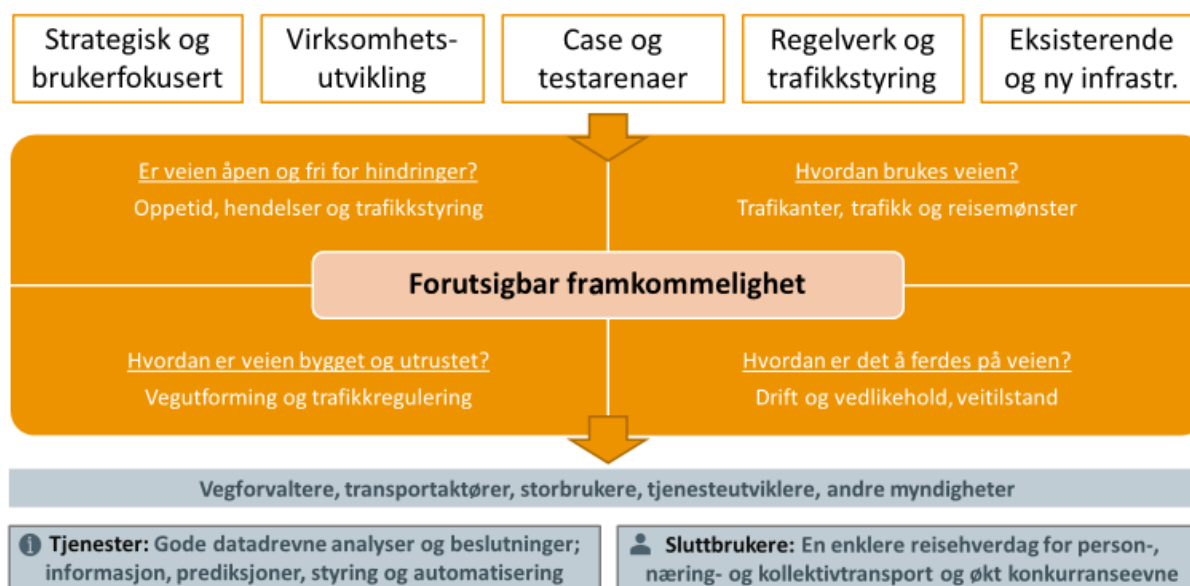


måten optimalisere utførelse av veiarbeid framover i tid. Ved å koble data og folk på tvers av fag, skal både Statens vegvesen og driftsentreprenørene bli bedre i stand til å ta gode beslutninger i den løpende driften. Hensikten er blant annet å komme i forkant av hendelser som berører framkommelighet og trafiksikkerhet, og ta bedre vare på veiene våre.

For å nå målet om 99 pst. oppetid på veiene våre, må vi ha gode beredskapsløsninger som gjør det mulig å ta raske avgjørelser om styring av trafikken ved hendelser. Veitrafikksentralene er navet i trafikkberedskapsen 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.

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

Vi har data for det meste, men har mye å gå på når det gjelder å knytte sammen riktige data til rett tid i rett situasjon. Vi har derfor satt i gang et strategisk og tverrfaglig prosjekt slik at vi kan sikre forutsigbar framkommelighet for person-, kollektiv- og godstrafikken.



Figur 3.3 Tverrfaglig satsing på framkommelighet for å understøtte etatens arbeid med toppmål



VEIINVESTERINGER

“Mer for pengene” er ett av etatens toppmål. I dette ligger det at Statens vegvesen i alle investeringsprosjekters livsfaser skal legge til rette for å øke samfunnsnyttens samtidig som kostnadene skal reduseres. Det er potensial for kostnadsreduksjoner og optimalisering i alle faser, selv om mulighetsrommet vurderes som størst i prosjektenes første livsfaser, dvs. i planleggingsfasen. Tidlig i planfasen tas de viktige valgene som har avgjørende betydning for prosjektenes framtidige måloppnåelse.

Statens vegvesen har utarbeidet arbeidsrutiner og innført krav om kostnadsstyring og endringslogg i plan – og utbyggingsfasen i henhold til statens prosjektmodell. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å videreutvikle disse kravene og rutinene.

Endring i infrastrukturen

Statens vegvesen åpnet 113,1 km nye riksveistrekninger for trafikk i 2020. Av dette var 36,4 km firefelts vei. Til sammenligning åpnet vi 60,3 km i 2018 og 153,5 km i 2019. Tabellen under gir oversikt over strekninger med projektkostnad over 200 mill. kr.

Tabell 3.1 Strekninger med projektkostnad over 200 mill. kr

Veinr./ Strekning	Rute	Fylke	Prosjektbeskrivelse	Prognose for sluttkostnad (mill.kr.)	Antall km.
E39 Eiganestunnelen	3	Rogaland	Prosjektet omfatter strekningen mellom E39 ved Schancheholen i sør og E39 ved Smiene i nord. Det er bygget 5 kilometer med ny firefeltsvei. 3,7 kilometer av dette er tunnel med to løp. Tunnelen er koblingspunkt mellom Ryfastprosjektet og Stavanger og en del av den nasjonale transportkorridoren langs vestlandskysten.	3 686	5,6
Rv. 13 Vik- Vangsnes	4c	Vestland	Prosjektet ligger i Vik kommune og omfatter skredsikring av om lag 3 km lang strekning	580	3
E134 Damåsen- Saggrenda	5a	Viken	Prosjektet omfatter bygging av 13,2 km vei i ny trasé forbi Kongsberg. Om lag 8,5 km bygges som firefelts vei, og resten som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det bygges fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km.	4 934	13,2
Rv. 13 Ryfast	5a	Rogaland	Prosjektet omfatter to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er 5,7 km og Ryfylketunnelen 14,3 km. Ryfylketunnelen åpnet for trafikk i 2019.	8 432	5,7



Tabell 3.1 fortsettelse

Veinr./ Strekning	Rute	Fylke	Prosjektbeskrivelse	Prognose for sluttkostnad (mill.kr.)	Antall km.
E16 Øye- Eidsbru	5c	Innlandet	Prosjektet omfatter bygging av ny vei på om lag 4,5 km. Prosjektet har omfattet bygging av bl.a. 2 km tunnel samt en bru på 450 meter. Prosjektet ligger i Vang kommune og er en del av opprustningen av veien over Filefjell.	772	4,5
E6 Vindåsliene- Korporalsbrua	6a	Trøndelag	Prosjektet omfatter bygging av 6,4 km to-/trefelts vei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t i ny trasé på vestsiden av Sokna. Nord for sentrum vil E6 gå på ny bru over Sokna før veien går inn i en om lag 3,6 km lang tunnel med et løp. Bygging av sammenhengende gang- og sykkelvei inngår i prosjektet.	1 762	6,5
Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen- Grundset/ Basthjørnet	6b	Innlandet	Prosjektet er et OPS-prosjekt og omfatter utbygging av om lag 27 km vei. Rv. 3 er bygget som ny vei i egen trasé. Ny rv. 25 kobles til dagens rv. 3/rv. 25 ved Terningmoen i Elverum. 16,5 km mellom Tønset i Løten og Basthjørnet i Elverum er bygget som firefelts vei. De resterende 10,5 km mellom Ommangsvollen og Tønset i Løten og Åkroken og Svingen rasteplass i Elverum er bygget som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.	973	26,3
E6 Helgeland sør, veitvklings- kontrakt	7a	Nordland	Prosjektet omfatter utbedring og utbygging av om lag 64 km fra Trøndelag grense til Osen nær Korgfjellet i Nordland. Utbyggingen skjer gjennom en veitvklingskontrakt der entreprenøren har ansvar for prosjektering, bygging samt drift og vedlikehold i hele kontraktsperioden. I 2020 ble to parseller åpnet for trafikk.	5 480	47,7
E6 Tana bru	8b	Troms og Finnmark	Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Tanaelva som er tilpasset framtidig kjøretøy og trafikkmengde, som øker framkommeligheten og bedrer trafikksikkerheten. Med i prosjektet er også riving av den gamle brua.	649	0,6
Sum					113,1

Reisetiden på riksveinettet er redusert i fem av åtte korridorer som en følge av prosjekter som er åpnet for trafikk i 2020. Det største avviket mellom forutsatt og faktisk redusert reisetid er i korridor 5. Rv. 13 Ryfast i Rogaland skulle åpnet i 2019, men deler av prosjektet åpnet først i 2020. Innspart reisetid (22:06) for den delen av veianlegget som åpnet i 2019 ble imidlertid ikke registrert i årsrapporten for i fjor, men inkluderes i tabellen under.



Tabell 3.2 Total reisetidsreduksjon på riksveinettet pr. korridor i minutt

Korridor	Forutsatt redusert reisetid i 2020 (minutt)	Redusert reisetid i 2020 (minutt)
Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø	00:00	00:00
Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor	00:00	00:00
Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	00:00	02:00
Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	00:00	00:00
Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	18:36	41:24
Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	08:00	08:00
Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen	00:00	03:18
Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland	00:00	00:18
Sum	18:36	55:00

GOD OG TRAFIKKSIKKER FRAMKOMMELIGHET PÅ 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 følger særskilt opp strekninger med mange og alvorlige ulykker og strekninger som erfaringsvis er særlig risikoutsatte ved vanskelige vær og føreforhold.

Status driftskontrakter

Driften av veinettet ble i 2020 gjennomført i henhold til standard for drift og vedlikehold av riksveier, R610. 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.

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 løpet av året i den enkelte kontrakt. Gjennom året kan det vise seg at det er behov for utvidet kontroll i enkelte kontrakter. Da disse kontrollene ikke er en del av plantallet kan en slik omprioritering føre til redusert måloppnåelse, selv om antall kontroller øker. Omorganiseringen av etaten og opphør av SAMS bidro til bemanningsutfordringer gjennom året, særlig første halvdel av 2020. Til tross for utfordringene har Statens vegvesen klart å øke måloppnåelsen slik at 94 pst. av alle planlagte kontroller er utført. Dette er en forbedring fra 2019 der 79 pst. av planlagte kontroller ble gjennomført.

Som følge av opphør av felles veiadministrasjon (SAMS) mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene, har det vært behov for å justere områdeinndelingen når nye driftskontrakter skulle lyses ut. Dette har resultert i færre kontrakter. Det ble inngått 8 nye veidriftskontrakter i 2020 som erstattet 26 tidligere driftskontrakter. I hovedsak var det kontrakter inngått i 2015 som ble erstattet av nye kontrakter i 2020. Justert for prisvekst, volumendringer og lokale endringer var prisveksten sammenlignet med 2015-kontraktene på 73,4 pst. I snitt var det 3,3 tilbydere pr. driftskontrakt utlyst i



2020. Til sammenligning var det tilsvarende 2,3 tilbydere pr. kontrakt i 2019, 3,9 tilbydere pr. kontrakt i 2018 og 4,9 i 2017.

Årsaken til den store prisøkningen skyldes trolig flere forhold. Noen av kontraktene med oppstart i 2020 hadde kortere varighet. Det gir mindre tid for avskrivninger på investeringer for entreprenør og høyere priser. Varigheten er nedkortet som et ledd i avviklingen av sams veiadministrasjon. Skiftende vær og temperaturer rundt null grader gir større utfordringer i vinterdriften og økt risiko for entreprenør. Det antas også at strengere oppfølging fra byggherren på kravene til tilstand ift. standard, samt skiftplaner med tre sjåfører, bidrar til økt pris. Opphør av sams veiadministrasjon medfører at man går over til kontraktsområder kun inneholdende riksveier. Dette gir kontrakter med større geografisk utstrekning og kombinert med til dels færre kilometer vei, blir driften av disse områdene mindre rasjonelle, med dårligere utnyttelse av f.eks. faste anlegg og maskiner. Dette antas også å medføre større beredskapskostnader. Som følge av de nye kontraktene er kostnadsøkning for den samlede driftsporteføljen anslått til 9,9 pst.

Ny kontraktstrategi

I 2020 har Statens vegvesen, i samarbeid med blant annet bransjen og andre veieiere, utviklet en ny kontraktstrategi for å motvirke prisveksten vi har sett de siste årene. De nye kontraktene vil gradvis fases inn etter hvert som eksisterende kontrakter utløper. Det er et mål at vi gjennom tett samarbeid med bransjen utvikler nye kontrakterformer som er attraktive for entreprenørene og dermed kan gi større konkurranse og lavere priser. Strategien gir fleksibilitet i grad av byggherrestyring og anskaffelsesformer. Krav og insentiver til miljø og innovasjon skal vektlegges. De nye kontraktene vil gradvis fases inn etter hvert som eksisterende kontrakter utløper.

Vedlikehold og fornying

Innsats til vedlikehold og fornying har resultert i at forfallet i 2020 ble redusert. Dette skyldes i hovedsak utbedring av tunneler på TEN-T veinettet for å ivareta EUs krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene, men også økt bevilgning til vedlikehold gjennom året har bidratt til at forfallet er redusert for øvrige veiobjekter. Målinger viser at om lag 92 pst. av riksveinettet tilfredsstillende tilfredsstillende kravene til spor og jevnhet i etatens standard for vedlikehold (R610). Økt ramme som følge av revidert nasjonalbudsjett gjorde det mulig å øke innsatsen på dekkelegging slik at tilstanden kunne opprettholdes. Negativ utvikling i bæreevne og veikropp medfører behov for hyppigere reasfaltering og øker dermed kostnader til dekkevedlikehold.

Prioritering av punkter/strekninger

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med utbedring av veinettet for å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten. 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 trafikksikkerheten og/ eller framkommelighet for alle trafikantgrupper.

Statens vegvesen har i 2020 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.



Stengt riksvei

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Riksveinettet i Norge er var åpen 98,81 pst. av året, men bl.a. fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert framkommelighet.

Tabell 3.3 Antall timer utvalgte veistrekninger var stengt vinteren 19/20

Strekning	Fjellovergang	Timer stengt vinteren 19/20
E6 Trondheim-Kirkenes	E6 Saltfjellet	508
	E6 Kvænangs fjellet	645
	E6 Sennalandet	357
	E6 Hatter	221
E16/rv. 7/rv. 52 Oslo-Bergen	E16 Filefjell	34
	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	92
	Rv. 7 Hardangervidda	1037
E10 Å-Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	481
E6/rv. 70 Oslo-Kristiansund	E6 Dovrefjell	63
E16/rv. 7/rv. 52/rv. 5 Oslo-Florø	Rv. 52 Hemsedalsfjellet	92
E134 Drammen-Haugesund	E134 Haukelifjell	279

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 2020 skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell.

Oppfølging av bru- og tunnelområdet

Etaten har gjennom egne håndbøker og forskrifter 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. Det ble i årene før 2020 jobbet mye med både inspeksjonsrutiner, og å sikre etterrettelig informasjon om tilstand og utvikling av denne i registre for bru/ ferjekai. Den systematiske innsatsen gjør at vi nå mener å ha god oversikt over bru/ ferjekai på riksvei (og fylkesvei hvor vi krever data iht. egen forskrift). Statens vegvesen gjennomfører tunnelinspeksjoner i tråd med tunnelsikkerhetsforskriften, men har til nå hatt mangelfulle systemer for sammenstilling av aggregert informasjon. Manglende systemstøtte har gjort at det ikke er mulig å fremskaffe nasjonal oversikt tilsvarende for bru/ kai. Statens vegvesen utvikler nå tunnelforvaltningssystemet Trygg tunnel. Dette systemet vil være ferdig i 2021 og vil på sikt gi en god oversikt over tunneltilstand og sikkerhetsgodkjenning av tunneler.

Bru- og ferjekaiinspeksjoner

I 2020 gjennomførte Statens vegvesen 4 142 rutinemessige inspeksjoner på bruer, ferjekai og andre bærende konstruksjoner. Dette omfatter både enkeltinspeksjoner (årlig eller etter RoS-analyser) og hovedinspeksjoner (hvert 5. år eller etter ROS-analyser). Dermed er alle hovedinspeksjoner i henhold til interne krav gjennomført, men det er noen mindre avvik på årlige inspeksjoner.

Håndbok R411 Bruforvaltning riksvei åpner for at man kan øke inspeksjonsintervallet dersom en ROS-analyse viser at dette er forsvarlig, og etaten har i 2020 videreført arbeidet med ROS-basert tilnærming for bruinspeksjoner. Statens vegvesen har i 2020 jobbet med bruk av droner i bruinspeksjoner, noe som



vil forenkle arbeidet og gi innsparinger i gjennomføringen. Det jobbes også med utvikling og testing av RCM (RiskCenteredMaintenance)- basert tilnærming til vedlikehold noe som vil gjøre arbeidet med målretting av vedlikeholdsinnsetningen på bl.a. bru enda mer treffsikkert. Også programmet «Bedre bruvedlikehold (2017-21)» videreføres. Prosjektet omfatter flere ulike metoder for bedre bruvedlikehold, herunder metoder for kartlegging og håndtering av armeringskorrosjon, alkalireaksjoner i betong og vedlikehold av stålbruer. Målet er å utvikle mer effektive metoder for kartlegging av skadeutvikling og mer effektive metoder for gjennomføring av tiltak for å vedlikeholde brumassen på riksvei.

Status for tunnelutbedringsprogrammet

Som følge av kostnadsøkninger på flere tunnelprosjekter vil i hovedsak kun kritisk forfall og andre forhold som er viktige for trafikantenes sikkerhet i tunnelene utbedres samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Dette innebærer at ordinært strukturelt forfall i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.

På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på TEN-T-veinettet prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på det øvrige riksveinettet i all hovedsak ikke vil kunne gjennomføres innen 2022/2023 som tidligere forutsatt, men vil bli utsatt til etter 2023. Prioriteringen av tiltak vil derfor måtte vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

For flere at TEN-T-tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsdirektivet er det lagt til grunn at disse på sikt vil bli erstattet av nye veiløsninger. Tidspunktet vil være avhengig av prioritering i Nasjonal transportplan. Disse tunnelene er foreløpig ikke omfattet av tunneloppgraderingsprogrammet. Med prioriteringene i Prop. 1 S (2019-2020) er samtlige tunneler på TEN-T veinettet enten ferdigstilt, under utbedring eller forberedelse til utbedring, bortsett fra to; E16 Lærdalstunnelen og E39 Fløyfjellstunnelen i Vestland. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag for E16 Lærdalstunnelen startet opp 2020. For E39 Fløyfjellstunnelen pågår det arbeid med å avklare behovet for utbedring sett opp mot andre tiltak i Bergen, blant annet utbyggingen av Bybanen mot Åsane.

RIKSVEIFERJER

Kjøp av riksveiferjetjenester

Etaten har i 2020 jobbet aktivt med å forberede og lyse ut nye ferjeandbud med krav om null- og lavutslippsteknologi. Anbudskonkurranse for drift av Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik hadde tilbudsinnlevering desember 2020. I anbudet er det stilt krav om at minimum 90 pst. av energibehovet skal dekkes av nullutslippenergibærere (f.eks. strøm, hydrogen eller ammoniakk). Gjennom oppgradering av nettkapasiteten fram til ferjeleiene legger Statens vegvesen til rette for benyttelse av høy andel strøm. Sambandet Bodø-Røst-Værøy-Moskenes har høyt energibehov og få lademuligheter og er ikke egnet for elektrifisering med dagens teknologi. Dialog med leverandører har gitt nyttige innspill på hvordan hydrogen kan innføres på sambandet. Statens vegvesen tar sikte på å inngå ny kontrakt for drift av sambandet med krav om en høy andel hydrogen som energibærer på to av ferjene i løpet av 2021. Arbeidet med å lyse ut ny kontrakt for drift av Bognes-Lødingen har også kommet langt i 2020. Anbudet forventes lyst ut første kvartal 2021.

For ferjesambandene som er lyst ut i 2020 har den raske utviklingen innenfor bruk av nullutslippenergibærere medført at miljøkrav i mindre grad enn tidligere har begrenset mulighetsrommet for valg av frekvens og kapasitet.



Tabellen under viser ferjetilbudet på riksvei ved utgangen av 2020 (vintertilbudet). Årsdøgntrafikk (ÅDT) og gjenstående er for hele året.

Vei	Samband	Ferjer (antall/ PBE ¹⁴) (ev. suppl. ferje i parentes)	ÅDT (PBE)	Frekvens Avganger pr. døgn (antall)	Åpnings tid hverdager (timer)	Gjen- stående kjøretøy (pst.)
Rv. 19	Moss – Horten	5/1000 (1/200)	9 669	54	19	2,7
E39	Mortavika - Arsvågen	4/930 (1/200)	7 356	70	24	0,1
E39	Sandvikvåg - Halhjem	5/900 (1/212)	5 043	54	24	0,2
E39	Oppedal – Lavik	3/360 (1/95)	3 015	52	24	3,7
E39	Anda – Lote	2/240	2 068	53	24	0,0
E39	Festøya - Solavågen	3/360	3 034	51	24	0,1
E39	Volda - Folkestad	1/90	833	26	18	0,0
E39	Molde – Vestnes	4/504	4 114	45	24	2,7
E39	Halsa - Kanestraum	3/235	2 329	50	24	0,7
Rv.13/ Rv.55	Vangsnes – Hella - Dragsvik	2/150 (1/50)	1 109	28	19,5	0,2
Rv. 13	Nesvik – Hjelmeland	2/155	1 205	62	21	1,8
Rv. 5	Fodnes – Mannheller	2/240	3 280	58	24	0,1
E6	Bognes – Skarberget	1/120 (1/50)	857	15	20	0,1
Rv. 827	Drag – Kjøpsvik	1/120	608	9	16	0,3
Rv. 85	Bognes – Lødingen	2/240 (1/100)	1 129	11	17	1,4
Rv. 80	Bodø – Røst – Værøy – Moskenes	2/240 (2/200)	268	2	17	0,6

I 2020 har Statens vegvesen startet opp nye riksveiferjekontrakter for drift av sambandene Mannheller-Fodnes, Vangsnes-Hella-Dragsvik, Festøya-Solavågen og Volda-Folkestad. Grunnet trafikkvekst og for å øke nytten til de reisende, er det stilt krav om flere avganger og økt kapasitet på de tre førstnevnte sambandene. Sambandet Volda-Folkestad har redusert trafikk etter åpning av E39 Kvivsvegen og ferjetilbudet ble derfor redusert ved oppstart av ny kontrakt.

Pandemien traff ferjedriften på lik linje med resten av samfunnet for fullt mars 2020 og medførte betydelig trafikknedgang. For å redusere konsekvensene av pandemien, iverksatte regjeringen en rekke tiltak. I ferjedriften ble takstene redusert med 20 pst. og forskuddsbeløpet som må betales for å oppnå 40/50 pst. rabatt ble redusert til 1/3 fra hhv. 1. og 6. april. Endringene varte ut juni 2020. I tillegg ble merverdiavgiften halvert fra 1. april og ut 2020. Tiltakene kan ha hatt virkning på antall reisende, men trafikknedgangen i riksveiferjedriften fortsatte og i perioden april, mai og juni var den (målt i PBE) på hhv. -27, -13 og -5 pst.

Endret trafikkmønster som følge av korona og oppfordringene til nordmenn om å feriere i eget land, påvirket driften sommeren 2020. På flere av riksveiferjesambandene var konsekvensen stor trafikk og ventetid. Stor trafikk ga samtidig høyere trafikkinntekter enn det som var lagt til grunn for disponibel ramme for post 72.

14 PBE angir antall kjøretøy omregnet til personbilenheter avhengig av lengden. Eksempelvis er et vogntog på 19 meter 10,7 PBE.



Også etter sommeren var det noe mindre trafikk enn normalt, men i takt med at deler av samfunnet gikk tilbake til normalen, avtok også trafikkkendringen. I månedene september-desember var det bare i november at trafikken var mer enn 5 pst. lavere enn i 2019.

Da pandemien traff og betaling med ferjekort og kontanter måtte stoppes på grunn av smittefare, klarte Statens vegvesen svært raskt gjennom «AutoPASS for ferje» å etablere en ny og smittesikker betalingsløsning som kunne benyttes på både riks- og fylkesveiferjesamband. Løsningen er nå innarbeidet, og ved utgangen av 2020 ble de fleste ferjebilletter i Norge kjøpt ved bruk av brikkebetaling/skiltgjenkjenning. Systemet er bedre og mer effektivt enn den gamle løsningen. Ny billetteringsløsning vil over tid gi besparelser i riksveiferjedriften. En tilleggsgevinst er en ny og forbedret ferjedatabank som gir bedre statistikk-løsning for ferjedriften. Vi har også utviklet en publikumsvennlig prisinformasjonsmodul for ferjepriser.

Arbeidet med å evaluere omleggingen til AutoPASS for ferje ble igangsatt i 2020, og etaten har blant annet fått utarbeidet utkast til analyse av endringseffekter av omleggingen fra Møreforskning Molde. Arbeidet har imidlertid ikke kommet så langt som ønsket i 2020.

TRANSPORT I BY

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

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.

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 pågår forhandling om en tilleggsavtale for perioden 2021-2029 for å ivareta elementene i bompengavtalen fra 2019.

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. Elementene i bompengavtalen fra 2019 er ivaretatt i byvekstavtalen.

Byvekstavtalen for Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2017-2023. Elementene i bompengavtalen fra 2019 er ivaretatt i byvekstavtalen.



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 for å ivareta elementene i bompengeavtalen fra 2019.

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

Tabell 3.4 Statlig bidrag i de inngåtte byvekstavtalene

Mill. 2020-kr	Oslo og Viken	Bergensområdet	Nord-Jæren	Trondheimsområdet	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksvei (kap 1320 post 30)	4 882	4 492	2 784	3 778	15 966
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	8 106	3 517	5 190	1 717	18 530
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)					
Belønningsmidler til byvekstavtaler	3 614	3 457	2 612	2 811	12 494
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing		1 130	1 660	561	3 3501
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk		500	500	500	1 500
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			500		500
Totalt	16 602	13 096	13 246	9 368	52 312

En redegjørelse for bruken av midler over kap. 1320 post 30 og kap. 1330 post 63 og post 66 gis under punkt 3.2 Økonomi og ressursbruk 2020.

Som følge av bompengeavtalen fra 2019 kan programområdemidlene som tidligere var forbeholdt tiltak langs riksveiene i byområder med byvekstavtaler, brukes innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde i byområder med slike avtaler. Siden byvekstavtalene for Bergensområdet og Nord-Jæren og tilleggsavtalen for Trondheimsområdet trådte i kraft høsten 2020 var det imidlertid ikke aktuelt å fordele statlige programområdemidler til tiltak innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde i 2020.

I 2020 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål for persontransport med bil: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.* Det videreutviklede målet tydeliggjør at nullvekstmålet har til hensikt å løse utfordringer med kø, støy, lokal luftforurensning, klimagassutslipp og arealkonflikter.



Det er fastsatt at trafikktegninger (byindeksen) skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er et nyttig verktøy for å følge utvikling av trafikken i hele avtaleområdet. Trafikkarbeid skal derfor inngå som støtteindikator.

Det er videre åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. Soneinndelingen må vurderes i hvert enkelt byområde. Det pågår et arbeid lokalt for å vurdere en slik inndeling. Hvis lokale parter ikke ønsker soneinndeling, skal avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/framforhandlede avtaler.

Rapporteringsrutiner

Statens vegvesen skal ha oversikt over bruk av statlige midler, og påse at gitte vilkår og føringer følges opp. I samråd med lokale myndigheter skal Statens vegvesen utvikle rapporteringsrutiner slik at det er mulig å kontrollere at midlene i byvekstavgiftene benyttes som forutsatt.

I 2020 utarbeidet Statens vegvesen forslag til kriterier for fordeling og rapportering av programområdemidlene, jf. omtale i avsnittet over om åpning for fleksibel bruk av disse midlene. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til Statens vegvesens forslag. Hovedtrekkene i kriteriene er som følger:

- Minst ett av to premisser må være oppfylt dersom det skal være aktuelt å benytte statlige midler til programområdetiltak på kommunalt eller fylkeskommunalt område i byvekstavgiftene:
 - Prosjektene må bidra til større grad av måloppnåelse enn prosjekter på statlig ansvarsområde.
 - Prosjektene må være mer kostnadseffektive/samfunnsøkonomisk lønnsomme enn prosjektene på statlig ansvarsområde.
- Prioritering av prosjektene må skje av avtalepartene som en del av handlingsprogramarbeidet i det enkelte byområde, og i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Ved uenighet mellom partene tar Statens vegvesen den endelige beslutningen.
- Budsjettering må følge Statens vegvesens budsjettretningslinjer, og rapportering skal inngå som en del av Statens vegvesens rapporteringssystem.

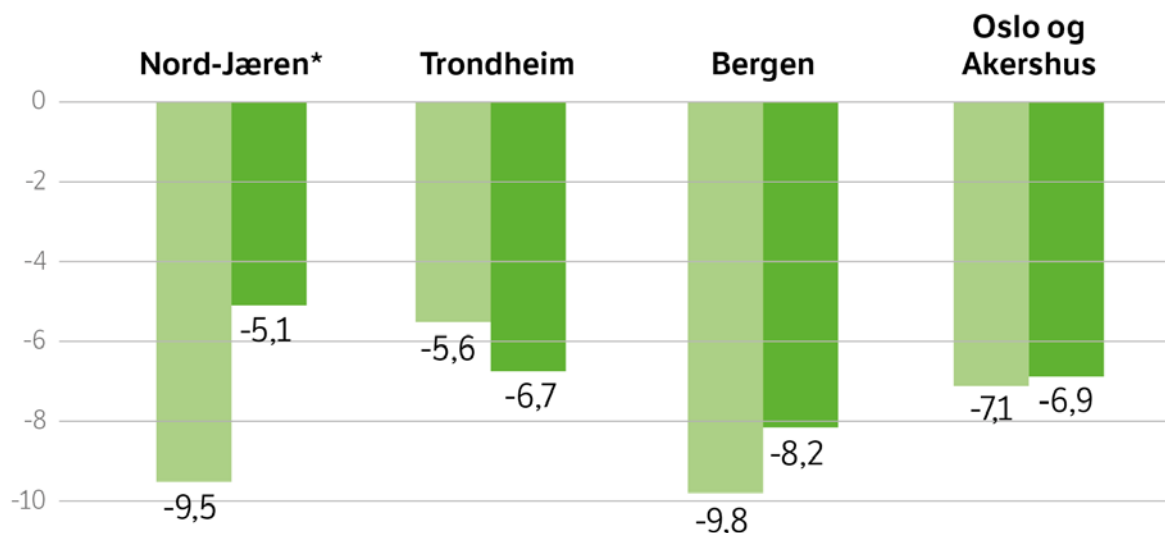
Statens vegvesen har også arbeidet for å få på plass gode rapporteringsrutiner for de øvrige tilskuddsmidlene over post 66, 50/50-prosjektene (post 63) og post 30-midlene.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil (Byindeks)

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



Trafikktutviklingen for persontransport med bil (Byindeks)



Figur 3.4 Endring i trafikkmengde.

*Nord-Jæren inneholder endringer fra 2017-2020

I Oslo og Akershus, Bergen og Nord-Jæren går trafikkmengden betydelig ned. I hovedsak skyldes dette koronapandemien som har påvirket trafikknivået store deler av 2020.

Vi har ikke mottatt tall for Trondheim, vil bli ettersendt

Transportmiddelfordeling og sykkelandel baserer seg på Nasjonal reisevaneundersøkelse. Funnene fra undersøkelsen var ikke klare på publiseringstidspunktet som følge av utfordringer etter at markedsundersøkelsesselskapet gikk konkurs. Statens vegvesen legger opp til at nøkkeltall fra undersøkelsen kan tas inn i nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet, som fremlegges før sommeren.

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.



I Meld. St. 33 (2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det et mål om å ta veksten i persontransporten i storbyområdene med kollektivtransport, sykkel og gåing. For at kollektivtransporten skal framstå mer konkurransedyktig og attraktiv må tilbudsutviklingen samordnes på tvers av forvaltningsnivå, etater, transportmidler og transportselskap. 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.

Kollektivtransport i by

I 2020 har korona ført til store utfordringer i bransjen. Utbruddet av viruset har fått betydelige konsekvenser for kollektivtransportens inntektsgrunnlag. Tall fra kollektivselskapene viser en nedgang i antall kollektivreisende på i størrelsesorden 30 pst. i de tre største byområdene utenom Oslo. I Osloområdet har nedgangen vært på hele 40 pst. Dette gir vesentlig lavere billettinntekter, samtidig som smittetiltakene har gitt merarbeid. I tillegg er det usikkerhet rundt hvordan de nye reisevanene under korona-tiltakene vil påvirke framtidig reisemønster. Se Vedlegg 1 for passasjerutvikling og hastighet for kollektivtransport.

Oppfølging av handlingsplan for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet utarbeidet handlingsplan for kollektivtransport i 2018. Handlingsplanen 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 2020 fulgt opp handlingsplanen gjennom en kartlegging av innfartsparkering langs vei i de ni største byområdene. Det er blitt jobbet med en revisjon av V123 Kollektivhåndboka på bakgrunn av oppdateringer i N100 (veg og gateutforming). Det er særlig satt søkelys på råd og veiledning knyttet til utforming av kollektivfelt og kollektivgater, både på rett strekning og holdeplass. Nytt denne gangen er midstilte kollektivløsninger.

Vi arbeider kontinuerlig med forbedring av transportmodeller og samfunnsøkonomiske analysemetoder og har gjennomført en ny nasjonal verdsettingsstudie. Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet erstatter tidligere nasjonale regnskap for sykkel, gåing og kollektivtransport. Her er også tall innen delemobilitet og lav- og nullutslippsløsninger inkludert.

Utvikling av lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blir fulgt opp både av EU og FN.

Kunnskap om kollektivtransport og universell utforming blir jevnlig oppdatert. Kunnskap blir delt og diskutert gjennom Brukermidvirkningsforum for vei. Statens vegvesen bidrar i ny nettbasert veiledning om reisekjeder med kollektivtransport på vei, utarbeidet av andre (Universell Utforming AS).

Jernbanedirektoratet fikk i 2020 et oppdrag om å utrede felles bestillingsløsning for assistanseordninger for passasjerer. Statens vegvesen har deltatt i dette arbeidet. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen opprettet i 2020 Konnekt, et nasjonalt senter for samferdselskompetanse. Konnekt arbeider for et effektivt samarbeid mellom utdanningsinstitusjoner, næringsliv og myndigheter for å utdanne og utvikle den kompetansen samferdselssektoren trenger i framtida.



Faglige artikler på Tiltakskatalog.no har blitt oppgradert, og faste rapporteringer som kilometer kollektivfelt bygget og oppgradering av holdeplasser med universell utforming blir fulgt jevnlig.

Arbeidet med å sikre lett tilgjengelig og pålitelig informasjon om kollektivreiser og enkel billettering pågår kontinuerlig. I tillegg til virkemidlene nevnt over blir det arbeidet med bedre informasjon til de reisende, spesielt for sanntid og i avvikssituasjoner.

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. I 2020 ble det gjennomført høring ved oppdatering av veileder for universell utforming av veier og gater.

Universell utforming innarbeides som krav i kjøp av tjenester. Det stilles krav til universell utforming for nettbaserte selvbetjeningsløsninger. Fra 2018 gjelder oppdaterte krav til drift og vedlikehold for alle kontrakter på riksveier som gir bedre tilgjengelighet hele året. Innen 2022 vil samtlige riksveiferjesamband ha kontrakter med oppdaterte krav til universell utforming.

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. Bl.a. har etaten deltatt i utredningsarbeid ledet av Jernbanedirektoratet, om å samordne bestilling av assistansetjeneste for kollektivknutepunkt. Opplæringstilbud for de som utfører assistanse på transportmidler og knutepunkt, har vært et hovedtema for Brukermedvirkningsforumet for vei- og sjøtransport i 2020.

3.1.2 Hovedmål transportsikkerhet

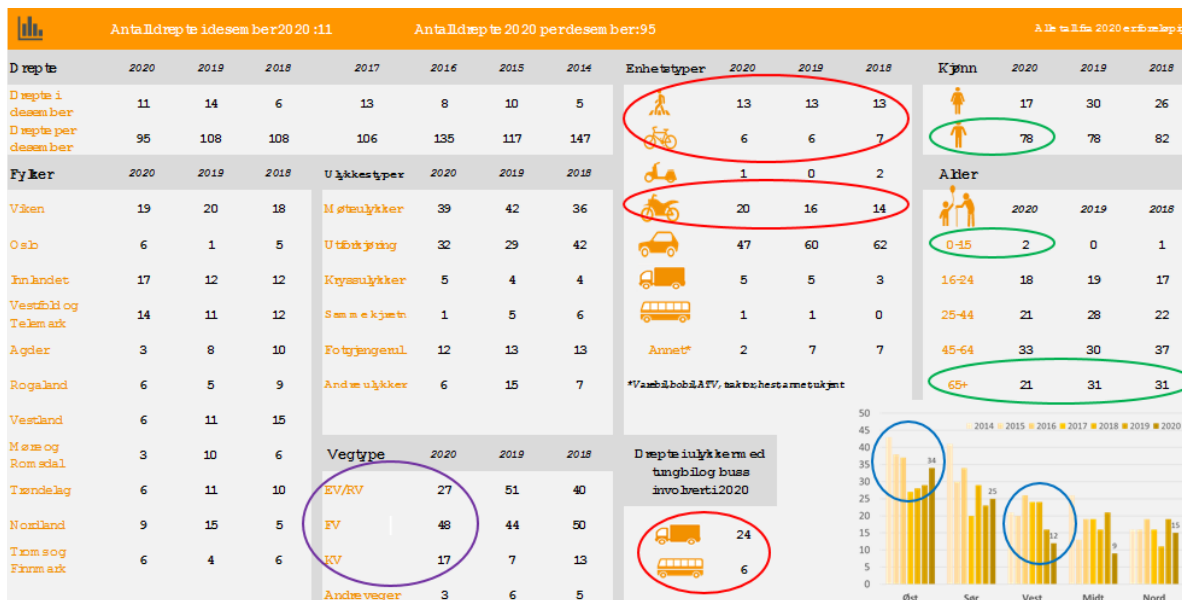
» Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

For første gang på over 70 år er færre enn 100 drepte i trafikken. Statens vegvesens langsiktige innsats for trafiksikkerhet med å bygge nye 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. Utviklingen i antall hardt skadde viser ikke de samme gode resultatene og understreker behovet for å øke innsatsen for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Etaten vil forsterke og videreføre den viktige rollen som sektoransvarlig for trafiksikkerhet for å nå våre ambisiøse mål.

Vegdirektøren har etablert det strategiske prosjektet «Revitalisering av nullvisjonen» for å håndtere utfordringene mer offensivt: Ulykkesstatistikken viser at nedgangen i antall drepte flatet ut i de tre årene før 2020 og utviklingen i antall hardt skadde viste heller ikke nødvendig progresjon mot etappemålet. Trafiksikkerhetsarbeidet har blitt utfordret med tanke på struktur, samhandling og kompetanse internt i etaten ved avvikling av sams veiadministrasjon og omorganisering fra regioner til divisjoner. Dette påvirker også vårt samarbeid med eksterne samarbeidspartnere, og da særlig fylkeskommunene. Utviklingen i veitrafikken går stadig mer mot automatisering og digitalisering. Prosjektet skal bidra til



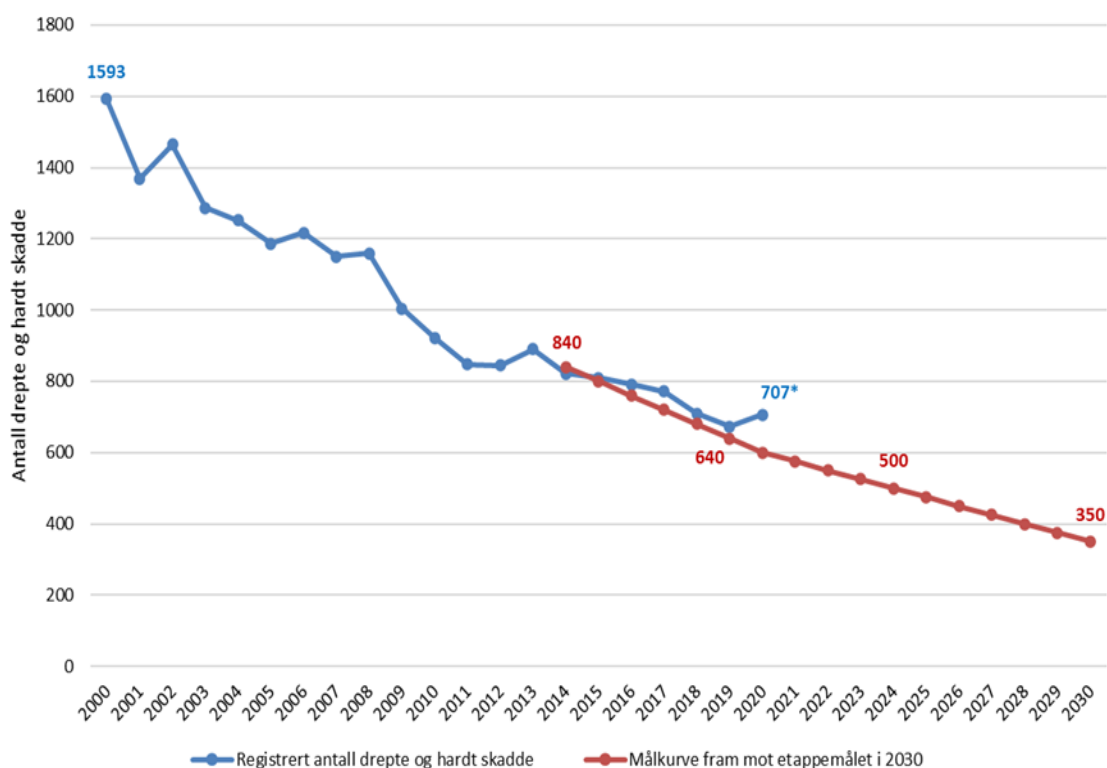
å svare på hvordan Statens vegvesen bedre kan utnytte datamateriale og teknologi. Prosjektets mål er å få nullvisjonen inn i hodene (kunnskap) og hjertene (etikken) til alle ansatte. For å sikre dette har prosjektgruppen deltagere fra alle enheter i etaten.



Figur 3.5 Drepte i veitrafikken i 2020

ULLIKKESUTVIKLING

Foreløpige tall (per 27.04.2021) viser at 93 personer omkom i veitrafikken i 2020. Det er 15 færre enn i 2019, og det klart laveste antall omkomne siden andre verdenskrig. Mye av nedgangen i antall drepte de siste årene kan tilskrives et ledelsesforankret, langsiktig og kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid i Norge. "Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei" som koordineres og ledes av Statens vegvesen er et sentralt og forpliktende dokument i denne sammenheng. Covid-19-pandemien har ført til mindre reiseaktivitet samt endret reisemiddelvalg og reisemønster. Dette er trolig en medvirkende årsak til det lave antall drepte i veitrafikken i 2020, men det ser ikke ut til å ha påvirket utviklingen i antall hardt skadde. Et foreløpig estimat viser at det var om lag 600 hardt skadde i 2020. Dette er noe høyere enn i 2019, da det ble registrert 565 hardt skadde. Det betyr at vi i 2020 har kommet ytterligere på etterskudd i forhold til målkurven i Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029, som viser nødvendig progresjon for at vi skal være på rett kurs mot etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Dette er illustrert i figuren neste side.



Figur 3.6 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2018-2029 (tall for 2020 er et foreløpig anslag)

I 2019 var det for første gang ingen barn under 16 år som omkom i trafikken, noe som var en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet. I 2020 ble det registrert 2 drepte barn. Dette viser viktigheten av å fortsette et målrettet trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper, uavhengig av om vi kan vise til enkeltår med svært gode resultater.

Hovedtrekk i ulykkesbildet i 2020

Det er gledelig at vi for første gang i moderne tid kom under 100 drepte i et kalenderår. Antall drepte i veitrafikken holdt seg relativt stabilt de foregående tre årene. Det er likevel en del variasjoner fra år til år med hensyn til hvordan de drepte er fordelt på alder, kjønn, trafikantgruppe, ulykkestype og geografi. Variasjonene fra ett år til det neste skyldes likevel i overveiende grad statistiske tilfeldigheter. Som tidligere er det utforkjøring og møteulykker som dominerer med tanke på ulykkestyper. I 2020 sto disse ulykkestypene for 75 pst. av de drepte.

I 2020 omkom 46 personer i personbil. Dette var en nedgang fra 60 personer i personbil i 2019. Antall drepte forgjengere (13 personer) og syklistere (5 personer) har holdt seg stabilt de siste årene. Det er urovekkende at vi med 20 personer drept på motorsykkel ikke ser den samme nedgangen som for bil. Når det gjelder alder, var det 20 personer over 65 år som omkom i 2020 mot 31 personer i 2019. Til tross for en nedgang i antall drepte, døde om lag like mange menn i trafikken i 2020 som i 2019 (hhv. 76 og 78 menn). I 2020 var det en kraftig nedgang i dødsulykker på europa- og riksveinettet – fra 51 personer i 2019 til 26 personer i 2020.



De tre fylkene med fleste drepte i 2020 var Viken (19 drepte), Innlandet (17 drepte) og Vestfold og Telemark (13 drepte). Det fylket som hadde størst reduksjon i antall drepte var Møre og Romsdal med 3 drepte i 2020 mot 10 drepte i 2019.

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 2005-2019 er 2 385 dødsulykker analysert med i alt 2 596 omkomne personer. Samlet for perioden var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 41 pst. av ulykkene. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i 22 pst. av ulykkene, mens 39 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 28 pst. av dødsulykkene, og feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende til 24 pst. av dødsulykkene.

Ulykkesanalysearbeidet gjennomgikk i 2019 en strukturell endring fra regionale ulykkesanalysegrupper til en sentral ulykkesanalysegruppe. Hensikten er å styrke arbeidet og å gi en mer enhetlig praksis. Analysene av dødsulykkene som skjedde i 2020 pågår i disse dager og vil være ferdig medio 2021.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, storbykommunene, interesseorganisasjoner og en rekke andre aktører. Statens vegvesen sitt bidrag i tiltaksplanen omfatter både trafikant- og kjøretøyrettede tiltak, investeringer og drift/vedlikehold. Av totalt 136 oppfølgingstiltak i tiltaksplanen står Statens vegvesen oppført som ansvarlig for gjennomføring av 60, enten som eneste ansvarlig aktør eller med ansvar sammen med andre aktører. En gjennomgang av status for de ulike tiltakene sommeren 2020 viser at 37 av Statens vegvesen sine tiltak enten var ferdig utført eller hadde kommet så langt at vi med stor grad av sannsynlighet kan anta at de vil bli slutført innen 1/1-2022. For 15 av etatens tiltak var arbeidet påbegynt, men av ulike årsaker knyttes usikkerhet til om tiltakene lar seg gjennomføre etter intensjonen. De resterende 8 tiltakene var enten ikke påbegynt eller hadde en status som tilsier at det vil bli krevende å oppnå et resultat innen 1/1-2022 som er i samsvar med formuleringen i tiltaksplanen.

