



Årsrapport 2017



VISJON

På veg for et bedre samfunn

VERDIER

Statens vegvesen - profesjonell,
framtidrettet og inkluderende

Innhold

1	Leders beretning	4
2	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
2.1	Statens vegvesens virksomhet og organisasjon	9
2.2	Utvalgte nøkkeltall	11
3	Årets aktiviteter og resultater	14
3.1	Resultater og måloppnåelse 2017	15
3.2	Ressursbruk 2017	32
3.3	Bemanning og tjenestekjøp	43
3.4	Effektivisering, digitalisering og kostnadskontroll	45
3.5	Forskning og utvikling	52
4	Styring og kontroll i virksomheten	54
4.1	Risikovurdering og internkontroll	55
4.2	Statens vegvesens arbeid mot ulovlig virksomhet og transportkriminalitet	56
4.3	Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen	56
4.4	Oppfølging av sikkerhetstilrådnings fra Vegtilsynet	57
4.5	HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen	57
4.6	Arbeid med å fremme likestilling og hindre diskriminering	58
4.7	HMS i entreprisedriften	59
4.8	Samfunnssikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern	60
4.9	Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet	61
4.10	Oppfølging av bompengereformen	62
4.11	Ny systemløsning for bompengeneinnkreving	63
4.12	Brukerundersøkelser	63
5	Vurdering av framtidutsikter	64
6	Årsregnskap	68
6.1	Ledelseskommantar	69
6.2	Bevilgningsrapportering med noter	72
6.3	Artskontorrapporteringen med noter	77
Vedlegg 1	Nærmere om mål, resultater og ressursbruk	88
vedlegg 2	Oppfølging av større prosjekter	104
Vedlegg 3	Fremme likestilling og hindre diskriminering	107



Vøringsfossen. Foto : Kjersti Wold

1

Leders beretning

Statens vegvesen har i 2017 levert i henhold til samfunnsoppdraget og hatt en god måloppnåelse i tråd med tildelingsbrevet for 2017. Omsetningen var på totalt 57,4 mrd. kr.

2017 har vært et godt år for trafiksikkerhetsarbeidet. Selv om altfor mange fortsatt blir drept eller hardt skadd i vegtrafikkulykker, fortsetter den nedadgående trenden i ulykkesutviklingen. Foreløpige anslag viser at om lag 770 personer ble drept eller hardt skadd i vegtrafikkulykker i 2017. Dette er en reduksjon på om lag tre pst. fra året før. For antall drepte personer viser foreløpige tall en reduksjon på 21 pst. fra 2016. Dette er det laveste tallet på 70 år.

Nullvisjonen, sammen med ambisiøse etappemål, ligger til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge og krever bred innsats og forpliktende samarbeid mellom mange aktører. Jo mer tallet går ned, desto mer krevende blir det å få til ytterligere reduksjon. Det oppleves likevel at nullvisjonen er innen rekkevidde og vi vil i samarbeid med de andre trafiksikkerhetsaktørene fortsette å jobbe målrettet og tilegne oss og ta i bruk ny kunnskap for at alle som ferdes på vegen skal komme trygt fram.

Klimautfordringene vil i årene framover være en av våre største utfordringer, da veginfrastrukturen er sårbar mange steder i landet. For å sikre vår evne til å opprettholde framkommeligheten langs riksvegnettet har vi i 2017 gjennomgått oversikten over transportinfrastrukturen, og vi har kartlagt risiko og sårbarhet langs vegnettet. Samtidig arbeider vi kontinuerlig med å sikre at det tas hensyn til samfunnssikkerhet og klimapåvirkning i utviklingen av framtidig infrastruktur.

Klimagassutslippene fra transportsektoren er høye, og det er satt ambisiøse mål for å redusere utslippene fram mot 2030. Byvekstavtaler med målsetningen om nullvekst i personbiltrafikken samt overgangen til fossilfrie biler, er de viktigste tiltakene for å redusere klimagassutslippene. Statens vegvesen jobber også for å redusere klimagassutslippene fra bygging og drift av vegene.

Utbyggingsaktiviteten fortsetter å være høy. 50 store vegprosjekter har vært under arbeid i 2017, og 13 riksvegstrækninger ble åpnet for trafikk med en samlet lengde på i overkant av 60 km. Kostnadsøkninger på prosjekter er fortsatt en utfordring. For å sikre effektiv gjennomføring av prosjekter i alle faser har vi revidert kravene for styring av vegprosjekter. Dette vil gi kostnadsreduksjoner og tidsbesparelser for mange prosjekter, som følge av bedre styring og bedre overgang mellom planfasene og mellom planleggings- og gjennomføringsfasen. Det er innført felles planleggingsprogram for å holde oversikt over tidsbruk og kostnader fra KVVU til vedtatt reguleringsplan. Tidlig oppfølging fra prosjekteier, innføring av styringsmål og ekspertgrupper gir bedre anslagsprosesser og oppfølging i gjennomføringsfasen.

Vi har også gjennomført en rekke tiltak for å øke framkommeligheten og sikre et robust og sikkert vegnett. Økt satsing på vedlikehold og fornying har resultert i at forfallet ble redusert i 2016 og 2017. Dette skyldes i hovedsak prioriteringen av utbedring av tunneler i tråd med tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. For vegobjekter for øvrig ser vi en økning i forfallet med unntak av vegdekke, hvor tilstanden er uendret.

Statens vegvesen er en viktig aktør i oppfølgingen av nasjonal transportpolitikk i byområdene hvor nullvekstmålet for personbiltrafikk ligger til grunn. Som representant for staten leder vi forhandlingene om bymiljø- og byvekstavtaler, og i 2017 ble bymiljøavtale for Oslo/Akershus samt byvekstavtaler for henholdsvis Hordaland/Bergen og Rogaland/Nord-Jæren inngått.

Det er dessverre en risiko for at vår virksomhet er et mål for kriminelle. Arbeidet med ulovlige verksteder og transportkriminalitet har i 2017 blitt prioritert. Vi har blant annet gjennomført en rekke aksjoner i tett samarbeid med andre myndigheter og bransjeorganisasjoner, og Statens vegvesen har fulgt opp flere større saker som har fått rettslige følger.

Vi har de siste fire årene jobbet aktivt med effektivisering, blant annet gjennom å øke digitaliseringen i etaten og bevisst bruk av kontraktstrategier for mer effektiv gjennomføring på vegområdet. Med digitalisering reduserer vi behovet for fysisk oppmøte, som gir gevinst i form av færre manuelle handlinger. Dette gjør at vi kan omdisponere ressurser til andre oppgaver i kjernevirksomheten, og til vegområdet spesielt. Bemanningen i Statens vegvesen ble i 2017 redusert med om lag 260 hele stillinger (nesten fire pst.) sammenlignet med året før.

Statens vegvesen hadde i 2017 en tildeling på 30,4 mrd. kr. Regnskapet viser et mindreforbruk på 0,5 mrd. kr. Av midlene er om lag 86 pst. brukt til planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veg og om lag 4 pst. går til trafikant- og kjøretøyområdet. Rundt 10 pst. går til stabs- og støttefunksjoner.

I tillegg var det en tildeling til tilskudd til fylkesveger på 1,2 mrd. kr. Regnskapet viser et mindreforbruk på 0,5 mrd. kr. Dette skyldes i hovedsak forsinkelser på skredsikringsprosjekter på fylkesveg, samt forsinket oppstart på en rekke gang- og sykkelveger på fylkesveg som omfattes av tilskuddsordningen. Ordningen med tilskudd til gang- og sykkelveger på fylkesveg er utfordrende da både tilsagn om tilskudd, bygging, og utbetaling av tilskuddet skal skje innenfor samme budsjettår.

Vi er en framtidsrettet organisasjon med dyktige og engasjerte medarbeidere, som leverer gode tjenester til trafikantene. I 2017 satte vi retning for vår videre utvikling gjennom en ny virksomhetsstrategi.

Oslo 15. mars 2018



Terje Moe Gustavsen

vegdirektør
Statens vegvesen



Fresing av rv 55 over Sognefjellet. Foto : Geir Skjåk

2

Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen skal bidra til at de nasjonale målene fra regjeringen som setter krav til sikkerhet, miljø og et effektivt transportsystem som er tilgjengelig for alle blir fulgt opp. Som veg- og vegtrafikkforvalter er Statens vegvesen vegadministrasjon for staten på riksvegene (10 700 km) og for fylkeskommunene på fylkesveg (om lag 44 600 km). Dette innebærer å ta vare på, planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene. Etaten har også ansvar for riksvegferjene.

Som fagorgan skal Statens vegvesen bidra med utredninger, fakta og forslag til Samferdselsdepartementets arbeid med Nasjonal transportplan, statsbudsjettet og andre stortingsdokumenter. Forskning og formidling av resultatene, utvikling av retningslinjer og veiledningsmateriale og kontakt med relevante utdanningsinstitusjoner, er viktig i den sammenheng.

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

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

Statens vegvesen som myndighetsorgan innebærer ansvar for kontroll av kjøretøy, tilsynsoppgaver og gjennomføring av førerprøver. På flere områder har etaten myndighet til å utvikle og godkjenne regelverk og fatte vedtak som gjelder trafikant og kjøretøy. Statens vegvesen har myndighet til å vedta forskrifter og normaler på enkelte områder for offentlig veg, og håndheve lover, forskrifter og normaler på riksveg. Der nasjonale mål utfordres, kan sektoransvaret gi myndighet til å gi innsigelse på planer etter plan- og bygningsloven.

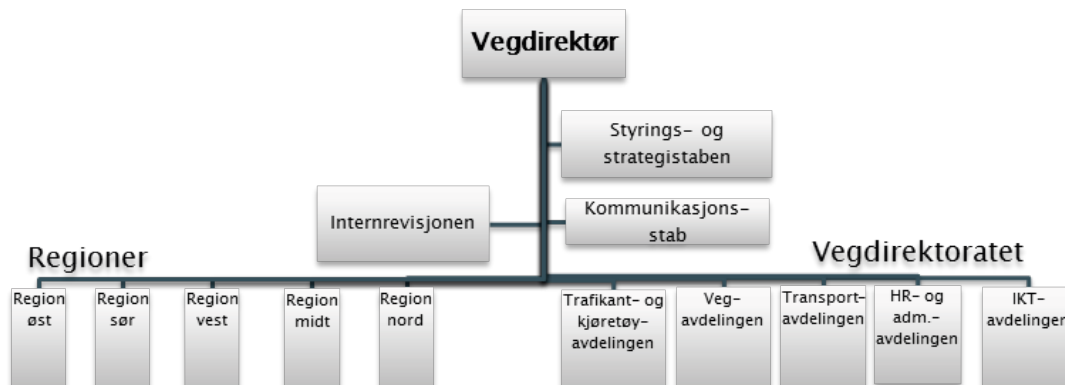
I 2017 utarbeidet Statens vegvesen en ny virksomhetsstrategi som skal gjøre etaten i stand til å levere gode framtidrettede tjenester i en periode preget av store endringer. Strategien peker ut områdene hvor etaten har et særlig utviklingsbehov og bidrar til å tydeliggjøre Statens vegvesens framtidige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

Gjennom strategiarbeidet fikk etatens kjerneområder ny inndeling i tre: veg, transport, trafikant og kjøretøy. Samtidig ble fagområdene mer rendyrket.



Figur 2.1 Strategiske mål i Statens vegvesens virksomhetsstrategi. De tre øverste synliggjør de nye kjerneområdene transport, veg, og trafikant og kjøretøy.

Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og fem regioner. Etaten ledes av vegdirektøren og regionvegkontorene av regionvegssjefene.



Figur 2.2 Statens vegvesen organisasjonskart 2017

Vegdirektoratet er øverste forvaltningsorgan og ligger i Oslo, men har enheter flere steder i Norge, blant annet Steinkjer, Lillehammer, Trondheim, Tromsø og Vadsø. Regionvegkontorene ligger på Lillehammer (Region øst), i Arendal (Region sør), i Leikanger (Region vest), i Molde (Region midt) og i Bodø (Region nord). Regionene har egne vegavdelinger for alle fylker. Til sammen er det 82 tjenestesteder, hvorav 43¹ trafikkstasjoner, og fem vegtrafikksentraler fordelt over hele landet.

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

Ved utgangen av 2017 hadde Statens vegvesen 7 296 ansatte fordelt på 7 019 hele stillinger, og av disse er 39 pst. kvinner. Etatsledelsen i Statens vegvesen besto i 2017 av:

Tabell 2.1 Etatsledelsen i Statens vegvesen i 2017

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

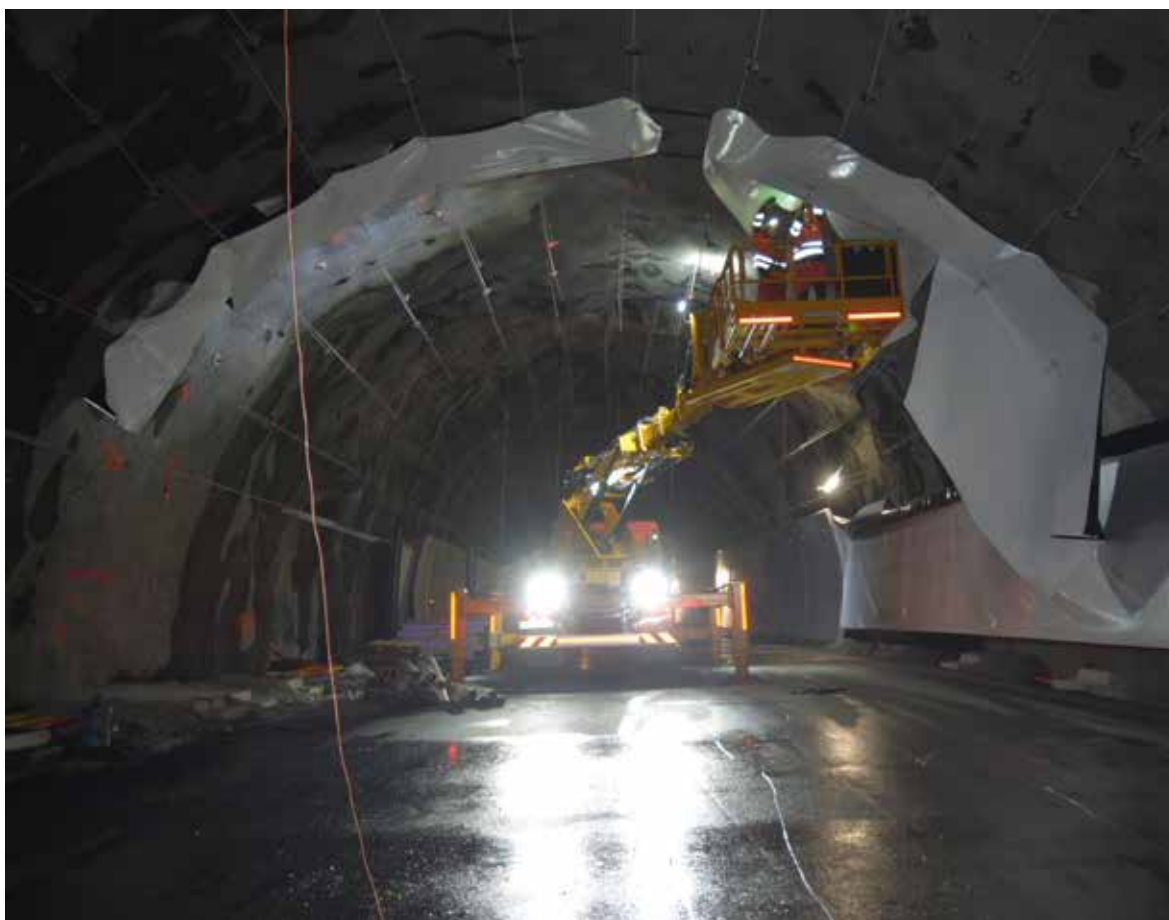
¹) Nye avdelinger fra 1. sept. 2017. Tidligere Veg- og transportavdelingen og Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingen

¹ Tall ikke sammenliknbar med tidligere årsrapporter. Ny definisjon av tjenestesteder, herunder trafikkstasjoner, er utarbeidet i forbindelse med områdegjennomgangen av Statens vegvesen fra Finansdepartementet.

2.2 Utvalgte nøkkeltall

Tabell 2.2 viser nøkkeltall basert på informasjon fra kapittel 6 Årsregnskap og produksjonstall og måloppnåelse for de siste tre årene.

Nøkkeltallene for lønnsandel, lønnsutgifter per bemanning i hele stillinger og andel kjøp av tjenester er relatert til Statens vegvesens totale omsetning, ikke bare midler tildelt over statsbudsjettet. Etaten er sams vegadministrasjon for både riks- og fylkesveg. Derfor må Statens vegvesens omsetning på fylkesveg inkluderes i tallene. Det samme gjelder de eksterne midlene etaten forvalter, som bompenger, forskudd og tilskudd.



Tunnelinnredning Lyshorntunnelen. Foto: Geir Brekke

Tabell 2.2 Nøkkeltall

	2015	2016	2017
Bemanning, antall ansatte	7 585	7 575	7 296
Bemanning, hele stillinger	7 313	7 281	7 019
Riksveg kap. 1320			
Samlet tildeling kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene (inkl. overført mindreforbruk, merinntekter og refusjoner) i mill. kr	26 425	29 328	30 422
Regnskap i prosent av midler til disposisjon	97,4	96,2	98,4
Riksveg eksterne midler			
Tildeling eksterne midler (ubenyttede midler fra foregående år og årets tildeling)	10 688	11 983	10 738
Regnskap i prosent av årets midler	78,0	66,8	72,3
Riksveg kap. 1320 inkl. eksterne midler			
Samlet tildeling riksveg (kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene)	37 113	41 311	41 160
Regnskap i prosent av samlet tildeling	91,8	87,7	91,6
Fylkesveg inkl. eksterne midler			
Tildeling fylkesveg (ubenyttede midler fra foregående år og årets tildeling)	20 765	19 754	20 647
Regnskap i prosent av tildeling	94,2	91,2	92,4
Samlet tildeling riksveg og fylkesveg inkl. eksterne midler	57 878	61 065	61 807
Regnskap i prosent av samlet tildeling	93,1	88,8	91,9
Nøkkeltall basert på samlet omsetning¹			
Lønnsandel pst.	8,8	8,9	9,7 ⁷
Lønnsutgifter per bemanning hele stillinger i tusen kr	645,3	666,7	789,1 ⁷
Andel kjøp av tjenester pst.	7,3	6,9	6,1
Tilstand/produksjon²			
Framkommelighet			
Andel av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard (i pst.)	79,9	81,5	81,5/ 90,2 ⁶
Antall km riksveg dekkelagt	1 340	1 300	1 320
Antall km riksveg åpnet for trafikk	45,2	83,4	62,3
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	3	9	2
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	22,2	40,8	33,2
Antall km nye kollektivfelt	5,8	2,6	2,7
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	13,5	4,1	14,3
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	37,1	41,4	41,6
Trafikksikkerhet			
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	9	6,2	14,1
Antall km midtrekkverk på to- og trefeltes riksveger	27	33,7	6,2
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	289	202,9	196,8
Miljø			
Antall boliger hvor det er gjort tiltak etter forurensingsforskriftens grenseverdi (42 dB)	57	20	21
Gjennomsnittlig CO2-utslipp for alle nye personbiler (g/km)	100	93	82
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO ₂ ⁴	1 av 7	2 av 7	1 av 7
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM ₁₀ ⁵	0 av 8	0 av 8	0 av 8
Universell utforming			
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	2	2	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	55	41	25
Trafikant og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy ³	3 181 130	3 238 597	3 299 723
Antall elektriske drevne kjøretøy	73 738	102 917	145 559
Antall hydrogendrevne kjøretøy	24	23	104
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	1 083 458	1 088 364	1 106 784
Antall produserte førerkort (ca.)	409 000	508 000	464 400

	2015	2016	2017
Miljø			
Antall boliger hvor det er gjort tiltak etter forurensingsforskriftens grenseverdi (42 dB)	57	20	21
Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	100	93	82
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO ₂ ⁴⁾	1 av 7	2 av 7	1 av 7
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for døgnmiddel av PM ₁₀ ⁵⁾	0 av 8	0 av 8	0 av 8
Universell utforming			
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	2	2	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	55	41	25
Trafikant og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy ³⁾	3 181 130	3 238 597	3 299 723
Antall elektriske drevne kjøretøy	73 738	102 917	145 559
Antall hydrogendrevne kjøretøy	24	23	104
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	1 083 458	1 088 364	1 106 784
Antall produserte førerkort (ca.)	409 000	508 000	464 400

Forklaring til tabell 2.2:

- ¹⁾ Statens vegvesen har en bemanning som er tilrettelagt for at vi i tillegg til driftsoppgaver knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» også i stor grad ivaretar investeringsoppgaver på riksveg samt drift, vedlikehold og investeringsoppgaver på fylkesveg. På bakgrunn av det legges det til grunn at lønnsandel og andel tjenestekjøp må sees i forhold til total omsetning og ikke som andel av driftsutgiftene knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen».
- ²⁾ Produksjonstallene viser tiltak som ble ferdigstilt det enkelte år.
- ³⁾ Tallet inkluderer personbiler, varebiler, kombinerte biler, lastebiler og busser.
- ⁴⁾ Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Bærum, Drammen, Lillehammer, Oslo, Stavanger og Trondheim.
- ⁵⁾ Utvalgte byer for nøkkeltall er Bergen, Drammen, Fredrikstad, Grenland, Mo i Rana, Oslo, Stavanger og Trondheim.
- ⁶⁾ 81,5 pst. av riksvegnettet har tilfredsstillende dekketilstand basert på detaljerte måledata og klassifisering av tilstand uavhengig av trafikkmengde, mens 90,2 pst. tilfredsstiller kravene til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandarden (R610).
- ⁷⁾ Lønnsutgifter i 2017 er inklusiv pensjonspremie. Tallene er derfor ikke sammenliknbare med 2015 og 2016. Eksklusiv pensjonspremie var lønnsandel i 2017 8,6 % og lønnsutgifter pr. bemanning hele stillinger 700 000 kr.



Bruinspeksjon av Skarnsundbrua langs rv 755. Foto: Elin Spildo

3

Årets aktiviteter og resultater

I del 3.1 presenteres Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2017 innenfor hvert av de fire hovedmålene for transportpolitikken i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023; Framkommelighet, Trafikksikkerhet, Miljø og Universell Utforming.

I del 3.2 presenteres informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2017.

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

3.1 Resultater og måloppnåelse 2017

Statens vegvesen har i all hovedsak nådd målene satt i Prop. 1 S (2016–2017) og krav gitt i Tildelingsbrev 2017 fra Samferdselsdepartementet. For målene som har avvik, er årsak for de fleste knyttet til forsinket åpning på prosjekter.

Hovedmål Framkommelighet

” **Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret**

Drift og vedlikehold av vegnettet

Driften av vegnettet ble i 2017 i hovedsak gjennomført i henhold til den standard som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2014–2023. For alle driftskontrakter som har blitt fornyet siden 2013, er det innført noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking. I løpet av 2017 ble den nye standarden gjeldende for tilnærmet alle driftskontraktene. Konkurranseforholdene og den aktuelle vinteren bestemmer hva som faktisk må betales for driften av vegnettet. Driftskontraktene som ble inngått i 2017 lå på samme nivå eller lavere enn kontraktene de avløste. Kontraktene har mengdeoppgjør for en del prosesser, og det økonomiske resultatet vil derfor variere fra år til år.

Totalt ble det lagt asfalt på 1 320 km riksveg i 2017. Dette er noe lavere enn 1 400 km som ble estimert i forkant av året. Antall kilometer dekke som legges per år vil variere med pris, vegbredde, hvor omfattende tiltaket er, samt type asfalt som legges. Det ble i 2017 gitt en tiltakspakke til agder- og vestlandsfylkene som har medført at det ble lagt mer dekke i disse fylkene enn det ellers ville blitt lagt. Basert på detaljerte måldata og klassifisering av tilstand uavhengig av trafikkmengde har 81,5 pst. av riksvegnettet tilfredsstillende dekketilstand (tilstand klassifisert som god eller svært god), mens 90,2 pst. tilfredsstillende kravene til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandarden (R610). Vedlikeholdsstandarden tar høyde for trafikkmengde (ÅDT), hvor det stilles strengere krav til vegger med høy trafikkmengde enn for lavtrafikkerte vegger.

Innsats til vedlikehold og fornying har resultert i at forfallet for årene 2016 og 2017 ble redusert. Det er først og fremst prioriteringen av utbedring av tunneler på TEN-T vegnettet for å ivareta EUs krav i tunnelsikkerhets- og elektroforbrukene som bidrar til at forfallet samlet sett reduseres. For vegdekke er tilstanden uendret, mens for øvrige vegobjekter har forfallet økt.

Tabell 3.1 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt

Strekning	Fjellovergang	Timer stengt vinteren 2016/17
E6 Trondheim–Kirkenes	E6 Saltfjellet	186
	E6 Kvæangsfjellet	109
	E6 Sennalandet	287
	E6 Hatter	92
E16/rv 7/rv 52 Oslo–Bergen	E16 Filefjell	0
	Rv 52 Hemsedalsfjellet	26
	Rv 7 Hardangervidda	432
E10 Å–Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	305
E6/rv 70 Oslo–Kristiansund	E6 Dovrefjell	12
E16/rv 7/rv 52/rv 5 Oslo–Florø	Rv 52 Hemsedalsfjellet	26
E134 Drammen–Haugesund	E134 Haukelifjell	185

Utvikling av vegnettet

Statens vegvesen åpnet 62,3 km nye riksvegstrekninger for trafikk i 2017. Av dette var 14,1 km firefelts veg. Tabell 3.2 gir oversikt over strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr.



VTS i Region midt. Foto: Knut Opeide

Tabell 3.2 Prosjekter med kostnader over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2017

Vegnr./ Strekning	Rute	Fylke	Prosjektbeskrivelse	Prognose for slutt- kostnad (mill. kr)	Antall km
E18 Riksgrensen– Ørje	2a	Østfold	Prosjektet har omfattet bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i Marker kommune i Østfold.	905	6,2
Rv 509 Sømmevågen	3a	Rogaland	Prosjektet har omfattet ombygging av dagens veg til firefelts veg fra Solasplitten til Sømmevågen vest. Prosjektet omfattet også ombygging av Flyplassvegen inn mot Stavanger lufthavn, Sola.	779	2,7
E39 Hove– Sandved	3a	Rogaland	Prosjektet har omfattet ombygging av dagens tofelts veg med midtrekkverk til firefelts veg. I tillegg har prosjektet omfattet ombygging av om lag 1,3 km av rv 13 og fv 325.	783	2,1
E16 Varpe bru- Smedalsosen	5c	Oppland/ Sogn og Fjordane	Prosjektet har omfattet bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Vegen er lagt høyt i terrenget med slake skråninger for å redusere problemene med snødrev.	1 546	20,0
Rv 5 Loftesnes- brui	5c	Sogn og Fjordane	Prosjektet har omfattet bygging av ny bru over Loftesneset. Prosjektet har også omfattet riving av dagens bru, som er svært smal, og har manglet tilfredsstillende løsning for gående og syklende.	410	0,8
Rv 4 Lunner grense–Jaren	6a	Oppland	Prosjektet har omfattet bygging av ny firefelts veg inkludert en 1,7 km lang tunnel øst for Gran sentrum. Utbyggingen har også omfattet bygging av om lag 3 km tofelts veg med midtrekkverk på Lygna sør.	2 643	9,3
Rv 94 Skaidi– Arisberget	8b	Finnmark	Prosjektet har omfattet utbedring av en delstrekning av rv. 94 mellom Skaidi og Hammerfest. Prosjektet har omfattet breddeutvidelser samt utbedring av svinger og skredutsatte punkter.	214	8,6
E105 Elvenes– Hesseng	8b	Finnmark	Prosjektet har omfattet utbedring av en om lag 5,5 km lang strekning i Sør-Varanger kommune i Finnmark. Prosjektet har også omfattet bygging av en ny bru over Pasvikelva og en omlegging av eksisterende veg forbi Elvenes sentrum.	717	5,4

En samlet oversikt over alle riksvegstrekninger som ble åpnet for trafikk i 2017 finnes i vedlegg 1.