Statens vegvesens bidrag til reduksjon i antall drepte og hardt skadde

Det er beregnet at Statens vegvesen sine investeringer i 2020 gir en årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 3,56 drepte og hardt skadde. Målet i Prop. 1 S (2019-2020) var en reduksjon med 3,4 drepte og hardt skadde. Resultatet viser at målet er innfridd.

De beregnede virkningene gjelder kun investeringer. Bidrag fra Statens vegvesens øvrige tiltak, som f.eks. kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen, kommer i tillegg. Videre har standarden på drift og vedlikehold stor betydning for trafikksikkerheten. Videreføring av dagens standard er nødvendig for å unngå et negativt bidrag i form av økt antall drepte og hardt skadde. I tillegg til bidrag fra Statens vegvesen bidrar også tiltak gjennomført av andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier AS, til redusert antall drepte og hardt skadde.

FORHINDRE MØTEULYKKER OG UTFORKJØRINGSULYKKER

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det en ambisjon, gitt tilstrekkelig årlige bevilgninger, om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang



av siderekker, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekker. Dette er gitt betegnelsen «minstestandard mht. utforkjøringsulykker».

I 2020 ble det gjennomført tiltak for å oppnå minstestandarden på 184,4 km av riksveinettet, disse omfatter både nye veianlegg og veier der utbedring har skjedd etter trafiksikkerhetsinspeksjon. I 2020 ble det også gjennomført tiltak av et noe enklere omfang på ytterligere 13 km.

Forsterket midtoppmerking

I Prop. 1 S (2014-2015) ble det satt et mål om at det innen utgangen av 2019 skulle være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere, der gitte kriterier er oppfylt. Dette gjelder særlig krav om at asfaltert veibredde skal være minimum 7,5 meter og at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Det ble i 2020 etablert forsterket midtoppmerking på i overkant av 100 km riksvei. En gjennomgang viser at det ved utgangen av 2020 mangler forsterket midtoppmerking på mellom 100 og 200 km riksvei der kriteriene er oppfylt. Totalt er i underkant av 2200 km etablert med forsterket midtoppmerking. Dette gir imidlertid ikke et helt riktig bilde, siden tallet ikke tar hensyn til veier som i førsituasjonen hadde forsterket midtoppmerking, men som i perioden er bygget om til møtefri vei.

Styrket og målrettet kontrollinnsats

	Antall kontroller 2018 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2019 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2020 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	82 611 (40 pst.)	77 734 (45 pst.)	79 042 (47 pst.)
Lette kjøretøy	62 626 (49 pst.)	52 679 (49 pst.)	48 063 (50 pst.)

Fra 2019 til 2020 var det en økning på om lag to prosentpoeng i andelen kontrollerte tunge kjøretøy med mangler. Det har vært en økning i andelen med feil og mangler de siste årene, og det anses å være et resultat av økt målretting og utvikling av nye verktøy til bruk i utekontrollvirksomheten. Det samlede antallet kontrollerte kjøretøy økte noe fra 2019 til 2020. Dette har blant annet sammenheng med at vi begynner å se resultater av innføring av nytt risikoklassifiseringssystem. Det tar imidlertid lenger tid å kontrollere kjøretøy med flere feil, og det påvirker hvor mye antallet kontroller øker. Totalt har 485 600 kjøretøy passert over Statens vegvesens utekontrollplasser ved gjennomføring av kontroller i 2020. Dette er på nivå med antallet for 2019. En del av målsetningen med utvikling av nye kontrollverktøy er å treffe bedre på hvem som plukkes ut til kontroll. En større del av utvelgelsen vil kunne skje ute på vei, slik at færre må kjøre innom kontrollplassene.

Da koronautbruddet inntraff fikk utekontrollvirksomheten raskt på plass risikovurderinger og tiltak for smittevern, for å sikre både kontrollører og sjåfører mot smitte. Tiltakene har gjort at vi har kunnet gjennomføre kontroller på en forsvarlig måte gjennom hele året, men førte til at kontrollene tok noe lenger tid. Kontroller som innebar behov for å gå inn i førerhytten på tungbiler ble minimert. Dette førte til at spesielt kontroll av kjøre- og hviletid og fullverdige bremsekontroller ble betydelig redusert. Unntakene som ble innført i kjøre- og hviletidsreglene som følge av koronapandemien, har gjort det mer utfordrende å vurdere brudd på kjøre- og hviletid i foretakskontroller



Viktige fokusområder for utekontrollen er fremdeles kontroll av vinterutrustning, kjøre- og hviletid, lastsikring og kabotasje. Test av bremses er også høyt prioritert, og målet er ti pst. av alle kontrollene på tunge kjøretøy.

I vintersesongen inngår kontroll av dekk og kjetting som en del av alle tungbilkontroller. Kontrollene prioriteres på store grenseoverganger, hovedrutene for transport og utfordrende fjelloverganger. Det ble planlagt med en økt innsats på kontroll av vinterutrustning i 2020. Dette har gitt flere kontroller sammenlignet med 2019. 41 591 motorvogner og 28 101 tilhengere ble kontrollert i 2020, mot henholdsvis 32 435 og 24 847 i 2019. Det ble ilagt 3 201 gebyrer mot 2 405 i 2019. Nye regler for dekkmerking trådte i kraft i 2020. Økningen i antall gebyrer viser at ikke alle har fulgt opp dette godt nok. Det ble imidlertid kun gitt 287 bruksforbud og sendt 12 anmeldelser, mot 1 150 bruksforbud og 27 anmeldelser i 2019. Dette antas å ha sammenheng med en mild vinter, som medførte enklere kjøreforhold og mindre behov for å holde tilbake kjøretøy.

Det ble gjennomført 308 420 kontroller av verneutstyr (bilbelte/hjelm) i 2020. Dette er en betydelig nedgang fra 2019, da det ble gjennomført 419 820 kontroller. Den generelle bemanningsreduksjonen som er gjennomført over de siste årene i Statens vegvesen, har også medført at det er betydelig reduksjon i tilgjengelig mannskap til å gjennomføre disse kontrollene.

Samarbeid med andre kontrollmyndigheter

Statens vegvesen har videreutviklet samarbeidet med andre etater i Norge for å følge opp strategien for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene. Samarbeidet har ledet til regionale samarbeidskontroller langs vei rettet mot transportbransjen og kontroller av ikke-godkjente verksteder. Statens vegvesen ser behov for å videreutvikle det tverretatlige samarbeidet til også å kunne forfølge de transportselskaper som organisert og systematisk begår lovbrudd i Norge. Det vil bidra til en sunnere bransje og likere konkurransevilkår.

Statens vegvesen følger arbeidet i internasjonale fora som CORTE og DGMOVE. I løpet av 2020 er det også etablert en nasjonal arbeidsgruppe som skal følge opp arbeidet i ELA (European Labour Authority). Deltagelse er viktig for å kunne følge opp og påvirke utviklingen i internasjonalt regelverk. På grunn av korona-situasjonen har alle møter foregått digitalt.

Statens vegvesen har i 2020 fått hjemmel til å innhente lønnsopplysninger slik at Arbeidstilsynet bedre kan følge opp kontroll av allmenngjøringsbestemmelsene. Det arbeides tett med Arbeidstilsynet for å sikre at samarbeidet blir målrettet og effektivt.

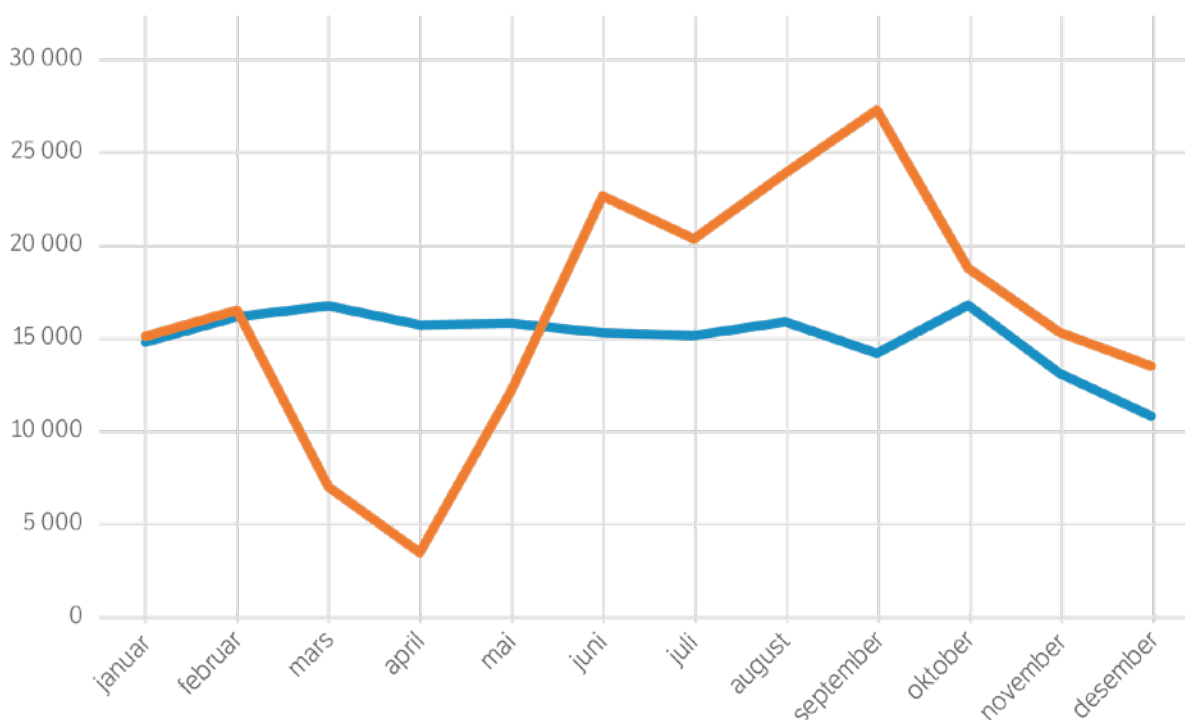
GJENNOMFØRING AV FØRERPRØVER

Nedstengningen pga. koronasituasjonen resulterte i at flere av oppkjøringstidene måtte avlyses. Dette ga oss noen utfordringer da vi har en begrenset sensor kapasitet og at noen av disse også er i risikogruppen. Etter oppstarten igjen er det kjørt ekstra innsats både på kvelder og helger. Vi registrerer også at etterspørselen etter førerprøver er økende. En beståttprosent høyere enn den vi hadde i 2020, på 76 pst., ville bidra positivt i oppfyllelse av etterspørselen. Det samme ville være om de ca. 500 som ikke møtte opp til bestilt time hadde gitt beskjed. Utfordringene i 2020 ser vi at også følger oss over i 2021. Det er iverksatt tiltak med rekruttering, men krav til opplæring gjør at situasjonen ikke lar seg løse umiddelbart. Vi ser at overgang fra drop-in til timebestilling for teoriprøver har gitt oss mulighet til å gjennomføre langt flere prøver enn tidligere år. For 2020 ble det gjennomført over 225 000 prøver, noe



som er om lag 16 000 flere enn året før. Vi registrerer imidlertid at strykprosent en er høy, om lag 40 pst., og at andelen ikke møtt også er over 10 pst. Det er tett kontakt med kjøreskolebransjen for å sikre felles forståelse og at vi sammen må bidra til å løse utfordringene.

Gjennomførte teoriprøver — 2019 og — 2020



Figur 3.7 Gjennomførte teoriprøver i 2020 sammenliknet med 2019

Bilbeltebruk

Det ble i 2020 ikke foretatt tilstandsundersøkelser på beltebruk på grunn av Covid-situasjonen. Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for 2019 viste at 97,2 pst. av førerne bruker bilbelte i lette kjøretøy innenfor tettbygd strøk, 98,0 pst. utenfor tettbygd strøk og 97,7 pst. på motorvei. Sammenliknet med 2018 var det en svak nedgang i bilbeltebruken utenfor tettbygd strøk og en økning på motorvei. Bilbeltebruken blant førere innenfor tettbygd strøk er uendret. For tunge kjøretøy var bruksprosenten i 2019 på 86,5. Dette er en svak nedgang sammenliknet med resultatet for 2018.

Automatisk trafikkontroll (ATK)

I 2020 var det 272 punkt-ATK og 30 veistreknings-ATK. Det ble anlagt en ny streknings-ATK i Mælefjelltunnelen.

TRAFIKKSIKKERHETSKAMPANJER

Arbeidet med de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene Belte i buss, Fart, Oppmerksomhet og Del veien er videreført i 2020. Det ligger grundige faglige utredninger bak hver kampanje. Virkemidler som er tatt i bruk er bl.a. kampanjefilmer, sosiale medier, radio, PR, innholdsmarkedsføring, materiell i buss og kampanjeskilt langs vei.



Kampanjeaktiviteten i 2020 ble i stor grad påvirket av koronasituasjonen. Spesielt var budskapet i Belte i buss-kampanjen vanskelig å gjennomføre. Med bakgrunn i en faglig vurdering av hva som var hensiktsmessige tiltak i koronasituasjonen, ble midlene omdisponert innen kampanjeporteføljen. Det ble bl.a. tidlig på våren gjennomført en mindre kampanje om fart og oppmerksomhet under temaet «Trygt – fram – sammen». Alle tildelte midler innenfor Nasjonale kampanjer er benyttet.

Det ble lansert en ny fartskampanje i september 2020. Kampanjen har en strategisk, positiv tilnærming til fartsproblematikken og kan karakteriseres som en sosial norm kampanje, hvor fokus er å kommunisere allerede positiv fartsatferd. Kampanjen skal også gi kunnskap om fart og risiko. Kampanjens mål i 2020 var å skape kjennskap til fart, inkludert små fartsovertredelser, som samfunnsproblem. Det var også viktig å formidle det normative budskapet om at flertallet overholder fartsgrensen, hvilket er ukjent for mange.

Oppmerksomhetskampanjen gikk i 2020 inn i en ny fase hvor fokus er å gi tips og råd til gode handlingsalternativer. Huskeregelene «Tenk, Gjør, Kjør» har blitt gjennomgående kommunisert som en påminner før kjøring. Fokuset på handlingsalternativer og implementeringsstrategier videreføres i 2021.

Det er viktig at økende andel syklende og gående i byområdene ikke får negative konsekvenser for trafikksikkerheten. Det ble i begynnelsen av 2021 besluttet å videreføre en Del veien/samspillskampanje.

REGELVERKSUTVIKLING

Statens vegvesen har ansvar for utvikling av lover, forskrifter og normaler som er gitt med hjemmel i veilova §13, veitrafikklovens §43 og ITS-loven. I etatens regulatorrolle inngår digitalisering, standardisering og harmonisering, samt regulatoriske problemstillinger for framtidens vei- og transportsystem.

Regelverksutvikling skal bygge på forskning og kunnskap om teknologisk innovasjon innenfor transportsektoren blant annet fundert i nasjonalt og internasjonalt samarbeid og samhandling. Ved innfasing av ny teknologi skal krav til teknologisk modenhet og sikkerhet ved bruk på veinettet bli avgjørende, og med dette vil internasjonale standarder og felleseuropeisk regelverk få økende betydning. Statens vegvesen tar en aktiv rolle for å sikre at norske behov og interesser blir hensyntatt og verdsatt, og er medvirkende til et sammenhengende tjenestenivå i Europa. Regulatorrollen innebærer også et ansvar for å utvikle forståelse og holdningsendring for overgang til et mer bærekraftig transportsystem.

Statens vegvesen følger den internasjonale ITS-utviklingen innen standardisering, gjennomføring av nasjonale og internasjonale piloter, og utvikling av regelverk for å møte framtiden. Vi samarbeider med andre norske og internasjonale veieiere, industri, forskningsinstitusjoner og universiteter. En pilot som er gjennomført sammen med bilindustri og med moderne biler, er virtuelle miljøsoner i by.

Statens vegvesen legger Samferdselsdepartementets EØS-strategi og de halvårslige arbeidsprogrammene til grunn for arbeidet med å vurdere og implementere EU- regelverk innen vei- og veitrafikkområdet. Etaten deltar i aktuelle arbeids-/ekspertgrupper og komiteer i EU og under UNECE, og bidrar til å oppdatere EØS-databasen.

I 2020 har det særlig vært arbeidet med oppfølging av Eurovignettdirektivet, det reviderte Veiinfrastrukturdirektivet, revisjon av ITS-direktivet, nytt godkjennings- og sikkerhets-regelverk knyttet



til bil og tilhenger til bil, nytt utslipps- og rapporteringsregelverk knyttet til tunge kjøretøy og forslag til forskrift om infrastruktur for alternativt drivstoff. På tunnelområdet er det mindre regelverksarbeid, og mest fokus på implementering av tunnelsikkerhetsforskriftene (tunneloppgradering). Det internasjonale samarbeidet i EU er viktig. Målet er å bedre trafikksikkerheten ytterligere, og spesielt med tanke på nordiske forhold

3.1.3 Hovedmål miljø

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

Transportsektoren spiller en nøkkelrolle i å redusere klimagassutslippene. Statens vegvesen har bidratt til å begrense klimautslipp, og redusert andre negative miljøkonsekvenser. 80 pst. av det vi gjennomfører i Statens vegvesen er i kontrakter med eksterne samarbeidspartnere. Vi har en innkjøpsstrategi der innovasjon og utvikling i industri, bransje og hos leverandører fører til at vi når etatens klimamål. Det grønne skiftet i ferjesektoren har vist oss hvilken kraft en bevisst innkjøpsstrategi kan ha. Når vi som byggherre utfordrer og stiller skjerpede krav til anleggsnæringen, vil vi framskynde utviklingen av gode løsninger. Ett av målene i Klimameldingen er at anleggsplassene i transportsektoren skal være fossilfrie innen 2025. Statens vegvesen jobber sammen med entreprenører og andre aktører for å finne ut hvilke krav som kan stilles for å få fram mer bærekraftige løsninger og hvordan de best kan formuleres i konkurransegrunnlagene for nye veiprojekter. I dag stiller Vegvesenet flere krav i kontraktene, blant annet om miljødeklarasjoner (EPD) for de store klimagassdriverne betong, stål og asfalt. På sikt er krav også aktuelt for utslippsfritt anleggsutstyr. Alle nye veiprojekt skal etablere klimabudsjett og klimaregnskap ved bruk av VegLCA (livsløpsvurderinger). Her må entreprenøren dokumentere hvordan valg knyttet til trasé, maskiner, utstyr, materialer, metoder og løsninger vil kunne redusere klimagassutslipp fra bygging og drift. Det settes også krav at alle prosjekter over 200 millioner skal sertifiseres gjennom den internasjonale sertifiseringsordningen CEEQUAL for å fremme kvalitet og bærekraftige løsninger i prosjekter.

I Statens vegvesen bytter vi ut bilparken, og har nå 170 elbiler. Ytterligere utskifting vil fortsette i 2021 og vi ser også på utslipp fra annen intern drift.

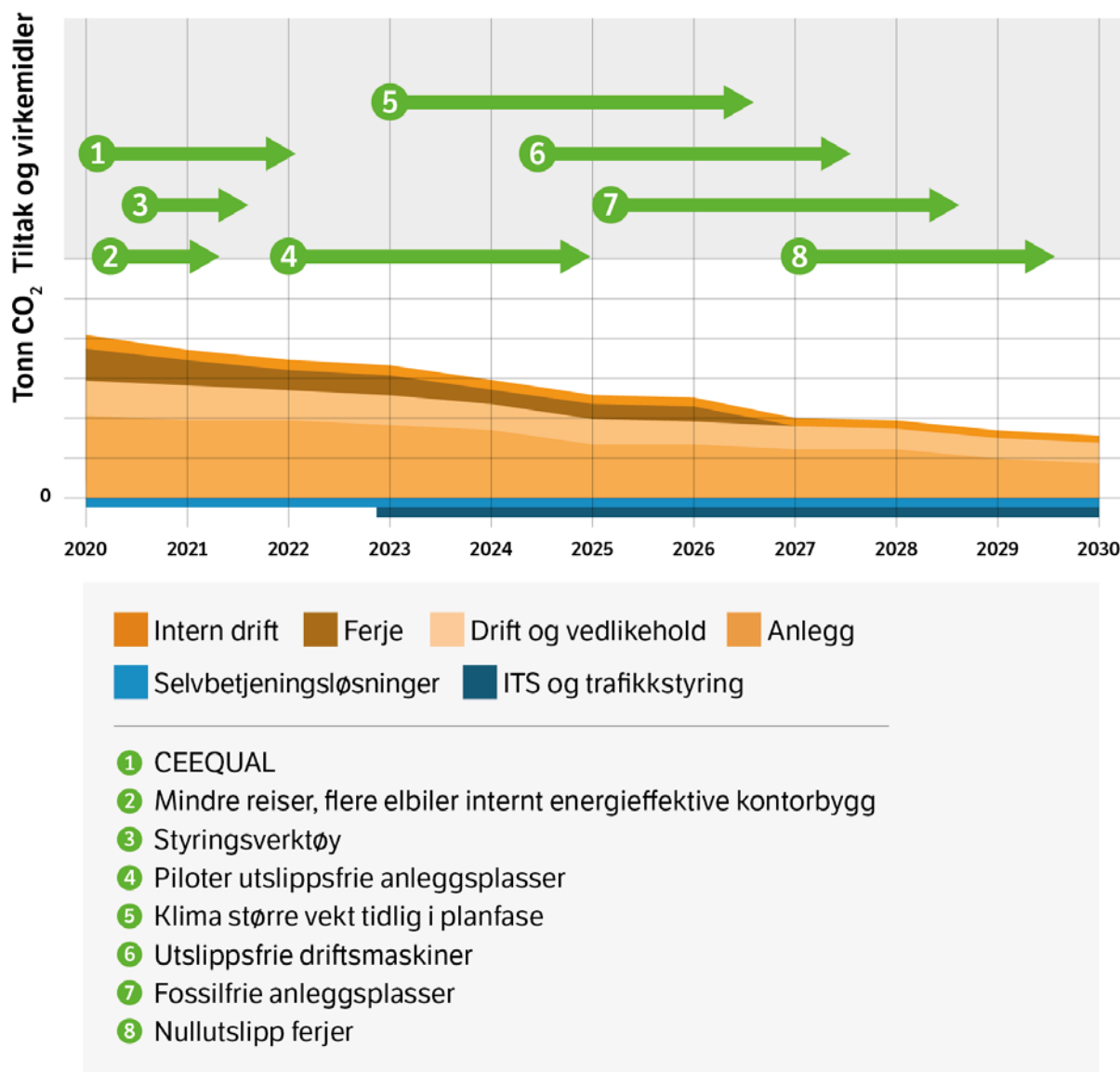
Statens vegvesen vil gjennom sitt arbeid med rasteplasser langs riksveiene legge til rette for å etablere elbilladere på hovedrasteplassene. En forutsetning er at ladestasjonene skal være tilgjengelige for alle typer elbiler. Ladestasjonene skal bygges og drives av kommersielle aktører. Enova har etablert en støtteordning for hurtigladere i områder der det er behov for investeringsstøtte for å sikre en minimumsdekning av hurtigladere.

Gjennom vårt arbeid med byvekstavtaler har vi lagt til rette for godt samarbeid mellom stat og kommune om samordnet areal- og transportplanlegging, en storstilt satsing på kollektivtransporten og bedre løsninger for syklende og gående. Dersom færre kjører bil, blir det mindre kø for dem som trenger å bruke veien.

Det er igangsatt et forprosjekt til det strategiske satsingsområdet innen bærekraft. Målet er å få en bedre oversikt over klimagassutslipp fra anlegg, drift, vedlikehold og intern drift. Det skal etableres en utslippsbane med framskrivning av mulighet for kutt, og styringsverktøy for å sikre at vi driver fram kostnadseffektive klimagassreduksjoner. Utslippene vil synliggjøres som direkte og indirekte utslipp. Utslippsbane og verktøy vil også synliggjøre utslipp fra veitransporten.



50% reduksjon i klimagassutslipp



Figur 3.8 Statens vegvesen har et mål om å redusere sine klimagassutslipp med 50 pst. innen 2030

UTSLIPP FRA VEITRANSPORT

Tall fra Miljødirektoratet viser at klimagassutslippene fra veitrafikken går ned i mer enn tre av fem kommuner. Høyere andel nullutslippskjøretøy samt innblanding av biodrivstoff bidrar i særlig grad til dette. Mange kommuner som grenser til de største byene har høy elbilandel som bidrar til lavere utslipp i byene som følge av at mye av kjøringen i byene kommer fra biler i nabokommunene. Den relativt høye elbilandelen i Norge er et resultat av satsning på elbilfordeler gjennom mange år. I byområdene vil nullvekstmålet, som sier at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, fremdeles være en av de viktigste målsetningene for å oppnå mindre utslipp fra veitrafikk.



Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter

Statistisk sentralbyrå (SSB) har ansvaret for klimagassrapporteringen samt rapportering av drivstoffomsetning og kjørelengder for veigående kjøretøy. Statens vegvesen tar derfor utgangspunkt i den langsiktige utviklingen fra SSB, supplert med salgsdata for drivstoff og utslippsfrie kjøretøy for å beskrive faktorer som påvirker klimagassutslipp fra transportsektoren. SSBs statistikk for kjørelengder (tabell 12578) viser at i 2020 sank kjørelengden for den samlede bilparken med 1 938 mill. kilometer (4,3 pst.). Nedgangen skyldes mindre kjøring med personbiler, varebiler, lastebiler og busser i et år preget av skiftende restriksjoner for jobbreisen og private reiser som følge av lokale og nasjonale koronatiltak. Dette er den laveste beregnede kjørelengden siden 2011. Kjørelengde for utslippsfrie kjøretøy økte med 906 mill. kilometer (26,7 pst.), mens ladbare hybrider økte med 334 mill. kilometer (19,6 pst.).

CO₂-utslippene fra trafikken rapporteres årlig fra SSB. I 2020 kom statistikk som viste at i 2019 var utslippene fra veitrafikken 8,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er 7,3 pst. lavere enn i 2018. Bruken av mer klimavennlig avansert biodrivstoff til veitransport gikk opp fra 192 millioner liter i 2018 til 230 millioner liter i 2019, dvs. en økning på 18,8 pst. Mengden norsk råstoff til biodrivstoff er i 2019 fortsatt kun rundt 1 pst. av total mengde.

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. Det totale salget av biodrivstoff i 2019 var 642 mill. liter, en økning fra 497 mill. liter i 2018 til 641 mill. liter i 2019. Det direkte utslippet av CO₂ fra veitrafikken er proporsjonalt med drivstoffbruken. Utviklingen i omsetningen av bilbensin og autodiesel i Norge i 2020 viste en nedgang på 6,5 pst. i forhold til 2019. Den største nedgangen i drivstoffsalget var i månedene mars, april og mai med en nedgang på hele 16 pst. i forhold til 2019.

	2019	2020
Bensin (transport)	963	891
Autodiesel (transport)	2 603	2442

Tabell 3.5 Salg av bensin og diesel til transport, millioner liter, SSB tabell 11174. Tallene inkluderer biodrivstoff.

KLIMATEKNOLOGI I TRANSPORTSEKTOREN

Utvikling i bilparken, inkl. nullutslippskjøretøy

Bilgruppe	2016	2017	2018	2019	2020	Prosentvis endring 2019 - 2020
Personbil	2 635 746	2 719 395	2 749 429	2 735 960	2 773 659	1,38 %
Buss	16 299	16 041	15 629	15 799	15 431	-2,33 %
Kombibil	22 633	19 624	16 916	14 576	13 071	-10,33 %
Varebil	460 863	470 855	476 617	484 180	531 786	9,83 %
Lastebil	65 748	63 918	62 239	67 656	63 708	-5,84 %
Trekkbil	9 193	9 292	9 622	9 801	9 766	-0,36 %
Sum	3 210 482	3 299 125	3 330 452	3 327 972	3 407 421	2,39 %

Tabell 3.6 Utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type



Andelen solgte nullutslippskjøretøy økte i 2020. Av alle nyregistrerte personbiler i 2020 var 53 pst. elektriske og 30 pst. hybrid. Andelen nullutslippskjøretøy i varebilsegmentet er vesentlig lavere med 14 pst. elektrisk i kjøretøygruppen varebil under 3 500 kg. Dette er tre prosentpoeng høyere enn i 2019.

Totalt ble det førstegangsregistrert (nye og bruktimporterte) 82 166 personbiler med nullutslipp i 2020, en økning på 22,5 pst. fra 2019.

Stadig flere bilmerker utvikler elbiler og i 2020 kom det ni nye modeller på markedet i Norge. I alt ble 51 ulike elbilmodeller registrert i 2020. Privatkjøp står for rundt 80 pst. av nye elbiler i 2020, men ettersom det kommer flere elektriske varebilmodeller med lengere rekkevidde forventes det økt salg av elbiler til næringsvirksomhet de neste årene. Salget av personbiler som benytter hydrogen og biogass er meget begrenset som følge av få bilmodeller og dårlig utbygd fyllinfrastruktur. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle nye personbiler registrert i 2020 var 45 g/km, 15 g/km lavere enn i 2019.

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

Statens vegvesen har videreført FoU-programmet innen avgass-testing med formål om oppdatert kunnskap om utslipp av avgasser fra nye kjøretøy, både tunge og lette. Analysene er utført av eksterne forskere fra Transportøkonomisk institutt i samarbeid med det finske forskningsinstituttet VTT som har tekniske fasiliteter som ikke er tilgjengelige i Norge. Programmet 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. I løpet av 2021 skal en ny standard for typegodkjenning (Euro 7) vedtas, samtidig som det selges stadig flere nullutslippskjøretøy i Norge. Avgasstesting fra Euro 6 kjøretøy vil derfor avsluttes med en sluttrapportering i 2021.

Status for lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff

Elektrisitet

Ladestasjoner i Norge ved utgangen av 2020 (nobil.no).

- Ladestasjoner totalt: 2 960
- Ladestasjoner semi/hurtig: 1 190
- Ladepunkt offentlig tilgjengelig: 16 978
- Ladepunkt hurtiglader (over 50kW): 5 219 (3280¹⁵)
- Ladepunkt lynlader (over 150 kW): 1 630

I 2020 ble det bygget om lag 300 nye ladestasjoner og 922 hurtigladerpunkt. Det er en økning på 29 pst. fra året før. I Norge startet utbyggingen av lynladere (hurtiglader som kan lade med 150 kW og oppover) i 2019. Ved årsslutt i 2020 var det 1 658 lynladere i Norge. Ser man på antall registrerte elektriske person- og varebiler var det ved utgangen av 2020 om lag 106 elbiler per hurtiglader mot 114 året før.

Gass

- Ved utgangen av 2020 var det én kommersielt åpen hydrogenstasjon i Oslo, og to stasjoner for busser og lastebiler i Oslo og Trondheim.
- For fylling av biogass er det ved utgangen av 2020 22 stasjoner for CBG (Compressed BioGas) og 1 for LBG (Liquid BioGas) som er kommersielt åpne.

15 Antall ladepunkt når stasjoner med 2 kontakter (CCS og Chademo) hvor bare en bil kan lade om gangen telles



RAPPORTERING PÅ 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, drift, vedlikehold, interndrift og andre tjenester. Reduksjoner i klimagassutslippene skal blant annet oppnås gjennom klimabevisst planlegging og arealbruk, smart logistikk og massehåndtering, lavutslippsteknologi, gode materialvalg og mindre forbruk.

Statens vegvesen har estimert de direkte utslippene fra anleggsvirksomheten (både store utbyggingsprosjekter over 200 millioner og mindre investering/vedlikeholdsprosjekter) til anslagsvis 350 000 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e) i 2020. For å estimere utslippene er det benyttet erfaringstall for CO₂e-utslipp per million krone investert. Nyere, foreløpige beregninger kan tyde på at erfaringstallene som er benyttet i disse beregningene er noe høye, og gir en overestimering av utslippene.

Statens vegvesen har estimert utslippene fra drift og vedlikehold av riksveiene i 2020 til 150 000-180 000 tonn CO₂e. Dette er i hovedsak direkte utslipp, men også noe indirekte.

Statens vegvesen har innført krav om klimagassbudsjett og -regnskap i alle større veikontrakter fra våren 2020, og i alle driftskontrakter fra september 2020. De estimerte utslippstallene fra utbygging, drift og vedlikehold vil oppdateres hvert som vi får inn klimaregnskap i prosjekter og kontrakter med krav om dette.

REDUSERE PÅVIRKNING PÅ NATUR- OG VANNFOREKOMSTER

Naturmangfold og vannkvalitet

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

Tiltaksplan for bekjempelse av fremmede skadelig arter 2020-2025, ble vedtatt i 2020. Statens vegvesen deltar i det videre arbeidet ved deltakelse i ulike tversektorielle arbeidsgrupper.

Statens vegvesen har i 2020 etablert ny intern organisering tilpasset ny divisjonsstruktur, for arbeidet med å følge opp vannforskriften og de respektive vannregionmyndigheter opp mot arbeidet med regionale planer for vannforvaltning. I 2020 er det arbeidet med rullering av de regionale planene og oppdatering av påvirkninger og tiltak i Vann-Nett. Etter forvaltningsreformen er Statens vegvesen sitt ansvar avgrenset til riksveier, noe som gjør at antall tiltak der Statens vegvesen har utførende ansvar, er redusert. Etaten har også rettet en henvendelse til Samferdselsdepartementet for å få avklart inkludering av de riksveistrekningene som Nye veier AS har ansvar for. Disse strekningene har til nå stått utenfor arbeidet med vannforskriften. Saken er ikke avklart.

Praksis med å rapportere våre overvåkingsdata til Vann-Miljø er videreført og prosjektene blir utfordret på å følge opp dette. Fokus på å oppdatere eller etablere renseløsninger for tunnelvaskevann i forbindelse med tunnelrehabilitering, er videreført i 2020. Arbeidet med ytterligere kartlegging og prioritering av renseløsninger knyttet til tunneler er videreført.

Det jobbes aktivt med kunnskapsoppbygging for å redusere utslipp av mikroplast og for å unngå at dette blir spredt ut i natur- og vannmiljø, blant annet med støtte til doktorgradprosjekter. Vegvesenet jobber også aktivt med å begrense utslipp av plast fra anlegg, drift og vedlikehold. I 2020 ble det blant



satt i gang prosjekt med utprøving av nye typer brøytetikker som erstatning for plastbrøytetikker. Mange av Statens vegvesen sine påvirkninger på vannforekomster er knyttet til bruk og avrenning av salt. Dette er godt dokumentert gjennom nasjonal innsjøundersøkelse som har pågått over flere år, jf. krav i tidligere tildelingsbrev og undersøkelser gjort før det. Omfanget av forringet kvalitet på vann grunnet salting er økende. Tiltak knyttet til saltbruk utredes og gjennomføres i driftskontraktene. Der er det fokus på redusert saltbruk gjennom kartlegginger, valg av kontraktsutforming og driftsklasser, valg av utstyr med mer. Det er mange faktorer som virker inn og saltforbruket holder seg på et høyt nivå.

Saltforbruk

Saltforbruket på riksvei i vintersesongen 2019/2020 var på 95 000 tonn, en nedgang på 16 pst. fra sesongen 2018/2019 da det ble brukt 113 000 tonn på riksveiene¹⁶. Midt- og Nord-Norge hadde en økning i saltbruken mens resten av landet hadde en nedgang, til sammen er det en nedgang på landsbasis.

Samlet sett har trenden de siste årene vært redusert saltforbruk. Den aller viktigste faktoren for saltbehov er været og værmessige forhold som gir store årlige variasjoner i saltforbruket. Endringer til et mildere klima har ført til flere perioder med væromslag rundt 0 grader i løpet av vinteren, og da benyttes salt oftere på veistrekninger med høy trafikk. Det saltes også på flere veistrekninger enn tidligere. Det har likevel vist seg at det går an å salte smartere. Statens vegvesen satt i verk flere tiltak de siste årene som viser seg å gi gode resultater.

I arbeidet med nye driftskontrakter legger Statens vegvesen vekt på redusert saltbruk gjennom kartlegginger, krav i kontrakter og driftsklasser, valg av utstyr m.m. Riksveinettet er inndelt i vinterdriftsklasser, og det er ulike krav til brøyting, salting og strøing m.m. for de ulike klassene. Videre setter vegvesenet krav til opplæring og kompetanse hos driftsentreprenørene samt krav til dokumentasjon og rapportering av saltbruk. Vi har også fått bedre digitale verktøy for å følge opp driftskontraktene. Fra 2018 ble det gjort endringer i oppgjørsformen for salt i driftskontraktene. Ved å gi entreprenørene oppgjør for tiden de salter på veien og ikke mengde strømiddel, har man sett en betydelig reduksjon av saltforbruket. Det er et klart inntrykk at det skjer en overgang fra bruk av saltløsning til saltslurry. Det er med på å gi en raskere effekt av saltet på veien og det kan tilføres mindre mengder.

Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet

Statens vegvesen bidrar i tverrsektorielt samarbeid om fremmede skadelige arter og oppfølging av handlingsplanen videreføres ved deltakelse i ulike arbeidsgrupper. Arbeidsgruppene skal blant annet se på prioritering av arter og utvikling av bekjempelses metodikk basert på samfunnsnytt. Sektornøytral veileder for konsekvensutredninger har blitt publisert. Statens vegvesen har også deltatt i direktoratsgruppe for økologisk grunnkart som er viktig for å sikre helhetlig forvaltning av natur og mer kunnskapsbaserte beslutningsprosesser.

Det var kartlagt fremmede arter i henhold til krav i standard for drift og vedlikehold for 14 driftskontraktområder i 2020. Videre er det utført tiltak mot fremmede arter som er kartlagt tidligere. Driftskontraktområdene kartlegges om lag hvert femte år og før nye driftskontrakter lyses ut. For investeringsprosjektene foretas kartlegging i forbindelse med reguleringsplan og prosjektering. Tiltak er gjennomført i 11 av investeringsprosjektene som pågår.

16 I årsrapporten for 2019 var saltforbruket i 2018/2019 oppgitt til 241 000 tonn, det inkluderte fylkesveiene.



Pollinatorstrategien og handlingsplanen for fremmede skadelige arter

Statens vegvesen har bidratt i utarbeidelsen av forslag til tverrsektoriell tiltaksplan for ville pollinatorer. Arbeidet har vært ledet av Klima- og miljødirektoratet, Statens vegvesen har deltatt i møter samt ved utarbeidelsen av tiltaksplan. Forslag til tiltaksplan er oversendt departementene i januar 2021. Arbeidet med å sikre at tiltakene gjennomføres vil starte når planen er vedtatt. Handlingsplan mot fremmede arter, Rapport 397: Fremmede skadelige arter – oppfølging av lovverk, følges opp gjennom ytre miljø-arbeid i prosjektene, blant annet ved utarbeidelse av ytre miljø-planer.

Økologisk kompensasjon

I 2020 fortsatte utarbeidelse av veileder for økologisk kompensasjon, i samarbeid med Miljødirektoratet. Arbeidet med etatens pilotprosjekter videreføres i 2021.

Dyrket jord og kulturminner

Omdisponert areal fra dyrket jord til transportformål innen riksveier som Statens vegvesen har åpnet for trafikk i 2020, er rapportert til å være 346 daa. Dette inkluderer 305 daa omdisponert jordbruksareal på Rv. 3/rv. 25 Ommangvollen-Grundset. Prosjektet har bidratt til flere tiltak med dyrking, som ikke er tatt inn i arealregnskapet. Ellers har prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalbrua endret løsnings og med det unngått inngrep i jordbruksareal. De øvrige prosjektene med omdisponert jordbruksareal er E6 Helgeland sør med 16 daa og E16 Øye-Eidsbru med 25 daa.

Statens vegvesen har fulgt opp overordnede og operative oppgaver tilknyttet Nasjonal verneplan for veier, bruer 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 tidsrommet 2018-2022 pågår det et større istandsetting-, tilrettelegging- og formidlingsprosjekt for Kongeveien over Dovrefjell. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med flere offentlige forvaltningsinstanser. I samarbeid med fylkeskommuner har Statens vegvesen et ekstra fokus på istandsettingen av Den Trondhiemske postvei langs vestlandskysten. I 2020 har etaten også utført istandsetting av Krokkleiva, en fredet strekning av kongeveien over Krokkogen.

I august 2020 markerte Statens vegvesen og Oppland/Innlandet fylkeskommune et større arbeid utført på Gamle Strynefjellsveien med å rense fram igjen den fredete veiens chaussémurer. I 2020 ble Stalheimskleiva, fredet chaussé fra 1840-tallet, stengt for trafikk grunnet de høye veimurenes tilstand. Et større arbeid er startet for å istandsette en mur og vurdere videre bruk av veien.

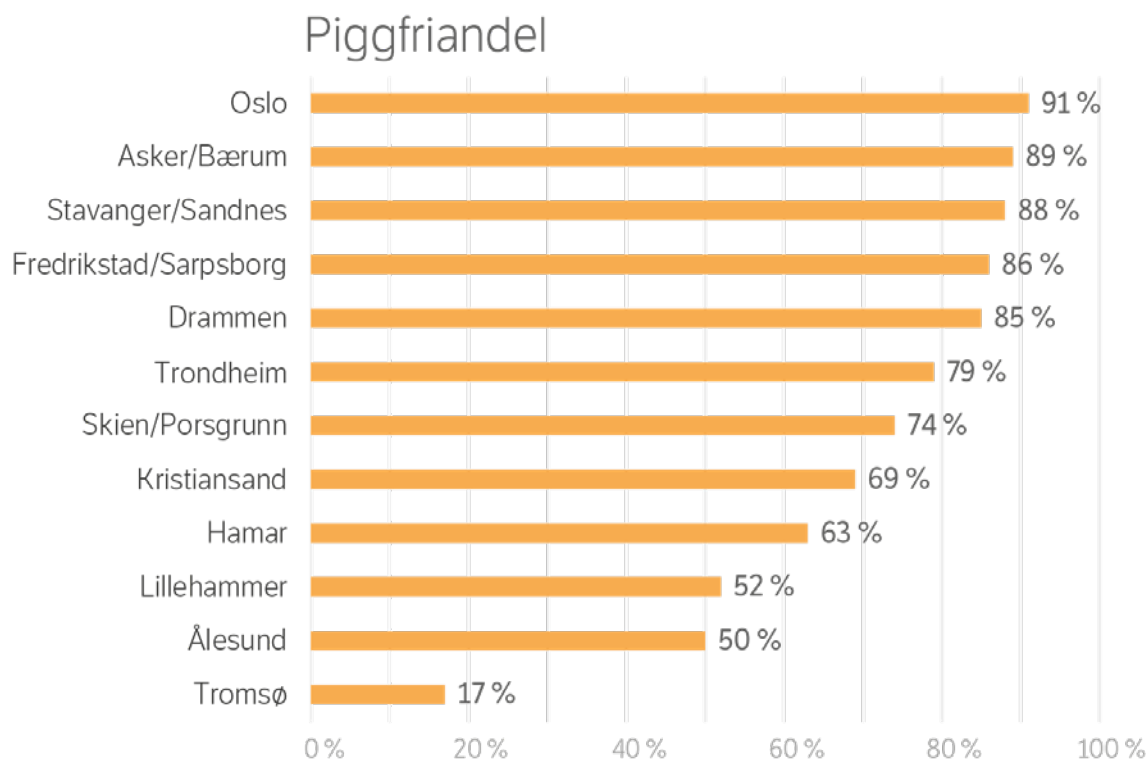
Statens vegvesen har i hele 2020 samarbeidet med Riksantikvaren om en fredningsgjennomgang av objektene i verneplanen. Formålet er å sikre en bedre forståelse av hva som inngår i fredningen av de enkelte objektene.

LOKAL FORURENSNING

Foreløpige tall for 2020 viser overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften for PM_{10} ved 3 stasjoner i henholdsvis Oslo, Lørenskog og Drammen. Forurensningsforskriften er ikke brutt for NO_2 eller $PM_{2,5}$ på noen stasjoner.



De viktigste kildene til svevestøv er veislitasje, vedfyring, eksosutslipp og langtransportert forurensning. Naturlig meteorologisk variasjon, den voksende andelen elektriske kjøretøyer og lavere utslipp fra nye kjøretøyer bidrar til å holde nivåene nede. Renhold av veiene og redusert piggdekkandel er et viktig bidrag til lavere nivåer av svevestøv. Det er piggdekkgebyrer i fire store byer: Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Tall over piggdekkandelen 2020 viser at det er mange byer med en høy andel piggfrie kjøretøy, se figuren nedenfor.



Figur 3.9 Piggfriandel sesongen 2020

Arbeidet med å revidere grenseverdier for svevestøv var ferdig i april 2020. Da leverte etatene et forslag til nye grenseverdier, som nå ligger nå hos departementene. Arbeidet med revisjon av «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520) er pågående, med frist 1. desember 2021.

Statens vegvesen har i 2020 fortsatt samarbeidet med kommuner som har plikter etter forurensningsforskriften kapittel 7. Statens vegvesen arbeider med å inngå nye samarbeidsavtaler med kommunene, som følge av behov etter regionreformen og avslutningen av Sams vegadministrasjon. Vedlikeholdstiltak har også fortsatt som før ved at Statens vegvesen har tilstrebet å oppfylle kravene etter forurensningsforskriften § 7-3. Statens vegvesen er også fortsatt del av det såkalte Luftsamarbeidet der etaten særlig bidrar til varsling av lokal luftkvalitet ved et årlig tilskudd på 3.5 millioner til Meteorologisk Institutt. Statens vegvesen har også arrangert Bedre Byluftforum i samarbeid med Miljødirektoratet.

Tekniske krav til kjøretøy harmoniseres gjennom internasjonalt regelverksarbeid, og Statens vegvesen følger disse prosessene i arbeidsgrupper i FN-systemet og under EU-kommisjonen. Det jobbes for tiden med nye avgasskrav, Euro 7/VII, der det forventes skjerpede krav til utslipp fra bensin- og dieselskjøretøy, både tunge og lette.



Prøveprosjekt med dynamiske fartsgrenser i Oslo

Forsøksordning med dynamisk styring av miljøfartsgrense gjennomføres på strekningene E18 Hjortnes-Lysaker og Ring 3 Granfosstunnelen–Ullevål. Dette er de strekningene som har fullt utbygget system med variable fartsgrenseskilt. Valg av fartsgrense på disse strekningene vil i prøveperioden gjøres på bakgrunn av prognoser for svevestøv. De nevnte prøvestrekningene vil derfor i noen perioder ha miljøfartsgrense 60 km/t og i andre perioder ha ordinær fartsgrense. Ved endring av fartsgrense vil denne bli iverksatt kl. 05.30.

Forsøksordningen startet 15. februar og avsluttes 11. april 2021, samtidig som opphevelse av miljøfartsgrensa på de øvrige strekningene i Oslo. Det er lagt opp til evaluering av forsøket i etterkant.

Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for NO₂

Måleverdiene kvalitetssikres våren 2021, men foreløpige tall viser at de nasjonale målene for NO₂ er nådd i 2020.

Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM₁₀

For PM₁₀ er det registrert tre stasjoner med overskridelser av nasjonale mål for årsmiddelverdien, dette er i Oslo, Lørenskog og Drammen.

Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM_{2,5}

For PM_{2,5} er det ikke registrert overskridelser av nasjonale mål for årsmiddelverdien ved noen målestasjoner.

INNSATS MOT STØY

Det rapporteres på antall personer som har fått støytiltak slik at innendørs støynivå er redusert 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).

Alle støytiltakene som gjennomføres som del av prosjektet blir rapportert inn det året det settes trafikk på veien.

I prosjektet E134 Damåsen-Saggrenda, har 180 personer fått redusert støynivået under 38 dB. Lokale støytiltak E6 Jaktøya-Klett-Senterveien, er utsatt til 2021, det ble satt trafikk på strekningen i 2019.

Ytterligere 16 personer har fått redusert støynivået til under 38 dB, uten at det er oppgitt hvor disse tiltakene har blitt utført.

3.1.4 Andre aktiviteter i Statens vegvesen

INTERNASJONAL VIRKSOMHET

Den internasjonale virksomheten i Statens vegvesen har som mål å tilføre ny kunnskap og styrke faglig utvikling, samt å samordne grensekryssende planer, prosjekter og transporter i Norden og nordområdene. Som følge av korona-pandemien har samarbeidet i det meste av året foregått virtuelt, og enkelte arrangementer har blitt avlyst eller utsatt.



Internasjonale kunnskapsutvekslinger og samarbeidsfora

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

Norden og nordområdene

Vei- og trafikkmyndighetene i Norden har siden 2017 hatt et samarbeidsforum for bedre samordning mellom landenes nasjonale transportplanlegging. I 2020 har forumet spesielt drøftet strategier for å redusere klimagassutslipp i transportsektoren og hvordan korona-viruset har påvirket transportmønsteret i de nordiske landene. Statens vegvesen har videre bistått Samferdselsdepartementet i arbeidet med Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA), der Norge har hatt ledelsen siden 2019.

FORSKNING OG UTVIKLING

Statens vegvesen har i 2020 brukt 82 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling. Av dette er 29 mill. kr kostnader til etatens egne forskningsprogram (FoU-program). Etaten har også bidratt med om lag 33 mill. kr over lønnsbudsjettet som egeninnsats innen FoU.

Prosjektet Ferjefri E39 har også videreført sin finansiering av forskning innenfor mange områder som har relevans langt utover prosjektet, og dermed også tilfører ny kunnskap til veisektoren. Dette arbeidet har pågått i flere år og har i høy grad blitt utført gjennom finansiering av PhD-kandidater. Flere av kandidatene er samfinansiert med aktører fra offentlig og privat sektor. Det pågår et spennende samarbeid med industrien, der automatisering av bruproduksjon ved hjelp av robot og laser-/ laserhybridsveising forhåpentligvis bidrar til reduserte kostnader, færre sveisefeil, og redusert energibruk. Teknologien skal prøves ut i flere piloter, og arbeidet med første bru-pilot er i gang.

Forskningsaktiviteten til Statens vegvesen fortsetter å fylle et betydelig kunnskapsbehov 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.

Tre av etatens FoU-programmer er inne i sitt siste år og de har allerede levert resultater. FoU-programmet «Bedre drift og vedlikehold for å få flere syklende og gående» vil foreslå endringer inn i retningslinje for Drift og vedlikehold og i kontraktsmal for driftskontrakter. I FoU-programmet «Bedre bruvedlikehold» er det utarbeidet prosedyrer for risikobasert bruinspeksjon som har medført betydelige kostnadsbesparelser, og muligheter for bruinspeksjon med drone.

Statens vegvesen støtter flere forsknings og innovasjonsprosjekt som er finansiert gjennom Forskningsrådets utlysninger, blant annet tre sentre for miljøvennlig energi, FME MoZEES (hydrogen og batteri), FME Bio4Fuel (biodrivstoff) og FME NTRANS (energisystemets rolle i omstillingen til nullutslipp). GEOSFAIR (Geohazard survey from air) er et eksempel på et innovasjonsprosjekt i offentlig sektor som ble startet i 2020 (SFI – senter for forskningsbasert innovasjon) der vi sammen med NGI og SINTEF tar sikte på å utvikle potensialet ved bruk av instrumenterte droner til vurdering av naturfarer. Prosjektet vil utvikle løsninger og produkter som skal støtte opp om Statens vegvesen sine oppgaver innen skred- og flomberedskap og akutthåndtering.



Rundt 9 pst. av FoU-budsjettet i 2020 har gått til internasjonalt forskningssamarbeid. Et eksempel på dette er NordFoU-prosjektet NordLCA som har laget en nordisk guide for bruk av LCA innen infrastruktur.

Tabellen under viser oversikt over FoU-programmene i Statens vegvesen fra 2020 og framover:

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

TILGJENGELIGGJØRING AV OFFENTLIGE DATA, HERUNDER VEIDATA

Statens vegvesen skal gjøre etatens data tilgjengelig for viderebruk. Ny teknologi og både 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 2020 har Statens vegvesen lansert en ny løsning for ulykkesstatistikk, der brukere selv kan velge hvilken informasjon de vil se. Et nytt API for førerrettigheter lar virksomheter som leier ut bil sjekke at kundene har gyldig førerkort.

Statens vegvesen har bidratt til videreutvikling av nasjonalt tilgangspunkt for transportdata (lansert i 2019). Disse forbedringene brukes også i nasjonal felles datakatalog, og er dermed til nytte for alle som bruker og deler offentlige data i Norge.

Etaten er en aktiv deltager i nasjonale samarbeidsprosjekt om offentlige data, som prosjektet Deling av data hvor det blant annet er etablert Nasjonalt ressurscenter for deling av data.

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

OPPFØLGING AV AUTOSYSPROSJEKTET

Statens vegvesens arbeid med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret startet opp igjen høsten 2016. Prosjektet vurderes å ha kontroll på kostnad, omfang og tid, og leverer i henhold til de gitte rammebetingelsene som beskrevet i gjeldende sentralt styringsdokument. Det gamle registeret og løsningene knyttet til det 40 år gamle systemet Autosys motorvogn ble erstattet med ny løsning på ny og bedre plattform i mars.

Autosys kjøretøyprosjektet vil koste 950 mill. kr. Det er mye penger, men samtidig viser samfunnsøkonomiske beregninger at samfunnet sparer hele 6,3 mrd. kr på et mer effektivt kjøretøyregister.



Høsten 2020 ble det lansert ytterligere selvbetjeningsløsninger for publikum i tillegg til at det ble levert en såkalt tredjeparts API-løsning som muliggjør at aktører kan bygge inn kjøp og salg av kjøretøy i sine egne løsninger og gjennomføre salgsprosess og eierskifter. Denne løsningen er uavhengig av de forskjellige identifikasjonsstandarder og er således unik i Norge. Det ble også startet planlegging av en tilleggsleveranse for å flytte funksjonalitet knyttet til typegodkjenning av kjøretøy.

Autosys er selve grunnstammen i alle våre selvbetjeningsløsninger. Det sparer private aktører som bilbransjen, forsikringsbransjen, bankene, rekvisita-leverandører og privatpersoner for unødvendig tids- og ressursbruk i håndtering av kjøretøy. Offentlige etater som Skatteetaten, Tolletaten og politiet er også storbrukere av kjøretøyregisteret, så dette gir enorme positive ringvirkninger.

Tjenestene er tilgjengelige fra egen stue eller hos bilforhandlerne. Dette sparer dermed brukerne for oppmøter på trafikkstasjonene og reduserer negative miljøvirkninger som følge av reising.

Det er beregnet at redusert oppmøte gir en reduksjon på over 40 millioner kilometer årlig reising til og fra trafikkstasjonene, tilsvarende årlig utslipp fra 3 300 kjøretøy. Over 15 år gir dette en reduksjon på 45 000 tonn CO₂ og en miljøbesparelse beregnet til 70 mill. kr.

Undersøkelser viser at brukerne jevnt over er svært godt fornøyd med etatens selvbetjeningsløsninger. Dette hadde ikke vært mulig uten et moderne kjøretøyregister som grunnstamme.

OPPFØLGING AV BOMPENGEREFORMEN

Bompengerereformen i 2015 reduserte antallet bompengeselskaper i Norge fra nærmere 60 til fem regionale bompengeselskaper. Bompengeselskapene har hatt ansvaret for finansiering av veiprojekter med bompenger, og for å utstede AutoPASS-brikker. Overføring av ansvaret for å utstede bompengebrikker til kommersielle aktører pågår. Bompengeselskapenes utstedervirksomhet skal etter planen være avviklet innen utgangen av 2021, og når endringene er gjennomført, vil bompengeselskapene ha en rendyrket rolle som operatør. De vil fortsatt håndtere betaling fra kunder som ikke har brukeravtale med en utsteder. I tillegg behandler bompengeselskapene fritakssøknader etter takstretningslinjer og takstvedtak. Bompengeselskapene anskaffer og eier bomstasjoner og innkrevingsutstyr.

Statens vegvesen har hatt en sentral rolle i arbeidet med å legge regulatorisk til rette for opprettelsen av de fem bompengeselskapene. Selskapene framstår som profesjonelle og framtidsrettede, og bidrar vesentlig til effektivisering i sektoren, ikke minst med hensyn til profesjonalisering av arbeidet i kredittmarkedet. Statens vegvesen fører tilsyn med bompengeselskapene. I 2020 har tilsynet lagt hovedvekt på å følge opp kravene i bompengeartalen om effektiv drift av bompengeselskapene, kravet om at det er gjennomført regnskapsmessig skille mellom operatør- og utstedervirksomheten og selskapenes oppfølging av fastsatte gjennomsnittstakster. På bakgrunn av bompengeselskapenes årsrapporter sammenstiller tilsynet måletallsindikatorene for bompengeselskapenes virksomhet i 2020.

Statens vegvesen har tilrettelagt for etableringen av et kommersielt utstedermarked. De nye utstederne vil ha som hovedoppgave å håndtere AutoPASS-avtale og brikkefordistribusjon og fakturere trafikantene for bomplasseringer med bommer. Ved utgangen av 2020 var to selskap godkjent som brikkeutsteder i Norge, begge er nå godkjent som EETS-utsteder. En EETS-utsteder kan inngå samarbeid med bompengeselskap i andre land og dermed tilby en brikke som dekker



flere land. Utstederne vil være bidragsyttere inn i det videre arbeidet med innovasjon, utvikling av produktporteføljen og økt effektivitet i kundebehandlingen framover.

Fjellinjen har, som første bompengeselskap, skilt ut sin utstedervirksomhet i eget selskap. Selskapet er allerede solgt til eksterne, og blir dermed det tredje selskapet som godkjennes som selvstendig utsteder når selskapet får en egen teknisk utstederløsning på plass. Det er ventet at de andre bompengeselskapene enten selger eller overfører sin del av utstedervirksomheten til rendyrkede utstederselskap i løpet av 2021, mange vil ha mål om å bli EETS-utstedere. Bompengerekkningen på Svinesundsforbindelsen skulle etter prognosene vært avsluttet i 2020, men er utsatt til våren 2021 som følge av Covid-19 pandemien. Bompengeselskapets kunder med AutoPASS-avtale vil overføres til en ny brikkeutsteder. Vi ser også at EETS-utstedere fra andre land er i ferd med å etablere sin virksomhet i Norge. Statens vegvesen er tilfreds med utviklingen innen utstedermarkedet og har god tro på at et reelt, kommersielt tilbud etableres innen 2021.

Statens vegvesen har for tiden ansvaret for IKT baksystemene for bompengerekkning. I 2020 har forberedelser til utfasing av dagens systemløsning til en mer effektiv og moderne systemportefølje for bompengerekkning stått sentralt. De nye systemløsningene skal understøtte dagens og morgendagens behov for å kreve inn bompenger i Norge. Overgangen til de nye systemløsningene er planlagt 1.5.2021, og med den vil bompengeselskapene og utstedernes bompengetransaksjoner håndteres effektivt også i framtiden.

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

Statens vegvesen skal prioritere helse, miljø og sikkerhet i all sin virksomhet. Dette skal bidra til å utvikle og ta vare på et godt arbeidsmiljø for alle ansatte og et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem som vil medvirke til at vi får et bedre samfunn.

HMS i entreprisedriften

Det har ikke inntruffet dødsulykker i entreprisedriften i 2020. Sju personskader er imidlertid rapportert med så høy alvorlighet at de kan medføre varig mén. Hendelsene har inntruffet som følge av:

- Lastebil rygget på person i forbindelse med snuing i tunnel,
- Bilist påkjørt bakfra i fm trafikkdirigering,
- Person påkjørt i fm kryssing av trafikkert vei,
- Arbeidshanske heftet seg fast ved bruk av roterende håndverktøy (to hendelser),
- Person falt fra stillas under påføring av sprøytebetong,
- En person ble truffet av fallende gjenstand under demontering av tårnkran.

Hendelser i entreprisedriften i ulike skadeklasser:

Kategori	Antall i 2018	Antall i 2019	Antall i 2020
K5 – død	0	0	0
K4 – mulig varig mén	6	3	7(1)
K3 – fravær > 10 d	39	22	10
K2 – fravær ≤ 10 d	35	28	24
K1 – skade uten fravær utover skadedagen	261(10)	165(10)	100(2)



HMS i ferjedriften

I 2020 var det 14 hendelser i riksveiferjedriften, en reduksjon på to hendelser fra 2019. Av hendelsene i 2020 var fem registrert som arbeids- eller personulykker. I 2020 var det for ferjedriften, totalt på riks- og fylkesvei, rapportert inn 62 hendelser (inklusive arbeids- eller personulykker) til Sjøfartsdirektoratet. Dette er en økning på to hendelser fra 2019. Hendelsene er fordelt på 18 arbeids- og personulykker og 44 skipsulykker.

HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen

2020 har vært et krevende år for mange av etatens medarbeidere. Ny organisasjon fra 1.1.2020 hadde ikke fått satt seg før pandemien sendte de fleste medarbeiderne på hjemmekontor. Det er gjort tiltak for å ivareta både de som har arbeidsoppgaver som må utføres på arbeidsstedet (VTS, trafikkstasjonene, anlegg, osv.) og de som store deler av året har jobbet hjemmefra. Det har i 2020 vært gjennomført to koronarelaterte arbeidsmiljøkartlegginger som i hovedsak sier at medarbeiderne har håndtert situasjonen greit.

Statens vegvesen hadde i 2020 et sykefravær på 4,7 pst. Dette er en nedgang fra 4,9 pst. i 2019. Det har vært en nedgang i korttidsfravær som antageligvis skyldes økt oppmerksomhet på smittevern og mindre kontakt med andre, men vi ser dessverre en økende trend i langtidsfraværet. Dette kan skyldes lange perioder med arbeid hjemmefra uten optimale arbeidsforhold, men det kan også skyldes en langvarig omorganisering og omstilling. Det er igangsatt et tverretatlig arbeid for å se på 1) prosesser og tilgjengelige verktøy internt og eksternt, 2) organisering av oppfølging i divisjonene, 3) involvering av ledere og medarbeidere. Det omfatter både arbeid for å forebygge sykefravær og redusere lengden på sykefraværet.

I 2020 ble det registrert 27 personskader på egne ansatte i forbindelse med utførelse av arbeid, dette er en nedgang i forhold til 2019 hvor det ble registrert 42 personskader. 16 av personskadene førte til fravær utover skadedagen. Personskader/ uønskede hendelser er fast punkt på ledermøtene.

Sykefravær for etaten

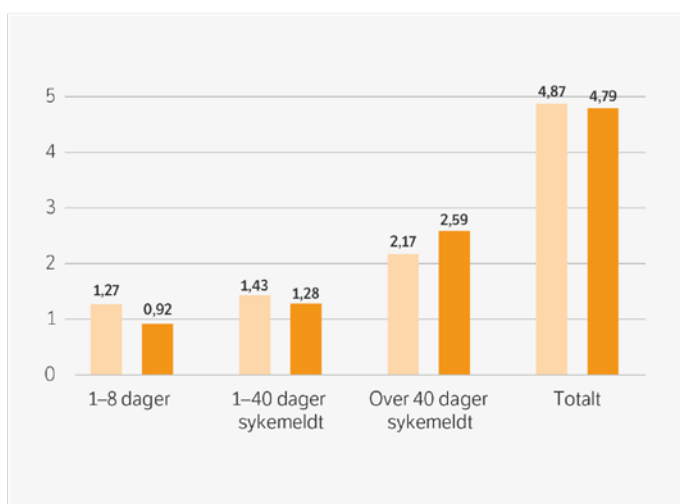
2019 2020

Personskader med fravær (egne ansatte)

- 16 personskader som har ført til fravær i 2020, nedgang fra 21 personskader med fravær i 2019.
- Det jobbes kontinuerlig med sikkerhetskulturen i etaten, inkludert innmelding av uønskede hendelser med mål om null personskader.

Håndtering av pandemien - generelt

- Etaten har hatt få tilfeller av koronasmitte, og der er ikke indikasjoner på at disse er arbeidsrelaterte.
- Det har vært jobbet systematisk i alle divisjonene for å få på plass gode smitteverntiltak slik at produksjonen kan være tilnærmet normal.
- Medarbeidere er lojale til føringene som blir gitt, men det er en viss bekymring når det gjelder fysiske og psykiske plager som kan komme på sikt.



Figur 3.10 Sykefravær i etaten 2020



3.2 Økonomi og ressursbruk

2020 var et utfordrende år med ny organisering, overføring av administrasjonen av fylkesveier til fylkeskommunene og omstilling i alle deler av organisasjonen. For å sikre god kostnadskontroll i en organisasjon i endring, har det blitt etablert nye og kontroll- og oppfølgingsrutiner. Det har i tillegg vært stram kostnadsstyring, og økonomi og ressursbruk har blitt jevnlig gjennomgått i ledermøter i alle deler av organisasjonen. Statens vegvesen vurderer at disse tiltakene har bidratt at det ikke var overskridelser på noen av budsjettpostene som Statens vegvesen forvaltet i 2020, og at det er lagt et grunnlag for god økonomistyring i årene som kommer.

På noen poster ble mindreforbruket noe større enn antatt blant annet som følge av lavere utgifter som følge av korona-situasjonen og større bemanningsreduksjon enn plan. På investeringspostene ble det et mindreforbruk hovedsakelig som følge av forsinkelser i anleggsgjennomføringen eller utsatt anleggsstart. På tilskuddspostene kan mindreforbruket knyttes til forsinkelser i prosjekter i fylkeskommunene og kommunene, og at deler av tilskuddet ble bevilget sent i 2020 slik at tilskuddene ikke utbetales før i 2021.

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 2019	Tildelt 2020	Mer-inntekter	Til disp. 2020	Regnskap 2020	Avvik til disp./regnskap	
						(Mill. kr)	(pst.)
01 Driftsutgifter	42,380	4 011,07	45,4	4 098,9	3 966,9	-132,0	-3,2
22 Drift og vedlikehold av riksveier	168,081	7 361,5	37,4	7 567,0	7 520,3	-46,7	-0,6
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	17,671	2 204,6	33,4	2 255,6	2 112,5	-143,1	-6,3
29 OPS-prosjekter	54,421	1 322,0		1 376,4	1 239,9 ¹⁷	-136,5	-9,9
30 Riksveiinvesteringer	417,638	13 472,145	12,0	13 901,8	12 886,8	-1 015,0	-7,3
31 Skredsikring riksveier		1 080,0		1 080,0	969,3	-110,7	-10,2
34 Kompensasjon for økt arbeids-giveravgift	12,756			12,8	8,9	-3,9	-30,5
36 E16 over Filefjell		50,0		50,0	49,9	-0,1	-0,2
37 E6 vest for Alta	77,572			77,6	7,4	-70,2	-90,5
72 Kjøp av riksveiferjetjenester	60,202	1 772,9		1 833,1	1 701,0	-132,1	-7,2
SUM statlige midler til riksveiformål	850,721	31 274,215	128,1	32 253,1	30 462,7	1 790,3	-5,6

17 Inklusiv avsetning med 427 mill. kr i statlig bidrag til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen-Grundset/ Basthjørnet i Hedmark.

**Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier (mill. kr)**

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020	Til disp. 2020	Regnskap 2020	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		254,3	254,3	238,4	-15,9	-6,2
62 Skredsikring fylkesveier	534,731		534,7	425,4	-109,3	-20,4
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	111,924		111,9	25,9	-86,0	-76,8
64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport		34,3	34,3	4,9	-29,4	-85,9
65 Tilskudd til fylkesveier		491,5	491,5	13,3	-478,2	-97,3
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		2 421,255	2 421,3	2 144,3	-277,0	-11,4
SUM tilskudd	646,655	3 201,355	3 848,0	2 852,1	-995,9	-25,9

Kap. 4320 Statens vegvesen (mill. kr)

Post	Forutsatt 2020	Regnskap 2020	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	417,0	497,4	80,4
02 Diverse gebyrer	458,4	479,8	21,4
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	65,0	91,4	26,4
SUM	940,4	1 068,5	128,2

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak (mill. kr)

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020	Til disp. 2020	Regnskap 2020	Avvik til disp./regnskap	
					(Mill. kr)	(pst.)
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	24,869	1 870,0	1 894,9	1 032,0	-862,9	-45,5
66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder ¹⁸	38,250	2 114,5	2 152,8	2 152,6	-0,2	0
SUM	63,119	3 984,5	4 047,6	3 184,6	863,1	-21,3

18 Av bevilgningen på kap. 1330, post 66 er 452,7 mill. kr disponert av Samferdselsdepartementet



3.2.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

POST 01 DRIFTSUTGIFTER

Posten har et mindreforbruk på 132,0 mill. kr som utgjør et avvik på 3,2 pst. Mindreforbruket skyldes sterk kostnadsstyring, større reduksjon i bemanning, lavere driftsutgifter enn forutsatt og reduserte kostnader som følge av effektivisering og arbeidet med å redusere interne kostnader. Videre bidrar reduserte eiendomsutgifter og inntekter fra framleie eiendom, reduserte reiseutgifter, tilbakebetaling av strøm fra fylkeskommunene og lavere utbetalinger til sluttpakker enn forutsatt til mindreforbruket.

POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER (MILL KR)

Post 22	Til disp. 2020	Regnskap 2020	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Drift	3 917	3 873	-44	-1,1 %
Vedlikehold	3 650	3 647	-3	-0,1 %
SUM	7 567	7 520	-47	-0,6 %

Posten har et mindreforbruk på 46,7 mill. kr, dvs. ingen større avvik.

Drift av riksveier har et mindreforbruk på 44 mill. kr. mens vedlikehold av riksveier har et mindreforbruk på 3 mill. kr.

Tiltakene knyttet til ekstra bevilgninger på til sammen 1 030 mill. kr i Prop. 67 S/ Innst. 216 S (2019-2020) og Prop. 117 S, Prop. 127 S/ Innst. 360 S (2019-2020) for å opprettholde aktiviteten i økonomien er gjennomført med geografisk spredning over hele landet i henhold til intensjonen om å sikre arbeidsplasser.

POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN

Posten har et mindreforbruk på 143,1 mill. kr som utgjør et avvik på 6,3 pst. Mindreforbruket skyldes kostnadsstyring, men også større reduksjon i bemanning enn forventet. Redusert og forsinket aktivitet og utgifter samt færre reiser som følge av virusutbruddet bidrar også til mindreforbruket. Likeledes bidrar merinntekter knyttet til eiendomssalg og gebyrbelagte tjenester til mindreforbruket på posten.

Autosys-prosjektet fikk et forbruk på 213,3 mill. kr, noe som er 3,3 mill. kr mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2019-2020).

POST 29 OPS-PROSJEKTER

Posten har et mindreforbruk på 136,5 mill. kr. som utgjør et avvik på 9,9 pst. Avviket skyldes bl.a. utsatte utbetalinger av forutsatt vederlag til OPS-selskapet i forbindelse med tunneloppgradering på strekningen E39 Klett-Bårdshaug. Dette skyldes forsinkelser i framdriften for tunnelutbedringene av tunnelene på strekningen E39 Klett-Bårdshaug. I tillegg bidrar også utsatt fakturering fra leverandører, rettstvist, samt forsinkelser i gjennomføringen av enkelte mindre tiltak.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde om lag 1,2 mrd. kr. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2019-2020).



INVESTERINGSPOSTENE 30, 31, 34 OG 36

Post 30 Riksveiinvesteringer (mill. kr)

Post 30	Til disp. 2020	Regnskap 2020	Avvik til disp./ regnskap	Avvik (pst.)
Store prosjekter	6 392	6 983	591	9,2
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 151	789	-362	-31,4
Programområder:				
-utbedringstiltak	1 610	1 354	-256	-15,9
-tiltak for gående og syklende	428	391	-37	-8,4
-trafikkikkerhetstiltak	847	581	-266	-31,4
-miljø- og servicetiltak	152	45	-107	-70,6
-kollektivtrafikktiltak og universell utforming	21	45	24	113,6
Sum programområder	3 058	2 417	-642	-21,0
Fornyng av riksvei	2 006	1 721	-285	-14,2
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 080	787	-293	-27,1
Nasjonale turistveier	2 15	190	-25	-11,3
Sum post 30	13 902	12 887	-1 015	-7,3

Posten har et mindreforbruk på 1 015 mill. kr. som utgjør et avvik på 7,3 pst.

Det er store variasjoner mellom underpostene, med et merforbruk innenfor underposten store prosjekter, og mindreforbruk innenfor flere av programområdene samt innenfor underpostene bymiljø-/byvekstavtaler. fornyng samt planlegging og grunnerverv.

Årsakene til mindreforbruk er sammensatt, men de viktigste årsakene er forsinkelser i anleggsgjennomføringen eller utsatt anleggsstart. Forsinkelsene kan skyldes forsinkelser i tiltak som har grensesnitt mot prosjektene, bl.a. etablering av lokalt VA-anlegg m.m. I andre tilfeller kan uforutsette forhold i prosjektene som det i tilstrekkelig grad ikke var tatt høyde for i planleggingen av prosjektet føre til behov for revidering av reguleringsplanen, eller behov for omprosjektering. Felles for dette, er at prosjektene i for liten grad har vært tilstrekkelig modne før oppstart. Statens vegvesen har over tid hatt fokus på å sikre tilstrekkelig modenhet for nye tiltak. Dette arbeidet videreføres, og innebærer bl.a. strengere interne krav til dokumentasjon, og oppfølging av disse, før oppstart av nye prosjekter. Statens vegvesen har forventninger til at mindreforbruket på sikt vil reduseres. Statens vegvesen vil aktivt benytte det handlingsrommet som er gitt i Prop. 1 S (2020-2021) 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, innenfor de fullmakter som er delegert til Statens vegvesen, for å starte opp ytterligere nye tiltak. Dette vil kompensere for manglende omsetning på allerede prioriterte prosjekter.

Mindreforbruket innenfor bymiljø/byvekstavtaler skyldes flere forhold. Bl.a. skyldes dette 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 delstrekningene Nesttun-Skjold og Sandvikstorget-Glassknag, bl.a. som følge av utfordringer knyttet til grunnervervet. I tillegg er det forsinket framdrift for prosjektet E39 Sørmarka-Smeheia (Sykkelstamvei) på Nord-Jæren som følge av konflikt med en grunneier om ekspropriasjonsgrunnlaget.



Innenfor programområdene er mindreforbruket særlig høyt innenfor utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak.

Mindreforbruket innenfor utbedringstiltak skyldes avviket bl.a. forsinket utlysning og forsinkelser på grunn av uforutsette grunnforhold på flere ferjekaiutbedringer på Sunnmøre. I tillegg er forberedelsene til utlysning av et delprosjekt på utbedringsstrekningen på rv. 52 forsinket. Innenfor trafikksikkerhetstiltak er bl.a. framdriften for etableringen av forsterket midtoppmerking på flere strekninger dårligere enn forutsatt. Det er også kostnadsreduksjoner på enkelte prosjekter, bl.a. E6 Vassmarka-Ronglan.

Innenfor fornying skyldes avviket bl.a. utsatt utbetaling av sluttoppgjør for E6 Helgeland sør. I tillegg er det forsinkelser i prosjekteringsarbeidene for tunnelprosjektene E16 Jernfjell- og Skrikeberg tunnelene samt E16 Arnanipa-, Bjørkhaug- og Særetunnelene. Det er også forsinkelser i gjennomføringen av enkelte sikkerhetstiltak i Sørfoldtunnelene.

Innenfor planlegging skyldes avviket i hovedsak forsinkelser i planarbeidet for prosjektene E18 Ramstadsletta-Slependen og E39 Ådland-Svegatjørn (Stord-Os).

Merforbruket innenfor store prosjekter skyldes bl.a. at forskudd til entreprenør for prosjektet E16 Bjørnum-Skaret ble utbetalt i 2020, mot opprinnelig forutsatt i 2021.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 1,7 mrd. kr. Dette er om lag 1,4 mrd. kr lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2019–2020). Avviket skyldes forsinkelser i framdriften for enkelte prosjekter, i hovedsak E39 Rogfast samt til enkelte mindre forberedende arbeider på prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen, fase 2. I tillegg er sluttoppgjøret utsatt for enkelte prosjekter, slik at utgiftene kommer først i 2021. Dette er knyttet bl.a. til prosjektene E16 Sandvika-Wøyen samt E6 Vindåsliene-Korporalsbrua.

Post 31 Skredsikring riksveier

Posten har et mindreforbruk på 110,7 mill. kr. som utgjør et avvik på 10,2 pst. Mindreforbruket skyldes redusert framdrift i anleggsarbeidene for prosjektet E69 Skarvberg tunnelen som følge av dårlig fjellkvalitet og at sluttoppgjør for prosjektet rv. 13 Vik-Vangsnes ble forskjøvet til 2021.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Posten har et mindreforbruk på 3,9 mill. kr. Avviket skyldes i sin helhet varige innsparinger på enkelte prosjekter.

Post 36 E16 over Filefjell

Posten har et mindreforbruk på 0,1 mill. kr, dvs. ingen større avvik.

Post 37 E6 vest for Alta

Posten har et mindreforbruk på 70,2 mill. kr. Avviket skyldes varige innsparinger på prosjektet E6 Storsandnes-Langnesbukta.



POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Posten har et mindreforbruk på 15,9 mill. kr. Dette skyldes at kompensasjonsbeløp til Møre og Romsdal fylkeskommune ved en feil ved regnskapsføringen førte til at beløpet først ble utbetalt i 2021.

POST 62 TILSKUDD TIL SKREDSIKRING PÅ FYLKESVEINETTET

Posten har et mindreforbruk på 109,3 mill. kr. Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler. Tilskuddsposten er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene og Statens vegvesen forvalter ordningen. Utbetaling skjer i henhold til framdrift i prosjektene. Mindreforbruket kan i hovedsak knyttes til skredsikringsprosjekter i Viken og Møre og Romsdal. Prosjektet fv. 33 Byrudberga i Viken må avklares med hensyn til videre framdrift og det arbeides med endringer i prosjektet som vil kreve reguleringsendring.

POST 63 TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEIER

Posten har et mindreforbruk på 86,0 mill. kr. Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler. Av mindreforbruket er om lag 25 mill. kr knyttet til prosjekter som tilskuddsmottakerne rapporterer om at likevel ikke realiseres. Siden tilskuddsposten opphører, vil disse midlene dermed ikke bli benyttet. Øvrig mindreforbruk på om lag 60 mill. kr kan knyttes til forsinkelser i prosjekter i fylkeskommunene og kommunene. Selv om det stilles krav til at prosjektene skal kunne gjennomføres i løpet av et år, har det vist seg å være vanskelig i praksis.

POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT

Posten har et mindreforbruk på 29,4 mill. kr. Det er i 2020 ikke knyttet tilsagnsfullmakt til posten. Dette innebærer at prosjektene skal ha en realistisk plan om å kunne gjennomføres innenfor budsjettåret. Det har foreløpig ikke lyktes tilskuddsmottakerne å finne slike prosjekter med så rask gjennomføringstid. Utbetalinger i 2020 knyttes til prosjekter som fikk tildeling i 2019, men som ikke ble ferdigstilt. Gjenværende midler ved årets slutt søkes overført til 2021.

POST 65 TILSKUDD FYLKESVEIER

Posten har et mindreforbruk på 478,2 mill. kr.

Tilskuddsposten ble innført i 2020. Tilskuddsordningen skal rettes mot fylkesveier som er viktige for næringstransport. Mindreforbruket knyttet til bevilgningen på 91,5 mill. kr skyldes i hovedsak at fylkeskommunene fikk innvilget tilskudd sent i året. Første del av 2020 har gått med til å avklare kriterier for tildeling, samt opplegg for oppfølging og kontroll i henhold til økonomiregelverket før invitasjon til fylkeskommunene kunne sendes ut. Det var deretter satt av om lag 2,5 måned for fylkeskommunene til å søke om tilskudd.

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 142 S (2019-2020) / Innst. 19 S (2020-2021) ble post 65 økt med 400 mill. kr. Tilskuddet skal rettes mot generelt vedlikehold av fylkesveier. Tildelingen kom i november, og siden ordningen skulle være søknadsbasert, var det ikke mulig å få utbetalt noe av tilskuddet i 2020. Fylkeskommunen er invitert til å søke på ordningen, med forbehold om at midlene blir overført fra 2020 til 2021. Søknadsfrist var 15. februar 2021.

POST 72 KJØP AV RIKSVEIFERJETJENESTER

Posten har et mindreforbruk på 132,1 mill. kr. som utgjør et avvik på 7,2 pst. Mindreforbruket skyldes hovedsakelig at utbetaling av kompensasjon for inntektsbortfall som følge av pandemien ble lavere enn



forutsatt. Årsaken til dette er flere reisende enn forutsatt i perioden juni-desember 2020 og at deler av kompensasjonen for 2020 ikke utbetales før tilfredsstillende kompensasjonsgrunnlag er mottatt.

POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE

Posten har et mindreforbruk på 277 mill. kr. Årsaken til dette er at i Prop. 56 S/Innst. 180 S (2020-2021) ble bevilgningen på posten økt med 277 mill. kr samtidig som at posten fikk stikkordet «kan overføres». 138,5 mill. kr skal benyttes til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet, Kvammapakken, på fv. 7 og fv. 49 i Kvam herad. Videre skal 138,5 mill. kr benyttes til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bomstasjonen på E10 Leirvik ved Trældalstunnelen, som er en del av projektet E6 Hålogalandsbrua/E10 Trældal-Leirvik. Midlene blir utbetalt i 2021.

3.2.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

POST 01 SALGSINTEKTER M.M.

Inntektskravet var 417 mill. kr i 2020. Resultatet viser en merinntekt på 80,4 mill. kr.

Inntekten på denne posten gjelder bl.a. samarbeidsprosjekter med eksterne, salg fra Autosys, salg av kjennemerker (skilt) og personlige kjennemerker, følgetransport, salg av tjenester til fylkeskommunene framleie/salg av eiendom og reservebru. Merinntekten på 80,4 mill. kr knytter seg hovedsakelig til innbetaling fra eksterne samarbeidspartnere, salg av tjenester til fylkeskommunene og framleie/salg av eiendom.

Inntektstyper post 01	2020
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	161
Salg av kjennemerker (skilt)	8
Personlige bilskilt	11
Salg av stillinger/ tjenester til fylkeskommuner	134
Husleie/leieinntekter eksterne	59
Salg av fast eiendom	14
Salg fra Autosys/Motorvognregister	28
Følgetransport	15
Reservebrumateriell	23
Kommunikasjon i tunneler	7
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, strøm, øvrige salgsinntekter m.v.)	37
Sum post 01	497

POST 02 DIVERSE GEBYRER

Inntektskravet var 458,4 mill. kr i 2020. Resultatet viser en merinntekt på 21,4 mill. kr. Merinntekten skyldes at det ikke ble så stor inntektsreduksjon som forutsatt som følge av virusutbruddet. Teoriprøver hadde blant annet en volumøkning sammenlignet med 2019.

De samlede gebyrinntekter ble redusert med 50 mill. kr fra 2019 til 2020.

Inntektene i 2020 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 409 mill. kr, dagprøvekjennermerker med 18 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 32 mill. kr og påskiltingsgebyr med 7 mill. kr.



Alle tjenester har en volumnedgang i 2020 sammenlignet med 2019 som følge av virusutbruddet og påfølgende stenging av trafikkstasjoner og publikumstjenester. Unntaket er teoriprøver som har en volumøkning på om lag 8 pst. Utstedelse av førerkort og foto på førerkort hadde en volumnedgang på hhv 14 og 30 pst.

Om lag 15 000 praktiske førerprøver har blitt kansellert i 2020 og har en volumnedgang på drøyt 8 pst. sammenlignet med 2019. Tilsvarende gjelder for hallkontroller som er redusert med om lag 17 pst.

Inntektene for teori- og førerprøver er redusert med 29 mill. kr i 2020 sammenlignet med 2019. For tjenestene dagprøvekjennermerker, påskiltingsgebyr, transportlisenser og myndighetskontroller er det en samlet reduksjon i inntektene med 20 mill. kr i 2020 sammenlignet med 2019.

POST 03 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSLESKAPER

Inntektskravet var 65 mill. kr i 2020. Resultatet viser en merinntekt på 26,4 mill. kr. Merinntekten i 2020 skyldes større innbetalinger enn forutsatt av utestående beløp fra forsikringsselskapene siste halvdel av 2020. Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer påfører blant annet veiutstyr og som belastes forsikringsselskapene.

Det er en inntektsreduksjon med 29 mill. kr sammenlignet med 2019. Denne reduksjonen henger sammen med færre forsikringsskader grunnet redusert biltrafikk og transport på vei som følge av koronautbruddet. Omfanget av forsikringsskader er for øvrig vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

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

Kap./post	Til disp. 2020 (mill. kr)	Resultat 2020 (mill. kr)	Avvik til disp./ resultat (mill. kr)
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	50,0	50,0	-
Kap. 5624, post 80 Renter	1,07	1,088	0,018

Postene har ingen større avvik.

3.2.4 Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak

POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER

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

- Fornebubanen i Oslo og Viken
- Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo inngår i den framforhandlede byvekstavtalen fra juni 2019. Det ble ikke bevilget midler til dette prosjektet i 2020.
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- Metrobuss i Trondheim
- Bussveien på Nord-Jæren

Posten har et mindreforbruk på 862,9 mill. kr som utgjør et avvik på 45,5 pst. Mindreforbruket skyldes forsinkelser i framdriften for samtlige prosjekter. For Bussveien på Nord-Jæren skyldes avviket



forsinkelser som følge av en pågående prosess med effektiviseringstiltak, for å oppnå balanse mellom utgifter og inntekter i porteføljen i Bymiljøpakken. For Fornebubanen i Oslo og Viken skyldes mindreforbruket utsatt byggestart samt lavere grunnvervskostnader enn opprinnelig lagt til grunn. For Bybanen i Bergen skyldes avviket forsinkelser på grunn av redusert aktivitet blant annet på grunn av smittevernstiltak i forbindelse med koronapandemien. For Metrobuss i Trondheim skyldes avviket forsinkelser for delprosjektene Innherredsveien og Kongens gate på grunn av manglende avklaringer.

POST 66 BELØNNINGSMIDLER TIL TILSKUDDSORDNINGER I BYOMRÅDER

Posten har et mindreforbruk på 0,2 mill. kr og har ingen større avvik.

For byområdene med byvekstavtale inngår følgende underposter:

- Belønningsmidler til byvekstavtaler
- Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
- Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud
- Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Se Vedlegg 2 for nærmere omtale av hvordan de enkelte byområdenes tilskudd fra staten over post 66 er benyttet i 2020.

FULLMAKTER

Fullmakt til forskuttering

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	770
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020	760
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	430
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	1 100

Fullmakten gitt i Prop. 1 S (2019-2020) er på 2 000 mill. kr. Oversikten viser at fullmakten er overholdt.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	4 000
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020	7 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2020	4 500
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	6 500

Oversikten er ikke sammenliknbar med tilsvarende oversikter fra tidligere år, da definisjonen av fullmakten er endret fra å omfatte kontraktsforpliktelser til prosjektrelaterte bindinger. Dette øker de samlede forpliktelsene pr. 2019 til dels vesentlig. Fullmakten gitt i Prop. 1 S (2019-2020) er på 6 000 mill. kr og er senere økt til 6 500 mill. kr gjennom behandlingen Revidert nasjonalbudsjett. Oversikten viser at fullmakten overholdes.



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

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	7 689*
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020	4 063
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	3 195
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	8 557

*Tallet avviker fra årsrapport 2019 da porteføljen nå er omregnet med reell indeks fra SSB for 2019, samt finansindeks for 2020.

Etaten hadde en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser til drift - og vedlikeholdsarbeider på 12 500 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 000 mill. kr. Statens vegvesen har holdt seg innenfor disse fullmaktene i 2020.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	8 900*
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020	320
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	1 700
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	520

*Tallet avviker fra årsrapport 2019. Hovedårsaken er at anslaget for inntektene som oppdragsgiver (Statens vegvesen) har ansvar for i ferjekontraktene er nedjustert.

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser var på 13 700 mill. kr og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år var 1 800 mill. kr. Statens vegvesen har ikke gått utover sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2020.

Fullmakt til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren

Rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet 10. februar 2020 som følge av lokale vedtak om justert bompengeplegg for Bymiljøpakken.

3.2.5 Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem

Statens vegvesen har i 2020 innført ny organisering med divisjoner og overført administrasjonen av fylkesveiene til fylkeskommunene. Endringene medførte et behov for å tilpasse og videreutvikle styringssystemene og etablere nye styringsmodeller for divisjonene. Hovedprioritet har vært kostnadskontroll og å bygge opp gode systemer for oppfølging av økonomi og fullmakter i ny organisasjon. Etaten har i 2020 styrt innenfor økonomiske rammer og gitte fullmakter.

Ny enhet for økonomi- og virksomhetsstyring med styrket kompetanse innenfor porteføljestyling av investeringsprosjekter har vært i full drift i 2020. Enheten har vært sentral for å samle økonomikompetansen og etablere helhetlig styring av divisjonene. Divisjonene styres gjennom resultatavtaler med mål- og resultatkrav, budsjettammer og fullmakter. Divisjonene følges tett opp på økonomi og fullmakter gjennom månedlige styringsmøter på direktørnivå. Dette kommer i tillegg til grundig gjennomgang av økonomisk status i tertialrapporteringen.

Nytt system for prosjektøkonomi (ISY-Prosjektøkonomi) er tatt i bruk som skal gi bedre kontroll og mer effektiv og oversiktlig økonomistyring. Systemet skal gi systemstøtte til prosjektledere, planleggingsledere og byggeledere for økonomistyring i veiprosjekter og i oppfølging av kontrakter.



Løsningen skal bidra til bedre kontroll og en mer forutsigbar, effektiv og oversiktlig økonomistyring. Statens vegvesen vil fortsette arbeidet med å bedre budsjett- og økonomistyringssystemet hvor standardisering og forenkling innenfor økonomistyring vil være sentralt. Etaten vil forsterke arbeidet med å utarbeide forbedre økonomiske prognoser og hente ut gevinster av nytt system for prosjektøkonomi.

3.3 Bemanning og tjenestekjøp

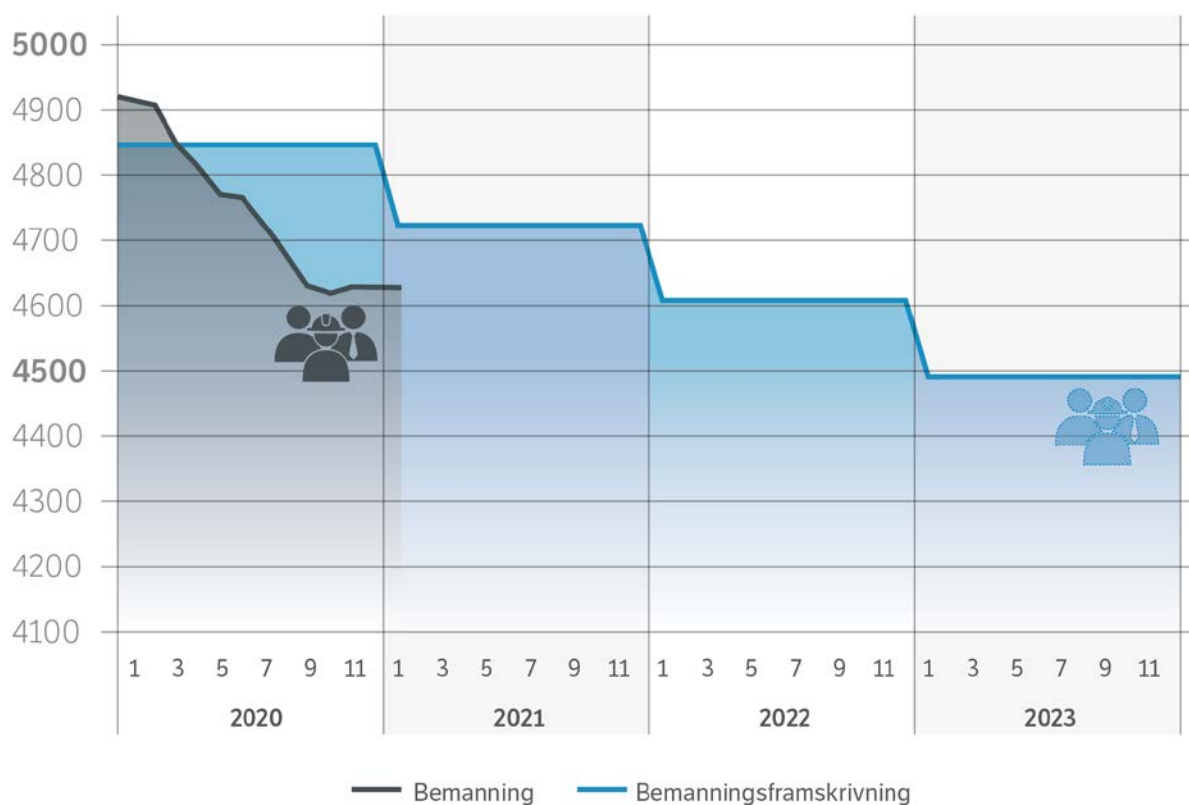
3.3.1 Utvikling i bemanning

Bemanningen i Statens vegvesen er redusert betydelig i de senere år. Nedgangen fortsatte i 2020 og ved utgangen av året hadde Statens vegvesen 4 796 ansatte, fordelt på 4 615 årsverk. Bemanningen ble redusert med i underkant av 1 800 årsverk i løpet av 2020, tilsvarende en reduksjon på om lag 28 pst. Bemanningsreduksjonen må ses i lys av overføring av ansatte til fylkeskommunene som følge av avvikling av sams veiadministrasjon.