Tabell 3.3 Endringer i infrastrukturen i 2017

	Mål 2017	Resultat 2017	Avvik	Mål Handlingsprogram 2014–2017	Resultat 2014–2017	Oppfølgingsgrad Handlingsprogram 2014–2017
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	2	2	0	52	52	100
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	40,3	33,2	-7,1	150	127,2	84,8
Antall km nye kollektivfelt	3,0	2,7	-0,3	11	17,1	155,5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	18,8	14,3	-4,5	47	39,9	84,9
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	37,1	41,6	4,5	175	188,1	107,5

Skredsikring

2 skredutsatte punkt ble utbedret i 2017. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017)

Gul midtlinje

33,1 km veg ble utbedret slik at vegbredden tilfredsstilte kravet om å etablere gul midtlinje. Målet var 40,3 km og avviket skyldes i hovedsak at prosjektene E6 Sørkjosfjellet i Troms og E6 Storsandnes–Langnesbukta i Finnmark åpner i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Målet i handlingsprogramperioden 2014–17 var å utbedre 150 km veg. Det ble i perioden i alt utbedret 127 km veg.

Kollektivfelt

Det ble etablert 2,7 km kollektivfelt langs riksvegnettet i 2017. Dette var om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017).

Målet i handlingsprogramperioden 2014–17 var å etablere kollektivfelt langs 11 km riksveg. Det ble i perioden i alt etablert kollektivfelt langs 17 km riksveg.

For omtale av satsingen på kollektivtransporttiltak på og langs riksveg i de fire største byområdene, se vedlegg 1.

Samferdselsdepartementet la i 2014 fram en handlingsplan for kollektivtransport. Planen skal bidra til å konkretisere hva som må gjøres for å styrke miljøvennlige og arealeffektive transportløsninger og sammenfatter ulike tiltak på området. Ett av tiltakene Statens vegvesen hadde ansvar for, var å lage en veileder for helhetlig knutepunktutvikling. Dette arbeidet ble avsluttet februar 2018. Det er varslet en ny handlingsplan for kollektivtransport.

Gående og syklende

Målet for 2017 var å tilrettelegge 37,1 km veg for gående og syklende, hvorav 18,8 km i byer og tettsteder. Resultatet ble 41,6 km, hvorav 14,3 km i byer og tettsteder. Avviket skyldes i hovedsak at

prosjektet rv 110 Ørebekk–Simo i Østfold åpnes først i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017. Dermed ble det ferdigstilt noe mindre i byer og tettsteder enn det som var målet, men totalt noe mer enn det som var målet for riksveger totalt.

Målet i handlingsprogramperioden 2014–17 var å tilrettelegge 175 km veg for gående og syklende, hvorav 47 i byer og tettsteder. Det ble i perioden i alt tilrettelagt 188 km veg for gående og syklende, hvorav 40 km i byer og tettsteder.

For omtale av byer og tettsteder med planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, sykkelbyavtaler og sykkelveginspeksjoner, se vedlegg 1.

Utbedring av tunneler

Det er lagt opp til at kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriften skal være innfridd for alle eksisterende tunneler på TEN-T-vegnettet med lengde over 500 meter innen utgangen av 2021. I 2017 ble 15 tunneler utbedret.

Ferjetilbudet

Det var totalt 17 ferjesamband på riksvegferjenettet ved utgangen av 2017. Det ble startet opp nye kontrakter for drift av ferjesambandene rv 19 Moss–Horten i Østfold og Vestfold og E39 Mortavika–Arsvågen i Rogaland og E39 Halhjem–Sandvikvåg i Hordaland startet opp 1. januar 2017. I 2017 var det for ferjedriften, totalt på riksveg og fylkesveg, rapportert inn 51 hendelser (inklusive arbeidsulykker/personskader) til Sjøfartsdirektoratet. 22 av ulykkene skyldtes grunnstøting og sammenstøt mellom ferje og ferjekai. Servicenivået, dvs. antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang, var mer enn 98 pst. i 14 av de 17 sambandene. Sambandet rv 19 Moss–Horten hadde i 2017 et servicenivå på 86 pst. Dette er en forbedring fra 2016 hvor resultatet endte på 78 pst.



Ferjesamband E39. Foto: Knut Opeide

Tabell 3.4 Ferjetilbudet ved utgangen av 2017 (vintertilbudet)

Veg	Samband	Ferjer (antall/ totalt pbe)	ÅDT (pbe)	Frekvens Avganger pr. døgn (antall)	Åpnings- tid hverdager (timer)	Gjen- stående kjøretøy (pst)
Rv 19	Moss–Horten	5/1000 (1/220)	10 100	108	19	13,7
E39	Mortavika–Arsvågen	3/666	7 789	49	24	3,2
E39	Sandvikvåg–Halhjem	3/636	5 112	35	24	0,7
E39	Oppedal–Lavik	3/360 (4/455 12 dager i året)	2 837	52	24	0,4
E39	Anda–Lote	2/240	2 461	53	24	1,5
E39	Festøy–Solavågen	2/244	3 241	42	24	0,2
E39	Volda–Folkestad	1/90	1 218	32	18	0,1
E39	Molde–Vestnes	4/504	4 312	45	24	1,8
E39	Halsa–Kanestraum	3/235	2 439	50	24	2,2
Rv 13/ Rv 55	Vangsnes–Hella–Dragsvik	2/153 (3/195 juni–aug)	1 251	84	20,5	0,1
Rv.13	Nesvik–Hjelmeland	2/110	1 126	80	21	0,4
Rv 13	Lauvik–Oanes	1/110	2 583	41	24	1,5
Rv 5	Fodnes–Mannheller	2/220	3 411	58	24	1,9
E6	Bognes–Skarberget	1/120	790	15	20	1,7
Rv 827	Drag–Kjøpsvik	1/120	616	11	20	0,2
Rv 85	Bognes–Lødingen	2/240	1 148	11	17	0,5
Rv 80	Bodø–Moskenes–Værøy–Røst	2/240	354	3-4	16	1,0

Oppfølging av bymiljøavtaler

Statens vegvesen er en viktig aktør i oppfølgingen av nasjonal transportpolitikk i byområdene. I Nasjonal transportplan 2014–2023 ble det lagt fram et rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler. I tillegg ble det senere bestemt at arealdelen i bymiljøavtalene skulle konkretiseres gjennom byutviklingsavtaler. Statens vegvesen representerer staten og leder forhandlingene med byområdene.

Den første bymiljøavtalen ble inngått mellom staten, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune i 2016. I juni 2017 ble det inngått en bymiljøavtale mellom staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Denne ble supplert med en byutviklingsavtale i september 2017.

Regjeringen bestemte i desember 2016 at bymiljø- og byutviklingsavtalene skulle integreres i felles byvekstavtaler. I september 2017 ble det inngått byvekstavtaler mellom staten, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune samt mellom staten, Rogaland fylkeskommune og kommunene på Nord-Jæren (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner).

Alle fire avtalene gjelder til 2023. Gjennom bymiljø- og byvekstavtalene har staten forpliktet seg å bidra med midler til bymiljøavtaler som kan brukes til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksveg. Forpliktelsen gjelder totalt 5,8 mrd. kr i avtaleperioden.

For årene 2015–2017 er det bevilget til sammen 480 mill. kr til bymiljøavtaler. Det ble regnskapsført 92,9 mill. kr i 2017 slik at mindreforbruket er på 387,1 mill. kr. Dette skyldes at avtalene er sent inngåtte, og at det tar tid å få planlagt byggeklare prosjekter.

Når det inngås bymiljø- eller byvekstavtaler overføres belønningsmidlene til disse avtalene. Disse midlene vil da bli bevilget over kap. 1330 post 64. For 2017 ble det bevilget belønningsmidler til Trondheim over denne posten. For de andre byområdene ble midlene også i 2017 bevilget over kap. 1330 post 61.

Gjennom bymiljø- og byvekstavtalene bidrar også staten med inntil 50 pst. av prosjektkostnaden for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter. Denne ordningen er begrenset til de fire største byområdene. Midlene bevilges over kap. 1330 post 63. En redegjørelse for bevilgningene over kap. 1330 gis under punkt 3.2.

Gjeldende bymiljø- og byvekstavtaler skal reforhandles til nye byvekstavtaler i 2018. De nye avtalene skal bygge på NTP 2018–2029 og gjelde for hele NTP-perioden. I tillegg skal det forhandles om byvekstavtaler med de andre fem byområdene som kan inngå slike avtaler. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen i 2017 arbeidet med å forberede forhandlingen om nye byvekstavtaler. En viktig del av dette arbeidet har vært å gjennomføre byutredninger i alle de aktuelle byområdene, unntatt Oslo og Akershus der det nylig er utarbeidet en KVVU og KS1 for Oslo-navet. Hensikten med byutredningene var å vise at og hvordan det er mulig å nå nullvekstmålet i hvert enkelt byområde.



Holdeplass ved rv 706 Trondheim. Foto: Knut Opeide

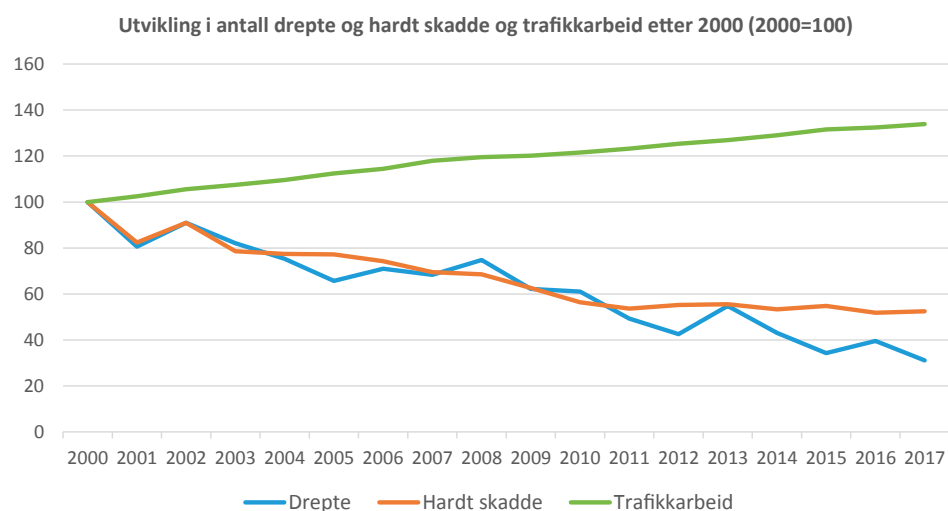
Hovedmål Trafikksikkerhet

» En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren» Etappemål: Innen 2024 skal antall drepte og hardt skadde halveres

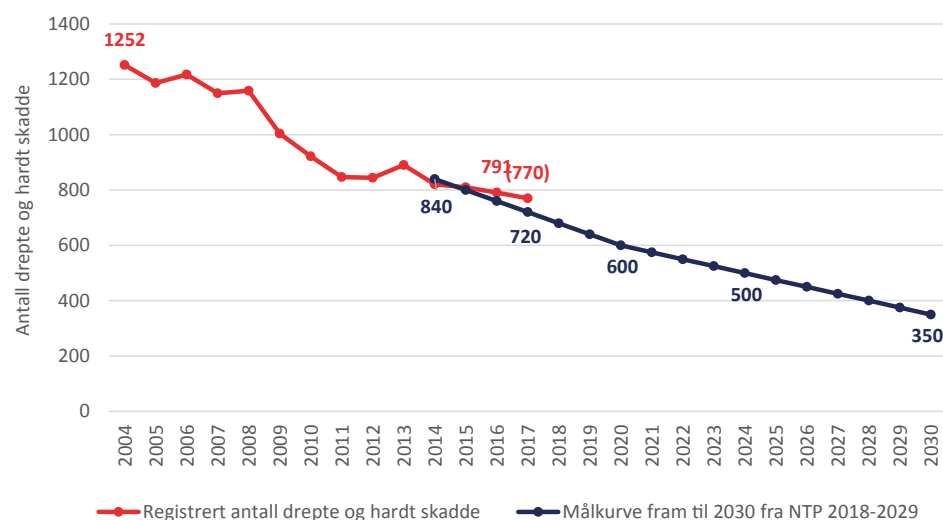
Ulykkesutviklingen

Foreløpige anslag viser at om lag 770² personer ble drept eller hardt skadd i vegtrafikkulykker i 2017. Dette er en reduksjon på om lag tre pst. fra 2016, men er likevel 50 flere enn nødvendig resultat dersom vi skulle hatt en progresjon i samsvar med etappemålet i Nasjonal transportplan 2018–2029 på maksimalt 500 drepte og hardt skadde innen 2024, og maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030.

Foreløpige tall viser at 106 personer ble drept i 2017. Dette er en reduksjon på 21 pst. fra 2016. Etterfølgende figur viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til og med 2017 sammenholdt med utviklingen i trafikkarbeid.



Figur 3.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og trafikkarbeid etter 2000 (tall for 2017 er foreløpig anslag)



Figur 3.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde (tall for 2017 er foreløpig anslag) og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2018–2029.

² Endelige tall for 2017 vil bli publisert av SSB i slutten av mai 2018.

Noen hovedtrekk i ulykkesbildet i 2017 sammenliknet med 2016:

- Det har vært en reduksjon i antall drepte for alle trafikantgrupper. Samlegruppen «andre trafikanter» (ATV, snøscooter, traktor mm.) utgjør den største nedgangen.
- Antall drepte i alderen 18 til 24 år er nesten halvert sammenlignet med året før, og det er ikke lengre de unge som er den mest dominerende gruppen i ulykkesstatistikken. Også antallet drepte personer i aldersgruppen 55–64 år har hatt en markant nedgang.
- 71 pst. av de drepte i 2017 var menn, mot 82 pst. året før.
- Flest blir fremdeles drept i møteulykker og utforkjøringsulykker.

I perioden 2005–2016 har Statens vegvesen analysert 2083 dødsulykker med i alt 2274 drepte. Analysene viser at de viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde er knyttet til trafikantene. Høy fart medvirket til om lag 40 pst. av disse ulykkene. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i om lag 20 pst. av ulykkene, og 40 pst. av omkomne personer i bil har ikke brukt bilbelte. Forhold ved vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer i 27 pst. av dødsulykkene i perioden, mens feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende til 23 pst. av dødsulykkene.

En ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde forutsetter en koordinert og styrket innsats hos alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, hvor fylkeskommunene, kommunene, Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk er de mest sentrale. Statens vegvesens bidrag omfatter både trafikant- og kjøretøyrettede tiltak, investeringer og drift/vedlikehold. Etappemålet i Nasjonal transportplan er ambisiøst og forutsetter kontinuerlig leting etter nye effektive tiltak og at mulighetene som den teknologiske utviklingen gir utnyttes.

Statens vegvesen har i samarbeid med blant annet Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, storbykommunene og interesseorganisasjonene utarbeidet Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2018–2021. Planen bygger på Nasjonal transportplan 2018–2029 og følger opp aktuelle punkt i Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Formålet er å vise utfordringene og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden.

I 2017 ble det arbeidet med oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017. Det ble også arrangert en resultatkonferanse, der blant annet status for tilstandsmålene ble presentert.

Tabell 3.5 Målrettede tiltak som gir økt trafikksikkerhet

	Mål 2017	Resultat 2017	Avvik	Mål handlingsprogram 2014–2017	Resultat 2014–2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter fire år (pst.)
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (tiltak som gjennomføres)	4,0	2,3	1,65	33	25	76 %
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	17,4	14,1	-3,3	107	92,3	86,3 %
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	6,2	6,2	0	141	99,9	70,8 %
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	117,3	196,8	79,5	Ikke oppgitt	846,7	-

Statens vegvesens bidrag til reduksjon i antall drepte eller hardt skadde

Bidraget til redusert antall drepte og hardt skadde som er oppgitt i tabell 3.5 omfatter kun investeringer. Virkninger av Statens vegvesen sine trafikant- og kjøretøyrettede tiltak kommer i tillegg.

Avviket fra målet for 2017 skyldes i all hovedsak at åpning av E6 Hålogalandsbrua i Narvik kommune er utsatt fra 2017 til 2018.

Nye firefelts veger

Målet for 2017 var at 17,4 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk. Resultatet ble 14,1. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet E18 Bommestad–Sky i Vestfold åpner for trafikk i 2018, mot opprinnelig forutsatt i 2017.

Målet i handlingsprogramperioden 2014–17 var å åpne 107 km firefelts veg. Det ble i perioden i alt åpnet 92 km firefelts veg.

Midtrekkverk og forsterket midtoppmerking

I 2017 ble det bygd midtrekkverk på 6,2 km to- og trefeltsveger. Dette var som forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017). Ved utgangen av 2017 var det i alt om lag 336 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk. Målet i handlingsprogramperioden 2014–17 var å bygge midtrekkverk på 141 km to- og trefelts veg. Det ble i perioden i alt bygget midtrekkverk på 100 km to- og trefelts veg.

Forsterket midtoppmerking er tiltak som skal skape større avstand mellom kjøreretningene. Dette omfatter merket sperreområde, midtmarkering og fresing i vegbanen utenfor midtoppmerkingen. Forsterket midtoppmerking er dokumentert å være et effektivt tiltak for å redusere antall møteulykker og er vesentlig mindre kostnadskrevenne å etablere enn midtrekkverk.

Det ble i 2017 etablert forsterket midtoppmerking på om lag 200 km riksveg, mens målet var om lag 120 km. Avviket skyldes i hovedsak at det i forbindelse med gjennomføringen av dekkelegging på riksvegnettet også har blitt etablert forsterket midtoppmerking på strekninger der forholdene tilsier dette. Ved utgangen av 2017 er det på landsbasis i alt etablert forsterket midtoppmerking på om lag 1 750 km riksveg.

Trafikant- og kjøretøyvirksomheten

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har Statens vegvesen prioritert i tråd med nasjonale føringer om målrettet innsats. Ved kontroll av tunge kjøretøy har vinterutrustning, bremses og kabotasje vært prioritert. Innenfor tilsynsvirksomheten har fokusområdene vært stikkprøver av periodiske kjøretøykontroller, ulovlig verksteddrift og gjennomføring av den obligatoriske opplæringen. Antall stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll i 2017 var noe lavere i enkelte regioner i 2016 og samlet ligger resultatet noe under kravet om 0,3 pst. av gjennomførte kontroller. På trafikantområdet er det ført tilsyn med den obligatoriske føreropplæringen. Det er fattet 48 vedtak om tilbakekalling av godkjenninger av trafikkskoler i 2017, som er på nivå med 2016. Dette skyldes at flere av ressursene innen området er benyttet i forbindelse med «Olsen Bil-saken».

Antall tungtransportkontroller er videreført på et høyt nivå. Kontroll av vinterutrustning viser at det er færre utenlandske vogntog som ikke tilfredsstillt kravene til å ferdes på norske vinterveger



Kontroll på Kivilømpolo. Foto: Monica Knof

sammenlignet med tidligere år. Antall bruksforbud for vinterdekk har også gått ned, noe som både kan skyldes bedre dekkutrustning, men også at det er naturlig variasjon i tallene mellom år ut i fra føreforholdene det enkelte år.

Tabell 3.6 viser antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg og i bedrift. Tallene viser en liten reduksjon i antall kontroller samtidig som antall reaksjoner øker, noe som viser en økt målretting av virksomheten. Det er en økning i antall kontrollerte døgn på veg. Dette skyldes blant annet at kontroll av kjøre- og hviletid på veg et er viktig hjelpemiddel for å avdekke brudd på kabotasjereguleringen. I 2017 har «Olsen Bil-saken» lagt beslag på anslagsvis 15 årsverk innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, noe som har gått på bekostning av øvrig kontrollvirksomhet. Oppgaver som ventetid teknisk kontroll i hall og stikkprøve etter periodisk kjøretøykontroll har hatt redusert aktivitet i forhold til planlagt som følge av omdisponering av ressurser til «Olsen-Bil saken».

Tabell 3.6 Oversikt over antall kjøre- og hviletidskontroller i 2017

	Mål 2017	Resultat 2017	Avvik
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	121 220	148 309	22,3 %
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	242 640	243 218	0,2 %

Trafikant- og kjøretøyområdet viderefører arbeidet med digitalisering og selvbetjeningsløsninger, noe som har resultert i at flere brukere har mulighet til å gjennomføre kjøretøytjenester på nett. Trenden er at selvbetjeningsgraden øker, og nye løsninger utvikles fortløpende.

Innenfor utvikling av kjøretøyteknologi har Statens vegvesen vært kunnskapsleverandør og bidragsyter i arbeidet med utredning og implementering av direktiv for alternative energibærere for transport. I 2017 er det utarbeidet regelverk og prøveordning for selvkjørende motorvogn og etaten har deltatt i internasjonale fora som jobber med regelverk for automatiserte kjøretøy. Gjennom nye bestemmelser i bilforskriften er det også blitt enklere å importere biler fra USA, Canada og andre EØS-land.

Innenfor trafikantområdet viser evalueringen av føreropplæringen at det er hensiktsmessig å innføre krav om obligatorisk etterutdanning for trafikklærere, og et forslag til endring av reglene ble sendt på høring i 2017.

Fra og med 3. januar 2017 har Statens vegvesen på oppdrag fra Luftfartstilsynet gjennomført droneprøver ved trafikkstasjonene. Ordningen med eksamen for løyve til taxi, person- og godstransport ble tilgjengelig fra og med 2. januar 2018.

Helsedirektoratet, Politidirektoratet, Direktoratet for e-helse og Vegdirektoratet har gjennom et samarbeid med Difi (stimuleringsordningen for innovasjon og tjenestedesign) i 2017 etablert et prosjekt «Vilkår for førerrett». Målet er at all informasjon som inngår som en del av forvaltningen av førerrett utveksles og behandles digitalt mellom innbyggere og aktørene.

I juni 2016 trådte ny vegtrafikklov §7 b og ny forskrift om sykkelritt på veg i kraft. På bakgrunn av nye regler ble det høsten 2016 og vinteren 2017 utarbeidet læreplan for private vakter ved sykkelritt. Samferdselsdepartementet besluttet imidlertid at innføring av kompetansekrav til private vakter skulle utsettes til 2018. Bakgrunnen for dette var å gi tid nok for aktørene til å kunne utvikle kurs og holde opplæring på best mulig måte. I 2017 ble aktørene gitt et særlig ansvar for å påse at personell som ble benyttet hadde tilstrekkelig kunnskap for å ivareta sikkerheten. Høsten 2017 startet arbeidet med å utvikle interne rutiner i Statens vegvesen for behandling av søknad om å arrangere sykkelritt. Arbeidet med implementering avsluttes vinteren/våren 2018.

Parkeringsforskriften trådte i kraft 1. januar 2017. Det er blant annet opprettet en egen parkeringsgruppe med ansvar for det operasjonelle tilsynet med vilkårparkering, og som startet tilsynsvirksomheten senere samme år. Fortsatt gjenstår det viktig arbeid som utarbeidelse av retningslinjer opp mot regelverket og videreutvikling av registeret. Dette har medført et stort behov for ressurskrevende veiledning, og det har derfor ikke vært mulig å behandle alle søknader innen forvaltningslovens frister.

I samsvar med føringene er det prioritert dokumenttilsyn hos de registrerte virksomhetene i parkeringsregisteret. I tillegg er det gjennomført noen stedlige tilsyn, samt arbeidet med å finne og informere ikke-registrerte virksomheter om ordningen.

Bilbeltebruk

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser³ viser at 97,2 pst. anvender bilbelte i lette kjøretøy og 84,3 pst. i tunge kjøretøy i 2017. Tallene innbefatter undersøkelser både i og utenfor tettbygde strøk. Sammenliknet med 2016 er det en økning i bilbeltebruken.

Automatisk trafikk kontroll

Ved utgangen av 2017 var streknings-ATK installert på 28 vegstrekninger. Antall punkt-ATK ved utgangen av 2017 var 297.

Trafikksikkerhetskampanjer

De tre langsiktige nasjonale trafikksikkerhetskampanjene Belte i buss, Ungdom og fart og Del veien ble videreført i 2017. Virkemidler som har vært tatt i bruk, er kampanjefilmer, bruk av sosiale medier, materiell i buss, stand ved sykkelritt og kampanjeskilt langs veg. Egne beltekontroller og samarbeid med politiet har støttet opp om kommunikasjonstiltakene.

³ Tilstandsundersøkelsene skiller ikke lenger mellom bruk innenfor eller utenfor tettbygde strøk. Dette er årsaken til at teksten er annerledes enn tidligere år.

Målet med beltekampanjen er å øke passasjerenes kunnskap og bevissthet, slik at flere bruker sikkerhetsbeltet også i buss. Kampanjen er gjennomført i samarbeid med bransjen. Evalueringen viser at andelen som bruker belte i buss har økt siden kampanjen startet i 2015, og at kampanjen har en positiv effekt på folks holdninger til bruk av belte i buss.

Fartskampanjen har hatt unge menn som målgruppe. Målet er å gjøre fartsøvertredelser sosialt uakseptabelt. Evaluering av kampanjen siden oppstarten i 2014 viser positive endringer i holdning til fart og fartsgrenser. Ungdom og fart som tema for fartskampanjen avsluttes i 2017, og aktuelle tema videre for fartskampanjen vil utredes i 2018.

Målgruppen i Del veien-kampanjen er både syklister og bilister, og hovedtema har vært blindsoner.

Evalueringen av Del veien-kampanjen viser at den virker etter hensikten, og bidrar til signifikante endringer i positiv retning på adferd.

Uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken er utredet og besluttet som kampanjetema. Problemet er komplekst, og det samlede omfanget av ulykker der distraksjon og uoppmerksomhet har vært en medvirkende faktor ligger opp mot 30 pst. I tillegg til utredning har arbeidet i 2017 bestått av planlegging for lansering av kampanjen i 2018.

Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport avga i alt syv rapporter på veg i 2017. Rapportene omhandlet møteulykker, utforkjøringsulykke med buss, veltulykke med vogntog og stående betongelementer, brann i gassdrevet buss, kjedekollisjon og brann i vogntog. I disse rapportene ble det fremmet i alt 16 tilrådninger for å redusere sannsynlighetene for lignende ulykker. 10 av disse er rettet til Statens vegvesen enten alene eller sammen med andre aktører. Det er Statens vegvesen som har ansvaret for å sørge for at nødvendig tiltak foreslås slik at tilrådingene kan lukkes. Samferdselsdepartementet godkjenner om en tilråding kan lukkes.

Ved inngangen til 2017 var 38 tilrådninger fortsatt til observasjon. I løpet av året er 27 av disse lukket. Av de 16 avgitte tilrådingene i 2017 er to lukket. Ved inngangen til 2018 er dermed 25 tilrådninger fortsatt til observasjon. For nærmere informasjon vises det til Statens havarikommisjon for transport sin egen årsrapport.

Hovedmål Miljø

” **Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet**

Klimagassutslipp

Klimagassutslippene fra transportsektoren er høye, og det er satt ambisiøse mål for å redusere utslippene fram mot 2030. Ved utgangen av 2017 var andelen nullutslippsbiler i personbilbestanden 5,1%. Nullutslippsbiler hadde en markedsandel på 20,9% i 2017. Det ble lyst ut kontrakter for 5 ferjesamband med null- og lavutslippsteknologi. Foreløpige tall viser at omsetningen av biodrivstoff har hatt en sterk økning i 2017. Byvekstavtaler med målsetningen om nullvekst i personbiltrafikken samt overgangen til fossilfrie biler, er de viktigste tiltakene for å redusere klimagassutslippene.