Tabell 3.7 Utvikling i bemanning i årene 2018-2020

	2018	2019	2020	Endring 2019-2020 (antall)	Endring 2019-2020 (pst.)
Antall ansatte	7 085	6 619	4 796	- 1 823	-27,5 pst.
Utførte årsverk	6 806	6 396	4 615*	-1 781	-27,8 pst.

*Fra 2020 rapporteres antall utførte årsverk i henhold til definisjon fra DFØ. Ved bruk av årsverksdefinisjon som ble brukt før 2020 ville antall årsverk i 2020 ha vært 4 630.



Figur 3.11 Utvikling i bemanning 2020-2023



Nedgangen i bemanning i 2020 har det vært vesentlig høyere enn planlagt. Statens vegvesen gikk inn i den nye divisjonsbaserte organisasjonen fra 2020 med en ubalanse i forhold til behov for kompetanse og kapasitet. Det var i liten grad mulig for Statens vegvesen å styre hvem som sluttet for å begynne i en fylkeskommune eller hos en annen arbeidsgiver.

Det har etter overgangen vært iverksatt tiltak for å avhjelpe ubalansen, men fremdeles er det noen virksomhetsområder med for høy bemanning. Virkemidler for omstilling vil også i 2021 være sluttoppgjør og kompetansedreiningstiltak. Videre er det på flere fagområder et ikke ubetydelig underskudd på kompetanse/kapasitet og flere stillinger er under rekruttering. Det har samtidig vært arbeidskrevende å avklare oppgavemessige grensesnitt både i forhold til fylkeskommunene og mellom divisjonene. Dette er et arbeid som fortsatt pågår. Den betydelige nedgangen i bemanningen i 2020, samt ubalanse med hensyn til kompetanse og innenfor hvilke fagområder avgangen har vært størst, kan føre til en økning i bemanningen i 2021.

3.3.2 Inkluderingsdugnaden

Regjeringen har som mål at minst fem pst. av de nyansatte i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en. Vi gikk inn i 2020 med for mange ansatte i forhold til budsjettet. Et sentralt hensyn i denne bemanningstilpasningen har vært at flest mulig skal tilbys nye jobbmuligheter internt som et alternativ til oppsigelse. Dette har ført til at vi har hatt færre eksterne rekrutteringer enn tidligere år.

Tall for 2020 viser at 0,52 pst. av de nyansatte i etaten var personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en. Det totale bildet fra søknad til ansettelse ser slik ut for 2020, hvor det ble rekruttert 193 nye medarbeidere eksternt:

	Søkt stilling	Til intervju	Ansatt
Nedsatt funksjonsevne	73	7	-
Hull i CV'en	198	10	1

Selv om det er mange søkere som oppgir nedsatt funksjonsevne eller hull CV'en er det få som vurderes som kvalifiserte utfra søknaden. Vi vurderer derfor at hovedårsaken til manglende måloppnåelse er dårlig samsvar mellom etatens kompetansebehov, slik det er spesifisert i utlysningsteksten, og kvalifikasjonene i disse søkergruppene. En ytterligere årsak kan ligge i utlyst stillingsprosent; de fleste stillinger lyses ut med 100 pst., mens søkere med nedsatt funksjonsevne som regel også vil ha noe redusert arbeidsevne. Det kan finnes potensielle søkere med riktige kvalifikasjoner som lar være å søke fordi de av helsemessige årsaker ikke kan fylle en 100 pst. stilling.

Av nyansatte i 2020 hadde 62 pst. høyere utdanning (bachelor eller master), og 25 pst. hadde fagbrev. Det er altså svært få stillinger som ikke krever noen form for utdanning. Samtidig viser tall fra Bufdir at 44 pst. av personer med nedsatt funksjonsevne ikke har utdanning utover grunnskolen. De peker videre på at «Sysselsettingsgraden øker markant med utdanningsnivå, og utdanningsnivå er enda viktigere for denne gruppen enn for befolkningen for øvrig¹⁹».



Søkergrunnlaget synes altså ikke å være tilstrekkelig for å oppnå 5 pst. gjennom ordinær rekruttering. Hvis vi skal øke andelen nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull CV'en i 2021 er det vår vurdering at vi må ta i bruk mer konkrete tiltak. Et alternativ kan være å vurdere et samarbeid med NAV om tiltaksplasser, samt muligheter for å tilby voksne søkere med relevant yrkeserfaring et lærlingeløp. Vi vil også vurdere om det kan åpnes for redusert stilling på fulltidsstillinger hvis en kvalifisert søker av årsaker knyttet til funksjonsevnen har behov for å jobbe redusert.

Ved ordinær rekruttering følges målet om økt mangfold opp gjennom prosessen «Gjennomføre rekruttering» i etatens kvalitetssystem. I 2019 ble prosessen justert for å tydeliggjøre policy og ansvar for å følge opp inkludering og mangfold i rekrutteringen, og supplert med maler og veiledere som styrker dette arbeidet. Et fornyet fokus på gjeldende policy vil også stå på planen for 2021.

3.3.3 Likestilling i virksomheten

I 2020 utgjorde kvinner 38,2 pst av de ansatte i Statens vegvesen. 43,6 pst av saksbehandlerne med høyere utdanning var kvinner, mot 45,5 pst i 2019. Statens vegvesen har som mål å øke andelen kvinner i lederstillinger. Andelen kvinner var i 2020 på 39,7, en økning på 2,5 prosentpoeng fra 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 3.8 Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere

	2019		2020	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Andel kvinner i lederstilling med personalansvar	37,2 %	182	39,7 %	118
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning	45,5 %	810	43,6 %	615

3.3.4 Lærlinger i virksomheten

Ved utgangen av 2020 hadde Statens vegvesen 15 lærlingekontrakter. Dette er en mindre enn i 2019. Av disse er ni innen det administrative området, fire innen IT, én innen bygg, og én innen laboratorium.

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

3.3.5 Kjøp av konsulent tjenester og andre fremmede tjenester

I 2020 kjøpte Statens vegvesen konsulent tjenester for i underkant av 3,2 mrd. kr. Størsteparten av kjøpene gjelder kjøp av tjenester til veiformål som inngår direkte i planlegging og utbygging av riksveiene. Bemanningen i Statens vegvesen er i 2020 betydelig redusert blant annet som følge av overføring av oppgaver til fylkeskommunene. Kjøp av konsulent tjenester vil være nødvendig for å sikre kapasitet og kompetanse til å gjennomføre de oppgaver Statens vegvesen skal utføre. Kjøp av konsulent tjenester ble reelt sett redusert fra 2019 til 2020 hensyntatt prisstigning i perioden.

Tabell 3.9 Kjøp av konsulent tjenester og andre fremmede tjenester

Mill. kr (nominelle)

	2018	2019	2020
Kjøp av tjenester knyttet til riksvei	2 886	3 103	3 157



3.3.6 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Nivået på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet må ses i lys av organisasjonsmessige endringer som er gjennomført i Statens vegvesen i 2020. Bemanningsnivået er betydelig endret fra 2020 som følge av overføring av administrasjonen av fylkesveier til fylkeskommunene, og dette påvirker nivået på indikatorene. Omsetning på fylkesvei er ikke inkludert i tallgrunnet for 2018 og 2019 for indikatorene.

Tabell 3.10 Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet

	2018	2019	2020
Antall årsverk	6 806	6 396	4 615*
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	5 489	5 516	4 209
Sum totale utgifter (mill. kr)	35 360	31 498	31 198
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 079	2 533	2 307

* Fra 2020 rapporteres antall utførte årsverk i henhold til definisjon fra DFØ. Ved bruk av årsverksdefinisjon som ble brukt før 2020 ville antall årsverk i 2020 ha vært 4 630.

Tabell 3.11 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

	2018	2019	2020
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	806	862	912
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	5 195	4 925	6 738
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	15,5 pst.	17,5 pst.	13,5 pst.
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter)	5,9 pst.	8,0 pst.	7,4 pst.
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000-kr)	306	396	498

Økningen i årsverksutgift (KPI1) skyldes blant annet helårvirkning av lønnsoppgjøret i 2019. I tillegg ble det i 2020 utbetalt ekstraordinære lønnsutgifter knyttet til blant annet feriepenger, inklusive arbeidsgiveravgift til ansatte som ble overført til fylkeskommunene og slutttoppgjør.

Totalutgift pr. årsverk (KPI2) viser en positiv utvikling fra 2019 til 2020. Dette skyldes at bemanningen ble betydelig redusert, og reduksjonen var større enn reduksjonen i totalutgifter.

De administrative utgiftene ble redusert i 2020, men som følge av en betydelig reduksjon i bemanningen økte administrative utgifter pr. årsverk. Reduksjonen i antall årsverk har skjedd raskere enn det etaten har klart å redusere administrative utgifter. Statens vegvesen har et mål om å redusere interne kostnader, og det forventes at dette på sikt vil gi reduserte administrative utgifter pr. årsverk.



3.4 Effektivisering og digitalisering

Statens vegvesen skal effektivisere etaten for å nå overordnet mål om mer for pengene. Digitalisering er et svært viktig virkemiddel både for å nå målene om effektivisering og for å levere tjenester brukerne ønsker seg og for å utvikle morgendagens transportsystemer.

Effektiviseringsarbeidet omfatter hele etatens samlede virksomhetsområde, både interne kostnader (lønn, konsulenttjenester, eiendom, reiser og øvrig drift) og eksterne kostnader (drift, vedlikehold, investering og ferje).

Regjeringen har besluttet at Statens vegvesen etter overføring av fylkesveiadministrasjonen skal redusere sine interne kostnader fra 10,1 mrd. kr i 2017 til 8,8 mrd. kr. Innsparingskravet skal nås innen utgangen av 2024.

Initiativet FRAM er etablert for å utvikle etatens organisasjon, ledelse og kultur på tvers slik at vi kan levere som ett Statens vegvesen. FRAM legger vekt på digitalisering, bruker- og samfunnsorientering, kunnskapsgrunnlag og måloppnåelse. En felles tilnærming for leveransemodellutvikling er sentralt. Gjennom dette etablerer vi en lik struktur, systematikk og metode for å jobbe med kontinuerlig forbedring av etatens tjeneste- og driftsmodeller. Tilnærmingen til FRAM baserer seg i stor grad på prinsippene fra LEAN og vi bruker aktivt verdistrømsanalyser for å identifisere forbedringer i virksomheten som gjennomføres fortløpende.



Figur 3.12 Komponentene i en leveransemodell

3.4.1 Reform for avbyråkratisering og effektivisering (ABE)

Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2020. For Statens vegvesen er produktivitetsgevinsten i 2020 satt til om lag 66 mill. kr på kap. 1320, postene 01, 22 og 28 og 2,5 mill. kr på kap. 4320, post 02. 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. Tiltak for å effektivisere driften og kutte interne kostnader er omtalt i etterfølgende avsnitt.

3.4.2 Effektivisering

Mer for pengene er ett av toppmålene for Statens vegvesen. Som et ledd i dette har Statens vegvesen i 2020 fortsatt effektiviseringsarbeidet for å redusere interne og administrative kostnader og øke samfunnsnyttene i prosjektene. Dette bidrar til å frigjøre midler for å bygge mer vei andre steder og øke ressursbruken knyttet til utvikling og digitalisering.

I 2020 har etaten gjennomført kutt i kostnadene på bygg og eiendom og økt inntekter fra fremleie av eiendom. Det er anslått at disse besparelsene i 2020 utgjør i overkant av 90 mill. kroner. Innen telefoni er det anslått en besparelse på om lag 20 mill. kroner, gjennom inngåelse av nye avtaler med bedre priser, opprydding i abonnementer og en reduksjon i antall abonnementer som følge av nedbemanning.

Innen IT-området har arbeid med bedre plattformløsninger, robotisering og chatbots, reforhandling av avtaler og sanering av eldre systemer bidratt med besparelser på rundt 35 mill. kroner. Selvbetjeningsløsningene hos Trafikant og kjøretøy har i tillegg bidratt til reduserte kostnader.

Statens vegvesen har også startet utskiftingen av deler av bilparken fra fossildrevne biler til elbiler. Dette har allerede bidratt til å redusere kostnadene og det er anslått at den pågående utskiftingen av rundt 200 personbiler og varebiler vil gi årlige besparelser på om lag 13 mill. kroner.

Koronasituasjonen har ført til en reduksjon i reiseutgiftene for Statens vegvesen i 2020. Dette er ikke regnet som en varig reduksjon, men det er likevel forventet at erfaringen med mye bruk av videomøter på sikt også vil bidra til en fast reduksjon i etatens reisekostnader.

3.4.3 Interne kostnader

Tabell 3.12 Utvikling i interne kostnader

Mrd. 2020-kr

	2017	2018	2019	2020
Interne kostnader justert for sams veiadministrasjon og endret føring av strøm	10,1	9,5	9,5	9,5

De interne kostnadene ble redusert med om lag 500 mill. kr fra 2017 til 2018. Årsaken til reduksjonen var dels et resultat av effektivisering, men også en reduksjon i aktivitetsnivået på investeringssiden i dette året. De interne kostnadene ble videreført på omtrent samme nivå i 2019. Selv om effektiviseringstiltak ble gjennomført og ga effekt, gjorde omstillingskostnader at interne kostnader ikke ble redusert i 2019.

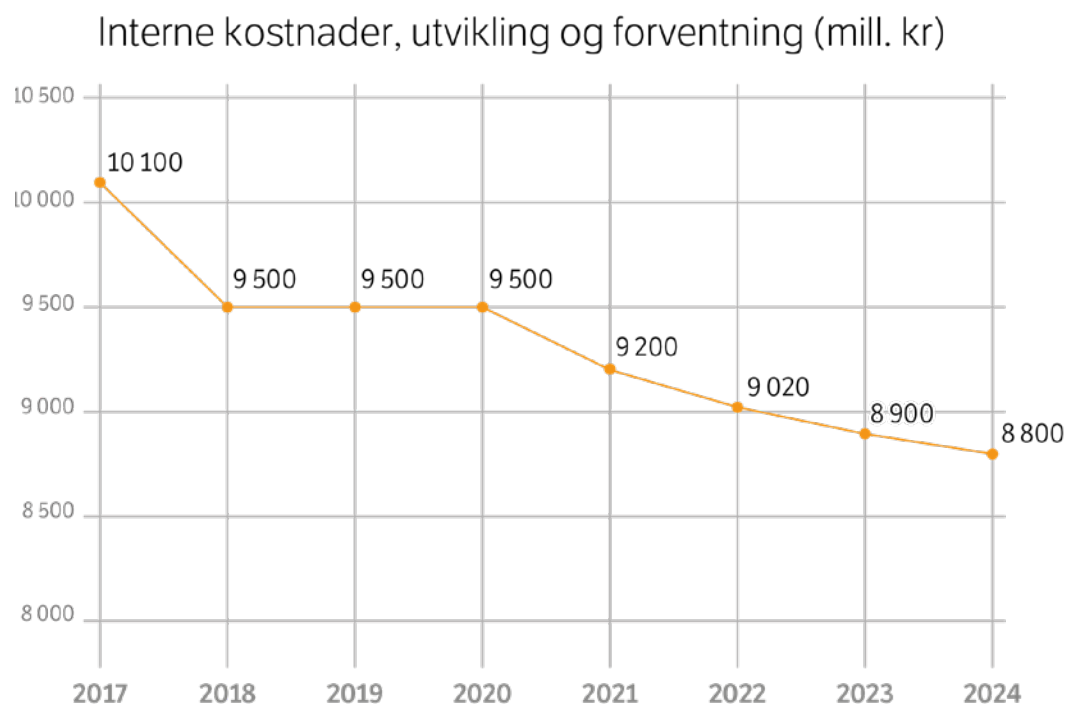
Det ble ikke nedgang i interne kostnadene i 2020, og nivået er videreført på 9,5 mrd. kroner. Dette skyldes økte utgifter til omstilling og engangsutgifter i forbindelse med avvikling av sams veiadministrasjon og omorganisering av Statens vegvesen. Omstillingsutgiftene er primært knyttet til ledige lokaler og utgifter i forbindelse med flytting av stillinger (mobilitetsavtaler). I tillegg ble det utbetalt sluttvederlag og utgifter som følge av salg av tjenester til salg til fylkeskommunene.

I områdegjennomgangen ble det påpekt at effektiviseringspotensialet er størst innenfor byggherrefunksjoner, både for drift og vedlikehold og investeringer. Effektiviseringsarbeidet i Statens



vegvesen er innrettet i henhold til områdegjennomgangen som konkluderte med at reduksjonen i de interne kostnadene primært bør skje gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp (konsulenter) og arealeffektivisering.

Forventet utvikling i interne kostnader fram til 2023/2024 er vist i figuren under.



Figur 3.13 Forventet utvikling i interne kostnader

3.4.4 Entreprensekostnader

For å bygge opp under målet om mer vei for pengene, ble etatens effektiviseringsarbeid fra 2019 utvidet fra å kun omhandle interne kostnader til å også omfatte etatens eksterne kostnader, primært entreprensekostnader.

Innen veiområdet har etaten fra tidligere år gjort betydelige grep for å bidra til bedre kostnadskontroll og ressursbruk. Disse grepene har blitt ytterligere videreutviklet i 2020. Tiltak som i stor grad har bidratt til å redusere kostnader er spesielt tettere oppfølging av kostnader i planfasen. Bruk av verdianalyser som en type systematisk prosjektoptimalisering, samt strammere styring og kritisk vurdering av hva som faktisk skal planlegges har også bidratt til at vi ikke lenger bruker like mye ressurser på å planlegge veiprojekter som ikke blir bygget. Annet som har bidratt til bedre og mer effektiv drift er bruk av nye kontraktsformer, totalentrepriser og bedre styring av bemanning og tjenestekjøp.

3.4.5 Gevinstrealisering

Statens vegvesen er svært opptatt av at de prosjekter vi gjennomfører har en faktisk nytteeffekt sett opp mot våre overordnede mål og at vi klarer å både ta ut, og å måle denne effekten. Dette har medført at arbeidet med gevinster i etaten har en god og solid forankring i toppledelsen, og at forventede nytteeffekter brukes som grunnlag for prioritering av prosjekter og følges tett opp underveis i og etter



prosjektets gjennomføring. Etatens strategiske prosjekt, Autosys, nærmer seg avslutning og kan vise til gode resultater med samlede samfunnsøkonomiske gevinster på om lag 6.3 mrd kroner på kjøretøysiden, ref. omtale av Autosysprosjektet i kap 3.1.4. Statens vegvesen har nå etablert tre nye strategiske satsingsområder, henholdsvis framkommelighet, revitalisering av nullvisjonen og bærekraft. Det forventes at disse nye strategiske prosjektene vil bidra til effektivisering internt i Statens vegvesen, men ikke minst til økt brukertilfredshet hos brukerne og store gevinster for samfunnet.

I 2020 har Statens vegvesen jobbet strukturert med å sikre realisering av gevinster fra gjennomførte tiltak. Det har vært jobbet målrettet med rammeverk og metodikk, samt aktiv oppfølging av pågående prosjekter for å sikre realisering og oppfølging av planlagte gevinster i linjeorganisasjonen. Spesielt har det vært arbeidet mye med opplæring og oppfølging i etablering av gode effektmål og bruk av gevinstrealiseringsplaner, noe vi forventer vil gi en god effekt når prosjekter som nå gjennomføres skal begynne å realisere sine gevinster.

Etaten har deltatt i ulike statlige nettverk for å dele egne erfaringer og metodikk innen gevinstrealisering, blant annet som medlem i brukergruppen for oppdatering av DFØ sin gevinstveileder og i statlig nettverk for innføring. Statens vegvesen vil jobbe videre i 2021 for å forbedre gevinstrealiseringsarbeidet ytterligere, da vi har store krav på oss om fremtidige kostnadskutt fram mot utgangen av 2024. Ny eierstyringsmodell, bruk av verdistrømsanalyser og oppdatering av gjeldende prosesser innen prosjektgjennomføring og gevinstarbeid er konkrete områder der det pågår arbeid som vil fortsette inn i 2021 og forventes å bidra til ytterligere forbedring i arbeidet med å realisere gevinster fra pågående og kommende prosjekter.

3.4.6 Digitalisering

Statens vegvesen leverer følgende digitale tjenester:

Trafikk

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

Førerkort og føreropplæring

- Bestill nytt førerkort
- Bestill time til oppkjøring
- Bevis for rett til øvelseskjøring
- Finn godkjent trafikkskole
- Meld tap av førerkort
- Påmelding informasjonsmøte om øvelseskjøring
- Påmelding kurs 65 pluss
- Sjekk førerkort
- Sjekk førerkort-API
- Søknad om førerkort og se status søknad
- Fornye førerkortet
- Digitalt førerkort (app for mobil/nettbrett)



Kjøretøy

- Kjøretøyopplysninger
- Finn kjøretøyets eier
- Sjekk andres kjøretøy
- Sjekk frist for EU-kontroll
- Tilhengerkalkulator
- Oversikt over egne kjøretøy
- Salgsmelding og omregistrering
- Bestill vognkort
- Last ned midlertidig vognkort
- Finn godkjent verksted
- Nybilvelger
- Kravveileder
- Bestill kjøretøykontroll
- Bestill skilt
- Søk om personlig bilskilt
- Bestill prøveskilt
- Bil og henger (app for mobil/nettbrett)

Vei

- Søknad om avkjørsel
- Søknad om dispensasjon fra byggegrenser
- Søknad om dispensasjon for spesialtransport (via VeiSak)
- Veikart
- Søk om å varsle og sikre arbeid

Yrkessjåfør

- Søk om sjåførkort
- Oppslag i transportørregister
- Transporttillatelse - bestill kompetansebevis

Verksted (for bransjen)

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

Parkering (for parkeringstilbydere)

- Registrer parkeringstilbyder og parkeringsområde
- Registrer parkeringstillatelse for forflytningshemmede

Annet

- Søk om innsyn i personopplysninger



I 2020 hadde vegvesen.no 150 000 daglige brukere. Dette tilsvarer om lag 55 mill. brukere pr. år og 200 mill. sidevisninger, noe som er en økning på i overkant av 10 pst. fra 2019. Kjøretøysopplysninger hadde ca. 39 mill. sidevisninger og trafikkmeldinger hadde ca. 15 mill. sidevisninger, noe som er en økning på henholdsvis 30 pst. og 50 pst. fra 2019.

Bruken av selvbetjeningsløsninger fortsatte å stige også i 2020. 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.

Om lag 96 pst. leverte salgsmelding, 82 pst. meldte førerkort tapt og 80 pst. bestilte praktisk prøve via våre selvbetjeningsløsninger i 2020. I tillegg økte antall førerkort bestilt via selvbetjening fra ca. 35 000 i 2019 til ca. 90 000 i 2020. Av 2,4 millioner førerkort-innehavere som er registrert med digitalt bilde, hadde 1,6 millioner av disse digitalt førerkort ved utgangen av 2020.

Kundetilfredshetsmålinger viser at 87 pst. er fornøyd med trafikkmeldingstjenesten, 87 pst. er fornøyd med det digitale førerkortet og 90 pst. er fornøyd med tjenesten for salgsmelding og omregistrering av bil. Totalt har nettsiden vegvesen.no en KTI på 78,2.

Statens vegvesen har fortsatt sitt gode arbeid med bruk av bygningsinformasjonsmodellering (BIM) innen planlegging og utbygging av veier i 2020. Etaten har i løpet av 2020 også lagt til rette for å forsterke teknologisatsingen innen transportområdet, blant annet ved å jobbe med å dreie sammensettingen av kompetanse i etaten for å bygge opp større og delvis nye fagmiljø med solid digital kompetanse. Innenfor veiforvaltning er det startet et prosjekt for å gå fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og vedlikeholdsstyring, basert på datainnsamling og analyse. Det er forventet at dette prosjektet vil bidra til store besparelser og profesjonalisere Statens vegvesen i sin rolle som veiforvalter.

Vegdataforskriften

Gode data som beskriver veinett, veitilstand og trafikforhold er nødvendig for å oppnå et trygt, effektivt og samfunnstjenlig veitransportsystem. Veiforvaltere på alle nivå trenger slike data i sin virksomhet til planlegging, bygging, drift, vedlikehold og regulering av trafikken. Næringsliv og trafikanter trenger data for å utføre sine transporter best mulig og digitale tjenester kan utnytte dataene og gi dem mer verdi. Dette forskriftsarbeidet skal definere krav, ansvar, oppgaver og hjemler for leveranse av slike data og informasjon til nasjonale tjenester for brukerne.

Prosjektet "Forskriftsarbeid vegdata og trafikkinformasjon" er etablert etter oppdrag gitt av 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 de ulike veimyndighetenes og Nye Veier AS sine leveranser til Nasjonal vegdatabank (NVDB) og veitrafikkentralene. Det skal også vurderes andre aktuelle spørsmål som gjelder dette området og eventuelle endringer i gjeldende forskrifter. Arbeidet preges av interessentinvolvering og tett dialog med de andre veimyndighetene. Behandling av personopplysninger og fokus på informasjonssikkerhet er også viktige føringer for prosjektet.



Digitalisering av veinormalene

Arbeidet med digitalisering av veinormalene har vært en prioritert oppgave gjennom året. Kontrakt for utvikling av en ny digital plattform ble inngått sommeren 2020. Redaktør-løsningen er det grensesnittet veinormalieiere skal bruke for å legge kravene ut på digital plattform og deler av denne løsningen ble gjort tilgjengelig for normaleierne i november. Ved slutten av året er ca. 35 pst. av innholdet i veinormalene lagt inn i det nye verktøyet.

Forventningene videre er å få etablert integrerte skytjenester, konfigurert og videreutviklet for Statens vegvesen i første halvår av 2021 samtidig som veinormalene vil bli strukturert inn i den digitale løsningen. Løsningene vil da inneholde en videreutviklet versjon av redaktørløsningen, en høringsløsning med formål å få tilbakemeldinger fra både interne og eksterne interessenter og en visningsløsning med etablering av en ny nettbasert digital måte å presentere normalenes innhold på. Løsningen vil gjøre det lettere og mer effektivt for brukerne å orientere seg i mengden krav og kunnskap. Ordinær drift med bruk av nye løsninger forventes etablert i løpet av annet halvår 2021.

3.4.7 Anskaffelser

I 2020 har Statens vegvesen gjennomført en heldigitalisering av anskaffelsesprosessen. Med digitalisering av anskaffelser menes det å bruke elektroniske verktøy i planlegging, gjennomføring og oppfølging av et kjøp, jfr. definisjonen til DFØ på anskaffelser.no²⁰.

Fra 2020 skal alle anskaffelser med verdi over kr 100 000,- benytte Statens vegvesens digitale anskaffelsesverktøy (KGV – konkurransegjennomføringsverktøy). Systemet gjør det mulig å innhente tilbud, ha dialog med leverandører, evaluere og tildele oppdrag.

Når kontrakten er inngått, signeres kontrakten elektronisk med Bank-ID (e-signatur). Statens vegvesen har hatt en stor progresjon i bruk av e-signatur i 2020. Signerte kontrakter oppbevares i etatens digitale kontraktsdatabase (KAV- kontraktsadministrasjonsverktøy), og er søkbar for alle ansatte i Statens vegvesen via intranettet. Systemet gjør det også lettere å informere om etatens avtaler og bidrar til økt avtalelojalitet.

Videre har Statens vegvesen startet arbeidet med å analysere etatens anskaffelser og planlegger å ansette egne ressurser på dette området i 2021. I 2020 har ledermøtet fått jevnlig rapportering innen området anskaffelser, rapporter som både gir status for bruk av digitale verktøy og som har fokusert på ulike forbedringsområder innenfor fagområdet.

Statens vegvesen har tatt i bruk en heldigital bestillingsløsning (Bestill og betal), som gjør det mulig å matche utgående bestilling med inngående faktura. Dagens system inneholder 105 leverandører og 146 avtaler, og det er i 2020 gjort et større arbeid for å registrere avtaler inn i systemet, slik at de kan brukes til bestillinger gjennom systemet. Flere leverandører og avtaler skal registreres i løpet av våren 2021. Systemet skal videreføres i DFØs løsning i 2022 når Statens vegvesen går over på nytt økonomisystem (Agresso Unit4 BWS).

Statens vegvesen jobber videre med å samle flere av etatens innkjøp på rammeavtaler, ta i bruk kategoristyring på en rekke av varekjøpene og trene og profesjonalisere etatens anskaffelsespersonell.

20 «Digitalisering av offentlige innkjøp vil seie å bruke elektroniske verktøy i planlegginga, gjennomføringa og oppfølginga av eit kjøp av ei vare eller teneste. Digitalisering dreiar seg om å ta i bruk ulik programvare dels internt i verksemda og dels mellom verksemda og eksterne leverandørar.»



3.5 Prosjektstyring

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

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

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

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

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2019

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

Av prosjekter over 500 mill. kr som ble fulgt opp spesielt, ble 10 prosjekter åpnet for trafikk i 2019. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 1 552 mill. kr (6,1 pst.) i forhold til styringsrammen.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2018, var åtte prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 1 162 mill. kr (9,1 pst.) i forhold til styringsrammen.



Prosjekt	Opprinnelig overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra kostnadsramme	
				(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
Rv. 110 Ørebekk - Simo *	792	1 045	1 045	253	31,9 %	0	0,0 %
E39 Bjørset-Skei	866	934	816	-50	-5,8 %	-118	-12,6 %
E134 Gvammen- Århus	2 378	2 571	2 312	-66	-2,8 %	-259	-10,1 %
Rv. 13 Ryfast	7 520	8 565	8 450	930	12,4 %	-115	-1,3 %
E16 Sandvika-Wøyen	4 374	4 784	4 378	4	0,1 %	-406	-8,5 %
E16 Bagn-Bjørgo	1 642	1 824	1 542	-100	-6,1 %	-282	-15,5 %
E6 Jaktøya-Klett -Sentervegen	3 027	3 279	2 850	-177	-5,8 %	-429	-13,1 %
E6 Helgeland nord	1 978	2 460	2 432	454	23,0 %	-28	-1,1 %
Rv. 77 Kjernfjellet *	566	673	658	92	16,3 %	-15	-2,2 %
Rv. 80 Hunstadmoen-Thallekrysset	2 438	2 811	2 650	212	8,7 %	-161	-5,7 %
SUM	25 581	28 946	27 133	1 552	6,1 %	-1 813	-6,3 %

*Revidert kostnadsramme

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

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. Selv om avvikene er redusert, er Statens vegvesen ikke tilfreds med situasjonen. Statens vegvesen viderefører derfor arbeidet med å forbedre kostnadsstyringen i etaten. Et ledd i forbedringen er en eierstyringsmodell som er tatt fram i 2020. Eierstyringsmodellen for store prosjekter gjør ansvarsdelingen som ligger i statens prosjektmodell enda tydeligere og legger klare rammer for prosjektstyringen i Statens vegvesen.

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

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 3 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 6 600 mill. kr (5,4 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. desember 2020 er kostnadsøkningen på 2 932 mill. kr (5,6 pst.) i forhold til styringsrammen. For prosjekter fortsatt i anleggsfasen er den forventede kostnadsøkningen på 3 668 mill. kr (5,5 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 Svegatjørn-Rådal i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 9 100 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 1 459 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og 816 mill. kr (9,9 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. E39 Rogfast i Rogaland: Innkommet tilbud på den første hovedentreprisen var vesentlig høyere enn forventet, noe som innebar at det ikke ville være mulig å gjennomføre prosjektet innenfor fastsatte økonomiske rammer. Konkurransen ble derfor avlyst. Revidert finansieringsplan og revidert styrings- og kostnadsramme ble vedtatt i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 54 S (2020-2021).
- **E134 Vågsli, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 617 mill. 2020-kr. Det er risiko for ytterligere kostnadsøkninger, og Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.
- **E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 786 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på om lag 340 mill. kr (75,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018-2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden. Det er risiko for ytterligere kostnadsøkninger. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.
- **Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag:** Prognosen for sluttkostnad er 1 390 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på om lag 144 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen og 64 mill. kr i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt.
- **E6 Helgeland sør i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 5 480 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 952 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 448 mill. kr (8,9 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 420 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. 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 revisjon av reguleringsplanen, der veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Reguleringsplanen ble vedtatt i juni 2020.
- **E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms:** Prognosen for sluttkostnad er 823 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 342 mill. kr (71 pst.) i forhold til styringsrammen, om lag 322 mill. kr (64,3 pst.) i forhold til P65 og om lag 105 mill. kr (14,6 pst) i forhold til kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for sikringstiltak i tunnelene, samt at en rekke elementer var underestimert i prosjekteringen. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.



- **E69 Skarvberg-tunnelen i Finnmark:** Prognosen for sluttkostnad er 1 384 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 474 mill. kr (58,2 pst.) i forhold til styringsrammen og 474 mill. kr (52,1 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er 400 mill. kr (40,6 pst.) over revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018-2019). I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 431 mill. 2020-kr. 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 vil medføre økte kostnader ved injisering, driving og sikring av tunnel samt også økte følgekostnader på grunn av dette som økt byggetid, byggherrekostnader og riggekostnader.

Prosjekter åpnet for trafikk pr. 31. desember 2020:

- **Rv. 110 Simo-Ørebekk i Viken:** Prognosen for sluttkostnad er 1 045 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 253 mill. kr (32,0 pst.) i forhold til styringsrammen og 224 mill. kr (27,3 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er 101 mill. kr (10,7 pst.) over revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018-2019). I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 47 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 045 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.
- **E18 Bommestad-Sky i Vestfold og Telemark:** Prognosen for sluttkostnad er 5 270 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 202 mill. kr (4,0 pst.) i forhold til styringsrammen og 35 mill. kr (0,7 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. merutgifter som følge av at elektroentreprenøren er slått konkurs samt dårligere grunnforhold enn forutsatt på deler av strekningen.
- **E39 Eiganestunnelen i Rogaland:** Prognosen for sluttkostnad er 3 686 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på om lag 654 mill. kr (21,6 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 588 mill. kr (19 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 40 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 97 S (2013-2014).
- **Rv. 13 Deildo i Vestland:** Prognosen for sluttkostnad er 589 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 242 mill. kr (69,6 pst.) i forhold til styringsrammen og 224 mill. kr (61,4 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 30 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018-2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende behov for bergsikring og mer omfattende arbeid med trafikkavvikling i anleggsfasen enn opprinnelig forutsatt.
- **Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark:** Prognosen for sluttkostnad er 761 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 116 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen og 95 mill. kr (14,2 pst.) i forhold til P65. 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 8 450 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 930 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen og 400 mill. kr (5,0 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.



- **E6 Helgeland nord i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 2 432 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 453 mill. kr (23 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 375 mill. kr (18,2 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 30 mill. kr under revidert kostnadsramme, jf. Prop. 1 S (2019-2020). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede håndboks krav og endringer som følger av nye reguleringsplaner.
- **Rv. 80 Hunstadmoen-Thallekrysset i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 2 650 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 212 mill. kr (8,7 pst.) i forhold til styringsrammen, og 114 mill. kr (4,5 pst.) i forhold til P65.
- **Rv. 77 Kjernfjellet i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 658 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 92 mill. kr (16,3 pst.) i forhold til styringsrammen og 70 mill. kr (12,0 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er 15 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 1 S (2017-2018). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for injeksjoner i tunnelen som følge av vanninntrengning.
- **E6 Hålogalandsbrua i Nordland:** Prognosen for sluttkostnad er 4 375 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 761 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen og 616 mill. kr (16,4 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. som følge av at det er avdekket behov for å skifte ut en rekke bolter etter at det ble avdekket avvik i kvaliteten på enkelte bolter i 2019.

Prosjekter i planfasen

Vedlegg 4 gir en oversikt over kostnadsutvikling for de prosjektene som det er fastsatt styringsmål for. Videre planlegging har avdekket kostnadsøkninger i forhold til fastsatte styringsmål for flere prosjekter enn det som rapporteres her. Det arbeides med å redusere kostnadene slik at styringsmålene likevel ikke overskrides. Vi må derfor komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsreduksjon på om lag 300 mill. kr (0,6 pst.) i forhold til fastsatte styringsmål.

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

- **E136 Flatmark-Monge-Marstein i Møre og Romsdal:** Samferdselsdepartementet har foreløpig godkjent et revidert styringsmål på 1 350 mill. 2019-kr i juni 2020 som grunnlag for videre planlegging.
- **E136 Breivika-Lerstad:** Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme etter gjennomført KS2.
- **Rv. 862 Tverrforbindelsen i Troms:** I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 er det gjennomført særskilt prosjektoptimaliserende analyse (SPA) av prosjektet. Selv om det er avdekket flere kostnadsreducerende tiltak, er prognosen for sluttkostnad økt med om lag 170 mill. kr i forhold til fastsatt styringsmål.

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 revideres. Statens 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 revideres for å overholde gjeldende styringsmål. Statens vegvesen vil komme tilbake til saken.

For prosjektet rv. 509 Transportkorridor vest er det vesentlig usikkerhet rundt prosjektavgrensningen og videre framdrift for tiltak på rv. 509 nord for Risavika havn. Det er aktuelt å prioritere riksveitiltak på denne delen av strekningen. Statens vegvesen vil komme tilbake med en redegjørelse for saken og ev. forslag til nytt styringsmål for rv. 509.

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.

Prosjektene E18 Lysaker-Ramstadsletta, rv. 5 Kjøsnestfjorden, E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra, rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, E39 Lønset-Hjelset og rv. 4 Roa-Gran grense er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjoa-Otta og E6 Kvævangsfjellet er tatt ut av oversikten, som følge av at disse prosjektene er overført til Nye Veier AS.

Statens vegvesen har sendt forslag om KVVU-estimat og styringsmål for flere nye prosjekter til Samferdselsdepartementet. For enkelte prosjekter har Samferdselsdepartementet fastsatt KVVU-estimat. Under følger en oversikt over nye prosjekter som Statens vegvesen har fremmet forslag om KVVU-estimat og styringsmål for, og statusen for disse. Fra og med 2021 vil oppfølgingen av prosjekter i planfasen i forbindelse med Statens vegvesens rapportering også omfatte prosjekter med fastsatt KVVU-estimat. Da vil også nye prosjekter med fastsatt styringsmål inkluderes i oversikten.

- **E6 Åsen-Steinkjer**: Forslag til KVVU-estimat sendt til Samferdselsdepartementet i september 2020.
- **E39 Ørskogfjellet-Molde**: Forslag til styringsmål og KVVU-estimat for hele strekningen ble sendt til Samferdselsdepartementet i august 2020. Strekningen er delt i tre planer, Ørskogfjellet-Vik, Vik-Julbøen og Julbøen-Molde.
- **E134 Dagslett-E18**: KVVU-estimat på 3 800 mill. 2020-kr er fastsatt av Samferdselsdepartementet i august 2020.
- **E134 Saggrenda-Elgsjø**: Styringsmål på 2 120 mill. 2019-kr er foreløpig fastsatt av Samferdselsdepartementet i juni 2020, som grunnlag for videre planlegging.
- **Rv. 22 Kryssing av Glomma**: Forslag til KVVU-estimat på 2 872 mill. 2020-kr er sendt Samferdselsdepartementet. KVVU-estimatet er foreløpig godkjent av Samferdselsdepartementet i juni 2020, som grunnlag for videre planlegging.
- **Rv. 36 Kryss E18-Skyggestein**: Samferdselsdepartementet har fastsatt KVVU-estimat på 5 120 mill. 2020-kr.
- **Rv. 19 Moss**: Forslag til KVVU-estimat ble sendt Samferdselsdepartementet i desember 2019. Det pågår et arbeid med en nedskalert ekstern kvalitetssikring (KS1).



4. Styring og kontroll i virksomheten



Inspeksjon av forholdene i Væretunnelen på E6. Foto: Knut Opeide / Statens vegvesen



4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

Etatens samlede risiko ved årsavslutning vurderes som moderat. Dette er noe lavere enn ved andre tertial. Covid-19, kostnadsstyring og omstilling etter omorganiseringen har preget risikobildet i Statens vegvesen hele 2020. Ved inngangen til 2021 er dette fortsatt drivende faktorer for mange av etatens risikoer. Som følge av et aktivt arbeid i hele 2020 har ledelsen i etaten god kontroll over etatens samlede risiko og en klar oppfatning av på hvilke områder og hvor i organisasjonen det skal arbeides med risikoreduserende tiltak i 2021.

Den samlede risikoen knyttet til Oppgaver i Tildelingsbrev og gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk vurderes som høy ved utgangen av året. Det var i 2020 sterk kostnadsstyring og fokus på å redusere interne kostnader. Dette bidro til at det ikke ble overskridelse på noen poster forvaltet av Statens vegvesen. Større bemanningsreduksjoner og reduserte utgifter som følge av Covid-19 situasjonen førte til at mindreforbruket ble større enn planlagt på flere budsjettposter.

På post 30 riksveiiinvesteringer var det et betydelig mindreforbruk knyttet til programområde-tiltakene. Dette skyldes forsinkelser på større prosjekter knyttet til byvekstavtaler, forsinkelser knyttet til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak og fornying. I 2021 vil det bli satt inn tiltak for å få ned risikoen for at dette skjer på ny.

På post 22 Drift og vedlikehold ble bevilgningen til vedlikehold økt betydelig i løpet av året for å stimulere til økt aktivitet som følge av korona-situasjonen. Statens vegvesen stilte store ressurser til rådighet for å sikre at vedlikeholdstiltak ble gjennomført så raskt som mulig. Det ble i løpet av året meldt inn risiko for at tilleggsbevilgningen ikke vill bli benyttet i sin helhet, men gjennom tett oppfølging ble det kun et lite mindreforbruk på posten primært knyttet til drift.

Etaten har arbeidet aktivt med risikoreduserende tiltak for økt kostnadskontroll i store investeringsprosjekter. Vegdirektøren har tett oppfølging av prosjektporteføljen i månedlige styringsmøter. Det er gjennomført opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen vi arbeider med innføring av nytt prosjektøkonomistyringssystem. Etaten vil i 2021forsterke arbeidet med å forbedre økonomiske prognoser og hente ut gevinster av nytt system for prosjektøkonomi. Statens vegvesen gikk i 2020 ikke ut over sine fullmakter. 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. I tillegg er det satt i gang arbeid med å ta fram en metodikk for porteføljestyling i Statens vegvesen som skal gi større grad av handlingsrom for beslutninger om prioriteringer av tiltak innenfor definerte strekninger. Første fase i dette arbeid vil være å avdekke behovet for endringer i dagens fullmaktstruktur i budsjettsammenheng. Det er en risiko for at intensjonen om porteføljestyling i NTP ikke kan gjennomføres dersom Statens vegvesen ikke får større fullmakter og økt frihetsgrad. Rammebetingelser for å oppnå god porteføljestyling må være til stede. Eierstyringsmodellen er et viktig risikoreduserende tiltak som vil bidra til å sikre gode prosjekter spesielt med hensyn på kostnader, tid, ressursbruk og nytte. Etaten vil derfor arbeide for å få implementert eierstyringsmodellene både for utbyggings- og utviklingsprosjekter i etaten på en god måte.

Statens vegvesen ser videre at det er behov for videre dialog om avklaring av roller og ansvar etaten skal ha som fagetat og hvilke oppgaver som ligger det nasjonale ansvaret for vei. Det er en risiko for at



oppgaveomfanget øker uten at etaten settes i stand til å utføre oppgavene enten via økte ressurser eller ved å gis tydelig avklaring av roller.

Risikoen samlet sett for området omstilling, digitalisering og effektivisering vurderes som moderat ved årsavslutningen. Statens vegvesen skal bli mer datadrevet og øke beslutningsgrunnlaget gjennom bedre analyser. Det krever både omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer og etaten vil i 2021 søke mer strategiske tilsetninger for å oppnå dette. I tillegg vektlegger etaten forenkling og digitale prosesser.

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. Det er satt i verk flere tiltak for å redusere risikoen. Blant annet oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene.

Statens vegvesen arbeider ut fra en plan for å redusere interne kostnader knyttet til lønn, eiendom, konsulent, reiser mv. De interne kostnadene ble ikke redusert i 2020, men reelt sett er det likevel en reduksjon siden det i regnskapet for 2020 er omstillingskostnader i forbindelse med Sams veiadministrasjon og overtallighet. Det årlige ABE-kuttet finansieres gjennom reduserte interne kostnader.

Risikoen for området internkontroll, kvalitet og etterlevelse vurderes som lav til moderat ved utgangen av året. Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring er viktig for kvalitetsstyringen i Statens vegvesen. Det er imidlertid fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav. Statens vegvesen har derfor gjennomført opplæring slik at enhetene etter behov kan gjennomføre årsaksvurdering. Dette skal sikre at etaten har de riktige tiltakene ved kritiske avvik, at tiltakene gir ønsket effekt og at de ikke oppstår igjen.

Statens vegvesen gjennomfører årlig ledelsens gjennomgåelse hvor ledelsen utfører evaluering av internkontroll og kvalitetsstyring per divisjon og for virksomheten som helhet. Ledelsens gjennomgåelse inkluderer nå økt fokus på trendutvikling på avvik, korrigerende avvik og i hvilken grad ønskede effekter blir oppnådd. Avvikshåndtering er tema i styringsdialogen mellom divisjoner og vegdirektøren.

Risikoen samlet sett for området helse, miljø, sikkerhet og beredskap vurderes som lav til moderat ved utgangen av året. 2020 har vært et krevende år for mange av etatens medarbeidere. Ny organisasjon hadde ikke satt seg før pandemien førte til at de fleste medarbeiderne måtte benytte hjemmekontor. Det er gjort tiltak for å ivareta både de som har arbeidsoppgaver som må utføres på arbeidsstedet (VTS, trafikkstasjonene, anlegg, osv) og de som store deler av året har jobbet hjemmefra. Det har i 2020 vært gjennomført to koronarelaterte arbeidsmiljøkartlegginger som i hovedsak sier at medarbeiderne har håndtert situasjonen greit. Ledelsen har hatt fokus på å følge med på sykefravær og timebruk, og legge til rette for at arbeidsmengden ikke skal øke faren for ulykker og helseproblemer. Etaten skal også gjennomgå hvordan HMS rapporteres i prosjektene med hensikt å forenkle rapportering og sikre god dataflyt.

Risiko for at policy for beredskap og hendelseshåndtering og informasjonssikkerhet og sikring ikke fungerer i henhold til plan har gått ned sammenlignet med andre tertial. Policyen er revidert etter Covid-19 underveisevalueringen. Videre er det etablert en felles beredskapsplan for etaten og en



planmal for divisjonenes beredskapsplaner basert på erfaringen fra Covid-19 evalueringen. Det vil likevel i 2021 være behov for en ytterligere konsolidering og gjennomgang av planverket for å sikre nødvendig rolleforståelse og skape trygghet for de oppgavene man skal løse. VegCIM er satt i drift, men det gjenstår fortsatt litt arbeid før dette er fullt operativt. Videre er det nødvendig å gjennomføre øvelser på divisjons- og etatsnivå for å sikre sammenheng mellom styrende dokument og praksis ute i organisasjonen. For å ivareta informasjonssikkerhet og sikring på en god måte er det nødvendig å gjennomgå prosessene og retningslinjene i kvalitetssystemet for å sikre bedre etterlevelse i organisasjonen, blant annet tilgangsstyring, verdivurderinger og behandlingsoversikter.

Risikoen samlet for området omdømme og brukerperspektiv er lav ved utgangen av året. Som konsekvens av Covid-19 ble alle etatens publikumstjenester stengt store deler av første tertial 2020. Etter gjenåpningen har etaten i løper av andre og tredje tertial klart å komme ajour med etterslep i leveranser som oppstod som følge av nedstengingen. Etatens proffkunder (forhandlere, importører, trafikkstasjoner, trafikkskoler) har hatt prioritet og i praksis ingen ventetid. Tjenestene der det er ønskelig at brukeren skal benytte digitale løsninger, er de som har opplevd noe ventetid under pandemien. Ved andre tertial opplevde etaten en økt risiko for at offentlig journal ikke blir ajourholdt. Det ble satt inn tiltak og ved årsavslutning er etaten ajour og risikoen vurderes som lav.

Se også Statens vegvesens risikomatrise i Vedlegg 5.

4.2 Oppfølging av revisjoner, tilsyn og tilrådninger

4.2.1 Kvalitetsarbeid i Statens vegvesen

Statens vegvesen sitt prosessorienterte kvalitetssystem beskriver de viktigste arbeidsprosessene som skal til for at vi skal nå våre mål. Kvalitetssystemet er etatens internkontrollsystem. I 2020 har Statens vegvesen hatt et særlig fokus på digitalisering av arbeidsprosesser og dette arbeidet fortsetter.

Etterlevelse, læring og forbedring

Gjennom ansattes innmelding av forslag til forbedringer og rapportering av feil og mangler, utvikles prosessene stadig med mål om alltid å inneholde beste felles praksis. Eksterne og interne tilsyn og revisjoner brukes aktivt for å kontrollere etterlevelsen av prosessene, og funn benyttes i arbeidet med å forbedre prosessene og justere arbeidspraksis. Statens vegvesen gjennomfører årlig ledelsens gjennomgåelse hvor ledelsen utfører evaluering av 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 trendutvikling på avvik, korrigerende avvik og i hvilken grad ønskede effekter blir oppnådd. Avvikshåndtering er tema i den løpende styringsdialogen mellom divisjoner og vegdirektøren.

Statens vegvesen har et godt system for, og god kontroll med, oppfølging av tilsyn, eksterne revisjoner og sikkerhetstilrådninger.

Internrevisjonen

Statens vegvesen benytter interne revisjoner som verktøy for å 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 finne læringspunkter fra revisjonsresultatene som kan overføres til områder som ikke direkte blir revidert.



I løpet av 2020 ble det gjennomført revisjoner innen anskaffelser, tilgangsstyring, informasjonssikkerhet og personvern. I tillegg ble det gjort en analyse av etatens oppfølging av beslutninger tatt i ledermøtet. De revisjonene som avdekket 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.

4.2.2 Oppfølging av funn i Vegtilsynssaker

Vegtilsynets rapporter gir viktige bidrag til Statens vegvesen sitt forbedringsarbeid med etatens styringssystemer og arbeidet med økt trafikksikkerhet på våre veier. Statens vegvesen har etablert en effektiv prosess for samarbeid med Vegtilsynet, og for oppfølging funn i etterkant.

Tema	Antall saker	Totalt antall avvik	Lukket avvik 2020	Lukket avvik 2019	Åpne avvik 2020
Tunnelsikkerhet	6	17	8	4	5
Oppfølging sykkelveiinspeksjon	5	19	4	9	6
Rekkverk	2	9	4	3	2
Tilstand sykkelvei	4	4	4	0	0
Sikring av arbeidsområde	1	6	3	0	3
Sykkelforbud i tunnel	1	2	Mottatt rapport des. 2020		2
Ivareta beredskap	2	2	Mottatt rapport des. 2020		2
Behandle avvik og/eller unngå hendelser	1	3	Mottatt rapport des. 2020		3
Etterlevelse av forordninger	2	0			
Totalt	24	62	23	16	23

Vegtilsynet varslet to nye tema for året 2020; «Behandle avvik og/eller unngå hendelser» og «Ivareta beredskap». Staten vegvesen mottok fire tilsynsrapporter på disse to områdene i desember 2020. Vegtilsynet har også fulgt opp følgende temaer fra 2019; «Tunnelsikkerhet» og «Trafikksikkerhet for helårssyklisten», samt «Etterlevelse av forordninger» med nye tilsyn. Til sammen har Vegtilsynet levert ni tilsynsrapporter i siste halvdel av 2020 med til sammen 17 funn - avvik. I tillegg mottok vi fem tilstandsrapporter etter inspeksjoner av kritiske objekter, her under friksjon (drenering og friksjon).

Statens vegvesen har gjennom året jobbet svært godt med oppfølging av kjente avvik fra gammel organisasjon, samt avvik i nye tilsynssaker. Gode rutiner er nå iverksatt i ny organisasjon for lukking av avvik, og ikke minst for å hindre at avvik gjentar seg. Arbeidet følges opp i styringsdialogen, og status for arbeidet deles og drøftes i Ledelsen gjennomgåelsen årlig. Det er gjennom året lukket 23 avvik, og det er planlagt/igangsatt tiltak for funn som ble kjent i 2020. Når tiltakene er gjennomført, dokumenteres gjennomføringen til Vegtilsynet for lukking av avvik og tilsynssaken.



De fleste av funnene kan kategoriseres som «mangler i kvalitetssystem og forbedringsarbeid» eller «mangler i etterlevelse av interne krav». Dette har nå stor oppmerksomhet i ledelsen, og det er igangsatt en gjennomgang av prosesser og interne kravdokumenter i styringssystemet for å tydeliggjøre og forenkle prosesser. Det har også vært behov for å gå opp grensenivået mellom nye enheter i større prosesser, samt utbedre mangler eller korrigere feil i forhold til ny organisasjon og avvikling av SAMS. Dette arbeidet vil også pågå i 2021.

Se Vedlegg 6 for ytterligere informasjon om status i Vegtilsynssaker.

4.2.3 Oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon

På veiområdet er Statens vegvesen én av flere aktører som Statens havarikommisjon (SHK) retter sikkerhetstilrådninger til. Statens vegvesen jobber aktivt med å følge opp tilrådingene og gjennomføre tiltak. Årlig foreslås derfor flere tilrådninger lukket overfor Samferdselsdepartementet som er ansvarlig for lukking.

Det ble i 2020 fremmet i alt 10 sikkerhetstilrådninger på veiområdet for å redusere sannsynligheten for lignende ulykker. Fem av disse ble rettet til Statens vegvesen og berører følgende tema; kjøretøyregelverk, kontroll av kjøretøy, tunnelsikkerhet og trafikkovervåking og -informasjon. For nærmere informasjon vises det til Statens havarikommisjon sin egen årsrapport.

Ved inngangen til 2020 var 29 tilrådninger rettet til Statens vegvesen til observasjon, dvs. fortsatt åpne. Syv av disse var foreslått lukket overfor Samferdselsdepartementet i 2019 ettersom tiltak for å oppfylle tilrådingene var gjennomført. Det ble avholdt eget statusmøte med departementet desember 2019 hvor tilrådingene ble gjennomgått. I 2020 har Statens vegvesen ferdigstilt tiltak for ytterligere tre tilrådninger og foreslått overfor departementet at disse lukkes.

Ved inngangen til 2021 er 24 sikkerhetstilrådninger fremdeles til observasjon, i tillegg til de 10 som allerede er foreslått lukket og hvor vi venter tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet.

Sikkerhetstilrådingene har ulik karakter, og gjelder alt fra endring i internasjonale krav, lover, retningslinjer, eller interne rutiner og praksis. Ut fra tilrådingens karakter vil det derfor variere hvor lang tid det vil ta å gjennomføre tiltak slik at en tilråding kan lukkes, fra kort tid til flere år.



Tabellen nedenfor viser hvor mange av sikkerhetstilrådninger SHK har avgitt hvert år fra 2012 og som berører Statens vegvesen, og hvor mange som fortsatt er åpne.

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

År	Antall tilrådninger avgitt	Åpne tilrådninger			Åpne tilrådninger ikke foreslått lukket
		Åpne tilrådninger	Herav foreslått lukket i 2019	Herav foreslått lukket i 2020	
2012	8				
2013	9				
2014	3				
2015	9	1			1*
2016	12	3	1		2
2017	10	4		1	3
2018	6	6	3		3
2019	15	15	3	2	10
2020	5	5	0	0	5
Sum	77	34	7	3	24

*Tilrådning gitt til Statens vegvesen og Helsedirektoratet. Statens vegvesen har tatt ulike initiativ for å løse tilrådingen, men kommer ikke videre i saken. Vi har nå bedt departementet ta eventuelt videre initiativ i saken.

Samferdselsdepartementet har tillagt Statens vegvesen oppgaven med å følge opp tilrådninger gitt til andre aktører på veiområdet. Vår erfaring er at disse også jobber aktivt med å følge opp tilrådninger og å gjennomføre tiltak. Ved utgangen av 2020 var 15 tilrådninger, kun gitt til andre aktører enn Statens vegvesen, åpne. For fire av disse er tiltak gjennomført og tilrådingene er foreslått vurdert lukket overfor Samferdselsdepartementet.

I vedlegg 7 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 2020.

4.2.4 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonen har i Dokument 1 (2020-2021) vesentlige merknader fra tre revisjoner.

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 gjennomfører en rotårsaksanalyse for å sikre at de riktige tiltak blir gjennomført slik at avvikene ikke oppstår igjen.

Riksrevisjonen påpeker videre at Statens vegvesen ikke har kostnadsriktige gebyrer for teoriprøve og sertifikat. Statens vegvesen gjør nye årsaksvurderinger og beregninger av gebyrene og kvalitetssikrer mot øvrige bestemmelser i rundskriv R-112.



Riksrevisjonen påpeker også 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 2020 gjort ytterligere tiltak for å redusere konfliktnivået og vil fortsette arbeidet framover.

Revisjonene vil videre følges opp i etatsstyringsmøtene jfr. oppdrag i tildelingsbrevet for 2021. Statens vegvesens viser for øvrig til sitt svar til Samferdselsdepartementet med dato 10.02.2021 Riksrevisjonens Dokument 1 (2020-2021) - oppdrag fra tildelingsbrevet for 2021.

4.3 Kriminalitetsbekjempelse

Statens vegvesen arbeider målrettet mot useriøsitet og kriminalitet innenfor samfunnsoppdraget. Arbeidet gir ny kunnskap som dessverre styrker det som tidligere er rapportert. Det er verdt å merke seg at det er klare fellestrekk til hvordan useriøse og kriminelle virker, uavhengig av hvilken bransje det opereres innenfor. Typisk er at aktørene søker å etablere et legalt ytre. Aktørene utnytter målrettet den kunnskap de har om hvordan kontroller gjennomføres, for slik å redusere risikoen for at brudd avdekkes. 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. Slikt arbeid stiller særlige krav til kapasitet og kompetanse. Sakene er ofte tidkrevende. Statens vegvesen ser det som svært viktig at vi evner å avdekke og forfølge slike saker. Det bidrar blant annet 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. Omorganiseringen til divisjoner i Statens vegvesen bidrar til mer effektiv oppgaveløsning for denne type saker. Ressurssituasjonen i divisjonene i 2020 og Covid-19 har redusert ønsket effekt.

Statens vegvesen har særlig søkt å videreutvikle samarbeidet med andre etater slik at det kan arbeides tverretattlig på konkret sak. Det gir en lang rekke fordeler, for eksempel muligheten til informasjonsdeling. Arbeidsformen har vist seg effektiv og nødvendig for å kunne avdekke og forfølge brudd der ansvaret for regelverket ligger til ulike kontrolletater. Samtidig har 2020 vært utfordrende med tanke på Covid-19, og har medført en betydelig redusert aktivitet i det tverretattlige samarbeidet. Planlagte aksjoner og saker er utsatt, og pågående saker er påført lengre saksbehandlingstid.

Veiområdet

Regionreformen ga flere offentlige byggherrer. Gjennom konkrete samhandlingsaker i 2020 synes det klart at det er ulik kapasitet, kompetanse og rutiner mellom byggherrene hva gjelder å følge opp useriøsitet og kriminalitet. Det gir useriøse og kriminelle et økt handlingsrom ved at de i enda større grad kan virke på tvers av geografiske og organisatoriske områder. På den måten reduserer de oppdagelsesrisikoen.

Det er nødvendig å etablere et samarbeid mellom byggherrer innenfor samferdsel for å møte denne utfordringen. Til dette kommer også de særlige utfordringer knyttet til kontroll av lønns- og arbeidsvilkår hos utenlandske entreprenører. Manglende internasjonalt samarbeid gjør dette arbeidet svært vanskelig.



Statens vegvesen arbeider målrettet med kontroller av lønns- og arbeidsvilkår i entreprisedriften. Det er gjennomført ca. 60 kontroller. Som følge av kontroller med seriøsitet er flere underentreprenører nektet godkjenning i løpet av 2020. Vi mener det framdeles er for store mangler i kontrollerte entreprenørers systemer for oppfølging og kvalitetssikring før og etter kontrahering av underleverandører.

Brudd på arbeidstidsbestemmelser 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 2020:

- Utført syv samarbeidsprosjekter sammen med Skatteetaten.
- Hatt tett dialog med partene i arbeidslivet om forståelsen av landsdekkende tariffavtaler for trafikkdirigering.
- Samarbeidet med andre offentlige byggherrer for å styrke arbeidet mot sosial dumping, bl.a. jobbes det med harmonisering av kontraktsbestemmelser.

Det arbeides løpende med forebyggende tiltak for å redusere handlingsrommet til useriøse og kriminelle aktører. For eksempel vurderer Statens vegvesen hvordan transportkjøperansvaret kan ivaretas bedre gjennom tiltak i kontraktsmalene for utbygging og drift og vedlikehold. Arbeidet er et resultat av den kunnskap som er frambragt gjennom innsatsen mot transportkriminalitet. Reell utøvelse av dette ansvaret vil være et effektivt og kraftfullt virkemiddel som bidrar til en sunnere bransje.

Statens vegvesen har i løpet av året inngitt flere anmeldelser til politiet for avdekkede forhold innenfor veiområdet. Disse er for tiden under etterforskning. For å styrke seriøsitetsarbeidet ytterligere er det besluttet å etablere en sentral gruppe med særlig ansvar for lønns- og arbeidsvilkår og sosial dumping. Arbeidet ledes av krimenheten og vil effektivisere den interne samhandlingen og oppfølgingen av saker.

Trafikant- og kjøretøy / miljø

Statens vegvesen vil trekke fram at det i 2020 ble startet et prosjekt rettet 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.

Endring av motorens styrings- og avgassrensesystemer skal utføres i samsvar med fabrikantens sine tilrådinger. Slik endring er å anse som godkjenningsspliktig ombyggingsarbeid. 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. Prosjektet vil danne presedens for hvordan vegvesenet kan arbeide mot slike aktører i framtiden.

Statens vegvesen har utarbeidet en situasjonsbeskrivelse av transportkriminalitet med bakgrunn i krimenheten sitt arbeid. Rapporten gir kunnskap om situasjon, modus og mulige tiltak for å møte situasjonen. Det systematiske arbeidet har kartlagt et betydelig antall selskaper som det er grunn til å gjøre tiltak mot. Av kapasitetsgrunner har det ikke vært mulig.

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



4.4 Samfunnssikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern

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

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

4.4.1 Samfunnssikkerhet

Statens vegvesen har en solid beredskapsorganisasjon som kan håndtere hendelse langs hele veinettet i samarbeid med fylkeskommunene og Nye veier AS. Veitrafikksentralene ivaretar trafikkinformasjon og overvåkning, mens byggherreorganisasjonen sammen med driftsentreprenørene har ressurser og kompetanse til å håndtere og begrense konsekvensene av flom, skred og lignende. 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 2020 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. Fokus for alle veimyndighetene har vært på tiltak som kan redusere eventuelle konsekvenser for tjenesteproduksjonen som følge av pandemien hvor Statens vegvesens ansvar for å ivareta nasjonale oppgaver innen samfunnssikkerhet blant annet er å sikre felles koordinering av veimyndighetenes totale driftsressurser for å sikre best mulig framkommelighet. Som en følge av dette er det utarbeidet kontinuitetsplaner for å sikre opprettholdelse av kritiske funksjoner innen trafikkovervåkning, drift og vedlikehold ved høyt personellfravær. Videre er det etablert omfattende smitteverntiltak ved alle tjenestesteder, herunder veitrafikksentralene og trafikkstasjonen.

Statens vegvesen har under pandemien opparbeidet seg god kompetanse på å endre prioriteringer når dette 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 trafikksikkerhetstiltak å ivareta under pandemien.

Veitrafikksentralene har opprettholdt tilnærmet normal drift under pandemien i hele 2020. Ekstraordinære smitteverntiltak er etablert samt redundante kontrollrom for ivaretagelse av kritiske funksjoner. I alle geografiske områder har Statens vegvesen opprettet kontakt med øvrige veieiere for samhandling og koordinering som følge av Covid-19.

Statens vegvesen har i samarbeid med Byggenæringens landsforening utarbeidet retningslinjer for arbeid og drift på bygg - og anleggsplasser for å begrense smitte. Tiltak er gjennomført og implementert i perioden, noe som har sikret minst mulig nedetid i utbyggingsprosjektene.



Statens vegvesen har gjennomført en underveisevaluering av virksomhetens håndtering av Covid-19 hendelsen. Tiltak og læringspunkter er identifisert og fulgt opp. Styrende dokumenter er revidert og det er utarbeidet et enhetlig system for beredskap og hendelseshåndtering i etaten tilpasset ny organisasjon og nye myndighetsoppgaver som følge av regionreformen 1. januar 2020.

Statens vegvesen tok under planleggingen av den allierte øvelsen Joint Viking initiativ til å etablere et samhandlingsprosjekt der Forsvarets operative hovedkvarter, Troms og Finnmark og Nordland fylkeskommune deltok. Hensikten var å få en koordinert leveranse på tillatelser og avtaler mellom Forsvaret og de ulike veieierne. Dette var såpass vellykket at ordningen vil bli videreført for kommende øvelser blant annet øvelse Cold Respons 2022.

4.4.2 Klimatilpasning

Statens vegvesen startet i 2020 et samarbeid med Nye veier AS og fylkeskommunene om utveksling av informasjon innenfor klima og naturfare. Videre er det gjennomført et utredningsprosjekt der målet er å undersøke hvordan regelverket som har med klimatilpasning å gjøre tolkes og anvendes i veiprojekter. 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 publiserte i 2020 rapport nr. 632 «ROS-analyser i veiplanlegging», hvor samfunnssikkerhet inngår som et eget kapittel. Størst fokus er knyttet til tidligfase ved bruk av den så kalte 3R-metoden, men samfunnssikkerhet belyses i alle planfaser: Aktsomhetskart / faresonekart integreres, samt fagrapporter fra geologi / geoteknikk, for å vurdere best egnede trasé med hensyn på å ha et robust veinett. I så måte er naturfare, og hvordan dette kan påvirke framtidig veinett, integrert i planleggingen.

Veiens influensområde, sideterreng, vannføring i elver og bekker og overflateavrenning blir vurdert tverrfaglig og i samsvar med krav for å sikre stabilitet og kapasitet under store nedbørmengder og flompåkjønning. Ved prosjektering brukes siste versjon av N200 som setter krav til 200-årsflom og sikkerhetssone. Det leder til at veiens drenerings- og overvannsløsninger etter slike vurderinger blir generelt oppdimensjonert.

Det er ved tunneloppgraderingsprosjektene blitt større fokus og blitt utført flere undersøkelser for å avklare farepotensialet for jord-, stein- og snøskred, samt flom. Dette gjelder spesielt i tunnelportalområdene hvor det ofte er aktuelt med nye løsninger for nye tekniske bygg og stopplommer.

Statens vegvesen har etablert enhetlig helårs byggherberedskap. Klimautfordringene skaper ras og flomrelaterte utfordringer på helårsbasis. Helårs byggherberedskap reduserer sårbarheten og sikrer best mulig framkommelighet for brukeren. Nye driftskontrakter er utarbeidet og naturfarekart og naturfareplaner blir utarbeidet. I tillegg blir ROS analyser utført etter rapport 632 ROS - analyser i planlegging.

Ekstra tildelte «koronamidler» er benyttet til bl.a. drenering av grøfter, torvkanter, stikkrenner, kulverter langs hele riksveinettet.

Økt samarbeid med NVE og bruk av varslingsrutiner fra meteorologisk institutt og andre plattformer bidrar til at Statens vegvesen er bedre forberedt på større hendinger. Det er generelt stor



oppmerksomhet i driftskontraktene på grøfter / stikkrenner og fokus på at det kan oppstå situasjoner. Statens vegvesen har sammen med NVE, hatt arbeid etter større uværshendelser med sikring av bekker / vassdrag. Statens vegvesen har i drift og vedlikehold øst satt i gang et pilotprosjekt for å teste ut sensorteknologi for å overvåke stikkrenner/kulverter som er sårbare i en flomsituasjon. Ved bruk av koronamidler bygges det opp et radarvarslingsanlegg på rv 15 ved Lom som varsler biler ved snøras over veien.

4.4.3 Personvern, informasjonssikkerhet og IT-sikkerhet

Personvern

Statens vegvesen har i 2020 hatt et stort fokus på ivaretagelse av personvern. Flere saker er meldt datatilsynet og er fulgt opp internt med nødvendige tiltak. Statens vegvesen har i 2020 også fulgt opp den såkalte Shrems II dommen, som stiller nye krav til overføring av personopplysninger til tredjeland. Statens vegvesen har gjort en vurdering opp mot egne systemer og flere områder krever videre oppfølging i 2021. Statens vegvesen har i 2020 hatt fokus på å ha en god digital beredskap for å raskere oppdage og reagere på uønskede hendelser i våre nettverk.

Det har ikke vært IT-hendelser som har ført til nedetid over lengre tid i 2020. Statens vegvesen har vært i en utfordrende situasjon med hensyn til Covid-19. Det er gjort endringer i IT-infrastrukturen for å sikre at ansatte skal kunne jobbe hjemmefra. Dette har fungert meget godt. For å opprettholde IT-sikkerheten med hjemmekontor, har Statens vegvesen også inngått ny avtale med en tredjepartsleverandør for å stoppe angrep mot ansattes datamaskiner på en raskere og mer effektivt måte.

IT- og informasjonssikkerhet

Statens vegvesen har i 2020 arbeidet systematisk med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet etter gjeldende styrende dokumenter for informasjonssikkerhet og personvern.

Risiko, trusler og sårbarheter i våre IT-løsninger og persondatabehandlinger kartlegges kontinuerlig, gjennom revisjon av verddivurderinger, risikovurdering og ved utarbeidelse av behandlingsoversikter. Statens vegvesen har et eget IT-sikkerhetsforum som følger opp trussel og sårhetsbildet for å være i forkant av potensielle hendelser.

Statens vegvesen har i 2020 hatt et spesielt fokus på å ferdigstille og sikre kvaliteten på etatens behandlingsoversikter, samt oppdatere databehandleravtaler som følge av arbeid med behandlingsoversiktene. Dette arbeidet vil videreføres i 2021.

Tilgangsstyring er viktig for å ivareta informasjonssikkerheten i tjenesteproduksjonen. Det gjøres løpende vurderinger av hvem som skal ha tilganger til våre systemer som inneholder persondata, samt arkivering/makulering av innleverte dokumenter med slikt innhold. Nyansatte ved blant annet trafikkstasjonene har fått opplæring med vekt på persondata. Videre er det besluttet å utarbeide retningslinjer for håndtering av personvern og sletting av personopplysninger knyttet til store utbyggingsprosjekter, herunder rutiner for informasjonssikkerhet i anbud, prosjekt og rigg.

Statens vegvesen har i 2020 etablert en ny IT-løsning for å identifisere sårbarheter i infrastrukturen. Det er i perioden gjennomført flere inntrengningstester. I tillegg har arbeidet med å redusere teknisk gjeld og å etablere nødvendige sikkerhetsoppdateringer fra leverandører av programvare og maskinvare blitt fulgt opp. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med forbedringer for å etterleve NSM sine grunnprinsipper for IKT-sikkerhet. Månedlig stanses 1,6 millioner epost-spam og det følges opp et



enormt volum av inntrengings-/kartleggings-forsøk i løsninger/infrastruktur.

I siste halvdel av oktober ble sikkerhetsmåneden gjennomført, hvor alle ansatte fikk tips, råd og veiledning om hvordan de kan bidra til å øke den digitale tryggheten for seg selv og for Statens vegvesen sine digitale løsninger. Ansatte ble oppfordret til å delta på forskjellig aktiviteter relatert til informasjonssikkerhet og IT-Sikkerhet.



5. Vurdering av framtidssutsikter



Statens vegvesen utvikler og tilrettelegger for et trygt, framtidsrettet, miljøvennlig og ikke minst effektivt transportsystem.
Foto: Ellinor Hansen, Statens vegvesen

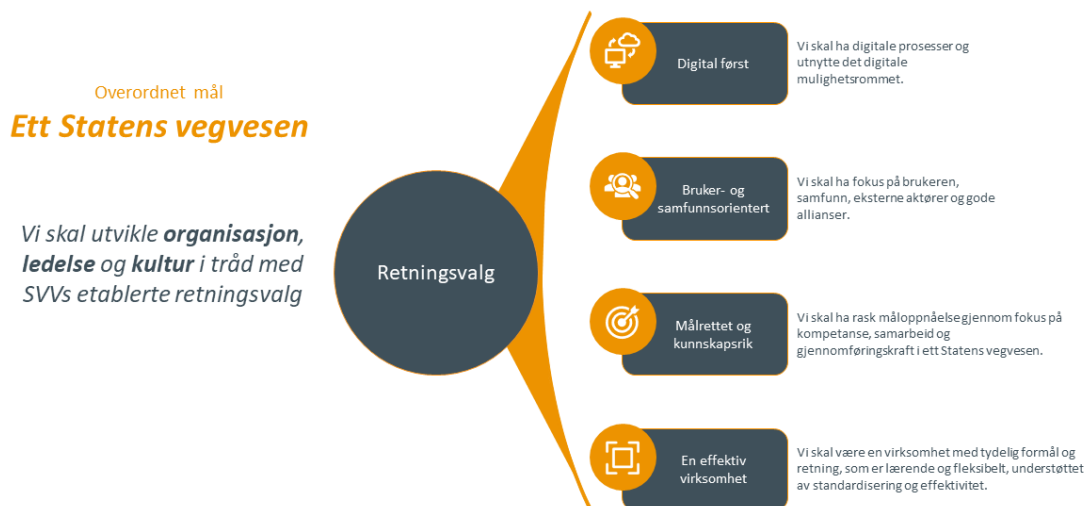


Statens vegvesen er til for brukerne. Vårt samfunnsoppdrag er å utvikle og tilrettelegge for et trygt, framtidsrettet, miljøvennlig og ikke minst effektivt transportsystem. Det er avgjørende at vi forstår trafikantens og næringslivets behov for at vi skal kunne levere på samfunnsoppdraget og målene våre: Økt framkommelighet og oppetid på riksveiene, nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken, og oppfyllelse av klimamål. Vi skal være effektive i bruken av ny teknologi, og vi skal være effektive i bruken av penger.

Vi er avhengige av andre for å nå målene våre. 80 pst. av Vegvesenets aktivitet skjer gjennom kontrakter med eksterne samarbeidspartnere. Vi vil bruke forhandlingsmakten og regelverket til å stille enda større forventninger og krav til leverandørindustrien om å levere bærekraftige løsninger. Dette gjelder også i arbeidet mot sosial dumping, brudd på HMS-bestemmelser, korrupsjon, økonomisk kriminalitet og svart arbeid. God sammenheng mellom våre mål og incentiver for samarbeidspartnerne gir større mulighet for å lykkes i fellesskap.

Vegvesenet står foran oppgaver som er i teknologiens ytterkanter, og derfor pågår omfattende samarbeid med industrien og prosjekterende miljøer om å flytte grenser om materialbruk og produksjonsmetoder. Dette er utvikling som vil komme norsk industri til gode samtidig som det bidrar til økt måloppnåelse.

Statens vegvesen skal styrke seg som kompetanseorganisasjon som leverer effektive tjenester med riktig kvalitet til samfunnet og brukerne våre. Vi skal utvikle organisasjon, ledelse og kultur i tråd med fire retningsvalg som danner rammene for utviklingsarbeidet i etaten. Disse skal gjenspeiles i hva vi gjør, hva vi er, hvordan vi jobber og hvordan vi leverer våre tjenester.



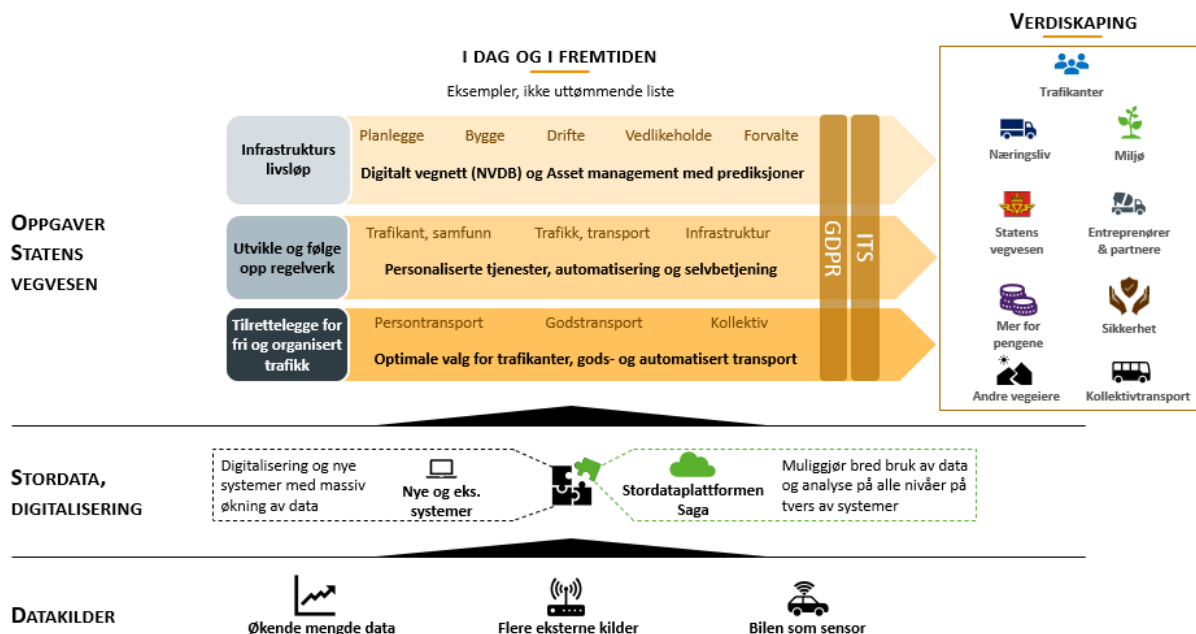
Figur 5.1 Statens vegvesens retningsvalg

Det er viktig å forstå behovene til brukerne for å kunne levere gode tjenester og produkter. Derfor vil vi øke samhandlingen med brukerorganisasjoner og næringslivet og legge til rette for oppgaveløsning sammen med leverandører og industrien.

Fremover vil vi legge stor vekt på å utvikle analysekompetanse og -kapasitet. Bruk av stordata vil gi bedre beslutningsstøtte i videreutvikling av samferdsel i Norge. Framtidens samfunn og transportsystem



krever digitale tjenester som blant annet forutsetter større datamengder, sanntidsinformasjon, mer effektiv datahøsting, dataanalyse og datadeling, samt god datakvalitet. Derfor må Vegvesenet utvikle velfungerende systemer og verktøy som kan tilrettelegge for og utnytte det handlingsrommet som bruk av ny teknologi skaper.



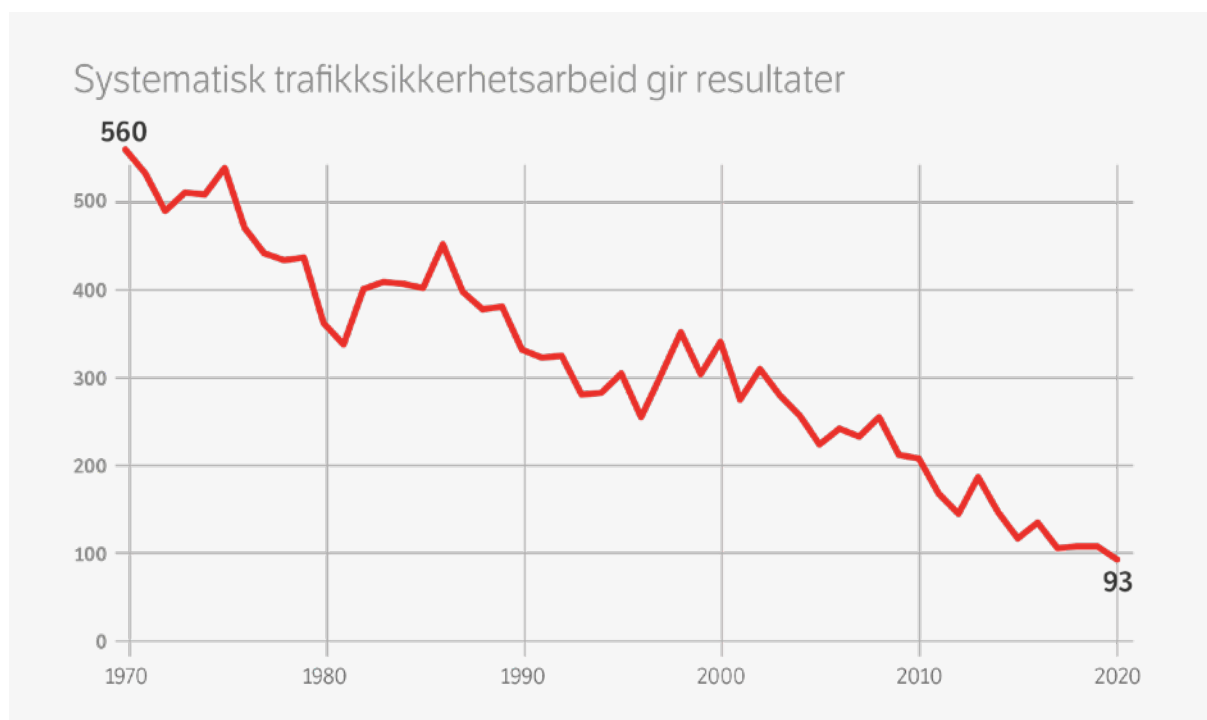
Figur 5.2 Optimalisert bruk av data og digital infrastruktur i hele verdikjeden

Vi skal effektivisere Statens vegvesen ytterligere og redusere interne kostnader for å nå det overordnede målet om mer for pengene. Tiltak som bidrar til effektivisering av arbeidsprosesser, forenkling, standardisering, automatisering og robotisering er sentrale fremover. Selvbetjening frigjør ressurser. Derfor vil vi arbeide videre med bl.a. videre utvikling av selvbetjente løsninger innenfor trafikant og kjøretøyområdet, digitalisering av søknadsprosesser og bruk av digitale verktøy innenfor planlegging, drift og utbygging av veier. Dette vil kreve fortsatt investeringer for å sikre stabil, sikker og effektiv IT-tjenesteproduksjon og skytjenester og plattformer for å kunne tilby nye innovative og effektive IT-tjenester.

For å realisere mer sikker og miljøvennlig vei for pengene, må vi jobbe annerledes. Vi skal planlegge og gjennomføre tiltak over lange strekninger. En korridorankegang vil gi økt mulighet til å effektivisere utbyggingsprosjekter. I gjennomføringen vil vi involvere entreprenørene tidligere for å få frem de gode løsningene, og benytte opsjoner for å bygge ut lengre strekninger. Vi arbeider også for å realisere planer med kortere tid mellom planlegging og finansiering. Dette forutsetter at Vegvesenet får løse oppgavene på mest mulig effektiv måte.



6. Årsregnskap



Drepte i trafikken 1970 til 2020.



Foto: Morten Reiten, 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 veitransportssystemet 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.

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

VURDERING AV VESENTLIGE FORHOLD

Statens vegvesen disponerte totalt 35 973 mill. kr. knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» i 2020. Av dette var 1 497 mill. kr. overførte midler fra 2019 og 34 476 mill. kr. tildeling i 2020. I tillegg har Statens vegvesen disponert en tildeling på 4 048 mill. kr. knyttet til kap. 1330 «Særskilte transportiltak».

Regnskapet for kap. 1320 «Statens vegvesen» viser et forbruk på 32 888 mill. kr. I tillegg har Samferdselsdepartementet regnskapsført 427 mill. kr. på post 1320.29 «Vederlag til OPS-prosjekter i henhold til Prop. 1 S (2019-2020). Dette medfører et mindreforbruk på 2 658 mill. kr. Inkludert merinntekter på 128 mill. kr. ble det et mindreforbruk på 2 786 mill. kr.

For kap. 1330 Særskilte transportiltak ble forbruket på 3 185 mill. kr. inkludert 453 mill. kr. som ble regnskapsført i Samferdselsdepartementet i henhold til Prop. 1 S (2019-2020). Dette gir et mindreforbruk på 863 mill. kr.

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet fikk Statens vegvesen fullmakt til å belaste kap. 1330 «Særskilte transportiltak» post 63 «Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter og post 66 «Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder». Statens vegvesen har ikke avgitt noen belastningsfullmakt.

Statens vegvesen har holdt seg innenfor de samlede budsjетtrammer for kap. 1320 Statens vegvesen. Mindreforbruket på 2 786 inkl. merinntekter mill. kr. på kap. 1320 «Statens vegvesen» er i hovedsak knyttet til følgende forhold:

- Post 1320.01 «Driftsutgifter»: Posten fikk et mindreforbruk på 132 mill. kr. som følge av god kostnadsstyring, større reduksjon i bemanning og lavere driftsutgifter enn forutsatt.
- Post 1320.28 «Trafikant og kjøretøytilsyn»: Det ble oppnådd et mindreforbruk på 143 mill. kr. som følge av fokus på kostnadsstyring og reduksjon i bemanning samt redusert aktivitet som følge av koronasituasjon i 2020.



- Post 1320.30 «Riksveiinvesteringer»: Resultatet medførte et mindreforbruk på 1 015 mill. kr. Dette er i stor grad knyttet til bymiljø og byvekstavgifter, ulike programområder samt planlegging og grunnnett. For store prosjekter har det derimot vært et merforbruk på 600 mill. kr.
- Tilskuddspostene under kap. 1320 «Statens vegvesen»: Det ble et mindreforbruk på 719 mill. kr. knyttet til postene 1320.62 «Skredsikring på riksvei», 1320.63 «Tilskudd til gang og sykkelveier», 1320.64 «Utbedring på fylkesveier for tømmertransport» samt 1320.65 «Tilskudd til fylkesveier». En vesentlig del av dette er knyttet til 1320.65 «Tilskudd til fylkesveier, der det ble gitt en bevilgning på 400 mill. kr. i november i forbindelse med behandlingen av Prop. 142 S (2019-2020) / Innst. 19 S (2020-2021). Som følge av at ordningen er søknadsbasert var det ikke mulig å disponere disse midler i 2020. For post 1320.73 «Tilskudd til reduserte bompenger utenfor byområde» skyldes mindreforbruket på 277 mill. kr. primært at midlene vil bli utbetalt først i 2021.

For kap. 1330 «Særskilte transporttiltak» var mindreforbruket knyttet til Kap. 1330. post 63 «Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter» en følge av forsinket framdrift og lavere aktivitet som følge av korona situasjonen i 2020.

Artskontorrapporteringen viser at netto rapporterte driftsutgifter utgjorde 26 935 mill. kr som er en økning på 636 mill. kr. fra 2019.

TILLEGGSOPPLYSNINGER

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet pr. 30.04.2021.

Oslo, 30. april 2021

Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør
Statens vegvesen



PRINSIPNOTE TIL ÅRSREGNSKAPET

Årsregnskapet for Statens vegvesen er avlagt i henhold til gjeldende krav fastsatt i «Bestemmelser om økonomistyring i staten». Årsregnskapet er i henhold til bestemmelsene i punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2019 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

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

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

Regnskapet bygger på følgende prinsipper:

- Regnskapet følger kalenderåret.
- Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp, med unntak av de tilfeller der Statens vegvesen har fullmakt til å nettoføre (framkommer av tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet av 20. desember 2019 og av Prop. 1 S (2019-2020). I tillegg har Statens vegvesen fullmakt til nettoføring ved bruk av eksterne midler i form av tilskudd, forskudd og bompenger.
- Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.

Oppstillingene av bevilgningsregnskapet og artskontoregnskapet er utarbeidet etter de samme prinsipper, men gruppert etter ulike kontoplaner. Statens vegvesen er tilknyttet Statens konsernkontoordning i Norges Bank. Det innebærer at virksomheten ikke tilføres likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på konsernkontoen.

Statens vegvesens fullmakter til å nettoføre inntekter er i hovedsak knyttet ulike inntekter i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter. Dette medfører at de inntekter som framkommer under pkt. 6.5 «Artskontorapportering med noter» avviker fra de inntekter som framkommer på inntektskapittel 4320 «Statens vegvesen».

BEVILGNINGSRAPPORTERING

Bevilgningsregnskapet viser Statens vegvesens rapportering av statsregnskapet for 2020 og den samlede tildeling. Det er stilt opp etter de kapitler og poster Statens vegvesen har fullmakt til å disponere. Oppstillingen viser alle finansielle eiendeler og forpliktelser som Statens vegvesen står oppført med i kapitalregnskapet. Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv.

ARTSKONTORAPPORTERING

Oppstillingen av artskontorapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Gjennom notene framkommer ytterligere informasjon knyttet til forhold av betydning og 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 artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg framkommer i artskontorrapporteringen 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. Endringen i mellomværende i 2020 har blitt sterkt påvirket av at sams vegadministrasjon ble opphevet fra og med 1. januar 2020 og etterfølgende oppgjør av mellomværende mot den enkelte fylkeskommune.