Gjennomsnittlig CO₂- utslipp for alle nye personbiler i 2017 ble 82 g/km. Dette innebærer en reduksjon på 11 g/km fra 2016. Det ble registrert 33 080 nye nullutslipps personbiler i 2017, en økning på 36,4 pst. fra 2016. Av de nyregistrerte nullutslippsbilene var 55 biler hydrogendrevne. Inkludert bruktimport, ble det førstegangsregistrert totalt 41 638 personbiler med nullutslipp i 2017. Det ble registrert 49 736 nye personbiler med hybriddrift i 2017, en økning på 31,2 pst. fra 2016. Av disse var 29 236 ladbare hybrider, en økning på 43,9 pst. fra 2016. Det ble registrert 742 nye varebiler med nullutslipp i 2017, mot 607 i 2016, en økning på 22,2 pst.

Statens vegvesen jobber også for å redusere klimagassutslippene fra bygging og drift av vegene. Prosjektet KraKK (Krav til klimakutt i konkurransegrunnlag) skal gi råd om hvordan klimakrav kan utformes i konkurransegrunnlagene for entreprisene. Prosjektet skal være ferdig i løpet av 2018.

Lokal luftforurensing og støy

Statens vegvesen jobber også for å redusere klimagassutslippene fra bygging og drift av vegene. Prosjektet KraKK (Krav til klimakutt i konkurransegrunnlag) skal gi råd om hvordan klimakrav kan utformes i konkurransegrunnlagene for entreprisene. Prosjektet skal være ferdig i løpet av 2018.

Forskriftsfestede grenseverdier for nitrogendioksid (NO₂) ble kun overskredet i Oslo (årsmiddel). For svevestøv (PM₁₀) ble ikke grenseverdiene overskredet i noen av byene med målestasjoner. Dette er foreløpige tall, og forventes å være endelig kvalitetssikret mai/juni 2018. De forholdsvis lave verdiene for NO₂ og PM₁₀ kan forklares av naturlig meteorologisk variasjon, også den voksende andelen elektriske kjøretøy og lave utslipp fra nye tunge kjøretøy med Euro VI teknologi kan ha bidratt til å holde nivåene nede.

I Bergen og Oslo var piggfriandelen henholdsvis 87 og 88 pst. i 2017. I Drammen var piggfriandelen 81, og i Fredrikstad og Sarpsborg var andelen på 80 pst. I Stavanger, Trondheim og Kristiansand var på henholdsvis 76, 70 og 63 pst.

Det var en betydelig økning av andelen piggfrie dekk, i Trondheim (+6 pst.-poeng) og en svak økning i Oslo (+2 pst.-poeng), og Drammen og Kristiansand (+1 pst.-poeng) fra 2016 til 2017. Trondheim innførte piggdekkgebyr 1. november 2016, hvilket kan forklare økningen av piggfrie dekk. Stavanger innførte piggdekkgebyr høsten 2017.

Forsknings- og utviklingsprosjektet EMIROAD (Emission from road transport vehicles) hadde som mål å framskaffe ny kunnskap om utslipp fra kjøretøy under nordiske forhold og ved ulike kjøreforhold. Det ble avsluttet i 2016 og kunnskapen vil gi nye muligheter i arbeidet med å redusere klimagassutslipp fra kjøretøy. Avgassmålinger ble også gjennomført i 2017 og testene videreføres i 2018. Statens vegvesen deltar også i det nordiske forskningssamarbeidsprosjektet NORDUST som forsker på produksjon og spredning av vegstøv.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides ved noen boliger. Det ble i 2017 gjort tiltak ved 21 boliger, for å få disse under grenseverdien angitt i forskriften (42 dB innendørs). I tillegg til støykrav i forurensningsforskriften er det et nasjonalt mål om å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2017 var målet 103 personer, mens resultatet ble 94 personer. Avvik skyldes forsinkelser på enkelte av tiltakene.

Naturmangfold, vannforskriften og fremmede arter

Det var i 2017 målsetting om utbedring av ett konfliktpunkt mellom veg og naturmangfold, resultatet ble 16. Konfliktpunktene omhandlet i hovedsak åtte vandringshindrer for fisk, to tiltak for fremmede arter og to tiltak for viltreflekser.

Det ble gjennomført et forprosjekt for revisjon av håndbok V134 Veger og dyreliv. Arbeidet med økologisk kompensasjon og metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold ble videreført. Betaversjonen av nytt kartbasert verktøy for vurdering av landskapsøkologiske virkninger av vegprosjekter ble også videreført. Tverrsektorielt samarbeid om fremmede arter, truede arter og økologisk grunnkart startet opp.

Det er kartlagt fremmede arter i 40 driftskontrakter i 2017. Videre er det gjort tiltak mot fremmede arter i flere driftskontrakter som er kartlagt tidligere. Driftskontraktområdene kartlegges om lag hvert femte år, og dette gjøres i forkant av utlysning av driftskontraktene. Det er nå gjennomført kartlegging i de fleste pågående driftskontraktene.

Bekjempelse av fremmede arter er ivaretatt i 80 investeringsprosjekter. Investeringsprosjektene kartlegges vanligvis i forbindelse med reguleringsplan og prosjektering, og tallene vil derfor være påvirket av tilfeldigheter i forhold til antall prosjekter som til enhver tid befinner seg i riktig fase.

Statens vegvesen deltar i arbeidet med vannforskriften på nasjonalt nivå gjennom direktoratsgruppe med underliggende arbeidsgrupper, regionalt gjennom vannregionutvalgene, og på lokalt nivå gjennom vannområdeutvalgene. Det er igangsatt arbeid med renseløsninger i forbindelse med tunnelrehabiliteringer for å håndtere avrenning av forurenset vaskevann, og det gjøres årlige undersøkelser av saltskader i innsjøer. Avrenning av vegsalt, metaller og andre miljøskadelige kjemikalier kan gi effekter som saltsjiktning i innsjøer og endret artssammensetning i innsjøer, grunnvann, jordsmonn og vegetasjon. NORWAT (Nordic Road Water) er et fireårig forsknings- og utviklingsprogram som ble avsluttet i 2016. Hensikten med programmet var å framskaffe kunnskap som setter Statens vegvesen i stand til å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde vegnettet uten å gi uakseptabel skade på vannmiljøet. Anbefalingene fra programmet vil bli fulgt opp.

Arbeidet med mikroplast er startet opp, med fokus på kilder og utredning av tiltak for å hindre spredning.

Dyrket jord og kulturminner

I 2017 ble det lagt beslag på 72 daa dyrket jord til transportformål. Dette er 38 daa mer enn målet på 33 daa. Avviket skyldes beslag av 33 daa dyrket mark i forbindelse med utbyggingsprosjektet E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold, og fem daa i forbindelse med prosjektet rv 55 Fardal–Ylvisåker i Sogn og Fjordane.

Totalt 56 kulturminner gikk tapt som følge av nye veganlegg som åpnet i 2017. Dette er to flere enn forutsatt. Avvik skyldes et kulturminne (badstue/tørke som ble flyttet til Bygland museum) ved rv 9 i Setesdal og et langs E139 Flatmark–Skiri, disse var ikke planlagt. Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner har blitt fulgt opp gjennom saksbehandlingsrutiner der prosjektene melder fra til miljøseksjonen eller regional koordinator for kulturminneforvaltning om tiltak som planlegges. Det avklares deretter om tiltaket er søknadspliktig eller om det er vedlikeholdstiltak. Alle tiltak på vernede objekter må være i samsvar med formålet med vernet.

Tilsammen har fire dispensasjonssaker vedrørende tiltak på fredete objekter i Nasjonal verneplan vært behandlet hos Riksantikvaren i 2017, dette er saker der tiltaket ikke vil medføre vesentlige inngrep i kulturminnet. I tillegg har to objekter blitt avvist etter søknad.

Utvikling i saltbruk

Vintersesongen 2016/2017 viser at saltbruken var på i underkant av 230 000 tonn, som er om lag 35 000 tonn mindre enn i sesongen 2015/2016. Reduksjonen skyldes i hovedsak været og en tettere oppfølging av forbruket. Forbruket er fortsatt høyt, og Statens vegvesen har vedtatt flere tiltak for å redusere dette. Bl.a. legges det opp til at oppgjørsformen for salting vil bli endret i nye kontrakter som lyses ut.

Det var samtidig en økning i forbruket av strøsand på om lag åtte pst., fra 875 625 tonn i 2015/2016 til 943 377 tonn i 2016/2017. Dette er det høyeste forbruket av strøsand som er registrert.

Hovedårsakene til reduksjonen i saltbruk antas å være knyttet til værforhold og overgang til et større bruk av strøsand.

Det vil bli gjennomført tiltak knyttet til krav, oppfølging og systemer for oppfølging av driftskontraktene. Ved ny utlysning av driftskontrakter, blir det i de fleste tilfeller utført forundersøkelser og vurderinger av potensialet for miljøskader på grunn av salt.

Hovedmål Universell utforming

” Et transportsystem som er universelt utformet» Etappemål i Nasjonal transportplan 2014–2023: Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet



Vinterdrift av sykkelveg langs E18 Frognerstranda. Foto: Knut Opeide

Statens vegvesen bidrar til sammenhengende reisekjeder gjennom prioritering av tiltak på eget vegnett, løpende samarbeid, bypakker, sams vegadministrasjon, nettverksarbeid og formidling. Statens vegvesen har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjoner, de andre transportetatene og andre offentlige aktører innen fagområdet. Universell utforming inngår som del av det tverrfaglige grunnlaget i håndbøker, kvalitetssystem og rutiner for planlegging og gjennomføring av prosjekter. Universell utforming ivaretas i planlegging og bygging av nye veganlegg og gjennom systematisk oppgradering av eksisterende infrastruktur. Dette gjelder både infrastruktur langs riksveg og i samarbeid med andre aktører om løsninger i byer og tettsteder. Ved oppgradering vurderes tiltak på flere ledd i reisekjeden, der eksempelvis holdeplass og kryssing av veg sees i sammenheng.

Hensynet til universell utforming innarbeides i kjøp av tjenester. Det stilles krav til universell utforming ved utarbeiding av nettbaserte selvbetjeningsløsninger. Statens vegvesen oppdaterte kravene til utforming av ferjer i anbudsmalen i 2015. Dette medfører forbedring i ferjemateriellet etter hvert som nye kontrakter inngås. Innen 2022 vil samtlige riksvegferjesamband ha slike kontrakter.

Nye rutiner og krav til god tilgjengelighet hele året ble innført i kontrakter for drift og vedlikehold fra 2013 og dekker om lag 80 pst. av kontraktene for riksveger i 2017. Statens vegvesen innhenter erfaringer med vinterdrift av gang- og sykkelveger for å evaluere krav og følge opp kontrakter og metoder som gir god framkommelighet for trafikantene. Det er stor interesse for kunnskap om og erfaringer med nye driftsrutiner for gang- og sykkelveger. Hvert år blir deler av gang- og sykkelanleggene inspisert, med utbedring av mindre hindringer gjennom tiltak på deler av strekningene.

En vesentlig del av bussholdeplasser, kollektivknutepunkter og annen infrastruktur på riksvegnettet må oppgraderes for å bli universelt utformet. I 2017 ble 20 holdeplasser oppgradert i samsvar med målsettingen, i tillegg er det etablert fem nye holdeplasser. To viktige kollektivknutepunkt ble oppgradert i 2017. Tre av fem planlagte knutepunktsoppgraderinger ble utsatt i påvente av andre tiltak, samarbeid med andre aktører og avklaring av finansiering. Kartlegging av holdeplasser og kollektivknutepunkter er videreført og data for infrastruktur lagres i Nasjonal vegdatabank.

For perioden 2014–17 viser resultatene at 216 holdeplasser er utbedret, noe som gir 70 pst. måloppnåelse av en målsetning på 308. Oppgradering av 13 viktige knutepunkt gir måloppnåelse på 20 pst. av målet om å utbedre 68 knutepunkt. Dette gjenspeiler blant annet at det er utfordrende å planlegge framdriften for utbedring av knutepunkt med mange aktører.

Tabell 3.7 Målrrettede tiltak for universell utforming

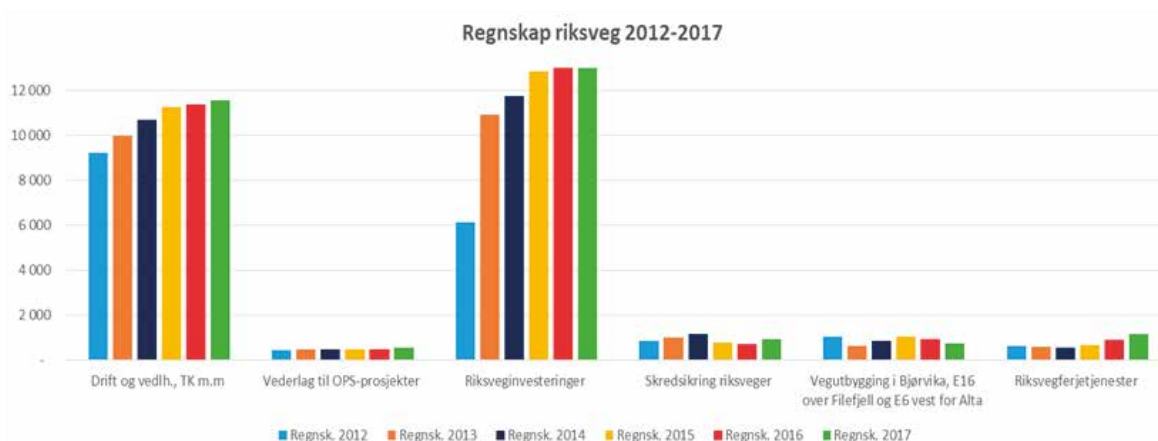
	Mål 2017	Resultat 2017	Avvik	Mål Handlingsprogram 2014–17	Resultat 2014–2017	Oppfølgingsgrad Handlingsprogram 2014–2017
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	5	2	-3	68	13	19,1 %
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	20	25	5	308	216	70,1 %

3.2 Ressursbruk 2017

I dette kapitlet presenteres de økonomiske rammene Statens vegvesen hadde til rådighet i 2017 og hvordan midlene er benyttet.

Samlet sett viser regnskapet (ekskl. tilskuddspostene) et forbruk på om lag 29,9 mrd. kr på riksveg. Dette er et mindreforbruk på 489,5 mill. kr eller 1,6 pst. av disponible midler. Det vises til nærmere forklaring under hver post i dette kapitlet.

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



Figur 3.3 Oversikt over forbruk riksveg i perioden 2012–2017

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

Post	Overført fra 2016 (mill. kr)	Tildelt 2017 (mill. kr)	Mer-inntekter (mill. kr)	Til disp. 2017 (mill. kr)	Regnskap 2017 (mill. kr)	Avvik til disp./ regnskap	
						(mill. kr)	(pst.)
23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.		11 600,294	40,4	11 640,7	11 555,8	-84,9	-0,7
29 Vederlag til OPS-prosjekter	3,478	519,0		522,5	543,8	21,3	4,1
30 Riksveginvesteringer	395,302	14 314,4	49,4	14 759,1	14 631,9	-127,1	-0,9
31 Skredsikring	217,573	609,0		826,6	943,3	116,7	14,1
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	258,117	277,9		536,0	350,8	-185,2	-34,6
35 Vegutbygging i Bjørvika	29,658	10,3		40,0	3,1	-36,8	-92,1
36 E16 over Filefjell	11,558	428,1		439,7	417,9	-21,7	-4,9
37 E6 vest for Alta	46,213	328,7		374,9	330,7	-44,2	-11,8
72 Kjøp av riksvegferjetjenester	138,643	1 143,9		1 282,5	1 155,0	-127,5	-9,9
Sum statlige midler til riksvegformål	1 100,542	29 231,594	89,8	30 421,9	29 932,4	-489,5	-1,6

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

Post	Overført fra 2016 (mill. kr)	Tildelt 2017 (mill.kr)	Til disp. 2017 (mill. kr)	Regnskap 2017 (mill. kr)	Avvik til disp./ regnskap	
						(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		170,7	170,7	170,7	-	0
62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	9,818	743,8	753,6	377,1	-376,5	-50,0
63 Tilskudd til gang- og sykkelveger	144,417	122,5	266,9	96,9	-171,0	-63,7
Sum tilskudd til fylkesveger	154,235	1 037,0	1 191,2	644,7	-546,5	-45,9

Tabell 3.10 Oversikt over inntekter på kap. 4320 Statens vegvesen (mill. kr)

Post	Budsjett 2017	Regnskap 2017	Merinntekt
01 Salgsinntekter	210,0	265,6	55,6
02 Diverse gebyrer	500,028	520,7	20,7
03 Refusjoner fra forsikringsselskap	105,7	119,2	13,5
Totalt kap. 4320	815,728	905,5	89,9

Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

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

Tabell 3.11 Oversikt over forbruk på post 23 fordelt på underposter

mill. kr

Post 23	Til disp. 2017	Resultat 2017	Avvik til disp./ Regnskap	Avvik i pst.
Forvaltning av riks- og fylkesveg	2 678,3	2 538,9	-138,5	-5,2
Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 375,3	2 301,2	-74,1	-3,1
FoU	51,4	45,8	-5,6	-10,9
Norsk vegmuseum	38,6	42,6	4,0	10,4
Drift av riksveger	3 226,9	3 060,3	-166,6	-5,2
Vedlikehold av riksveger	2 827,6	3 039,6	212,0	7,5
Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg	442,6	526,5	83,9	19,0
Sum post 23	11 640,7	11 555,8	-84,9	-0,7

Forvaltning av riks- og fylkesveger

Innenfor forvaltning av riks- og fylkesveg omsatte Statens vegvesen for om lag 2 540 mill. kr som gir et mindreforbruk på om lag 140 mill. kr. Avviket er blant annet på grunn av lavere lønnskostnader som følge av bemanningsstyring og lavere kostnader enn forutsatt til kjøp av utstyr og gjennomføring av oppgaver.

Trafikant- og kjøretøytilsyn

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn ble det brukt 2 301 mill. kr som er om lag 75 mill. kr mindre enn disponible midler. Dette skyldes at Autosysprosjektet fikk et forbruk på om lag 178 mill. kr, noe som

er 28 mill. kr mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017). I tillegg skyldes mindreforbruket høyere merinntekter enn forutsatt, lavere personalkostnader som lønnskostnader og reiser samt lavere kostnader knyttet til ombygging av kontrollstasjoner.

Drift av riksveger

Totalt ble det brukt 3 060 mill. kr til drift av riksveger, noe som er om lag 165 mill. kr mindre enn disponible midler. Mindreforbruket på drift skyldes flere forhold som blant annet at noen landsdeler fikk lavere strømkostnader og kontraktspriser samt merinntekter knyttet til salg av eiendom og biler. Videre må mindreforbruket for drift sees i sammenheng med merforbruket på underposten «Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveger».

Vedlikehold av riksveger

Totalt ble det brukt om lag 3 040 mill. kr til vedlikehold av riksveger i 2017. Dette er om lag 210 mill. kr mer enn disponible midler. Hovedtyngden av merforbruket skyldes økt innsats til dekkelegging for å kunne opprettholde standarden på vegdekke. Totalt ble det til dekkelegging, inklusive forarbeider, brukt 1 251 mill. kr, noe som er om lag 118 mill. kr mer enn disponible midler. Andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekketilstand (tilstand klassifisert som god eller svært god), var på 81,5 pst., det samme som året før. Andelen av riksvegnettet som tilfredsstillende kravene til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandard var på 90,2 pst. Forbruket knyttet til vedlikehold av bruer og kaier ble om lag 40 mill. kr mer enn disponibelt. Resterende merforbruk er knyttet til øvrig vedlikehold, primært akuttreparasjoner av kummer, rør og stikkrenner, grøfter og rekkverk som følge av ekstra nedbørsmengder, nødvendige tiltak for å unngå alvorlige skader på vegen og eventuell stenging.

Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveger

Det ble regnskapsført 84 mill. kr mer til byggherrekostnader til drift og vedlikehold av fylkesveger enn disponible midler. Merforbruket skyldes stor aktivitet, men må også sees i sammenheng med mindreforbruket på drift av riksveger.

Autosysprosjektet

Statens vegvesens arbeid med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret Autosys startet høsten 2016 med å utvikle første delleveranse, Leveranse 3 Autosys kjøretøy godkjenning. Arbeidet med leveranse har gått etter planen og produksjonssetting ble gjennomført medio november.

Prosjektet er i en krevende fase med fire parallelle løp knyttet til ferdigstilling av utvikling av delleveranser for Autosys kjøretøy registrering. Dette medfører stram styring av ressursene i prosjektet.

Prosjektet vurderes å ha kontroll på kostnad, omfang og tid, og leverer i henhold til de gitte rammebetingelsene som beskrevet i gjeldende sentralt styringsdokument.

Effektiviseringsgevinster som følge av leveranser fra prosjektet og innføring av digitale selvbetjeningsløsninger følges opp nøye. Gevinstene hentes ut i form av økt oppgavemengde, nye oppgaver og reduksjon i bemanning ved naturlig avgang.

For øvrig vises det til omtale i Prop. 1 S (2017–2018) og statusrapporteringen til Samferdselsdepartementet.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Statlige midler

Regnskapet viser et merforbruk på 21 mill. kr, eller 4,1 pst. Avviket skyldes i hovedsak et større omfang av tilleggsarbeider i kontraktene enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2016–2017).

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 165 mill. kr. Dette er i tråd med det som var forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017).

Post 30 Riksveginvesteringer

Tabell 3.12 Oversikt over forbruk på post 30 fordelt på under- og underunderposter (mill. kr)

Post 30	Til disp. 2017	Resultat 2017	Avvik til disp./ resultat
Store prosjekter	8 319,3	8 548,8	229,5
Sum Programområdene	2 910,7	1 877,4	-1 033,3
- Bymiljøavtaler	480,0	92,9	-387,1
- Utbedringstiltak	577,4	539,3	-38,1
- tiltak for gående og syklende	803,0	436,3	-366,7
- trafikksikkerhetstiltak	735,7	582,7	-153,0
- miljø- og servicetiltak	177,3	92,3	-85,0
- kollektivtrafikk og universell utforming	137,3	133,9	-3,4
Fornyning	1 766,3	2 349,8	583,5
Planlegging og grunnerv. m.m.	1 422,9	1 178,3	-244,6
Ikke rutefordelte midler *	339,9	677,6	337,4
Sum post 30	14 759,1	14 631,9	-127,1

* I Statsbudsjettet 2017 ble det bevilget 679,6 mill. kr. til post på 30.9, mens resultatet ble 677,6 mill. kr. Det ble følgelig brukt mindre enn bevilget i Statsbudsjettet. Men tidligere arbeid, bl.a. bistand til Nye Veier AS, medfører overført akkumulert merforbruk fra tidligere år som er henført til «ikke rutefordelte midler» slik at det som følge av dette var 339,9 mill. kr til disposisjon.

Regnskapet for post 30 viser et mindreforbruk på 127 mill. kr. Det er store variasjoner mellom underpostene, med et relativt stort mindreforbruk innenfor flere av programområdene.

Store prosjekter har merforbruk som følge av raskere framdrift for enkelte prosjekter. Fornyning har også et merforbruk som i hovedsak skyldes raskere framdrift for enkelte større tunneltiltak enn forutsatt.

Samlet mindreforbruk innenfor programområdene er om lag 1 mrd. kr. Programområdene Bymiljøavtaler, Tiltak for gående og syklende og Trafikksikkerhetstiltak er de største bidragsyterne til mindreforbruket, med et mindreforbruk på henholdsvis om lag 390 mill. kr, 360 mill. kr og 150 mill. kr. Årsakene til mindreforbruket er sammensatt.

Innenfor programområdet Tiltak for gående og syklende utgjør forsinkelser i oppstartsfasen for enkelte prosjekter den viktigste forklaringen. Flere av tiltakene har grensesnitt mot andre etater, der det har tatt lengre tid enn forventet å få på plass tilstrekkelige avklaringer. I tillegg har det for enkelte tiltak vært nødvendig å gjøre nye vurderinger av de valgte løsningene, bl. a på grunn av kostnadsøkninger, som har medført utsatt anleggsstart.

Avviket innenfor Trafikksikkerhetstiltak skyldes også flere forhold. Også innenfor dette programområdet utgjør forsinkelser i oppstartsfasen for flere prosjekter hovedforklaringen. I tillegg er det flere prosjekter med varig lavere behov på grunn av kostnadsreduksjoner.

Avviket innenfor Bymiljøavtaler skyldes i hovedsak at det først høsten 2017 har foreligget tilstrekkelige avklaringer knyttet til prioritering av konkrete tiltak i forbindelse med arbeidet med bymiljø-/byvekstavtaler.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med tiltak for å redusere mindreforbruket innenfor programområdene. De viktigste tiltakene er å sørge for at de prioriterte tiltakene faktisk er klare for oppstart det året det tas opp til bevilgning første gang. Erfaringer viser at selv om det foreligger vedtatt reguleringsplan, som er et absolutt krav for prioritering i budsjettsammenheng, også kan oppstå uklarheter i forbindelse med prosjekteringsarbeidet, samt i dialogen med andre involverte aktører, som kan bidra til at det må gjøres nye vurderinger, og som medfører utsettelse.

Planlegging har et mindreforbruk som skyldes forsinkelser i planleggingen av flere store prosjekter (bl.a. på E39). I tillegg er det mindreforbruk på grunnerverv.

Innenfor fornying viser regnskapet et merforbruk på om lag 600 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at det er svært høy aktivitet innenfor tunnelutbedringsprogrammet, med svært mange parallelle pågående tiltak. Flere av de store tiltakene har en vesentlig forsert framdrift i forhold til det som lå til grunn i Prop. 1 S (2016-2017).

Fordelingen på de enkelte underposter framgår av tabellen som følger.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 7,6 mrd. kr. Dette er om lag 1,5 mrd. kr lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017). Avviket skyldes utsatt rekvirering av bompenger på en rekke prosjekter blant annet som følge av forsinkelser i enkelte prosjekter.



E6 Dal-Minnesund. Foto: Knut Opeide

Post 31 Skredsikring

Regnskapet viser et merforbruk på 117 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak inngått forlik om sluttoppgjør knyttet til Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal. I tillegg er det bl.a. merforbruk på grunn av økt omfang av sikringstiltak på prosjektet rv 13 Deildo i Hordaland samt merforbruk for prosjektet rv 13 Joberget i Hordaland.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Regnskapet viser et mindreforbruk på 185 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak at arbeidet med konkurransegrunnlag for prosjektet E6 Finneidstraumen bru i Nordland har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt, samt lavere framdrift for tunnelarbeidene på prosjektet rv 77 Tjernfjellet i Nordland enn opprinnelig forutsatt.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Regnskapet viser et mindreforbruk på 37 mill. kr. Dette skyldes at arbeidene i Bispegata ikke kan gjennomføres før Bane NOR AS har bygget kulvert for Follobanen under Bispegata.

Post 36 E16 over Filefjell

Regnskapet viser et mindreforbruk på 22 mill. kr. Mindreforbruket skyldes lavere behov på grunn av kostnadsreduksjon knyttet til prosjektet E16 Varpe bru–Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane.

Post 37 E6 vest for Alta

Regnskapet viser et mindreforbruk på 44 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak forsinkelser i anleggsarbeidene på prosjektet E6 Storsandnes–Langnesbukta i Finnmark.

Oppfølging av store prosjekter og kostnader

Oppfølging av investeringsprosjekter finansiert over kap. 1320 og postene 30, 31, 34, 35, 36 og 37 er nærmere omtalt i vedlegg 1 og 2.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Regnskapet viser et forbruk lik disponible midler for 2017.

Post 62 Skredsikring på fylkesveg

Regnskapet viser et mindreforbruk på 377 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak redusert framdrift for prosjektet fv 17 Liafjell–Olvikvatn i Nordland. Videre er det forsinkelser på fv 33 Byrudberga i Akershus og forsinket oppstart på fv 633 tunnel Kleiva i Sogn og Fjordane.

Statens vegvesen kan omdisponere (midlertidig låne ut til andre fylker med høyere behov) mellom fylkeskommuner som et tiltak for å redusere mindreforbruket på posten. For å gjøre det må Statens vegvesen ha oversikt over hvorvidt de fylkeskommunene som mottar lån, har tilstrekkelig bevilgning i etterfølgende budsjettår til å kunne betale tilbake lånet. Ettersom tilskuddsprogrammet for 2018 først ble stadfestet i februar 2018, har ikke nødvendige forutsetninger for midlertidige omdisponeringer mellom fylker vært tilstede for å få redusert mindreforbruket på posten i 2017.



Vintersyklist i Trondheim. Foto: Knut Opeide

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Regnskapet viser et mindreforbruk på 170 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for flere prosjekter.

Den viktigste årsaken til mindreforbruket er at oppstart for mange av prosjektene som mottok tilskudd skjedde senere i tilskuddsåret enn det som lå til grunn for søknaden om tilskudd. Erfaringen viser at det er vanskelig å få gjennomført hele utbetalingen av tilskudd for alle prosjekter i tildelingsåret, ettersom tilsagn om tilskudd skjer relativt sent i tildelingsåret.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet viser et mindreforbruk på 127,5 mill. kr eller 9,9 pst. Dette skyldes i hovedsak lavere kostnadsvekst enn det som ble lagt til grunn i budsjettet. I tillegg ble rabattkompensasjonen som staten skal dekke ikke utbetalt i 2017 som forutsatt som følge av at forhandlingene ikke ble ferdigstilt i tide.

Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet var 210 mill. kr i 2017. Resultatet viser en merinntekt på 55,6 mill. kr.

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

Statens vegvesen fikk i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å innføre en ordning med personlige kjennemerker. Utviklingsarbeidet startet i 2016 og ordningen ble innført juni 2017. Formålet var å imøtekomme brukernes forventninger samt få et overskudd til trafikksikkerhetsarbeid. Løsningen krevde utviklingskostnader på om lag 11,5 mill. kr.

Inntekten for salg av personlige kjennemerker ble på om lag 36 mill. kr for 2017. Etterspørselen var klart størst de første dagene etter at ordningen ble innført og avtok deretter. Det forventes at etterspørselen vil ligge på 500 til 1 000 personlige kjennemerkesett per år, basert på erfaringer fra våre naboland. Etterspørselen etter personlige kjennemerker i oppstartsåret var høyere enn forventet, derfor ble også overskuddet høyere enn forventet. Overskuddet fra personlige kjennemerker vil bli brukt i Statens vegvesens arbeid med nasjonale trafikksikkerhetskampanjer, og vi har lagt til grunn at overskuddet fra 2017 først kommer til anvendelse i 2018 og årene deretter.

Tabell 3.13 Oversikt over inntektene på post 01 (mill. kr)

Inntektstyper post 01	2017
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	119
Salg av kjennemerker (skilt)	12
Personlige kjennemerker	36
Salg av fast eiendom	22
Salg fra Autosys/vegdatabank	26
Følgetransport	14
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, øvrige salgsinntekter, leieinntekter, strøm mv.)	36
Sum post 01	265

Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 500,0 mill. kr i 2017. Resultatet viser en merinntekt på 20,7 mill. kr.

Inntektene i 2017 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 432 mill. kr, dagprøvekjennemerker med 29 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 34 mill. kr og påskiltingsgebyr med 16 mill. kr. Merinntekten kan knyttes til teoriprøver som hadde noe høyere volum for tjenesten i 2017 enn de foregående årene. I tillegg har utstedelse av kort for digital fartsskriver og påskiltingsgebyr medvirket til merinntekten.

Volumet for tjenestene er på omtrent samme nivå som for 2016, med unntak av førerkort med en volumnedgang på om lag 9 pst. Nedgangen i 2017 er i hovedsak knyttet til etterspørsel etter å fornye førerkortet av førerkortklassene C1/C1E. Dette er likevel en høy produksjon av førerkort, som skyldes blant annet respittår for fornyelser kl. C1/C1E, aldersfornyelser (de som er 75 år og eldre).

I 2017 er det innført gebyr for vilkårparkering. Resultatet for 2017 viser en inntekt på om lag 2,2 mill. kr knyttet til avgiftsbelagte plasser, tilsyn og godkjenning av undervisningsplan.

Post 03 Refusjoner fra forsikringselskap

Inntektskravet var i 2017 på 105,7 mill. kr. Resultatet viser en merinntekt på 13,5 mill. kr.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som belastes forsikringselskapene. Merinntekten knytter seg hovedsakelig til innbetaling på om lag 12 mill. kr for skader påført veger for perioden 2009–2017 i forbindelse med Forsvarets øvingsvirksomhet. Omfanget av forsikringskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

Fullmakter og forskuttering

Fullmakter til forskuttering – romertallsvedtak V

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	2 990
+ Nye forpliktelser pådratt i 2017	60
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	1 050
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017	2 000

I 2017 ble det inngått nye forskutteringsavtaler på til sammen om lag 60 mill. kr, mens om lag 790 mill. kr ble refundert. I tillegg falt om lag 260 mill. kr av refusjonsforpliktelsene bort. Dette innebærer at fullmakten for 2017 på 3 500 mill. kr ikke er overskredet.

Fullmakter til pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter – romertallsvedtak VI

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	6 500
+ Nye forpliktelser pådratt i 2017	500
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	4 300
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017	2 700

Resultatet viser at Statens vegvesen ikke har gått ut over fullmakten for 2017.

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

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	7 195 ⁴
+ Nye forpliktelser pådratt i 2017	2 154
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	2 489
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017	6 860

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2017 var på 7 mrd. kr, og fullmakten til forpliktelser som forfaller hvert år var på 2,7 mrd. kr. Statens vegvesen gikk ikke utover denne fullmakten i 2017.

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

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	9 100
+ Nye forpliktelser pådratt i 2017	8 100
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	1 300
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017	15 900

⁴ Tallet avviker noe fra udekkede forpliktelser i årsrapport 2016. Grunnen er at Statens vegvesen i 2017 har gjennomført en grundig gjennomgang av alle drifts- og vedlikeholds kontrakter og avdekket enkelte kontrakter som ikke tidligere har vært registrert.

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2017 var 15,9 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 mrd. kr. Statens vegvesen gikk ikke ut over denne fullmakten i 2017.

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene – romertallsvedtak XI

Statens vegvesen gikk i 2017 ikke utover fullmakten om å gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3,0 mrd. kr over post 61.

Oslopakke 3 – romertallsvedtak XII

I henhold til romertallsvedtak XII ble takstene i Oslopakke 3 økt med 1 kr i tillegg til ordinær prisjustering basert på konsumentprisindeks. Denne økningen ble gjennomført 1. juli 2017. Nytt tids- og miljødifferensiert takstsystem ble innført i Oslopakke 3 den 1. oktober 2017.

Bruk av fullmakt til å inngå avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret

	Verdi 2017	Restverdi utover 2017
Tjeneste- og varekontrakter	709	927
Leieavtaler	753	5 024

Mill. kr

Statens vegvesens virksomhet tilsier at det på en rekke områder er behov for å inngå avtaler som pådrar staten forpliktelser for framtidige budsjettår, og som faller inn under denne fullmakten. Etaten bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

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

Kap./Post	Til disp. 2017	Resultat 2017	Avvik til disp./ resultat
Kap. 4322, post 90 avdrag på lån	196,0	195,9	-0,1
Kap. 5624, post 80 renter	6,7	6,4	-0,3

Mill. kr

Postene har ingen større avvik.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport – Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Arbeidet med nasjonal reiseplanlegging skal legge til rette for en nasjonal, nøytral reiseplanlegger for kollektivtrafikken. Målet for den nasjonale reiseplanleggeren er å tilby betydelig bedre reiseinformasjon for hele landet – og derigjennom bidra til å gjøre kollektivreiser til det naturlige førstevalget. Nasjonal reiseplanlegger ble lansert i februar 2018. Det er et mål å tilrettelegge for planlegging og kjøp av selve reisen i en og samme operasjon.

Ansvar for oppgaver knyttet til nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering ble i hovedsak

overført til Jernbanedirektoratet fra 1. april 2017. Statens vegvesen har vært prosjekteier for prosjektet for nasjonal reiseplanlegging og beholdt eierskapet fram til det ble overført til det statlige aksjeselskapet Entur 30.06.2017.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

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

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

I 2017 ble det bevilget totalt 229,8 mill. kr til post 63. Før 2017 var det totalt bevilget 215 mill. kr til Fornebubanen og MetroBussen. Hittil er det ikke utbetalt noen midler til de fire kollektivtransportprosjektene. Dette skyldes at det har tatt tid til både å få startet prosjektene og til å få på plass rutiner for utbetaling. De første utbetalingene vil skje i 2018.

Mill. kr

Kap. 1330, post 63	Overført fra 2016	Bevilgning 2017	Totalt til disp. 2017	Regnskap 2017	Avvik
Fornebubanen	125	50	175	0	175
MetroBussen Trondheim	90	42	132	0	132
Bybanen til Fyllingsdalen		50	50	0	50
Bussveien på Nord-Jæren		85	85	0	85
Ufordelt		2,8	2,8		2,8
Sum	215	229,8	444,8	0	444,8

Post 64 Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstavtaler

For 2017 ble belønningsmidlene til Trondheim bevilget over post 64. Dette skyldes at Trondheim inngikk bymiljøavtale i 2016.

(Mill. kr)

Byområde	Til disp. 2017	Regnskap 2017	Avvik
Trondheim	211,0	211,0	0

Post 75 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene

Regnskapet viser et mindreforbruk på 25,4 mill. kr. Dette skyldes at de lokalpolitiske prosessene knyttet til prosjektene rv 13 Hardangerbrua og Vossapakken i Hordaland ennå ikke er avsluttet. I tråd med Prop. 13 S (2017–2018) er tilskuddsmidlene til disse to prosjektene derfor overført til 2018.

(Mill. kr)

	Til disp. 2017	Regnskap 2017	Avvik
Kap. 1330, post 75	502,8	477,4	-25,4

3.3 Bemanning og tjenestekjøp

En egen modell for styring av bemanning og tjenestekjøp ble innført i 2015. Modellen har gitt ønsket effekt, og har bidratt til at Statens vegvesen har klart å redusere interne kostnader i henhold til plan. Dette har ført til at en større andel av totalrammen til Statens vegvesen er omfordelt fra interne kostnader til mer drift og vedlikehold og økt kapasitet på trafikant- og kjøretøysiden.

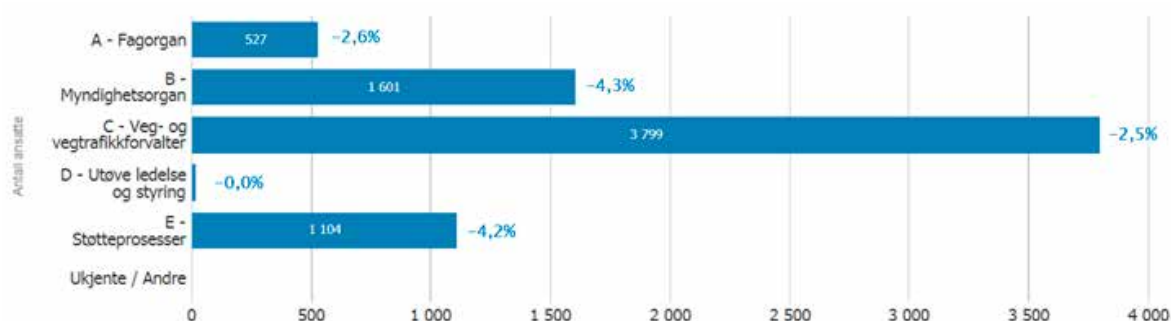
Per 31.12.2017 hadde Statens vegvesen 7 296 ansatte i 7 019 hele stillinger. Av disse var 39 pst. kvinner. Fra foregående år har Statens vegvesen oppnådd en nedgang i bemanning tilsvarende 262 hele stillinger eller 3,6 pst.

Samlede lønnsutgifter økte noe fra 2016 til 2017, men mindre enn hva generell lønnsvekst og etterbetaling av lønnsoppgjør skulle tilsi. Nedgangen i kjøp av tjenester var betydelig i 2017 og var den viktigste årsaken til at de interne utgiftene ble redusert. Både intern og ekstern ressursbruk er altså på veg ned, til tross for at det samlede omfanget av oppgaver har økt.

Tabell 3.14 Utvikling i bemanning i årene 2013–2017⁵

Bemanning	2013	2014	2015	2016	2017	Endring fra 2016 til 2017 (pst.)
Antall ansatte	7 111	7 332	7 585	7 575	7 296	-3,7
Bemanning, hele stillinger	6 807	7 036	7 313	7 281	7 019	-3,6

Etaten arbeider kontinuerlig for å prioritere ressurser til kjerneprosesser og til vegområdet. I 2017 hadde Veg- og vegtrafikkforvalterområdet derfor en lavere nedgang i bemanning enn etaten for øvrig. Bemanning knyttet til vedlikehold ble styrket, mens bemanning til planlegging, utbygging og drift gikk noe ned. Bemanningen går mest ned innenfor støtteprosesser og Trafikant og kjøretøymrådet.



Figur 3.4 Bemanning per hovedaktivitetsområde i Statens vegvesen i 2017

⁵ Statens vegvesen endret i 2014 system for bemanningsrapporteringen. De historiske bemanningstallene avviker derfor noe fra tidligere oppgitte tall. Fra 2014 rapporterer Statens vegvesen bemanning fordelt på hovedprosessene i etatens kvalitetssystem.

Statens vegvesen har benyttet ansatte som ressurser i Autosysprosjektet i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet. Ved utløpet av 2017 utgjorde disse 27,3 hele stillinger, opp 0,7 hele stillinger fra foregående år.

Gjennomsnittsalder på alle ansatte i Statens vegvesen er 47,6 år. Gjennomsnittsalder på de 272 som ble ansatt i fast stilling i 2017, er 37,7 år.

Avganger til pensjon utgjorde 37 pst. av avgangsårsakene mot 42 pst. foregående år.

Gjennomsnittsalder på ansatte som gikk av med alderspensjon, er 68,4 år. Dette indikerer at etaten ligger godt an til å nå delmål 3 i IA-avtalen om å øke yrkesdeltakelse for personer over 50 år, noe som igjen bidrar til at etaten beholder ansatte med kritisk kompetanse lenger.

Kjøp av tjenester

I 2017 kjøpte Statens vegvesen tjenester for 3 522 mill. kr for riks- og fylkesveg totalt. Dette er en reduksjon på om 283 mill. kr fra 2016. 80 pst. av tjenestekjøpene gikk til vegformål.

Tabell 3.15 Kjøp av tjenester

	Mill. 2017-kr		
	2015**	2016	2017
Kjøp av tjenester som dekkes av fylkeskommunene*	496	635	622
Totalt kjøp av tjenester knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen»	3 467	3 170	2 900
Kjøpt av tjenester per år	3 963	3 805	3 522

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

** Indeks for Byggeteknisk konsulentvirksomhet fra SSB er benyttet

Lærlinger i Statens vegvesen

Ved utgangen av 2017 hadde Statens vegvesen tre lærlingekontrakter, en på IKT servicefag, en på laboratoriefag og en på kontor- og administrasjonsfag. Tre lærlinger fullførte sin læretid i etaten i løpet av året: To innen IKT-servicefag og en innen kontor- og administrasjonsfag.

I alle kontrakter til en verdi over 1,1 mill. kr og varighet på minimum tre måneder, stiller Statens vegvesen krav i tråd med forskrift om at entreprenør må være tilknyttet en lærlingordning og at lærlinger skal delta i utførelsen av kontraktarbeidet. For å stimulere til inntak og bruk av lærlinger gir Statens vegvesen i tillegg en kompensasjon på 50 kr per time for lærlinger i kontrakten (på inntil 7 pst. av totalt antall timeverk på kontrakten). I perioden 2017 ble det registret arbeidstimer utført av lærlinger på etatens kontrakter tilsvarende 218 årsverk.

Utvikling i geografisk fordeling av statlige arbeidsplasser

Tabell 3.16 Andel ansatte i Statens vegvesen utenfor Oslo (pst.)

Driftsenhet	2015	2016	2017
Region øst	66	66	66
Region sør	100	100	100
Region vest	100	100	100
Region midt	100	100	100
Region nord	100	100	100
Vegdirektoratet	45	46	47
Ansatte utenfor Oslo	83	83	83

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Etaten hadde ved utgangen av 2017 83 pst. av arbeidsplassene lokalisert utenfor Oslo. I 2017 ble 87 pst. av nyansettelsene lokalisert utenfor Oslo.

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

3.4 Effektivisering, digitalisering og kostnadskontroll

I regjeringens politiske plattform er det lagt til grunn en ambisjon om fornying og modernisering av offentlig sektor. Staten er avhengig av å effektivisere for å sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv. For å gi insentiv til mer effektiv statlig drift er det fra statsbudsjettet 2015 innført en reform for avbyråkratisering og effektivisering, hvor deler av gevinstene fra mer effektiv bruk av statlige midler blir overført til fellesskapet.

Statens vegvesen jobber aktivt for å redusere kostnader. Dette kan i noen tilfeller innebære at vi må redusere ambisjonsnivået på ulike områder, eller fase ut oppgaver. I andre tilfeller vil det kreve endringer i måten å utføre oppgaver på, eller endringer i gitte rammebetingelser.

I 2014 startet etaten sitt effektiviseringsprogram med mål om å redusere interne utgifter med 10–15 pst. innen 2023, sammenlignet med forventet utvikling for disse utgiftene uten effektivisering. I tillegg ser etaten på effektivisering og kostnadsreduksjon innenfor planlegging, utbygging, drift og vedlikehold.

Kostnadskontroll og effektiv gjennomføring

For å sikre effektiv gjennomføring av prosjekter i alle faser har etaten revidert kravene for styring av vegprosjekter. Dette vil gi kostnadsreduksjoner og tidsbesparelser for mange prosjekter, som følge av bedre styring og bedre overgang mellom planfasene og mellom planleggings- og gjennomføringsfasen.

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

For å styrke styringen av etatens planarbeid er det utviklet rutiner og verktøy for utarbeidelse av planleggingsprogrammer. Innenfor planlegging er det et mål å redusere gjennomsnittlig tidsbruk og kostnader per reguleringsplan. I tillegg skal vurdering av omfang, innhold og ressursbruk på reguleringsplaner bidra til effektivisering.

Digitalisering og effektivisering

Digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester (digitalt førstevalg) er et sentralt virkemiddel i effektiviseringsarbeidet. I 2017 har Statens vegvesen utarbeidet en ny strategi for digitalisering, med mål om å levere tjenester og digital samhandling effektivt, med lav risiko og med riktig kvalitet. I tillegg skal vi gjennom egen digitalisering muliggjøre digitalisering hos andre.

Det er en ambisjon at både eksterne og interne brukere skal være selvhjulpne på en digital plattform. Et viktig premiss i strategien er derfor at brukeren skal være i sentrum for utviklingsprosessen, og tjenestetilbudet skal utvikles og forvaltes helhetlig og sees fra brukerens perspektiv.

For å få til dette er det viktig å bygge nødvendig digital kompetanse. Denne skal etaten utvikle i samarbeid med private samarbeidspartnere og andre offentlige virksomheter. Etaten skal både bruke og bidra til offentlige fellesløsninger, hvor automatisert innsamling og tilgjengeliggjøring av data blir viktig for å redusere belastningen for brukeren.

Etaten skal også utvikle og etablere interne fellestjenester der det er hensiktsmessig, for å sikre gjenbruk, redusere feilsituasjoner og redusere kostnader ved utvikling, drift og forvaltning.

I det pågående effektiviseringsarbeidet rettes det spesiell oppmerksomhet mot tiltak som inneholder digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester til brukerne. Etatens nettsider - vegvesen.no - er den viktigste inngangsporten til Statens vegvesens tjenester. Velfungerende nettsider er et sterkt bidrag til effektivisering av etaten. Det er om lag 100 000 brukere innom vegvesen.no hver eneste dag og hvis disse betjener seg selv, er det store effektiviseringsgevinster å hente både for samfunnet og internt i etaten.

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

Det er utviklet indikatorer som gir uttrykk for utvikling i selvbetjeningsgrad og produktivitet på utvalgte tjenesteområder. Indikatoren for selvbetjeningsgrad gir uttrykk for antall tjenestehandlinger utført på selvbetjening totalt sett opp mot antall tjenestehandlinger totalt⁶.

⁶ Følgende tjenester er inkludert i beregningen: Ditt førerkort (med blant annet søknad om førerkort/kompetansebevis), timebestilling praktisk førerprøve, Autoreg, tap av vognkort og eierskifte på nett.

Indikator for selvbetjeningsgrad

Mill. 2017-kr

	2015	2016	2017
Selvbetjeningsgrad (pst.)	28,3 %	33 %	47,2 %

Produktivitetsindikator

Mill. 2017-kr

	2015	2016	2017
Antall timer til tjenestehandling på teoriprøver, praktiske førerprøver, vognkort, førerkort og hallkontroll	1 013 255	1 027 378	981 980
Antall handlinger	2 677 043	2 635 011	2 280 672
Timer pr. handling	0,38	0,39	0,43

Innføring av selvbetjeningsløsninger gjør at produksjonen går ned merkbart på aktiviteter med kort behandlingstid. Etterspørselen etter hallkontroll og førerprøver opprettholdes og økes noe. Dette innebærer en dreining mot mer tidkrevende aktiviteter, noe som medfører at timer per handling øker. I 2017 er beregnet effektivisering på trafikant- og kjøretøysiden om lag 20 mill. kr.

Innføring av digital kommunikasjon som hovedregel gir direkte innsparinger for Statens vegvesen og kommer publikum til gode. Ved utgangen av 2017 hadde Statens vegvesen sendt ut i underkant av 1,4 millioner brev gjennom kanalen for sikker digital post. Det gir en betydelig innsparing av porto, beregnet til 12,5 mill. kr, og bidrar til raskere kommunikasjon med våre brukere. Ny rammeavtale for posttjenester har i tillegg gitt en årlig gevinst på 5 mill. kr.

Digitalisering av prosesser vil også bidra til økt likebehandling og kvalitet og redusere etatens egen ressursbruk. Innføring av selvbetjeningsløsninger innen trafikant- og kjørtøysområdet har foreløpig resultert i at ressursbruken er redusert med 65–70 årsverk.

Framover vil Statens vegvesen ha mer fokus på å digitalisere og automatisere tilsyns- og kontrollvirksomheten, for å effektivisere denne delen av virksomheten og i større grad ha målrettede og risiko-baserte kontroll- og tilsynsaktiviteter. I europeisk målestokk er vår anvendelse av teknologi på et høyt nivå, særlig hva gjelder utekontroll. Det er likevel et betydelig potensiale å ta ut. Mer målrettede kontroller gjør det mulig å redusere innsatsen overfor kjøretøyer med liten sannsynlighet for feil og mangler, og i stedet øke innsatsen overfor dem som klassifiseres som risikoobjekter.

Kartlegging innen transportområdet viser at det viktigste framover vil være automatisert innsamling, strukturering og deling av transportdata. Identifisering og oppkobling mot mange eksterne kilder, samt plattformressurser og kompetanse til analyse og modellutvikling blir viktige for å kunne levere robuste og pålitelige data og transporttjenester til samfunnet.

Digitaliseringsarbeidet på vegområdet er en videreføring av analyser fra 2016 som identifiserte funksjonelle temaer hvor utfordringene peker på behovet for digital støtte i prosessgjennomføringen. Blant disse er tilstandsbasert forvaltning, drift og vedlikehold (FDV), prosjektstyring og kontrakt- og entreprenørstyring. I 2017 startet i tillegg Statens vegvesen på arbeidet med å digitalisere håndbøkene. Det ligger et stort potensiale i økt tilgjengelighet og bedre tilrettelegging både for intern og ekstern bruk.

Framover vil Statens vegvesen arbeide videre med å få konkretisert målbilde og vegkart for digitalisering som kan brukes spesifikt inn i prioritering av tiltaksporteføljen på vegområdet. Det er identifisert behov for et helhetlig forvaltningssystem for datainnhenting, dataflyt, samt dokumentasjon og styring av vegprosjekter. Automatisering av dokumentfangst fra ulike fagsystemer skal framover effektivisere arbeidsprosessen, sikre at etaten overholder de omfattende dokumentasjonskravene som stilles, og redusere risiko for tap av informasjon.

Innenfor det administrative området er det gjennomført en rekke tiltak som har gitt effekter. Digitalisering av møtegjennomføring og lavere utgifter pr. reise førte til at totale reiseutgifter i Statens vegvesen ble redusert med 17 mill. kr fra 2016 til 2017.

Effektivisering gjennom bedre avtaler har vært sentralt i 2017. Innen IKT-området er forbedrede avtaler beregnet å ha gitt innsparinger på om lag 10 mill. kr, mens kostnads- og avtaleoppfølging innenfor bygg og eiendom anslås å ha gitt en gevinst på 25 mill. kr i 2017.

Effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen

Effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen har som mål å redusere interne utgifter med 10–15 pst. innen 2023, sammenlignet med forventet utvikling for disse utgiftene uten effektivisering. Effektivisering tas ut ved at en større del av totalrammen i Statens vegvesen blant annet blir brukt til drift og vedlikehold på vegnettet. Samlet plan for årlig gevinst er 1 400 mill. kr innen utgangen av 2023.

Statens vegvesen nådde effektiviseringsmålet på 140 mill. kr i 2017. Siden effektiviseringsprogrammets oppstart er samlet effektivisering om lag 600 mill. kr. Gjennom Regjeringens reform for avbyråkratisering og effektivisering, stilles det også krav til uttak av produktivetsgevinst. I 2017 ble kravet til produktivetsgevinst til Statens vegvesen satt til om lag 84 mill. kr på kap. 1320, post 23.

Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Samferdselsdepartementet har utviklet indikatorer for å måle drift- og administrasjonseffektivitet i virksomhetene. Statens vegvesen har tatt ut tall på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet for årene 2015–2017.

For å synliggjøre effekten av hvordan omsetning på fylkesveg får innvirkning på tallgrunnlaget i indikatorene, er indikatorer beregnet både med og uten midler til fylkesveg. I tabelloverskriftene går det fram hvilke kapitler som inngår i tallgrunnlaget for indikatorene. Etter Statens vegvesens oppfatning bør indikatorene også inkludere midler som fylkeskommunene stiller til disposisjon for Statens vegvesen, siden nivået på bemanningen i Statens vegvesen reflekterer ressursbruken knyttet til det arbeidet etaten utfører som ledd i sams vegadministrasjon.

Innføring av forenklet premiebetaling til Statens pensjonskasse fra 2017 påvirker flere av indikatorene, og gjør at indikatorverdiene for 2017 ikke blir direkte sammenlignbare med verdier for tidligere år. Det er derfor valgt å rapportere indikatorene for 2017 både med og uten utgifter til premiebetaling.

Kap. 1320 og kap. 4320, inkl. eksterne midler riksveg

	2015	2016	2017	2017 just*
Antall årsverk ⁷	7 175	7 297	7 150	7 150
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr) ⁸	4 719	4 854	5 539 ⁹	4 921
Sum totale utgifter (mill. kr)	34 485	36 168	37 430	36 812
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 060	2 006	2 075	2 075

* Fratrasket kostnader til pensjonspremie for å gjøre tallene sammenlignbare

Indikatorer (Kap. 1320/4320/eksterne midler riksveg)

	2015	2016	2017	2017 just*
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	658	665	775	688
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 806	4 957	5 235	5 148
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	13,7 %	13,4 %	14,8 %	13,4 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	6,0 %	5,5 %	5,5 %	5,6 %
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	287	275	290	290

* Fratrasket kostnader til pensjonspremie for å gjøre tallene sammenlignbare

Kap. 1320, Kap. 4320, Fylkesveg og Kap. 0471, inkl. eksterne midler riksveg/fylkesveg

	2015	2016	2017	2017 just*
Antall årsverk	7 175	7 297	7 150	7 150
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	4 734	4 864	5 541	4 923
Sum totale utgifter (mill. kr)	48 506	50 590	52 195	51 577
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 106	2 059	2 120	2 120

* Fratrasket kostnader til pensjonspremie for å gjøre tallene sammenlignbare

⁷ Tallet er beregnet ut fra netto bemanning hele stillinger (etatens ordinære bemanningstall), med et beregnet gjennomsnitt mellom bemanningstall ved utgangen av foregående år, og ved årsslutt periodens år.