6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Utgifter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2020	Regnskap 2020	Merutgift (-) og mindretutgift
1320	Statens vegvesen	01	Driftsutgifter	A,B	4 053 450 000	3 966 848 239	86 601 761
1320	Statens vegvesen	22	Drift og vedlikehold av riksveger	A,B	7 529 581 000	7 520 250 862	9 330 138
1320	Statens vegvesen	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	A,B	2 222 271 000	2 112 514 327	109 756 673
1320	Statens vegvesen	29	OPS-prosjekter	A,B	1 376 421 000	812 918 261	563 502 739
1320	Statens vegvesen	30	Riksveginvesteringer	A,B	13 889 783 000	12 886 763 828	1 003 019 172
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveger	A,B	1 080 000 000	969 314 665	110 685 335
1320	Statens vegvesen	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	A,B	12 756 000	8 865 633	3 890 367
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	50 000 000	49 918 781	81 219
1320	Statens vegvesen	37	E6 vest 132037 for Alta	A,B	77 572 000	7 358 524	70 213 476
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A,B	254 300 000	238 439 000	15 861 000
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveger	A,B	534 731 000	425 392 013	109 338 987
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveger	A,B	111 924 000	25 946 400	85 977 600
1320	Statens vegvesen	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	A,B	34 300 000	4 851 335	29 448 665
1320	Statens vegvesen	65	Tilskudd til fylkesveier		491 500 000	13 260 000	478 240 000
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A,B	1 833 102 000	1 700 989 764	132 112 236
1320	Statens vegvesen	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	A,B	2 421 255 000	2 144 255 000	277 000 000
Sum kap. 1320					35 972 946 000	32 887 886 632	3 085 059 368
1330	Særskilte transporttiltak	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	A,B	1 894 869 000	1 032 011 579	862 857 421
1330	Særskilte transporttiltak	66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder	A,B	2 152 750 000	1 700 000 000	452 750 000
Sum kap. 1330.					4 047 619 000	2 732 011 579	1 315 607 421
Sum utgiftsført					40 020 565 000	35 619 898 211	4 400 666 789



Inntekter

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2020	Regnskap 2020	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	B	417 000 000	497 410 524	80 410 524
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	B	458 400 000	479 758 492	21 358 492
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	B	65 000 000	91 373 683	26 373 683
Sum 4320					940 400 000	1 068 542 699	128 142 699
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			24 962 620	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			3 894	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			474 794 836	
Sum øvrige inntektskap.						499 761 351	
Sum inntektsført					940 400 000	1 568 304 049	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						34 051 594 162	
Deposita og avsetninger							
840013	Avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet			D		304 903 000	
Sum netto rapportert i kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet						304 903 000	
Netto rapportert til bevilgnings- og kapitalregnskapet						34 356 497 162	

Kapitalkontoer

				Regnskap 2020	
Kapitalkontoer					
60085701	Norges Bank KK / innbetaling			9 346 641 401	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling			-42 215 466 433	
713160	Endring mellomværende med statskassen			-1 487 672 130	
Sum kapitalkontoer				-34 356 497 162	
Sum rapportert				0	

Sum Netto rapport direkte i kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12.2020)

Konto	Tekst	Note	2020	2019	Endring
6260	Aksjer	10	100 000	100 000	0
6280	Leieboerinnskudd		3 916 000	3 928 500	-12 500
6500	Forskudd	C	123 653 066	1 310 330 208	-1 186 677 142
8400	Forskudd veianlegg		-475 294 071	-780 197 071	304 903 000
713160	Mellomværende med statskassen	10	227 172 249	1 714 844 379	-1 487 672 130
Sum beholdninger til kapitalregnskapet			-120 452 756	2 249 006 016	-2 369 458 772



NOTE A FORKLARING AV SAMLET TILDELING UTGIFTER

Beløp i 1000 kr

Kapittel og post	Postnavn	Overført fra 2019	Tildeling 2020	Samlet tildeling
1320.01	Driftsutgifter	42 380	4 011 070	4 053 450
1320.22	Drift og vedlikehold av riksveier	168 081	7 361 500	7 529 581
1320.28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	17 671	2 204 600	2 222 271
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	54 421	1 322 000	1 376 421
1320.30	Riksveginvesteringer	417 638	13 472 145	13 889 783
1320.31	Skredsikring riksveger	0	1 080 000	1 080 000
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	12 756	0	12 756
1320.36	E16 over Filefjell	0	50 000	50 000
1320.37	E6 vest for Alta	77 572	0	77 572
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	254 300	254 300
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	534 731	0	534 731
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	111 924	0	111 924
1320.64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	0	34 300	34 300
1320.65	Tilskudd til fylkesveier	0	491 500	491 500
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	60 202	1 772 900	1 833 102
1320.73	Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene	0	2 421 255	2 421 255
Sum kap. 1320		1 497 376	34 475 570	35 972 946
1330.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	24 869	1 870 000	1 894 869
1330.66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder	38 250	2 114 500	2 152 750
Sum kap. 1330		63 119	3 984 500	4 047 619
Sum		1 560 495	38 460 070	40 020 565



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 belastningsfullmakter	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	Innsparinger	Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020*	Sum grunnlag for overføring	Maks overført beløp	Mulig overføring
1320.01		86 602		86 602	45 411		Ikke aktuell		132 013	200 553	132 013
1320.22	kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30	9 330		9 330	37 374		Ikke aktuell		46 704	13 476 800	46 704
1320.28	kan overføres	109 757		109 757	33 358		Ikke aktuell		143 115	4 324 100	143 115
1320.29	kan overføres, kan nyttes under post 30	563 503	427 000	136 503	Ikke aktuell		Ikke aktuell		136 503	2 523 400	136 503
1320.30	kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31	1 003 019		1 003 019	12 000		Ikke aktuell		1 015 019	26 937 345	1 015 019
1320.31	kan overføres, kan nyttes under post 30	110 685		110 685	Ikke aktuell		Ikke aktuell		110 685	1 943 400	110 685
1320.34	kan overføres	3 890		3 890	Ikke aktuell		Ikke aktuell		3 890	18 300	3 890
1320.36	kan overføres	81		81	Ikke aktuell		Ikke aktuell		81	85 700	81
1320.37	kan overføres	70 213		70 213	Ikke aktuell		Ikke aktuell		70 213	0	0
1320.61		15 861		15 861	Ikke aktuell		Ikke aktuell		15 861	0	0
1320.62	kan overføres	109 339		109 339	Ikke aktuell		Ikke aktuell		109 339	776 900	109 339
1320.63	kan overføres	85 978		85 978	Ikke aktuell		Ikke aktuell		85 978	78 500	78 500
1320.64	Kan overføres	29 449		29 449	Ikke aktuell		Ikke aktuelt		29 449	56 800	29 449
1320.65	Kan overføres	478 240		478 240	Ikke aktuell		Ikke aktuelt		478 240	491 500	478 240
1320.72	kan overføres	132 112		132 112	Ikke aktuell		Ikke aktuell		132 112	3 050 200	132 112
1320.73	Kan overføres	277 000		277 000	Ikke aktuell		Ikke aktuell		277 000	3 152 655	277 000
Sum		3 085 059	427 000	2 658 059	128 143		Ikke aktuell		2 786 202	57 166 153	2 692 650
1330.63	kan overføres	862 857		862 857	Ikke aktuell		Ikke aktuell		862 857	2 912 000	862 857
1330.66	kan overføres	452 750	452 560	190	Ikke aktuell		Ikke aktuell		190	2 114 500	190
Sum		1 315 607	452 560	863 047	0		Ikke aktuell		863 047	5 026 500	863 047
Sum		4 400 666	879 560	3 521 106	128 143				3 649 249	62 192 653	3 555 697

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



Samferdselsdepartementet har regnskapsført 427,0 mill. kr. på kapittel 1320 post 29 «Vederlag til OPS-prosjekter» og 452,56 mill. kr. på kapittel 1330 post 66 «Tilskudd til byområder» i henhold til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet av 20. desember 2019. Disse beløp kommer til uttrykk i kolonnen «Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter».

Fullmakter:

Statens vegvesen disponerer en rekke fullmakter i henhold til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet av 20. desember 2019 og fullmakter i henhold til Prop. 1 S (2019-2020). Av de fullmakter som er benyttet er alle behandlet i henhold til kravene.

Belastningsfullmakter:

- Post 0471.71 Statens erstatningsansvar: Statens vegvesen fikk fullmakt til å behandle samt belaste posten. Fullmakten er ikke benyttet i 2020.
- I tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet for 2020 av 20. desember 2019 fikk Statens vegvesen fullmakt til å belaste følgende poster der fullmaktene er benyttet i henhold til kravene:

Post

- 1320 «Statens vegvesen», alle poster
- 1330 «Særskilte transporttiltak» post 63 «Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter»
- 1330 «Særskilte transporttiltak» post 66 «Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder»

Merinntektsfullmakt: Prop. 1 S Romertallsvedtak II:

Virksomheten fikk fullmakt til å disponere merinntekter i henhold til etterfølgende tabell, men som følge av mindreforbruk på de ulikeposter ble fullmakten ikke benyttet i 2020. I forbindelse med beregning av mulig overført beløp til 2021 er merinntektene fordelt i henhold til fullmakten.:

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

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

- I henhold til tildelingsbrevet har enkelte poster fullmakt knyttet til stikkord «kan overføres» og «kan nyttes under andre poster». Hvilke poster det gjelder fremkommer i Note B, Statens vegvesen har ikke benyttet fullmakten «Kan nyttes under» i 2020, men grunnet mindreforbruk på de ulike poster har Statens vegvesen søkt om å benytte fullmakten «kan overføres» i henhold til note B.

Fullmakter til forskuttering Prop. 1 S Romertallsvedtak V:

- Virksomheten fikk fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering utover gitt bevilgning for følgende poster og rammer:

Post	Ramme for samlede løpende refusjonsforpliktelser
Kap. 1320 postene 30 og 31	2.000 mill. kr.

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning. Forpliktelser knyttet til forskutteringer under Statens vegvesen skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen. Fullmakten har ikke blitt overskredet i 2020.



Salg og bortfeste av fast eiendom Prop. 1 S Romertallsvedtak XI:

Fullmakt til salg og bortfeste av fast eiendom med en verdi inntil 50 mill. kr. i hvert enkelt tilfelle. Statens vegvesen har i 2020 ikke solgt eller bortfestet eiendom som går utover fullmakten.

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger- Tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet for 2020 av 20. desember 2019:

Virksomheten fikk fullmakt fra Samferdselsdepartementet til å kunne overskride bevilgningen under kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier og post 30 Riksveiinvesteringer, til dekning av feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift, for ansatte som overføres til fylkeskommunene. Fullmakten gjelder feriepenger påløpt per 31. desember 2019, og som kommer til utbetaling i 2020.

Det har i 2020 ikke være nødvendig å benytte denne fullmakt.

Fullmakt til nettoføring - Tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet for 2020 av 20. desember 2019:

Statens vegvesen fikk fullmakt til å føre som utgiftsrefusjon under kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, og post 30 Riksveiinvesteringer, alle refusjoner fra fylkeskommuner der disse er knyttet til kostnadsdeling fra eksterne leverandører og gjelder kontrakter som omfatter både riks- og fylkesvei. Denne fullmakt har vært benyttet i 2020 og medføre at denne type refusjoner har blitt nettoført i henhold til fullmakten.

Øvrige fullmakter i henhold til Prop. 1 S (2019-2020) 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 dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misligholdte entrepriser i sammenheng med riksveianlegg. Statens vegvesen har benyttet fullmakten i tråd med retningslinjene

NOTE C KONTO 6500 FORSKUDD

	31.12.2020	Endring	31.12.2019
Mellomværende med fylkeskommunene	15 986 483	-1 255 680 319	1 271 666 802
Mellomværende bomselskaper tiltak på kommunal vei	100 813 043	100 813 043	0
Depotkonto strøm	2 650 589	-15 544 347	18 194 936
Valutakonto EU-prosjekter	4 202 951	-16 265 519	20 468 470
Sum	123 653 066	-1 186 677 142	1 310 330 208

De ulike forskudd er knyttet til følgende forhold:

- Mellomværende med fylkeskommunene: Regionsreformen og avviklingen av sams vegadministrasjon medførte at fylkeskommunene fra og med 2020 overtok ansvaret for å gjennomføre tiltak på fylkesveier. Fram til og med 2019 ivaretok Statens disse oppgaver på vegne av



fylkeskommunene. I den forbindelse ble alle belastninger gjennom året knyttet til Statens vegvesens konsernkonti og disse utlegg ble dekket inn ved at Statens vegvesen fortløpende rekvirerte midler fra fylkeskommunene. Ved avviklingen av sams vegadministrasjon var det nødvendig å gjennomføre enkelte tiltak i forbindelse med avslutningen av 2019. Dette medførte en kraftig økning i mellomværende med fylkeskommunene pr. 31.12.2019. Med unntak av fordringer mot Oslo fylkeskommune har disse blitt gjort opp i 2020 og medfører at utestående mot fylkeskommunene har blitt redusert med kr. 1.255.680.319 i 2020.

- 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. Av ulike årsaker har refusjon av disse utgifter fra bomselskapene blitt noe forsinket og Statens vegvesen har på denne bakgrunn et krav mot bomselskapene på kr. 100.813.043.
- Fram til høsten 2020 dekket Statens vegvesen behovet for kraft gjennom handel på kraftbørsen Nord Pool. Høsten 2020 avviklet Statens vegvesen denne ordning og 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, men grunnet krav knyttet til avviklingen ble den siste kontoen avviklet først tidlig i 2021.
- Statens vegvesen har en koordinerende rolle i EU-prosjekter og har i den forbindelse fått fullmakt til å opprette en valutakonto.

NOTE D DEPOSITA OG AVSETNINGER RAPPORTERT I BEVILGNINGSREGNSKAPET

I henhold til Prop 1 S (2019-2020) romertallsvedtak V har Statens vegvesen fullmakt til å innhente forskudd til veiarbeid i påvente av bevilgning. Det følger av vedtaket at forpliktelser knyttet til disse forskudd skal føres mot kapitalregnskapets konto 8400 med motpostering mellomværende med statskassen. I 2020 var det en nedgang på kr. 304 903 000 i ikke oppgjorte forskudd som etterfølgende tabell viser.

	2020
Konto 840013	304 903 000
Sum	304 903 000



6.3 Artskontorapporteringen med noter

		2020	2019
Innbetalinger fra gebyrer	1	-479 758 492	-529 755 245
Innbetaling tilskudd til riksveger	1	-2 895 010 369	-3 757 119 405
Salgs- og leieinntekter	1	-680 384 372	-574 484 857
Erstatninger fra eksterne	1	-91 373 683	-120 391 424
Fylkeskommunenes dekning av Statens vegvesens ressursbruk knyttet til investeringsprosjekter på fylkesveg	1	0	-847 627 932
Andre inntekter	1	-18 043 074	-131 430 340
Sum innbetalinger fra drift		-4 164 569 990	-5 960 809 203
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Lønn og personalutgifter	2	4 208 706 239	5 515 687 143
Grunnerverv		336 941 764	680 129 105
Fremmedytelser entrepriser	3	20 729 098 392	19 004 906 847
Kjøp av fremmede tjenester (konsulenter)	4	3 157 508 692	3 102 682 764
Utgifter til lokaler	5	929 741 857	940 648 758
Netto innestående og forskudd knyttet til entrepriser samt forskudd knyttet til veiarbeider.	6	266 653 573	934 128 702
Øvrige driftsutgifter	7	1 471 039 128	2 081 857 840
Sum utbetalinger fra drift		31 099 689 645	32 260 041 159
Netto rapporterte driftsutgifter		26 935 119 654	26 299 231 956
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	8	-48 100	192 520
Sum investerings- og finansinntekter		-48 100	192 520
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Investering i bygninger, tomter og maskiner	9	175 423 234	171 912 729
Utbetaling av finansutgifter	8	151 046 146	5 704 254
Sum investerings og finansutgifter		326 469 380	177 616 983
Netto rapporterte investering- og finansutgifter		326 421 280	177 809 503
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter og avgifter m.m.		0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0



Fortsettelse; Artskontorrapporteringen med noter

		2020	2019
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Tilskudd	10	7 289 814 577	6 353 734 746
Sun tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		7 289 814 577	6 353 734 746
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
5700 Arbeidsgiveravgift		-474 794 836	-625 833 765
5309 Tilfeldige inntekter		-24 962 620	-1 995 162
0471.71 Erstatningsansvar m.m.		0	0
605.83 Renter av alminnelige fordringer		-3 894	-12 871
Netto rapportert på felleskapitler		-499 761 350	-627 841 798
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet			
		34 051 594 162	32 202 934 407
Deposita og avsetninger			
840013 Avsetninger rapportert i bevilgningsregnskapet	D	304 903 000	550 149 999
Sum netto rapportert til kapitalregnskapet gjennom bevilgningsregnskapet		304 903 000	550 149 999
Netto rapportert til bevilgnings- og kapitalregnskapet			
		34 356 497 162	32 753 084 405

		2020	2 019
Oversikt mellomværende med statskassen			
Fordringer på ansatte		387 438	935 168
Gjennomgangskonti sykepenger		-9 447 048	0
Kasse (Trafikkstasjoner)		1 730 782	1 827 630
Bankonti utenom konsernkontosystemet - strømkonto	C	2 650 589	18 194 936
Bankonti utenom konsernkontosystemet - EU prosjekter	C	4 202 951	20 468 470
Bank		-3 365 022	2 868 646
Skyldig offentlige avgifter		-171 937 087	-223 655 958
Udisponerte bompenger		-25 003 497	-3 459 493
Mellomværende fylkeskommuner	C	15 986 483	1 271 666 802
Udisponerte bompenger fylkesvei		-694 414	-12 835 635
Krav på bompengeselskaper	C	100 813 043	0
Forskudd veiarbeider		475 294 071	780 197 070
Deponering grunnerstatninger		-117 305 516	-64 528 294
Annen gjeld		-46 140 524	-76 834 965
Sum mellomværende med statskassen		227 172 249	1 714 844 378

**NOTE 1: INNBETALING FRA DRIFT**

Statens vegvesen mottok totalt 4 165 mill. kr. i innbetalinger fra drift i 2020 som etterfølgende tabell viser:

	2020	2019
Gebyrinntekter		
Fører kort	409 355 011	438 659 025
Dagprøvekjennermerke	17 893 274	29 717 887
Myndighetskontroller	31 472 965	33 483 471
Påskiltingsgebyr	6 975 411	9 562 425
Transportlisenser	6 986 971	11 055 630
Droneprøver	614 620	752 560
Øvrige gebyrer	6 460 240	6 524 247
Sum gebyrinntekter	479 758 492	529 755 245
Innbetaling fra tilskudd og overføringer		
Tilskudd til driftsoppgaver	7 980 819	1 573 452
Tilskudd til investeringsoppgaver	141 685 091	276 383 443
Tilskudd til investeringsoppgaver fra bomselskaper	2 745 344 459	3 479 162 510
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	2 895 010 369	3 757 119 405
Salgs- og leieinntekter		
Salg av kjennemerker	8 286 966	11 821 781
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	70 090 586	160 945 504
Personlige bilskilt	10 525 368	10 258 472
Salg av tjenester til fylkeskommuner	112 842 766	0
Leieinntekter	69 396 990	32 991 155
Andre salgsinntekter	409 241 696	358 467 945
Sum salgs- og leieinntekter	680 384 372	574 484 857
Andre innbetalinger		
Utgifter til egne ansatte ved gjennomføring av investeringsoppgaver på fylkesvei	0	847 627 932
Erstatning fra eksterne	91 373 683	120 391 424
Andre innbetalinger	18 043 074	131 430 340
Sum andre innbetalinger	109 416 757	1 099 449 696
Sum innbetalinger fra drift	4 164 569 990	5 960 809 203

De inntekter som fremkommer omfatter primært følgende:

- Gebyrinntekter omfatter innbetalinger som føres mot kap. 4320 «Statens vegvesen» post 02 «Diverse gebyrinntekter».
- Innbetalinger fra tilskudd og overføringer omfatter i hovedsak tilskudd til gjennomføring av investeringsoppgaver på riksvei der det vesentligste av de mottatte midler er knyttet til bompenger.



- Salgs- og leieinntekter omfatter både innbetalinger ført mot kap. 4320 «Statens vegvesen» post 01 «Salgsinntekter m.m.» og innbetalinger som kan nettopføres på bakgrunn av de fullmakter Statens vegvesen disponerer. Andre innbetalinger er i stor grad knyttet til refusjoner fra øvrige deltakere i forbindelse med samarbeidsprosjekter.

NOTE 2: UTBETALINGER TIL LØNN

I 2020 var de samlede utbetalinger til lønn og sosiale utgifter på 4 208 mill. kr., som innebærer en nedgang på 1 307 mill. kr. Nedgangen skyldes at ansatte i Statens vegvesen gikk over til fylkeskommunene i forbindelse med avviklingen av sams vegadministrasjon og det var i forbindelse med denne prosessen også et høyere antall ansatte som sluttet en hva som har vært normalt. Med hensyn til ansatte som gikk over til fylkeskommunene vil den fulle effekten på lønnsutgiftene først komme til uttrykk i 2021 da Statens vegvesen i 2020 blant annet dekket feriepenger knyttet til disse.

	2020	.2019
Lønn	3 473 515 424	4 492 050 426
Arbeidsgiveravgift	474 794 836	625 833 765
Pensjonspremie	347 797 569	469 489 760
Sykepenger og andre refusjoner	-128 828 108	-127 794 071
Andre ytelser	41 426 518	56 107 263
Sum utbetalinger til lønn	4 208 706 239	5 515 687 143
Utførte årsverk	4 615	6 396

NOTE 3: 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 2020 ble det utbetalt 20 729 mill. kr. som medførte en økning på 1 725 mill. kr. fra 2019. Etterfølgende tabell viser hvordan dette fordeler seg mellom drift – og vedlikeholdsoppgaver og investeringsoppgaver. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd og forskudd:

	2020	2019
Drift av riksveier	3 369 149 958	2 850 794 871
Vedlikehold av riksveier	3 310 766 624	2 436 108 158
Øvrig drift	40 664 468	83 048 976
Sum drift	6 720 581 050	5 369 952 005
Investeringer på riksvei	14 008 517 342	13 634 954 842
Sum	20 729 098 392	19 004 906 847

NOTE 4: KJØP AV KONSULENTTJENESTER OG ANDRE FREMMEDTJENESTER

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

Det totale kjøp av eksterne tjenester økte med 55 mill. kr. i 2020. Økningen må sees i sammenheng med at Statens vegvesen har vært igjennom et svært krevende år som følge av avviklingen av sams



vegadministrasjon og omorganisering av Statens vegvesen. Etterfølgende tabell viser hvordan de tjenester som ble kjøpt fordeler seg på ulike områder:

	2020	2019
Konsulenttjenester til veiformål	1 379 248 561	1545259878
Konsulenttjenester utvikling av programvare og IKT løsninger	790 004 163	721 845 344
Øvrige konsulenttjenester	449 560 439	338 486 325
Sum konsulenttjenester	2 618 813 163	2 605 591 547
Kjøp av andre fremmede tjenester (vikartjenester, driftsoppgaver IKT m.m.)	538 695 529	497 091 217
Sum konsulenttjenester og andre fremmedtjenester	3 157 508 692	3 102 682 764

Tidligere har oppstillingen skilt mellom faktiske kjøp fra eksterne og interne føringer. For 2020 er rapporteringen framstilt slik det framkommer av artsopstillingen. Tallene for 2019 er justert tilsvarende og har derfor mindre endringer i forhold til de tall som framkom i årsrapporten for 2019.

NOTE 5: UTGIFTER TIL LOKALER

Utgiftene til lokaler ble redusert med 11 mill. kr. i 2020. I dette inngår ikke en inntekt på ca. 50 mill. kr. knyttet til framleie av lokaler grunnet redusert behov i forbindelse med reduksjon i antall ansatte.

	2020	2019
Husleie	618 352 363	695 302 277
Vedlikehold og ombygging av lokaler	80 117 843	78 429 106
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	231 271 651	166 917 375
Sum	929 741 857	940 648 758

I årsrapporten for 2019 framkommer et beløp på kr. 912 589 148 knyttet til lokaler. Endringen til kr. 940 648 758 skyldes at vaktmestertjenester, adgangskontroll og vakthold nå er tatt med som en del av utgifter knyttet til lokaler i tråd med krav til gruppering av utgifter.

NOTE 6: NETTO INNESTÅENDE OG FORSKUDD KNYTTET TIL ENTREPRISER SAMT FORSKUDD KNYTTET TIL VEIARBEIDER

De utgifter som framkommer omfatter følgende:

- Forskudd til leverandører: Entreprenørfirmaer har betydelige kostnader knyttet til etablering av rigg og andre oppstartskostnader før de utfører arbeid som i henhold til kontrakten kan faktureres Statens vegvesen. For at dette ikke skal medføre en for stor likviditetsmessig belastning blir det for en del kontrakter avtalt at det skal utbetales et forskudd som kan utgjøre inntil 10% 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% gjennom hele prosjektperioden for totalentrepriser. Innestående beløp blir gjort opp i forbindelse med sluttoppgjøret.
- Forskudd til veiarbeider: I henhold til Prop 1 S (2019-2020) romertallsvedtak V har Statens vegvesen fullmakt til å innhente forskudd til vegarbeid i påvente av bevilgning. Det følger av vedtaket



at forpliktelser knyttet til disse forskudd skal føres mot kapitalregnskapets konto 8400 med motpostering mellomværende med statskassen. De etterfølgende tabeller viser hvordan disse forhold har påvirket resultatet for 2020 og hva som framkommer i balansen pr. 31.12.2020.

Årets bevegelse	2020	2019
Forskudd til leverandører	335 240 480	-5 334 951
Entrepriser innestående beløp	-373 489 907	389 313 654
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	304 903 000	550 149 999
Netto bevegelse	266 653 573	934 128 702

Etterfølgende tabell viser utgående balanse pr. 31.12.2020

	31.12.2020	Endring	31.12.2019
Forskudd til leverandører	558 093 244	335 240 480	222 852 764
Entrepriser innestående beløp	-1 941 418 136	-373 489 907	-1 567 928 229
Forskudd til veiarbeider ført på kap. 1320	-475 294 071	304 903 000	-780 197 071
Totalt	-1 858 618 963	266 653 573	-2 125 272 536

NOTE 7 ØVRIGE DRIFTSUTGIFTER

Etterfølgende tabell beskriver de vesentligste utgifter som inngår i øvrige driftsutgifter:

	2020	2019
IKT utstyr kjøp	46 116 727	28 468 587
IKT utstyr leie	1 422 925	1 131 778
IKT utstyr vedlikehold	11 765 145	13 488 597
IKT programvare kjøp	20 210 555	36 700 718
IKT vedlikehold lisenser / programvare	302 809 906	242 284 650
IKT kjøp lisenser	108 542 793	199 295 498
Sum IKT utgifter	490 868 051	521 369 828
Kommunikasjon mobil og data	68 693 962	107 243 489
Vedlikehold annet utstyr	41 085 459	54 181 558
Transportmidler vedlikehold og drivstoff	60 832 145	73 699 929
Trafikkteknisk utstyr og installasjoner	145 582 438	226 138 551
Reiser	146 304 251	295 998 193
Strøm til veiformål	174 073 994	337 320 861
Øvrige utgifter	343 598 828	465 905 431
Sum totalt	1 471 039 128	2 081 857 840



NOTE 8: FINANSUTGIFTER OG FINANSINNEKTER

Den store økningen i renteutgifter i 2020 er knyttet til at Statens vegvesen inngikk forlik i forbindelse med noen større entreprisekontrakter.

	2020	2019
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	-26 054	-342 229
Annen finansinntekt	-22 046	534 750
Sum innbetaling av finansinntekter	-48 100	192 521
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	150 265 628	14 486 175
Valutatap	-280 687	47 375
Annen finansutgift	1 061 205	-8 829 076
Sum utbetaling av finansutgifter	151 046 146	5 704 474

NOTE 9: UTBETALING TIL INVESTERINGER

Statens vegvesen benyttet totalt 175 mill. kr til investeringer i 2020. Dette medfører en økning på 3,5 mill. kr. fra 2019. Beløpet har gått til følgende formål:

	2020	2019
Bygg og tomter	2 753 799	2 353 028
Kulturminner	2 219 295	1 347 071
Biler og andre transportmidler	1 719 361	15 892 715
Inventar og utstyr	20 089 404	14 432 877
IKT utstyr	59 446 298	39 113 097
Øvrige investeringer	89 195 077	98 773 941
Sum	175 423 234	171 912 729

Den store endringen knyttet til investeringer i biler skyldes at Statens vegvesen har gått over fra kjøpe biler til å lease biler.

NOTE 10: UTBETALING AV TILSKUDD

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. En vesentlig andel av dette omfatter tilskudd til fylkeskommuner. I 2020 ble det i imidlertid også utbetalt 2.144 mill. kr. knyttet til reduserte bompengeretakster utenfor byområdene. I tillegg er post «Kjøp av riksveiferjetjenester» i henhold til statsbudsjettet og bevilgningsrapporteringens inndeling definert som en tilskuddspost og utbetalingene er bokført i kontoklasse 8 i artsrapporteringen i henhold til kravene.

For årene 2019 og 2020 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2020	2019
1320.61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	238 439 000	264 500 000
1320.62 Tilskudd til rassikring på fylkesveg	425 392 013	703 552 070
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til kommuner	22 775 400	66 762 222

Tabellen fortsetter neste side



Fortsettelse; Tabell note 10

	2020	2019
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til fylkeskommuner	3 171 000	46 520 094
1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger til andre	0	450 000
1320.64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	4 851 335	13 960 061
1320.65 Tilskudd til fylkesveier	13 260 000	0
1320.72 Kjøp av fergetjenester	1 700 989 764	1 275 755 955
1320.73 Tilskudd for reduserte bopengetakster utenfor byområdene	2 144 255 000	731 400 000
1330.63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter til fylkeskommuner	619 667 022	1 382 611 881
1330.63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter til kommuner	412 344 557	113 956 494
1330.64 Belønningsmidler bymiljøavtaler til fylkeskommuner	0	767 000 000
1330.64 Belønningsmidler bymiljøavtaler til andre	0	280 000 000
1330.66 Tilskudd til byområder	1 700 000 000	0
Kommuner øvrige tilskudd	0	419 367 102
Fylkeskommuner øvrige tilskudd	0	221 710 420
Øvrige tilskudd	4 669 486	66 188 447
Sum utbetaling av tilskudd fra Statens vegvesen	7 289 814 577	6 353 734 746
1330.66 Tilskudd til byområder utbetalt fra Samferdselsdepartementet	452 560 000	0
Sum	7 742 374 577	6 353 734 746

NOTE 11 BOKFØRT AVREGNING MOT STATSREGNSKAPET OG MELLOMREGNSKAP MED STATSKASSEN

	Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler				
Investeringer i aksjer og andeler*		100 000	0	100 000
Sum		100 000	0	100 000
Omløpsmidler				0
Fordring på fylkeskommunene		15 986 483	15 986 483	0
Fordring på bompenselskaper		100 813 043	100 813 043	0
Fordring på ansatte		387 438	387 438	0
Kontanter på trafikkstasjonene		1 730 782	1 730 782	0
Forskudd leverandører		558 093 244	0	558 093 244
Bank konsernkonto		-3 365 022	-3 365 022	0
Bankkonti utenom konsernkonto		6 853 540	6 853 540	0
Sum		680 499 508	122 406 264	558 093 244

Tabellen fortsetter neste side



Fortsettelse; Tabell note 11

	Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Langsiktige gjeld				0
Forskudd veiarbeider		-475 294 071	475 294 071	-950 588 142
Ubenyttede bompenger fylkevei		-694 414	-694 414	0
Ubenyttede bompenger riksvei		-25 003 497	-25 003 497	0
Sum		-500 991 982	449 596 160	-950 588 142
Kortsiktig gjeld				0
Skyldig offentlige avgifter		-171 937 087	-171 937 087	0
Deponering grunnerstatning		-117 305 516	-117 305 516	0
Gjennomgangskonti NAV		-9 447 048	-9 447 048	0
Innestående beløp entrepriser		-1 941 418 136	0	-1 941 418 136
Annen kortsiktig gjeld		-46 140 524	-46 140 524	0
Sum		-2 286 248 312	-344 830 175	-1 941 418 136
Sum gjeld		-2 787 240 293	104 765 985	-2 892 006 278
Sum		-2 106 640 785	227 172 249	-2 333 813 034

I tillegg hadde Statens vegvesen pr. 31.12.2020 kundefordringer på 558 mill. kr. og leverandørgjeld knyttet til mottatte ikke betalte fakturaer på 3 950 mill. kr. som ikke var avregnet statskassen.

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler*

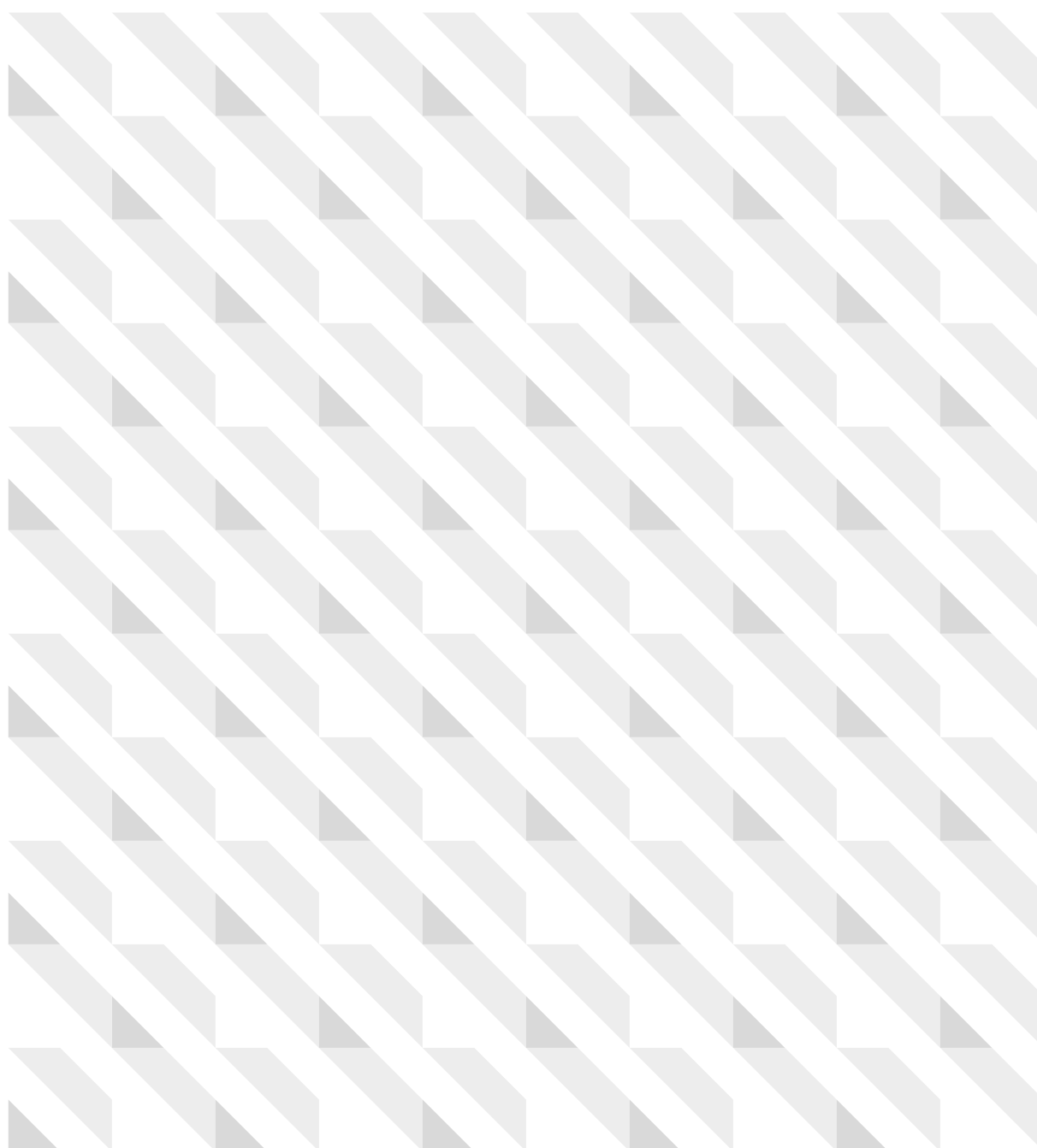
	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Ordinært resultat før skatt	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap
Aksjer Svinesundforbindelsen AS	11.12.2002	100	100,0 pst.	100,0 pst.	176 119 000	100 000	141 102 000

*Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet. Resultat før skatt og balanseført verdi 2019. Tall for 2020 er ikke offentliggjort.



Vedlegg 1

Nærmere om mål og resultater





1. Utvikling av veinettet

1.1 Riksveier åpnet for trafikk

Tabellen under viser riksveier som ble åpnet for trafikk i 2020.

Veinr/Strekning	Rute	Fylke	Antall km
E39 Eiganestunnelen	3	Rogaland	5,6
Rv. 13 Vik-Vangsnes	4c	Vestland	3
E134 Damåsen - Saggrenda	5a	Viken	13,2
Rv. 13 Ryfast	5a	Rogaland	5,7
E16 Øye-Eidsbru	5c	Innlandet	4,5
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	6a	Trøndelag	6,5
Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen-Grundset	6b	Innlandet	26,3
E6 Helgeland sør Veitviklingskontrakt	7a	Nordland	47,7
E6 Tana bru Finnmark	8b	Troms og Finnmark	0,6
Sum			113,1

1.2 Endring i 2020 på infrastrukturen hvor Statens vegvesen har ansvaret

Navn	Mål	Resultat	Avvik	Kommentar
Antall km veinett som har fått gul midtlinje i inneværende år	10,8	14,2	3,4	Rv 52 Skøyten bru er forsinket, og ble ikke åpnet i 2020. 2 prosjekter med virkning lå utenfor måltallet: E39 Hafstadflata to kryss og E16 Øye – Eidsbru.
Antall km ny firefelts vei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	36,5	36,4	-0,1	
Antall km riksvei med midtrekkverk på to- og trefelts riksveier	22	22,4	0,4	
Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking	4,5	104,9	100,4	4,5 km er divisjon Utbyggings måltall. Divisjon Drift og vedlikehold har ved en feil ikke måltall for 2020, men likevel levert 100,2 km.
Antall skredutsatte punkt på riksveinettet som blir utbedret	2	1	-1	
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	58,9	58,3	-0,6	
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i by/tettsted	13,4	12,6	-0,8	
Antall km nye kollektivfelt på riksveinettet inneværende år	2,9	2,0	-0,9	
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	2	3	1	
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	28	40	12	7 holdeplasser er oppgradert og 33 er bygd nye som del av veitbygging.



1.3 Veilengder

Etterfølgende tabell viser lengden på riks- og fylkesveinettet pr. 31.12.2020.

Kilometer

Fylke/region	Riksveier (inkl. europavei)	Fylkesveier
Agder	640	3658
Innlandet	1414	6795
Møre og Romsdal	505	2991
Nordland	1210	4055
Oslo	175	0
Rogaland	498	2538
Troms og Finnmark	1906	4468
Trøndelag	785	6108
Vestfold og Telemark	603	3108
Vestland	1458	5485
Viken	1307	5495
Sum hele landet	10 501	44 701

2. Utvikling av tilsyns- og kontrollvirksomheten

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i perioden 2017-2020.

Tilsyn og øvrig utekontroll	2017	2018	2019	2020
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	53 920	62 753	57 282	69 692
Herunder antall med mangler:				
- Antall med ikke egnede dekk*	1 676	1 580	1 659	2 200
- Andel med ikke egnede dekk	3,10 pst.	2,5 pst.	2,9 pst.	3,2 pst.
- Antall gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk**	2 379	2 251	2 405	3 201
- Andel gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	4,4 pst.	3,6 pst.	4,2 pst.	4,6 pst.
- Antall som fikk kjøreforbud	286	418	1 150	288
- Andel som fikk kjøreforbud	0,50 pst.	0,7 pst.	2,0 pst.	0,4 pst.
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	8 279	8 517	7 881	4 434
- Herunder antall med mangler	2548	2 598	2 596	1 563
- Herunder andel med mangler av de kontrollerte	31 pst.	30,5 pst.	32,9 pst.	35,3 pst.
Antall tungtransportkontroller	88 313	82 611	77 734	79 042
- Herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	34 265	33 178	34 605	36 778
- Herunder andel med mangler av de kontrollerte	38,8 pst.	40,2 pst.	44,5 pst.	46,5 pst.
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	1 018	1 118	1 038	1 020
- Herunder antall med mangler	416	491	530	558
- Herunder andel med mangler av de kontrollerte	40,9 pst.	43,9 pst.	51,0 pst.	54,7 pst.
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	4 375	3 488	3 594	3 883



Fortsettelse; Gjennomførte tilsyn og utekontroller i perioden 2017-2020

Tilsyn og øvrig utekontroll	2017	2018	2019	2020
Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK)	3 971	3467	4 281	4 575
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:				
- Gebyrer	12 802	15 971	15 123	10 958
- Anmeldelser	2 623	4 352	4 018	3 816
Antall bilbeltekontroller	701 989	562 075	419 820	308 420
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	5 272	5 410	5 190	3 012
-herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	0,75 pst.	0,96 pst.	1,24 pst.	0,98 pst.
Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger av kjøreskoler	48	60	33	22
Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger	49	55	72	54

* I fra 2017 er dette kjøretøy uten forskriftsmessige dekke. Før var dette dekkuegnet for føret.

** Gebyr for ett eller flere dekk/kjettinger.

Det er en liten økning i antall tungtransportkontroller i forhold til 2019, til tross for inngripende smitteverntiltak i utekontrollen. Selv om det er feil og mangler på nesten halvparten av alle vi kontrollerer, utgjør de likevel en mindre andel av de 480.000 kjøretøyene vi har hatt innom en av kontrollplassene våre. 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. Når man ser antallet tungbilkontroller opp mot transportarbeidet i form av kjørte kilometer, kjører norske vogntog i gjennomsnitt ca. 37 000 km mellom hver kontroll, mens utenlandske vogntog i gjennomsnitt kjører ca. 4 500 km mellom hver kontroll. Av de kontrollerte 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.

3. Utvikling innen trafikantområdet

3.1 Publikumskontakt

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

	2019		2020	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	745	186 315	916	201 505
Praktiske førerprøver	558	139 391	580	127 666
Fører kort	1 811	452 978	1 806	397 394
Kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)*	4 581	1 149 840	-	-
Besøk på vegvesen.no	135 941	49,6 mill.	155 775	56,9 mill.
Telefonforespørsler fra publikum (inkl. tlf 175)	5 600	1,4 mill.		

* Etter stenging av det gamle motorvognregisteret AMV i 2020, har registreringsprosedyrer blitt flyttet over til det nye systemet Autosys kjøretøyregistrering (AKR). Begrepene i tabellen er ikke direkte gjenkjennbare med dagens løsning. Videre teller vi nå kun der sakene startes, dvs. om en sak startes digitalt, registreres/telles det ikke om det i løpet av handlingen er publikumskontakt på en trafikkstasjon. Det er derfor ikke mulig å fremskaffe sammenlignbare tall med 2019. Det ses på muligheter for å få med publikumskontakt uavhengig av om saken startes digitalt eller på en trafikkstasjon.



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	Totalt	10	6,3
	Kjøretøy øst 1	10	5,9
	Kjøretøy øst 2	10	5,4
	Kjøretøy sør	10	5,7
	Kjøretøy vest	10	7,7
	Kjøretøy midt	10	5,6
	Kjøretøy nord	10	7,7
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	Totalt	15	8,3
	Kjøretøy øst 1	15	5,2
	Kjøretøy øst 2	15	10,8
	Kjøretøy sør	15	8,4
	Kjøretøy vest	15	7,2
	Kjøretøy midt	15	6,6
	Kjøretøy nord	15	8,8
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	Totalt	20	15
	Trafikant øst 1	20	16
	Trafikant øst 2	20	18
	Trafikant vest	20	13
	Trafikant midt	20	16
	Trafikant nord	20	13
	Trafikant sør	20	16
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse A*	Totalt	-	17
	Trafikant øst 1	-	16
	Trafikant øst 2	-	16
	Trafikant vest	-	24
	Trafikant midt	-	15
	Trafikant nord	-	11
	Trafikant sør	-	18

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



3.3 Fordeling av førstegangsutstedelser førerkort

Tabellen under viser fordeling av førstegangsutstedelser*.

	2019	2020	Endring i pst. 2019-2020
Moped (AM146)	9 320	8 766	-6 %
Motorsykel (A1, A2, A)	9 949	9 758	-2 %
Personbil (B)	71 127	65 680	-8 %
Personbil m/tilhenger (BE)	15 339	14 585	-5 %
Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)	2 156	1 972	-9 %
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	6 507	6 196	-5 %
Traktor (T)	1 985	1 875	-6 %
Utrykning (kode 160)	922	792	-14 %
Totalt antall førstegangsutstedelser	117 305	109 624	-7 %

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

3.4 Fordeling av førerkortfornyelser

Tabellen under viser fordeling av førerkortfornyelser med helseattest.

	2019 ***	2020	Endring i pst. 2019-2020
Antall fornyelser 75 år eller eldre*	80 005	77 653	-2,94 %
Antall fornyelser kl. C1**	76 753	93 912	22,36 %
Antall fornyelser uten tungeklasser	44 178	17 955	-59,36 %
Totalt antall fornyelser	200 936	189 520	-5,68 %

* Aldersgrense for krav til fornyelse med helseattest ble endret fra 75 til 80 år 19. juni 2019.

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

*** Tall for 2019 er endret fra årsrapporten for 2019, noe som skyldes at sakstypen fornyelse ble endret i fjor. Tall for 2019 og 2020 er sammenlignbare.

4. Utvikling i bilparken

Tabellen under gir oversikt over utviklingen i bilparken fra 2019 til 2020.

	2019	2020	Endring i pst. 2019-2020
Førstegangsregistrerte biler inkl. bruktimporterte biler	207 236	241 404	16,49
Førstegangsregistrerte motorsykler	11 649	16 530	41,90
Førstegangsregistrerte tungebiler (over 7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	7 697	7 024	-8,74
Førstegangsregistrerte tungebiler (3501-7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	2 588	2 967	14,64
Totalt antall registrerte biler	3 355 741	3 405 754	1,49
Antall elektrisk drevne kjøretøy	271 852	354 820	30,52
Antall hydrogendrevne kjøretøy	156	163	4,49
Antall produserte førerkort	452 604	391 484	-14
Antall fornyelser av førerkort	200 936	174 481	-13
Antall førerkort meldt tapt	77 913	34 307	-56



Tabellen under viser utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type.

Bilgruppe	2016	2017	2018	2019	2020
Personbil	2 635 746	2 719 395	2 749 429	2 735 960	2 773 659
Buss	16 299	16 041	15 629	15 799	15 431
Kombibil	22 633	19 624	16 916	14 576	13 071
Varebil	460 863	470 855	476 617	484 180	531 786
Lastebil	65 748	63 918	62 239	67 656	63 708
Trekkbil	9 193	9 292	9 622	9 801	9 766
Beltebil	617	598	562	550	515
Moped	178 382	171 998	163 476	158 662	156 364
Motorsykel	184 010	190 059	192 515	198 375	207 693
Sum	3 573 491	3 663 797	3 687 005	3 712 778	3 772 025

Tabellen under viser andel av nyregistrerte kjøretøy (nye + bruktimport) i 2020 etter drivstoff.

	Elektrisk	Hydrogen	Gass	Bensin	Diesel	Hybrid
Personbiler	82 165	1	3	11 729	13 146	46 598
Lette varebiler	1722	0	(12) CNG	228	9945	0
Tunge varebiler	398	0	4+2(CNG)	255	12386	124
Bybusser	34	0	2	2	405	0
Langdistansebusser	235	0	1	0	633	2
Lastebiler	16	3	13	3	3 560	0
Trekkbiler	0	0	2	0	1 121	0
Traktor	11	0	0	7 191	2 794	0
Motorredskap	0	0	0	0	93	0
Mopeder	939	0	0	2 107	381	0
Lette motorsykler	40	0	0	2 555	0	0
Tunge motorsykler	126	0	0	8677	3	0

5. Trafikkutvikling 2020

5.1 Kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene på riksveinettet

Tall fra kollektivselskapene viser en nedgang i antall kollektivreisende på i størrelsesorden 30 pst. i de tre største byområdene utenom Oslo. I Osloområdet har nedgangen vært på hele 40 pst. Nedgangen skyldes den pågående Korona-epidemien. Det er usikkert hvordan de nye reisevanene under epidemien vil påvirke framtidig reisemønster.

Tabellen under viser endring i kollektivtrafikkreiser 2019-2020 i de fire største byområdene.

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2019-2020 (pst.)
Osloområdet	-40
Trondheimsområdet	-29
Nord-Jæren	-26,6
Bergensområdet	-35,1

Nedgangen er vesentlig i alle de fire byområdene, og klart størst i Oslo. Nedgangen i kollektivtrafikkreiser skyldes den pågående Korona-epidemien.