⁸ For 2015 er lønn og sosiale utgifter justert for artene 5081 «Kalkulatorisk lønn» og 5082 «Motpost kalkulatorisk lønn» med til sammen 658 mill. kr. for at tallgrunnlaget skal bli sammenlignbart med 2016 og 2017.

⁹ Økningen i lønn og sosiale utgifter fra 2016 til 2017 må ses i lys av forenklet modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse som ble innført fra 2017.

Indikatorer (Kap. 1320/4320/fylkesveg/eksterne midler riksveg/fylkesveg)

	2015	2016	2017	2017 jus [*]
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	660	667	775	688
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	6 760	6 933	7 300	7 214
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	9,8 %	9,6 %	10,6 %	9,5 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	4,3 %	4,1 %	4,1 %	4,1 %
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000-kr)	294	282	297	297

* Fratrasket kostnader til pensjonspremie for å gjøre tallene sammenlignbare

Årsverksutgift (KPI1) økte fra 2016 til 2017. Utover økning som følge av endret modell for premiebetaling, skyldes økningen blant annet helårsvirkning av lokalt lønnsoppgjør i 2016. I tillegg ble deler av etterbetaling knyttet til lokalt lønnsoppgjør i 2016 først utbetalt i 2017. De samlede lønnsutgifter i Statens vegvesen viste også en liten økning fra 2016 til 2017, men mindre enn hva generell lønnsøkning skulle tilsi.

Totalutgift pr. årsverk (KPI2) økte i 2017. Dette skyldes at aktiviteten og omsetningen i Statens vegvesen økte i 2017, samtidig som bemanningen ble redusert.

Lønnsutgiftandelen (KPI3) og Andel administrative utgifter (KPI4) var på omtrent samme nivå i 2017 som i 2016. Administrative utgifter pr. årsverk økte noe.

Benchmarking

Statens vegvesen har satt i gang en rekke benchmarkinger som et ledd i effektiviseringsarbeidet og for å gi virksomheten læring og informasjon. Omfanget og ressursbruken i de ulike benchmarkingsaktivitetene har variert.

Benchmarkingen for pågående anleggsprosjekter er ferdigstilt. Arbeidet med sammenligning av kostnader for nordiske vegprosjekt har vist at de identifiserte kostnadsforskjellene i stor grad er prosjektspesifikke forskjeller og ikke nasjonale produktivitsforskjeller. De største bidragene til de prosjektspesifikke kostnadsforskjellene stammer fra naturgitte forhold i de enkelte landene knyttet til topografi, terreng- og grunnforhold og klima, forhold knyttet til vegprosjektens formål og servicegrad i tillegg til noen forskjeller knyttet til ulike vegstandarder i hvert land. Topografi, terreng- og grunnforhold og klima er gitte forutsetninger som det ikke kan gjøres noe med. Vegprosjektens formål og servicegrad blir fastlagt gjennom politiske prosesser.

Reelle kostnadsforskjeller er identifisert for personalkostnader. Norske lønns- og arbeidsvilkår kan gi en forskjell på vegprosjektets totalkostnad på opp mot 10 pst. i forhold til Danmark og Sverige.

Øvrige benchmarkingstiltak er:

- Omsetning per årsverk innen byggherrevirksomheten
- Kontraktsum på rådgiverkontrakter
- Produksjonsoppfølging på trafikant- og kjøretøyområdet
- Anskaffelser av varer og tjenester
- Kostnadsnivå på funksjonen HR lederstøtte
- Kostnader på brukerservicesenteret
- Kostnad ved anskaffelse og drift av sluttbrukerutstyr
- IKT-tjenestene levert til sluttbruker i Statens vegvesen

Noen benchmarkinger har blitt gjort mot sammenlignbare offentlige etater som NAV og Skatteetaten, i tillegg til med private aktører. En benchmarking har blitt foretatt mot aktører i Norden. Andre benchmarkinger har blitt gjort internt, dette gjelder på trafikant- og kjøretøyområdet og vegområdet.



Overvåke skredfare E69 i Nordkapp - Trond Jøran Nilsen. Foto: Geir Bakkevoll.

3.5 Forskning og utvikling

Det er brukt 92 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling (FoU) i 2017. Om lag 35 mill. kr av dette er knyttet til de store forskningsprogrammene (FoU-program). Staten har bidratt med en egeninnsats innen FoU på om lag 50 mill. kr over lønnsbudsjettet. Det ble gjennomført seks forprosjekter, hvorav ett er foreslått som nytt FoU-program i 2018. Dette er Framtidens vegkonstruksjoner, med basis i et analytisk dimensjoneringsystem og behov for digitalisering.

Prosjektet Ferjefri E39 har i tillegg fortsatt å finansiere forskning for 35,5 mill. kr i 2017 gjennom om lag 50 PhD-studier, innenfor en rekke relevante områder for hele vegsektoren.

Nærmere 10 pst. av FoU-budsjettet i 2017 ble brukt til internasjonalt forskningssamarbeid. Dette foregår både i regi av de nordiske og de europeiske vegadministrasjonene og europeiske transportforskningsorganisasjoner og etaten deltar i flere EU-prosjekter.

To av FoU-programmene var i avslutningsfasen i 2017; Smartere vegtrafikk med ITS (SMITS) og Bedre sikkerhet i trafikken (BEST). Programmene har bragt fram mye viktig kunnskap om hvilke teknologiske løsninger som kan bidra til en sikrere og mer miljøvennlig vegtrafikk med god framkommelighet og et godt grunnlag for videre trafikksikkerhetsarbeid.

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

Tabell 3.17 FoU-programmer i Statens vegvesen

Akronym	Etatsprogram	Varighet
SMITS	Smartere vegtrafikk med ITS	2012–2017
BEST	Bedre sikkerhet i trafikken	2013–2017
Bedre by	Bedre kunnskapsgrunnlag for endret transportmiddelfordeling i byer	2014–2019
Vegutforming	Vegplanlegging og sideterreng	2016–2019
Bylogistikk	Bedre kunnskapsgrunnlag om godstransport og andre næringstransporter i byer	2016–2021
Bedre bruvedlikehold	Utvikle verktøy for å kunne prioritere hvilke bruer som skal vedlikeholdes og hvilke tiltak som skal iverksettes	2017–2021
BEVEGELSE	Bedre drift og vedlikehold for å få flere gående og syklende	2017–2021
Sikkerhetsstyring i vegtunneler	Bedre sikkerhetsstyring ved hjelp av ny teknologi og bedre forutsetninger for selvredning	2017–2018
TRAN	Trafikkteknikk – moderne datafangst og analysemetodikk	2016–2018
Bedre Plan	Gode planer og planprosesser – og planlegging for fremtiden.	2017–2019



Etatsledelsen. Foto: Knut Opeide

4

Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Risikovurdering og internkontroll

Statens vegvesens risikovurdering har et overordnet og langsiktig perspektiv og det brukes aktivt i styringen av etaten. For det enkelte år arbeides det med effektive tiltak for å håndtere identifisert risiko. Det gir ledelsen økt styring og kontroll for å sikre at etaten når oppsatte mål både for året og på lang sikt. På flere områder vurderes fortsatt risikoen som høy ved utgangen av året, men med de gjennomførte tiltakene og videre oppfølging i 2018, har etaten god kontroll på risikoen.

Kostnadsøkninger på prosjekter er fortsatt en utfordring, og etaten har i 2017 tatt nye og sterkere grep for å håndtere dette. Etaten har innført felles planleggingsprogram for å holde oversikt over tidsbruk og kostnader fra KVVU til vedtatt reguleringsplan. Det er innført styringsmål fastsatt av SD for prosjekter over 750 mill. kr. Disse følges opp ved hjelp av endringslogg og dersom prosjekter går over styringsmålet benyttes ekspertgrupper. Større endringer med hensyn til kostnader eller måloppnåelse løftes til regjeringen. Gjennom ny R760 Styring av vegprosjekter er strammere kostnadsstyring i planfasene innført for alle prosjekter som krever plan. Tidlig oppfølging fra prosjekteier, innføring av styringsmål og ekspertgrupper gir bedre anslagsprosesser og oppfølging i gjennomføringsfasen. Framover vil etaten også jobbe videre med anslagsmetodikken og nye krav til styring slik at anslag i tidlig fase baseres på mer robuste forutsetninger, samt at kostnadsstyring fortsatt vil ha et sterkt fokus i den interne styringen.

For enkelte investeringstiltak (programområder), varierer risikoen, men samlet sett vurderes risikoen som relativt høy. Særlig for tiltak som krever omfattende planprosesser, slik som tiltak for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak, er det høyere risiko for forsinkelser enn andre. Framover vil Statens vegvesen arbeide videre med tiltak for å sikre økt gjennomføringsgrad for de prioriterte prosjektene, blant annet ved å sikre god kvalitet på styrende dokumenter i tidlig fase, slik at prosjektene framstår som mest mulig modne når de tas opp til bevilgning. I arbeidet med bymiljø- og byveksttaler avhenger framdriften av flere forhold. Det er flere parter involvert og det er en omfattende beslutnings- og forhandlingsprosess i forkant av endelige politiske vedtak. Tidspunkt for når politiske vedtak fattes vil kunne påvirke framdriften i prosjektene.

Tilstrekkelig bemanning og rett kapasitet er en forutsetning for god gjennomføringsevne og for å være rustet for omstilling. De seneste årene har Statens vegvesen drevet en aktiv bemanningsstyring og reduksjon i antall stillinger i tråd med pågående effektivisering av etaten. For å sikre at organisasjonen har riktig kapasitet på riktig plass har etaten jobbet med flere ulike tiltak slik som intern mobilitet, økt bruk av entreprisekontrakter, kompetanseutvikling, økt samarbeid og samhandling og forenkling av oppgaver. Disse tiltakene er også viktige for å imøtekomme og forberede organisasjonen på en omstilling og til dels nye og endrede roller fra 2020. Det vil legges til rette for å sikre at overgangen til ny organisasjon foregår på en måte hvor de ansatte og etatens oppgaver ivaretas på best mulig måte.

Internkontrollen i Statens vegvesen har i 2017 utviklet seg bra. Mange endringstiltak for styrket styring og kontroll er gjennomført i 2017 og vil videreføres i 2018, hvor de viktigste fokusområdene for etatsledelsen er etterlevelse og dokumentasjon.

I etatens mål- og resultatstyringsystem er det i 2017 innført en egen styringsindikator, som sikrer at oppgaver fra etatsledelsen og krav fra overordnet myndighet fordeles på rett nivå i virksomheten og

følges opp i styringsdialogen fram til sakene er lukket og dokumentert for framtidig etterprøvbarehet. Etatens internkontrollsystem vil i 2018 evalueres gjennom ledelsens gjennomgåelse, hvor etatsledelsen vurderer effekten av kvalitetsstyring og om den er tilstrekkelig i forhold til risiko og vesentlighet. Dette vil skape et godt grunnlag for styrket kontroll og ytterligere forenkling og effektivisering.

4.2 Statens vegvesens arbeid mot ulovlig virksomhet og transportkriminalitet

I løpet av det siste året har krimenheter i Statens vegvesen avdekket en lang rekke saker innenfor trafikant- og kjøretøyområdet som har vist hvordan etaten, og andre, utsettes for kriminell aktivitet. I 2017 er arbeidet med ulovlige verksteder og transportkriminalitet blitt prioritert, i tråd med Prop. 1 S (2016–2017). Av tiltak er det blant annet gjennomført en lang rekke aksjoner, disse har også gått på tvers av regionsgrenser. Det har også vært satt fokus på områder som tradisjonelt har hatt lite fokus, slik som varebilsegmentet og transportkjøpers rolle. Det er samarbeidet tett med andre myndigheter og bransjeorganisasjoner, herunder også med kampanje- og informasjonstiltak.

Statens vegvesen vil videreføre satsingen mot transportkriminalitet, og kartlegge og avdekke arbeidslivskriminalitet innenfor hele vegsektoren.

4.3 Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2016 ble publisert i Dokument 1 (2017–2018). Riksrevisjonen gjorde merknader til Samferdselsdepartementet på at det forelå svakheter ved styringssystemet for informasjonssikkerhet i Statens vegvesen. Riksrevisjonen fant det kritikkverdige at Statens vegvesen ikke har fullført arbeidet med å etablere et helhetlig styringssystem for informasjonssikkerhet, herunder:

- Krav til beskyttelse av informasjonen i saksbehandlingssystemet Autosys trafikant.
- At det fortsatt eksisterer risiko for at personopplysninger eksponeres for uvedkommende.

Statens vegvesen har under arbeid etablering av et tilstrekkelig styringssystem for informasjonssikkerhet inkludert sikring av konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet ved behandling av personopplysninger. Styringssystemet for informasjonssikkerhet og internkontrollen ved systemet vil være dokumentert. Autosys trafikant ble oppgradert med et forhøyet sikkerhetsnivå i april 2017 og en videre vurdering av tilstrekkelig sikkerhetsnivå vil inngå i det helhetlige styringssystemet som er under etablering. Statens vegvesen vil i 2018 ta i bruk et helhetlig styringssystem som gjennom risikovurdering sikrer kontroll på prosesser, dokumenter og systemer i f.t. informasjonssikkerhet. Styringssystemet for informasjonssikkerhet vil være en del av etatens kvalitetssystem.

4.4 Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Vegtilsynet

Statens vegvesen har gjennom 2017 mottatt 10 tilsynsrapporter fra Vegtilsynet. Tilsynene har omhandlet temaer som inspeksjoner som grunnlag for drift og vedlikehold, inspeksjon av bruer, trafikksikkerhetsrevisjon i samsvar med forskrift for vegsikkerhet, kontroll og oppfølging av arbeidsvarsling, etterlevelse av generell trafikksikkerhetsinformasjon etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013, trafikkberedskap på omkjøringsruter, klimatilpasning i vegprosjekt og trafikksikkerhet ved arbeid i tunneler.

Tilsynsresultatene viser blant annet noe mangel på etterlevelse av fastsatte krav med tilhørende oppdatering av systemer og dokumentasjon på lukking av avvik. Statens vegvesen har nå en mer formalisert styring med styrket oppfølging av avvik og observasjoner fra Vegtilsynets rapporter. Etatens styringssystem har en egen indikator som viser alle avvik fra rapportene, hvilken enhet som er ansvarlig for lukking og forbedring, når avviket er lukket og referanse til dokumentasjon i arkivet.

4.4.1 Nærmere omtale av bruområdet

Statens vegvesen forvalter mer enn 17.500 bruer på riks- og fylkesvegnettet. Disse bruene skal i henhold til gjeldende regelverk inspiseres og følges opp slik at krav til sikkerhet og funksjonalitet er ivaretatt.

I 2017 hadde Vegtilsynet tilsyn med bruforvaltningen i Statens vegvesen. Vegtilsynets funn viste at Statens vegvesen ikke har planlagt eller gjennomført bruinspeksjoner i henhold til regelverket. Blant annet ble det avdekket at bruforvaltningssystemet Brutus ikke ble systematisk oppdatert.

På bakgrunn av funnene i Vegtilsynets rapport besluttet vegvesenet å etablere en nasjonal gjennomgang av bruforvaltningen for å se på organisering og rammer. Rapporten fra gjennomgangen forventes ferdig april 2018. I tillegg ble det besluttet å etterregistrere alle gjennomførte bruinspeksjoner med frist 1.2.2018. Arbeidet var godt i gang ved årsskiftet. Registrerte inspeksjoner har ikke medført vesentlige endringer i antall registrerte alvorlige skader.

I 2017 er det innført nytt regelverk for forvaltning av riks- og fylkesvegbruer. Dette regelverket åpner blant annet for risikobaserte inspeksjonsintervall. Det forventes at dette vil gi et økt fokus på de mest alvorlige brukadene samtidig som det legger til rette for en mer målrettet innsats av de årlige inspeksjonene.

4.5 HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Sykefraværet var i Statens vegvesen på 5,07 pst. i 2017. Dette er en endring fra 4,84 pst. i 2016. Sykefraværnivået på driftsenhetene varierer. Enheter med høyt sykefravær arbeider systematisk med

tiltak for å redusere sykefraværet. Sykefravær blir rutinemessig behandlet i arbeidsmiljøutvalget. Det jobbes godt med oppfølging av sykmeldte i hele etaten, og det er planlagt flere tiltak i etaten for 2018 for å jobbe målrettet med sykefraværstematikken. Rutinene for leders sykefraværsoppfølging med bistand fra HR og BHT er godt etablert og oppfølgingen er en del av etatens kvalitetssystem.

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) ble gjennomført i 2017. Førrige gjennomføring var i 2015. De overordnede resultatene i MTU viser at det er svært små endringer sammenlignet med gjennomføringene i 2015 og 2013, og arbeidsmiljøet i Statens vegvesen framstår på det samme gode nivået som tidligere gjennomføringer. Alle ledere skal i 2018 følge opp sine resultater med å definere både forbedringspunkter og bevaringspunkter for sine enheter i lys av MTU-resultatet.

I 2017 ble det registrert totalt 50 personskader i forbindelse med utførelse av arbeid i Statens vegvesen, dette er en økning i forhold til 2016. Det er fortsatt fallskader som er en gjenganger når det gjelder personskader i etaten. 18 av personskadene resulterte i fravær utover skadedagen.

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å forbedre etatens forebyggende HMS-arbeid ved blant annet å tilrettelegge for enklere å melde uønskede HMS-hendelser og gjennomføre risikovurdering/ Sikker JobbAnalyse (SJA).

4.6 Arbeid med å fremme likestilling og hindre diskriminering

Statens vegvesens arbeid for å fremme likestilling og hindre diskriminering er videreført i Handlingsprogram 2018–2023 (2029) og omfatter både rollen som arbeidsgiver og tjenesteyter. I handlingsprogramperioden vil satsingen på økt mangfold innenfor rekruttering føres videre og innsatsen for å levere likeverdige tjenester for alle vil bli styrket.

Som arbeidsgiver var målet for 2017 at minst 5 pst. av etatens nytilsatte skulle ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Resultatene viser at måloppnåelsen var på 5,6 pst. Andelen kvinner i lederstillinger skulle økes, men er på 37 pst., det samme som i 2016.

Som tjenesteyter var målet for 2017 at arbeidet for likeverdige tjenester skulle gå fra å være organisert som et prosjekt, til å bli innarbeidet i den ordinære driften, via prosessene i kvalitetssystemet. Resultatene viser at Statens vegvesen prioriterte å undersøke rekrutteringsprosessen, og Fafo leverte kartleggingsrapport (2018:01) ved årsskiftet.

En utfyllende rapportering om tiltak for å fremme likestilling og hindre diskriminering i rollen som arbeidsgiver og tjenesteyter, følger i vedlegg 3.



E134 Damåsen–Saggrenda, Saggrenda bru. Foto: Kjell Wold

4.7 HMS i entreprisedriften

Det er registrert en dødsulykke og fire personskader med så høy alvorlighet at de kan medføre varig mén. Den 16. mai omkom en anleggsarbeider som følge av at en gravemaskinskuffe løsnet fra maskinen den var tilkoblet. Utover dette er det inntruffet fire hendelser hvor ansatte/innleide hos entreprenør har pådratt seg så alvorlig hånd- og fingerskade at de kan resultere i varig mén. Disse hendelsene har inntruffet som følge av at heising av materialer og utstyr, bruk av sirkel-/gjerdesag; samt ved bruk av knemater.

Tabell 4.1 Oversikt over hendelser i entreprisedriften i ulike skadeklasser

Kategori	Antall i 2016	Antall i 2017
K5 – død	2(1)	1
K4 – mulig varig mén	5(-)	4
K3 – fravær > 10 d	37	29
K2 – fravær ≤ 10 d	52	52
K1 – skade uten fravær utover skadedagen	230(12)	252 (9)

¹⁾ Tall i parentes angir skade påført tredjepart (trafikanter, tilsatte hos leverandører, byggherre mv.). Tall utenfor parentes angir summen av skade påført innleide og tilsatte hos entreprenør og tredjepart.

Statens vegvesen har i 2017 iverksatt skadeforebyggende tiltak innenfor aktivitetsområdene arbeid i høyden og trafikkavvikling/arbeidsvarsling.

4.8 Samfunnssikkerhet, informasjonssikkerhet og personvern

Strategi for samfunnssikkerhet

Strategi for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen ble ferdigstilt i 2017. For å tilrettelegge for framtidens transportsystem og være en profesjonell vegutvikler og vegholder skal samfunnssikkerhet være en integrert del av etatens arbeid. Klimautfordringene har etaten vært tydelig på også i 2017. Det vil også i årene framover være en stor utfordring. Veginfrastrukturen er sårbar mange steder i landet. Samfunnssikkerhet og framtidige klimapåkjenninger skal tas hensyn til ved planlegging og prosjektering av infrastruktur, blant annet ved revisjon av håndbøker.

Statens vegvesen har i 2017 gjennomgått oversikten over transportinfrastruktur som er viktig for vår evne til å opprettholde framkommelighet langs riksvegnettet (SAMROS). Statens vegvesens regioner har i 2017 gjennomført VegROS-analyser i henhold til gjeldende retningslinjer. Hensynet til klimaendringer er framhevet i retningslinjene og i de sentrale føringene for 2017. VegROS er en kartlegging av risiko og sårbarhet langs vegnettet, og ble blant annet brukt i prioriteringen i handlingsprogrammet for 2018–2023(29).

Statens vegvesen deltar i finansieringen av Nasjonal digital høydemodell for Norge, som vil gi bedre grunnlag for planlegging og prosjektering av infrastruktur, boliger, flysikkerhet, beredskap og klimatilpasning. Statens vegvesen arbeider med utvikling av kostnadseffektive metoder for skredsikring, som aktiv skredkontroll og skreddeteksjon. Etaten deltar i Naturfareforum, som har som formål å styrke samarbeidet om klimatilpasning og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktører. Statens vegvesen deltar i flere ulike FoU-samarbeid, i første rekke Klima 2050. I tillegg kommer samarbeidet om regional skredvarsling i Norge med NVE, met.no og Bane NOR.

Nytt system for beredskap og hendelseshåndtering

Nytt system for beredskap og hendelseshåndtering trådte i kraft 1. januar 2018. Det er i 2017 utarbeidet beredskapsplaner på sentralt og regionalt nivå i henhold til kravene i det nye systemet, samt gjennomført øvelser for å forberede overgangen til nytt system. Arbeidet med trafikkberedskapsplaner er videreført i 2017.

Som hovedprinsipp skal Statens vegvesen evne å håndtere de fleste hendelser i normal linjeorganisasjon. Framtidige øvelser vil ha mindre fokus på «stabsarbeid» og mer fokus på hvordan linjen skal håndtere ulike type hendelser og samvirke med driftsentreprenører, fylkesmenn og andre regionale og lokale aktører.

Samarbeid med Forsvaret

Planlegging av militærøvelse Trident Juncture 2018 har vært ressurskrevende i 2017 og vil bli enda mer ressurskrevende i 2018. Statens vegvesen og Forsvaret har inngått en overordnet øvelsesavtale med retningslinjer for henholdsvis erstatninger etter øvelser og etablering av stridssoner. Regionale gjennomføringsavtaler vil bli inngått tidlig i 2018 mellom berørte regioner og Forsvaret.

Statens vegvesen inngikk i 2017 også samarbeidsavtaler med Forsvaret om henholdsvis etablering av militære lastklasser i Brutus og om landsdekkende bruberedskap. For den nasjonale bru-

beredskapen er det viktig å sikre felles utnyttelse av ressurser og et tettere samarbeid om lagring, logistikk og bruk av materiellet. Det er også inngått tilsvarende samarbeidsavtale med Bane NOR samt en intensjonsavtale med Trafikkverket i Sverige.

Informasjonssikkerhet og ITS

Statens vegvesen har i 2017 hatt et tydelig fokus på informasjonssikkerhet og IT-sikkerhet. Verdivurderinger er gjennomført i totalt 227 fagsystemer og registerdata. Risikovurderinger er gjennomført i 100 IKT-løsninger. Det er etablert prosesser for IKT-hendelseshåndtering for å kunne håndtere et dataangrep. Tredjepartsovervåkning 24/7 er etablert for å avdekke eventuelle angrep. Det gjennomføres halvårlige møter mellom transportetatene som hører inn under Samferdselsdepartementet om informasjonssikkerhet og IT-sikkerhet.

Ny teknologi i samvirkende ITS-systemer fører med seg nye sikkerhetsutfordringer. Både «Sikkerhet og sårbarhet» og «Datasikkerhet og personvern» er områder som er gitt høy prioritet i EU. Statens vegvesen deltar med eksperter i ekspertgrupper ledet av EU og gjennom aktiviteter i det EU-finansierte prosjektet NordicWay2, NW2, og deltakelse i nettverket C-Roads.

Personvern

Statens vegvesen startet i 2017 opp et prosjekt for implementering av den nye personvernforordningen. Arbeidet videreføres og det påregnes at det ikke er vesentlige avvik når den nye forordningen trer i kraft i mai 2018. Det er i 2017 gjennomført flere møter med Datatilsynet, hvorav ett med etatsledelsen.

I løpet av høsten 2017 er det gjennomført en GAP-analyse av kravene i den nye forordningen, og Statens vegvesen har begynt å implementere tiltak.

Statens vegvesen har fokus på personvern og har hatt personvernombud etter den frivillige ordningen fra januar 2013 og som videreføres etter ny forordning.

4.9 Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet

Statens vegvesen startet i 2005 et arbeid med dybdeanalyser av samtlige dødsulykker, for å få mer informasjon om årsakssammenhenger ved ulykker enn det man hittil har hatt tilgjengelig. I 2014 besluttet Samferdselsministeren å nedsette et uavhengig utvalg (Graver-utvalget) som skulle vurdere hvordan Statens vegvesen har praktisert deling av informasjon fra ulykkesanalyserapporter. Utvalgets rapport ble overlevert i juni 2015, med anbefalinger for ytterligere forbedring av ulykkesanalysearbeidet.

Statens vegvesen opprettet i 2015 en prosjektgruppe som fikk et todelt oppdrag. Det første oppdraget var å følge opp Graver-utvalgets anbefalinger og for det andre gi etatsledelsen grunnlag for å beslutte innretningen av arbeidet med trafikkulykker i Statens vegvesen. Prosjektgruppen kom med en rekke tiltak som hadde som formål å svare Graverutvalgets anbefalinger, og som ble gjennomført i løpet av 2016. Det å få bedre rutiner for deling av informasjon fra ulykkesanalyse-

arbeidet var en viktig del av dette arbeidet. Det ble utviklet og implementert rutiner og retningslinjer i Statens vegvesens styringssystem, som skal ivareta interessene til aktører som ønsker innsyn, og som samtidig ivaretar krav til skjerming av taushetsbelagt informasjon. I tillegg ble det, i tråd med Graver-utvalgets anbefalinger, gjennomført opplæring av personell innen ulykkesanalysearbeidet når det gjelder regler og lovverk som er relevant for deling av informasjon om ulykkesanalyser. UAG-rapporter deles rutinemessig med politi og påtalemyndigheter.

I vurderingen om dagens innretning av ulykkesarbeidet i Statens vegvesen er hensiktsmessig og formålstjenlig, leverte prosjektet en rapport i november 2016 med forslag til ulike konsepter og anbefalinger til alternativ innretning av arbeidet. I april 2017 ble det fattet beslutning om ny innretning av ulykkesarbeidet. Beslutningen innebærer effektivisering og forbedring av arbeidet gjennom reduksjon i antall utrykningsområder, etablering av en landsdekkende ulykkesanalysegruppe, undersøkelse og analysing av flere ulykker og heving av kvaliteten i ulykkesarbeidet. Selv om omfanget av arbeidet øker, vil det likevel innebære en reduksjon i kostnader sammenliknet med dagens situasjon. Ulykkesutviklingen viser at antall dødsulykker går ned, noe som også vil innebære redusert arbeid på sikt. Implementeringen av ny innretning regnes å være på plass fra 1. januar 2019.

4.10 Oppfølging av bompengerereformen

Bompengerereformen har vært et viktig satsingsområde i 2017. I løpet av året har fire av de fem regionale bompengeselskapene inngått bompengeavtale. Arbeidet med å overføre eksisterende bompengeprojekter til de regionale selskapene er startet opp gjennom inngåelse av prosjekt og finansieringsavtaler.

Utstederforskrift er utarbeidet og det vil bli gjennomført høring av denne i 2018. Standard utstederavtale og områdeerklæring er under arbeid slik at markedet kan åpnes opp for uavhengige utstedere fra 2019.

Av bevilgningen på 502,8 mill. kr som tilskudd for reduserte bompengetakster for riksvegprosjekt utenom byområdene, ble det i 2017 utbetalt 477,4 mill. kr fordelt på 20 prosjekter. De lokalpolitiske prosessene til to prosjekter som er kvalifisert for tilskudd, er ikke avsluttet. I tråd med Prop. 13 S (2017-2018) er tilskuddsmidlene til disse to prosjektene overført til 2018, til sammen 25,4 mill. kr. Tilskuddsordningen omfatter også noen prosjekt der innkrevingen ennå ikke er startet opp. Det totale tilskuddsbehovet i 2017 var derfor lavere enn bevilgningen slik at de prosjektene som fikk tilskudd i 2017 fikk en ekstraordinær tildeling på 165,8 mill. kr i tillegg til det opprinnelige behovet i 2017.

Det er satt i gang et arbeid med å samle alle relevante styrende dokumenter relatert til bompengeinnkreving slik at det er mulig å få tilgang til disse gjennom en nettportal. Det har i 2017 ikke vært mulig å oppdatere håndboken «Takstretningslinjene» fordi arbeidet med omlegging av takstsystemet for bompengeinnkreving ikke er ferdigstilt. Flere endringer av takstsystemet er likevel implementert. Blant annet ble Miljødifferensierte takster innført i Oslo 1. oktober 2017 noe som var i henhold til plan.

Det ble fastsatt lokal forskrift for Bergen og Oslo om midlertidig økte bompengetakster på dager med fare for høy luftforurensning.

4.11 Ny systemløsning for bompengeneinnkreving

Arbeidet med anskaffelse av ny systemløsning for bompengeneinnkreving har vært prioritert i 2017. To av de tre delprosjektene i ny systemløsning har gjennomført anskaffelsen og er nå klar til å tildele anskaffelsen til valgt leverandør. Det tredje delprosjektet er ved utgangen av 2017 i ferd med å ferdigstille kravspesifikasjonen.

4.12 Brukerundersøkelser

Statens vegvesen har hvert fjerde år kartlagt brukernes tilfredshet med forholdene på hovedvegnettet (riksvegnettet) knyttet til framkommelighet og forhold knyttet til drift og vedlikehold på hovedvegnettet. Det er gjennomført to undersøkelser; en for sommer og en for vinter. Tilsvarende brukerundersøkelser ble sist gjennomført høsten 2012 og servinteren 2013.

Tema for spørreundersøkelsen er trafikanttilfredshet med framkommelighet og forhold knyttet til drift og vedlikehold på hovedvegnettet om sommeren og om vinteren. I tillegg er det spørsmål knyttet til kilder for trafikkinformasjon. Målgruppen er landets innbyggere over 18 år. Det er totalt 5 400 respondenter for hver av de to undersøkelsene (sommer og vinter).

På landsbasis viser sommerundersøkelsen en svak negativ utvikling i hvor godt fornøyd brukerne er med vegdekket (både bilveg og gang- og sykkelveg), rasteplasser og feiing/renhold av gang- og sykkelveger. Det er registrert en positiv utvikling for leselighet av skilt og varsling av vegarbeid.

Vinterundersøkelsen viser en positiv utvikling for brøyting (både bilveg og gang- og sykkelveg), strøing/salting, synlighet av skilt og den samlede vurderingen av Statens vegvesens innsats vinteren 2016/2017. På landsbasis er det ingen spørsmål om vinterforhold som får dårligere vurdering i årets undersøkelse sammenlignet med sist den ble gjennomført (2013).

Sommeren 2017 gjennomførte Statens vegvesen sin tredje omdømmemåling. Denne viser at befolkningens totalinntrykk av etaten er styrket siden 2015. Totalscoren viser et resultat tilsvarende «godt omdømme». Fire av fem svarer at de har tillit til Statens vegvesen, men at etaten har utfordringer knyttet til å være lyttende og framtidsrettet. Resultatet gir et godt bilde av hvordan målgruppen «folk flest» opplever etaten.

Tidligere har det vært gjennomført måling av omdømme i befolkningen i 2012 og 2015. Resultatene fra disse har blitt brukt i oppfølgingen av etatens omdømmeplan samt i det generelle forbedringsarbeidet. Målingen i 2017 skiller seg noe fra tidligere målinger ved at innholdet er tettere knyttet til innholdet av Statens vegvesens virksomhetsstrategi og kommunikasjonsstrategi. Resultatene fra omdømmemålingen utgjør viktig grunnlag til arbeidet med utarbeiding av handlingsplan for kommunikasjonsstrategien samt prioritering av tiltak. Resultatene vil følges opp med ny omdømmemåling i befolkningen om to år.



Framtidas SVV. Illustrasjon Gaute Larsen

5

Vurdering av framtidutsikter

Transportpolitikken for de neste tolv årene er beskrevet i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 og Innst. 450 S (2012–2013). Disse beskriver hvordan transportsektoren vil endres som følge av teknologi, digitalisering og vridning mot et lavutslippssamfunn. Sammen med de forventede klimaendringene, fortsatt globalisering, befolkningsvekst og endret befolknings sammensetning, er dette trender som påvirker utfordringene Statens vegvesen skal bidra til å løse.

Statens vegvesen skal sammen med de øvrige transportetatene legge til rette for en framtid med samvirkende intelligente transportsystemer (ITS) og automatisert kjøring, både for biltrafikk, kollektiv- og næringstransport. Denne utviklingen medfører store endringer for samfunnet, transportsektoren og trafikantenes mobilitet og adferd. Den vil legge føringer for etatens virksomhet på flere områder og gi nye utfordringer, blant annet når det gjelder infrastrukturen. Dagens kjøretøypark vil samtidig fortsatt kreve manuell styring. Vi står derfor ved et vegskille, der det kreves tradisjonell vegbygging, samtidig som vi tar i bruk og legger til rette for ny teknologi. Statens vegvesen vil sikre at ny teknologi vil gi en sikker og kostnadseffektiv infrastruktur i framtiden, samtidig som at personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.

Statens vegvesen skal ivareta en regulatorrolle, blant annet ved å bidra til å utvikle lovgrunnlag og regelverk for ITS og ta en aktiv rolle i internasjonal standardisering og harmonisering.

Det forventes at utviklingen av teknologi vil være en av de viktigste bidragene til reduksjon av klimagass i transportsystemet. For personbiler har utviklingen kommet langt og tilbudet av forskjellige nullutslipps bilmodeller vil øke betraktelig de nærmeste årene. Om antallet som leveres til Norge blir tilstrekkelig til å dekke etterspørselen og innfri salgsmålet for 2025 er ikke avklart. For varebiler og tunge kjøretøy har utviklingen kommet kortere. Omsetningspåbudet og avgiftsinnretningen for biodrivstoff gir betydelig salgsokning og det foreligger planer om økt produksjonskapasitet både i Norge og i andre land. Staten har i lang tid brukt kjøp av ferjetjenester på riksvegnettet som virkemiddel for å fremme utviklingen av miljøvennlige løsninger i den maritime sektoren. Batteriferja Ampere ble satt i drift i 2015 og det settes nå konkrete krav om lav- og nullutslippsteknologi i alle nye riksvegferjeandbud. Framtidige kontrakter er ventet å redusere utslippene fra riksvegferjedriften med 89 600 tonn CO₂ i året fra 2022. Neste steg i denne utviklingen er en utviklingskontrakt for en hydrogen-elektrisk ferje på rv 13 Hjelmeland–Nesvik, med planlagt driftsstart i 2021. Statens vegvesen vil gjennom denne kontrakten verifisere om hydrogen kan brukes som energikilde for å oppnå nullutslipp på de samband som ikke kan driftes helelektrisk. Om denne kontrakten gir de forventede resultater og verdikjeden for hydrogen utvikler seg som forventet vil ferjedriften trenge ca. 15.000 tonn hydrogen pr. år etter 2030 fordelt på flere samband og fartøyer. Dette tilsvarer en CO₂-reduksjon på ca. 140.000 tonn pr. år.

Statens vegvesen skal styrke og effektivisere planleggingen og gjennomføringen av prosjekter ved bedre styring og mer strekningsvis utbygging. Det er utarbeidet nye retningslinjer for styring av vegprosjekter. Dette innebærer nye rutiner for kostnadsstyring mellom KS1 og KS2 ved at det skal fastsettes styringsmål ved vedtatt kommunedelplan eller før oppstart av reguleringsplan, og styringsramme før oppstart av prosjektet. Det legges også opp til å bruke statlig plan i større grad for store prosjekter, og dette forventes å gi mer forutsigbarhet og mindre tidsbruk.

Vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet har de senere årene blitt redusert samlet sett. Deler av riksvegnettet har likevel fortsatt stort behov for utbedring, der tunnelene og bruene er eksempler på

områder med stort vedlikeholdsetterslep. Det er viktig å begrense etterslepet. I tillegg til at et godt vedlikeholdt vegnett bedrer trafikksikkerhet og framkommelighet, vil kostnadene både til vedlikehold og drift være lavere med et kontinuerlig vedlikehold på et tilstrekkelig nivå. Fortløpende utbedring av skader og forfall vil kunne begrense omfanget av skadeutviklingen og dermed også redusere kostnadene på sikt. Kontinuerlig vedlikehold av enkelte elementer vil også kunne forlenge levetiden på andre vegelementer.

Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade og medfører store konsekvenser, også i områder som tidligere har vært vurdert som sikre. De forventede klimaendringene vil kreve økt innsats til forebyggende investeringer, drifts- og vedlikeholdstiltak, beredskap, varsling og krisehåndtering. For å sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer er det viktig å bygge opp et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen.

Det har de siste årene vært en positiv reduksjon i antall drepte i trafikken, men tallene for hardt skadde har ikke hatt den samme gledelige utviklingen. Etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt i skadde i 2030 vil være krevende å nå, men er likevel fortsatt å anse som realistisk, under forutsetning av en fortsatt målrettet innsats fra alle de sentrale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Den teknologiske utviklingen gir nye muligheter, og vil ha en betydelig innvirkning på trafikksikkerheten i årene som kommer. Samtidig ligger mange av løsningene langt fram i tid. Statens vegvesen må derfor fortsatt prioritere tradisjonelle virkemidler som man vet fungerer, være på jakt etter nye og effektive tiltak, og samtidig holde stø kurs i trafikksikkerhetsarbeidet framover.

Økende grad av digitalisering og stadig flere selvbetjeningsløsninger på de tjenestene som Statens vegvesen leverer, bidrar til et mer effektivt og forbedret tjenestetilbud. I det perspektivet er det behov for å omstrukturere trafikant- og kjøretøyområdet i tråd med utviklingen og brukernes behov. Det handler også om å prioritere ressursene på de riktige stedene, slik som en styrket innsats innenfor trafikksikkerhet og forutsigbar virksomhet for transportnæringen.

Både nasjonalt og internasjonalt er kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet en stor utfordring. Statens vegvesen vil fortsette et tett samarbeid mellom myndigheter, byggherrer og bransje, og iverksette tiltak for å bidra til at lønns- og arbeidsforhold er i samsvar med gjeldende regelverk. På tilsvarende måte er det etablert et samarbeid gjennom HMS-charteret for en skadefri bygge- og anleggsnæring. Charteret forplikter til samarbeid i hele verdikjeden, fra den enkelte arbeidstaker og helt opp til Arbeids- og sosialdepartementet.

Regionreformen, opphøring av sams vegadministrasjon og områdegjennomgangen medfører at Statens vegvesen vil være i en omstillingsfase de nærmeste årene. Etaten skal legge til rette for endringer disse prosessene medfører på en best mulig måte og samtidig nå målene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Videre må etaten tilpasse egen organisasjon til det ansvaret som Statens vegvesen vil ha etter at endringene er gjennomført. Vi vil legge til rette for å sikre at overgangen til ny organisasjon foregår på en måte hvor de ansatte og etatens oppgaver ivaretas på best mulig måte. Organisasjon og mennesker skal utvikles slik at Statens vegvesen har de menneskelige ressursene som er nødvendig for å realisere målene for etaten.

Statens vegvesen vil i omstillingsprosessene også jobbe aktivt for å redusere kostnader. Dette kan i noen tilfeller innebære at vi må redusere ambisjonsnivået på ulike områder, eller kutte i oppgaver. I andre tilfeller vil det kreve endringer i måten å utføre oppgaver på, eller endringer i gitte rammebetingelser.

Statens vegvesen vurderer sin evne til å nå fastsatte mål på lengre sikt som god. På kort sikt er den største utfordringen å gjennomføre omstillinger i takt med den teknologiske utviklingen, og å sikre rett kompetanse i egen organisasjon og sektoren forøvrig til å levere på samfunnsoppdraget.



Bøkeskogen miljøtunnel - E18 Bommestad–Sky. Foto: Knut Vedeld Hovde

6

Årsregnskap

6.1 Ledelseskommentar

Formål

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

Bekreftelse

Årsregnskap for Statens vegvesen er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i «Bestemmelser om økonomistyring i staten» punkt 3.4.1, samt nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av 24.11.2016 og krav fra Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir et dekkende bilde av Statens vegvesens bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurdering av vesentlige forhold

I 2017 har Statens vegvesen disponert en tildeling på 30 421,9 mill. kr. knyttet til kap. 1320 Statens vegvesen inklusive overføring fra 2016 og merinntekter. Disse beløp omfatter ikke postene 61 «Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene», 62 «Tilskudd til skredsikring på fylkesveger» og 63 «Tilskudd til gang og sykkelveger». Regnskapet for kap. 1320 Statens vegvesen viser et forbruk på 29 932,4 mill. kr. i 2017 som medfører et mindreforbruk på 489,5 mill. kr. når en ser bort fra tilskuddspostene 61, 62 og 63. I det etterfølgende forklares kort årsaken til avviket på de viktigste postene.

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

Posten har et mindreforbruk på 84,9 mill. kr. Dette skyldes lavere lønnskostnader som følge av bemanningsstyring og lavere kostnader til kjøp av utstyr og gjennomføring av aktiviteter. På den andre side har forbruket knyttet til drift og vedlikehold vært ca. 130 mill. kr. høyere enn hva som var forutsatt, men dette dekker ikke opp for de nevnte innsparinger.

Post 1320.30 Riksveginvesteringer

Resultatet i 2017 ble et mindreforbruk på 127,1 mill. kr. Dette skyldes primært forsinket oppstart på enkelte prosjekter. I tillegg er det et mindreforbruk knyttet til bymiljøavtaler da det har vist seg tidkrevende å få nødvendige avtaler på plass.

Post 1320.31 Skredsikring på riksveger

Posten har et merforbruk på 116,7 mill. kr. som i hovedsak er knyttet til inngått forlik i forbindelse med sluttoppgjøret for Vågstrandstunnelen på E16 i Møre og Romsdal. I tillegg har det vært merforbruk knyttet til ulike sikringstiltak.

Post 1320.34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Mindreforbruket på 185,2 mill. kr. skyldes forsinket anleggsstart på enkelte prosjekter samt lavere framdrift for enkelte prosjekter.

Post 1320.62 Skredsikring på fylkesveg

Regnskapet viser et mindreforbruk på 377 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak redusert framdrift for prosjektet fv 17 Liafjell–Olvikvatn i Nordland. Videre er det forsinkelser på fv 33 Byrudberga i Akershus og forsinket oppstart på fv 633 tunnel Kleiva i Sogn og Fjordane.

Post 1320.63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Posten har et mindreforbruk på 170 mill. kr. i 2017. Dette skyldes forsinket oppstart på en rekke prosjekter.

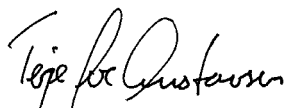
Post 1320.72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Posten har et mindreforbruk på 127,5 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak lavere kostnadsvekst enn det som ble lagt til grunn i budsjettet. I tillegg ble rabattkompensasjonen som staten skal dekke ikke utbetalt i 2017 som forutsatt som følge av at forhandlingene ikke ble ferdigstilt i tide.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter Statens vegvesens regnskap. Regnskapet er ikke bekreftet pr. 19. april og eventuelle merknader vil framkomme i Dokument 1 fra Riksrevisjonen.

Oslo 19. april 2018



Terje Moe Gustavsen
vegdirektør
Statens vegvesen

Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Statens vegvesen er avlagt i henhold til gjeldende krav. 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 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 det i henhold til regelverket er anledning til å nettoføre.
- Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.

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

Bevilgningsrapportering

Bevilgningsregnskapet viser Statens vegvesens rapportering av statsregnskapet for 2017. 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. For fremmede kapitler, der Statens vegvesen har mottatte fullmakt gjennom tildelingsbrev til å belaste kapitlet, framkommer kun regnskapstall.

Artskontorapportering

Oppstillingen av artskontorapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Gjennom notene framkommer ytterligere informasjon knyttet til forhold av betydning og også supplerende informasjon som ikke inngår i rapporteringen av statsregnskapet for å gi et mer samlet bilde på enkelte områder. I årsrapporten for 2016 var det i artskontorapportering skilt mellom driftsutgifter og utgifter knyttet til investering på riksveg. På bakgrunn av krav til oppstilling av artskontorapportering inngår i denne rapport investeringsutgiftene som en del av driftsutgiftene.

6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2017	Regnskap 2017	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	A,B	11 600 294 000	11 555 823 201	44 470 799
1320	Statens vegvesen	29	Vederlag til OPS-prosjekter	A,B	522 478 000	543 797 514	-21 319 514
1320	Statens vegvesen	30	Riksveginvesteringer	A,B	14 709 702 000	14 631 940 698	77 761 302
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveger	A,B	826 573 000	943 268 637	-116 695 637
1320	Statens vegvesen	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	A,B	536 017 000	350 793 553	185 223 447
1320	Statens vegvesen	35	Vegutbygging i Bjørnvika	A,B	39 958 000	3 143 055	36 814 945
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	439 658 000	417 947 080	21 710 920
1320	Statens vegvesen	37	E6 vest 132037 for Alta	A,B	374 913 000	330 685 754	44 227 246
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A,B	1 282 543 000	1 155 033 832	127 509 168
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A,B	1 000 267 000	861 623 946	138 643 054
Sum kap. 1320 ekskl. tilskuddsposter					30 332 136 000	29 932 433 324	399 702 676
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A,B	170 700 000	170 700 000	0
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveger	A,B	753 618 000	377 077 000	376 541 000
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveger	A,B	266 917 000	96 915 970	170 001 030
Sum kap. 1320 tilskuddsposter					1 191 235 000	644 692 970	546 542 030
Sum 1320 Statens vegvesen					31 523 371 000	30 577 126 294	946 244 706
1330	Særskilte transporttiltak	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, kan overføres	A,B	444 800 000	0	444 800 000
1330	Særskilte transporttiltak	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, kan overføres	A,B	211 000 000	211 000 000	0
1330	Særskilte transporttiltak	75	Tilskudd for reduserte bompengerakster utenfor byområdene, kan overføres	A,B	502 800 000	477 400 000	25 400 000
Sum øvrige utgiftskap. Særskilte transporttiltak					1 158 600 000	688 400 000	470 200 000
Sum utgiftsført					32 681 971 000	31 265 526 294	1 416 444 706

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2017	Regnskap 2017	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	A,B	210 000 000	265 566 368	55 566 368
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	A,B	500 028 000	520 724 639	20 696 639
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	A,B	105 700 000	119 207 145	13 507 145
Sum 4320	Statens vegvesen				815 728 000	905 498 152	89 770 152
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			1 204	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			18 018	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			623 427 664	
8400	Deposita og avsetn.	13	Deposita og avsetninger			-456 700 000	
Sum øvrige inntektskap.						166 746 886	
Sum inntektsført					815 728 000	1 072 245 038	63 080 844
Netto rapportert til statsregnskapet						30 193 281 256	
Kapitalkontoer							
60085701	Norges Bank KK/ innbetaling					28 612 868 940	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling					-58 322 371 108	
713160	Endring mellomværende med statskassen					-483 779 088	
Sum kapitalkontoer						-30 193 281 256	
Sum rapportert						0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet

Konto	Tekst	Note	2016	2017	Endring
6260	Aksjer	C	100 000	100 000	0
6280	Leieboerinnskudd		3 992 726	3 951 400	-41 326
6500	Forskudd	D	163 283 028	264 600 440	101 317 412
8400	Forskudd veganlegg	13	-2 502 995 481	-2 046 295 481	456 700 000
713160	Mellomværende med statskassen		2 436 598 443	1 952 819 354	-483 779 088
Sum beholdninger til kapitalregnskapet			100 978 716	175 175 713	74 196 998

Note A Forklaring av samlet tildeling utgiftsposter

Beløp i 1000 kr

Kapittel og post	Postnavn	Stikkord	Overført fra 2016	Tildeling 2017	Samlet tildeling
1320.23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72	0	11 600 294	11 600 294
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres	3 478	519 000	522 478
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	395 302	14 314 400	14 709 702
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	217 573	609 000	826 573
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres, kan nyttes under post 30	258 117	277 900	536 017
1320.35	Vegutbygging i Bjørvika	kan overføres	29 658	10 300	39 958
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	11 558	428 100	439 658
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	46 213	328 700	374 913
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	kan overføres	138 643	1 143 900	1 282 543
Sum kap. 1320 ekskl. tilskuddsposter			1 100 542	29 231 594	30 332 136
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		0	170 700	170 700
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	9 818	743 800	753 618
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	kan overføres	144 417	122 500	266 917
Sum kap. 1320 tilskuddsposter			154 235	1 037 000	1 191 235
Sum kap 1320			1 254 777	30 268 594	31 523 371
1330.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	Kan overføres	215 000	229 800	444 800
1330.64	Særskilte transporttiltak belønningsmidler til bymiljøavtaler	kan overføres	0	211 000	211 000
1330.75	Særskilte transporttiltak tilskudd for reduserte bompengerakster	kan overføres	0	502 800	502 800
Sum kap. 1330			215 000	943 600	1 158 600

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

Kapittel og post	Postnavn	Stikkord	Mer- utgift (-)/ mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastnings- fullmakter (-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastnings- fullmakter	Merinntekter / mindre- inntekter(-) iht. merinntekts- fullmakt	Om- disponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Sum grunnlag for over- føring	Maks. overført beløp*	Mulig over- føring
1320.23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72	44 471	0	44 471	40 393	0	84 864	22 370 024	84 864
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	-21 320	0	-21 320	0	0	-21 320	977100	0
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	77 761	0	77 761	49 377	0	127 138	28 863 400	127 138
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 30	-116 696	0	-116 696	0	0	-116 696	1 271 700	0
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres	185 223	0	185 223	0	0	185 223	577 800	185 223
1320.35	Vegutbygging i Bjørsvika	kan overføres	36 815	0	36 815	0	0	36 815	36 000	36 815
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	21 711	0	21 711	0	0	21 711	968 100	21 711
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	44 227	0	44 227	0	0	44 227	44 227	44 227
1320.72	Kjøp av riksvegerfjerjetjenester	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	127 509	0	127 509	0	0	127 509	2 068 200	127 509
Sum ekskl. tilskuddsposter			399 701	0	399 701	89 770	0	489 471	57 176 551	627 487
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		0	0	0	0	0	0	0	0
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	376 541	0	376 541	0	0	376 541	1 414 800	376 541
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	kan overføres	170 001	0	170 001	0	0	170 001	285 000	170 001
Sum kap. 1320			946 243	0	946 243	89 770	0	1 036 013	58 876 351	1 174 029
1330.63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	kan overføres	444 800	0	444 800	0	0	444 800	419 800	419 800
1330.64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler	kan overføres	0	0	0	0	0	0	211 000	0
1330.75	Tilskudd for reduserte bompengetakster	kan overføres	25 400	0	25 400	0	0	25 400	602 800	25 400
Sum kap. 1330	Særskilte transporttiltak		470 200	0	470 200	0	0	470 200	1 233 600	445 200
Sum			1 416 443	0	1 416 443	89 770	0	1 506 213	60 109 951	1 619 229

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

Fullmakter:

Post 0471.71 Statens erstatningsansvar: Statens vegvesen fikk i brev av 26.06.2006 fra Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste posten.

I tildelingsbrev av 04.01.2017 fra Samferdselsdepartementet fikk Statens vegvesen fullmakt til å belaste følgende poster:

- Kap. 1330 post 63 «Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter»
- Kap. 1330 post 64 «Belønningsmidler til bymiljøavtaler
- Kap. 1330 post 75 «Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene»

Kap. 4320 «Statens vegvesen»: I henhold til Prop. 1 S (2016–2017) romertallsvedtak II har Statens vegvesen fullmakt til å disponere eventuelle merinntekter

Note C Konto 640013 Aksjer

Statens vegvesen besitter aksjer i følgende selskaper:

Selskap	31.12.2016	Endring	31.12.2017
Svinesundsforbindelsen AS	100 000	0	100 000
Sum	100 000	0	100 000

Note D Konto 650013 Forskudd

Statens vegvesen utfører oppgaver på fylkesveger på vegne av fylkeskommunene. I den forbindelse blir alle belastninger gjennom året knyttet til Statens vegvesens konsernkonti. For å dekke opp dette rekvirerer Statens vegvesen midler fra fylkeskommunene. Det er forutsatt at fylkeskommunene og Statens vegvesen over tid skal forskuttere like mye slik at ingen oppnår noen finansiell gevinst eller tap.