5.2 Hastighet for kollektivtransport på vei

Statens vegvesen måler hastighet for kollektivtransport på vei i rushtiden i de fire største byområdene. Målinger gjennomføres på et utvalg av linjenettet. Gjennomsnittlig kjøretid på rute (km/t) registreres i morgenrush og ettermiddagsrush. Metodene varierer mellom byområdene. Målingene er med eller uten holdeplasstid, i en eller begge retninger. Måleperioden varierer fra alle dager gjennom hele året i Oslo til tre dager i Stavanger. Hastighetsindikatoren gir status over tilstanden for framkommeligheten for kollektivtransport på vei. Ulike målemetoder og måling på ulike typer strekninger gjør at tallene ikke kan sammenlignes mellom byene.

Det er en utfordring at det er en stor forskjell i grunnlaget og dermed kvaliteten på målingene. Statens vegvesen kommer til å jobbe med videreutvikling av hastighetsindikatoren.

Kjørehastighetsmålinger i Trondheim er gjort i kollektivbuen for alle busser. Den viser en økning på 4,7 pst. fra året før. Det er også gjort målinger på kjørefart for metrobuslinjene på alle holdeplasser. Det var en økning på 3,9 pst. fra 27,17 km/t i 2019 til 28,24 km/t i 2020.

I Bergen er bildet sammensatt, men det er likevel noen punkter som stikker seg ut når man ser på 2020:

- Planlagte kjøretider er ikke blitt justert som følge av koronasituasjonen, og sjåførene har derfor måtte tilpasse kjøring til oppsatte rutetider i større grad enn hva som har vært nødvendig tidligere. Dette gjøres ofte ved å kjøre i lavere hastighet mellom enkelte holdeplasser fremfor å stå i ro og regulere på holdeplasser da ikke alle holdeplasser er egnet for å regulere i lengre tid på.
- Det har vært et år med mer veiarbeid enn normalt.
- Enkelte punkt har fått en økning i biltrafikk da man har vært anbefalt å unngå kollektivt som igjen har gjort framkommelighet mer utfordrende.

Samlet har hastigheten gått ned med 9,5 pst. fra 2019 til 2020.

Ser man på hele reisetiden for linjene og sammenligner med fjoråret, vil en få et resultat som er helt motsatt. Da har samtlige fått en økning i hastighet fordi en betjener færre stopp og oftere har kortere betjeningstid på selve stoppene. Den totale reisetiden har altså gått ned i Corona-tiden, men ikke nødvendigvis selve kjøretiden, som vi ser på i denne sammenheng.

Resultatene i Stavanger viser at hastigheten økte med 2,3 pst.

I Oslo har hastighetene generelt økt marginalt fra 2019 til 2020. Hastighet for buss eks. oppholdstid er 22,86 km/t og hastighet inkl. oppholdstid er 18,86 km/t. Det skyldes i hovedsak koronapandemien, som har ført til mindre trafikk, og da særlig at det har vært færre som har kjørt bil til jobb som følge av utstrakt bruk av hjemmekontor. Oppholdstiden har også gått ned, ca. 15 pst. pga. færre reisende med kollektivtrafikken.



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

	Resultat 2019 (km/t)	Resultat 2020 (km/t)	Endring fra 2019 (pst.)
Trondheim	23,3	24,4	4,7
Bergen	25,2	22,8	-9,5
Stavanger	23,7	24,25	2,32
Oslo	22,79	22,86	0,31

Trafikkutvikling

Tabellen under gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling for 2020 (pts.)

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

Tabellen under gir trafikkutviklingen siden 2012 (pst.)

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

Trafikkutviklingen i trafikkregistreringspunktene ligger om lag 7,5 prosentpoeng lavere 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.

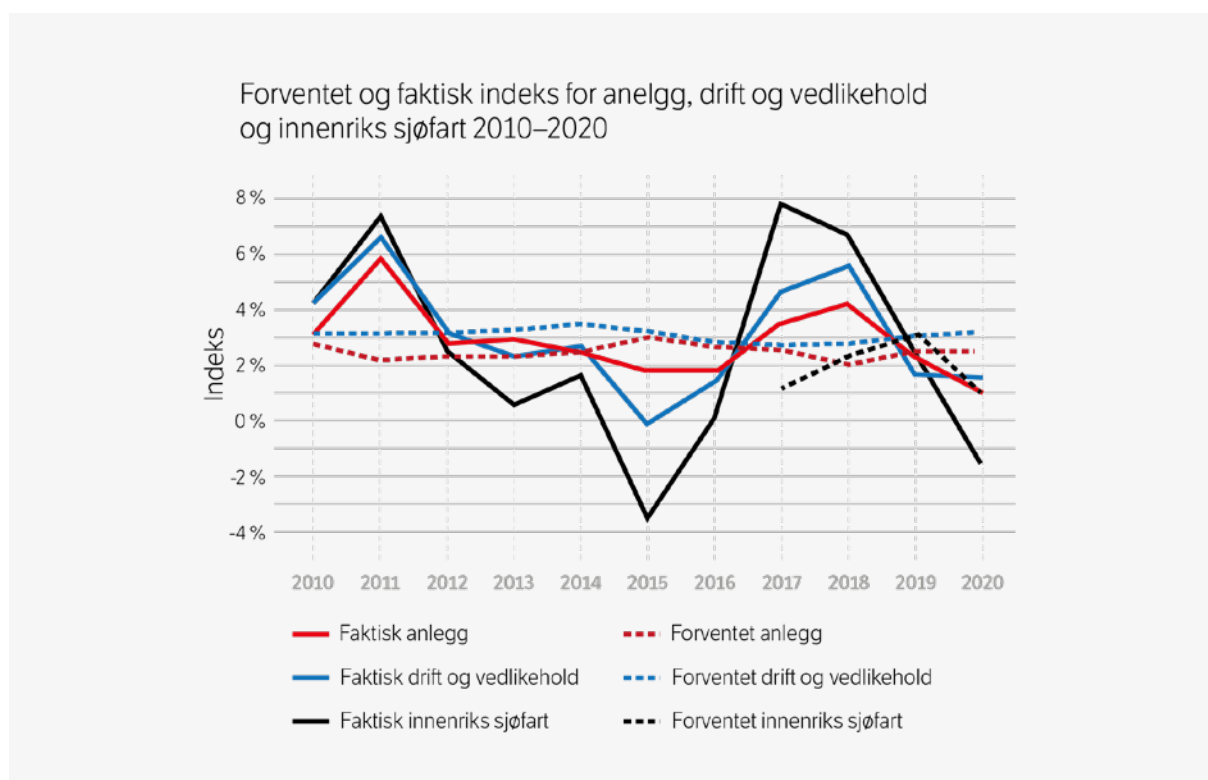
De beregnede prognosene er langsiktige prognoser som er basert på en nasjonal økonomisk vekst fra Finansdepartementet og befolkningsframskrivninger fra SSB. Her er ikke effektivene av koronapandemien ivaretatt. I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033 vil det bli gjort vurderinger hvordan koronapandemien vil påvirke trafikkprognosene.



6. Prisutvikling

	2020	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veianlegg	2,5	1,0
Drift og vedlikehold	3,2	1,5
Innenriks sjøfart, delindeks ferje, inkl. drivstoff	3,2	-1,7
Innenriks sjøfart, delindeks ferje, ekskl. drivstoff	3,2	0,8
Riksregulativ ferjetakst	3,2	3,2

Faktisk innenriks sjøfart, delindeks ferje, er prisutvikling per 3. kvartal 2020. Indeks for 2020 vil foreligge 24. mars 2021



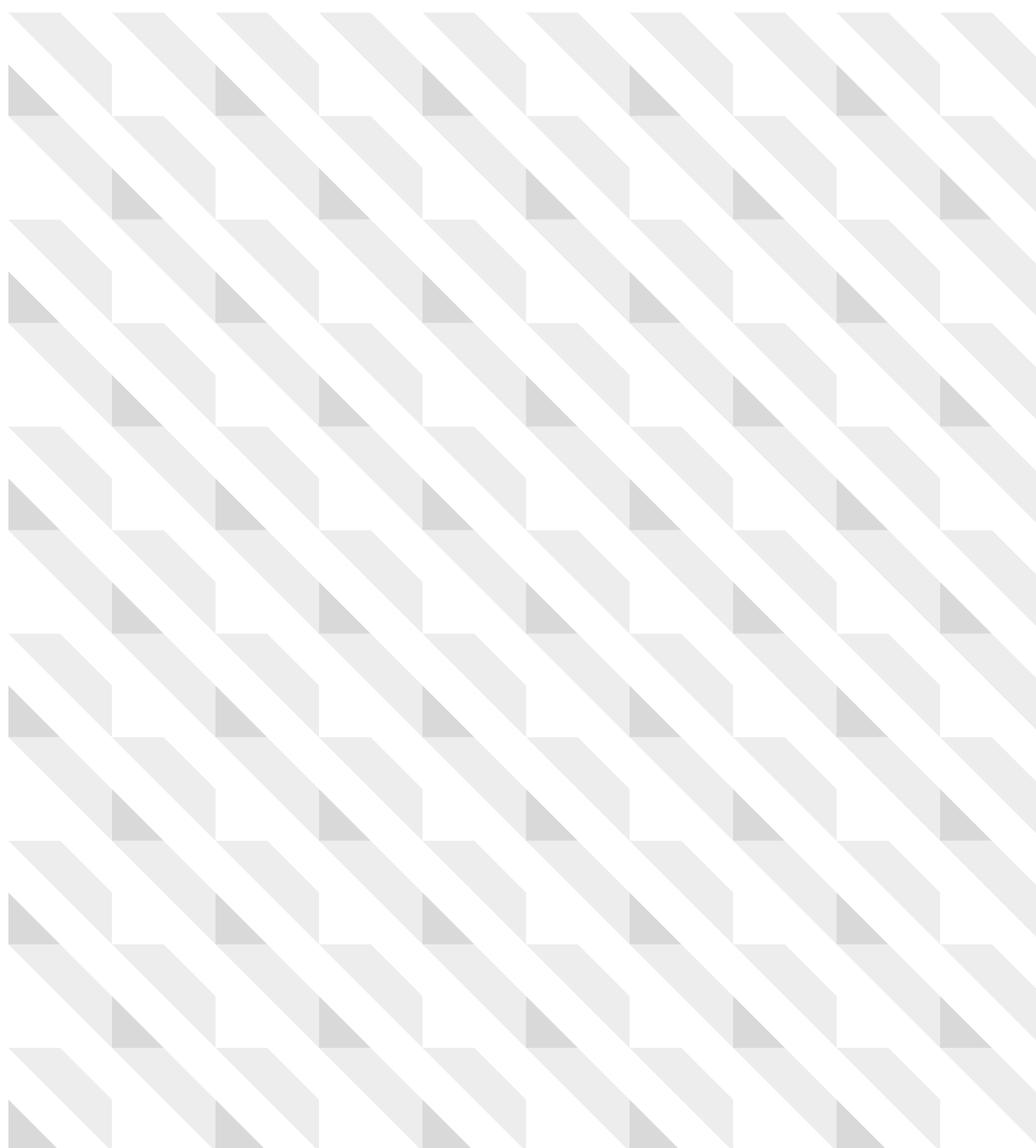
For anlegg er prisindeksøkningen i hovedsak knyttet til betongbru. For drift og vedlikehold er endringen i hovedsak knyttet til vinterdrift av veier.

Endring i Innenriks sjøfart - delindeks ferje, skyldes nedgang i rentekostnader, nedgang i drivstoffkostnader i tillegg til en generell økning i øvrige kostnader.



Vedlegg 2

Status for Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstavtaler





Tilskudd til byområder

Bompenggeavtalen fra 2019 innebærer økte statlige midler til byvekstavtalene. Dette omfatter økt bidrag til store kollektivprosjekter som skal brukes til å redusere bompenger og bedre kollektivtilbudet, samt tilskudd til reduserte kollektivtakster. For Nord-Jæren kompenserer også staten for reduserte bompengeneinntekter som følge av at rushtidsavgiften ble fjernet i 2020. I Bergensområdet og på Nord-Jæren er bompenggeavtalen en integrert del av byvekstavtalene. I Trondheimsområdet er dette ivaretatt gjennom en tilleggsavtale til byvekstavtalen. Statens vegvesen har utarbeidet et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene på post 66 som partene er forpliktet til å følge. Dette er første året av rapporteringen, og vi har hatt konstruktiv dialog med og fått gode leveranser fra lokale parter.

Tiltak finansiert med belønningsmidler (kap. 1332, post 66) er delt opp i fire underposter:

- Belønningsmidler til byvekstavtaler
- Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
- Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud
- Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Osloområdet

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Oslo og Viken har i 2020 hatt et forbruk på 292 mill. kr, inkludert ubenyttede belønningsmidler fra tidligere. I 2020 var det totalt 546,9 mill. til disposisjon. Mindreforbruket skyldes forsinket fremdrift og at det er krevende og tar lang tid å gjennomføre komplekse infrastrukturprosjekter. Det skyldes også at «ekstra midler» for 2019 og 2020 som følge av at byvekstavtalen ble signert i november 2020 ble tildelt sent på året. Av totalt forbruk på 292 mill. kr har 153,9 mill. kr gått til drift av kollektivtransport (53 pst.), 27,5 mill. kr til investeringer i gang- og sykkelveier, 97,7 mill. kr til investeringer i kollektivtiltak og 9,5 mill. kr til andre tiltak (bærekraftige løsninger).

Bergensområdet

	Bevilgning 2020	Disponibelt (inkl. tildelte midler fra tidligere år)	Forbruk 2020	Avvik 2020
Belønningsmidler	314	418	200	218
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	50	-	0	50
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	113	-	0	113

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Bergensområdet har i 2020 hatt et forbruk på 200 mill. kr. Midlene er fordelt til Skyss for drift av kollektivtransport. Avviket på 18 mill. kr. i 2020 inkluderer et mindreforbruk fra tidligere år. Midlene skal i tråd med byvekstavtalen overføres til hhv. Skyss og de fem kommunene i avtaleområdet, og skal brukes til hensiktsmessig oppjustering av rutetilbudet i Skyss sitt område og mindre tiltak i kommunene, i tråd med krav om porteføljestyling og måloppnåelse i forhold til nullvekstmålet. Inntil videre står de på fond hos Vestland fylkeskommune.



Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det er ikke brukt midler til dette i 2020. Vestland fylkeskommune har vedtatt at tilskuddet skal brukes til takstreduksjon for kollektivreisende med periodebillett. Takstreduksjonen skal gjelde for takstområde for buss og bybane i Hordaland. Reduksjon i billettpris ble iverksatt 15. januar 2021.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Bergen bystyre og Vestland fylkesting har vedtatt at tilskuddet skal brukes til å redusere takstene for nullutslippskjøretøy. Reduksjonen på elbiltakstene trådte i kraft 1. januar 2021 og tilskuddet innarbeides fra 2021.

Partene i Miljøløftet er enige om at tilskuddet til bedre kollektivtilbud skal brukes til Bybanen. Det er lagt opp til å fastsette en mer detaljert bruken av midlene i løpet av 2021.

Nord-Jæren

	Bevilgning 2020	Disponibelt 2020 (inkl. tildelte midler fra tidligere år)	Forbruk 2020	Avvik 2020
Belønningsmidler	228,4	378	158,7	219,3
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	50	-	39,5	10,4
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud				
- Bedre kollektivtilbud	83	-	17,4	65,6
- Reduserte bompenger	83	-	83	0
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	50	-	50	0

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Nord-Jæren har i 2020 hatt et forbruk på 158,7 mill. kr. Avviket på om lag 219 mill. kr. inkluderer et mindreforbruk fra tidligere år. Midlene er satt på fond til senere år. Mindreforbruket på tildelte midler for 2020 er på om lag 70 mill. kr og skyldes at deler av tildelingen kom helt på slutten av året. Av totalt 158,7 mill. kr. er 66,3 mill. kr. brukt til økt ruteproduksjon (42 pst.), 53,2 mill. kr. til mobilitetspåvirkende tiltak, 21,6 mill. kr. til digitale tjenester og 17,6 mill. kr til andre innsatsområder (f.eks. evaluering, økt markedsføring, modellutvikling mm.)

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Som følge av Bompenggeavtalen fra 2019 gis det tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud. Rogaland fylkesting har vedtatt at tilskuddet skal gå til å redusere billettprisene på periodekort og dagskort, i tillegg til utvidelse av takstsamarbeid. Av tildelte midler på 50 mill. kr. gjenstår 10,4 mill. kr. Avviket har oppstått som følge av at tiltaket først ble innført 1. november 2020, og forsinkelser i utviklingsarbeidet av en billettapp som gjør det mulig å bestille båtletter, som garanterer plass og som er knyttet til en bestemt avgang.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Som følge av Bompenggeavtalen fra 2019 gis det tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud. Rogaland fylkesting har vedtatt at tilskuddet skal brukes til prisreduksjon på



periodebillett, opprettholdelse og utvidelse av samordning tog/buss/båt/kystbuss og bidrag til utvikling av plassbestilling båt. Av tildelte midler på 83 mill. kr. gjenstår 56,6 mill. kr. Avviket skyldes at den økte ruteproduksjonen ikke ble iverksatt før høsten 2020. Midlene er avsatt til fond i påvente av elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren fra 2024.

Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Som følge av Bompenggeavtalen fra 2019 kompenserer staten for reduserte bompenginntekter som følge av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren ble fjernet i 2020. I 2020 er tilskuddet på 50 mill. kr. brukt på en rekke prosjekter, der Bussveien korridor 1 (St. Stasjon- Ruten) og fv. 505 Skjæveland-Foss Eikeland har fått de største bidragene på hhv. 13,25 og 20 mill. kr.

TRONDHEIMSOMRÅDET

	Bevilgning 2020	Disponibelt 2020 (inkl. tildelte midler fra tidligere år)	Forbruk 2020	Avvik 2020
Belønningsmidler	255,5	358	238,8	119,2
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	50		0	50
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud				
- Reduserte bompenger	28,1		0	28,1
- Bedre kollektivtilbud	28,1		0	28,1

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Trondheimsområdet har i 2020 hatt et forbruk på 239 mill. kr. Det ble utbetalt 255,5 mill. kr i 2020. Byområdet har fra tidligere år et mindreforbruk på 102,5 mill. kr. Mindreforbruket skyldes forsinket bestillinger og etterslep i utbetalinger. I 2020 ble det brukt 215,5 mill. kr. til drift av kollektivtransport (90 pst.), 1,5 mill. kr til trafikkikkerhetstiltak, 1,5 mill. kr til gang- og sykkeltiltak, 5,5 mill. kr til drift av sykkelanlegg og 8,0 mill. kr til kollektivtrafikkinvesteringer og 7 mill. kr. til andre innsatsområder (f.eks. informasjon og mobilitetsrådgivning, teknologiutvikling mm).

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

For å få et bedre grunnlag for å vurdere hvordan disse midlene bør benyttes, har fylkeskommunen ønsket en ekstern vurdering. TØI og Urbanet Analyse har hatt parallelle oppdrag med å vurdere hvilken effekt ulike typer takstreduksjoner kan ventes å få. Det er foreløpig ikke vedtatt innretning på takstreduksjonen. I tillegg har Kontaktutvalget anbefalt at det ikke innføres taksttiltak så lenge det er lokale eller nasjonale restriksjoner overfor kollektivtrafikken. Det er derfor ikke benyttet noe av disse midlene i 2020 og midlene er satt på fond. Kontaktutvalget skal behandle saken igjen våren 2021.

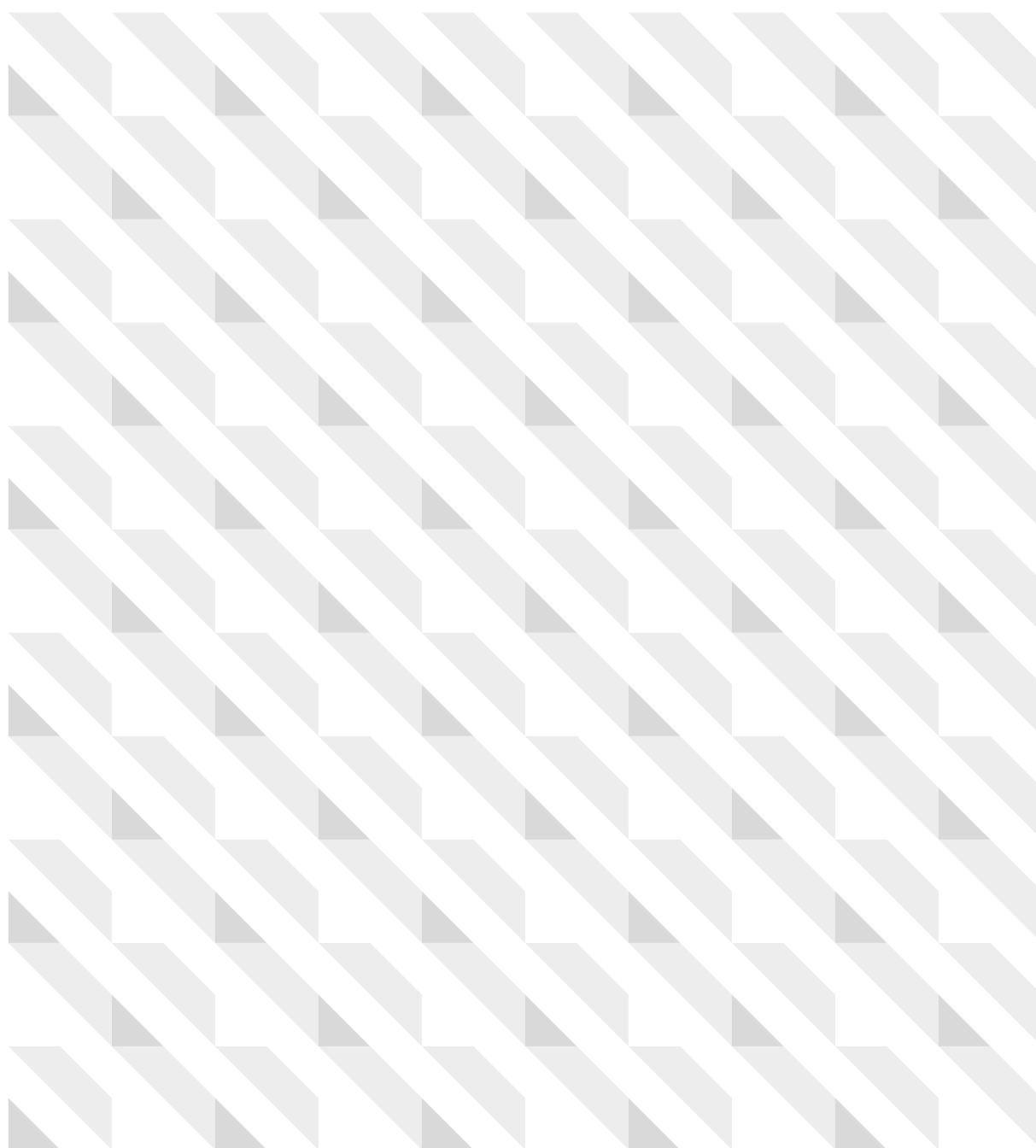
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Midler til bedre kollektivtilbud er ikke benyttet, og står ubrukt på bundet fond. Kontaktutvalget har vedtatt at tilskuddet til bedre kollektivtilbud skal inngå som del av styringsrammen for Metrobuss. Midlene står ubrukt i påvente av fremdrift på de gjenværende gateprosjektene. Det er foreløpig ikke avgjort hvordan bevilgningen til reduserte bompenger skal innrettes. Saken vil behandles lokalpolitisk våren 2021. Bevilgning for 2020 er avsatt i bundne fond i Trondheim fylkeskommunes regnskap i påvente av endelig vedtak om bruk.



Vedlegg 3

Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen





Statsbudsjettet 2020

Budsjett 2020 - større prosjekter som følges opp spesielt

2020-kr

Rute/prosjekt i anleggsfasen		Opprinnelig		Ny		Prognose for slutt-kostnad T1 2020	Prognose for slutt-kostnad T2 2020	Prognose for slutt-kostnad AR 2020	Prognose for sluttkostnad - avvik				Trafikkåpning		
		Styrings-ramme	Kostnads-ramme	Styring-ramme	Kostnads-ramme				ift SR		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale 2020	Rev AR
									Mill. kr	%	Mill. kr	%			
2b	E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	2 891	3 226			2 891	2 891	2 891	0	0	-335	-10	21xx	21xx	2306
3	E18 Lysaker-Ramstadsletta 4)	16 708	17 835	15 888		16 708	15 888	15 888	0	0	-1 947	-11	27xx	27xx	2710
3	E18 Varoddbrua	1 014	1 152			1 059	1 059	1 059	45	4	-93	-8	1906	2004	2104
3	E39 Sykkeltamvegen, Sørmarka-Smeaheia	1 007	1 189			1 007	1 007	1 007	-0	-0	-182	-15	21xx	21xx	
4a	E39 Rogfast 2)	18 564	20 828	20 600	24 800	22 000	20 600	20 600	0	0	-4 200	-17	25xx	26xx	3106
4a	E39 Svegatjørn - Rådal 3)	7 626	8 269		9 200	9 001	9 085	9 085	1 459	19	-115	-1	22xx	2206	
4a	E39 Kristianborg-Bergen sentrum	922	1 044			922	922	922	0	0	-122	-12	22xx	22xx	
4b	E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2 202	2 517			2 202	2 202	2 202	-0	-0	-315	-13		24xx	
5a	E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	545	603			545	617	617	72	13	14	2	22xx	22xx	
5a	Bø-Seljord	283	312			283	188	188	-95	-34	-124	-40	2106	2106	2105
5c	E16 Bjørnrum - Skaret	4 681	5 091			4 681	4 681	4 681	0	0	-410	-8	22xx	23xx	2506
5c	E16 Kvamskleiva	666	733			666	666	666	-0	-0	-67	-9	22xx	22xx	
5c	E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene 3)	447	492	744	786	786	786	786	339	76	-0	-0		20xx	
5c	Rv. 5 Kjøsnestjørdalen	1 216	1 363			1 118	1 118	1 118	-98	-8	-245	-18		2203	2209
6a	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 246	1 407			1 390	1 390	1 390	144	12	-17	-1		23xx	
7	E6 Helgeland sør 3)	4 528	5 032		5 640	5 451	5 480	5 480	952	21	-160	-3	xxxx	22xx	2012/2410
8a	E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjell tunnelene	481	718	764	784	784	784	823	342	71	39	5	1912	1912	
8b	E69 Skarvbergtunnelen 3)	875	962	941	1 431	1 340	1 384	1 384	509	58	-47	-3	21xx	2108	2210
Sum rute/prosjekt i anleggsfasen		65 903	72 774	67 764	79 113	72 834	70 748	70 787	3 668	5	-8 326	-11			
Rute/prosjekt åpnet for trafikk		Opprinnelig		Ny		Prognose for slutt-kostnad T1 2020	Prognose for slutt-kostnad T2 2020	Prognose for slutt-kostnad år 2020	Prognose for sluttkostnad - avvik				Trafikkåpning		
		Styrings-ramme	Kostnads-ramme	Styring-ramme	Kostnads-ramme				ift gjeldende SR		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale 2020	Rev AR
									Mill. kr	%	Mill. kr	%			
1	Rv. 110 Ørebekk - Simo 3)	792	874	944	1 045	944	1 045	1 045	253	32	0	0	17xx	19xx	
3	E18 Bommestad - Sky	5 068	5 933			5 270	5 270	5 270	202	4	-663	-11	1712	1805	
3	E39 Eiganestunnelen 3)	3 032	3 156	3 387	3 724	3 686	3 686	3 686	654	22	-38	-1	17xx	1912	
3	Rv. 509 Sømmevågen - Sola skole	283	311			196	196	196	-87	-31	-115	-37	1707	1804	
4a	E39 Bjørset - Skei	866	934			816	816	816	-50	-6	-118	-13	1811	1906	
4c	Rv. 13 Deildo 3)	347	382	589	619	589	589	589	242	70	-30	-5	1712	1810	
4c	Rv. 13 Vik - Vangsnes	665	668			580	580	580	-85	-13	-88	-13	21xx	2010	2012
5a	E134 Damåsen - Saggrenda	4 856	5 513			4 934	4 934	4 934	78	2	-579	-11	1910	1910	
5a	E134 Gvammen - Århus	2 378	2 571			2 312	2 312	2 312	-66	-3	-259	-10	17xx	1912	
5a	Rv. 36 Skyggestein - Skjellbredstrand	645	892			820	761	761	116	18	-131	-15	1811	1811	
5a	Rv. 36 Slåttekås - Årnes	441	485			330	330	330	-111	-25	-155	-32	1811	1809	
5a	Rv. 13 Ryfast	7 520	8 565			8 273	8 450	8 450	930	12	-115	-1	18xx	1912	

Tabellen fortsetter neste side



Fortsettelse; Oppfølging av større prosjekt

Rute/prosjekt åpnet for trafikk		Opprinnelig		Ny		Prognose for slutt-kostnad T1 2020	Prognose for slutt-kostnad T2 2020	Prognose for slutt-kostnad år 2020	Prognose for sluttkostnad - avvik				Trafikkåpning		
		Styrings-ramme	Kostnads-ramme	Styring-ramme	Kostnads-ramme				ift gjeldende SR		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale 2020	Rev ÅR
									Mill. kr	%	Mill. kr	%			
5c	E16 Sandvika - Wøyen	4 374	4 784			4 378	4 378	4 378	4	0	-406	-8	1910	1912	
5c	E16 Bagn - Bjørgo	1 642	1 824			1 542	1 542	1 542	-100	-6	-282	-15	2005	1910	
5c	E16 Øye - Eidsbru	779	857			772	772	772	-7	-1	-85	-10	1812	1903	
6a	E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	3 027	3 279			2 881	2 841	2 850	-177	-6	-429	-13	1811	1902	
6a	E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1 855	2 017			1 855	1 762	1 762	-93	-5	-255	-13	xxxx	2012	
6a	E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelene	853	941			853	834	834	-19	-2	-107	-11	19xx	1906	
6d	E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	226	249			233	233	233	7	3	-16	-6	1805	1808	
6e	Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	536	590			460	456	439	-97	-18	-151	-26	1809	1905	
7	E6 Helgeland nord	1 978	2 460			2 432	2 432	2 432	454	23	-28	-1	18xx	1910	
7	E6 Helgeland nord, Krokstrand-Bolna	293	323			315	315	315	22	7	-8	-2	19xx	2010	
7	Rv. 77 Kjernfjellet 3)	566	622	642	673	662	658	658	92	16	-15	-2	1810	1910	
7	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2 438	2 811			2 650	2 650	2 650	212	9	-161	-6	1906	1906	
8a	E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring 3)	3 614	4 137	4 211	4 375	4 375	4 375	4 375	761	21	0	0	1610/ 1410	1812/ 1509	
8b	E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 317	1 422			1 173	1 173	1 173	-144	-11	-249	-18	1712	1811	
8b	E8 Tana bru	649	714			649	649	649	0	0	-65	-9	18xx	1908	
8b	E6 Storsandnes - Langnesbukta	680	748			594	584	584	-96	-14	-164	-22	1712	1811	
8b	E8 Sørkjosfjellet	1 063	1 137			1 102	1 102	1 102	39	4	-35	-3	1608	1801	
Sum rute/prosjekt åpnet for trafikk		52 785	59 199	54 206	60 462	55 675	55 725	55 717	2 932	6	-4 745	-8			
Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)		118 688	131 973	121 971	139 576	128 509	126 473	126 504	6 600	5	-13 072	-9			

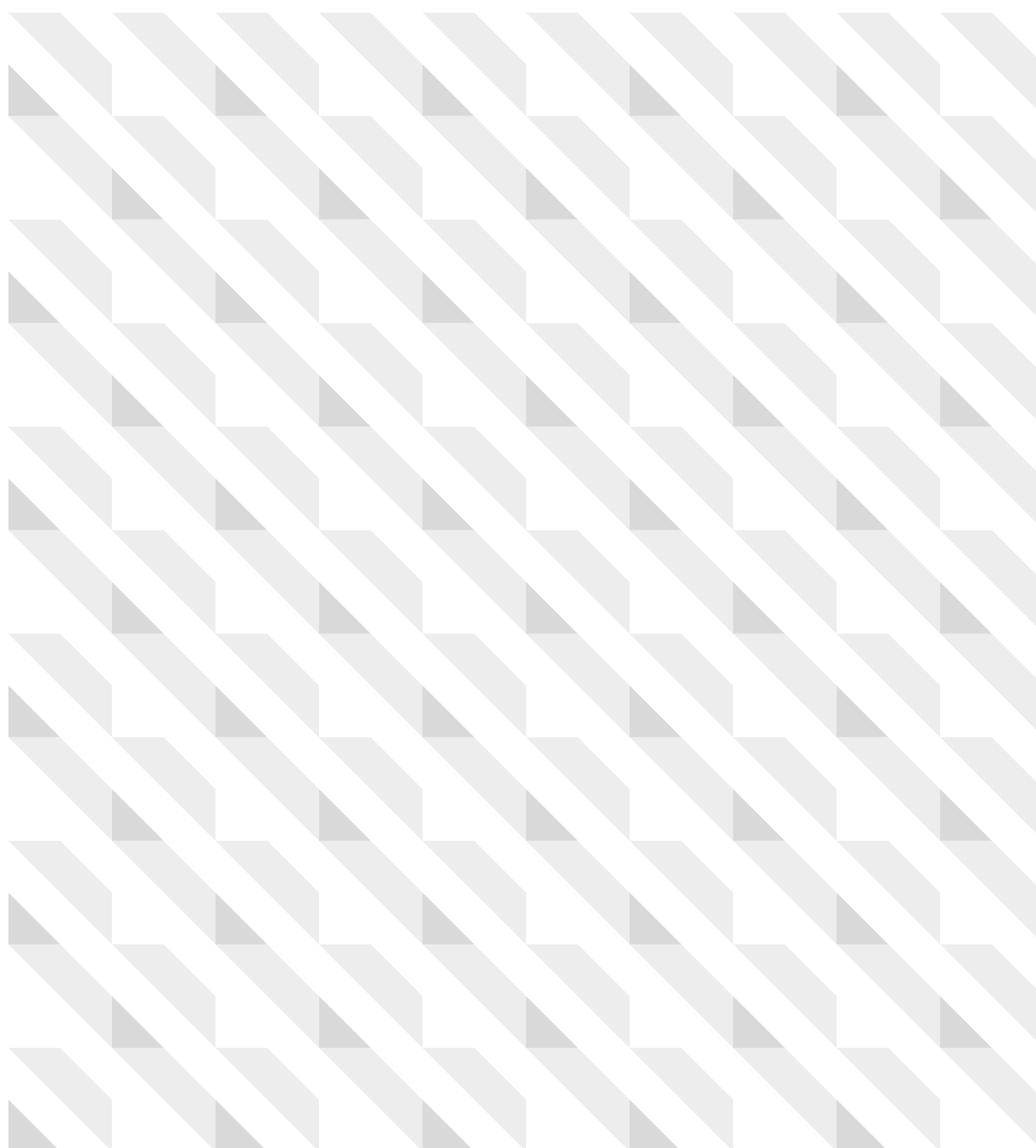
Merknad

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 2020. 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)



Vedlegg 4

Status for prosjekter med fastsatt styringsmål





Statsbudsjettet 2020

Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

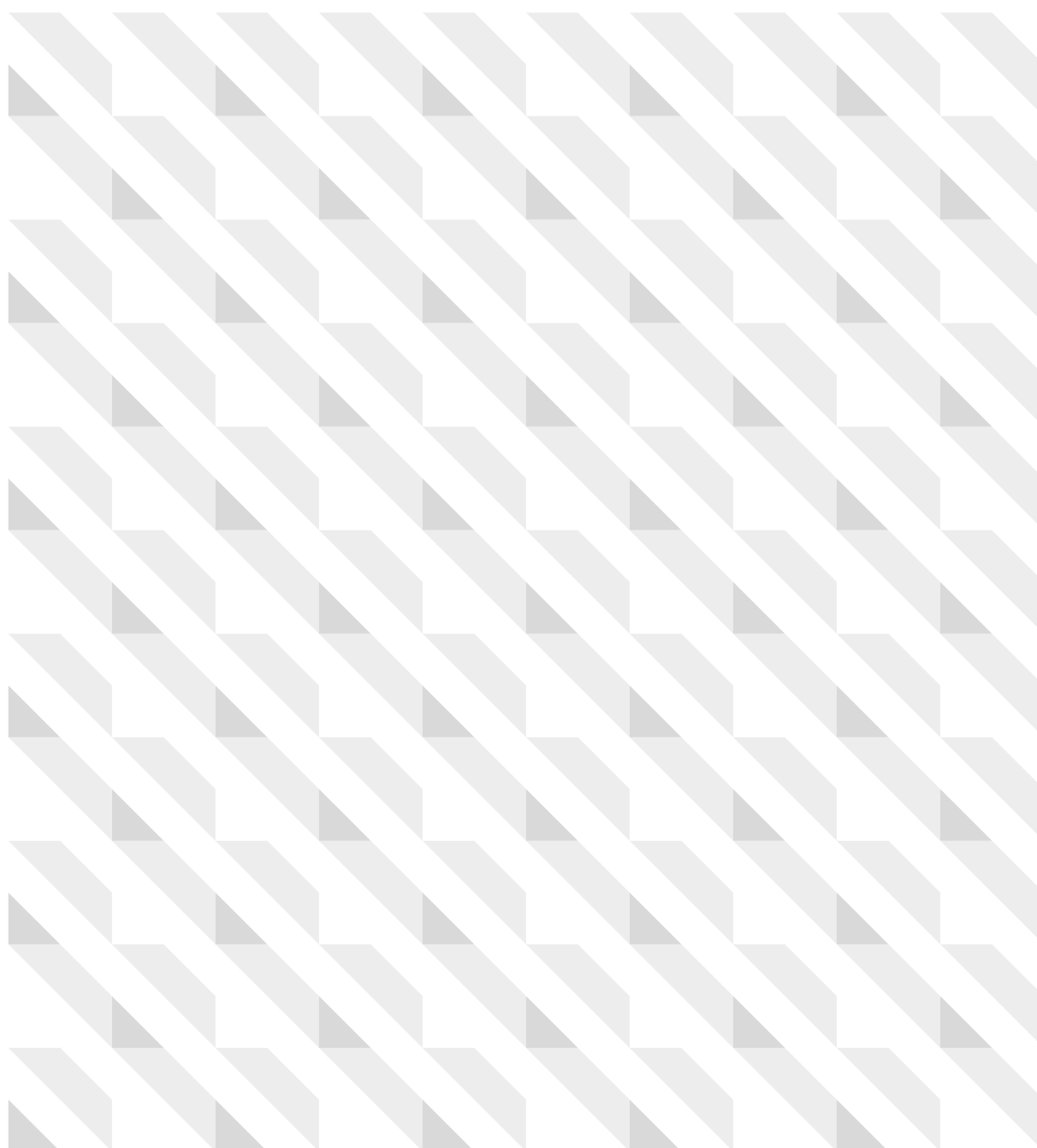
Rute/prosjekt		Opprinnelig forutsatt		Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (opp-datert)	Prognose T1 2020	Prognose T2 2020	ÅR2020			
		Styringsmål (SM)	P65					Prognose ÅR 2020	Avvik		
		mill kr	mill kr						mill kr	mill kr	%
		(20-kr)	(20-kr)						(20-kr)	(20-kr)	
1a	E18 Retvet-Vinterbro	7 759	8 222	KP	RP	7 034	7 365	7 644	-115	-1	
3a	E18 Ramstadsletta-Nesbru 1 2	11 162	11 783	KP		8 837	8 837	11 162	0	0	
3a	Rv. 282 Holmenbrua	819	899	-	RP	819	819	819	-0	-0	
3a	E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	3 233	3 381	RP	RP	3 233	3 233	3 220	-13	-0	
3a	E39 Ålgård-Hove	3 826	4 017	KP	RP	3 826	3 826	3 826	0	0	
3a	E39 Smiene-Harestad	3 556	3 734	KP		3 556	3 556	3 556	-0	-0	
3a	Rv. 509 Transportkorridor vest (inkl. fellesstrekning med Bussveien)	3 449	3 621	RP		3 300	3 300	3 300	-149	-4	
4a	E39 Volda-Furene	970	1 082	KP	RP	970	970	970	0	0	
5a	Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane	862	905	RP		862	862	862	-0	-0	
5a	E134 Røldal-Seljestad	3 125	3 281	KP		3 126	3 126	3 126	1	0	
5c	E16 Nærøydalen (Hylland-Sleen)	1 832	1 924	RP		1 497	1 497	1 497	-335	-18	
6d	E136 Flatmark-Monge-Marstein 1	1 364	1 432	KP		1 364	1 364	1 364	1	0	
6d	E136 Breivika-Lerstad	1 940	1 997	RP		1 940	2 029	2 029	89	5	
7a	E6 Megården-Mørsvikbotn	9 160	9 559	RP		9 160	9 160	9 160	-0	-0	
8a	E8 Sørbotn-Laukslett 1	1 909	2 004	KP	RP	1 909	1 909	1 938	29	2	
8a	Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	1 724	1 800	KP		1 896	1 896	1 896	172	10	
8b	Rv. 94 Hammerfest sentrum	1 132	1 185	RP		1 132	1 132	1 132	0	0	
Sum alle prosjekter		57 821	60 825			54 459	54 459	57 501	-320	-1	

1. Revidert styringsmål
2. Samferdselsdepartementet har i brev 10. desember 2020 sluttet seg til å endre parselldelet fra Slependen til Nesbru, og har samtidig revidert styringsmålet



Vedlegg 5

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 risikoreduserende tiltak for å håndtere og hvis mulig få ned risikoverdien.

Sammendrag ÅR 2020

Etatens samlede risiko ved årsavslutning vurderes som moderat. Dette er noe lavere enn ved andre tertial. Covid-19, kostnadsstyring og omstilling etter omorganiseringen har preget risikobildet i Statens vegvesen hele 2020. Ved inngangen til 2021 er dette fortsatt drivende faktorer for mange av etatens risikoer. Som følge av et aktivt arbeid i hele 2020 har ledelsen i etaten god kontroll over etatens samlede risiko og en klar oppfatning av på hvilke områder og hvor i organisasjonen det skal arbeides med risikoreduserende tiltak i 2021.

Risikoområde 1: Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring								
Området dekker risiko knyttet til enhetens oppfølging av tildelingsbrevet og resultatavtaler med budsjetttrammer, samt risiko for manglende økonomi- og prosjektstyring, inklusive etterlevelse av økonomiske fullmakter.								
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 sum	T2 sum	S	ÅR K	Sum	Risikoreduserende tiltak	Status
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. - Kapasitetsutfordringer som følge av Covid-19 kan påvirke enkelte av leveransene	8	8	1	4	4	Følge med på og prioritere ressursbruken slik at vi klarer å levere på oppdrag i tildelingsbrevet	Pågår
							Oppdrag i tildelingsbrevet fordeles ut i direktørens styringsavtaler med Vegdirektøren og følges opp i styringsdialogen	Pågår
							Økt bruk av overtid for å øke kapasiteten på enkelte områder (NY)	Pågår
Vesentlige mer- eller mindreforbruk ved gjennomføring av budsjett	- For høy bemanning på post 01 Driftsutgifter i forhold til fin bemanningsplan og forutsetninger for bemanning i revidert nasjonalbudsjett dermed for høy timebelastning og merforbruk på post 01. - Mindreforbruk på post 30 Riksveiinvesteringer bl.a. som følge av kostnadsreduksjoner, forsinkelser i forberedelser til oppstart og dårligere framdrift i anleggsfasen - Mindreforbruk på tilskuddspostene som følge av manglende prosjekter/søknader fra fylkeskommunenene.	12	12	3	4	12	Tettere oppfølging av økonomi og status i alle ledermøtene	Pågår
							Standardisering av økonomirapportering	Gjmf
							Fortløpende gjennomføre korrelative tiltak for å unngå mer- og mindreforbruk	Pågår
							Aktivt bruk av internt arbeidsmarked	Pågår
							Tilby sluttpakker eller kompetansetiltak	Pågår
						Vurdere tidlig utlysning av investeringsprosjekter (NY)	Planlagt/ Pågår	



Mindreforbruk på programrådene	Endrede forutsetninger i prosjektgjennomføringen fører til senere fremdrift eller oppstart enn forutsatt. Endringene omfatter blant annet: - Uavklarte forhold i reguleringsplaner som medfører behov for omprosjektering og forsinkelser som følge av dette - 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 - Manglende planreserver kan medføre at det ikke er tilstrekkelig modne prosjekter som kan startes opp hvis andre prosjekter blir forsinket	12	16	4	3	12	Forbedre intern styringsdialog	Pågår
							Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter	Pågår
							Forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov, blant annet mer realistisk budsjettering	Pågår
							Forsterket fokus på kvaliteten i prognosesetting i forbindelse med budsjettarbeidet (NY)	Pågår
							Gjennomgang av prosjektstruktur for prosjekter < 200 millioner (NY)	Planlagt
Risiko for å gå ut over delegerte fullmakter	- Etaten binder opp midler for de kommende årene som vi ikke har fullmakt til å omsette.	8	4	2	3	6	Eget oppfølgingssystem	Pågår
							Tett oppfølging mot divisjonene og tydeliggjøring av fullmaktene	Pågår
Økt kostnadsnivå og manglende kostnadskontroll i store investeringsprosjekter	- Kostnadsoverskridelse på prosjekter, prosjekter må stoppes eller utsettes mv.	12	8	2	4	8	Innføring av nytt prosjektøkonomistyringssystem i løpet av 2020	Pågår
							Månedlige styringsmøter med Divisjon Utbygging hvor porteføljen av prosjekter i plan- og gjennomføringsfase gjennomgås	Pågår
							Tett og løpende oppfølging av prosjektporteføljen	Pågår
							Opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen	Pågår
Økt kostnadsnivå i driftskontrakter	- Opphør av sams veiadministrasjon medfører økte kostnader i driftskontraktene.	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
<p>Beskrivelse av risiko under risikoområde 1:</p> <p>Den samlede risikoen knyttet til Oppgaver i Tildelingsbrev og gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk vurderes som høy ved utgangen av året. Det var i 2020 sterk kostnadsstyring og fokus på å redusere interne kostnader. Dette bidro til at det ikke ble overskridelse på noen poster forvaltet av Statens vegvesen. Større bemanningsreduksjoner og reduserte utgifter som følge av Covid-19 situasjonen førte til at mindreforbruket ble større enn planlagt på flere budsjettposter.</p> <p>På post 30 riksveiinvesteringer var det et betydelig mindreforbruk knyttet til programråde-tiltakene. Dette skyldes forsinkelser på større prosjekter knyttet til byvekstavtaler, forsinkelser knyttet til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak og fornying. I 2021 vil det bli satt inn tiltak for å få ned risikoen for at dette skjer på ny.</p> <p>På post 22 Drift og vedlikehold ble bevilgningen til vedlikehold økt betydelig i løpet av året for å stimulere til økt aktivitet som følge av korona-situasjonen. Statens vegvesen stilte store ressurser til rådighet for å sikre at vedlikeholdstiltak ble gjennomført så raskt som mulig. Det ble i løpet av året meldt inn risiko for at tilleggsbevilgningen ikke vill bli benyttet i sin helhet, men gjennom tett oppfølging ble det kun et lite mindreforbruk på posten primært knyttet til drift.</p> <p>Etaten har arbeidet aktivt med risikoreduserende tiltak for økt kostnadskontroll i store investeringsprosjekter. Vegdirektøren har tett oppfølging av prosjektporteføljen i månedlige styringsmøter. Det er gjennomført opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen vi arbeider med innføring av nytt prosjektøkonomistyringssystem. Etaten vil i 2021 forsterke arbeidet med å forbedre økonomiske prognoser og hente ut gevinster av nytt system for prosjektøkonomi. Statens vegvesen gikk i 2020 ikke ut over sine fullmakter. Et eget oppfølgingssystem 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. I tillegg er det satt i gang arbeid med å ta fram en metodikk for porteføljestyring i Statens vegvesen som skal gi større grad av handlingsrom for beslutninger om prioriteringer av tiltak innenfor definerte strekninger. Første fase i dette arbeid vil være å avdekke behovet for endringer i dagens fullmaktstruktur i budsjettsammenheng. Det er en risiko for at intensjonen om porteføljestyring i NTP ikke kan gjennomføres dersom Statens vegvesen ikke får større fullmakter og økt frihetsgrad. Rammebetingelser for å oppnå god porteføljestyring må være tilstede. Eierstyringsmodellen er et viktig risikoreduserende tiltak som vil bidra til å sikre gode prosjekter spesielt med hensyn på kostnader, tid, ressursbruk og nytte. Etaten vil derfor arbeide for å få implementert eierstyringsmodellene både for utbyggings- og utviklingsprosjekter i etaten på en god måte.</p> <p>Statens vegvesen ser videre at det er behov for videre dialog om avklaring av roller og ansvar etaten skal ha som fagetat og hvilke oppgaver som ligger det nasjonale ansvaret for veg. Det er en risiko for at oppgaveomfanget øker uten at etaten settes i stand til å utføre oppgavene enten via økte ressurser eller ved å gis tydelig avklaring av roller.</p>								



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 sum	T2 sum	S	ÅR K	Sum	Risikoreducerende tiltak	Status
Ikke klare å følge opp kravene til effektiv ressursbruk	- Budsjettene overskrides. - Manglende evne til å bruke digitalisering til å effektivisere arbeidsformer.	9	6	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
Avvik i avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering	- Avgangen til fylkene ble lavere enn forventet og bemanningen er i ubalanse	6	3	1	3	3	Tilpasse etatens styringsmodell til ny organisasjon	Pågår
							Lederutvikling i form av et FRAM-prosjektet	Pågår
							Ny gjennomgang av fin bemanningaplan	Pågår
							Tilby sluttpakker og kompetansetiltak	Pågår
							Dialog med SD om nasjonale oppgaver og oppgaver knyttet til fylkeskommunene.	Pågår
Manglende evne til å omstille på grunn av oppgavemengden	- Opprettholde daglig drift går på bekostning av utviklingsoppgavene	9	9	3	3	9	Spisse sammensetningen av utviklingstiltak mot framtidige strategiske mål	Pågår
Videreføring av gammel arbeidsmetode inn i ny organisasjon	- 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	-	12	4	3	12	Standardisering gjennom prosesser i kvalitetssystemet.	Pågår
							Bygge inn regelstøtte i systemene for å eliminere feil i saksbehandlingen.	Pågår
							Økt digitalisering	Pågår
							Økt bruk av digitale verktøy for analyse og oppfølging	Pågår
							Digitalisere arbeidsintensive områder som kan standardiseres	Pågår
<p>Beskrivelse av risiko under risikoområde 2: Risikoen samlet sett for området omstilling, digitalisering og effektivisering vurderes som moderat ved årsavslutningen. Statens vegvesen skal bli mer datadrevet og øke beslutningsgrunnlaget gjennom bedre analyser. Det krever både omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer og etaten vil i 2021 søke mer strategiske tilsetninger for å oppnå dette. I tillegg vektlegger etaten forenkling og digitale prosesser.</p> <p>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. Det er satt i verk flere tiltak for å redusere risikoen. Blant annet oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene.</p> <p>Statens vegvesen arbeider ut fra en plan for å redusere interne kostnader knyttet til lønn, eiendom, konsulent, reiser mv. De interne kostnadene ble ikke redusert i 2020, men reelt sett er det likevel en reduksjon siden det i regnskapet for 2020 er omstillingskostnader i forbindelse med Sams vegadministrasjon og overtallighet. Det årlige ABE-kuttet finansieres gjennom reduserte interne kostnader.</p>								



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 sum	T2 sum	S	ÅR K	Sum	Risikoreducerende 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	9	9	2	3	6	Forenkling og opprydding av prosesser og styrende dokumenter (krav- og hjelpedokumenter)	Pågår
							Etablere prosessorganisasjonen i ny organisasjon med ansvarsfordeling for prosesser, roller, eierskap til styrende dokumenter mv.	Gjm
							Etablere styring av fullmakter og vedtaksmyndighet	Gjm
							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.	9	9	2	3	6	Etablert prosessorganisasjonen, blant annet med kvalitetsansvarlige i divisjonene.	Gjm
							Gjennomføre ledelsens gjennomgåelse	Planlagt
							Analysere hvilke feil som gjentar seg og forbedre prosessene (NY)	Planlagt/ Pågår
							Systematisk oppfølging og styring av tiltak for å lukke avvik fra eksterne og interne tilsyn og revisjoner.	Gjm
							Nettverk for erfaringsdeling på tvers av divisjonene.	Pågår
<p>Beskrivelse av risiko under risikoområde 3: Risikoen for området internkontroll, kvalitet og etterlevelse vurderes som lav til moderat ved utgangen av året. Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring er viktig for kvalitetsstyringen i Statens vegvesen. Det er imidlertid fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav. Statens vegvesen har derfor gjennomført opplæring slik at enhetene etter behov kan gjennomføre årsaksvurdering. Dette skal sikre at etaten har de riktige tiltakene ved kritiske avvik, at tiltakene gir ønsket effekt og at de ikke oppstår igjen.</p> <p>Statens vegvesen gjennomfører årlig ledelsens gjennomgåelse hvor ledelsen utfører evaluering av internkontroll og kvalitetsstyring per divisjon og for virksomheten som helhet. Ledelsens gjennomgåelse inkluderer nå økt fokus på trendutvikling på avvik, korrigerende avvik og i hvilken grad ønskede effekter blir oppnådd. Avvikshåndtering er tema i styringsdialogen mellom divisjoner og Vegdirektøren.</p>								



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 sum	T2 sum	S	ÅR K	Sum	Risikoreducerende tiltak	Status
Risiko for at belastningen på enkeltområder pga. redusert kapasitet blir for stor	- 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	9	3	4	12	Gjennomgang og justering av bemanningsplan	Pågår
							Tettere oppfølging av timebruken til ansatte	Pågår
							Tett oppfølging av nestenulykker i organisasjon	Pågår
Risiko for at policy for beredskap og hendelsehåndtering og informasjonssikkerhet og sikring ikke fungerer i henhold til plan.	- 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.	9	9	2	3	6	Policy for beredskap og hendelsehåndtering revideres etter Covid-19 erfaringene	Gjm
							Etatens beredskapsplaner må standardiseres på alle nivå og det må etableres en tydeligere beredskapsstruktur gjennomgående i hele linjen.	Pågår
							VegCIM - ny versjon og oppsett av system for krisehåndtering	Pågår
							Beredskapsøvelser i den enkelte divisjon og for vegdirektørens ledergruppe	Pågår
							Nasjonal strategi for digital sikkerhet følges opp for å sikre økt bevissthet og bedre systemer for oppfølging av digital sårbarhet i organisasjonen.	Pågår
							Policy for informasjonssikkerhet og sikring revideres og prosessen for å ivareta informasjonssikkerhet og sikring revideres som del av det årlige revisjonsarbeidet.	Pågår
Risiko for sikkerhetsbrudd og -avvik, spesielt personvernsvik	- Persondata eller annen sensitiv informasjon kommer på avveie.	9	9	2	3	6	Videreføre arbeidet med behandlingsoversikter og verdivurderinger for å bevisstgjøre og ansvarliggjøre prosesseiere	Pågår
							Fortsatt høyt fokus på tilgangsstyring og kontroll gjennom å etablere gode prosesser i systemene og ha jevnlig etterlevelseskontroller.	Pågår
Økt skadefrekvens	- Manglende avklaring i grensesnitt kan lede til økt skadeomfang.	-	8	2	4	8	Økt ledelsesfokus på HMS ute i prosjektene forenkle rapportering	Planlagt
<p>Beskrivelse av risiko under risikoområde 4:</p> <p>Risikoen for området internkontroll, kvalitet og etterlevelse vurderes som lav til moderat ved utgangen av året. Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring er viktig for kvalitetsstyringen i Statens vegvesen. Det er imidlertid fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav. Statens vegvesen har derfor gjennomført opplæring slik at enhetene etter behov kan gjennomføre årsaksvurdering. Dette skal sikre at etaten har de riktige tiltakene ved kritiske avvik, at tiltakene gir ønsket effekt og at de ikke oppstår igjen.</p> <p>Statens vegvesen gjennomfører årlig ledelsens gjennomgåelse hvor ledelsen utfører evaluering av internkontroll og kvalitetsstyring per divisjon og for virksomheten som helhet. Ledelsens gjennomgåelse inkluderer nå økt fokus på trendutvikling på avvik, korrigering av avvik og i hvilken grad ønskede effekter blir oppnådd. Avvikshåndtering er tema i styringsdialogen mellom divisjoner og Vegdirektøren.</p>								

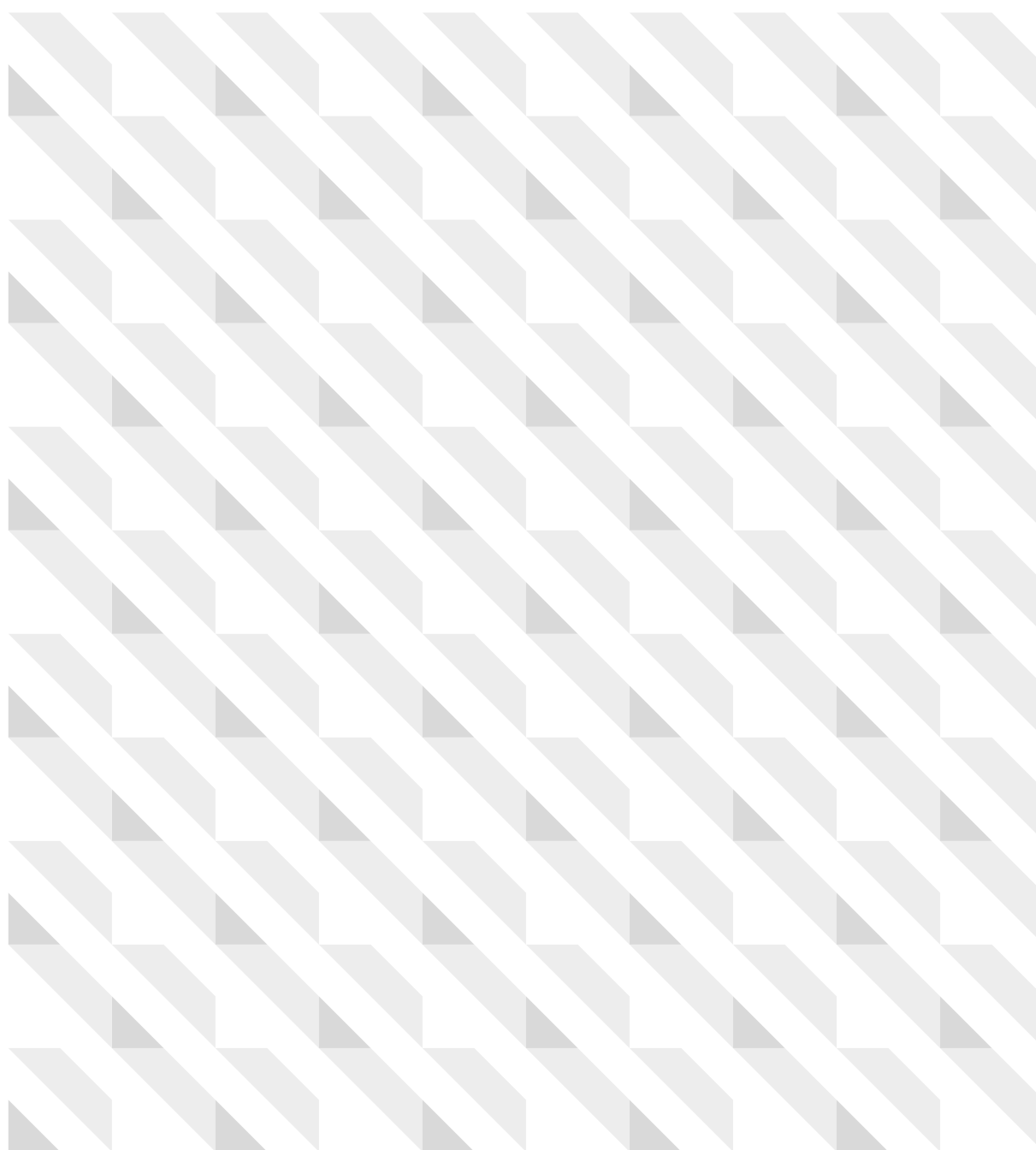


Risikoområde 5: Omdømme og brukerperspektiv								
Området dekker enhetenes risiko for at hendelser skader etatens omdømme eller går ut over brukere av etatens tjenester.								
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 sum	T2 sum	S	ÅR K	Sum	Risikoreducerende tiltak	Status
Publikum får ikke den tjenesten de har behov for til rett tid og sted	- Lang svartid på henvendelser, eksempelvis på trafikant- og kjøretøytjenester på telefon, som følge av koronanedstengingen. - Etaten klarer ikke overholde tidsfrister for klagesaker.	9	9	2	4	8	Chatbot er introdusert og bør kunne ta unna flere spørsmål	Pågår
							Tiltak for å dekke opp underbemanning på området	Planlagt
							Øke aktivitet på digitale tjenester og selvbetjeningsløsninger	Pågår
							Økt bruk av målrettet overtid (NY)	Pågår
Uavklarte roller og ansvar i utføringen av pålagte myndighetsoppgavene hemmer oppgaveutførelsen og skader omdømme		9	6	3	3	9	Skape felles forståelse for innholdet i Statens vegvesens nye myndighetsrolle og avklare ansvar og oppgaver internt mellom divisjonene ved kriser, spesielt på geografisk nivå.	Pågår
Etaten overholder ikke offentlighetsloven	- Forsinkelser i innleggelse i offentlig journal. - Manglende mulighet for innsyn i etatens saksbehandling		9	2	3	6	Midlertidig øke kapasiteten	Pågår
							Automatisere arbeidsprossene gjennom økt digitalisering og etablering av kontaktskjema.	Pågår
<p>Beskrivelse av risiko under risikoområde 5:</p> <p>Risikoen samlet sett for området helse, miljø, sikkerhet og beredskap vurderes som lav til moderat ved utgangen av året. 2020 har vært et krevende år for mange av etatens medarbeidere. Ny organisasjon hadde ikke satt seg før pandemien førte til at de fleste medarbeiderne måtte benytte hjemmekontor. Det er gjort tiltak for å ivareta både de som har arbeidsoppgaver som må utføres på arbeidstedet (VTS, trafikkstasjonene, anlegg, osv) og de som store deler av året har jobbet hjemmefra. Det har i 2020 vært gjennomført to koronarelaterte arbeidsmiljøkartlegginger som i hovedsak sier at medarbeiderne har taklet situasjonen greit. Ledelsen har hatt fokus på å følge med på sykefravær og timebruk, og legges til rette for at arbeidsmengden ikke skal øke faren for ulykker og helseproblemer. Etaten skal også gjennomgå hvordan HMS rapporteres i prosjektene med hensikt å forenkle rapportering og sikre god dataflyt.</p> <p>Risiko for at policy for beredskap og hendelsehåndtering og informasjonssikkerhet og sikring ikke fungerer i henhold til plan har gått ned sammenlignet med andre tertial. Policyen er revidert etter Covid-19 underveisevalueringen. Videre er det etablert en felles beredskapsplan for etaten og en planmal for divisjonenes beredskapsplaner basert på erfaringen fra Covid-19 evalueringen. Det vil likevel i 2021 være behov for en ytterligere konsolidering og gjennomgang av planverket for å sikre nødvendig rolleforståelse og skape trygghet for de oppgavene man skal løse. VegCIM er satt i drift, men det gjenstår fortsatt litt arbeid før dette er fullt operativt. Videre er det nødvendig å gjennomføre øvelser på divisjons- og etatsnivå for å sikre sammenheng mellom styrende dokument og praksis ute i organisasjonen. For å ivareta informasjonssikkerhet og sikring på en god måte er det nødvendig å gjennomgå prosessene og retningslinjene i kvalitetssystemet for å sikre bedre etterlevelse i organisasjonen, blant annet tilgangsstyring, verdiprosessering og behandlingsoversikter.</p> <p>Risikoen samlet for området omdømme og brukerperspektiv er lav ved utgangen av året. Som konsekvens av Covid-19 ble alle etatens publikumstjenester stengt store deler av første tertial 2020. Etter gjenåpningen har etaten i løper av andre og tredje tertial klart å komme ajour med etterslep i leveranser som oppstod som følge av nedstengingen. Etatens proffkunder (forhandlere, importører, trafikkstasjoner, trafikkskoler) har hatt prioritet og i praksis ingen ventetid. Tjenestene der det er ønskelig at brukeren skal benytte digitale løsninger, er de som har opplevd noe ventetid under pandemien. Ved andre tertial opplevde etaten en økt risiko for at offentlig journal ikke blir ajourholdt. Det ble satt inn tiltak og ved årsavslutning er etaten ajour og risikoen vurderes som lav.</p>								



Vedlegg 6

Status for Vegtilsynssaker





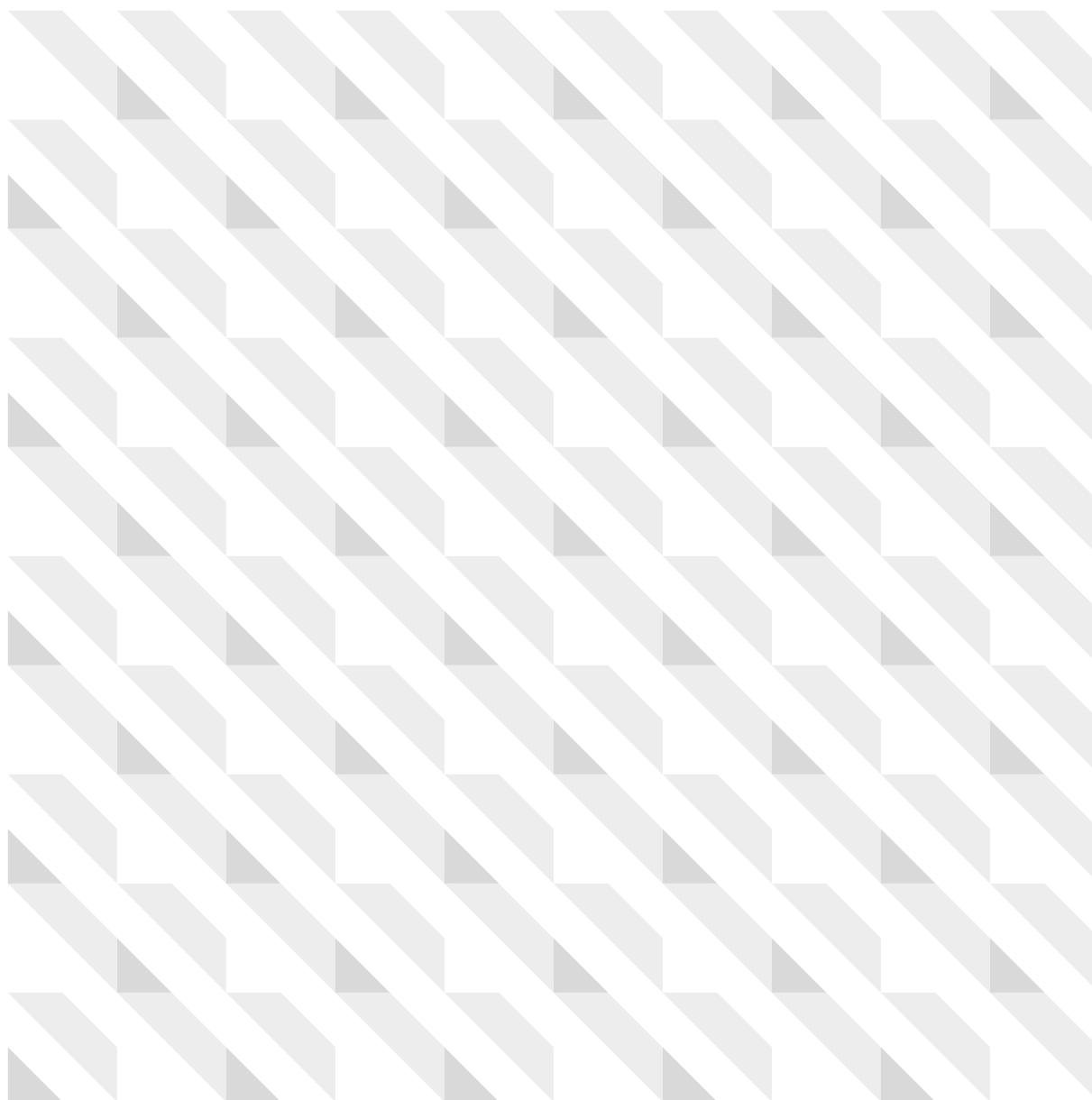
Vegtilsynssaker fordelt på tema, status åpne/lukket avvik, samt rapportdato.

Tema	Saksnr.	Total avvik	Lukket avvik 2020	Lukket avvik 2019	Åpne avvik	Rapport dato
Behandle avvik og/ eller unngå hendelser	2020-05	3	0	0	3	17.12.2020
Ivareta beredskap	2020-10	1	0	0	1	14.12.2020
Ivareta beredskap	2020-11	1	0	0	1	22.12.2020
Oppfølging sykkelveiinspeksjon	2018-15	5	1	4	0	23.01.2019
Oppfølging sykkelveiinspeksjon	2019-01	6	1	5	0	08.04.2019
Oppfølging sykkelveiinspeksjon	2019-12	1	1	0	0	18.11.2019
Oppfølging sykkelveiinspeksjon	2019-24	1	1	0	0	18.11.2019
Oppfølging sykkelveiinspeksjon	2019-31	6	0	0	6	19.06.2020
Rekkverk	2018-19	8	4	3	1	01.03.2019
Rekkverk	2019-23	1	0	0	1	30.09.2019
Sikring av arbeidsområde	2019-19	6	3	0	3	06.11.2019
Sykkelforbud i tunnel	2020-06	2	0	0	2	22.12.2020
Tilstand sykkelvei	2019-18	1	1	0	0	21.08.2019
Tilstand sykkelvei	2019-20	1	1	0	0	17.09.2019
Tilstand sykkelvei	2019-29	1	1	0	0	19.12.2019
Tilstand sykkelvei	2019-30	1	1	0	0	19.12.2019
Tunnelsikkerhet	2017-01	6	4	2	0	10.05.2017
Tunnelsikkerhet	2018-08	5	2	2	1	25.08.2018
Tunnelsikkerhet	2019-25	1	1	0	0	11.11.2019
Tunnelsikkerhet	2019-26	1	1	0	0	11.11.2019
Tunnelsikkerhet	2020-01	2	0	0	2	22.06.2020
Tunnelsikkerhet	2020-03	2	0	0	2	25.06.2020
Etterlevelse av forordninger	2020-04	0				23.06.2020
Etterlevelse av forordninger	2020-07	0				10.07.2020
Totalt	24	62	23	16	23	



Vedlegg 7

Status for oppfølging av lukkede tilrådninger fra Statens havarikommisjon





2012-2016 Rapport	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging av tilråding	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2019	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2020
	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/04T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen arbeider for å påvirke det europeiske direktivet slik at den passive sikkerheten i bil ivaretas bedre for personer med høyere kroppsvekt enn testvekt på 75 kg.	SVV	75 kg +- er en middelsvekt som blir brukt i forbindelse med tester. Det er ikke avgjort om dette ønskes endret. Hvis så, må det kartlegges/ utredes om de sikkerhetsmarginer som er lagt inn ivaretar den type problematikk som SHT tar opp. Det foregår ikke arbeid i UNECE på dette nå. Det er imidlertid en arbeidsgruppe i gang som ser på hvor på nakkestøtten, og i hvilken høyde fra setet testene på nakkestøtten skal foretas. 75 kg er en gjennomsnittsvekt som brukes i mange sammenhenger i samfunnet og det vil være et stort arbeid innen mange sektorer for å få en endring. TK vil imidlertid følge opp saken i relevante europeiske organer. Tilrådingen er lukket (28.6.2013).	Så langt er ikke minimum-høyden på nakkestøtten tatt inn i noen regulering. Det vil bli foreslått et effektivt høydekrav på 830 mm, som det forventes enighet om i GRSP* neste møte i mai 2019. Etter enighet vil kravet tas inn i GTR 7 (1998-avtalen). Statens vegvesen 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) 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. 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.	Forslaget er ikke vedtatt av WP-29. Det er under behandling i GRSP. Det er usikkert for Statens vegvesen når det er ferdig behandlet i WP-29.
Rapport nr. 1 om møteulykke mellom vogntog og varebil i Hyvings-tunnelen på E16 ved Voss 26. september 2011	2013/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å benytte risikovurderinger ved beslutning om iverksettelse av kompensierende trafikk-sikkerhetstiltak	SVV	Statens vegvesen mener risikovurderinger kan være et supplement til de rutinene som gjelder når inspeksjoner viser avvik fra normalkrav ved drift og vedlikehold av vegnettet. Vi vil da se nærmere på når og hvordan risikovurderinger er hensiktsmessige i tillegg til øvrige verktøy og metoder. Krav til slike risikovurderinger er lagt inn i Vegsikkerhetsforskriften som er sendt ut for ca. et år siden og skal nå være under gjennomføring. Tilrådingen er lukket (2.7.2014)	V721 Risikovurderinger i vegtrafikken har vært på høring og revidert utgave er nå godkjent. Den vil bli lagt ut på nettet i januar/februar 2019. I vegsikkerhetsforskriften med tilhørende retningslinjer, stilles blant annet krav til sikkerhetsinspeksjoner på TEN-T vegnettet. Kravene i forskriften følges opp av Statens vegvesens regioner. Reviderte retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften som erstatter nåværende retningslinjer fra 2012 er planlagt ferdigstilt innen 15. februar 2019. 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. 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	Det er blitt avdekket manglene 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.

Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tiltandsmål
Bilbelte/sikring av barn i bil (køttel 4.4)	Andel ferere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel ferere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)



2012-2016	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging av tilråding	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2019	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2020
Rapport	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 5 om brann i vogntog på Rv 23, Oslofjord-tunnelen 23. juni 2011	2013/10T	Statens-havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen videreutvikler sitt sikkerhetsstyrings-system med hensyn på risikobaserte og proaktive prinsipper for å sikre et tilfredsstillende sikkerhetsnivå for Oslofjord-tunnelen og tilsvarende veitunneler.	SVV	<p>Statens vegvesen gjennomfører flere parallelle arbeider for å sikre at vi gjør det nødvendige i forhold til nye erfaringer med tunneler. Eksempler på dette er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Utvikling av vår kompetanse og våre interne og eksterne retningslinjer er fulgt opp ved TØIs kartlegging av vegtunnebranner/branntilløp samt årsaksforhold. I tillegg skal retningslinjene omfatte interne og eksterne krav, bl.a. basert på «Best Practice» og erfaringer som er relevant for faget/ prosessen. 2. Utvikling av kvalitetssystem og delprosesser som sikrer gjennomgang av alvorlige hendelser og involvering av viktige aktører i arbeidet. 3. Utvikle og holde ajour en oversikt/database over parametere som kan påvirke risiko og sårbarhet ved den enkelte tunnel. Denne vil bl.a. danne grunnlag for vurdering av risiko, beredskap og eventuelle avbøtende tiltak for å oppnå ønsket sikkerhetsnivå. <p>Viser også til arbeidet rundt sikkerhet i tunnel i etterkant av andre tunnelbranner, se rapport nr. 2/2015 og rapport nr. 3/2016 om brann i Gudvangatunnelen. Tilrådingen er lukket (8.2.2017)</p>	<p>Det er igangsatt et FoU-program på sikkerhetsstyring i vegtunneler som skal underbygge strategien med ny kunnskap som øker mulighetene for vellykket redning gitt en stor brannhendelse spesielt i de utsatte 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 Statens vegvesen 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 (beredskapssteining) 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-prosjekt «Sikkerhetsstyring i vegtunneler» der hovedfokus var utredning av evt. bruk av sikre rom uten utgang til det fri. Bruk av slike evakueringsrom er ikke tillatt etter Tunnelsikkerhetsforskriften og Statens vegvesen 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>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>



2012-2016	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging av tilråding	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2019	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2020
Rapport	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 1 om møteulykke på rv. 7 ved Veme i Ringerike kommune 10. februar 2014	2015/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen i samarbeid med entreprenører som utøver vinterdrift på vei, intensiverer sitt arbeid for overvåkning og oppfølging av veistreknings-/punkter som krever forsterket vintervedlikehold ved spesielle værforhold.	SVV	<p>Vi mener våre kontrakter ivaretar dette på en tilfredsstillende måte og ser derfor ikke behov for å endre på selve kontrakten. Vi har imidlertid sett behov for et økt fokus på dette i utarbeidelsen av vinterplaner og i selve kontraktsoppfølgingen. Regionene gjennomfører kurs før samhandlingsfasen med entreprenørene starter. Her arrangeres gruppearbeid for å detaljere ut de oppfølgingspunktene man skal samhandle om, bl.a. vinterplanen som er den tyngste jobben før samhandlingsfasen starter. Vinterplanen følges opp i oppfølgingen av kontrakten overfor entreprenør. I tillegg har alle byggeledere fått tilbud om kurs i kontraktstyring.</p> <p>Statens vegvesen jobber med flere piloter innen ITS som bl.a. skal bidra til å bedre vinterdriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> Statens vegvesen har i samarbeid med Volvo en pilot hvor tungbiler utstyres med sensorer som registrerer tilstanden på vegbanene og melder dette tilbake. Piloten er prosjekt som samler info fra bilen/bilens sensor, informasjon som; glatt vei, friksjon, ulike hindringer i veien, veiarbeid, redusert sikt, spesielle værforhold. Informasjonen samles og deles via kooperativ ITS med andre kjøretøy. Statens vegvesen skal i samarbeid med Finland se på ITS-løsninger på E8 hvor bl.a. vintervedlikehold vil være et tema. Statens vegvesen har prosjekter innen smarte løsninger for vintervedlikehold, samt førerstøtte og GNSS assistert strøing og brøyting. Friksjonsmålinger i front avgjør strøing og brøyting i bakkant av kjøretøy, dette for tilpasset strøing/brøyting etter kjøreforholdene og mengdetilpassning av strømaterial. Tilrådingen er lukket (8.2.2017). 	<p>Statens vegvesens arbeider med et utviklingsprosjekt innen vinterdrift (2018-2021) som tar fatt i denne problemstillingen og vil bidra positivt. Utviklingsprosjektet er en langsiktig og helhetlig satsning for å utvikle vinterdriften. Det dekker de områder i virksomheten som har vesentlig betydning for vinterdriften slik som standard, kontrakter, styringsverktøy, beslutningsstøtteverktøy (prognoser for vær og føreforhold) og kompetanse. Det ligger et stort potensial innen digitalisering i vinterdriften f.eks. kan dette bidra til bedre oppfølging, kontroll og dokumentasjon av driftskontrakter. I 2018 har det foregått planlegging av tiltak på lengre sikt, samtidig som det har vært utført en del tiltak på kort sikt. Det utarbeides beslutningsgrunnlag for utvikling av nytt system for styringsverktøy for driftskontrakter, samtidig er det gjennomført utbedringer på eksisterende styringsverktøy (Elrapp). Innen beslutningsstøtte gjennomføres det en «State of the art»/Markedsundersøkelse. Med basis i beslutningsgrunnlaget vil det i 2019 settes i gang utviklingsarbeid både innen styringsverktøy og beslutningsstøtteverktøy.</p> <p>Status per 31.12.2019: I utviklingsprosjektet vinterdrift (2018-2022) gjennomføres det flere aktiviteter for å forbedre vinterdriften. Å sikre at leveranser og kapasitet hos driftsentreprenøren er i hht. krav er essensielt for at vinterdriften i størst mulig grad skal takle vær- og føreforhold som omtalt i rapporten fra SHT. Det er utarbeidet et beslutningsgrunnlag for utvikling av et framtidig oppfølgingsystem for driftskontrakter. Et godt og tilpasset IKT-verktøy for kontraktsoppfølging vil være vesentlig for blant annet å sikre leveranser og kvalitet i driftskontraktene herunder vinterdriften. Valg av konsept for utvikling vil skje første halvår 2020 med utvikling fra 2021. Samtidig blir det gjennom SAGA (ny stordata-plattform) arbeidet med analyse og presentasjon av driftsdata fra strø- og brøytebiler som et verktøy for oppfølging av vinterdriften. Arbeid med et helhetlig kompetanseprogram for byggherrepersonell er startet. Dette vil være et modulbasert program tilpasset ulike roller i byggherreorganisasjonen. Kompetansekrav er definert og utarbeidelse av opplæringsmoduler starter andre halvår 2020. Opplæringsprogrammet vil implementeres fortløpende når ulike moduler ferdigstilles. Beslutningsgrunnlag for videreutvikling av beslutningsstøtteverktøy i vinterdriften ferdigstilles i første halvår 2020. Et sentralt behov ved en videreutvikling er bedre å kunne melde og detektere værforhold som gir hurtig og svært lokale endringer i kjøreforhold.</p>	<p>Omorganiseringen av Statens vegvesen 1.1.2020 og ny organisering i prosjektet VU Vinterdrift fra høsten 2020 har ført til at enkelte aktiviteter har tatt noe lengre tid enn først planlagt. De fleste aktivitetene går likevel i henhold til plan.</p> <p>Modulbasert opplæringsprogram er planlagt og vil starte første halvår 2021. Dette vil forhåpentligvis bli en blanding av fysiske og digitale samlinger, alt etter hva koronasituasjonen i Norge tillater.</p> <p>Høsten 2020 ble det vedtatt ny kontraktstrategi for drift og vedlikeholdskontrakter i Statens vegvesen. Denne strategien skal være dynamisk og åpen for endringer som følge av nye krav og føringer fra eksempelvis Samferdselsdepartementet. Kontraktstrategien har umiddelbar virkning, men det vil ta tid å få implementert den da etaten har løpende kontrakter hvor mange har fem års varighet. Nye kontrakter som lyses ut skal følge den nye strategien. Tiltakene deles inn i to faser, på kort og på lang sikt. På kort sikt er det fokus på tilpassing og forenkling av kontraktstruktur, krav og intensiver til miljø og innovasjon, digitalisering og automatisering av oppfølging og rapportering, samt uttesting av ulike anskaffelsesformer.</p> <p>Presentasjon av driftsdata fra strø- og brøytebiler som et verktøy for oppfølging av vinterdriften er under testing i to kontrakter og lanseres for resten av organisasjon i løpet av 2021. Videre arbeid med nytt oppfølgingsystem for driftskontrakter vil foregå i 2021 og 2022.</p> <p>I slutten av 2020 ble det startet arbeid med revisjon av Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier. Arbeidet vil legge føringer for vinterdrift av vegstreknings- og -punkter som er spesielt værutsatt. Entreprenørens og vegholdernes tilgang til værprognosedata er forenklet, noe som gjør det lettere å ta beslutning om riktig driftstiltak til riktig tid.</p>



2012-2016	Tilrådning		Ansvarlig for oppfølging av tilrådning	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2019	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2020
Rapport	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen forbedrer sikkerhetsutrustningen i Gudvangatunnelen for å ivareta robusthet og forutsetninger for selvredning.	SVV	Etter brannen er det utført betydelige utbedringsarbeider i tunnelen. Så langt er følgende tiltak utført: Strømkabler er skiftet, ny fiberkabel er lagt, dødsone i nødkommunikasjonen er utbedret, tunnelvegger er malt hvite, ekstra lys i inngangssonen fra Langhuso er satt opp, styringsfeil i ventilasjonsanlegget er utbedret, nye bommer og kameraer ved bommene er montert. Tunnelen har fått profilerte linjer, batteripakker for reservestrom (UPS) er skiftet ut og fartsgrensen er midlertidig satt ned til 70 km/t. Digitalt nødnett er installert. I forbindelse med oppgraderingsarbeider knyttet til bl.a. tunnelsikkerhetsforskriften, vil ytterligere tiltak bli gjennomført i 2016 -18. Om selvredning, se tilrådning 05/2015. Tilrådningen er lukket (8.2.2017).	<p>Følgende tiltak vil bli gjennomført i E16 Gudvangatunnelen i forbindelse med oppgraderingen. Ferdigstillelse er satt til mars 2020.</p> <p>=> Fra august 2016 til juni 2018 er det sprengt ut nye fjellrom for montering av nye tekniske bygg. I den forbindelse er det laget nye havarilommer i tråd med N500 Vegtunneler foran nye tekniske bygg. Radier, inn og ut av snunisjer er justert. Nytt overvannsanlegg med kummer for hver 80 m er montert gjennom hele tunnallengden. I tillegg er det etablert 2 slambasseng. Diverse strossing i tunneltaket for å gi plass til 54 par nye ventilatorer. Diverse renskearbeid i tunneltaket. Ekstra sikringsbolter og sprutbetong.</p> <p>=> Elektroarbeid fra juni 2018 til mars 2020: Nye tekniske bygg. Montering av kabelbru, etablering av 90 cm høy føringskant i betong gjennom hele tunnelen. OPI-kanal på motsatt side av føringskant for kabelfremføring. Nye nødstasjoner for hver 125 m, sammenhengende ledelys (evakueringslys), nye armaturer, høyttaleranlegg, kamera og radar (AID). Ny asfalt gjennom hele tunnelen.</p> <p>Status per 31.12.2019: Tiltak blir gjennomført i forbindelse med tunneloppgraderingen. Beredskapsplaner blir oppdatert etter tunneloppgraderingen.</p>	<p>Prosjektet er i avslutningsfasen og testing av anlegget pågår. Ferdigstillelse av anlegget forventes i juni 2021.</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>



2012-2016	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging av tilråding	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2019	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2020
Rapport	Nr.	Tekst				
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/05T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at DSB og brannvesenet, i samråd med Statens vegvesen, reviderer strategien for brannslukking, redning og røykstyring i lange ettløpstunneler slik at brannventilasjonen i minst mulig grad kommer i konflikt med trafikantenes muligheter for selvredning.	DSB og brannvesenet i samarbeid med SVV	Statens vegvesen har utarbeidet en strategi som beskriver tiltak som tilrettelegger for bedre selvredning i lengre ett-løps tunneler på riksveg. Strategien er utarbeidet i et samarbeid med DSB. I strategien legger Statens vegvesen opp til å være godt forberedt på de ulike hendelsesscenarier som kan oppstå, samt utnytte tiden godt ved å oppdage brann tidlig, stenge tunnelen, få tidlig røykkontroll, varsle nødetater, og iverksette varsling og evakuering av trafikanter. Videre legger vi opp til at sikkerhetsutrustning skal gjøre det lettere å evakuere i røykfullt tunnel, om en skulle bli fanget i røyken. Strategien påpeker at ekstern redningsinnsats skal være forberedt gjennom oppdaterte beredskapsplaner, systematisk opplæring og jevnlige øvelser. Beredskapsplaner, opplæring og øvelser omfatter også hvordan redningsmannskaper og Vegtrafikkentralenes operatører kan bistå ved selvredning. Strategien peker på forbedringer i Statens vegvesen og i redningstjenestenes beredskapsplanlegging. Det viktigste er å forebygge at branner oppstår. Derfor beskriver strategien tiltak som skal redusere sannsynligheten for at brann oppstår. Mange av de forslåtte tiltakene er rettet inn der tiltak vil gi størst effekt. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).	<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 slutføres i løpet av 2018. I tillegg har Innovasjon Norge innvilget 8 mill. kr i risikoavlastningsmidler til et innovasjonspartnerskap med Statens vegvesen innen tunnelsikkerhet, der løsninger for å bedre selvredning er hovedtema. Dette arbeidet er startet i 2018 og går inn i 2019.</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.</p> <p>Statens vegvesen 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 ivarettatt 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 hovedfokus var utredning av evt. bruk av sikre rom uten utgang til det fri. Bruk av slike evakueringssom er ikke tillatt etter Tunnelsikkerhetsforskriften og Statens vegvesen 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>	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.
Rapport nr. 2 om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 5. august 2013	2015/06T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at involverte nødetater (brann, helse, politi) ved brann i Gudvangatunnelen koordinerer planverk for å sikre varsling, skadestedsledelse, informasjonsdeling og tilstrekkelige ressurser.	SVV Region vest	Aurland Brannvesen og Statens vegvesen hadde samarbeidsmøte 17.02.2015 der ein vart samde om at gjeldande løysing etter 2013-brannen blir brukt fram til planlagt oppgradering av Gudvangatunnelen i 2016-18 vert gjennomført. Tilrådingen er lukket (8.2.2017).	<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>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>



2012-2016	Tilråding		Ansvarlig for oppfølging av tilråding	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking Status per 31.12.2019	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking ÅR 2020
Rapport	Nr.	Tekst				
Rapportnr.1 om veitrafikkulykke med modulvogntog og varebil på E6 i Bugøyfjord i Sør-Varanger 23.mars.2015	2016/01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å gjennomføre risikoanalyse av E6 på strekningen mellom Kirkenes og Tana for å identifisere sikkerhetskritiske forhold i forbindelse med bruk av modulvogntog.	SVV	<p>Statens vegvesen har gjennomført en risikoanalyse for strekningen E6 Tana bru – Kirkenes, og det er gjort en nærmere vurdering av denne. Det er vanskelig å dokumentere risikoforhold eller økt risikoforhold som er spesifikke for modulvogntog.</p> <p>Da SD i september 2014, etter en evaluering utført av TØI, bestemte at prøveordningen for modulvogntog skulle bli permanent, ble følgende lagt til grunn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nye strekninger for modulvogntog skulle vurderes ut fra ett sett mest mulig objektive kriterier. - Strekninger som allerede var åpnet for modulvogntog, ble av hensyn til de involverte, automatisk permanent åpnet og skulle ikke vurderes på nytt etter de nye kriteriene. <p>Kriterier er utarbeidet og er blitt tatt i bruk for vurdering av nye strekninger etter at de ble godkjent av SD. Det pågår for tiden en omfattende gjennomgang av riksvegnettet, samt tilstøtende strekninger (fylkesveger og kommunale veger) basert på enkeltsøknader.</p> <p>Skal det foretas risikovurderinger for å avgjøre vegers egnethet for modulvogntog, vil det utløse en formidabel ressursbruk i Statens vegvesen. Det vil bli svært vanskelig å få til en konsistent vurdering av vegnettet når dette skal gjøres av et stort antall analysegrupper med ulik sammensetning. Det er også vanskelig å skille mellom risiko relatert til modulvogntog og ordinære vogntog. VD mener derfor at man må holde fast ved bruken av de objektive kriteriene som er utarbeidet, eventuelt justert noe etter at en planlagt evaluering av kriteriene er gjennomført.</p> <p>Statens vegvesen foreslår etter dette at risikoanalyser ikke tas i bruk i tillegg til de objektive kriteriene som grunnlag for å vurdere egnethet av eksisterende eller nye strekninger for modulvogntog. Det foreslås videre at E6 Tana bru – Kirkenes beholdes i veglisten for modulvogntog uten endring. Statens vegvesen foreslår også at det vurderes om det er noen tiltak som bør gjennomføres på strekningen. Dette må avveies opp mot andre behov på riksvegnettet i Region nord i forbindelse med Handlingsprogram 2018-2023 (2029). Tilrådingen er lukket (11.10.2017).</p>	<p>På bakgrunn av tilrådingene i rapporten og funn etter trafikksikkerhetsinspeksjon, 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 trett 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 trafikksikkerhetstiltak i Kirkenes sentrum, som bl.a vil gi bedre forhold for myke trafikanter og minske konflikten mellom modulvogntog og fotgjengere/syklist. Det er gjennomført TS-revisjon og forslått tiltak på tre kortere strekninger, Bugøynes, Neiden bru og kryss med ny Rv 92, samt Langfjordstrømmen bru. Dette vil være mindre tiltak over drift- og vedlikeholdsposten knyttet til skilting, rekkverk, siktrydding og avkjørselsregulering. Tiltak er i gang. Videre gjennomføres det forkjørsregulering av E6 i Kirkenes sentrum i 2018, bl.a for å redusere ulemper i forhold til stigning. Det vil bli gjort en vurdering av om det skal settes inn forsterket driftsinnsats på strekninger med stigning > 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. Statens vegvesen starter nå saksbehandling for å prøve å få sanert direkteavkjørster med dårlig sikt i kurven ved brua. Dette vil gi en tryggere plassering av avkjørsel og mulighet for å utbedre uheldige rekkverksløsninger ved brua. Statens vegvesen har ikke registrert særlige fremkommelighetsproblemer for modulvogntog i bratte stigninger. Inntil videre blir det ikke gjennomført særlige driftstiltak ut over det som er nødvendig for tunge kjøretøyer generelt. Forkjørregulering som var planlagt på E6 i Kirkenes i 2018 er utsatt, og vil bli gjennomført først når det kan gjøres sammen med de andre TS-tiltakene i Kirkenes sentrum. Tiltakene ved Neiden bru og Langfjordstrømmen bru må vente på tildeling av TS-midler. Tiltakene er relativt dyre, og med liten/usikker effekt.</p> <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>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 avkjørselsplanering og rekkverkstiltak ved brua i Bugøynes vil tas opp igjen.</p>



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
vegvesen.no