Kontoen omfatter også følgende forhold:

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

	31.12.2016	Endring	31.12.2017
Mellomværende med fylkeskommunene	150 193 760	82 851 528	233 045 288
Depotkonto strøm	13 089 268	-1 378 573	11 710 695
Valutakonto EU-prosjekter	0	19 844 458	19 844 458
Sum	163 283 028	101 317 413	264 600 441

6.3 Artskontorrapporteringen med noter

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		2016	2017
Innbetalinger fra gebyrer	1	-525 195 351	-520 724 639
Innbetaling tilskudd		-914 941	-420 154
Innbetaling tilskudd til riksveger	2	-103 402 248	-138 952 481
Innbetaling tilskudd bompenger riksveg	3	-7 213 518 345	-7 741 445 229
Salgs- og leieinntekter	4	-509 847 577	-540 345 224
Erstatninger fra eksterne	5	-111 422 011	-119 207 145
Salgsinntekter salg eiendeler		-39 960 687	-31 718 832
Kalk. Lønn belastet fylkeskommunene	6	-728 403 001	-850 537 526
Forskudd til vegarbeider	7	-190 413 070	456 700 000
Forskudd til vegarbeider (bevegelse grunnet krav fra Finansdepartementet)	7	-190 413 070	456 700 000
Andre inntekter		-73 931 440	-94 143 952
Sum innbetalinger fra drift		-9 687 421 741	-9 124 095 182
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til lønn og sosiale kostnader	8	4 434 351 255	4 523 116 445
Arbeidsgiveravgift	8	559 844 399	637 737 025
Pensjonskostnader	8	0	542 843 208
Offentlige refusjoner vedr. lønn	8	-140 232 616	-164 849 854
Grunnerverv	9	1 146 143 849	851 493 642
Fremmedytelser entrepriser	10	23 595 151 184	24 601 550 028
Strøm til vegformål		197 216 116	268 211 978
Kjøp av fremmede tjenester (konsulenter)	11	3 111 328 169	2 888 049 713
Entrepriser innestående beløp	12	-336 408 670	-86 673 482
Entrepriser forskudd	13	8 592 326	-130 023 510
Kostn. og godtgjørelser reiser		353 994 924	336 991 913
Kostnader lokaler		859 147 227	906 909 558
IKT kostnader vedl. Og kjøp		305 901 330	306 119 551
IKT kostnader leie lisenser		155 615 225	189 517 994
Forbruk av varer		231 032 520	192 151 200
Erstatninger		101 230 505	35 298 464
Kontorrekvisita m.m.		44 130 770	39 933 726
Kommunikasjon		113 553 056	121 978 366
Kjøp inventar og utstyr		100 960 762	97 197 987
Øvrige driftskostnader		384 219 224	424 426 308
Sum utbetalinger til drift		35 225 771 555	36 581 980 260

Netto utbetalt fra drift		25 538 349 814	27 457 885 078
Innbetaling av finansinntekter		-3	-308 715
Utbetaling til investering			
Bygninger og tomter		23 740 840	23 368 657
Maskiner og anlegg		310 325 454	285 431 962
Utbetaling av finansutgifter		8 706 589	49 319 848
Sum utbetaling til investering og finansutgifter		342 772 883	357 120 467
Utbetaling av tilskudd			
Kjøp av ferjetjenester		896 008 534	1 157 544 243
Tilskudd til fylkeskommuner	14	939 550 602	866 273 180
Tilskudd til kommuner	14	210 630 500	329 605 112
Tilskudd til andre	14	226 656 997	648 608 776
Sum utbetaling av tilskudd	14	2 272 846 633	3 002 031 311
Totalt		28 153 969 327	30 816 728 141
5700 Arbeidsgiveravgift		-559 844 399	-623 427 664
5309 Tilfeldige inntekter		-113 581	-1 204,00
0471.71 Erstatningsansvar m.m.		6 589 234	0
5605.83 Renter av alminnelige fordringer		-283 542	-18 018
Netto rapportert på felleskapitler		-553 652 288	-623 446 886
Netto utgifter rapportert til statsregnskapet		27 600 317 039	30 193 281 255

Oversikt mellomværende med statskassen	Note	2016	2017
Eiendeler og gjeld			
Fordringer på ansatte		957 175	920 307
Midlertidig postering beholdningsdifferanse		3 568	37 112
Kasse (trafikkstasjoner)		1 916 570	1 948 479
Bankkonti utenom konsernkontosystemet – Strømkonto	15	13 089 268	11 710 695
Bankkonto utenom konsernkontosystemet – Eu-prosjekter	15	0	19 844 458
Bank		-11 591 208	-12 497 881
Skyldig offentlige avgifter		-205 089 087	-204 024 939
Udisponerte bompenger		-39 797 008	-58 140 519
Mellomværende fylkeskommunen	D	150 193 760	233 045 288
Motpost periodisering bompenger fylke	16	78 937 801	122 986 352
Udisponerte bompenger fylkesveg		-24 939 275	-83 992 372
Grunnerstatning deponering		-149 170	-79 301 298
Leieboerinnskudd uten motpost		112 726	71 400
Leieboerinnskudd med motpost		3 880 000	3 880 000
Motpost leieboer innskudd		-3 879 468	-3 879 468
Forskudd vegarbeid		2 502 995 481	2 046 295 481
Annen gjeld		-30 042 689	-46 083 740
Sum mellomværende med statskassen		2 436 598 443	1 952 819 355

Note 1: Innbetaling fra gebyrer

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

Årets gebyrinntekter	2016	2017
Fører kort	432 664 484	431 827 902
Dagprøvekjennermerke	29 295 200	27 368 683
Myndighetskontroller	32 114 027	33 358 442
Påskiltingsgebyr	19 745 251	15 549 490
Transportlisenser	10 623 156	9 560 267
Droneprøver	0	581 650
Øvrige gebyrer	753 233	2 966 948
Sum gebyrinntekter	525 195 351	520 724 639

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

Ved gjennomføring av investeringsoppgaver og i noen grad oppgaver knyttet til drift og vedlikehold bidrar bedrifter eller offentlige organer med tilskudd for å dekke kostnadene. Statens vegvesen finansierte oppgaver for følgende beløp i 2016 og 2017:

Årets tilskudd	2016	2017
Tilskudd til driftsoppgaver	35 500 000	29 784 429
Tilskudd til investeringsoppgaver	67 902 248	109 168 053
Sum	103 402 248	138 952 482

Note 3: Innbetaling tilskudd bompenger

I henhold til Stortingsvedtak om tiltak på riksveger som skal finansieres gjennom bompenger rekvirerer Statens vegvesen de nødvendige midler fra de ulike bompengeselskap. For årene 2016 og 2017 utgjorde dette følgende:

Årets innbetaling av bompenger	2016	2017
Bompenger til driftsoppgaver (Post 29 Vederlag til OPS prosjekter)	240 000 000	164 907 000
Bompenger til investeringsoppgaver	6 973 518 345	7 576 538 229
Sum	7 213 518 345	7 741 445 229

Note 4: Salgs- og leieinntekter

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

Årets inntekt	2016	2017
Salg av kjennemerker	12 000 000	12 000 000
Salg fra Autosys / vegdatabank	24 000 000	26 000 000
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter	252 150 000	250 539 000
Personlige bilskilt	0	36 259 000
Leieinntekter	18 268 000	19 161 000
Øvrige inntekter	203 429 577	196 386 224
Sum	509 847 577	540 345 224

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

Av de salgs- og leieinntekter som framkommer er 250 mill. kr. knyttet til gjennomføring av investeringsprosjekter i form av inntekter fra samarbeidsprosjekter, og inntekter knyttet til salg av grunn, overskuddsmasser mv. som i henhold til regelverket kan nettoføres.

Note 5: Erstatninger fra eksterne

Bilister og andre forårsaker skader på veginnretninger. Statens vegvesen mottar i den forbindelse erstatninger primært fra forsikringsselskaper. I 2016 og 2017 mottok Statens vegvesen følgende erstatningsbeløp:

Årets netto bevegelse	2016	2017
Erstatning fra eksterne	111 422 011	119 207 145

Note 6 Kalkulatorisk lønn belastet fylkeskommunene

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

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

	2016	2017
Kalkulatorisk lønn belastet fylkesvegeregnskapene	-728 403 001	-850 537 526

Note 7: Forskudd til vegarbeider

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

I 2017 ble det betalt tilbake 456 mill. kr. mer enn hva som ble tatt opp av nye forskudd. Reell bevegelse knyttet til mottatte innbetalinger av nye forskudd og oppgjør av gamle forskudd ble dermed som følger:

Årets bevegelse	2016	2017
Forskudd til vegarbeider	-190 413 070	456 700 000

Ved utgangen av 2016 og 2017 hadde Statens vegvesen følgende gjeld knyttet til mottatte forskudd:

Utgående balanse	31.12.2016	Endring	31.12.2017
Mottatte forskudd vegarbeider	-2 502 995 480	456 700 000	-2 046 295 480

Note 8: Lønn og sosiale kostnader

De samlede lønn og sosiale kostnader var i 2017 5 538 846 824 kr. Av dette er 1 116 980 175 kr lønn- og sosiale kostnader knyttet til gjennomføring av investeringsprosjekter på riksveg som etterfølgende tabell viser.

	2016	2017
Lønn og sosiale kostnader driftsoppgaver	3 549 113 780	3 613 785 716
Arbeidsgiveravgift	451 511 252	513 193 709
Sykepenger og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	-119 336 890	-138 890 405
Pensjonspremie	0	433 777 629
Lønn og sosiale kostnader ekskl. investeringsoppgaver på riksveg	3 881 288 142	4 421 866 649
Lønn og sosiale kostnader investeringsoppgaver	885 237 475	909 330 730
Arbeidsgiveravgift	108 333 147	124 543 315
Sykepenger og andre refusjoner investeringsoppgaver	-20 895 726	-25 959 449
Pensjonspremie	0	109 065 579
Lønn og sosiale kostnader investeringsoppgaver på riksveg	972 674 896	1 116 980 175
Totale lønnsutgifter inkl. arbeidstakers andel av pensjonspremie	4 434 351 255	4 523 116 445
Arbeidsgiveravgift	559 844 399	637 737 025
Totale sykepenger og refusjoner	-140 232 616	-164 849 854
Pensjonskostnader	0	542 843 208
Totale lønn og sosiale kostnader	4 853 963 038	5 538 846 824
Bemanning hele stillinger pr. 31.12	7 297	7 150

De lønnskostnader som framkommer omfatter også lønnskostnader i forbindelse med gjennomføring av investeringsoppgaver på fylkesveg.

Økningen fra 2016 til 2017 skyldes primært at Statens vegvesen fra og med 2017 belastes pensjonskostnader inkl. arbeidsgiveravgift på arbeidsgivers andel av pensjonspremien i regnskapet. Dette medførte en økning på kr. 610 mill. kr. i forhold til 2016 inklusive økningen i arbeidsgiveravgift. Korrigert for dette var økningen i lønn og sosiale kostnader på kr. 74 mill. kr. fra 2016 til 2017.

Note 9: Grunnerstatninger

I forbindelse med investeringsprosjekter må Statens vegvesen innløse en rekke eiendommer for å få tilgang til den vedtatte trasé. For årene 2016 og 2017 beløp dette seg til følgende når tilknyttede saksomkostninger og gebyrer er inkludert fordelt på drift og investering.

	2016	2017
Drift	11 045 812	9 921 154
Investering	1 135 098 037	841 572 488
Sum	1 146 143 849	851 493 642

Note 10: Fremmedytelser og entrepriser

Av det beløp Statens vegvesen utbetaler til leverandører er det vesentlige knyttet til utbetalinger i forbindelse med entrepriser. For 2016 og 2017 fordelte dette seg som følger på drift, vedlikehold og investering på riksveg. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

	2016	2017
Drift av riksveger	2 378 018 036	2 444 945 894
Vedlikehold av riksveger	2 722 114 676	2 761 323 027
Øvrig drift	761 222 838	770 071 410
Sum drift	5 861 355 550	5 976 340 331
Investeringer på riksveg	17 733 795 634	18 625 209 697
Sum	23 595 151 184	24 601 550 028

Note 11: Fremmedtjenester (konsulenttjenester)

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

Det totale kjøp av eksterne tjenester gikk ned med 240 mill. kr. fra 2016 til 2017. I 2017 var 80 % av det samlede kjøp knyttet til Statens vegvesens kjerneoppgaver. For øvrig fordelte kjøp av tjenester seg som følger:

Fagområde	2 016	2016 % vis andel	2017	2017 % vis andel
Veg og trafikkforvalter	2 323 644 611	74,0 %	2 075 291 771	71,6 %
Myndighetsorgan	59 518 472	1,9 %	74 810 076	2,6 %
Fagorgan (sektoransvar)	199 920 120	6,4 %	176 936 435	6,1 %
Utøve ledelse og styring	16 807 648	0,5 %	11 033 490	0,4 %
IKT	412 521 627	13,1 %	463 381 593	16,0 %
Øvrig	127 888 030	4,1 %	98 127 496	3,4 %
Sum kjøp fra eksterne	3 140 300 508	100,0 %	2 899 580 861	100,0 %
Internfakturering av tjenester	-29 152 633		-11 531 148	
Sum kjøp fra eksterne	3 111 147 875		2 888 049 713	

Note 12: Entrepriser innestående beløp

I henhold til den standardkontrakt Statens vegvesen benytter knyttet til entrepriser blir det holdt tilbake 10 pst. av det fakturerte beløp inntil 5 pst. av kontraktsbeløpet er tilbakeholdt som sikkerhet. For årene 2016 og 2017 medførte dette følgende netto bevegelse. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

Årets netto bevegelse	2016	2017
Drift	-9 920 686	-13 710 981
Investering	-326 487 984	-72 962 501
Sum	-336 408 670	-86 673 482

Etterfølgende tabell viser utgående saldo for 2016 og 2017

Utgående balanse	2016	Bevegelse	2017
Drift	-16 652 251	-13 710 981	-30 363 232
Investering	-1 845 504 666	-72 962 501	-1 918 467 167
Sum	-1 862 156 920	-86 673 482	-1 948 830 402

Note 13: Forskudd til leverandører

Entreprenørfirmaer har betydelige kostnader knyttet til etablering av rigg og andre oppstartskostnader før de utfører arbeid som i henhold til kontrakten kan faktureres Statens vegvesen. For at dette ikke skal medføre en for stor likviditetsmessig belastning blir det for en del kontrakter avtalt at det skal utbetales et forskudd. Netto bevegelse knyttet til forskudd til leverandører var som følger for årene 2016 og 2017.

Årets netto bevegelse	2016	2017
Driftsutgifter	-3 096 523	41 388 037
Investeringsutgifter	11 688 849	-171 411 547
Sum	8 592 326	-130 023 510

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

Utgående balanse pr. 31.12	31.12.2016	Endring	31.12.2017
Forskudd til leverandører knyttet til driftsoppgaver	22 233 402	41 388 037	63 621 439
Forskudd til leverandører knyttet til investeringsoppgaver	658 475 307	-171 411 547	487 063 760
Sum	680 708 709	-130 023 510	550 685 199

Note 14: Utbetaling av tilskudd

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. Det primære av dette omfatter tilskudd til fylkesveg i form av tilskudd til skredsikring og rentekompensasjon på fylkesveg. For årene 2016 og 2017 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2016	2017
Tilskudd til fylkeskommuner - skredsikring på fylkesveg	709 406 973	377 077 000
Tilskudd til fylkeskommuner – rentekompensasjon	192 390 000	170 700 000
Fylkeskommuner tilskudd til gang og sykkelveger	9 700 000	33 771 792
Kommuner tilskudd til gang og sykkelveger	64 628 131	63 144 178
Tilskudd reduserte bompenger utenfor byområdene	0	477 400 000
Fylkeskommuner Belønningsmidler til bymiljøavtaler	0	211 000 000
Fylkeskommuner øvrige tilskudd	28 053 629	73 724 388
Kommuner øvrige tilskudd	146 002 369	266 460 934
Øvrige tilskudd	226 656 997	171 208 776
Sum utbetaling av tilskudd ekskl. kjøp av ferjetjenester	1 376 838 099	1 844 487 068

Note 15: Bankkonti utenom konsernkontosystemet

I enkelte tilfeller er Statens vegvesen avhengig av å kunne opprette konti som ikke inngår i konsernkontosystemet. Pr. i dag er slike konti knyttet til følgende forhold:

Konto knyttet til kjøp av kraft: Statens vegvesen anskaffer kraft gjennom handel på kraftbørsen Nord Pool. En slik handel forutsetter at etatens kraftmegler har tilgang til nødvendige midler for å kunne gjennomføre de nødvendige kjøp. For å ivareta dette ble det opprettet en egen konto for dette formål.

Konto knyttet til EU-prosjekter: Statens vegvesen har tatt på seg en koordineringsrolle knyttet til gjennomføring av EU-prosjekter. I den forbindelse er det opprettet en valutakonto i Euro utenom konsernkontosystemet.

Note 16: Motpost periodisering bompenger fylkesveg

Fylkeskommunene skal i henhold til regnskapskravene føre regnskapet i henhold til anordningsprinsippet. Dette medfører at regnskapet skal uttrykke verdien av det arbeid som er utført i det enkelte år. For å ivareta dette for den enkelte fylkeskommune må Statens vegvesen foreta en periodisering av bompenger knyttet til fylkesveg i de tilfeller det beløp som er innbetalt fra bompengeselskapene ikke er i tråd med den forutsatte belastning. Det beløp som periodiseres medfører en reduksjon eller økning av fylkesvegeregnskapet. Dette medfører følgelig at det også påvirker mellomværende mellom Statens vegvesen og den enkelte fylkeskommune. For at dette ikke skal medføre avvik ved rapportering av statsregnskapet må følgelig også dette periodiseringsbeløp være med i rapporteringen som en motpost.

Periodiseringsbeløpet utgjorde følgende:

	31.12.2016	31.12.2017
Motpost periodisering bompenger fylkesveg	78 937 801	122 986 352

Note 17 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen

Finansielle anleggsmidler		Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
	Investeringer i aksjer og andeler*		100 000	0	100 000
	Sum		100 000	0	100 000
Omløpsmidler					0
	Fordring på fylkeskommunene		233 045 288	233 045 288	0
	Fordring bompenger på fylkesveg		122 986 352	122 986 352	0
	Fordring på ansatte		920 307	920 307	0
	Midl. Postering beh. diff.		37 112	37 112	0
	Konter på trafikkstasjonene		1 948 479	1 948 479	0
	Forskudd leverandører		550 685 199	0	550 685 199
	Andre fordringer		12 879 395	0	12 879 395
	Leieboerinnskudd		3 951 400	71 932	3 879 468
	Bank konsernkonto		-12 497 881	-12 497 881	0
	Bankkonti utenom konsernkonto		31 555 153	31 555 153	0
	Sum		945 510 804	378 066 742	567 444 062
Langsiktige gjeld					0
	Forskudd vegarbeider		-2 046 295 481	2 046 295 481	-4 092 590 962
	Ubenyttede bompenger fylkeveg		-83 992 371	-83 992 371	0
	Ubenyttede bompenger riksveg		-58 140 519	-58 140 519	0
	Annen langsiktig gjeld		-57 728	0	-57 728
	Sum		-2 188 486 100	1 904 162 590	-4 092 648 690
Kortsiktig gjeld					0
	Skyldig offentlige avgifter		-204 024 939	-204 024 939	0
	Deponering grunnerstatning		-79 301 297,83	-79 301 297	0
	Innestående beløp entrepriser		-1 948 830 402	0	-1 948 830 402
	Annen kortsiktig gjeld		-12 046 820	-46 083 740	34 036 920
	Sum		-2 244 203 459	-329 409 977	-1 914 793 482
Sum gjeld			-4 432 689 559	1 574 752 613	-6 007 442 172
Sum			-3 487 078 755	1 952 819 355	-5 439 898 110

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

Aksjer	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
Svinesundforbindelsen AS	11.12.2002	100	100,0 %	100,0 %	0*	100 000*	601 495 000*

* Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet.

* Resultat før skatt og balanseført verdi 2016. Tall for 2017 er ikke offentliggjort.

Vedlegg

1. Nærmere om mål, resultater og ressursbruk m.m.
2. Oppfølging av større prosjekter
3. Fremme likestilling og hindre diskriminering

Vedlegg 1

Nærmere om mål,
resultater og ressursbruk

1 Mål og resultater

1.1 Hovedmål Framkommelighet

” Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret

Oppfølging av driftskontrakter

For driftskontraktene settes det ved inngangen til året et plantall for hvilke stikkprøver som skal gjennomføres i løpet av året i den enkelte kontrakt. Målet er at alle planlagte kontroller per kontrakt gjennomføres. I 2017 var andelen kontrakter der alle planlagte kontroller ble utført 38 pst. Det vil si at i 62 pst. av kontraktene var det minst en planlagt kontroll som ikke ble gjennomført. Totalt ble 16 404 kontroller gjennomført av 16 610 planlagte i 2017, det vil si 99 pst. Noen kontrakter har derfor hatt flere kontroller enn plantallet for kontrakten mens det for andre kontrakter ikke har vært gjennomført de kontrollene som var planlagt. Statens vegvesen har høsten 2017 gjennomført opplæring i planlegging og gjennomføring av stikkprøvekontroller og forventer at det vil være større samsvar mellom planlagte og utførte kontroller i 2018.

Av de gjennomførte kontrollene var 98 pst. uten feil eller mangler.

	Riksveg	Riks gang- og sykkelveg	Sum
Antall planlagte stikkprøvekontroller for året	11 683	4 927	16 610
Antall gjennomførte stikkprøvekontroller	11 291	5 113	16 404
Antall planlagte stikkprøvekontroller uten mangler	11 152	5 090	16 242

	Riksveg og Riks-gang- og sykkelveg
Andelen kontrakter der alle stikkprøver er gjennomført i henhold til plan	38 %
Andelen kontroller uten mangler	98 %

Riksveger åpnet for trafikk

Tabellen under viser riksveger som ble åpnet for trafikk i 2017:

Vegnr/Strekning	Rute	Fylke	Antall km
Vegnr/Strekning	Rute	Fylke	Antall km
E18 Riksgrensen–Ørje	2a	Østfold	6,2
E16 Kongeveien x rv. 2 Vingersnoret	2b	Hedmark	1,7
Rv. 509 Sømmevågen	3a	Rogaland	2,7
E39 Hove–Sandved	3a	Rogaland	2,1
E39/rv. 15 Nor bru–Hjelle	4a	Sogn og Fjordane	1,1
Rv. 9 Skomedal	4c	Aust-Agder	3,3
E16 Varpe bru–Smedalsosen	5c	Oppland/Sogn og Fjordane	20,0
Rv. 5 Loftesnesbrui	5c	Sogn og Fjordane	0,8
Rv. 4 Lunner grense–Jaren	6a	Oppland	9,3
E14 Reinåbrua	7a	Nord-Trøndelag	0,3
E6 Høgtverrelva bru	8a	Troms	0,8
Rv. 94 Skaidi–Arisberget	8b	Finnmark	8,6
E105 Elvenes–Hesseng	8b	Finnmark	5,4
Sum			62,3

Reisetider i og mellom landsdeler

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

Rute	Reisetid i 2017 (timer)	Forutsatt redusert reisetid i 2017 (minutt)	Faktisk redusert reisetid i 2017 (minutt)	Forutsatt redusert reisetid Handlingsprogrammet 2014–2017 (minutt)	Redusert reisetid etter fire år (minutt)
E18 Oslo–Kristiansand	04:52	01:24		03:54	02:30
E39 Kristiansand–Stavanger	03:59	00:42	00:42	00:42	00:42
E39 Stavanger–Bergen	04:49			0	0
E39 Bergen – Ålesund	07:01			04:54	04:54
E39 Ålesund–Trondheim	05:59			01:42	01:42
E6/rv 80 Trondheim–Bodø	11:20			07:24	0
E6/E8 Bodø–Tromsø	09:19			19:54	00:06
E6/E8 Tromsø–Alta	06:09	03:36		20:48	03:48
E6 Oslo–Trondheim	08:02			14:30	14:30
E6 /rv 3 Oslo–Trondheim	07:33			03:48	
E6/E136 Oslo–Ålesund	08:18			12:30	
E18/E16 Oslo–Bergen	08:14	02:30	02:30	06:24	02:30
E16 Riksgrensa (Riksåsen)–Hønefoss	02:31			04:12	
E18/E134 Oslo–Haugesund	07:24			13:36	01:00
E18 Oslo–Ørje (Sverige)	01:18	00:54	00:54	02:30	02:36

Tre av 15 strekninger har fått reduksjon i reisetid som følge av prosjekter åpnet for trafikk i 2017. Reduksjonen ble noe lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2016-2017). Avviket skyldes blant annet at prosjektene E18 Bommestad–Sky og E6 Storsandnes–Langnesbukta først åpnes for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Avstandskostnader

Tabellen under viser transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte strekninger på riksvegnettet:

Rute	Strekning	Status pr. 1.1.2017 (kr)	Forutsatt endring i 2017 (kr)	Faktisk endring i 2017 (kr)	Faktisk endring i 2014–2017 (kr)	Forutsatt endring 2014–2023 (kr)	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 4 år (pst.)
E18	Ørje–Kristiansand	3 976	9	87	123	98	125,0
E39	Kristiansand–Trondheim	18 559	-80	-98	-289	-1 122	25,8
E6/rv. 3/E6	Svinesund–Trondheim	7 232	0	73	225	200	112,5
E6	Trondheim–Kirkenes	22 868	-183	264	362	-587	-61,7
E16	Oslo–Bergen	5 975	-52	10	25	46	54,3
E134	Drammen–Haugesund	4 786	0	0	-14	-196	7,1
E16/rv. 7/rv. 52/E16	Oslo–Bergen	5 399	0	62	-199	-210	94,8
E16/rv. 7/rv. 52/rv. 5	Oslo–Florø	6 109	0	67	-194	-192	101,0
E6/E136	Oslo–Ålesund	6 651	0	37	308	133	231,2
E6/rv. 70	Oslo–Kristiansund	7 844	0	37	201	32	626,6
E10	Å–Riksgrensa	4 286	0	0	86	105	81,9

E18 Ørje–Kristiansand fikk en langt større økning enn planlagt pga. nye takster i bomringen i Oslo.

E39 Kristiansand–Trondheim fikk en større reduksjon enn planlagt fordi høyere takster med innføring av Bypakke Jæren og ny Samferdselspakke Kristiansand er utsatt til etter 2017.

E6/rv. 3/E6 Svinesund–Trondheim fikk en ikke planlagt økning pga. nye takster i bomringen i Oslo.

E6 Trondheim–Kirkenes fikk en økning i stedet for reduksjon fordi det ble etablert innkreving av bompenger for prosjektet Helgeland sør i 2017 og ikke i 2018 som opprinnelig planlagt. Økningen ble stor fordi åpningen av E6 Sørkjosfjellet og E6 Storsandnes–Langnesbukta med reduserte kjørekostnader er utsatt til 2018.

E16 Oslo–Bergen fikk en økning i stedet for reduksjon pga. nye takster i bomringen i Oslo. E16/rv. 7/rv. 52/E16 Oslo–Bergen, E16/rv. 7/rv. 52/rv. 5 Oslo–Florø, E6/E136 Oslo–Ålesund og E6/rv. 70 Oslo–Kristiansund fikk en ikke planlagt økning pga. nye takster i bomringen i Oslo.

Sykkel

Tabellen under viser antall byer og tettsteder som i 2017 har utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk og antall byer som har inngått avtaler om konsentrert innsats for økt sykkelbruk:

	Resultat 2017
Antall byer og tettsteder med over 5000 innbyggere som i løpet av året har utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk	23
Antall byer som i løpet av året har inngått forpliktende avtaler om konsentrert innsats for økt sykkeltrafikk	2

23 byer og tettsteder har i løpet av 2017 utarbeidet planer for sammenhengende nett for sykkeltrafikk. Til sammen er det nå laget 186 planer for et sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder. 2 kommuner har i 2017 inngått trepartsavtale med Statens vegvesen og fylkeskommunen om konsentrert innsats for økt sykling. Avtaleperioden er for fire år og kan forlenges dersom det lages ny avtale. I 2017 var det til sammen 46 slike trepartsavtaler mellom kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen.

Tabellen under viser oversikt over sykkelveginspeksjoner:

	Resultat 2017	
	km	Pst.
Antall km sykkelruter langs riksveg inspisert, pluss inspiserte sykkelruters andel av totale sykkelruter	167,6	11
Antall km sykkelruter langs riksveg inspisert og utbedret, pluss hvor stor andel dette er av totale sykkelruter	137,1	9

Sykkelveginspeksjoner skal gjennomføres for alle sykkelruter langs riksvegnettet innen utløpet av 2019. Fra og med 2010 til utgangen av 2017 er det inspisert 1 058,4 km sykkelruter og 671,9 km er også utbedret. 69,7 pst. av sykkelanleggene langs riksvegnettet var inspisert ved utgangen av 2017, mens 44,3 pst. var også utbedret. Ved utgangen av 2017 var det totalt 1 518 km sykkelanlegg på riksvegnettet.

Kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene på riksvegnettet

Tabellen under viser oversikt over midler til tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten på riksvegnettet i de fire største byområdene:

Mill. kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2017			Faktisk forbruk 2017		
	Statlige midler	Annen finansiering	SUM	Statlige midler	Annen finansiering	SUM
Framkommelighet	7,02	29,5	36,52	-7,13	29,5	22,37
Knutepunkt, innfartsparkering, terminaler	4,08	0	4,08	0,04	0	0,04
Andre tiltak ¹⁾	22,66	9,3	31,96	0,35	0,9	1,25
Totalt	33,76	38,8	72,56	-6,74	30,4	23,66

¹⁾ Andre tiltak omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, leskur, statlig tilskudd til tiltak utenfor

Det var ved utgangen av 2017 et mindreforbruk på 47 mill. kr til kollektivtiltak i Oslo og Akershus (Osloområdet). Av dette var 38 mill. kr statlige midler, og 9 mill. kr bompenger. 20 mill. kr av dette skyldes midler knyttet til byvekstavtalen som kom for sent til at det ble tid til å bruke dem i 2017. Resterende mindreforbruk på 28 mill. kr skyldes i hovedsak reduserte kostnader knyttet til nedbygging av Dag Hammarskjølds vei fra tidligere år (om lag 7 mill. kr), forsinket oppstart for rv. 4 kollektivfelt Bjerkekrysset (om lag 12 mill. kr) og noe mindreforbruk pga. lavere fremdrift i forbindelse med holdeplassoppgraderinger (om lag 9 mill. kr).

I Trondheim var det et mindreforbruk på om lag 4 mill. kr. Dette gjelder E6 Sannan-Hommelvik i Trondheim (tilkomstveg knutepunkt). Det skal igangsettes arbeid med prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag 1. kvartal 2018.

Det har ikke vært kollektivprosjekter i Bergen og Stavanger som har fått midler i 2017 fra denne posten.

Tabellen under gir oversikt over faktisk forbruk av statlige midler på tiltak i de fire byområdene:

Mill. kr

	Oslo	Stavanger	Bergen	Trondheim	SUM
Framkommelighet	-11,23	3,1	0	1	-7,13
Knutepunkt	0,04	0	0	0	0,04
Andre tiltak	0,35	0	0	0	0,35
Totalt	-10,85	3,1	0	1	-6,74

Tabellen under viser gjennomførte framkommelighetstiltak på riksveg i de fire byområdene:

Kollektivfelt, andre feltprioriteringer (km) Totalt for hele landet		Signalprioritering (antall) Totalt for hele landet		Andel kryss med signalprioriteringer (pst.)
Status 31.12.2017	Bygget 2017	Status 31.12.2017	Bygget 2017	Status 31.12.2017
56,5 ¹	2,4	62	1	Midt: 100 Vest: 100 Øst: 100

Tabellen under gir oversikt over endring i gjennomsnittlig hastighet for kollektivtransporten på veg i rushtid de fire største byområdene:

	Resultat 2017 (km/t)	Endring fra 2016 (pst.)
Trondheim	28	Tilnærmet lik
Bergen	23,6	-
Stavanger	25,45	Tilnærmet lik
Oslo	19,11	Tilnærmet lik

Indikatoren baserer seg på et definert stamlinjenett og årlige registreringer på dette linjenettet. Hastighetsindikatoren gir status over tilstanden for framkommeligheten for kollektivtransport på veg i de fire største byområdene. Ulike målemetoder og måling på ulike typer strekninger gjør at tallene ikke kan sammenlignes mellom byene. Tallene for Trondheim viser hastighet uten oppholdstid på holdeplass og gir uttrykk for forsinkelser på strekning og synliggjør best virkningen av investeringer

¹ Status for denne indikatoren har gått ned sammenlignet med 2016. Dette skyldes omklassifisering fra riksveg til fylkesveg fra 1.1.2017 (Trondheim).

som kollektivfelt og kollektivprioritering. Tallene for Bergen, Stavanger og Oslo viser hastighet inkludert oppholdstid på holdeplass. På grunn av endret registreringsmåned i Bergen er ikke tallene direkte sammenlignbare.

1.2 Hovedmål Trafikksikkerhet

” En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren» Etappemål: Innen 2024 skal antall drepte og hardt skadde halveres

Kontroll- og tilsynsvirksomheten

Tabellen under gir oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i perioden 2014–2017:

Tilsyn og øvrig utekontroll	2014	2015	2016	2017
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	42 575	38 648	52 049	53 920
Herunder antall med mangler:				
- Antall med ikke egnede dekk ¹⁾	2 305	821	1 201	1 676
- Andel med ikke egnede dekk	5,4 %	2,1%	2,3 %	3,10 %
- Antall gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk ²⁾	1 849	3163	3 979	2 379
- Andel gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	4,3 %	8,2%	7,6%	4,4 %
- Antall som fikk kjøreforbud	997	358	524	286
- Andel som fikk kjøreforbud	2,3 %	0,9 %	1,0 %	0,50 %
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	9 795	6 852	7864	8 279
- herunder antall med mangler	2 452	1 482	1720	2548
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	25,0 %	21,6 %	21,9 %	31 %
Antall tungtransportkontroller	86 571	75 458	91900	88 313
- herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	31 854	25 136	28795	34 265
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	36,8 %	33,3 %	31,3 %	38,8 %
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	749	847	1058	1 018
- herunder antall med mangler	289	269	412	416
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	38,6 %	31,8 %	38,9 %	40,9 %
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	3 928	3 610	4071	4 375
Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK)	3 280	4 144	4069	3 971
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:				
- Gebyrer	7 741	14 328	15140	12 802
- Anmeldelser	4 083	3 586	2938	2 623
Antall bilbeltekontroller	969 030	636 049	829991	701 989
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	10 185	6 652	6709	5 272
- herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	1,1 %	1,0 %	0,81 %	0,75 %
Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger av kjøreskoler	46	50	50	48
Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger	32	39	64	49

¹⁾ I fra 2017 er dette kjøretøy uten forskriftsmessige dekke. Før var dette dekkuegnet for føret.

²⁾ Gebyr for ett eller flere dekk/kjettinger.

Automatisk trafikkontroll

Tabellen under viser oversikt over nye punkt-ATK og nye streknings-ATK etablert i 2017:

Vegnr.	Nye streknings-ATK i 2017
	Ingen nye i 2017
	Nye punkt-ATK i 2017
Fv. 120	Rødsund mot Våler, fv. 120, Østfold (tidligere streknings ATK som ble omgjort til punkt-ATK pga. store omlegginger av infrastruktur, vegtrasé og trafikkforhold i området)

1.3 Kontakt med publikum

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

	2016		2017	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	845	186 073	776	194 908
Praktiske førerprøver	620	136 567	539	135 437
Førerkort	2 300	508 000	1 850	464 366
Kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	4 947	1 088 364	4 374	1 106 784
Besøk på vegvesen.no	90 600	33 mill.	109 340	39,8 mill.
Telefonforespørsler fra publikum (inkl. tlf 175)	8 800	2,2 mill.	7800	1,95 mill.



Hamar kontorsted. Foto: Henriette Erken Busterud

Ventetider trafikkstasjonene

Tabellen under gir oversikt over ventetid ved bestilling av myndighetskontroll av kjøretøy og time til førerprøve:

		Gj.snitt ventetid (virkedager)	Dager over målet i %
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy ²	Totalt	12,5	7%
	Region øst	12,8	8%
	Region sør	14,3	20%
	Region vest	11,8	9%
	Region midt	13,1	8%
	Region nord	10,7	5%
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy ³	Totalt	12,3	4%
	Region øst	13,3	5%
	Region sør	15,7	13%
	Region vest	11,2	4%
	Region midt	12,3	4%
	Region nord	9,2	2%
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B ⁴	Totalt		
	Region øst	24	4%
	Region sør	20	3%
	Region vest	7	0%
	Region midt	19	3%
	Region nord	12	1%
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse A ⁵	Totalt		
	Region øst	25	
	Region sør	22	
	Region vest	19	
	Region midt	21	
	Region nord	29	

² Målet er en ventetid på maksimum 10 virkedager

³ Målet er en ventetid på maksimum 15 virkedager

⁴ Målet er en ventetid på maksimum 20 virkedager

⁵ Kl. A har ingen ventetidskrav på samme måte som kl. B

2 Nærmere om ressursbruk

2.1 Oppfølging av prosjekter

Kostnadsendringer for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2016

Tabellen under viser kostnadsendringer for prosjekter åpnet for trafikk i 2016⁶:

	Opprinnelig styringsramme (mill. 2017-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2017-kr)	Avvik (pst.)
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2016	15 386	17 499	13,7

For alle prosjekter med prognose for sluttkostnad over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2016, er det en samlet kostnadsøkning på 13,7 pst. i forhold til styringsramme. Tilsvarende tall for 2015 var en kostnadsøkning på 9,6 pst. Det er særlig et stort prosjekt som påvirker resultatet veldig. Prosjektet E6 Frya-Sjoa hadde en styringsramme på 5,1 mrd. 2016-kr og en sluttkostnad på 6,6 mrd. kr. En av forklaringene på dette er at en svingning i markedet ga vesentlig høyere tilbudspris på en av de store kontraktene. Tar vi dette prosjektet ut fra statistikken ville resten av porteføljen hatt et avvik på 5,3 %. Statens vegvesen er ikke tilfreds med avviket, men mener at iverksatte tiltak, blant annet omtalt i kapittel 4.1 Risikovurdering og internkontroll, vil ha god effekt.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med tiltak for å bedre prosjekt- og kostnadsstyringen. Av de viktigste tiltakene kan nevnes økende bruk av totalentrepriser for de største prosjektene, som vil gi en bedre risikofordeling enn i dag.

I tillegg har Statens vegvesen et sterkere fokus på kvaliteten i kostnadsanslag og styringsdokumenter før prosjektene tas opp til bevilgning.

Tabellen under viser kostnadsendring for større prosjekter åpnet for trafikk i 2016:

Prosjekt	Styringsramme	Gjeldende kostnadsramme	Siste prognose for sluttkostnad	Avvik fra styringsramme		Avvik fra gjeldende kostnadsramme	
	(mill. 2017-kr)	(mill. 2017-kr)	(mill. 2017-kr)	(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
E18 Knapstad–Retvet	1 477	1 612	1 561	84	5,7 %	-51	-3,2 %
E39 Drægebø–Grytås og Birkeland–Sande N	628	690	744	116	18,5 %	54	7,8 %
E134 Stordalstunnelen ⁸	470	517	507	37	7,8 %	-9	-1,8 %
E6 Frya–Sjoa	5 239	6 853	6 789	1 550	29,6 %	-64	-0,9 %
E6 Kråkmofjellet nord ⁷	290	319	407	117	40,3 %	88	27,6 %
E6 Halselv–Møllnes	985	1 086	945	-40	-4,1 %	-141	-13,0 %
E6 Jansnes–Halselv ⁷	232	354	319	87	37,6 %	-35	-9,9 %
SUM	9 321	11 430	11 272	1 951	20,9 %	-158	-1,4 %

⁶ Prosjektene omtales i årsrapporten for 2017 fordi sluttrapporter for prosjektene først foreligger året etter åpningsåret.

⁷ Hovedregelen for hva som inngår i større prosjekter er de prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S, dvs. prosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr.

⁸ Som følge av at innslagspunktet for omtale i Prop. 1 S nylig har blitt endret, omfatter listen også prosjekter med overslag under 500 mill. kr. Disse ble fulgt opp spesielt da innslagspunktet var lavere, og har ikke blitt tatt ut av listen senere.

⁹ Kostnadsrammen er den rammen Stortinget har forutsatt at prosjektet skal gjennomføres innenfor. Kostnadsrammen inkluderer en usikkerhetsmargin. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter over 750 mill. kr, blir kostnadsrammen fastsatt i forbindelse med KS2-arbeidet. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/- 10 pst.

Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble syv prosjekter åpnet for trafikk i 2016. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 1 951 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen. Samlet prognose for sluttkostnad for disse prosjektene ligger 158 mill. kr (1 pst.) under samlet kostnadsramme⁹.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2015, var syv prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 1 657 mill. kr (17,4 pst.) i forhold til styringsrammen. Samlet prognose for sluttkostnad for disse prosjektene ligger 32 mill. kr (0,3 pst.) over samlet kostnadsramme.

2.2 Endringer i prognose for sluttkostnad og framdrift for igangværende store prosjekter

Vedlegg 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 6 899 mill. kr (6,4 pst.) i forhold til styringsrammen. I forhold til Prop. 1 S (2016-2017) er kostnadsøkningen 393 mill. kr (0,3 pst.) etter at prognose for sluttkostnad i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2015 til 2016.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over gjeldende kostnadsramme:

- E39 Drægebø-Grytås og Birkeland-Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv 13 Deildo i Hordaland
- Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane
- Rv 77 Tjernfjellet i Nordland
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland
- E6 Hålogalandsbrua, inkl skredsikring i Nordland

3 Andre data

3.1 Veglengder

Etterfølgende tabell viser lengden på riksveg- og fylkesvegnettet totalt for landet, fordelt på Statens vegvesens regioner og per fylke:

Fylke/region	Riksveger (inkl. europaveg)	Fylkesveger
Østfold	289 903	1 690 874
Akershus	429 190	1 825 162
Oslo	189 700	0
Hedmark	723 848	3 864 930
Oppland	751 047	3 056 105
Sum Region øst	2 383 688	10 437 071
Buskerud	575 509	1 829 611
Vestfold	163 563	163 563
Telemark	460 686	1 877 436
Aust-Agder	418 329	1 558 719
Vest-Agder	236 965	2 070 419
Sum Region sør	1 855 052	8 557 284
Rogaland	535 368	2 500 387
Hordaland	778 502	2 961 977
Sogn og Fjordane	713 207	2 601 516
Sum Region vest	2 027 077	8 063 880
Møre og Romsdal	536 589	3 091 098
Sør-Trøndelag	389 728	2 961 290
Nord-Trøndelag	352 255	3 003 911
Sum Region midt	1 278 572	9 056 299
Nordland	1 233 202	4 108 830
Troms	605 732	2 905 884
Finnmark	1 297 766	1 493 108
Sum Region nord	3 136 700	8 507 822
Sum hele landet	10 681 089	44 622 356

Meter

3.2 Utvikling i bilpark og førerkort

Tabellen under gir oversikt over utviklingen i bilparken og førerkort fra 2016 til 2017:

	2016	2017	Endring i pst. 2016–2017
Førstegangsregistrerte biler inkl. bruktimporterte biler	216 493	225 005	3,93
Førstegangsregistrerte motorsykler	9 214	10 187	10,56
Førstegangsregistrerte tungbiler (over 7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	4 931	5 855	18,7
Førstegangsregistrerte tungbiler (3501-7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	5 855	5 527	-5,60
Totalt antall registrerte biler	3 183 510	3 233 954	1,6
Antall elektrisk drevne kjøretøy	2 009	2 476	23,25
Antall hydrogendrevne kjøretøy	3 233 954	3 308 021	2,29
Antall produserte førerkort	99 926	142 518	42,62
Antall fornyelser av førerkort	46	104	126,09
Antall førerkort meldt tapt	508 000	464 366	-8,59
	299 119	246 256	-17,67
	58 893	68 409	16,1

Tabellen under viser utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type:

Bilgruppe	2013	2014	2015	2016	2017
Personbil	2 500 265	2 555 443	2 610 352	2 635 746	2 719 395
Buss	17 584	17 111	16 669	16 299	16 041
Kombibil	34 232	28 365	26 605	22 633	19 624
Varebil	434 636	441 967	450 385	460 863	470 855
Lastebil	70 305	66 986	67 564	65 748	63 918
Trekkbil	8 475	8 787	8 926	9 193	9 292
Beltebil	647	650	630	617	598
Moped	176 887	177 506	178 235	178 382	171 998
Motorsykel	161 823	167 649	176 040	184 010	190 059
Sum	3 404 854	3 464 464	3 535 406	3 573 491	3 663 797

Tabellen under viser fordeling av førstegangsutstedelser*:

	2016	2017	Endring i pst. 2015–2016
Moped (AM146)	13 751	11 975	-12,9%
Motorsykel (A1, A2, A)	8 577	8 342	-2,7%
Personbil (B)	70 369	68 326	-2,9%
Personbil m/tilhenger (BE)	13 824	14 852	7,4%
Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)	2 763	2 783	0,7%
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	6 275	6 709	6,9%
Traktor (T)	1 567	1 581	0,8%
Utrykning (kode 160)	836	853	2%
Totalt antall førstegangsutstedelser	117 962	115 421	-2,15

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

Tabellen under viser fordeling av førerkortfornyelser:

	2016	2017	Endring i pst. 2015–2016
Antall fornyelser 75 år eller eldre	76 604	76 859	0,3%
Antall fornyelser kl. C1*	176 192	117 949	-33%
Antall fornyelser uten tungeklasser	46 323	51 448	11%
Totalt antall fornyelser	299 119	246 256	-17,6%

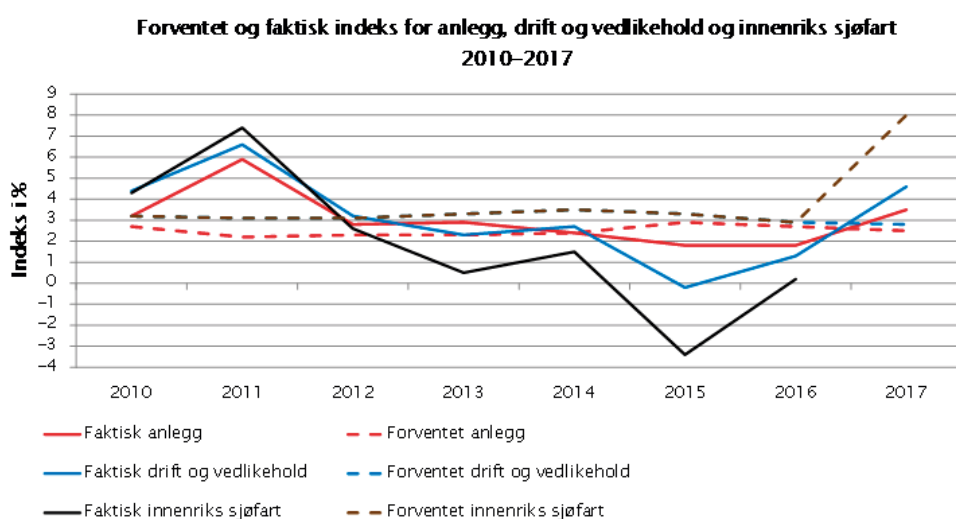
* Fornyelser hvor førerkortet minst hadde kl. C1 og alderen var mindre enn 75 år

3.3 Prisutvikling

Tabellen under gir oversikt over forventet og faktisk prisutvikling 2017:

	2017	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veganlegg	2,5	3,5
Drift og vedlikehold	2,8	4,6
Innenriks sjøfart, delindeks ferje	8,0	¹⁰
Riksregulativ ferjetakst	7,8	7,8

De forventede indeksene for Veganlegg og Drift og vedlikehold er utarbeidet av Finansdepartementet, mens faktiske indekser er utarbeidet av Statistisk sentralbyrå. Verken Finansdepartementet eller Statistisk sentralbyrå utarbeider forventet indeks for innenriks sjøfart, her er det Statens vegvesen som har gjort egne vurderinger. Tilskudd til de fleste riksvegferjesamband blir beregnet på bakgrunn av Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks ferje (nærsjøindeksen), mens enkelte av ferjekontraktene indeksjusteres etter Konsumprisindeksen (KPI). KPI for 2017 utgjorde 1,8 pst. Riksregulativ for ferjetakster benyttes til å justere ferjetakstene og dermed billettinntektene årlig. Den er fastsatt i Prop. 1 S. Forventede ferjetakster er lik faktiske ferjetakster.



Figur 3.1 Forventet og faktisk prisutvikling 2010–2017

¹⁰ Endelig nærsjøindeks vil bli lagt inn når den offentliggjøres 22. mars 2018.

I 2017 var den faktiske prisutviklingen høyere enn forventet prisutvikling både for anlegg og drift og vedlikehold. For perioden 2010–2013 var faktisk prisutvikling for anlegg og drift og vedlikehold høyere enn forventet prisutvikling. I perioden 2014–2016 var faktisk prisutvikling lavere eller lik forventet prisutvikling. For innenriks sjøfart var faktisk prisutvikling høyere enn forventet utvikling i perioden 2010–2011, deretter har faktisk prisutvikling vært lavere enn forventet utvikling.

3.4 Trafikkutvikling 2017

Etterfølgende tabeller gir oversikt over forventet og faktisk trafikkutvikling for 2017, samt trafikkutviklingen siden 2011.

Noe av landsdelstallene har større avvik mellom prognosetallene og observert trafikk. For prognosene er det beregnet en årlig vekst for perioden 2016–2022 som benyttes som prognose for 2016–2017.

Dette er langsiktige prognoser hvor blant annet nasjonale tall for økonomiske forutsetninger benyttes i modellen. Spesielt for landsdelene Sørlandet og Vestlandet er det et større avvik mellom observert trafikk og prognostisert. Dette skyldes at det for disse tre fylkene ligger inne betydelige infrastrukturinvesteringer som grunnlag for beregningene, og som gir en betydelig vekst i prognosene. Prosjektene som ligger inne som grunnlag for beregningene vil åpne framover mot 2022.

Pst.

Landsdel	Fylke	Prognose	Faktisk
Østlandet	Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark	1,3	1,5
Sørlandet	Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland	2,9	0,8
Vestlandet	Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal	1,3	0,7
Trøndelag		1,5	1,0
Nord-Norge	Nordland, Troms og Finnmark	0,6	0,7
Landet totalt		1,5	1,1

Pst.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Landet totalt	1,5	1,7	1,2	1,7	2,0	0,6	1,1

Vedlegg 2

Oppfølging av større prosjekter

Vedlegg 3

Fremme likestilling og
hindre diskriminering

Inkluderende arbeidsgiverpolitikk

Statens vegvesen ønsker å øke og ivareta mangfoldet blant de ansatte, og vil øke likestillingen innenfor alle dimensjoner av diskrimineringslovverket. Etatens mål på fire av diskrimineringsgrunnlagene er nedfelt i resultatavtalene:

- Kjønn
- Nedsatt funksjonsevne
- Innvandrerbakgrunn/Etnisitet
- Seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

Kjønn

Når det gjelder likestilling mellom kvinner og menn, holdes det oversikt over kvinneandelen i stillingsgrupper og lønns- og arbeidsvilkår. Tabellen nedenfor viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

Kvinneandelen i stillingsgrupper, fordelt på ledere og saksbehandlere

	2016		2017	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Andel kvinner i lederstilling med personalansvar – status	37	191	37	191
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning - status	46,4	968	46,8	938

Lønns- og arbeidsvilkår

Som et ledd i likelønn, følger Statens vegvesen opp lønnsutviklingen blant våre ansatte ved å utarbeide lønnsstatistikker. Statistikkene er delt inn i definerte tjenestemannsgrupper, og innenfor hver av gruppene sammenligner vi lønn for kvinner og menn i 5-års intervaller. Med ett unntak er det ikke avdekket store forskjeller i lønn mellom kvinner og menn. Unntaket gjelder gruppen «Grunn-utdanning med tillegg». Innenfor denne gruppen befinner det seg ansatte med veldig forskjellig bakgrunn; både med hensyn til erfaring og formell utdanning. Selv om det her kan fremstå som at det er systematiske lønnsforskjeller mellom kjønnene, bekrefte ikke dette når man går bak tallene og ned på individnivå.

Nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn

Statens vegvesen har satt som mål å øke andelen ansatte som har nedsatt funksjonsevne og ansatte som har innvandrerbakgrunn, og har hatt følgende måltall siden 2010: «Det er et mål at minst fem prosent av alle nytilsatte skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med innvandrerbakgrunn fortrinnsvis fra Europa utenom EU/EFTA, Asia (inkl. Tyrkia), Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Oseania utenom Australia og New Zealand». Resultatet viser at 5,6 prosent av dem som ble tilsatt i 2017, kom fra disse to målgruppene. Utfordringen for etaten – i likhet med statlig sektor for øvrig, er å rekruttere flere personer med nedsatt funksjonsevne. Resultatkravet opprettholdes i 2018, som en oppfølging av Regjeringens politiske plattform med mål om at minst 5 prosent av nyansatte i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller «hull i CVen».

Seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

Statens vegvesen skal være framtidsrettet, profesjonell og inkluderende overfor alle mennesker, inkludert lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (LHBT), både blant egne ansatte og de mange som møter etatens tjenestetilbud. Fra og med 2016 ble krav om å øke kompetansen på LHBT-området tatt inn som et konkret resultatkrav i resultatavtalene. Lederne sørget i 2017 for å gjennomføre kurs, da økt kunnskap både vil styrke ivaretagelsen av egne ansatte og bidra til at utformingen og leveringingen av etatens tjenester tar høyde for en mangfoldig befolkning. Statens vegvesen var for andre gang representert med ansatte i profilerte klær og uniform, i festivalen Oslo Pride.

Medarbeidertilfredshetsundersøkelse

I tråd med avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv, følger Statens vegvesen utviklingen når det gjelder om etaten tar like godt vare på og beholder alle ansatte. Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen når mange ansatte og berører mange ulike temaer relatert til arbeidsmiljøet. Etaten får innsikt i om det er systematiske skjevheter i svarene mellom ansattegrupper, og ser spesielt på ansatte fra grupper som har et særlig vern mot diskriminering i lovverket. Ved at ansatte selv krysser av på disse bakgrunnsvariablene får vi også en indikasjon på hvor mange ansatte som selv definerer at de har innvandrerbakgrunn, nedsatt funksjonsevne og en annen kjønnsidentitet enn mann/kvinne. I 2017 viste resultatene at 5 prosent av de ansatte som fikk tilsendt undersøkelsen, oppga at de hadde innvandrerbakgrunn og 4 prosent oppga at de hadde nedsatt funksjonsevne. De ansatte som hadde krysset av for henholdsvis innvandrerbakgrunn og nedsatt funksjonsevne, oppga å trives like godt som gjennomsnittet av alle som besvarte undersøkelsen. Det var 0,3 prosent som krysset av for svaralternativet «annet» på spørsmål om kjønn, og de trivdes dårligere enn gjennomsnittet av alle som besvarte undersøkelsen.

Statistisk sentralbyrå (SSB) har de siste årene gjort det mulig for statlige virksomheter å hente ut registerbaserte oversikter over andelen innvandre i hele etaten:

Andel ansatte i Statens vegvesen med innvandrerbakgrunn

	2012	2013	2014	2015	2016
Prosentandel	5,1	6,0	6,4	6,8	7,1

Kilde: Arbeidsstatistikk SSB. Dataene produseres av SSB året etter innsamlingen. Tall for 2017 foreligger ikke.

Tabellen viser en jevn økning av ansatte med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen. I 2016 hadde 7,1 prosent av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, en økning fra 6,8 prosent i 2015. I faktiske tall betyr det at 546 av etatens ansatte hadde innvandrerbakgrunn på dette tidspunktet, der litt over halvparten kom fra land utenom Vest-Europa, Nord-Amerika, Australia og New Zealand.

Likeverdig rekrutteringsprosess

Statens vegvesens arbeid for å sikre mer likeverdige tjenester gikk fra å være organisert som et prosjekt, til å bli innarbeidet i den ordinære driften. Etaten prioriterte å undersøke rekrutteringsprosessen, som har bred kontaktflate ut mot mangfoldige jobbsøkere. Statens vegvesen deltar i prosjektet «Profesjonell rekruttering er likestilt rekruttering», som er en kartlegging av rekrutteringspraksis i direktoratene i det statlige mangfoldsnettverket. Kartleggingsprosjektet er gjennomført, og Fafo leverte rapport ved årsskiftet (Fafo-rapport 2018:01). Rapporten gir virksomhetene et kunnskapsgrunnlag for å jobbe videre med en rekrutteringspraksis som støtter opp om og fremmer mangfold og likestilling.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep,
0033 OSLO

vegvesen.no

Trygt fram sammen